# 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

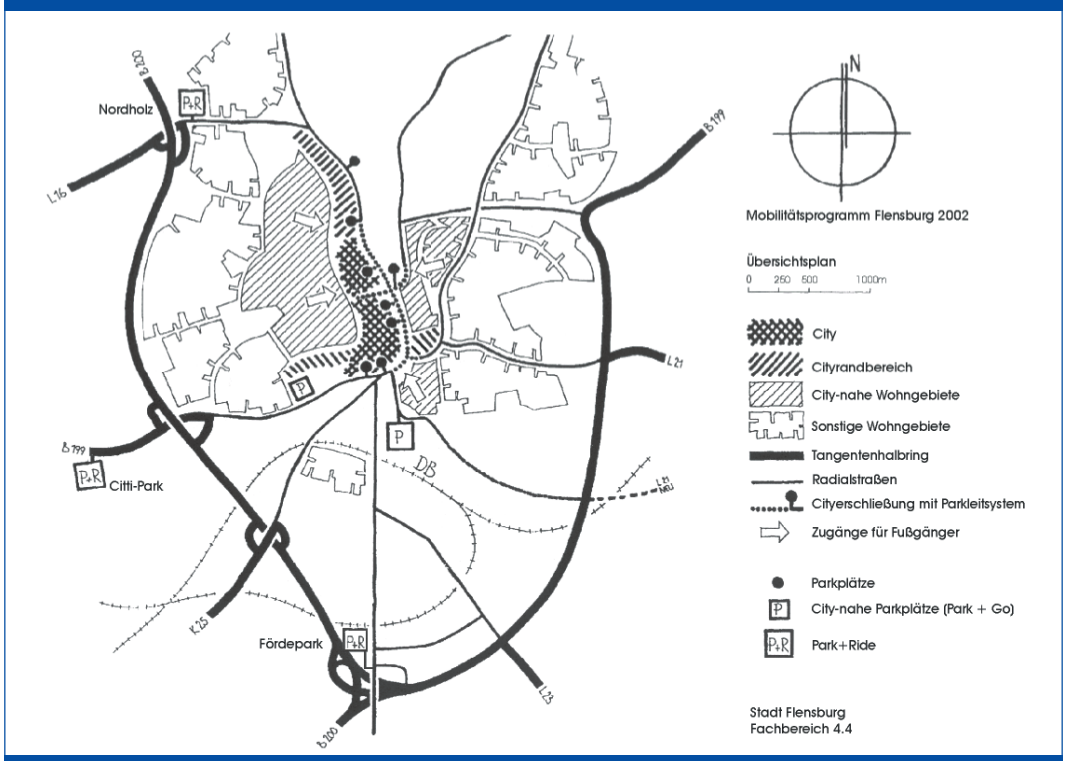
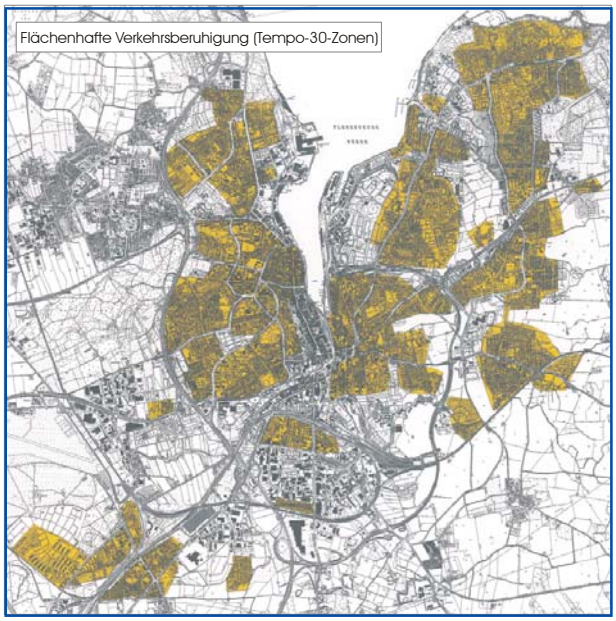



*Abb. 19*

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.*