

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-



kehrplanung 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.

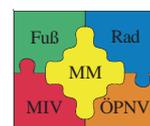
Unter der Prämisse der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer wird eine transparente Darstellung der Verkehrsplanungsprozesse und Gestaltung der Straßenräume verfolgt. Dies soll durch die Anwendung einheitlicher Qualitätskriterien (vgl. Abb. 2+3a,b „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, 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 individuelle 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	$\geq 50^*$
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 Wartezeiten 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



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 IE Ost (Innenstadt-Entlastungsstraße Ost) ergeben (vgl. Abb. 4, „Strategische Handlungsfelder der Stadt Flensburg“), wird das im Rahmen der Lärminderungsplanung 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 Handlungsfelder 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 Hafemarkt und Angelburger Straße	• Verkehrsentlastung/-menge an neuralgischen Punkten (Quelle: Verkehrszählung)
• Ausbau K8	
• Anbindung Fruerlund an die IE-Ost	

Verkehrerserschließung 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 Innenstadt 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 Hafententwicklung stellen somit zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten des Mobilitätsprogramms dar, nachdem als erster Baustein die Kernfaktoren/Schlüsselfaktoren der städtischen Mobilität betrachtet werden.

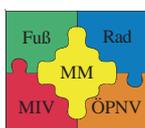
Für das Jahr 2003 ist eine Studie zur Schienenverkehrsanbindung Flensburgs (Haltepunkt am ZOB, evtl. Sandberg) geplant. Weiterhin ist in Anlehnung an die Untersuchungen zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr von 2001 eine Betrachtung des grenzüberschreitenden ÖPNV im Rahmen eines INTERREG IIIA-Projektes geplant.

Im Rahmen von drei interfraktionellen Workshops (02. Juli 2001 + 23. September 2001 + 27. März 2002) mit Beteiligung von Verwaltung und Vertretern der Ratsfraktionen 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

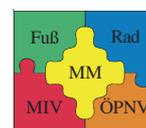
Die Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit sind eine wichtige Herausforderung für die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, denn der Zugang zu den Stadträumen ist Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit einer Stadt.

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 Restverkehrs (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.

