

Masterplan Mobilität 2030

Zwischenbericht

Vorabzug

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Masterplan Mobilität 2030

– Zwischenbericht zum Projekt Nr. 17031 –

Auftraggeber:
Stadt Flensburg

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger
Sebastian Groß M.Sc.

in Zusammenarbeit mit:
urbanus GbR
Dipl.-Ing. Stefan Luft
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck
Tel.: 0451.7062666
Fax: 0451.7062667
info@urbanus-luebeck.de
www.urbanus-luebeck.de

Berechnung Energie- und CO₂-Bilanz:
Dipl.-Ing. Benedikt Siepe
Togoweg 9
30455 Hannover
Tel.: 0511.4703295
Fax: 0511.2159622
info@energiekonzepte-siepe.de
www.energiekonzepte-siepe.de

Hannover, Dezember 2017

Inhalt

		Seite
1	Zielsetzung und Vorgehensweise	1
1.1	Aufgaben und Ziele	1
1.2	Methodisches Vorgehen	2
1.3	Verweis Zwischenbericht	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Planungsraum Flensburg	5
2.2	Daten und Fakten	5
2.3	Konzepte und Planungen	7
3	Stadtgebietsbetrachtungen	8
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	34
4.1	Strukturierung des Beteiligungsverfahrens	34
4.2	Übersicht der absolvierten Termine	36
4.3	Zukunftswerkstatt	37
4.4	Stadtteilkonferenzen	38
4.5	Expertenrunden und Bürgersprechstunde	39
4.6	Beteiligung Jugend und Senioren	42
4.7	Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit	48
5	Entwicklungsszenarien	49
5.1	Methodik	49
5.2	Allgemeine Entwicklungsszenarien	49
5.3	Entwicklungsszenarien für Flensburg	52
6	Leitbildentwicklung	57
6.1	Verkehrsmittelwahlverhalten	57
6.2	Leitbild	58
7	Radverkehr	62
7.1	Bestandsanalyse	62
8	Fußverkehr	71
8.1	Bestandsanalyse	71
9	Nahmobilität im Fokusraum	74
10	Öffentlicher Personennahverkehr	76
10.1	Bestandsanalyse	76
11	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	83
11.1	Bestandsanalyse	83
11.2	Knotenpunktkataster	86
11.3	Prognoseszenarien	87
12	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	90
13	Energie- und Treibhausgasbilanz	93

14	Querschnittsthemen	94
14.1	Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung	94
14.2	Barrierefreiheit	98
14.3	Elektromobilität	101
14.4	Mobilitätsmanagement	103
15	Fazit	108

1 Zielsetzung und Vorgehensweise

1.1 Aufgaben und Ziele

Die Stadt Flensburg beabsichtigt mit der Aufstellung des Masterplans Mobilität 2030 ein umfassendes Planwerk zu schaffen, welches die vielschichtigen und sich wandelnden Anforderungen der Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigt. Ein gesamtverkehrlicher Rahmenplan wurde mit dem Generalverkehrsplan¹ (GVP) zuletzt im Jahre 1990 aufgestellt. Darin verankerte Zielsetzungen (wie zum Beispiel die Fertigstellung des Tangentenrings) sind weitestgehend umgesetzt worden. Es folgten weitere Planwerke, wie das Mobilitätsprogramm² (letzte Fortschreibung im Jahr 2003), das versuchte, mit einer qualitativ angelegten Vorgehensweise alle Verkehrsarten und Bereiche der Mobilität gleichberichtigt zu betrachten und weiterzuentwickeln.

In der vergangenen Dekade haben sich demographische und städtebauliche Anforderungen wesentlich zugespitzt. Die insbesondere in prosperierenden Städten und Kommunen auftretende Wohnungsknappheit durch steigende Zuzüge und der Anstieg von Verkehrswegen auf der einen Seite sowie steigende Herausforderungen durch neue Emissionsgrenzwerte für Lärm und Luft auf der anderen Seite zeigen, dass die Mobilität das Rückgrat für die Stadt der Zukunft darstellt. Somit darf die Mobilität der Zukunft nicht nur „funktionieren“ sondern muss einen aktiven Beitrag zur innerstädtischen Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele bringen. Ambitionierte Zielsetzungen verfolgt die Stadt Flensburg bereits durch den Beitritt als Masterplankommune (im Rahmen des Förderprogramms Masterplan 100% Klimaschutz) und durch die Aufstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes³. Diese Absichten erfordern, dass im Masterplan Mobilität dem Klimaschutz eine hohe Priorität einzuräumen ist.

Auf Basis der beiden benannten Werteziele Klimaschutz und Lebensqualität gilt es für den Masterplan Mobilität nach ausführlicher Analyse der Bestandssituation, ein zukunftsfähiges und erreichbares Leitbild für den Zeithorizont 2030 zu erarbeiten. In den verkehrlichen Zielsetzungen sind insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln. Auf Basis eines abgestimmten Leitbildes können im weiteren Prozess der Masterplanung (nicht Teil des vorliegenden Zwischenberichts) konkrete Handlungsfelder benannt und Maßnahmen(-bündel) erarbeitet werden. Hier gilt es in erster Linie, die erweiterte Angebotsplanung eines umweltfreundlicheren Verkehrssystems zu erarbeiten, weniger, den Autoverkehr lediglich mit restriktiven Maßnahmen einzudämmen. Dennoch sind darüber hinaus innovative Lösungsansätze zu entwickeln, welche beispielsweise die hohe Verkehrsbelastung im Bereich der Innenstadt reduzieren können und dennoch die gute Erreichbarkeit im Kraftfahrzeugverkehr grundsätzlich sicher-

¹ „Verkehrskonzept 90“ 1990, Stadt Flensburg

² Mobilitätsprogramm 2003, Stadt Flensburg

³ Integrierte Klimaschutzkonzept für Flensburg, Stadt Flensburg

stellen. Konventionelle Lösungen, wie die Fertigstellung der Osttangente in 2008, erbrachten bisher nicht die erhofften Entlastungen.

Im Rahmen der Masterplanung ist der Fokus insbesondere auf Bereiche zu legen, die in vorherigen Rahmenplänen stark unterrepräsentiert waren oder die vor dem Hintergrund einer auf die Zukunft gerichteten Mobilität an Relevanz gewonnen haben. Zu nennen sind Themen wie zum Beispiel:

- die besondere Förderung der Nahmobilität innerhalb des Umweltverbundes, die besondere Betrachtung des Fußverkehrs als vollwertiges Verkehrsmittel,
- neue Mobilitätsformen und -angebote (z.B. E-Mobilität),
- effiziente Auslastung und Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- die „intermodale Vernetzung“ von Verkehrsträgern und -systemen,
- die Erarbeitung eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagements,
- die Berücksichtigung relevanter regionaler Verflechtungen und
- die Stärkung der Qualitäten des öffentlichen Raums.

Der Masterplan Mobilität ist als eine integrierte und strategisch-konzeptionelle Planung zu verstehen. Inhaltlich ist er als wesentlicher Baustein für die Mobilität in das übergeordnete integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebettet, welches korrespondierend erarbeitet wird. Untergeordnet erfolgt der Abgleich mit den unterschiedlichen Fachkonzepten (Klimaschutzkonzepte, Lärmaktionsplan, verkehrliche Teilkonzepte wie RNVP). Es ist das Ziel, die einzelnen verkehrlichen Entwicklungen mittels einer gesamtstädtischen Beurteilung und Integration einzuordnen und die größtmögliche Wirkung durch Verknüpfung mit anderen Themenfeldern zu erzielen.

1.2 Methodisches Vorgehen

Der Bezugsraum des Masterplans ist die Gesamtstadt. Die Flensburger Innenstadt stellt einen zentralen Fokusraum dar (vgl. Abb. 1) und ist im Rahmen der Konzeptionen eingehender zu betrachten, da sich hier wesentliche Funktionen und Anforderungen überlagern. Über den Planungshorizont des Masterplans bis 2030 hinaus sind bereichsweise Ausblicke bis in das Jahr 2050 möglich.

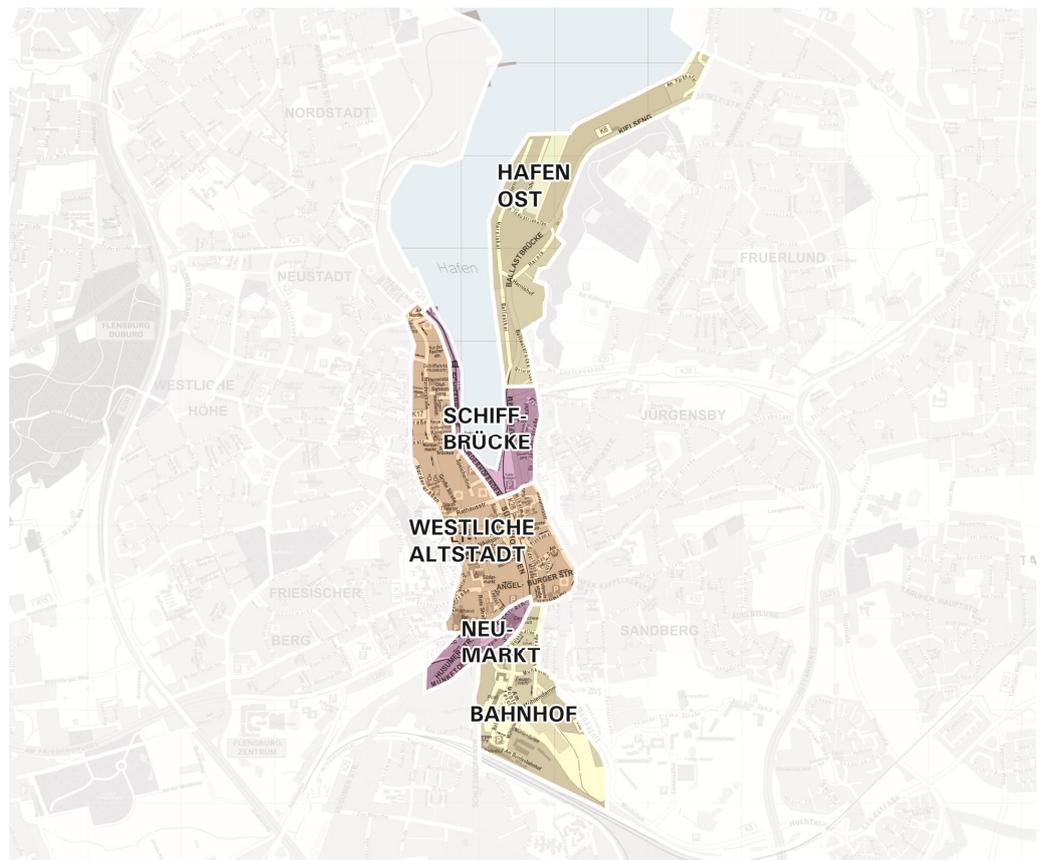


Abb. 1 Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030

Im ersten Schritt sind die planerischen Rahmenbedingungen zu sammeln und darzustellen. Darüber hinaus erfolgt eine Bestandsanalyse, die eine sektorale Betrachtung (Unterscheidung der Verkehrsarten) sowie eine Stadtgebietsbetrachtung beinhaltet. Die Stadtgebiete sind anhand funktionaler Gegebenheiten voneinander abgegrenzt, das Innenstadtgebiet wird in der Bestandsanalyse wie oben beschrieben detaillierter betrachtet. Im zweiten Schritt erfolgt die Aufstellung von möglichen Entwicklungsszenarien in Kombination mit einer Potentialanalyse. Die grundlegende Zielrichtung eines hier zu entwickelnden verkehrspolitischen Leitbildes ist nur eingeschränkt variabel, da eine Kongruenz zu den klimapolitischen Zielen gegeben sein sollte. Die zentralen Inhalte eines verkehrspolitischen Leitbildes bestehen aus einer angestrebten Modal-Split-Verteilung⁴ für den angestrebten Planungshorizont (bis 2030), den Ober- bzw. Wertezielen, den Handlungszielfeldern des jeweiligen Szenarios sowie der Benennung von ersten Leuchtturm- bzw. Impulsprojekten. Es ist anzustreben, dass lediglich ein verkehrspolitisches Leitbild bzw. Entwicklungsszenario erarbeitet und abgestimmt wird, da so eine bessere Verständigung zwischen einzelnen Akteuren und eine zielstrebigere Verkehrsentwicklungsplanung erzielt werden kann. Im vierten und letzten Schritt (kein Bestandteil des Zwischenberichts) ist die Aufstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungs-konzeptes vorzusehen.

⁴ Verteilung der Gesamtheit aller Wege auf die einzelnen Verkehrsträger (Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV), unabhängig von der Länge der jeweils zurückgelegten Wege

Der integrative Ansatz des Masterplans Mobilität erfordert ein kooperatives und transparentes Planungsverfahren, in dem ein durchgängiger Prozess zwischen experten- und aktorsbasierten sowie aus öffentlichkeitsorientierten Informations- und Austauschplattformen implementiert werden kann (vgl. Kapitel 4).

Wesentliche Bestandteile der Analyse bzw. der Beleuchtung der Entwicklungsszenarien sollen mit Hilfe des in 2017 aktualisierten Verkehrsmodells der Stadt Flensburg erarbeitet werden. In einem Verkehrsmodell lassen sich zentrale Kennwerte wie beispielsweise die Kfz-Fahrleistung des gesamten Stadtraums oder Belastungen für einzelne Straßenräume berechnen und ablesen. Durch Anpassungen zentraler Mobilitätsparameter (z.B. durch Verschiebung kürzerer Wege auf den Umweltverbund), lassen sich auch Aussagen über zukünftige Parameter treffen. Des Weiteren können auf Basis dieser Daten die heutigen und zukünftigen Treibhausgasemissionen und Endenergieverbräuche im Sektor der Mobilität noch genauer berechnet werden.

1.3 Verweis Zwischenbericht

Der vorliegende Zwischenbericht konzentriert sich inhaltlich insbesondere auf die Erläuterung von Zielsetzung und Herangehensweise, die Darstellung der gegebenen Ausgangslage, die Dokumentation der weitestgehend abgeschlossenen Bestandsanalyse (zweistufiges Verfahren, vgl. Erläuterung Kapitel 1.2) und die Beschreibung der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung. Darüber hinaus werden die möglichen Entwicklungsszenarien und die Leitbildentwicklung für den Masterplan Mobilität 2030 als zentrales Element der Beschlussfassung der 1. Stufe in Flensburg detailliert beschrieben und hergeleitet.

Das Instrumentarium des Verkehrsmodells ist bereits dahingehend zum Einsatz gekommen, dass die bekannten Entwicklungsgebiete eingepflegt und entsprechend ihrer Auswirkungen für den Individualverkehr (unter der Berücksichtigung von zwei Szenarien) dargestellt worden sind (vgl. Kapitel 11). Die Berechnungen von Treibhausgasemissionen erfolgen erst sobald ein politischer Beschluss für ein Leitbild vorliegt.

Dergleichen werden konkrete Maßnahmenpakete erst nach politischem Beschluss für ein Leitbild beschrieben und ausgearbeitet. Sofern zu einzelnen Themenfeldern noch kein örtlich-konkreter Zukunftsbezug hergestellt werden kann, werden allgemeine Entwicklungstrends beschrieben.

2 Ausgangslage

2.1 Planungsraum Flensburg

Die kreisfreie Stadt Flensburg liegt im Norden des Bundeslandes Schleswig-Holstein in unmittelbarer Nähe zur deutsch-dänischen Grenze. Die Stadt Flensburg ist vollständig vom Kreis Schleswig-Flensburg umgeben.

Flensburg wurde 1240 erstmalig urkundlich erwähnt und erhielt schließlich 1284 das Stadtrecht. Die Stadt setzte sich zu dieser Zeit aus den vier Siedlungen St. Johannis, St. Marien, St. Getrud und St. Nikolai zusammen. Flensburg ist über die Jahrhunderte stets gewachsen und umfasst heute insgesamt 13 Stadtteile (vgl. Abb. 2).

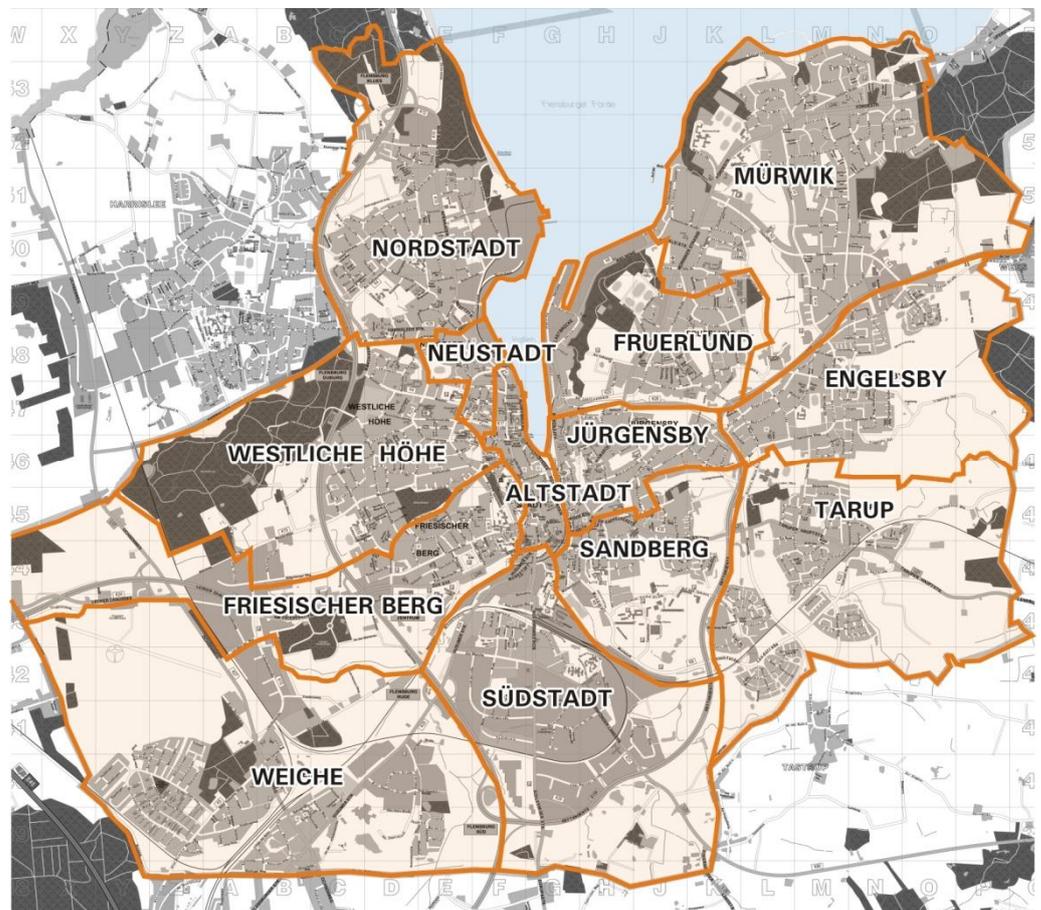


Abb. 2 Stadtgebiet Flensburg als Planungsraum

2.2 Daten und Fakten

Flensburg ist mit 94.227 EinwohnerInnen (Stand: Januar 2017) nach Kiel und Lübeck die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins und erstreckt sich über eine Fläche von etwa 5.638 ha. Abseits des Stadtzentrums und der Gewerbegebiete ist das Stadtgebiet stark durch Wohnnutzung und Grünflächen geprägt. Die Stadtteile Mürwik und Nordstadt sind die einwohner-

stärksten Stadtteile (vgl. Tab. 1). Raumplanerisch ist Flensburg als Oberzentrum eingestuft.

Stadtteil	Einwohner	
Altstadt	3.637	4%
Neustadt	4.517	5%
Nordstadt	11.851	13%
Westliche Höhe	8.036	9%
Friesicher Berg	6.991	7%
Weiche	7.336	8%
Südstadt	4.105	4%
Sandberg	6.272	7%
Jürgensby	8.217	9%
Fruerlund	6.713	7%
Mürwik	14.525	15%
Engelsby	7.565	8%
Tarup	4.462	5%
Gesamt	94.227	100%

Tab. 1 Anzahl der Einwohner von Flensburg nach Stadtteilen (Quelle: Stadt Flensburg⁵, eigene Darstellung)

Da Flensburg über 400 Jahre unter Herrschaft der dänischen Krone stand, ist es heute gleichermaßen im deutschen wie im dänischen Kulturraum verwurzelt. Die enge Verwobenheit zeigt sich beispielsweise auch durch die sechs dänischen Schulen, die es im Stadtgebiet gibt. Zudem bildet Flensburg auch ein beliebtes Freizeitziel der Däninnen und Dänen.

Doch nicht nur dänische Touristinnen und Touristen werden von Flensburg angezogen. Die Stadt bietet mit Ihrer Lage an der Förde, dem Hafen und Badestränden einen hohen Naherholungsfaktor. Da Flensburg im zweiten Weltkrieg kaum zerstört wurde, ist die historische Altstadt mit ihren Bau- denkmälern, Gassen und traditionsreichen Kaufmannshöfen erhalten ge- blieben. Die hohe Bedeutung für den Tourismus ist im Masterplan Mobili- tät 2030 wesentlich zu berücksichtigen.

In Flensburg sind über 6.000 Gewerbebetriebe angesiedelt, die über 50.000 Erwerbstätige beschäftigen. Der Einzelhandel konzentriert sich überwiegend auf die Alt- und Neustadt und wird durch kleinflächigere An- gebote in den Stadtteilzentren ergänzt. Große Gewerbegebiete befinden sich im Hafengebiet sowie in der Südstadt und im Südwesten des Stadt- gebietes.

⁵ <http://www.flensburg.de/Politik-Verwaltung/Stadtverwaltung/Statistik> (aufgerufen am 30.11.2017)

Flensburg ist zudem ein bedeutender Hochschulstandort. Universität und Fachhochschule vereinen derzeit insgesamt über 9.000 immatrikulierte Studentinnen und Studenten.

Seit 1907 wurde der Öffentliche Personennahverkehr in Flensburg zunächst durch Straßenbahnen betrieben. Bis 1936 erfolgte ein stetiger Ausbau des Netzes über das gesamte Stadtgebiet. Ab 1943 kam es jedoch aus wirtschaftlichen Gründen immer wieder zur Einstellung einzelner Linien, bis der Straßenbahnbetrieb 1973 schließlich gänzlich eingestellt wurde⁶. Seit dem wird der gesamte ÖPNV in Flensburg durch Busse betrieben.

Flensburg weist eine durchaus anspruchsvolle Topographie auf. Während sich die Bereiche in direkte Nähe zur Förde relativ eben darstellen, liegen Stadtteile wie beispielsweise die Westliche Höhe oder Mürwik deutlich höher. Dies stellt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zwischen Zentrum und den Randbereichen eine besondere Herausforderung dar.

2.3 Konzepte und Planungen

Die Verkehrsplanung und die Stadtentwicklungsplanung einer Stadt müssen miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt sein. Der Masterplan Mobilität 2030 für Flensburg berücksichtigt deshalb die den Planungsraum betreffenden Fachplanungen, wie z.B.:

- Flächennutzungsplan (FNP, in Bearbeitung)
- Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)
- Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) Schleswig-Holstein
- Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg
- Integriertes Klimaschutzkonzept für Flensburg
- Rahmenkonzept zur Fahrradförderung
- Fahrradhandlungsplan
- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg (LAP)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
- Vorbereitende Untersuchung Hafen Ost
- Vorbereitende Untersuchung Westliche Altstadt
- Haltestellenkonzept Flensburg
- Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen (2015)
- Bevölkerungsprognose und Wohnbauentwicklung
- Mobilitätsbefragung (2010)
- Verkehrsmengenkarte (2016)
- Konzept Buslinien-Netz und Velorouten (in Bearbeitung)

⁶ <http://www.aktiv-bus.de/ueberuns/unternehmensentwicklung/1907-1973.php> (aufgerufen am 29.22.2017)

3 Stadtgebietsbetrachtungen

Viele Themenbereiche des Masterplans Mobilität – wie die Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs oder die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes – erfordern eine Betrachtung des Stadtgebietes von Flensburg in seiner Gesamtheit. Jedoch gibt es auch viele verkehrliche Schwerpunktthemen, die in einer örtlichen Betrachtungsweise besser herausgearbeitet und bewertet werden können. Um die städtebauliche und verkehrliche Situation sowie die Mängel und Potenziale der einzelnen Stadtgebiete übersichtlich betrachten zu können, sind im Folgenden Steckbriefe für jedes der insgesamt 19 Stadtgebiete erstellt worden. Der Abgrenzung der einzelnen Bereiche orientiert sich grundsätzlich an den Stadtteilgrenzen, jedoch werden funktionale und städtebauliche Schnittlinien zusätzlich berücksichtigt, so dass sich teilweise differenziertere Räume ergeben. Mögliche Auswirkungen auf benachbarte Bereiche oder das gesamte Stadtgebiet sind letztlich zu prüfen. Die nähere Betrachtung des Fokusraums Innenstadt – der sich aus den Gebieten *Westliche Altstadt*, *Schiffbrücke*, *Hafen Ost*, *Neumarkt* und *Bahnhof* zusammen setzt – erfolgt innerhalb des Kapitels 8, da hier gilt, insbesondere die Aspekte der Nahmobilität zu berücksichtigen.

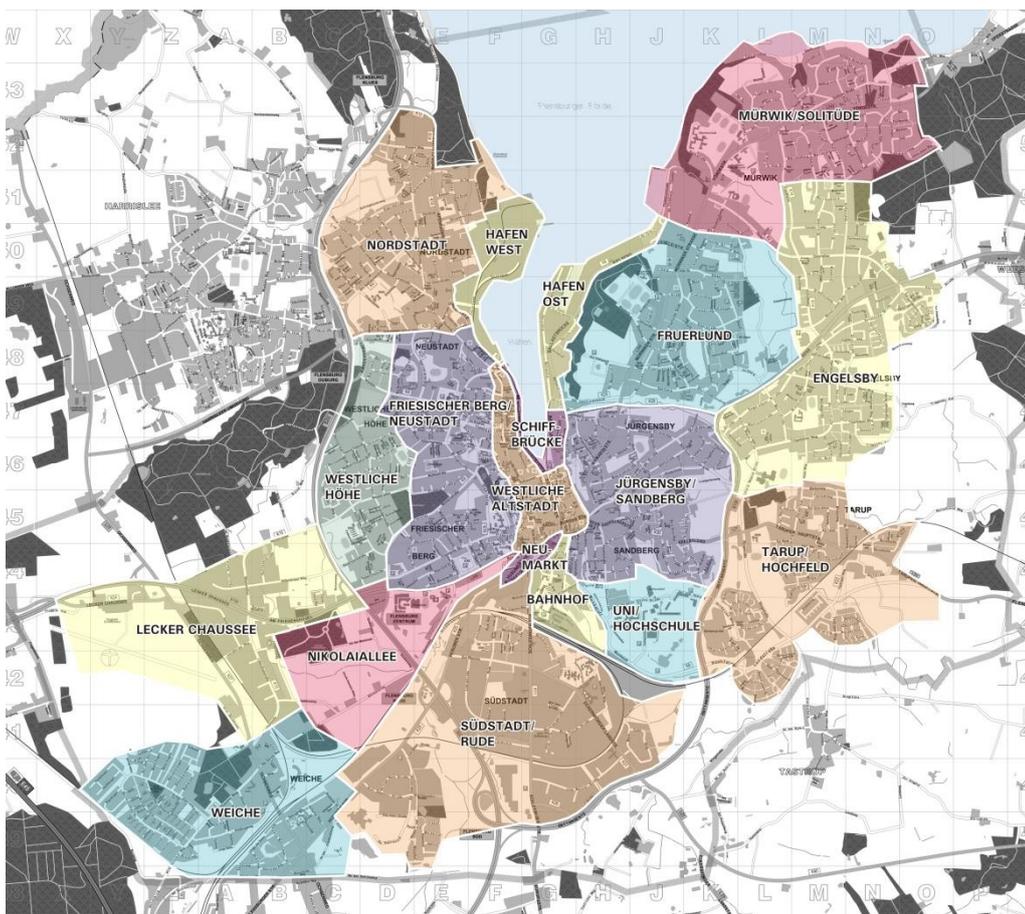


Abb. 3 Übersicht der einzelnen Gebiete

Die nachfolgend aufgeführten Steckbriefe erheben noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sollen im Rahmen des Bearbeitungsprozesses fortlaufend ergänzt werden.

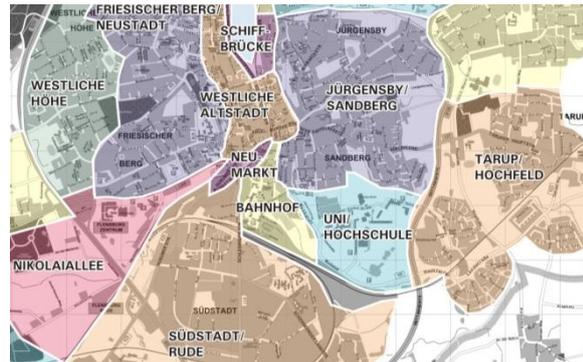
Bahnhof

Gebietsabgrenzung

- Norden: Heinrichstraße
- Westen: Bahndamm, Schleswiger Straße
- Süden: Gleisstrasse
- Osten: Munketoft, Waitzstraße

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Fuß- und Radwegeverbindungen teilweise in einem unzureichenden Zustand
- Platzgestaltung am Bahnhof nicht fußgängerfreundlich / geringe Aufenthaltsqualität



Lage im Stadtzusammenhang

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straße: Munketoft bis 11.800 Kfz/24h, Schleswiger Straße bis 6.600 Kfz/24h

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Fußwegverbindung in Richtung Innenstadt
- keine barrierefreie Verbindung zwischen Bahnhof und Schleswiger Straße (Serpentine)
- Bahnhofsvorplatz nicht barrierefrei



Serpentine in Richtung Schleswiger Straße

Handlungsansatz

- Errichtung einer Mobilitätsstation am Bahnhof
- Ertüchtigung des Bahnhofsvorplatzes und der angebundenen Verkehrsanlagen im Rahmen der anstehenden Wohngebietentwicklungen
- Entwicklung Bahnhofsquartier Carlisle unter Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten
- Erweiterung P+R-Angebote am Bahnhof (ggf. Erschließung über Schleswiger Str.)



Bahnhofstraße Höhe Am Mühlenteich



Bahnhof mit Vorplatz

Engelsby

Gebietsabgrenzung

- Norden: Kolonie Friedheim
- Westen: K 14 (Friedheim, Schottweg), B 199 (Nordstraße, Osttangente)
- Süden: Freifläche zw. Engelsby und Tarup
- Osten: Ostgrenze bebautes/ erschlossenes Gebiet

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- baulicher Zustand von Wohnstraßen (insbesondere der Seitenräume) teilweise mangelhaft
- notwendige Radverkehrsführungen auf Sammelstraßen ungenügend bzw. nicht vorhanden
- selbständig geführte (Fuß-) und Radwege erreichen teilweise nicht den Standard für wassergebundene Wege

Verkehrliche Situation

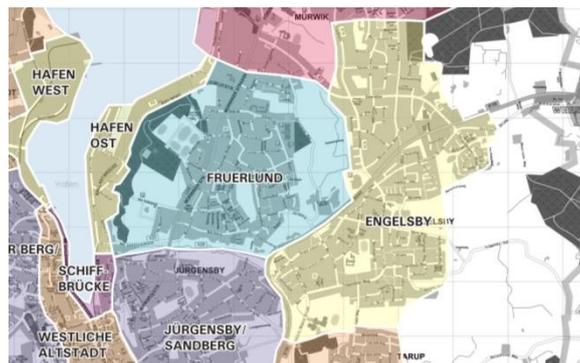
- Verkehrswichtige Straßen: B 199 zw. 26.500 und 18.200 Kfz/ 24h), K 14 (Trogelsbyer Weg, Merkurstr., Schottweg, Friedheim) zw. 5.300 und 7.900 Kfz/ 24h, K 2 (Osterallee) bis zu 7.300 Kfz/ 24h
- wenig Durchgangsverkehr durch Wohnquartiere
- Führung der B 199 verläuft teilw. entlang wenig sensibler Nutzungen, bzw. Lärmschutzmaßnahmen sind eingerichtet
- gestalterisch hochwertige Umsetzung von Kreisverkehrsplätzen
- selbstständig geführte (teilweise planfreie) Querverbindungen in Richtung Jürgensby und Fruerlund für den nicht-motorisierten Verkehr vorhanden

Handlungsbedarf

- Überprüfung der Radverkehrsführungen auf verkehrsintensiveren Sammelstraßen
- bauliche Ertüchtigung diverser Seitenräume

Handlungsansatz

- Priorisierung von Straßenräumen, wo dringlicher Handlungsbedarf besteht



Lage im Stadtzusammenhang



durch Wohnnutzung geprägte Sammelstraße Friedheim



Kreisverkehr Osterallee/ Kauslunder Straße



Radwegunterführung der B199

Friesischer Berg/Neustadt

Gebietsabgrenzung

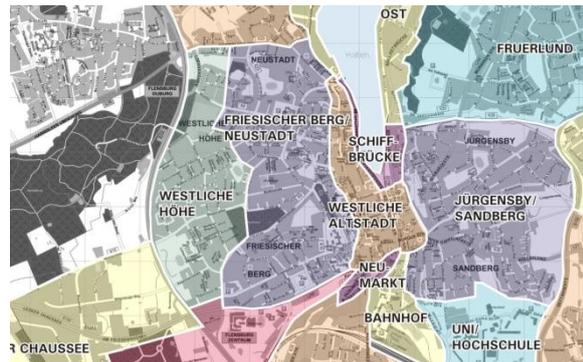
- Norden: K 29 (Harrisleer Str.)
- Westen: Norderallee, K 23 (Flurstraße, Marienhölungsweg, K 15 (Nerongsallee), K 9 (Marienallee)
- Süden: L 249 (Zur Exe)
- Osten: Am Pferdewasser, Südergraben, Nordergraben, Norderstraße, K 29 (Werftstraße)

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Geschäftsbereiche wie Norderstraße und Neustadt verfügen teilweise nur über schmale aber attraktive Straßenräume, deren Aufenthaltsqualität durch den ruhenden Verkehr stark beeinträchtigt ist
- teilweise fehlen eindeutige Radverkehrsführungen an Knotenpunkten wichtiger Verbindungsstraßen
- die Verwendung von Kopfsteinpflaster auf steilen Wohnstraßen mindert die Nutzbarkeit für den Radverkehr und erhöht teilweise die Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen
- aufgrund städtebaulich gewachsener Strukturen ist das Fahrradparken in Kellern nur sehr eingeschränkt möglich

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straßen: L 249 (zur Exe) 17.600 Kfz/ 24h, K29 (Harrisleer Straße, Werftstraße) 13.400 Kfz/ 24h, K 9 (Marienallee, Mühlenstraße, Knuthstraße) zw. 9.000 und 11.800 Kfz/ 24h, K 16 (Schützenkühle, Stuhrsallee) bis 11.500 Kfz/ 24h
- organisch gewachsenes Straßennetz mit teilweise unübersichtlichen Knotenpunkten mindert die Orientierung im Stadtbereich
- punktuell sehr stark vom ruhenden Verkehr geprägtes Gebiet (s. Parkplatz Exe)
- besondere Herausforderung für den Fuß- und Radverkehr ist die in Richtung Osten stark abfallende Topographie
- Plätze und Grünflächen mit hohem Potential an Aufenthaltsqualität (z.B. Burgplatz) sind teilweise von stärkeren Verkehrsbelastungen beeinträchtigt



Lage im Stadtzusammenhang



Rückstau auf der L249 (Zur Exe)



Stadttraum prägender Parkplatz „Exe“



keine ausgewiesene Radverkehrsführung am Knotenpunkt Mühlenstraße/ Stuhrsallee

Handlungsbedarf

- die teilweise übermäßige Belastung von Nebenflächen durch den ruhenden Verkehr in Geschäftsstraßen (Norderstraße, Neustadt) mindert die Aufenthaltsqualität
- unklare Radverkehrsführungen an teilweise verkehrsstarken Knotenpunkten gefährden die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer
- zu geringe Anzahl an hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- unübersichtliche und indirekte Verkehrsführung am Burgplatz (insbesondere für Fuß- und Radverkehr)



unübersichtlicher Knotenpunkt (östl. Teil Burgplatz) beim Diakonissenkrankenhaus

Handlungsansatz

- Überprüfung der Parkraumbewirtschaftung in den nördlich der Innenstadt liegenden Geschäftsbereichen
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Norderstraße
- Ausarbeitung konkreter Handlungsansätze zur Inwertsetzung relevanter Plätze und Grünflächen in Nähe von Verkehrsanlagen



Wohnstraße (Junkerhohlweg) mit Kopfsteinoberfläche und starkem Gefälle



Straßenraum Norderstraße (Geschäftsbereich) stark vom ruhenden Verkehr geprägt



hohe Passantenfrequenz am Nordertor

Früerlund

Gebietsabgrenzung

- Norden: Swinemünder Straße, Blücherstraße
- Westen: Westbegrenzung Volkspark
- Süden: K 28 (Nordstraße)
- Osten: Osbektal

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- das Quartier (primär Stadthäuser) bietet großzügige Straßenräume
- vielerorts sind oder werden Straßenräume in den Wohngebieten saniert
- Führungen für den Fuß- und Radverkehr auf der Mürwiker Str. sind teilweise erneuersbedürftig

Verkehrliche Situation

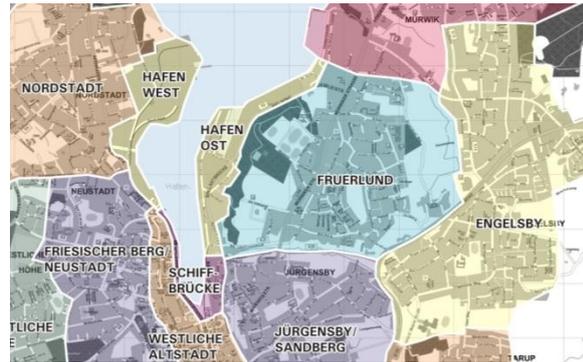
- Verkehrswichtige Straßen: K 28 (Nordstraße) 13.700 Kfz/ 24h, L 249 (Mürwiker Straße) zw. 7.000 und 10.600 Kfz/ 24h
- das Wohngebiet ist (westl. der L 249) lediglich durch quartierseigene Verkehre belastet
- es bestehen Querverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr in Richtung Engelsby oder Jürgensby

Handlungsbedarf

- Fortführung der Sanierung bzw. Umgestaltung quartiersinterner Wohnstraßen
- genügend Platz schaffen für den Fuß- und Radverkehr auf den zentralen Achsen

Handlungsansatz

- Umgestaltung der Mürwiker Straße in Planung



Lage im Stadtzusammenhang



teilweise unübersichtliche Führungen in den Seitenräumen entlang der L249 (Mürwiker Straße)



großzügig angelegter und grüner Straßenraum (Travestraße)



gut dimensionierte und attraktive Wohnstraße (Ostlandstraße)

Hafen Ost

Gebietsabgrenzung

- Westen: Förde
- Osten: westl. Begrenzung des Volksparks
- Süden: Nordstraße

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- vierstreifiger Ausbau der K 6 vor dem Hintergrund der heutigen Verkehrsbelastungen als überdimensioniert einzustufen (→ stärkere Trennwirkung)
- Zustand der Fahrbahnoberflächen (außer Teilstück Kielseng) als sanierungsbedürftig einzustufen
- Radverkehrsführung entlang der K 6 teilweise auf eigenen Radwegen (mitunter sehr schmalen), teilweise auf gemeinsam genutzten Wegen

Verkehrliche Situation

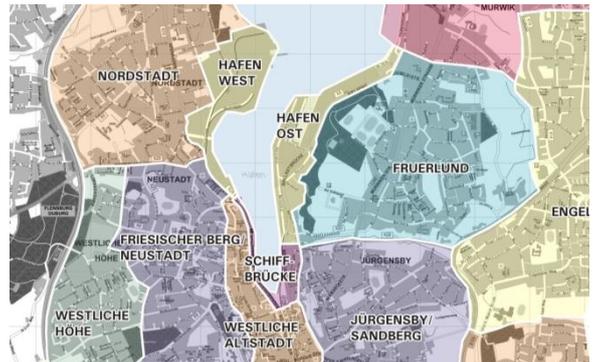
- Verkehrswichtige Straßen: K 6 (Kielseng, Ballastbrücke) zw. 9.600 und 16.100 Kfz/ 24h
- teilweise keine durchgängigen Radverkehrsführungen vorhanden
- Bereiche teilweise sehr stark vom ruhenden Verkehr dominiert

Handlungsbedarf

- dem Verkehrsaufkommen angemessene Reduzierung der Fahrbahnbreite auf einen Fahrstreifen je Richtung
- Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen
- teilweise keine einheitliche Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (→ geringe Nutzung)

Handlungsansatz

- Nutzung der äußeren Fahrstreifen des Straßenzuges Kielseng/Ballastbrücke durch Linienbus- und Radverkehr
- Prüfung einer (temporären) Zugänglichkeit für den Fuß- und Radverkehr der Kaizonen und der eingezäunten (unge nutzten) Lösch- und Lagerflächen
- Einrichtung mehrerer Querungsstellen (K 6) an Orten einmündender Wegeverbindungen (aus dem Volkspark)
- Vorbereitende Untersuchung Hafen Ost liegt vor



Lage im Stadtzusammenhang



neu sanierter, jedoch teilweise für Fuß- und Radverkehr zu schmal bemessene Seitenräume (K 6, Bereich Kielseng)



ansprechende Gestaltung eines öffentlichen Parkplatzbereichs (Bereich Ballastkai)



Übergang Ballastkai/Förde: kombinierter Fuß- und Radweg in teilweise schlechtem Zustand

Hafen West

Gebietsabgrenzung

- Nord: Ostseebad(weg), Trollsenbadweg
- West: Batteriestraße, K 29 (Werftstraße)
- Ost: Förde

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- stark gewerblich geprägtes Gebiet mit primär für Lkw-Verkehre ausgelegte, funktionale Straßenräume
- ansprechende Straßenraumgestaltung am neu gestalteten Knotenpunkt Werftstraße/ Brauereiweg
- teilweise keine regelkonforme Dimensionierung von Seitenräumen entlang von Hauptverkehrsachsen mit Gewerbenutzung (vgl. Foto rechts)

Verkehrliche Situation

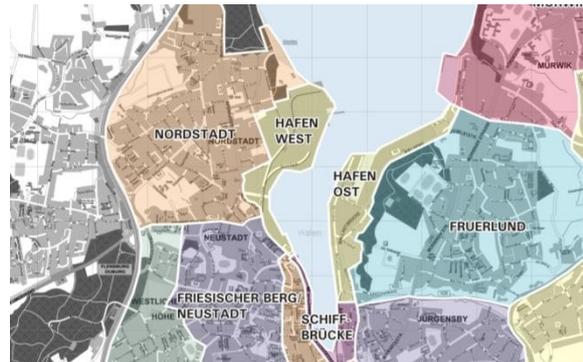
- Verkehrswichtige Straßen: K 29 (Werftstraße) bis 13.400 Kfz/ 24h, Brauereiweg mit 7.100 Kfz/ 24h

Handlungsbedarf

- Sicherstellung von Mindestregelbreiten für Geh- und Radwege

Handlungsansatz

- Umnutzung der parallel zur Werftstraße ehemaligen Gleistrasse zu Geh- und Radweg



Lage im Stadtzusammenhang



neu gestalteter Knotenpunkt nach Verlegung der Werftstraße/ Brauereiweg



deutlich zu schmal dimensionierte Seiträume im südl. Teil Werftstraße

Jürgensby/Sandberg

Gebietsabgrenzung

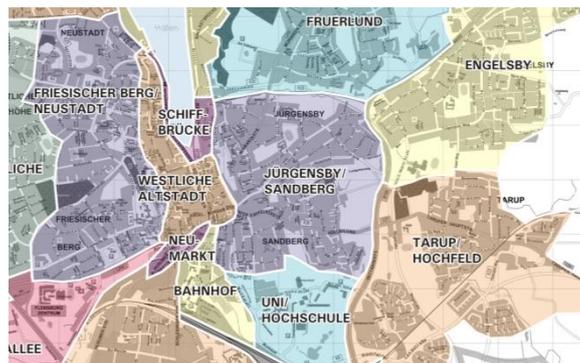
- Norden: K 28 (Nordstr.)
- Westen: Jürgensgarder Str., Johannisstr., L 249 (Heinrichstr.), Waitzstr.
- Süden: Munketoft, Gartenkolonie (130)
- Osten: bis B 199 (Osttangente)

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- nahezu ausschließlich Wege mit Wohnstraßencharakter vorhanden (Gebäudestruktur insbesondere durch Mehrfamilienhäuser/ Stadthäuser geprägt)
- Seitenräume oft nur sehr schmal dimensioniert (vgl. Abbildungen), was zu Einschränkungen für den Fußverkehr führt
- Oberflächen teilweise in einem verbesserungswürdigen Zustand
- gemeinsam nutzbare Verkehrsfläche für den Bus- und Radverkehr in der Bismarckstraße

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straßen: Nordstr. als Ost-West-Verbindung (13.700 Kfz/ 24h), Bismarckstr. als Diagonalverbindung zw. Zentrum und Kielseng (10.600 und 6.800 Kfz/24h), K 30 (Adelbylund) zwischen 4.000 und 5.400 Kfz/ 24h, Glücksburger Str. (Nordbereich) zw. 6.600 und 7.200 Kfz/ 24h
- Belastungen der Nordstr. sind unproblematisch, da Trasse entlang des natürlichen Trops geführt wird
- Wohnstraßen müssen Sammelstraßencharakter erfüllen
- aufgrund schmaler Straßenräume (→ Einbahnstraßenführungen) ergeben sich teilweise Umwegfahrten in sensible Bereiche des Quartiers
- aufgrund einiger Schuleinrichtungen ist eine besondere Beachtung der Schülerverkehre/ -wege anzustreben



Lage im Stadtzusammenhang



Glücksburger Straße



schmale Nebenflächen (Adelbyer Straße)



Bushaltestelle „Johannismühle“ (Schulze-Delitzsch-Str.)

Handlungsbedarf

- mangelnde Verbindungen zwischen Quartier und Förde
- ggf. Abbau von Sicherheitsrisiken in Bezug auf die Schülerverkehre

Handlungsansatz

- Mögliche Stärkung der Radverkehrsachse Adelbylund/Kappelerstr./Hafermarkt prüfen



Rückstau auf der Straße Hafermarkt



vom Bus- und Radverkehr gemeinsam genutzte Verkehrsfläche in der Bismarckstraße



Kappelerstraße

Lecker Chaussee

Gebietsabgrenzung

- Norden: B 199, Mittelweg, K 15 (Westerallee)
- Nord-Osten: B 200, B 199 (Am Friedenshügel), Friedensweg, K 15 (Lilienthalstraße)
- Süd-Westen: Fußweg (südl. d. Flugplatzgeländes), Flugplatzweg

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Östlich der Bahntrasse gewerblich geprägt
- Westlich der Bahntrasse befindet sich der Flugplatz sowie vereinzelt gewerbliche Bebauung
- Lecker Chaussee und Flugplatzweg haben Außerortscharakter

Verkehrliche Situation

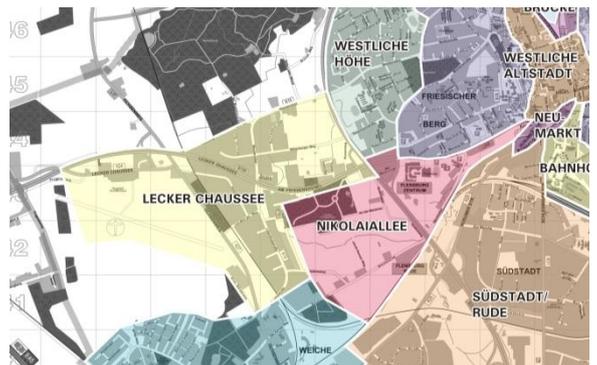
- B 199 22.500 Kfz/ 24h, B 200 zw. 28.900 und 32.500 Kfz/ 24h, K 15 zw. 5.800 und 8.000 Kfz/ 24h, K27 5.800 Kfz/24h

Handlungsbedarf

- Mangelhafte Oberfläche der Seitenräume im Zuge Am Friedenshügel
- Bessere Verknüpfung der Radverkehrsführung entlang Lecker Chaussee wünschenswert
- Flugplatzweg: Beleuchtung Veloroute

Handlungsansatz

- Sukzessive Sanierung der Nebenanlagen Am Friedenshügel
- Querungshilfe Ochsenweg
- Beleuchtung Velorouten (ggf. mit Bewegungserfassung, so dass nicht durchgängig beleuchtet werden muss)



Lage im Stadtzusammenhang



Westerallee



Lecker Chaussee



Flugplatzweg

Mürwik/Solitüde

Gebietsabgrenzung

- Norden: Förde
- Westen: Förde
- Süden: Swinemünder Straße, Blücherstr., Osterallee, Osbek, nördl. Kolonie Friedheim, Nordbegrenzung NSG Twedter Feld
- Osten: Westbegrenzung Twedterholz, Solitüde (Strand)



Lage im Stadtzusammenhang

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- ein Großteil der Wohnstraßen (insb. in Solitüde) wurden saniert und verfügen allg. über eine hohe Gestaltungsqualität
- Straßenraumgestaltung der Wohnstraßen in Mürwik weniger ansprechend, teilweise sanierungsbedürftig
- Die Hauptverkehrsachse (Förderstraße) wurde saniert und bietet ein ansprechende Radverkehrsführung (teils in den Seitenräumen, teils auf der Fahrbahn)



Straßenbauarbeiten am Knotenpunkt Förderstr./ Mürwiker Str. / Osterallee

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straßen: L 249 (Förderstraße) zw. 6.700 und 14.700 Kfz/ 24h, K 14 (Friedheim) zw. 5.300 und 7.200 Kfz/ 24h
- Führung der Rad-Ostseeküstenroute (D2) durch Solitüde



Konfliktsituation auf Fahrradschutzstreifen entlang der Förderstraße

Handlungsbedarf

- Überprüfung der Radverkehrsführungen auf verkehrsintensiveren Sammelstraßen
- bauliche Ertüchtigung diverser Seitenräume

Handlungsansatz

- Radverkehrsanlagen auf der Straße Friedheim planen



lebenswerte Wohnstraße mit Allee (Solitüder Straße)

Neumarkt

Gebietsabgrenzung

- Norden: L 249 (Heinrichstraße/Friedrich-Ebert-Straße), Husumer Straße
- Westen: Husumer Straße
- Süden: Munketoft, Bahngleise

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Der gesamte Bereich ist stark vom Kraftfahrzeugverkehr geprägt, Fuß- und Radverkehr wirken an die Ränder gedrängt
- Parkplatz zw. den Richtungsfahrbahnen der L 249 erschwert die Orientierung und weitet den gesamten Knotenpunkt stark auf

Verkehrliche Situation

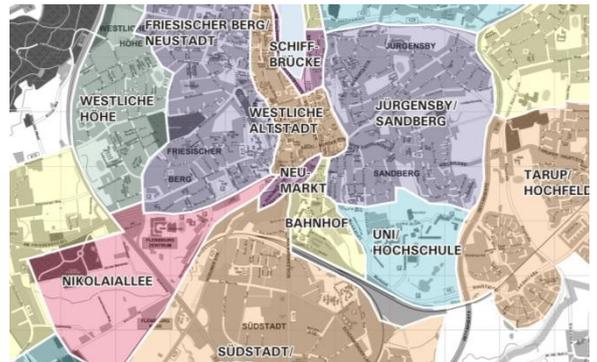
- Verkehrswichtige Straßen: L 249 (Schützenkuhle/Friedrich-Ebert-Straße/Heinrichstraße – zw. 12.100 und 23.700 Kfz/ 24h), K 25 (Husumer Straße/Munketoft – zw. 6.600 und 10.100 Kfz/ 24h, Einrichtungsverkehr), K 11 (Neumarkt), K 8 (Bahnhofstraße - 9.300 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

- unübersichtliche Führung des Kfz-Verkehrs
- teilweise unklare Führung des Radverkehrs
- lange und häufige Wartezeiten für querenden Fuß- und Radverkehr

Handlungsansatz

- Neustrukturierung des gesamten Bereichs erstrebenswert
- Vorbereitende Untersuchung Westliche Altstadt mit Maßnahmenansätzen liegt vor



Lage im Stadtzusammenhang



Friedrich-Ebert-Straße



Schleswiger Straße



Schützenkuhle/Parkplatz Neumarkt

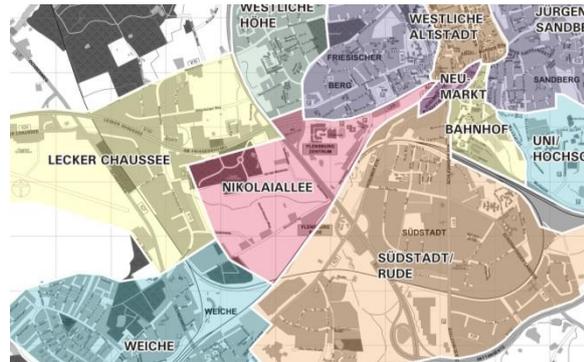
Nikolaiallee

Gebietsabgrenzung

- Norden: L 259 (Schützenkuhle/Zur Exe/Am Friedenshügel), Quakenweg
- Westen: Friedensweg
- Süden: Nikolaiallee, Bahngleise

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Schmale Radverkehrsanlagen im Zuge Zur Exe werden durch parkende Fahrzeuge oder bspw. Mülltonnen belegt
- Dünn besiedelte Wohnbereiche im Bereich Nikolaiallee



Lage im Stadtzusammenhang

Verkehrliche Situation

- Gebiet wird durch die planfrei geführte B 200 durchquert
- Verkehrswichtige Straße: L 249 (Zur Exe – Verkehrsbelastung zw. 16.500 und 25.600 Kfz/24 h)
- Hupterschließungsstraße Nikolaiallee (zw. 100 und 3.000 Kfz/24 h)



Zur Exe

Handlungsbedarf

- Optimierung der Situation im Radverkehr im Zuge Zur Exe
- Schwer verständliche Führung des Radverkehrs von der Unterführung Zur Exe zur Nikolaiallee über den Parkplatz Friesische Lücke
- Unübersichtlicher Knotenpunkt Nikolaiallee/Wilhelmental



Nikolaiallee

Handlungsansatz

- Optimierung Führung des Radverkehr über den Parkplatz Friesische Lücke
- Ggf. Querungshilfe am Knotenpunkt Nikolaiallee/Wilhelmental prüfen



Knotenpunkt Nikolaiallee/Wilhelmental

Nordstadt

Gebietsabgrenzung

- Norden: K 10 (Mads-Clausen-Straße)
- Westen: B 200
- Süden: K 29 (Harrisleer Straße)
- Osten: Appenrader Straße, Batteriestraße, Trollsenweg

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Der Straßenraum der Apenrader Straße (K 10) wurde grundsaniert und bietet in Kombination mit den ansässigen Einzelhandels- und Gastronomieangeboten eine gesteigerte Aufenthaltsqualität.
- Die Diagonalverbindung (K 4) ist mit einem teilweise vierstreifigen Ausbau überdimensioniert und wirkt – trotz geringerer Belastungen – als trennendes und unwirtliches Element.
- Die vielen Wohnstraßen sind in der Regel großzügig dimensioniert und für den Fuß- und Radverkehr ist eine hohe Durchlässigkeit gegeben.
- Teilweise befinden sich die Wohnstraßen in einem schlechten baulichen Zustand.

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straßen: Bundesstraße B 200 (Westtangente) mit 14.800 Kfz/24h, Kreisstraßen K 4 (Am Katharinenhof, Alter Kupfermühlenweg, Sonderburger Straße) mit 3.900 bis 10.200 Kfz/24h, K 10 (Appenrader Straße) mit rd. 8.600 bis 12.500 Kfz/24 h, K 29 (Harrisleer Straße) mit 10.800 bis 12.800 Kfz/24h
- Durch die separat geführte Trassierung der B 200 (Westtangente), kann ein Großteil der verkehrlichen Belastung aus dem inneren Stadtgebiet ferngehalten werden. Die Belastungen der Kreisstraßen stellen i.d.R. keine Problematik dar sondern führen vielmehr zur Belebung der Stadt- Straßenräume. In den übrigen Wohn- und Erschließungsstraßen sind moderate (unkritische) Kfz-Belastungen zu verzeichnen.
- Im südlichen Bereich des Stadtgebiets Nordstadt stellt das starke Gefälle eine größere Herausforderung für den Fuß- und Radverkehr dar



Lage im Stadtzusammenhang



ansprechend gestalteter Straßenraum der Apenrader Straße



breite und neu sanierte Nebenflächen entlang der Apenrader Straße



breiter Straßenraum mit hoher Trennwirkung (Am Katharinenhof, K 4)

Handlungsbedarf

- Die Diagonalverbindung K 4 (Am Katharinenhof, Alter Kupfermühlenweg) zwischen der Apenrader Straße und der B 200 ist überdimensioniert und führt zu einer zusätzlichen Separation des Stadtgebiets. Zusätzlich verfügt der Straßenraum nur über wenig Aufenthaltsqualität
- Berücksichtigung Straßenraumgestaltung hinsichtlich der Nutzungsansprüche durch Schulneubau in der Straße Am Katharinenhof (großzügige Seitenräume und Wartebereiche im Bereich des Bushaltespunktes, Lösungsmöglichkeiten für Bring- und Holverkehre)



breite Seitenräume an der Bauer Landstraße

Handlungsansatz

- sukzessive Sanierung von Wohnstraßen zur Sicherstellung von Aufenthalts- und Wohnqualität
- Umsetzung bauliche Maßnahme K 4 (z.B. Rückbaumaßnahme, Verbreiterung Nebenflächen)



Knotenpunkt Schwarzer Weg/ Ramsharde



starke Höhenunterschiede im Bereich Friedrichstal

Schiffbrücke

Gebietsabgrenzung

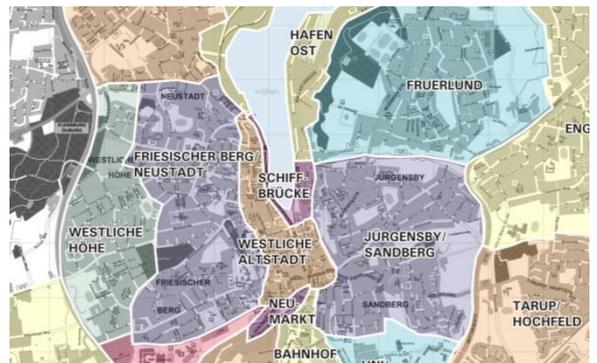
- Nordwesten: Nordertor
- Westen: K 29 (Schiffbrücke/Norderhofenden)
- Süden/Osten: K 28 (Hafendamm)
- Nordosten: Am Lautrupsbach

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- starke Trennwirkung zwischen Förde und den angrenzenden Stadtgebieten durch hochbelastete Kreisstraßen, auf der der Innenstadt zugewandten Westseite der Förde gleichzeitig mitunter große Abstände der gesicherten Quermöglichkeiten
- durch die starke Belastung des Hafendammes sind Querverbindungen zwischen Stadtgebiet und Förde nur stark eingeschränkt verfügbar
- Parkplatz direkt an der Fördepromenade schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein und verstärkt die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Förde
- Führung des Radverkehrs im Uferbereich im Mischverkehr mit dem Fußverkehr, dadurch vor allem in den Sommermonaten und am Wochenende hohe Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraßen K 29 (Schiffbrücke/Norderhofenden – Verkehrsbelastung zw. 15.400 und 22.400 Kfz/24 h) und K 28 (Hafendamm – Verkehrsbelastung 26.200 Kfz/24 h)



Lage im Stadtzusammenhang



Stark durch Parken dominierter Bereich



Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr



Miteinanderzone auf der Ostseite der Förde

Handlungsbedarf

- sichere und komfortable Radverkehrsführung im gesamten Bereich
- Reduzierung der Trennwirkung der K 29 (Schiffbrücke) zur besseren Verknüpfung der Förde mit dem Innenstadtbereich
- Aufenthaltsqualität entlang der Promenaden

Handlungsansatz

- Radverkehrsführung
- Ostseite: Umnutzung des ehemaligen Bahndamms zu einer Fuß- und Radwegverbindung prüfen
- Westseite: Prüfung Neuorganisation der Flächen
- Parkraumbewirtschaftung überprüfen
- Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Park&Ride-Möglichkeit im Norden der Stadt



Schiffbrücke



Straßenraum Norderhofenden

Südstadt/Rude

Gebietsabgrenzung

- Norden: Bahngleise, Munketoft
- Westen: Bahngleise, Nikolaiallee
- Süden: Osttangente, Bebauungsgrenze
- Osten: Bahngleise, Osttangente

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Im Norden teilweise Wohn- und Mischnutzung, im übrigen Bereich weitgehend gewerblich geprägt
- Neuer Krankenhausstandort im Bereich Peelwatt geplant (Zusammenlegung von Diako und Maltesern)

Verkehrliche Situation

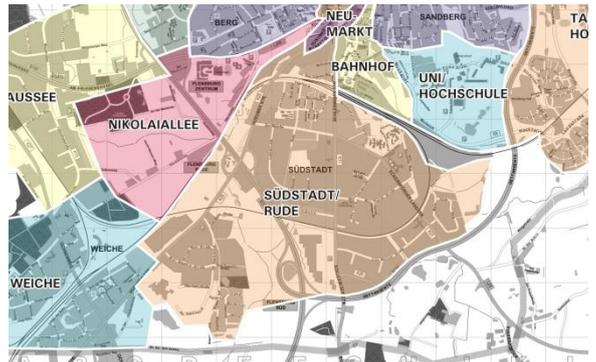
- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraße K 25 (Husumer Straße - Verkehrsbelastung zw. 11.100 und 16.700 Kfz/24 h) und K 11 (Schleswiger Straße - Verkehrsbelastung zw. 6.600 und 10.800 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

- Schaffung von Quartiersanbindungen für den Radverkehr (z.B. Husumer Straße)

Handlungsansatz

- Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Zuge Zur Bleiche in Planung



Lage im Stadtzusammenhang



Husumer Straße



Schleswiger Straße Süd



Konfliktsituation
Knotenpunkt Zur Bleiche / Liebigstraße

Tarup/Hochfeld

Gebietsabgrenzung

- Norden: Bäckerweg, Stille Liebe
- Westen: B 199 (Osttangente)
- Süden: Bebauungsgrenze
- Osten: L 21 (Taruper Hauptstraße), Bebauungsgrenze

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Neubaugebietenentwicklung entlang der Hochfelder Landstraße

Verkehrliche Situation

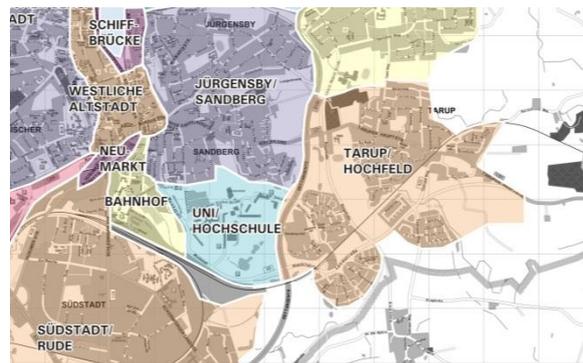
- Verkehrswichtige Straßen: Landesstraße L 21 (Taruper Hauptstraße/Adelbylund – Verkehrsbelastung zw. 2.800 und 6.700 Kfz/24 h) und Kreisstraße K 8 (Hochfelder Landstraße - Verkehrsbelastung zw. 1.100 und 4.700 Kfz/24 h)
- Langfristig Durchbindung der Hochfelder Landstraße an die L 21 geplant

Handlungsbedarf

- teilweise lückenhafte ÖPNV-Anbindung der Neubaugebiete und Alt-Tarups
- nur unzureichend ausgebaute Fußverkehrsverbindung (Unterführung der Bahnanlagen) zwischen Alt- und Neu-Tarup
- fehlender sicherer Übergang zwischen Radverkehrsführung auf der Fahrbahn innerorts und überörtlichem Radweg Richtung Neukrug im nördlichen Seitenraum der Taruper Hauptstraße
- unklare Radverkehrsführung am Knotenpunkt Taruper Hauptstraße/Richard-Wagner-Straße/Ringstraße

Handlungsansatz

- Querungshilfe am Knotenpunkt Taruper Hauptstraße/Tastruoer Weg



Lage im Stadtzusammenhang



Hochfelder Landstraße



Adelbylund



Taruper Hauptstraße

Uni/ Hochschule

Gebietsabgrenzung

- Norden: Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Sünderup und Sandberg
- Westen: westliche Begrenzung Munketoft
- Süden: Gleistrasse
- Westen: B 199 (Osttangente)

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Starke Prägung des Gebietes durch die Universitätsnutzung

Verkehrliche Situation

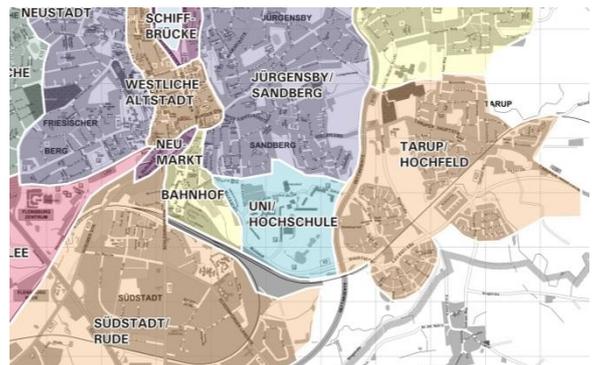
- Verkehrswichtige Straße: K 8 (Munketoft)
 - Verkehrsbelastung zw. 5.000 und 11.800 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

- Unterdimensionierte Nebenanlage im Zuge Munketoft, dadurch resultierendes Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr sowie zw. Kfz- und Radverkehr

Handlungsansatz

- Umstrukturierung Munketoft prüfen



Lage im Stadtzusammenhang



Munketoft



planfreier Fuß- und Radweg (über B199)



Thomas-Fincke-Straße (Campusüberfahrt)

Weiche

Gebietsabgrenzung

- Norden: K 15 (Lilienthalstraße), Bebauungsgrenze
- Westen: Stadtgebietsgrenze
- Süden Stadtgebietsgrenze
- Osten: K 25 (Husumer Straße)

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- teilweise mangelhafter Ausbau der Seitenräume

Verkehrliche Situation

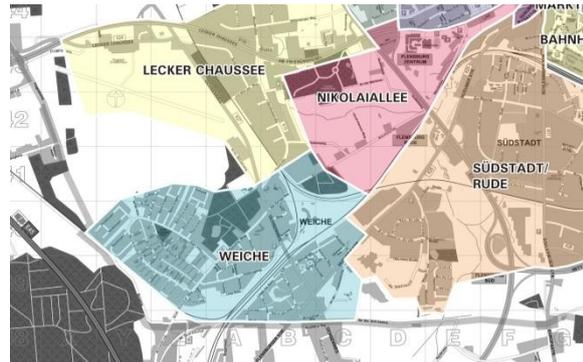
- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraßen K 27 (Ochsenweg – Verkehrsbelastung zw. 8.200 und 11.800 Kfz/24 h) und K 25 (Husumer Straße - Verkehrsbelastung zw. 10.300 und 11.900 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

- Aufhebung der Netzlücke zwischen Nikolaiallee und Altem Husumer Weg zur besseren Anbindung des Stadtteils Weiche

Handlungsansatz

- bestehende Brücke über die Bahnleise für Fuß- und Radverkehr – dadurch Möglichkeit der Errichtung eines Radschnellweges (inkl. Fußwegverbindung) auf dem Bahndamm



Lage im Stadtzusammenhang



Ochsenweg



Husumer Straße



Nikolaiallee

Westliche Altstadt

Gebietsabgrenzung

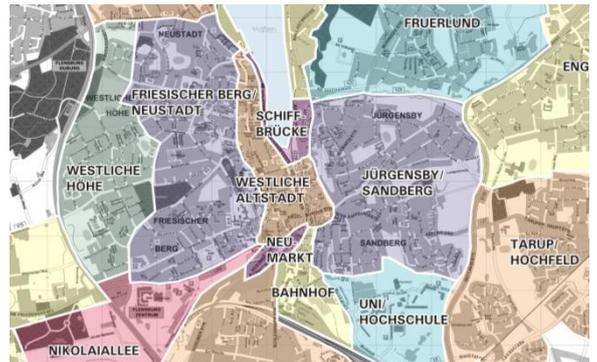
- Norden: Marienstraße, Norderstraße, Neue Straße
- Westen: Nordergraben, Südergraben, Am Pferdewasser
- Süden: L 249 (Friedrich-Ebert-Straße)
- Osten: K 28 (Süderhofenden), Bebauung Norderhofenden/ Schiffbrücke

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- baulich hochwertige und belebte Fußgängerzone mit abwechslungsreicher Gestaltung
- durch das verwendete Kopfsteinpflaster auf steilen Straßenabschnitten (z.B. Nordergraben) ergeben sich Einschränkungen insbesondere für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen
- die Oberflächengestaltung der Rathausstraße führt nicht zu geringeren Geschwindigkeiten oder besseren Bedingungen zum Queren
- Entlang der Hauptverkehrsstraßen befinden sich neu gestaltete Nebenflächen (Geh- und Radwege), was die Aufenthaltsqualität – trotz hoher Verkehrsbelastung – erhöht
- Geschäftsbereich Angelburger Straße birgt eine hohe städtebauliche und straßenräumliche Qualität, Bereiche zum Flanieren werden durch parkende Autos stark eingegrenzt, dadurch hohes Konfliktpotential in den Seitenräumen
- Wohnstraßen im Quartier verfügen über enge Querschnitte mit Kopfsteinpflaster, in Verbindung mit gründerzeitlicher Bausubstanz sind sie als lebenswerte Stadträume zu erfassen
- Querverbindungen innerhalb des Quartiers teilweise nur (über Treppenaufgänge) für den Fußverkehr nutzbar

Verkehrliche Situation

- Verkehrswichtig Straßen: K 28 (Süderhofenden/Hafendamm) 26.600 Kfz/ 24h, L 249 (Friedrich-Ebert-Straße) 34.700 Kfz/ 24h, Rathausstraße 6.600 Kfz/ 24h, Nordergraben bis 8.800 Kfz/h, Neue Straße 9.000 Kfz/ 24h
- die Unterbrechung der Fußgängerzone separiert den Innenstadtbereich



Lage des Betrachtungsbereichs im Stadtgebiet



belebte Fußgängerzone



Konfliktpotential in den Seitenräumen (Angelburger Straße)



Verkehrsbetrieb auf der Rathausstraße

Handlungsbedarf

- Neuorganisation/-ordnung des Parkens (und der Parkraumbewirtschaftung) rund um den ZOB (respektive des gesamten Innenstadtbereichs) erforderlich
- Prüfung des Einsatzes von alternativen Oberflächenmaterialien
- Konfliktpotentiale auf den Seitenflächen in der Angelburger Straße abbauen
- Durchlässigkeit im Quartier für den Fuß- und Radverkehr mittels gut ausgebauten Wegen – trotz teilweise größeren Steigungen – weiter fördern



starkes Gefälle und Kopfsteinpflaster am Nordergraben

Handlungsansatz

- Ausbau Nordergraben für den Radverkehr
- Neugestaltung Rathausstraße im Übergangsbereich der Fußgängerzone
- Durchführung einer Bedarfsanalyse für weitere Querungsstellen über die K 28 (Hafendamm)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Stadtmobiliar zum Verweilen und durch Angebote des Fahrradparkens
- Parkraumbewirtschaftung überprüfen



Hauptverkehrsstraße Süderhofenden



Zentraler Omnibusbahnhof Flensburg



Radfahrstreifen mit Konfliktpotential in Gegenrichtung am ZOB

Westliche Höhe

Gebietsabgrenzung

- Norden: K 29 (Harrisleer Straße)
- Westen: B 200
- Süden: Robert-Koch-Straße
- Osten: K 9 (Marienallee), K 15 (Neuengsallee), AmSchützenhof

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Stadtgebiet durch Einfamilienhausbebauung geprägt
- Wohnstraßen zumeist noch im guten baulichen Zustand
- Straßenraumaufteilungen (insbesondere die Seitenräume) oft zu Ungunsten des Fußverkehrs

Verkehrliche Situation

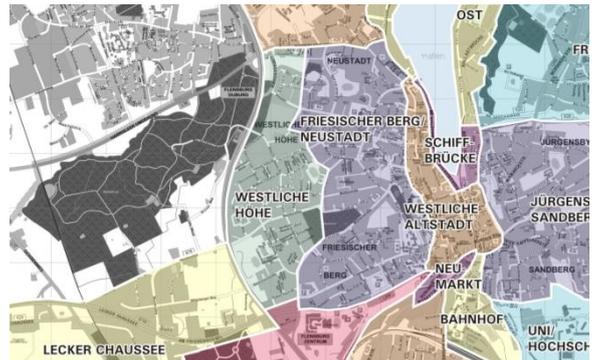
- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraßen K 9 (Marienallee – Verkehrsbelastung zw. 9.000 und 14.900 Kfz/24 h), K 15 (Westerallee - Verkehrsbelastung zw. 6.200 und 6.500 Kfz/24 h) und K 4 (Waldstraße – Verkehrsbelastung zw. 9.000 und 9.700 Kfz/24 h)
- Anschlussstelle „Duburg“ und „Flensburg Zentrum“ an die B 200

Handlungsbedarf

- Mangelnde Beleuchtung am Lornsendamm
- Keine kontinuierliche Radverkehrsführung im Zuge Marienallee

Handlungsansatz

- Umsetzbarkeit von Schutzstreifen in der Marienallee prüfen



Lage des Betrachtungsbereichs im Stadtgebiet



Marienallee



Westerallee



Waldstraße

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

4.1 Strukturierung des Beteiligungsverfahrens

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung bzw. des Themenbereiches Mobilität wurde eine breite Beteiligung sowohl maßgebender Akteure und Entscheidungsträger als auch von Interessenverbänden und der Öffentlichkeit als ein zentraler Baustein in den Masterplan Mobilität aufgenommen.

Da die Spielräume einer direkten Einflussnahme auf die Mobilität durch die Stadt Flensburg beschränkt sind, ist es umso wichtiger, gegenüber den BürgerInnen, Unternehmen und Stakeholdern als Impulsgeber, Motivator und Aktivator aufzutreten. Eine gezielte und umfassende Öffentlichkeitsarbeit kann dafür sorgen, dass „der Funke überspringt“, d.h. Eigeninitiative gefördert und die Akzeptanz von umgesetzten Maßnahmen verbessert wird. Die emotionale Bindung spielt bei einer nachhaltigen, Klimaschutzorientierten Mobilität eine große Rolle. Die Bevölkerung und weitere potenzielle Partner und Akteure sollen mit ihren Wünschen, Erwartungen und Vorbehalten „mitgenommen werden“. Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind dabei die wichtigsten Stellschrauben, Engagement sukzessive aufzubauen und zu etablieren. Eine konsensorientierte Erarbeitung des Planwerkes trägt wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse und ihrer späteren Umsetzung bei. Nur so können Verhaltensänderungen und eine neue „Mobilitätskultur“ erreicht werden.

Für den Masterplan Mobilität Flensburg wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren entwickelt, das sich aus mehreren festen Gremien sowie themen- und zielgruppenorientierten Veranstaltungen zusammensetzt (vgl. Abb. 4). Neben den eingebundenen Gremien der kommunalen Selbstverwaltung wurden zur Begleitung des Masterplans Mobilität eine Lenkungsgruppe mit städtischen Entscheidungsträgern und eine AG Mobilität mit Verwaltung und Interessenvertretungen installiert. Die inhaltliche Vorbereitung und eine differenzierte Abstimmung wurde laufend im Projektteam aus Stadtverwaltung und den Gutachterbüros durchgeführt.

Für die Einbindung der Öffentlichkeit sowie von Interessenverbänden und Initiativen wurden verschiedene Verfahren und Veranstaltungen konzipiert. Im Vordergrund stand dabei die Einbeziehung der breiten Öffentlichkeit in zentralen Zukunfts- und Perspektivwerkstätten und die in Flensburg etablierte Beteiligung der Stadtteilforen hier in Form von Stadtteilkonferenzen.

Mit ergänzenden Expertenrunden und zielgruppenorientierten Veranstaltungen sowie einer Befragung von Kindern und Jugendlichen wurde das Beteiligungsverfahren komplettiert.

Um möglichst große Teile der Bevölkerung zu erreichen und einen permanenten Informationsfluss sicherzustellen, wird auf der Internetseite der Stadt Flensburg unter der Rubrik „Verkehr&Mobilität“ über Inhalte und Termine zum Masterplan Mobilität informiert sowie Unterlagen bereitge-

stellt. Zusätzlich erfolgt eine kontinuierliche Pressearbeit mit Schwerpunkt auf die Veranstaltungen und die inhaltlichen Meilensteine.

Die Ergebnisse der einzelnen Termine und Veranstaltungen wurden in Form von Protokollen oder Ergebnis-Dokumentationen separat dargestellt.

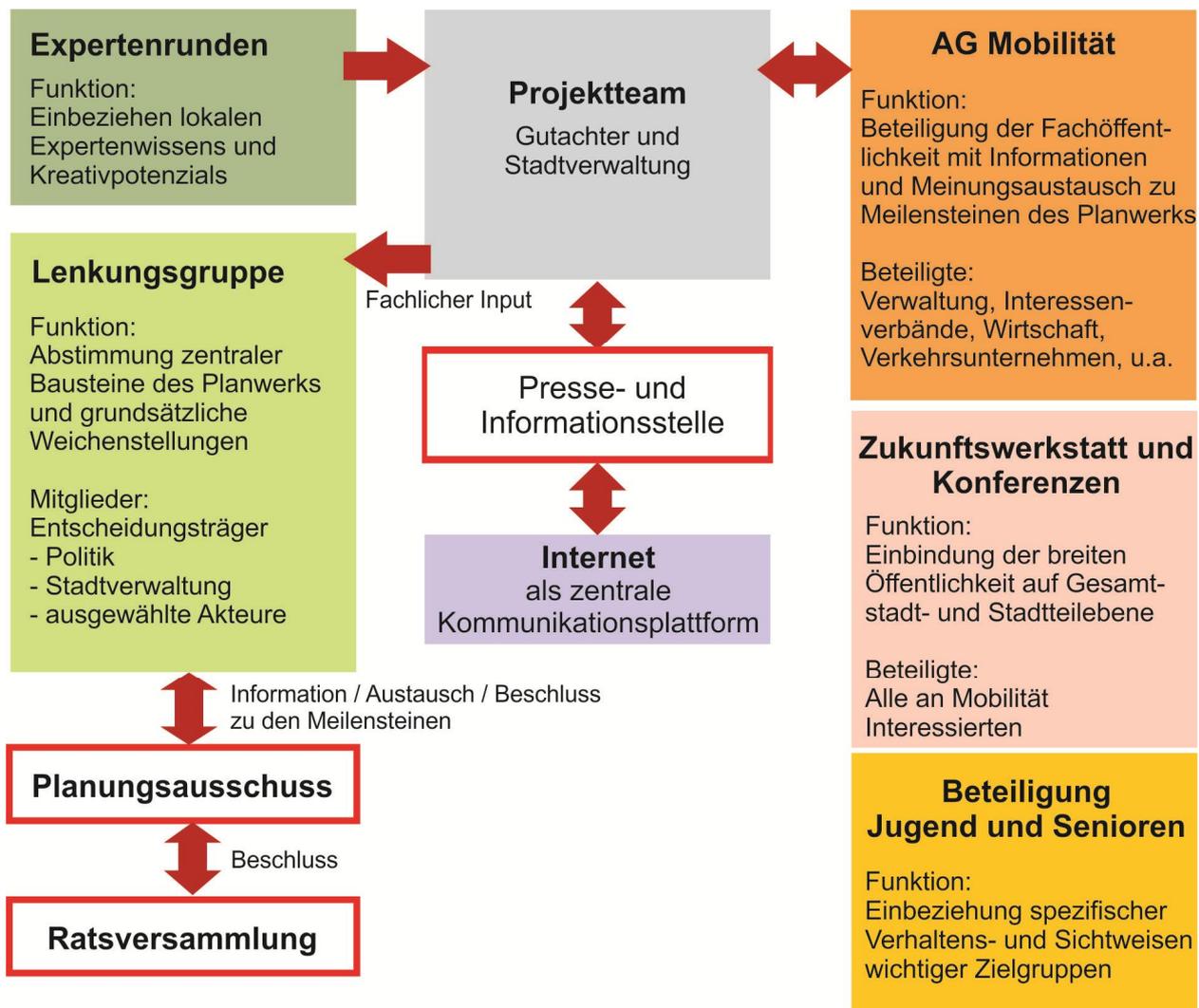


Abb. 4 Übersicht zum Beteiligungsverfahren des Masterplans Mobilität

4.2 Übersicht der absolvierten Termine

Nachfolgend sind die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens absolvierten Termine dargestellt und den Meilensteinen des Masterplans Mobilität zugeordnet (Zwischenstand 01.12.2017):

Analyse und Leitbild

- 25.04.2017 Projektteam - Start-up
- 15.05.2017 Lenkungsgruppe - 1. Sitzung
- 31.05.2017 Vollversammlung der Stadtteilforen zum Thema Mobilität
- 12.06.2017 Expertenrunde ÖPNV
- 22.06.2017 AG Mobilität - 1. Sitzung
- 22.06.2017 Zukunftswerkstatt
- 13.07.2017 Bürgersprechstunde zum Masterplan Mobilität
- 14.09.2017 Projektteam – 2. Sitzung
- 05.10.2017 Lenkungsgruppe – 2. Sitzung
- 12.10.2017 AG Mobilität – 2. Sitzung
- 01.11.2017 Expertenrunde Wirtschaft
- 29.11.2017 Workshop Senioren und mobilitätsbehinderte Menschen

Szenarien

Der Szenariendiskurs war bereits Teil der vorangegangenen oben genannten Termine und wird nicht mehr auf separaten Beteiligungsformaten geführt.

Maßnahmen- und Umsetzungskonzept

Nach Beschluss des Leitbildes wird das Maßnahmen- und Umsetzungskonzept an mehreren Beteiligungsterminen erörtert.

4.3 Zukunftswerkstatt

Am 22. Juni 2017 fand mit der Zukunftswerkstatt in der Bürgerhalle des Rathauses die erste große öffentliche Beteiligung zum Masterplan Mobilität statt. Zu Beginn der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden benennen, welche Verkehrsmittel künftig vorrangig gefördert werden sollen. Im Ergebnis ergab sich eine klare Präferenz für den Radverkehr und leicht abgestuft für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nach einer Einführung zum Masterplan Mobilität und zu den Zielsetzungen und Erwartungen der Stadt wurden Arbeitsgruppen gebildet, die unter dem Leittitel „Unsere Stadt im Jahr 2030“ eine Vision von Flensburg und konkrete Maßnahmen zur Erfüllung dieser Vision entwickelten. Dabei konnten neben verkehrlichen Aspekten auch Schnittstellen zur Stadtentwicklung einbezogen werden. Schlüsselmaßnahmen aus der 2016 erfolgten Dialogphase zum ISEK und eine Liste mit Themenstichpunkten wurden als Diskussionsgrundlage zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der intensiven, teilweise auch kontroversen Diskussionen an den Arbeitstischen wurden dann abschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert (vgl. Abb. 5). Aus der Zukunftswerkstatt konnte eine Fülle von Ideen und langfristigen Visionen, aber auch konkrete, ggf. kurzfristig umsetzbare Projekte und Maßnahmen zusammengetragen werden, die sich über alle Komponenten des Mobilitätssystems erstreckten.

Schwerpunkte bildeten zum einen die Radverkehrsförderung insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung hochwertiger Radverkehrsanlagen, zum anderen der Umgang mit dem öffentlichen Raum und Verkehrsraum mit Fokus auf Verkehrsberuhigung, gerechtere Flächenverteilung und attraktive Straßenraumgestaltung. Beim ÖPNV, der einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten soll, stand ein transparentes und nutzerfreundliches Angebot im Vordergrund mit Handlungsbedarfen in der Bedienungshäufigkeit / Taktdichte, der Vernetzung und dem Angebot im Abend- und Wochenendverkehr. Zweiter zentraler Diskussionspunkt war das Tarifsystem, wobei Schwerpunkte bei mehr Transparenz und günstigen Fahrpreisen (bis hin zur Vision eines kostenlosen ÖPNV) lagen. Ebenfalls große Einigkeit bestand darin, das Parkplatzangebot in der Innenstadt perspektivisch zu reduzieren und teilweise in unsensible Außenbereiche zu verlagern (Park&Ride).

In der Schlussdiskussion wurde nochmals ein klares politisches Bekenntnis zum Klimaschutz und zum Umweltverbund gefordert. Das Leitbild einer lebenswerten Stadt und klimafreundlichen Mobilität sollte vorrangig mit attraktiven Angeboten und weniger mit Restriktionen erreicht werden.



Abb. 5 Impressionen aus der Zukunftswerkstatt

4.4 Stadtteilkonferenzen

Die Stadtteilforen haben sich in Flensburg als eine wichtige Kommunikations- und Schnittstellenebene etabliert. Sie setzen sich für die Belange der Stadtquartiere ein und werden hierbei von der Stadt unterstützt, beispielsweise durch Fördermittel zur Durchführung von Projekten im Stadtteil. Auch für den Masterplan Mobilität spielen die Stadtteilforen eine wichtige Rolle, um gesamtstädtische Strategien in die lokale Ebene zu transportieren und hier durch kleinräumige Maßnahmen zu festigen und zu ergänzen.

Um einen Austausch zwischen den Foren zu ermöglichen und wichtige Themen bündeln und damit effizient bearbeiten zu können, wurde am 31. Mai 2017 eine Vollversammlung der Stadtteilforen abgehalten. Im Vorwege hatten die einzelnen Foren schon eigene Themen, Fragestellungen und Anregungen erarbeitet, die strukturiert in die Konferenz eingespeist wurden.

Nach einer Einführung zum Masterplan Mobilität und zum Beteiligungsverfahren wurde an vier Thementischen zu den Eingaben diskutiert (vgl. Abb. 6). Um den Teilnehmenden die Gelegenheit zu geben, alle Themen zu diskutieren, gab es eine Rotation an den Tischen. Abschließend wurden die Diskussionsergebnisse zusammengefasst und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Im Vordergrund der Diskussion standen wie erwartet viele lokale bzw. kleinräumige Problemlagen, die sich über Defizite in einzelnen Straßenräumen über verkehrsorganisatorische Fragen und die Verkehrsüberwachung bis hin zur Schulwegsicherung spannten. Bei den Themen- und Problemschwerpunkten standen die Nahmobilität und hier vor allem Radverkehrsanlagen und Radführungen inklusive Öffnung von Einbahnstraßen sowie die Verkehrsberuhigung im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsreduzierungen und Straßengestaltung im Mittelpunkt. Themen, die auch gesamtstädtisch von Relevanz sind.

Darüber hinaus wurden aber auch Aspekte besprochen, bei denen es je nach Stadtteil unterschiedliche Problemlagen gibt. Dazu gehören unter

anderen die Natursteinpflasterbeläge (vor allem in der Altstadt), das Parken inklusive der Themen Ablösebeiträge, Parksuchverkehr und Parkraumüberwachung (vor allem in den verdichteten Wohnquartieren) sowie der Aus- und Umbau von Straßen inklusive dem Thema Anliegerbeiträge.

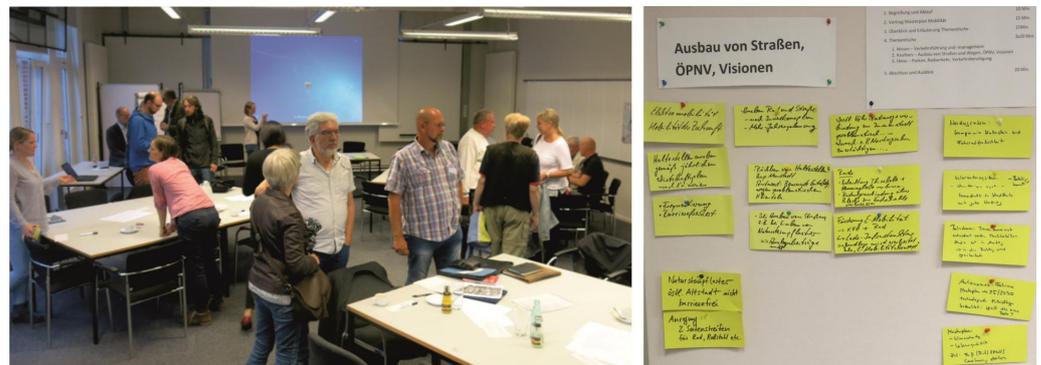


Abb. 6 Impressionen aus den Stadtteilkonferenzen

4.5 Expertenrunden und Bürgersprechstunde

Expertenrunde ÖPNV

In der Expertenrunde ÖPNV wurden mit den in Flensburg und im Umland tätigen Verkehrsunternehmen Aktivitäten der letzten Jahre und die derzeitige Situation im ÖPNV sowie Handlungsbedarfe und Perspektiven diskutiert. Seit Beschluss des dritten Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) 2013 haben die Flensburger Stadtverwaltung und die Verkehrsunternehmen zahlreiche Verbesserungen umgesetzt oder auf den Weg gebracht. Dies hat die Position des ÖPNV im Verkehrsmarkt weiter gefestigt. Mit dem 4. RNVP liegt jetzt der Planungsrahmen für die kommenden Jahre vor.

Die ÖPNV-Entwicklung bewegt sich seit längerem in einem Spannungsfeld zwischen Weiterentwicklung der Angebotsqualität und Finanzierbarkeit von Maßnahmen. Dies betrifft in besonderer Weise den Regionalverkehr, der einen wichtigen Beitrag zur ÖPNV-Qualität in der Region Flensburg leistet. Dennoch konnten in den letzten Jahren diverse Verbesserungen umgesetzt werden, zu denen u.a. Angebotserweiterungen und –harmonisierungen insbesondere im Regionalverkehr (60/30-Minuten-Takte mit Taktknoten am ZOB), ein besserer Anschluss des Bahnhofs und das Relaunch des Internetauftritts der Mobilitätszentrale gehören.

Der ÖPNV kann künftig einen weitergehenden Beitrag zum Klimaschutz leisten, wenn er bestehende Nachfragepotenziale noch konsequenter ausschöpft und in der Öffentlichkeit noch präsenter wird. Auf Seite der Angebotsgestaltung sind aufgrund der ausgeprägten Kfz-Dominanz im Zielverkehr vor allem der Regionalverkehr und die Vernetzung Bus und Bahn weiter zu stärken. Nachholbedarf für den ÖPNV besteht auch im Hinblick auf die großen Gewerbegebiete inklusive der dort angesiedelten Fachmarktzentren und beim Angebot in den verkehrlichen Randzeiten.

Der Außendarstellung des ÖPNV wird eine besondere Bedeutung beigemessen. Dazu sollte es ein gemeinsames Konzept für den ÖPNV der Region Flensburg geben, das auch den Abbau von Informationsdefiziten (z.B. im Tarifbereich) und eine gezielte Werbung von Neukunden beinhaltet.

Als chancenreich wird zudem der Aufbau von Kooperationen eingeschätzt, um die Plattform der ÖPNV-Unterstützer zu erweitern. Erfolgversprechend werden ÖPNV-Kooperationen mit dem Tourismus, dem Einzelhandel sowie großen Unternehmen und Gewerbegebieten (u.a. Aufbau bzw. Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagement) gesehen. Mit dem CITT-Park gibt es hierzu bereits positive Ansätze beispielsweise mit gegenseitiger Werbung.

Expertenrunde Wirtschaft

Nach der Begrüßung und einer Vorstellungsrunde wurde den TeilnehmerInnen der Masterplan Mobilität vorgestellt und erste Erkenntnisse aus der Analyse und der bisherigen Beteiligung präsentiert. Dann erfolgte eine Information über die Leitbildentwicklung und Gedanken zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsplanung.

Seitens der TeilnehmerInnen wurde angeregt (vgl. Abb. 7), möglichst realistische Ziele in Hinblick auf Klima und Verkehr zu verfolgen. Ökologie und Ökonomie müssen sich ergänzen. Anreize und Angebote sollten vor Restriktionen den Vorzug erhalten. Hervorgehoben wurde die Bedeutung der Anbindung des Umlandes bzw. eines attraktiven Stadt-Umland-Verkehrs.

Die Zukunft der E-Mobilität wurde teilweise kritisch gesehen und einige TeilnehmerInnen nehmen an, dass sich diese Technologie nicht durchsetzt und nicht von den Nutzern angenommen wird. Stattdessen wurde der autonomen Mobilität ein signifikantes Potenzial zugeschrieben, das im Masterplan bis 2050 mit bedacht werden sollte.

Ein deutlicher Unterschied im Mobilitätsverhalten wurde zwischen Flensburgern und BesucherInnen gesehen, weshalb ein funktionierendes Parkleitsystem und eine Parkmöglichkeit im Norden (Neustadt) wesentliche Anforderungen sind. Der Parkplatz an der Schiffbrücke wurde kontrovers diskutiert und ein Erhalt der Stellplätze vor dem Hintergrund einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität infrage gestellt. Ergänzend dazu wird die Erhöhung des Parkplatzes Exe und von Parkplätzen um die Innenstadt benannt (inkl. Ladeinfrastruktur und guter ÖPNV-Anbindung).

Problematisch werden parkende Fahrzeuge neben Radverkehrsanlagen gesehen, da sie das Unfallrisiko für den RadfahrerInnen erhöhen (z.B. öffnende Türen). Zudem sind Radverkehrsanlagen bei schlechten Witterungsbedingungen (Dunkelheit/Nässe) oft schlecht erkennbar. Eine Qualitätssteigerung sowohl für den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr wurde in der Separation der Verkehrsanlagen gesehen.

4.6 Beteiligung Jugend und Senioren

Befragung von Kindern und Jugendlichen

Die Kinder und Jugendlichen sollen die Zukunft der Mobilität mitgestalten und bilden als heranwachsende Nachfrager von Mobilitätsangeboten eine wichtige Zielgruppe für verkehrliche Aktivitäten. Um diese Gruppe zur Mitwirkung zu animieren, müssen eine persönliche Ansprache und eine direkte „Abholung“ möglichst im Umfeld der Schule oder von Freizeiteinrichtungen erfolgen. Um im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets möglichst viele junge Leute mit einzubinden, wurde eine Befragungsaktion als geeignete Methodik ausgewählt. In Abstimmung mit dem Kinder- und Jugendbüro der Stadt Flensburg wurde hierzu ein Fragebogen zum Mobilitätsverhalten ausgearbeitet und in den Jugendtreffs verteilt. Aus dem Rücklauf konnten wichtige Rückschlüsse zu Handlungsbedarfen und Maßnahmen gezogen werden. Insgesamt wurden 137 Fragebögen in die Auswertung einbezogen mit einer gleichmäßigen Geschlechterverteilung und einer repräsentativen Aufteilung auf verschiedene Altersgruppen. Daraus ließ sich ein schlüssiges Gesamtbild zur Mobilität der Zielgruppe ableiten.

Mit durchschnittlich fast 5 Wegen am Tag sind Kinder und Jugendliche sehr aktiv (vgl. Abb. 8), im gesamtstädtischen Durchschnitt sind Mobilitätskenngrößen um einen Wert von 3,5 Wegen pro Tag herum üblich. In der Regel entfallen aber bei Kindern und Jugendlichen bereits mindestens 2 Wege auf den Fahrtzweck Ausbildung / Beruf. Die anderen Wege werden vorwiegend im Freizeitverkehr absolviert (inklusive Sportaktivitäten).

Bei der Verkehrsmittelwahl liegt der klare Fokus auf der Nahmobilität, wobei 3/4 aller Wege/Fahrten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch der ÖPNV-Anteil liegt noch deutlich über dem Wert für die Gesamtstadt, während bei den verhältnismäßig wenigen Pkw-Fahrten ein hoher Mitfahreranteil auffällig ist. Fahrten mit dem eigenen Pkw beschränken sich im Wesentlichen auf die Altersgruppe älter als 22 Jahre.

Mobilität der Jugendlichen nach Anzahl der zurückgelegten Wege und der Verkehrsmittelwahl
(n=137 Jugendliche)

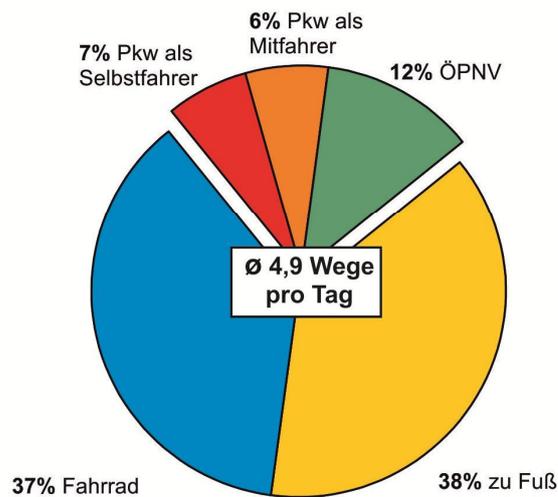


Abb. 8 Verkehrsmittelwahlverhalten der Jugendlichen

Die Verkehrsmittelwahl ist signifikant abhängig vom Fahrtzweck. Eine besonders ausgeprägte Dominanz des Fuß- und Radverkehrs findet sich bei den besonders häufigen Aktivitäten „Freunde besuchen“ und Sport (vgl. Abb. 9). Hier sind die Reiseweiten auch entsprechend kurz. Demgegenüber kommt der ÖPNV beim Schulbesuch, aber auch beim Besuch von Veranstaltungen und der Freizeittreffs auf deutlich überdurchschnittliche Verkehrsmittelanteile, da hier in der Gesamtschau die Entfernungen entsprechend größer sind. Dieser Anteil könnte sicherlich noch größer ausfallen, wenn der ÖPNV im Abendverkehr präsenter wäre.

Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen in Flensburg in Abhängigkeit vom Fahrtzweck
(n=137 Jugendliche, %-Anteil der Nennungen, ohne „keine Angabe“)

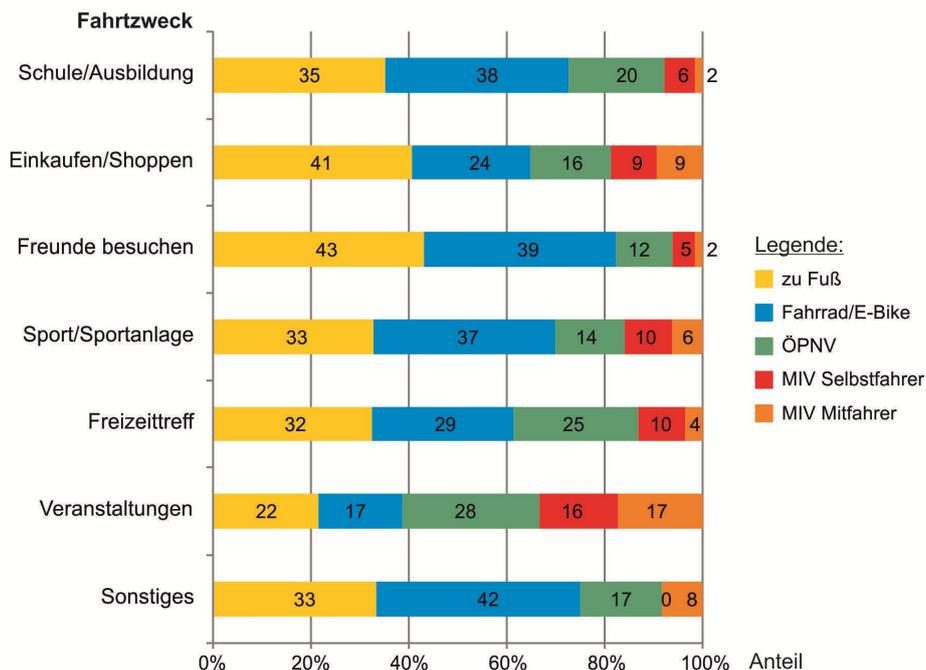
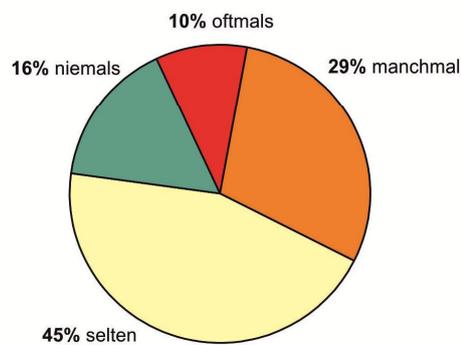


Abb. 9 Verkehrsmittelwahlverhalten in Abhängigkeit des Fahrtzwecks

Häufigkeit und Ursache für die Unerreichbarkeit oder die schlechte Erreichbarkeit von Jugendlichen wichtigen Zielen

Häufigkeit für schlechte Erreichbarkeit
(n=132, ohne „keine Angabe“)



Ursachen für schlechte Erreichbarkeit
(n=105, ohne „keine Angabe“)

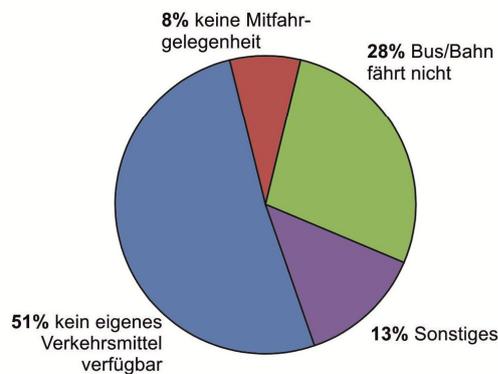


Abb. 10 Aussagen zu Erreichbarkeiten von Jugendlichen

Die meisten Alltagsziele insbesondere die Ausbildungsstätten und die Innenstadt mit ihren Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind für die Jugendlichen insgesamt gut erreichbar, wenn die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert werden können (vgl. Abb. 10). Sobald aber Ziele außerhalb der zentralen Busachsen liegen oder abends und am Wochenende aufgesucht werden, nimmt die Qualität der Erreichbarkeit deutlich ab. Neben der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit beeinflusst auch eine für die Zielgruppe der Jugendlichen teilweise unbefriedigende ÖPNV-Qualität eine schlechte Erreichbarkeit. Wichtigste Ziele außerhalb des Ausbildungsverkehrs und des direkten Wohnumfeldes sind:

- Jugendtreffs / Jugendzentren,
- Sporteinrichtungen / Sportvereine und
- die Innenstadt als Ziel für alle Fahrtzwecke.

Die Förderung des Radverkehrs und die Verkehrssicherheit sind für die Jugendlichen besonders wichtige verkehrliche Themen. Aus der Einstufung der Wichtigkeit und den Einzelnennungen zu Verbesserungswünschen ergeben sich folgende Handlungsschwerpunkte:

- Günstigere ÖPNV-Fahrpreise (für Jugendliche) oder im besten Fall kostenloser ÖPNV,
- besseres ÖPNV-Angebot in den Randzeiten (wichtig für Jugendaktivitäten),
- pünktlicher ÖPNV mit ausreichend Sitzplätzen,
- deutliche Förderung des Radverkehrs mit besseren und sicheren Radverkehrsanlagen (ohne Kopfsteinpflaster !),
- weniger Kfz-Verkehr insbesondere in der Innenstadt,
- mehr und schöner gestaltete Flächen / öffentliche Räume für Aufenthalt und Aktivitäten.

Workshop mit Senioren und mobilitätsbehinderten Menschen

Mit VertreterInnen des Seniorenbeirates und dem stellvertretenden Beauftragten für Menschen mit Behinderung wurden Probleme und Anforderungen an das Mobilitätssystem aus übergreifender Sicht und aus dem Fokus der Gruppe älterer und behinderter Menschen erörtert.

Als Kernproblem der aktuellen Verkehrssituation mit einem weiterhin dominanten Kfz-Verkehr wurde das zu hohe Kfz-Aufkommen in der Innenstadt benannt; insbesondere der Durchgangsverkehr. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf die Tangenten und auf andere Verkehrsmittel ist die größte Herausforderung für den Masterplan Mobilität bzw. die künftige Verkehrsentwicklungsplanung. Ähnlich wie bei den anderen Beteiligungsrunden wird dem Ausbau von Alternativen zur Kfz-Nutzung der Vorzug vor restriktiven Eingriffen in den Kfz-Verkehr gegeben. Der Ausbau von Alternativen erfordert allerdings auch eine entsprechende finanzielle Ausstattung, die auch zum Hindernis für die Umsetzung werden kann. Mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs können Flächen für neue Nutzung gewonnen und die Lebensqualität generell gesteigert werden.

Um signifikante Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, müssen vor allem der Radverkehr und der ÖPNV deutlich gestärkt werden. Beim Radverkehr ging es in der Diskussion primär um sichere und komfortable Radverkehrsanlagen, wobei speziell in Steigungslagen und in stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen eine räumliche bzw. bauliche Trennung des Radverkehrs favorisiert wird. Verkehrsberuhigung, mehr Präsenz im öffentlichen Raum durch Markierung, Abstellanlagen und Wegweisung sowie einheitliche, gut befahrbare Beläge (möglichst kein Kopfsteinpflaster) wurden als weitere Bausteine der Radverkehrsförderung erörtert.

Im ÖPNV wurden in den letzten Jahren bereits Verbesserungen umgesetzt. Positiv gesehen wurden vor allem die Einführung der Ringlinie 5, die Fahrgastinformation (z.B. akustische Ansagen im Bus) und das neue Haltestellenkonzept mit Einbeziehung der Barrierefreiheit und einer einheitlichen Gestaltung. Dennoch bedarf es weiterer Aktivitäten insbesondere im Bereich der Angebotsgestaltung. Thematisiert wurden der Ausbau der (Platz-) Kapazitäten, dichtere Fahrtenfolgen, bessere Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten sowie verlässliche Fahrtenzeiten und Anschlüsse.

Neben den Entwicklungsschwerpunkten gibt es viele kleine Mängel und Ärgernisse, die mit überschaubarem Aufwand gelöst werden könnten. Dazu gehören fuß-/fahrradunfreundliche Ampelschaltungen, unzureichend geschulte Busfahrpersonale (u.a. für Mitnahme behinderter Menschen), Kennzeichnung von Fuß- und Radführungen. Aktivitäten im Bereich Angebots- und Infrastrukturausbau müssen durch eine Informations- und Kommunikationsoffensive flankiert werden. Auch vorhandene Qualitäten im Mobilitätssystem sind intensiver zu bewerben. Verhaltensänderung „beginnt im Kopf“.

Einer stärkeren, auch planerischen Beachtung bedürfen neue Entwicklungen wie die zunehmende Nutzung von Pedelecs (gerade auch von älteren Menschen), der Ausbau der E-Mobilität und die Perspektiven des autonomen Fahrens. Außerdem sollte im Masterplan Mobilität ein Beteiligungsverfahren für die Umsetzungsphase aufgenommen bzw. vorgeschlagen werden.

4.7 Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit

Das Beteiligungsverfahren wird durch eine flankierende Öffentlichkeitsarbeit begleitet, um auf den Masterplan Mobilität und den Beteiligungsprozess aufmerksam zu machen. Das speziell für den Masterplan Mobilität entworfene Signet bildet dafür den visuellen Aufhänger und die Basis für ein Corporate Design, das auch für künftige Aktivitäten im Mobilitätsbereich zur Anwendung kommen kann.

Das Internet bildet die zentrale Informations-Plattform für den Masterplan Mobilität. Durch die Vernetzung des Themas Mobilität mit diversen anderen Planungen und Aktivitäten erhält der Masterplan Mobilität einen breiten Aufmerksamkeitseffekt. Hervorzuheben sind hierbei die Verknüpfung mit dem Masterplan 100% Klimaschutz und dem Klimapakt Flensburg, die sich auch im Hinblick auf die Öffentlichkeitsarbeit gegenseitig ergänzen. Für die Veranstaltungswochen zu 200 Jahre Fahrrad in Flensburg wurde der Masterplan Mobilität mit einem Plakat beworben (vgl. Abb. 11), ebenso wurden die Beteiligungs-Veranstaltungen wie die Zukunftswerkstatt mit Einladungsplakaten kommuniziert.

Als weiterer wichtiger Baustein wird die Bearbeitung des Masterplans Mobilität durch eine kontinuierliche Pressearbeit begleitet. Die Öffentlichkeitsarbeit wird dabei unterstützt durch die Pressestelle und das Büro für Grundsatzangelegenheiten der Stadt Flensburg.



Abb. 11 Plakataktionen zum Masterplan Mobilität

5 Entwicklungsszenarien

5.1 Methodik

Die Aufstellung von differenzierten Entwicklungsszenarien verfolgt primär das Ziel, die inhaltliche Grundlage für ein verkehrliches Leitbild vorzubereiten (siehe Kapitel 6). Der Weg dahin beinhaltet, unterschiedliche Entwicklungsszenarien zu benennen, mögliche Potentiale abzuschätzen und miteinander zu vergleichen. Durch die Bewertung der prognostizierten Wirkungen können die Stoßrichtung und die inhaltlichen Schwerpunkte für ein verkehrliches Leitbild abgeleitet werden.

Anders als in älteren Verkehrsentwicklungsplänen üblich, soll im Masterplan Mobilität ein maßgebliches Prognoseszenario ausgewählt werden und als Grundlage für ein Leitbild und mögliche Maßnahmenpakete dienen. Dieses Szenario beruht auf aktuellen Analysen und Zielen, die sich z.B. aus dem Masterplan 100% Klimaschutz ergeben. Der Verzicht auf eine planerische „Rückfallebene“ erhöht die Verbindlichkeit des Masterplans und definiert ein klares verkehrliches Entwicklungsziel. Darüber hinaus kann durch dieses konkrete Vorgehen der Dialog mit Trägern öffentlicher Belange (TöB) und BürgerInnen vereinfacht werden.

Bei der Betrachtung von Entwicklungsszenarien ist eine wesentliche Unterscheidung zwischen allgemeinen (oder externen) und örtlichen (oder internen) Entwicklungen vorzunehmen. Allgemeine Entwicklungen liegen außerhalb des Gestaltungsbereichs einer Kommune (wie zum Beispiel globale Entwicklungen, Bundesbeschlüsse oder technologische Entwicklungen). Auf diese Entwicklungen kann lediglich reagiert bzw. damit umzugehen versucht werden. Örtliche bzw. interne Entwicklungen beschreiben alle planerischen Beschlüsse und Vorhaben, die innerhalb des Bereichs der kommunalen Selbstverwaltung liegen und aktiv gesteuert werden können (wie zum Beispiel Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur, Radverkehrsförderung oder das Parkraummanagement).

Im Folgenden sollen kurz allgemeine verkehrliche Entwicklungsszenarien beschrieben werden (s. Kapitel 5.2), die den wesentlichen Entwicklungsrahmen umreißen. Im darauffolgenden Kapitel (s. Kapitel 5.3) sollen drei konkrete örtliche Entwicklungsszenarien und deren Wirkungen beschrieben werden.

5.2 Allgemeine Entwicklungsszenarien

Technologische Entwicklungen Verkehr

Im Zentrum der gegenwärtigen technologischen Entwicklungen (innerhalb des Verkehrs- und Mobilitätswesens) ist primär die Elektromobilität zu nennen. Obgleich das Ziel der Bundesregierung bis 2020 1 Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen scheinbar nicht mehr erreicht werden kann, wird der Ausbau einer flächendeckenderen öffentlichen Ladeinfrastruktur – auch in kleineren Kommunen – sichtbar. Analysten der Szene gehen davon aus, dass bereits in 2030 mehr elektrifizierte

Autos als konventionelle Verbrenner ausgeliefert werden, wobei aber noch ein großer Anteil an Hybrid-Fahrzeugen (kombinierte Antriebstechnologie) den Markt dominieren wird.⁷

Auch außerhalb des Automobilmarktes geht der Trend in Richtung elektrifizierte Antriebe. E-Bikes und Pedelecs⁸ prägen mittlerweile ganz wesentlich die Stadtbilder. Diese Entwicklungen führen auch zu einem veränderten Mobilitätsverhalten, da nun innerhalb kürzerer Zeit und mit geringerer Anstrengung größere Distanzen überwunden werden können. Allerdings steigt auch das Unfallrisiko bei höheren Geschwindigkeiten und gleichbleibenden Breiten von Fahrradwegen.

Wenngleich das Thema des autonomen Fahrens in aller Munde ist, ist die Umsetzung im innerstädtischen Alltag – über wenige bekannte Pilotprojekte hinaus – noch Zukunftsmusik. Obwohl die rein technische Machbarkeit schon unter Beweis gestellt worden ist, sind noch erhebliche Hürden im Bereich der Sicherheitsgewährung für alle VerkehrsteilnehmerInnen, moralischer Verantwortungen und der Bewältigung von Übergangsphasen zu nehmen. Dementsprechend ist die konkrete verkehrliche Auswirkung auf den Planungshorizont 2030 durch das autonome Fahren als nicht relevant und noch wenig hilfreich einzustufen.

Motorisierung

Im vergangenen Jahrzehnt hat die Motorisierung leicht aber kontinuierlich zugenommen (vgl. Abb. 12). Im Jahre 2015 wurden im Schnitt 548 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen gezählt. Die Prognose geht davon aus, dass die Wachstumsraten innerhalb der nächsten fünf Jahre sinken werden und ab dem Jahre 2030 sogar ein merklicher Rückgang angemeldeter Fahrzeuge zu verzeichnen ist.

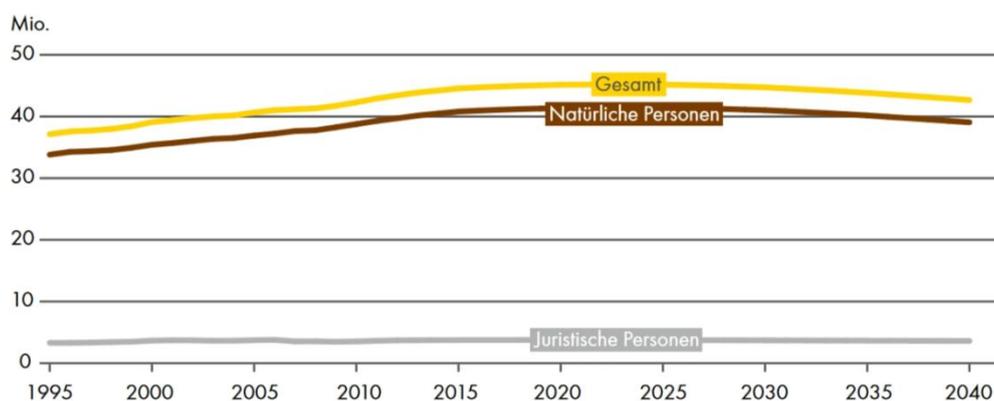


Abb. 12 Entwicklung der Pkw-Bestands aller Haltergruppen
Quelle: Shell Studie Pkw-Szenarien 2040

⁷ <https://www.welt.de/motor/news/article158585200/Prognose-zur-Verbreitung-von-Elektroantrieben.html> (aufgerufen am 01.11.2017)

⁸ Fahrrad mit elektrischer Tretkraftverstärkung

Mobilitätstrends

Das eigene Auto zählt – gerade bei Einwohnerinnen und Einwohnern von Großstädten jüngeren Alters – nicht mehr zwangsläufig zu den Statussymbolen. Gerade in hochverdichteten Stadtquartieren mutiert der Autobesitz vom Segen zum Fluch, da Parkplatz- bzw. Stellplatzverfügbarkeiten ganz wesentlich eingeschränkt sind. Da vielerorts ein breites Spektrum an Car-Sharing-Angeboten zu finden ist, profitieren Personen ohne Autobesitz hinsichtlich Kosten und Reisezeiten wesentlich stärker. Außerdem hat das Umweltbewusstsein innerhalb der breiten Bevölkerung deutlich zugenommen, was sich nach und nach auch im alltäglichen Mobilitätsverhalten niederschlägt.

Themen wie das Car-Sharing finden vermehrt im Bereich alternativer Mobilitätskonzepte für neue (aber auch bestehende) Wohnentwicklungsgebiete Anwendung. Mittlerweile gibt es in vielen Agglomerationsräumen sowohl kunden- als auch entwicklerseitig eine bedeutende Anzahl an Personen, die eine Mobilitätskultur ohne eigenen Autobesitz leben möchten. Dafür gibt es Quartiersautomobile oder Car-Sharing-Angebote, hochwertige Radabstellanlagen, Leih-Pedelecs und Lastenräder sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV. In vielen Städten sind solche Konzepte bereits mit großem Erfolg umgesetzt worden, sofern eine ausreichende Angebotsplanung vor Ort etabliert werden konnte.

Emissionsrechtliche Entwicklungen

Aufgrund des Nicht-Einhaltens der durch die Europäische Union festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe (wie zum Beispiel Stickoxide), droht in vielen Städten (insbesondere entlang von Hauptverkehrsachsen) die zwangsläufige Umsetzung von weitreichenden und restriktiven Maßnahmen für den Autoverkehr. Mit der vielerorts schon umgesetzten Einrichtung von Umweltzonen wurde versucht, insbesondere Kraftfahrzeuge mit besonders hohem Schadstoffausstoß aus den sensiblen Bereichen herauszuhalten. Allerdings zeigen der Umgang der Autoindustrie mit dieser Problematik und die Reaktionen darauf, dass die Gesetzgebung weitere Maßnahmen forcieren und umsetzen muss, damit eine Steigerung der Lebensqualität auch entlang höher belasteten Straßenräumen erzielt werden kann. Für die nahe Zukunft ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der klassischen Instrumentarien wie Luftreinhaltepläne (LRP) und Lärmaktionspläne (LAP) verbindlicher gestaltet wird.

Zukünftig sind nicht nur die Großstädte sondern auch kleinere Kommunen gefragt, Vorkehrungen zu treffen, die zur Einhaltung von Grenzwerten führen. Geringere Emissionen sind durch andere Antriebsarten und ganz besonders durch geringere Verkehrsbelastungen zu erzielen. Vor dem hier beschriebenen Hintergrund erscheint insbesondere die verstärkte Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes mit Blick auf die nächste Dekade alternativlos.

5.3 Entwicklungsszenarien für Flensburg

Demographie und Siedlungsentwicklung

Die Bevölkerungsprognose für die Stadt Flensburg erwartet einen Zuwachs von rd. 6.000 EinwohnerInnen bis zum Jahre 2030 (vgl. Abb. 13). Die Marke von 100.000 BewohnerInnen wäre dann erreicht und Flensburg würde nominell als Großstadt gelten.

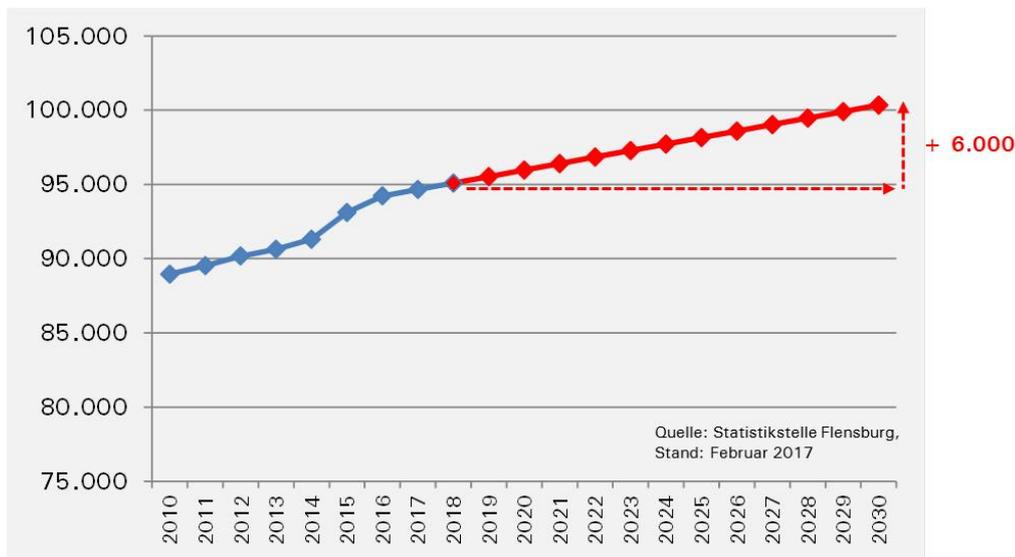


Abb. 13 Bevölkerungsprognose für die Stadt Flensburg

Allerdings erfordert das Wachstum einer Stadt auch die Bereitstellung von ausreichenden Siedlungsentwicklungsflächen für den Wohnungsbau. In Abb. 14 sind die Siedlungsentwicklungsgebiete innerhalb der Gemarkung Flensburg ersichtlich. Diese unterscheiden sich nach B-Plangebiet (orange) und Entwicklungsgebieten, wo eine Wohnbauentwicklung als wahrscheinlich gilt (türkis), da die Planungshürden als überwindbar beschrieben werden können.

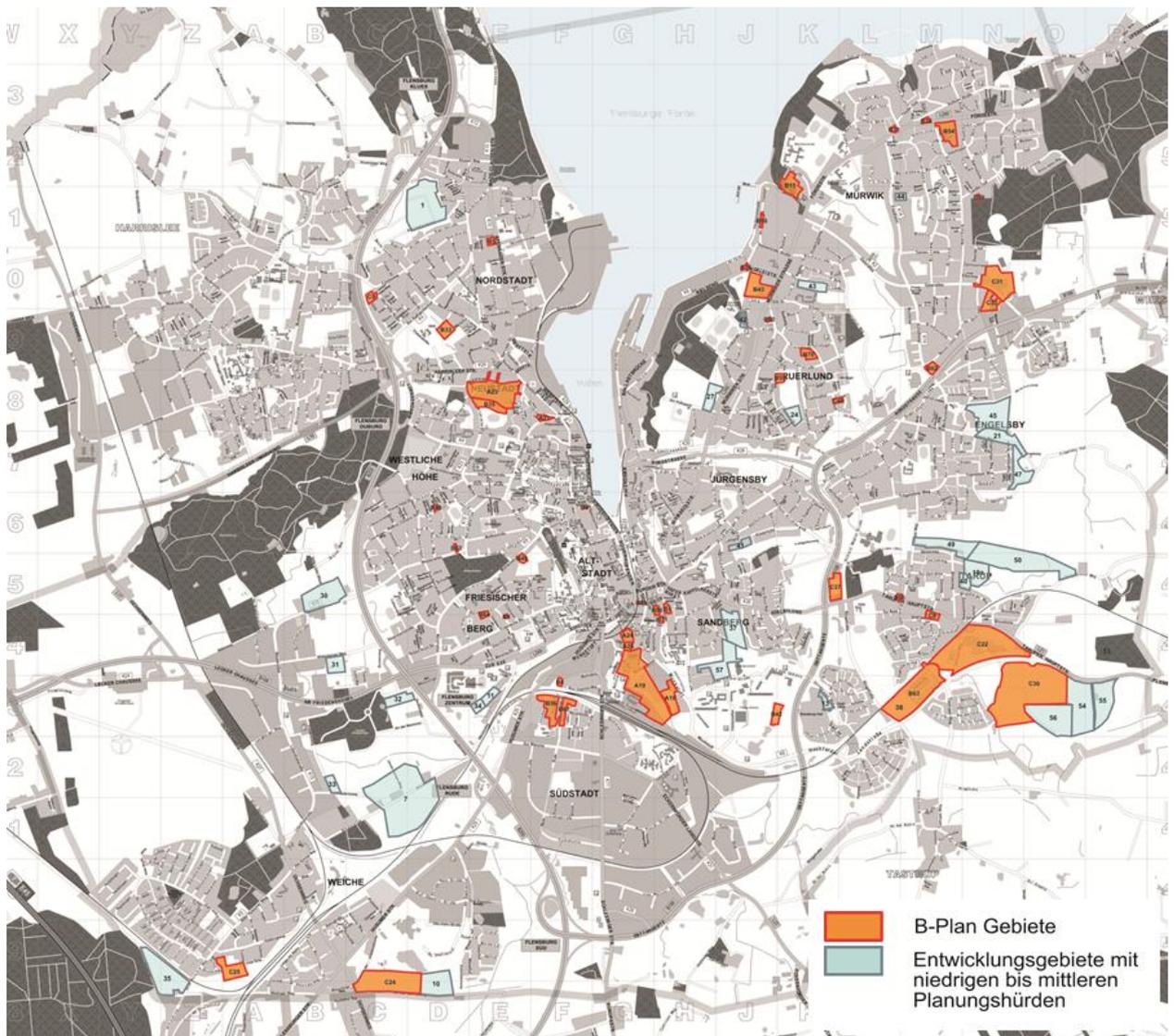


Abb. 14 Siedlungsentwicklungsgebiete im Stadtgebiet Flensburg

Auf den hier beschriebenen Entwicklungsflächen könnten unter Beachtung der umgebenen Bebauung ca. 6.700 WE entstehen. Diese Zahl deckt sich mit dem Wohnungsneubaubedarf, welcher auf 5.200 WE⁹ beziffert wird. Der Abgleich zwischen Flächenpotential und Wohnraumprognose zeigt, dass eine Reserve weiterhin vorhanden ist. Allerdings bedingt ein höheres Bevölkerungswachstum auch ein höheres Verkehrsaufkommen. Unter der Annahme, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split – vgl. Kapitel 1.2) weitestgehend erhalten bleibt, kann täglich mit 10.400 zusätzlichen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) gerechnet werden. Umso mehr sind in einer wachsenden Stadt Maßnahmen erforderlich, die die Verkehrsarten des Umweltverbundes fördern. (Alle weiteren Daten zum Kraftfahrzeugverkehr sind dem Kapitel 11 zu entnehmen.)

⁹ Stadtdialog Flensburg 2016, Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 für Kreise und kreisfreie Städte in Schleswig-Holstein

Beschreibung Entwicklungsszenarien Flensburg

Nachfolgend sind drei Flensburger Entwicklungsszenarien zu benennen. Diese lauten wie folgt:

- Trendoptimiert
- Umweltverbund-Szenario
- Klimaschutz-Szenario

Aus den in Kapitel 5.2 beschriebenen allgemeinen Entwicklungsszenarien geht eindeutig hervor, dass sich die Zielsetzungen der zukünftigen Verkehrsentwicklungsplanung an die Anforderungen des globalen Klima- und Ressourcenschutzes und der Verbesserung der lokalen Lebensqualität ausrichten sollten. Darüber hinaus sind die allgemeinen Rahmenbedingungen durch das Förderprogramm „Masterplan 100% Klimaschutz“, an dem die Stadt Flensburg teilnimmt, vorgezeichnet. Hier besteht die Verpflichtung als Kommune, bis 2050 eine klimaneutrale Mobilität etabliert zu haben. Aus diesen Gründen ist die Hereinnahme von weiteren Szenarien, die lediglich den Ausbau einer autogerechteren Infrastruktur forcieren, nicht zielführend und somit auszuschließen.

Im Folgenden werden die drei Szenarien hinsichtlich Inhalt und Wirkung kurz beschrieben:

Trendoptimiert

Das Szenario „Trendoptimiert“ geht von einer eher defensiven Strategie für die örtliche Verkehrsentwicklungsplanung aus. Maßgeblich ist es die Reaktion auf die allgemeinen (externen) Entwicklungen und viel weniger eine aktive Ausgestaltung der lokalen Verkehrssysteme. Die allgemeinen Trends im Verkehrswesen werden absorbiert aber nicht ortsspezifisch ausgebaut. Wesentliches Ziel ist lediglich die effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems. Maßgebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen sind nicht vorgesehen. Aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklungen nehmen die Verkehrsbelastungen zu. CO₂-Einsparungen im Verkehr werden lediglich durch die allgemeinen technologischen Entwicklungen (z.B. vermehrte elektrifizierte Antriebe) erzielt. Innerstädtische Verkehrsbelastungen können sogar zunehmen, wodurch die Lebens- sowie Aufenthaltsqualität in stärker belasteten Bereichen weiter abnehmen wird. Im Rahmen des Szenarios „Trendoptimiert“ können die hohen Zielsetzungen hinsichtlich der Einsparung von Treibhausgasen nach dem Jahre 2030 (vgl. Abb. 15) und die einer nachhaltigen Stadt mit einer hohen Lebensqualität nicht erreicht werden.

Umweltverbund-Szenario

Das „Umweltverbund-Szenario“ beschreibt eine offensive Strategie, welches das zentrale Ziel verfolgt, die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) nachhaltig zu fördern. Hier sind insbesondere Investitionen in die Infrastruktur (wie zum Beispiel Radschnellwege, Querungsstellen, Verdichtung ÖV-Netz) vorgesehen. Es geht darum, eine brei-

te Angebotsplanung umzusetzen (u.a. durch den Abbau von Hürden einer einfachen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes), sodass den VerkehrsteilnehmerInnen gute Alternativen zur Autonutzung angeboten werden können. Es ist hingegen nicht das Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr durch wesentliche restriktive Maßnahmen zu blockieren, sondern vielmehr die Verkehrsteilnehmenden durch ein attraktives Alternativangebot zu motivieren, das Auto stehen zu lassen und ausgewählte Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück zu legen. Außerdem wird der Ausbau von Mobilitätsstationen forciert, was insbesondere der besseren Verknüpfung der Verkehrsarten (Intermodalität) dienen soll. Durch das veränderte Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) der Flensburger BürgerInnen können bis 2030 wesentliche Einsparungen von Treibhausgasen im Verkehrssektor erzielt werden. Auch die innerstädtischen Verkehrsbelastungen gehen spürbar zurück wodurch wieder eine höhere Lebens- sowie Aufenthaltsqualität entsteht. Das Erreichen der Klimaneutralität im Verkehrswesen bis 2050 kann – wenn auch unter vermehrten Anstrengungen nach 2030 – erreicht werden (vgl. Abb. 15).

Klimaschutz-Szenario (Bezugszeitraum 2050)

Das Klimaschutz-Szenario (das auf den Zielsetzungen des „Masterplan 100% Klimaschutz“ basiert) beinhaltet eine Verkehrsentwicklungsplanung, in der Maßnahmen festgelegt sind, die zur unmittelbaren Einsparung von Treibhausgasemissionen führen. In Abb. 15 lässt sich die notwendige lineare Entwicklung der CO₂-Einsparung erkennen. Neben der massiven Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (über eine Angebotsplanung hinaus) sind weitere Maßnahmen vorzusehen, die den Autoverkehr (als einer der Hauptemittenten von Treibhausgasen) wesentlich eindämmen. Hierbei sind insbesondere restriktive Maßnahmen erforderlich, welche die Autonutzung in Flensburg erschweren (zum Beispiel durch Verringerung des Parkraumangebots, durch Erhöhung von Parkgebühren oder durch Verkehrsberuhigung zentraler Hauptverkehrsstraßen). Darüber hinaus ist eine multimodale Mobilitätskultur zu entwickeln, welche die Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und deren Kombination miteinander in das Zentrum der persönlichen Fortbewegung stellt. Die Entwicklung einer solchen Mobilitätskultur erfordert den politischen Willen, die Begeisterung der Bürgerinnen und Bürger und wesentliche Investitionen öffentlicher und privater Gelder. Im Vergleich der hier dargestellten Szenarien dient das Klimaschutzszenario in erster Linie als Referenzszenario, da unter Berücksichtigung der politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine solch radikale und unmittelbare Veränderung in der Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Masterplanhorizont 2030 als wenig realistisch einzustufen ist. Dennoch ist auch darauf hinzuweisen, dass aufgrund von heute noch schwer einzuschätzender technologischer Entwicklungspotentiale (wie z.B. Antriebstechnologien) wesentliche Kompensationspotentiale bestehen.

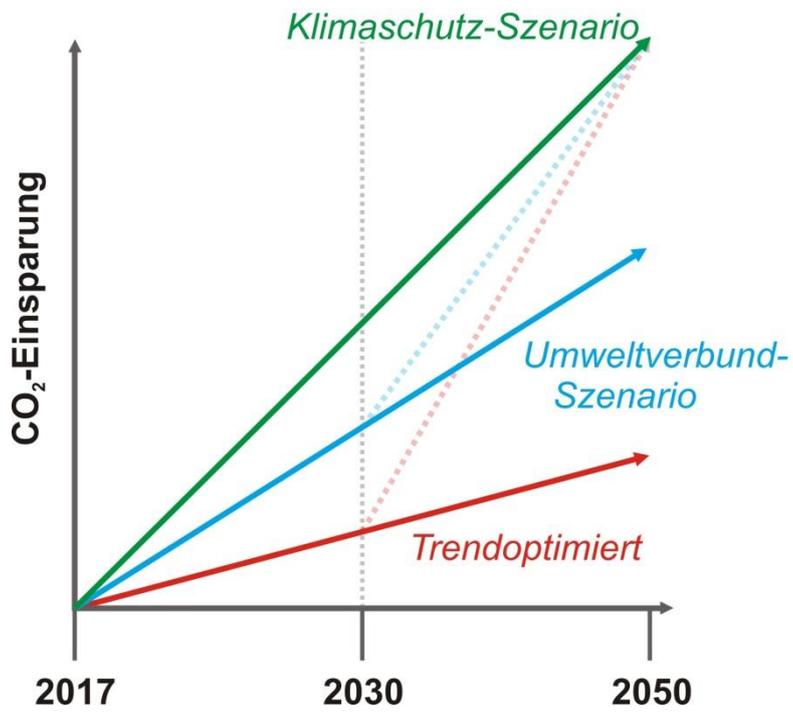


Abb. 15 Wirkung der Szenarien hinsichtlich CO₂-Einsparung

6 Leitbildentwicklung

6.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

Als eine wesentliche Kenngröße bei der Leitbildentwicklung stehen der bestehende und der zukünftige Modal-Split im Zentrum. Dieser Wert beschreibt, wie sich die Gesamtheit aller getätigten Wege – unabhängig von der Wegelänge – auf die einzelnen Verkehrsträger verteilt. Durch die Umsetzung einer geeigneten Angebotsplanung besteht die Möglichkeit, Verkehrswege auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaschutzziele ist im Wesentlichen eine Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu Lasten des Autoverkehrs anzustreben.

Als Basiswert für den Flensburger Modal Split wird die in 2011 durchgeführte Haushaltsbefragung¹⁰ herangeführt, welche die in Abb. 16 dargestellte Verteilung ergab. Demnach werden über die Hälfte aller Wege mit dem Kraftfahrzeug (MIV) zurückgelegt, für 11% aller Wege wird der ÖPNV benutzt. Diese beiden Werte kommen dem bundesweiten Schnitt sehr nahe. Mit einem Radverkehrsanteil von 19% erzielt Flensburg (im bundesweiten Vergleich) bereits einen erhöhten Anteil, dafür ist der Fußverkehr mit lediglich 16% eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Für die weitere Bearbeitung wird das Erhebungsergebnis von 2011 als Grundlage für die Betrachtungen der Szenarien herangezogen, da von wesentlichen Veränderungen bis 2017 nicht auszugehen ist. Zudem geht es bei Zielformulierungen immer um das angestrebte Veränderungspotential; eine gering abweichende Ausgangsgröße ist unbedeutend.

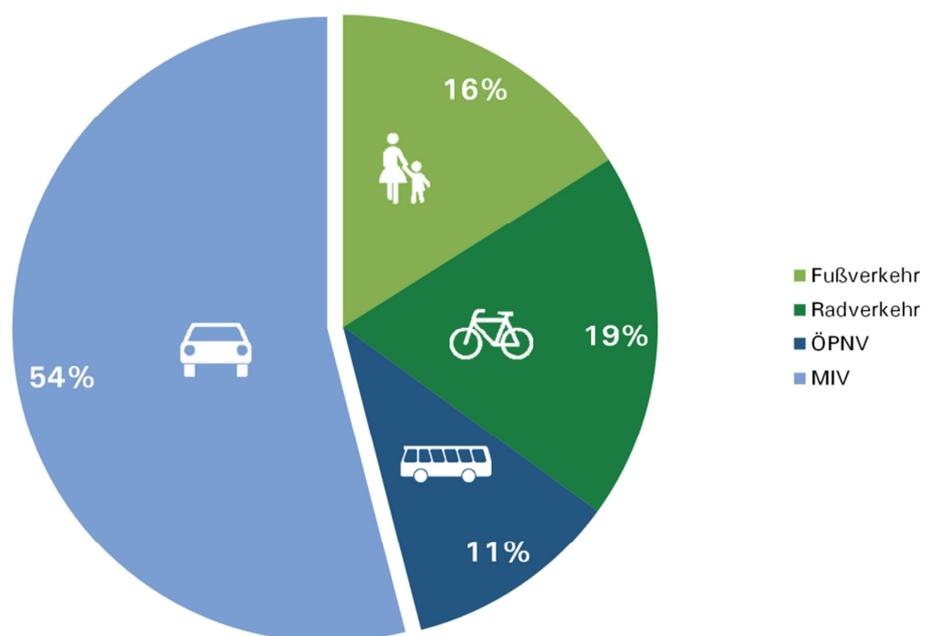


Abb. 16 Modal Split in der Stadt Flensburg (Stand: 2011)

¹⁰ SHP Ingenieure, Auftraggeber: Stadt Flensburg
Mobilitätsbefragung Flensburg
Hannover, Juni 2011

6.2 Leitbild

Bei der Entwicklung des Leitbildes für den Masterplan Mobilität für Flensburg ist der Vergleich der unterschiedlichen Entwicklungsszenarien maßgebend. Die unterschiedlichen Wirkungen und Abhängigkeiten wurden bereits in Kapitel 5.3 eingehender beschrieben. Die Szenarien sind entsprechend ihrer Umsetzbarkeit von Klimaschutzzielen sortiert: Das Szenario Trendoptimiert beinhaltet ein deutlich geringeres Umsetzungspotenzial von Zielen des Klimaschutzes gegenüber dem Umweltverbund-Szenario oder gar dem Klimaschutz-Szenario. Mit jedem Szenario geht auch eine Veränderung des Modal Splits einher, dessen Veränderungspotenzial in Abb. 17 ersichtlich ist (Die gestrichelte Linie deutet zum besseren Vergleich den heutigen Anteil am Modal-Split an). Die bereits im vorherigen Kapitel beschriebenen zentralen Abhängigkeiten hinsichtlich der Szenarienumsetzung sind in der untersten Zeile dargelegt.

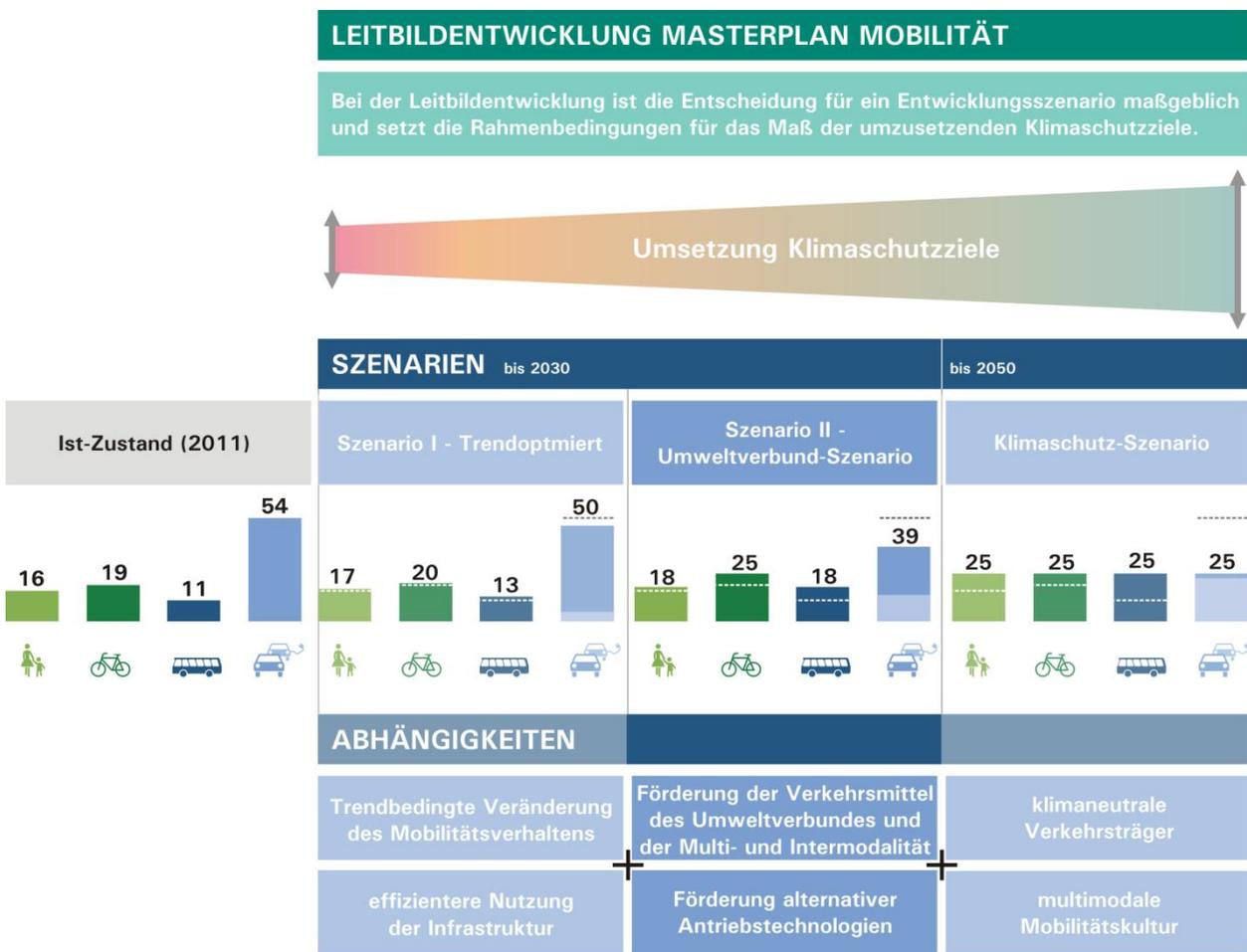


Abb. 17 Szenarienvergleich bei der Leitbildentwicklung

In Bezug auf das Verkehrsmittelwahlverhalten sind im Szenario Trendoptimiert nur marginale Veränderungspotenziale zu erzielen, die sich lediglich aus allgemeinen Mobilitätstrends und der effizienteren Nutzung der gegebenen Verkehrsinfrastruktur ergeben. Auch der Anteil an E-Autos bewegt sich hier in einem sehr überschaubaren Rahmen. Im Umweltverbund-Szenario sind hingegen deutlichere Veränderungen notwendig bzw. ange-

strebt. Durch Zuwächse im Umweltverbund um insgesamt 15 Prozentpunkte (Fußverkehr + 2, Radverkehr + 6, ÖPNV + 7) kann der Autoverkehrsanteil um diese Prozentpunkte minimiert werden und ein wesentlicher Anteil des MIV wird durch E-Autos abgedeckt. Grundlegende Voraussetzungen sind hier die konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, der Multi¹¹- und Intermodalität¹² sowie der Ausbau der E-Lade-Infrastruktur. Das Klimaschutz-Szenario sieht (bis 2050) eine annähernd ausgeglichene Verteilung der einzelnen Verkehrsträger vor (jeweils ein Viertel am Modal Split je Verkehrsträger beschreibt einen ausgeglichenen Ansatz in Anlehnung an andere Kommunen). Eine solche radikale Veränderung des Modal Splits setzt die Etablierung einer erwachsenen multimodalen Verkehrskultur voraus. Darüber hinaus sind – im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele – alle Verkehrsträger klimaneutral. Da eine Umsetzung innerhalb des Masterplanhorizonts 2030 nicht realistisch ist, fungiert das Klimaschutz-Szenario im Hinblick auf die Zielsetzungen bis 2050 als Referenz-Szenario.

Die bereits formulierten Werteziele einer hohen Lebensqualität und eines nachhaltigen Ressourcen- und Klimaschutzes (vgl. Kapitel 1.1), die bereits im übergeordneten Planwerk ISEK benannt sind, geben einen klaren Handlungs- und Spielraum für das zu entwickelnde Leitbild des Masterplans Mobilität vor. Darüber hinaus ist die bis 2050 angestrebte Klimaneutralität (die im Masterplan 100% Klimaschutz verankert ist) bereits im verkehrlichen Leitbild zu berücksichtigen. Wird für das Leitbild des Masterplans Mobilität das Szenario Trendoptimiert zugrunde gelegt, zeigen die Wirkungen (hinsichtlich der Verlagerungen von Verkehren bzw. der Zielerreichung von Klimaschutzziele) deutlich, dass das Szenario den beschriebenen Zielforderungen nicht genügen kann und den übergeordneten Werteziele widerspricht. Im Hinblick auf eine politisch konsequente Umsetzung der bereits übergeordneten Zielsetzungen beschreibt das Umweltverbund-Szenario einen ambitionierten aber erreichbaren Weg, wie das Verkehrsangebot in Flensburg zukunftsweisend und verantwortungsvoll ausgebaut und entwickelt werden kann. Die Umsetzung des Umweltverbund-Szenarios bis 2030 bereitet eine realistische Basis vor, die hochgesteckten Klimaziele in nachfolgenden Schritten noch erreichen zu können. Unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen und hinsichtlich politischer und gesellschaftlicher Aspekte erscheint eine lineare Umsetzung des Klimaschutz-Szenarios als nicht umsetzungsfähig; ist allerdings – wie bereits beschrieben – als Referenzszenario zu beachten.

Auf Basis des in Kapitel 5.3 durchgeführten Vergleichs der Entwicklungsszenarien und der hier durchgeführten Leitbilddiskussion, wird für das Leitbild des Masterplans Mobilität das Umweltverbund-Szenario zugrunde gelegt (vgl. Abb. 18).

¹¹ Definition Multimodalität: die Möglichkeit des Verkehrsteilnehmers für unterschiedliche Wege unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen

¹² Definition Intermodalität: die Möglichkeit des Verkehrsteilnehmers unterschiedliche Verkehrsmittel auf einem Weg miteinander zu verknüpfen

OBERZIEL MASTERPLAN MOBILITÄT 2030 *„LEINEN LOS - MIT UMWELTFREUNDLICHER MOBILITÄT FÜR LEBENSQUALITÄT UND KLIMASCHUTZ IN FLENSBURG“*

Der Masterplan Mobilität 2030 ist ein Konzept, das eine umweltfreundliche Mobilität und eine hohe Lebensqualität zum Standard für die Zukunft setzt.

WERTEZIELE

hohe Lebensqualität	Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung	nachhaltiger Klima- und Ressourcenschutz
---------------------	--	--

HANDLUNGSZIELFELDER „Umweltverbund-Szenario“

technisch

Verbesserung von Angebot und Komfort im Umweltverbund	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Stärkung und Ausbau der Ladeinfrastruktur
---	---	---

konzeptionell

Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	umweltfreundlicher Fremdenverkehr
---	---	-----------------------------------

innovativ

Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Vorreiter als Kommune 4.0 in der Region	Förderung der E-Mobilität
---	---	---------------------------

organisatorisch

Stärkung der Mobilitätskompetenz	ausgeglichene Mobilitätschancen	deutsch-dänische Kooperation im Verkehrswesen fördern
Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten		

LEUCHTURM- und IMPULSPROJEKTE

innovative Mobilitätskonzepte in der Siedlungsentwicklung	Aufenthaltsqualität neu entdecken	Radverkehr der Zukunft erleben
---	-----------------------------------	--------------------------------

...

Abb. 18 Entwurf Leitbild Masterplan Mobilität Flensburg 2030

Bereits der Slogan des Oberziels *„Leinen los – mit umweltfreundlicher Mobilität für Lebensqualität und Klimaschutz in Flensburg“* signalisiert eine nach vorne gerichtete Zielsetzung, die an den Beginn einer Verkehrswende in Flensburg appelliert. Direkt untergeordnet folgen die drei Werteziele „hohe Lebensqualität“, „integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung“ und „nachhaltiger Klima- und Ressourcenschutz“, die es im Verkehrswesen zu beachten gilt. Insbesondere der integrierte Ansatz der Stadt- und Verkehrsentwicklung ist die methodische Voraussetzung, dass eine effiziente und synergetische Planung sowie Umsetzung erfolgen kann.

Das Umweltverbund-Szenario lässt sich zunächst auf 13 einzelne Handlungsfelder herunterbrechen, die in Abb. 18 ersichtlich sind. Zunächst ist der planungstechnische Bereich zu nennen, in den Handlungsfelder wie zum Beispiel die Attraktivierung des Straßenraumes und die Optimierung des Straßen- und Wegenetzes fallen. Das Handlungsfeld „Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen“ beschreibt eine wesentliche konzeptionelle Voraussetzung für spätere technische Umsetzungen. Des Weiteren lassen sich die übrigen Handlungsfelder in die Bereiche Verkehrsmanagement und Organisation sowie neue Technologien und Innovationen einsortieren. Gerade die „weichen Handlungsfelder“ stellen sich als wesentliche Multiplikationsfaktoren für umzusetzende „harte (bzw. technische) Handlungsfelder“ dar.

Neben der Definition von einzelnen Handlungsfeldern und der nachfolgenden Ableitung von Maßnahmen, ist die kurzfristige Umsetzung von Leuchtturm- und Impulsprojekten essentiell. Diese Maßnahmen sollen möglichst beispielhaft und öffentlichkeitswirksam aufzeigen, wie eine zukunftsfähige Mobilität gelebt und ausgestaltet werden kann. Wegweisende Projekte lassen sich zum Beispiel in den Bereichen der innovativen Mobilitätskonzepte bei Siedlungsentwicklungsvorhaben oder in der Inwertsetzung der innerstädtischen Aufenthaltsqualität umsetzen. Auch beim Radverkehr können bereits durch kleinere Impulsmaßnahmen Innovationen und Vorzüge verdeutlicht werden.

7 Radverkehr

7.1 Bestandsanalyse

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Flensburg den Radverkehr als – neben Fußverkehr und ÖPNV – eines der drei Verkehrsmittel des Umweltverbundes nachhaltig zu fördern und attraktiver zu gestalten. Dabei geht es insbesondere darum, für den Alltagsradverkehr eine komfortable und sichere Infrastruktur zu schaffen, mit dem Ziel einer Verlagerung der kurzen und mittleren Wege vom Kraftfahrzeug aufs Fahrrad.

Entlang der radial auf das Stadtzentrum zuführenden Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr in Flensburg in der Regel auf benutzungspflichtigen, straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen (eigenständige Radwege (StVO-Zeichen 241-30/31), Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) oder gemeinsame Geh- und Radwege (StVO-Zeichen 240)) geführt. Die Benutzungspflicht liegt dabei meist in der auf diesen Straßen hohen Verkehrsbelastung im Kraftfahrzeugverkehr von teilweise weit über 10.000 Kfz/24 h begründet (vgl. Kapitel 11.1). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹³ geben Hinweise auf die in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und zulässiger Geschwindigkeit geeignete Führungsform. So ist bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 1.000 Kfz/h und einer gleichzeitig zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h in der Regel eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn – gegebenenfalls ergänzt durch weitere Maßnahmen wie Schutzstreifen – vertretbar, während mit steigender Verkehrsbelastung eine separate Führung gegeben sein kann (vgl. Abb. 19).

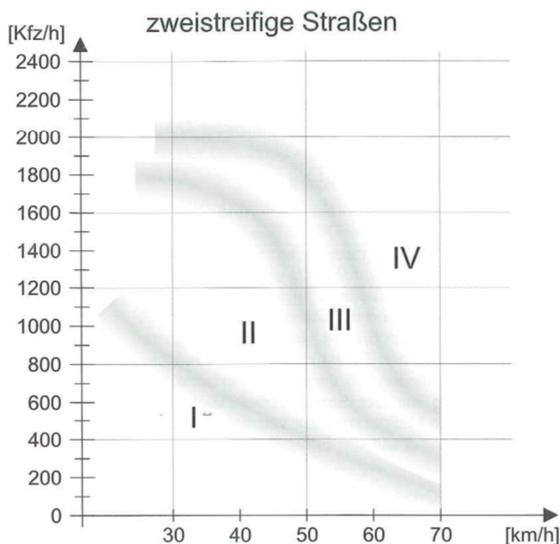


Abb. 19 Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsstärke [Kfz/h] und Geschwindigkeit [km/h] (Quelle: ERA 2010)

¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
Köln, Ausgabe 2010

Im Belastungsbereich I (vgl. Abb. 19) ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in der Regel problemlos möglich. Bei Belastungsbereich II kann ein zusätzliches Angebot – zum Beispiel in Form von Schutzstreifen oder einer ergänzenden Freigabe des Seitenraumes – erforderlich werden. In Belastungsbereich III ist die Erforderlichkeit einer separaten Radverkehrsführung zu prüfen, während in Belastungsbereich IV eine Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr geboten ist. Es wird deutlich, dass – bei einer Spitzenstundenbelastung zwischen 7% und 8% der Tagesbelastung – beispielsweise der Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße/Süderhofenden/Norderhofenden/ (bis zu etwa 2.000 Kfz/ h) eindeutig in den Belastungsbereich IV fällt und benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erfordert, während die Schleswiger Straße (zwischen etwa 500 und 800 Kfz/h) maximal im Grenzbereich der Belastungsbereiche II und III liegt und hier gegebenenfalls eine nichtbenutzungspflichtige Führungsform möglich ist.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Flensburg weisen einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Im zentralen Bereich hat in den vergangenen Jahren an vielen Stellen ein qualitativ hochwertiger Ausbau der Radverkehrsanlagen stattgefunden (vgl. Abb. 20, oben links). Außerhalb des Stadtzentrums sind vielerorts jedoch untermaßige Radwege mit mangelhafter Oberflächenqualität vorzufinden (vgl. Abb. 20, oben rechts).



Süderhofenden



Knotenpunkt Mürwiker Straße/Ziegeleistraße



Werftstraße



Knotenpunkt Zur Exe/Schützenkuhle

Abb. 20 mangelhafte Radinfrastruktur (oben rechts) und neu gestaltete, jedoch teilweise nicht regelkonforme Radverkehrsanlagen

Die zur Verfügung stehende Fläche im städtischen Bereich erlaubt auch bei einer Sanierung nicht immer einen regelkonformen Ausbau von Radwegen (vgl. Abb. 20, unten rechts). Abschnittsweise (z.B. in der Werftstraße auf der stillgelegten Hafenbahn, vgl. Abb. 20, unten links) besteht durchaus Potenzial für die Einrichtung komfortabler Radverkehrsanlagen.

Im Rahmen eines Veloroutenkonzeptes¹⁴ sind Art und Zustand der bestehenden Radverkehrsanlagen aufgenommen und dokumentiert worden. Die geplanten Velorouten verlaufen bis auf wenige Ausnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen von Flensburg (vgl. Abb. 23), da diese in der Regel den direkten Weg zwischen zwei Stadtteilen darstellen. Im Rahmen des Veloroutenkonzeptes wird geprüft, entlang welcher Straßenzüge benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auch zukünftig erforderlich sind. Die Ergebnisse werden in den Masterplan Mobilität einfließen. Im gleichen Zuge gilt es aufzuzeigen, in welchen Bereichen die bestehende Infrastruktur mit welcher Priorität und welchem Potenzial einer Verbesserung bedarf. Die Radverkehrsführung in Knotenpunktbereichen sowie der potenzielle Handlungsbedarf werden im Rahmen des Masterplans Mobilität auch in der Stadtgebetsbetrachtung (vgl. Kapitel 3) sowie in der Aufstellung eines Knotenpunktkatasters (vgl. Kapitel 11.2) aufgezeigt.

Das untergeordnete Straßennetz ist in weiten Teilen Bestandteil von Tempo 30-Zonen. In Tempo 30-Zonen ist das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr gesetzlich vorgeschrieben¹⁵, denn hier dürfen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen angeordnet werden. Da sich Tempo 30-Zonen in der Regel auf Wohngebiete beschränken, sind hier die Verkehrsstärken sowie das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr meist gering. Auch auf Hauptverkehrsstraßen, wo die Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, kann der Radverkehr oft verträglich abgewickelt werden, da die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr sehr gering sind.



Osterallee



Ostlandstraße

Abb. 21 Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei 30 km/h

¹⁴ SHP Ingenieure
Auftraggeber: Stadt Flensburg
Förderung des Umweltverbundes, Hier: Buslinien-Netz und Velorouten
(In Bearbeitung)

¹⁵ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) März 2017, §45 (1c)

Aufgrund seiner historischen Stadtstruktur verfügt Flensburg insbesondere in der Altstadt über zahlreiche Kopfsteinpflasterstraßen. Das Befahren von Kopfsteinpflaster stellt eine große Komforteinbuße für den Radverkehr dar. Gleichzeitig ist das historische Stadtbild eine Besonderheit Flensburgs und entsprechend zu erhalten. Förderung des Radverkehrs und Stadtgestalt(ung) müssen hier abgewogen werden. Unter Berücksichtigung der Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen¹⁶ ist im Zuge wichtiger Radrouten zu prüfen, ob das Befahren von Kopfsteinpflasterstraßen für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden kann.



Rathausstraße



Viktoriastraße

Abb. 22 Kopfsteinpflasterstraßen als Komfortproblem im Radverkehrsnetz

Velorouten für den Alltagsradverkehr

Wie bereits dargestellt, wird parallel zum Masterplan Mobilität 2030 durch SHP Ingenieure seit Herbst 2016 ein Konzept für ein Veloroutennetz erarbeitet¹⁷. Ziel ist die Schaffung qualitativ hochwertiger Verbindungsachsen zwischen den einzelnen Stadtteilen. Hauptzielgruppe ist dabei der Alltagsradverkehr, dem zu jeder Tages- sowie Jahreszeit die Möglichkeit geboten werden soll, sicher und schnell vom Wohnort zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte und zurück zu kommen. Die Velorouten sollen folgende Ausstattungselemente aufweisen:

- Gute Oberflächenbeschaffenheit
- Regelkonforme Radverkehrsführung nach ERA 2010 (Mindestanforderung)
- Beleuchtung
- Geringes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Das Konzept sieht eine Kombination aus radialen Achsen sowie einer – oder gegebenenfalls zwei – Ringroute vor. Begründet liegt dieses in der anspruchsvollen Topographie Flensburgs. So soll durch die Ringroute beispielsweise eine hochwertige Verbindung zwischen Mürwik und Weiche

¹⁶ Stadt Flensburg, Fachbereich Entwicklung und Innovation
Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen
August 2018

¹⁷ SHP Ingenieure
Buslinien-Netz und Velorouten
In Bearbeitung

geschaffen werden, ohne das Überwinden einer großen Anzahl von Höhenmetern zu erfordern. Die Grundlage für die Auswahl der Routen setzt sich aus der Befahrung und der Einschätzung der Eignung sowie aus den Ergebnissen einer privat initiierten Onlineumfrage¹⁸ hinsichtlich bei der Rad fahrenden Bevölkerung beliebter Routen im Stadtgebiet zusammen. Abb. 23 zeigt den aktuellen Stand des Veloroutennetzes, welches sich zurzeit noch in der Abstimmung befindet.

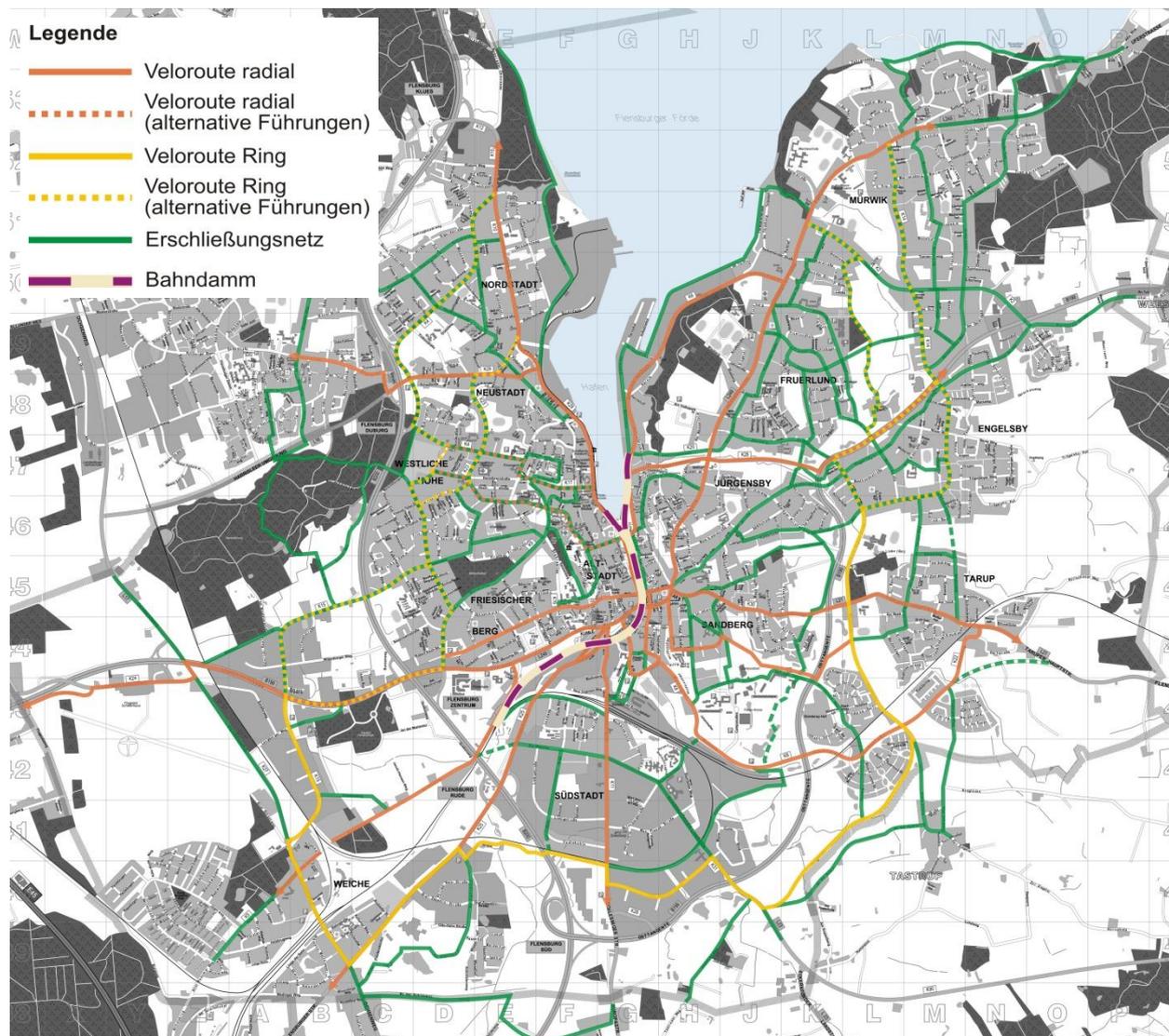


Abb. 23 Velorouten- und Erschließungsnetz (Stand Dezember 2017) sowie Potenzialachse Bahndamm

Das Veloroutennetz soll schließlich durch ein Erschließungsnetz ergänzt werden, welches auf dem Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung¹⁹ basiert. Hier geht es um die sichere Zuführung aus den Wohn- und Ge-

¹⁸ Tim Meyer-König
Velorouten in Flensburg – Onlineumfrage mit 639 Teilnehmern
Flensburg, Juli 2017

¹⁹ Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen
Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung
Flensburg, 2011

werbegebieten sowie der Innenstadt zum Veloroutennetz. Auch im Erschließungsnetz sind die Vorgaben der ERA zu beachten.

Ein ergänzendes Potenzial zum Velorouten- und Erschließungsnetz stellt der stillgelegte Bahndamm zwischen Nikolaiallee im Südwesten der Stadt und der Förde dar (vgl. Abb. 23). Im Rahmen einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie²⁰ soll geprüft werden, ob hier die Anlage eines Radschnellweges möglich ist, wo die entsprechenden Zugänge positioniert werden können und wie das Nutzungspotenzial ist. Bei Umsetzung dieser Maßnahme würde eine querungsfreie/planfreie Radwegeverbindung zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Stadtzentrum bzw. dem Fördeufer abseits des Kraftfahrzeugverkehrs geschaffen werden.

Auch der touristische und Freizeitradverkehr hat in Flensburg eine hohe Bedeutung. Mit der EuroVelo-Route EV 10 (Ostseeküsten-Route) verläuft eine international bedeutsame Radroute entlang der Flensburger Förde. Doch auch für kleiner angelegte Radtouren bieten Flensburg und Umgebung eine Vielzahl von Möglichkeiten. Mit dem RadRundUm²¹ ist seitens der Stadt Flensburg bereits ein umfangreiches Freizeitrouthenetz erarbeitet worden (vgl. Abb. 24).



Abb. 24 RadRundUm Tourenkarte (Quelle: Stadt Flensburg)

²⁰ SHP Ingenieure
 Auftraggeber: Stadt Flensburg
 Erarbeitung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg auf dem Bahndamm mit dem Standard eines Radschnellweges
 In Bearbeitung

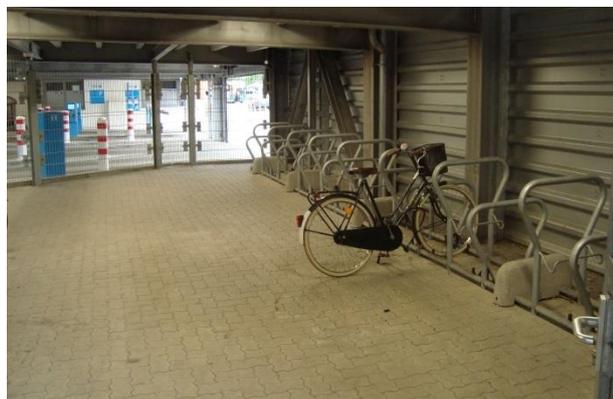
²¹ Stadt Flensburg, Fachbereich Entwicklung und Innovation, 2014

Radabstellanlagen

Neben der sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs spielen auch hochwertige Abstellmöglichkeiten eine wichtige Rolle. Mit dem zunehmenden Kultstatus des Fahrrades und dem immer weiter verbreiteten Besitz von E-Bikes und Pedelecs steigt der Wunsch, die oft hochpreisigen Räder sicher abzustellen. Das gilt zum einen am Zielort, beispielsweise in der Innenstadt, am Bahnhof oder am Arbeitsplatz/an der Ausbildungsstätte. An den Hauptverknüpfungspunkten im ÖPNV – am Bahnhof und am ZOB – bestehen bereits zahlreiche Radbügel. Eine Bestandsaufnahme vor Ort zeigt jedoch, dass der Bedarf noch weitaus größer ist (vgl. Abb. 25, unten). Im City Parkhaus Süderhofenden werden beispielsweise ebenerdig und überdacht kostenlose Radabstellmöglichkeiten angeboten (vgl. Abb. 25, oben rechts). Vermutlich aufgrund der fehlenden sozialen Kontrolle sind diese Stellplätze bislang jedoch minder genutzt. Mit dem Projekt „Radeln zum Campus“ verfolgt die Stadt Flensburg das Ziel, den Campus fahrradfreundlich an das übrige Stadtgebiet anzubinden²². Neben dem Ausbau ausgewählter Routen wird auch in die Schaffung zahlreicher komfortabler Radabstellmöglichkeiten investiert (vgl. Abb. 25, oben links).



Campus (Thomas-Fincke-Straße)



Parkhaus City Süderhofenden



ZOB



Bahnhof

Abb. 25 Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Zum anderen gilt die Erforderlichkeit komfortabler Abstellmöglichkeiten in gleichem Maße am Wohnort. Nur wenn das Fahrrad am Startpunkt des Weges sicher angeschlossen, niveaugleich zu erreichen und bestenfalls

²² Quelle: <http://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Verkehr-Mobilit%C3%A4t/Mit-dem-Fahrrad> (aufgerufen am 14.12.2017)

überdacht ist, kann der Antrittswiderstand niedrig gehalten werden. Im Bestand – insbesondere im Geschosswohnungsbau – ist die Integration solcher Abstellanlagen aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit oft schwierig. Insbesondere bei der Entwicklung neuer Siedlungsbereiche sollte jedoch eine Mindestanzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (beispielsweise zwei je Wohneinheit) festgesetzt werden.

Was in Flensburg auffällig selten vorzufinden ist, sind Bike+ Ride-Anlagen. Zwar werden an den großen ÖPNV-Verknüpfungsanlagen wie dem Bahnhof oder ZOB (s.o.) Radabstellmöglichkeiten vorgehalten, an den Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet trifft dies jedoch eher selten zu. Eine moderne Bike+ Ride-Anlage ist an der Haltestelle *Sünderup Ringstraße* entstanden. Hier können die Räder nicht nur sicher angeschlossen werden, sondern sind zudem durch ein Dach witterungsgeschützt (vgl. Abb. 26, links). Für solch großzügige Anlagen wird sich im Stadtgebiet nur selten der erforderliche Platz finden lassen. Die Installation von wenigen Anlehnbügeln wie an der Haltestelle *Friedheim* (vgl. Abb. 26, rechts) ist jedoch vielerorts möglich. Wo entsprechende Abstellmöglichkeiten bereits vorhanden sind, zeigt sich, dass sie auch angenommen werden.



Bike+ Ride Haltestelle *Sünderup Ringstraße*



Bike+ Ride Friedheim

Abb. 26 Bike+ Ride-Anlagen

Fahrradverleihsystem

Flensburg verfügt mit *Nextbike* über ein Fahrradverleihsystem. Bei *Nextbike* handelt es sich um ein stationsgebundenes System. Das bedeutet, dass die Räder an einer der insgesamt acht Stationen im Stadtgebiet ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Der Startpunkt muss dabei nicht dem Zielort entsprechen. Um ein Rad leihen zu können, ist eine Registrierung per App, über die Webseite oder über die Hotline erforderlich. Es besteht die Wahl zwischen dem Basistarif (1 EUR/30 Minuten) und dem Jahrestarif (48 EUR/Jahr, erste 30 Minuten pro Ausleihe kostenlos, danach 1 EUR/30 Minuten, max. 9 EUR/Tag)²³.

²³ Quelle: <https://www.nextbike.de/de/flensburg/> (aufgerufen am 08.12.2017)



Standort Schiffbrückstraße



Standort ZOB

Abb. 27 Bestehendes Fahrradverleihsystem *Nextbike*

Mit *Flex-Bike* kommt 2018 voraussichtlich ein neues Fahrradverleihsystem nach Flensburg. Im Gegensatz zu *Nextbike* möchte der chinesische Anbieter jedoch Pedelecs zum Verleih anbieten. Geplant sind zunächst fünf Stationen mit je 10 Pedelecs. Anders als bei stationsgebundenen Systemen soll bei *Flex-Bike* ein Abstellen des Fahrrades überall im Stadtgebiet möglich sein. Als besonderen Service bietet *Flex-Bike* zudem einen Lieferservice des Pedelecs zum gewünschten Startpunkt an²⁴.

Fazit

Das wesentliche Ziel zur Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung eines durchgängigen Netzes. Nur wenn die komfortable und sichere Führung zwischen zwei Punkten im Stadtgebiet sichergestellt ist, kann der Antrittswiderstand zur Nutzung des Fahrrades anstelle des Autos minimiert werden. Entlang der Hauptverkehrsachsen gilt es zudem regelkonforme Radverkehrsanlagen anzubieten. Wo es die zur Verfügung stehende Fläche erlaubt, sollten im Hinblick auf eine Angebotsplanung großzügigere Anlagen geschaffen werden. Auch die Möglichkeit, das Fahrrad sicher abstellen zu können spielt bei der Bereitschaft Rad zu fahren eine große Rolle. In den kommenden Jahren sollte daher der Ausbau von hochwertigen Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, an Bushaltestellen und am Bahnhof sowie am Wohnort vorangetrieben werden.

²⁴ Quelle: Vortrag von Vertretern des Anbieters im Rahmen der Abschlussveranstaltung der Flensburger Fahrradwochen am 15.11.2017

8 Fußverkehr

8.1 Bestandsanalyse

Der Fußverkehr ist bis vor wenigen Jahren – nicht nur in Flensburg – in der Verkehrsplanung vernachlässigt worden. Er wurde stets als „Mittel zum Zweck“ betrachtet, um beispielsweise zum Auto oder zum Bus zu gelangen. Mit der Förderung der Nahmobilität (vgl. Kapitel Abb. 31), der *Stadt der kurzen Wege*, wird ein neuer Trend gesetzt, der dazu anregen soll, aktiv Wege zu Fuß zurück zu legen. Dies macht vor dem Hintergrund, dass mehr als die Hälfte der täglich zurück gelegten Wege kürzer als 2 km, ein Drittel sogar kürzer als 1 km²⁵ sind, Sinn. Das zu Fuß gehen ist die kommunikativste Form der Fortbewegung und kann auch zur Stärkung der Standortökonomie beitragen, denn wer auf der Straße Menschen trifft, identifiziert sich in besonderer Weise mit *seinem* Quartier. Ein wesentliches Merkmal der Nahmobilität ist entsprechend die (fußläufige) Erreichbarkeit von Einrichtungen: Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen zur Naherholung. Dies ist in der Regel im Stadtzentrum und häufig – wenn auch in reduzierter Form – in den Stadtteilzentren gegeben. Hemmnisse für eine ausgeprägte Nahmobilität sind disperse Siedlungsstrukturen mit siedlungsfernen Konzentrationen der Infrastruktureinrichtungen (Schul-, Freizeit- und Einkaufszentren in Randlage). Hemmnisse sind aber auch unattraktive öffentliche Räume, stark befahrene Straßen mit hoher Trennwirkung oder Knotenpunkte mit langen Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr.

Die fußläufige Entfernung vom Bahnhof Flensburg zum am südlichen Ende der Fußgängerzone gelegenen Südermarkt beträgt etwa 1 km und ist für mobile Personen grundsätzlich gut zu überwinden. Neben der Wegelänge spielt jedoch auch die Qualität des Weges eine bedeutsame Rolle bei der Entscheidung für das zu Fuß gehen. Der zwischen Bahnhof und Südermarkt gelegene Neumarkt trägt wesentlich zur Qualitätsminderung dieser Wegeverbindung bei. Die Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr sind hier großzügig dimensioniert, die Querungslängen und –zeiten für den Fußverkehr entsprechend lang.

Um auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zu bieten, sich zu Fuß, mit dem Rollator, dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen im Straßenraum fortzubewegen, spielt die Barrierefreiheit eine übergeordnete Rolle (vgl. Kapitel 14.2). Insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofs ist diesbezüglich im Bestand stark eingeschränkt. Dies betrifft zum einen den Bahnhofsvorplatz zum anderen die Verknüpfung des Bahnhofs mit der oberhalb verlaufenden Schleswiger Straße und damit die Anbindung des gesamten südlichen Stadtgebietes (vgl. Abb. 28).

²⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene
Köln, 2014



Zugang zum Bahnhof



Serpentine zw. Schleswiger Straße und Bahnhof

Abb. 28 Handlungsbedarf Barrierefreiheit im Bahnhofsbereich

Die Fußgängerzone von Flensburg (Holm/Große Straße) weist eine hohe Gestaltungsqualität auf. Neben einer Straßenraumgestaltung mit hochwertigen Materialien sind hier auch Bänke vorzufinden, die das Angebot zum Freisitz der anliegenden Gastronomiebetriebe ergänzen (vgl. Abb. 29, links). Die Aufenthaltsqualität kann hier entsprechend als gut beschrieben werden. Die Norderstraße schließt nördlich an den Straßenzug Holm/Große Straße an. Mit einem hohen Geschäfts- und Gastronomiebesatz in den Erdgeschossen ähnelt die Nutzungsstruktur der Fußgängerzone. Der Straßenraum ist jedoch stark durch parkende Fahrzeuge dominiert, wodurch die Aufenthaltsqualität stellenweise gering ist (vgl. Abb. 29, rechts).



Fußgängerzone Große Straße



Norderstraße

Abb. 29 Straßenzug mit geschäftlicher Nutzung

Auch in Flensburg gibt es bereits heute Maßnahmen, die zur Stärkung der *Stadt der kurzen Wege* beitragen. So ist beispielsweise der nördliche Zugang zur Norderstraße im Bereich Nordertor nur für den Fuß- und Radverkehr möglich, während der Kraftfahrzeugverkehr über die Schiffbrücke anfahren muss (vgl. Abb. 30, rechts). Mit dem *Mauseloch* besteht eine direkte Verbindung zwischen der Straße Süderhofenden/dem ZOB und dem westlich des Bahndamms gelegenen Stadtgebiet für den Fußverkehr (vgl. Abb. 30, links)



Mauseloch



Nordertor

Abb. 30 Maßnahmen, die zur *Stadt der kurzen Wege* beitragen

Fazit

Um den Fußverkehr nachhaltig zu stärken, gilt es daher, Wegebeziehungen zu erkennen und attraktiver zu gestalten. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität einerseits durch eine ansprechende, barrierefreie Gestaltung und andererseits durch die Schaffung von Plätzen zum Verweilen und Kommunizieren trägt wesentlich zur Förderung der Nahmobilität und zu einer Erhöhung der Aufenthaltsdauer im Straßenraum bei.

Doch nicht nur in den zentralen Bereichen ist eine angemessene Berücksichtigung des Fußverkehrs von Bedeutung. Wenn auch die Ansprüche aufgrund der geringeren Nutzungsintensität geringer sind, ist es beispielsweise wichtig, an stark befahrenen Straßen Gehwege vorzuhalten, die ein Begegnen im Fußverkehr ohne Ausweichen auf die Fahrbahn sicherstellen (vgl. Abb. 31, rechts). Weiterhin stellen straßenbegleitende Gehwege (die gegebenenfalls auch durch den Radverkehrs nutzbar sind) außerhalb der Siedlungsbereiche – wie beispielsweise der Tastruper Weg zwischen Hochfeld und Tarup (vgl. Abb. 31, links) – eine wichtige Maßnahme zur Schaffung eines durchgängigen Netzes dar. Der Hinweis auf besondere Problempunkte im Fußwegenetz erfolgt punktuell in der Stadtgebietsbetrachtung (vgl. Kapitel 3).



Tastruper Weg



Werftstraße

Abb. 31 Mangelhafte und fehlende Fußverkehrsanlagen

9 Nahmobilität im Fokusraum

Der Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030 bezüglich der Nahmobilität liegt auf dem zentralen Bereich der Stadt Flensburg und umfasst die Stadtgebiete Westliche Altstadt, Schiffbrücke, Hafen Ost, Neumarkt und Bahnhof (vgl. Abb. 32 und Kapitel 3).



Abb. 32 Vielfältige Nutzungsansprüche im Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030

Aufgrund der geballten Nutzungen in diesem Bereich kommt es vielerorts zu Überlagerung vielzähliger Nutzungsansprüche. Diese können sich in der Flächenkonkurrenz zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern sowie in der

Übernutzung von Räumen zeigen. Dies trifft beispielsweise auf die Promenadenbereiche beidseitig der Förde (vgl. Abb. 33, oben links), die Angelburger Straße (vgl. Abb. 33, oben rechts), die Rathausstraße, die Norderstraße, den Straßenzug Kielseng/Ballastbrücke, den Südermarkt, den Neumarkt (vgl. Abb. 33, unten links) und den Einmündungsbereich Heinrichstraße (vgl. Abb. 33, unten rechts) zu.



Westliche Fördepromenade



Angelburger Straße



Neumarkt



Bahnunterführung Heinrichstraße

Abb. 33 Nutzungsüberlagerungen

Im Rahmen des weiteren Bearbeitungsprozesses erfolgt – unter Berücksichtigung der vorbereitenden Untersuchungen zu Westlichen Altstadt²⁶ und zum Hafen Ost²⁷ - eine detaillierte Dokumentation der Bestandssituation in deren Folge Handlungspotenziale und mögliche Maßnahmen aufgezeigt werden (in Bearbeitung).

-
- ²⁶ complan Komunalberatung GmbH
 Auftraggeber: Stadt Flensburg
 Westliche Altstadt in Flensburg – Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept
 Potsdam, 2017
- ²⁷ Convent Mensing beraten-planen-umsetzen
 Auftraggeber: IHR Sanierungsträger – Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH
 Ergebnisse der Auftaktveranstaltung und des Experten-Workshops
 Hamburg, 2016

10 Öffentlicher Personennahverkehr

10.1 Bestandsanalyse

Aktivitäten zur ÖPNV-Förderung

Der ÖPNV hat in den letzten Jahren eine positive Entwicklung genommen, die auch durch stabile bis leicht steigende Nutzungszahlen und den für Schleswig-Holstein höchsten Anteil bei der Verkehrsmittelwahl bestätigt wird. Von den Aktivitäten für den ÖPNV in der Region Flensburg sind hervorzuheben:

- Erweiterung der Linie 5 zu einer Ringlinie mit Anbindung des Bahnhofs und des Hochschulbereichs,
- Verbesserung in der Busanbindung des Bahnhofs in den verkehrlichen Randzeiten (z.B. die verbesserte Anbindung von Flensburg-Weiche),
- Angebotserweiterung und –harmonisierung auf wichtigen Linien des Regionalverkehrs (30- und 60-Minuten-Takte),
- Einrichtung eines 30-Minuten-Taktknotens für den Regionalverkehr am ZOB Flensburg,
- Mitnahmeregelung im Regionalverkehr u.a. auf der Verbindung Harrislee – Neustadt – ZOB,
- Entwicklung eines Haltestellenkonzeptes,
- Anpassung / Vereinheitlichung des Fahrplanlayouts,
- Relaunch des Internetauftritts der Mobilitätszentrale,
- Einsatz elektronischer Medien bei der Kundeninformation.

ÖPNV-Verkehrsträger und Verkehrsangebot

Die folgenden Ausführungen geben einen Überblick zur Bestandssituation im Kontext des Masterplans Mobilität. Weitergehende Ausführungen sind dem 2017 beschlossenen 4. RNVP zu entnehmen.

Im Flensburger ÖPNV gibt es drei zentrale Verkehrsträger:

- Den SPNV, der im Wesentlichen die Regionalverbindungen Richtung Hamburg, Kiel und Dänemark herstellt,
- den Stadtverkehr, der den größten Anteil der innerstädtischen Verbindungen und Verkehrsnachfrage abdeckt und
- den Regionalverkehr, der Flensburg mit den Umlandgemeinden verbindet und die Hauptlast des Zielverkehrs trägt.

Mit dem Bahnhof verfügt Flensburg über einen Zugang zum Regional- und Fernverkehr, der zugleich einen wichtigen Standortfaktor darstellt. Mit den bereits erfolgten und noch anstehenden Verbesserungen im SPNV-Angebot erhöht sich die potenzielle Nachfrage, die sich aber nur über eine enge Vernetzung mit dem Busverkehr voll erschließen lässt. Auch durch die Lage des Bahnhofs im Stadtgebiet mit vielen Verkehrszielen außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs hat die Einbindung speziell in den Stadtverkehr eine große Bedeutung.

Im SPNV bestehen ab dem Fahrplan 2017/2018 Direktverbindungen nach Kiel und Hamburg im Stundentakt, im Abendverkehr ist von/nach Hamburg ein Umstieg in Neumünster erforderlich.

Neben der Bahn hat sich insbesondere für die überregionalen Verbindungen in den letzten Jahren der Fernbusverkehr etabliert, der die für Flensburg bisher eher sehr begrenzte Anbindung im öffentlichen Fernverkehr mit direkten Verbindungen u.a. nach Dänemark, Schweden und Berlin deutlich aufwertet. Das Angebot ist derzeit insgesamt aber noch nicht stabil.

Der Stadtverkehr Flensburg umfasst derzeit elf Linien und drei Nachtlinien. Die Linien laufen zumeist sternförmig auf die Innenstadt zu. Zentraler Verknüpfungspunkt für den Buslinienverkehr ist der ZOB, der mit Ausnahme der Linien 10 und 11 von allen Linien im Stadtverkehr sowie allen in Flensburg verkehrenden Regionalverkehrslinien bedient wird. Der Bahnhof ist direkt über zwei Buslinien angebunden, so dass zwischen Bahnhof und ZOB im Stadtverkehr 6 Fahrtmöglichkeiten in der Stunde bestehen. Mit der Linie 1 wird das dänische Krusau angebunden, wo über den dortigen Taktknoten etwa stündliche Anschlüsse Richtung Aabenraa, Gråsten, Sønderborg und Padborg angeboten werden. Der Hochschulbereich als wichtigstes außerhalb der Innenstadt liegendes Verkehrsziel ist über die Linien 4, 5 und 13 angebunden, wobei mit der Linie 5 auch eine Direktverbindung zum Bahnhof besteht. Am Wochenende, in den Nächten zwischen Freitag und Sonntag verkehren zwischen 1 Uhr und 3 Uhr spezielle Nachtbuslinien, die vom ZOB in alle Stadtteile fahren.

Stadtteil	Linien	Stadtteilzentren												
		ZOB	Altstadt Süd	Bahnhof	Campus	GE Süd / Förde Park	GE West / Citti-Park	Engelsby	Friesischer Berg	Fruerlund	Jürgensby	Mürwik	Neustadt	Weiche
Altstadt	Alle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Neustadt	1, 2, 4, 7	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	X	X	0
Nordstadt	1, 2, 4, 7	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	X	X	0
Westliche Höhe	2, 3	X	X	0	0	0	0	0	0	X	X	X	0	0
Friesischer Berg	2, 10, 11	0	X	0	0	0	0	X	X	0	X	X	0	0
Weiche	11, 12	X	X	X	0	0	X	X	X	0	X	X	0	X
Südstadt	12, 14	X	X	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	X
Sandberg	4, 5, 13	X	X	X	X	0	0	X	0	0	0	0	0	0
Jürgensby	3, 5, 7, 10, 11	X	X	X	X	0	0	X	X	X	X	X	X	X
Fruerlund	3, 5, 7	X	X	X	X	0	0	X	0	X	0	X	X	0
Mürwik	3, 7, 10, 11	X	X	0	0	0	X	X	X	X	X	X	X	X
Engelsby	5, 10, 11	X	X	X	X	0	X	X	X	X	X	X	0	X
Tarup	13	X	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Legende: X = Direktverbindung; 0 = Verbindung mit einmaligem Umstieg
 Quelle: Eigene Darstellung und Aktualisierung nach 4. RNVP / IGES 2016

Abb. 34 Erreichbarkeiten im Stadtverkehr

Im Regionalverkehr verbinden 22 Buslinien, davon zwei Schnellbuslinien, Flensburg mit den Umland-Gemeinden des ersten und zweiten Siedlungs-rings sowie den nächstgelegenen Zentralorten. Von der verkehrlichen Bedeutung hervorzuheben sind die von Flensburg ausgehenden Korridore

- Handewitt (- Schafflund – Niebüll),
- Harrislee,
- Glücksburg,
- Jarplund-Weding – Oeversee (– Tarp) und
- Wees (- Langballig – Kappeln).

Die Fahrpläne im Stadtverkehr basieren im Tagesverkehr Mo-Fr überwiegend auf einem 20-Minuten-Grundtakt (Ausnahme Linie 2 im Halbstunden-takt). Durch Linienüberlagerung entstehen auf den Hauptachsen 10-Minuten-Takte, abschnittsweise auch noch dichtere Fahrtenfolgen. Am Abend und am Wochenende ab Samstagnachmittag verkehren die Busli-nien überwiegend nur noch halbstündlich oder stündlich. Im Regionalver-kehr hat sich auf den meisten Linien, die nicht vorwiegend auf den Schü-lerverkehr ausgerichtet sind, ein Stundentakt etabliert. In den Hauptver-kehrszeiten insbesondere morgens gibt es meist mehrere Abfahrten pro Stunde. Am Abend und am Wochenende werden nur wenige Fahrten an-geboten, einige Linien haben dann keinen Betrieb.

Generell große Unterschiede in der Angebotsqualität bestehen zwischen dem Stadtverkehr und dem Stadt-Umland-Verkehr. So entspricht das An-gebot zur Anbindung der zum Teil städtisch verdichteten Umlandgemein-den derzeit nicht dem Bedienungsniveau des Stadtverkehrs. In der Folge werden hier viele Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückge-legt.

ÖPNV-Infrastruktur

Mit dem 2009 erstmalig aufgestellten und 2017 überarbeiteten Haltestel-lenkonzept setzt die Stadt Flensburg neue Maßstäbe für die künftige Ge-staltung der Bushaltestellen. Ein einheitliches Erscheinungsbild, barriere-freie Gestaltung einschließlich taktile Leiteinrichtungen, funktionsgerechte Ausstattungen und moderne Fahrgastinformationen werden künftig zu einer ansprechenden Außendarstellung und einem positiven Image des ÖPNV beitragen. Die bestehenden Defizite insbesondere auch hinsichtlich der Barrierefreiheit dürften sich in den kommenden Jahren sukzessive ab-bauen. An Zentralhaltestellen werden zudem in Kooperation mit der NAH.SH in nächster Zeit dynamische Informationsangebote mit Echtzeit-angaben eingerichtet. Auch der Bahnhof wurde inzwischen barrierefrei umgebaut, insbesondere mit Aufzuganlagen zu den Bahnsteigen. Aller-dings fehlt noch ein angemessen barrierefreier Zugang in das Bahnhofsge-bäude.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung werden im Bedienungsgebiet von Aktiv Bus schon längere Zeit geplant und umgesetzt. Eine wichtige Kom-ponente ist dabei die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Während die Fahrzeuge bei Aktiv Bus bereits überwiegend mit der notwendigen Bord-technik ausgestattet sind, konnten die ehemaligen Buslinien der AFAG

aufgrund unzureichender Fahrzeugausstattung noch nicht in die Beeinflussung eingebunden werden²⁸. Die Ergebnisse von ÖPNV-Kundenerhebungen und des Beteiligungsverfahrens zum Masterplan Mobilität deuten darauf hin, dass einige Linien verspätungsanfällig sind, wovon auch Anschlüsse negativ betroffen sind.

Die Fahrzeugflotten sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr werden kontinuierlich modernisiert. Niederflerausführung ist im Stadtverkehr mittlerweile Standard, im Stadt-Umland-Regionalverkehr bei Neuanschaffungen der Regelfall. Auch klimafreundliche Antriebe werden sich nicht zuletzt durch die Förderoffensive des Bundes zunehmend durchsetzen. Sowohl Aktiv Bus als auch die regionalen Verkehrsunternehmen sind in diesem Thema engagiert. Seit 2015 ergänzen drei Hybrid-Gelenkbusse den Fuhrpark von Aktiv Bus. 2016 erhielt das Unternehmen einen Förderzuschlag für sechs weitere Hybridbusse. Darüber hinaus erfolgten Testläufe für den Einsatz von Elektrobussen im Linienverkehr.



Abb. 35 Moderne Haltestellen und Fahrzeuge fördern ein positives ÖPNV-Image

Bewertung und Handlungsbedarfe

Eine der nachhaltigsten Beeinflussungsmöglichkeit der ÖPNV-Marktposition liegt bei der Angebotsgestaltung. Mit der beabsichtigten Erschließung neuer Nachfragepotenziale ergeben sich außerdem zusätzliche Kapazitätsanforderungen an den Busverkehr, da die derzeitigen Kapazitäten zumindest in den Hauptverkehrszeiten bereits weitgehend erschöpft sind. Die Haupthandlungsbedarfe liegen

- in der Prüfung zusätzlicher Direktverbindungen, ggf. auch Schnellbuslinien,
- einer Aufwertung des Angebotes in den verkehrlichen Randzeiten,
- einer Angebotsverdichtung und Kapazitätsausweitung auf nachfragestarken Achsen,
- einer Aufhebung bestehender Erschließungs- / Anbindungsdefizite,
- einer Stärkung des Stadt-Umland-ÖPNV.

Bei den Angeboten in den Randzeiten werden wichtige Zielgruppen angesprochen. Dabei geht es auch um den zeitlichen Übergang zwischen der

²⁸ Zum Fahrplanwechsel 2017/18 werden durch Betriebsaufnahme von AK und Fördebus (nach Ausschreibung) neue Busse eingesetzt

Hauptverkehrszeit am Nachmittag und dem Abendverkehr vor allem unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten im Einzelhandel und der Anbindung wichtiger Verkehrsziele außerhalb der Innenstadt wie Fördepark, Klinikum oder CITTI-Park.

Anbindungsdefizite bestehen derzeit vor allem noch bei neueren Wohn- und Gewerbeansiedlungen. Während für das Wohngebiet Kauslund und die Gartenstadt Weiche bereits Verbesserungen erfolgt sind, bleibt der größte Handlungsbedarf für den Stadtteil Tarup vorerst weiter bestehen, wenngleich hier bereits Planungen von Aktiv Bus laufen. Eine neue Herausforderung könnte sich aus den Überlegungen für einen neuen Standort des Klinikums ergeben.

Trotz bereits umgesetzter Verbesserungen bei der Anbindung des Bahnhofs besteht weiter strategischer Handlungsbedarf bei der Verknüpfung zwischen SPNV und Busverkehr. Dabei geht es insbesondere um eine verdichtete Bedienung zwischen Bahnhof und Altstadt sowie zusätzliche Direktverbindungen in die Stadtteile mit hohem ÖPNV-Potenzial.

Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur sind mit den Modernisierungsprogrammen für die Fahrzeugflotten mit Ausrichtung auf klimafreundliche bzw. alternative Antriebe sowie dem neuen Haltestellenkonzept wichtige Weichen für die Zukunft gestellt, die vor allem die Außendarstellung des ÖPNV positiv beeinflussen werden. Signifikanten Nachhol- bzw. Weiterentwicklungsbedarf gibt es im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung. Hier geht es im gesamtverkehrlichen Kontext sowohl um eine weitere Erhöhung der Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit als auch um eine weitere Reduzierung der Reisezeiten zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Aufgrund des starken Einflusses der Reisezeit auf die Verkehrsmittelwahl kommt dahingehenden Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Außerdem liegt das Augenmerk bei den Handlungsbedarfen auf einer Aufwertung zentraler Verknüpfungspunkte in funktionaler wie auch gestalterischer Hinsicht. Dies gilt im Besonderen für den Bahnhof und den ZOB, aber auch für weitere Haltestellen.

Ein wesentliches Handlungsfeld bildet das ÖPNV-Marketing im Zusammenhang mit einem übergeordneten Mobilitätsmarketing bzw. Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 14.4). Kundenbefragungen und Marktforschungen auf Stadt- und Landesebene (u.a. urbanus GbR, NAH.SH) liefern schon seit Längerem Indizien dafür, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend über die Qualitäten und Veränderungen im ÖPNV-System informiert sind und generell die Kommunikation zwischen den ÖPNV-Akteuren und den potenziellen ÖPNV-Kunden Optimierungserfordernisse aufweist. Dies gilt für den gesamten Bereich des Verkehrsangebotes, insbesondere aber für den Tarifbereich und umfasst nahezu alle Komponenten des ÖPNV-Marketing. So sind auch die Print-Informationsangebote (u.a. Liniennetzplan und Fahrplanbuch) im Hinblick auf Transparenz, Darstellung und Barrierefreiheit entwicklungsfähig.

Im Bereich Marketing findet das landesweite ÖPNV-Corporate-Design des Nahverkehrsverbundes NAH.SH bislang nur teilweise aber zunehmend

Anwendung, wobei dies auch durch die noch unterschiedlichen Tarifsyste-
me begründet ist. Im Zuge der angestrebten vollständigen Integration in
den SH-Tarif und der Einführung des SH-Tarifs 2.0 wird das NAH.SH-
Design auch in Flensburg künftig noch präsenter werden. Es geht aber
auch um eine Standardisierung des „Informationsdesigns“.

Mit der neu aufgestellten Mobilitätszentrale und weiteren Aktivitäten der
Verkehrsunternehmen zur Vereinheitlichung der Kundeninformation beste-
hen bereits gute Grundlagen für das ÖPNV-Marketing, die aber konse-
quent weiter zu entwickeln und auszubauen sind. Positiv hervorzuheben
sind die laufenden Aktivitäten zur Fahrplaninformation in Echtzeit, wobei
mit der Abfahrtsanzeige am ZOB, den dynamischen Anzeigen in den Bus-
sen und dem Busradar ein vielversprechender Einstieg erfolgt ist. Bei der
Mobilitätszentrale ist die künftige Ausrichtung im Hinblick auf die Service-
angebote, den Standort und die Vernetzung mit anderen Serviceeinrich-
tungen wie dem Flensburg Tourismus festzulegen.

Ein weiterer Handlungsansatz im Rahmen des ÖPNV-Marketing um die
ÖPNV-Präsenz und das ÖPNV-Image zu fördern ist der Aufbau von Koope-
rationen, bei denen die Kooperationspartner als Schnittstellen und Multi-
plikatoren zur ÖPNV-Kundengewinnung fungieren. Entsprechende Ansätze
wie beispielsweise mit Tourismus oder dem CITTI-Park werden derzeit
noch nicht konsequent genug weiter verfolgt.

**MOBILITÄTSZENTRALE
REGION FLENSBURG** NAH.SH

Herzlich Willkommen
Unsere Mobilitätszentrale bietet Ihnen aktuelle Verkehrsmeldungen sowie Infos und Links zur Mobilität in Flensburg und seinem im Kreis Schleswig-Flensburg gelegenen Umland.
Mobilitätszentrale in der Holmpassage, Eingang ZOB
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 09:00 Uhr - 18:00 Uhr, Samstag 10:00 Uhr - 13:00 Uhr

BUS

BAHN

FAHRRAD

ZU FUSS

AUTO

SCHIFF

FLUGZEUG

FAHRPLANAUSKUNFT +

AKTUELLE VERKEHRSMELDUNGEN

Flensburg: Linie 10
AKTUELL: Haltestelle Timm-Kröger-Weg Hochhaus ab 3.11. wieder bedient.

Flensburg: Linien 1 & 7
Mittwoch- und Donnerstagabend jeweils ab 18 Uhr Umleitung über Wertstraße.

Flensburg: Linie 6 Ring B
In Fruerlund Richtung Hesttoft Umleitung über Tilsiter Straße und Elbstraße.

Flensburg: Linie 3
Umleitung zwischen Twedter Plack und Solitude.

Alle Meldungen auf einen Blick

BUSRADAR +

PENDLERPORTAL

Zusammen zum Ziel: Beim Pendlertportal finden Sie die passende Fahrgemeinschaft für Ihren täglichen Arbeitsweg.

Pendlertportal

Abb. 36 Internetplattform der Mobilitätszentrale



Abb. 37 Liniennetzplan 2018

11 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

11.1 Bestandsanalyse

Der fließende Kraftfahrzeugverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen in Flensburg ganz wesentlich. 54% aller Wege werden heute mit dem Kfz zurückgelegt (vgl. Kapitel 6.1). Dabei wird auf den Straßen Flensburgs täglich eine Fahrleistung von 1,49 Mio. km²⁹ erzielt (Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehre). Umgelegt auf ein(e) Flensburger BürgerIn sind das im Ergebnis 17,4 km pro Tag.



Westtangentenring (B200)



Sammelstraße Kielseng (K6)



Knotenpunkt
Friedrich-Ebert-Str./ Heinrichstraße



Hauptsammelstraße
Mürwiker Str. (L249)

Abb. 38 Kraftfahrzeugverkehr in Flensburg

Das Stadtbild in Flensburg wird ganz wesentlich durch den Tangentenring beeinflusst (vgl. Abb. 38, oben links). Trotz der vierspurig ausgebauten Trasse ist es in Flensburg gelungen, den Verlauf der Tangente möglichst verträglich (teilweise durch Ausgestaltung eines Troges) im Stadtraum zu integrieren und Zerschneidungen von funktional zusammenhängenden Bereichen gering zu halten. Mit rd. 39.000 Kfz/24h (vgl. Abb. 39) ist der Tangentenring am stärksten im südlichen Bereich der Ost- bzw. Westtangente (Höhe Südstadt/Rude) belastet. Hauptsächlich über diese Achse ist das Hauptverkehrsstraßennetz Flensburgs auch an die BAB A7 (über die AS Flensburg) angebunden.

²⁹ Berechnungen auf Basis des vorliegenden Verkehrsmodells



Abb. 39 tägliche Kfz-Belastung im Analyse-Nullfall (Modellauszug)

Obwohl der Tangentenring durchaus seiner Aufgabe gerecht wird, die Kraftfahrzeuge zu sammeln bzw. zu verteilen, kann ein wesentlicher Anteil an Durchgangsverkehren, welche die sensiblen Innenstadtbereiche heute noch belasten, nicht auf den Tangentenring verlagert werden, obwohl dieser teilweise noch über wesentliche Aufnahmekapazitäten verfügt. Die Altstadt-tangierenden Hauptverkehrsstraßen wie die Friedrich-Ebert-Straße, Süderhofenden, Norderhofenden und Hafendamm, weisen noch immer starke Belastungen von bis zu 34.500 bzw. 26.000 Kfz/24h auf (vgl. Abb. 40), trotz des teilweise stockenden Verkehrsablaufs. Gründe für die weiterhin hohe Belastung der innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen können zum einen in dem noch zu geringen Widerstand für den Kfz-Verkehr liegen (z.B. im Hinblick auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h), zum anderen in der vergleichsweise deutlich längeren Distanz (+ 3km), die eine Umfahrung des Stadtgebiets über den Ring erfordern würde. Nicht zuletzt sind auch die vielen Quell- und Zielverkehre in bzw. aus der Innenstadt heraus, die mit dem Kfz zurückgelegt werden, für das noch hohe Belastungsniveau verantwortlich.



Abb. 40 tägliche Kfz-Verkehrsbelastung im Bereich der Innenstadt

Das Flensburger Hauptverkehrsstraßennetz wird, soweit die Mittel dafür zur Verfügung stehen, Instand gehalten und modernisiert. So wird beispielsweise die Mürwiker Straße abschnittsweise erneuert (vgl. Abb. 38, unten rechts). Dies bietet die Möglichkeit nicht nur die Oberflächen auszubessern sondern auch, die Seitenräume neu zu sortieren und den VerkehrsteilnehmerInnen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, bessere Anlagen zur Verfügung zu stellen. Allerdings sind einige Verkehrsanlagen – trotz jüngerer Erneuerungsmaßnahmen – im Hinblick auf die bestehende Kfz-Belastung überdimensioniert. Ein Beispiel ist der neu gestaltete Straßenraum Kielseng (vgl. Abb. 38, oben rechts), der mit einer täglichen Kfz-Belastung von rd. 10.000 Kfz – gemäß RAST³⁰ – hätte zweispurig ausgebaut werden sollen.

Wesentliche Maßnahmen der Netzergänzung des Hauptverkehrsstraßennetzes sind – trotz der Wachstumsprognosen für die Stadt Flensburg – nicht geplant, da durchaus Kapazitätsreserven vorhanden sind. Vielmehr gilt es, die wichtigen Knotenpunkte so zu gestalten, dass neben den Kfz-Nutzern, auch alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen sicher und ohne unzumutbare Zeitverluste durch das Stadtgebiet gelangen können.

³⁰ RAST 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Köln

11.2 Knotenpunktkataster

Ergänzend zur klassischen Bestandsanalyse ist die Aufstellung eines Knotenpunktkatasters angedacht. Ein Knotenpunktkataster ist ein datenbankbasiertes Werkzeug, das alle verkehrlich bedeutsamen Knotenpunkte einer Stadt hinsichtlich verschiedener Attribute (wie zum Beispiel Ausbauzustand, Verkehrsstärken, Unfallhäufigkeiten, Sanierungszustand, Überlagerung mit anderen ÖPNV- oder Veloroutenführungen: vgl. Abb. 41) katalogisiert. In einer Wiedergabemaske können die einzelnen Attribute in Verbindung mit verlinkten Fotoaufnahmen übersichtlich und informativ dargestellt werden.

Knotenpunkt ID	009	Foto 1	
Arm Nord	Süderhofenden	Foto 2	
Arm Ost	Heinrichstraße	Foto 3	
Arm Süd			
Arm West	Friedrich-Ebert-Straße		
Spuren Arm N	5		
Spuren Arm O	2		
Spuren Arm S			
Spuren Arm W	5		
<hr/>			
Verkehrsstärke Arm N	26.600		
Verkehrsstärke Arm O	12.100		
Verkehrsstärke Arm S			
Verkehrsstärke Arm W	34.700		
<hr/>			
Regelung	lichtsignalisiert		
<hr/>			
zuletzt saniert	2011		
Zustand Asphaltdecke	gut		
Einhaltung Regelbreiten	teilweise		
Sanierungsbedarf	gering		
<hr/>			
Unfälle seit 2012	15		
davon schwerverletzt	02		
<hr/>			
<i>Bedeutung für:</i>			
Radverkehr			
Veloroute	7		
<hr/>			
ÖPNV			
Buslinien	112, 120, 310		

Abb. 41 beispielhafter Entwurf eines Knotenpunktkatasters

Nach Fertigstellung der Datenbankstruktur erfolgt die Eingabe der knotenbezogenen Daten. Dabei sollen zunächst die „kritischsten“ Knotenpunkte in Flensburg in das Kataster aufgenommen werden und die Auswahl der Kriterien überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. So können bereits im Erstellungsprozess des Masterplans erste Hinweise auf mögliche Handlungsempfehlungen oder Maßnahmen gewonnen werden.

Mit Blick auf die mittelfristige Nutzung der Datenbank, ist angedacht, dass die Datenbank in den Verantwortungsbereich der Stadt Flensburg übergeht und als Planungstool zur Einordnung, Abwägung und Umsetzung von möglichen Eingriffen bzw. Maßnahmen an Knotenpunkten genutzt werden kann. Des Weiteren ist auch ein Austausch mit GIS³¹-Programmen praktikabel, sodass Daten bzw. Attribute ortsbezogen und vergleichend dargestellt werden können (z.B. Darstellung von Unfall-Häufungsstellen).

³¹ Geoinformationssysteme (z.B. ArcGis, QGis, u.a.)

11.3 Prognoseszenarien

Die Prognoseszenarien für den Kraftfahrzeugverkehr sollen aufzeigen, welcher Entwicklungsspielraum hinsichtlich der städtischen Verkehrsbelastungen – in Abhängigkeit eines entsprechenden Szenarios – bis 2030 zu erwarten ist. Dabei ist zu beachten, dass jedes Szenario jeweils den entsprechenden Maximal- bzw. Minimalfall der zu erwartenden verkehrlichen Belastung aufzeigt. In den nachfolgenden Abbildungen sind jeweils die Differenzwerte gegenüber dem Analyse-Nullfall dargestellt (nicht die zu erwartenden absoluten Belastungswerte). Die Differenzen sind analog auf die Belastungswerte in Abb. 39 zu beziehen.

Unter der Annahme, dass bis 2030 die Einwohnerprognose eingetroffen ist, die Siedlungsentwicklungsflächen gemäß Abb. 14 umgesetzt und der MIV-Anteil nicht maßgeblich gesenkt werden kann (vergleichbar mit Szenario Trendoptimiert), kommt es insgesamt zu einer gesteigerten Verkehrsbelastung im gesamten Flensburger Stadtraum (vgl. Abb. 42).



Abb. 42 Differenz der täglichen Verkehrsbelastung zwischen Analyse-Nullfall und Prognose-Nullfall-Szenario

Die wesentlichsten Zunahmen sind insbesondere im östlichen Teil Flensburgs auf der Osttangente und auf der Taruper Hauptstraße (L 21) mit einem täglichen Mehraufkommen von rd. 2.000 Kfz zu erwarten. Die möglichen Mehrbelastungen auf den innenstadtnahen Verkehrsachsen sind auf maximal rd. 1.000 Kfz/24 h (z.B. Norderhofenden/ Schiffbrücke) zu beziffern. Leichte Abnahmen der Verkehrsbelastungen in zentralen Bereichen hängen mit Effekten der Verkehrsmodellierung zusammen, die durch die eher grob abgesteckten Verkehrszellen und durch die begrenzte Anzahl an Einspeisepunkten entstehen können.

Unter der Annahme, dass bis 2030 die Einwohnerprognose eingetroffen ist, die Siedlungsentwicklungsflächen gemäß Abb. 14 umgesetzt und der MIV-Anteil gemäß des Umweltverbund-Szenarios auf 39 Prozentpunkte gesenkt werden konnte, sind wesentliche Verkehrsentlastungen möglich (vgl. Abb. 43). Da im Umweltverbund-Szenario neben der Fuß- und Radverkehrsförderung auch das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden soll, kann von einer gleichverteilten Abnahme in allen Wegelängengruppen ausgegangen werden.

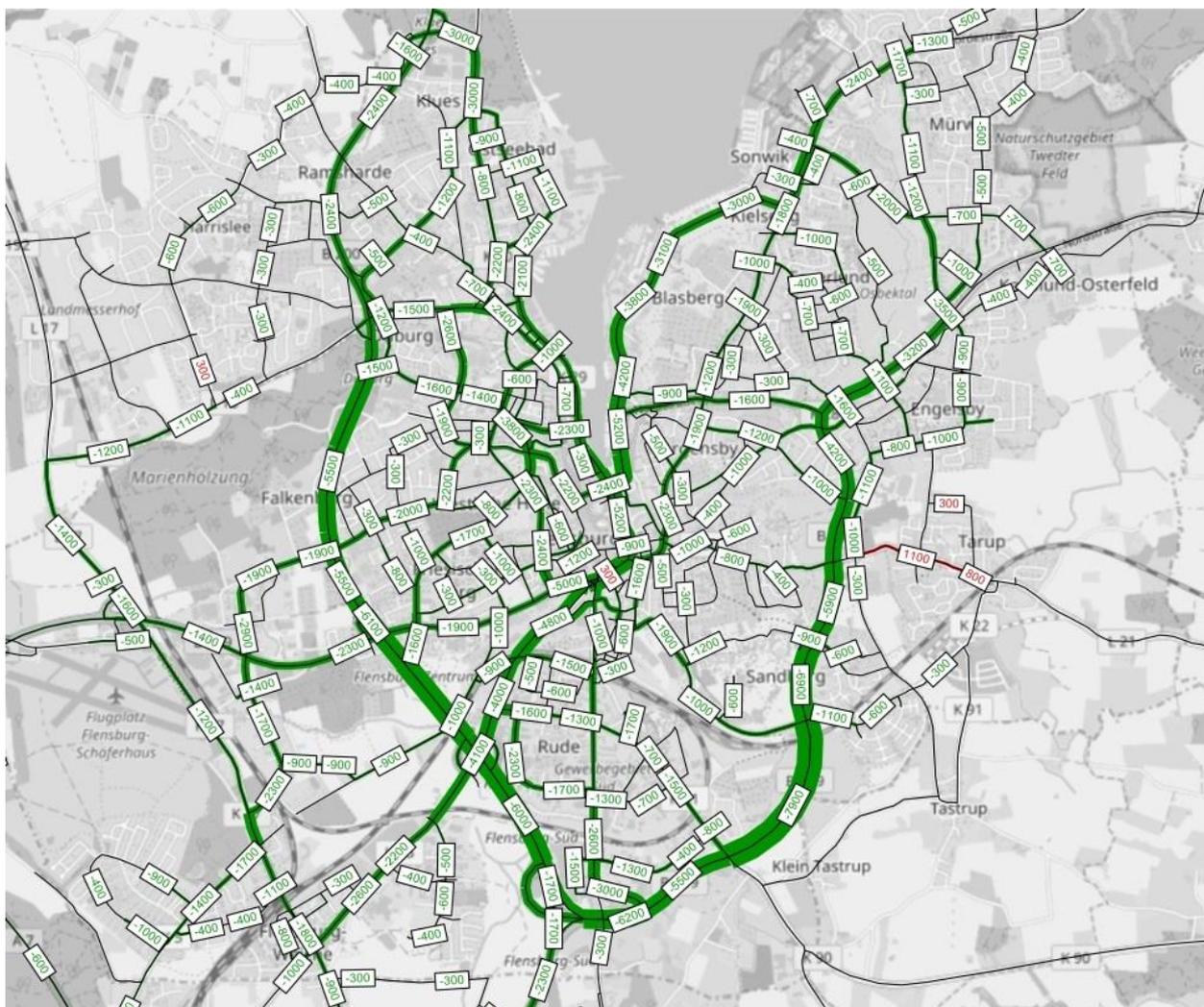


Abb. 43 Differenz der täglichen Verkehrsbelastung zwischen Analyse-Nullfall und Prognose-Umweltverbund-Szenario

Die absolut stärksten Entlastungen sind auf der Osttangente (B 199, auf Höhe Klein Tastrup) mit einer täglichen Verkehrsabnahme von rd. 8.000 Kfz und auf der Westtangente (B 200, B 199 nördlich und südlich der Anschlussstelle Rude) mit rd. 6.000 Kfz zu erwarten. Im Bereich der Innenstadt können die täglichen Belastungen auf den Straßen Hafendamm und Süderhofenden um rd. 5.000 Kfz gesenkt werden. Aufgrund der verhältnismäßig großen Entwicklungsdichte im Bereich Tarup kommt es trotz der relativen Abnahme von Kfz-Fahrten zu einer absoluten Zunahme der Verkehrsbelastungen auf der Taruper Hauptstraße.

Insgesamt sind im Umweltverbundzenario maximale Entlastungswerte von rd. 20% zu erwarten, hingegen im Prognose-Nullfall (vergleichbar mit Szenario Trendoptimiert) Zunahmen von bis zu 5% denkbar sind (vgl. Abb. 44).

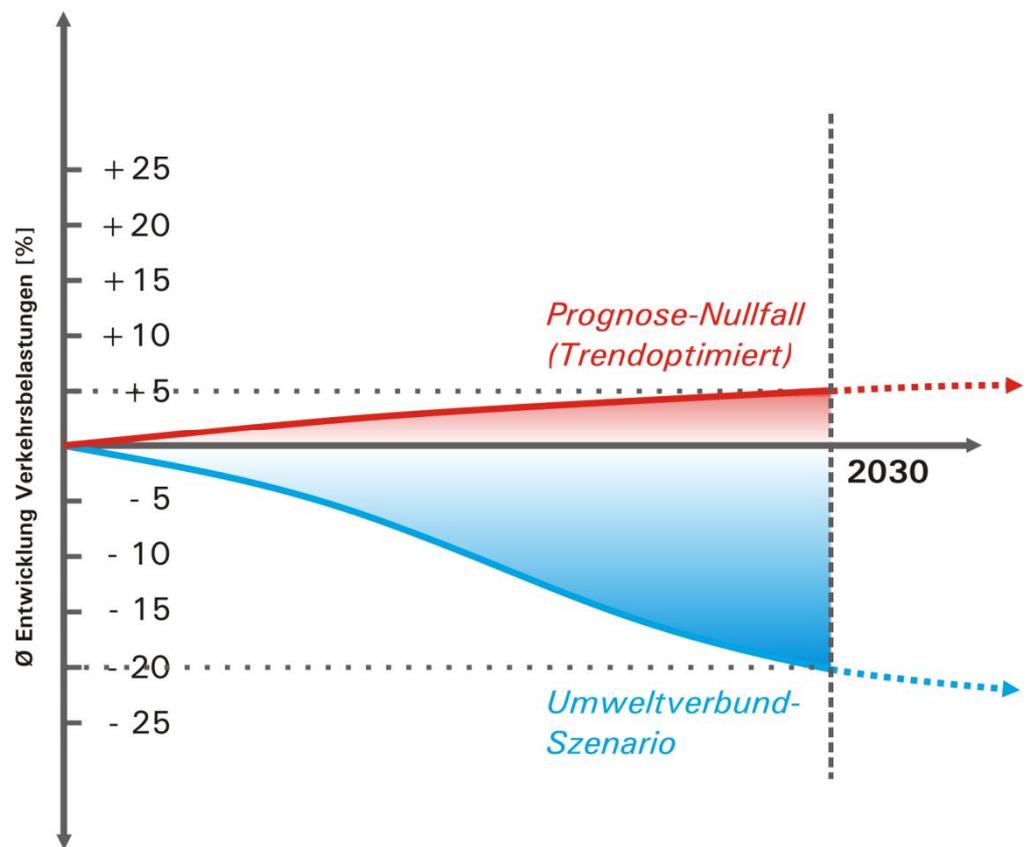


Abb. 44 Entwicklungspotentiale der prozentualen Verkehrsbelastung durch Kfz im Szenarienvergleich

12 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Bestandsanalyse

Der „Ruhende Verkehr“ beschreibt das Abstellen von Kfz und Fahrrädern im öffentlichen Raum, was sich grob unter dem Begriff des „Parkens“ zusammenfassen lässt. In der Betrachtung miteingeschlossen wird auch der sogenannte „halb-öffentliche“ Raum, womit öffentlich zugängliche Parkraumangebote privater Akteure gemeint sind. Im Rahmen der Bestandsanalyse wird der Radverkehr (Radabstellanlagen) allerdings nicht mitbetrachtet (siehe dazu Kapitel 7).

Damit der ruhende Verkehr in den verdichteten Räumen (insbesondere in der Innenstadt) organisiert und geregelt werden kann, ist ein Parkraummanagement von Nöten, welches das (inner-)städtische Parkraumangebot bewirtschaftet, steuert und überwacht. Gerade dort, wo vielfältige Nutzungsansprüche an den Raum gestellt werden und eine Vielzahl von unterschiedlichen Nutzergruppen den öffentlichen Raum in Anspruch nimmt, ist der regelnde Eingriff nötig. Bei hohem Parkdruck und einer starken Nutzerkonkurrenz können durch die unterschiedlichen Instrumentarien der Parkraumbewirtschaftung regulative Maßnahmen umgesetzt werden, mit dem Ziel, den öffentlichen Raum für alle Nutzer gleichermaßen zur Verfügung zu stellen.

Die Grundlagen für ein Parkraummanagement in Flensburg sind durch das Parkraumkonzept (vgl. Abb. 45) und durch die „Leitlinien ‚Parken Innenstadt‘“³² gelegt. In diesen Papieren ist geregelt, wie und in welchem räumlichen Umfang der innerstädtische (öffentliche) Parkraum bewirtschaftet werden soll. Die Bestimmungen, die vor allem das Kurzzeitparken betreffen, gelten für den in Abb. 45 definierten Kernbereich. Je nach Parkraumangebot und vorherrschender Nutzung wird versucht, über die festgelegte Höchstparkdauer und Parkgebühr die Parkraumnutzung zu steuern. Themen wie die Parkraumüberwachung oder das Bewohnerparken finden in den Leitlinien ebenfalls Berücksichtigung.

Innerhalb des Kernbereichs der Innenstadt stehen etwa 900 Parkstände im öffentlichen Raum und etwa 3.200 privat bewirtschaftete (öffentlich zugängliche) Stellplätze zur Verfügung. Die privat bewirtschafteten Parkflächen sind teilweise ebenerdig (nicht witterungsgeschützt), teilweise in Parkhäusern untergebracht. Das Parkhaus mit der größten Kapazität (700 Stellplätze) ist das sehr zentral gelegene „Parkhaus City Süderhofenden“ (vgl. Abb. 46, oben rechts). Im Allgemeinen wird das innenstadtnahe Parkraumangebot als ausreichend eingestuft, da Zeiten der Vollauslastung nicht auftreten und flächendeckend genügende Reserven bestehen.

Im Vergleich mit anderen Städten stehen den Parkraumnutzern und Parkraumnutzerinnen in Flensburg im erweiterten fußläufigen Innenstadtbereich überdurchschnittlich viele kostenfreie Parkmöglichkeiten zur Verfügung (z.B. Parken an der Exe, Abb. 46, unten links). Darüber hinaus ist

³² Leitlinien „Parken Innenstadt“ (aufgestellt 2013)

auffällig, dass viele kleinere Bereiche (ohne Parkraumbewirtschaftung) mit einer potentiell hohen Aufenthaltsqualität (vgl. Parken am Alten Friedhof, Abb. 46, unten rechts) durch parkende Kraftfahrzeuge geprägt sind. Eine Umgestaltung solcher Flächen in universell nutzbare Aufenthaltsbereiche würde der allgemeinen Parkraumsituation nicht entgegenstehen und könnte die innerstädtische Lebensqualität erhöhen.

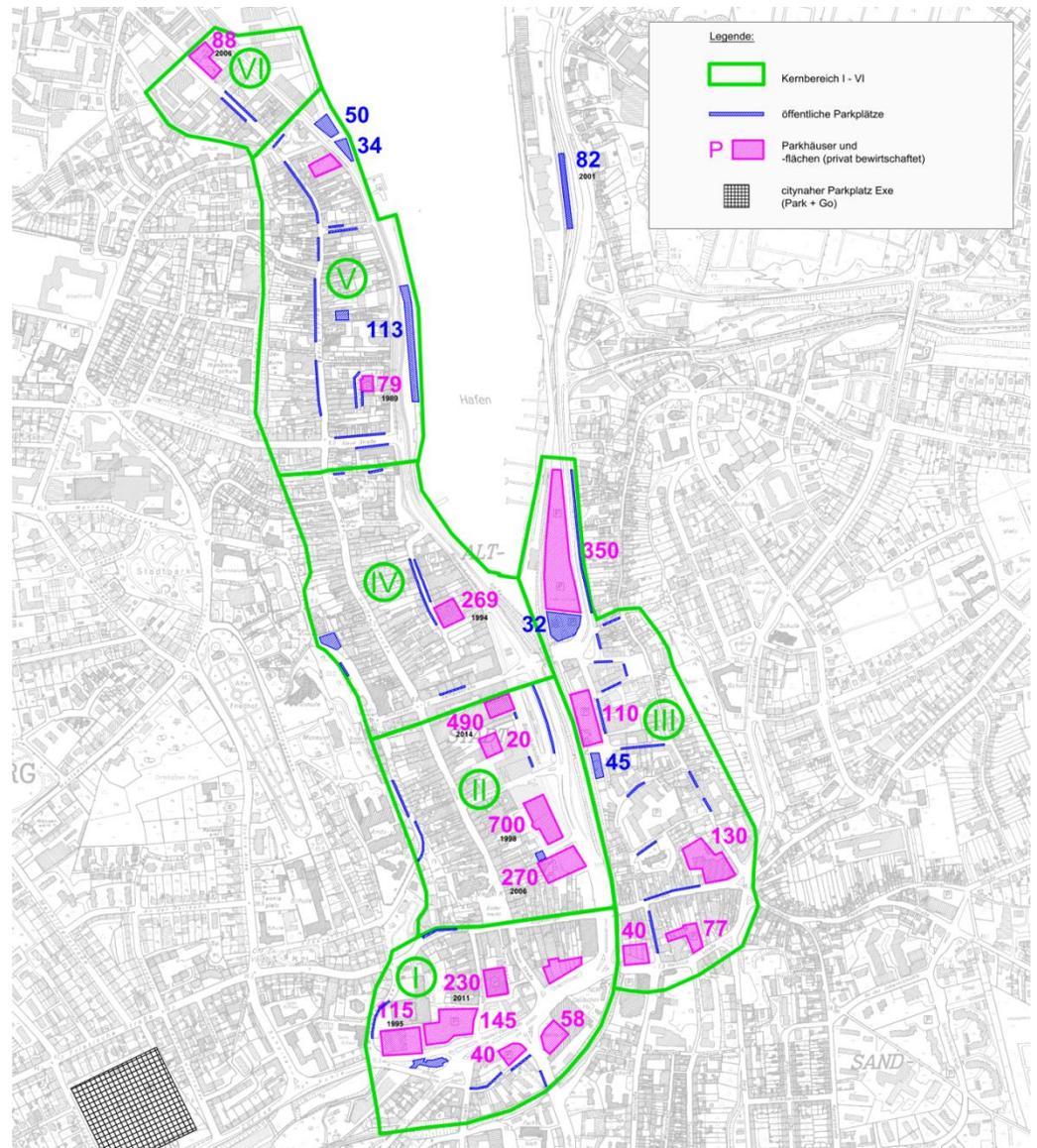


Abb. 45 Parkraumkonzept der Stadt Flensburg (Stand: 2015)

Die Parkgebühren innerhalb des dargestellten Kernbereichs für das Parken im öffentlichen Raum sind einheitlich geregelt und betragen je angefangene Stunde 1,00 €. Das Parken auf privat bewirtschafteten Flächen ist in der Regel deutlich kostspieliger. Hier werden Gebühren bis zu 2,00 € je Stunde aufgerufen. Die Diskrepanz der Gebühren zwischen dem öffentlichen Raum und der privat bewirtschafteten Angebote führt auch zu differenzierten Auslastungserscheinungen. Oftmals sind privat bewirtschaftete Parkraumangebote im Tagesschnitt nicht einmal zur Hälfte ausgelastet. Bei einer Fortschreibung der zukünftigen Parkraumkonzeption ist hinsichtlich der angestrebten gleichberechtigten Nutzung des

öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen zu hinterfragen, ob dieses Verhältnis nicht mindestens ausgeglichen gestaltet werden sollte. Dies würde allerdings eine Anhebung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Raum voraussetzen.

Teilweise kostenpflichtiges Parken



Parken an der Schiffbrücke



Parkhaus City Süderhofenden

Kostenfreies Parken



Parken an der Exe



Parken am Alten Friedhof

Abb. 46 kostenpflichtiges und kostenfreies Parken in Flensburg

Die konsequente Beschilderung von zentral gelegenen Parkhäusern bzw. Parkflächen soll sukzessive ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für eine frühzeitige Beschilderung an den Einfallstraßen. Allerdings soll das in Flensburg überalterte und teilweise schon demontierte elektronisch-dynamische Parkleitsystem aus Kostengründen nicht wieder reaktiviert werden. Vielmehr sollen moderne Techniken zum Einsatz kommen (wie z.B. digitale (Informations-)Angebote über das Smartphone). In Flensburg ist bereits heute der „easypark“-Dienst verfügbar, der die bargeldlose Zahlung der Parkgebühren für öffentliche Parkstände ermöglicht.

13 Energie- und Treibhausgasbilanz

Insbesondere im Hinblick auf die Treibhausgasbilanzen wird der Verkehrssektor das angestrebte Ziel bis 2020 die Emissionen um 40% (gegenüber dem Basisjahr 1990) zu reduzieren, bei weitem verfehlen (vgl. Abb. 47). Da der Verkehrssektor mindestens 18% aller Treibhausgasemissionen zu verantworten hat, können Einsparungen ganz wesentlich zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele beitragen. Um bis zum Jahre 2030 überhaupt Einsparungen im Bereich der Treibhausgasemissionen durchzusetzen, ist die Zusammenarbeit auf unterschiedlichen Ebenen gefragt. Neben der Schaffung geeigneter gesetzlicher Rahmenbedingungen (Bund), ist auch die Automobilindustrie gefragt durch neue Antriebstechnologien Alternativen zum Verbrennungsmotor zu schaffen. Darüber hinaus sind Kommunen und Regionen gefragt, durch einen entsprechenden Aufbau von Infrastrukturen und durch die Aufstellung von Konzepten, die Verkehrswende auf der kleineren Maßstabsebene anzustoßen.

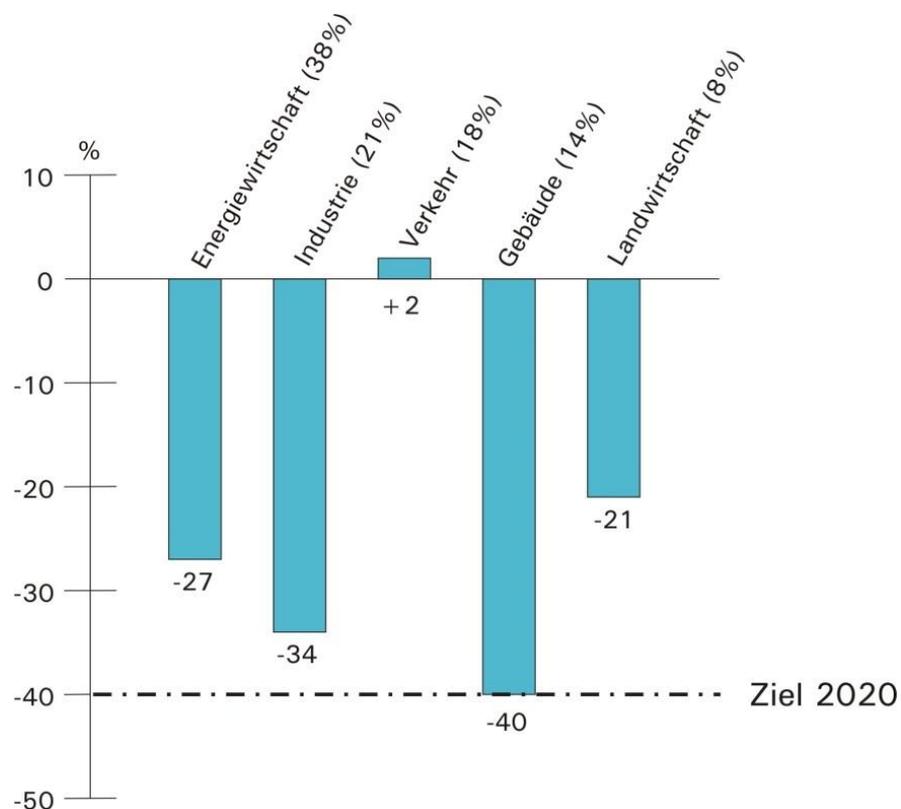


Abb. 47 Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland (1990-2016), Quelle: UBA, Agora Energiewende

Die Energie- und Treibhausgasbilanzen für den Flensburger Verkehrssektor werden erst nach Beschluss des Leitbildes berechnet.