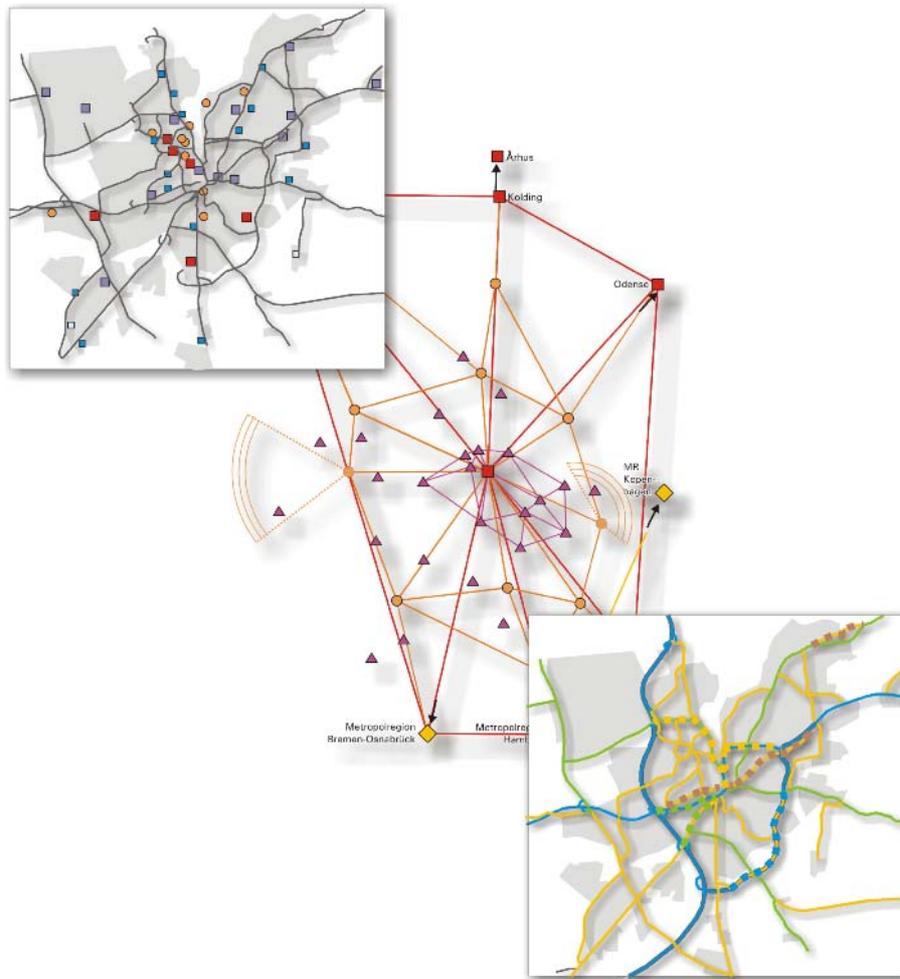


SHP Ingenieure



## Stadt Flensburg

Kategorisierung des Straßennetzes nach den RIN

# **Stadt Flensburg – Kategorisierung des Straßennetzes nach den RIN**

– Bericht zum Projekt Nr. 0934 –

## **Auftraggeber:**

Stadt Flensburg

## **Auftragnehmer:**

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

## **Projektleitung:**

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

## **Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Daniel Seebo

## **unter Mitarbeit von:**

Ann-Kathrin Meyer B.Eng.  
Dipl.-Geogr. Cornelia Stach

Hannover, November 2009

# Inhalt

Seite

<b>1</b>	<b>Problemstellung und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung	2
2.2	Bundesfernstraßengesetz	2
2.3	Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein	3
2.4	Klassifiziertes Netz	3
2.5	Verkehrsstärken	4
2.6	Relevante Zentren für die Kategorisierung nach RIN	6
2.6.1	Zentrale Orte	6
2.6.2	Innergemeindliche Zentren	10
<b>3</b>	<b>Kategorisierung nach RIN</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>Klassifizierung</b>	<b>21</b>
4.1	Kriterien für die Klassifizierung	21
4.2	Klassifizierung anhand der RIN-Kategorisierung	22
4.3	Abgleich Gutachtervorschlag mit vorhandener Klassifizierung	24
4.4	Abgleich Landesvorschlag mit vorhandener Klassifizierung	26
4.5	Vergleich Gutachtervorschlag – Landesvorschlag	27
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>31</b>
<b>6</b>	<b>Anhang: Dokumentation des klassifizierten Straßennetzes</b>	<b>32</b>

# 1 Problemstellung und Zielsetzung

Das städtische Straßennetz Flensburgs ist durch Nord-Süd- und West-Ost-Achsen geprägt, die sich in der Innenstadt überlagern und damit in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen stehen. Nach Fertigstellung der Osttangente steht ein leistungsfähiges Tangentensystem zur Verfügung, durch das das innerstädtische Straßennetz neu bewertet werden kann. Während das innerstädtische Straßennetz bislang als wesentliches Element die B 199 enthält, ist die Osttangente teilweise noch als Kreisstraße klassifiziert. Es besteht daher außerdem die Notwendigkeit, Umstufungen vor dem Hintergrund der Bedeutung einzelner Strecken vorzunehmen.

Parallel zu dieser Entwicklung strebt der Bund an, seine Aufgaben bzw. Zuständigkeiten im bisherigen Bundesfernstraßennetz zu reduzieren und einen Teil der Bundesstraßen zu Landesstraßen abzustufen. Hierdurch besteht auch für die Länder die Notwendigkeit, das Landesstraßennetz neu zu ordnen mit der Konsequenz, dass auch im Landesstraßennetz Umstufungen vorgenommen werden sollen.

Aufgrund dieser beiden Entwicklungen benötigt die Stadt Flensburg eine systematische und belastbare Grundlage zur Umgestaltung ihres klassifizierten Straßennetzes. Die Anfang dieses Jahres veröffentlichten und vom Bund eingeführten „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN) können eine solche Grundlage bilden.

Ziel der Untersuchung ist die Überprüfung und Bewertung der Klassifizierung des Straßennetzes der Stadt Flensburg einschließlich der Verknüpfungen an die übergeordneten und benachbarten Straßennetze. Auf der Grundlage der Kategorisierung nach den RIN sowie den Straßengesetzen des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein soll ein Vorschlag für eine modifizierte Klassifizierung des Straßennetzes erarbeitet werden.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

Die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN<sup>1</sup>) sind die Nachfolge-Richtlinien der RAS-N<sup>2</sup>. Sie greifen die Methodik zur Kategorisierung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr auf. Die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze wird aus der zentralörtlichen Gliederung abgeleitet. Damit greifen die RIN die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte auf und entwickeln die Zielvorgaben für die Entwicklung der Verkehrssysteme auf einem einheitlichen raumordnerischen Ansatz. Das Vorgehen zur Kategorisierung von Straßennetzen ist in Ziffer 3 beschrieben.

### 2.2 Bundesfernstraßengesetz

Im Bundesfernstraßengesetz<sup>3</sup> ist definiert, unter welchen Umständen eine Straße als Bundesfernstraße (Bundesautobahn oder Bundesstraße) gewidmet werden kann. Im Folgenden sind die wesentlichen Aspekte aufgeführt:

*§1, Abs 1: Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.*

*§1, Abs. 3: Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.*

*§3, Abs. 3a: Eine öffentliche Straße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 oder 3 erfüllt, ist zur Bundesautobahn oder Bundesstraße, eine Bundesstraße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 erfüllt, zur Bundesautobahn aufzustufen.*

*§3, Abs. 4: Eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, ist entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbe-*

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).  
Ausgabe 2008

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)  
Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N).  
Ausgabe 1988

<sup>3</sup> Bundesministerium der Justiz:  
Bundesfernstraßengesetz (FStrG)  
Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007

*deutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).*

### **2.3 Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein**

Im Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein<sup>4</sup> ist – vergleichbar mit dem Bundesfernstraßengesetz – definiert, welche Straßen als Landes- und Kreisstraßen gewidmet werden können. Die wesentlichen Aspekte sind im Folgenden aufgeführt:

*(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:*

*§3, Abs. 1:*

*Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:*

*1. Landesstraßen, das sind Straßen, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes zu dienen bestimmt sind.*

*2. Kreisstraßen, das sind Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt oder mit benachbarten Kreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnhaltstellen, Schiffsladeplätze und ähnliche Einrichtungen zu dienen bestimmt sind.*

*3. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen.*

*[...]*

### **2.4 Klassifiziertes Netz**

Das heutige, klassifizierte Netz ist in Abb. 1 dargestellt. Durch das Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen B 199 in West-Ost-Richtung und B 200 in Nord-Süd-Richtung (blau dargestellt). Ergänzt wird das Netz durch die Landesstraßen L 249 (Richtung Nordosten), L 21 (Richtung Osten), L 23 (Richtung Südosten), L 16 und L 192 (beide Richtung Westen) und L 17 (Nord-Süd-Richtung westlich der B 200). Hinzu kommt eine Reihe von Kreisstraßen.

---

<sup>4</sup> Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG)  
Fassung der Bekanntmachung vom 25.11.2003

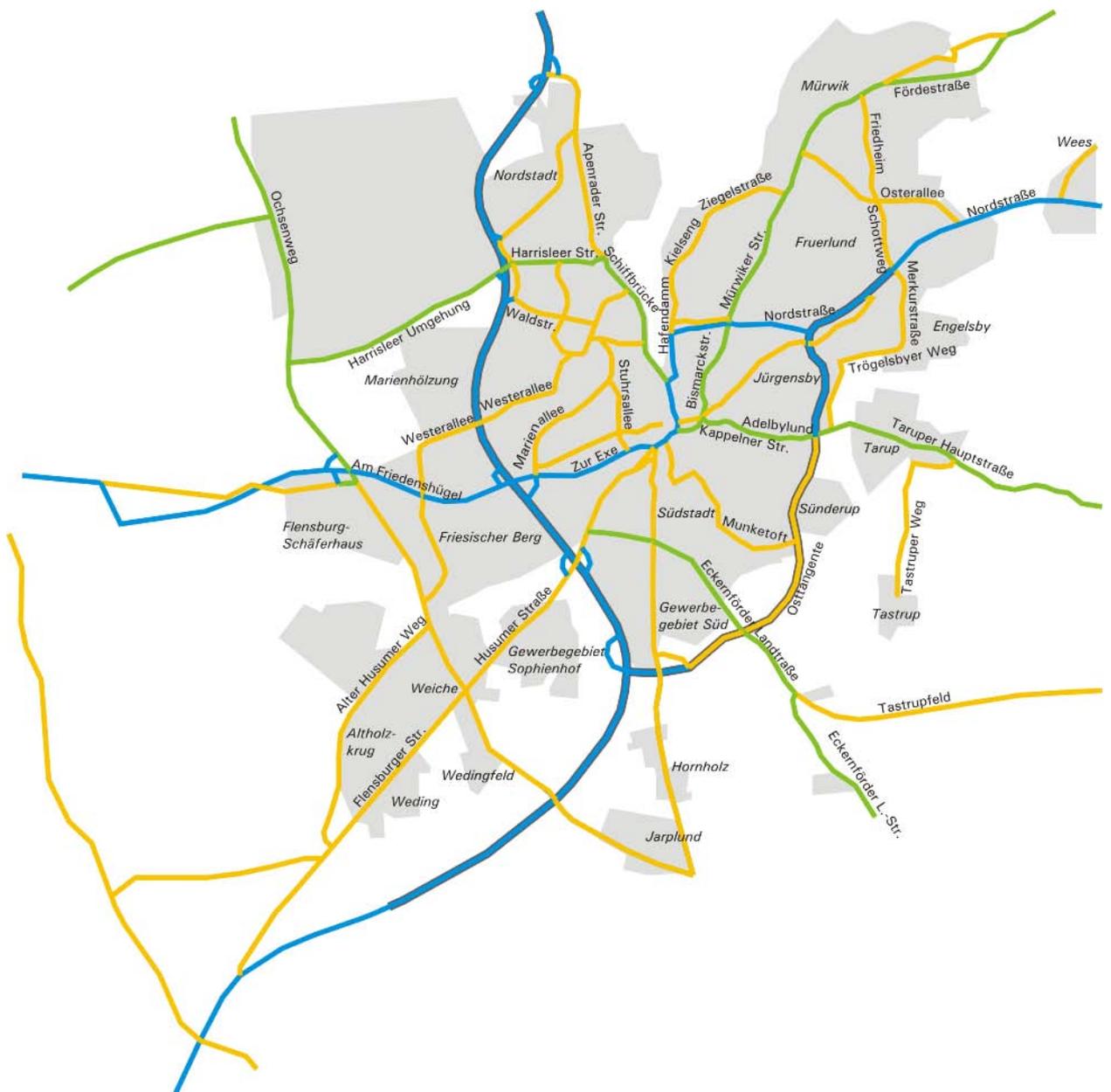


Abb. 1 Heutige Klassifizierung des Straßennetzes

## 2.5 Verkehrsstärken

Die Verkehrsstärken im klassifizierten Netz sind in Abb. 2 dargestellt. Sie stammen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Flensburg mit dem Stand 2008. Erkennbar ist, dass die größten Belastungen im Straßennetz auf der West- und der Osttangente auftreten sowie auf den Strecken, die der Anbindung der Innenstadt an die B 200 dienen. Auch die Landes- und Kreisstraßen, die als Radialen über die West- und die Osttangente hinausführen, weisen zum Teil Verkehrsstärken zwischen 10.000 und 15.000 Kfz/24 h auf.



Abb. 2 Verkehrsmengenkarte Flensburg, Stand 2008

Die Verkehrsstärken sind zwar kein Kriterium für die Klassifizierung von Straßen. Sie können jedoch im Zusammenhang mit der Kategorisierung des Straßennetzes Hinweise darauf liefern, welche Straßen zur Übernahme hochrangiger Verbindungsfunktionen geeignet sind und welche nicht.

## 2.6 Relevante Zentren für die Kategorisierung nach RIN

### 2.6.1 Zentrale Orte

Zentrale Orte werden in der Regel in Metropolregionen, Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren unterschieden. Diese Einstufung wird auch in den RIN verwendet. Die Aufgaben der Zentren sind in den RIN folgendermaßen definiert:

- **Metropolregionen** verfügen über internationale bzw. nationale Ausstrahlung
- **Oberzentren** dienen als Verwaltungs-, Versorgungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren für die höhere spezialisierte Versorgung
- **Mittelzentren** dienen als Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs bzw. des selteneren spezialisierten Bedarfs und als Schwerpunkte für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen
- **Grundzentren** dienen als Zentren der Grundversorgung der Deckung des täglichen Bedarfs für den jeweiligen Nahbereich

Die in den RIN verwendete zentralörtliche Gliederung weicht von der im Landesentwicklungsplan<sup>5</sup> (LEP) des Landes Schleswig-Holstein in einigen Punkten ab. Im LEP werden folgende Zentrale Orte verwendet:

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Mittelzentren im Verdichtungsraum
- Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren
- Unterzentren
- Ländliche Zentralorte
- Stadtrandkerne I. Ordnung
- Stadtrandkerne II. Ordnung
- Stadtrandkerne I. Ordnung mit Teilfunktionen von Mittelzentren

Da die Kategorisierung nach den RIN nur auf der Grundlage der dort definierten vier Arten Zentraler Orte möglich ist, ist es notwendig, die im LEP verwendeten Zentralen Orte den in den RIN genannten Zentralen Orten gleichzusetzen bzw. zuzuordnen. Damit geht zwar ein Teil der Aussage-schärfe des LEP verloren, für eine Kategorisierung des Straßennetzes erscheint dies aber vertretbar. Folgende Gleichsetzungen werden verwendet:

- Unterzentren und ländliche Zentralorte werden Grundzentren gleichgesetzt
- Stadtrandkerne I. Ordnung werden Mittelzentren gleichgesetzt

---

<sup>5</sup> Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:  
Entwurf Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009.  
Kiel 2008

- Stadtrandkerne II. Ordnung werden ländlichen Zentralorten und damit Grundzentren gleichgesetzt

Der LEP betrachtet Zentrale Orte in erster Linie als Städte und Gemeinden mit einer Konzentrationen von kulturellen, medizinischen und weiteren öffentlichen Einrichtungen sowie von Bildungs- und Versorgungseinrichtungen. Wichtige verkehrliche Quellen und Ziele, die nicht Stadt oder Gemeinde sind, werden nicht als Zentraler Ort angesehen. Die RIN sehen jedoch auch solche verkehrliche Quellen und Ziele als bedeutsam für die Kategorisierung an. In der Regel handelt es sich bei solchen Quellen und Zielen um verkehrliche Verknüpfungspunkte, beispielsweise Seehäfen oder internationale Flughäfen, aber auch um großräumig bedeutsame Tourismusregionen und regional bedeutsame Erholungsgebiete. Dies ist für den Norden von Schleswig-Holstein von besonderer Bedeutung, da sowohl westlich und östlich überregional bedeutsame Tourismusregionen vorhanden sind. Im LEP werden sog. „Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung“ definiert. Dies sind (u. a.):

- an der Nordsee:
  - o die Nordfriesischen Inseln Sylt, Amrum, Föhr und Pellworm sowie Nordstrand und die Halligen Hooge, Langeneß und Oland
- an der Ostsee:
  - o der Küstenraum Flensburgs sowie der Raum um Glücksburg
  - o der Küstenraum von Gelting über Kappeln bis Waabs

Eine Gleichsetzung dieser Schwerpunkträume mit Zentralen Orten erfolgt im LEP nicht. Da es sich bei den für die Kategorisierung relevanten Schwerpunkträumen um überregional bedeutsame Ziele handelt, werden diese im Rang von Mittelzentren berücksichtigt. Da es sich um Räume handelt, für die Kategorisierung jedoch Zentrale Orte im Sinne von Punkten notwendig sind, werden die Schwerpunkträume in Niebüll und in Kappeln verortet. Niebüll kann als Drehkreuz für die Verbindungen zu den Nordfriesischen Inseln betrachtet werden. Kappeln übernimmt als Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen auch ohne die Verortung des Schwerpunktraums bereits teilweise mittelzentrale Funktionen. Da beide Orte deutlich von Flensburg entfernt liegen, spielt die Unschärfe, die bei der Konzentration eines Raums auf einen Ort erzeugt wird, keine Rolle. Beide Orte werden daher im Rang eines Mittelzentrums in die Kategorisierung einbezogen.

Die Einstufung von Kommunen in Dänemark wird anhand des Kommuneplan 2009<sup>6</sup> durchgeführt. Dort werden vier Zentrale Orte definiert:

- Kommunecenter
- Hovedby
- Områdecener
- Lokalbyer

---

<sup>6</sup> Aabenraa Kommune:  
Kommuneplan 2009 – Hovedstruktur  
Padborg, Mai 2009

Kommunecenter und Hovedby lassen sich auf der Basis der jeweiligen Beschreibung mit Mittelzentren gleichsetzen, Områdecener mit Grundzentren und Lokalbyer mit ländlichen Zentralorten. Da unterhalb von Grundzentren in den RIN keine Zentralen Orte definiert werden, werden auch hier die ländlichen Zentralorte mit Grundzentren gleichgesetzt.

Auf der Basis dieser Betrachtung der zentralörtlichen Gliederungen ergeben sich die in Abb. 3 dargestellten Zentralen Orte, die für die Kategorisierung nach den RIN verwendet werden.

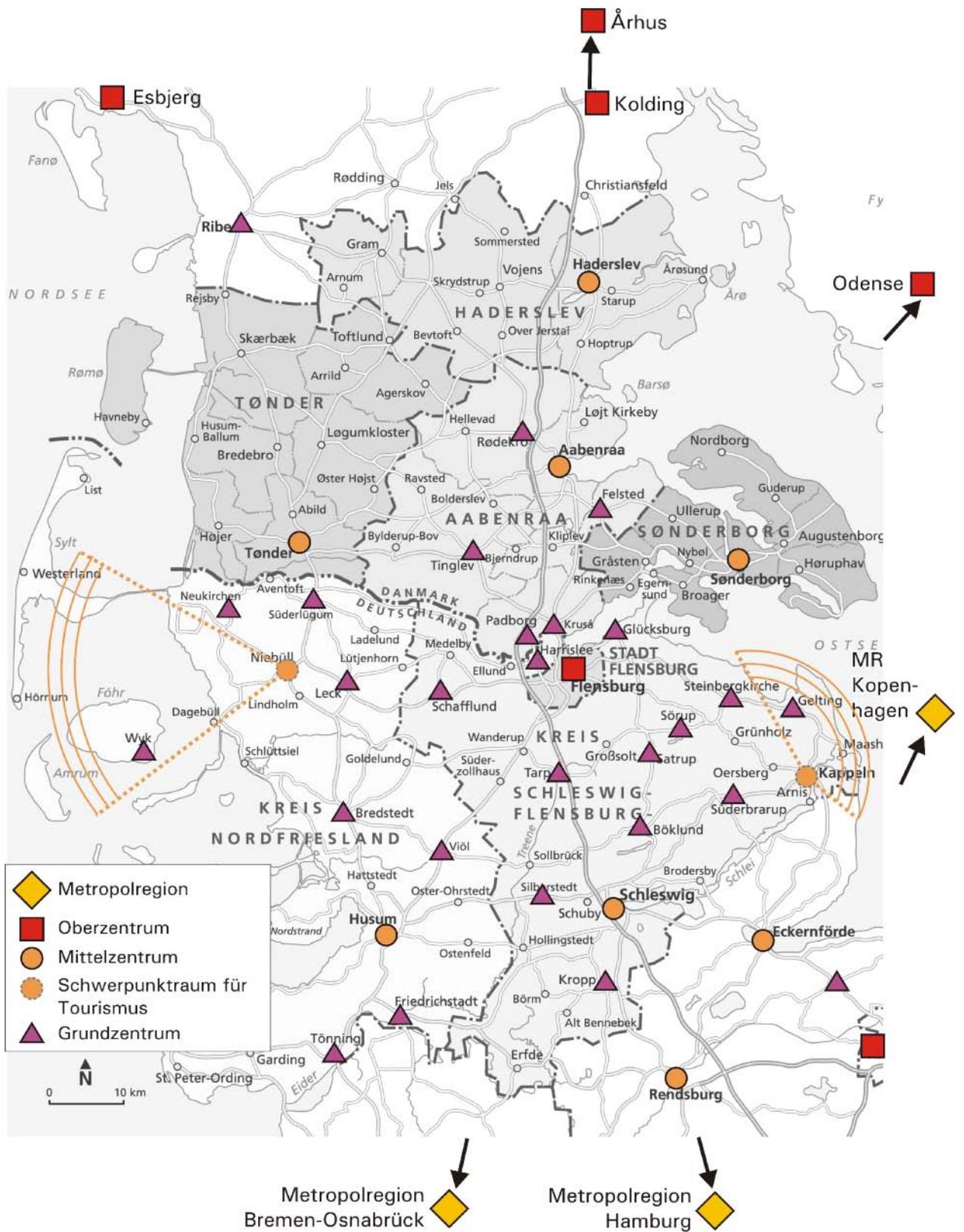


Abb. 3 Zentrale Orte als Grundlage für die Kategorisierung nach RIN

## 2.6.2 Innergemeindliche Zentren

Zur Ermittlung der zwischengemeindlichen Verbindungen werden Zentrale Orte, also in der Regel Städte und Gemeinden, idealisiert als Punkt dargestellt, den man im Stadt- oder Ortszentrum verorten kann. Ein Zentraler Ort bündelt jedoch verschiedenste Quellen und Ziele, die in ihrer Gesamtheit die Funktion des Zentralen Ortes bilden. Da diese Quellen und Ziele praktisch immer über das Stadt- oder Gemeindegebiet verteilt sind, ist eine Idealisierung des Zentralen Ortes als Punkt in der Stadt- oder Gemeindemitte im Nahbereich des jeweiligen Zentralen Ortes nicht sinnvoll. Im Nahbereich eines Zentralen Ortes muss dieser daher über die Einzelfunktionen betrachtet werden.

Da jede dieser Einzelfunktionen nur einen Teilaspekt des Zentralen Ortes bildet, kann seine Zentralität nicht der Zentralität des Zentralen Ortes entsprechen. Die Einzelfunktionen eines Oberzentrums können entsprechend nicht jeweils als Oberzentrum betrachtet werden. Die höchste Zentralitätsstufe einer Einzelfunktion eines Oberzentrums ist damit ein Mittelzentrum.

Anders als bei den Zentralen Orten gibt es auf der Ebene von Städten und Gemeinden in der Regel keine ausgewiesenen Stadtteil- oder Ortsteilzentren. Diese müssen entsprechend über die Einzelfunktionen ermittelt und verortet werden. Diese Einzelfunktionen sind im Wesentlichen die Wohnstandorte, Bildungseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Sport- und Kultureinrichtungen und medizinische Versorgungseinrichtungen. Diese Einzelfunktionen haben wiederum verschiedene Zentralitäten. Ein Supermarkt ist beispielsweise eine Versorgungseinrichtung, die auch in Grundzentren zu finden ist, während eine Universität Oberzentren zuzuordnen ist. Die innergemeindlichen Zentren haben damit auch verschiedene Zentralitäten. Im Folgenden sind die wesentlichen Einzelfunktionen (abgesehen von den Wohnstandorten, die sich nicht als Punkt darstellen lassen) mit ihrer jeweiligen Zentralität aufgeführt und die in Flensburg vorhandenen Einrichtungen benannt. Sie sind außerdem in Abb. 4 grafisch dargestellt (aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde in der Aufzählung und der Darstellung auf die Nennung der grundzentralen Einrichtungen im Detail teilweise verzichtet).

### Bildungseinrichtungen

#### Oberzentrale Funktionen:

- Universität
  - o Universität Flensburg
- Fachhochschule
  - o Fachhochschule Flensburg
- Schulische Berufsbildungszentren
  - o Hannah-Arendt-Schule
- Berufs- und Ausbildungszentren
- Fachakademien

- Technologietransfereinrichtungen
  - o Wirtschaftsförderungs- und Regionalentwicklungsgesellschaft (Wi-REG)/Technologiezentrum

#### Mittelzentrale Funktionen:

- Weiterführende allgemeinbildende Schulen
  - o Fördegymnasium/Fridtjof-Nansen-Schule/Friholt Förderschule
  - o Kurt-Tucholsky-Schule
  - o Goethe-Schule
  - o Auguste-Viktoria-Schule
  - o Duborg-Skolen (dänische Schule, wegen überregionaler Bedeutung als oberzentrale Funktion berücksichtigt)
- Einrichtungen der Weiterbildung

#### Grundzentrale Funktionen:

- Haupt- und Realschulen bzw. Regionalschulen
- Volkshochschule
- Gustav Johannsen-Skolen (dänische Schule, wegen regionaler Bedeutung als mittelzentrale Funktion berücksichtigt)

### **Versorgungseinrichtungen**

#### Oberzentrale Funktionen:

- Umfassende Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des spezialisierten höheren Warenbedarfs (z. B. Großkaufhäuser, Shopping Malls)
  - o Innenstadt Flensburg
  - o Fördepark
  - o Citti Park
  - o Grenzhandel am Ochsenweg

#### Mittelzentrale Funktionen:

- Einkaufsmöglichkeiten des gehobenen Bedarfs (z. B. Kaufhäuser, Fachgeschäfte)
  - o Konglomerate von Verbrauchermärkten, Supermärkten, Fachgeschäften und Discountern (hier nicht einzeln aufgeführt)

#### Grundzentrale Funktionen:

- Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des qualifizierten Bedarfs
  - o Einzelne Supermärkte/Discounters (hier nicht einzeln aufgeführt)

### **Sport- und Kultureinrichtungen**

#### Oberzentrale Funktionen:

- Große Sporthallen und Sportstadien, Leistungszentren für Sportarten mit besonderen Schwerpunkten in der jeweiligen Region
  - o SG Flensburg-Handewitt in der Campushalle
- Große Hallen- und Freibäder
- Theater

- o Stadttheater
- Konzerthallen
- Kongresshallen

Mittelzentrale Funktionen:

- Sport- und Freizeithallen mit Zuschauereinrichtungen
- Theaterspielstätten
  - o Kleine Bühne
  - o Deutsches Haus
- Einrichtungen für größere kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen (z. B. Kino, Museum, Kulturhaus)
  - o Museumsberg
  - o Schifffahrtsmuseum
  - o Phänomenta
  - o Naturwissenschaftliches Museum

Grundzentrale Funktionen:

- Sportplätze und Sporthallen
  - o Verschiedene Einrichtungen (hier nicht einzeln aufgeführt)
- Freibäder und Hallenbäder
  - o Verschiedene Einrichtungen (hier nicht einzeln aufgeführt)
- Einrichtungen für gesellschaftliche Veranstaltungen
  - o Verschiedene Einrichtungen (hier nicht einzeln aufgeführt)

**Medizinische Versorgung**

Oberzentrale Funktionen:

- Krankenhäuser der Schwerpunkt- oder Zentralversorgung
  - o Diakonissenanstalt/Ev.-Luth. Akademisches Lehrkrankenhaus
  - o Malteser Krankenhaus St. Franziskus Hospital Akademisches Lehrkrankenhaus

Mittelzentrale Funktionen:

- Krankenhäuser der Regelversorgung
  - o Fördekllinik

Grundzentrale Funktionen:

- Fachärztliche Versorgung
  - o Verschiedene Einrichtungen (hier nicht einzeln aufgeführt)

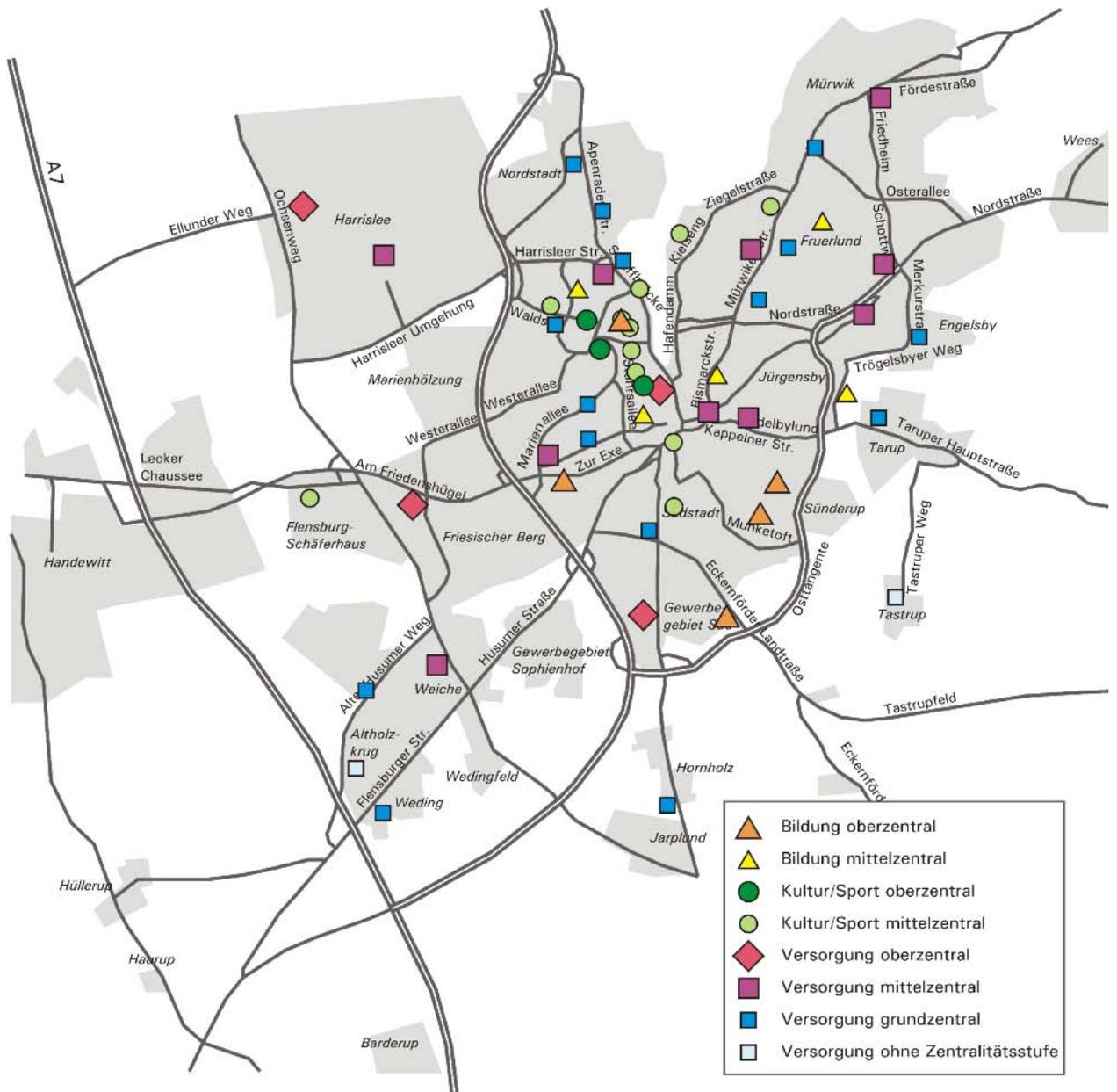


Abb. 4 Einzelfunktionen des Oberzentrums Flensburg

## **Ableitung innergemeindlicher Zentren**

Einzelne der genannten Einrichtungen, insbesondere einige der oberzentralen Funktionen, können allein als innergemeindliches Zentrum betrachtet werden. Dies sind die Einrichtungen, die auch ohne ergänzende Einrichtungen wesentliche Quelle bzw. Ziel sind. Beispiele hierfür sind die Universität oder auch der Citti-Park. Andere Einrichtungen haben eine zu geringe Bedeutung oder benötigen weitere, ergänzende Einrichtungen, um als innergemeindliches Zentrum betrachtet zu werden, insbesondere die Einrichtungen geringerer Zentralität. Hierzu gehören beispielsweise Discounter, kleinere Supermärkte oder auch Sportplätze, die im Zusammenhang mit dem von ihnen bedienten Wohnquartier zu betrachten sind. Zudem bilden solche Einrichtungen häufig gemeinsam ein innergemeindliches Zentrum (Stadtteil- oder Ortsteilzentrum).

Die aufgeführten Einrichtungen werden daher zu innergemeindlichen Zentren zusammengefasst, die wiederum dem System der Zentralen Orte entsprechen. Unterschieden wird in:

- Hauptzentren (entspricht einem Mittelzentrum),
- Stadtteil- oder Ortszentren (entspricht einem Grundzentrum) und
- Ortsteilzentren (entspricht einem Gemeindeteil ohne zentralörtliche Funktion).

Im Folgenden sind die innergemeindlichen Zentren beschrieben, die aus den einzelnen Einrichtungen und den Wohnstandorten gebildet wurden. Die Stadtteil- und Ortszentren werden – sofern vorhanden – nicht immer mit ihrem tatsächlichen Namen benannt, sondern ihr Schwerpunkt auf einer Straße verortet. Die innergemeindlichen Zentren sind auch in Abb. 5 dargestellt.

### Hauptzentren

- Innenstadt (Kaufhäuser, Fachgeschäfte, Gastronomie)
- Gewerbegebiet Süd/Fördepark (Verbrauchermärkte, Fachgeschäfte)
- Citti-Park (Verbrauchermärkte, Fachgeschäfte)
- Grenzhandel am Ochsenweg [innergemeindliches Zentrum von Harrislee]
- Universität/Fachhochschule

### Stadtteil- oder Ortszentren

- Marienallee (Versorgung, Wohnquartiere)
- Burgplatz (Wohnstandort, öffentliche Einrichtungen)
- Harrisleer Straße (Versorgung, Wohnquartiere)
- Schleswiger Straße/Backensmühle (Versorgung, Wohnquartier, Bahnhof)
- Kappelner Straße (Versorgung, Wohnquartiere)
- Engelsbyer Straße (Versorgung, Wohnquartiere)
- Schottweg (Versorgung, Wohnquartiere)
- Fichtestraße (Versorgung, Wohnquartiere)

- Twedter Mark (Versorgung, Wohnquartiere)
- Birkenbogen (Versorgung, Wohnquartiere)
- Handewitt [innergemeindliches Zentrum von Handewitt]
- Harrislee [innergemeindliches Zentrum von Harrislee]

#### Ortsteilzentren

- Alter Kupfermühlenweg
- Blücherstraße
- Saturnbogen
- Alter Husumer Weg
- Weding
- Jarplund
- Tarup
- Tastrup
- Hüllerup [innergemeindliches Zentrum von Handewitt]

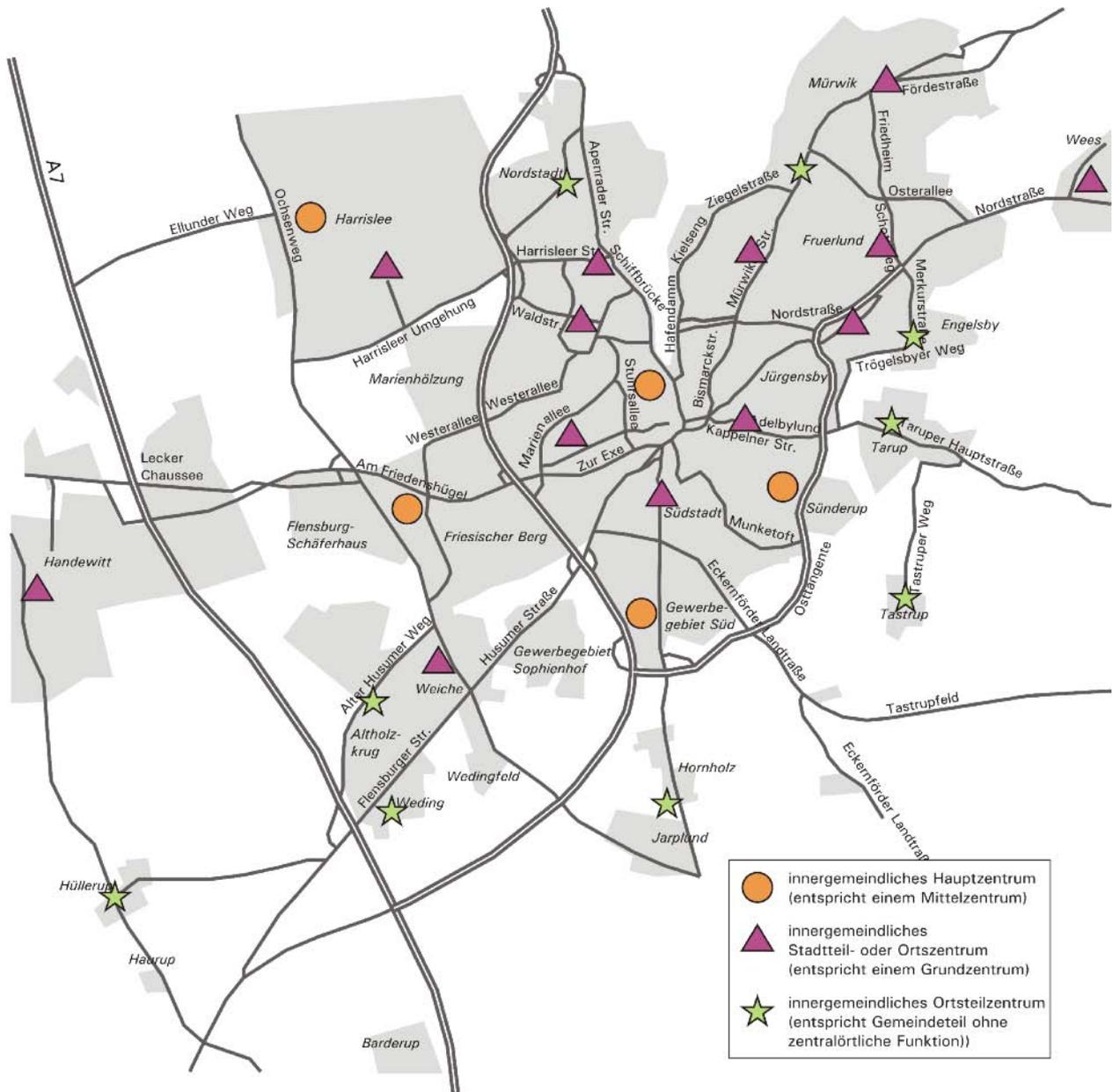


Abb. 5 Innergemeindliche Zentren im Betrachtungsraum

### **3 Kategorisierung nach RIN**

Die Kategorisierung nach den RIN erfolgt in drei Schritten:

1. Festlegung/Ermittlung der relevanten Zentralen Orte
2. Erstellen von Luftlinienverbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten für die einzelnen Verbindungsfunktionsstufen
3. Umlegen der Luftlinienverbindungen auf das Straßennetz

#### **Relevante Zentrale Orte**

Die Ermittlung der relevanten Zentralen Orte ist bereits in Ziffer 2.6 durchgeführt.

#### **Luftlinienverbindungen**

Die Luftlinienverbindungen zwischen den Zentralen Orten werden für jede Verbindungsfunktionsstufe separat durchgeführt. In dieser Untersuchung werden die Verbindungsfunktionsstufen 0 bis 4 verwendet (Stufe 5 bezieht sich auf einzelne Grundstücke und ist für diese Untersuchung zu kleinräumig):

- Stufe 0 (kontinental): Verbindung zwischen Metropolregionen
- Stufe 1 (großräumig): Verbindung zwischen Oberzentren sowie Anbindung von Oberzentren an Metropolregionen
- Stufe 2 (überregional): Verbindung zwischen Mittelzentren und Anbindung von Mittelzentren an die Orte höherer Zentralität
- Stufe 3 (regional): Verbindung zwischen Grundzentren und Anbindung von Grundzentren an die Orte höherer Zentralität
- Stufe 4 (nahräumig): Verbindung zwischen Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion und Anbindung an Orte höherer Zentralität

Durch die Verbindung benachbarter Zentraler Orte gleicher Zentralität ergibt sich für jede Verbindungsfunktionsstufe ein sogenanntes Dreiecksnetz. Die Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 0 bis 3 sind in Abb. 6 dargestellt. Die Dreiecksnetze der innergemeindlichen Zentren für die Verbindungsfunktionsstufen 2 bis 4 sind in Abb. 7 dargestellt.

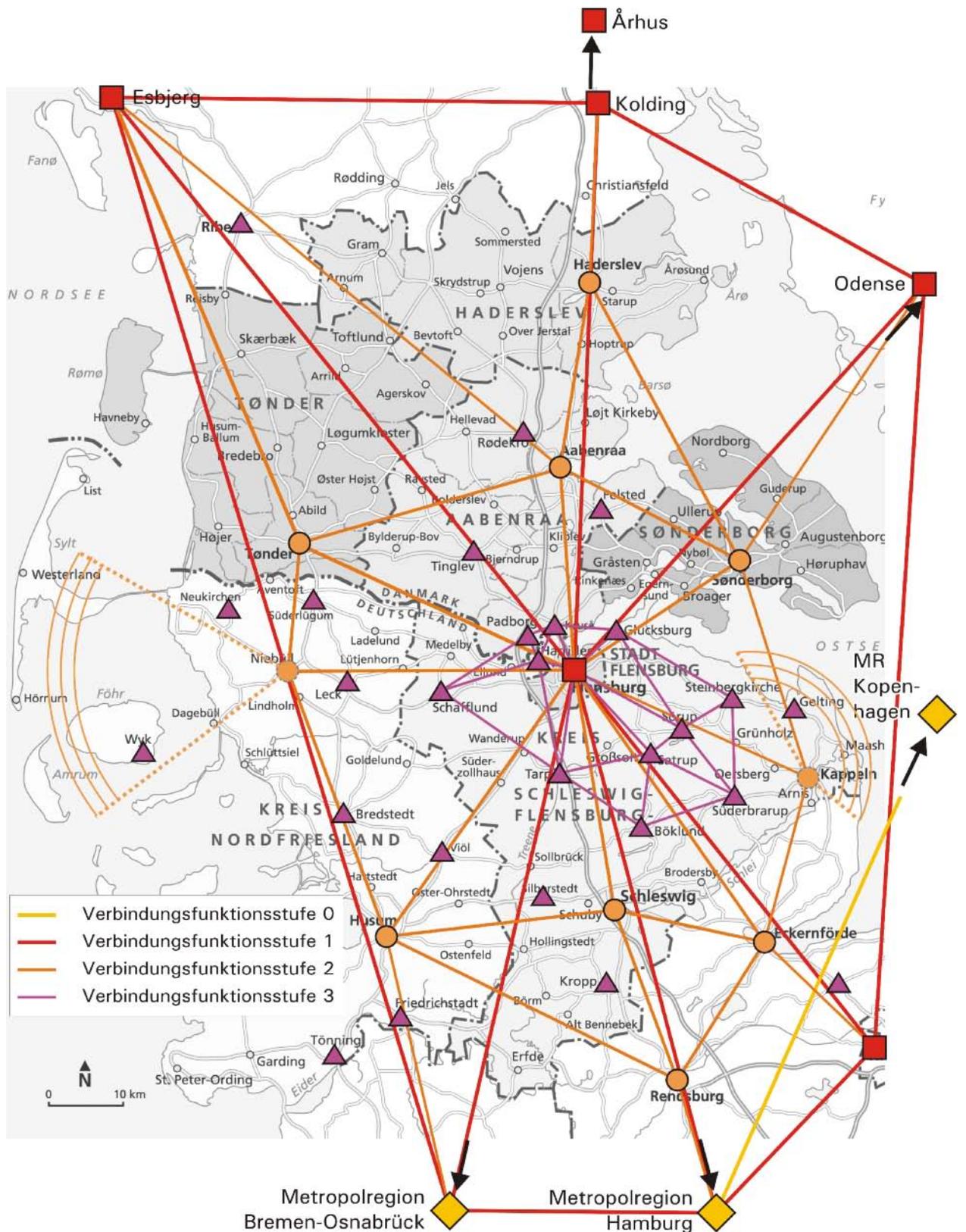


Abb. 6 Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 0, 1, 2 und 3 (um die Übersichtlichkeit zu verbessern, sind einige nicht relevante Verbindungen in größerer Entfernung zu Flensburg nicht dargestellt)

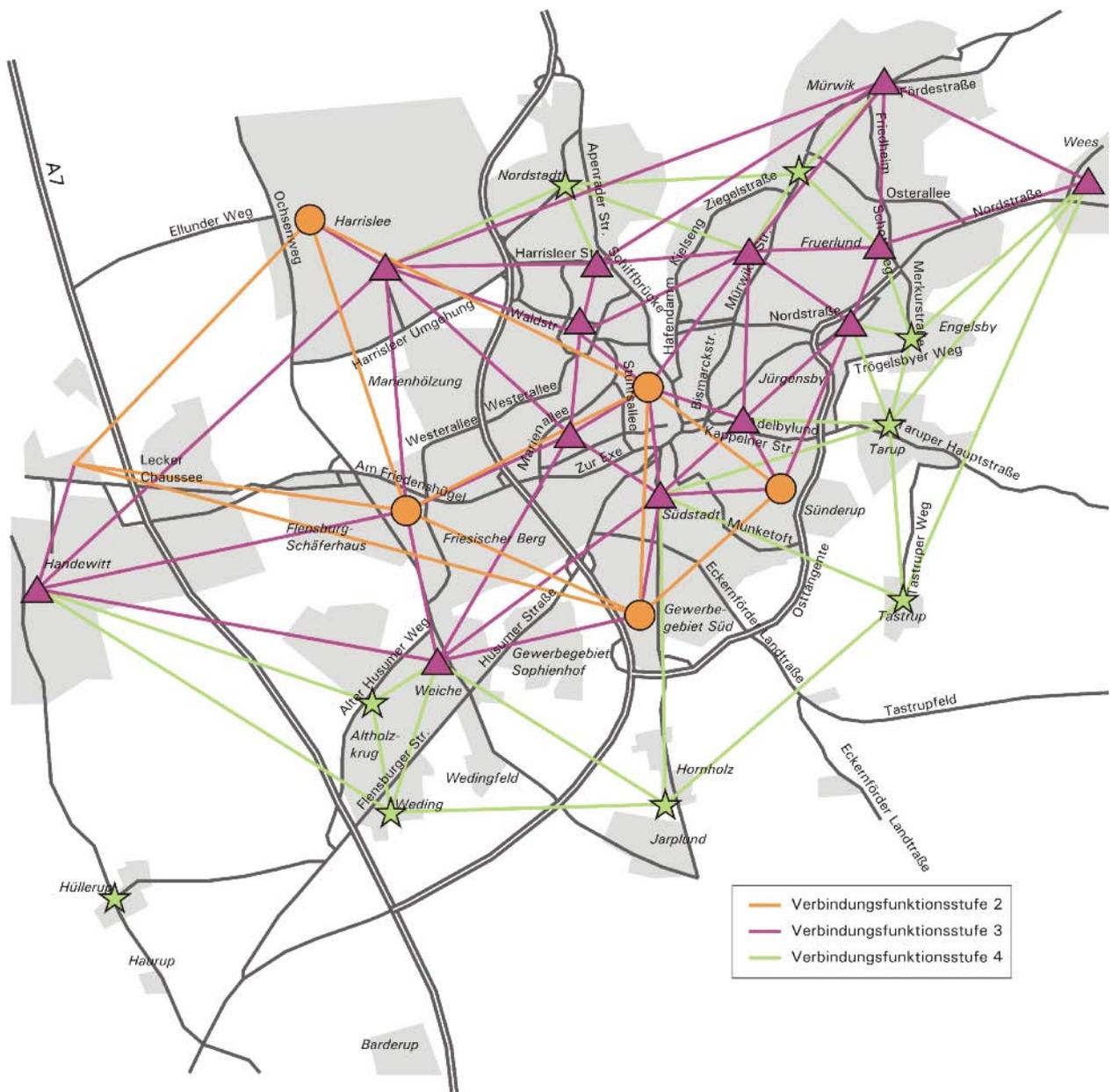


Abb. 7 Dreiecksnetze der innergemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 2, 3 und 4

### Umlegung der Luftlinienverbindungen

Im nächsten Schritt werden die Luftlinienverbindungen der Dreiecksnetze auf das Straßennetz umgelegt. Dabei werden die Verbindungen sinnfällig den bereits vorhandenen Straßen zugewiesen. Falls keine geeigneten Straßen vorhanden wären, würde die Verbindung einer neu zu bauenden Straße zugewiesen. Dies ist in diesem Fall jedoch nicht erforderlich. Die Umlegung erfolgt nach den Kriterien Direktheit, Reisezeit und Eignung der

Straße. Häufig werden einer Straße mehrere Verbindungen zugewiesen. Maßgebend ist dann die höchstrangige Verbindung. Die Verbindungsfunktionsstufen des Straßennetzes nach der Umlegung sind in Abb. 8 dargestellt. Es wird darin in zwischengemeindliche Verbindungen (durchgezogene Linien) und innergemeindliche Verbindungen (unterbrochene Linien) unterschieden. Diese Unterscheidung ermöglicht es, die Herkunft der Verbindungsfunktionsstufe besser nachzuvollziehen. Zudem enden zwischengemeindliche Verbindungen am Übergang zwischen der Betrachtung von zwischengemeindlichen Verbindungen und innergemeindlichen Verbindungen. Die Fortführung innerhalb von Flensburg ist dann jeweils eine Stufe geringer bewertet (vgl. a. Methodik der RIN, Ziffer 3.3 in den RIN)

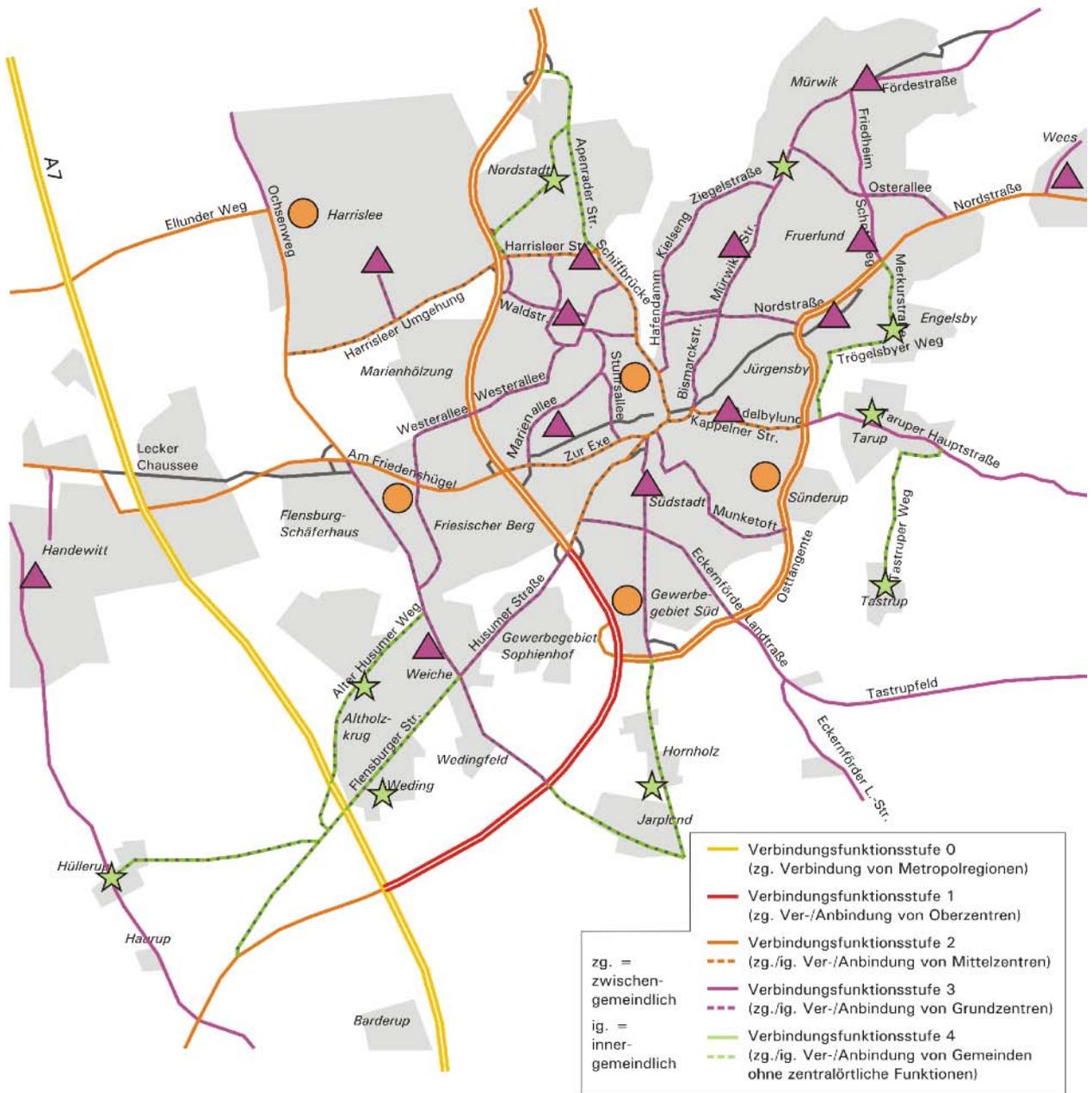


Abb. 8 Verbindungsfunktionsstufen des Straßennetzes Flensburg

## 4 Klassifizierung

### 4.1 Kriterien für die Klassifizierung

Grundlage für die Widmung einer Straße als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße sind das Bundesfernstraßengesetz und das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (vgl. Ziffern 2.2 und 2.3). In beiden Gesetzen werden jedoch keine direkt fassbaren Kriterien festgelegt. Für Bundes- und Landesstraßen wird in den jeweiligen Gesetzen gefordert, dass sie „ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“. Der Begriff „weiträumig“ ist entscheidend, aber nicht näher definiert. In der Praxis hat sich eine Gleichsetzung von „weiträumig“ mit „überregional“ etabliert. Dies entspricht der Verbindungsfunktionsstufe 2 und höher. Diese Interpretation stimmt entsprechend mit der Definition von Fernverkehrsrelevanz überein, die üblicherweise für die Verbindungen zwischen Metropolregionen, Oberzentren und Mittelzentren angenommen wird.

Es bietet sich daher an, Straßen mit den Verbindungsfunktionsstufen 0, 1 und 2 als Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) einzustufen. Dieser Ansatz würde weitgehend zum vorhandenen Bundesstraßennetz führen, so dass dieser Ansatz praxisnah ist.

Kreisstraßen sind nach dem Landesgesetz *Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt [...] dienen oder zu dienen bestimmt sind*. Diese Definition entspricht den Begriffen „regionaler Verkehr“ und „nahräumiger Verkehr“, die nach den RIN für die Verbindungsfunktionsstufen 3 und 4 vorgesehen sind. Aus diesem Ansatz ließe sich weitgehend das vorhandene Kreisstraßennetz herleiten, so dass dieser Ansatz praxisnah ist.

Im Landesgesetz wird für Landesstraßen gefordert, dass sie *zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb eines Landes zu dienen bestimmt sind*. Eine Gleichbehandlung mit Bundesstraßen (mindestens Verbindungsfunktionsstufe 2) entspräche nicht ansatzweise der Praxis. Eine Betrachtung der Mittel- und Oberzentren in Schleswig-Holstein nördlich des Nord-Ostsee-Kanals und deren Verbindungen untereinander (vgl. Abb. 6 auf Seite 18) zeigt, dass daraus lediglich drei Nord-Süd-Verbindungen (westliche Verbindung: Tondern-Husum-Bremen, mittlere Verbindung: Flensburg-Schleswig-Rendsburg, östliche Verbindung: Kappeln-Eckernförde) sowie zwei West-Ost-Verbindungen (nördliche Verbindung: Ferienregion Nordfriesische Inseln-Kappeln, südliche Verbindung: Husum-Schleswig-Eckernförde) resultieren. Diese sind in Nord-Süd-Richtung mit der B 5/A 23, der A 7 sowie der B 199/B 203 und in West-Ost-Richtung mit der B 199 und der B 201 vorhanden. Hinzu kommen weitere Bundesstraßen als Diagonalverbindungen. Über die Verbindungsfunktionsstufen 0 bis 2 lässt sich damit praktisch keine Landesstraße im Norden Schleswig-Holsteins als bundesstraßenartige Verbindung einstufen.

Eine Gleichbehandlung von Landesstraßen und Kreisstraßen mit den Verbindungsfunktionsstufen 3 und 4 ist jedoch auch nicht angemessen, da dies sowohl der gesetzlichen Forderung nach Landesstraßen als Ergänzung des Bundesstraßennetzes als auch der Praxis widerspricht. Die Landesstraßen übernehmen tatsächlich die Aufgabe, die Regionen weiträumig untereinander zu verbinden, die als Versorgungszentrum keine Mittelzentren aufweisen, sondern lediglich Grundzentren. Als Grundlage für die Einstufung von Landesstraßen wird daher die Verbindungsfunktionsstufe 3 angesetzt mit der weitergehenden Forderung, dass die Straße mehrere Regionen mit Grundzentren weiträumig erschließt und an Mittel- bzw. Oberzentren anbindet. Beispiele für eine solche Straße sind die L 21 als Anbindung von Maasbüll, Husby, Hargesby und Sterup an Kappeln und Flensburg (ca. 40 km Länge) und die L 23/L 27 zur Anbindung von Sattrup, Süderbrarup und Rieseby an Eckernförde und Flensburg (ca. 32 km Länge).

## 4.2 Klassifizierung anhand der RIN-Kategorisierung

Ausgehend von den in Ziffer 4.1 beschriebenen Kriterien wird ein Vorschlag für eine Klassifizierung anhand der RIN-Kategorisierung erstellt. Die Kriterien sind im Folgenden zusammengefasst:

- **Bundesstraße:** Verbindungsfunktionsstufe 0, 1 oder 2
- **Landesstraße:** Verbindungsfunktionsstufe 3 mit weiträumiger Anbindung mehrerer Grundzentren an Mittel- und Oberzentren
- **Kreisstraße:** Verbindungsfunktionsstufe 3 ohne weiträumige Anbindung von Grundzentren an Mittel- und Oberzentren sowie Verbindungsfunktionsstufe 4

Das sich ergebende klassifizierte Netz auf der Grundlage der RIN-Kategorisierung ist in Abb. 9 dargestellt.



Abb. 9 Vorschlag für eine Klassifizierung, abgeleitet aus der RIN-Kategorisierung

### 4.3 Abgleich Gutachternvorschlag mit vorhandener Klassifizierung

In Abb. 10 sind die Veränderungen der Klassifizierungen aufgrund des Gutachternvorschlags gegenüber der heutigen Klassifizierung dargestellt.



Abb. 10 Veränderungen durch den Gutachternvorschlag gegenüber der heutigen Klassifizierung

Eine wesentliche Veränderung im Bundesstraßennetz ergibt sich durch die Aufstufung des noch als Kreisstraße gewidmeten Teilstücks der Osttangente zur Bundesstraße B 199. Durch diese Schaffung einer neuen West-Ost-Verbindung im Bundesstraßennetz kann auf die bisherige West-Ost-Beziehung durch die Innenstadt (heutige B 199) verzichtet werden. Das

westliche Teilstück zwischen B 200 und Süderhofenden wird zur Landesstraße abgestuft und das östliche Teilstück (Süderhofenden und Nordstraße) zur Kreisstraße.

Durch die neue westliche Anbindung der Innenstadt an die B 200 durch die zur Landesstraße abgestufte B 199 kann auf die bisherige westliche Anbindung durch die L 16 (Schiffbrücke – Harrisleer Straße) verzichtet werden. Diese wird zur Kreisstraße abgestuft.

Zur Vervollständigung des Landesstraßennetzes wird die L 23 (Eckernförder Landstraße) bis zum Knotenpunkt Süderhofenden/Heinrichstraße fortgeführt. Dort bindet sie an die übrigen Landesstraßen an und bildet mit diesen ein Netz. Die kürzeste Beziehung würde über die Schleswiger Straße verlaufen, diese ist wegen der schmalen Eisenbahnbrücke jedoch nicht in der Lage, einen Zweirichtungsverkehr zu bieten. Daher wird die Landesstraßenverbindung zwischen Zur Bleiche und Friedrich-Ebert-Straße über die Husumer Straße und Munketoft vervollständigt. Entsprechend wird die Husumer Straße zwischen B 200 und Friedrich-Ebert-Straße zur Landesstraße aufgestuft.

Für drei Straßenabschnitte, die bislang als Kreisstraße gewidmet sind, lässt sich aus den RIN keine entsprechende Verbindungsfunktion ableiten. Dies sind die Friesische Straße und die Glücksburger Straße (beide K 21) sowie die Solitüder Straße (K 3). Sie werden zu Gemeindestraßen abgestuft.

#### 4.4 Abgleich Landesvorschlag mit vorhandener Klassifizierung

In Abb. 11 sind Veränderungen der Klassifizierungen aufgrund des Landesvorschlags gegenüber der heutigen Klassifizierung dargestellt.



Abb. 11 Veränderungen durch den Landesvorschlag gegenüber der heutigen Klassifizierung

Der Landesvorschlag sieht eine Aufstufung des Kreisstraßenabschnitts der Osttangente zur Bundesstraße vor und im Gegenzug eine Abstufung der heute innerstädtisch geführten B 199 zur Landesstraße (westlicher Abschnitt) bzw. zur Kreisstraße (östlicher Abschnitt). Der Abschnitt der L 23 (Eckernförder Landstraße) nördlich der Osttangente wird zur Kreisstraße

abgestuft, ebenso der westlich der Osttangente liegende Abschnitt der L 21 (Adelbylund). Die L 249 wird zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Einmündung der Ziegeleistraße von der Mürwiker Straße auf den Streckenzug Hafendamm – Kielseng – Ziegeleistraße verlegt. Die L 16 (Schiffbrücke – Harrisleer Straße) wird zur Kreisstraße abgestuft.

Eine Reihe von Kreisstraßen werden zu Gemeindestraßen abgestuft. Dies sind (von Nordosten nach Südwesten):

- Solitüder Straße (K 3)
- Osterallee (K 2)
- Merkurstraße/.../Richard-Wagner-Straße (K 14)
- Friesische Straße (K 21)
- Glücksbürger Straße (K 21)
- Stuhrsallee (K 16)
- Duburger Straße (K 9)
- Eckener Straße/Marienhölungsweg (K 23)
- Am Katharinenhof/Alter Kupfermühlenweg (K 4)
- Lilienthalstraße (K 19)

#### **4.5 Vergleich Gutachtervorschlag – Landesvorschlag**

Übereinstimmungen zwischen beiden Vorschlägen gibt es bei der Aufstufung der Osttangente zur Bundesstraße und der daraus resultierenden Abstufung der B 199 zur Landesstraße im westlichen Abschnitt und zur Kreisstraße im östlichen Abschnitt. Als weitere Konsequenz wird in beiden Vorschlägen übereinstimmend auf die L 21 verzichtet diese und zur Kreisstraße abgestuft.

Die radial auf die Innenstadt Flensburgs zuführenden Landesstraßen L 249, L 21 und L 23 werden in beiden Vorschlägen grundsätzlich beibehalten. Beim Landesvorschlag enden jedoch die L 21 und die K 23 an der Osttangente, während sie beim Gutachtervorschlag bis in die Innenstadt fortgeführt und dort an die L 249 angebunden werden. Der Gutachtervorschlag sieht eine Fortführung bis in die Innenstadt vor, um die überregional bedeutsamen Ziele Flensburgs, die sich in und westlich der Innenstadt konzentrieren, über das Bundes- bzw. Landesstraßennetz in alle Richtungen anzubinden. Ansonsten gäbe es nur eine Anbindung nach Westen an die B 200 und nach Osten, jedoch keine Anbindung der Innenstadt an die Osttangente.

Übereinstimmungen gibt es bei der Abstufung der Kreisstraßen K 3 und K 21 zu Gemeindestraßen. Der Landesvorschlag sieht jedoch noch eine Abstufung weiterer Kreisstraßen vor. Die Abstufung der K 14 würde dazu führen, dass der Stadtteil Engelsby nicht mehr über eine klassifizierte Straße angebunden wäre. Die Anbindung würde dann lediglich über zwei Gemeindestraßen direkt an die Bundesstraße erfolgen. Zur Verbindung des Stadtteils Engelsby mit den übrigen Stadtteilen sollte daher die Klassifizierung als Kreisstraße beibehalten werden. Auch die Abstufung der K 2 (Osterallee) wird kritisch gesehen, da sie eine direkte Verbindung der nordöst-

lichen Stadtteile mit den östlichen benachbarten Orten (insbesondere Wees) darstellt. Eine Abstufung der Kreisstraßen im Stadtteil Duburg erscheint ebenfalls nicht zweckmäßig, da in diesem Stadtteil eine Reihe überregional bedeutsamer Institutionen angesiedelt sind (Krankenhäuser, Dänische Schule, Museen, etc.), die in alle Richtungen angebunden sein sollten. Die Konzentration vieler solcher Einrichtungen auf engem Raum und die Mischung mit dichter Wohnbebauung führt dann auch dazu, dass viele Kreisstraßen in einem vergleichsweise kleinen Gebiet vorhanden sind. Wären diese Institutionen weiträumiger verteilt, so würde sich die Frage nach einer Abstufung vermutlich nicht stellen, obwohl insgesamt sogar eine größere Kreisstraßenlänge vorhanden wäre.

Im Gutachternvorschlag wird die L 249 in ihrer heutigen Führung beibehalten, während der Landesvorschlag eine Verlegung auf den Hafendamm vorsieht. Hinsichtlich der Netzkonzeption (Verbindungsfunktion und Anbindung an das übrige Netz) unterscheiden sich die Vorschläge jedoch nicht.

Die in beiden Vorschlägen enthaltene Netzkonzeption stimmt damit in weiten Teilen überein. Ein tangentiales Bundesstraßensystem wird ergänzt durch radial auf die Innenstadt zulaufende Landesstraßen. Zur An- und Verbindung der Stadtteilzentren und der überregional bedeutsamen Ziele dient ein Kreisstraßennetz. Der Landesvorschlag geht jedoch bei der Abstufung von Kreisstraßen deutlich weiter.

In Abb. 12 sind die einzelnen, von Umstufungen betroffenen Straßenabschnitte mit ihrer jeweiligen Länge aufgeführt. Abb. 13 enthält die Gesamtlängen der umgestuften Straßenabschnitte.

Nr.	Straße	Länge [km]	heutige Klassifizierung	Vorschlag Land	Vorschlag SHP
1	K 19 (Lilienthalstraße) zwischen Ochsenweg und Am Friedenshügel	1,3	K	G	K
2	K 4 (Am Katharinenhof) zwischen Zufahrt zur B 200 und Apenrader Str.	1,6	K	G	K
3	K 23 (Eckener Str./Marienhölungsweg) zwischen Harrisleer Str. und Nerongsallee	1,2	K	G	K
4	K 9 (Duburger Str.) zwischen Waldstraße und Werftstraße	0,6	K	G	K
5	K 16 (Stuhsallee/Schützenkuhle) zwischen Mühlenstraße und Zur Exe	0,8	K	G	K
6	K 21 (Friesische Str./.../Glücksburger Str.) zwischen Marienallee und J.-Haydn-Str.	3,1	K	G	G
7	K 14 (Richard-Wagner-Str.) zwischen Adelbyer Kirchenweg und Nordstraße	2,1	K	G	K
8	K 2 (Osterallee) zwischen Mürwiker Str. und Nordstraße	2,0	K	G	K
9	K 3 (Solitüder Str.) zwischen Fördestr. und Uferstr.	1,5	K	G	G
10	L 16 (Harrisleer Str./.../Norderhofenden) zwischen B 200 und Hafendamm	2,6	L	K	K
11	L 249 (Bismarckstr./Mürwiker Str.) zwischen Hafermarkt und Ziegeleistr.	2,7	L	K	L
12	L 21 (Heinrichstr./.../Adelbylund) zwischen F.-Ebert-Str. und Osttangente	1,6	L	K	L
13	L 23 (Zur Bleiche/Eckernförder Landstr.) zwischen Husumer Str. und Osttangente	2,2	L	K	L
14	B 199 (Nordstr.) zwischen Hafendamm und Osttangente	1,5	B	K	K
15	K 6 (Ballastbrücke/Kielseng) zwischen Nordstr. und Mürwiker Str.	2,4	K	L	K
16	B 199 (Am Friedenshügel/.../Friedrich-Ebert-Str.) zwischen B 200 und Heinrichstr.	2,0	B	L	L
17	B 199 (Süderhofenden) zwischen Heinrichstr. Und Hafendamm	0,6	B	K	L
18	K 6 (Osttangente) zwischen Schleswiger Str. und Adelbylund	3,3	K	B	B
19	K 25 (Husumer Str./Schleswiger Str.) zwischen Zur Bleiche und F.-Ebert-Str.	1,2	K	K	L

Abb. 12 Straßenabschnitte, auf denen der Gutachternvorschlag und/oder der Landesvorschlag Umstufungen vorgeschlagen werden (B = Bundesstraße, L = Landesstraße, K = Kreisstraße, G = Gemeindestraße, orange: Abstufung, grün: Aufstufung)

Umstufung		Vorschlag	
		Land	SHP
von	nach	km	km
<b>Abstufung</b>		<b>27,4</b>	<b>11,3</b>
Bundesstraße	Landesstraße	2,6	2,6
	Kreisstraße	1,5	1,5
Landesstraße	Kreisstraße	9,1	2,6
Kreisstraße	Gemeindestraße	14,2	4,6
<b>Aufstufung</b>		<b>5,7</b>	<b>4,5</b>
Kreisstraße	Landesstraße	2,4	1,2
	Bundesstraße	3,3	3,3

Abb. 13 Übersicht über die Straßenlängen, die insgesamt in den beiden Vorschlägen von Umstufungen betroffen sind

## 5 Fazit

- Auf der Grundlage der relevanten Zentralen Orte sowie der innergemeindlichen Zentren wurde eine Kategorisierung des klassifizierten Straßennetzes nach den RIN durchgeführt. Anhand verschiedener Kriterien wurde ein Zusammenhang zwischen Kategorisierung und Klassifizierung hergestellt und auf der Grundlage der Kategorisierung ein Gutachternvorschlag für Umstufungen im klassifizierten Straßennetz erarbeitet.
- Die heutige Klassifizierung wurde mit dem Gutachternvorschlag und einem Vorschlag des Landes Schleswig-Holstein verglichen. Der Gutachternvorschlag und der Landesvorschlag enthalten eine grundsätzlich vergleichbare Netzkonzeption mit tangentialen Bundesstraßenverbindungen, radial auf das Zentrum zulaufenden Landesstraßenverbindungen und eine Erschließung regional und überregional bedeutsamer Einrichtungen und Zentren über Kreisstraßen.
- Unterschiede zwischen Landesvorschlag und Gutachternvorschlag finden sich bei der Verknüpfung im Landesstraßennetz. Während beim Gutachternvorschlag alle Landesstraßen in der Innenstadt verknüpft werden, enden im Landesvorschlag manche Landesstraßen an der Osttangente.
- Deutliche Unterschiede gibt es auch bei der Behandlung von Kreisstraßen. Der Landesvorschlag sieht eine deutlich weitgehendere Abstufung von Kreisstraßen vor als der Gutachternvorschlag.