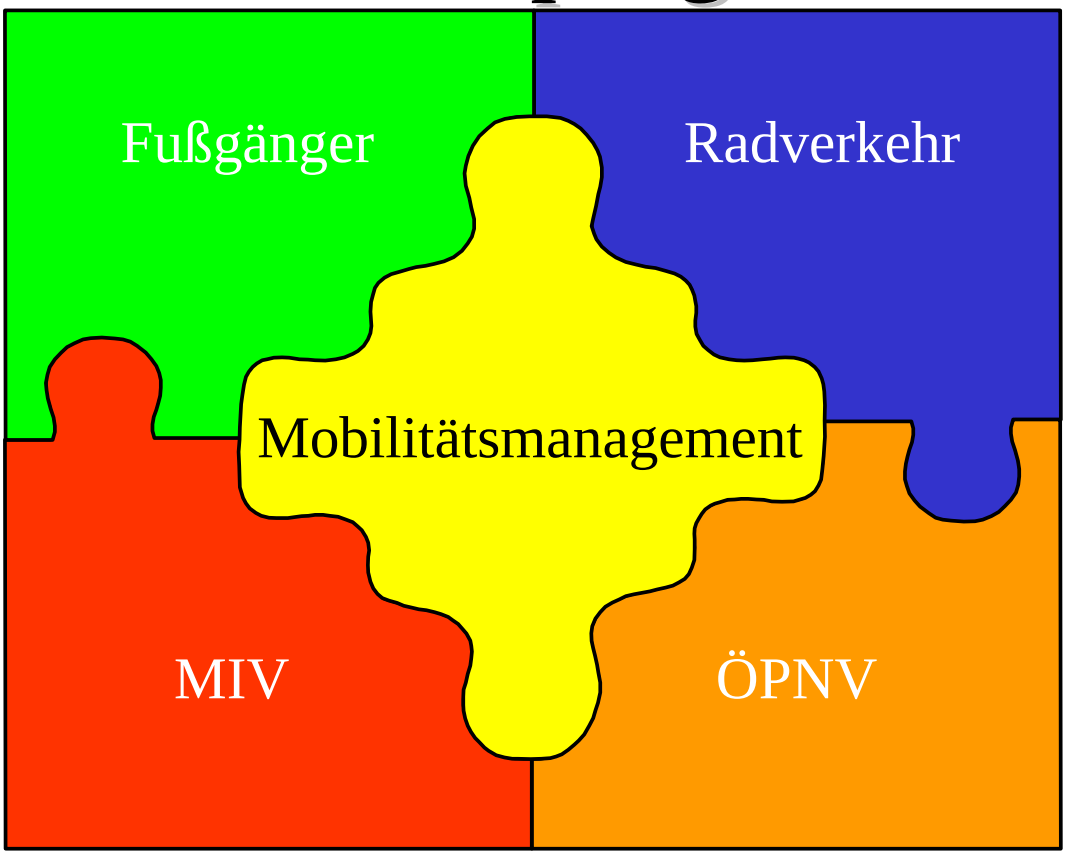
Mobilitätsprogramm



Flensburg

Impressum

Herausgeber: Stadt Flensburg – Der Oberbürgermeister –
Fachbereich 4, Umwelt und Planen

Bearbeitung: Alexandra Schütte, Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung

Layout: Büro Oeding, Telefon 0461/ 999 23 58

Bearbeitungsstand: Dezember 2005

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Gliederung

1. Einleitung
    1.1 Vorgehen
    1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung
2. Handlungsfelder
    2.1 Einkaufsverkehr
    2.2 Berufsverkehr
    2.3 Ausbildungsverkehr
    2.4 Wirtschaftsverkehr
    2.5 Freizeitverkehr
3. Trends der Verkehrsentwicklung
    3.1 Übergeordnete Entwicklungen
    3.2 Gesamtstädtischer Entwicklungsrahmen
    3.3 Szenarien für Flensburg
    3.4 Ziel- und Nutzungskonflikte
        3.4.1 Verkehrsicherheit
        3.4.2 Lärmkataster und Lärmminderung
4. Handlungsrahmen
    4.1 Strategische Handlungsfelder
    4.2 Fortschreibungsaspekte Verkehrskonzept 90 (VK 90)
5. Handlungsprogramm/Maßnahmenprogramm
    5.1 Mobilitätsmanagement
        5.1.1 Stadtinfozentrale
        5.1.2 Marketing
        5.1.3 Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation
        5.1.5 Definition von Qualitätskriterien
        5.1.6 Prioritätenreihung
        5.1.7 Controlling
    5.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
    5.3 Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)
    5.4 Radverkehr
    5.5 Fußgängerverkehr
6. Investitionsplanung
7. Anhänge
    7.1 Grafiken
    7.2 Abkürzungsverzeichnis
    7.3 Literaturverzeichnis

1 Einleitung

Gemäß Beschluss des Planungsausschusses zur Vorlage PLA 69/00 vom 21.11.2000 soll eine Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 90 *(vgl. Abb. 1)* erfolgen. In gemeinsamer Sitzung von Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss vom 05.06.2001 zur Vorlage 07/2001 wurde die Fortschreibung des Verkehrskonzept 90 zu einem Mobilitätsprogramm beschlossen.

Grundlage dieser Entscheidung war eine kritische Auseinandersetzung mit den Zielen des VK 90 und den daraus resultierenden Konflikten. Als Konsequenz wurde eine neue Herangehensweise gewählt. D.h. beim Mobilitätsprogramm handelt es sich nicht um eine reine Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 90, sondern das Mobilitätsprogramm verfolgt nachfrageorientiert, ohne dirigistische und pädagogische Ansätze als Oberziel die gleichberechtigte **Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen** aller Verkehrsteilnehmer. Verkehrsnetze in Flensburg sollen so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen der Nutzer optimal entsprechen.

Mit dem Mobilitätsprogramm wird der Handlungsrahmen, an dem sich die Ver-

Abb. 1

kehrsplanung und die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur in Flensburg zukünftig orientieren, vorgegeben.
Das Mobilitätsprogramm erhebt keinen Anspruch darauf, einen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) abzubilden, sondern versteht sich als offenes Planungssystem, das ständig weiter entwickelt / fortgeschrieben werden muss. Dies ergibt sich auch aus der Erforderniss, dass Verkehrssysteme laufend einer Weiterentwicklung bedürfen. Das Mobilitätsprogramm stellt also kein fertiges allumfassendes Konzept dar; der Handlungsrahmen kann vielmehr durch die Entscheidung politischer Gremien stufenweise ausgefüllt werden.

Unter der Prämisse der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer wird eine transparente Darstellung der Verkehrsplanungsprozesse und Gestaltung der Straßenräume verfolgt. Dies soll durch die Anwendung einheitlicher Qualitätskriterien *(vgl. Abb. 2+3a,b „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen in Köln 2001)* geschehen.
Nach der Definition von Standards (Qualitätsdiskussion) für das Straßen- und Wegenetz in Flensburg, müssen in einem Abwägungsprozess die Aus-

Qualitätskriterien für Verkehrsräume

- **Stufe A:** Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
- **Stufe B:** Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
- **Stufe C:** Die inividuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt.
- **Stufe D:** Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheiten der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.
- **Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrslage ist überlastet.

Abb. 2; Quelle: HBS (2001), S. 2 – 12

Qualitätskriterien an Knotenpunkten mit LSA

Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrsarten

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]				Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%]
	Straßengebundener ÖPNV	Fahrradverkehr	Fußgängerverkehr[1)]	Kraftfahrzeugverkehr (nicht koordinierte Zufahrten)	Kraftfahrzeugverkehr (koordinierte Zufahrten)
A	≤ 5	≤ 15	≤ 15	≤ 20	≥ 95
B	≤ 15	≤ 25	≤ 20	≤ 35	≥ 85
C	≤ 25	≤ 35	≤ 25	≤ 50	≥ 75
D	≤ 40	≤ 45	≤ 30	≤ 70	≥ 65
E	≤ 60	≤ 60	≤ 35	≤ 100	≥ 50*
F	> 60	> 60	> 35	> 100	< 50*

[1)] Zuschlag von 5 s bei Überquerung von mehreren Furten
* Koordinierung unwirksam

Abb. 3 a; Quelle: HBS (2001), S. 6 – 9

Qualitätskriterien an Knotenpunkten mit LSA

- **Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- **Stufe B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartzeiten sind kurz.
- **Stufe C:** Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- **Stufe D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
- **Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Abb. 3b; Quelle: HBS (2001), S. 6 – 9 /10

wirkungen auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. In einem transparenten Prozess mit einheitlichen Kriterien / Maßstab werden dann die Konflikte der Verkehrsteilnehmer untereinander wie auch die Konflikte zwischen Verkehr und anderen städtischen Nutzungen geregelt.

Die Durchführung verkehrlicher Maßnahmen folgt einer klaren Prioritätensetzung entsprechend der strategischen Handlungsfeldern der Stadt Flensburg und nach Bedarfslagen und Konfliktpotential. Neben den Handlungserfordernissen, die sich aus dem Bau der IEOst (Innenstadt-Entlastungsstraße Ost) ergeben (*vgl. Abb. 4, „Strategische Handlungsfelder der Stadt Flensburg“*), wird das im Rahmen der Lärmminderungsplanung für die Stadt Flensburg erstellte Lärmkataster als Grundlage zur Identifizierung von Handlungsbereichen genutzt.

Durch jährliche Fortschreibung mit Berichten in Ausschuss und Verkehrsforum soll eine Controlling- und Rückkopplungsebene etabliert werden, die neben dem Einpflegen aktueller Teilkonzepte eine Überprüfung neuer Ent-

Strategische Handlungfelder im Überblick

(Stand nach den Workshops vom 01. 12. 2000 und 09. 01. 2001)

1. Zukunftsgerichtete Entwicklung von Wohnungsstruktur, Wohnqualität und sozialem Umfeld
2. Innenstadt, Tourismus, Infrastruktur
3. Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung
4. Hochschul- und Weiterbildungsstandort
5. Zielgerichtete Kinder- und Jugendförderung bei Stärkung der Eigenverantwortung
6. Identität der Stadt im Rahmen regionalen Denkens
7. Zielgruppenorientierte und effiziente Gestaltung des sozialen Hilfesystems
8. Optimierung der Stadtfinanzen und Stadtwirtschaft

Innerstädtischen Verkehrsfluss verbessern

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Baustellenmanagement verbessern	• Staumessung an neuralgischen Punkten (z. B. ZOB; Quelle: Stadt)
• ÖPNV beschleunigen	• Baustellentage auf Hauptverkehrsstraßen (Quelle: Stadt)

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Innenstadtentlastungsstraße Ost

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Umbau Hafermarkt und Angelburger Straße	• Verkehrsentlastung/ -menge an neuralgischen Punkten (Quelle: Verkehrszählung)
• Ausbau K8	
• Anbindung Fruerlund an die IE-Ost	

Verkehrsersschließung des Campus verbessern

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Ausbau der K 8 (Bahnhofstraße etc.) als innerstädtische Verbindungsstraße zum Campus und zur Osttangente	• Realisierung
• Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen Innenstast und Campus (Bürgersteige an der Kanzleistraße. Ausbau Fuß- und Radweg an der „Stadtkrone“ zwischen Sandberg, Lohmannschule, Munketoft)	• Inanspruchnahme
• Anbindung ÖPNV verbessern	

Abb. 4

wicklungstrends eine Verknüpfung mit der Investitionsplanung ermöglicht. Dieses entspricht den Zielsetzungen der Verwaltungsreform mit Produkthaushalt, Zielvereinbarung und Berichtswesen.

1.1 Vorgehen

Kernelement des Mobilitätsprogramms ist die „Mobilität in der Stadt Flensburg“. Weltweite bzw. überregionale Verkehrsentwicklungen werden nur am Rande in den für Flensburg relevanten Teilbereichen betrachtet und finden im Wesentlichen als Status quo-Betrachtung Berücksichtigung

Die regionale Anbindung Flensburgs, sowie Luftverkehrsanbindung und Hafenentwicklung stellen somit zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten des Mobilitätsprogramms dar, nachdem als erster Baustein die Kernfaktoren/ Schlüsselfaktoren der städtischen Mobilität betrachtet werden.
Für das Jahr 2003 ist eine Studie zur Schienenverkehrsanbindung Flensburgs (Haltepunkt am ZOB, evtl. Sandberg) geplant. Weiterhin ist in Anlehnung an die Untersuchungen zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr von 2001 eine Betrachtung des grenzüberschreitenden ÖPNV im Rahmen eines INTERREG IIIA-Projektes geplant.

Im Rahmen von drei interfraktionellen Workshops (02. Juli 2001 + 23. September 2001 + 27. März 2002) mit Beteiligung von Verwaltung und Vertretern der Ratsfaktionen wurden die Eckpunkte des Mobilitätsprogramms ausgearbeitet.

Während des Fortschreibungsprozesses fand im Rahmen des Verkehrsforums (21. März 2001 + 20. Juni 2001 + 26. September 2001 + 20. März 2002 + 04. Dezember 2002) eine kontinuierlich Information über den Bearbeitungsstand des Mobilitätsprogramms statt.

Darüber wurde am 15. Mai 2002 eine Informationsveranstaltung zum Mobilitätsprogramm bei der Industrie- und Handelskammer in Flensburg durchgeführt. Im Rahmen des „Autofreien Aktionstages in der Neustadt“ (22.09.2002) wurde das Mobilitätsprogramm in der Öffentlichkeit präsentiert und am 19.11.2002 auf einer Bürgerveranstaltung von den Mitgliedern des Workshops vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert. Am 20.02.2003 wird es in einem Volkshochschulkurs unter dem Thema „Mobilität in Flensburg“ vorgetragen und diskutiert.

Das Mobilitätsprogramm orientiert sich an den verkehrsplanerischen Zielgruppen und geht dabei handlungsfeldorientiert vor. Entwicklungstrends werden handlungsfeldbezogen und in ihren Auswirkungen auf die Verkehrs-

entwicklung in der Stadt Flensburg betrachtet. Daran schließt sich eine Konfliktbetrachtung an, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements koordiniert wird. Neben dem Konfliktmanagement sind Qualitätssicherung, Marketing und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit weitere wichtige Aspekte des Mobilitätsmanagement.

Grundlage der Öffentlichkeitsarbeit sind neben einer Internet-Präsentation und einer zusammenfassenden Darstellung in Form eines Infoflyers Schautafeln, auf denen die Kerninhalte des Mobilitätsprogramms zusammengestellt sind. So kann regelmäßig bei verschiedenen Veranstaltungen z.B. im Rahmen von Stadteilarbeit ein Überblick gegeben werden, der ggf. um aktuelle, stadtteilbezogene Aspekte erweitert wird.

MOBILITÄTSPROGRAMM

FLENSBURG

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit sind eine wichtige Herausforderung für die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, denn der Zugang zu den Stadträumen ist Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit einer Stadt.

Herkömmliche Planungsansätze mit den Handlungsstrategien:

- Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Verkehrsaufwandes – Produkt aus der Anzahl der Ortsveränderungen und der zurückgelegten Entfernungen (Personenkilometer) – also eine Verkürzung der Wege),
- Verkehrsverlagerung (von nicht vermeidbarem Verkehrsaufwand vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes) und
- verträgliche Abwicklung des Restverkehres (nicht vermeidbaren, nicht verlagerbaren Kfz-Verkehrs - Verbesserung Verkehrstechnik -) sind in der Vergangenheit in Flensburg an ihre Grenzen gestoßen. Für ein solitäres Zentrum im ländlichen Raum ist dieses Ballungsraum bezogene Planungssystem nicht sinnvoll übertragbar, da sich das Verkehrsverhalten entscheidend von dem in einer Großstadt unterscheidet.

In Zukunft soll daher eine Alternative zu diesen klassischen Zielstellungen verfolgt werden:

1. Mit dem Mobilitätsprogramm soll eine auf die Bedürfnisse der Flensbur-

ger Bevölkerung abgestimmte systematische, zielgruppenorientierte und transparente Planung erfolgen.

2. Die Gestaltung des Verkehrsnetzes / der Verkehrsinfrastruktur orientiert sich an dem durch das Mobilitätsprogramm vorgegebenen Rahmen.

3. Als Oberziel wird die ausgewogene Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen verfolgt. Dabei sollen alle Verkehrsteilnehmer bzw. alle unterschiedlichen Mobilitätsformen gleichberechtigt betrachtet werden.

4. Auf Grundlage der strategischen Handlungsfelder der Stadt Flensburg soll eine nachhaltige stadt-, sozial- und umweltverträgliche Mobilität gefördert werden, die die Wirtschaftskraft der Stadt und ihre Funktion als Arbeitsplatzzentrum, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitziel stärkt.

5. Mobilität soll verkehrsmittelübergreifend gesichert und nicht verhindert werden.

6. Das Mobilitätsprogramm leistet damit einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“.

7. Durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagement sollen Qualitätssicherung / Controlling / transparentes Vorgehen / kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit gewährleistet werden.

2 Handlungsfelder

Aus der Bedeutung Flensburgs als Zentrum einer Verkehrsregion lassen sich unterschiedliche, Verkehrsmittel übergreifende Mobilitätsbereiche, definieren. Hierzu gehören:

1. **Einkaufsverkehr**
2. **Berufsverkehr**
3. **Ausbildungsverkehr**
4. **Wirtschaftsverkehr**
5. **und Freizeitverkehr**

Innerhalb dieser Handlungsfelder sollen Mobilität und Erreichbarkeit sichergestellt werden, wobei keine verkehrsmittelspezifischen Einzelmaßnahmen entwickelt werden, sondern eine gesamtheitliche Betrachtung erfolgt.

Handlungsfeldübergreifend müssen die Belange mobilitätsbehinderter Menschen besondere Berücksichtigung finden. Dazu gehören neben Sonderparkplätzen auch barrierefreies Bauen, wodurch die Erreichbarkeit mit Rollstuhl, Kinderwagen etc. gesichert werden soll.

2.1 Einkaufsverkehr

Flensburg stellt ein **Einzelhandelszentrum** mit einem Einzugsbereich von über 400.000 Einwohnern , die die Innenstadt und die Einkaufszentren aufsuchen, um Ihren Bedarf an Gütern des täglichen, periodischen bzw. episodischen Bedarfs zu decken, dar.
Einkaufsverkehr beinhaltet sowohl stadtinternen als auch regionalen Verkehr und ist ausgerichtet auf das Stadtzentrum, Stadteilzentren und Einkaufszentren. Er stellt mit den Innenstadtfunktionen Erlebniseinkauf, Einkaufsbummel und insbesondere bei der Verknüpfung von Aktivitäten (bspw. Arzt, Einkauf, Essen, Kino) einen Grenzbereich zum Freizeitverkehr dar. Ebenso stellt der Lieferverkehr einen Grenzfall dar, er wird nachfolgend dem „Wirtschaftsverkehr“ zugeordnet.

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung der Flensburger für die Funktion Einkaufen ist der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad und Fußgänger) mit 75% auffällig. Insbesondere zu Fuß gehen, aber auch Busfahren spie-

len für die Flensburger im Einkaufsverkehr eine größere Rolle als Autofahren *(vgl. Abb. 5)*. Im Vergleich dazu besitzt der Verkehrsanteil des Umweltverbundes in Schleswig Holstein mit 42% geringere Bedeutung *(infas 1998).*
Besondere Berücksichtigung muss in diesem Zusammenhang die Funktion Flensburgs als Oberzentrum für die Einwohner der Region (auch Süddänemark) finden, die auf Grund der ländlichen Struktur auf die Nutzung des Pkw ausgerichtet ist.

Anforderungen im Einkaufsverkehr:

Insbesondere für diese autoorientierte Zielgruppe ist eine gute Erreichbarkeit der Einkaufsziele eine wichtige Anforderung im Einkaufsverkehr. Dazu gehören eine Anreise ohne Stau, ohne Umwege, ohne Parkplatzsuche und ohne lange Fußwege zum Zielort.

Letzterer Wunsch trifft auch für den Bereich des ÖPNV zu. Weiterhin spielen kurze Wartezeiten, Wetterschutz beim Warten und Dienstleitungen wie Warentransport nach Hause als auch Abstell- und Aufbewahrungsmöglichkeiten eine Rolle.

Für den Fahrradverkehr sind funktionierende Hauptachsen mit einer gut er-

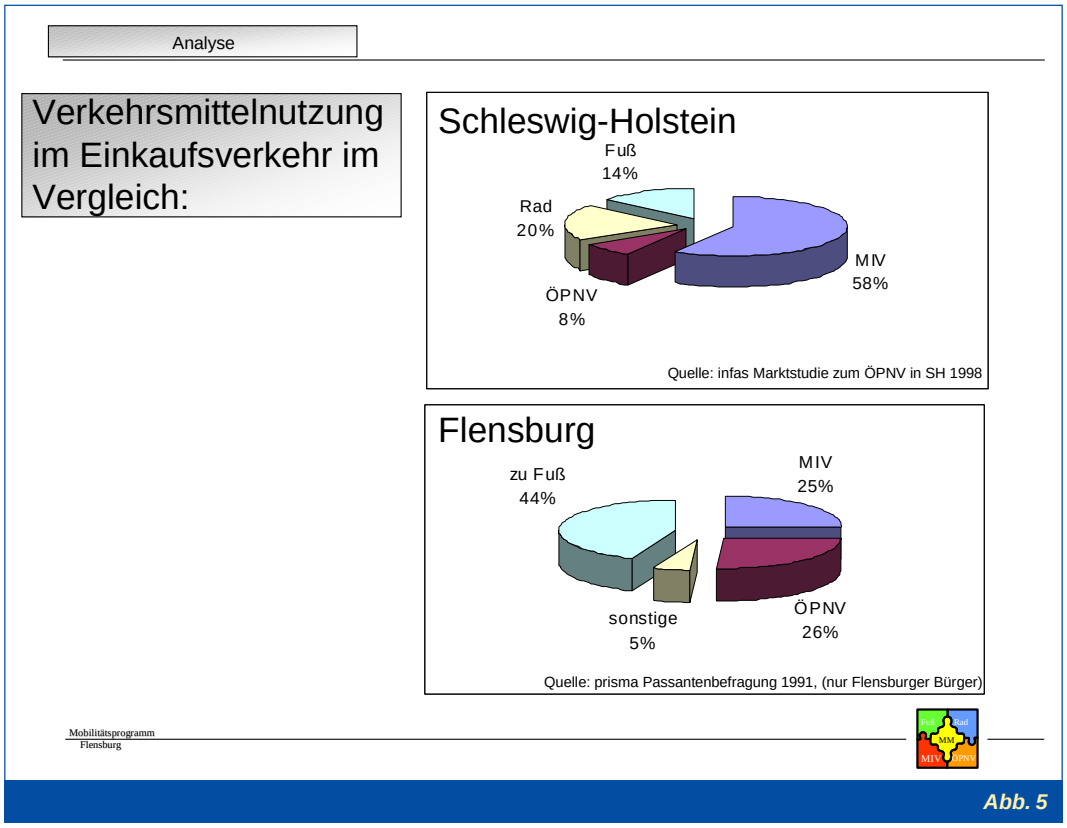


Abb. 5

sichtlichen Verkehrsführung von Bedeutung. Sichere Abstellmöglichkeiten sowohl an zentralen Stellen als auch in der Nähe einzelner Geschäfte sind wichtige Anforderungen, die durch Wetterschutz noch ergänzt werden können.

Für Fußgänger sind attraktive Wegeverbindungen (u. a. gekennzeichnet durch geringe Wartezeiten an LSA) ohne Umwege zentrale Anforderungen. Wegeverbindungen „im Grünen“, autofreie Bereiche bzw. große Abstände zum Pkw-Verkehr sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Weiterhin können ein Lieferservice, Abstell- und Aufbewahrungsmöglichkeiten ebenso interessant sein. Die Stärkung der Stadtteilzentren zur wohnungsnahen Versorgung ist darüber hinaus ein Ziel im Bereich des Einkaufsverkehrs.

2.2 Berufsverkehr

Flensburg besitzt eine Funktion als **Arbeitsplatzzentrum** für Flensburger und ca. 26.000 Einpendlern, die Ihre Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten und der Innenstadt erreichen müssen.

Von den 47.500 Erwerbstätigen in Flensburg (*Stand 1997*) sind rund die Hälfte Berufspendler *(vgl. Anhang Abb. 21 + 24)*. Davon nutzen 53,8% den Pkw für den Weg zur Arbeit (*RNVP 1997 S. 4-18*). Im Vergleich zu 62% Pkw- Nutzung im Berufsverkehr in Schleswig Holstein und 64% bundesweit (*Mikrozensus 2000, Forum Zukunft Bauen S.87*) besitzt die Nutzung des Pkws im Berufsverkehr in Flensburg eine geringere Bedeutung.
Insbesondere zu Fuß gehen (18,2%) und Busfahren (21,1%) besitzen in Flensburg für den Weg zur Arbeit einen deutlich höheren Anteil als im Landesvergleich (7% bzw. 15%).

Bei Betrachtung bundesweiter Statistiken wird der überdurchschnittlich hohe Anteil des ÖPNV in Flensburgs Berufsverkehr noch deutlicher: nach Angaben des Bundesamts nutzen in Gemeinden von 10.000 bis unter 100.000 Einwohner lediglich 9% der Einwohner im Berufsverkehr den ÖPNV *(Mikrozensus 2000, Forum Zukunft Bauen S.87*).

Anforderungen:

Kostenlose und gesicherte Parkmöglichkeiten, die ohne Stau erreicht werden können und möglichst nah am Zielort liegen sind auch im Bereich des Berufsverkehrs zentrale Anforderungen im Pkw-Verkehr.

Auch im Bereich des ÖPNV und des Radverkehr sind die Anforderungen mit denen des Einkaufsverkehrs zu vergleichen. Darüber hinaus sind wetter-

geschützte, sichere Abstellmöglichkeiten in Arbeitsplatznähe von besonderer Bedeutung für Radfahrer und für die Nutzer des ÖPNV das Angebot eines Jobtickets attraktiv.
Die Akzeptanzsteigerung von Park+Go Angeboten besitzt eine wichtige Rolle im Berufsverkehr.

2.3 Ausbildungsverkehr

Flensburg besitzt eine wichtige Funktion als **Schul- und Ausbildungszentrum** für Einwohner und etwa 8.000 einpendelnden Auszubildende, Studierenden und Schülern, die Fachhochschule, Universitäts-Institute und Schulen in den jeweiligen Stadtteilen erreichen können müssen *(RNVP 1997).*

Der Ausbildungsverkehr beinhaltet die Wege aller Auszubildenden, Schülerinnen und Schüler der unterschiedlichen Schulformen sowie die Wege der Studentinnen und Studenten zu ihren jeweiligen Ausbildungsstätten.

In den 37 allgemeinbildenden Schulen in Flensburg befinden sich 10.801 Schülerinnen und Schüler an Schulen in deutscher und weitere 2.374 an Schulen in dänischer Trägerschaft. Dazu kommen 5.607 Schülerinnen und Schüler an den sieben Berufsbildenden Schulen sowie 2.637 Student/Innen an der Universität und 2.124 Student/Innen an der Fachhochschule *(Zahlenspiegel 2000).* Insgesamt sind rund 22.000 Schüler/Innen und Student/Innen im Ausbildungsverkehr unterwegs.

Von den 8.679 Ausbildungspendlern *(RNVP 1997)* sind rund 40 % zu Fuß, 27 % mit dem Fahrrad, 26 % mit dem ÖPNV und 7 % mit dem Pkw/Motorrad unterwegs.

Anforderungen:
Insbesondere die Sicherheit von Schulwegen muss gewährleistet werden. Für den Fußgängerverkehr bedeutet dies neben einer möglichst direkten Wegeverbindung geringen Querungsbedarf von Hauptverkehrsstraßen und, wo notwendig, sichere Querungsmöglichkeiten.

Zentrale Bedeutung im Schülerverkehr kommt dem ÖPNV zu *(vgl. Anhang Abb. 23)*. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen, d. h. Haltestellen möglichst nah an der Schule, sind gefordert. Eine pünktliche, zeitgerechte und regelmäßige Beförderung ist wichtige Voraussetzung. Neben der Sicherheit auf dem Schulweg muss diese auch an den Haltestellen gewahrt sein.

Auch die Anforderungen im Radverkehr beinhalten als zentrales Element

Sicherheitsaspekte. Funktionierenden Hauptachsen mit eigenen Radwegen und gut ersichtlicher Verkehrsführung, geringem Querungsbedarf und geringen Wartezeiten an LSA können in diesem Zusammenhang genannt werden. Sichere, wettergeschützte Abstellanlagen in ausreichender Anzahl in unmittelbarer Nähe zur Schule sind eine weitere Anforderung.

Die Nutzung des Pkw (außer als Mitfahrer) spielt in diesem Handlungsfeld eine eher untergeordnete Rolle. „Ältere“ Schüler, Berufsschüler und Studenten, die den Pkw-Nutzen, wünschen kostenlose Stellplätze in Ausbildungsziel-Nähe. Als Mitfahrer können auch Kurzzeit-Stellplätze zum Ein- und Aussteigen von Bedeutung sein.

2.4 Wirtschaftsverkehr

Flensburg besitzt eine Funktion als wichtiger **Wirtschaftsstandort** in der Region.

Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr) setzt sich zusammen aus reinem Güterverkehr mit LKW, Geschäftsfahrten ohne Güterbeförderung, Dienstleistungsverkehr und kommunalem Einsatzverkehr.

Generell stellt der Wirtschaftsverkehr aufgrund seines breiten Spektrums einen quantitativ schwer zu definierenden Bereich dar.

Anforderungen im Wirtschaftsverkehr:
Wichtig Anforderungen für diesen Mobilitätsbereich sind gesicherte Parkplätze in Kundennähe, die ohne Suche gut erreicht werden können. Gesicherte Möglichkeiten zum Be- und Entladen sind ebenso von Bedeutung.

Kalkulierbare Fahr- und Lieferzeiten sind weitere wichtige Faktoren und beinhalten eine Anreise ohne Stau und eine möglichst direkte Anfahrt zum Kunden.

2.5 Freizeit- und Tourismusverkehr

Eine weitere Verkehrsfunktion übernimmt die Stadt Flensburg als **Freizeitziel** von Touristen und Flensburgern.

Zur **Freizeitmobilität** gehören:

- Freizeitaktivitäten wie Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen, Konzerten, Sportveranstaltungen, Kneipen, Restaurants, Baden oder Orten sportlicher Aktivitäten (Fitneß, Joggen oder Spazierengehen in Naherholungsgebiete), Einkaufsbummel oder Besichtigungen.

- Tagesausflüge und Kurzzeittrips zu wohnortnahen oder entfernten Zielen über Wochenenden, Feiertage oder für wenige Tage bis zu zwei Wochen. Wechselnde Ziele bzw. kurze Verweildauer am jeweiligen Ort sind die Regel. Charakteristisch ist auch das Erleben von Mobilität und Orts- und Personenveränderungen als solcher, nicht das erleben eines anderen Ortes.
- Jahresurlaube mit Reisedauer von zwei und mehr Wochen.

Bezüglich einer abgrenzenden Definition kann eine Unterteilung in:

- **alltäglichen Freizeitverkehr**, der stadt- und regionsintern stattfindet, welcher der Naherholung dient und überwiegend „spontan“ ist und
- in **touristischen, nicht-alltäglichen Freizeitverkehr**, der überregional von außen nach Flensburg einfließt und im voraus geplant ist,

vorgenommen werden.

Der Tourismus- und Freizeitverkehr ist äußerst dispers, d. h. nicht auf bestimmte Zeiten und Einzelziele zu reduzieren und daher stark auf die Nutzung des Pkw ausgerichtet *(vgl. Abb. 6a).*

Eine Analyse dieses Handlungsfeldes stellt sich problematisch dar, da Freizeitverkehr nur schwer zu quantifizieren ist. Es gibt bisher keine aussagekräftigen Erhebungen zu diesem Mobilitätsbereich und insbesondere der Bereich des Tagesausflugsverkehrs stellt eine schwer zu quantifizierende Größe dar, da über Privatvermietung und Besuchsverkehr (bei Einwohnern) keine Daten vorliegen.
Mit 142.502 Übernachtungsgästen (in Betrieben mit mind. neun Betten) sowie 88.904 Ankünften im Jahr 2000 *(vgl. Abb. 6b)* besitzt dieser Mobilitätsbereich jedoch einen nicht zu vernachlässigenden Anteil am Verkehrsaufkommen innerhalb des Stadtgebietes .

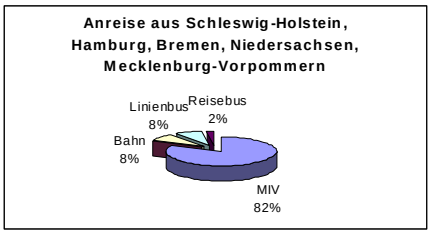
Anforderungen:

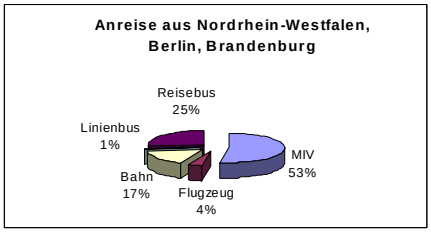
Sichere, saubere Parkplätze mit einer guten Information über Ziele und Wege zu den Zielorten sowie attraktive Fußwege zu den Zielen stellen eine wichtige Anforderung der MIV-Nutzer im Freizeitverkehr dar.

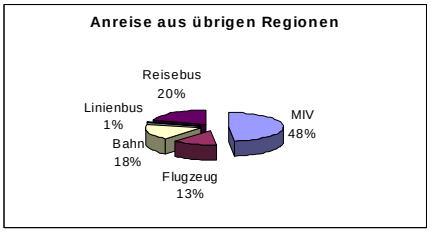
Für Radfahrer sind neben funktionierenden Hauptachsen ein durchgängiges Wegenetz und Rundwege sowie Wegeverbindungen im Grünen von Bedeutung. Übersichtliches Kartenmaterial, gut sichtbare, durchgängige Beschilderung der Routen und gute Information über Dienstleistungen rund ums Fahrrad sind weitere zentrale Anforderungen. Reparaturmöglichkeiten, sichere Abstellmöglichkeiten mit Gepäckaufbewahrung und Mitnahmemöglichkeiten in (Regional-)Bus und Bahn sind ebenso von Bedeutung.

Analyse

Tourismusverkehr





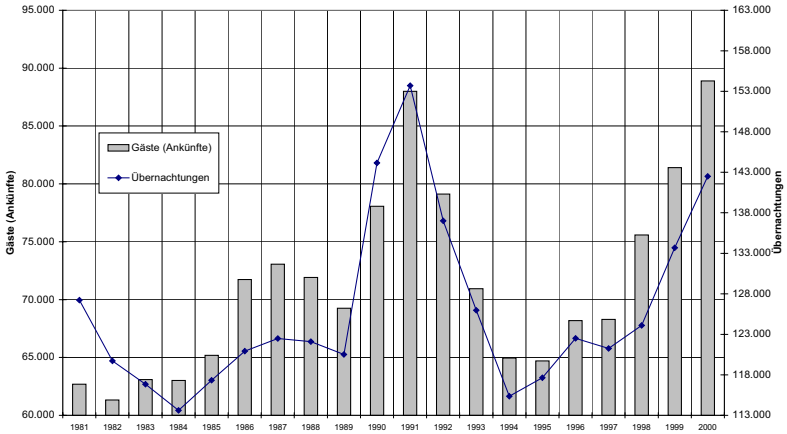


(infas Marktstudie zum öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein 1998)

Abb. 6a; Quelle: Flensburger Zahlenspiegel 2000, Seite 157

Analyse

Tourismus- und Freizeitverkehr



Mobilitätsprogramm Flensburg

Abb. 6b; Quelle: Flensburger Zahlenspiegel 2000, Seite 157

Auch im Bereich des ÖPNV spielt Information eine zentrale Rolle. Einfacher Zugang zu Fahrplan, Liniennetz und Tarif sind von Bedeutung. Diese Informationen müssen dazu leicht verständlich sein. Ein flächendeckendes Verkehrsnetz, in dem die wichtigen Ziele des Freizeitverkehrs erreicht sowie Rückfahrmöglichkeiten in Tagesrandlagen angeboten werden, sind weitere Anforderungen an den ÖPNV – Freizeitverkehr.

Das Buslinien- und Radwegenetz der Stadt Flensburg

Das Liniennetz der Stadt Flensburg wird regelmäßig neuen Anforderungen angepasst.

Radwege von unterschiedlicher Bedeutung zeigt die Radverkehrsnetz-Karte. Sie bildet die Grundlage für den Aus- und Neubau von Radwegen.

Abb. 7

3 Trends der Verkehrsentwicklung

3.1 Übergeordnete Entwicklungen

Der wachsende Anteil älterer Menschen, die im Vergleich zu den heutigen Senioren an den Pkw gewöhnt sind und daher auch im Alter nicht auf ihn verzichten werden, wird trotz einer abnehmenden Gesamtbevölkerung eine steigenden Anteil an Pkw-Nutzern zur Folge haben.

Weiteren Einfluss auf das Wachstum der Motorisierung in Deutschland nimmt die steigende Motorisierung bei Frauen. Da Frauen aller Altersgruppen heute noch unterdurchschnittlich motorisiert sind, wird in der Shell Prognose 2001 davon ausgegangen, dass sie wesentlichen Anteil an einer Zunahme des Verehrsaufkommens haben (v*gl. Abb. 8).*

Da beide Bevölkerungsgruppen gleichzeitig zu den sogenannten „Wenigfahreren“ zählen, ist trotzdem mit einer sinkenden Gesamt-Fahrleistung, bezogen auf den einzelnen Pkw pro Jahr, zu rechnen.
In der Prognose wird davon ausgegangen, dass die durchschnittliche Fahrleistung der Fahrzeuge zwischen 7% und 15% sinken wird *(vgl. Abb. 9).*

Durchschnittlich legt jeder Mensch pro Tag drei Wege außer Haus zurück.

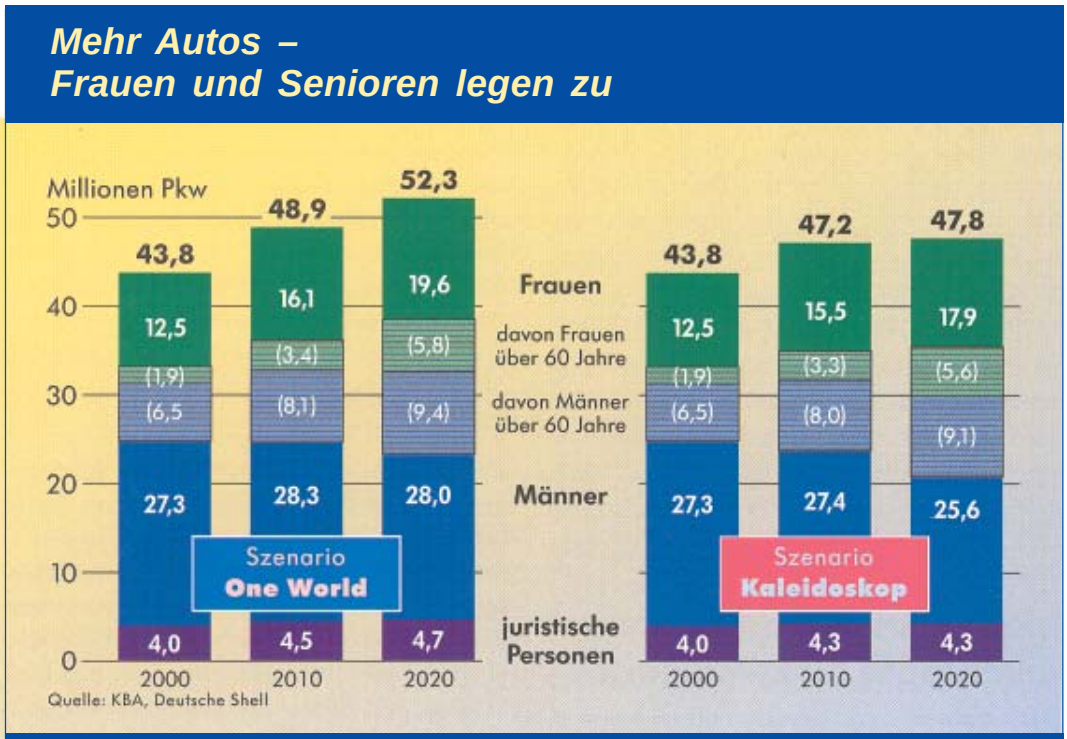


Abb. 8; Quelle: Shell (2001), S. 22

Fahrleistungen sinken – Abrupte Preissprünge führen zu Einbrüchen

Abb. 9; Quelle: Shell (2001), S. 33

Ob zu Fuß oder im Auto – der Mensch ist täglich 75 Minuten unterwegs

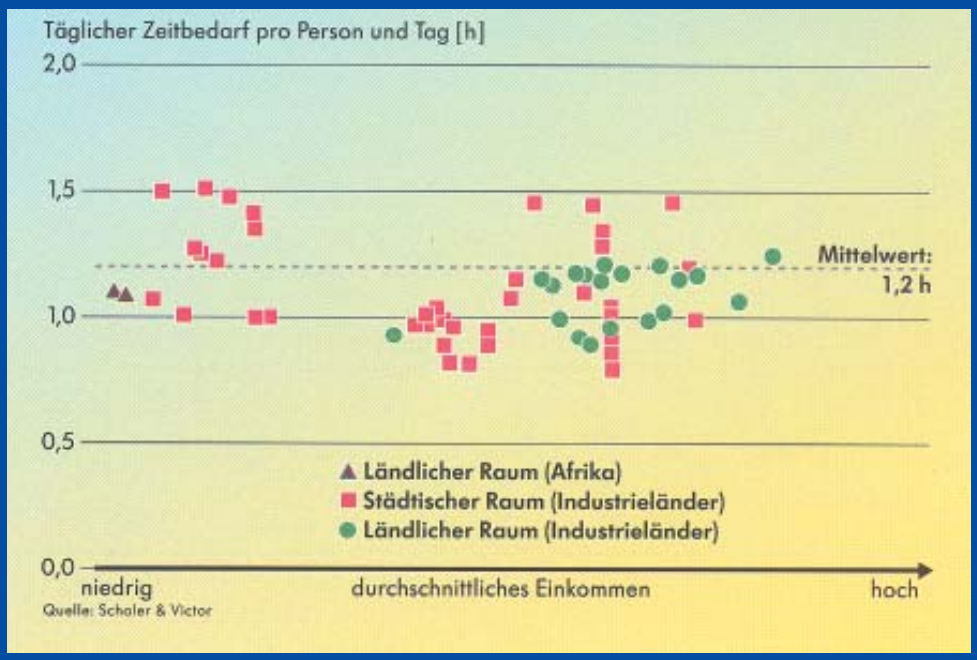


Abb. 10; Quelle: Shell (2001), S. 9

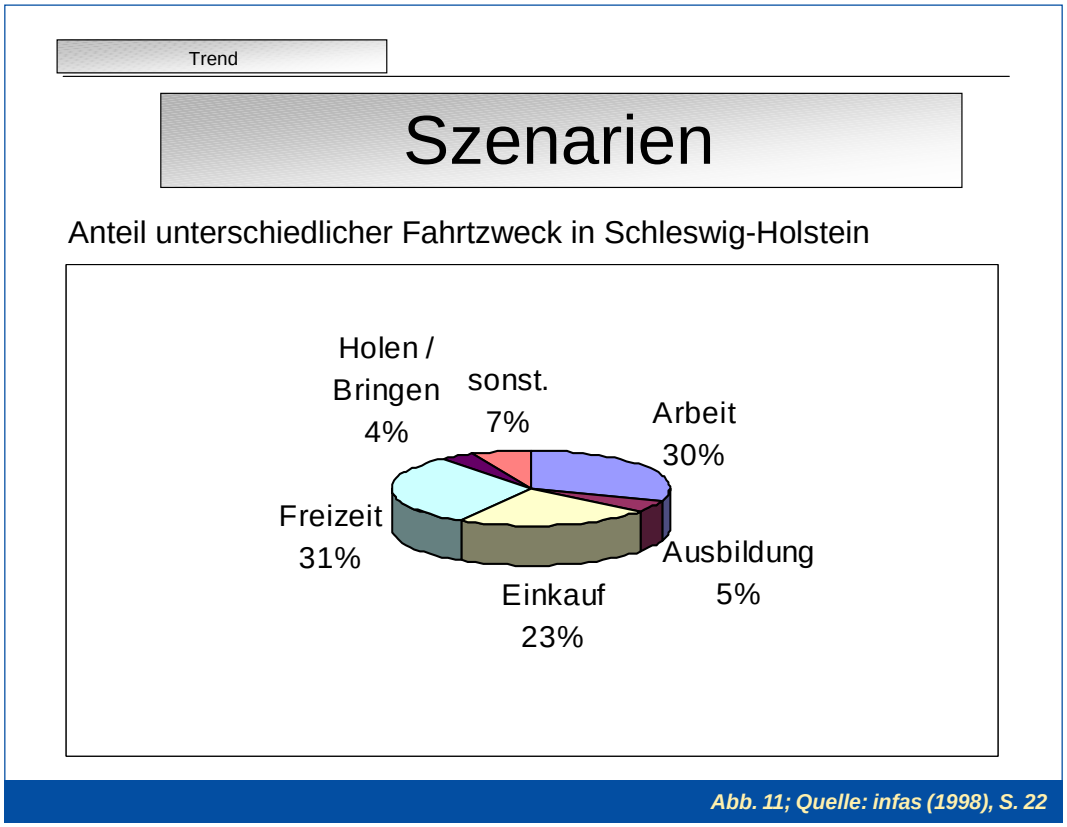


Abb. 11; Quelle: infas (1998), S. 22

Dieser Wert ist seit Jahren konstant, lediglich die Länge der Wege bzw. die zurückgelegte Entfernung steigt an *(vgl. Abb. 10).*

Dabei gewinnt der Freizeitanteil, der schon heute etwa ein Drittel aller Fahrtzwecke in Schleswig-Holstein ausmacht, immer stärker an Bedeutung *(vgl. Abb. 11)*. Durch zunehmende Flexibilisierung in der Arbeitswelt kann von einem weiterhin wachsenden Freizeitverkehrsanteil ausgegangen werden.

Bisher wurde der Mobilitätsbereich Freizeitverkehr in seinen Auswirkungen auf die Verkehrsplanung kaum wissenschaftlich analysiert. Mit steigendem Anteil am Gesamtverkehrsgeschehen wird eine empirische Auswertung jedoch aufgrund der Diversität seiner Struktur auch zunehmend schwieriger.

3.2 Gesamtstädtische Entwicklungen

In Flensburg ist eine mit dem Bundesdurchschnitt vergleichbare Entwicklung bezüglich der Pkw-Fahrleistung zu erwarten. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat letztes Jahr ihre Trendprognose für das Bundesgebiet fortgeschrieben. Demnach ist mit einem weiteren leichten Anstieg der Motorisierung bis 2010 zu rechnen, bevor eine Phase der Stabilisierung einsetzt *(vgl. Abb. 12).* Das im Rahmen der Planun-

Trend

Trendprognose

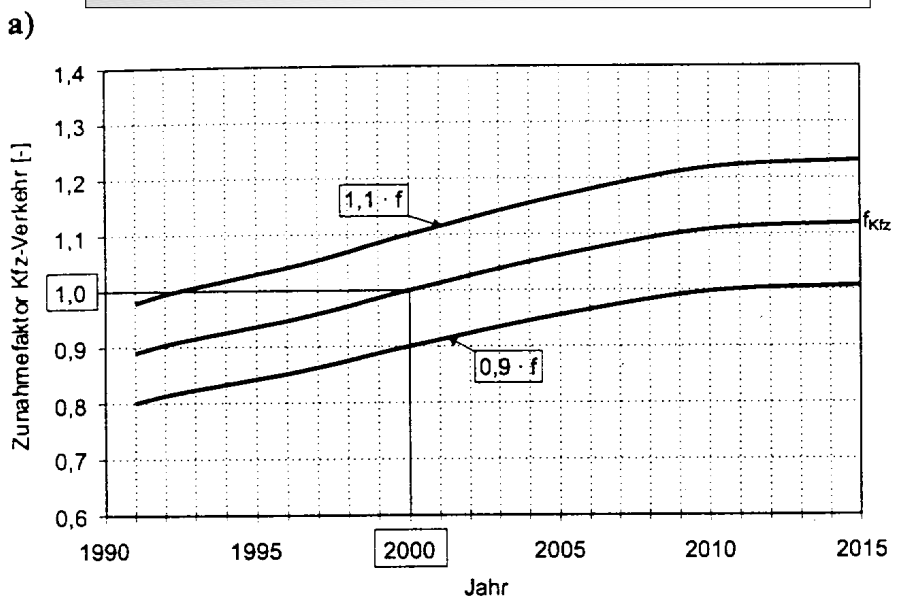


Abb. 12; Quelle: HBS (2001), S. 2 – 9

PkW und Pkw-Besatz in Flensburg 1988 - 1999

Jahre	1988 01.01.	1989 01.01.	1990 01.01.	1991 01.01.	1992 10.01.	1993 10.01.	1994 10.01.	1995 10.01.	1996 10.01.	1997 10.01.	1998 10.01.	1999 01.01.	2000 01.01.
Anzahl Pkw	33.166	34.004	35.283	36.141	36.453	37.161	37.724	38.149	38.527	38.713	38.752	38.393	38.292
Einwohner im Nov. d.Vorj.	87.678	87.298	87.493	88.325	88.497	88.848	89.273	89.301	88.599	87.925	86.735	85.908	85.336
Pkw-Besatz*)	378,27	389,516	403,267	409,182	411,912	418,254	422,569	427,196	434,847	440,296	446,786	446,9	448,7

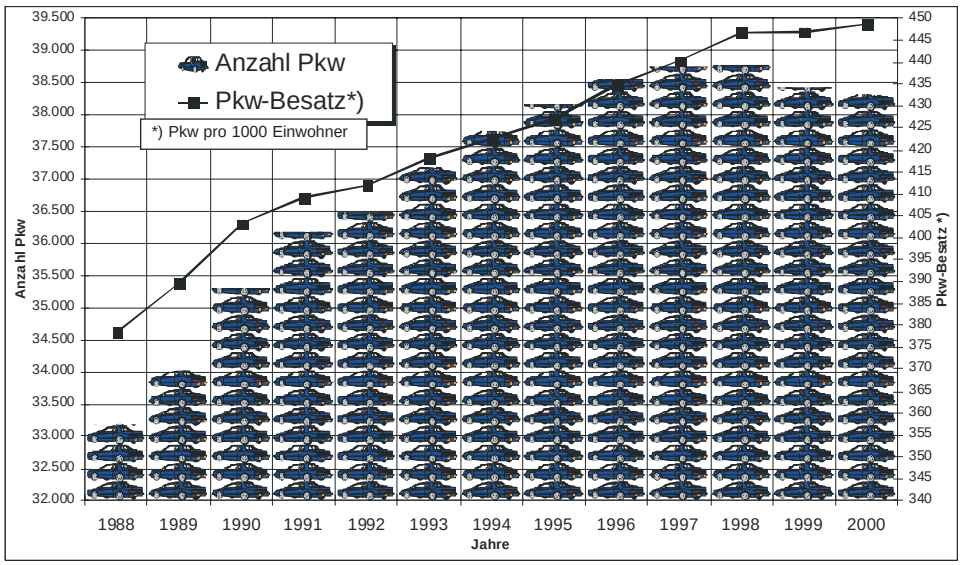


Abb. 13; Quelle: Flensburger Zahlenspiegel 2000, Seite 151

gen für die Innenstadt-Entlastungstraße Ost Prognose Netz 2010 kann in diesem Zusammenhang bestätigt werden und dient auch weiterhin als Grundlage bei der Betrachtung des Pkw-Verkehrs in Flensburg.

Derzeit hat Flensburg einen Pkw-Besatz (Pkw/1.000 Einwohner) von 446,9 *(Zahlenspiegel 1999*). Dieser Wert hat sich in den letzten Jahren stabilisiert und ist im Vergleich mit den deutlich größeren Städten Kiel (439) und Lübeck (436) eher als vergleichsweise niedrig einzustufen *(vgl. Abb. 13).* In den ländlich geprägten Regionen liegt der Wert entsprechend höher. Schleswig hat bspw. einen Pkw-Besatz von 480, und Husum 512.

Sowohl im Vergleich mit der Verkehrsmittelnutzung in Gesamt-Schleswig-Holstein als auch im Vergleich mit den Städten Neumünster, Lübeck, Kiel und den angrenzenden Kreisen fällt der mit 26% überdurchschnittlich hohe Anteil im ÖPNV auf *(vgl. Abb. 14 + 15).* Gleichzeitig ist eine vergleichsweise geringe Bedeutung des Radverkehrs festzustellen, was zum Teil auch durch die topographischen Lage Flensburgs zu erklären ist.
In den Randbereichen des Stadtgebietes ist eine Ausweitung von Wohngebieten festzustellen. Diese Entwicklung erschwert eine intensive ÖPNV-Anbindung von Wohngebieten. Die Nutzerquote des ÖPNV könnte so zugunsten des MIV leicht abfallen.

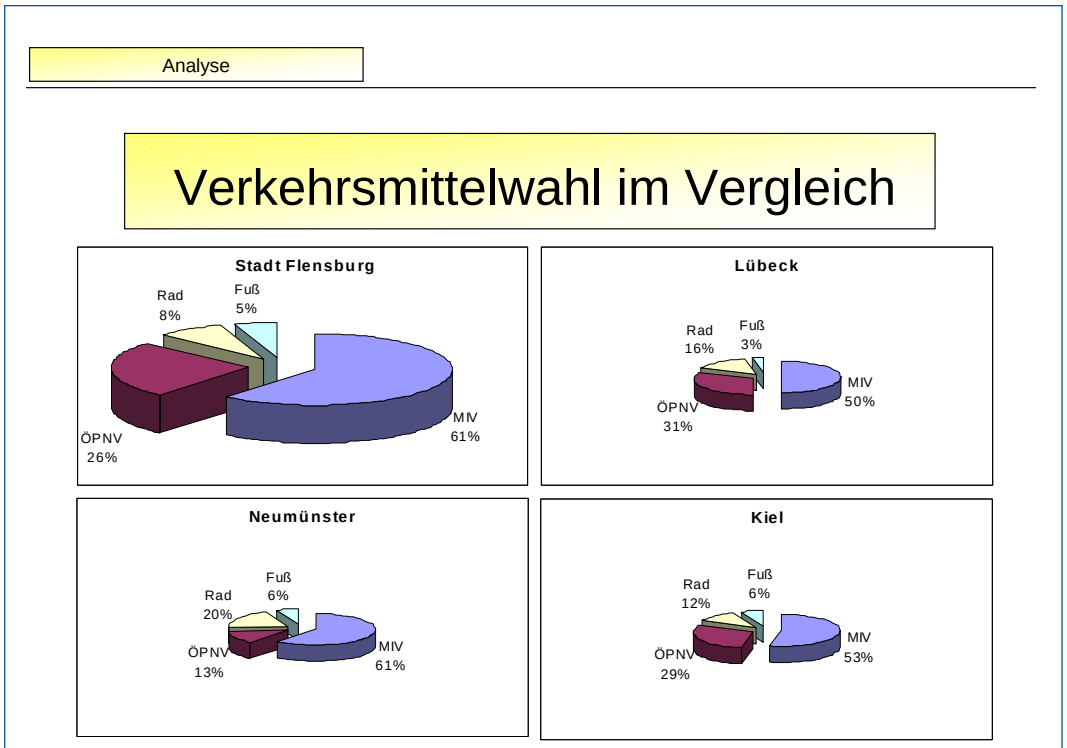


Abb. 14; Quelle: infas (1998), S. 4

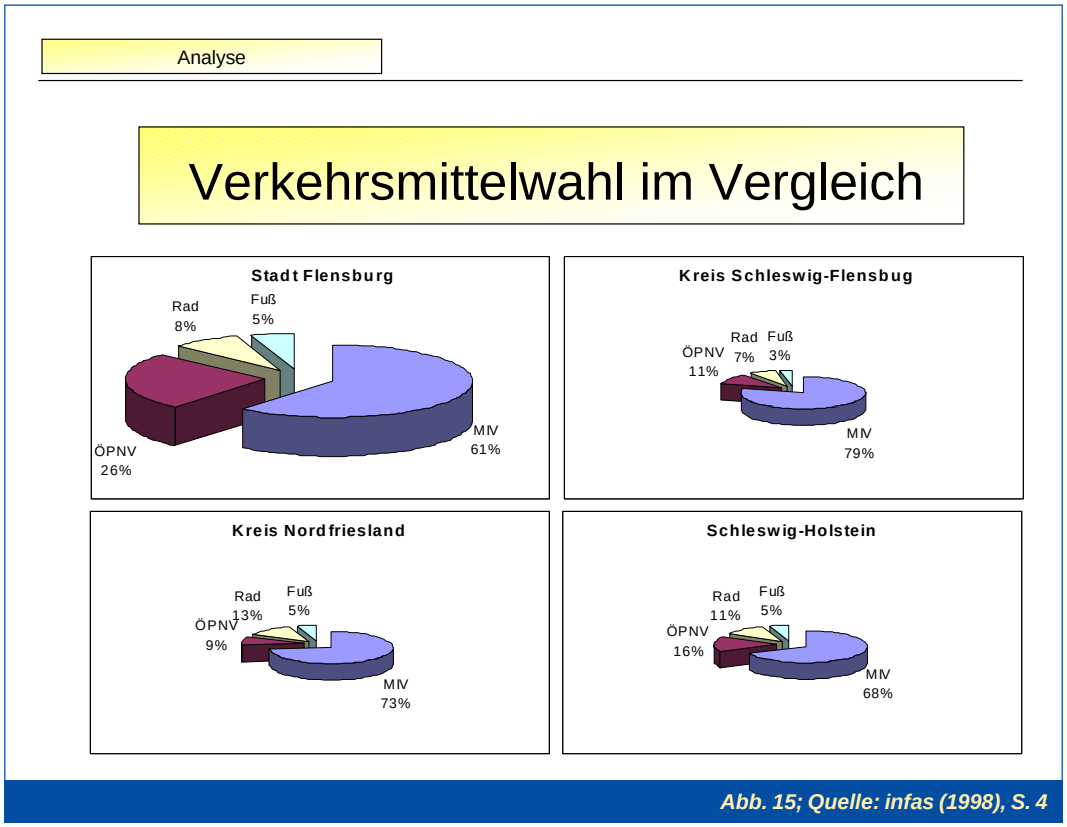


Abb. 15; Quelle: infas (1998), S. 4

Auch in Flensburg wird der steigende Anteil älterer Menschen, die vermehrt den Pkw-Nutzen, mittelfristig eine Erhöhung des Pkw-Anteils bei Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung zur Folge haben *(vgl. Abb. 16).*

Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung der Stadt Flensburg *(vgl. Abb. 17)* war eine leicht abnehmende Tendenz zugunsten des Umlandes festzustellen. Zwischenzeitlich stabilisiert sich die Einwohnerzahl bei 85.000 Einwohnern.

Insgesamt betrachtet bleibt die regionale Verkehrserzeugung stabil. Langfristig ist ein leicht ansteigender Pkw-Anteil im Stadtgebiet zu erwarten, der weiterhin deutlich unterhalb des Umlandes bleibt.

3.3 Szenarien für Flensburg

Einkaufsverkehr

Flensburgs Funktion als Oberzentrum einer Region mit rund 400.000 Einwohnern nimmt zu.

Mit steigender Bedeutung Flensburgs als Einzelhandelszentrum der Regi-

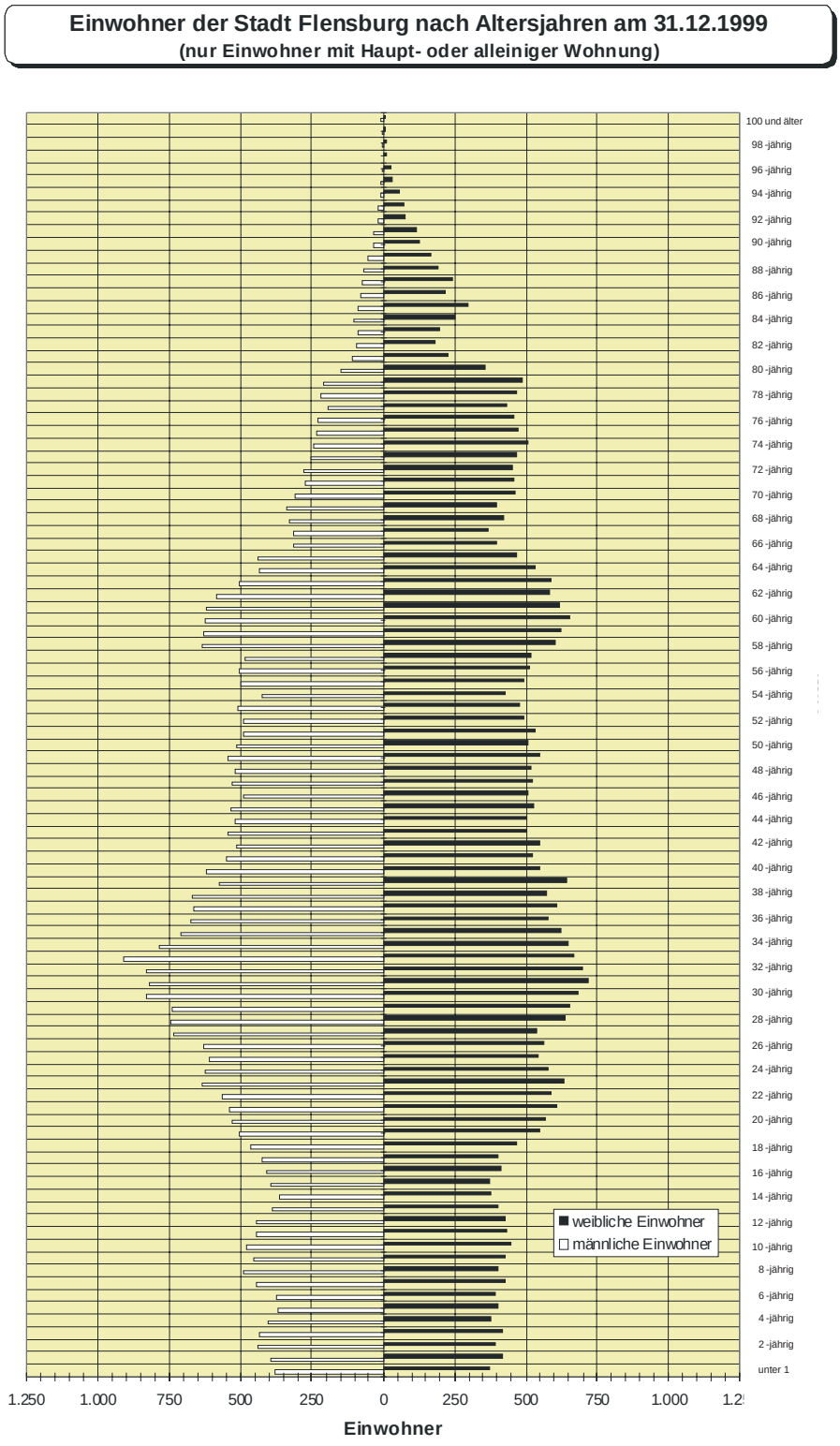


Abb. 16; Quelle: Zahlenspiegel 2000, S. 54

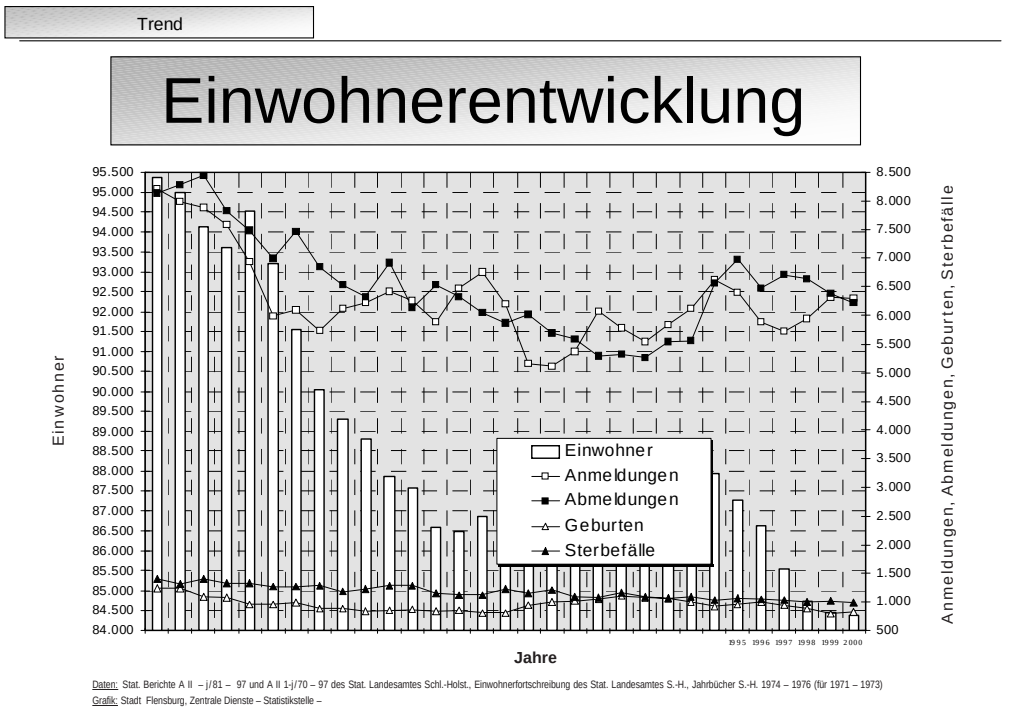


Abb. 17; Quelle: Flensburger Zahlenspiegel 2000, Seite 48

on wird sich der Verkehr in Zukunft auch weiterhin auf die Innenstadt orientieren. Da aus der Region überwiegend Pkw-Nutzer anreisen, muss sich die Gestaltung der Verkehrsanlagen auch an diesen „Gelegenheitsgästen“ mit geringer Ortskenntnis, hohem Informationsbedarf und geringer Bereitschaft zur Zahlung hoher Parkgebühren sowie zur Nutzung komplizierter Systeme orientieren. Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt für diese Zielgruppe und das Heraushalten von Durchgangsverkehr stehen hierbei im Konflikt.

Berufsverkehr

Flensburgs Arbeitsmarktregion hat weiterhin etwa die Größe des alten Landkreises von ca. 175.000 Einwohnern und das Arbeitsplatzvolumen wird gehalten.

Wenn ein Arbeitsplatzwachstum stattfindet, wird es weniger in der Innenstadt als in den Randbereichen der Stadt auftreten (z.B. gemeinsames Gewerbegebiet mit Wees).

Im Innenstadtbereich ist daher keine Verkehrszunahme zu erwarten. Durch die verkehrsgünstige Lage der Gewerbegebiete im Süden und Westen der Stadt mit ihrer guten Erschließung durch das Tangentensystem können die

gewachsenen Pendelbeziehungen mit dem Umland ohne Belastung der Innenstadt ausgeweitet werden.

Ein Problem stellt jedoch die räumliche Überschneidung zwischen Arbeiten und Einkaufen in der City dar. Dort besteht der latente Konflikt zwischen Dauerparken im Berufsverkehr und Kurzzeitparken im Einkaufsverkehr fort.

Ausbildungsverkehr

Flensburgs Bedeutung als Ausbildungszentrum in der Region bleibt unverändert.
Mittelfristig ist keine Veränderung bezüglich der Berufsbildenden oder weiterführenden Schulen oder Ausbildungsbetriebe zu erwarten. Auch die Studentenzahlen können vorerst als stabil angenommen werden. Durch die Bündelung der beiden Hochschulen auf dem Campusgelände am verkehrstechnisch günstig gelegenen Sandberg können Verkehrsströme ohne Belastung für die Innenstadt abgewickelt werden.

Langfristig ist bedingt durch die demographische Bevölkerungsentwicklung mit einem Rückgang der Schüler- und Auszubildendenzahlen zu rechnen *(vgl. Abb. 16).* Offen hingegen ist die Entwicklung der Zahl der Studierenden (5.000 plus).

Wirtschaftsverkehr

Der überregionale Trend einer Zunahme im Bereich des Lkw-Verkehrs hat keine Auswirkungen auf das Stadtgebiet.

Der mit etwa 5% relativ geringe Lkw-Anteil auf Flensburgs Hauptstraßen (bundesweit 10%, Bundesverkehrswegeplan) hat auf Grund der nach außen gerichteten Verkehrsströme und der günstigen Lage der Gewerbegebiete auch zukünftig Bestand. Ausgenommen hiervon sind lediglich einzelne Straßenzüge im Einzugsbereich von Gewerbegebieten, die aufgrund ihrer Lage auch einen deutlich höheren Anteil aufweisen können.

Auch betriebliche Entwicklungen (z.B. Speditionen) können einen entscheidenden Einfluss auf den Lkw-Anteil auf Flensburgs Straßen nehmen, sie lassen sich jedoch in diesem Rahmen nicht prognostizieren. Daher wird der Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehrsgeschehen in der Stadt vorerst als konstant angenommen.

Freizeitverkehr

Der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt nimmt zu.

Die Ziele im Bereich der Innenstadt und des Hafens überschneiden sich mit dem Einkaufsverkehr.

Dieser stark auf den MIV ausgerichtete Mobilitätsbereich mit hohem Anteil auswärtiger Besucher braucht gute Führung (Information).

Die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet sind nur schwer zu quantifizieren. Neben dem Analysebedarf bezüglich der Kundenfrequenz im Einkaufsverkehr ist auch im Bereich der Freizeitmobilität Handlungsbedarf hinsichtlich einer empirischen Untersuchung der Tagesgäste.

Bundesweit ist die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV auch im Freizeitverkehr erkennbar (z. B. Schönes-Wochenend-Ticket). Da viele Ziele des Freizeitverkehrs in Flensburg an den ÖPNV-Achsen liegen, kann bei guter Vermarktung dieser Trend auch zu einer Veränderung der Verkehrsmittelnutzung in Flensburg führen.

3.4 Ziel- und Nutzungskonflikte

Ziel- und Nutzungskonflikte treten auf allen Maßstabsebenen auf:

1. Auf der untersten Betrachtungsebene sind die **„Internen Konflikte“** anzusiedeln. Als interne Konflikte sind die Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln untereinander zu sehen. Sie zeigen sich beispielsweise in der Aufteilung des Straßenraumes oder den Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und treten insbesondere zur Hauptverkehrzeit auf.

2. **„Verkehrspolitische Konflikte“** treten bei Entscheidungen auf wie:
   - gute Erreichbarkeit der Innenstadt für den Pkw-Verkehr versus Heraushalten von Durchgangsverkehr
   - Maßnahmen der Verkehrsberuhigung versus ÖPNV
   - Bewohner- versus Pendlerparken
   - Bewohner- versus Einkaufs-/Freizeitparken

3. Über den Bereich innerhalb der Verkehrspolitik hinaus treten weitere **„Zielkonflikte“** zwischen der Verkehrspolitik und ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielsetzungen auf.
   Um Wohnbevölkerung im Quartier zu halten und die Wohnqualität zu verbessern sind z. B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen notwendig, die gleichzeitig zur Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit von Straßen führen können.

4. Auf gesamtstädtischer Betrachtungsebene gibt es Konflikte zwischen dem Nutzen verkehrlicher Maßnahmen und ihrer Auswirkungen auf die Stadt

als Lebensraum (**„Gesamtstädtische Nutzungskonflikte“**).
Beispielhafte Bereiche hierfür sind:

- Barrierewirkung von Straßen
- Verkehrssicherheit
- Entzug von Freiraum
- Lärm- und Umweltbelastungen

Besonders die Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen muss als Wanderungsgrund berücksichtigt werden.

Die aufgezeigten Konfliktbereiche auf den unterschiedlichen Ebenen müssen grundsätzlich miteinander abgewogen und zusammengeführt werden, so dass im Sinne eines Konfliktmanagements eine abschließende Abwägung der gegenläufigen Interessen und Konfliktminimierung stattfinden kann. Maßnahmen hierzu sind in den Bereichen

- Straßenraumgestaltung (Bsp. Fahrbahnbelag)
- Gestaltung von Knotenpunkten (Wartezeiten an LSA)
- Differenzierungen im Verkehrsnetz

anzusiedeln.
Im gesamten Straßennetz müssen für alle Straßen diese Gestaltungsgrundsätze erarbeitet und entsprechend einer Prioritätenreihung umgesetzt werden.

3.4.1 Verkehrssicherheit

Die Tendenz der Unfallentwicklung in Flensburg ist in den letzten Jahren gleichbleibend. Sie liegt im Landestrend und ist mit Städten ähnlicher Größe (z.B. Neumünster) vergleichbar. Im Stadtgebiet sind derzeit weder räumliche Häufungen noch deutliche Schwerpunkte in der Unfallart erkennbar. Lediglich im Bereich des Radverkehrs ist eine leicht ansteigende Tendenz festzustellen, worauf im Jahre 2001 ein Handlungsschwerpunkt hierzu eingerichtet wurde.

Bei Betrachtung von Schulwegeunfällen der 6-14 jährigen sind in den letzten Jahren 4-5 Schulwegeunfälle pro Jahr aufgetreten. Maßnahmen der Schulwegesicherung (z.B. der Einsatz von Schülerlotsen und die flächendeckende Erstellung von Schulwegeplänen für Grundschüler) tragen dazu bei, dass dieser Wert im Promillebereich liegt und die Schulwege in Flensburg somit derzeit als vergleichsweise sicher bezeichnet werden können (Verkehrs- und Unfalllagebericht 1999/2000/2001 für den Bereich der Polizeiinspektion Flensburg).

3.4.2 Lärmkataster und Lärmminderung

Straßenverkehrslärm ab einer bestimmten Intensität stört, belästigt bzw. kann sogar Krankheit verursachen und entwickelt sich in Städten immer mehr zur hauptsächlichen Umweltbelastung.

Kommunales Handeln im Rahmen der Selbstverwaltungsaufgaben hat die Aufgabe, unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm bei der Neuausweisung von Baugebieten von vorn herein zu vermeiden bzw. im „Stadtbestand“ zu reduzieren (z. Zt. keine rechtliche Verpflichtung). Bei der Neuausweisung von Wohngebieten oder auch dem Bau einer neuen Straße wird u. a. die Lärmthematik im Planungsprozess abgearbeitet. Es ist gewährleistet, dass die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Will man Lärmminderung im bestehenden Stadtgebiet angehen, bedarf es als Arbeitsgrundlage eines Verkehrslärmkatasters. In diesem wird straßenbezogen rechnerisch ermittelt (wobei in der Regel jede Straße in mehrere Strecken aufgeteilt ist), wie hoch die Lärmbelastung an der jeweils straßenbegleitenden Bebauung tatsächlich ist.

Als Grundlage dieser Berechnung dient das Formelwerk der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen. Folgende Aspekte sind, bezogen auf Flensburg, zu berücksichtigen:

- Verkehrsmenge (Prognose 2010, nach Bau der Osttangente) nach Tag und Nacht unterschieden,
- relevantes Streckennetz,
- jeweiliger LKW-Anteil,
- zulässige Geschwindigkeit (PKW/LKW),
- Straßenoberfläche,
- Steigungen,
- Abstand der Bebauung zur Straße,
- Mehrfachreflektion (Höhe der Bebauung und Abstand zueinander),
- Absorption.

Im Ergebnis erhalten wir die Lärmhöhe an der Hausfassade (Immissionswert), differenziert nach Tages- und Nachtwert. Diesen Werten werden die entsprechenden Grenzwerte für Wohngebiete/59 dB(A), Mischgebiete/64 dB(A) bzw. Gewerbegebiete/69 dB(A) zugeordnet. Die genannten Grenzwerte beziehen sich auf die definierten Flächennutzungen laut F-Plan .

Um das Maß der tatsächlichen Betroffenheit berücksichtigen zu können, sind jeder Straße bzw. jedem Streckenabschnitt des Lärmkatasters die Anzahl

der an der Straße/Strecke wohnenden Menschen zuzuordnen (Betroffenheitskataster).

Aus der Höhe der jeweiligen Lärmwerte und der Anzahl der betroffenen Menschen (Lärmkennwert) lässt sich eine Prioritätenliste zur Minderung der Konfliktschwerpunkte im Stadtgebiet ableiten.

Bei der weiteren Bearbeitung des Mobilitätsprogramms sind diese Konfliktschwerpunkte zu berücksichtigen und im Rahmen der laufenden Verkehrsplanung und Gestaltung von Verkehrsanlagen zu beachten.
Die Integration der Lärmthematik bietet die Chance Lebensqualität nachhaltig zu sichern und zu steigern *(vgl. Abb. 18).*

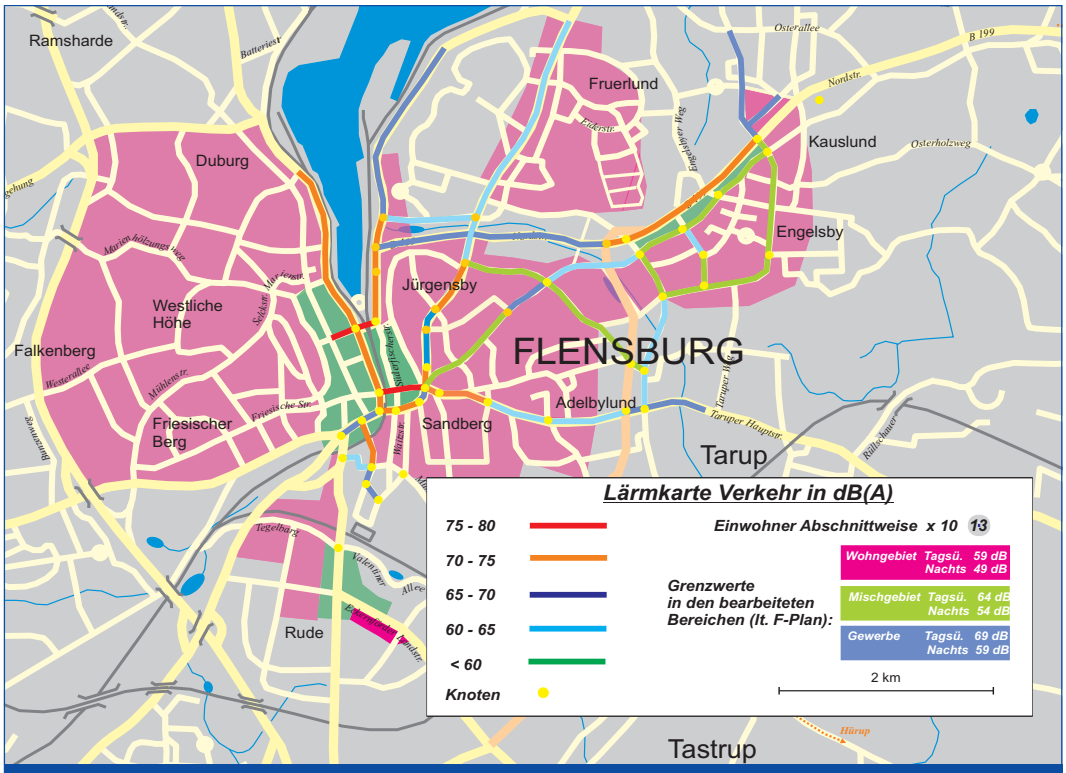


Abb. 18

4 Handlungsrahmen

4.1 Strategische Handlungsfelder der Stadt Flensburg

Das Mobilitätsprogramm orientiert sich an den strategischen Handlungsfelder der Stadt Flensburg. Von Relevanz sind in diesem Zusammenhang die Bereiche:

1. Zukunftsgerichtete Entwicklung von Wohnungsstruktur, Wohnqualität und sozialem Umfeld
2. Innenstadt, Tourismus, Infrastruktur
3. Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung

In dem strategischen Handlungsfeld: „Zukunftsgerichtete Entwicklung von Wohnungsstruktur, Wohnqualität und sozialem Umfeld“ wird:

- Die Förderung der Einfamilienhausangebote und sonstiger nachgefragter Wohnungsangebote gefordert.
- Die Sanierung und Aufwertung von Stadtteilen stattfinden,
- Das Image der Wohnstadt verbessert werden und
- Rad, Fuß- und Wanderwege ausgebaut werden.

Im strategischen Handlungsfeld „Innenstadt, Tourismus, Infrastruktur“ werden u.a.:

- Sicherung der Zentralität der City und der Stadtteilzentren
- Strukturwandel wasserbelegender Flächen zu hochwertigen Gewerbe-, Freizeit- und Wohnnutzungen unter möglichst umfangreichem Erhalt des Hafenumschlages
- Tourismusangebote und maritime Erlebniswelt stärken
- Innerstädtischen Verkehrsfluss verbessern
- Anpassung an die IE-Ost
- Verbesserung der Verkehrserschließung des Campus

gefordert (v*gl. Abb. 4).*

Im Zusammenhang mit der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Innenstadtentlastungsstraße Ost sind bspw. auch folgende Maßnahmen zu nennen:

- Umbau Hafermarkt / Angelburger Straße
- Ausbau der K8 Bahnhofstraße / Munketoft
- Schottweg
- Verkehrskonzept Engelsby
- Anbindung Fruerlund

Strategische Handlungfelder im Überblick

(Stand nach den Workshops vom 01. 12. 2000 und 09. 01. 2001)

1. Zukunftsgerichtete Entwicklung von Wohnungsstruktur, Wohnqualität und sozialem Umfeld
2. Innenstadt, Tourismus, Infrastruktur
3. Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung
4. Hochschul- und Weiterbildungsstandort
5. Zielgerichtete Kinder- und Jugendförderung bei Stärkung der Eigenverantwortung
6. Identität der Stadt im Rahmen regionalen Denkens
7. Zielgruppenorientierte und effiziente Gestaltung des sozialen Hilfesystems
8. Optimierung der Stadtfinanzen und Stadtwirtschaft

Innerstädtischen Verkehrsfluss verbessern

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Baustellenmanagement verbessern	• Staumessung an neuralgischen Punkten (z. B. ZOB; Quelle: Stadt)
• ÖPNV beschleunigen	• Baustellentage auf Hauptverkehrsstraßen (Quelle: Stadt)

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Innenstadtentlastungsstraße Ost

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Umbau Hafermarkt und Angelburger Straße	• Verkehrsentlastung/ -menge an neuralgischen Punkten (Quelle: Verkehrszählung)
• Ausbau K8	
• Anbindung Fruerlund an die IE-Ost	

Verkehrsersschließung des Campus verbessern

Beispielhafte Maßnahmen	*Zielsetzung*
• Ausbau der K 8 (Bahnhofstraße etc.) als innerstädtische Verbindungsstraße zum Campus und zur Osttangente	• Realisierung
• Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen Innenstast und Campus (Bürgersteige an der Kanzleistraße. Ausbau Fuß- und Radweg an der „Stadtkrone“ zwischen Sandberg, Lohmannschule, Munketoft)	• Inanspruchnahme
• Anbindung ÖPNV verbessern	

Abb. 4

Alle Maßnahmen aus den genannten Bereichen der strategischen Handlungsfelder haben Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung bzw. werden von Verkehr beeinflusst und bedürfen daher einer sorgfältigen Abwägung.

4.2 Fortschreibungsaspekte VK 90

Im Unterschied zum restriktiven Vorgehen im VK 90, mit den Schwerpunkten Verkehrsvermeidung und -reduzierung, wird mit dem Mobilitätsprogramm ohne dirigistische und pädagogische Ansätze als Oberziel die gleichberechtigte Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen verfolgt.

Statt einer Bevorzugung einzelner Verkehrsarten erfolgt eine gleichberechtigte Betrachtung aller Mobilitätsbereiche. Die Funktionsfähigkeit und Attraktivität der Verkehrsnetze und die Bewältigung von Konflikten nach einheitlichen, transparenten Kriterien steht dabei im Vordergrund.

Inhaltlich knüpft das Mobilitätsprogramm an folgende Aspekte des VK 90 an.

1. Das Hauptstraßennetz („Flensburger Herz“) und die Verkehrsmengenprognose wird bestätigt und dient weiterhin als Planungsgrundlage. Die Grenzen einer Bündelung von Verkehren auf wenigen Hauptachsen müssen zukünftig stärker Beachtung finden (v*gl. Abb. 19).*

2. Die oberzentralen Funktionen der Innenstadt sollen weiterhin gesichert und gestärkt werden. Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem und Park+Go bleiben hierfür maßgebliche verkehrliche Instrumente. Unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung des ÖPNV für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und unter Beachtung des großen Einzugsbereiches sowie der touristischen Funktionen kommt zukünftig einem differenzierten Verkehrsmarketing mit guter Informationsführung eine steigende Bedeutung zu. P+R Angebote erscheinen aber nur im Hinblick auf besondere Veranstaltungen zielführend.

Maßnahmen MIV

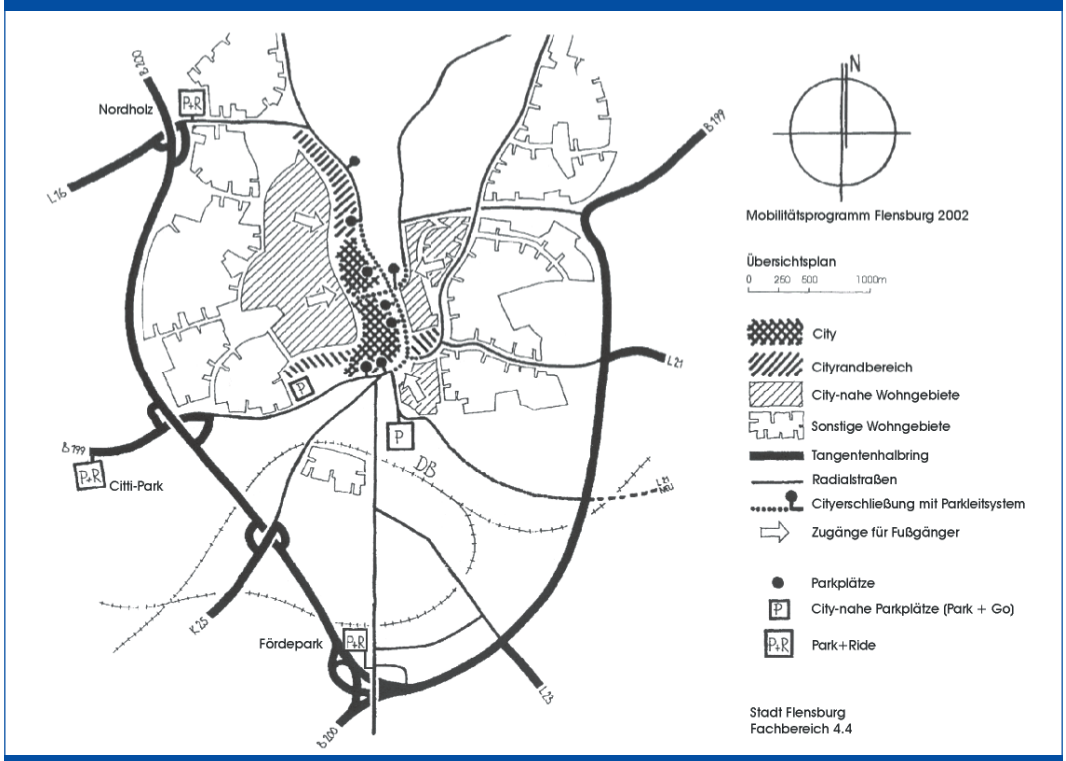
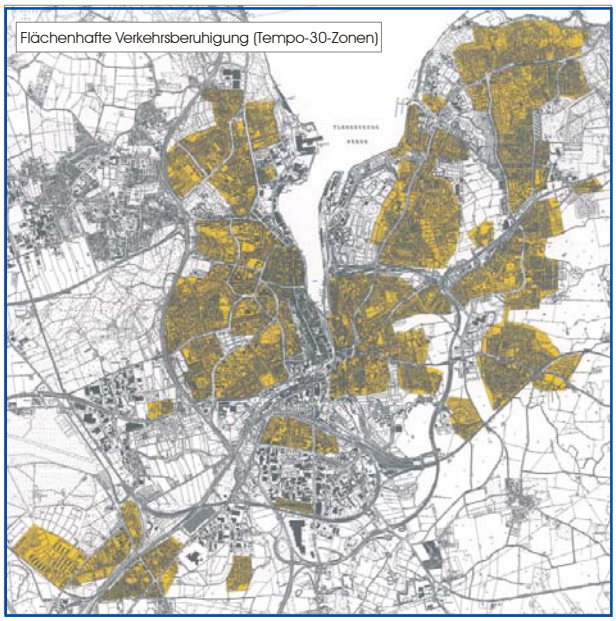


Abb. 19

3. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bilden auch weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Wohnqualität in der Stadt. Die Minderung von Lärmkonflikten erfordert aber eine Beachtung auch der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen. Für innenstadtnahe Wohngebiete sind Nachfolgeregelungen zum Anwohner-
parken erforderlich.

4. Die Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) soll gesteigert werden. Hierbei gilt es auch die regionale Vernetzung zu optimieren. Konflikte zwischen ÖPNV und MIV sind allerdings auf einer einheitlichen und transparenten Abwägungsgrundlage zu regeln.
   Die Flexibilisierung des Verkehrsverhaltens durch einen guten Angebotsmix und aktives Verkehrsmarketing stehen im Zentrum der Bemühungen.



Hier gilt Tempo 30: In Wohngebieten steigert langsames Fahren die Sicherheit und die Wohnruhe.

Stadtteilkonzepte

Neben der Betrachtung des gesamtstädtischen Verkehrssystems soll zukünftig der Stadtteilarbeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Durch Konkretisierung des Mobilitätsprogramms auf Stadtteilebene kann nicht nur eine gezielte Beteiligung der Bevölkerung an der Verkehrsplanung erreicht werden, sondern auch eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Verkehrsmarketing erfolgen.

So sieht sie aus: Eine Tempo-30-Zone in der Flensburger Innenstadt.

5 Handlungsprogramm

5.1 Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements für die Stadt Flensburg werden alle Verkehrsteilnehmer aller Mobilitätsformen gleichberechtigt behandelt.

Mobilitätsmanagement hat die Kooperation zwischen allen Verkehrsträgern für ein verbessertes Gesamtverkehrssystem, das zuverlässig, bequem und einfach zugänglich ist, zum Ziel.

Die transparente Darstellung der Abwägungsprozesse ist ein zentrales Anliegen des Mobilitätsmanagements. In einer Qualitätsdiskussion müssen so die Standards für alle Mobilitätsformen erarbeitet werden.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements basieren auf:

- Information
- Kommunikation
- Organisation
- Koordination
- und bedürfen eines Marketings.

5.1.1 Stadtinfozentrale

Als wichtiger Bestandteil des Mobilitätsmanagements wird in der Stadtinfozentrale eine Mobilitätszentrale eingerichtet. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für die Stadt Flensburg ist in Kooperation mit der Flensburger Tourismus und Stadtmarketing GmbH (Touristinformation) für Frühjahr 2003 geplant (Vorlagen STEA 9/2001+9/2000).

Im Hinblick auf die Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV bietet die persönliche Beratung in einem „Kundencenter“ die Chance der Kundenbindung und Neugewinnung von Kunden.

Neben einem Grundangebot, das:

- Fahrkartenverkauf
- Beschwerdemanagement
- Tarifinformationen

- Informationen über Produkte und Serviceleistungen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr bspw.:
  - Systemübergreifende Auskünfte über Linienwege, Verkehrszeiten, Fahrpläne etc.
  - Elektronische Fahrplanauskunftssysteme
  - Mündliche/schriftliche Information des Kunden (E-Mail, Ausdruck zum mitnehmen)
  - Erstellung individueller Tourenplanung oder persönlicher Fahrplanunterlagen

bietet, kann über eine Ausweitung der Funktionen eine umfassenden Anlaufstelle für alle Mobilitätsformen geschaffen werden.

Angebote wie die Mobilitätsberatung in Unternehmen, Sicherheitstraining an Schulen, Organisation von Radtouren, Fahrradverleih usw. sind in diesem Zusammenhang vorstellbar. Derzeit wird auch die Integration von Car-Sharing in die Mobilitätszentrale geprüft.

Der Aufbau der „Stadtinfozentrale“ im Europa-Haus besitzt nicht nur für die beiden Partner Tourismus und ÖPNV eine zentrale Bedeutung, sondern stellt gleichzeitig auch eine Dienstleistungslösung im Bereich Verkehr dar, so dass Mobilität für alle erleichtert werden kann.

5.1.2 Marketing

Besondere Bedeutung in der Verkehrsmittelwahl kommt dem Image der unterschiedlichen Mobilitätsformen zu. Wie auch bereits für die Stadt Flensburg ein Image- und Vermarktungskonzept entwickelt wurde, so müssen auch die unterschiedlichen Mobilitätsformen mit einem Image belegt werden. Auch das Land Schleswig Holstein hat mit einer neu entwickelten Dachkampagne für den ÖPNV den Weg in diese Richtung eingeschlagen.

Grundsätzlich sollten bereits vorhandene positive Strukturen und Entwicklungen (auch im Sinne des Image- und Vermarktungskonzeptes der Stadt Flensburg) offensiv nach außen dargestellt werden, z. B.:

- „Verkehrswege/Schulwege in Flensburg sind sicher.“
- „In der Innenstadt sind ausreichend Parkplätze für Besucher/Einkäufer vorhanden – alles ist fußläufig erreichbar.“
- „Radfahren ist in der Region Flensburg eine attraktive Freizeitaktivität.“

So kann auch die Länge der Fußgängerzone als Pluspunkt für den ÖPNV aufgezeigt werden: durch Nutzung unterschiedlich Ein- und Ausstiegshaltestellen ist der Fußweg vom Nordertor zum Südermarkt nur einmal nötig.

Weiterhin kommt der Vermarktung bereits bestehender Angebote eine bedeutende Rolle zu. Dazu gehören bspw. die Vermarktung des Nachtbus-Angebotes, Jobticket, das „Radrundum“, Ostseeküstenradweg, Ochsenweg oder auch die Herausstellung der Möglichkeiten Einkauf und Freizeitgestaltung mit dem ÖPNV durchzuführen.

Durch die Schaffung neuer „Kombiangebote“ (Busticket, Museum, Schwimmbad etc.) z. B. für Bahnurlauber kann die Bedeutung Flensburgs im Tourismus- und Freizeitbereich gestärkt werden.

Information und Marketing sind im Einkaufsverkehr von besonderer Bedeutung. Durch Vorabinformation mit gezielten Infoflyern und Infotafeln an Parkplätzen (wie kommt man vom Parkplatz zum Geschäft) sowie eine durchgängige Beschilderung zur Innenstadt/Fußgängerzone (mind. zweisprachig) können weiter wichtige Informationsdienstleistungen erbracht werden, die auch im Bereich des Freizeitverkehrs von Relevanz sind und so den Besucheranteil erhöhen können.

5.1.3 Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Im Zuge eines offensiven Marketingprozesses und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung spielt die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsforum eine bedeutende Rolle.

Als fachliches Gremium mit Experten aus allen Bereichen der Mobilität soll das Verkehrsforum als Plattform für fachliche Diskussionen dienen und insbesondere eine Rückkopplung bezüglich der Wirksamkeit durchgeführter Planungen/Maßnahmen unterstützen.

Ebenso soll ein regelmäßiger Dialog mit den Fachgremien zum Einkaufsverkehr und Wirtschaftsverkehr etabliert werden.

Weiterhin ist eine Abstimmung mit dem Stadtmanagement z. B. bzgl. Parkraummanagement, Marketing etc. notwendig.

Im Bereich des Berufs- und Ausbildungsverkehrs mit seinen ausgeprägten Verkehrsspitzen ist eine Entzerrung von Anfangs- und Endzeiten (bspw. unterschiedliche

Mit Poster, Infotafeln, Karten und Broschüren vermarktet die Stadt Flensburg ihre Aktionen. (Foto: M. Sturm)

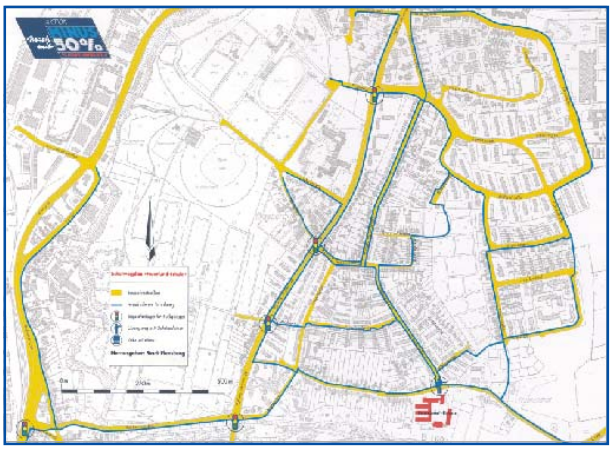
Schulanfangzeiten, Gleitzeitmodelle) sinnvoll. Auch Kampagnen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ und Bonus- und Belohnungssysteme, die von Unternehmen für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gewährt werden, können zu einer Entlastung in den Verkehrsspitzen beitragen.
Wegeketten wie Schule-Kindergarten-Betrieb müssen hierbei berücksichtigt werden.
Das Thema „Verkehr“ soll als fester Tagesordnungspunkt in jeder Einwohnerversammlung behandelt werden. Bei einschneidenden Veränderungen innerhalb eines Stadtteils (Beispiel: geänderte Linienführung der Linie 5 in Fruerlund 2001) werden diesbezüglich zusätzliche, problembezogene Bürgerveranstaltungen im Stadtteil durchgeführt.
Regelmäßige Presseinformation und eine Ausweitung des Informationsangebotes im Internet, bspw. durch zusätzliche Links, Einrichtung einer Mobilitätsberatung bzw. -zentrale im Netz, Bereitstellung themenspezifischer Websites mit der Möglichkeit Anregungen, Ideen und Kritik zu den unterschiedlichen Mobilitätsformen abzugeben, sind weitere Bausteine des Mobilitätsmanagements.

Des Weiteren gehören auch Veranstaltungen, wie z.B. das Neustadtfest am europaweiten autofreien Tag am 22.09.2002 („Die Nordstadt macht mobil – für Flensburg“) zum Handlungsspektrum des Mobilitätsmanagements.

5.1.4 Sicherheit

Neben einer Fortführung der derzeitigen (erfolgreichen) Schulweg sicherung durch:

- Erstellung von Schulwegeplänen,
- den Einsatz von Schülerlotsen
- und die Schulwegsicherung der ABC-Schützen durch die Polizei.



Der Schulwegplan z.B. der Fruerlundschule weist sichere Schulwege aus.

kann die Einrichtung einer „Unfallkommission“ zur einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Diese in einigen Bundesländern (u. a. Nordrhein-Westfalen) bereits seit Jahren erfolgreich tätige Kommission setzt sich aus je einem Vertreter von Polizei, Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde zusammen und hat die Ermittlung von Unfallschwerpunkten zur Aufgabe.

Durch die Auswertung des Unfallgeschehens werden die Bereiche mit Handlungserfordernis identifiziert und durch geeignete bauliche Maßnahmen, Beschilderung etc. entschärft.

Derzeit wird der jeweils aktuelle Verkehrsunfallbericht der Stadt Flensburg zu Beginn des Jahres im Verkehrsforum ausführlich der Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert.

5.1.5 Definition von Qualitätskriterien

Damit planerische Maßnahmen in ihren Abwägungen transparent werden, soll sich die Gestaltung von Verkehrsanlagen zukünftig an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln entwickelten Qualitätskriterien orientieren.

Im 2001 erschienen „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2001) sind u.a. Aussagen über die Qualität von Verkehrsab-

Qualitätskriterien für Verkehrsräume

- **Stufe A:** Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
- **Stufe B:** Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
- **Stufe C:** Die inividuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt.
- **Stufe D:** Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheiten der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.
- **Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrslage ist überlastet.

Abb. 2; Quelle: HBS (2001), S. 2 – 12

Qualitätskriterien an Knotenpunkten mit LSA

Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrsarten

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]				Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%]
	Straßengebundener ÖPNV	Fahrradverkehr	Fußgängerverkehr[1)]	Kraftfahrzeugverkehr (nicht koordinierte Zufahrten)	Kraftfahrzeugverkehr (koordinierte Zufahrten)
A	≤ 5	≤ 15	≤ 15	≤ 20	≥ 95
B	≤ 15	≤ 25	≤ 20	≤ 35	≥ 85
C	≤ 25	≤ 35	≤ 25	≤ 50	≥ 75
D	≤ 40	≤ 45	≤ 30	≤ 70	≥ 65
E	≤ 60	≤ 60	≤ 35	≤ 100	≥ 50*
F	> 60	> 60	> 35	> 100	< 50*

[1)] Zuschlag von 5 s bei Überquerung von mehreren Furten
* Koordinierung unwirksam

Abb. 3 a; Quelle: HBS (2001), S. 6 – 9

Qualitätskriterien an Knotenpunkten mit LSA

- **Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- **Stufe B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartzeiten sind kurz.
- **Stufe C:** Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- **Stufe D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
- **Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Abb. 3 b; Quelle: HBS (2001), S. 6 – 9 /10

Maßgaben der StVO Novelle

Radwegbreite:
• Richtwert 1,60 m bis 2,00 m

Schutzstreifen:
• 0,50 m ohne Parken
• 0,75 m mit Parken

Radfahrstreifen:
• Richtwert 1,60 m + Markierung 0,25 m
• Mindestwert 1,25 m + Markierung 0,25 m

Angebotsstreifen:
• Richtwert 1,60 m + Markierung 0,12 m
• Mindestwert 1,25 m + Markierung 0,12 m

Gemeinsamer Geh- und Radweg: 2,50 m

Abb. 20; Quelle: StVO i.d.F. vom 1.9.1997

läufen für einzelne Mobilitätsformen in den Verkehrsräumen und für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen getroffen *(vgl. Abb. 2 / 3a + b).*

Da es auf Grund der vorgegebenen Breite unserer Straßenräume nicht möglich ist, bei der Gestaltung von Verkehrsräumen für alle Verkehrsteilnehmen ein ausreichendes Raumangebot zur Verfügung zu stellen *(vgl. Anhang Abb. 25 + 26 und Abb. 20)* herrscht ein Abwägungsbedarf gemäss der zuvor definierten Qualitätskriterien.

Interne Konflikte der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer untereinander können so an Hand der Qualitätskriterien erörtert werden. Für das Flensburger Hauptstraßennetz müssen daher diese Qualitätskriterien für alle Verkehrsteilnehmer definiert werden.

Darüber hinaus sind die Lärmkonflikte bei einer Gewichtung von Nutzungskonflikten zu berücksichtigen.

5.1.6 Zeitliche Abfolge / Prioritätenreihung

Die zeitliche Abfolge in der Abarbeitung verkehrlicher Problembereiche ergibt sich aus den folgenden Prämissen:

1. Strategische Handlungsfelder der Stadt Flensburg
Infrastrukturmaßnahmen, die im Zuge der Fertigstellung der Innenstadtentlastungsstraße Ost geplant sind.

2. Lärmkataster
Maßnahmen, die sich aus der im Rahmen der Lärmminderungsplanung durchgeführten Konfliktbetrachtung ergeben haben, d. h. die an Hand der Konfliktkarte Lärm ermittelten Problembereiche werden vorrangig abgearbeitet.

3. Straßenbaumaßnahmen
Straßenräume, in denen bauliche Maßnahmen (z.B. Kanalsanierung) anstehen, sollen vorgezogen betrachtet werden.

4. Unfallhäufungen
Da sich derzeit aus der aktuellen Unfallstatistik der Polizei keine signifikanten Unfallhäufungs- oder Gefahrenstellen ableiten lassen, kann diese vorerst bei der Entwicklung einer Prioritätenreihung unberücksichtigt bleiben.

5.1.7 Controlling

Durch jährliche Fortschreibung des Mobilitätsprogramms mit Berichten in Ausschuss und Verkehrsforum soll eine Controlling- und Rückkopplungsebene etabliert werden, die neben dem Einpflegen aktueller Teilkonzepte eine Überprüfung neuer Entwicklungstrends sowie eine Verknüpfung mit der Investitionsplanung ermöglicht.

5.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Straßennetz und ruhender Verkehr

Zentrale Verkehrsentwicklungsmaßnahme der nächsten Jahre ist und bleibt die Realisierung der Innenstadtentlastungsstraße Ost (Osttangente) in Verbindung mit den daran gebundenen Umgestaltungsmaßnahmen des Verkehrsnetzes. Wenngleich die Zielverkehre in die Innenstadt hierdurch reduziert werden können, bleibt ein flächendeckendes Netz von Hauptverkehrsstraßen und Wohnsammelstraßen für die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems unverzichtbar. In Fortschreibung des VK90 kommt der ausgebauten K8 als Campus- und Innenstadterschließung eine größere Bedeutung im Verkehrsnetz als in der Vergangenheit zu.

Im Rahmen der Förderung der oberzentralen Funktionen der Innenstadt ist die Führung Auswärtiger in die City zu überprüfen im Sinne einer klaren Erkennbarkeit der Eingangssituationen zur Fußgängerzone. Zur Vorinformation der Auswärtigen wird ein Informationspunkt auf der Exe angestrebt.

Das Parkraumkonzept für die Innenstadt bleibt in der Zielsetzung unverändert und ist den aktuellen Entwicklungen hinsichtlich bereitstehender Stellplätze anzupassen. Regelmäßige Erhebungen zur Nutzung der Stellplätze bilden die Grundlage eines Verkehrsmarketings, dass eine hinreichende Ausstattung der Innenstadt mit Parkplätzen für die Besucher der Stadt dokumentiert.

Andererseits bleibt das Erfordernis zur flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung bestehen.

Zur Sicherung der Wohnfunktion in den zentralen Wohnquartieren werden die in den 90er Jahren eingerichteten Anwohnerparkbereiche nach Einzelfall-

Maßnahmen MIV

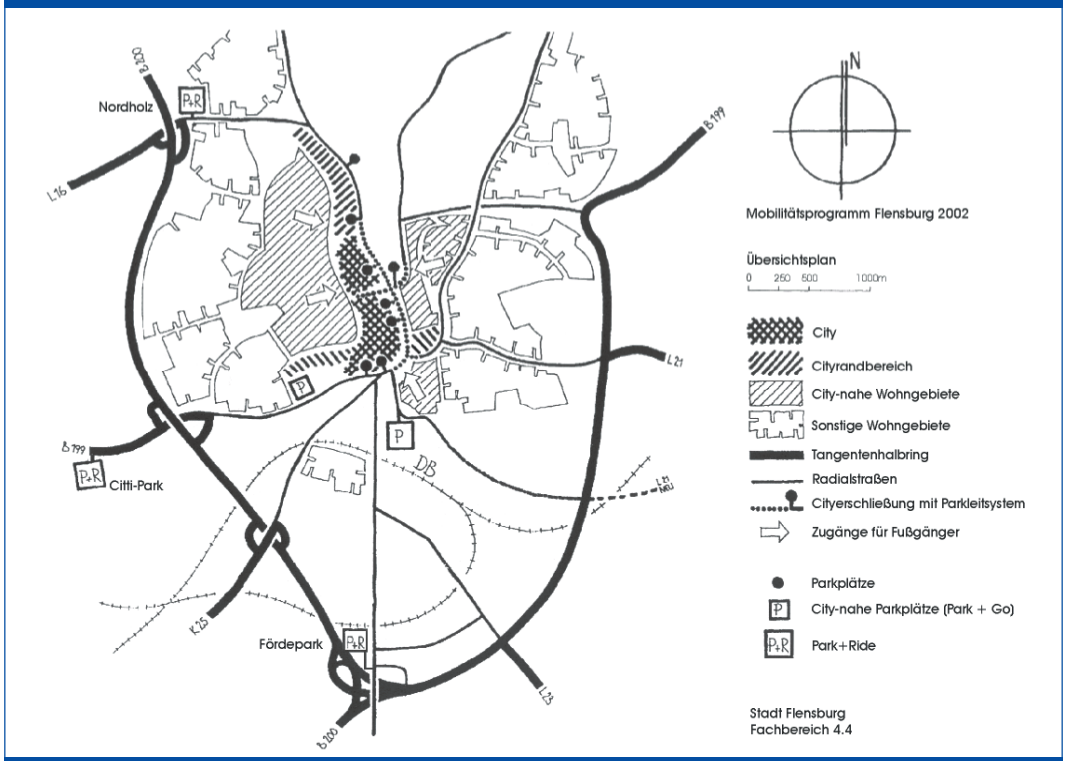


Abb. 19

prüfung erforderlicher Neuregelungen als Bewohnerparkbereiche reaktiviert und soweit erforderlich um weitere Gebiete ergänzt.
Auf eine flächendeckende Regelung eines P+R-Verkehres wird verzichtet. P+R-Verkehr bleibt grundsätzlich auf besondere Veranstaltungen in der Innenstadt, im Hafengebiet und auf dem Campus beschränkt. Hierfür stehen insbesondere die Exe und der Platz am FördePark zur Verfügung.

Während die Funktion des täglichen P+R Angebotes in einer Stadt von der Größenordnung Flensburgs nicht erreicht werden kann, ist die Einrichtung bzw. die Ausweitung des Park+Go Angebotes für den Innenstadtbereich mit seiner steigenden Bedeutung als Ziel für Einkaufs- und Freizeitverkehrsaufkom men eine wichtige Aufgabe.
Eine qualitative und quantitative Überprüfung bestehender und potentieller Flächen ist dazu notwendig (Exe, Bahnhof, Deutsches Haus, Marina Galwik).

Insbesondere Verbesserungen auf der Exe kommt in diesem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu. Bei entsprechendem Ausbau und einer Ausstattung mit Informationstafeln und Beschilderung (kürzester Weg zur Einkaufszone, interessante Wegeführung und Ziele für Touristen etc.) kann Sie eine wichtige Funktion als Park+Go Standort für motorisiertes Tourismus- und Freizeitverkehrsaufkommen übernehmen.

Verkehrsmarketing und Konfliktregelungen

Im Rahmen des dargestellten Mobilitätsmanagements sind die Anforderungen des MIV an das Straßennetz mit den Anforderungen der anderen Verkehrsteilnehmern abzugleichen und auf der Basis des HBS bezüglich der Straßenraum und Knotenpunktgestaltung abzuwägen. Gleichzeitig erfordert die Minderung von Konflikten durch Verkehrslärm am Einzelfall orientierte, differenzierte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung.

5.3 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

Parallel und integrativ zu dem Mobilitätsprogramm wird der regionale Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Alternative Bedienformen insbesondere für den Freizeitverkehr werden in diesem Zusammenhang betrachtet. Das Nachtbusangebot (seit 2000) an Wochenenden stellt einen wichtigen Schritt in diese Richtung dar.

Weiterhin sollen im Rahmen eines INTERREG-IIIA-Projektes in einem Gutachten zum grenzüberschreitenden ÖPNV deutsche und dänische ÖPNV-Strukturen untersucht und eine weiterrei-

chende Vernetzung auch über die Grenze hinaus angestrebt werden.

Ein regelmäßiges Controlling ist für den Mobilitätsbereich ÖPNV durch den in §5 des schleswig-holsteinischen gesetzlich vorgegebenen Fortschreibungsbedarfs im Abstand von fünf Jahren gegeben.
Die vergleichsweise hohen Anteile des ÖPNV am Ausbildungs- und Berufsverkehr könnte durch die Einführung eines Semestertickets (2002/03) und weitere Vermarktung des Jobtickets noch gesteigert werden.

Insbesondere zur Erhöhung des Anteils am Freizeitverkehr kann eine verbesserte Außendarstellung beitragen. Mit einer Veröffentlichung zum Thema Freizeitverkehrsziele und ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (in Anlehnung an das „Radrundum“) soll ein Schritt in diese Richtung unternommen werden.

Die Einbeziehung des ÖPNV in ein effektives Citymarketing (z. B. durch besondere Tarifgestaltung, Einrichtung eines Lieferservice oder Rückerstattung von Fahrscheinen) kann zur Stärkung der Innenstadt beitragen.

Die Fahrradabstellanlage in Weiche erleichtert das Umsteigen auf den Bus.

5.4 Fahrradverkehr

Eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Stadt Flensburg ist notwendig.

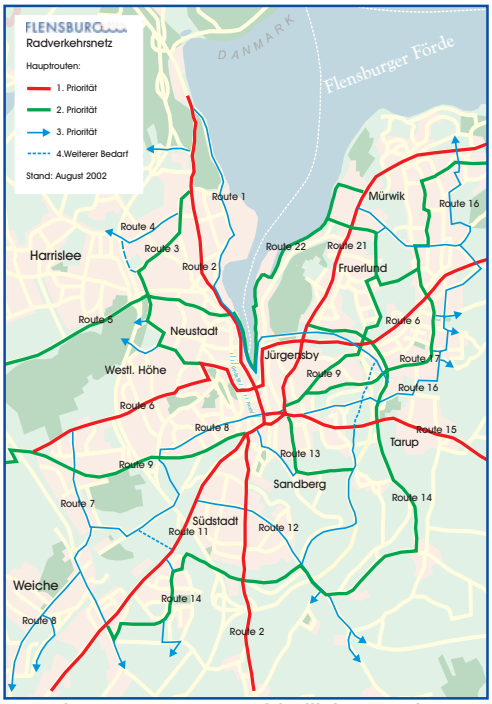
Neben der Schaffung attraktiver Wegeverbindungen in den Grünachsen der Stadt und der Schließung von Netzlücken besteht vor allem Bedarf einer Definition und Festschreibung von Grundsätzen und Standards im Sinne der angestrebten Qualitätsdiskussion nach HBS 2001.

In diesem Zusammenhang soll ein Handlungsprogramm für den Radverkehr entwickelt werden. Als Grundlage kann die in den letzten Jahren durchgeführte Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes, in der Bauzustand, Qualität, Entsprechung bzgl. den Anforder-

Diese Logos werben für Radwege, die durch Flensburg führen (von links nach rechts): Ochsenweg, Radrundum und Ostseeküstenradweg.

ungen der StVO-Novelleerhoben wurden, dienen. So sollen bspw. auch Umwege an Knotenpunkten vermieden und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen angemessen dimensioniert werden.

Durch diese Maßnahmen kann neben einer Netzerweiterung, Verbesserung und Sicherung der Qualität vorhandener Radverkehrsverbindungen auch Flensburgs Funktion als Freizeitziel für Radfahrer (z. B. Ochsenweg, Ostseeküsten-Radwanderweg) gestärkt werden. Von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch sichere Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen oder Fahrradbügel, an denen das ganze Fahrrad angeschlossen werden kann), die möglichst auch überdacht sein sollten.

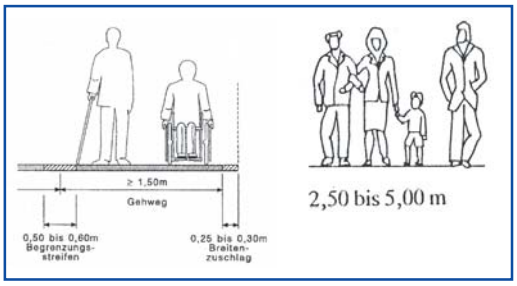


Radwege von unterschiedlicher Bedeutung zeigt die Radverkehrsnetz-Karte. SIe bildet die Grundlage für den Aus- und Neubau von Radwegen.

Die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof oder aber auch eine Integration in die Stadtinfozentrale/Mobilitätszentrale stellt ebenfalls einen wichtigen Schritt in diese Richtung dar. Derzeit sind Finanzierungskonzept und Betreibermodell jedoch noch nicht geklärt.
Auch im Radverkehr ist eine positive Außendarstellung und Vermarktung des Produktes von hoher Bedeutung. Die Erstellung eines Textbandes zum „Radrundum“ ist ein erster Ansatz, der besonders im Hinblick auf die Fahrradnutzung im Alltags- und Berufsverkehr weitergeführt werden soll.

5.5 Fußgängerverkehr

Angesichts der hohen Fußgängeranteile im Flensburger Verkehrsgeschehen müssen Attraktivitätsgesichtspunkte bei der Straßenraumgestaltung verstärkt Berücksichtigung finden. Belange von Fußgängern und mobilitätsbehinderte Verkehrsteilnehmer sollen daher besonders im Innenstadtbereich beachtet werden.
Neben der Schaffung attraktiver Wegever-



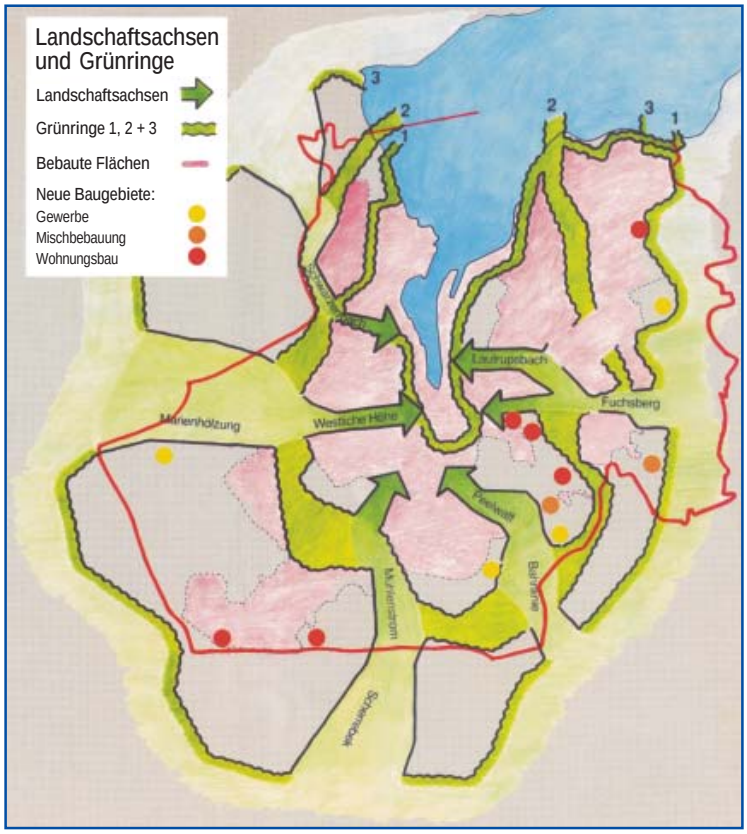
Bemessungsbreiten von Fußwegen bei unterschiedlicher Benutzung

Hier ruht es sich gut: Die St. Jürgens-Treppe – eine grüne Stadt-Oase.

bindungen im Stadtgebiet muss im Innenstadtbereich eine Gewährleistung von Mindeststandards stattfinden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen müssen Qualitätsstandards bzgl. Breite und Ausstattung (*vgl. Anhang Abb. 26*) definiert werden und ebenso Qualitätsstandards für die Querung von Straßen bzgl. Sicherheit und Wartezeit festgelegt werden. Umwege und umständliche Wegeführungen sollen vermieden werden.

Auch im Bereich des Fußgängerverkehrs muss daher in einem Abwägungsprozess eine Konfliktlösung gemäß den aus dem HBS 2001 für Flensburg entwickelten Standards herbeigeführt werden.

Analog zum Radverkehr soll auch das Fußwegenetz in den Grünachsen der Stadt Flensburg weiterentwickelt werden und eine Ausweitung des Wegenetzes stattfinden. Dabei kann durch eine Ausweitung des Informationsangebotes (Streckenführung, -länge) die Attraktivität der Wege gesteigert werden. Durch diese Angebotsausweitungen wird eine Steigerung des Rad- und Fußgängeranteils im Freizeitverkehr begünstigt.



Fußwege im Grünen: Entlang dieser Schneisen könnten sie entstehen.

6 Investitionsplanung

Das Mobilitätsprogramm knüpft zunächst an die bestehende Investitionsplanung an (Investitionsplan Nr. 34, gem. Beschluss der Ratsversammlung vom 21.02.2002).

Aus jährlichen Fortschreibungen des Mobilitätsprogramms oder seiner Fachpläne sowie in Überprüfung des Haushaltsrahmens ergibt sich zukünftig eine inhaltliche und finanzielle Anpassung der Maßnahmenplanung. Aufgrund der aktuellen und kurzfristigen Haushaltssituation ist insbesondere mit finanziellen Anpassungen zu rechnen.

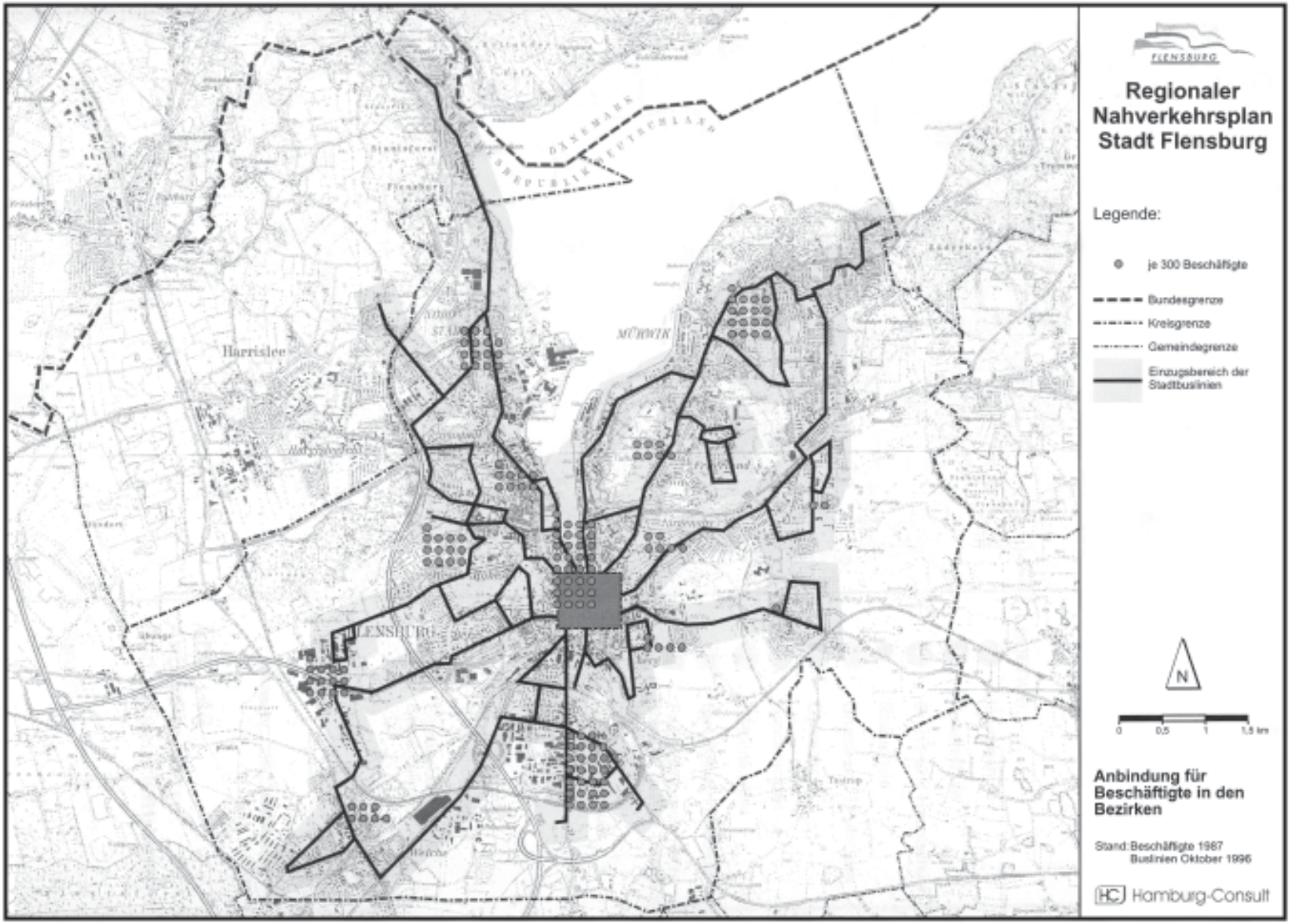
Aus der mittelfristigen Finanzplanung werden zunächst nur die Maßnahmen übernommen, die „steuerungsrelevant“ im Sinne der Programmziele sind.

Die Erschließung von Baugebieten oder städtebaulich motivierte Umgestaltungsmaßnahmen finden also nicht Eingang in die Betrachtung. Bei der Realisierung dieser Maßnahmen ist allerdings jeweils zu prüfen, ob Ziele und Anforderungen des Mobilitätsprogramm berücksichtigt sind bzw. keine Widersprüche hierzu auftreten.

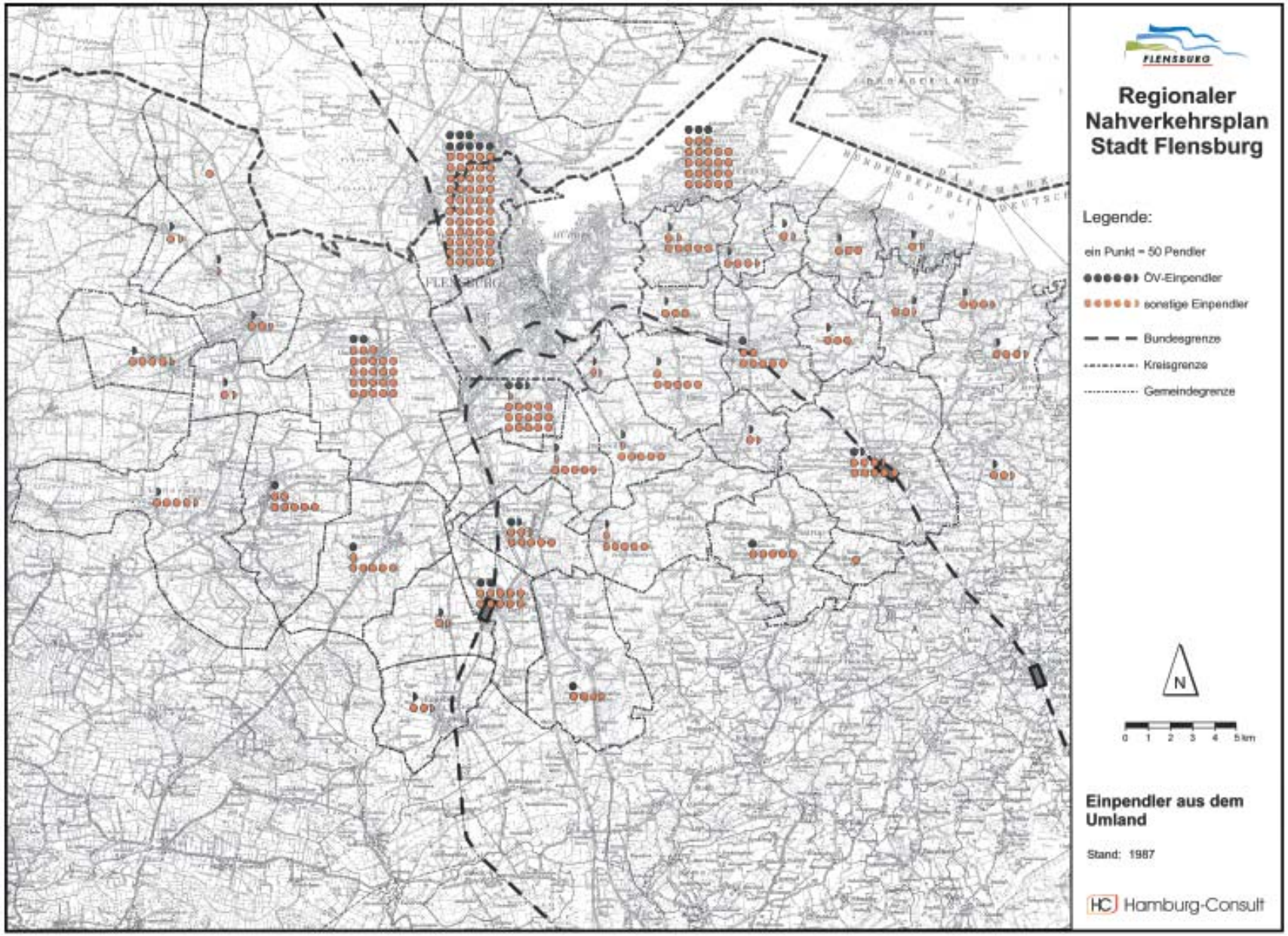
Haushalts-	Maßnahme	Gesamtkosten	bis 2006	2006ff
stelle		in 1000 EURO		
6520 86	Innenstadtentlastungsstraße /	19.584,0	19.584,0	
7000 86	Osttangente	853,9	853,9	
6300 07	Anschluss Fruerlund	314,4	314,4	
6300 72	Verkehrsberuhigung	337,5	337,5	
	Fruerlund-Hestoft			
6520 72	Umbau obere Angelburger Str.	562,4	43,4	519,0
N6600 72	Umbau Hafermarkt	1.170,9	534,3	636,6
N	Umbau Schottweg	378,4	378,4	
N6600 72	Umbau Harrisleer Str.	669,8	669.8	
6520 87	Bahnunterführung Ochsenweg	86,9	86,9	
N	Radstation Flensburg	204,5	204,5	
6300 97	Radwege Osbek, Marine	1048,2	1048,2	
N	Geh-,Radwegbef. Alter Kupf.	196,9	196,9	
6300 42,77,78	Wald- und Wanderwegeausbau	204,6	204,6	
6520 27	Umsetzung Radverkehrskonzept	143,2	143,2	
6600 77	Umsetzung Radverkehrskonzept	61,4	61,4	
N6300 78	Buswartehallen	306,8	306,8	
		26.123,8	24.298,4	1155,6

Maßnahmen aus Investitionsplan Nr. 34 (gemäß Beschluss Ratsversammlung vom 21. 02. 2002)

Anbindung für Beschäftigte in den Bezirken

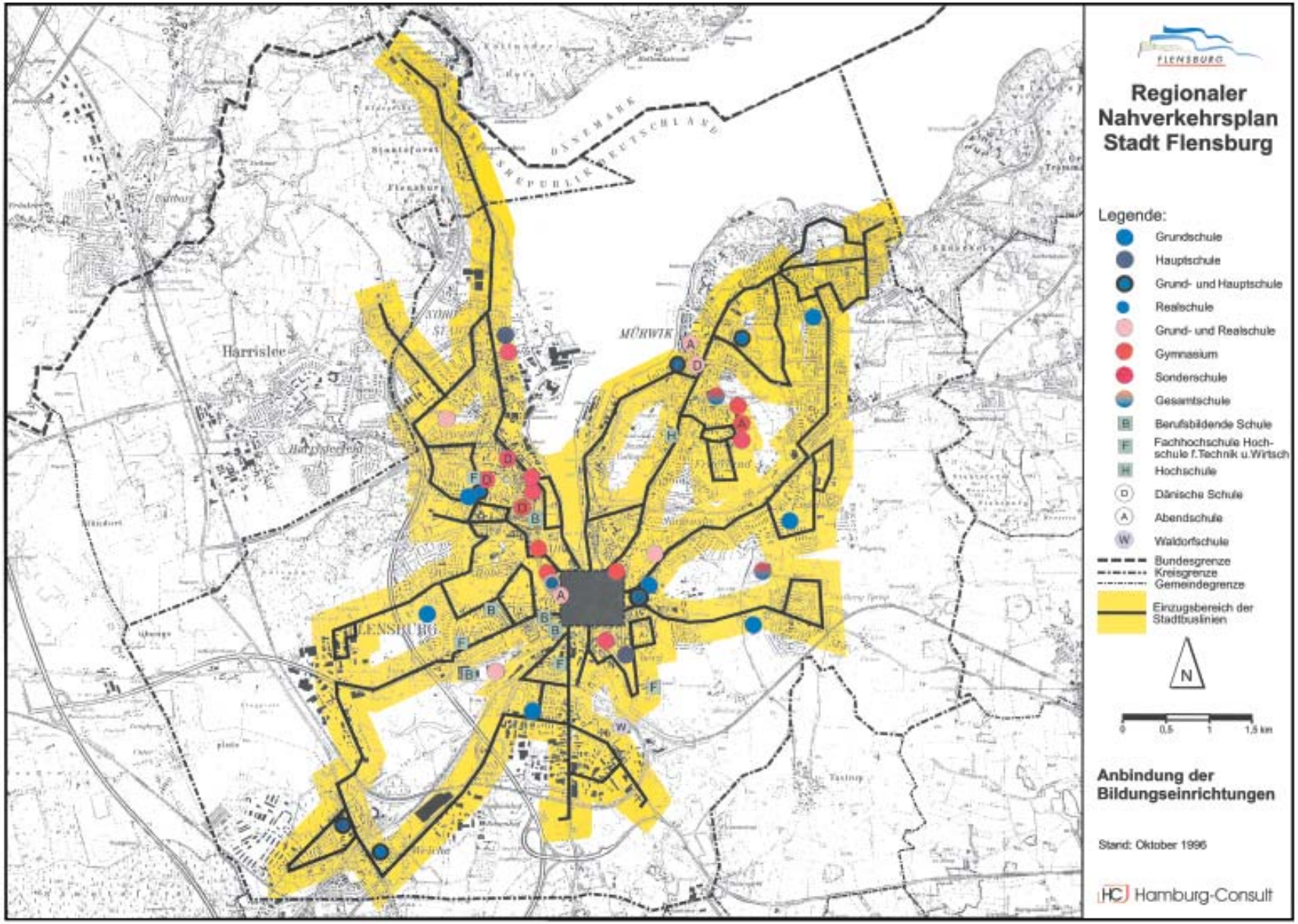


7.1 Einpendler aus dem Umland



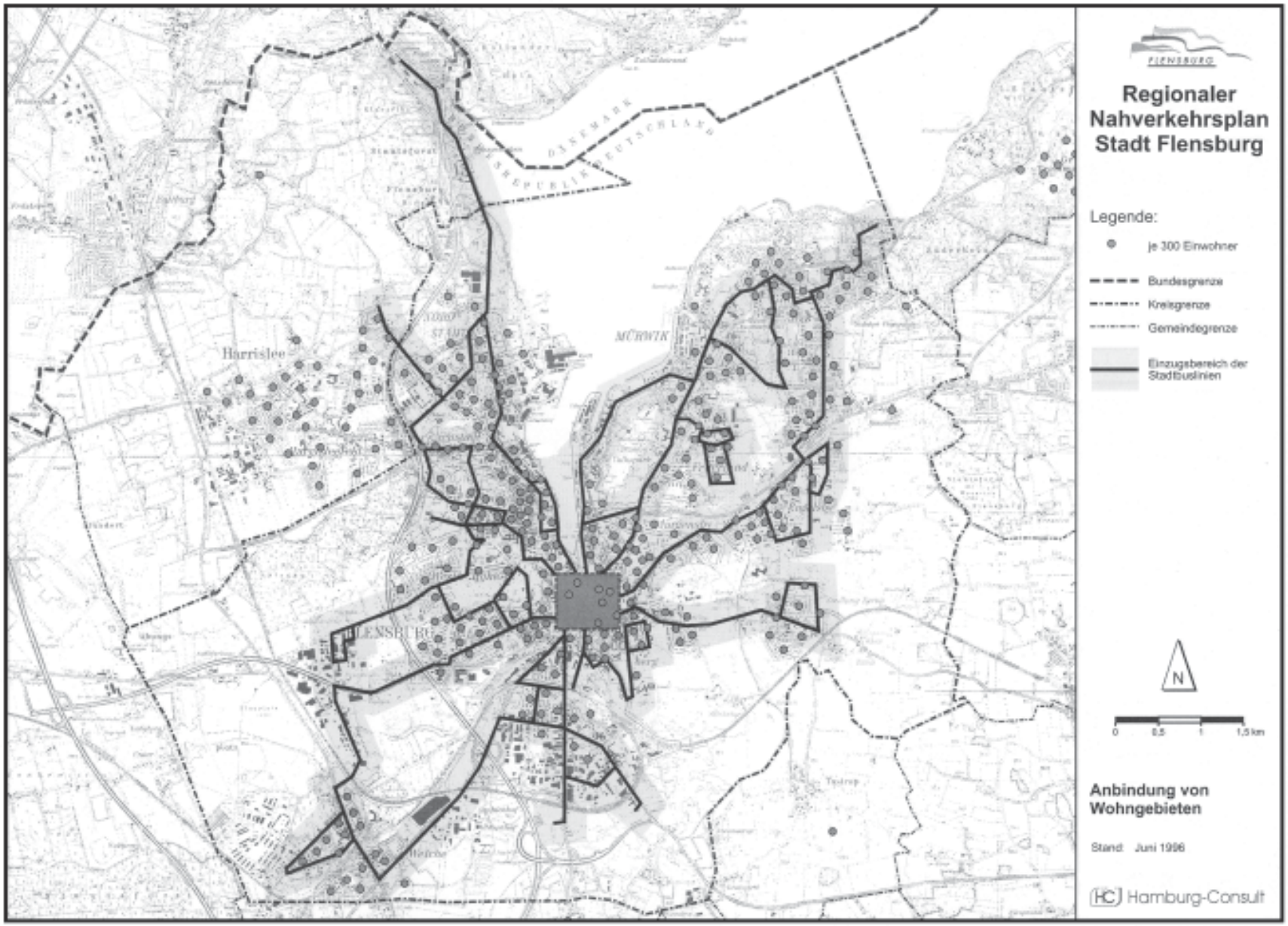
Kartengrundlage: Topogr. Karte 1:25.000, Ausschnitt, Blatt-Nr. 1122, 1123, 1222, 1223, Vervielfältigt mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Schleswig-Holstein vom 4.7.1996.3-562.6 S 359/96

7.1 Anbindung der Bildungseinrichtungen



Kartengrundlage: Topogr. Karte 1:25.000, Ausschnitt, Blatt-Nr. 1122, 1123, 1222, 1223; Vervielfältigt mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Schleswig-Holstein vom 4.7.1996,3-562.6 S 359/96

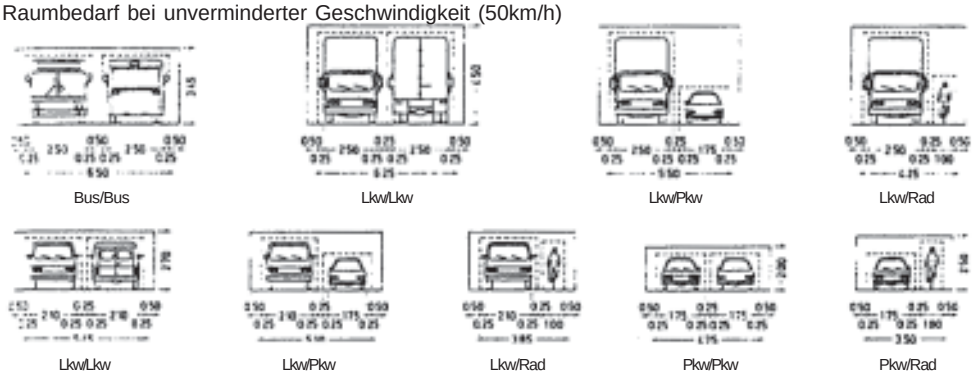
7.1 Anbindung von Wohngebieten



Kartengrundlage: Topogr. Karte 1:25.000, Ausschnitt, Blatt-Nr. 1122, 1123, 1222, 1223, Vervielfältigt mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Schleswig-Holstein vom 4.7.1996.3-562.6 S 359/96

7.1 Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume bei ausgewählten Begegnungsfällen

Raumbedarf bei unverminderter Geschwindigkeit (50km/h)



Raumbedarf bei verminderter Geschwindigkeit (≤ 40km/h)

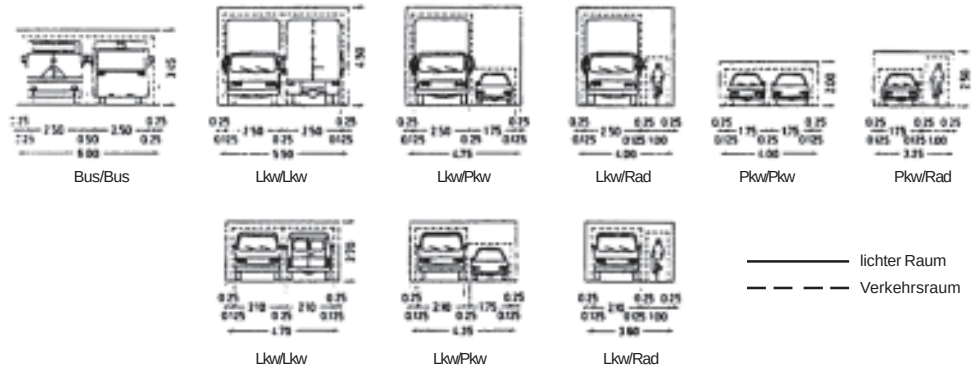
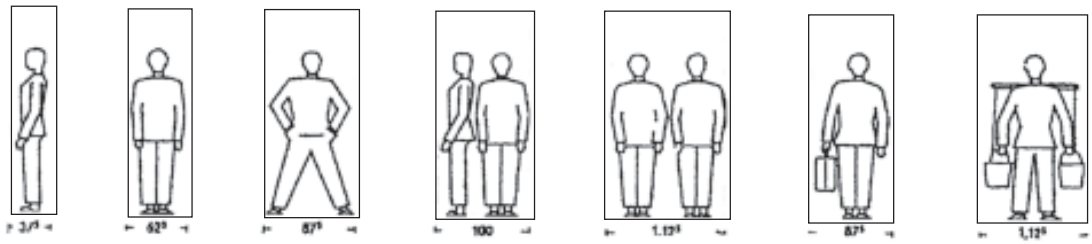
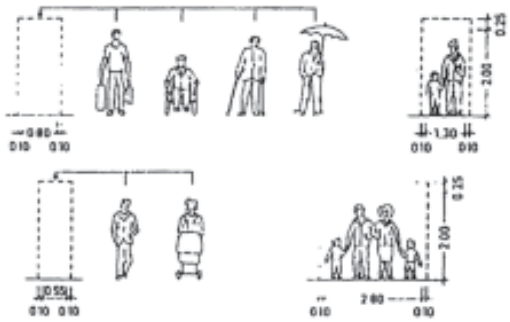


Abb. 25; Quelle EAE 85, S. 28

Grundmaße für Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs



Platzbedarf zwischen Wänden: für Menschen in Bewegung zu den Breiten > 10% Zuschlag (Neufert 1950)



Zusätzlich sollen nach Möglichkeit folgende Breitenzuschläge angewendet werden:

	Breitenzuschläge
– Gebäude, Zäune, Mauern, Pfähler, Poller, Parkuhren, Verkehrsschilder, Bäume	0,25m
– Fahrbahnrand mit bedeutendem Kraftfahrzeugverkehr	0,50m
(bei Aufnahme von Lichtmasten, Lichtsignalmasten, Schaltkästen)	(0,75m)
– Überhangmaß bei Schräg- und Senkrechtparkstreifen	> 0,75m

Weitere Zusatzbreiten können sich ergeben für

– Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00m
– psychologisch erwünschte Abstände beim Begegnen	0,40m
– Auslagestände vor Geschäften und Vitrinen	1,50m
– Schneelagerflächen	0,50m
– Ruhebänke	1,00m
– Bushaltestellen	1,50m
– Stellflächen für Zweiräder	2,00m

Besonders wichtig sind die Breitenzuschläge für Fahrzeugüberhänge, weil derartige Einsschränkungen der lichten Breite von Gehflächen häufig über längere Bereiche auftreten.

Abb. 26; Quelle EAE 85 + ILS 158 (2000), S. 24

7.2 Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
VK 90	Verkehrskonzept 1990
PLA	ehemalige Bezeichnung für den "Planungsausschuss" (jetzt UPLA = Umwelt- und Planungsausschuss)
B&R	Bike and Ride
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage / Ampel
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes
w(s)	zulässige mittlere Wartezeit
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IE-Ost	Innenstadtentlastungsstraße Ost
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
K 8	Kreisstraße 8
INTERREG III A	EU Gemeinschaftsinitiative zur Förderung von Projekten in der Region Sønderjylland-Schleswig
infas 1998	Institut für angewandte Sozialforschung: Marktstudie 1998
RNVP	Regionalverkehrsplan
P&G	Park and Go
Pkw / PKW	Personenkraftwagen
Kfz / KFZ	Kraftfahrzeug
Lkw / LKW	Lastkraftwagen
KBA	Kraftfahrtbundesamt
km	Kilometer
stat.	statistisch
F-Plan	Flächennutzungsplan / Fahrplan
P+R	Park and Ride
P	Park / Parken
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
STEA	Begriffsabkürzung für den damaligen "Stadtentwicklungsausschuss"
StVO	Straßenverkehrsordnung
EAE 85	Empfehlungen zur Anlage von Erschließungsstraßen 1985
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
bzw.	beziehungsweise
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel
vgl.	vergleiche
Abb.	Abbildung
bspw. / Bspw.	bespielsweise
zzt. / z.Zt.	zur Zeit
db(A)	Dezibel (Lärmpegel)
lt.	laut
etc.	et cetera
pp.	per procura
E-Mail	internationale Abkürzung für elektronischen PC-Versand
mind.	mindestens
ABC-Schützen	Bezeichnung für Schulanfänger
m	Meter
gem.	gemäß
Str.	Straße
Radwegbef.	Radwegbefestigung
ff	folgende / fortfolgende
km/h	Kilometer pro Stunde

7.3 Literaturverzeichnis

Zitiert als (in Fettdruck):

EAE 85
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, Köln, 1985; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

HBS 2001
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen, Köln 2001

ILS 158 (2000)
Zu Fuß mobil, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Dortmund 2000

infas (1998)
Marktstudie zum öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein, Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Bonn-Bad Godesberg 1998

Mikrozensus 2000, Forum Zukunft Bauen
Statistisches Kompendium Mobilität, Informationszentrum Beton, Köln, 2000

RNVP 1997
Regionaler Nahverkehrsplan der Stadt Flensburg, Flensburg 1997

Shell Prognose 2001
Mehr Autos – weniger Verkehr, Dt. Shell AG (Hrsg.), Hamburg 2001

StVO
Straßenverkehrsordnung in der jeweils gültigen Fassung

Strategische Handlungsfelder der Stadt Flensburg, Stadt Flensburg 2000/2001

Verkehrs- und Unfalllagebericht 1999 / 2000 / 2001 für den Bereich der Polizeiinspektion Flensburg

Zahlenspiegel 1999
Flensburger Zahlenspiegel 1999

Zahlenspiegel 2000
Flensburger Zahlenspiegel 2000