

MASTERPLAN

Mobilität



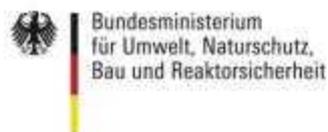
FLENSBURG

Masterplan Mobilität 2030

Endbericht

Vorabzug

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Masterplan Mobilität 2030

– Endbericht zum Projekt Nr. 17031 –

Auftraggeber:

Stadt Flensburg

Auftragnehmer:

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

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

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

in Zusammenarbeit mit:

ÖPNV und Öffentlichkeitsarbeit

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

Berechnung Energie- und CO₂-Bilanz:

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

Hannover, Oktober 2018

Inhalt

		Seite
1	Zielsetzung und Vorgehensweise	1
1.1	Aufgaben und Ziele	1
1.2	Methodisches Vorgehen	2
2	Ausgangslage	5
2.1	Planungsraum Flensburg	5
2.2	Daten und Fakten	5
2.3	Umland und Verflechtungen	7
2.4	Konzepte und Planungen	11
3	Stadtgebietsbetrachtungen	12
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	37
4.1	Strukturierung des Beteiligungsverfahrens	37
4.2	Übersicht der absolvierten Termine	39
4.3	Zukunftswerkstatt	40
4.4	Stadtteilkonferenz	41
4.5	Expertenrunden und Bürgersprechstunde	42
4.6	Beteiligung Jugend und Senioren	44
4.7	Senioren und mobilitätsbehinderte Menschen	48
4.8	Bürgerforum zum Maßnahmenkonzept	49
4.9	Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit	50
5	Entwicklungsszenarien	52
5.1	Methodik	52
5.2	Allgemeine Entwicklungsszenarien	52
5.3	Entwicklungsszenarien für Flensburg	55
6	Leitbildentwicklung	60
6.1	Verkehrsmittelwahlverhalten	60
6.2	Leitbild	61
7	Radverkehr	69
7.1	Bestandsanalyse	69
7.2	Strategien und Maßnahmen	79
7.2.1	Zukunftsfähige Radinfrastruktur	79
7.2.2	Weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen	84
8	Fußverkehr	97
8.1	Bestandsanalyse	97
8.2	Strategien und Maßnahmen	100
9	Nahmobilität im Fokusraum	107
9.1	Bestandsanalyse	107
9.2	Integriertes Anforderungsprofil und Strategien	109
10	Öffentlicher Personennahverkehr	114
10.1	Bestandsanalyse	114
10.2	Strategien und Maßnahmen	122
11	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	133
11.1	Bestandsanalyse	133
11.2	Prognoseszenarien	136
11.3	Strategien und Maßnahmen	139

11.3.1	Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln	139
11.3.2	Knotenpunktkataster	145
11.3.3	Zukünftige Ausrichtung Kraftfahrzeugverkehr	146
12	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	149
12.1	Bestandsanalyse	149
12.2	Strategien und Maßnahmen	152
13	Mobilitätsmanagement und Organisation	162
13.1	Anforderungen und Bestandsanalyse	162
13.2	Strategien und Maßnahmen	166
13.3	Marketingkampagne <i>4 Leuchttürme für Flensburg</i>	177
13.4	Mobilitätsmarketing	179
14	Energie- und Treibhausgasbilanz	183
14.1	Rahmendaten und Berechnungen	184
14.2	Betrachtung gesamter Verkehrssektor	187
14.3	Ausblick Zieljahr 2050	190
15	Querschnittsthemen	191
15.1	Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung	191
15.2	Barrierefreiheit	195
15.3	Elektromobilität	198
15.4	Güter- und Lieferverkehr	200
15.5	Tourismusverkehr	202
16	Ausblick 2050	205
17	Steckbriefe Maßnahmen	207
18	Controlling und Evaluation	229
19	Fazit – Darauf kommt es an	235

1 Zielsetzung und Vorgehensweise

1.1 Aufgaben und Ziele

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

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

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

¹ „Verkehrskonzept 90“ 1990, Stadt Flensburg

² Mobilitätsprogramm 2003, Stadt Flensburg

³ Integriertes Klimaschutzkonzept für Flensburg, Stadt Flensburg

stellung der Osttangente in 2006, erbrachten bisher nicht die erhofften Entlastungen.

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

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

Der Masterplan Mobilität ist als eine integrierte und strategisch-konzeptionelle Planung zu verstehen. Inhaltlich ist er als wesentlicher Baustein für die Mobilität in das übergeordnete integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebettet⁴. Untergeordnet erfolgt der Abgleich mit den unterschiedlichen Fachkonzepten (Klimaschutzkonzepte, Lärmaktionsplan, verkehrliche Teilkonzepte wie RNVP). Es ist das Ziel, die einzelnen verkehrlichen Entwicklungen mittels einer gesamtstädtischen Beurteilung und Integration einzuordnen und die größtmögliche Wirkung durch Verknüpfung mit anderen Themenfeldern zu erzielen.

1.2 Methodisches Vorgehen

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

⁴ Stadt Flensburg, Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Perspektiven für Flensburg – Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept
Flensburg, April 2018

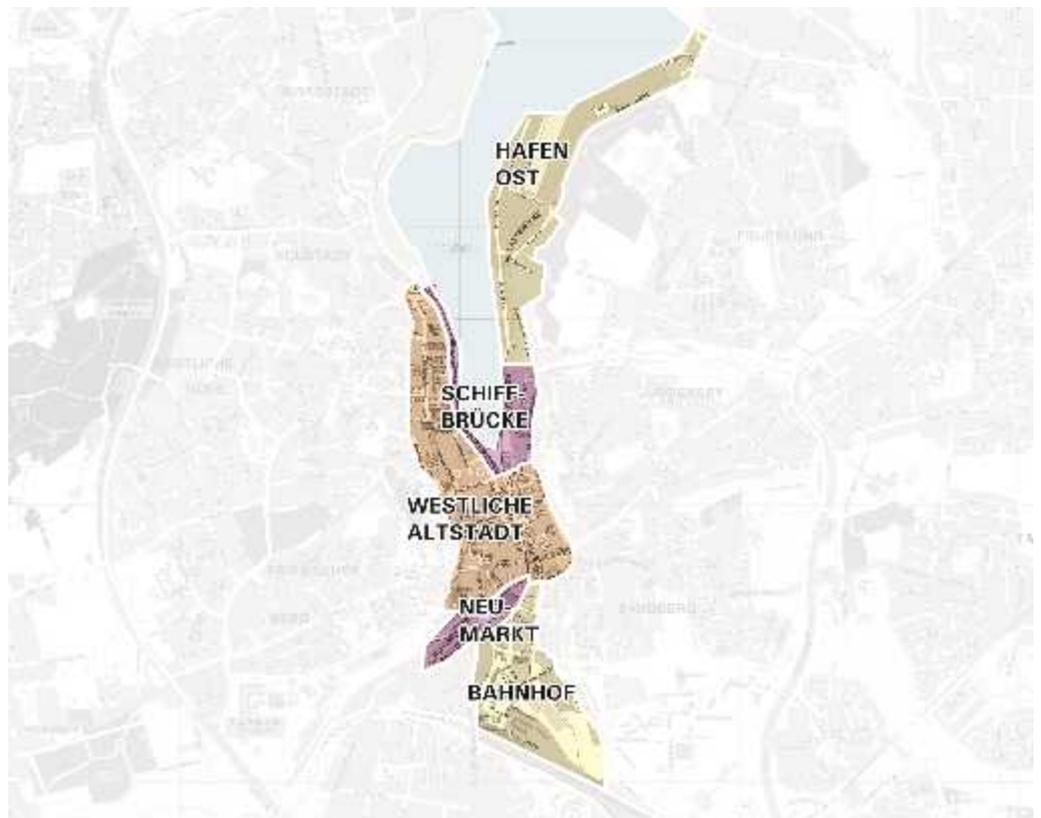
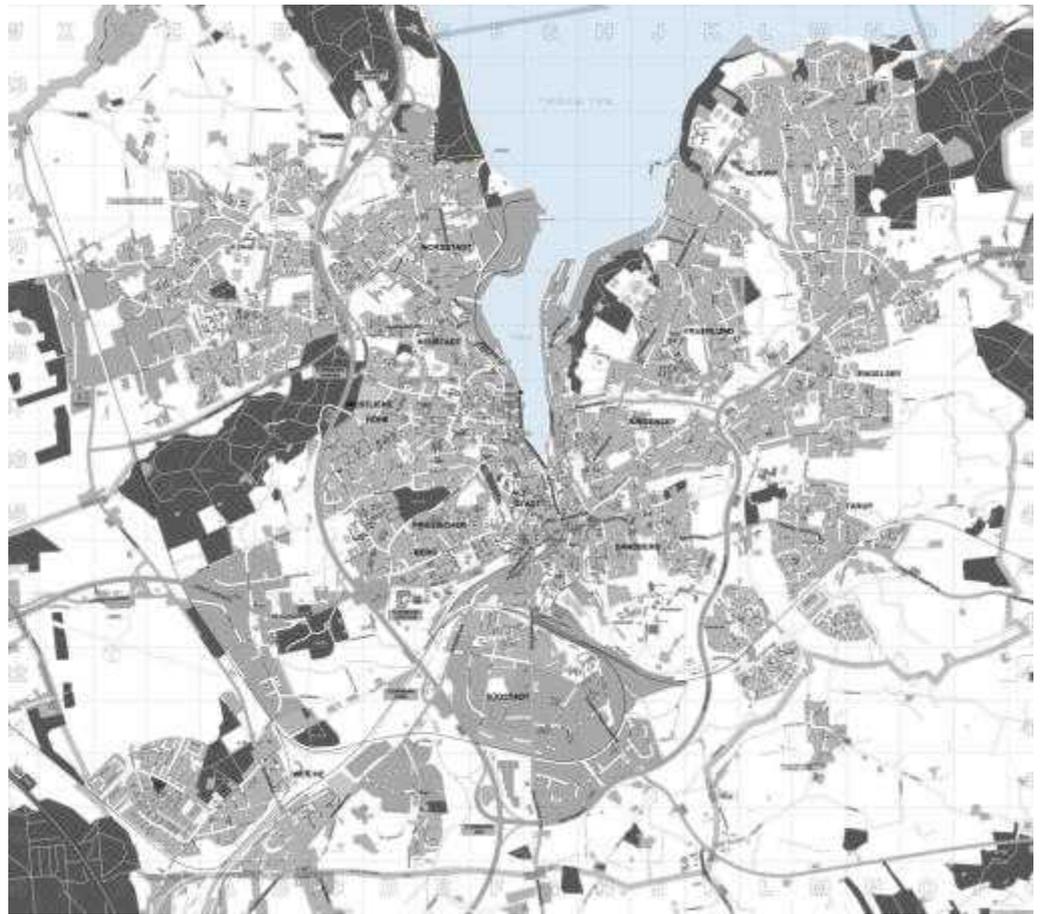


Abb. 1 Gesamtstadt (oben, Technisches Betriebszentrum - Vermessung) und Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030 (unten)

Im ersten Schritt sind die planerischen Rahmenbedingungen zu sammeln und darzustellen. Darüber hinaus erfolgt eine Bestandsanalyse, die eine sektorale Betrachtung (Unterscheidung der Verkehrsarten) sowie eine Stadtgebietsbetrachtung beinhaltet. Die Stadtgebiete sind anhand funktionaler Gegebenheiten voneinander abgegrenzt, das Innenstadtgebiet wird in der Bestandsanalyse wie oben beschrieben detaillierter betrachtet. Im zweiten Schritt erfolgt die Aufstellung von möglichen Entwicklungsszenarien in Kombination mit einer Potenzialanalyse. Die grundlegende Zielrichtung eines hier zu entwickelnden verkehrspolitischen Leitbildes ist nur eingeschränkt variabel, da eine Kongruenz zu den klimapolitischen Zielen gegeben sein sollte. Die zentralen Inhalte eines verkehrspolitischen Leitbildes bestehen aus einer angestrebten Modal-Split-Verteilung⁵ für den angestrebten Planungshorizont (bis 2030), den Ober- bzw. Wertezielen, den Handlungszielfeldern des jeweiligen Szenarios sowie der Benennung von ersten Leuchtturmprojekten. Es ist anzustreben, dass lediglich ein verkehrspolitisches Leitbild bzw. Entwicklungsszenario erarbeitet und abgestimmt wird, da so eine bessere Verständigung zwischen einzelnen Akteuren und eine zielstrebigere Verkehrsentwicklungsplanung erzielt werden kann. Im vierten und letzten Schritt ist die Aufstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes vorzusehen.

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

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

⁵ Verteilung der Gesamtheit aller Wege auf die einzelnen Verkehrsträger (Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV), unabhängig von der Länge der jeweils zurückgelegten Wege

2 Ausgangslage

2.1 Planungsraum Flensburg

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

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

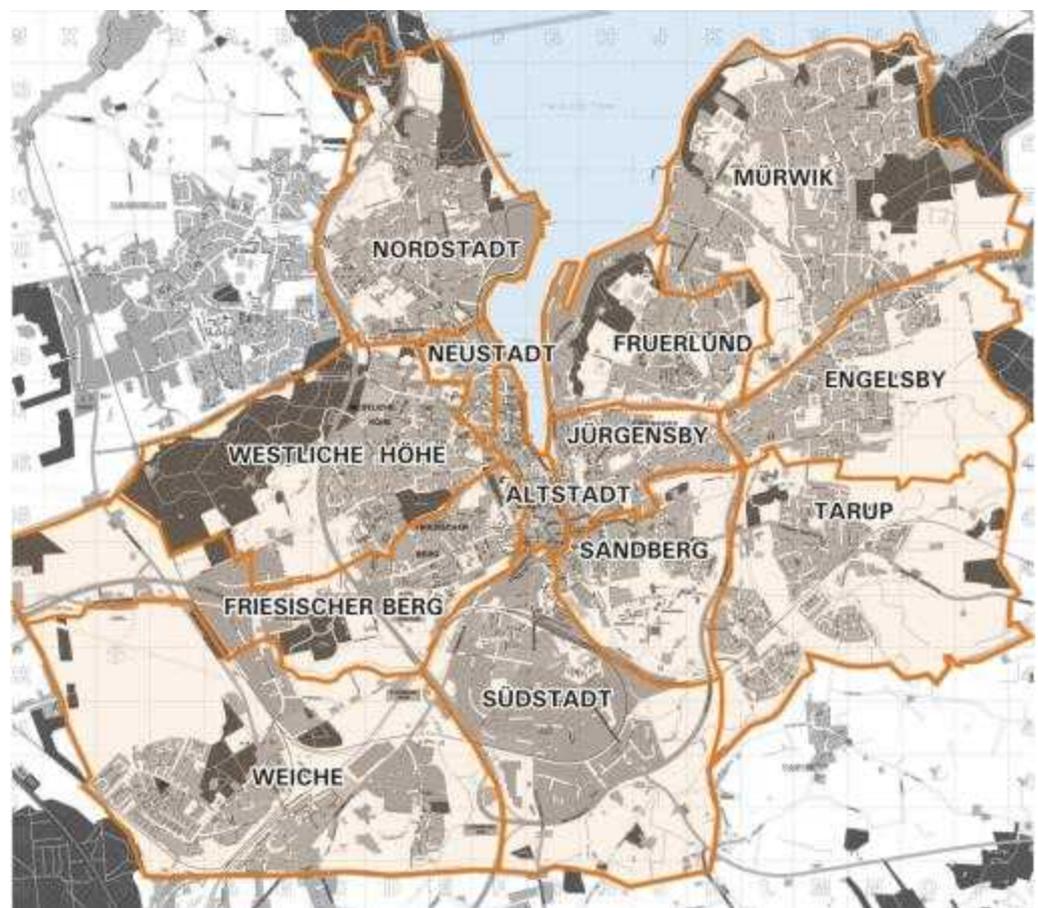


Abb. 2 Stadtgebiet Flensburg als Planungsraum

2.2 Daten und Fakten

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

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

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

Tab. 1 Anzahl der Einwohner von Flensburg nach Stadtteilen (Quelle: Stadt Flensburg⁶, eigene Darstellung)

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

Doch nicht nur dänische TouristInnen werden von Flensburg angezogen. Die Stadt bietet mit Ihrer Lage an der Förde, dem Hafen und Badestränden einen hohen Naherholungsfaktor. Da Flensburg im zweiten Weltkrieg kaum zerstört wurde, ist die historische Altstadt mit ihren Baudenkmalern, Gassen und traditionsreichen Kaufmannshöfen erhalten geblieben. Die hohe Bedeutung für den Tourismus ist im Masterplan Mobilität 2030 zu berücksichtigen.

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

⁶ <http://www.flensburg.de/Politik-Verwaltung/Stadtverwaltung/Statistik> (aufgerufen am 30.11.2017)

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

Seit 1907 wurde der Öffentliche Personennahverkehr in Flensburg zunächst durch Straßenbahnen betrieben. Bis 1936 erfolgte ein stetiger Ausbau des Netzes über das gesamte Stadtgebiet. Ab 1943 kam es jedoch aus wirtschaftlichen Gründen immer wieder zur Einstellung einzelner Linien, bis der Straßenbahnbetrieb 1973 schließlich gänzlich eingestellt wurde⁷. Seit dem wird der gesamte ÖPNV in Flensburg durch Busse betrieben.

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

2.3 Umland und Verflechtungen

Die Stadt Flensburg ist funktional eng mit dem angrenzenden Umland verflochten. Als Oberzentrum verfügt die Stadt über weitgreifendes Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Bildungs-, Freizeit- und Tourismusangebot mit hoher Relevanz für den umgebenden Kreis Schleswig-Flensburg. Darüber hinaus ist die Stadt historisch eng mit der dänischen Kultur verwoben. Ein Indikator dafür ist der sehr stark ausgeprägte Grenztourismus und eine Vielzahl an dänischen Institutionen (wie z.B. Schulen).

Die bestehenden Pendlerverflechtungen spiegeln insbesondere die Bedeutung von Flensburg als Arbeitsplatzstandort wider. In 2017 wurden rd. 22.300 Einpendler bei 10.500 Auspendlern erhoben⁸. Dies ergibt ein positives Pendlersaldo von 11.800 Pendlern. Es ist zu beachten, dass in der Pendlerstatistik nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte erhoben sind. Gut 52% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Flensburg sind Einpendler. Zu Pendelverflechtungen von Berufstätigen mit Wohnsitz in Dänemark sind keine gesicherten Zahlen vorhanden – dennoch ist von einer qualitativ bedeutsamen Verbindung auszugehen. Außerdem werden Personen, die aus bildungstechnischen Gründen, wie zum Beispiel Studenten, nach Flensburg einpendeln, nicht erfasst. Somit ist die hier beschriebene Pendlerstatistik ein guter Indikator, gibt aber kein vollständiges Bild der Umlandverknüpfungen wieder.

Unter Berücksichtigung des 1. Siedlungsringes um die Stadt Flensburg, bestehen die stärksten Einpendlerbeziehungen (vgl. Abb. 3) mit den Gemeinden Handewitt (täglich 2.160 Einpendler) und Harrislee (täglich 1.850 Einpendler). Auf den nachfolgenden Rängen (mit mindestens 400 täglich

⁷ <http://www.aktiv-bus.de/ueberuns/unternehmensentwicklung/1907-1973.php> (aufgerufen am 22.09.2017)

⁸ Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2017)

chen Einpendlern) sind die Stadt Glücksburg (770) sowie die Gemeinden Oeversee (640), Wees (450) und Husby (400) zu nennen.

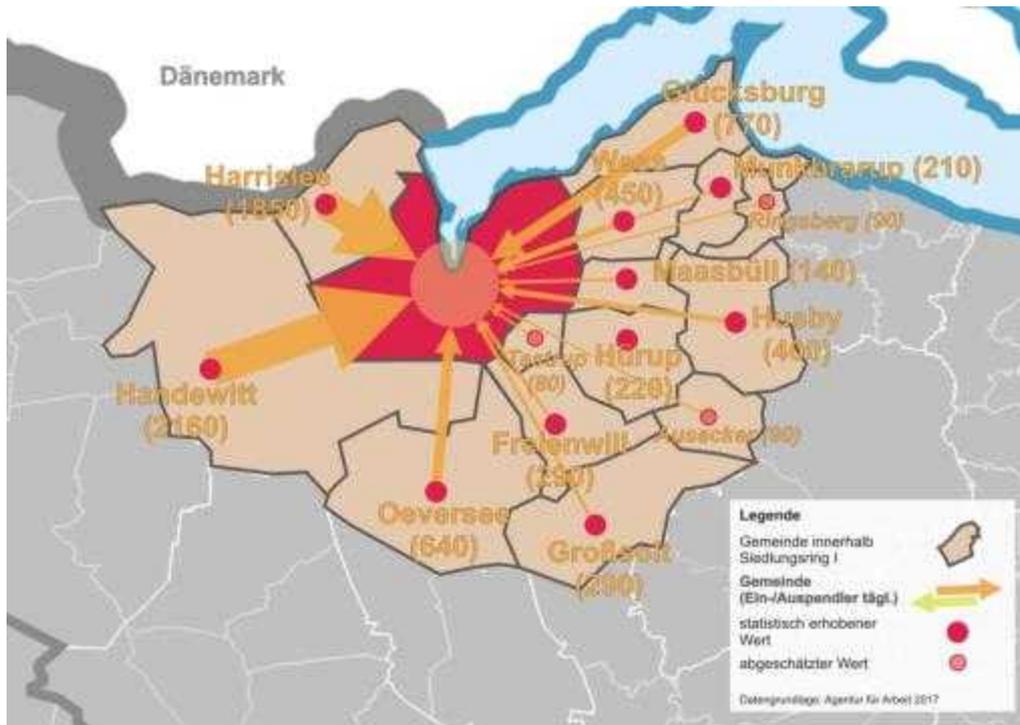


Abb. 3 Einpendelverflechtungen mit Gemeinden des Siedlungsrings I

Wenngleich die Auspendler eher eine untergeordnete Rolle spielen, bestehen wesentliche Verflechtungen mit dem direkten Umland (Siedlungsring I, vgl. Abb. 4). Kongruent zu den Einpendlern sind die Gemeinden Handewitt (1.360 tägliche Auspendler) und Harrislee (1.550) die bedeutendsten Ziele von auspendelnden Flensburgern. Auf den nachfolgenden Rängen (bei mindestens 100 täglichen Auspendlern) sind die Stadt Glücksburg (520) sowie die Gemeinden Wees (280) und Oeversee (130) zu nennen.

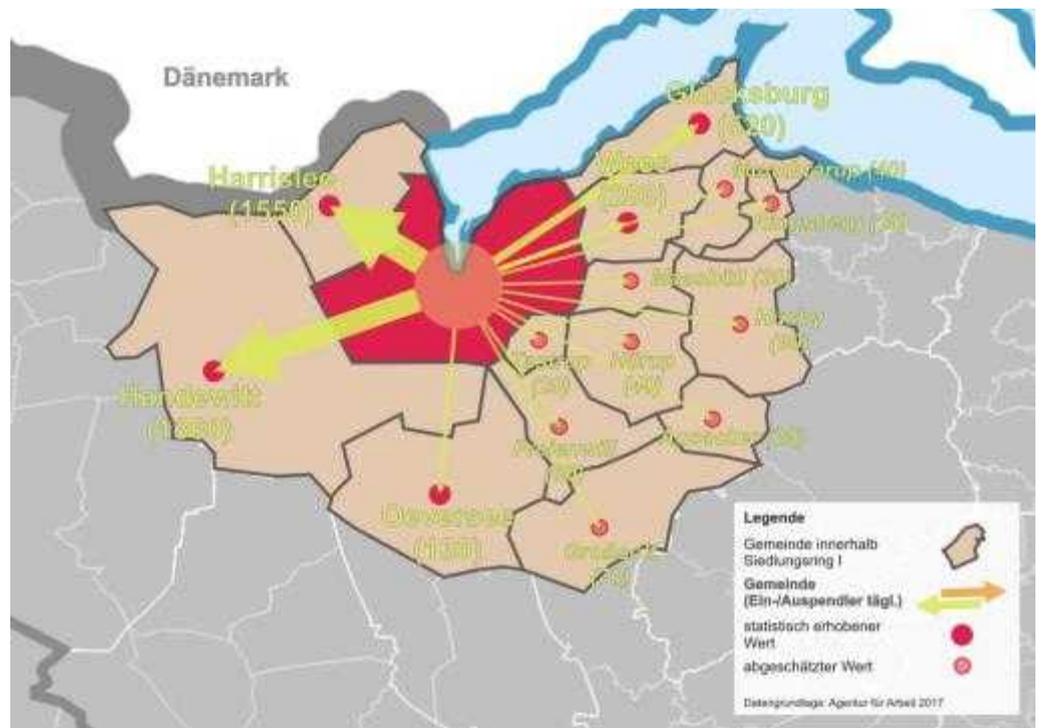


Abb. 4 Auspendelverflechtungen mit Gemeinden des Siedlungsring I

Im Hinblick auf den gesamten norddeutschen Raum (vgl. Abb. 5) fällt auf, dass der Kreis Schleswig-Flensburg Ziel oder Quelle für rd. zwei Drittel (66%) aller Pendler ist. Lediglich 10% aller Pendler kommen aus bzw. pendeln nach Nordfriesland. Auf den nachfolgenden Rängen sind die Kreise bzw. Städte Rendsburg-Eckernförde, Kiel und Hamburg mit einem Anteil von jeweils 3% zu nennen.

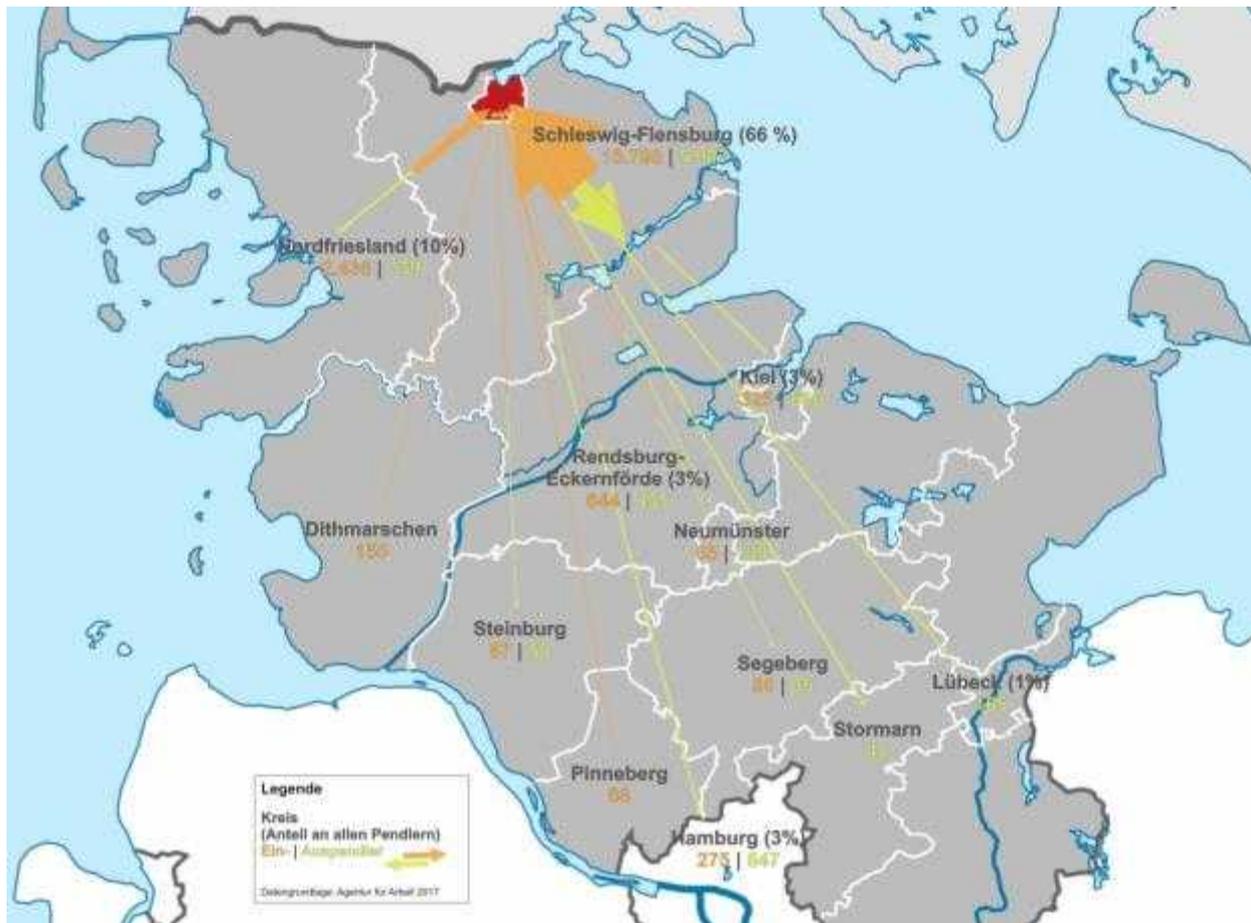


Abb. 5 Ein- und Auspendelverflechtungen der Stadt Flensburg mit Kreisen und Städten im norddeutschen Umland

Durch die starken Pendlerverflechtungen und die hohe Konzentration an wichtigen Funktionen – auch für das Umland – werden insbesondere Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur und den verdichteten Stadt- raum in Flensburg gestellt. Der gut ausgebaute Tangentenring um die Kernstadt Flensburg erfüllt die wichtige Funktion, den motorisierten Auto- verkehr aufzunehmen und möglichst störungsfrei in die entsprechenden Zielgebiete zu verteilen. Sofern die Funktionsfähigkeit der Einfallstraßen in das Flensburger Stadtgebiet gewährleistet ist, können die heutigen Ver- kehrsmengen - zumeist störungsfrei - abgewickelt werden. Allerdings ist anzustreben, dass insbesondere unter der Prämisse einer wachsenden Stadt, die Alternativangebote des Umweltverbundes mit Anknüpfungspunkten in die Region ausgebaut werden (ÖPNV und Radverkehr). Gerade im Bereich der Innenstadt ist anzustreben, die Belastungen durch Einpen- dler und durch den Fremdenverkehr gering zu halten. So sind zum Beispiel dezentrale Parkanlagen (wie z.B. die Exe) zu qualifizieren und für eine in- tensivere Nutzung vorzubereiten. Desgleichen ist über eine verstärkt rest- riktivere Steuerung des Parkraumangebots in der Innenstadt nachzuden- ken, mit dem Ziel, die angestrebten verkehrspolitischen Zielsetzungen er- reichen zu können.

2.4 Konzepte und Planungen

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

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK, 2018)
- Flächennutzungsplan (FNP, in Bearbeitung)
- Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)
- Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) Schleswig-Holstein
- Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg
- Integriertes Klimaschutzkonzept für Flensburg
- Rahmenkonzept zur Fahrradförderung
- Fahrradhandlungsplan
- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg (LAP)
- Vorbereitende Untersuchung Hafen Ost
- Vorbereitende Untersuchung Westliche Altstadt
- Haltestellenkonzept Flensburg
- Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen (2015)
- Bevölkerungsprognose und Wohnbauentwicklung
- Mobilitätsbefragung (2010)
- Verkehrsmengenkarte (2016)
- Konzept Buslinien-Netz und Velorouten (in Bearbeitung)
- Fachplanung Spiel- und Bewegungsräume (in Bearbeitung)
- Elektromobilitätskonzept (in Bearbeitung)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK⁹ beschreibt Ziele, Handlungsfelder und Projekte für die Stadtentwicklung Flensburgs in den kommenden Jahren. Da die zukünftige Mobilität ein bedeutsames Handlungsfeld der integrierten Stadtentwicklung darstellt, steht das ISEK in direktem Zusammenhang mit dem Masterplan Mobilität. Wie der Masterplan Mobilität ist auch das ISEK durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet worden. Auch hier hat sich die Mobilität stets als gewichtiges Thema gezeigt. Das ISEK zeigt entsprechend Handlungsansätze, Projekte und Schlüsselmaßnahmen, die die Mobilität betreffen, auf. Als wesentliche Punkte sind hier die Stadt der kurzen Wege mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten und -konzepten, die Vernetzung der Quartiere durch Rad- und Fußwegeverbindungen und die Qualifizierung der öffentlichen Räume genannt. Da sich das ISEK insgesamt acht unterschiedlichen Handlungsfeldern (u.a. Wirtschaft, Bildung und Forschung und Stadtbild im Allgemeinen) widmet, können für die verkehrlichen Themen nur Handlungsansätze und Schlüsselmaßnahmen benannt werden. Es ist die Aufgabe des Masterplans Mobilität diese Ansätze aufzunehmen, zu vertiefen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

⁹ Perspektiven für Flensburg – ein integriertes Stadtentwicklungskonzept
Stadt Flensburg, Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Flensburg, Juni 2018

3 Stadtgebietsbetrachtungen

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

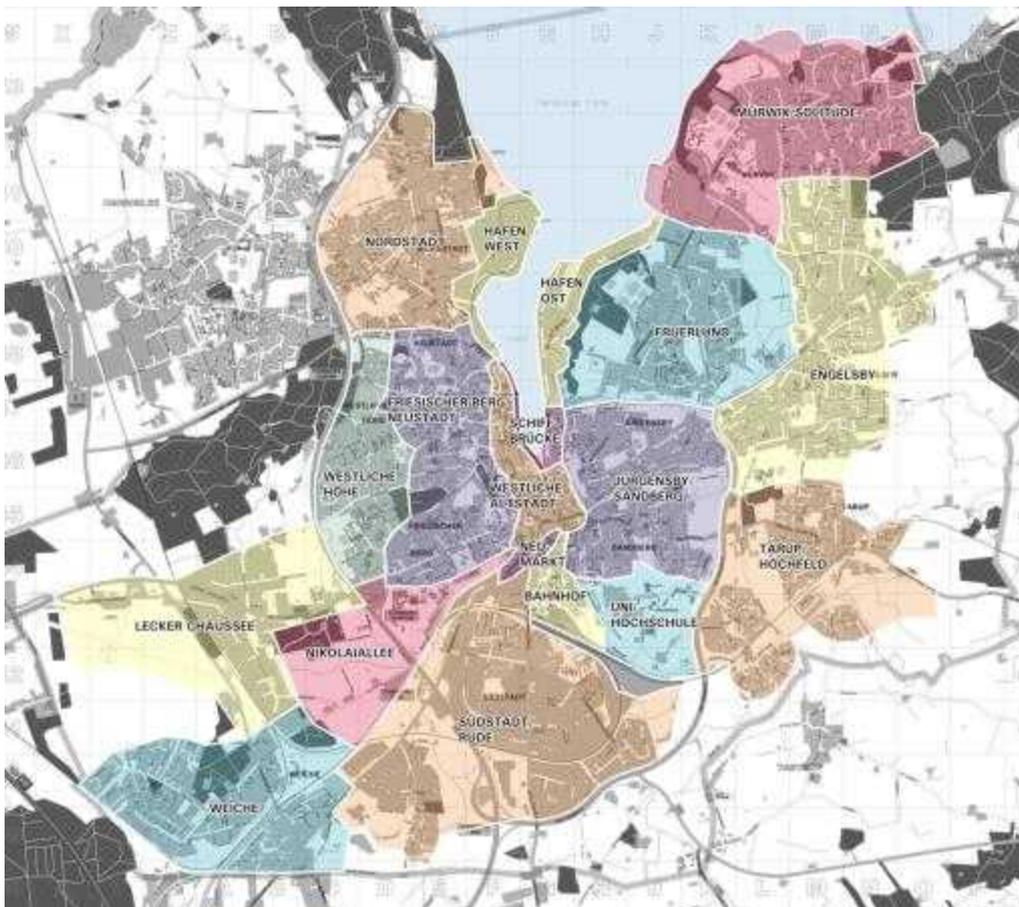


Abb. 6 Übersicht der einzelnen Gebiete

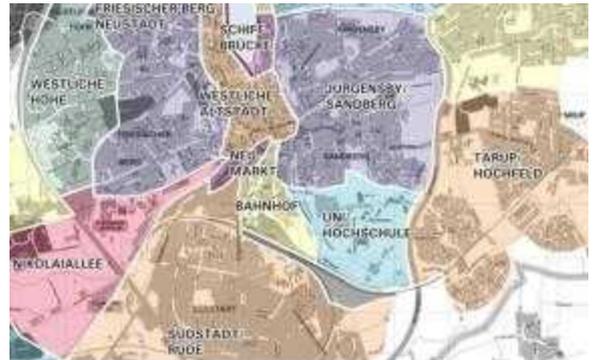
Bahnhof

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

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



Serpentine in Richtung Schleswiger Straße

Handlungsansatz

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



Bahnhofstraße Höhe Am Mühlenteich



Bahnhof mit Vorplatz

Engelsby

Gebietsabgrenzung

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



Lage im Stadtzusammenhang

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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



durch Wohnnutzung geprägte Sammelstraße Friedheim

Verkehrliche Situation

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



Kreisverkehr Osterallee/ Kauslunder Straße

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Priorisierung von Straßenräumen, wo dringlicher Handlungsbedarf besteht



Radwegunterführung der B199

Friesischer Berg/Neustadt

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang



Rückstau auf der L249 (Zur Exe)



Stadtraum prägender Parkplatz „Exe“



keine ausgewiesene Radverkehrsführung am Knotenpunkt Mühlenstraße/ Stuhrsallee

Handlungsbedarf

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



unübersichtlicher Knotenpunkt (östl. Teil Burgplatz) beim Diakonissenkrankenhaus

Handlungsansatz

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



Wohnstraße (Junkerhohlweg) mit Kopfsteinoberfläche und starkem Gefälle



Straßenraum Norderstraße (Geschäftsbereich) stark vom ruhenden Verkehr geprägt



hohe Passantenfrequenz am Nordertor

Früerlund

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Umgestaltung der Mürwiker Straße in Planung



Lage im Stadtzusammenhang



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



großzügig angelegter und grüner Straßenraum (Travestraße)



gut dimensionierte und attraktive Wohnstraße (Ostlandstraße)

Hafen Ost

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

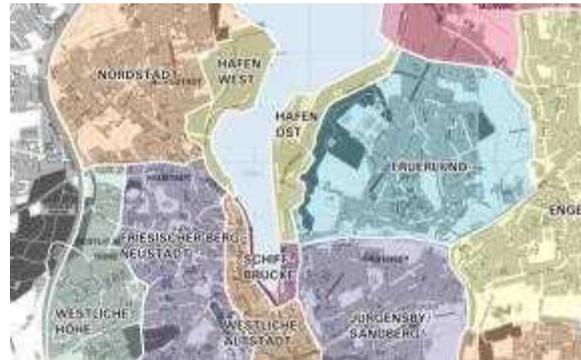
- Verkehrswichtige Straßen: K 6 (Kielseng, Ballastbrücke) zw. 9.600 und 16.100 Kfz/ 24h
- teilweise keine durchgängigen Radverkehrsführungen vorhanden
- Bereiche teilweise sehr stark vom ruhenden Verkehr dominiert

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



Lage im Stadtzusammenhang



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



ansprechende Gestaltung eines öffentlichen Parkplatzbereichs (Bereich Ballastkai)



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

Hafen West

Gebietsabgrenzung

- Nord: Ostseebad(weg), Trollsenbadweg
- West: Batteriestraße, K 29 (Werftstraße)
- Süden: Nordertor
- Osten: Förde

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

- Sicherstellung von Mindestregelbreiten für Geh- und Radwege

Handlungsansatz

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



Lage im Stadtzusammenhang



neu gestalteter Knotenpunkt nach Verlegung der Werftstraße/ Brauereiweg



deutlich zu schmal dimensionierte Seiträume im südl. Teil Werftstraße

Jürgensby/Sandberg

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang



Glücksburger Straße



schmale Nebenflächen (Adelbyer Straße)



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

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



Rückstau auf der Straße Hafermarkt



vom Bus- und Radverkehr gemeinsam genutzte Verkehrsfläche in der Bismarckstraße



Kappeler Straße

Lecker Chaussee

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

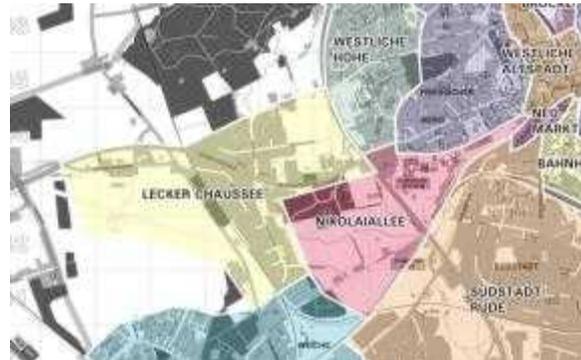
- B 199 22.500 Kfz/ 24h, B 200 zw. 28.900 und 32.500 Kfz/ 24h, K 15 zw. 5.800 und 8.000 Kfz/ 24h, K27 5.800 Kfz/24h

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



Lage im Stadtzusammenhang



Westerallee



Lecker Chaussee



Flugplatzweg

Mürwik/Solitüde

Gebietsabgrenzung

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



Lage im Stadtzusammenhang

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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



Straßenbauarbeiten am Knotenpunkt Fördestr./ Mürwiker Str. / Osterallee

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

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



Konfliktsituation auf Fahrradschutzstreifen entlang der Fördestraße

Handlungsansatz

- Radverkehrsanlagen auf der Straße Friedheim planen



lebenswerte Wohnstraße mit Allee (Solitüder Straße)

Neumarkt

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



Lage im Stadtzusammenhang



Friedrich-Ebert-Straße



Schleswiger Straße



Schützenkuhle/Parkplatz Neumarkt

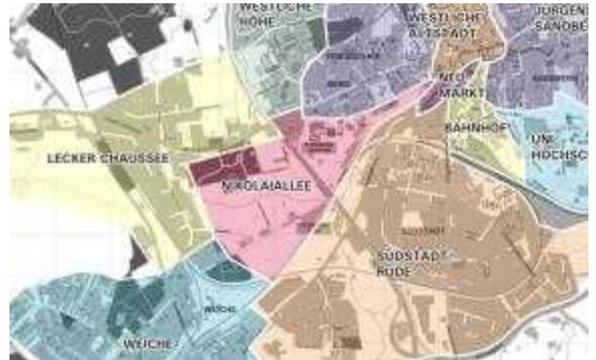
Nikolaiallee

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang

Verkehrliche Situation

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



Zur Exe

Handlungsbedarf

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



Nikolaiallee

Handlungsansatz

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



Knotenpunkt Nikolaiallee/Wilhelminental

Nordstadt

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang



ansprechend gestalteter Straßenraum der Apenrader Straße



breite und neu sanierte Nebenflächen entlang der Apenrader Straße



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

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



breite Seitenräume an der Bauer Landstraße



Knotenpunkt Schwarzer Weg/ Ramsharde



starke Höhenunterschiede im Bereich Friedrichstal

Schiffbrücke

Gebietsabgrenzung

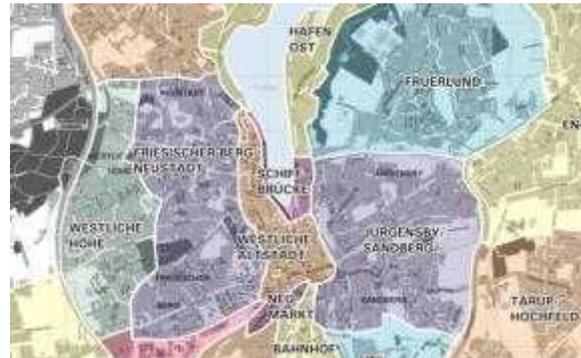
- Nordwesten: Nordertor
- Westen: K 29 (Schiffbrücke/Norderhofenden)
- Süden/Osten: K 28 (Hafendamm)
- Nordosten: Am Lautrupsbach

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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



Lage im Stadtzusammenhang



Stark durch Parken dominierter Bereich



Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr



Miteinanderzone auf der Ostseite der Förde

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

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



Schiffbrücke



Straßenraum Norderhofenden

Südstadt/Rude

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

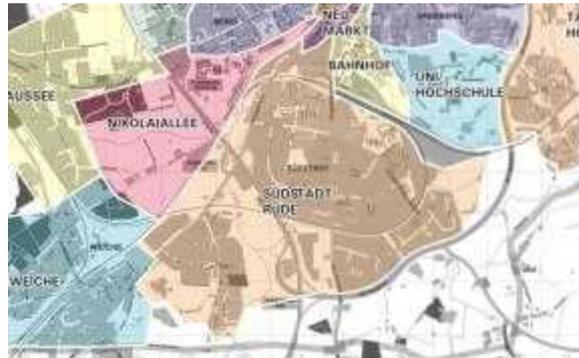
- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraße K 25 (Husumer Straße - Verkehrsbelastung zw. 11.100 und 16.700 Kfz/24 h) und K 11 (Schleswiger Straße - Verkehrsbelastung zw. 6.600 und 10.800 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Zuge Zur Bleiche in Planung



Lage im Stadtzusammenhang



Husumer Straße



Schleswiger Straße Süd



Konfliktsituation
Knotenpunkt Zur Bleiche / Liebigstraße

Tarup/Hochfeld

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Neubaugebieteentwicklung entlang der Hochfelder Landstraße

Verkehrliche Situation

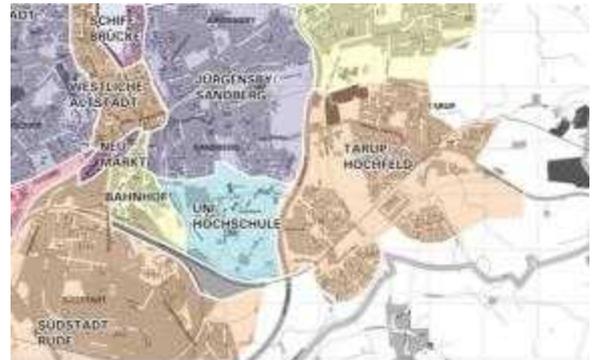
- Verkehrswichtige Straßen: Landesstraße L 21 (Taruper Hauptstraße/Adelbylund – Verkehrsbelastung zw. 2.800 und 6.700 Kfz/24 h) und Kreisstraße K 8 (Hochfelder Landstraße - Verkehrsbelastung zw. 1.100 und 4.700 Kfz/24 h)
- Langfristig Durchbindung der Hochfelder Landstraße an die L 21 geplant

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Querungshilfe am Knotenpunkt Taruper Hauptstraße/Tastruper Weg



Lage im Stadtzusammenhang



Hochfelder Landstraße



Adelbylund



Taruper Hauptstraße

Uni/ Hochschule

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- Starke Prägung des Gebietes durch die Universitätsnutzung

Verkehrliche Situation

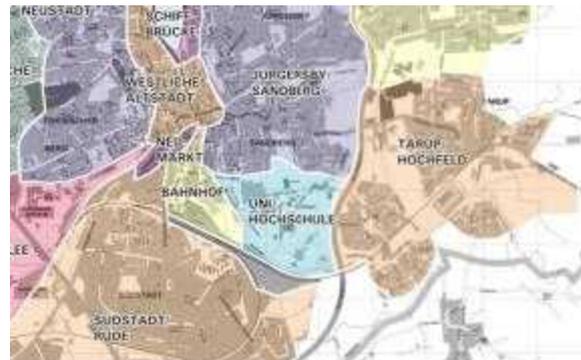
- Verkehrswichtige Straße: K 8 (Munketoft)
 - Verkehrsbelastung zw. 5.000 und 11.800 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Im Rahmen der Kampagne „Radeln zum Campus“ ist der Bereich Munketoft neu geplant worden. Der Knotenpunkt Munketoft/Kanzleistraße wird zu einem kleinen Kreisverkehr umgebaut. In südlicher Richtung (bergauf) wird ein Schutzstreifen markiert.



Lage im Stadtzusammenhang



Munketoft



planfreier Fuß- und Radweg (über B199)



Thomas-Fincke-Straße (Campusüberfahrt)

Weiche

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

- teilweise mangelhafter Ausbau der Seitenräume

Verkehrliche Situation

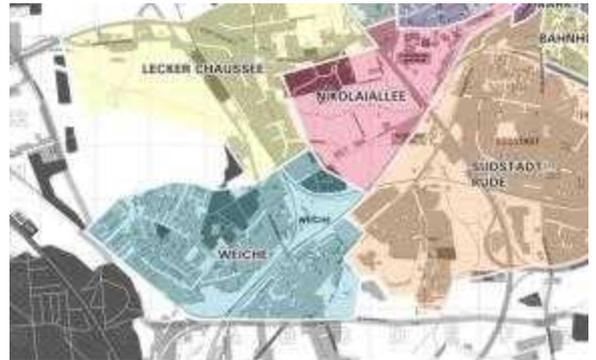
- Verkehrswichtige Straßen: Kreisstraßen K 27 (Ochsenweg – Verkehrsbelastung zw. 8.200 und 11.800 Kfz/24 h) und K 25 (Husumer Straße - Verkehrsbelastung zw. 10.300 und 11.900 Kfz/24 h)

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Schaffung einer Brücke über die Bahngleise für Fuß- und Radverkehr – dadurch Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Weiche an das übrige Stadtgebiet



Lage im Stadtzusammenhang



Ochsenweg



Husumer Straße



Nikolaiallee

Westliche Altstadt

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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



Lage des Betrachtungsbereichs im Stadtgebiet



belebte Fußgängerzone



Konfliktpotenzial in den Seitenräumen (Angelburger Straße)



Verkehrsbetrieb auf der Rathausstraße

Handlungsbedarf

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



starkes Gefälle und Kopfsteinpflaster am Nordergraben

Handlungsansatz

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



Hauptverkehrsstraße Süderhofenden



Zentraler Omnibusbahnhof Flensburg



Radfahrstreifen mit Konfliktpotenzial in Gegenrichtung am ZOB

Westliche Höhe

Gebietsabgrenzung

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

Verkehrliche Situation

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

Handlungsbedarf

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

Handlungsansatz

- Umsetzbarkeit von Schutzstreifen in der Marienallee prüfen



Lage des Betrachtungsbereichs im Stadtgebiet



Marienallee



Westerallee



Waldstraße

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

4.1 Strukturierung des Beteiligungsverfahrens

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

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

Für den Masterplan Mobilität Flensburg wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren entwickelt, das sich aus mehreren festen Gremien sowie themen- und zielgruppenorientierten Veranstaltungen zusammensetzt (vgl. Abb. 7). Neben den eingebundenen Gremien der kommunalen Selbstverwaltung wurden zur Begleitung des Masterplans Mobilität eine Lenkungsgruppe mit städtischen Entscheidungsträgern und eine AG Mobilität mit Verwaltung und Interessenvertretungen installiert. Die inhaltliche Vorbereitung und eine differenzierte Abstimmung wurde laufend im Projektteam aus Stadtverwaltung und den Gutachterbüros durchgeführt.

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

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

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

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

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

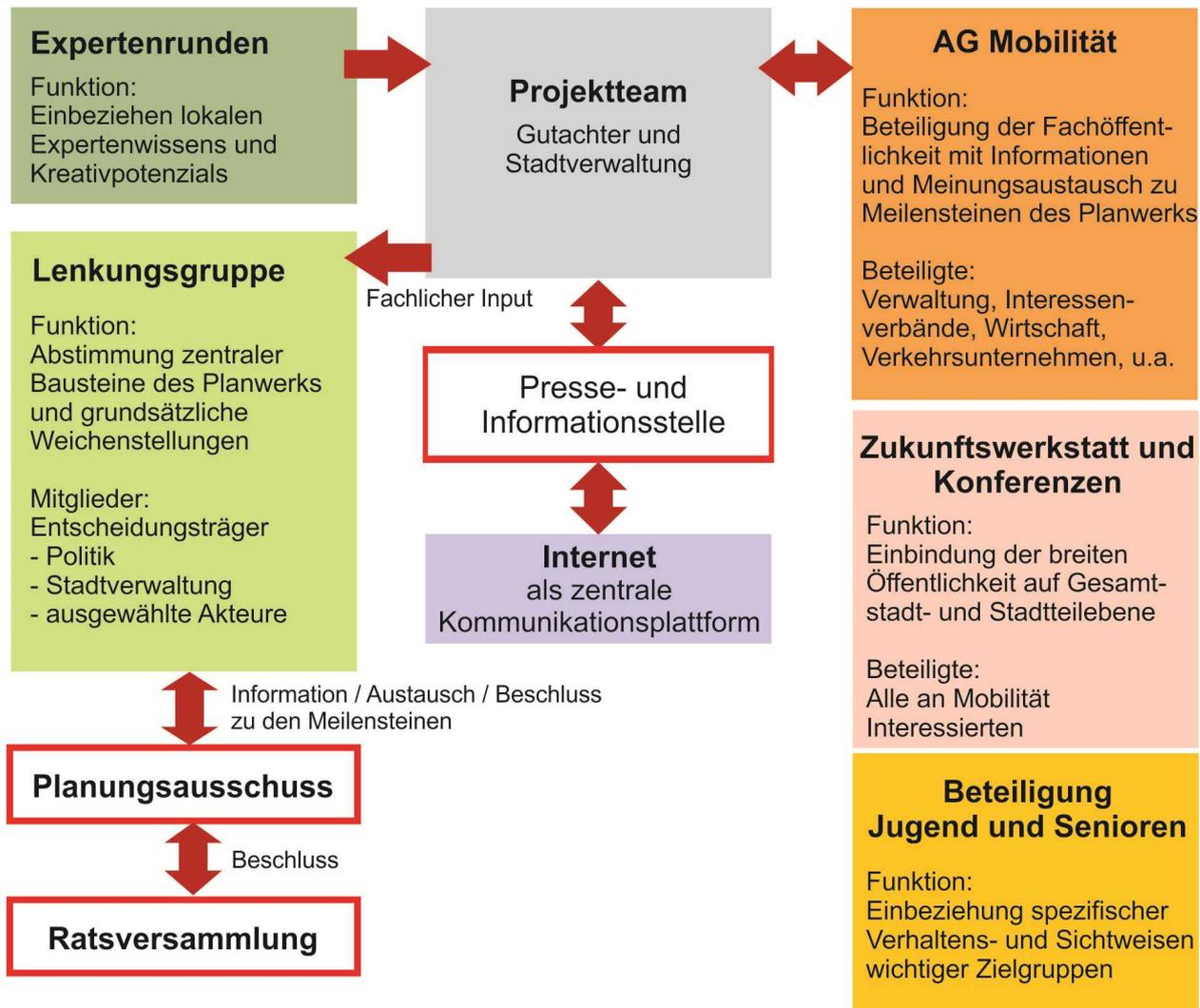


Abb. 7 Übersicht zum Beteiligungsverfahren des Masterplans Mobilität

4.2 Übersicht der absolvierten Termine

Nachfolgend sind die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens absolvierten Termine dargestellt und den Meilensteinen des Masterplans Mobilität zugeordnet (Zwischenstand 12.09.2018):

Analyse und Leitbild

- 25.04.2017 Projektteam - Start-up
- 15.05.2017 Lenkungsgruppe - 1. Sitzung
- 31.05.2017 Vollversammlung Stadtteilforen zum Thema Mobilität
- 12.06.2017 Expertenrunde ÖPNV
- 22.06.2017 AG Mobilität - 1. Sitzung
- 22.06.2017 Zukunftswerkstatt
- 13.07.2017 Bürgersprechstunde zum Masterplan Mobilität
- 14.09.2017 Projektteam – 2. Sitzung
- 05.10.2017 Lenkungsgruppe – 2. Sitzung
- 12.10.2017 AG Mobilität – 2. Sitzung
- 01.11.2017 Expertenrunde Wirtschaft
- 29.11.2017 Workshop Senioren und mobilitätsbehinderte Menschen
- 10.01.2018 Fraktionen der Ratsversammlung

Szenarien

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

Maßnahmen- und Umsetzungskonzept

Nach Beschluss des Leitbildes in der Ratsversammlung wurde auch das erarbeitete Maßnahmen- und Umsetzungskonzept an mehreren Beteiligungsterminen erörtert:

- 14.02.2018 Projektteam 3. Sitzung
- 08.06.2018 Bürgerforum
- 27.06.2018 AG Mobilität mit VertreterInnen der Wirtschaft
- 12.09.2018 Fraktionen der Ratsversammlung

4.3 Zukunftswerkstatt

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

Die Ergebnisse der intensiven, teilweise auch kontroversen Diskussionen an den Arbeitstischen wurden dann abschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert (vgl. Abb. 8). Aus der Zukunftswerkstatt konnte eine Fülle von Ideen und langfristigen Visionen, aber auch konkrete, ggf. kurzfristig umsetzbare Projekte und Maßnahmen zusammengetragen werden, die sich über alle Komponenten des Mobilitätssystems erstreckten.

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

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



Abb. 8 Impressionen aus der Zukunftswerkstatt

4.4 Stadtteilkonferenz

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

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

Nach einer Einführung zum Masterplan Mobilität und zum Beteiligungsverfahren wurde an vier Thementischen zu den Eingaben diskutiert (vgl. Abb. 9). Um den Teilnehmenden die Gelegenheit zu geben, alle Themen zu diskutieren, gab es eine Rotation an den Tischen. Abschließend wurden die Diskussionsergebnisse zusammengefasst und das weitere Vorgehen abgestimmt.

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

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

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

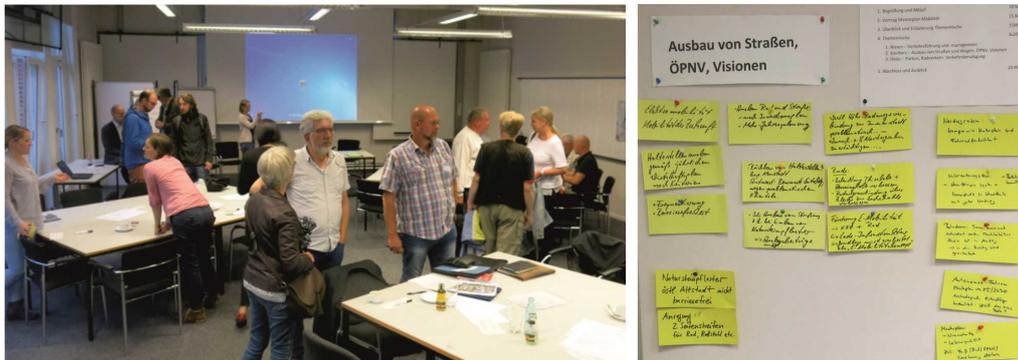


Abb. 9 Impressionen aus den Stadtteilkonferenzen

4.5 Expertenrunden und Bürgersprechstunde

Expertenrunde ÖPNV

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

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

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

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

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

Expertenrunde Wirtschaft

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

Seitens der TeilnehmerInnen wurde angeregt (vgl. Abb. 10), möglichst realistische Ziele in Hinblick auf Klima und Verkehr zu verfolgen. Ökologie und Ökonomie müssen sich ergänzen. Anreize und Angebote sollten vor Restriktionen den Vorzug erhalten. Hervorgehoben wurde die Bedeutung der Anbindung des Umlandes bzw. eines attraktiven Stadt-Umland-Verkehrs.

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

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

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

Einen für die gesamte Stadtentwicklung sehr wichtigen Aspekt stellt die Attraktivität der Innenstadt dar. Es wurde befürchtet, dass zu starke Ver-

änderungen Kunden fernhalten. Nicht zuletzt stellen auch die Lieferverkehre eine wesentliche Herausforderung dar, für die im Kernbereich innovative Lösungen gefunden werden müssen (erforderliche Logistik von Planungsbeginn an beachten). Eine weitere Beteiligung der Wirtschaft wurde für die zweite Phase des Masterplans Mobilität (Maßnahmenentwicklung) vereinbart.

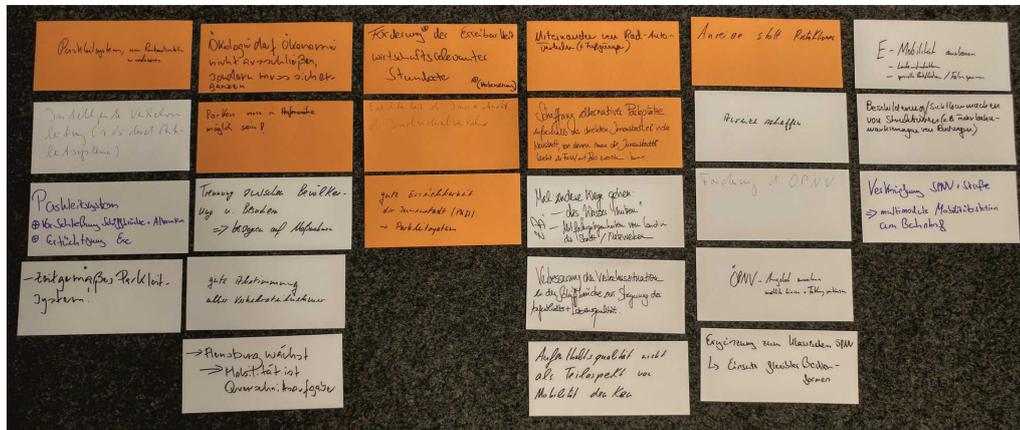


Abb. 10 gesammelte Inhalte in der Expertenrunde Wirtschaft

Bürgersprechstunde

Bei der am 13. Juli 2017 abgehaltenen Bürgersprechstunde konnten die BürgerInnen Fragen an die Gutachter stellen und ihre eigenen Anregungen und Vorschläge einbringen. Es ergab sich eine interessante Diskussion mit grundsätzlichen bzw. strategischen Ansätzen und auch detaillierten Maßnahmenvorschlägen. Bei allen Beiträgen standen wiederum der Radverkehr und der ÖPNV im Mittelpunkt. Es wurde vor allem eine grundsätzliche Priorisierung beider Verkehrsarten u.a. bei der Flächenzuweisung gefordert, notfalls auch mit restriktiven Eingriffen in den Kfz-Verkehr. Ein besonderer räumlicher Schwerpunkt ist dabei die Innenstadt, bei der zwar die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr gesichert werden soll, aber ein klarer Fokus auf dem Umweltverbund und der Aufenthaltsqualität liegt. Außerdem wurden eine Reihe konkreter Maßnahmen benannt, die von Busspuren im Straßenzug Süderhofenden – Hafendamm über bessere Radabstellanlagen bis hin zu festen Sprechstunden des/der Fahrradbeauftragten reichten.

4.6 Beteiligung Jugend und Senioren

Befragung von Kindern und Jugendlichen

Die Kinder und Jugendlichen sollen die Zukunft der Mobilität mitgestalten und bilden als heranwachsende Nachfrager von Mobilitätsangeboten eine wichtige Zielgruppe für verkehrliche Aktivitäten. Um diese Gruppe zur Mitwirkung zu animieren, müssen eine persönliche Ansprache und eine direkte „Abholung“ möglichst im Umfeld der Schule oder von Freizeiteinrichtungen erfolgen. Um im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets möglichst viele junge Leute mit einzubinden, wurde eine Befragungskaktion als geeignete Methodik ausgewählt. In Abstimmung mit dem Kinder- und Jugendbüro der Stadt Flensburg wurde hierzu ein Fragebogen zum Mobilitätsverhalten ausgearbeitet und in den Jugendtreffs verteilt.

Aus dem Rücklauf konnten wichtige Rückschlüsse zu Handlungsbedarfen und Maßnahmen gezogen werden. Insgesamt wurden 137 Fragebögen in die Auswertung einbezogen mit einer gleichmäßigen Geschlechterverteilung und einer repräsentativen Aufteilung auf verschiedene Altersgruppen. Daraus ließ sich ein schlüssiges Gesamtbild zur Mobilität der Zielgruppe ableiten.

Mit durchschnittlich fast 5 Wegen am Tag sind Kinder und Jugendliche sehr aktiv (vgl. Abb. 11), im gesamtstädtischen Durchschnitt sind Mobilitätskenngrößen um einen Wert von 3,5 Wegen pro Tag herum üblich. In der Regel entfallen aber bei Kindern und Jugendlichen bereits mindestens 2 Wege auf den Fahrtzweck Ausbildung / Beruf. Die anderen Wege werden vorwiegend im Freizeitverkehr absolviert (inklusive Sportaktivitäten).

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

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

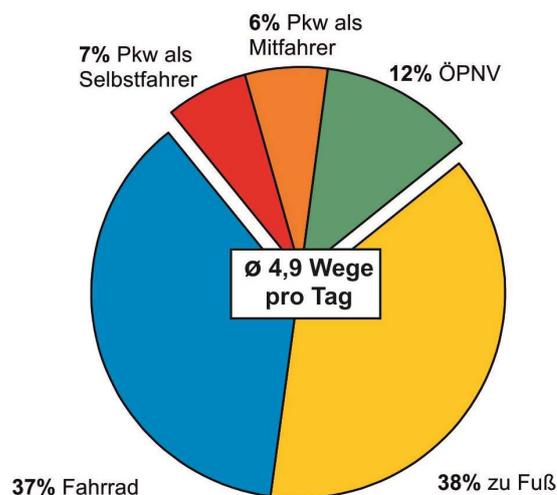


Abb. 11 Verkehrsmittelwahlverhalten der Jugendlichen

Die Verkehrsmittelwahl ist signifikant abhängig vom Fahrtzweck. Eine besonders ausgeprägte Dominanz des Fuß- und Radverkehrs findet sich bei den besonders häufigen Aktivitäten „Freunde besuchen“ und Sport (vgl. Abb. 12). Hier sind die Reiseweiten auch entsprechend kurz. Demgegenüber kommt der ÖPNV beim Schulbesuch, aber auch beim Besuch von Veranstaltungen und der Freizeittreffs auf deutlich überdurchschnittliche Verkehrsmittelanteile, da hier in der Gesamtschau die Entfernungen entsprechend größer sind. Dieser Anteil könnte sicherlich noch größer ausfallen, wenn der ÖPNV im Abendverkehr präsenter wäre.

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

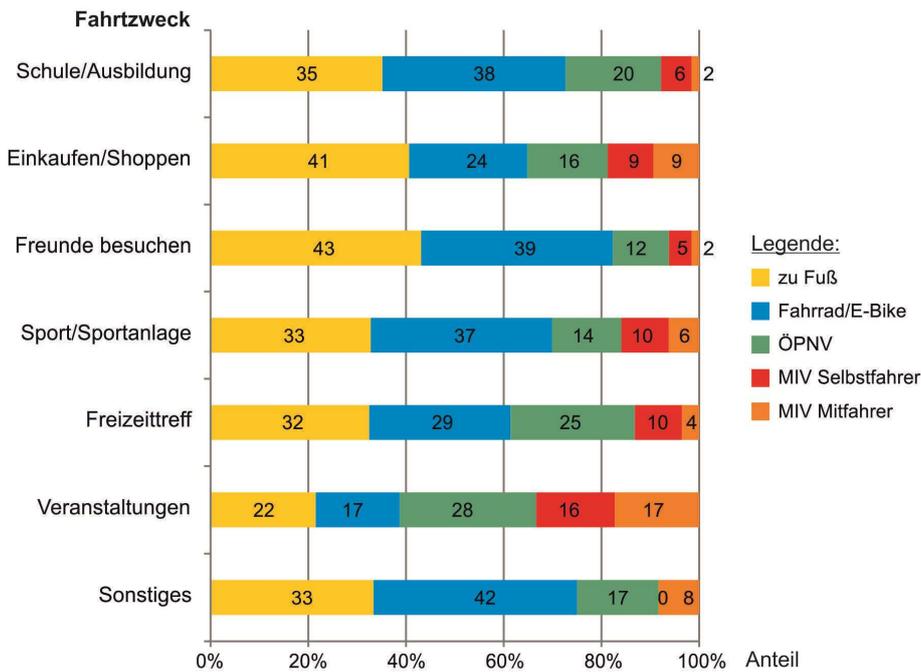
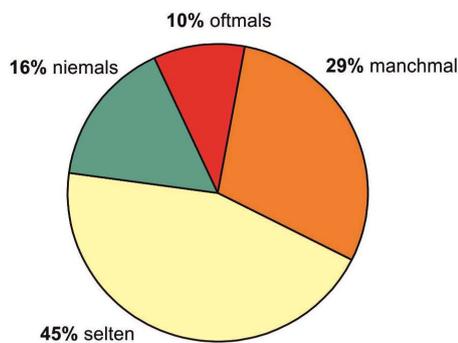


Abb. 12 Verkehrsmittelwahlverhalten in Abhängigkeit des Fahrtzwecks

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

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



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

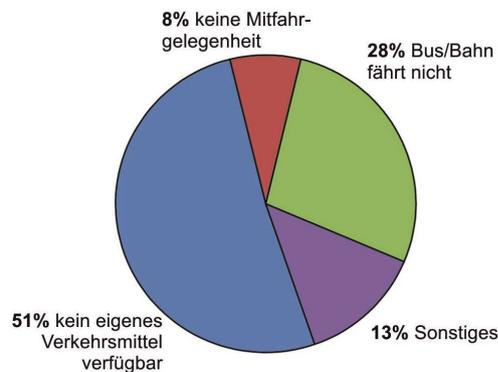


Abb. 13 Aussagen zu Erreichbarkeiten von Jugendlichen

Die meisten Alltagsziele – insbesondere die Ausbildungsstätten und die Innenstadt mit ihren Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen – sind für die Jugendlichen insgesamt gut erreichbar, wenn die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert werden können (vgl. Abb. 13). Sobald aber Ziele außerhalb der zentralen Busachsen liegen oder abends und am Wochenende aufgesucht werden, nimmt die Qualität der Erreichbarkeit deutlich ab. Neben der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit beeinflusst auch eine für die Zielgruppe der Jugendlichen teilweise unbefriedigende ÖPNV-Qualität eine schlechte Erreichbarkeit. Wichtigste Ziele außerhalb des Ausbildungsverkehrs und des direkten Wohnumfeldes sind:

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

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

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

4.7 Senioren und mobilitätsbehinderte Menschen

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

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

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

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

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

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

4.8 Bürgerforum zum Maßnahmenkonzept

Nach der Zukunftswerkstatt am Beginn des Prozesses wurde am 8. Juni 2018 ein zweites öffentliches Forum veranstaltet, in dessen Rahmen der Entwurf der Handlungsstrategie und des Maßnahmenkonzeptes vorgestellt und diskutiert wurden. Nach einer Vorstellung der wesentlichen Inhalte des Masterplans Mobilität mit Schwerpunkt auf den Maßnahmenplan einschließlich Leuchtturmprojekte wurde an Arbeitstischen der Fokusraum Innenstadt vertieft, der für die Verkehrsentwicklung der Region Flensburg eine Schlüsselrolle einnimmt.

Bei vielen Vorschlägen des Gutachterteams bestand ein weitgehender Konsens, einige Vorschläge wurden aber auch kontrovers diskutiert und durch eigene Ideen und Anregungen ergänzt. Im Grundtenor wurde von den Beteiligten auf eine Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch weniger Kfz-Verkehr und eine attraktivere Gestaltung der öffentlichen Räume gesetzt. Die Diskussion ergab folgende Kernpunkte, die teilweise durch konkrete konzeptionelle und gestalterische Vorschläge hinterlegt wurden:

- Vorrang für Radverkehr und ÖPNV innerhalb des Tangentenringes,
- Ausbau und konsequente Überwachung der Verkehrsberuhigung (30 km/h auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, Shared Space),
- Verbesserung von Geh- und Radwegen einschließlich Querungen,
- Ertüchtigung und Ausbau von komfortablen Radverbindungen (vor allem Nikolaistraße, Heinrichstraße, Südergraben, Friesische Straße),
- Neuordnung des innerstädtischen Parkens mit Umverlagerung von Parkplätzen im Straßenraum in Parkhäuser und Anwohnerparken in den verdichteten Wohnquartieren (u.a. auch ein neues Parkhaus im Bereich Nordertor/Norderstraße).

In räumlicher Hinsicht wurden Handlungsbedarfe und -prioritäten insbesondere für die Bereiche Hafenspitze/Schiffbrücke, Neumarkt und Umfeld, ZOB mit Umfeld, Nordergraben/Rathausstraße und Hafermarkt herausgearbeitet.



Abb. 14 Impressionen aus dem Bürgerforum

4.9 Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit

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

Das Internet bildet die zentrale Informations-Plattform für den Masterplan Mobilität. Durch die Vernetzung des Themas Mobilität mit diversen anderen Planungen und Aktivitäten erhält der Masterplan Mobilität einen breiten Aufmerksamkeitseffekt. Hervorzuheben sind hierbei die Verknüpfung mit dem Masterplan 100% Klimaschutz und dem Klimapakt Flensburg, die sich auch im Hinblick auf die Öffentlichkeitsarbeit gegenseitig ergänzen. Für die Veranstaltungswochen zu 200 Jahre Fahrrad in Flensburg wurde der Masterplan Mobilität mit einem Plakat beworben (vgl. Abb. 15), ebenso wurden die Beteiligungs-Veranstaltungen wie die Zukunftswerkstatt mit Einladungsplakaten kommuniziert.

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

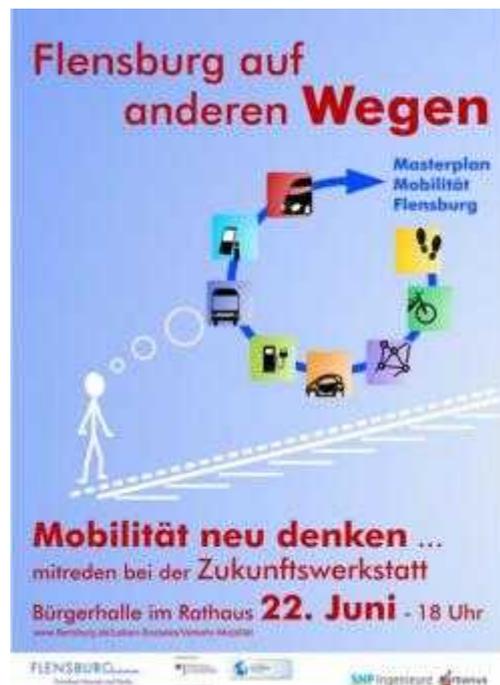


Abb. 15 Plakataktionen zum Masterplan Mobilität

5 Entwicklungsszenarien

5.1 Methodik

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

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

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

Im Folgenden werden kurz allgemeine verkehrliche Entwicklungsszenarien beschrieben (vgl. Kapitel 5.2), die den wesentlichen Entwicklungsrahmen umreißen. Im darauffolgenden Kapitel (vgl. Kapitel 5.3) erfolgt die Beschreibung von drei konkreten örtlichen Entwicklungsszenarien und deren Wirkungen.

5.2 Allgemeine Entwicklungsszenarien

Technologische Entwicklungen Verkehr

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

aber noch ein großer Anteil an Hybrid-Fahrzeugen (kombinierte Antriebs-technologie) den Markt dominieren wird.¹⁰

Auch außerhalb des Automobilmarktes geht der Trend in Richtung elektrifizierte Antriebe. E-Bikes und Pedelecs¹¹ prägen mittlerweile ganz wesentlich die Stadtbilder. Diese Entwicklungen führen auch zu einem veränderten Mobilitätsverhalten, da nun innerhalb kürzerer Zeit und mit geringerer Anstrengung größere Distanzen überwunden werden können. Allerdings steigt auch das Unfallrisiko bei höheren Geschwindigkeiten und gleichbleibenden Breiten von Fahrradwegen.

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

Motorisierung

Im vergangenen Jahrzehnt hat die Motorisierung leicht aber kontinuierlich zugenommen (vgl. Abb. 16). Im Jahre 2015 wurden im Schnitt 548 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen gezählt. Die Prognose geht davon aus, dass die Wachstumsraten innerhalb der nächsten fünf Jahre sinken werden und ab dem Jahre 2030 sogar ein merklicher Rückgang angemeldeter Fahrzeuge zu verzeichnen ist.

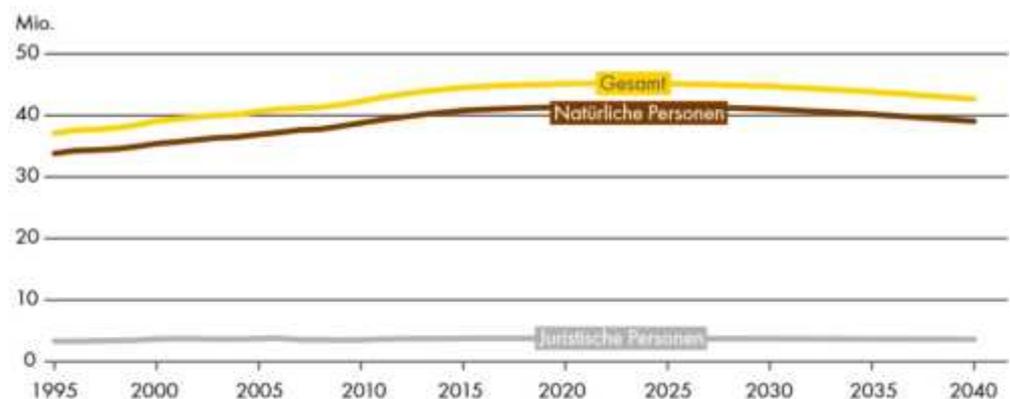


Abb. 16 Entwicklung der Pkw-Bestands aller Haltergruppen
Quelle: Shell Studie Pkw-Szenarien 2040

¹⁰ <https://www.welt.de/motor/news/article158585200/Prognose-zur-Verbreitung-von-Elektroantrieben.html> (aufgerufen am 01.11.2017)

¹¹ Fahrrad mit elektrischer Tretkraftverstärkung

Mobilitätstrends

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

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

Emissionsrechtliche Entwicklungen

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

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

5.3 Entwicklungsszenarien für Flensburg

Demographie und Siedlungsentwicklung

Die Bevölkerungsprognose für die Stadt Flensburg lässt einen Zuwachs von rd. 6.000 EinwohnerInnen bis zum Jahre 2030 erwarten (vgl. Abb. 17). Die Marke von 100.000 BewohnerInnen wäre dann erreicht und Flensburg würde nominell als Großstadt gelten.

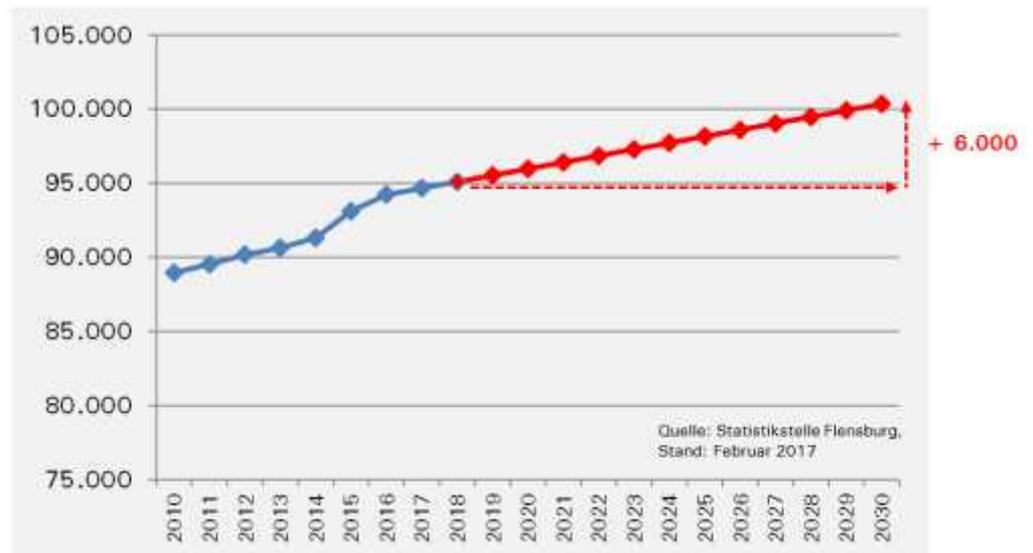


Abb. 17 Bevölkerungsprognose für die Stadt Flensburg

Allerdings erfordert das Wachstum einer Stadt auch die Bereitstellung von ausreichenden Siedlungsentwicklungsflächen für den Wohnungsbau. In Abb. 18 sind die Siedlungsentwicklungsgebiete innerhalb der Gemarkung Flensburg ersichtlich. Diese unterscheiden sich nach B-Plangebiet (orange) und Entwicklungsgebieten, wo eine Wohnbauentwicklung als wahrscheinlich gilt (türkis), da die Planungshürden als überwindbar beschrieben werden können.

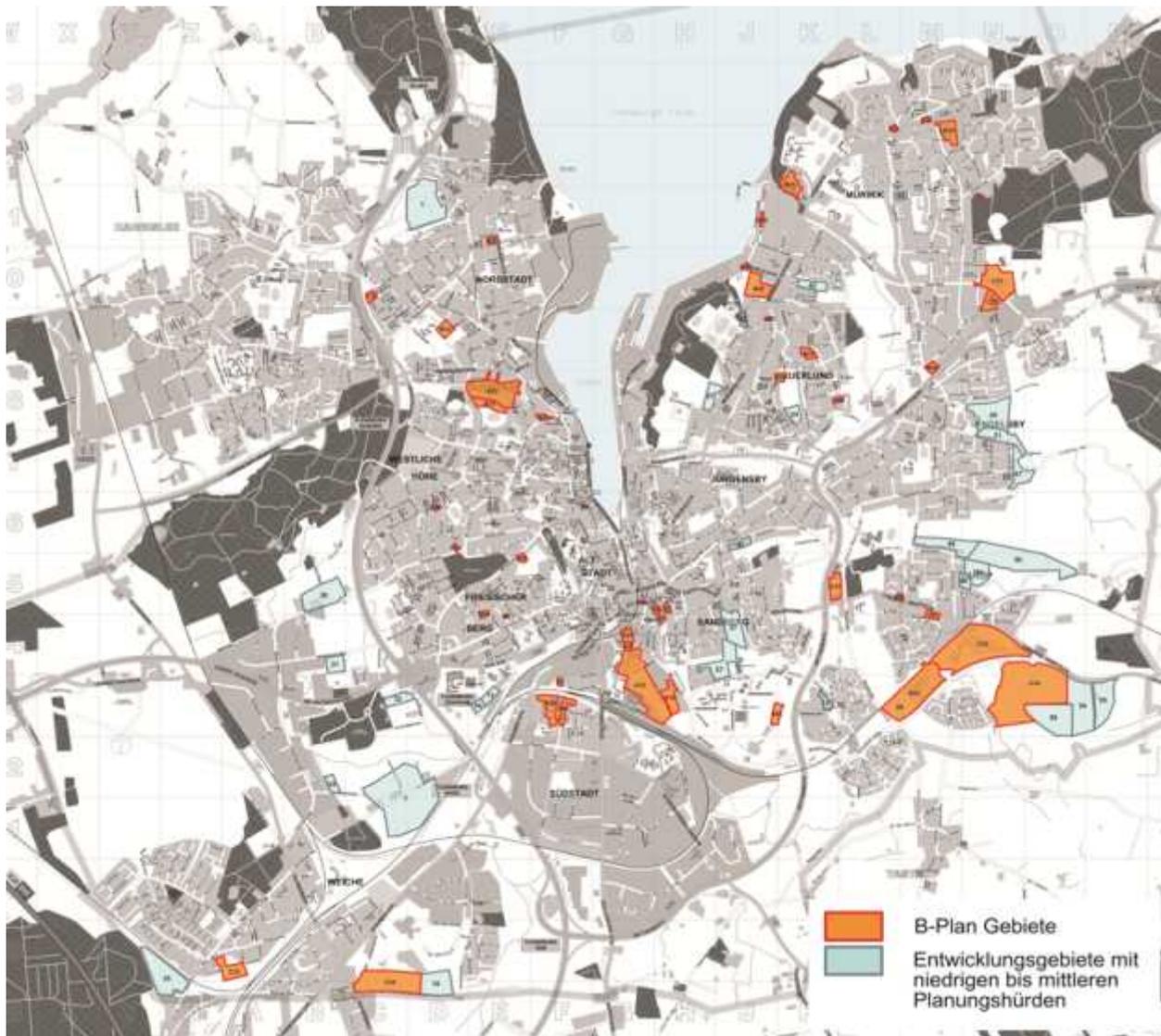


Abb. 18 Siedlungsentwicklungsgebiete im Stadtgebiet Flensburg

Auf den hier beschriebenen Entwicklungsflächen könnten unter Beachtung der umgebenen Bebauung ca. 6.700 WE entstehen. Diese Zahl deckt sich mit dem Wohnungsneubaubedarf, welcher auf 5.200 WE¹² beziffert wird. Der Abgleich zwischen Flächenpotenzial und Wohnraumprognose zeigt, dass eine Reserve weiterhin vorhanden ist. Allerdings bedingt ein höheres Bevölkerungswachstum auch ein höheres Verkehrsaufkommen. Unter der Annahme, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split – vgl. Kapitel 6.1) weitestgehend erhalten bleibt, kann täglich mit 10.400 zusätzlichen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) gerechnet werden. Umso mehr sind in einer wachsenden Stadt Maßnahmen erforderlich, die die Verkehrsarten des Umweltverbundes fördern. (Alle weiteren Daten zum Kraftfahrzeugverkehr sind dem Kapitel 11 zu entnehmen.)

¹² Stadtdialog Flensburg 2016, Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 für Kreise und kreisfreie Städte in Schleswig-Holstein

Beschreibung Entwicklungsszenarien Flensburg

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

- Trendoptimiert
- Umweltverbund-Szenario
- Klimaschutz-Szenario

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

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

Trendoptimiert

Das Szenario „Trendoptimiert“ geht von einer eher defensiven Strategie für die örtliche Verkehrsentwicklungsplanung aus. Maßgeblich ist die Reaktion auf die allgemeinen (externen) Entwicklungen und viel weniger eine aktive Ausgestaltung der lokalen Verkehrssysteme. Die allgemeinen Trends im Verkehrswesen werden absorbiert aber nicht ortsspezifisch ausgebaut. Wesentliches Ziel ist lediglich die effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems. Maßgebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen sind nicht vorgesehen. Aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklungen nehmen die Verkehrsbelastungen zu. CO₂-Einsparungen im Verkehr werden lediglich durch die allgemeinen technologischen Entwicklungen (z.B. vermehrte elektrifizierte Antriebe) erzielt. Innerstädtische Verkehrsbelastungen können sogar zunehmen, wodurch die Lebens- sowie Aufenthaltsqualität in stärker belasteten Bereichen weiter abnehmen wird. Im Rahmen des Szenarios „Trendoptimiert“ können die hohen Zielsetzungen hinsichtlich der Einsparung von Treibhausgasen nach dem Jahre 2030 (vgl. Abb. 19) und die einer nachhaltigen Stadt mit einer hohen Lebensqualität nicht erreicht werden.

Umweltverbund-Szenario

Das „Umweltverbund-Szenario“ beschreibt eine offensive Strategie, welches das zentrale Ziel verfolgt, die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) nachhaltig zu fördern. Hier sind insbesondere Investitionen in die Infrastruktur (wie zum Beispiel Radschnellwege, Querungsstellen, Verdichtung ÖV-Netz) vorgesehen. Es geht darum, eine breite Angebotsplanung umzusetzen (u.a. durch den Abbau von Hürden einer einfachen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes), sodass den

VerkehrsteilnehmerInnen gute Alternativen zur Autonutzung angeboten werden können. Es ist hingegen nicht das Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr durch wesentliche restriktive Maßnahmen zu blockieren, sondern vielmehr die Verkehrsteilnehmenden durch ein attraktives Alternativangebot zu motivieren, das Auto stehen zu lassen und ausgewählte Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück zu legen. Außerdem wird der Ausbau von Mobilitätsstationen forciert, was insbesondere der besseren Verknüpfung der Verkehrsarten (Intermodalität) dienen soll. Durch das veränderte Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) der Flensburger BürgerInnen können bis 2030 wesentliche Einsparungen von Treibhausgasen im Verkehrssektor erzielt werden. Auch die innerstädtischen Verkehrsbelastungen gehen spürbar zurück wodurch eine höhere Lebens- sowie Aufenthaltsqualität entsteht. Das Erreichen der Klimaneutralität im Verkehrswesen bis 2050 kann – wenn auch unter vermehrten Anstrengungen nach 2030 – erreicht werden (vgl. Abb. 19).

Klimaschutz-Szenario (Bezugszeitraum 2050)

Das Klimaschutz-Szenario (das auf den Zielsetzungen des „Masterplan 100% Klimaschutz“ basiert) beinhaltet eine Verkehrsentwicklungsplanung, in der Maßnahmen festgelegt sind, die zur unmittelbaren Einsparung von Treibhausgasemissionen führen. In Abb. 19 lässt sich die notwendige lineare Entwicklung der CO₂-Einsparung erkennen. Neben der massiven Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (über eine Angebotsplanung hinaus) sind weitere Maßnahmen vorzusehen, die den Autoverkehr (als einer der Hauptemittenten von Treibhausgasen) wesentlich eindämmen. Hierbei sind insbesondere restriktive Maßnahmen erforderlich, welche die Autonutzung in Flensburg erschweren (zum Beispiel durch Verringerung des Parkraumangebots, durch Erhöhung von Parkgebühren oder durch Verkehrsberuhigung zentraler Hauptverkehrsstraßen). Darüber hinaus ist eine multimodale Mobilitätskultur zu entwickeln, welche die Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und deren Kombination miteinander in das Zentrum der persönlichen Fortbewegung stellt. Die Entwicklung einer solchen Mobilitätskultur erfordert den politischen Willen, die Begeisterung der BürgerInnen und wesentliche Investitionen öffentlicher und privater Gelder. Im Vergleich der hier dargestellten Szenarien dient das Klimaschutzszenario in erster Linie als Referenzszenario, da unter Berücksichtigung der politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine solch radikale und unmittelbare Veränderung in der Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Masterplanhorizont 2030 als wenig realistisch einzustufen ist. Dennoch ist auch darauf hinzuweisen, dass aufgrund von heute noch schwer einzuschätzender technologischer Entwicklungspotenziale (wie z.B. Antriebstechnologien) wesentliche Kompensationspotenziale bestehen.

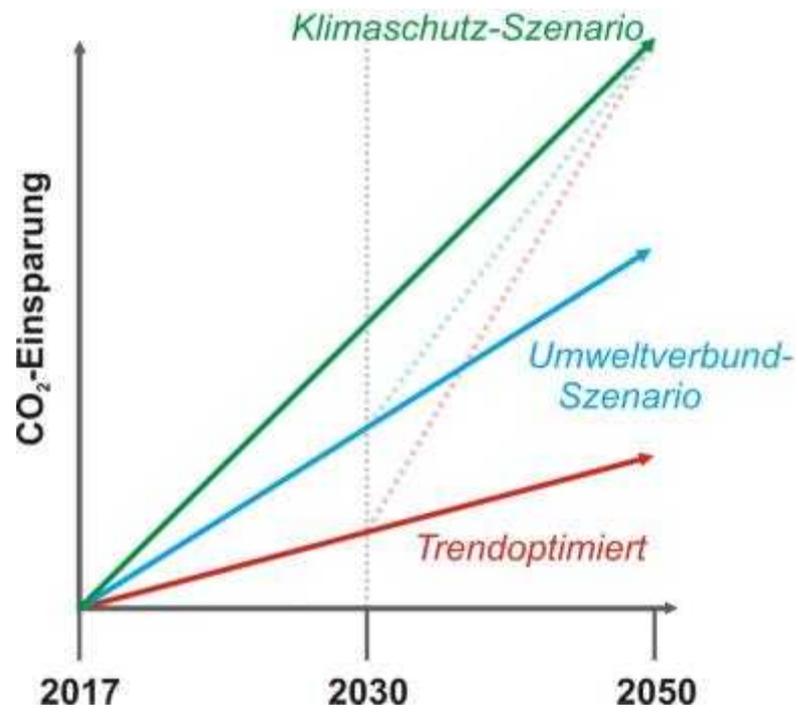


Abb. 19 Wirkung der Szenarien hinsichtlich CO₂-Einsparung

6 Leitbildentwicklung

6.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

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

Als Basiswert für den Flensburger Modal Split wird die in 2011 durchgeführte Haushaltsbefragung¹³ herangeführt, welche die in Abb. 20 dargestellte Verteilung ergab. Demnach werden über die Hälfte aller Wege mit dem Kraftfahrzeug (MIV) zurückgelegt, für 11% aller Wege wird der ÖPNV genutzt. Diese beiden Werte kommen dem bundesweiten Schnitt sehr nahe. Mit einem Radverkehrsanteil von 19% erzielt Flensburg (im bundesweiten Vergleich) bereits einen erhöhten Anteil, dafür ist der Fußverkehr mit lediglich 16% eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Für die weitere Bearbeitung wird das Erhebungsergebnis von 2011 als Grundlage für die Betrachtungen der Szenarien herangezogen, da von wesentlichen Veränderungen bis 2017 nicht auszugehen ist. Zudem geht es bei Zielformulierungen immer um das angestrebte Veränderungspotenzial; eine gering abweichende Ausgangsgröße ist unbedeutend.

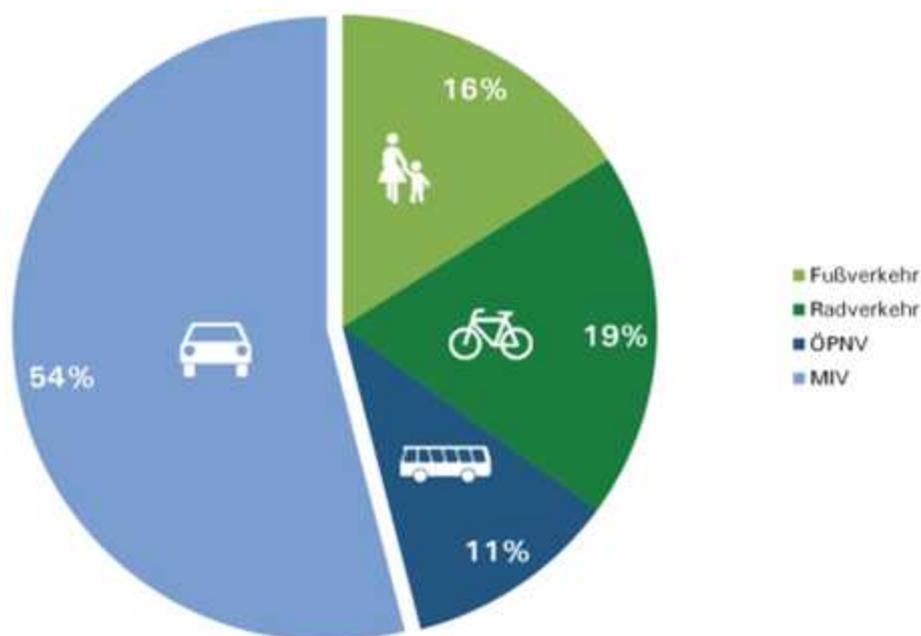


Abb. 20 Modal Split in der Stadt Flensburg (Stand: 2011)

¹³ SHP Ingenieure, Auftraggeber: Stadt Flensburg
Mobilitätsbefragung Flensburg
Hannover, Juni 2011

6.2 Leitbild

Bei der Entwicklung des Leitbildes für den Masterplan Mobilität für Flensburg ist der Vergleich der unterschiedlichen Entwicklungsszenarien maßgebend. Die unterschiedlichen Wirkungen und Abhängigkeiten wurden bereits in Kapitel 5.3 eingehender beschrieben. Die Szenarien sind entsprechend ihrer Umsetzbarkeit von Klimaschutzzielen sortiert: Das Szenario *Trendoptimiert* beinhaltet ein deutlich geringeres Umsetzungspotenzial von Zielen des Klimaschutzes gegenüber dem *Umweltverbund-Szenario* oder gar dem *Klimaschutz-Szenario*. Mit jedem Szenario geht auch eine Veränderung des Modal Splits einher, dessen Veränderungspotenzial in Abb. 21 ersichtlich ist (Die gestrichelte Linie deutet zum besseren Vergleich den heutigen Anteil am Modal Split an). Die bereits im vorherigen Kapitel beschriebenen zentralen Abhängigkeiten hinsichtlich der Szenarienumsetzung sind in der untersten Zeile dargelegt.

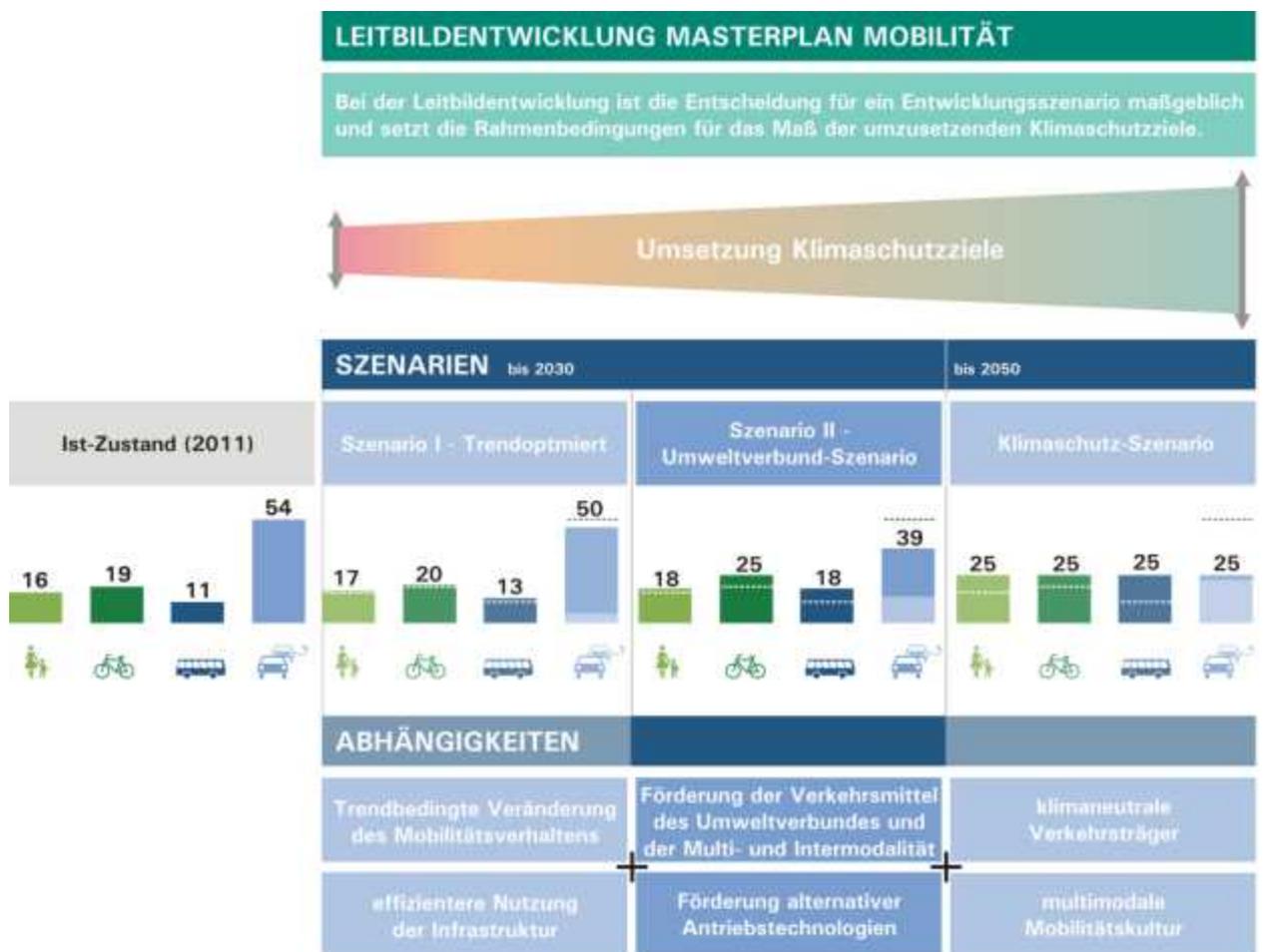


Abb. 21 Szenarienvergleich bei der Leitbildentwicklung

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

strebt. Durch Zuwächse im Umweltverbund um insgesamt 15 Prozentpunkte (Fußverkehr + 2, Radverkehr + 6, ÖPNV + 7) kann der Kraftfahrzeugverkehrsanteil um diese Prozentpunkte minimiert werden und ein wesentlicher Anteil des MIV wird durch E-Fahrzeuge abgedeckt. Grundlegende Voraussetzungen sind hier die konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, der Multi¹⁴- und Intermodalität¹⁵ (vgl. Abb. 22) sowie der Ausbau der E-Lade-Infrastruktur. Das Klimaschutz-Szenario sieht (bis 2050) eine annähernd ausgeglichene Verteilung der einzelnen Verkehrsträger vor (jeweils ein Viertel am Modal Split je Verkehrsträger beschreibt einen ausgeglichenen Ansatz in Anlehnung an andere Kommunen). Eine solche radikale Veränderung des Modal Splits setzt die Etablierung einer erwachsenen multimodalen Verkehrskultur voraus. Darüber hinaus sind – im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele – alle Verkehrsträger klimaneutral. Da eine Umsetzung innerhalb des Masterplanhorizonts 2030 nicht realistisch ist, fungiert das Klimaschutz-Szenario im Hinblick auf die Zielsetzungen bis 2050 als Referenz-Szenario.

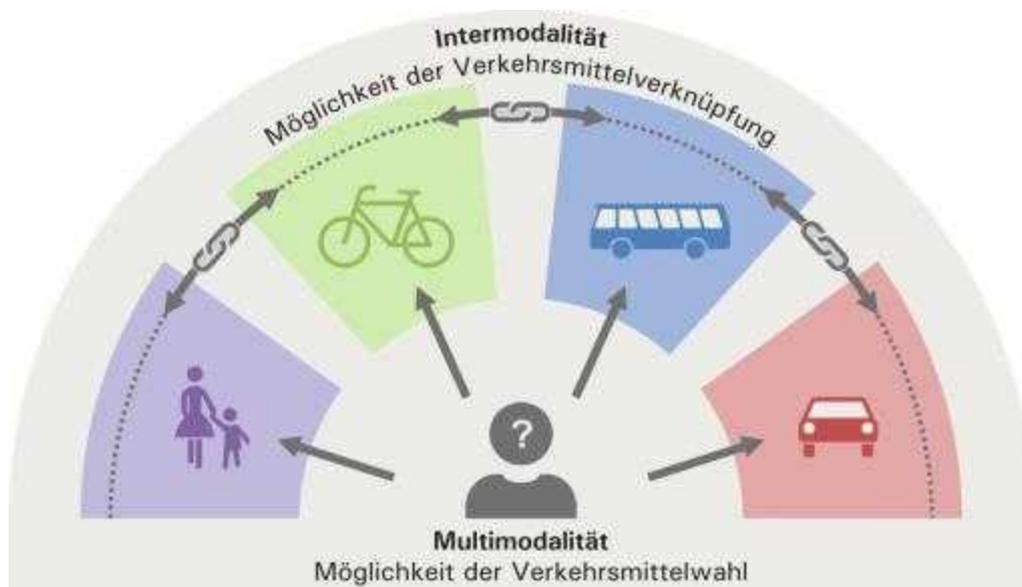


Abb. 22 Erläuterung von Multi- und Intermodalität

Die bereits formulierten Werteziele einer hohen Lebensqualität und eines nachhaltigen Ressourcen- und Klimaschutzes (vgl. Kapitel 1.1), die bereits im übergeordneten Planwerk ISEK benannt sind, geben einen klaren Handlungs- und Spielraum für das zu entwickelnde Leitbild des Masterplans Mobilität vor. Darüber hinaus ist die bis 2050 angestrebte Klimaneutralität (die im Masterplan 100% Klimaschutz verankert ist) bereits im verkehrlichen Leitbild zu berücksichtigen. Wird für das Leitbild des Masterplans Mobilität das Szenario Trendoptimiert zugrunde gelegt, zeigen die Wirkungen (hinsichtlich der Verlagerungen von Verkehren bzw. der Zielerreichung von Klimaschutzziele) deutlich, dass das Szenario den beschriebenen

¹⁴ Definition Multimodalität: die Möglichkeit des Verkehrsteilnehmers für unterschiedliche Wege unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen

¹⁵ Definition Intermodalität: die Möglichkeit des Verkehrsteilnehmers unterschiedliche Verkehrsmittel auf einem Weg miteinander zu verknüpfen

Zielanforderungen nicht genügen kann und den übergeordneten Wertezieleln widerstrebt. Im Hinblick auf eine politisch konsequente Umsetzung der bereits übergeordneten Zielsetzungen beschreibt das Umweltverbund-Szenario einen ambitionierten aber erreichbaren Weg, wie das Verkehrsangebot in Flensburg zukunftsweisend und verantwortungsvoll ausgebaut und entwickelt werden kann. Die Umsetzung des Umweltverbund-Szenarios bis 2030 bereitet eine realistische Basis vor, die hochgesteckten Klimaziele in nachfolgenden Schritten noch erreichen zu können. Unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen und hinsichtlich politischer und gesellschaftlicher Aspekte erscheint eine lineare Umsetzung des Klimaschutz-Szenarios als nicht umsetzungsfähig; ist allerdings – wie bereits beschrieben – als Referenzszenario zu beachten.

Auf Basis des in Kapitel 5.3 durchgeführten Vergleichs der Entwicklungsszenarien und der hier durchgeführten Leitbilddiskussion, wird für das Leitbild des Masterplans Mobilität das Umweltverbund-Szenario zugrunde gelegt (vgl. Abb. 23).

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

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

WERTEZIELE

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

HANDLUNGSZIELFELDER „Umweltverbund-Szenario“

technisch

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

konzeptionell

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

innovativ

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

organisatorisch

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

LEUCHTURM- und IMPULSPROJEKTE

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

...

Abb. 23 Entwurf Leitbild Masterplan Mobilität Flensburg 2030

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

Das Umweltverbund-Szenario lässt sich zunächst auf 13 einzelne Handlungsfelder herunterbrechen, die in Abb. 23 ersichtlich sind. Zunächst ist der planungstechnische Bereich zu nennen, in den Handlungsfelder wie zum Beispiel die Attraktivierung des Straßenraumes und die Optimierung des Straßen- und Wegenetzes fallen. Das Handlungsfeld „Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen“ beschreibt eine wesentliche konzeptionelle Voraussetzung für spätere technische Umsetzungen. Des Weiteren lassen sich die übrigen Handlungsfelder in die Bereiche Verkehrsmanagement und Organisation sowie neue Technologien und Innovationen einsortieren. Gerade die „weichen Handlungsfelder“ stellen sich als wesentliche Multiplikationsfaktoren für umzusetzende „harte (bzw. technische) Handlungsfelder“ dar.

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

Viele der im Leitbild definierten und beschriebenen Handlungsfelder sind globalere bzw. weiche Zielvorstellungen, die nicht ohne weiteres auf den Planungsraum heruntergebrochen werden können. Dennoch ist es die Aufgabe, grundlegende Ansätze, wie zum Beispiel die Förderung des Umweltverbundes, die Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten und darüber hinaus auch Wertezeile, wie zum Beispiel die Erhöhung der Lebensqualität, in einem groben verräumlichten Leitbild zu beschreiben und einen groben Handlungsrahmen für nachgelagerte Themen und Betrachtungen zu schaffen.

In Abb. 24 ist das verräumlichte Leitbild abgebildet. Insgesamt lassen sich vier wesentliche Themenfelder (oder auch räumliche Globalziele) nennen, die folgendermaßen beschrieben werden können.

„Verkehrsträger des Umweltverbundes auf den Radialen stärken“

Auf den Hauptzufahrtsachsen (Radialen) sind die Verkehrsträger des Umweltverbundes (hier insbesondere der ÖPNV sowie der Radverkehr) nachhaltig zu stärken. Es gilt die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt für diese Verkehrsträger zu stärken, indem nachfolgende Qualitäten herausgearbeitet werden. Für den Radverkehr bedeutet das z.B. angemessen dimensionierte Radverkehrsanlagen, Minimierung von Wartezeiten und Gefahrenpotenzialen sowie ausreichende Orientierungsmöglichkeiten. Für den ÖPNV (hier Busverkehr) bedeutet das z.B. eine Verdichtung des Taktes, Ergänzung von Haltepunkten, die praktikablere Führung oder eine Ergänzung um zusätzliche Linien, eigene Infrastrukturen sowie ein gutes Informationsangebot und attraktive Tarife. In Straßenräumen, in denen genügend Flächenpotenziale bestehen, kann der ÖPNV und der Radver-

kehr z.B. auch auf gemeinsam genutzten Verkehrsachsen gestärkt werden.

„Durchlässigkeit und Aufenthaltsqualität für Verkehrsteilnehmer der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) in der Innenstadt erhöhen“

Mit dem genannten Oberziel ist es obligatorisch, dass gewichtige Nachteile für die schwächeren Verkehrsteilnehmer im Straßenraum abgebaut werden. Dies kann z.B. durch gute Querungsmöglichkeiten, ansprechende Straßen- bzw. Seitenräume und durch die Minimierung von Emissionen und Beeinträchtigungen durch den motorisierten MIV erreicht werden. Auch die Verbindungsqualität wichtiger Ziele (z.B. zwischen Bahnhof und Fußgängerzone) spielt eine entscheidende Rolle. Für den Radverkehr sind z.B. ausreichende und flächendeckende Abstellmöglichkeiten ein wichtiges Thema.

„Kfz-Verkehr auf stadtverträglichen und gut ausgebauten Infrastrukturen bündeln“

Es gilt, den Kfz-Verkehr auf den Infrastrukturen zu bündeln (insbesondere Tangentenring), auf denen möglichst wenige Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer erfolgen und noch Kapazitäten vorhanden sind. Außerdem ist anzustreben, dass Durchgangsverkehre – aktiv – auf Alternativrouten (nicht durch das Stadtzentrum) geleitet werden.

„Vorrang für den Kfz-Verkehr im Kernbereich der Innenstadt reduzieren“

Gerade im Innenstadtbereich geht es darum, den Vorrang für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Das bedeutet nicht, dass der Zugang zur Innenstadt mit dem eigenen Kfz untersagt werden soll – vielmehr geht es darum, die zur Verfügung stehenden Flächen gerechter zu verteilen und Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität noch stärker mit den dafür geeigneten Funktionen zu belegen.

Für die Umsetzung des beschriebenen Leitbildes ist es elementar, dass neben der Schaffung von Angeboten für Verkehrsträger des Umweltverbundes die Vormachtstellung des Kfz-Verkehrs – gerade in den zentralen Bereichen – gebrochen werden darf. Nur durch den sogenannten Ansatz von „Push&Pull“ können die veranschlagten Zielsetzungen nachhaltig umgesetzt und erreicht werden.



- Legende**
-  Verkehrsträger des Umweltverbundes auf den Radialen stärken
 -  Durchlässigkeit und Aufenthaltsqualität für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) in der Innenstadt erhöhen
 -  Kfz-Verkehr auf stadtvträglichen und gut ausgebauten Infrastrukturen bündeln
 -  Vorrang für den Kfz-Verkehr im Kernbereich der Innenstadt reduzieren

Abb. 24 Räumliches Leitbild als Prinzipskizze Radverkehr

7 Radverkehr

7.1 Bestandsanalyse

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

Entlang der radial auf das Stadtzentrum zuführenden Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr in Flensburg in der Regel auf benutzungspflichtigen, straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen (eigenständige Radwege (StVO-Zeichen 241-30/31), Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237) oder gemeinsame Geh- und Radwege (StVO-Zeichen 240)) geführt. Die Benutzungspflicht liegt dabei meist in der auf diesen Straßen hohen Verkehrsbelastung im Kraftfahrzeugverkehr von teilweise weit über 10.000 Kfz/24 h begründet (vgl. Kapitel 11.1). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁶ geben Hinweise auf die in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und zulässiger Geschwindigkeit geeignete Führungsform. So ist bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 1.000 Kfz/h und einer gleichzeitig zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h in der Regel eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn – gegebenenfalls ergänzt durch weitere Maßnahmen wie Schutzstreifen – vertretbar, während mit steigender Verkehrsbelastung eine separate Führung gegeben sein kann (vgl. Abb. 25).

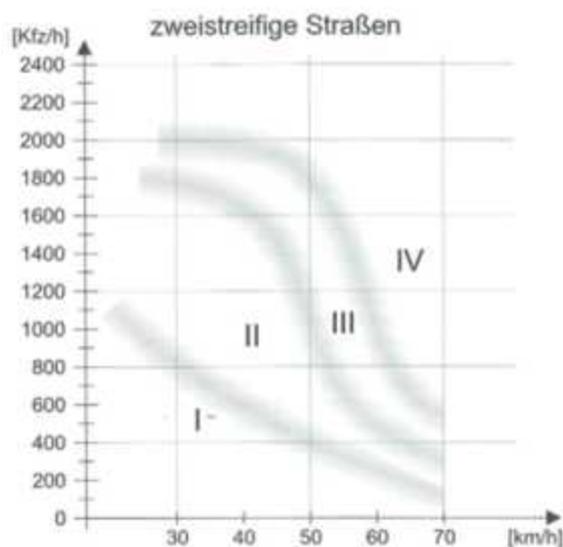


Abb. 25 Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsstärke [Kfz/h] und Geschwindigkeit [km/h] (Quelle: ERA 2010)

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
Köln, Ausgabe 2010

Im Belastungsbereich I (vgl. Abb. 25) ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in der Regel problemlos möglich. Bei Belastungsbereich II kann ein zusätzliches Angebot – zum Beispiel in Form von Schutzstreifen oder einer ergänzenden Freigabe des Seitenraumes – erforderlich werden. In Belastungsbereich III ist die Erforderlichkeit einer separaten Radverkehrsführung zu prüfen, während in Belastungsbereich IV eine Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr geboten ist. Es wird deutlich, dass – bei einer Spitzenstundenbelastung zwischen 7% und 8% der Tagesbelastung – beispielsweise der Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße/Süderhofenden/Norderhofenden/ (bis zu etwa 2.000 Kfz/ h) eindeutig in den Belastungsbereich IV fällt und benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erfordert, während die Schleswiger Straße (zwischen etwa 500 und 800 Kfz/h) maximal im Grenzbereich der Belastungsbereiche II und III liegt und hier gegebenenfalls eine nichtbenutzungspflichtige Führungsform möglich ist.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Flensburg weisen einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Im zentralen Bereich hat in den vergangenen Jahren an vielen Stellen ein qualitativ hochwertiger Ausbau der Radverkehrsanlagen stattgefunden (vgl. Abb. 26, oben links). Außerhalb des Stadtzentrums sind vielerorts jedoch untermaßige Radwege mit mangelhafter Oberflächenqualität vorzufinden (vgl. Abb. 26, oben rechts).



Süderhofenden



Knotenpunkt Mürwiker Straße/Ziegeleistraße



Werftstraße



Knotenpunkt Zur Exe/Schützenkuhle

Abb. 26 mangelhafte Radinfrastruktur (oben rechts) und neu gestaltete, jedoch teilweise nicht regelkonforme Radverkehrsanlagen

Die zur Verfügung stehende Fläche im städtischen Bereich erlaubt auch bei einer Sanierung nicht immer einen regelkonformen Ausbau von Radwegen (vgl. Abb. 26, unten rechts). Abschnittsweise (z.B. in der Werftstraße im Bereich der ungenutzten Gleise der Hafenbahn, vgl. Abb. 26, unten links) besteht durchaus Potenzial für die Einrichtung komfortabler Radverkehrsanlagen.

Im Rahmen eines Veloroutenkonzeptes¹⁷ sind Art und Zustand der bestehenden Radverkehrsanlagen aufgenommen und dokumentiert worden. Die geplanten Velorouten verlaufen bis auf wenige Ausnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen von Flensburg (vgl. Abb. 29), da diese in der Regel den direkten Weg zwischen zwei Stadtteilen darstellen. Im Rahmen des Veloroutenkonzeptes wurde geprüft, entlang welcher Straßenzüge benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auch zukünftig erforderlich sind. Im gleichen Zuge wird aufgezeigt, in welchen Bereichen die bestehende Infrastruktur mit welcher Priorität und welchem Potenzial einer Verbesserung bedarf. Die Radverkehrsführung in Knotenpunktbereichen sowie der potenzielle Handlungsbedarf werden im Rahmen des Masterplans Mobilität auch in der Stadtgebietsbetrachtung (vgl. Kapitel 3) sowie in der Aufstellung eines Knotenpunktkatasters (vgl. Kapitel 0) aufgezeigt.

Das untergeordnete Straßennetz ist in weiten Teilen Bestandteil von Tempo 30-Zonen. In Tempo 30-Zonen ist das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr gesetzlich vorgeschrieben¹⁸, denn hier dürfen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen angeordnet werden. Da sich Tempo 30-Zonen in der Regel auf Wohngebiete beschränken, sind hier die Verkehrsstärken sowie das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr meist gering. Auch auf Hauptverkehrsstraßen, wo die Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, kann der Radverkehr oft verträglich abgewickelt werden, da die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr sehr gering sind.



Osterallee



Ostlandstraße

Abb. 27 Radverkehrsführung im Mischverkehr bei 30 km/h

¹⁷ SHP Ingenieure
Auftraggeber: Stadt Flensburg
Förderung des Umweltverbundes, Hier: Buslinien-Netz und Velorouten
(In Bearbeitung)

¹⁸ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) März 2017, §45 (1c)

Aufgrund seiner historischen Stadtstruktur verfügt Flensburg insbesondere in der Altstadt über zahlreiche Natursteinpflasterstraßen. Das Befahren von Natursteinpflaster stellt eine große Komforteinbuße für den Radverkehr dar. Gleichzeitig ist das historische Stadtbild eine Besonderheit Flensburgs und entsprechend zu erhalten. Förderung des Radverkehrs und Stadtgestalt(ung) müssen hier abgewogen werden. Unter Berücksichtigung der Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen¹⁹ ist im Zuge wichtiger Radrouten zu prüfen, ob das Befahren von Kopfsteinpflasterstraßen für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden kann.



Rathausstraße



Viktoriastraße

Abb. 28 Kopfsteinpflasterstraßen als Komfortproblem im Radverkehrsnetz

Velorouten für den Alltagsradverkehr

Wie bereits dargestellt, wurde parallel zum Masterplan Mobilität 2030 durch SHP Ingenieure zwischen Herbst 2016 und August 2018 ein Konzept für ein Veloroutennetz erarbeitet²⁰. Ziel ist die Schaffung qualitativ hochwertiger Verbindungsachsen zwischen den einzelnen Stadtteilen. Hauptzielgruppe ist dabei der Alltagsradverkehr, dem zu jeder Tages- sowie Jahreszeit die Möglichkeit geboten werden soll, sicher und schnell vom Wohnort zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte und zurück zu kommen. Die Velorouten sollen folgende Ausstattungselemente aufweisen:

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

Das Konzept sieht eine Kombination aus radialen Achsen sowie zwei Ringrouten vor. Begründet liegt dieses in der anspruchsvollen Topographie Flensburgs. So soll durch die äußere Ringroute beispielsweise eine hochwertige Verbindung zwischen Mürwik und Weiche geschaffen werden, ohne das Überwinden einer großen Anzahl von Höhenmetern zu erfordern.

¹⁹ Stadt Flensburg, Fachbereich Entwicklung und Innovation
Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen
August 2015

²⁰ SHP Ingenieure
Buslinien-Netz und Velorouten
Hannover, August 2018

Die Grundlage für die Auswahl der Routen setzt sich aus der Befahrung und der Einschätzung der Eignung, aus den Ergebnissen einer privat initiierten Onlineumfrage²¹ hinsichtlich bei der Rad fahrenden Bevölkerung beliebter Routen im Stadtgebiet sowie einer Abstimmung mit dem Arbeitskreis Radverkehr zusammen. Abb. 29 zeigt das Veloroutennetz im Zusammenhang mit dem nachgeordneten Erschließungsnetz sowie einer potenziellen Nutzung des Bahndamms als Radschnellverbindung.

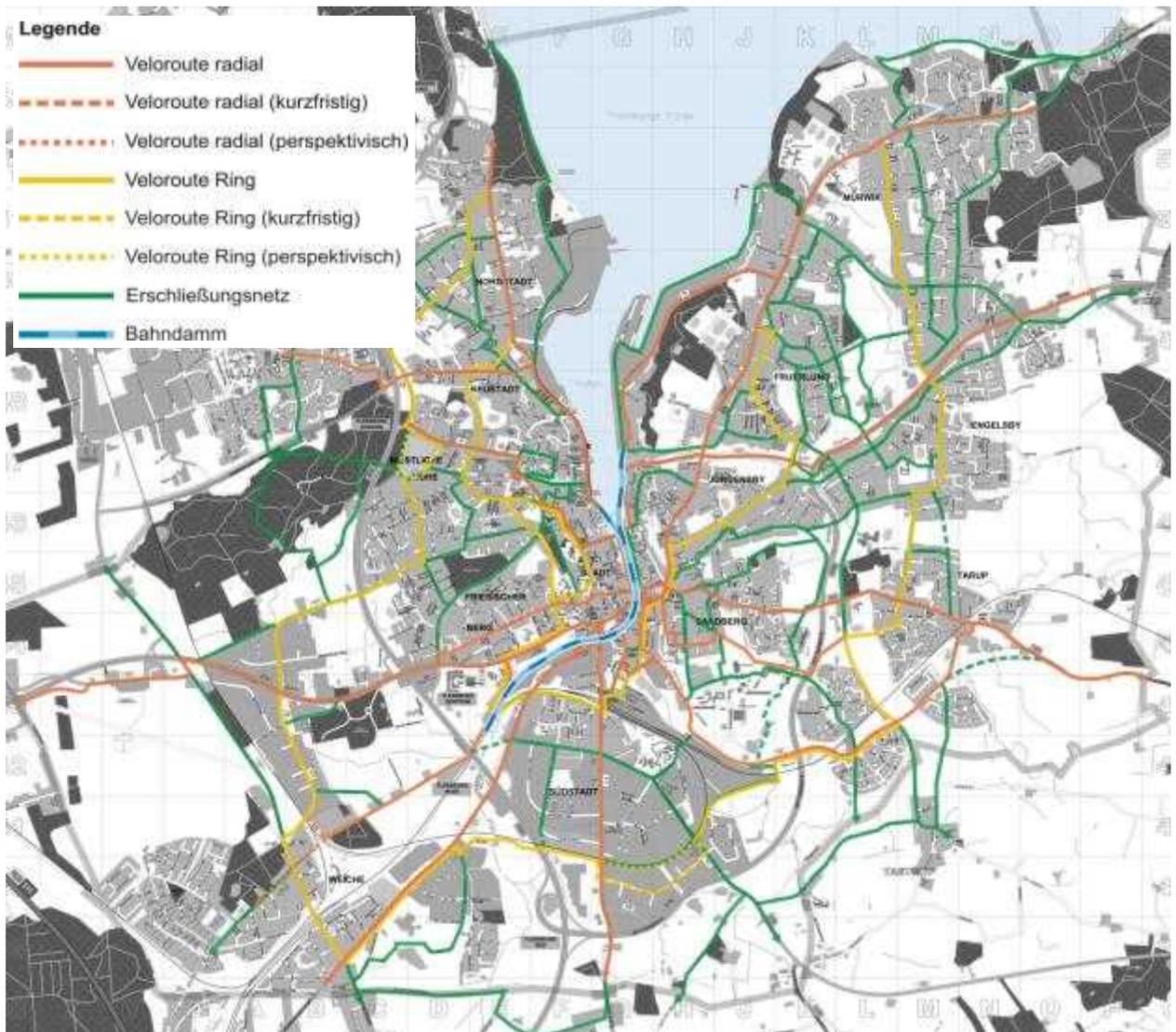


Abb. 29 Velorouten- und Erschließungsnetz sowie Potenzialachse Bahndamm

²¹ Tim Meyer-König
Velorouten in Flensburg – Onlineumfrage mit 639 Teilnehmern
Flensburg, Juli 2017

Das Veloroutennetz soll schließlich durch ein Erschließungsnetz ergänzt werden, welches auf dem Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung²² basiert (vgl. Abb. 29). Hier geht es um die sichere Zuführung aus den Wohn- und Gewerbegebieten sowie der Innenstadt zum Veloroutennetz. Auch im Erschließungsnetz sind die Vorgaben der ERA zu beachten.

Ein ergänzendes Potenzial zum Velorouten- und Erschließungsnetz stellt der ungenutzte Bahndamm zwischen Nikolaiallee im Südwesten der Stadt und der Förde dar (vgl. Abb. 29). Im Rahmen einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie²³ ist durch den Gutachter eine grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Radschnellverbindung mit parallel geführtem Gehweg ermittelt worden. Radschnellverbindungen richten sich ebenso wie die Velorouten in erster Linie an den Alltagsradverkehr und sollen auch über längere Strecken eine attraktive, schnell befahrbare Radwegeverbindung schaffen. Bei Umsetzung dieser Maßnahme würde eine querungsfreie/planfreie Radwegeverbindung zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Stadtzentrum bzw. dem Fördeufer abseits des Kraftfahrzeugverkehrs und entsprechend eine sinnvolle Ergänzung zum Veloroutennetz geschaffen werden.

Auch der touristische und Freizeitradverkehr hat in Flensburg eine hohe Bedeutung. Mit der EuroVelo-Route EV 10 (Ostseeküsten-Route) verläuft eine international bedeutsame Radroute entlang der Flensburger Förde. Doch auch für kleiner angelegte Radtouren bieten Flensburg und Umgebung eine Vielzahl von Möglichkeiten. Mit dem RadRundUm²⁴ ist seitens der Stadt Flensburg bereits ein umfangreiches Freizeitrouthenetz erarbeitet worden (vgl. Abb. 30).

²² Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen
Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung
Flensburg, 2011

²³ SHP Ingenieure
Auftraggeber: Stadt Flensburg
Erarbeitung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie für einen Radweg auf dem Bahndamm mit dem Standard eines Radschnellweges
Hannover, August 2018

²⁴ Stadt Flensburg, Fachbereich Entwicklung und Innovation, 2014



Abb. 30 RadRundUm Tourenkarte (Quelle: Stadt Flensburg)

Radabstellanlagen

Neben der sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs spielen auch hochwertige Abstellmöglichkeiten eine wichtige Rolle. Mit dem zunehmenden Kultstatus des Fahrrades und dem immer weiter verbreiteten Besitz von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern steigt der Wunsch, die oft hochpreisigen Räder sicher abzustellen. Das gilt zum einen am Zielort, beispielsweise in der Innenstadt, am Bahnhof oder am Arbeitsplatz/an der Ausbildungsstätte. An den Hauptverknüpfungspunkten im ÖPNV – am Bahnhof und am ZOB – bestehen bereits zahlreiche Radbügel. Eine Bestandsaufnahme vor Ort zeigt jedoch, dass der Bedarf noch weitaus größer ist (vgl. Abb. 31, unten). Im City Parkhaus Süderhofenden werden beispielsweise ebenerdig und überdacht kostenlos Radabstellmöglichkeiten angeboten (vgl. Abb. 31, oben rechts). Vermutlich aufgrund der fehlenden sozialen Kontrolle sind diese Stellplätze bislang jedoch minder genutzt. Mit dem Projekt „Radeln zum Campus“ verfolgt die Stadt Flensburg das Ziel, den Campus fahrradfreundlich an das übrige Stadtgebiet anzubinden²⁵. Neben dem Ausbau ausgewählter Routen wird auch in die Schaffung zahlreicher komfortabler Radabstellmöglichkeiten investiert (vgl. Abb. 31, oben links).

²⁵ Quelle: <http://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Verkehr-Mobilit%C3%A4t/Mit-dem-Fahrrad> (aufgerufen am 14.12.2017)



Campus (Thomas-Fincke-Straße)



Parkhaus City Süderhofenden



ZOB



Bahnhof

Abb. 31 Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Zum anderen gilt die Erforderlichkeit komfortabler Abstellmöglichkeiten in gleichem Maße am Wohnort. Nur wenn das Fahrrad am Startpunkt des Weges sicher angeschlossen, niveaugleich zu erreichen und bestenfalls überdacht ist, ist die Bereitschaft es zu nutzen hoch. Im Bestand – insbesondere im Geschosswohnungsbau – ist die Integration solcher Abstellanlagen aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit oft schwierig. In der Stellplatzsatzung der Stadt Flensburg ist festgesetzt, dass bei der Entwicklung neuer Siedlungsbereiche eine Mindestanzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (zwei je Wohneinheit) geschaffen werden müssen.

Was in Flensburg auffällig selten vorzufinden ist, sind Bike + Ride-Anlagen. Zwar werden an den großen ÖPNV-Verknüpfungsanlagen wie dem Bahnhof oder ZOB (s.o.) Radabstellmöglichkeiten vorgehalten, an den Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet trifft dies jedoch eher selten zu. Eine moderne Bike + Ride-Anlage ist an der Haltestelle *Sünderup Ringstraße* entstanden. Hier können die Räder nicht nur sicher angeschlossen werden, sondern sind zudem durch ein Dach witterungsgeschützt (vgl. Abb. 32, links). Für solch großzügige Anlagen wird sich im Stadtgebiet nur selten der erforderliche Platz finden lassen. Die Installation von wenigen Anlehbügeln wie an der Haltestelle *Friedheim* (vgl. Abb. 32, rechts) ist jedoch vielerorts möglich. Wo entsprechende Abstellmöglichkeiten bereits vorhanden sind, zeigt sich, dass sie auch angenommen werden. Zur besseren Verknüpfung Fahrrad und Carsharing-Fahrzeug sollten auch an Carsharing-Standorten Radabstellmöglichkeiten vorgehalten werden.



Bike + Ride Haltestelle Sünderup Ringstraße



Bike + Ride Friedheim

Abb. 32 Bike + Ride-Anlagen

Fahrradverleihsystem

Flensburg verfügt mit *Nextbike* über ein Fahrradverleihsystem. Bei *Nextbike* handelt es sich um ein stationsgebundenes System. Das bedeutet, dass die Räder an einer der insgesamt acht Stationen im Stadtgebiet ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Der Startpunkt muss dabei nicht dem Zielort entsprechen. Um ein Rad leihen zu können, ist eine Registrierung per App, über die Webseite oder über die Hotline erforderlich. Es besteht die Wahl zwischen dem Basistarif (1 EUR/30 Minuten) und dem Jahrestarif (48 EUR/Jahr, erste 30 Minuten pro Ausleihe kostenlos, danach 1 EUR/30 Minuten, max. 9 EUR/Tag)²⁶.



Standort Schiffbrückstraße



Standort ZOB

Abb. 33 Bestehendes Fahrradverleihsystem *Nextbike*

²⁶ Quelle: <https://www.nextbike.de/de/flensburg/> (aufgerufen am 08.12.2017)

Fazit

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

7.2 Strategien und Maßnahmen

7.2.1 Zukunftsfähige Radinfrastruktur

Der Masterplan Mobilität 2030 für Flensburg stellt die städtische Verkehrsplanung auf der Ebene des Flächennutzungsplans dar und kann daher weder in der Analyse noch in der Festlegung der geeigneten Maßnahmen die Maßstabebene einer einzelnen Straße oder eines Knotenpunktes darstellen (definierte Detailbetrachtungen ausgenommen). Die Aufgabe in dieser Planungsebene ist die Definition und Formulierung von Standards für die zukünftige Gestaltung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen bei Um- oder Neubau.

Qualitätsstandards für den Entwurf, den Ausbau und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sowie die empfohlene Führungsform des Radverkehrs sind in den Entwurfsregelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010²⁷) und den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06²⁸) der FGSV sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Als allgemeine Grundsätze gelten:

- Radverkehr ist Fahrverkehr. Die Mischung mit dem Fußverkehr ist deshalb nur im Ausnahmefall möglich.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.
- In Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zonen) ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Es ist besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage einzurichten.
- Mindestmaße dürfen nicht kombiniert werden, damit ausreichend breite Radverkehrsanlagen inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume entstehen.

Im Folgenden werden Maßnahmen für den Radverkehr aufgezeigt, die zum Erreichen der im Leitbild des Masterplan Mobilität 2030 definierten Ziele beitragen sollen. Der Radverkehrsanteil am Modal Split soll steigen (von 19 auf 25% im Umweltverbund-Szenario, vgl. Kapitel 6.1), die Verkehrsleistung im Kraftfahrzeugverkehr gesenkt und damit CO₂ eingespart werden.

Eine weitere wichtige Zielgröße ist die Verringerung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere sollte trotz steigenden Radverkehrsanteilen rückläufige Unfallzahlen erzielt werden. Dies setzt erhebliche Anstrengungen in

²⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA), Köln 2010

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)), Köln 2006

der Verbesserung der Radverkehrsanlagen und der Verträglichkeit der unterschiedlichen Verkehrsarten voraus.

Qualitätsstandards im Radverkehr

Die Analyse des heutigen Zustandes im Radverkehrsnetz Flensburg hat Mängel im baulichen Zustand, in den Abmessungen und im Netzzusammenhang ergeben. Als wichtigste Maßnahme ist daher ein Aus- und teilweise Neubau der Radverkehrsanlagen vorrangig im Zuge des Velorouten- und Erschließungsnetzes erforderlich:

- Prüfung und ggf. Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen,
- Abbau von Barrieren und Netzlücken und
- Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen unter Ausschöpfung der Spielräume der Entwurfsvorschriften.

Für alle entstehenden Radverkehrsanlagen ist ein hoher Fahrkomfort durch hohe Belagsqualität, radfahrerfreundliche Bordsteinabsenkungen und eine auch an höhere Geschwindigkeiten angepasste Linienführung vorzusehen. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs ist dabei zu berücksichtigen. Wo es das städtebauliche Umfeld zulässt (z.B. entlang der Nordstraße mit wenig sensiblen Bereichen), ist für die Oberflächengestaltung neuer oder zu sanierender Radwege Asphalt als das den höchsten Komfort bietendes Material vorrangig einzusetzen. In angebauten Straßenräumen sollte eine hochwertige Pflasterung mit rötlichem Betonstein (wie z.B. entlang des Straßenzuges Schiffbrücke/Werftstraße/Apenrader Straße bereits umgesetzt) erfolgen. Eine einheitliche, rötliche Gestaltung der Radwege trägt zur Erkennbarkeit und Orientierung im Straßenraum bei.

Führung des Radverkehrs im Straßenraum

Die Formulierung von Standards zum Entwurf von Radverkehrsanlagen auf der Strecke beschränkt sich auf die Führung des Radverkehrs im Straßenraum, das heißt in Konkurrenz um Flächen und Bedeutung mit anderen Nutzern, zumeist Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr. Hier sind die Auswahl und die Bemessung der geeigneten Führungsform und der entsprechenden Radverkehrsanlage die wesentlichen Aufgaben.

In den ERA 2010 werden in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr drei Grundtypen der Führungsformen des Radverkehrs hinsichtlich der Zuordnung zum Kraftfahrzeugverkehr unterschieden und ihnen folgende Führungsformen zugewiesen (vgl. auch Kapitel 7):

- Mischen: Radverkehr auf der Fahrbahn
- Teilseparation: Schutzstreifen und/oder Gehweg – Radfahrer frei, Radweg ohne Benutzungspflicht (in der Regel Altanlagen)
- Trennen: gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrstreifen oder Radweg (alle Anlagen mit Benutzungspflicht)

Die geeignete Anlage wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen im Seitenraum und auf der Fahrbahn, des Schwerverkehrsanteils und

weiterer, anlagenspezifischer Randbedingungen bestimmt. In Abb. 34 sind die häufigsten innerörtlichen Radverkehrsführungen und ihre Einsatzgrenzen tabellarisch zusammengefasst. Sie können bei Neu-, Aus und Umbau von innerörtlichen Radverkehrsanlagen als Richtschnur verwendet werden.

In der VwV-StVO wird dazu in Abänderung der bisherigen Auffassung darauf hingewiesen, dass straßenbegleitende Radwege und Radfahrstreifen bei der vom Kraftfahrzeugverkehr getrennten Führung des Radverkehrs als prinzipiell gleichwertig anzusehen sind.

Führung im Seitenraum	Verkehrszeichen (StVO)	Regelbreite	Breite Sicherheitstrennstreifen		
			Längsparkstände	Schräg-/ Senkrecht-parkstände	zur Fahrbahn
Radweg (mit/ohne Benutzungspflicht)	Z 237 oder Z 241 	2,00 (1,60*) m	0,25 - 0,50 m	0,75 m	0,50 m - 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)
Gem. Geh- u. Radweg	Z 240 	2,50 - > 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	
Gehweg Radfahrer frei	Z 239 / Z 1022-10 	2,50 - > 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	
Zweirichtungsradweg	Z 237, 240, 241 mit 1000-31 	2,50 (2,00*) m	0,75 m	1,10 m	
Radfahrstreifen	Z 237 	1,85 (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	0,50 - 0,75 m	0,75 m	-
Schutzstreifen	-	1,50 m (1,25***) m (inkl. Markierung)	0,25 - 0,50 m	0,75 m	-

* bei geringer Radverkehrsbelastung
 ** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde
 *** Mindestmaß

Abb. 34 Regelbreiten für Radverkehrsanlagen nach RAS 06 bzw. ERA 2010

Führung an Haltestellen

Da es bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum in Haltestellenbereichen zu Konflikten zwischen Radfahrenden und ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen kommen kann, ist hier der Gestaltung der Seitenräume besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Nach Möglichkeit ist der in der Regel mit Sicherheitsabstand parallel zum Fahrbahnrand geführte Radweg hinter dem Wartebereich und dem Fahrgastunterstand entlang zu führen (vgl. Abb. 35, links). Aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit ist dies nicht immer möglich. Bei sehr geringen Seitenraumbreiten kann gemäß ERA 2010 im Haltestellenbereich ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen werden. Um das Konfliktpotenzial zu minimieren sollte jedoch immer ein Ein-/Ausstiegsbereich mit einer Breite von mindestens 1,00 m, besser 1,50 m vorgesehen werden.

Bei Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau sind keine Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrenden zu erwarten. Im Gegensatz zur Führung im Seitenraum kann es jedoch während eines Bushalts zu Wartezeiten für den Radverkehr kommen. Sind längere Haltestellenaufenthalte

die Regel und lässt die Verkehrsstärke ein Überholen nicht zu sollten Überholmöglichkeiten für den Radverkehr vorgesehen werden. Schutz- und Radfahrstreifen werden im Haltebereich unterbrochen (vgl. Abb. 35, rechts).



Apenrader Straße



Hunteburg, LK Osnabrück

Abb. 35 Regelkonforme Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich im Seitenraum (links) und auf Schutzstreifen (rechts)

Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Signalisierung

Der Radverkehr sollte an signalisierten Knotenpunkten getrennt signalisiert werden. Eine gemeinsame Signalisierung mit zu Fuß Gehenden ist nachteilig, vor allem bei langen Furten, da dann die ungleich längeren Räumzeiten der zu Fuß Gehenden zu unnötigen Verkürzungen der Freigabezeiten für Radfahrende führen.



Abb. 36 Getrennte Signalisierung des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs (Hannover)

Die Anforderung durch Drucktaster ist für zu Fuß Gehende und Radfahrende unattraktiv und deshalb auf wenige Ausnahmen zu beschränken, die keine andere Lösung zulassen. Eine Ausnahme können diagonale Führungen des Radverkehrs als Linksabbiegende vom Fahrbahnrand aus darstellen. Eine Alternative zu Drucktastern stellen Näherungssensoren dar, die eine Anforderung bereits aus einer größeren Entfernung aufnehmen, so dass sich Wartezeiten verkürzen. Im innerstädtischen Bereich, wo ein hohes Fußverkehrsaufkommen besteht, sollten Grünphasen für Fuß- und Radverkehr fester Bestandteil der Signalisierung sein. Die Freigabezeit für den Radverkehr ist am Kraftfahrzeugverkehr zu orientieren, da dies zu Minimierung der Wartezeiten für den Radverkehr führt.

Linksabbiegen

Linksabbiegenden RadfahrerInnen soll je nach Situation das direkte oder das indirekte Abbiegen über zwei Furten angeboten werden (vgl. Abb. 37, links). Dort, wo der Radverkehr aus der Nebenrichtung auf den signalisierten Knotenpunkt trifft, ist der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) die geeignete Führung des Radverkehrs (vgl. Abb. 37, rechts). Im Zuge der Nebenrichtung sind längere Rotzeiten vorhanden, sodass Radfahrende Zeit haben, am wartenden Kraftfahrzeug vorbeizuziehen und sich auf dem ARAS aufzustellen. Insbesondere abbiegende Radfahrer sind damit im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs und können vor diesem abfließen. Die Sicherheit für Radfahrer wird damit deutlich erhöht. Der ARAS ist mit allen Führungsformen des Radverkehrs einschließlich dem Mischverkehrs kombinierbar.



Abb. 37 Beispiel für direktes Linksabbiegen (links) und einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (rechts – Burgdorf, Region Hannover)

Die Aufstellflächen sollten nach Möglichkeit durch zuführende Schutz- bzw. Radfahrstreifen „erreichbar“ sein; auf die Markierung verschiedener Fahrtrichtungen für die Kraftfahrzeuge ist zu verzichten, wenn im Fahrbahnbereich keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen. Die markierten Flächen sowie deren Zufahrten sollen in der Regel durch entsprechende rote Markierung besonders hervorgehoben werden, um den Kfz-Verkehr deutlich auf den Vorrang des Radfahrenden auf diesen Flächen hinzuweisen.

7.2.2 Weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen

Schließen von Netzlücken im Radverkehr

Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung

In Einbahnstraßen innerhalb von Tempo 30-Zonen sollte eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung immer geprüft werden, da sich auf diese Weise oft kürzere Wege für den Radverkehr ergeben, die eine Nutzung des Fahrrades gegenüber dem Pkws attraktivieren. Gemäß den ERA 2010 ist bereits ab einer Fahrbahnbreite von 3,00 m (bei Linienbusverkehr 3,50 m) eine Freigabe möglich, wenn ausreichende Ausweichmöglichkeiten – zum Beispiel Lücken im Parkstreifen oder Grundstückszufahrten – vorhanden sind²⁹. Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr von mehr als 30 km/h ist die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung nur durch abgetrennte Sonderwege zulässig.

Im Stadtgebiet von Flensburg sind bereits heute zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Wo die vorhandene Fahrbahnbreite die o.g. Maße unterschreitet, sollte geprüft werden, ob eine Freigabe durch die Einrichtung von Ausweichstellen ermöglicht werden kann.

Insbesondere im Zuge von Wohnbauentwicklungen sollten intelligente Erschließungssysteme entwickelt werden, die durch Einbahnstraßen und Sackgassen Durchgangsverkehre im Kraftfahrzeugverkehr vermeiden und gleichzeitig durch direkte Fuß- und Radwegeverbindungen die Attraktivität des Radfahrens sowie des zu Fuß Gehens gegenüber der Nutzung des Pkws steigern.

Sackgassen

Bieten Sackgassen – ob im Rahmen eines Neubauvorhabens oder im Bestand – eine Durchbindung für Rad- und Fußverkehr sollte durch eine entsprechende Beschilderung als „Durchlässige Sackgasse“ im Einfahrtbereich der Straße darauf hingewiesen werden.

Rad- und Fußverkehrsbrücke Weiche

Der Stadtteil Weiche liegt im Südwesten von Flensburg außerhalb des Tangentenrings und ist zudem durch Bahngleise vom übrigen Stadtgebiet abgetrennt. Mit dem Kraftfahrzeug ist die Erreichbarkeit Weiches kein Problem, Rad- und Fußverkehr reagieren jedoch sensibel auf größere Umwege. Durch den Bau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Bahngleise kann Weiche auf direktem Wege über die Nikolaiallee an das Stadtzentrum Flensburgs angebunden werden. Insbesondere im Zusammenhang mit einer Umnutzung des Bahndamms – aber auch als eigenständige Maßnahme – zu einer Rad- und Fußwegeverbindung kann die Nutzung des Fahrrades im Alltags- wie auch im Freizeitverkehr so für die Bewohner Weiches sehr an Bedeutung gewinnen.

²⁹ FGSV, ERA 2010, S. 62 f.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind dem Radverkehr gewidmete Erschließungsstraßen, die für andere Nutzer wie den Kraftfahrzeugverkehr prinzipiell gesperrt sind. In aller Regel wird der Kraftfahrzeugverkehr aber durch Ausnahmebeschilderung zugelassen. Der Radverkehr ist jedoch bevorrechtigt und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Der Radverkehr sollte – zumindest perspektivisch – die vorherrschende Verkehrsart sein. Fahrradstraßen eignen sich deshalb vorwiegend zur Bündelung des Radverkehrs, beispielsweise in Tempo 30-Zonen. Fahrradstraßen kommen im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs zum Einsatz, um die Bedeutung des Radverkehrs für diese Streckenabschnitte besonders herauszustellen.

Fahrradstraßen (vgl. Abb. 38) sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Straßen, die vom ÖPNV befahren werden, eignen sich in der Regel nicht als Fahrradstraßen, da es durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu Behinderung des ÖPNV und in der Folge zu Verlustzeiten kommen kann. Fahrradstraßen sollten in einem einheitlichen Design mit entsprechenden Piktogrammen und Beschilderungen gestaltet werden. Ergänzend zu der Beschilderung sollten Fahrradstraßen durch deutliche Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben werden. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 38 Beschilderung und Fahrbahnmarkierung in einer Fahrradstraße (Hannover)

In Flensburg gibt es bislang keine Fahrradstraßen. Aktuelle Planungen sehen als ersten Schritt in diese Richtung im Rahmen des Projektes „Radeln zum Campus“ eine Umwidmung der Viktoriastraße als Fahrradstraße und damit die Schaffung einer attraktiven Parallelverbindung zur Friedrich-Ebert-Straße vor.

Folgende Straßenzüge sind Bestandteil des Veloroutennetzes³⁰, weisen keinen Linienbusverkehr auf und verlaufen innerhalb von Tempo 30-Zonen

³⁰ SHP Ingenieure, Buslinien-Netz und Velorouten

und sind somit grundsätzlich für eine Umwidmung zur Fahrradstraße geeignet (vgl. auch Abb. 44):

- Dietrich-Nacke-Straße/Molsenkoppel
- Marienhölungsweg (östlich Duburger Straße)
- Wrangelstraße
- Nikolaiallee (südlich Wilhelmental)
- Schulze-Delitzsch-Straße (westlich Zufahrt Kleingärten)/Voigtstraße/Schreiberstraße/Sandberg
- Waitzstraße und im weiteren Verlauf Viktoriastraße (schon als Fahrradstraße geplant)
- Fruerlunder Straße (südlich Travestraße)/Gerhart-Hauptmann-Straße/Ostlandstraße/Alt-Fruerlundhof/Fruerlundmühle
- Weidenbogen (nördlicher Abschnitt)/Kreuzlücke und im weiteren Verlauf Norderlück/Taruper Weg
- Tastruper Weg (nördlich Hochfelder Landstraße)

Einige Abschnitte der genannten Straßenzüge weisen eine Oberfläche aus Natursteinpflaster auf und sind daher sehr unkomfortabel mit dem Fahrrad zu befahren. Hier sollten Maßnahmen ergriffen werden, die unter Bewahrung des Stadtbildes die Befahrbarkeit erleichtern.

Verbesserung der Befahrbarkeit von Natursteinstraßen

Wie im Rahmen der Bestandsanalyse beschrieben, treffen in Flensburg an einigen Stellen stadtgestalterische Ansprüche und der Wunsch nach Förderung des Radverkehrs aufeinander (vgl. Kapitel 7). Folgende Straßen im Zuge des Veloroutennetzes – das das Ziel verfolgt, attraktive Routen für den Alltagsradverkehr zu schaffen – weisen derzeit eine Natursteinpflasteroberfläche auf und sollten daher prioritär auf die Möglichkeit einer radverkehrsfreundlicheren Gestaltung geprüft werden:

- Friesische Straße (zwischen Schützenkuhle und Am Pferdewasser, östlicher Abschnitt derzeit Asphalt (Provisorium) – bei Wiederherstellung der Natursteinoberfläche auch in diesem Abschnitt Maßnahmen erforderlich)
- Straßenzug Südergraben/Nordergraben
- Rathausstraße
- Stuhrsallee
- Marienhölungsweg (östlich Duburger Straße)
- Wrangelstraße
- Bahnhofstraße (südlich Mühlenkamp)
- Voigtstraße/Schreiberstraße (im Zuge der vorgesehenen Fahrradstraße)
- Viktoriastraße

Im Zuge des Erschließungsnetzes sind folgende Straßen betroffen:

- Straßenzug Ritterstraße/Am Schloßwall/Am Burgfried
- Marienstraße
- Reepschlägerbahn (südlicher Abschnitt)
- Sankt-Jürgen-Straße
- Straßenzug Karlstraße/Süderfischerstraße
- Kanzleistraße (nördlich An der Johannismühle)

Aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt sollte zudem die

- Norderstraße

prioritär in die Prüfung mit aufgenommen werden.

Insbesondere in der Altstadt kann eine flächendeckende Asphaltierung der Straßen im Zuge des Radverkehrsnetzes keine Lösung sein. Die eleganteste Methode stellt das Sägen und Blocken der Steinoberfläche in den Randbereichen der Fahrbahn dar. Auf diese Weise entsteht optisch kaum eine Veränderung bei gleichzeitiger Verbesserung der Befahrbarkeit. Diese Methode ist jedoch sehr kostenintensiv und bringt je nach Ausführungsqualität unter Umständen nur eine eingeschränkte Verbesserung mit sich. Gestalterisch invasiver aber dennoch verträglich stellt sich die Verwendung von aufgehelltem Asphalt (ggf. nur in Streifen, vgl. Abb. 39, links) oder die Verlegung von großformatigen Platten mit glatter Oberfläche und dem umgebenden Natursteinpflaster angelehnter Farbigkeit (vgl. Abb. 39, rechts) dar. Für die o.g. Straßenräume kann es keine pauschale Lösung geben, es ist vielmehr im Einzelfall abzuwägen, an welchen Stellen das historische Bild gewahrt und wo Kompromisse eingegangen werden können.



Bremen



Malchow

Abb. 39 Gestalterisch zurückhaltende Schaffung gut begehb- bzw. befahrbare Flächen in Bereichen mit Natursteinpflaster

Abstellanlagen

Der angestrebten vermehrten Nutzung des Fahrrades muss auch hinsichtlich der Radabstellanlagen entsprochen werden. Daher ist eine Ausweitung des entsprechenden Angebots im zentralen Bereich von Flensburg sowie die Einrichtung wohnungsnaher Radabstellmöglichkeiten insbesondere in verdichteten Wohnquartieren und in Stadtteilzentren wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Stehen keine geeigneten Flächen zur Verfügung, ist auch die Umwandlung von einzelnen Kfz-Stellplätzen in Radstellplätze zu prüfen.

Wohnungsnaher Abstellanlagen

Das erhöhte Radverkehrsaufkommen und der Anstieg des Fahrradwertes, durch die Nutzung von E-Bikes, Pedelecs oder auch hochwertigen konventionellen Fahrrädern, führen zu immer höheren Ansprüchen an sichere Ab-

stellanlagen innerhalb von Wohngebieten. Im Umkehrschluss können attraktive Fahrradabstellanlagen dazu führen, dass mehr Personen das Fahrrad für ihren täglichen Gebrauch zu Arbeit, Einkaufen oder Freizeit nutzen. Bequemes und sicheres Fahrradparken ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads. Vor allem junge Menschen, für die das Auto als Statussymbol immer mehr an Bedeutung verliert, können durch gute Abstellmöglichkeiten für die Fahrradnutzung gewonnen werden. In der Regel sollte für jedes Haushaltsmitglied ein Abstellplatz zur Verfügung stehen, zusätzlich werden 10 % für Besucher empfohlen³¹.

Die Entfernung zwischen Abstellanlage und dem Wohnungseingang sollten möglichst gering sein (weniger als 20 m). Dies lässt sich häufig nur bei Neubauten umsetzen. In bestehenden dicht bebauten Wohngebieten, bei denen keine gebäudenahen Abstellplätze vorgesehen werden können, stellen Quartiersparkhäuser mit einer maximalen Entfernung von 200 m eine attraktive Möglichkeit dar, Fahrräder sicher (auch über Nacht) abzustellen.

Um den Bedürfnissen der Anwohner nach Langzeitstellplätzen und der Besucher nach Kurzzeitstellplätzen gerecht zu werden, sollten sowohl offene als auch geschlossene Abstellanlagen eingerichtet werden. Bei beiden Abstellanlagen sollten Anlehnbügel vorgesehen werden, um das Fahrrad optimal gegen Diebstahl und Umfallen zu sichern. Um die Attraktivität der Anlagen zu erhöhen, können zusätzlich Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und eine fest installierte Luftpumpe eingerichtet werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Abstellanlagen einer regelmäßigen Reinigung bedürfen. Zudem erfordern Lastenräder, Kinderwagen und Anhänger einen höheren Flächenbedarf. Bei bestehenden Wohngebäuden sollten verfügbare Freiflächen identifiziert werden, auf denen Fahrradgaragen aufgestellt werden können.



Abb. 40 Wohnungsnahe Radabstellanlagen bei Quartiersentwicklungen (Freiburg Vauban)

³¹ Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden: Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Landeshauptstadt Potsdam 2014

Radabstellmöglichkeiten in der Innenstadt und am Bahnhof

Ergänzend zu Abstellmöglichkeiten am Wohnort müssen auch die Ziele – in erster Linie die Innenstadt und der Bahnhof aber auch Schulen, Arbeitsstätten und Nahversorgungszentren – mit komfortablen Abstellmöglichkeiten ausgestattet werden. Wenn gewährleistet ist, dass das Fahrrad sicher abgestellt werden kann, besteht auch eine höhere Bereitschaft, Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Das vorhandene B + R-Angebot am Bahnhof deckt derzeit nicht den Bedarf. Dies wird an den zahlreichen *wild* abgestellten Rädern deutlich. Der Bahnhofsvorplatz soll in den kommenden Jahren umgestaltet werden und wird dann auch ein umfangreicheres, zeitgemäßes B + R-Angebot aufweisen. Kurzfristig werden auf einer unbefestigten Fläche auf der Westseite des Bahnhofs 62 Radabstellmöglichkeiten (drei davon für Lastenräder) geschaffen³². Weiterhin soll im derzeit leerstehenden Seitenflügel des Bahnhofsgebäudes ein Fahrradparkhaus eingerichtet werden.

In der Innenstadt sollten insbesondere die Zugangsbereiche zur Fußgängerzone auf die Möglichkeit zur Integration von Radabstellmöglichkeiten geprüft werden. Ziel sollte es sein, so nah wie möglich mit dem Fahrrad an die Fußgängerzone heranfahren zu können, um so einen Komfortvorteil gegenüber den weiter entfernten Pkw-Stellplätzen zu bieten. Folgende Standorte bieten sich für die Integration von Radabstellmöglichkeiten an:

- ZOB (überdacht – bereits detailliertere Planung vorhanden³³)
- Südermarkt
- Südergraben (Kurvenbereich nordwestlich der Sankt Nikolai Kirche)
- Nikolaistraße
- Nordergraben/Heiligengeistgang
- Schiffbrücke/Schiffbrückstraße bzw. Willy-Brandt-Platz
- Nordertor
- Reepschlägerbahn/Christiansengang
- Norderstraße/Marientreppe
- Hafenspitze

Ob die vorgeschlagenen Standorte eine städtebaulich und gestalterisch befriedigende Integration von Radabstellmöglichkeiten zulassen, ist im Detail zu prüfen. Wo immer möglich ist eine Überdachung der Radabstellmöglichkeiten anzustreben.

Verbesserung der Erreichbarkeit der Fußgängerzone durch den Radverkehr

Die beschriebenen zusätzlichen Radabstellmöglichkeiten in direkter Nähe zur Fußgängerzone erfordern auch eine sichere und komfortable Zuführung

³² SHP Ingenieure
Auftraggeberin: Stadt Flensburg
Verbesserung der Bike + Ride-Situation am Bahnhof
Hannover, März 2018

³³ SHP Ingenieure
Auftraggeberin: Stadt Flensburg
Verbesserung der Bike + Ride-Situation am ZOB
Hannover, März 2018

mit dem Fahrrad. Dies bedeutet zum einen die oben beschriebenen Verbesserungen der Befahrbarkeit von Natursteinstraßen. Weiterhin wird die Freigabe der Fußgängerzone im Bereich Nikolaistraße für den Radverkehr empfohlen.

Umnutzung von Verkehrsflächen

Der durchgängig vierstreifig ausgebaute Straßenzug Ballastbrücke/Kielseng/Ziegeleistraße ist für die vorhandene Verkehrsbelastung deutlich überdimensioniert. Gleichzeitig stellen sich die Seitenräume sehr schmal dar, am östlichen Fahrbahnrand ist abschnittsweise keine Nebenanlage vorhanden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Sanierungsgebietes Hafen Ost sind Varianten für eine faire, angemessene Aufteilung des Straßenraums zu entwickeln. Durch Markierung und Beschilderung können beispielsweise die äußeren Fahrstreifen zu Umweltfahrstreifen (Bus, Rad und Carsharing) umgewidmet werden (vgl. Abb. 44). Der motorisierte Individualverkehr kann leistungsfähig auf einem Fahrstreifen je Richtung abgewickelt werden, es sind entsprechend keine Einschränkungen im Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten. Es ist weiterhin zu prüfen, ob an allen Knotenpunkten die vorhandenen Linksabbiegestreifen erforderlich sind oder ob im Sinne einer besseren Querbarkeit Querungshilfen integriert werden können. Da sich die nutzbare Breite der Seitenräume für den Fußverkehr verbreitert, ist eine ergänzende Freigabe des Radverkehrs denkbar. Da die Maßnahme keinen Umbau erfordert, kann sie zunächst als Verkehrsversuch (z.B. für ein Jahr) umgesetzt und evaluiert werden.

Auch der nördliche Abschnitt der Husumer Straße zwischen Neumarkt und Munketoft sowie die Straße Munketoft zwischen Husumer Straße und Schleswiger Straße sind im Hinblick auf die Kraftfahrzeugverkehrsstärken überdimensioniert. Die in diesem Abschnitt als Einbahnstraße betriebenen Straßen sind im Bestand zweistreifig ausgebaut, gleichzeitig stellen sich die Seitenräume – insbesondere der westliche Seitenraum der Husumer Straße im Bereich der Bahnunterführung – sehr schmal dar. In der Husumer Straße gibt es in nördlicher Fahrtrichtung, im Munketoft in südlicher Fahrtrichtung keine Radverkehrsanlage. Die Radverkehrsführung entspricht der Einbahnstraßenregelung, wodurch für den Radverkehr Umwege entstehen. Die Fahrbahnbreite beider Straßenabschnitte kann auf einen Fahrstreifen reduziert und gleichzeitig können großzügige Radverkehrsanlagen geschaffen werden (vgl. Abb. 44). In der Husumer Straße ist im August 2018 der rechte Fahrstreifen zu einem Radfahrstreifen mit baulicher Begrenzung (*protected bikelane*) umgesetzt worden. Richtung Norden (bergab) ist noch keine Lösung gefunden worden. Die Einrichtung von *protected bikelanes* bietet sich auch im Munketoft an. Die beschriebenen Maßnahmen sind insbesondere mit der angedachten Umgestaltung des Neumarktes (hinsichtlich der Aspekte Querbarkeit, Führung und Gestaltung) sowie mit dem Knotenpunktbereich Husumer Straße/Munketoft in Verbindung zu setzen.

Service-Points

Durch die Einrichtung von Service-Points wird Radfahrenden, die keinen Zugriff auf eigenes Werkzeug oder eine Luftpumpe haben eine Hilfestellung geboten, die so den Antrittswiderstand minimieren kann. Service-

Points sollten neben dem für Reparaturen am Fahrrad erforderlichen, gängigen Werkzeug und einer fest installierten, für alle Ventile nutzbaren Luftpumpe (vgl. Abb. 41, Mitte und rechts) über ausreichend Platz zum Reparieren des Fahrrades verfügen. Ergänzend ist die Installation eines Schlauchautomaten denkbar (vgl. Abb. 41, links), der den Austausch eines *Platten* auch am Wochenende oder in den Abendstunden ermöglicht. Die Ausstattung und Betreuung von Service-Points kann beispielsweise durch ortsansässige Fahrradläden erfolgen. Service-Points können auch für Radtouristen von Interesse sein.



Abb. 41 Mögliche Ausstattung eines Service-Points

Eine Einrichtung von Service-Points bietet sich insbesondere an hoch durch den Radverkehr frequentierten Bereichen an, z.B. (vgl. auch Abb. 44)

- am Bahnhof
- am ZOB
- auf dem Campusgelände und
- am Nordertor.

Fahrradzählstellen

Um den Radverkehr *sichtbar* zu machen wird die Installation von öffentlichkeitswirksamen Radzählstellen empfohlen. Daran ist nicht nur ein Indiz zur Entwicklung des Radverkehrs abzulesen, der Radverkehr wird auch stärker thematisiert, welches sich positiv auf die Radnutzung auswirken kann.



Abb. 42 Radzählstation in Göttingen

Folgende Standorte eignen sich aufgrund ihrer zentralen Lage und Bedeutung im Radwegenetz:

- Zweirichtungsradweg Süderhofenden (östlicher Seitenraum)
- Schiffbrücke (insbesondere bei Einrichtung eines Radweges auf der Fördeseite)
- Bahndamm (bei Umnutzung zu Radschnellverbindung)

Prüfung einer Grünen Welle für den Radverkehr

Häufiges und langes Warten an Lichtsignalanlagen wirken sich negativ auf die Attraktivität des Radverkehrs aus – insbesondere wenn bei den Radfahrenden der Eindruck entsteht, dass Signalsteuerungen ausschließlich auf eine gute Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr ausgelegt sind. Im Zuge wichtiger Radverbindungen sollte daher geprüft werden, ob die Einrichtung einer grünen Welle mit akzeptablen Leistungsfähigkeitseinbußen im Kraftfahrzeugverkehr möglich ist.

Entwicklung einer Bikesharing-Strategie

Mit *Next Bike* besteht in Flensburg schon ein Fahrradverleihsystem (vgl. Kapitel 7). Das Potenzial ist mit den bestehenden acht Stationen, die nicht ganzjährig zur Verfügung stehen, bislang nicht ausgeschöpft. Ziel muss es sein, in jedem Stadtteil mindestens eine Station einzurichten, denn nur durch ein dichtes Netz – wenn auch kurze Wege spontan mit dem Leihrad zurückgelegt werden können – wird die Nutzung attraktiv (vgl. Abb. 43, Beispiel Stockholm, SE). Die Entwicklung einer Strategie kann helfen das Bikesharing in Flensburg systematisch auszubauen und so die Attraktivität zu steigern.



Abb. 43 Netz von Bikesharing-Stationen in Stockholm³⁴ (Ausschnitt)

³⁴ Quelle: http://www.citybikes.se/uploads/Stockholm/CB_STHLM_karta_cykelstationer_2015.pdf (aufgerufen am 09.05.2018)

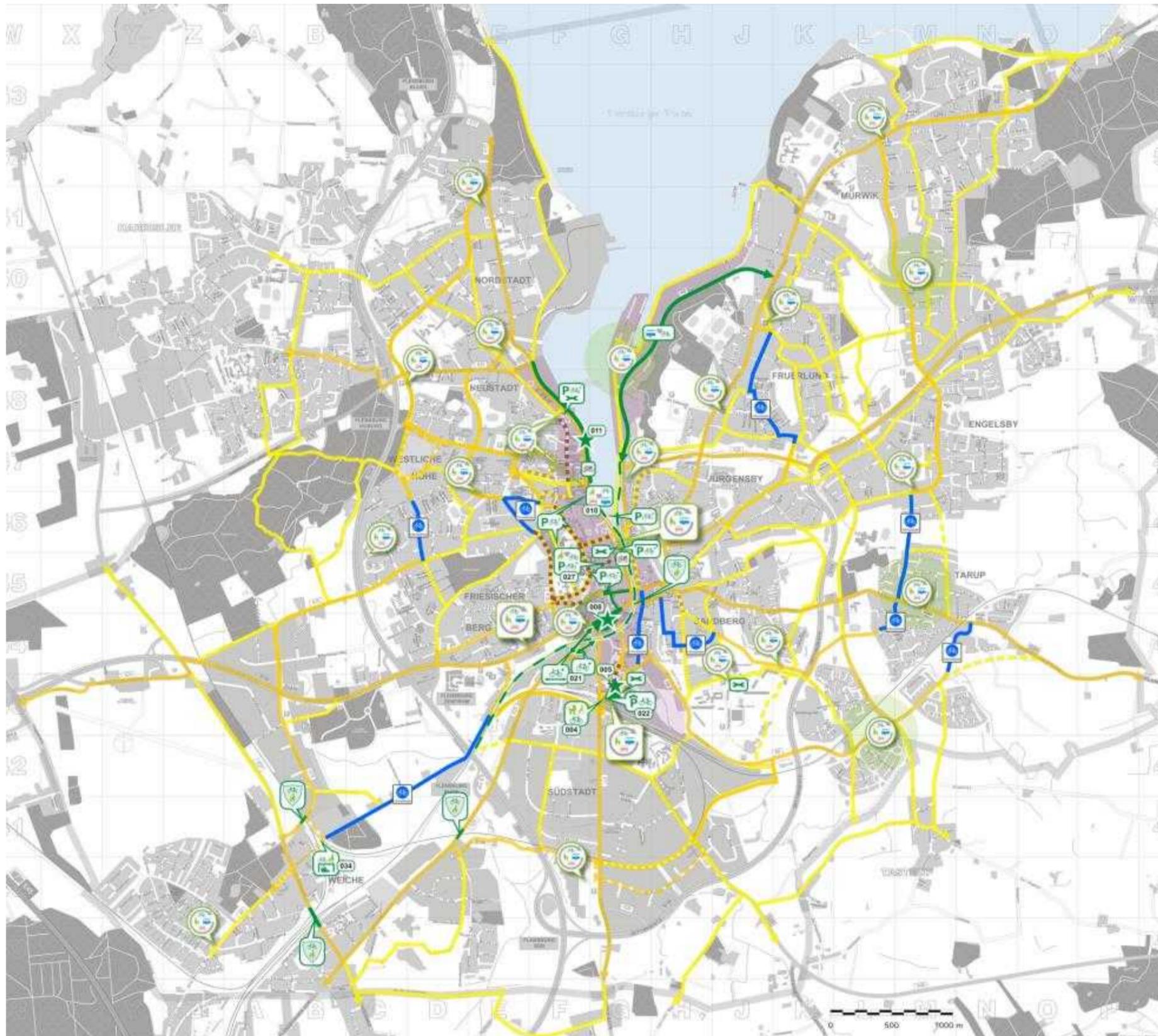
Mobilitätsstationen

Einige Bike-Sharing- und auch Car-Sharing-Stationen bieten sich für den Ausbau zu einer Mobilitätsstation an. Mobilitätsstationen konzentrieren verschiedenen Verkehrsmittel räumlich und unterstützen mit einer leichten Zugangsmöglichkeit die individuelle, flexible sowie spontane Verkehrsmittelwahl. Damit tragen sie wesentlich zur Förderung von Inter- und Multimodalität bei. Neben Leihfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen bieten sich eine Verknüpfung mit dem ÖPNV, Radabstellmöglichkeiten für private Fahrräder sowie gegebenenfalls Taxiplätze und Ladestationen für Elektrofahrzeuge und -räder an. Stellenweise (z.B. am Parkplatz Exe) kann auch die Kombination mit Pkw-Stellplätzen sinnvoll sein. Für Flensburg werden zwei Kategorien an Mobilitätsstationen vorgesehen (vgl. Kapitel 13.2). Durch die attraktive und komfortable Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes können Pkw-Fahrten eingespart werden. Folglich tragen Mobilitätsstationen zur Senkung von CO₂-Emissionen bei. Langfristiges Ziel sollte der stadtweite Ausbau eines Netzes aus Mobilitätsstationen sein. Nur so kann das volle Potenzial – wie auch beim Bike-Sharing – ausgeschöpft werden.

Kernziele im Radverkehr

- Die zukunftsfähige Radinfrastruktur von Flensburg muss mindestens die Standards nach RASt 06 und ERA erfüllen – wo die Flächenverfügbarkeit es zulässt sind großzügigere Radverkehrsanlagen zu schaffen. Die Flächenansprüche der einzelnen Verkehrsträger sind dabei abzuwägen.
- Komfortable und sichere Radabstellmöglichkeiten am Wohnort sowie am Ziel (Innenstadt, Bahnhof, Nahversorger, Schule, Arbeitsplatz) sind neben einer guten Infrastruktur das zweite wesentliche Standbein der Radverkehrsförderung.
- Durch die Schaffung attraktiver Parallelverbindungen (z.B. Bahndamm) und das Schließen von Netzlücken (z.B. Weiche) werden auch weitere Entfernungen (> 2 km) attraktiv für die Fahrradnutzung
- Zur Förderung der Inter- und Multimodalität sind der Ausbau des Bike-Sharing-Netzes sowie die Etablierung von Mobilitätsstationen essenziell.
- Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Fahrradzählstationen, Service-Points) erhöhen die Aufmerksamkeit und sensibilisieren für das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Radverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste und den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 17.



Legende

-  ID* Einzelmaßnahme Radverkehr
-  Verbreiterung Radverkehrsanlage
-  neue Radverkehrsanlage
-  Radabstellmöglichkeiten (ID 033*)
-  überdachte Radabstellmöglichkeiten (ID 033*)
-  Fahrrad-Parkhaus
-  Fahrradzählstelle (ID 024*)
-  Fußgängerzone, Radverkehr frei
-  Umweltstreifen (ID 035*)
-  Fuß- und Radverkehrsbrücke
-  Service-Point (ID 030*)
-  sichere Führung im Bereich von Brücken (ID 002*)
-  Barrierefreiheit
-  Gestaltung
-  Begegnungszone
-  Mobilitätsstation (ID 071*)
-  Radweg Bahndamm (ID 019*)
-  Fahrradstraße, Kfz frei (ID 020*)
-  Verbesserung der Befahrbarkeit von Natursteinstraßen (Priorität 1|2, ID 017*)
-  Velorouten
-  Erschließungsnetz
-  Fokusraum

*ID gemäß Maßnahmenliste und Steckbriefen

Abb. 44 Maßnahmen im Radverkehr

8 Fußverkehr

8.1 Bestandsanalyse

Der Fußverkehr ist bis vor wenigen Jahren – nicht nur in Flensburg – in der Verkehrsplanung vernachlässigt worden. Er wurde stets als „Mittel zum Zweck“ betrachtet, um beispielsweise zum Auto oder zum Bus zu gelangen. Mit der Förderung der Nahmobilität (vgl. Kapitel 9), der *Stadt der kurzen Wege*, wird ein neuer Trend gesetzt, der dazu anregen soll, aktiv Wege zu Fuß zurück zu legen. Dies macht vor dem Hintergrund, dass mehr als die Hälfte der täglich zurück gelegten Wege kürzer als 2 km, ein Drittel sogar kürzer als 1 km³⁵ sind, Sinn. Das zu Fuß gehen ist die kommunikativste Form der Fortbewegung und kann auch zur Stärkung der Standortökonomie beitragen, denn wer auf der Straße Menschen trifft, identifiziert sich in besonderer Weise mit *seinem* Quartier. Ein wesentliches Merkmal der Nahmobilität ist entsprechend die (fußläufige) Erreichbarkeit von Einrichtungen: Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen zur Naherholung. Dies ist in der Regel im Stadtzentrum und häufig – wenn auch in reduzierter Form – in den Stadtteilzentren gegeben. Hemmnisse für eine ausgeprägte Nahmobilität sind disperse Siedlungsstrukturen mit siedlungsfernen Konzentrationen der Infrastruktureinrichtungen (Schul-, Freizeit- und Einkaufszentren in Randlage). Hemmnisse sind aber auch unattraktive öffentliche Räume, stark befahrene Straßen mit hoher Trennwirkung oder Knotenpunkte mit langen Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr.

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

Um auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zu bieten, sich zu Fuß, mit dem Rollator, dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen im Straßenraum fortzubewegen, spielt die Barrierefreiheit eine übergeordnete Rolle (vgl. Kapitel 15.2). Insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofs ist diesbezüglich im Bestand stark eingeschränkt. Dies betrifft zum einen den Bahnhofsvorplatz zum anderen die Verknüpfung des Bahnhofs mit der oberhalb verlaufenden Schleswiger Straße und damit die Anbindung des gesamten südlichen Stadtgebietes (vgl. Abb. 45).

³⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene
Köln, 2014



Zugang zum Bahnhof



Serpentine zw. Schleswiger Straße und Bahnhof

Abb. 45 Handlungsbedarf Barrierefreiheit im Bahnhofsbereich

Die Fußgängerzone von Flensburg (Holm/Große Straße) weist eine hohe Gestaltungsqualität auf. Neben einer Straßenraumgestaltung mit hochwertigen Materialien sind hier auch Bänke vorzufinden, die das Angebot zum Freisitz der anliegenden Gastronomiebetriebe ergänzen (vgl. Abb. 46, links). Die Aufenthaltsqualität kann hier entsprechend als gut beschrieben werden. Die Norderstraße schließt nördlich an den Straßenzug Holm/Große Straße an. Mit einem hohen Geschäfts- und Gastronomiebesatz in den Erdgeschossen ähnelt die Nutzungsstruktur der Fußgängerzone. Der Straßenraum ist jedoch stark durch parkende Fahrzeuge dominiert, wodurch die Aufenthaltsqualität stellenweise gering ist (vgl. Abb. 46, rechts).



Fußgängerzone Große Straße



Norderstraße

Abb. 46 Straßenzug mit geschäftlicher Nutzung

Auch in Flensburg gibt es bereits heute Maßnahmen, die zur Stärkung der *Stadt der kurzen Wege* beitragen. So ist beispielsweise der nördliche Zugang zur Norderstraße im Bereich Nordertor nur für den Fuß- und Radverkehr möglich, während der Kraftfahrzeugverkehr über die Schiffbrücke anfahren muss (vgl. Abb. 47, rechts). Mit dem *Mauseloch* besteht eine direkte Verbindung zwischen der Straße Süderhofenden/dem ZOB und dem westlich des Bahndamms gelegenen Stadtgebiet für den Fußverkehr (vgl. Abb. 47, links)



Mauseloch



Nordertor

Abb. 47 Maßnahmen, die zur *Stadt der kurzen Wege* beitragen

Doch nicht nur in den zentralen Bereichen ist eine angemessene Berücksichtigung des Fußverkehrs von Bedeutung. Wenn auch die Ansprüche aufgrund der geringeren Nutzungsintensität geringer sind, ist es beispielsweise wichtig, an stark befahrenen Straßen Gehwege vorzuhalten, die ein Begegnen im Fußverkehr ohne Ausweichen auf die Fahrbahn sicherstellen (vgl. Abb. 48, rechts). Weiterhin stellen straßenbegleitende Gehwege (die gegebenenfalls auch durch den Radverkehrs nutzbar sind) außerhalb der Siedlungsbereiche – wie beispielsweise im Zuge des Flugplatzwegs (vgl. Abb. 48, links) – eine wichtige Maßnahme zur Schaffung eines durchgängigen Netzes dar. Der Hinweis auf besondere Problempunkte im Fußwegenetz erfolgt punktuell in der Stadtgebietsbetrachtung (vgl. Kapitel 3).



Flugplatzweg



Verftstraße

Abb. 48 Mangelhafte und fehlende Fußverkehrsanlagen

Fazit

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

8.2 Strategien und Maßnahmen

Nahmobilitätskonzept für den Fokusraum Innenstadt

Wie beschrieben, trägt die Förderung der Nahmobilität wesentlich zur Stärkung und Attraktivierung des Fußverkehrs bei. Für den im ISEK definierten Fokusraum des Masterplans Mobilität werden daher Maßnahmen aufgezeigt, die das Zufußgehen stärken und somit zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split beitragen können (vgl. Kapitel 9.2). Ein wesentlicher Punkt ist dabei die Qualifizierung der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die neben einer stellenweisen Aufwertung der Seitenräume insbesondere eine Umgestaltung des derzeit stark an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichteten Neumarkts erfordert.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist die Grundvoraussetzung für ein komfortables Zufußgehen. Das Passieren des Bahnhofsvorplatzes stellt im Bestand aufgrund von Natursteinbelägen, fehlenden Bordsteinabsenkungen und insgesamt einer fehlenden Struktur insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder blinde Personen eine besondere Herausforderung dar. Eine Neugestaltung des Bahnhofsplatzes ist bereits in Planung. Beim derzeit in Bearbeitung befindlichen Konzept ist entsprechend besonderes Augenmerk auf die Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit zu legen (vgl. Kapitel 15.2).

Ergänzend zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird die Einrichtung einer barrierefreien Verbindung zwischen Bahnhof und der höher liegenden Schleswiger Straße empfohlen. Dies könnte z.B. über Aufzüge von der Schleswiger Straße auf die Bahngleise erfolgen.

Wegweisungskonzept

Voraussetzung, um sich sicher und auf kürzestem Weg zu Fuß zu bewegen, ist eine gute Orientierbarkeit. Insbesondere die große Zahl an TouristInnen, die Flensburg jährlich besuchen, aber auch Flensburger, die bislang wenig zu Fuß unterwegs sind, sind daher auf eine leicht verständliche Wegweisung angewiesen. Die klassische Angabe von Entfernungen in Kilometern hilft ungeübten FußgängerInnen wenig bei der Einschätzung, wie viel Zeit sie für eine bestimmte Entfernung einplanen müssen. Abb. 49 zeigt ein Beispiel für eine wegweisende Beschilderung aus London, welche einen hohen Komfort bietet und leicht verständlich ist. Die Stelen enthalten neben einem Lageplan, der nicht genordet sondern in Blickrichtung angeordnet ist, einen Hinweis, welche Ziele innerhalb eines fünfminütigen Spazierganges erreichbar sind. Diese Zeitangabe nimmt insbesondere älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Unsicherheit, ob es bestimmtes Ziel im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu Fuß erreichbar ist. Ob das Beispiel auf Flensburg übertragbar ist oder ob ggf. ein anderer Radius zu wählen ist, ist zu prüfen.



Abb. 49 Leicht verständliche Wegweisung (Beispiel London)

Die Anordnung von Lageplänen, die darstellen, welche Ziele innerhalb von fünf Minuten erreichbar sind, bietet sich auch in Parkhäusern an. Auf diese Weise können AutofahrerInnen dafür sensibilisiert werden, dass das Parken in innenstadtnahen Parkhäusern nur unwesentlich weitere Wege erfordert als das Parken im öffentlichen Straßenraum. Auf den kurzen Wegeverbindungen zwischen Parkhaus und Fußgängerzone profitieren dann alle von weniger zugeparkten Straßenräumen mit höherer Aufenthaltsqualität.

Auch ortsunkundige Radfahrende können von einem zusätzlichen Wegweisungskonzept profitieren. Für die generelle Beschilderung der Radrouten sollte jedoch das bereits etablierte System des Landes Schleswig-Holstein³⁶ beibehalten und ausgebaut werden.

Schaffung von Begegnungszonen

Begegnungszonen oder *Shared Spaces* sind Bereiche, die auf gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer aufeinander abzielen. Durch eine niveaugleiche, einheitliche Gestaltung von Knotenpunkten oder Straßenabschnitten, die einen besonders hohen Querungsbedarf im Fußverkehr aufweisen, wird die Aufmerksamkeit erhöht und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gefördert. Ziel ist ein langsamerer, dafür gleichmäßiger Verkehrsfluss, von dem alle profitieren. Die geeignete Beschilderung solcher Begegnungszonen ist in Deutschland die Tempo 20-Zone mit dem Zusatz „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“. Ergänzend ist eine ortstypisch gestaltete Beschilderung als Begegnungszone möglich (vgl. Abb. 50).

³⁶ http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/Service/Broschueren/Broschueren_VII/Tourismus/Radverkehrswegweisung.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (aufgerufen am 11.05.2018)



Abb. 50 Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde (etwa 7.000 Kfz/24 h)

Der Kreuzungspunkt der Fußgängerzone (Holm/Große Straße) mit der Rathausstraße (Verkehrsbelastung 6.400 Kfz/24 h) ist prädestiniert für die Einrichtung einer Begegnungszone. Durch die Signalisierung erfährt die Fußgängerzone einen Bruch und es kommt zu Wartezeiten im Fußverkehr, aber auch im Kraftfahrzeugverkehr im Zuge der Rathausstraße. Durch das Abschalten der Lichtsignalanlage und eine flächige Gestaltung des Knotenpunktbereiches entsteht eine platzartige Situation, die die beiden Abschnitte der Fußgängerzone optisch wie funktional zusammenwachsen lässt. Die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr im Zuge der Rathausstraße ist weiterhin möglich und soll kontinuierlich mit geringer Geschwindigkeit erfolgen. Durch Aufgabe der Lichtsignalanlage entfallen auch hier die kontinuierlichen Wartezeitfenster. Im Rahmen der Kampagne *4 Leuchttürme für Flensburg* (vgl. Kapitel 13.3) ist der beschriebene Knotenpunktbereich provisorisch für einen Zeitraum von drei Monaten (1. Juli bis 30. September 2018) in eine Begegnungszone verwandelt worden. Nach positivem Testlauf sollte die Maßnahme dauerhaft mit baulichen Mitteln umgesetzt werden.

Ein weiterer Bereich, der einen Bruch in der Wegebeziehung des Fußverkehrs darstellt, ist der Straßenzug Norderhofenden/Schiffbrücke im Abschnitt zwischen Hafenspitze und Willi-Brandt-Platz (Länge des Abschnitts etwa 200 m). Aufgrund der deutlich höheren Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr (23.000 Kfz/24 h) ist die Einrichtung einer klassischen Begegnungszone gemäß Regelwerk nicht möglich. Aufgrund der besonderen Bedeutung für den querenden Fußverkehr sollte jedoch auch hier geprüft werden, ob beispielsweise durch eine flächige Gestaltung und die Integration eines Mittelstreifens als lineares Querungselement die Trennwirkung der Fahrbahn reduziert und Altstadt und Förde näher zusammengebracht werden können. Die Lichtsignalanlage auf Höhe Speicherlinie muss für die Abwicklung des Linienbusverkehrs, der in südlicher Richtung auf einem Bussonderfahrstreifen im Bereich des ehemaligen Hafengleises geführt und hier wieder in den fließenden Verkehr eingegliedert wird, erhalten bleiben und kann als Dunkelanlage auf Anforderung auch durch den Fußverkehr genutzt werden. Im Rahmen besonderer Aktionen (z.B. autofreier Sonntag) ist zudem eine zeitweise Sperrung dieses Bereichs denkbar, um so die Altstadt direkt an die Förde *heranzurücken*.

Neugestaltung des westlichen Fördeufers

Das westliche Fördeufer – der Bereich zwischen Wasserkante und Fahrbahn der Straße Schiffbrücke – weist ein enormes Potenzial hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Naherholung auf. Im Bestand wird dieses Potenzial nicht genutzt: mit Ausnahme einer etwa 6,50 m breiten Promenade entlang der Wasserkante dient der Bereich als Parkplatz. Eine eigenständige Radverkehrsanlage besteht nicht, die Promenade ist lediglich für den Radverkehr freigegeben, was insbesondere in den Sommermonaten zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden führt. Durch eine Neustrukturierung der Fläche mit Radweg und reduziertem, geordneten Parken und Aufenthaltsflächen kann das Fördeufer erlebbar gestaltet werden. Durch die Einrichtung zusätzlicher Parkieranlagen im Bereich Brauereiweg und Norderstraße (vgl. Kapitel 12.2) kann ein adäquater Ersatz für die entfallenden Stellplätze geschaffen werden.

Zurückgewinnung städtischer Plätze

Viele Stadtteile und Quartiere verfügen über kleine Plätze, die grundsätzlich Potenzial zum Aufenthalt bieten und zum Treff geeignet sind, jedoch in ihrer Gestaltung in die Jahre gekommen sind und mehr und mehr zum Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Folgende (und gegebenenfalls weitere) Plätze bieten Potenzial für die Revitalisierung und *Zurückeroberung* als Aufenthaltsraum:

Folgende Plätze bieten Potenzial als kleine Quartiersplätze (vgl. Abb. 53):

- Twedter Plack
- Platz Hafendamm/Kurze Straße
- Stuhrsallee/Kanonenberg
- Munketoft/Mühlendamm
- Harrisleer Straße/Neustadt
- Travestraße/Eiderstraße

Temporäre Umnutzung von Pkw-Stellplätzen

Durch die temporäre Umnutzung von Pkw-Stellplätzen bietet sich die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder zu verbessern. Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes können fünf Radbügel – entsprechend zehn Abstellmöglichkeiten für Fahrräder – geschaffen werden. Durch die Kombination mit einer Auto-Silhouette (vgl. Abb. 51, links) kann zudem das Bewusstsein der Bevölkerung dafür geschärft werden. In Bereichen mit Gastronomie oder Geschäftsbesatz kann die nutzbare Breite der Seitenräume durch sog. Parklets (vgl. Abb. 51, rechts) erweitert und beispielsweise für Außen-gastronomie genutzt werden. Im Rahmen der Kampagne *4 Leuchttürme für Flensburg* sind in der Norderstraße und in der Angelburger Straße Parklets für einen Zeitraum von drei Monaten (1. Juli bis 30. September 2018) installiert worden (vgl. Kapitel 13.3). Die Parklets können temporär zum Einsatz kommen und in den Wintermonaten zurückgebaut werden.



Abb. 51 Parklets am ZOB (links) und in der Norderstraße (rechts)

Sichere Führung im Bereich von Brücken und Unterführungen

Brücken und Unterführungen stellen häufig Engstellen im Straßennetz dar. Da der Begegnungsverkehr im Kraftfahrzeugverkehr eine Mindestbreite von 6,00 m erfordert, werden Fuß- und Radverkehr häufig auf den verbleibenden Restflächen abgewickelt. Dies kann zum einen Komforteinbußen bedeuten, sich zum anderen aber stellenweise auch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Folgende Brücken und Unterführungen sollten auf eine Optimierung der Situation geprüft werden (vgl. Abb. 52 und Abb. 53):

- Bahnbrücke Heinrichstraße (in Bearbeitung)
- Bahnbrücke Husumer Straße
- Bahnbrücke Ochsenweg
- Bahnunterführung Lilienthalstraße

Steht eine Sanierung einer Unterführung oder einer Brücke an, so sollte eine Optimierung der Fuß- und Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden.



Abb. 52 Maßnahmen im Fußverkehr im Bereich Weiche

Kernziele im Fußverkehr

- Barrierefreie, sichere, ausreichend breite Gehwege sind Grundvoraussetzung für ein angenehmes Zufußgehen.
- Qualitätsvolle Verweilflächen mit Sitzmobiliar, die zum Aufenthalt und Kommunizieren einladen, tragen zur Identifikation mit der Stadt/dem Quartier bei und fördern die Bereitschaft, sich zu Fuß durch die Stadt zu bewegen.
- Durch parkende Fahrzeuge dominierte Straßenräume weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. In der Innenstadt sowie in Stadtteilzentren sind die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum daher zu Gunsten einer hohen Aufenthaltsqualität zu reduzieren.
- Durch das Einrichten von Begegnungszonen werden Barrieren abgebaut und die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefördert.
- Die Neustrukturierung der Parkplatzflächen entlang der Schiffbrücke bietet ein großes Potenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, der Nahmobilität sowie des Tourismus. Sie ist eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Altstadt und Förde.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Fußverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste und den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 17.

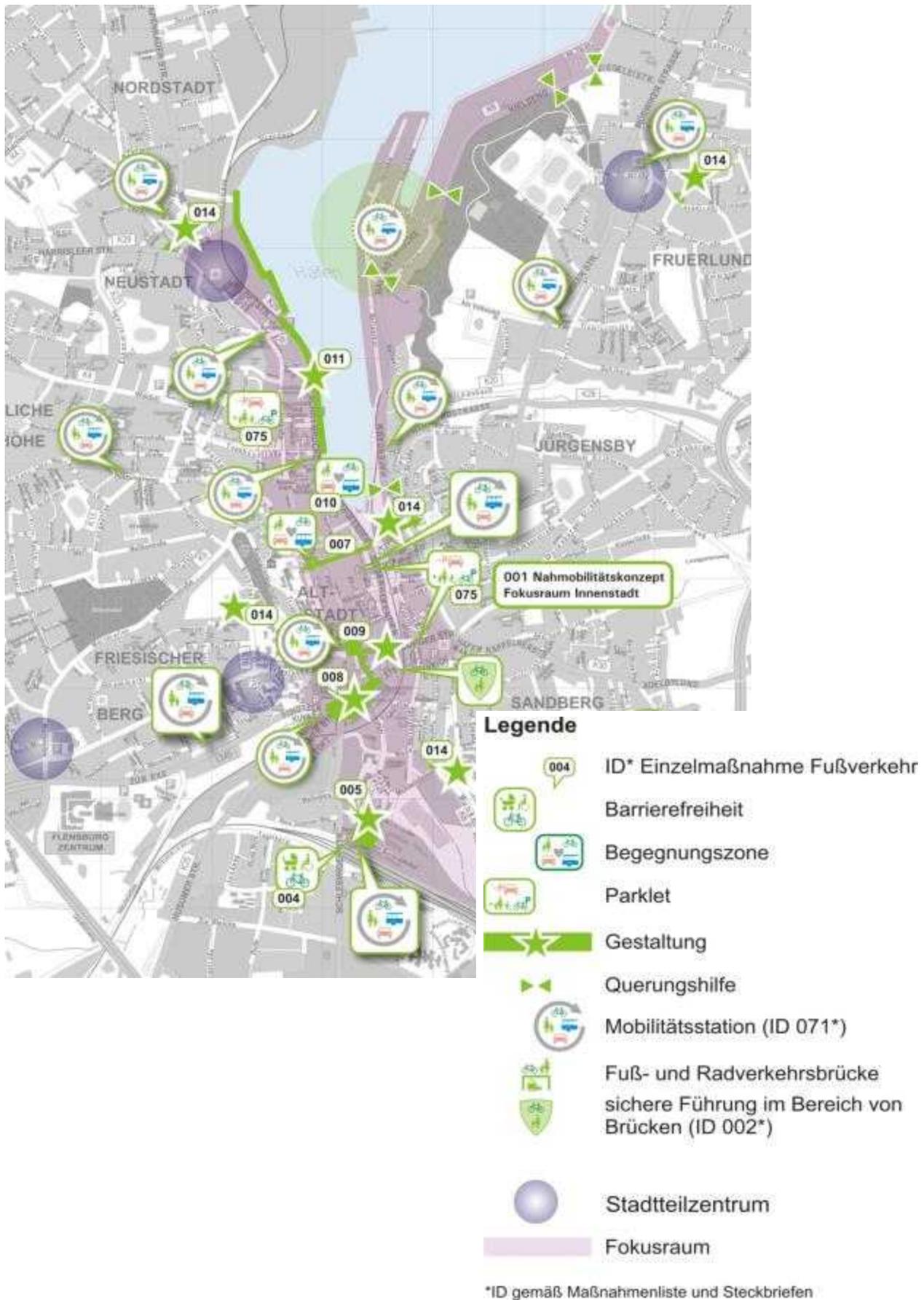


Abb. 53 Maßnahmen im Fußverkehr im Bereich des Fokusraums

9 Nahmobilität im Fokusraum

9.1 Bestandsanalyse

Der Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030 bezüglich der Nahmobilität liegt auf dem zentralen Bereich der Stadt Flensburg und umfasst die Stadtgebiete Westliche Altstadt, Schiffbrücke, Hafen Ost, Neumarkt und Bahnhof (vgl. Abb. 54 und Abb. 1).

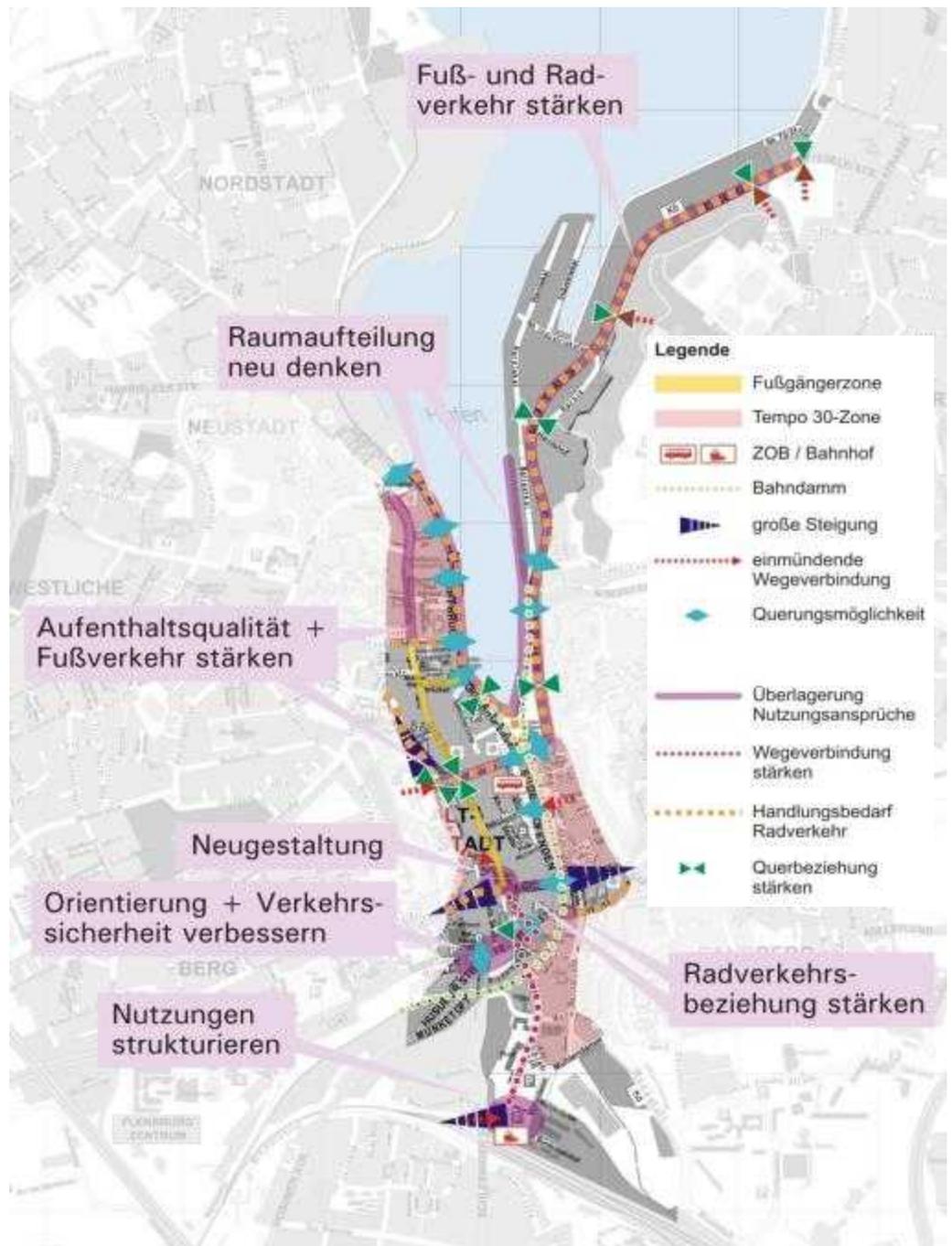


Abb. 54 Vielfältige Nutzungsansprüche im Fokusraum des Masterplans Mobilität 2030

Aufgrund der geballten Nutzungen in diesem Bereich kommt es vielerorts zu Überlagerung vielzähliger Nutzungsansprüche. Diese können sich in der Flächenkonkurrenz zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern sowie in der Übernutzung von Räumen zeigen. Dies trifft beispielsweise auf die Promenadenbereiche beidseitig der Förde (vgl. Abb. 55, oben links), die Angelburger Straße (vgl. Abb. 55, oben rechts), die Rathausstraße, die Norderstraße, den Straßenzug Kielseng/Ballastbrücke, den Südermarkt, den Neumarkt (vgl. Abb. 55, unten links) und den Einmündungsbereich Heinrichstraße (vgl. Abb. 55, unten rechts) zu.



Westliche Fördepromenade



Angelburger Straße



Neumarkt



Bahnunterführung Heinrichstraße

Abb. 55 Nutzungsüberlagerungen

Unter Berücksichtigung des ISEK und der vorbereitenden Untersuchungen zur Westlichen Altstadt³⁷ und zum Hafen Ost³⁸ werden im Folgenden Handlungspotenziale und möglichen Maßnahmen im Fokusraum beschrieben und dargestellt.

³⁷ complan Kommunalberatung GmbH
 Auftraggeber: Stadt Flensburg
 Westliche Altstadt in Flensburg – Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept
 Potsdam, 2017

³⁸ Convent Mensing beraten-planen-umsetzen
 Auftraggeber: IHR Sanierungsträger – Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH
 Ergebnisse der Auftaktveranstaltung und des Experten-Workshops
 Hamburg, 2016

9.2 Integriertes Anforderungsprofil und Strategien

Die Förderung der Nahmobilität zielt auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs insbesondere auf den kurzen Wegen – innerhalb eines Stadtteils oder Quartiers – ab. Mit den beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr (vgl. Kapitel 7.2 und 8.2) kann wesentlich zur Stärkung der Nahmobilität beigetragen werden. Weitere Voraussetzung ist, dass die Bedarfe des täglichen Lebens – wie z.B. die Versorgung mit Lebensmitteln oder der Kitaplatz – lokal und auf kurzem Wege gedeckt werden können. Daher gilt es, die bestehenden Stadtteilzentren (vgl. Abb. 53) zu erhalten und weiter zu stärken. Dies kann beispielsweise durch die Anordnung zeitgemäßer Radabstellmöglichkeiten oder die Bündelung weiterer Nutzungen, wie z.B. das Einrichten von Packstationen (wodurch ein Weg zu einer gegebenenfalls weiter entfernten Postfiliale obsolet wird), erfolgen.

Im Fokusraum des Masterplans Mobilität werden vielfältige Nutzungen gebündelt. Davon profitieren vor allem die BewohnerInnen der Stadtgebiete Westliche Altstadt, Schiffbrücke, Hafen Ost, Neumarkt und Bahnhof, da sie auf kurzem Wege – potenziell zu Fuß oder mit dem Fahrrad – grundsätzlich alle Einrichtungen des täglichen Lebens erreichen können. Gleichzeitig kommt es jedoch vielerorts zu einer Überlagerung der Nutzungsansprüche. Dass die verfügbaren Flächen für Fuß- und Radverkehr teilweise unterdimensioniert sind und über eine mangelhafte Oberflächenqualität verfügen, ist bereits angesprochen worden (vgl. Kapitel 8 und Abb. 24). Was darüber hinaus wesentlich zur Förderung der Nahmobilität beiträgt, ist eine Erlebbarkeit der Räume und eine damit einhergehende Identifikation mit der Stadt oder dem Quartier. In Bezug auf den Fokusraum gehört dazu zum Beispiel das Gestalten und Betonen der Eingangssituationen zur Innenstadt. Von Süden kommend gilt es die Achse Bahnhofstraße/Neumarkt/Dr.-Todsens-Straße, von Westen die Friesische Straße sowie die Achse Südergraben/Nordergraben aufzuwerten.

Im gesamten Innenstadtbereich sollte das Parken im öffentlichen Raum deutlich reduziert werden und stattdessen Aufenthaltsflächen geschaffen werden, die zum Verweilen und Kommunizieren einladen. Ausreichend Stellplätze befinden sich in den zahlreichen Parkhäusern in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, so dass keine Einbußen im Hinblick auf die Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeug entstehen.

Die vielbefahrenen Straßenzüge Norderhofenden/Schiffbrücke/Werftstraße westlich und Hafendamm/Ballastbrücke/Kielseng/Ziegeleistraße östlich der Förde stellen eine starke Barriere dar und erschweren die Zugänglichkeit zum Wasser. Während auf der Westseite zahlreiche Lichtsignalanlagen eine Querbarkeit grundsätzlich sicherstellen und die Barriere aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Kraftfahrzeugverkehr und des angrenzenden Parkplatzes in erster Linie optisch besteht, gibt es auf der Ostseite derzeit zwischen Am Lautrupsbach im Süden und Mürwiker Straße im Norden (Entfernung etwa 2,2 km) keine Möglichkeit, den vierstreifig ausgebauten Straßenzug zu queren. Neben einer Qualifizierung des Volks-

parks wird daher die Einrichtung von Querungshilfen zum Beispiel auf Höhe

- Tötengang
- Harnishof
- Swinemünder Straße
- sowie an mindestens zwei Stellen/Zugangsbereichen zum Volkspark

empfohlen (vgl. Abb. 53). Querungshilfen ermöglichen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ein etappenweises Queren der Fahrbahn und können gleichzeitig durch die Verschwenkung der Fahrbahn zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit beitragen. Der Einsatz von Querungshilfen eignet sich daher überall dort, wo eine Querbeziehung gestärkt, die Integration eines Fußgängerüberweges oder einer Lichtsignalanlage jedoch nicht möglich ist.



Abb. 56 Gestaltungsbeispiel Querungshilfe (links) und Mittelstreifen als lineares Querungselement (rechts)

Doch auch westlich der Förde sind Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsqualität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit dem Ziel einer besseren Verknüpfung von Stadt- und Naherholungsgebiet Fördeufer – wie die Neustrukturierung der Parkplatzflächen und die Gestaltung des Querungsbereiches auf Höhe Willy-Brandt-Platz nach dem Vorbild einer Begegnungszone (vgl. Kapitel 8.2) – erforderlich.

Abb. 57 und Abb. 58 zeigen den Fokusraum des Masterplans Mobilität im Detail und lokalisiert die beschriebenen Maßnahmen.

Legende

-  Barrierefreiheit
-  Begegnungszone
-  Parklet
-  Gestaltung
-  Querungshilfe
-  Wegebeziehung stärken
-  Verbreiterung Radverkehrsanlage
-  neue Radverkehrsanlage
-   Radabstellmöglichkeiten | überdacht
-  Fahrrad-Parkhaus
-  Fahrradzählstelle
-  Fußgängerzone, Radverkehr frei
-  Umweltstreifen
-  Service-Point
-  Potenzialachse Bahndamm
-  Fahrradstraße, Kfz frei
-  Verbesserung der Befahrbarkeit von Natursteinstraßen (Priorität 1|2)
-  Mobilitätsstation Kategorie I
-  Mobilitätsstation Kategorie II
-  CarSharing-/BikeSharing-Station (Bestand)
-   Park+Go-Parkhaus/-Parkplatz
-  40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen
-  temporäre Sperrung für den MIV (z. B. zu Aktionen)
-  Leuchtturm-Maßnahme



Abb. 57 Lokalisierung der Maßnahmen im Fokusraum Masterplan Mobilität (nördlicher Bereich)

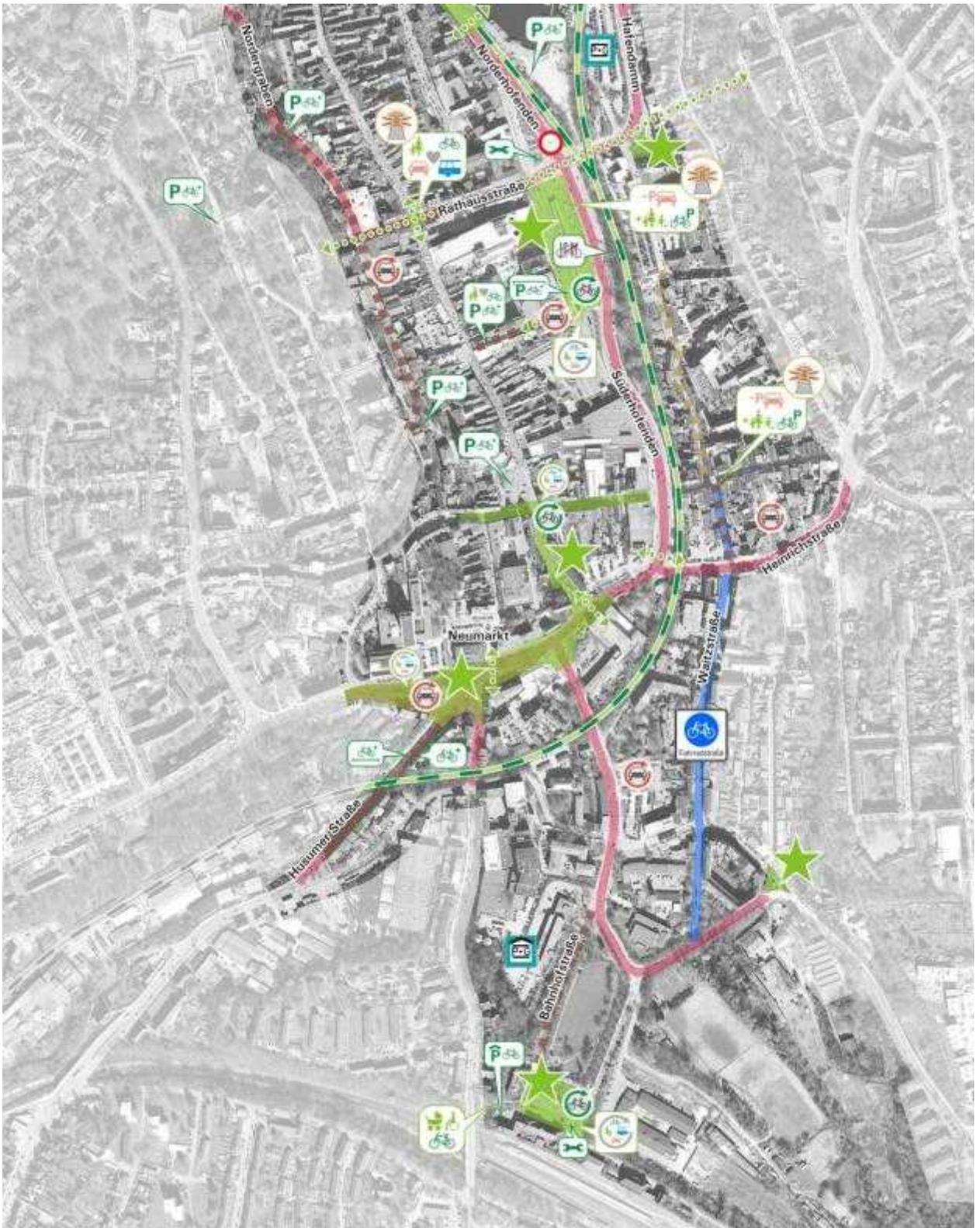


Abb. 58 Lokalisierung der Maßnahmen im Fokusraum Masterplan Mobilität (südlicher Bereich)

10 Öffentlicher Personennahverkehr

10.1 Bestandsanalyse

Aktivitäten zur ÖPNV-Förderung

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

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

ÖPNV-Verkehrsträger und Verkehrsangebot

Die folgenden Ausführungen geben einen Überblick zur Bestandssituation im Kontext des Masterplans Mobilität. Weitergehende Ausführungen sind dem 2017 beschlossenen 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP)³⁹ zu entnehmen.

Im Flensburger ÖPNV gibt es drei zentrale Verkehrsträger:

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

³⁹ IGES Institut GmbH

Auftraggeber: Service-Betrieb des Kreises Schleswig-Flensburg
1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017-2021, Regionalteil für die kreisfreie Stadt Flensburg
Berlin, April 2017

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

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

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

Der Stadtverkehr Flensburg umfasst derzeit elf Linien und drei Nachtlinien. Die Linien laufen zumeist sternförmig auf die Innenstadt zu. Zentraler Verknüpfungspunkt für den Buslinienverkehr ist der ZOB, der mit Ausnahme der Linien 10 und 11 von allen Linien im Stadtverkehr sowie allen in Flensburg verkehrenden Regionalverkehrslinien bedient wird. Der Bahnhof ist direkt über zwei Buslinien angebunden, so dass zwischen Bahnhof und ZOB im Stadtverkehr 6 Fahrtmöglichkeiten in der Stunde bestehen. Mit der Linie 1 wird das dänische Krusau angebunden, wo über den dortigen Taktknoten etwa stündliche Anschlüsse Richtung Aabenraa, Gråsten, Sønderborg und Padborg angeboten werden. Der Hochschulbereich als wichtigstes außerhalb der Innenstadt liegende Verkehrsziel ist über die Linien 4, 5 und 13 angebunden, wobei mit der Linie 5 auch eine Direktverbindung zum Bahnhof besteht. Am Wochenende, in den Nächten zwischen Freitag und Sonntag verkehren zwischen 1.00 Uhr und 3.00 Uhr spezielle Nachtbuslinien, die vom ZOB in alle Stadtteile fahren.

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

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

Abb. 59 Erreichbarkeiten im Stadtverkehr

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

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

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

Generell bestehen große Unterschiede in der Angebotsqualität zwischen dem Stadtverkehr und dem Stadt-Umland-Verkehr. So entspricht das Angebot zur Anbindung der zum Teil städtisch verdichteten Umlandgemeinden derzeit nicht dem Bedienungsniveau des Stadtverkehrs. In der Folge werden hier viele Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Im aktuellen RNVP ist die Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes allerdings als festes Ziel verankert.

ÖPNV-Infrastruktur

Mit dem 2009 erstmalig aufgestellten und 2017 überarbeiteten Haltestellenkonzept setzt die Stadt Flensburg neue Maßstäbe für die künftige Gestaltung der Bushaltestellen. Ein einheitliches Erscheinungsbild, barrierefreie Gestaltung einschließlich taktilen Leiteinrichtungen, funktionsgerechte Ausstattungen und moderne Fahrgastinformationen werden künftig zu einer ansprechenden Außendarstellung und einem positiven Image des ÖPNV beitragen. Die bestehenden Defizite insbesondere auch hinsichtlich der Barrierefreiheit dürften sich in den kommenden Jahren sukzessive abbauen. An Zentralhaltestellen werden zudem in Kooperation mit der NAH.SH in nächster Zeit dynamische Informationsangebote mit Echtzeitangaben eingerichtet. Auch der Bahnhof wurde inzwischen barrierefrei umgebaut, insbesondere mit Aufzuganlagen zu den Bahnsteigen. Allerdings fehlt noch ein angemessen barrierefreier Zugang in das Bahnhofsgebäude.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung werden im Bedienungsgebiet von Aktiv Bus schon längere Zeit geplant und umgesetzt. Eine wichtige Komponente ist dabei die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Während die Fahrzeuge bei Aktiv Bus bereits überwiegend mit der notwendigen Bordtechnik ausgestattet sind, konnten die ehemaligen Buslinien der AFAG aufgrund unzureichender Fahrzeugausstattung noch nicht in die Beeinflussung eingebunden werden⁴⁰. Die Ergebnisse von ÖPNV-Kundenerhebungen und des Beteiligungsverfahrens zum Masterplan Mobilität deuten darauf hin, dass einige Linien verspätungsanfällig sind, wovon auch Anschlüsse negativ betroffen sind.

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

⁴⁰ Zum Fahrplanwechsel 2017/18 werden durch Betriebsaufnahme von AK und Fördebus (nach Ausschreibung) neue Busse eingesetzt



Abb. 60 Moderne Haltestellen und Fahrzeuge fördern ein positives ÖPNV-Image

Bewertung und Handlungsbedarfe

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

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

Bei den **Angeboten in den Randzeiten** werden wichtige Zielgruppen angesprochen. Dabei geht es auch um den zeitlichen Übergang zwischen der Hauptverkehrszeit am Nachmittag und dem Abendverkehr vor allem unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten im Einzelhandel und der Anbindung wichtiger Verkehrsziele außerhalb der Innenstadt wie Fördepark, Klinikum oder CITTI-Park.

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

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

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

Ein wesentliches Handlungsfeld bildet das **ÖPNV-Marketing** im Zusammenhang mit einem übergeordneten Mobilitätsmarketing bzw. Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 4). Kundenbefragungen und Marktforschungen auf Stadt- und Landesebene (u.a. urbanus GbR, NAH.SH) liefern schon seit Längerem Indizien dafür, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend über die Qualitäten und Veränderungen im ÖPNV-System informiert sind und generell die Kommunikation zwischen den ÖPNV-Akteuren und den potenziellen ÖPNV-Kunden Optimierungserfordernisse aufweist. Dies gilt für den gesamten Bereich des Verkehrsangebotes, insbesondere aber für den Tarifbereich und umfasst nahezu alle Komponenten des ÖPNV-Marketing. So sind auch die Print-Informationsangebote (u.a. Liniennetzplan und Fahrplanbuch) im Hinblick auf Transparenz, Darstellung und Barrierefreiheit entwicklungsfähig.

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

Mit der neu aufgestellten **Mobilitätszentrale** (vgl. Abb. 61) und weiteren Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zur Vereinheitlichung der Kundeninformation bestehen bereits gute Grundlagen für das ÖPNV-Marketing, die aber konsequent weiter zu entwickeln und auszubauen sind. Positiv hervorzuheben sind die laufenden Aktivitäten zur Fahrplaninformation in Echtzeit, wobei mit der Abfahrtsanzeige am ZOB, den dynamischen Anzeigen in den Bussen und dem Busradar ein vielversprechender Einstieg erfolgt ist. Bei der Mobilitätszentrale ist die künftige Ausrichtung im Hinblick auf die Serviceangebote, den Standort und die Vernetzung mit anderen Serviceeinrichtungen wie dem Flensburg Tourismus festzulegen.

Herzlich Willkommen

Unsere Mobilitätszentrale bietet Ihnen aktuelle Verkehrsmeldungen sowie Infos und Links zur Mobilität in Flensburg und seinem im Kreis Schleswig-Flensburg gelegenen Umland.

Mobilitätszentrale in der Holmpassage, Eingang ZOB
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 09:00 Uhr - 18:00 Uhr, Samstag 10:00 Uhr - 13:00 Uhr

FAHRPLANAUSKUNFT +

AKTUELLE VERKEHRSMELDUNGEN

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

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

Flensburg: Linie 5 Ring B
In Früerlund Richtung Hesttoft Umleitung über Tilsiter Straße und Elbestraße.

Flensburg: Linie 3
Umleitung zwischen Twedter Plack und Solitude.

Alle Meldungen auf einen Blick

BUSRADAR +

PENDLERPORTAL

 **PENDLERPORTAL**
Zusammen zum Ziel: Beim Pendlerportal finden Sie die passende Fahrgemeinschaft für Ihren täglichen Arbeitsweg.

Pendlerportal


BUS


BAHN


FAHRRAD


ZU FUSS


AUTO


SCHIFF


FLUGZEUG

Abb. 61 Internetplattform der Mobilitätszentrale

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



Abb. 62 Liniennetzplan 2018

10.2 Strategien und Maßnahmen

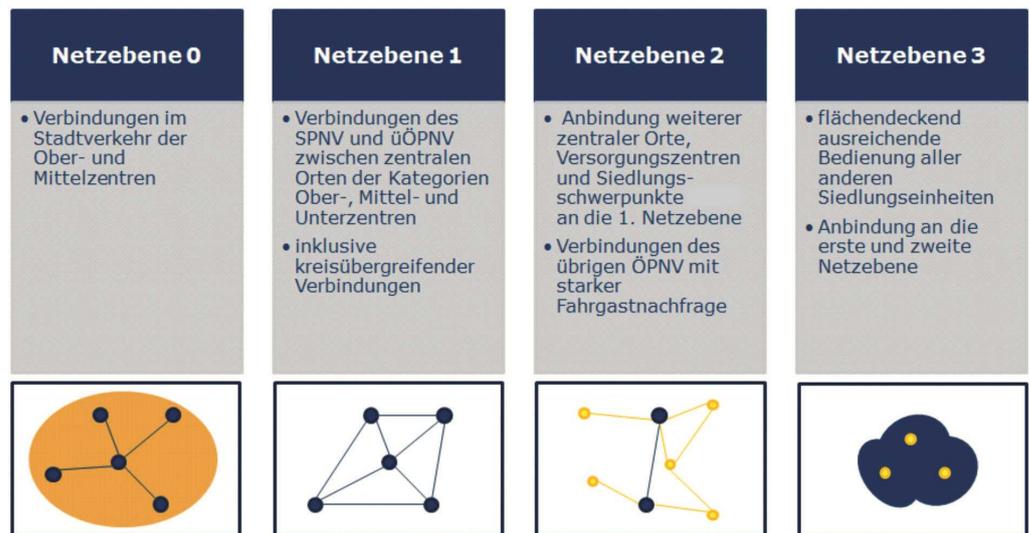
Grundsätze und Konsequenzen der ÖPNV-Förderung

Aufgrund der bereits realisierten, im Vergleich zu anderen Stadtverkehren ähnlicher Größenordnung guten ÖPNV-Qualität in Flensburg ist die Weiterentwicklung ein Mix aus kleineren „Anpassungen“ im Sinne der Bestandsoptimierung und größeren strukturellen Maßnahmen. Wichtige Maßnahmen enthält bereits der 2017 beschlossene 4. Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) als Rahmenplan für die kurz- und mittelfristige ÖPNV-Entwicklung. Im Rahmen des Masterplans Mobilität werden nur Maßnahmen mit besonderer Relevanz für das Gesamtverkehrssystem und das Erreichen der Klimaschutzziele nochmals aufgegriffen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im 4. RNVP verwiesen.

Umfangreichere mittel- und langfristige Anpassungsbedarfe ergeben sich insbesondere aus der Zielsetzung, die Marktposition des ÖPNV nochmals deutlich auszubauen und damit einhergehend den Anteil an der Verkehrsmittelwahl zur Erreichung der Klimaschutzziele signifikant zu erhöhen. Dabei sind Qualitätssteigerungen im Liniennetz und Verkehrsangebot nicht nur zur Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz notwendig, sondern auch zum Ausbau der Platzkapazitäten, um die angestrebte Nachfrage mit den angemessenen Beförderungsstandards zu bedienen.

Die zur Zielerreichung notwendige Qualitätssteigerung erfordert Investitionen vor allem in Infrastruktur und Fahrzeuge und führt zu einer Steigerung der betrieblichen Aufwendungen. Diese werden dazu führen, dass die Stadt Flensburg künftig erhöhte Eigenmittel in die Finanzierung des ÖPNV einbringen muss.

Ein wichtiger Ansatz zur Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV liegt auf einer integrierten Betrachtungsweise des Stadtverkehr und des Regionalverkehrs im engeren Verflechtungsraum der Stadt Flensburg. Im Sinne der Kooperationsvereinbarung zwischen den drei Gebietskörperschaften im Planungsraum I Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg und Kreis Nordfriesland im Bereich ÖPNV wurde im 4. RNVP eine Vereinheitlichung der Netzstruktur verankert. Das 4-Ebenen-Netzmodell folgt dabei den Grundsätzen eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und des übrigen ÖPNV auf Grundlage regionalplanerischer, struktureller und verkehrlicher Rahmenbedingungen. Auf dieser Basis erfolgt auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards im ÖPNV (vgl. 4. RNVP, Kap. 7).



Quelle: IGES 2016

Abb. 63 Künftige ÖPNV-Netzebenen für den Planungsraum I gemäß 4. RNVP

Projekt Liniennetzoptimierung

Um die langfristigen Ziele und Herausforderungen für den ÖPNV in der Region Flensburg systematisch abzarbeiten, ist eine nachhaltige Aufwertung und in Teilen eine Neuausrichtung des ÖPNV im Verbund von Stadt- und Regionalverkehr erforderlich. Dazu wird eine Liniennetz- und Angebotsoptimierung empfohlen, die die bisherigen Strukturen und Angebote hinterfragt und ein zukunftsorientiertes Entwicklungskonzept aufzeigt. Inhaltliche Aspekte sind dabei insbesondere

- die Taktfrequenz und Taktharmonisierung (10-20-60er oder 7,5-15-30-60er Taktfamilie),
- die Bereitstellung zusätzlicher Platzkapazitäten (Beförderungskapazität),
- die direkte Anbindung wichtiger bestehender und geplanter Zielbereiche (Minimierung der Umsteigenotwendigkeit),
- eine Koordination der Fahrpläne zur Optimierung der Umsteigezeiten,
- eine optimierte Koordination zwischen dem SPNV und dem Linienbusverkehr,
- eine hochwertige Anbindung der Flensburger Nachbargemeinden auf deutscher und dänischer Seite (Pendlerpotenziale),
- eine sinnvolle Funktionsteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehr sowie
- das Aufzeigen der damit verbundenen betrieblichen und finanziellen Auswirkungen.

Einige dieser Themenstellungen sind im Weiteren skizziert und müssen dann entsprechend weiter vertieft werden.

ÖPNV-Anbindung/Erschließung von Quartieren und Verkehrszielen

Mit der Anbindung des Stadtquartiers Kauslund-Osterfeld und des Wohngebietes Hochfeld (seit 01.08.2018 von der Linie 4 bedient) wurden zwei der bisherigen Haupterschließungsdefizite bereits abgebaut. Dies sollte zum Anlass genommen werden, bei künftigen Siedlungserweiterungen den ÖPNV frühzeitig zu positionieren bzw. bei der Erschließung zu berücksichtigen (z.B. Planungen im Bereich Tarup).

Eine wichtige neue Aufgabe ist die ÖPNV-Anbindung für den neuen Standort des Zentralkrankenhauses voraussichtlich im Bereich Peelwatt. Durch die Stadtrandlage entstehen hier für den ÖPNV besondere Herausforderungen. Hierzu laufen im Rahmen der Krankenhausplanung begleitende Betrachtungen u.a. auch im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen CityBus-Linie (s.u.).

Liniennetz und Verkehrsangebot

Im 4. RNVP ist als Mindestbedienung in den verkehrlichen Randzeiten ein Stundentakt und in den Hauptzeiten ein 20-Minuten-Takt festgelegt. Mit diesen Vorgaben wären zunächst die Stadtverkehrslinie 2 entsprechend auf einen 20-Minuten-Takt und einige Linien im Abend- und Wochenendverkehr anzupassen.

Die Einhaltung der Bedienungsstandards wird allerdings nicht ausreichen, die angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV herbeizuführen. Dazu sind neue und ergänzende Angebote erforderlich.

Einige der wichtigsten Beweggründe für die Verkehrsmittelwahl und damit zentraler Ansatzpunkt für die Erhöhung der ÖPNV-Qualität sind die zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsmittels und die Reisezeit. Die zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsmittels und damit auch die Nutzungsflexibilität bemessen sich beim ÖPNV im Wesentlichen über die Fahrtendichte. Eine Bedienung an allen Wochentagen über einen möglichst langen Tageszeitraum (am besten *rund-um-die-Uhr*) bildet die Basis der Angebotsqualität. Fahrtenfolgen von 10 Minuten oder dichter bieten eine gute Flexibilität in der Fahrtenplanung und sind kundenfreundlich, da sie ein Fahrplanstudium weitgehend verzichtbar machen. Diese Qualität sollte für den Zeitbereich der üblichen Arbeitszeiten (Zielgruppe Berufspendler) und Ladenöffnungszeiten (Zielgruppe Einkaufskunden) angeboten werden. In den nachfrage-schwächeren Zeiten gilt es zu prüfen, ob zumindest Halbstundentakte ggf. mit Einsatz kleinerer Fahrzeugeinheiten möglich sind.

Da die ÖPNV-Kunden systembedingt bereits längere Zugangswege zum Verkehrsmittel in Kauf nehmen müssen (Haltestellennetz), ist die Verkürzung der Fahrzeit ein weiterer zentraler Ansatzpunkt zur Steigerung der ÖPNV-Attraktivität. Neben Schnellverbindungen und Beschleunigungsmaßnahmen im Fahrtenablauf (siehe Abschnitt Busbeschleunigung) können zusätzliche Direktverbindungen Fahrzeiten verkürzen. Prädestiniert sind dabei vor allem Verbindungen, die bisher eine signifikante Gesamtnachfrage, aber einen geringen ÖPNV-Anteil aufweisen. Erste, in der Liniennetzoptimierung zu konkretisierende Überlegungen enthält das folgende Bild.

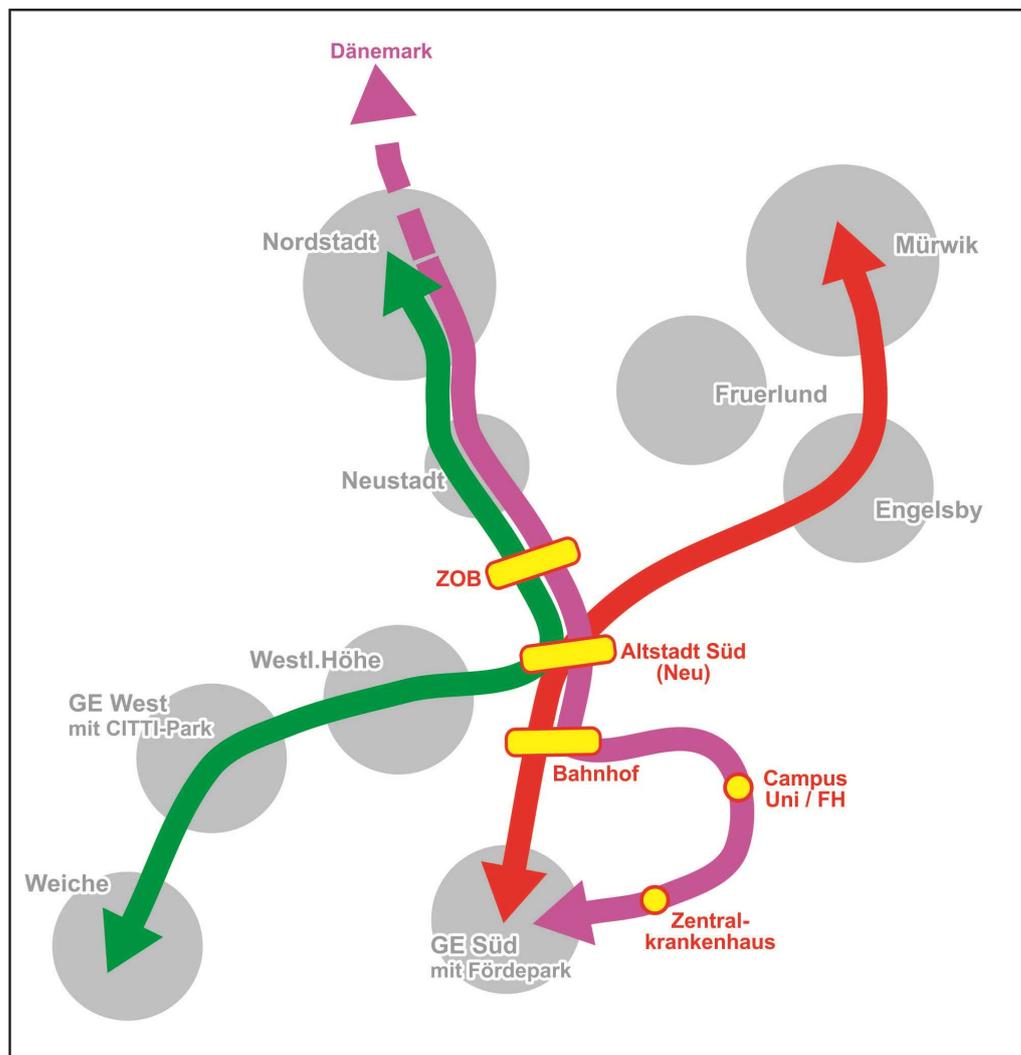


Abb. 64 Potenzielle Direktverbindungen mit signifikanter Gesamtverkehrsnachfrage

Konzept CityBus

Mit dem neuen Produkt CityBus sollen verschiedene ÖPNV-Potenziale erschlossen und eine Verlagerung von Kfz-Verkehren insbesondere aus der Innenstadt und den dort stark belasteten Straßen forciert werden. Im Kerngedanken bildet der CityBus das Basisangebot für die am Stadtrand liegenden Park + Ride-Anlagen und verbindet diese mit der Innenstadt und den dort liegenden Verkehrszielen des Alltags- und Tourismusverkehrs. Mit einem dichten Takt und einer hohen Beförderungsqualität bietet er gute Voraussetzungen, zu einem Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu bewegen. Ein solches Angebot ist aber unmittelbar verknüpft und nur erfolgsversprechend mit komplementären Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (vgl. dazu Kapitel 11.4 und 12.2) sowie flankierenden Maßnahmen im ÖPNV (Busbeschleunigung, Produktmarketing, ggf. Sondertarife).

Um den CityBus wirtschaftlicher zu gestalten, soll er weitere Funktionen im ÖPNV-Netz übernehmen. So bindet er zusätzlich wichtige, bisher vernachlässigte Verkehrsziele außerhalb des Stadtzentrums (z.B. Berufsschulzentrum, CITTI Park, Förde Park) sowie das neue Zentralkrankenhaus an.

Durch die reduzierte Bedienung auf ausgewählte Haltestellen erhält der CityBus zudem Schnellbuscharakter.

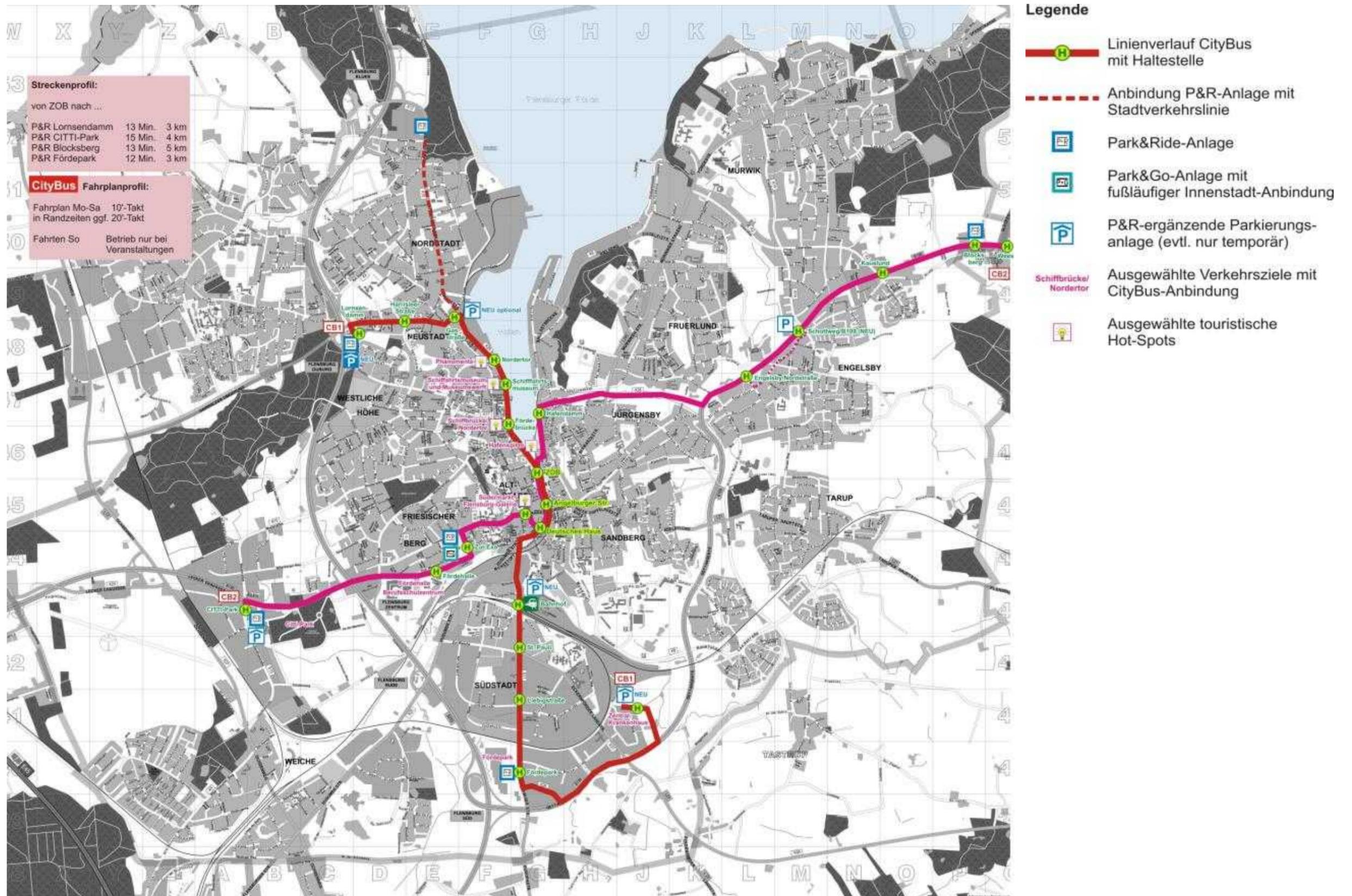


Abb. 65 Konzeption CityBus

Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollten so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah bzw. mit angemessener Umsteigezeit ihre Fahrt fortsetzen kann. Die im Stadtverkehr tätigen Verkehrsunternehmen verfügen bereits über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) als Voraussetzung für eine technisch unterstützte Anschlusssicherung. Auf wichtigen, nachgefragten Umsteigerelationen sind im Rahmen der Liniennetzoptimierung Möglichkeiten einer systematischen Fahrplankoordination zu prüfen. Zudem sind Umsteigevorgänge durch moderne Informationsangebote, insbesondere Echtzeit-Fahrplaninformationen zu erleichtern.

Im Rahmen des Projektes „Landesweite Echtzeitinformation“ haben sich zudem viele Busunternehmen in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland an der Beschaffung neuer Bordrechner und eines Regio-RBLs beteiligt und wurden an eine zentrale Datendrehscheibe angeschlossen. Damit ist eine Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für die einbrechenden Regionalbusverbindungen möglich.

Bushaltestellen

Mit dem neuen Haltestellenkonzept 2018 hat Flensburg den Rahmen für die künftige Ausrichtung der Bushaltestellen gesetzt. Sowohl die Ausstattung als auch Barrierefreiheit und Fahrgastinformation bilden eine wichtige Basis, das positive Image des ÖPNV nicht nur bei den ÖPNV-Kunden, sondern auch in der Öffentlichkeit zu stärken. Das neue Haltestellendesign kommt für alle Neu- und Umbauten zur Anwendung, sollte aber auch auf die Bestandshaltestellen sukzessive übertragen werden. Einzelheiten sind dem Haltestellenkonzept zu entnehmen.

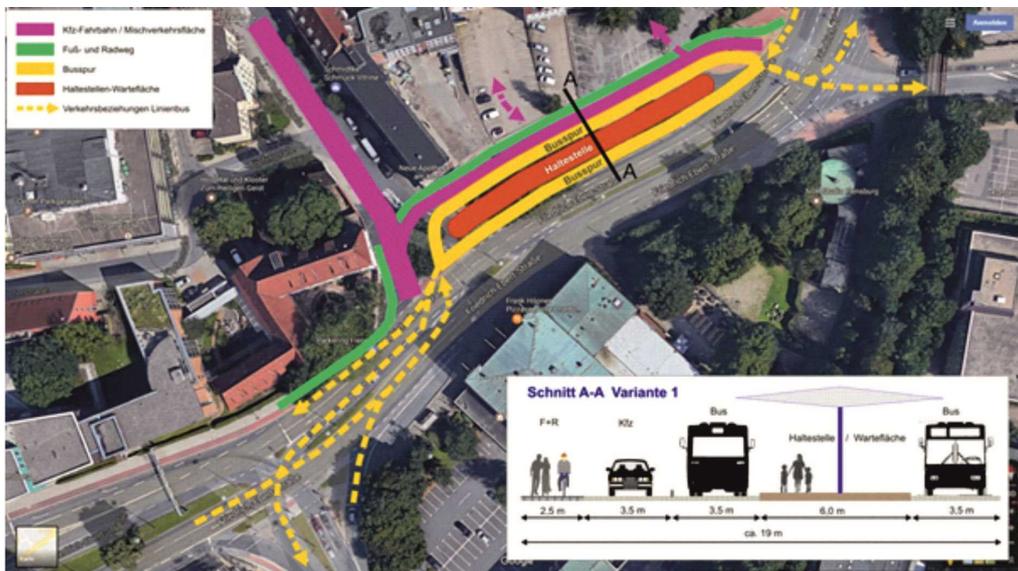
Zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Die Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Systems, aber auch zwischen Individualverkehr und ÖPNV tragen maßgeblich zur Qualität des ÖPNV-Gesamtsystems bei. Daher kommt der Gestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte eine große Bedeutung zu.

In Flensburg haben derzeit der ZOB und der Bahnhof die größte faktische und strategische Bedeutung im ÖPNV-Netz. Während beim Bahnhof vor allem Nachholbedarfe bei der Bus-Bahn-Verknüpfung und im Bereich Park + Ride und Bike + Ride bestehen, liegen beim ZOB vor allem Handlungserfordernisse in der räumlichen Vernetzung mit der westlichen und östlichen Altstadt sowie bei der Kapazität.

Bei der Kapazität liegt der ZOB mittlerweile am Auslastungslimit. Mit einer weiteren Aufwertung des Regionalverkehrs und der weiteren Verdichtung im Verkehrsangebot des Stadtverkehrs (s.o.) werden die aktuellen Kapazitäten nicht mehr ausreichen. Daher ist eine Überplanung unter Einbeziehung einer besseren Zugänglichkeit und Orientierung vorzunehmen. Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten einer räumlichen Erweiterung des ZOB gibt es schon seit Jahren Überlegungen zu einer Entlastungshaltestelle und eines neuen zentralen Verknüpfungspunktes im südlichen Be-

reich der Altstadt (Neumarkt/Deutsches Haus). Dazu sind vertiefende Planungen erforderlich, die in gestalterischer Hinsicht eine verkehrliche und städtebauliche Integration aufzeigen sowie in betrieblicher Hinsicht die Einbindung in das Liniennetz des Regional- und Stadtverkehrs und den möglichen Entlastungseffekt für den ZOB analysieren.



Skizze der räumlichen Einbindung einer neuen Zentralhaltestelle am Deutschen Haus (Quelle: urbanus GbR)



Quelle: J.MAYER.H und Partner, Architekten

Entwurf einer Rendezvous-Haltestelle in Kehl



Foto: MVG Christoph Stepan

Mobilstation und ÖPNV-Knoten Münchner Freiheit



Quelle: OSMB Architekten AG

Entwurfstudie Bushof Buchs, Schweiz



Quelle: Zimmer Architekten

Treffpunkt-Haltestelle Stadtverkehr Bad Wildungen

Abb. 66 Vorüberlegungen für eine neue Zentralhaltestelle südliche Altstadt

Busbeschleunigung

Obwohl bereits Beschleunigungsmaßnahmen für den Stadtverkehr umgesetzt wurden, gibt es weiterhin Verspätungslagen im Liniennetz. Die systematische Auswertung von Fahrplänen bildet die Basis für ein strukturiertes ÖPNV-Beschleunigungsprogramm, das neben dem Hauptinstrument der LSA-Beeinflussung auch weitere Maßnahmen wie die Bevorzugung von Haltestellenkaps und den Rückbau ausgewählter Busbuchten sowie eine Anpassung von Parkierungsregeln zugunsten des Linienbusverkehrs enthält. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass auch der Radverkehr beschleunigt werden soll, so dass hier im Einzelfall entsprechende Abwägungen und Prioritätensetzungen erforderlich werden könnten.

Fahrzeugflotte

Die stetige Modernisierung der Fahrzeugflotte stellt einen wichtigen Schritt dar, Fahrkomfort, Energieverbrauch und Umweltfreundlichkeit auf einem zeitgemäßen und zielorientierten Stand zu halten. Bei Ersatz- oder Neubeschaffung von Fahrzeugen strebt die Stadt Flensburg den bevorzugten Einsatz klimaschonender Antriebstechnologien (z.B. Hybridfahrzeuge) an. Langfristiges Ziel ist der Linienbetrieb mit CO₂- und NOX-neutralen Fahrzeugen. Zusätzlich bieten moderne Fahrzeugantriebe durch reduzierte Lärmentwicklung ideale Einsatzmöglichkeiten z.B. in Wohngebieten und generell in den Abend- und Nachtstunden.

Für den Einsatz in den verkehrlichen Randzeiten und im Bereich kleinerer Wohnquartiere sowie ggf. bedarfsorientierte Angebote sollte außerdem der Einsatz kleinerer Fahrzeugeinheiten geprüft werden.

Tarifangebote und Vertrieb

Tarifsystem und Fahrpreise sind seit jeher ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung der ÖPNV-Nachfrage und zugleich auch eine wesentliche Zugangshürde für Gelegenheits- und Neukunden des ÖPNV. Einfache Handhabung ohne größeren Informationsbedarf und preisgünstige Fahrkarten ggf. perspektivisch sogar eine kostenlose ÖPNV-Nutzung sind die Schlüssel für ein attraktives Tarifsystem. Flensburg sollte hier die Initiative ergreifen, dahingehende Vorschläge zu entwickeln und in die Diskussion mit dem Verkehrsverbund NAH.SH und den Verkehrsunternehmen zu tragen. Im Vordergrund stehen dabei die Stammkundenbindung über stark rabattierte Zeitkarten und Abonnements, Zielgruppen-gerichtete Angebote wie Job- und Familientickets oder das Leuchtturmprojekt Sommerticket sowie besonders preisgünstige Tarife für besondere Angebote wie die P+R-Nutzung.

Perspektivisch wird ein multimodales Zugangsmedium angestrebt, das eine inter- und multimodale Verkehrsmittelnutzung vereinfacht und fördert. Damit könnte auch für den ÖPNV ein noch größerer Kunden- und Interessentenkreis erschlossen werden. Die Verkehrsunternehmen sollten daher aktiv die Chancen der Inter- und Multimodalität in ihr Unternehmensprofil mit einbinden.

Digitalisierung und Kundenkommunikation

Mit einer modernen Kundenkommunikation sowie kundenfreundlichen und attraktiven Informationsangeboten werden die Zugangshürden zur Nutzung des ÖPNV weiter abgebaut. Durch eine vereinheitlichte Gestaltung gut designer Informationsmedien mit Nutzung zeitgemäßer technischer Applikationen und Kommunikationskanäle können die Kundenbindung verstärkt und die „Marke ÖPNV“ präsenter gemacht werden. Mit einer weiteren Digitalisierung der Informationsangebote hin zu „just-in-time“-Informationen darf aber die ebenfalls erforderliche Optimierung analoger Informationsangebote und der Printmedien nicht vernachlässigt werden.

Die landesweite ÖPNV-Dachmarke NAH.SH bildet dabei den funktionalen und gestalterischen Rahmen, ist jedoch durch regionale und städtische Komponenten zu ergänzen, um das Flensburger ÖPNV-Profil zu schärfen und die hohe Qualität sowie neue Angebote konsequent und zielgerichtet zu vermarkten.

Das ÖPNV-Marketing ist im Verbund von NAH.SH, regionalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen generell zu intensivieren und in ein künftiges verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmarketing einzubinden (vgl. Kapitel 13.4), um den ÖPNV in der Öffentlichkeit deutlich präsenter zu machen. Dabei bildet das Produktmarketing einen neuen Schwerpunkt, um insbesondere neue Angebote wie den CityBus effizient, und zielgruppenorientiert zu bewerben.

Im Vordergrund der Aktivitäten steht eine Ausweitung der Präsenz in den sozialen Medien und digitaler Angebote für die ÖPNV-Kunden.

Kernziele im ÖPNV

- durch Abbau von Barrieren und hochwertige Informationsangebote den ÖPNV-Zugang und die ÖPNV-Nutzung erleichtern
- neue Produkte und Angebotsergänzungen umsetzen, um Kapazitätsengpässe abzubauen und neue Anreize für die ÖPNV-Nutzung zu geben
- Ausbau von Schnittstellen zum Individualverkehr zur Förderung der Intermodalität (P + R, B + R, Mobilitätsstationen usw.)
- Digitalisierung zur Verbesserung der Kundenkommunikation und Werbung von Neukunden konsequent einsetzen und kontinuierlich weiterentwickeln
- durch Anschlussplanung und -sicherung sowie konsequente Busbeschleunigung die Fahrzeiten verringern und die Zuverlässigkeit erhöhen.

11 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

11.1 Bestandsanalyse

Der fließende Kraftfahrzeugverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen in Flensburg ganz wesentlich. 54% aller Wege werden heute mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt (vgl. Kapitel 6.1). Dabei wird auf den Straßen Flensburgs täglich eine Fahrleistung von 1,49 Mio. km⁴¹ erzielt (Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehre). Umgelegt auf ein(e) Flensburger BürgerIn sind das im Ergebnis 17,4 km pro Tag.



Westtangentering (B200)



Sammelstraße Kielseng (K6)



Knotenpunkt
Friedrich-Ebert-Str./ Heinrichstraße



Hauptsammelstraße
Mürwiker Str. (L249)

Abb. 67 Kraftfahrzeugverkehr in Flensburg

Das Stadtbild in Flensburg wird ganz wesentlich durch den Tangentering beeinflusst (vgl. Abb. 67, oben links). Trotz der vierspurig ausgebauten Trasse ist es in Flensburg gelungen, den Verlauf der Tangente möglichst verträglich (teilweise durch Ausgestaltung eines Troges) im Stadtraum zu integrieren und Zerschneidungen von funktional zusammenhängenden Bereichen gering zu halten. Mit rd. 39.000 Kfz/24h (vgl. Abb. 68) ist der Tangentering am stärksten im südlichen Bereich der Ost- bzw. Westtangente (Höhe Südstadt/Rude) belastet. Hauptsächlich über diese Achse ist das Hauptverkehrsstraßennetz Flensburgs auch an die BAB A7 (über die AS Flensburg) angebunden.

⁴¹ Berechnungen auf Basis des vorliegenden Verkehrsmodells



Abb. 68 tägliche Kfz-Belastung im Analyse-Nullfall (Modellauszug, VMK 2016)

Obwohl der Tangentenring durchaus seiner Aufgabe gerecht wird, die Kraftfahrzeuge zu sammeln bzw. zu verteilen, kann ein wesentlicher Anteil an Durchgangsverkehren, welche die sensiblen Innenstadtbereiche heute noch belasten, nicht auf den Tangentenring verlagert werden, obwohl dieser teilweise noch über wesentliche Aufnahmekapazitäten verfügt. Die Altstadt-tangierenden Hauptverkehrsstraßen wie die Friedrich-Ebert-Straße, Süderhofenden, Norderhofenden und Hafendamm, weisen noch immer starke Belastungen von bis zu 34.500 bzw. 26.000 Kfz/24h auf (vgl. Abb. 69), trotz des teilweise stockenden Verkehrsablaufs. Gründe für die weiterhin hohe Belastung der innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen können zum einen in dem noch zu geringen Widerstand für den Kfz-Verkehr liegen (z.B. im Hinblick auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h), zum anderen in der vergleichsweise deutlich längeren Distanz (+3km), die eine Umfahrung des Stadtgebiets über den Ring erfordern würde. Nicht zuletzt sind auch die vielen Quell- und Zielverkehre in bzw. aus der Innenstadt heraus, die mit dem Kfz zurückgelegt werden, für das noch hohe Belastungsniveau verantwortlich.

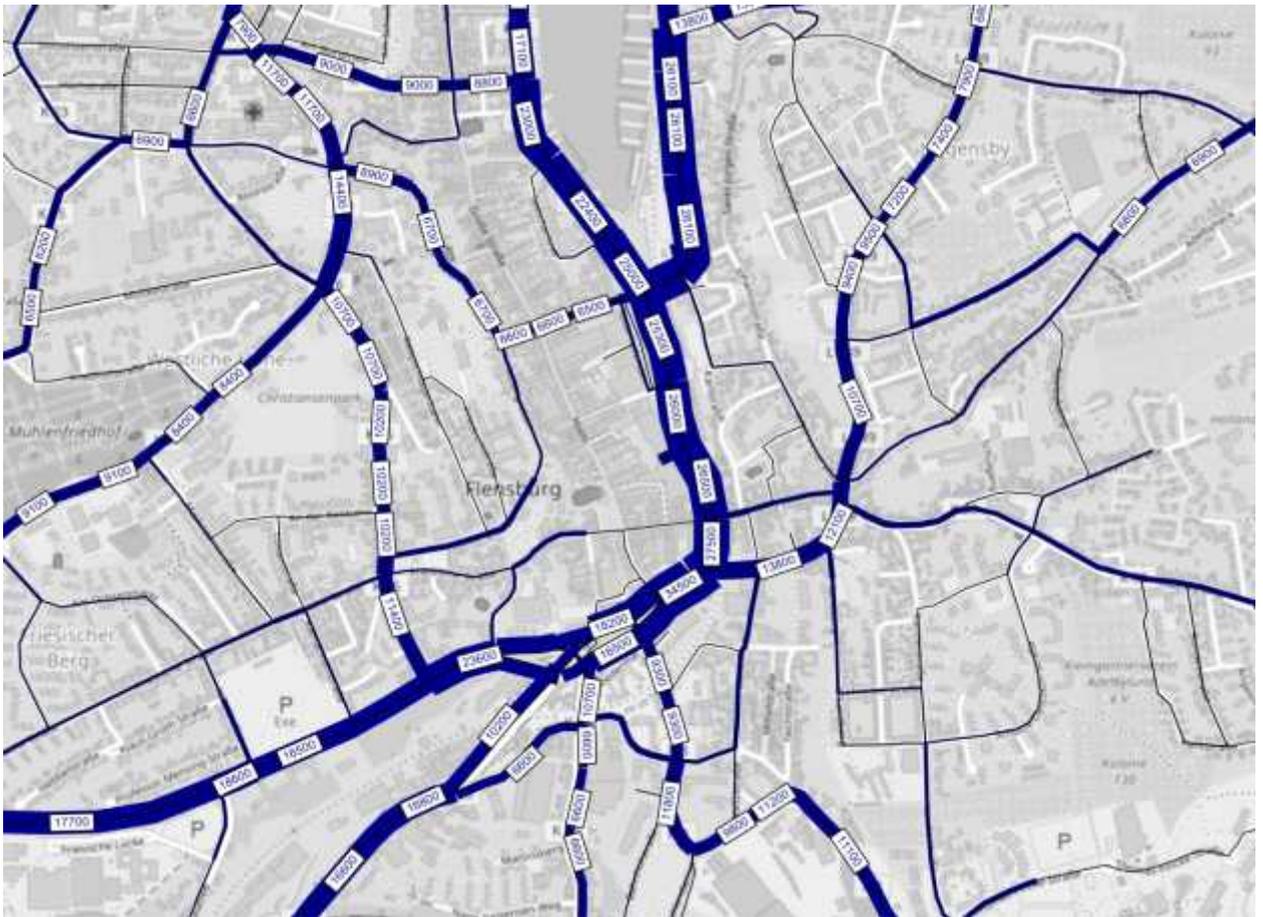


Abb. 69 tägliche Kfz-Verkehrsbelastung im Bereich der Innenstadt

Das Flensburger Hauptverkehrsstraßennetz wird, soweit die Mittel dafür zur Verfügung stehen, Instand gehalten und modernisiert. Wo eine Sanierung ansteht, sollten nicht nur die Oberflächen ausgebessert sondern auch die Seitenräume neu sortiert und den VerkehrsteilnehmerInnen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, bessere Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Allerdings sind einige Verkehrsanlagen – trotz jüngerer Erneuerungsmaßnahmen – im Hinblick auf die bestehende Kfz-Belastung überdimensioniert. Ein Beispiel ist der neu gestaltete Straßenraum Kielseng (vgl. Abb. 67, oben rechts), der mit einer täglichen Kfz-Belastung von rd. 10.000 Kfz – gemäß RAS⁴² – hätte zweispurig ausgebaut werden sollen.

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

⁴² RAS⁰⁶, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Köln

11.2 Prognoseszenarien

Die Prognoseszenarien für den Kraftfahrzeugverkehr sollen aufzeigen, welcher Entwicklungsspielraum hinsichtlich der städtischen Verkehrsbelastungen – in Abhängigkeit eines entsprechenden Szenarios – bis 2030 zu erwarten ist. Dabei ist zu beachten, dass jedes Szenario jeweils den entsprechenden Maximal- bzw. Minimalfall der zu erwartenden verkehrlichen Belastung aufzeigt. In den nachfolgenden Abbildungen sind jeweils die Differenzwerte gegenüber dem Analyse-Nullfall dargestellt (nicht die zu erwartenden absoluten Belastungswerte). Die Differenzen sind analog auf die Belastungswerte in Abb. 68 zu beziehen.

Unter der Annahme, dass bis 2030 die Einwohnerprognose eingetroffen ist, die Siedlungsentwicklungsflächen gemäß Abb. 18 umgesetzt und der MIV-Anteil nicht maßgeblich gesenkt werden kann (vergleichbar mit Szenario Trendoptimiert), kommt es insgesamt zu einer gesteigerten Verkehrsbelastung im gesamten Flensburger Stadtraum (vgl. Abb. 70).



Abb. 70 Differenz der täglichen Verkehrsbelastung zwischen Analyse-Nullfall und Prognose-Nullfall-Szenario

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

Unter der Annahme, dass bis 2030 die Einwohnerprognose eingetroffen ist, die Siedlungsentwicklungsflächen gemäß Abb. 18 umgesetzt und der MIV-Anteil gemäß des Umweltverbund-Szenarios auf 39 Prozentpunkte gesenkt werden konnte, sind wesentliche Verkehrsentlastungen möglich (vgl. Abb. 71). Da im Umweltverbund-Szenario neben der Fuß- und Radverkehrsförderung auch das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden soll, kann von einer gleichverteilten Abnahme in allen Wegelängengruppen ausgegangen werden.

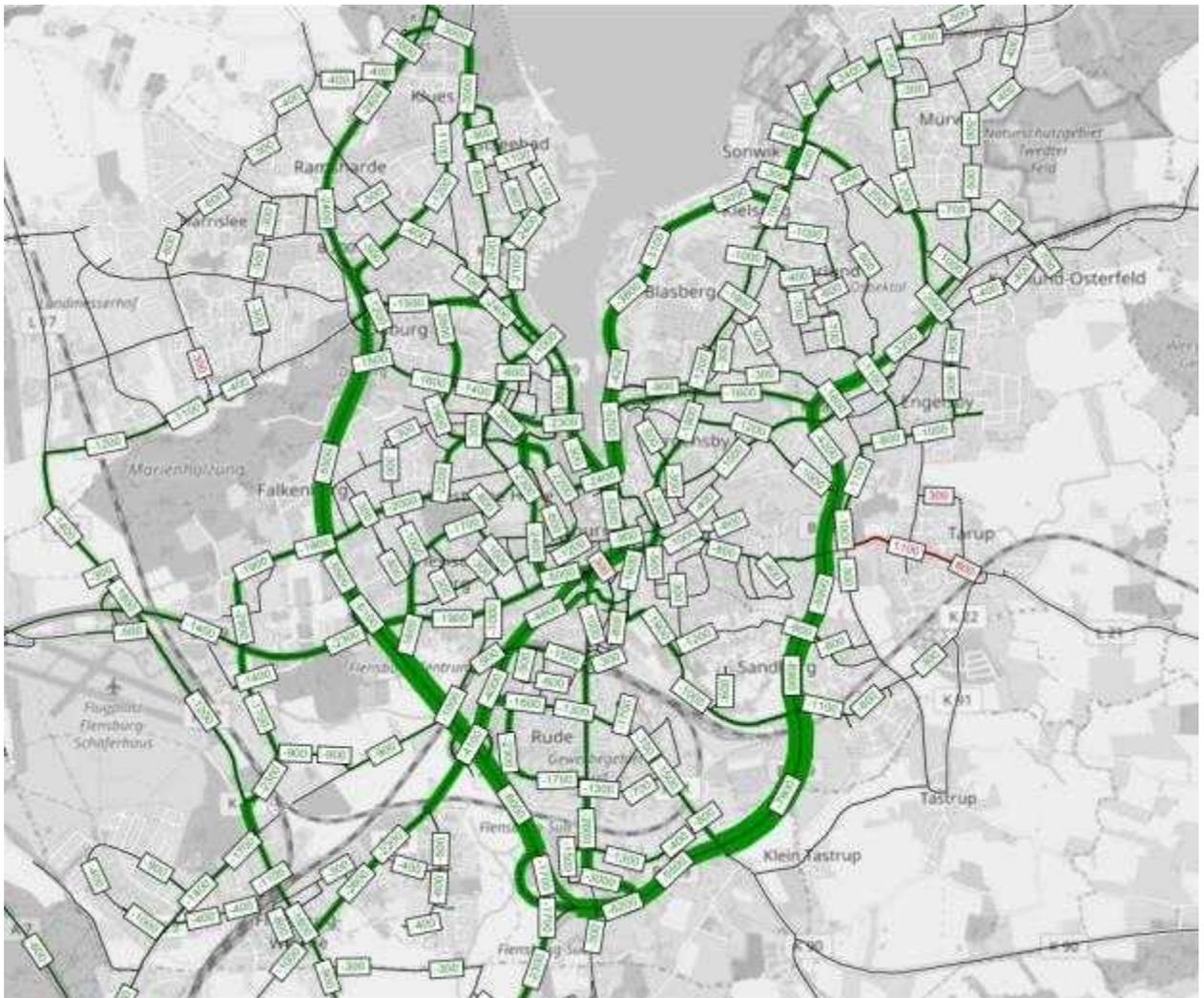


Abb. 71 Differenz der täglichen Verkehrsbelastung zwischen Analyse-Nullfall und Prognose-Umweltverbund-Szenario

Die absolut stärksten Entlastungen sind auf der Osttangente (B 199, auf Höhe Klein Tastrup) mit einer täglichen Verkehrsabnahme von rd. 8.000 Kfz und auf der Westtangente (B 200, B 199 nördlich und südlich der Anschlussstelle Rude) mit rd. 6.000 Kfz möglich. Die hohen Entlastungen beschreiben einen maximalen Potentialwert, der bei der konkreten Erreichung des angestrebten Modal-Split-Zielwerts erreicht werden kann. Vor dem Hintergrund der angestrebten Entlastung der Innenstadt und der Stärkung des Tangentenringes (vgl. Kapitel 11.3.1) ist eine stärkere Verkehrsabnahme auf den Radialen (in das Zentrum führende Straßen) und in den Stadtstraßen der Innenstadt, bei einer geringer ausfallenden Verkehrsbelastung auf dem Tangentenring, zu erwarten. Im Bereich der Innenstadt können die täglichen Belastungen auf den Hauptverkehrsstraßen (Hafendamm und Süderhofenden) im Bereich von 5.000 Kfz/24h gesenkt werden. Aufgrund der verhältnismäßig großen Entwicklungsdichte im Bereich Tarup kann es trotz der relativen Abnahme von Kfz-Fahrten zu einer absoluten Zunahme der Verkehrsbelastungen auf den Erschließungsstraßen kommen. Unter Berücksichtigung der Verlegung K8 auf die Hochfelder Landstraße sind die hier dargelegten Zunahmen auf der Taruper Landstraße der Hochfelder Landstraße zuzuordnen.

Insgesamt sind im Umweltverbundzenario maximale Entlastungswerte von rd. 20% zu erwarten, im Prognose-Nullfall (vergleichbar mit Szenario Trendoptimiert) sind hingegen Zunahmen von bis zu 5% denkbar (vgl. Abb. 72).

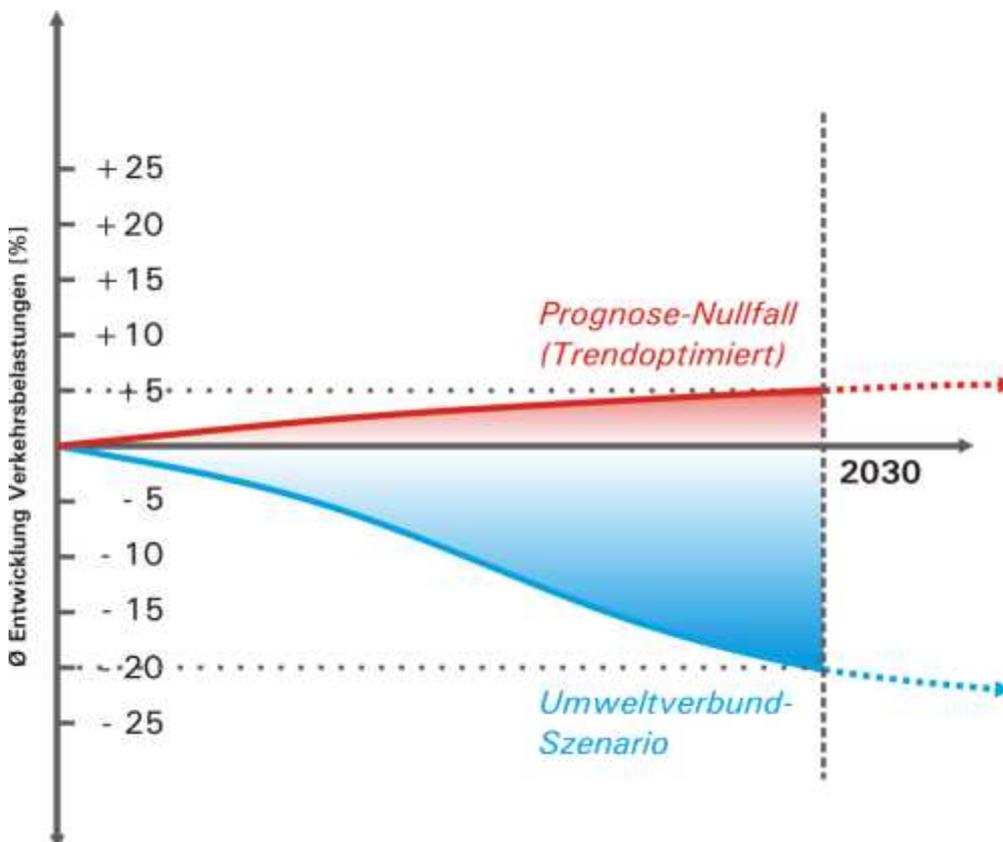


Abb. 72 Entwicklungspotenziale der prozentualen Verkehrsbelastung durch Kfz im Szenarienvergleich

11.3 Strategien und Maßnahmen

Auf Basis des in Kapitel 6.2 erläuterten Leitbildes zielt die Strategie für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr darauf ab, die Verkehrsbelastungen – trotz des prognostizierten Bevölkerungswachstums in Flensburg – zu senken (vgl. Abb. 72). Das Entkoppeln von städtischem Wachstum und dem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs kann nur durch eine konsequente Umsetzung des Umweltverbund-Szenarios erfolgen. Im Kern geht es darum, dass bis 2030 ein wesentlicher Anteil an Wegen – die sonst mit dem Auto zurückgelegt wurden – mit anderen Verkehrsträgern zu bewältigen. Dabei ist auf der einen Seite eine breite Angebotsplanung erforderlich, auf der anderen Seite aber auch Maßnahmen, die die Fortbewegung mit dem eigenen Auto eingrenzen und steuern. Dabei sollten insbesondere die sensiblen innerstädtischen Bereiche und Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum nicht ausschließlich sowohl vom fließenden als auch vom ruhenden Autoverkehr geprägt sein. Es geht darum, die knappen öffentlichen Flächen hinsichtlich Funktion und Wertigkeit „gerecht“ auf die unterschiedlichen Verkehrsträger zu verteilen. Des Weiteren muss es auch darum gehen, eine städtische Kultur zu entwickeln, die nicht nur auf die Fortbewegung mit dem eigenen Auto fixiert ist, sondern ein multi- und intermodales Verkehrsverhalten impliziert und fördert. Das Auto wird in absehbarer Zukunft einer der wichtigsten Verkehrsträger bleiben - dennoch ist aus den genannten Gründen eine auf das Auto monofixierte Mobilität nicht zielführend.

Für den Betrachtungshorizont bis 2030 sind ganz bewusst keine baulichen Maßnahmen für den Kfz-Verkehr zugrunde gelegt, die einen weiteren Ausbau der Kfz-Infrastruktur vorsehen, da die Erreichbarkeit eines jeden Stadtteils mit dem Auto gegeben ist. Dennoch ist die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur essentiell – denn nur so können negative Störeffekte (z.B. durch Straßensperrungen) innerhalb des innerstädtischen Verkehrssystems vermieden werden.

11.3.1 Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln

Um die hohen Belastung von innerstädtischen Bereichen durch den Kfz-Verkehr in Zukunft zu mindern und diesen stadtverträglich abzuwickeln, ist ein gesamtstädtisches Konzept notwendig, das auf unterschiedlichen Ebenen greift. Im Kern geht es darum, die heute sehr starken Verkehrsbelastungen der Hauptverkehrsachsen (Hafendamm, Norderhofenden, Süderhofenden und Friedrich-Ebert-Straße) auf ein deutlich niedrigeres Belastungsniveau zu bringen. Auf den genannten Achsen sind heute Verkehrsbelastungen zwischen 23.000 und 34.500 Kfz/24h vorhanden. Diese hohen Belastungen führen zur Zerschneidung von Fördeufer und Innenstadt sowie zu erheblichen Emissionen (Lärm und Abgase) in den sensiblen Bereichen. Ein Großteil der Verkehre lässt sich als Durchgangsverkehre charakterisieren, die auch eine Umfahrung der Innenstadt über den Tangentenring wählen könnten. Zu Hauptverkehrszeiten dauert eine Durchfahrt der Innenstadt ungefähr genauso lange wie die Umfahrung über den Tangentenring. Da die Distanz über den Tangentenring spürbar größer ist, wählen die Kfz-FahrerInnen zumeist die Route durch die Innenstadt. Das

nachfolgende Konzept soll quantitative und qualitative Fakten schaffen, welche die Nutzung des Tangentenrings für Kfz-Fahrende lohnenswert macht. Das Konzept zielt hier ausschließlich auf Durchgangsverkehre ab, eine Beeinträchtigung von Zielverkehren in Richtung Innenstadt ist nicht vorgesehen.

Um eine Verlagerung von Verkehren auf den Tangentenring zu erzielen, ist die Umsetzung von Maßnahmen in verschiedenen Bereichen anzustreben (vgl. Abb. 75). Die volle Wirksamkeit kann erst mit der gemeinsamen Umsetzung der Maßnahmen entfaltet werden.

Tempo-40 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen

Das Konzept sieht vor, auf den im Plan markierten Hauptverkehrsstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu reduzieren (vgl. Abb. 75). Dieses Tempo-Niveau erhöht auf der einen Seite das Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmer (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) und mindert die Emissionen, auf der anderen Seite wird die Reisezeit für Kfz-Fahrende durch die Innenstadt spürbar, aber nicht drastisch verlängert. Dazu ist die Störanfälligkeit des fließenden Verkehrs bei Tempo-40 wesentlich geringer. Der Verkehrsablauf kann auf niedrigerem Niveau verstetigt werden. Außerdem erfordert die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo-40 nicht zwangsweise eine bauliche Umgestaltung der Straßenräume (vgl. Abb. 73). Nach Umsetzung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist zu empfehlen, dass regelmäßige Kontrollen durchgeführt werden.



Abb. 73 Tempo-40 auf einer Hauptverkehrsstraße in Hannover

Bestrebungen, darüber hinausgehende Geschwindigkeitskonzepte zu implementieren – z.B. gesamtstädtisches Tempo-30 – sind durchaus erstrebenswert. Allerdings sollten diese Bemühungen nicht alleine auf kommunaler Ebene, sondern primär durch höher angesiedelte Instanzen initiiert werden.

Anpassung LSA-Steuerung

In dem Bereich der Temporeduzierung ist auch die Steuerung von Lichtsignalanlagen anzupassen – insbesondere dort, wo hoher Querungsbedarf von FußgängerInnen und RadfahrerInnen besteht. In den Lichtsignalzeitprogrammen sollten feste und großzügige Freigabezeiten für diese Verkehrsteilnehmer vorgesehen werden. Eine Verschlechterung der Wartezeiten für den Kfz-Verkehr ist dabei in Kauf zu nehmen. Die Lichtsignalsteuerung auf dem Tangentenring sollte hingegen stetig optimiert werden und entsprechend sich verändernder Randbedingungen (z.B. Neubau Zentralkrankenhaus) angepasst werden.

Überprüfung Wegweisung

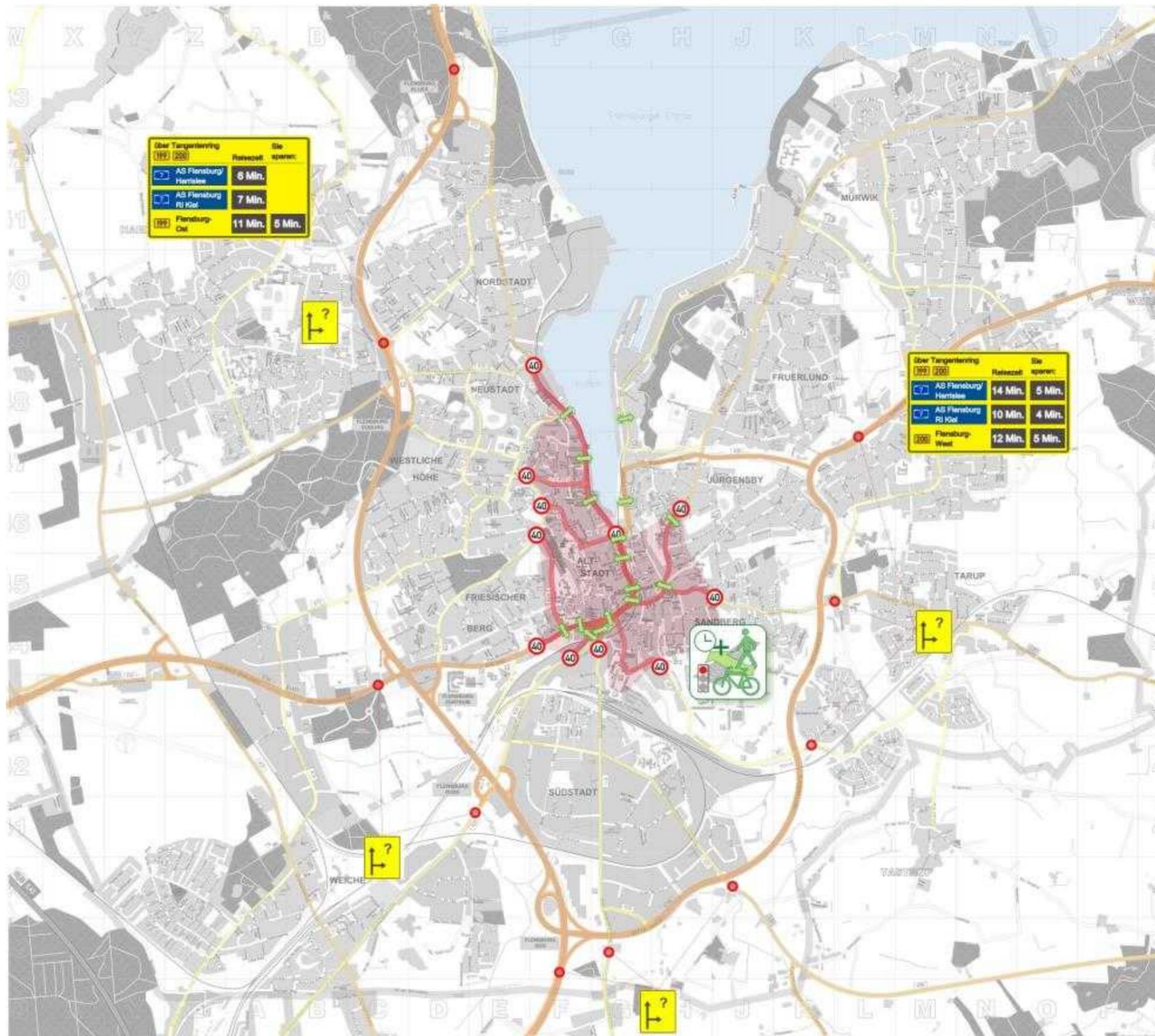
Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld beschreibt die Überprüfung der bestehenden Wegweisung. Wenngleich die stationäre Wegweisung im digitalen Zeitalter eine geringere Relevanz für die Verkehrsteilnehmer hat als noch vor einigen Jahren, ist sie dennoch für die allgemeine Orientierung (zumeist für Ortsfremde) von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Hinsichtlich des Ziels einer stärkeren Ausnutzung des Tangentenrings ist es notwendig, die einzelnen Wegweisungen zu wichtigen Zielen vor dem Hintergrund ihrer stadtverträglichen Führung zu überprüfen. Sofern Wegweisungen zu relevanten städtischen Zielen heute durch sensible (innerstädtische) Bereiche geführt werden, sollte ein Wegweisungskonzept mit alternativen Führungen erarbeitet werden. Hier sollten insbesondere die Stadt- eingangssituationen in den Fokus genommen werden (vgl. Abb. 75). Im Zuge einer konzeptionellen Überarbeitung sollten desgleichen Standorte mit marode gewordener wegweisender Beschilderung ersetzt werden (vgl. Abb. 74).



Abb. 74 marode wegweisende Beschilderung am Hafendamm

Reisezeitinformation

Ein weiteres wichtiges Beeinflussungsinstrumentarium der VerkehrsteilnehmerInnen ist die Information der erwartbaren Reisezeit. Mittels Reisezeitinformationsanzeigen an den beiden nördlichen Stadteingängen des Tangentenringes bekommen die Kfz-Fahrenden die zu erwartende Reisezeit bis zur gegenüberliegenden Stadtseite angezeigt (vgl. Abb. 75). Ein weiteres Informationsfeld ist eine zusätzliche Zeitanzeige, die aufzeigt, wieviel Minuten gegenüber einer Durchquerung der Innenstadt gespart werden würde. Erhält ein Verkehrsteilnehmer die gesicherte Information, dass ein Weg zum gewünschten Ziel schneller ist, wird dieser auch geringfügig längere Distanzen in Kauf nehmen.



Legende

-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Bereich mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen
Vorschlag: Tempo 40
-  Modifikation von Ampelschaltungen zugunsten längerer Freigabezeiten für FußgängerInnen/RadfahrerInnen und Grüne Welle Radverkehr prüfen & umsetzen
-  Wegweisung / Zielspinnen überprüfen
-  Installation von dynamischen Reisezeitanzeigen

Abb. 75 Konzept zur Erhöhung der Ausnutzung des Tangentenrings

11.3.2 Knotenpunktkataster

Zur umfänglichen Erfassung der Bestandssituation an den Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz wird die Aufstellung eines Knotenpunktkatasters empfohlen. Ein Knotenpunktkataster ist ein datenbankbasiertes Werkzeug, das alle verkehrlich bedeutsamen Knotenpunkte einer Stadt hinsichtlich verschiedener Attribute (wie zum Beispiel Ausbauzustand, Verkehrsstärken, Unfallhäufigkeiten, Sanierungszustand, Überlagerung mit ÖPNV- oder Veloroutenführungen – vgl. Abb. 76) katalogisiert. In einer Wiedergabemaske können die einzelnen Attribute in Verbindung mit verlinkten Fotoaufnahmen übersichtlich und informativ dargestellt werden.

Knotenpunkt ID	009	<p>Foto 1</p>  <p>Foto 2</p>  <p>Foto 3</p> 
Arm Nord	Süderhofenden	
Arm Ost	Heinrichstraße	
Arm Süd	-	
Arm West	Friedrich-Ebert-Straße	
Spuren Arm N	5	
Spuren Arm O	2	
Spuren Arm S	-	
Spuren Arm W	5	
Verkehrsstärke Arm N	26.600	
Verkehrsstärke Arm O	12.100	
Verkehrsstärke Arm S	-	
Verkehrsstärke Arm W	34.700	
Regelung	lichtsignalisiert	
zuletzt saniert	2011	
Zustand Asphaltdecke	gut	
Einhaltung Regelbreiten	teilweise	
Sanierungsbedarf		
Arm Nord	Stufe 1 (von 3 Stufen)	
Arm Ost	Stufe 1 (von 3 Stufen)	
Arm Süd	-	
Arm West	Stufe 1 (von 3 Stufen)	
Unfälle seit 2012	zu ergänzen	
davon schwerverletzt	zu ergänzen	
Bedeutung für:		
Radverkehr		
Veloroute	Routenabschnitt Bahnhof	
ÖPNV		
Buslinien	1, 3, 4, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15	

Abb. 76 beispielhafter Entwurf eines Knotenpunktkatasters

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

Das Knotenpunktkataster dient der Stadt Flensburg als Planungstool zur Einordnung, Abwägung und Umsetzung von möglichen Eingriffen bzw. Maßnahmen an Knotenpunkten. Des Weiteren ist auch ein Austausch mit GIS⁴³-Programmen praktikabel, sodass Daten bzw. Attribute ortsbezogen

⁴³ Geoinformationssysteme (z.B. ArcGis, QGIS, u.a.)

und vergleichend dargestellt werden können (z.B. Darstellung von Unfall-Häufungsstellen).

11.3.3 Zukünftige Ausrichtung Kraftfahrzeugverkehr

Neben dem in Kapitel 11.3.1 ausgeführten Konzept zur Erhöhung der Ausnutzung des Tangentenrings und der Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr wird sich die Rolle des Kraftfahrzeuges auf unterschiedlichen Ebenen wandeln. Teilweise sind diese Ebenen kommunal beeinflussbar, teilweise nicht. Im Folgenden werden unterschiedliche Ebenen beschrieben, die Ausrichtung zu diesen Themen dargelegt und mit Maßnahmen unterlegt.

Eine Frage der Kultur – Vom Besitzen zum Teilen

Obgleich die Zahlen angemeldeter Kraftfahrzeuge auf einem ähnlich hohen Niveau bleibt und sogar noch leicht steigend ist, wandelt sich die Kultur in Bezug auf den Autobesitz. Für die wenigsten jungen VerkehrsteilnehmerInnen ist das eigene Auto noch ein Statussymbol. Nicht der Besitz eines Autos beschreibt die Maxime sondern die unabhängigen Möglichkeiten der Fortbewegung. Darüber hinaus nehmen in der breiten Gesellschaft das Bewusstsein und die Sensibilität für den Klimaschutz zu, wodurch teilweise andere Verhaltensweisen und eine differenzierte Kultur der Fortbewegung geprägt werden.

Vor diesen genannten Hintergründen steigt die Anzahl der NutzerInnen bei Angeboten des Car-Sharings. In Flensburg bietet der Anbieter „Cambio“ stationsgebundenes Car-Sharing an. Heute bestehen insgesamt 8 Stationen und unterschiedliche Tarifmodelle (vgl. Kapitel 13.1, Mobilitätsmanagement). Es gilt, das Car-Sharing in Flensburg zu fördern und weiter auszubauen. Besonders wichtig ist dabei die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und die Qualifizierung von Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 13.2). Des Weiteren ist in den kommenden Jahren anzustreben, dass (mindestens) ein weiterer Anbieter in Flensburg die Möglichkeit des Car-Sharings anbietet.

Neben kommerziellen Angeboten sollten auch Initiativen unterstützt werden, wo private Mitfahrgelegenheiten über sogenannte Mitfahrzentralen angeboten werden. Ein solches Angebot bietet zum Beispiel der Anbieter www.flinc.org an. Die Hochschule Flensburg hat einen solchen Service bereits auf ihrer Homepage integriert. Auch die Kommune sollte anstreben, solche Dienste zu fördern und ebenfalls zu offerieren. Gerade bei regelmäßigen Pendlerbeziehungen können viele Kfz-Fahrten eingespart werden.

Technologie – E-Mobilität und dann?

Dass das Auto als individuelles Verkehrsmittel auch in Zukunft eine wesentliche Rolle spielen wird, ist wenig umstritten. Dennoch ist die Frage nach der Antriebstechnologie der Zukunft nicht gelöst. Der prognostizierte starke Anstieg von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist in Deutschland (noch) ausgeblieben (vgl. Kapitel 0.). Diese Entwicklung liegt nicht in den Händen der Kommunen – dennoch sollte die eigene Verantwortung wahr-

genommen und eine entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werden. Für die E-Mobilität bedeutet das, dass das E-Ladesäulennetz entsprechend der mittelfristigen Nachfrage verdichtet und ausgebaut wird. Da elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht zweifelsfrei als die Technologie der Zukunft sondern durchaus als Brückentechnologie betrachtet werden, gilt es, ein flexibles E-Mobilitätskonzept aufzustellen, das unterschiedliche Entwicklungsszenarien abdeckt. Dementsprechend sollten – z.B. das Thema E-Ladesäulen betreffend – genügend potenzielle Standorte vorgehalten gehalten werden, sodass die eigene Anpassungs- und Handlungsfähigkeit erhalten bleibt.

Darüber hinaus gilt es, private Akteure zu gewinnen und zu aktivieren, die im privaten oder im halb-öffentlichen Raum E-Ladeinfrastruktur errichten wollen. Hier ist insbesondere der Kontakt zu Firmen herzustellen, die solche Angebote selbst als Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 0) verstehen und diese als Baustein integrieren.

Integrative Stadtentwicklung – Mobilitätskonzepte für das Wohnen

Als wachsende Stadt muss die angestrebte „Mobilitätswende“ integrativ angegangen werden. Das heißt, dass Stadtentwicklung und Verkehrsplanung vor dem Hintergrund eines „vom Kfz-Verkehr entkoppelten Wachstums“ auch bei Umsetzung von Wohnbauprojekten über die gleiche Zielvorstellung verfügen. Konkret heißt das, dass bei Wohnentwicklungen Angebote geschaffen werden müssen, welche die Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern (z.B. sichere und ebenerdige Radabstellanlagen). Desgleichen sind aber auch Maßnahmen vorzusehen, die den Anteil an Fahrten mit dem eigenen Auto reduzieren. Dies ist z.B. durch einen alternativen Stellplatzschlüssel möglich (vgl. Kapitel 13.2.).

Instandhaltung und Baustellenmanagement

Obwohl im Rahmen des Masterplans keine baulichen Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes vorgesehen sind, ist es umso mehr die Aufgabe, die vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. Straßenräume in einem guten Zustand zu erhalten. Neben der Ertüchtigung einzelner Streckenabschnitte oder von Oberflächen, ist insbesondere die Instandhaltung und bei Bedarf sogar die Ertüchtigung von Knotenpunkten wichtig. An Knotenpunkten kumulieren die Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsträger und sie sind zumeist die Unfallhäufungspunkte. Das in Kapitel 11.3.2 beschriebene Knotenpunktkataster kann hilfreich sein, notwendige Maßnahmen an einzelnen Knotenpunkten hinsichtlich unterschiedlicher Kategorien zu bewerten und zu priorisieren. Somit ist die Pflege des Katasters hinsichtlich relevanter Informationen ein wichtiger Schritt, um Ertüchtigungsmaßnahmen vorzubereiten und umzusetzen. Da das Knotenpunktkataster nicht nur über Informationen verfügen soll, die für den fließenden Kfz-Verkehr relevant sind, können Synergieeffekte genutzt und ein effizientes Management zur Umsetzung von Ertüchtigungsmaßnahmen etabliert werden.

Darüber hinaus sollte ein Baustellenmanagement aufgebaut werden, sodass Eingriffe im Straßenraum verträglich abgewickelt werden können. Das Ziel muss sein, dass die durch die Baumaßnahmen entstehenden Störeffekte überschaubar bleiben und das Verkehrssystem nicht über ein ver-

tretbares Maß überlastet wird. Dazu ist (unter Umständen) eine behördenübergreifende Zusammenarbeit sinnvoll von notwendig.

Die Maßnahmen für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr können hinsichtlich des Erreichens der im Masterplan gesteckten Ziele nur ihre volle Wirksamkeit entfalten, sofern die Maßnahmen für den ruhenden Verkehr (vgl. Kapitel 12.2) gleichermaßen umgesetzt werden.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste und den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 17.

Kernziele im fließenden Kraftfahrzeugverkehr

- Erhöhung der Nutzung des Tangentenrings durch
 - Tempo-40 auf Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich
 - Modifizierung der Schaltungen von Lichtsignalanlagen (Innenstadt: zugunsten querender Verkehre / Tangentenring zugunsten eines flüssigen Verkehrsablaufs)
 - Überprüfung der Wegweisungen
 - Installation von Reisezeitinformationstafeln auf dem Tangentenring
- Etablierung einer „Teilen anstatt Besitzen“-Kultur im MIV, durch die Verdichtung von Sharing- und anderen Mobilitätsangeboten (z.B. Zugang zur Mitfahrzentrale)
- flexibler Ausbau einer E-Ladeinfrastruktur und Gewinn von privaten Akteuren
- Förderung innovativer Mobilitätskonzepte im Bereich der Siedlungsentwicklung
- Effiziente Instandhaltung des Straßennetzes (u.a. mit Hilfe des Knotenpunktkatasters) und Etablierung eines Baustellenmanagements

12 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

12.1 Bestandsanalyse

Der „Ruhende Verkehr“ beschreibt das Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Raum, was sich grob unter dem Begriff des „Parkens“ zusammenfassen lässt. In der Betrachtung miteingeschlossen wird auch der sogenannte „halb-öffentliche“ Raum, womit öffentlich zugängliche Parkraumangebote privater Akteure gemeint sind. Im Rahmen der Bestandsanalyse wird der Radverkehr (Radabstellanlagen) an dieser Stelle nicht mitbetrachtet (siehe dazu Kapitel Abb. 24).

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

Die Grundlagen für ein Parkraummanagement in Flensburg sind durch das Parkraumkonzept (vgl. Abb. 77) und durch die „Leitlinien ‚Parken Innenstadt‘“⁴⁴ gelegt. In diesen Papieren ist geregelt, wie und in welchem räumlichen Umfang der innerstädtische (öffentliche) Parkraum bewirtschaftet werden soll. Die Bestimmungen, die vor allem das Kurzzeitparken (maximal eine Stunde) betreffen, gelten für den in Abb. 77 definierten Kernbereich. Der Kernbereich unterscheidet sich von der übrigen Parkraumbewirtschaftungsfläche in den deutlich kürzeren Bewirtschaftungsdauern. Hier wird je nach Parkraumangebot und vorherrschender Nutzung versucht, über die festgelegte Höchstparkdauer und Parkgebühr die Parkraumnutzung zu steuern. Themen wie die Parkraumüberwachung oder das Bewohnerparken finden in den Leitlinien ebenfalls Berücksichtigung.

Innerhalb des Kernbereichs der Innenstadt stehen etwa 900 Parkstände im öffentlichen Raum und etwa 3.200 privat bewirtschaftete (öffentlich zugängliche) Stellplätze zur Verfügung. Die privat bewirtschafteten Parkflächen sind teilweise ebenerdig (nicht witterungsgeschützt), teilweise in Parkhäusern untergebracht. Das Parkhaus mit der größten Kapazität (700 Stellplätze) ist das sehr zentral gelegene „Parkhaus City Süderhofenden“ (vgl. Abb. 78, oben rechts). Im Kernbereich sind heute 8 Parkhäuser vorhanden. Im Allgemeinen wird das innenstadtnahe Parkraumangebot als ausreichend eingestuft, da Zeiten der Vollausslastung in der Regel nicht – außer zu planbaren Spitzen wie beispielsweise in der Weihnachtszeit – auftreten und flächendeckend genügend Reserven bestehen.

⁴⁴ Leitlinien „Parken Innenstadt“ (aufgestellt 2013)

Im Vergleich mit anderen Städten stehen den ParkraumnutzerInnen in Flensburg im erweiterten fußläufigen Innenstadtbereich überdurchschnittlich viele kostenfreie Parkmöglichkeiten zur Verfügung (z.B. Parken an der Exe, Abb. 78, unten links). Darüber hinaus ist auffällig, dass viele kleinere Bereiche (ohne Parkraumbewirtschaftung) mit einer potenziell hohen Aufenthaltsqualität (vgl. Parken am Alten Friedhof, Abb. 78, unten rechts) durch parkende Kraftfahrzeuge geprägt sind. Eine Umgestaltung solcher Flächen in universell nutzbare Aufenthaltsbereiche würde der allgemeinen Parkraumsituation nicht entgegenstehen und könnte die innerstädtische Lebensqualität erhöhen.

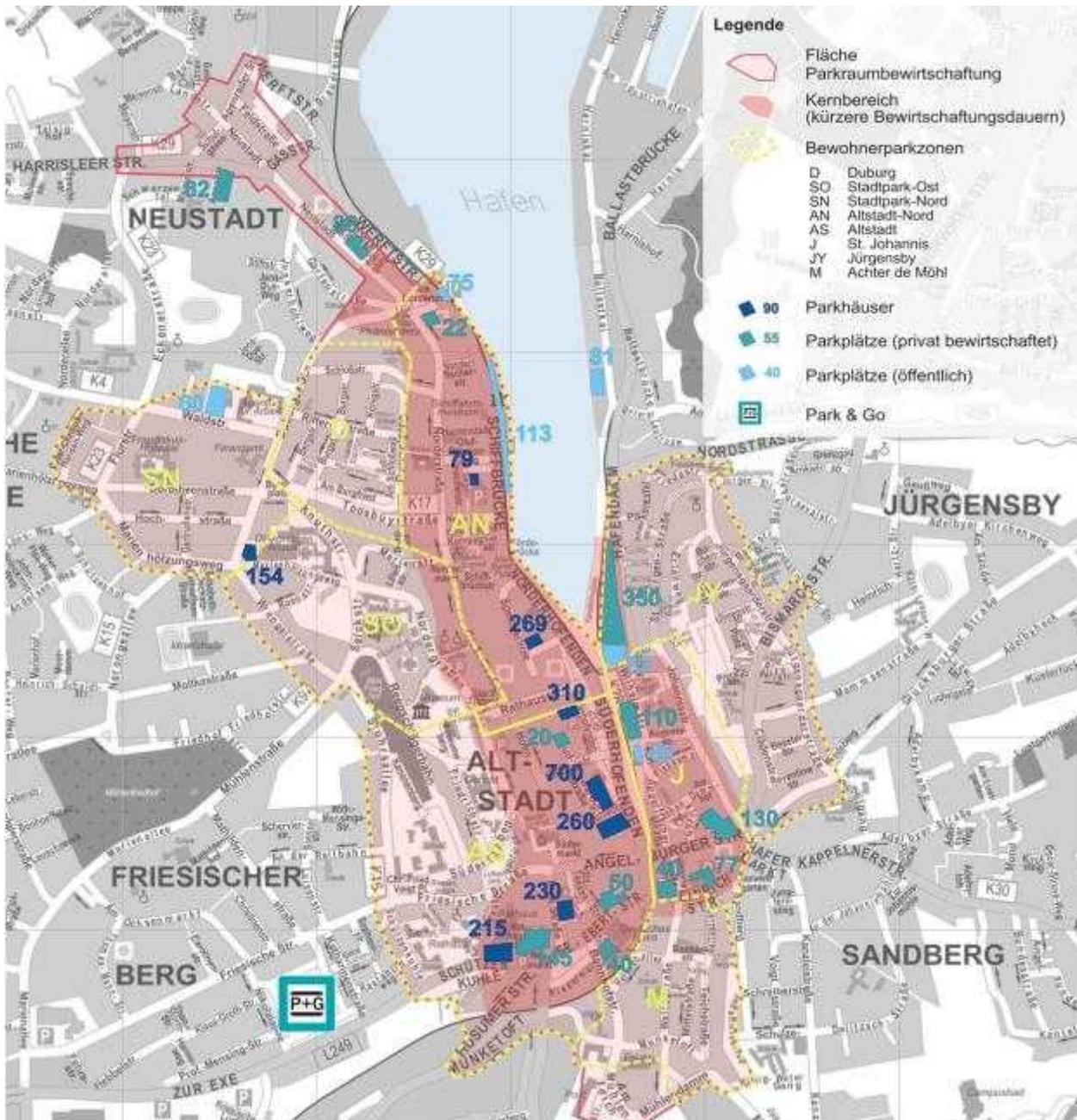


Abb. 77 Parkraumbewirtschaftung in Flensburg (Datengrundlage: Parkraumkonzept der Stadt Flensburg, Stand: 2015)

Die Parkgebühren innerhalb des dargestellten Kernbereichs für das Parken im öffentlichen Raum sind einheitlich geregelt und betragen je angefangene Stunde 1,00 €. Das Parken auf privat bewirtschafteten Flächen ist in der Regel deutlich kostspieliger. Hier werden Gebühren bis zu 2,00 € je Stunde aufgerufen. Die Diskrepanz der Gebühren zwischen dem öffentlichen Raum und der privat bewirtschafteten Angebote führt auch zu differenzierten Auslastungserscheinungen. Oftmals sind privat bewirtschaftete Parkraumangebote im Tagesschnitt nicht einmal zur Hälfte ausgelastet. Bei einer Fortschreibung der zukünftigen Parkraumkonzeption sollten – im Hinblick auf die angestrebte gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums für alle VerkehrsteilnehmerInnen – die Parkgebühren im öffentlichen Raum mindestens denen der privat bewirtschafteten Parkraumangebote entsprechen. Dies setzt eine Anhebung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Raum voraus. Gleichwohl ist eine ganztägige Bewirtschaftung vorzunehmen. Die zusätzlichen Einnahmen könnten im Gegenzug in die Verbesserung der Anbindung der dezentralen P+R-Parkplätze – beispielsweise durch ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket – fließen.

Neben der entgeltlichen Bewirtschaftung für das Kurzzeitparken sind in zentral gelegenen Wohnvierteln mit wenigen Parkständen aber hohem Bedarf an Parkraum (insbesondere für ansässige Bewohner) Bewohnerparkzonen eingerichtet worden. Heute sind acht Bewohnerparkzonen (vgl. Parkraumkonzept 2015) vorhanden, in denen für nicht Ansässige zeitlich nur stark eingeschränkte Parkmöglichkeiten bestehen (maximal eine Stunde mit Parkscheibe). Dieses Instrument bewirkt, dass die Bewohner nicht um die wenigen Parkstände mit z.B. Kunden konkurrieren müssen und dass die innenstadtnahen Angebote stärker frequentiert werden.



Parken an der Schiffbrücke



Parkhaus City Süderhofenden



Parken an der Exe



Parken am Alten Friedhof

Abb. 78 Kostenpflichtiges (oben) und kostenfreies Parken (unten) in Flensburg

Eine konsistente Beschilderung von zentral gelegenen Parkhäusern bzw. Parkflächen ist heute nicht vorhanden. Heute besteht Bedarf, eine frühzeitige Beschilderung an den Einfallstraßen bereitzustellen. Das in Flensburg überalterte und teilweise schon demontierte elektronisch-dynamische Parkleitsystem soll in seinem jetzigen Zustand aus Kostengründen nicht wieder reaktiviert werden. Vielmehr sollen moderne Techniken zum Einsatz kommen (wie z.B. digitale (Informations-)Angebote über das Smartphone). In Flensburg ist bereits heute der „easypark“-Dienst verfügbar, der die bargeldlose Zahlung der Parkgebühren für öffentliche Parkstände ermöglicht.

12.2 Strategien und Maßnahmen

Hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung von Strategien und Maßnahmen im Bereich des „Ruhenden Verkehrs“ darf dieser nicht als Selbstzweck sondern muss als wesentliches Steuerungsinstrumentarium verstanden und angewendet werden. Für Bereiche, wo das Parken reguliert werden kann (Innenstadtbereich), sollte eine verständliche und zeitgemäße Grundidee für ein Parkraumkonzept der Zukunft aufgestellt werden, dass das Erreichen der Ziele des Leitbildes unterstützt. Themen wie die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der innerstädtischen Aufenthaltsqualität können durch ein passendes Parkraumkonzept und -management wesentlich beeinflusst werden.

Für die Zukunft sollten hinsichtlich eines weiterentwickelten Parkraumkonzeptes wesentliche Prinzipien beachtet und umgesetzt werden:

- Je zentrumnah geparkt werden kann, desto höher sollten die Parkgebühren sein (sinnvolle Abstufung).
- Die Differenz zwischen der Höhe der Parkgebühren des öffentlichen Raums und von privat bewirtschafteten Parkraumangeboten sollte mindestens ausgeglichen werden (tendenziell höhere Parkgebühren im öffentlichen Raum).
- Es sollten ausreichende Angebote bzw. qualitative Alternativen geschaffen werden, das eigene Auto am Stadtrand oder am Rande der Innenstadt abzustellen und mit dem ÖPNV oder zu Fuß in die Innenstadt zu gelangen (P + R- /P + G-Prinzip).
- Die Parkraumangebote müssen im öffentlichen Raum sichtbar gemacht werden (Notwendigkeit eines konsistenten Parkleitsystems).

Weiterentwicklung Parkraumkonzept

Das Grundprinzip des bestehenden Parkraumkonzeptes soll zukünftig erhalten bleiben (Aufteilung bewirtschafteter Bereich und Kernbereich) aber weiter qualifiziert und ausdifferenziert werden. Dabei sind im Kern drei Abstufungen vorzusehen:

CityParken (Innenstadtbereich)

Dieser Bereich wird nahezu flächendeckend durch den heutigen Kernbereich der Parkraumbewirtschaftung dargestellt. Hier sollte die höchste Parkgebührenstufe angesetzt werden. Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollten so bewirtschaftet werden, dass das Parken in Parkhäusern die verhältnismäßig günstigere Alternative darstellt. Eine differen-

zierte Unterteilung in CityParken-Nord, -Zentral und -Süd dient lediglich der besseren Orientierung und Aspekten der Wegweisung.

Park + Go-Ring (Innenstadtrandbereich) | P + G

Dieser Bereich ist ungefähr dem Innenstadtrandbereich zuzuordnen. Von hier sollte das Zentrum der Innenstadt innerhalb von maximal 10 Gehminuten erreicht werden. Die Park + Go-Angebote (P + G) können teilweise noch innerhalb, teilweise außerhalb der Zone, in der die Parkraumbewirtschaftung greift, verortet sein. Die bislang einzige P + G-Anlage (Exe) befindet sich außerhalb der Bewirtschaftungszone. Die heutigen in Nord-Süd-Richtung gestreckten Parkflächen zwischen dem Hafendamm und der Förde sollen als P + G-Parkplatz etabliert werden. Aufgrund der noch sehr citynahen Lage soll die gebührenpflichtige Bewirtschaftung erhalten bleiben. Für ein konsistentes Park + Go-Konzept sollen noch zwei weitere (kostenpflichtige) Standorte (jeweils im Norden und im Süden) entwickelt werden, sodass insgesamt 5 P + G-Standorte zur Verfügung stehen. Die Gebühren für das Parken sollten wesentlich günstiger als die Gebühren im City-Parken-Bereich sein. Die P + G-Standorte sind im Parkleitsystem zu integrieren. Sofern möglich, sollten an P + G-Standorten hinsichtlich der Förderung der Multi- und Intermodalität zusätzliche Serviceleistungen (wie z.B. Radverleihstationen) integriert werden (vgl. Kapitel 13.2).

Park + Ride-Ring (Außenbereich) | P + R

Dieser Bereich ist dem Außenbereich der Stadt zuzuordnen, ungefähr entlang des Tangentenrings. Neben der Lage entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes, ist eine gute Verknüpfung durch den ÖPNV (mindestens 2 Buslinien) maßgeblich, sodass die Annahme des Standorts erwartet werden kann. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, entstehen für den Nutzer zu hohe Reisezeitverluste und der Standort stellt keinen Mehrwert dar. Die Umsetzung des CityBus-Konzeptes (direkte ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt mit reduzierten Haltepunkten bei einem verdichteten Takt zu den Hauptverkehrszeiten, vgl. Kapitel 10.2) kann den Nutzwert der P + R-Anlagen wesentlich erhöhen und sollte mit der Qualifizierung weiterer P + R-Standorte einhergehen. Heute bestehen drei P + R-Standorte, die insbesondere den südlichen und westlichen Teil der Außenstadt abdecken. Das Konzept sieht vor, zwei weitere P + R-Standorte (jeweils im Nord-Westen und im Nord-Osten) und ggf. zwei ergänzende Standorte zu etablieren. Alle Standorte müssen sich durch hochwertige und sichere Parkanlagen auszeichnen. Darüber hinaus ist der niedrighschwellige Erhalt von Tickets für den ÖPNV maßgeblich. Die P + R-Standorte sind im Parkleitsystem zu integrieren.

Entwicklung neuer und Qualifizierung bestehender Standorte

Im Folgenden werden die Standorte beschrieben (vgl. Abb. 81), die hinsichtlich eines erweiterten Parkraumkonzeptes (P + G sowie P + R betreffend) neu entwickelt bzw. hergestellt werden sollen:

P + G-Anlagen

- Parkhaus am Bahnhof: Für ein Neubau eines Parkhauses am Bahnhof bestehen bereits konkrete Überlegungen. Aufgrund der potenziell guten fußläufigen Lage zur Innenstadt sollte dieses Parkhaus als P + G-Anlage qualifiziert werden. In diesem Zusammenhang ist die fußläufige Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof zu verbessern. Darüber hinaus sollte die Fläche der Parkraumbewirtschaftungszone in Richtung Süden (bis zum Bahnhof) erweitert werden.
- Parkhaus am Norderstraße/Herrenstall: Als weitere P + G-Anlage ist ein Neubau eines Parkhauses Ecke Norderstraße/Herrenstall mit gebührenpflichtiger Nutzung denkbar. Eine hohe Verbindungsqualität in die Innenstadt ist hier gegeben. Auf der kleinteiligen Grundfläche, die heute unter anderem noch als behördliche Einrichtung dient, kann auf mehreren Etagen – platzsparend – eine Vielzahl an Stellplätzen angeboten werden. Sofern an der Schiffbrücke die Anzahl der Parkstände reduziert wird, kann u.a. an diesem Standort Ersatz geschaffen werden. Sofern der Standort entwickelt wird, soll ein gewisser Anteil dem Bewohnerparken zugeschlagen werden.
- Parkhaus Brauereiweg (gegenüber Schlachthof): Als ergänzender Standort für das P + G-Konzept ist hier die Entwicklung eines weiteren Parkhauses denkbar. Da die zentrale Innenstadt (bis auf den nördlichen Teil) von diesem Standort fußläufig kaum innerhalb von 10 Minuten zu erreichen ist, ist der Standort auch als P + R-Standort mit entsprechender Anbindung an die CityBus-Linie nutzbar.

Die beiden anderen P + G-Standorte, die heute bereits baulich schon hergestellt sind (Exe und Parkplatzanlagen zwischen Hafendamm und Förde), sind im Rahmen des P + G-Konzeptes zu qualifizieren. Insbesondere der Standort an der Exe verfügt über ein hohes Flächenpotenzial, was auszuschöpfen ist. Dazu gehören neben der baulichen Ertüchtigung der Parkierungsanlage Serviceangebote wie z.B. ein Fahrrad- und Lastenradverleih, Informationsangebote und eine ansprechende Wegweisung mit Innenstadtzielen für den Fußverkehr. Neben der Integration von den oben beschriebenen zusätzlichen Angeboten, ist auch die Erkennbarkeit im öffentlichen Raum herzustellen.

P + R-Anlagen

- Im Nord-Westen Flensburgs ist eine weitere P + R-Anlage entlang der Mads-Clausen-Straße herzustellen. Gegebenenfalls ist der bereits heute vorhandene Parkplatz auf Höhe des Bushaltepunkts „Am Lachs-bach“ lediglich auszubauen. Darüber hinaus ist die Ansiedlung eines auf dänische Kunden spezialisierten Einzelhandels zu forcieren (bzw. den bereits heute vorhandenen kleinteiligen Einzelhandel auszubauen). Die Anbindung mit dem City-Bus ist an diesem Standort zunächst nicht vorgesehen.
- Damit auch im Nord-Osten der Stadt ein P + R-Angebot angeboten wird, sollte ein Standort entlang der B 199 (Blocksberg, Gemeindegrenze Wees) entwickelt werden. Dieser Standort ist gegebenenfalls durch den Parkplatz am Schottweg zu ergänzen (Kombination mit dem bestehenden Einzelhandelsangebot aus Nutzersicht reizvoll).

- Im Rahmen des Neubaus des Zentralkrankenhauses im Süd-Osten der Stadt an der Osttangente, kann die dort geplante Parkanlage ebenfalls P+R-Funktionen übernehmen (wenn auch kein vollwertiger P+R-Standort), da eine hochwertige Busanbindung vorgesehen ist.

Für die bereits bestehenden P+R-Anlagen muss gelten, dass der gleiche Standard wie bei den neuen P+R-Anlagen hergestellt wird und dass die Anlagen im öffentlichen Raum (wieder)erkennbar sind (s. Anforderungen oben).

Parkleitsystem

Die Aufgabe eines neuen Parkleitsystems ist, die Funktionsweise des weiterentwickelten dreistufigen Parkraumkonzeptes aufzugreifen und dem Verkehrsteilnehmenden den bestmöglichen Weg zum Ziel zu weisen. Eine konsistente und eine gut im Straßenraum integrierte Wegweisung minimiert Umwegfahrten und verringert somit die innerstädtischen Verkehrsbelastungen.

Außerhalb des Tangentenrings sollte zunächst die Wegweisung zu den P+R-Anlagen greifen (vgl. Abb. 81). Erst innerhalb des Tangentenrings sollte entlang der Hauptverkehrsstraßen (bzw. Einfallstraßen) das Parkleitsystem greifen und dem Kfz-Fahrenden den Weg zu den City-nahen Abstellanlagen weisen. Im „inneren“ Parkleitsystem sind neben den Angeboten des City-Parkens auch die P+G-Angebote dargestellt. Zur besseren Übersicht ist auch ein Lageplan in die Wegweisung zu integrieren, der dem Nutzenden durch ein Farbschema eine bessere Übersicht verschafft und eine genaue Wegweisung zur entsprechenden Parkierungsanlage ermöglicht. In Abb. 79 ist dargestellt, wie entsprechende Wegweisungsstandorte dargestellt werden könnten. Sobald die konkreten Parkhäuser in der Wegweisung dargestellt werden, ist die Anzeige durch eine digitale „Belegungsanzeige“ zu ergänzen, die dem Nutzenden die notwendige Information gibt, um mit geringem Aufwand einen Parkstand zu finden.

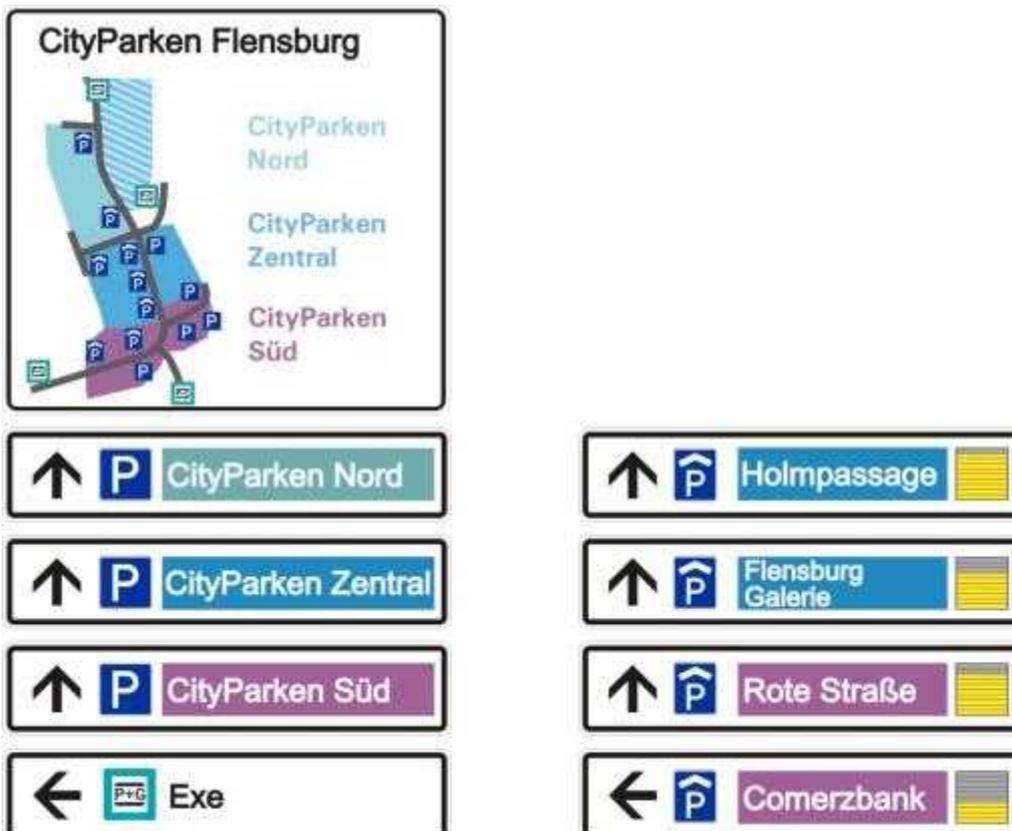


Abb. 79 Beispielwegweiser für ein Parkleitsystem in Flensburg

Das Parkleitsystem mit den Informationen zur Auslastung der Parkanlagen sollte für die NutzerInnen ebenfalls über einen Internetauftritt ersichtlich sein (vgl. Abb. 80). Hier sollten ebenfalls die Erläuterungen des weiterentwickelten Parkraumkonzepts festgehalten und aktualisiert werden.

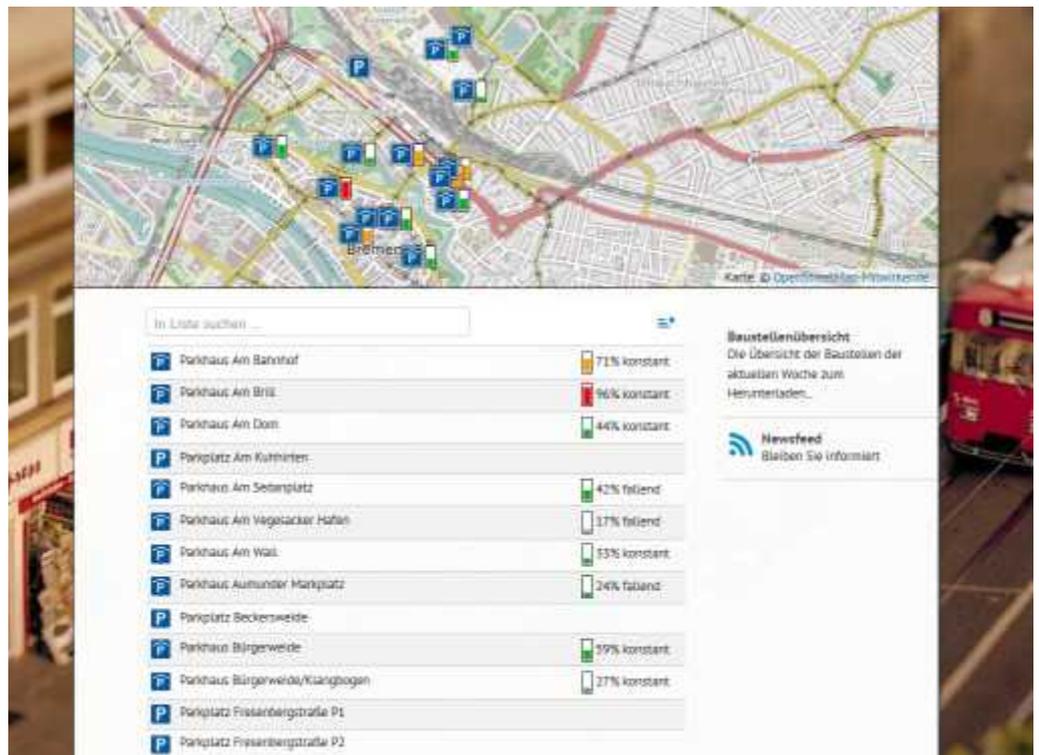


Abb. 80 Online-Anzeige⁴⁵ zur Auslastung der Bremer Parkhäuser

Im Bereich Hafen-Ost, wo in den zukünftigen Jahrzehnten eine maßgebliche städtebauliche Entwicklung erfolgen soll, ist im Plan (vgl. Abb. 81) bereits ein Suchraum für eine mögliche Quartiersgarage für die zukünftigen Bewohner festgehalten.

⁴⁵ Verkehrsmanagement Zentrale Bremen
(<https://vmz.bremen.de/parken/parkhaeuser-parkplaetze/>), aufgerufen am:
25.06.2018

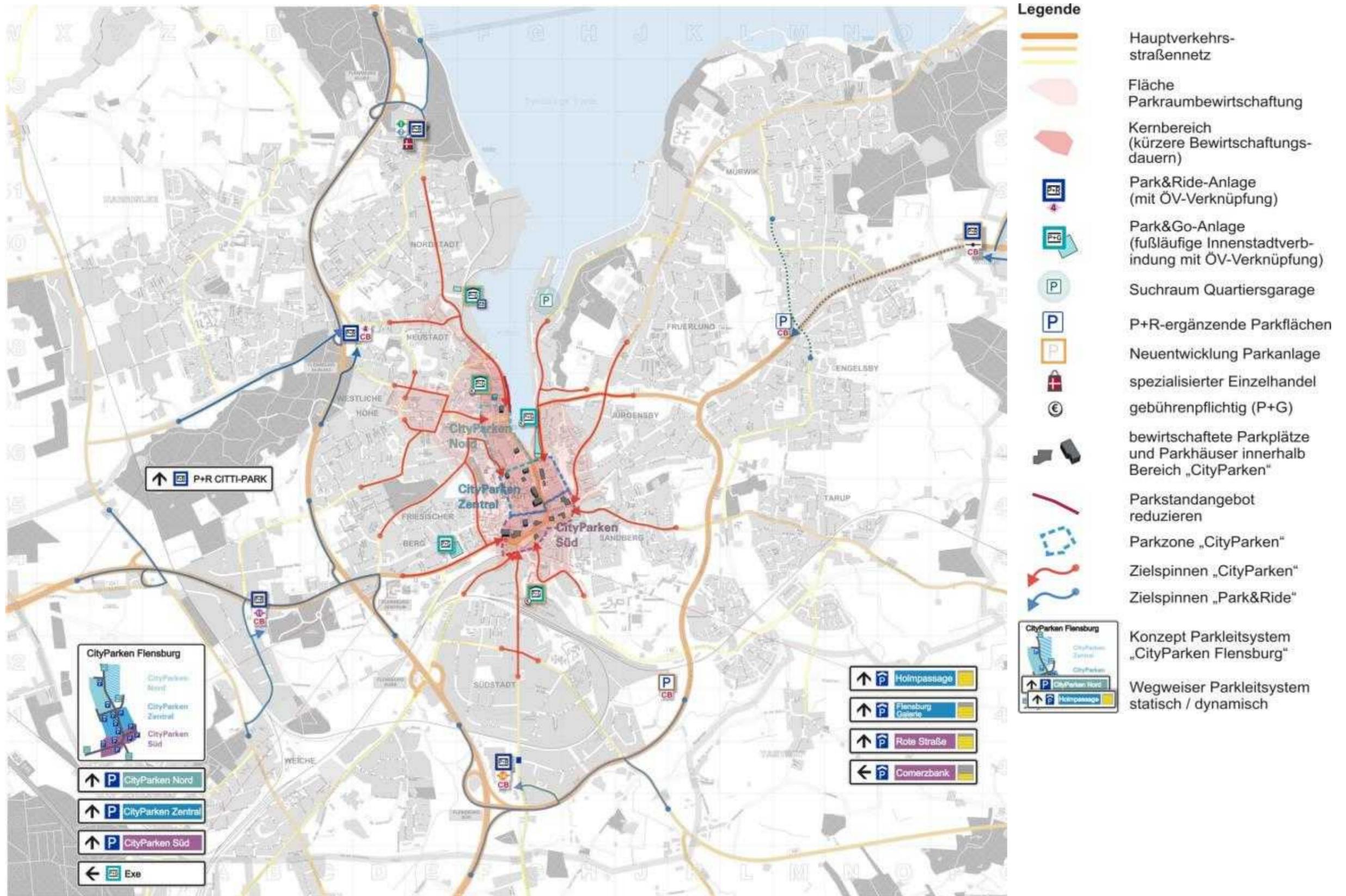


Abb. 81 Weiterentwicklung Parkraumkonzept, Parkleitsysteme und P + R-Angebot

Bewohnerparken

In Abb. 77 sind die heute in Flensburg geltenden Bewohnerparkzonen eingetragen. Diese Bereiche sind ungefähr deckungsgleich mit der in Flensburg bewirtschafteten Parkraumzone. Auch zukünftig soll den Bewohnern, deren Quartier aufgrund von unterschiedlichen Nutzungsansprüchen einem hohen Parkdruck ausgesetzt und wo aus städtebaulichen Gründen in Gänze nur wenig Parkraum vorhanden ist, die Möglichkeit gegeben sein, in der Nähe des eigenen zu Hause einen Parkplatz zu finden. Vor dem Hintergrund der gesteckten Mobilitätsziele ist zu diskutieren, inwieweit das Gebiet zu erweitern oder gar zu verkleinern ist. Darüber hinaus ist die heute geltende Preispolitik zu diskutieren und ob die bislang erhobenen Gebühren (30,70 EUR/Jahr) für einen Bewohnerparkausweis hinsichtlich der im Masterplan verankerten Ziele förderlich sind. Gerade im Vergleich mit anderen europäischen Kommunen ist die genannte Gebührenhöhe unterdurchschnittlich niedrig. Unter Betrachtung der gesamtgesellschaftlichen Kosten und hinsichtlich des Aspekts eines gemeinsam genutzten öffentlichen Raums erscheint die genannte Jahresgebühr sehr niedrig. Eine Anpassung der Gebühr und gegebenenfalls der Bewohnerparkzonen kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das Mobilitätsverhalten von BewohnerInnen der sehr zentral gelegenen Gebiete – hin zu einer ausgewogeneren Verkehrsmittelwahl – zu beeinflussen.

Die Maßnahmen für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr können hinsichtlich des Erreichens der im Masterplan gesteckten Ziele nur ihre volle Wirksamkeit entfalten, sofern die Maßnahmen für den fließenden Verkehr (vgl. Kapitel 11.3) gleichermaßen umgesetzt werden.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste und den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 17.

Kernziele im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

- Weiterentwicklung und Modifizierung des Parkraumkonzeptes (z.B. Gebührenhöhe, Bewohnerparkzonen)
- Etablierung der Park + Go-Konzeption
- Konzeption und Umsetzung eines Parkleitsystems unter Berücksichtigung der drei Zonen (P + R-Zone, P + G-Zone, CityParken-Zone)
- Umsetzung von digitalen Auslastungsanzeigen im Bereich der CityParken-Zone
- Umsetzung bzw. Entwicklung der neu vorgeschlagenen Standorte für P + R sowie P + G
- Entwicklung eines digitalen Informationsportals zur Lancierung der Änderungen des Parkraumkonzeptes und zur Anzeige von Belegungsständen
- Überprüfung der Gebührenhöhe des Bewohnerparkens

13 Mobilitätsmanagement und Organisation

13.1 Anforderungen und Bestandsanalyse

Zielansatz und Bestand

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung bezeichnet. Das Verkehrsmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs (z.T. auch des ÖPNV), während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt und somit den grundlegenderen Ansatz beschreibt.

Das Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, den Zugang zu dem jeweils geeignetsten Verkehrsmittel für eine bestimmte Situation bereitzustellen und die Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu gestalten. Mit dem Leitbild des Masterplans Mobilität steht in erster Linie im Vordergrund, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf ein höheres Level der Qualität, Nutzbarkeit und Kombinierbarkeit zu heben und zu einer guten Alternative zum Kraftfahrzeug auszubauen.

Im Wesentlichen lassen sich drei planungsorientierte Handlungsziele beschreiben:

- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen
- Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung und Verknüpfung (Multimodalität) der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vgl. Abb. 22)
- Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug auf allen Wegen

Im Hinblick auf die strategisch-kommunale Ebene lassen sich weitere Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements formulieren, die insbesondere an eine angepasste Mobilitätskultur appellieren:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen VerkehrsteilnehmerInnen und verkehrserzeugenden Einrichtungen
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist einerseits das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und andererseits die

Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und NutzerInnen.

In Flensburg werden bereits heute folgende Mobilitätsalternativen angeboten bzw. befinden sich im Aufbau:

- ein bereits breites und gut ausgebautes ÖPNV-Angebot
- ein im Aufbau befindliches Radroutennetz, mit Ausweisung spezifischer Velorouten
- mehrere Car-Sharing-Stationen des Anbieters „cambio“

Der Ausbau bzw. die Entwicklung der folgenden Angebote sind im Rahmen eines erwachsenden Mobilitätsmanagements für die Stadt Flensburg denkbar und sollten in ein übergeordnetes System integriert werden:

- umfassende Angebote der Mobilitätsberatung auf weiteren Informationskanälen und alternativen Darstellungsformen (Internet, Informationsterminals, Beratungsstellen, Broschüren, etc.)
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz einschließlich Abstellanlagen, gegebenenfalls ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“) (vgl. Kapitel Abb. 24)
- punktuelle Angebote für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (B + R, P + R)
- der Aufbau von Mobilitätsstationen, wo ein angepasstes multimodales Angebot zur Verfügung steht
- Angebot von Tarifmodellen, die eine intermodale Mobilität fördern
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger (insbesondere in den Eingangsbereichen der Innenstadt, vgl. Kapitel 9)

Allgemeine Mobilitätsberatung

Die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs für die potenziellen NutzerInnen sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung. Angebote zur Mobilitätsberatung sind in Flensburg bereits heute zu finden. Die Mobilitätszentrale der Region Flensburg (mit Sitz am ZOB) ist werktags jeweils für neun Stunden geöffnet und informiert über die verschiedenen Verkehrsangebote (vgl. Kapitel 11.1). Weitere Verkaufs- oder Servicestellen des in Flensburg agierenden ÖPNV-Anbieters „Aktiv Bus“ sind (noch) nicht vorhanden.

Dennoch stehen gut aufbereitete Beratungsangebote zu Tarifen, Fahrplänen und News auf der Internetseite⁴⁶ zur Verfügung (vgl. Kapitel 11.1). Hier gibt es zum Beispiel die besondere Möglichkeit das „Bus-Radar“ aufzurufen und den Standort der (benötigten) Buslinien per Echtzeit mitzuverfolgen. Darüber hinaus werden hier auch andere Mobilitätsalternativen (wie z.B. Car-Sharing-Angebote) beworben. Außerdem wird hier auch über besondere ÖPNV-Angebote informiert (wie z.B. ein kostenfreier Bus-

⁴⁶ www.aktiv-bus.de

Shuttle vom Exe Parkplatz in die Innenstadt während der Öffnungszeiten des Weihnachtsmarktes).

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative des Kunden/Nutzers bzw. der Kundin/Nutzerin voraussetzen, sollte in einem modernen Mobilitätsmanagement auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine große Kundenerreichung mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen:

- BerufspendlerInnen
- SchülerInnen
- ältere MitbürgerInnen und Mobilitätseingeschränkte
- Firmen, Behörden (Zielgruppe MitarbeiterInnen)
- NeubürgerInnen

In Flensburg sollte sich eine kommunale Mobilitätsberatung neben den Standard- bzw. Zwangsnutzern des ÖPNV wie SchülerInnen und älteren MitbürgerInnen auch auf die größeren Arbeitgeber im Stadtgebiet (z.B. Universität, Gewerbegebiet Nordstadt) bzw. im erweiterten Umland konzentrieren. So können beispielsweise günstigere Tarife bei einer größeren Nutzerzahl angeboten werden (Thema Jobtickets). Außer für die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades kann hier auch für Fahrgemeinschaften (in das oder aus dem Umland) geworben werden.

Car-Sharing

Car-Sharing kann als punktuelle Ergänzung zur grundsätzlichen Nutzung des Umweltverbundes dienen. Das Prinzip greift vor allem in Gebieten mit relativ hoher Siedlungsdichte, wo die Wege zu den Zielen des täglichen Bedarfs kürzer sind als in ländlich geprägten Gebieten, und der Umweltverbund als Alternative zum eigenen Pkw tendenziell besser angenommen wird. So kann beispielsweise nach einem grundsätzlich mit dem Fahrrad oder Bus zurückgelegten Arbeitsweg bei Bedarf noch ein größerer Einkauf mit dem Auto erledigt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass es – wie im Fall von Fahrradverleihsystemen – über die zentralen Mobilitätsstationen hinaus zusätzliche Standorte gibt, wo das Fahrzeug wieder abgegeben werden kann. Um solche Abgabe-Standorte sollte das mit anderen Städten vergleichsweise gut ausgebaute Car-Sharing-Angebot in Flensburg (vgl. Abb. 82 und Abb. 83) ergänzt werden. Durch ein räumlich dichteres Angebot gestaltet sich das Car-Sharing-Angebot noch nutzerfreundlicher und effizienter.

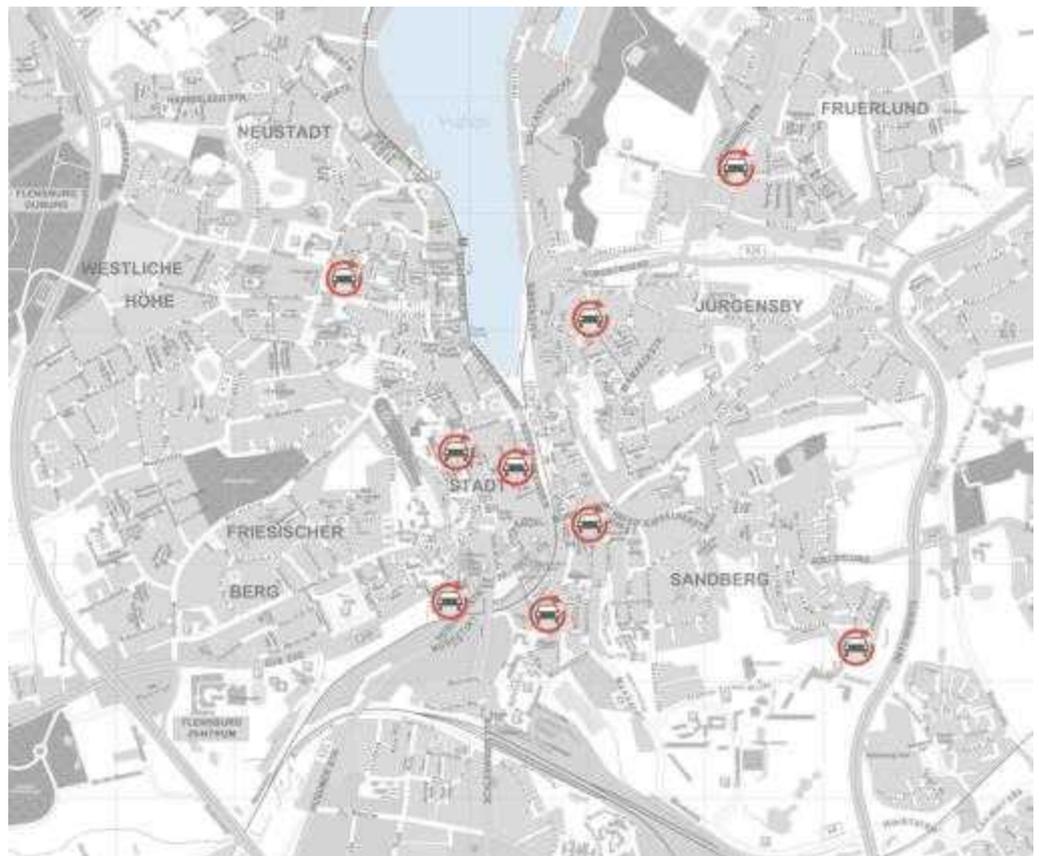


Abb. 82 vorhandene Car-Sharing-Angebote des Anbieters "Cambio"⁴⁷



Car-Sharing-Station an der Universität



Car-Sharing-Station am ZOB

Abb. 83 Beispiele für Car-Sharing-Angebote in Flensburg

Wo hingegen aufgrund geringer Siedlungsdichten der eigene Pkw als primäres Fortbewegungsmittel genutzt wird, kann Car-Sharing in der Regel keinen vollständigen Ersatz für das Privatauto leisten. In Verbindung mit gut funktionierenden ÖPNV-Angeboten kann Car-Sharing in solchen Gebieten jedoch zur Abschaffung des Zweitwagens beitragen und stellt so auch hier ein sinnvolles Angebot im Hinblick auf eine klimafreundlichere Mobilität dar. Solche ergänzenden Car-Sharing Angebote sollten in Flensburg insbesondere Teil von innovativen Mobilitätskonzepten bei neuen Siedlungsentwicklungen sein. Durch die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten sinken zum einen tendenziell die kürzeren MIV-Wegeanteile, zum anderen entschärft sich die Stellplatzproblematik in zentralen Bereichen, was wie-

⁴⁷ www.cambio-carsharing.de (aufgerufen am 05.12.2017)

derum dem Fußverkehr und einer höheren innerstädtischen Aufenthaltsqualität zugutekommt.

Bei der Entscheidung, wo weiteres Car-Sharing angeboten werden kann, sollten folgende Kriterien eine Rolle spielen:

- Nutzernähe (maximal 10-15 Minuten Zuwegung)
- Nähe zu zentralen Bereichen (verstärkte Wahrnehmung im Stadtraum als Werbung)
- Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern zur Entwicklung einer Mobilitätsstation (z.B. Bike-Sharing)
- Nähe zu großen Arbeitgebern (Fuhrpark durch Car-Sharing ersetzen)
- Attraktivität des Ortes (im Zusammenhang mit der Bereitschaft, die Station aufzusuchen)

Da das Geschäftsrisiko für Car-Sharing-Anbieter in Mittelstädten tendenziell höher ist als in Großstädten, eignen sich bereits etablierte Unternehmen besser zur Einführung des Prinzips als kleine Anbieter. Sie können betriebswirtschaftliche Schwankungen – z.B. in der Einführungsphase – besser abfedern und bieten darüber hinaus angesichts ihres Bekanntheitsgrades eine andere Vertrauensbasis für neue Nutzer. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich ein Car-Sharing-Angebot nach etwas zwei bis drei Jahren rentiert. In Flensburg, wo das frei verfügbare Car-Sharing-Angebot lediglich durch Cambio gestellt wird, ist die Marktteilhabe eines konkurrierenden Anbieters hinsichtlich des Ausbaus weiterer Angebote durchaus sinnvoll.

13.2 Strategien und Maßnahmen

Wie bereits in den allgemeinen Anforderungen und Zielsetzungen des Mobilitätsmanagement erläutert, stellt dieses das zentrale Instrumentarium der Verkehrsplanung dar. Es ist Aufgabe, die unterschiedlichen Maßnahmen zu ordnen, zu bündeln, umzusetzen bzw. zu delegieren und einen Zugang für die Öffentlichkeit zu schaffen. Zentraler Akteur bzw. Initiator muss die Stadt sein. Für die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsmanagements sollten allerdings verschiedene Akteure aus unterschiedlichen Bereichen (Verkehrsbetriebe, Tourismus, Wirtschaft, Wohnen, Interessengruppen, Vereine) gewonnen und die entsprechenden Kompetenzen genutzt werden.

Im Folgenden werden unterschiedliche Strategien, Maßnahmen und Organisationsansätze vorgestellt, die dem Mobilitätsmanagement zuzuordnen sind.

Mobilitätsstationen

Ein zentrales Maßnahmenbündel des Mobilitätsmanagements ist das Errichten von Mobilitätsstationen. An diesen Stationen sollen unterschiedliche Verkehrsträger bzw. -angebote miteinander verknüpft werden. Mindestens sollte eine Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und einem anderen Verkehrsträger hergestellt werden. Hier ist die Integration von Sharing-Modellen wichtig, da diese eine vielseitigere und flexible Mobilitätskultur

fördern und ermöglichen. Darüber hinaus sind Verknüpfungen mit mindestens einer Veloroute von Bedeutung. Auch die Integration von Radabstellanlagen ist wichtig und in Abhängigkeit der Lage zu berücksichtigen (vgl. Abb. 85 und Abb. 86). Die Stationen sollten an Orten errichtet werden, die ein Mindestmaß an Funktionen aufweisen (z.B. Quartierszentren, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfen, Arbeitsschwerpunkten, touristische Ziele, Aufenthaltsbereiche, Straßenräume mit hohen Frequenzen). Die heute bestehenden Anbieter für Bike- (NextBike) und Car-Sharing (Cambio) sollen in das System integriert werden (vgl. Abb. 84). Besonders wichtig ist außerdem eine einheitliche Außendarstellung und die Integration der Mobilitätsstationen in das „Corporate Design“ des allgemeinen Mobilitätsmanagements (vgl. Abb. 85)

Das Konzept sieht außerdem vor, dass zwei unterschiedliche Kategorien an Mobilitätsstationen errichtet werden sollen. Diese sind durch die entsprechenden Verknüpfungsqualitäten charakterisiert:

Kategorie I:

Hier ist ein Umstieg auf alle Verkehrsträger möglich. Es sollte mindestens ein hochwertiger Verknüpfungspunkt vorhanden sein (z.B. Bahnhof mit Regionalverkehr, ZOB, oder zentrale Parkieranlage). Darüber hinaus sollte dem Kunden an Stationen der Kategorie I ein vielfältiges Informationsangebot zur Verfügung gestellt werden. Für folgende drei Standorte ist eine Mobilitätsstation der Kategorie I vorzusehen:

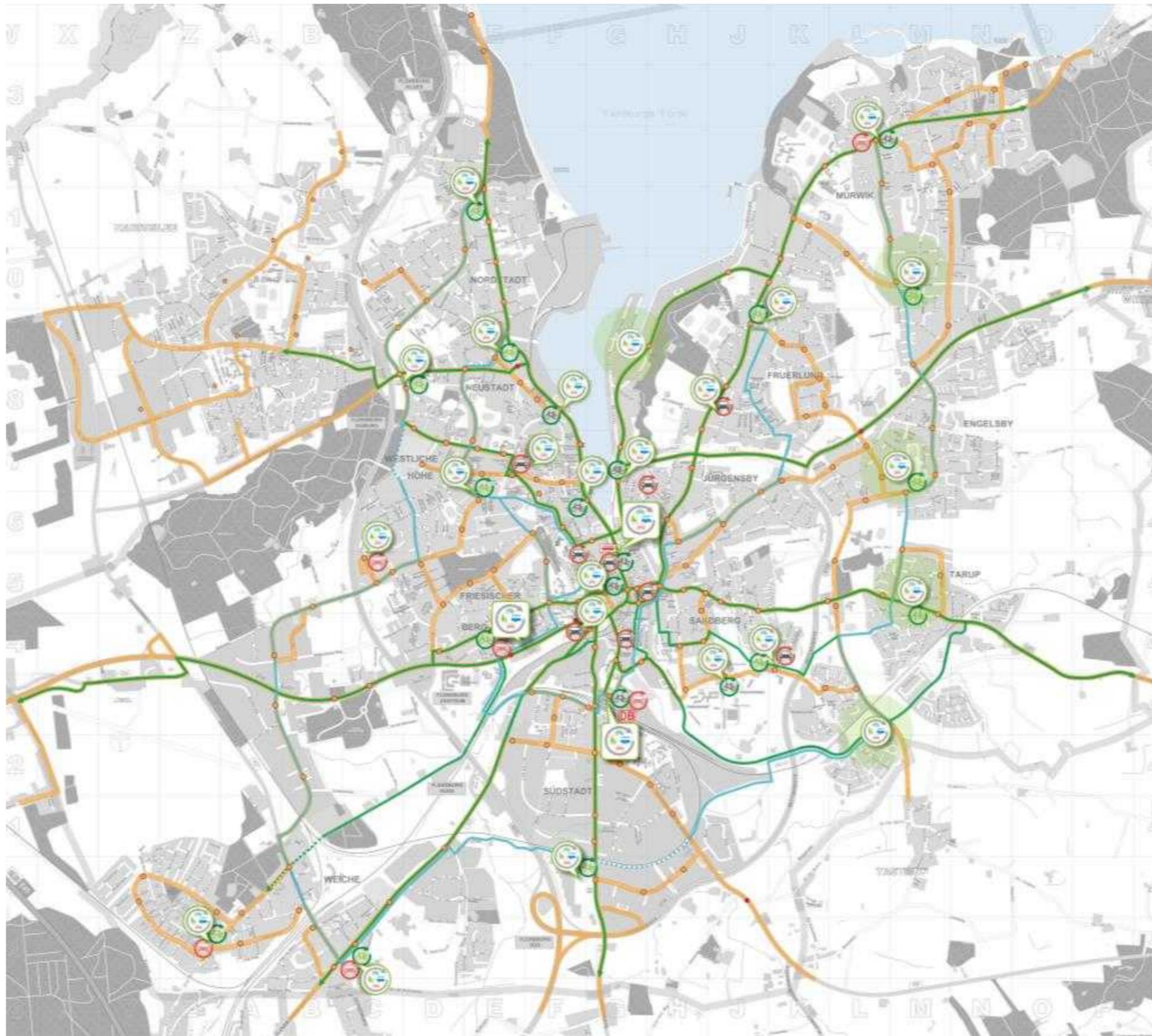
- ZOB
- Bahnhof Flensburg
- An der Exe

Kategorie II:

Hinsichtlich der Funktion, sollten mindestens zwei Verkehrsträger miteinander verknüpft werden (Z.B. ÖPNV <-> Rad oder ÖPNV <-> Car-Sharing). Eine entsprechende Außendarstellung ist obligatorisch. An folgenden Standorten sollte die Umsetzung einer Mobilitätsstation der Kategorie II geprüft werden:

- Ecke Alter Husumer Weg/Holzkrugweg (OT Weiche)
- Ecke Husumer Straße/Ochsenweg (Bereich An der Friedenskirche)
- Am Förde Park
- Sünderup (Suchraum)
- Hochschul-Campus I: Auf dem Campus P1
- Hochschul-Campus II: Campus/Mensa
- Tarup (Suchraum), entlang L 21
- Ecke Trögelsbyer Weg/Taruper Weg (Suchraum)
- Ecke Friedheim/Osterallee (Suchraum)
- Twedter Plack
- Stadion (Ecke Mürwiker Straße/Fichtestraße)
- Am Blasberg (Bereich Mühlenhof)
- Ecke Hafendamm/Pilkentafel
- Potenzialstandort Hafen-Ost (Suchraum)
- Neumarkt
- Südermarkt (Friesische Straße)

- Willy-Brandt-Platz (Schiffbrücke)
- I.-C.-Möller-Platz (Schiffbrücke)
- Burgplatz
- Werftstraße (Nahversorgungszentrum)
- Ecke Apenrader Staße./Alsenstraße
- P + R-Parkplatz Nordkreuz
- Ecke Marienhölungsweg/Nerongsallee
- Timm-Kröger-Weg



- Legende**
- Veloroute radial
 - Veloroute Ring
 - - - - - Veloroute (perspektivisch)
 - Bustrasse
 - Haltepunkt Stadtbus
 - Haltepunkt Regionalbus
 - [Icon] Mobilitätsstation Kategorie I
 - [Icon] Mobilitätsstation Kategorie II
 - [Icon] Mobilitätsstation Kategorie II Potentialstandort
 - Suchraum Mobilitätsstation
 - [Icon] CarSharing-Station (Bestand / Neu)
 - [Icon] BikeSharing-Station (Bestand / Neu)

Abb. 84 Konzept zur Einrichtung von Mobilitätsstationen



Abb. 85 Mobilitätsstationen in München (links) und Bremen⁴⁸ (rechts)



Abb. 86 Bushaltepunkt mit Radabstellanlagen kombiniert (Bern, Schweiz)

Damit das Netz an Mobilitätsstationen seine Wirkung entfalten kann und für die VerkehrsteilnehmerInnen einen Mehrwert für die alltäglichen Wegebeziehungen darstellt, ist zunächst eine Umsetzung der im Konzeptplan dargestellten Stationen (vgl. Abb. 84) notwendig. Teils ist lediglich eine Qualifizierung von Standorten (in Bezug auf Vermarktung und „Corporate Design“) notwendig, teils müssen an den vorgeschlagenen Standorten weitere Sharing-Angebote (Car- und Bike-Sharing) geschaffen werden. Dazu ist eine enge Kooperation mit den entsprechenden Betreibern notwendig. Um die angestrebte Netzdichte zu erreichen, sind für das Bike- und Car-Sharing Strategien zu formulieren, um einerseits auf das Werben weiterer Anbieter bzw. Wettbewerber reagieren zu können, andererseits aber die allgemeinen Ziele des Mobilitätsmanagements weiterzuverfolgen, sodass ein gut ausgebautes Netz aufgebaut werden kann.

⁴⁸ By Michael Glotz-Richter, CC BY-SA 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>), via Wikimedia Commons

Darüber hinaus ist das Angebot eines Tarifmodells anzustreben, das z.B. für ÖV-Zeitkarteninhaber vergünstigte Tarife für die Sharing-Angebote ermöglicht. Dieses System hat sich bereits in vielen Städten bewährt und stellt einen wesentlichen Abbau von Nutzungsbarrieren dar.

Mobilitätskonzepte für das Wohnen

Wie bereits in Kapitel 11.3.2 erläutert, ist es wichtig, dass die Stadt Flensburg als wachsende Stadt insbesondere bei der Umsetzung von Wohnbauprojekten Angebote schafft, die den BewohnerInnen adäquate Mobilitätsalternativen im Gegensatz zur monomodalen Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs bieten. Dabei geht es nicht um die Entwicklung von „autofreien Quartieren“ sondern vielmehr um die Schaffung von vielfältigen Mobilitätsangeboten innerhalb eines Quartiers, welche den „Nutzungszwang“ des eigenen Pkw aufhebt.

In Flensburg wurden bislang kaum Wohnbauprojekte umgesetzt, bei denen Mobilitätskonzepte integriert worden sind (Ausnahme: Vivimodo, Ecke Bahnhofstraße/Munketoft) – derzeit in Umsetzung). Allerdings sind die rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben (vgl. Stellplatzsatzung 2015): bei Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzeptes kann die Anzahl der notwendigen Stellplätzen minimiert werden. Die gesparten Baukosten können somit in die Schaffung und in den Betrieb von zusätzlichen Mobilitätsangeboten investiert werden. Für die aktuelle Stellplatzsatzung ist zu prüfen, inwieweit die bestehenden Regelungen ausreichen oder ob noch stärkere Anreize für Investoren zu schaffen sind. Es gilt die handelnden Akteure im Bereich der Wohnungswirtschaft zu aktivieren und zu motivieren, bei entsprechenden Wohnbauprojekten auf die Integration von Mobilitätskonzepten zurückgreifen zu wollen. Zum Beispiel könnten für erste Pilotprojekte die in Flensburg ansässige Baugenossenschaft SBV gewonnen werden.

Bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Wohnungssektor sind ganz unterschiedliche Bausteine denkbar, die im Folgenden aufgelistet werden (nicht abschließend). Eine wesentliche Eigenschaft, dass ein Mobilitätskonzept funktioniert, ist eine qualitativ hochwertige ÖV-Anbindung. Auf dieser Basis können weitere Bausteine innerhalb eines Wohnquartiers integriert werden:

- Herstellung von quantitativ ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen (Ebenerdigkeit, Sicherheit und Komfort, Witterungsschutz), vgl. Abb. 88
- quartierseigener Sharing-Fuhrpark mit unterschiedlichen umweltfreundlichen Vehikeln (z.B. Pedelecs, Lastenräder, Fahrradanhänger, E-Roller), vgl. Abb. 87
- Integration von Car-Sharing-Angeboten, vgl. Abb. 89
- zentrale Quartiersmanagementzentrale mit zusätzlichen Angeboten wie Paketsammelstation und Reparaturservice, vgl. Abb. 90



Abb. 87 Sharing-Fuhrpark für Anwohner des Domagk-Parks (München)



Abb. 88 Hochwertige Fahrradabstellanlagen (Freiburg, Vauban)



Abb. 89 Integration von Car-Sharing Angeboten in Quartiersgarage im Domagk-Park (München)



Abb. 90 Zusätzliche Serviceangebote im Domagk-Park (München)

Neben der Einrichtung solcher Angebote ist für ein nachhaltiges Betreiberkonzept zu sorgen. Darüber hinaus gilt es, das Nachbarschaftsgefühl im Quartier und somit auch das Verantwortungsgefühl der Bewohnerschaft zu stärken.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Neben der Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Bereich Wohnen auf der einen Seite, bieten betriebliche Mobilitätsmanagementsysteme im Bereich „Arbeiten“ einen entsprechenden „Gegenpol“. Ziel eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, durch zusätzliche Mobilitätsangebote das Mobilitätsverhalten der Belegschaft hinsichtlich der vermehrten Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu motivieren. Ähnlich wie in der Wohnungswirtschaft gilt es, die Akteure größerer Betriebe zu gewinnen und durch entsprechende Anreize (z.B. finanzieller Art), zur Schaffung eines breiteren Angebots zu bewegen. Folgende Bausteine können im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden:

- Herstellung von quantitativ ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen (Ebenerdigkeit, Sicherheit und Komfort, Witterungsschutz),
- Angebot von vergünstigten ÖV-Zeitkartenangeboten bzw. „Job-Tickets“ (über Mengenrabatt)
- niedrighschwelliger Zugang zu E-Bike-Leasing-Angeboten

- Organisation von Mitfahrerzentralen
- zusätzliche Serviceangebote wie Mitarbeiterduschen, E-Ladesäulen für E-Bikes und E-Autos (vgl. Abb. 91).



Abb. 91 E-Bike-Ladestation an der Volks- und Raiffeisenbank in Flensburg (Friedrich-Ebert-Straße)

Temporäre Umgestaltungen

Desgleichen können auch bauliche Maßnahmen auf die oben beschriebenen Ziele des Mobilitätsmanagements hinweisen und auf die Flensburger Mobilitätskultur einwirken. Dies sind zunächst temporäre Umgestaltungsmaßnahmen, die den öffentlichen Raum – gerade für Verkehrsteilnehmer der Nahmobilität – qualifizieren sollen. Das ist zum Beispiel durch die temporäre Umnutzung von Parkständen im öffentlichen Raum durch sogenannte „Parklets“ möglich (vgl. vgl. Kapitel 13.3).

Desgleichen gilt es sensible Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität fußgängerfreundlich herzurichten und die Geschwindigkeiten für den Autoverkehr zu reduzieren. Im Zentrum steht die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen. Ein Beispiel ist die Begegnungszone in der Rathausstraße, wo der gesamte Knotenpunktbereich im Rahmen des Masterplanungsprozesses einer temporären Umgestaltung unterzogen worden ist (vgl. Kapitel 13.3).

Organisation & Förderung

Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist es auch, durch Maßnahmen im Bereich von „**Organisation und Förderung**“ öffentlichkeitswirksam auf die Ziele des Leitbildes und auf die angestrebten Veränderungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens aufmerksam zu machen und aktiv dafür zu werben. Darüber hinaus geht es auch darum, die kommunale verkehrspolitische Haltung darzustellen und die angestrebte Mobilitätskultur zu prägen. Die Bandbreite möglicher Maßnahmen ist groß – im Folgenden sollen wesentliche Maßnahmen der Stadt Flensburg beschrieben werden.

Gerade als wachsende Stadt gibt es in Flensburg die Möglichkeit, vielen „unvoreingenommen“ Neubürgern die Bandbreite der möglichen Mobilitätsformen aufzuzeigen. Wesentliche Aufgabe ist hier, insbesondere auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes hinzuweisen und Anreize zur Nutzung zu schaffen. Eine wesentliche Maßnahme sieht vor, **Neubürgern für einen Monat ein kostenfreies ÖPNV-Ticket** zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren soll älteren Personen, die aus Alters- bzw. Sicherheitsgründen nicht mehr selbst einen Pkw fahren möchten, die Möglichkeit gegeben werden, den **Führerschein abzugeben** und ein **kostenfreies ÖV-Ticket** für ein Jahr zu erhalten. Diese Maßnahme erhöht die Verkehrssicherheit und bietet den betroffenen Personen einen Anreiz zum „Umsteigen“.

Eine weitere kommunale Aufgabe im Bereich der Organisation ist die **Förderung von Lastenfahrrädern**. Durch die überdurchschnittlich guten Transportmöglichkeiten bei einem geringen Krafteinsatz, würden viele Personen auf die Fahrt mit dem Kfz verzichten, sofern Ihnen ein solches Lastenrad zur Verfügung stünde. Inwieweit eine kommunale Förderung aussehen kann (z.B. per Antrag auf Haushalts- oder Quartiersebene) ist im weiteren Umsetzungsprozess zu erörtern.

Um den umzusetzenden bzw. umgesetzten Maßnahmen noch mehr Nachdruck zu verleihen, ist die allgemeine **Verkehrsüberwachung** zu intensivieren, sodass nachhaltige und systematische Kontrollen durchgeführt werden können. Dazu sind die kommunalen Betriebsmittel aufzustocken. Die Überwachung muss sich insbesondere an Verstöße gegen unzulässiges Parken auf Fuß- und Radwegen sowie gegen Verletzungen der Höchstgeschwindigkeiten richten.

Auch im Bereich der „Online-Angebote“ ist es die Aufgabe der Stadt, eine Plattform zu schaffen, auf die Flensburger Bürger bzw. Einpendler zurückgreifen können. Ein möglicher Einsatzbereich ist die Verlinkung einer **Mitfahrzentrale** auf der Homepage der Stadt (nach Vorbild der Hochschule)⁴⁹. Diese Mitfahrzentrale ist insbesondere an Pendler gerichtet und soll anbietende und suchende Pendler miteinander vernetzen.

Außerdem ist die Etablierung von unterschiedlichen **Veranstaltungen** zielführend, welche den Wandel einer veränderten Mobilitätskultur öffentlichkeitswirksam propagiert. Denkbar ist die Organisation bzw. Teilnahme an Veranstaltungen wie der „autofreie Sonntag“ oder das „Stadtradeln“.

Eine auf die nahe und entferntere Zukunft ausgerichtete Maßnahme ist die Organisation von Haushaltbefragungen zur Ermittlung von Mobilitätskenngrößen. Im Jahr 2020 sowie in den Jahren 2015 und 2030 sollten diese Befragungen durchgeführt werden. Diese stellen ein wichtiges Kontrollinstrument dar, um die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen zu überprüfen (vgl. Kapitel 18).

⁴⁹ hier ist der Anbieter www.flic.org verlinkt

Zur Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität sollten zudem die personellen Ressourcen der Stadt Flensburg aufgestockt werden.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Organisation erfolgt zudem in der Maßnahmenliste und den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 17.

Kernziele Mobilitätsmanagement und Organisation

- Aufbau eines dichten Netzes von Mobilitätsstationen (s. Konzeptplan)
- Entwicklung einer Bike- und Car-Sharing-Strategie
- Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten bei Wohnbauvorhaben (u.a. Überprüfung/Optimierung Stellplatzsatzung)
- Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagementsystemen (z.B. Thema E-Bike-Leasing)
- Schaffung von kombinierten Tarifen (z.B. Vergünstigungen für Zeitkarteninhaber bei Sharing-Angeboten)
- temporäre Lösungen zur Aufwertung des Straßenraums
- Intensivierung der Verkehrsüberwachung
- kostenfreies ÖPNV-Monatsticket für Neubürger
- Führerschein gegen kostenfreien Fahrschein für ein Jahr für Senioren
- Schaffung von Web-Angeboten für BürgerInnen (Verlinkung einer Pendler-Mitfahrzentrale)
- Subventionierung von Lastenrändern
- Durchführung von Haushaltsbefragungen in den Jahren 2020, 2025 und 2030 zur Erhebung von vergleichbaren Mobilitätskennziffern

13.3 Marketingkampagne 4 Leuchttürme für Flensburg

Mit den 4 *Leuchttürmen für Flensburg* sind bereits während der Bearbeitung des Masterplans Mobilität erste Maßnahmen für einen Zeitraum von drei Monaten (01. Juli bis 30. September 2018) umgesetzt worden. Ziel der Kampagne ist es, den Bürgerinnen und Bürgern Flensburgs aber auch Touristinnen und Touristen die Vorteile eines Mobilitätsverhaltens abseits vom (eigenen) Kraftfahrzeug näherzubringen und gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde ein vergünstigtes Tagesticket (das *Sommerticket*, vgl. auch Maßnahme 053) angeboten. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wurden einzelne Stellplätze im Innenstadtbereich durch sog. Parklets (vgl. Maßnahme 075) umgenutzt. So sind in der Norderstraße (Abb. 51, rechts) und in der Angelburger Straße (vgl. Abb. 92, links) begrünte Sitzmöglichkeiten geschaffen worden. Am ZOB weist eine geschweißte Fahrzeugsilhouette darauf hin, dass zehn Fahrräder auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes Platz finden (vgl. Abb. 51, links). Am Kreuzungsbereich der Rathausstraße mit der Fußgängerzone (Große Straße/Holm) ist die Fußgängerlichtsignalanlage abgehängt und durch Markierung und Beschilderung eine temporäre Begegnungszone geschaffen worden (vgl. Maßnahme 012). Statt an der roten Ampel zu warten, begegnen sich hier nun Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr gleichberechtigt im ständigem Fluss (vgl. Abb. 92, rechts). Um Familien zu zeigen, dass ein Alltag auch ohne eigenes Auto funktionieren kann, hatten im Aktionszeitraum insgesamt neun Familien die Möglichkeit, ihr Auto für einen Monat gegen ein Elektrolastenrad und ÖPNV-Tickets für alle Familienmitglieder einzutauschen (vgl. Maßnahme 081).



Parklet in der Angelburger Straße



Begegnungszone Rathausstraße

Abb. 92 Parklet Angelburger Straße und Begegnungszone Rathausstraße in der Umsetzung

Die Aktion wurde von einer breit aufgestellten Marketingkampagne begleitet, um eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen. Neben Plakaten (vgl. Abb. 93) und Flyern, Werbung online und in der Lokalzeitung sowie auf Monitoren in den Bussen sind Bierdeckel in den Kneipen ausgelegt und Traubenzucker verteilt worden.

Sommerticket AKTIV MIT DEM BUS
Für 10 € in der Gruppe mit bis zu 5 Personen den ganzen Tag unbefristet mit dem ÖPNV durch die Stadt. Einmalig in der Anmeldezone am ZOB und im Bus.

Begegnungszone RADFAHSTR.
Gemeinher Raum für ein beidseitiges Miteinander! Die Fußgängerzone wächst zusammen. Mit Rücksicht und Augenkontakt steht es für alle besser.

Familie Mobil
Einen Monat kostenlos mit dem Elektro-Leserhof das Auto ersetzen und unglaublich mit dem ÖPNV unterwegs sein.
JETZT BEWERBEN!
tropol.com/FlensburgMobil

Parklets
Stiegern die Aufenthaltsqualität und zeigen, was man mit öffentlichem Raum so alles machen kann. Erlebe sie in deiner Stadt!

AKTIONS-ZEITRAUM
01. Juli bis 30. September

4 LEUCHTTÜRME
für Flensburg

Aktuell entsteht im Auftrag der Stadt Flensburg der Masterplan Mobilität. Er hat eine nachweisliche, gleichberechtigte Mobilität und die Erreichung der Klimaziele der Stadt Flensburg zum Ziel. Vor diesem Hintergrund soll

Sie mit den 4 Leuchtturm-Projekten Anreize geschaffen werden Mobilität und Räume neu zu denken. Dabei werden das Thema Mobilität und Verkehr in den Fokus gerückt und Alternativen im Mobilitätsverhalten aufgezeigt.

LEINEN LOS – Mit umweltfreundlicher Mobilität für Lebensqualität und Klimaschutz

MASTERPLAN Mobilität 2030
Klima, wie alle in FLENSBURG

FLENSBURG
Zwischen Meer und Erde
haben immer 100 km

Abb. 93 Kampagnenplakat 4 Leuchttürme für Flensburg

13.4 Mobilitätsmarketing

Mobilitätsmarketing ist in der Verkehrsentwicklungsplanung ein relativ neuer Aspekt, das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen und ist überwiegend durch nichtinvestive Maßnahmen gekennzeichnet. Mit der Einführung eines Mobilitätsmarketings werden vor allem die Ziele verfolgt, den Umweltverbund zu stärken sowie die inter- und multimodale Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu fördern. Angestrebte Effekte sind

- gute Informiertheit der Verkehrsteilnehmenden über die unterschiedlichen Mobilitätsangebote und die Qualitäten des Umweltverbundes,
- Abbau von Nutzungshemmnissen für klimafreundliche Mobilitätsangebote,
- Imagegewinn durch Erhöhung der Aufmerksamkeit und der öffentlichen Präsenz des Umweltverbundes,
- mehr Effizienz in der Vermarktung von Mobilitätsangeboten durch Bündelung von Aktivitäten und Kooperation verschiedener Akteure und Anbieter.

Ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmarketing sollte perspektivisch auf der Landesebene ansetzen und durch regionale Komponenten ergänzt werden. Es umfasst im Wesentlichen die folgend dargestellten Komponenten:

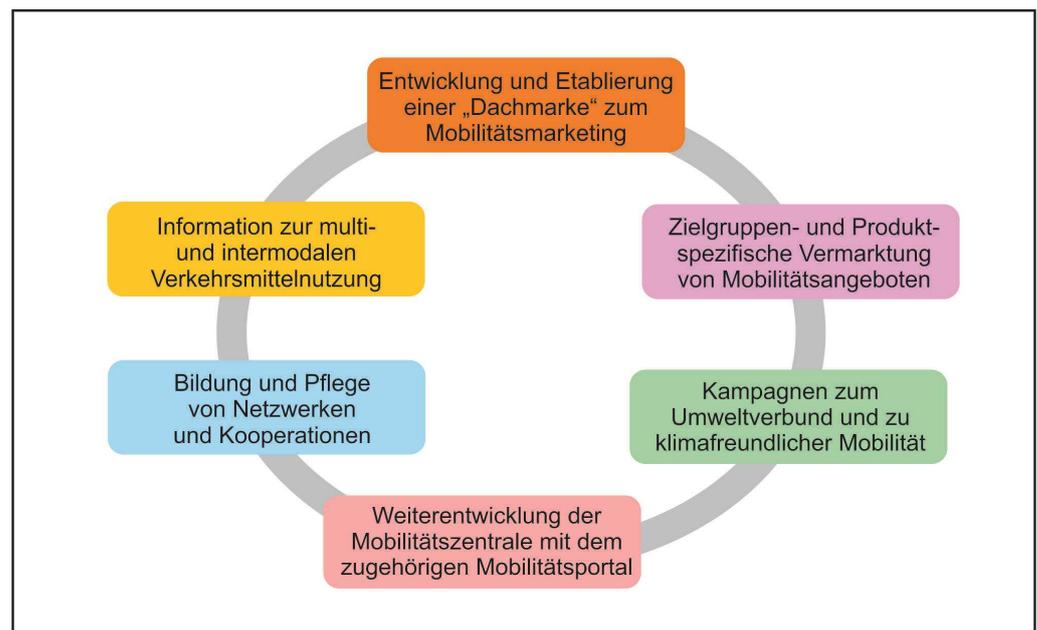


Abb. 94 Übergeordnete Komponenten eines Mobilitätsmarketing für Flensburg

Durch ein einheitliches Design mit Logo/Signet und einem „Markennamen“ wird ein Wiedererkennungswert für das Mobilitätsmarketing und nachhaltige Mobilität in der Region Flensburg geschaffen, das die Marketingaktivitäten für den ÖPNV auf Basis der landesweiten ÖPNV-Dachmarke NAH.SH auf der gesamtverkehrlichen Ebene ergänzt. Das Logo des Mas-

terplans Mobilität und das Leuchtturmsymbol bilden erste Corporate-Design-Elemente. Einsatz- und Anwendungsbereiche sind unter anderen Mobilitätsstationen, Car- und Bike-Sharing-Stationen, verkehrsmittelübergreifende Informationen, die Mobilitätszentrale, Mobilitätskampagnen und die Bewerbung von Leuchtturmprojekten. Außerdem sollte auch bei Umsetzung baulicher Projekte der Bezug zum Masterplan Mobilität hergestellt werden (z.B. auf Bautafeln).

Das Mobilitätsmarketing stellt maßnahmenbegleitend Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten bereit, vermarktet zielgruppenspezifische Angebote („Produktmarketing“) und erhöht die Aufmerksamkeit für den Mobilitätsverbund durch zielgerichtete Kampagnen. Inhaltlicher Schwerpunkt ist dabei der Umweltverbund und damit direkt verknüpfte Themen. Um die Effizienz zu erhöhen und die Finanzmittel wirksam einzusetzen, sollte ein festes jährliches Budget für Mobilitätsmarketing bereitstehen und ein jährlicher Marketingplan in Koordination mit dem NAH.SH-Verbundmarketing und den Aktivitäten von Aktiv Bus erstellt werden.

Die Mobilitätszentrale und das zugehörige Mobilitätsportal bilden ein Vorzeigeprojekt in der Region Flensburg und sind auch ein Best-Practice-Beispiel für modernes Mobilitätsmarketing. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln. Dazu gehören unter anderen noch mehr öffentliche Präsenz, ergänzenden Serviceleistungen und eine inhaltliche Aufwertung bzw. Nutzenerweiterung des Internetportals (z.B. Radstadtplan, Parkierungsplan, Parkgebühren, Baustellen, ggf. dynamische Informationen etc.). Insbesondere sollten statt Links zu externen Seiten mehr lokale Primärinformationen eingestellt werden.

Mobilität soll perspektivisch in allen Lebensbereichen und bei allen Bevölkerungsgruppen verankert werden. Dazu ist es hilfreich, Netzwerke und Kooperationspartnerschaften zu bilden und zu pflegen, die sich bei Inhalten und Vertrieb, aber auch mit Personal- und Finanzressourcen engagieren. Externe Partner/Schnittstellen können aber auch einfach als Vertriebskanäle für Informationsangebote fungieren. Erfolgversprechende Partnerschaften und Netzwerke sind in Überschneidung mit dem Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 13.2):

- der Tourismussektor,
- Einzelhandel und Gastronomie (z.B. auch Einkaufszentren),
- Sport- und Eventeinrichtungen,
- Unternehmen (im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements),
- Wohnbaugesellschaften und
- Ausbildungsstätten.

Ein Bereich, bei dem derzeit noch große, insbesondere subjektiv-emotionale Nutzungsbarrieren bestehen, ist die Multi- und Intermodalität, ein Schlüsselaspekt zukunftsorientierter Mobilität. Hierzu gilt es deutlich offensiver als bisher „Barrieren im Kopf“ abzubauen, sei es durch transparente Informationen, die Vermittlung der Nutzungsvorteile oder durch regelmäßige Kampagnen.

Beim Medieneinsatz liegt die Zukunft in der Digitalisierung, die inzwischen auch die älteren Bevölkerungsgruppen erreicht hat. Daher sind die technischen Entwicklungen kontinuierlich zu verfolgen und bezüglich eines Einsatzes für das Mobilitätsmarketing zu prüfen. Ein wichtiger Aspekt sind dabei auch barrierefreie Informationen. Dennoch sind die Printmedien auch im Bereich der Kundeninformation (noch) nicht vollständig ersetzbar, insbesondere, da sie zusätzlich einen Aufmerksamkeits- und Werbeeffect erzeugen können und auch für bestimmte Vertriebsformen besser geeignet sind (z.B. Auslagen in Einrichtungen, persönliche Beratung, Formen des Direktmarketing).

Das Mobilitätsmarketing bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen weiterhin auch ein Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes und der EU. Die Umsetzung und langfristige Etablierung eines Mobilitätsmarketing bedarf einer klaren Regelung von Zuständigkeiten sowie der Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen, die derzeit weder bei der Stadtverwaltung noch bei den Verkehrsunternehmen oder anderen Mobilitätsdienstleistern ausreichend vorhanden und daher bereitzustellen bzw. aufzustocken sind.



ÖPNV-Kampagnen Region Frankfurt (Quelle: traffiq)

Kampagne „Münster fährt ab“ (Quelle: www.muensterfaehrtab.de)

Kampagnen in Rostock, Dresden und Stuttgart (Fotos: urbanus GbR)

Abb. 95 Beispiel für Kampagnen zur Mobilität

14 Energie- und Treibhausgasbilanz

Insbesondere im Hinblick auf die Treibhausgasbilanzen wird der Verkehrssektor das angestrebte Ziel bis 2020 die Emissionen um 40% (gegenüber dem Basisjahr 1990) zu reduzieren, bei weitem verfehlen (vgl. Abb. 96). Da der Verkehrssektor mindestens 18% aller Treibhausgasemissionen zu verantworten hat, können Einsparungen ganz wesentlich zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele beitragen. Um bis zum Jahre 2030 überhaupt Einsparungen im Bereich der Treibhausgasemissionen durchzusetzen, ist die Zusammenarbeit auf unterschiedlichen Ebenen gefragt. Neben der Schaffung geeigneter gesetzlicher Rahmenbedingungen (Bund), ist auch die Automobilindustrie gefragt durch neue Antriebstechnologien Alternativen zum Verbrennungsmotor zu schaffen. Darüber hinaus sind Kommunen und Regionen gefragt, durch einen entsprechenden Aufbau von Infrastrukturen und durch die Aufstellung von Konzepten, die Verkehrswende auf der kleineren Maßstabsebene anzustoßen.

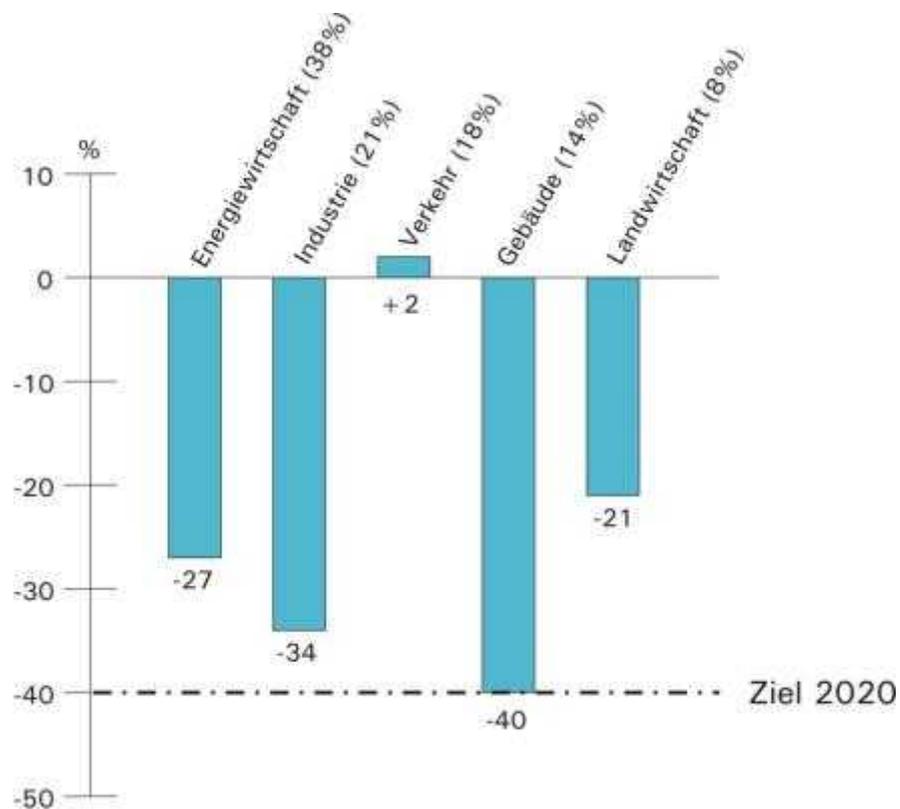


Abb. 96 Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland (1990-2016), Quelle: UBA, Agora Energiewende

Die zukünftige Entwicklung des Verkehrs kann nur qualifiziert bewertet werden, wenn eine Energie- und CO₂-Bilanz erstellt wird, die die Größenordnung der zu erwartenden Veränderungen abbildet.

14.1 Rahmendaten und Berechnungen

Die Ermittlung der CO₂-Bilanz beruht auf folgenden Schritten:

- Aktueller Modal Split als Grundlage der Verkehrsmittelwahl (Häufigkeitsverteilung der Verkehrsmittel)
- Abschätzung der jährlich zurückgelegten Strecken über die Verkehrsmittel in Abhängigkeit von heutigen und zukünftigen Wegelängenklassen
- Validierung zurückgelegter Distanzen mithilfe des Flensburger Verkehrsmodells (aktualisiert 2016)
- Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung als Ableitung aus der Stadtentwicklung (Erschließung von Neubaugebieten)
- Festlegung von Szenarien für die zukünftige Entwicklung
- Berechnung der dadurch bedingten Energieverbräuche und CO₂-Emissionen für die Szenarien
- Erstellung einer CO₂-Bilanz über den gesamten Verkehrssektor inkl. Güter- und Fernverkehr

Grundlage der Daten ist eine Erhebung zum Modal Split in Flensburg 2011⁵⁰ (die Daten sind in Abb. 20 dokumentiert).

Auf der Basis der derzeitigen Kfz-Fahrleistung (Wert Verkehrsmodell 2016⁵¹) wurden unter Berücksichtigung steigender Einwohnerzahlen und davon abgeleitet die zukünftigen Fahrleistungen berechnet (Prognose-Nullfall-Szenario 2030). Für ein Umweltverbund-Szenario wurde aufgrund von Verlagerungen auf Verkehrsträger des Umweltverbundes eine Reduzierung der Verkehrsleistung angesetzt (Prognose-Umweltverbund-Szenario 2030). Die folgende Abbildung zeigt dies im Überblick.

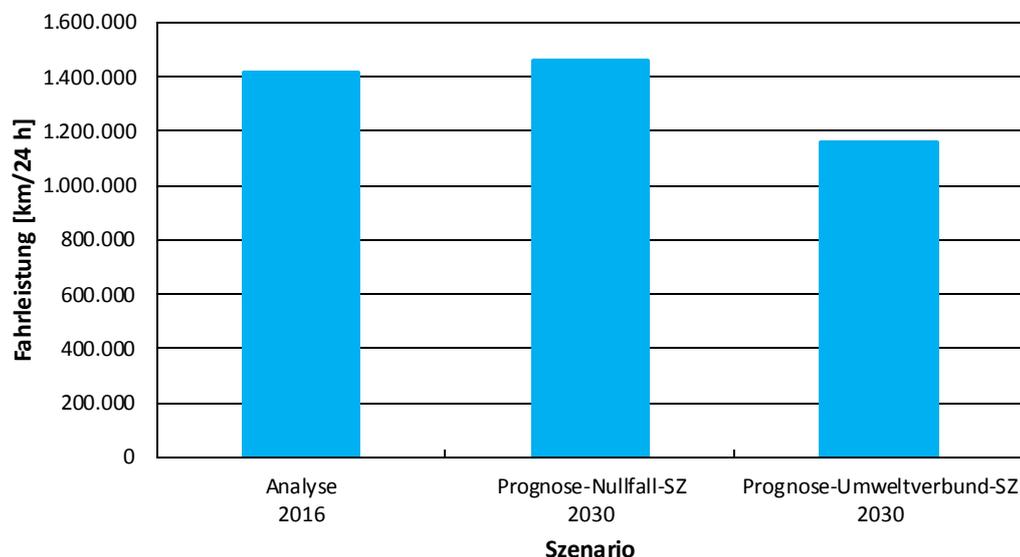


Abb. 97 Fahrleistungen in Abhängigkeit der drei Szenarien

⁵⁰ SHP Ingenieure, Auftraggeber: Stadt Flensburg, Mobilitätsbefragung Flensburg, Hannover, Juni 2011

⁵¹ Verkehrsmodell der Stadt Flensburg (aktualisiert 2016)

Die jährlich zurückgelegten Strecken wurden entsprechend von bundesweit erhobenen Wegelängerklassen⁵² auf Flensburg umgerechnet.

Die Szenarien für die zukünftige Entwicklung sind in Abb. 21 dargestellt. Das Umweltverbund-Szenario verfolgt eine Verlagerung weg vom Kfz und hin zu mehr Fuß- und Radverkehr sowie einer stärkeren Nutzung des ÖPNV.

Bezüglich zukünftiger Elektromobilität wurde angenommen, dass E-Motoren einen um Faktor 2,5 besseren Wirkungsgrad als Verbrennungsmotoren haben⁵³. Die zukünftige E-Mobilität wird vonseiten der Bundesregierung mit einer Anzahl von mind. 6 Mio. E-Mobilen 2030 angesetzt^{54, 55}. Auch das BMU geht aktuell noch von derselben Zahl aus⁵⁶. Daraus lässt sich ein Anteil von 13,6% E-Autos am gesamten Kfz-Bestand für 2030 ableiten⁵⁷. Allerdings ist zu hinterfragen, ob diese Zielzahl realistisch ist, daher wurde sie nur im Szenario II – Umweltszenario angesetzt, im Szenario I – trendoptimiert wurde dagegen nur der halbe Prozentsatz von 6,8% angesetzt, um auf der sicheren Seite zu bleiben. Eine Effizienzverbesserung von Verbrennungsmotoren wurde nicht eingerechnet, da die Motorentchnik weitgehend ausgereizt ist und mit Wirkungsgraden von 25% - 35% nicht gegen Elektromotoren konkurrieren kann, welche Wirkungsgrade von über 80% aufweisen.

Aus dem Bilanzierungstool ECORegion⁵⁸, das zur Erstellung kommunaler Energie- und CO₂-Bilanzen entwickelt wurde, wurden spezifische Verbräuche für verschiedene Verkehrsmittel sowie die prozentuale Verteilung der unterschiedlichen Antriebsarten (Benziner, Diesel, Elektroantrieb) entnommen. In Verbindung mit spezifischen Emissionsfaktoren kann so eine CO₂-Bilanz erstellt werden. Für die zukünftige Entwicklung der Stromversorgung, die von Jahr zu Jahr mit steigendem regenerativem Anteil erzeugt wird, wurde der zukünftige CO₂-Emissionswert für 2030 lt. Umweltbun-

⁵² MiD 2018: Mobilität in Deutschland

⁵³ Bosch Media Service: Mobility Solutions, Dr. Rolf Leonhard: Der Verbrennungsmotor von morgen – sehr sparsam, hohe Leistung trotz kleinem Hubraum, <http://www.boschpresse.de/presseforum/details.htm?txtID=4112>

⁵⁴ BMVBI: Elektromobilität – Deutschland als Leitmarkt und Leitanbieter, Berlin 2011, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/elektromobilitaet-deutschland-als-leitmarkt-und-leitanbieter.pdf?__blob=publicationFile

⁵⁵ Die Bundesregierung: Regierungsprogramm Elektromobilität, Berlin 2011, [https://www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet\(1\).pdf](https://www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet(1).pdf)

⁵⁶ BMU: Kurzinfo Elektromobilität; <http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/>, Stand 11.05.2018

⁵⁷ Shell Deutschland: Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität, Hamburg, o. J., https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/140900_Prognos_Shell_Studie_Pkw-Szenarien2040.pdf

⁵⁸ ECOSPEED, <https://www.ecospeed.ch/welcome/de/>

desamt übernommen⁵⁹. Somit lässt sich eine Energie- und CO₂-Bilanz für alle Szenarien im Vergleich zur gegenwärtigen Situation darstellen.

Die E-Mobilität macht einen nicht unerheblichen Anteil am zukünftigen Einsparpotenzial aus, daher wurden die beiden Szenarien für 2030 zur besseren Vergleichbarkeit jeweils mit und ohne E-Mobilitätsanteile dargestellt. Die folgende Abbildung zeigt auf dieser Basis die Energiebilanz.

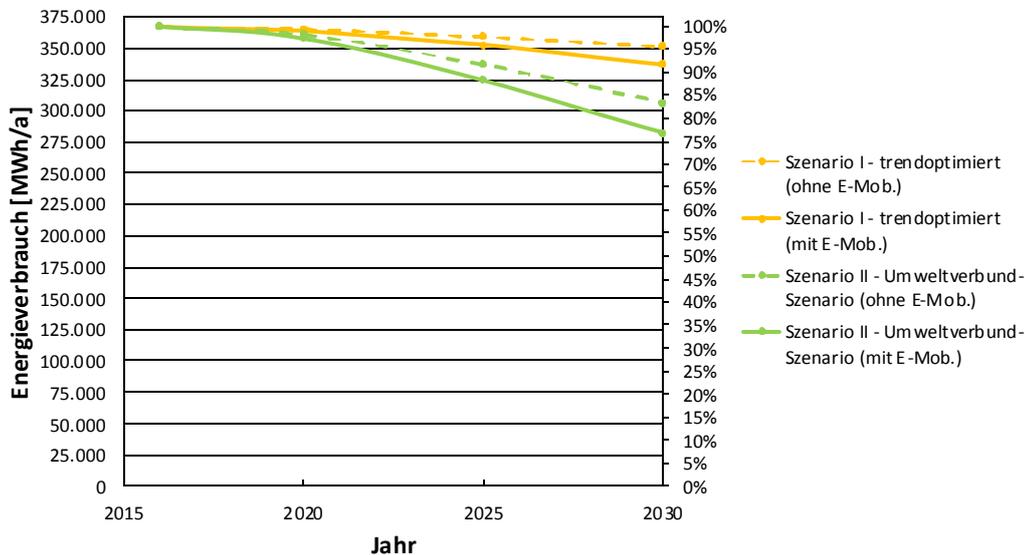


Abb. 98 Energiebilanz für zwei Szenarien mit und ohne E-Mobilität

Die folgende Abbildung dokumentiert die entsprechende CO₂-Bilanz.

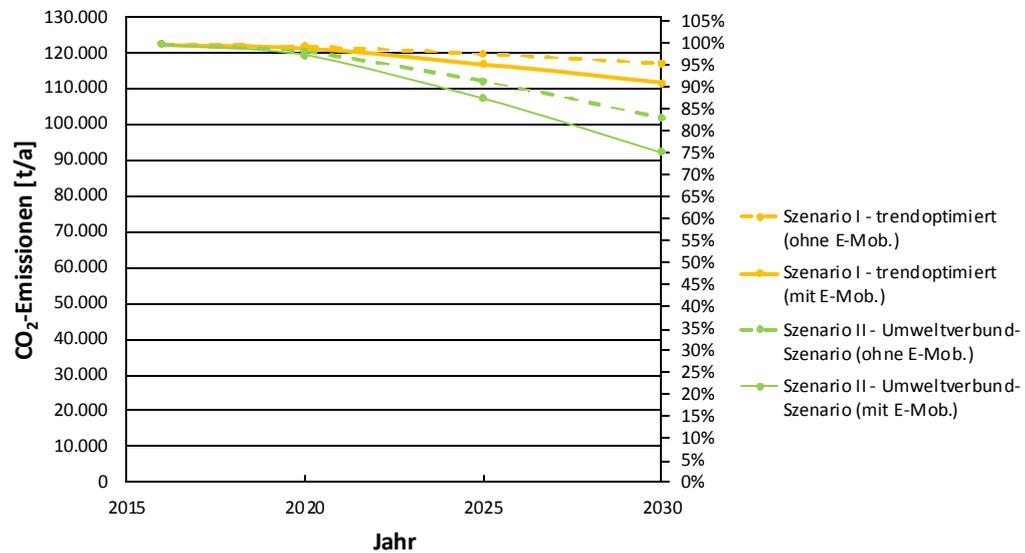


Abb. 99 CO₂-Bilanz für zwei Szenarien mit und ohne E-Mobilität

⁵⁹ Umweltbundesamt: Klimaschutz im Stromsektor 2030 – Vergleich von Instrumenten zur Emissionsminderung, Endbericht 02/2017, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1/publikationen/2017-01-11_cc_02-2017_strommarkt_endbericht.pdf

Die beiden Diagramme sind gleichläufig, das heißt, dass die Senkung des Energieverbrauchs proportional zu den CO₂-Emissionen verläuft. Im Ergebnis zeigt sich folgendes:

- Im Vergleich zur Ausgangssituation bewirken beide Szenarien eine relevante Senkung der CO₂-Emissionen, das Szenario I allerdings nur um 9%, während das Szenario II eine 25%-ige Reduzierung ermöglicht,
- Die Einsparung des Szenarios II im Verhältnis zum Szenario I ist also größer als die des Szenarios I zum Ausgangszustand, das heißt, es lohnt sich, das Szenario II zum Leitszenario zu machen,
- Allein die Verringerung der Verkehrsleistung in Verbindung mit einer Veränderung des Modal Split weg vom MIV hin zu Fußverkehr/Radverkehr/ÖPNV bewirkt eine relevante Senkung von Energieverbrauch und Emissionen (Szenarien ohne E-Mob.; Szenario I -4%, Szenario II -17%),
- Die E-Mobilität bewirkt eine weitere Senkung (Unterschied zwischen Szenarien ohne und mit E-Mob.; Szenario I -5%, Szenario II -8% bis 2030), die, je länger sie läuft, umso stärker auf eine zusätzliche Treibhausgassenkung hinausläuft, zumal die spezifischen CO₂-Emissionen der Stromerzeugung bis 2050 gegen 0 gehen müssen (Klimaschutzverpflichtungen Deutschland).

Daraus lassen sich folgende Schlüsse ableiten:

- Eine trendoptimierte Verkehrspolitik reicht für die anspruchsvollen Klimaschutzziele bei weitem nicht aus,
- Erst die Verknüpfung von Verkehrsminderung/-vermeidung in Verbindung mit einer relevanten Änderung des Modal Split bewirken eine nennenswerte Reduzierung der Treibhausgase,
- Der Einsatz von E-Mobilität verstärkt die Einspareffekte und sollte vonseiten der Stadt ganz wesentlich gefördert werden.

Die im Rahmen des Masterplan Mobilität entwickelten Maßnahmen haben unterschiedlich starken Einfluss auf die zukünftige CO₂-Bilanz der Stadt Flensburg. Maßnahmen, die auf eine spürbare Attraktivierung der Verkehrsträger des Umweltverbundes – wie beispielsweise eine Verbesserung der Radinfrastruktur oder eine Liniennetzoptimierung und Angebotsausweitung im ÖPNV – lassen die höchsten CO₂-Einsparpotenziale erwarten. Darüber hinaus leistet der Wandel zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Individual- und Lieferverkehr) einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich der Einsparung von CO₂.

14.2 Betrachtung gesamter Verkehrssektor

Die bisherigen Berechnungen beziehen sich nur auf den Personenverkehr. Der Vollständigkeit halber sollen auch die übrigen Verkehrsarten mit einbezogen werden, wie Personenfernverkehr (Schiene/Flug) sowie Güterverkehr über Straße/Schiene/Schifffahrt inkl. landwirtschaftlicher Fahrzeuge. Diese Bilanz wurde für den MIV und ÖPNV aus den Szenariodaten sowie

für die übrigen Verkehrsarten aus der ECORegion-Bilanz⁶⁰ bezogen auf 2016 berechnet. Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse.

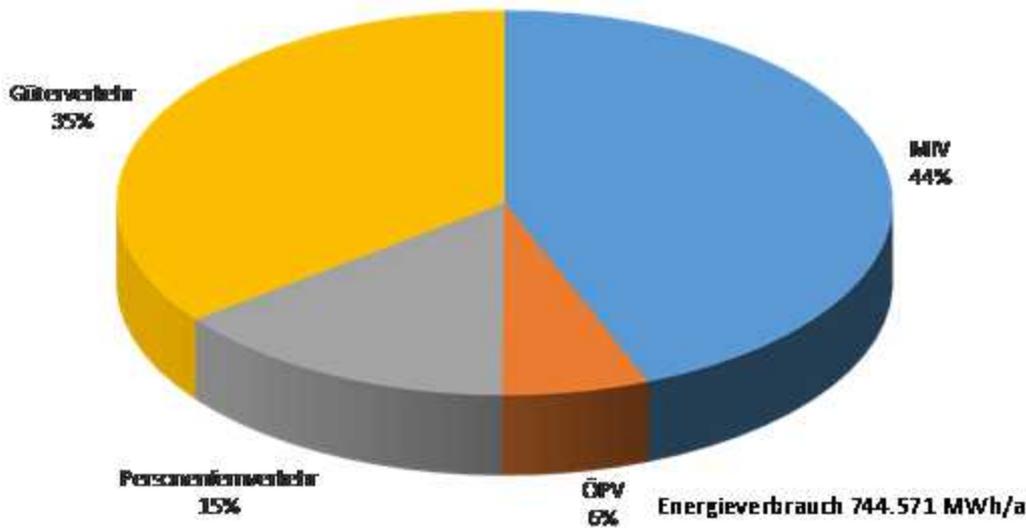


Abb. 100 Energiebilanz über alle Verkehrsarten 2016

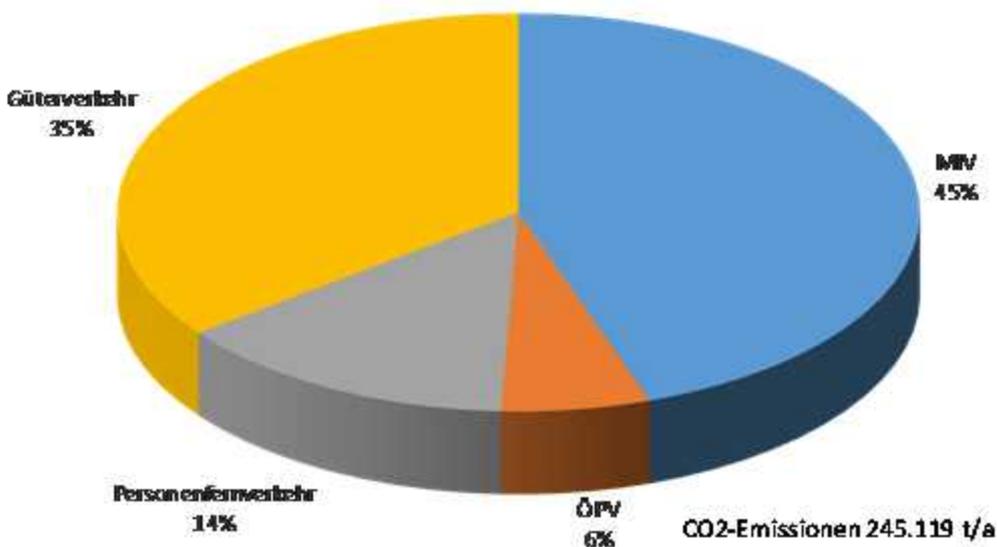


Abb. 101 CO₂-Bilanz über alle Verkehrsarten 2016

⁶⁰ Während bei den Szenariodaten für MIV und ÖPV das Territorialprinzip gilt, d.h. der Verkehr entsteht am Ort und findet auch dort statt, handelt es sich bei den übrigen Verkehrsarten wie Personenfernverkehr und Güterverkehr um das Verursacherprinzip; da für diese Bereiche keine Verkehrszählungen vorliegen, wird der Kfz-Bestand entsprechend den Angaben des Kraftfahrtbundesamtes bzw. bundesweite Durchschnittswerte für Bahn, Flug und Binnenschifffahrt zugrunde gelegt; Kraftfahrtbundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2016 FZ 3, https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2016/fz3_2016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Die Verkehrsbilanzen werden im Wesentlichen durch den Individualverkehr geprägt (63,7% der CO₂-Emissionen), während der Güterverkehr (=Wirtschaft) nur gut 1/3 (36,3%) der CO₂-Emissionen ausmacht, rd. 95% davon ist Straßengüterverkehr. Das heißt, dass auch in der Gesamtbetrachtung der Individualverkehr eine entscheidende Rolle spielt, gleichzeitig aber auch einige Strategien sowohl für den Individualverkehr als auch für den Güterverkehr gelten können wie Verkehrsvermeidung, Änderung des Modal Splits (z.B. Lastenfahrräder) und E-Mobilität. Der Güterverkehr sollte daher immer mitgedacht werden. Gleichzeitig sind Bereiche wie der Personenfernverkehr (Zug- und Flugverkehr) von der Stadt nicht direkt beeinflussbar, sondern lediglich indirekt über das allgemeine Konsumverhalten.

14.3 Ausblick Zieljahr 2050

Die langfristige Politik der Bundesregierung ist es, den CO₂-Ausstoß auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Konkret heißt dies: „Im Jahr 2050 soll in Deutschland die weitgehende Treibhausgasneutralität – also ein Gleichgewicht zwischen den emittierten Treibhausgasen und deren Bindung durch Senken – erreicht werden.“⁶¹ Dies gilt auch heruntergebrochen auf die einzelnen Kommunen. Eine nahezu 100%ige regenerative Energieversorgung ist damit erwartbar, so dass auch der Verkehr 2050 weitgehend regenerativ erfolgen kann.

Wie die regenerative Energieversorgung im Einzelnen erfolgt, ist noch offen, klar ist aber, dass Strom über Photovoltaik und Windkraft onshore/offshore in großem Maß zur Verfügung stehen wird (zum Beispiel als Stromquelle für E-Mobilität), während die Erzeugungsmöglichkeiten für Biomasse weitgehend begrenzt sind (Begrenztheit der landwirtschaftlichen Nutzung, Flächenkonkurrenz zur Nahrungsmittel-/Futtermittelproduktion). Aus dieser Perspektive ist der Ausbau der E-Mobilität eine geeignete Strategie für den Klimaschutz.

Genauso wichtig ist auf der anderen Seite die Senkung des Bedarfs, da jede Kilowattstunde, die nicht benötigt wird, die beste ist. Wieweit der Bedarf sich senken lässt, hängt von der lokalen Politik, im Weiteren von der Bundes- und Landespolitik ab. Sofern die Vorgaben vom Bund fehlen, ist die Stadt wenig handlungsfähig, wenn der Bund Handlungsspielräume erschließt, sollten sie umgehend genutzt werden. Die wichtigsten Strategien lauten: Vermeidung von Fahrten, Reduzierung von Fahrstrecken, weniger Fahrzeuge (mehr Car-Sharing), Förderung von gemischt-genutzten Entwicklungsquartieren, ressourcenschonende Produktion und die konsequente Wiederverwendung von Rohstoffen.

⁶¹ BMU, Nationale Klimapolitik: <https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/#c8291>, Stand 12.05.2018

15 Querschnittsthemen

15.1 Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung

Unter dem Handlungszielfeld **ausgeglichene Mobilitätschancen** enthält das Leitbild der Masterplan Mobilität Flensburg das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Kindern und Senioren. In der Umsetzung dieser Zielstellung werden der kinder- und altengerechten Planung grundsätzliche programmatische Aussagen gewidmet. Die Zusammenfassung der Belange dieser beiden Gruppen in einem Planungskonzept ergibt sich aus den vielfach übereinstimmenden Randbedingungen und Maßnahmen.

Kindergerechte Verkehrsplanung

Ansprüche von Kindern an die Verkehrsplanung

Kinder haben bei der Teilnahme am Verkehr sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Leistungsvermögen, resultierend aus fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind dabei

- niedrige Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld.
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze.
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Für die flächenhafte, sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne, die nach Bedarf aktualisiert werden. Die Stadt Flensburg bietet für sämtliche Grundschulen im Stadtgebiet Schulwegpläne an, die Auskunft über den empfohlenen Schulweg und Querungsmöglichkeiten geben (vgl. Abb. 102).

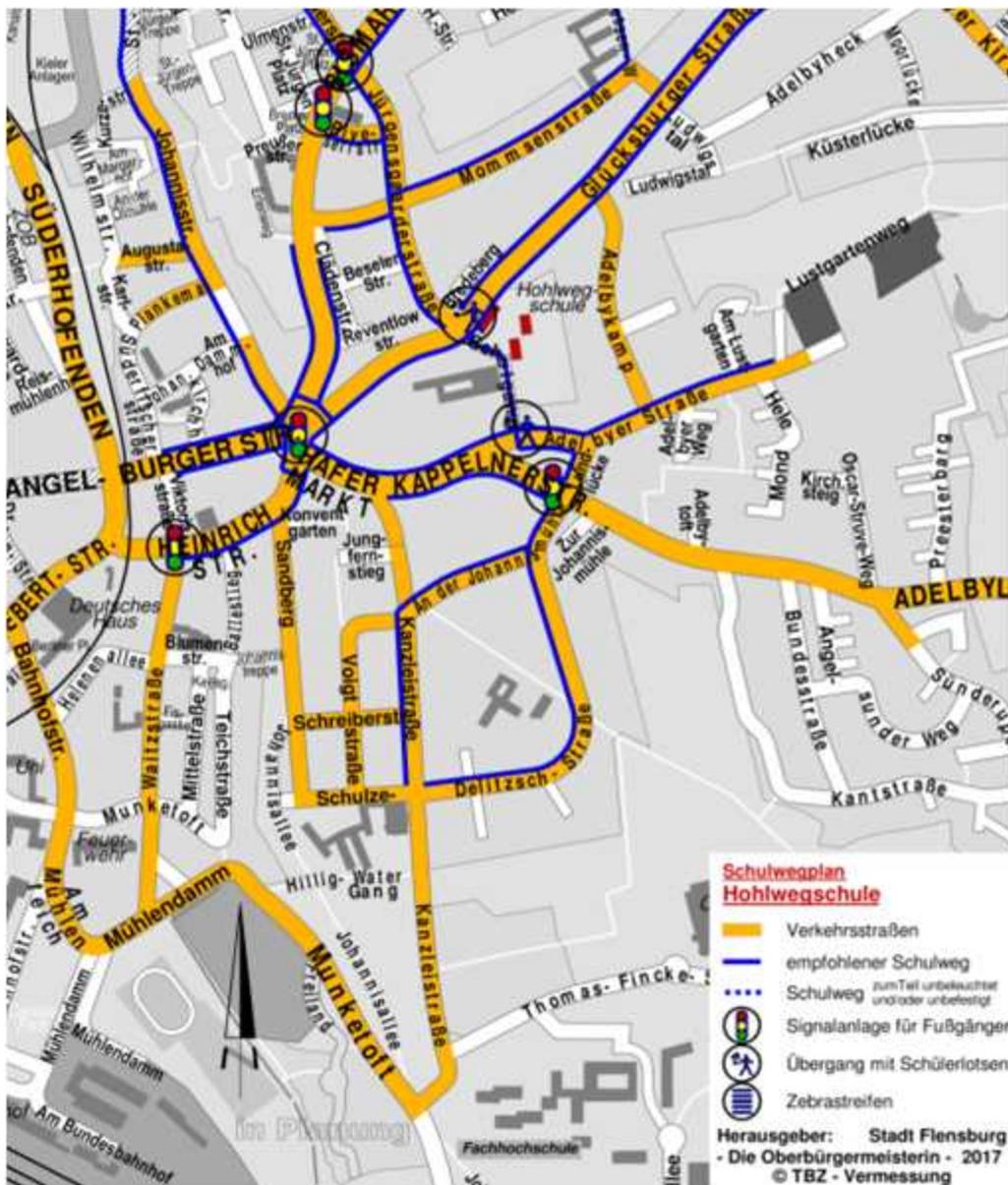


Abb. 102 Ausschnitt des Schulwegplanes des Hohlwegschule als exemplarisches Beispiel (Quelle: Stadt Flensburg)

Das Instrument kann in Form von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen weiterentwickelt werden. Radschulwegpläne liefern einen Beitrag zur Sicherheit auf dem Schulweg für Kinder und Jugendliche und fördern die selbständige Mobilität. Interessierte Schulen und die Stadt Flensburg können zusammen mit dem ADFC, Polizei und anderen Beteiligten Radschulwegpläne entwickeln. Die Schüler selbst können sich einbringen und so die Verkehrssituation für fahradfahrende Kinder auf ihrem Weg zur Schule verbessern.

Verkehrsplanung von und für Kinder

Die Einbeziehung von Kindern in die Planung eines kindergerecht gestalteten Umfeldes hat sich in vielen Beispielen als gut geeignet erwiesen, um die Ansprüche und Wünsche der betroffenen Kinder zu ermitteln und zu

berücksichtigen und das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge bei den Kindern zu wecken.

Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern

Die Verkehrssicherheit ist der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel für Schulanfänger – der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien.

Ein anderer, häufig vernachlässigter Aspekt ist die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Dies führt zu teilweise chaotischen Zuständen insbesondere vor Grundschulen, wenn die Kinder morgens und mittags von den Eltern gebracht und abgeholt werden (vgl. Abb. 103). Aufgrund der oft beengten Verhältnisse vor den Eingangsbereichen der Schulen entstehen durch Zurücksetzen und Wendemanöver oft gefährliche Situationen. Der Wunsch, das eigene Kind sicher zur Schule zu bringen und daher das Kraftfahrzeug zu nutzen wird in diesen Situationen ad absurdum geführt.



Abb. 103 Grundschule Friedheim zum Schulschluss

In vielen Städten werden inzwischen sog. *Bannmeilen* im Umkreis von etwa 200 Metern um die Schulen eingeführt, die ein Vorfahren mit dem Kraftfahrzeug verbieten. Eine Kontrolle durch die Polizei ist erforderlich, bei widerrechtlichem Verhalten kann ein Bußgeld fällig werden. Ergänzend können Marketing-Kampagnen für einen sicheren Schulweg ohne Auto sensibilisieren (vgl. Abb. 104). Auch in Flensburg hat es bereits Aktionen zu diesem Thema gegeben. So haben z.B. die Schüler der Grundschule Adelby bereits mehrfach versucht, für vier Wochen ohne Auto zur Schule zu kommen⁶².

⁶² <https://klimapakt-flensburg.de/schule-adelby/> (abgerufen am 28.08.2018)



Abb. 104 Kampagne Sicher zur Schule – ohne Auto der Stadt Hannover
(Quelle: von Ditfurth, haz.de)

Altengerechte Planung

Situation älterer Menschen im Verkehr

Die speziellen Anforderungen älterer Menschen spielen in der Verkehrsplanung verglichen mit denen der Kinder eine noch geringe Rolle. Dabei sind die älteren Menschen die einzige zahlenmäßig langfristig wachsende Nutzergruppe: Durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil der BürgerInnen über 65 Jahre auch in Flensburg in den nächsten Jahren zu.

Mobilität wird angesichts der zunehmenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen auch für ältere Menschen immer wichtiger. Die Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen sind wie folgt zu beschreiben:

- Ältere Menschen können nicht generell als mobilitätseingeschränkt bezeichnet werden. Neben einer zunehmenden Gruppe Hochmobiler wird aber mit dem Anwachsen der Altersgruppe der Hochbetagten (> 80 Jahre) der Anteil Mobilitätseingeschränkter steigen.
- Ältere Menschen sind vermehrt im eigenen Wohnort unterwegs, mit zunehmendem Alter vorwiegend zu Fuß.
- Viele Ältere Menschen kennen sich mit dem ÖPNV nicht gut aus. Sie haben Problem bei der Information und Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung, obwohl die Wertschätzung des ÖPNV eher hoch ist.
- Die Mobilitätsprobleme älterer Menschen stehen im Kontrast zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens, das durch steigende Motorisierung, höhere Komplexität und zunehmende mittlere Wegelängen gekennzeichnet ist.

Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich aus den o.g. Randbedingungen ableiten. In der Zusammenstellung wird deutlich, dass sie einerseits – begründet durch eine generell unterstellte Mobilitätseinschränkung – Aspekte der Barrierefreiheit enthalten, sich aber auch

zahlreiche Parallelen zu den entsprechenden Ansprüchen der Kinder finden lassen:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fuß- und Radverkehr)

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung (insbesondere für FußgängerInnen und Radfahrende) sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV ist eine hohe Erschließungsdichte und die Realisierung direkter, umsteigefreier Fahrten in das Stadtzentrum Flensburg für ältere Menschen besonders wichtig.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z.B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die Belange älterer Menschen zunehmend entsprechend der Vorgehensweise bei Kindern in speziellen (Unter-)Kommissionen berücksichtigt.

15.2 Barrierefreiheit

Unter dem Handlungszielfeld **Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer** enthält das Leitbild des Masterplans Mobilität Flensburg auch das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Menschen mit Behinderung. Die folgenden Aussagen zur Barrierefreiheit gehen in der Zielgruppe über diesen Begriff hinaus und befassen sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aller Art und aller Altersgruppen.

Mobilitätseingeschränkte Personen sind:

- Bewegungseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlfahrende)
- Wahrnehmungsbehinderte Personen (Seh-, Hörbehinderte)
- Menschen mit anderen Behinderungen (Sprache, Psyche etc.)
- Schwangere, Kleinwüchsige, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen
- Menschen mit temporärer krankheitsbedingter Mobilitätseinschränkung
- Ältere Menschen in unterschiedlichem Ausmaß.

Der Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung wird mit etwa 30% geschätzt. Zusätzlich hinzuzurechnen sind kleinere Kinder.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsge-

rechte Mobilität. Die Barrierefreiheit wird in § 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz, 2002) wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Für den Bereich Verkehr führt §8.1 (2) 1 aus: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Mit den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)⁶³ bietet die Forschungsgesellschaft Anregung zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums.

Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (z.B. Bordsteinkante), Zielen (z. B. ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (z. B. Querungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (z.B. mittels Sockel, Bodenindikator oder Tastleiste)
- taktile und/oder akustische Informationsübermittlung (z. B. Braille-Beschriftung von Bedienelementen, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (z. B. Stufen) und Gefahrenstellen (z. B. Querungsstellen),
- die Vermeidung von Hindernissen < 90 cm (z. B. Poller, Fahrradständer)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
 - o keine Treppen ohne stufenlose Alternative
 - o keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen > 3 cm
- moderate Neigungsverhältnisse
 - o keine Längsneigung > 6 %
 - o Vermeidung von Querneigungen (max. 2 %)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
 - o keine Engstellen < 90 cm
 - o keine Rotations- und Aufstellflächen < 1,50 m x 1,50 m

Die Bushaltestellen in Flensburg sind noch nicht alle barrierefrei gestaltet. Bundesweit wird eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 angestrebt (Personenbeförderungsgesetzes – PBefG, 2013) – dies ist auch im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) verankert. Der RNVP enthält zudem Vorgaben zur Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen und Informationsmaterial. Das Haltestellenkonzept der Stadt Flensburg greift diese Vorgaben auf und stellt die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen im Detail dar (vgl. Abb. 105).

⁶³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
Köln, 2011

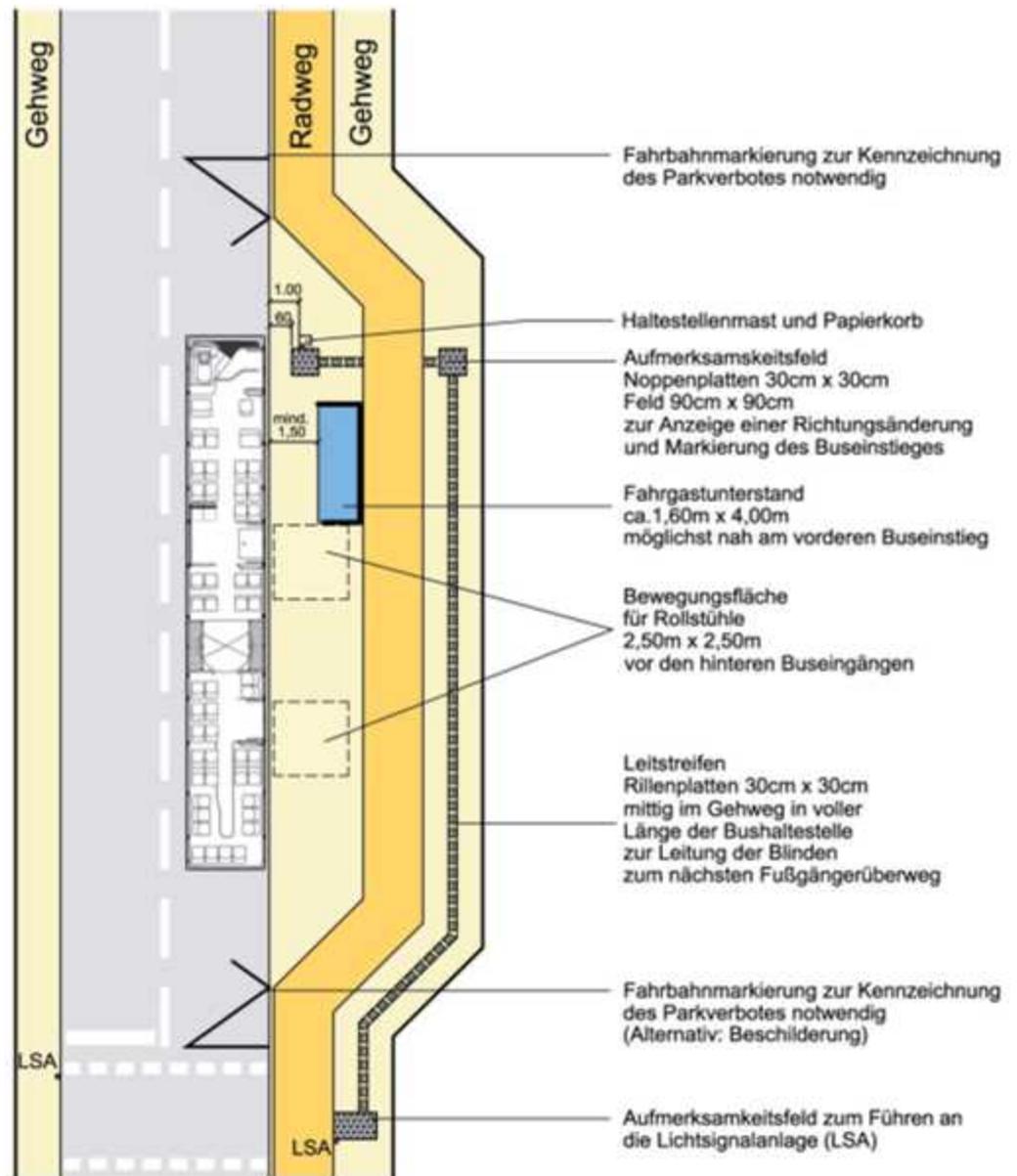


Abb. 105 Barrierefreie Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Quelle: Stadt Flensburg, Haltestellenkonzept, 2009)

15.3 Elektromobilität

Die Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren als eine ernsthafte Alternative zum Pkw mit Verbrennungsmotor entwickelt. Obgleich die Nachfrage aus Gründen zu hoher Anschaffungskosten noch gedämpft ist und das Ziel der Bundesregierung bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen nur schwer zu erreichen scheint, ist ein Prozess des Umdenkens gestartet. Gerade im städtischen Umfeld können die Vorteile von elektronisch betriebenen Autos vermehrt genutzt werden, da meist nur geringere Distanzen überwunden werden müssen (und die bisher bestehende Problematik von geringen Reichweiten keine Relevanz hat). Zur Lancierung der E-Mobilität steht zunächst der Aufbau einer städtischen, öffentlich-zugänglichen Ladeinfrastruktur im Vordergrund.

Deutlich schneller verläuft der Einstieg in das elektrifizierte Radfahren. Das „E-Bike“ (bzw. Pedelec⁶⁴) hat sich längst vom Image des „Senioren-Fahrrads“ gelöst und ist in vielen Regionen mit anspruchsvoller Topographie (wie z.B. Flensburg) ein wichtiges Vehikel der Nahmobilität für alle Altersgruppen geworden. Gerade im Bereich kürzerer Wegelängen (bis 5 km) findet die Distanzüberwindung ohne größere körperliche Anstrengungen statt und potenzielle Pkw-Fahrten können auf den Radverkehr verlagert werden. Im Vergleich zum E-Auto ist der Einstieg in das E-Biking deutlich einfacher, da die Investitionskosten überschaubarer bleiben und aufgrund der einfachen Lademöglichkeiten keine aufwendige Ladeinfrastruktur errichtet werden muss.

In Abb. 106 sind die vorhandenen Angebote an öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen im Stadtgebiet Flensburg ersichtlich. Allerdings ist anzumerken, dass nicht alle Ladepunkte rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist auffällig, dass Ladeinfrastrukturangebote bislang nur dort ausgebaut worden sind, wo hoch frequentierte Nutzungen (wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten) vorhanden sind. Inmitten von Wohngebieten in dezentraleren Stadtgebieten wurden bislang noch keine Lademöglichkeiten errichtet.

⁶⁴ Fahrrad mit elektrischer Tretkraftverstärkung (nicht anmeldepflichtig)



Abb. 106 Angebote an öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen im Stadtgebiet Flensburg⁶⁵

Wenngleich die Zahlen zugelassener E-Autos im Stadtgebiet Flensburg noch überschaubar bleiben, findet die E-Mobilität nach und nach Einzug in den Flensburger Alltag (vgl. Abb. 107, rechts). Ein wichtiges Zeichen setzen etwa die Flensburger Stadtwerke durch den Einsatz einer kommunalen E-Fahrzeug-Flotte (vgl. Abb. 107, links).



E-Mobil der Stadtwerke Flensburg



E-Säule im Einsatz (Universität)

Abb. 107 Beispiele der E-Mobilität im Flensburger Alltag

⁶⁵ Quelle Standorte: www.goingelectric.de (aufgerufen am 25.07.2018)

Neben den öffentlich-zugänglichen Ladesäulen, die häufig an den Verkehrszielen den NutzerInnen von Elektrofahrzeugen zur Verfügung stehen, sind Ladesäulen an privaten oder halböffentlichen Aufstellorten mindestens genauso wichtig, da der Großteil der Ladevorgänge (ca. 80%) in diesen Bereichen stattfindet. Aus diesem Grund sollten neben einer guten Beratung von Privatpersonen zur Umsetzung von eigenen Lademöglichkeiten (z.B. mittels einer Wall-Box im Carport oder Tiefgarage) auch Anreize für Unternehmen und Wohnungsbaugesellschaften zur Investitionen in Lademöglichkeiten auf eigenem Grund geschaffen werden.

Das öffentlich zugängliche E-Ladesäulennetz ist so auszubauen, dass der bis ins Jahr 2030 prognostizierte Bedarf gedeckt werden kann. Ebenso sind Lösungsansätze u.a. für das Thema „Kosten beim Parken/Laden“ im öffentlichen Straßenraum zu entwickeln. In einem in der finalen Bearbeitung befindlichen E-Mobilitätskonzept⁶⁶ werden die Entwicklungsstufen beschrieben und potenzielle Standorte bewertet. Beim Ausbau des E-Ladesäulennetzes ist anzustreben, private Akteure an Standorten mit hohem Bedarfspotenzial zur Errichtung weiterer Ladesäulen zu motivieren.

15.4 Güter- und Lieferverkehr

Die zunehmenden Güter- und Lieferverkehre stellen eine immer größer werdende Belastung für die Stadtstraßen dar. Bis zum Jahre 2030 soll die Fahrleistung im Güterverkehr um 1,3% pro Jahr ansteigen; noch stärker bei den KEP-Verkehren⁶⁷, was insbesondere im stark anwachsenden Online-Handel begründet liegt. Besonders problematisch bei dieser Entwicklung ist, dass die Ziele dieser Verkehre zumeist in der Innenstadt oder sensiblen Wohngebieten liegen (anders als beim allgemeinen Güterverkehr, der im Fernstraßen- oder Hauptverkehrsstraßennetz verbleibt). Zumeist sind keine entsprechenden Ladezonen (Innenstadtbereich) vorgesehen, sodass ein stadtverträgliches Entladen ermöglicht werden kann. Dies führt zu zahlreichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und setzt die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) aufs Spiel, wenn Lieferfahrzeuge die Seitenräume versperren und wichtige Sichtachsen blockieren (vgl. Abb. 108).

In Flensburg ist die Aufstellung eines Lenkungskonzeptes für den Schwerverkehr nicht vorgesehen, da die durchfahrenden Schwerverkehre zumeist auf dem Tangentenring oder im Hauptverkehrsstraßennetz verbleiben.

⁶⁶ Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation
Auftraggeber: Stadt Flensburg
Kommunales Elektromobilitätskonzept Flensburg
Dortmund/Bremen/Karlsruhe, in Bearbeitung

⁶⁷ Kurier-Express-Paket; zumeist leichtere Nutzfahrzeuge (<3,5t)



Abb. 108 Konflikt beim Anliefern in der Angelburger Straße

Bislang bestehen in Flensburg noch keine Logistikkonzepte, die Einfluss auf die ansteigende Anzahl von Lieferverkehren ausüben würden. Allerdings besteht eine Vielzahl von sogenannten „Packstationen“ der DHL (vgl. Abb. 109), die zum einen quartiersbezogene Lieferungen einzelner Pakete ermöglichen, zum anderen aber gerade auf der „letzten Meile“ Lieferfahrten in die Wohngebiete hinein vermeiden. Für die Zukunft gilt es, das bestehende Netz an „Packstationen“ – und ggf. Konzepte weiterer Anbieter – weiter auszubauen.

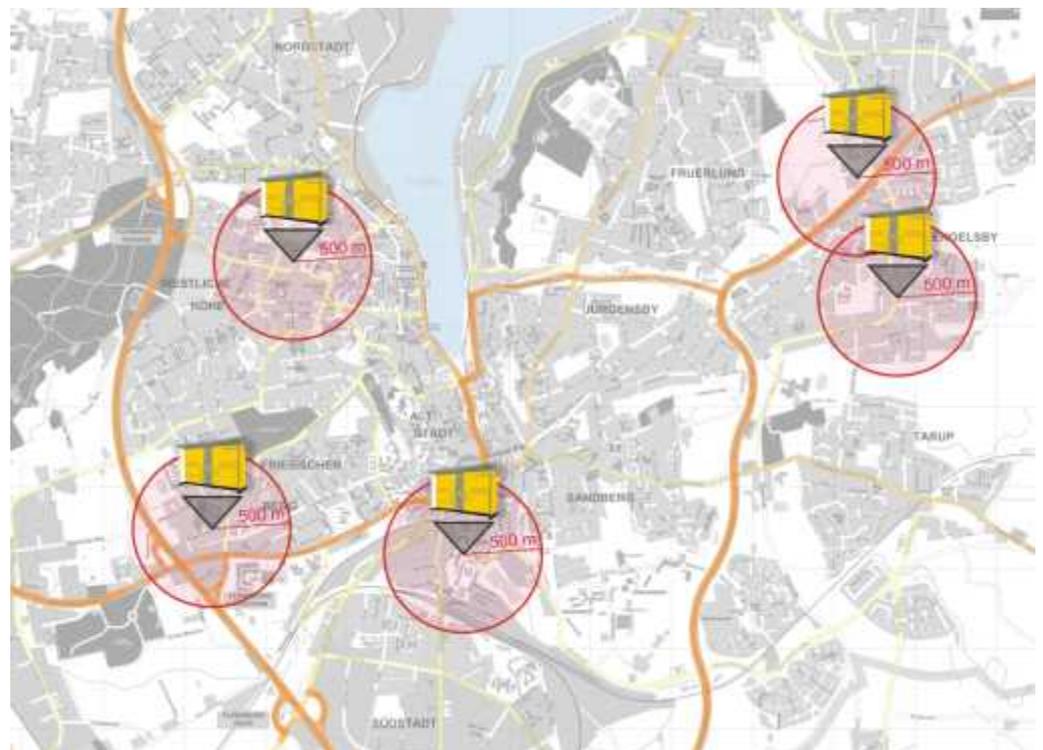


Abb. 109 bestehende „Packstationen“ (von DHL) in Flensburg

Die Stadt Flensburg hat im Jahr 2018 ein Logistik- bzw. Anlieferkonzept für den innerstädtischen Bereich beauftragt. Darin werden zum Beispiel Ansätze überprüft, welche die Einrichtung von dezentralen Verteilstationen (sog. „Mikrodepots“) vorsehen, von denen die Lieferungen über die „letzte Meile“ zum Bestimmungsort mittels emissionsfreien (elektrisch betriebenen) Fahrzeugen transportiert werden. Der beschriebene Ansatz wird bereits in einigen Städten mit guten ersten Ergebnissen getestet und umgesetzt. Für die Umsetzung solcher Konzepte ist es essentiell, dass potente Logistikunternehmen gewonnen werden können, die bei der Umsetzung und beim Betrieb die eigenen Ressourcen und die Fachkompetenz mit einbringen.



Abb. 110 alternative Anlieferkonzepte mit umweltfreundlichen und stadtverträglichen elektrisch-betriebenen Fahrzeugen auf der „letzten Meile“

15.5 Tourismusverkehr

Der Tourismus spielt in Flensburg aufgrund der attraktiven Lage der Stadt an der Förde, der erhaltenen Altstadt aber auch aufgrund der direkten Nähe zur deutsch-dänischen Grenze eine besondere Rolle. Dies wirkt sich auch auf das Verkehrsgeschehen in Flensburg aus. Zur Stärkung des Tourismus werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Fahrradverleihsystem

Der Erhalt und Ausbau des bestehenden Fahrradverleihsystems *Nextbike* birgt auch Potenzial für den Tourismus. Mit dem Fahrrad nimmt man seine Umgebung stärker wahr als mit dem Kraftfahrzeug und kann spontan an unterschiedlichen Orten verweilen. Eine hohe Attraktivität eines (stationsgebundenen) Fahrradverleihsystems steht und fällt mit der Dichte des

Netzes an Stationen sowie mit der Zugänglichkeit zum System (vgl. Kapitel 7.2.2). Dies gilt nicht nur für den Tourismus.

Fördepromenade

Die Förde trägt wesentlich zum besonderen Flair Flensburgs bei, da sich durch ihre Lage im Stadtgebiet Naherholung und Urbanität verknüpfen lassen. Das bestehende Potenzial wird bislang jedoch nicht ausgeschöpft. Am Westufer schränkt die großflächige Parkieranlage entlang der Schiffbrücke die nutzbare Fläche, aber vor allem die Aufenthaltsqualität stark ein. Durch Kombination von Parkplatz und stark befahrener Hauptverkehrsachse entsteht eine starke Barriere zwischen Fördeufer und Altstadt. Durch Reduzierung der Stellplätze und Schaffung von Verweilflächen mit Möblierung und Kinderspiel kann das Fördeufer/die Fördepromenade zu einem Highlight für den Tourismus werden (vgl. Kapitel 8.2 und 9.2). Im Zusammenhang mit der Schaffung einer neuen Promenade zwischen Museumshafen und Galwikpark (ISEK) kann so eine attraktive Wegeverbindung zwischen Hafenspitze und Neustadt abseits der Hauptverkehrsstraße mit hohem Naherholungspotenzial entstehen.

ÖPNV im deutsch-dänischen Grenzbereich

Durch die siedlungsräumigen Verflechtungen im Grenzbereich und die Attraktivität Flensburgs u.a. als Einkaufsstandort bestehen intensive Verkehrsverflechtungen zwischen Flensburg und den Kommunen in Süddänemark. Aufgrund der unterschiedlichen Tarifsysteme stellt sich der Antrittswiderstand den ÖPNV im grenzübertretenden Bereich zu nutzen als sehr hoch dar, was darin resultiert, dass viele Däninnen und Dänen mit dem Kraftfahrzeug nach Flensburg kommen. Ziel muss es sein, ein grenzüberschreitendes Ticket zu entwickeln, das sowohl auf dänischer als auch auf deutscher Seite gelöst werden kann (vgl. Kapitel 10.2).

P + R

Vor allem im Tagestourismus (weniger bei mehrtägigem Aufenthalt in Flensburg) nehmen dezentrale P + R-Parkplätze mit guter Busanbindung ans Stadtzentrum einen hohen Stellenwert ein. Durch ein kostenloses Parkraumangebot in Kombination mit einem vergünstigten ÖPNV-Ticket bietet sich TagestouristInnen ein preislicher Vorteil gegenüber dem Abstellen des Kraftfahrzeugs in der Innenstadt. Voraussetzung für die Attraktivität des Angebotes ist eine hohe Taktdichte im Linienbusverkehr (vgl. Kapitel 11.3).

Nahversorgung

Aufgrund der deutlich höheren Lebensunterhaltungskosten in Dänemark ist es für dänische TagestouristInnen besonders attraktiv, sich vor der Heimfahrt mit Lebensmitteln zu versorgen. Um die Bereitschaft einen dezentralen P + R-Parkplatz anzufahren und den ÖPNV für die Fahrt in die Innenstadt zu nutzen, sollte im Norden von Flensburg ein P + R-Parkplatz mit einem Nahversorgungsangebot kombiniert werden. So kann nach dem Besuch der Innenstadt noch ein Einkauf erledigt werden ohne große Distanzen mit vollen Einkaufstüten überwinden zu müssen.

Beschilderungskonzept

In Flensburg besteht bislang kein durchgängiges Wegweisungs- bzw. Beschilderungskonzept für den Fußverkehr. Die Wegweisung des Radverkehrs erfolgt gemäß den Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein. Hier besteht jedoch Optimierungspotenzial. Für den Tourismus – ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad – hat ein schlüssiges Beschilderungskonzept eine hohe Bedeutung.

16 **Ausblick 2050**

Eine Prognose hinsichtlich stadtstruktureller sowie verkehrskultureller Entwicklungen bis in das Jahr 2050 hinein ist kaum möglich – dennoch sind allgemeine Tendenzen zu beobachten, die im Folgenden kurz beschrieben werden sollen.

Umgang mit Bevölkerungswachstum

Als wachsende Stadt sowie als Zielort vieler Pendler muss Flensburg auch über 2030 hinaus Lösungen finden, wie die absolut zunehmenden Wege in Flensburg stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden können. Die steigenden Anforderungen an die Lebensqualität in verdichteten städtischen Räumen, die insbesondere im Rahmen von Gesetzgebungen der Europäischen Union entstehen, führen dazu, dass die Lokalpolitik hinsichtlich der Veränderung der städtischen Mobilität zum Handeln gezwungen wird. Das haben die jüngsten Beispiele im Rahmen der Stickoxid-Grenzwert-Diskussion gezeigt.

Für die Zeit über das Jahr 2030 hinaus wird es darum gehen, ein auf die Zukunft ausgerichtetes Verkehrssystem zu entwickeln, das eine große Angebotsvielfalt bietet und gleichermaßen eine hohe Flexibilität aufweist. Um diese Herausforderung zu stemmen, ist es wichtig, unterschiedliche Partner (unter anderem aus der privaten Wirtschaft) zu gewinnen, die bei der Gestaltung und der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten ihre Expertise miteinbringen können. Damit das Wachstum der Stadt vom Wachstum des Kfz-Verkehrs entkoppelt werden kann, ist es gerade bei der Siedlungsentwicklung wichtig, dass die Erschließung nicht vorrangig für den Kfz-Verkehr gedacht und umgesetzt wird, sondern dass auch die anderen Verkehrsträger gleichbehandelt zum Zuge kommen.

Digitalisierung und Verkehr

Die Digitalisierung nimmt im Verkehr einen zunehmend höheren Stellenwert ein. Durch die Möglichkeiten der Vernetzung können unterschiedliche Mobilitätsangebote (Car-, Bike- und Ride-Sharing) niedrigschwellig miteinander kombiniert werden. Die Maxime ist nicht mehr zweifelsfrei das eigene Auto sondern der Wert der größtmöglichen Flexibilität in der Mobilität. Viele private Akteure sehen hier den wachsenden Markt und versuchen ihre Angebote – in zumeist städtischen Bereichen – an den Kunden zu bringen. Die Aufgabe der Stadt ist es, diese aufkommenden Angebote gezielt einzusetzen und zu regulieren. Ohne die Schaffung von sinnvollen Rahmenbedingungen besteht die Gefahr, dass ein ungeordnetes und unausgewogenes Verkehrssystem entsteht.

Auch das autonome Fahren wird insbesondere in der Zeit nach 2030 seinen Platz im Verkehrssystem einnehmen. Noch ist es nicht möglich abzuschätzen, ob das autonome Fahren zu mehr oder weniger Verkehr führen wird. Zumindest wird eine effizientere Nutzung der Infrastruktur ermöglicht und mehr Straßenraum wird zur Verfügung stehen, da viele Parkstände im öffentlichen Raum nicht mehr benötigt werden. Allerdings wird es wichtig sein, trotz der komfortablen autonomen Fortbewegungsmög-

lichkeit, die anderen Verkehrsträger (wie zum Beispiel den ÖPNV) weiterzuentwickeln und einen gesicherten Entwicklungsraum zu geben.

Stadtentwicklung und Projekte

Über das Jahr 2030 ist die wesentliche Umsetzung von maßgeblichen Stadtentwicklungsprojekten vorgesehen. Ein wesentliches Beispiel ist die „Hafenentwicklung Ost“.

Flensburg hat den Wert der eigenen „Waterfront“ erkannt und möchte die Ostseite der Förde im Bereich des Hafens weiterentwickeln und städtebaulich in Wert setzen. Im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen⁶⁸ wurden bereits Workshops mit unterschiedlichen Akteuren durchgeführt, die ihre Vorstellungen der Zukunft an diesem Ort präsentieren durften. Hinsichtlich der verkehrlichen Infrastruktur wird es darum gehen, attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen umzusetzen, die einerseits für den Freizeitverkehr (entlang der Förde-Promenade) und andererseits für den Alltagsverkehr (Integration eines Umweltstreifens entlang des Straßenzuges Ziegeliestraße/Kielseng/Ballastbrücke) ein der Nachfrage entsprechendes Angebot zu bieten (vgl. Kapitel Abb. 24 und 8). Im Rahmen dieser Entwicklung gilt es genauso, eine mögliche Verbindung zwischen Ost- und Westseite der Förde (auf Höhe der Engstelle) mitzudenken. Wie diese mögliche Verbindung ausgebaut werden könnte, bleibt noch offen. Sofern Wohnnutzungen im Zuge der „Hafenentwicklung Ost“ vorgesehen werden, ist die Integration einer Quartiergarage mitzudenken, sodass der ruhende Verkehr weitestgehend aus den öffentlichen Straßenräumen verlagert werden kann (vgl. Kapitel 12).

⁶⁸ Stadt Flensburg 2015, Vorbereitende Untersuchungen (VU) „Hafenentwicklung Ost“

17 Steckbriefe Maßnahmen

Jede Einzelmaßnahme ist neben der Erwähnung in den einzelnen Kapiteln in einem (zumeist einseitigen) informativen und kompakt gehaltenen Steckbrief festgehalten. Neben der eher informativen Beschreibung der Maßnahme, erfolgt auch eine Bewertung auf vier unterschiedlichen Ebenen. Außerdem werden flankierende Maßnahmen und die verantwortlichen Akteure beschrieben. Ziel dieser aufgegliederten Darstellungsform ist die Möglichkeit, eine Einzelmaßnahme oder ein Maßnahmenbündel z.B. innerhalb eines politischen Gremiums schnell bewerten und einordnen zu können. Der Zugriff auf die wesentlichen Informationen einer Maßnahme kann mit Hilfe des vollständigen Katalogs wesentlich schneller erfolgen. Auf Basis der Steckbriefe können die Maßnahmen innerhalb der verantwortungstragenden Verwaltung schnell priorisiert, delegiert und/oder umgesetzt werden.

Im grau hinterlegten Kopfbereich des Steckbriefes ist neben einer fortlaufenden Steckbrief-Nummer für jede Maßnahme ein Arbeitstitel festgelegt und dieser mit einem aus dem im Leitbild benannten Handlungsfelder verknüpft. Außerdem wird das Oberthema (großes Symbol) – gegebenenfalls auch weitere relevante Nebenthemen (kleine Symbole) – mit Hilfe von entsprechenden Piktogrammen dargestellt (vgl. Abb. 111). Ein „Leuchtturm-Icon“ zeigt zusätzlich an, ob es sich um ein „Leuchtturmprojekt“ handelt.



Abb. 111 Piktogramme Verkehrsarten und Bedeutung

Im Hauptfeld wird zunächst die Ausgangslage (bzw. der heutige Zustand) beschrieben und greift damit – sofern vorhanden – auf Inhalte der Bestandsanalyse zurück. Im zweiten Teil wird die Maßnahme textlich kurz und prägnant beschrieben und greift damit auf die bereits beschriebenen Inhalte aus der Strategie- und Maßnahmenebene zurück. Die textlichen Beschreibungen werden – sofern hilfreich – mit passenden Abbildungen, Fotos oder Auszügen aus den erarbeiteten Konzeptplänen unterstützt. Außerdem wird der zu erwartende Umsetzungshorizont beschrieben, der sich in kurzfristige (2020), mittelfristige (2025) sowie langfristige Maßnahmen (2030) aufteilt. Die Ausnahme sind die Leuchtturmprojekte, die allesamt innerhalb des Masterplanungsprozesses umgesetzt wurden.

Im grau hinterlegten Fußbereich des Steckbriefes erfolgt eine erste Maßnahmenbewertung bzw. -einordnung (vgl. Abb. 112). Diese Bewertung erfolgt in erster Linie qualitativ und soll eine erste Einschätzung hinsichtlich der vier unterschiedlichen Kriterien treffen. Ziel ist, dass die Maßnah-

men z.B. schnell in eine Umsetzungsstrategie überführt oder einem entsprechenden Haushaltstitel zugeordnet werden können.

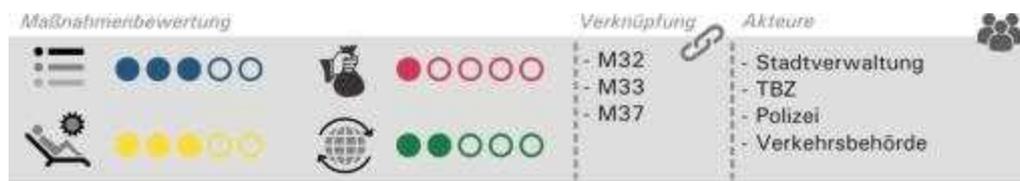


Abb. 112 Beispiel einer Maßnahmenbewertung im Steckbrief-Fußbereich

In der nachfolgenden Tabelle wird kurz erläutert, wie die Maßnahmenbewertung zu verstehen ist.

Priorität



- 1/5: die Maßnahme hat kaum Priorität, kann z.B. dann umgesetzt werden, wenn überflüssige Ressourcen vorhanden sind
- 5/5: die Maßnahme hat höchste Priorität und ist unmittelbar mit großem Nachdruck mit einem hohen Einsatz an Ressourcen umzusetzen.

Kostenhöhe



- 1/5: die Maßnahme verbraucht keine nennenswerten bzw. minimalste finanziellen Ressourcen (max. kleiner vierstelliger Betrag)
- 5/5: die Umsetzung der Maßnahme setzt ein großes finanzielles Investment voraus, z.B. bei baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Verkehrsinfrastruktur (Beträge im Millionenbereich).

Erhöhung Lebensqualität



- 1/5: die Maßnahme kann keinen (nennenswerten) Beitrag zur Erhöhung der städtischen Lebensqualität beitragen
- 5/5: die Maßnahme trägt zu einer sehr wesentlichen Erhöhung der städtischen Lebensqualität bei und hat starken Einfluss auf die Lebensweise der FlensburgerInnen

Klima- und Ressourcenschutz



- 1/5: die Maßnahme kann keinen Beitrag für den Klima- und Ressourcenschutz beitragen.
- 5/5: die Maßnahme trägt einen erheblichen Beitrag für den Klima- und Ressourcenschutz bei und macht einen wesentlichen Anteil am gesamtstädtischen Klima- und Ressourcenschutz aus.

Ein weiteres Element im Fußbereich des Steckbriefes ist der Bereich „Verknüpfung“, wo alle Maßnahmen genannt werden, die im direkten Zusammenhang mit der eigentlichen Maßnahme stehen. Durch die gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen können Synergieeffekte erzielt werden. Eine getrennte Umsetzung ist in den meisten Fällen (allerdings mit Wirkungseinbußen) möglich.

Der Bereich an der rechten Seite im Fußbereich benennt die (potenziell) verantwortlichen Akteure, in deren Aufgabenbereich die entsprechende Umsetzung der Maßnahme fallen würde.

Zur Verdeutlichung, ob es sich bei der jeweiligen Maßnahme um ein noch zu erarbeitendes Konzept oder um eine konkrete Maßnahme handelt, befindet sich im unteren, rechten Bereich des Steckbriefes ein weiteres Symbol. Eine Lupe steht für die erforderliche Ausarbeitung eines Konzeptes, während Hammer und Schraubenschlüssel auf eine konkrete Maßnahme hindeuten (vgl. Abb. 113). Vereinzelt weisen beide Symbole auf. Dann handelt es sich zwar um eine konkrete Maßnahme, vor deren Umsetzung jedoch noch die Erarbeitung eines umfangreichen Konzeptes steht (z.B. Neugestaltung Neumarkt).



Abb. 113 Kennzeichnung als Konzept (links) oder als konkrete Maßnahme (rechts)

Die Steckbriefe aller Maßnahmen befinden sich im Anhang des Gutachtens. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Auflistung aller Maßnahmen.

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziel/UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	strukturell	konzeptionell	organisatorisch	finanziell	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
001	Erstellung eines Nahmobilitätskonzepts Fokusraum Innenstadt	Auf Basis der Analysen des Fokusraums Innenstadt ist ein detailliertes Innenstadtverkehrskonzept zu beauftragen, welches unterschiedliche Umsetzungsmaßnahmen detailliert beschreibt und priorisiert	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Fußverkehr	-	bislang liegt noch kein kongruentes Nahmobilitätskonzept für den Fokusraum "Innenstadt" vor		kurzfristig	weiträumig		x			5	4	3	2		alle Fußverkehrsmaßnahmen
002	Optimierung der Fuß- und Radverkehrsführungen im Bereich von Brücken	Sichere Verkehrsführungen des Fuß- und Radverkehrs im Bereich von Brücken im Zuge von Brückensanierungen Querschnittsaufteilungen zu überprüfen, z.B. Ochsenweg, Husumer Straße	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/Wegenetzes	Fußverkehr	Radverkehr	beengte Verhältnisse insbes. Für Fuß- und Radverkehr		kurzfristig	kleinräumig		x			2	2	3	5		004, 016
003	Erstellung einheitliches Beschilderungskonzept für Fuß- und Radverkehr	Für den Fuß- und Radverkehr ist ein einheitliches und kongruentes Beschilderungskonzept zu erarbeiten und umzusetzen	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/Wegenetzes	Fußverkehr	Radverkehr	bislang kein einheitliches und durchgängiges Wegweisungskonzept vorhanden		mittelfristig	weiträumig			x		4	3	2	2		001
004	Barrierefreie Anbindung der Schleswiger Str. an Bahnhof	Beispielsweise Installation von Aufzügen von der Schleswiger Straße direkt auf die Bahnsteige. Prüfung einer Verbindung zwischen Schleswiger Straße und Bahnhofstraße im Zuge des geplanten Parkhausneubaus.	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Fußverkehr		Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Schleswiger Str. nur über nicht barrierefreie Serpentin		mittelfristig	kleinräumig		x			4	3	2	3		001, 005, 045, 046
005	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	Der Bahnhofsvorplatz bedarf einer grundlegenden Umgestaltung, sodass der ruhende Verkehr strukturiert und Belange des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität stärker berücksichtigt werden	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr	ruhender Kfz-Verkehr	fehlende Barrierefreiheit, chaotische Stellplatzsituation, wenig Aufenthaltsqualität, kein attraktiver Ankunftsort		mittelfristig	kleinräumig		x	x		4	3	3	5		001, 003, 004, 006, 045, 046, 069
006	Qualifizierung der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt	Herstellung einer direkten Wegführung mit größtmöglichem Abbau von Widerständen (Wartezeiten an LSA, Umwege) und einer guten Gestaltungsqualität	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/Wegenetzes	Fußverkehr	Radverkehr	bislang unzureichende Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt mit vielen Widerständen		mittelfristig	kleinräumig		x	x		4	4	2	3	teilweise über Sanierungsgebiet möglich?	001, 003, 008
007	Stärkung der Ost-West-Achse	Für den Fuß- und Radverkehr soll die Ost-West-Achse zwischen Museumsberg-Rathausstraße-Hafendamm-Kurze Straße-St.-Jürgens-Treppe gestärkt werden	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Fußverkehr	Radverkehr	Belastung nur eine geringe Verbindungsqualität, wg. hoher Steigungen und Querungen bedürfen hoch belasteter Straßen		kurzfristig	kleinräumig		x	x		2	2	3	1		001, 012, 016, 077
008	Neugestaltung Neumarkt	Die Kfz-Führung am Neumarkt ist flächensparend zu konzipieren und auszubauen, sodass einfache Querungen möglich sind und der Neumarkt an Aufenthaltsqualität gewinnt	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/Wegenetzes	Fußverkehr	Radverkehr			kurzfristig	kleinräumig		x	x		5	4	2	5	Mittel für Umgestaltung über Fördermittel "Sanierungsgebiet"	001, 006, 009, 021
009	Umgestaltung Südermarkt	Der Südermarkt soll in Bezug auf die Straßenräume Dr.-Todsens-Straße, untere Friesische Straße, Angelburger Straße umgestaltet werden	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr		Diese Maßnahme wurde bislang in der VU westliche Altstadt festgehalten		mittelfristig	kleinräumig		x			3	4	2	4		001, 006, 008, 037, 046
010	Umgestaltung Schiffbrücke nach Vorbild einer Begegnungszone	In der Schiffbrücke können bereits temporäre Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr	Radverkehr			langfristig	kleinräumig		x	x		4	5	3	5		001, 011, 012, 013, 055, 057

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziel/UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	sozial	ökonomisch	ökologisch	ethisch	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
011	Schiffbrücke: Neugestaltung der Flächen für den ruhenden Verkehr	Der Bereich "Schiffbrücke" mit seinem hohen Potenzial an Aufenthaltsqualität ist durch Neugestaltung und Neuverteilung der Verkehrsflächen umzugestalten	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr	Radverkehr	heute ist der Bereich stark durch parkende Autos geprägt. Flächen für Fuß- und Radverkehr sind teilweise sehr schmal oder nicht vorhanden, sodass es zu Konflikten kommt		mittelfristig	kleinräumig	x	x			5	5	3	4		001, 010, 016, 064, 067
012	Begegnungszone Rathausstraße	Die Fußgängerlichtsignalanlage am Querungsbereich Rathausstraße/ Holm/ Große Straße soll aufgegeben und stattdessen eine optisch auffällige Begegnungszone eingerichtet werden (zunächst temporär)	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr		Rathausstraße stellt eine wesentliche Barriere im Verlauf der Fußgängerzone dar	ja	kurzfristig	kleinräumig			x	x	4	4	2	1		alle Leuchttürme 001
013	Prüfung zur Abschaffung bedarfsgesteuerter Fußgängerlichtsignalanlagen	1. Integration von festen Freigabezeiten in Umläufen für hochfrequentierte Querschnitte 2. Ausstattung mit Näherungssensoren für geringer frequentierte Querschnitte	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Fußverkehr	Verkehrsmanagement	heute teilweise lange Wartezeiten		kurzfristig	weiträumig				x	4	2	3	2		001, 006, 008, 031
014	Zurückgewinnung städtischer attraktiver Plätze	Kleine Plätze mit hohem Potential an Aufenthaltsqualität sollten vom Parken befreit und als attraktive Aufenthaltsorte zurückgewonnen werden. Eine enge Zusammenarbeit mit Bürgerinitiativen ist hier anzustreben (z.B. Patenschaften)	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr	ruhender Kfz-Verkehr			mittelfristig	kleinräumig	x				3	4	1	3		001
015	Verkehrsberuhigung in der Norderstraße	Es ist zu prüfen inwieweit die Norderstraße (in Verlängerung der Fußgängerzone) verkehrsberuhigt werden kann.	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Fußverkehr	ruhender Kfz-Verkehr	heute ist Tempo-30 in der Norderstraße		kurzfristig	kleinräumig	x			x	4	4	2	3		055, 075
016	Qualität der Radverkehrsanlagen verbessern	An wichtigen Radachsen sind die Radwege sukzessive - je nach Flächenverfügbarkeit - mit ausreichenden Breiten zu versehen	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Radverkehr	-	Radwege an vielen Stellen zu schmal und mit mangelhafter Oberflächenqualität		mittelfristig	weiträumig	x				4	4	4	4		017, 018
017	Kopfsteinpflasterstraßen für RV optimieren	Auswahl an Kopfsteinpflasterstraßen in Flensburg entweder sägen/Böcken oder mit Asphaltdecke versehen (besondere Straßenräume: Rathausstr., Nordergraben, Norderstr.)	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	Kopfsteinpflaster		mittelfristig	kleinräumig	x				4	4	2	4		001, 016, 018
018	Leitlinie Oberflächengestaltung zur Förderung des Radverkehrs	Die Leitlinie beinhaltet eine Hilfestellung zur Verwendung radverkehrstauglicher Oberflächen im Straßenraum	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr		bislang keine Leitlinie vorhanden		mittelfristig	weiträumig		x			3	3	2	1		016, 017
019	Bahndamm als Radschnellweg	Der heute stillgelegte Bahndamm wird als Radschnellweg genutzt (Machbarkeitsstudie in Bearbeitung)	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Radverkehr	Fußverkehr	bislang ist der Bahndamm eine ungenutzte Infrastruktur		langfristig	weiträumig	x				2	3	5	5		016, 018, 020, 024, 034
020	Einrichtung von Fahrradstraßen	Umwidmung radnetzrelevanter Straßen des untergeordneten Netzes zu Fahrradstraßen (keine Achsen mit Linienbusverkehr)	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	bislang noch keine Fahrradstraße in Flensburg		kurzfristig	weiträumig	x	x			3	3	4	1		017, 018, 036

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsfeld UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	sozial	ökonomisch	ökologisch	sozialökonomisch	ökonomisch	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
021	Einstreifiger Ausbau Husumer Straße (zw. Neumarkt und Munketoft) und Munketoft (zw. Husumer Straße und Schleswiger Straße)	Auf Basis der vorhandenen Verkehrsstärken ist ein einstreifiger Ausbau für den Kfz-Verkehr möglich. Der neu gewonnene Platz kann für großzügig dimensionierte Fahrradwege bereitgestellt werden	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	es besteht keine Notwendigkeit von 2 Fahrstreifen auf der bestehenden Einbahnstraße. Hier erfolgte ein tödlicher Verkehrsunfall mit einem Radfahrer		mittelfristig	kleinräumig	x					3	3	3	2		008, 016, 018, 026
022	Fahrad-Parkhaus am Bahnhof errichten	Einrichtung eines überwachten Fahrrad-Parkhaus am Bahnhof (Umnutzung des Seitenflügels des BHF-Gebäudes in Prüfung)	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	Radverkehr	-	derzeit nur wenige offene Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof (kein sicheres Abstellen bzw. eines Pedelecs möglich)		kurzfristig	kleinräumig	x					4	3	4	4		005, 069
023	Schleswiger Str. Radverkehrsführung bergauf	Gutachten zur Prüfung der Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs stadtauswärts/bergauf	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	bislang keine adäquate Radverkehrsführung stadtauswärts		langfristig	kleinräumig	x					2	2	2	4		008, 016, 021, 026
024	Fahradzählstellen installieren	Insgesamt sollten mindestens zwei Fahrradzählstellen an hoch frequentierten Querschnitten im Bereich der Innenstadt aufgestellt werden (z.B. an Zweirichtungsweg an Süderhofenden)	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Radverkehr	-	bislang noch keine Zählstellen vorhanden		kurzfristig	kleinräumig	x		x			3	2	3	2		030, 071
025	Radweg entlang des Ostufers/Industrieafens		Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-			langfristig	kleinräumig	x					1	3	2	4		016, 018, 019, 035, 077
026	Einbahnstraßen für den Radverkehr freigeben	wo es die Rahmenbedingungen zulassen (max. 30/km/h, Fahrbahnbreite mind. 3,00 m) ist eine Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen zu prüfen	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	ein Großteil bereits ungewidmet, Überprüfung weiterer Straßen mit Potential		kurzfristig	weiträumig		x				3	3	2	1		016
027	Freigabe Fußgängerzone Nikolaistraße für den Radverkehr	Die Nikolaistraße (Fußgängerzone) sollte durchgängig für den Radverkehr freigeben und Radabstellmöglichkeiten angeordnet werden	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Radverkehr	-	Die Nikolaistr. ist weniger stark durch den Fußverkehr frequentiert als der übrige Abschnitt der Fußgängerzone. Eine Freigabe des Radverkehrs würde die Erschließungsqualität der Innenstadt für diesen verbessern		kurzfristig	kleinräumig			x			3	3	2	1		032, 033, 037
028	Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten (privater Raum)	In Wohngebäuden (zumindest in allen Neubauten) sollten ebenerdige, leicht zugängliche, überdachte Radabstellmöglichkeiten vorgesehen werden	ausgeglichene Mobilitätschancen	Radverkehr	-	am Wohnort sind die Abstellmöglichkeiten für Räder oft mangelhaft		kurzfristig	weiträumig	x		x			4	4	3	1		029, 072
029	Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten (öffentlicher Raum)	Im öffentlichen Raum - insbesondere in Wohngebieten - soll ein erweitertes Angebot an Abstellmöglichkeiten geschaffen werden (Beispiel: Umnutzung von einzelnen Pkw-Stellplätzen, Errichtung Fahrradgaragen bzw. -boxen)	ausgeglichene Mobilitätschancen	Radverkehr	-	am Wohnort sind die Abstellmöglichkeiten für Räder oft mangelhaft		kurzfristig	weiträumig	x		x			4	4	3	2		028, 030, 032, 072
030	Einrichtung von "Service-Points" für Radfahrer	An unterschiedlichen gut frequentierten Punkten sollen "Service-Points" für Radfahrer eingerichtet werden (Auflademöglichkeiten, Luftpumpen, Werkzeug, Schlauchautomat, etc.)	ausgeglichene Mobilitätschancen	Radverkehr	-			kurzfristig	kleinräumig	x		x			3	3	2	2		022, 024, 032, 033
031	Grüne Welle Radverkehr prüfen	Auf wichtigen/ausgewählten Radverkehrsrouten ist eine "grüne Welle" für den Radverkehr zu prüfen	ausgeglichene Mobilitätschancen	Radverkehr	Verkehrsmanagement	Signaltechnik bislang nicht auf "grüne Welle" für den Radverkehr ausgerichtet		mittelfristig	weiträumig		x				2	2	2	2		013, 055

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsfeld UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungs-horizont	Wirkung/Bezugsraum	Umwelt	sozial	ökonomisch	ökologisch	ökonomisch	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
032	Zusätzliche Fahrradbügel im öffentlichen Raum	Im öffentlichen Raum soll ein zusätzliches Angebot an sicheren Abstellmöglichkeiten (mittels Fahrradbügel) angeboten werden.	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Radverkehr	-	heute besteht ein Mangel an ausreichenden Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum. Folge: wildes Abstellen		kurzfristig	klein-räumig	x					4	4	3	2		001, 033, 037
033	Radabstellmöglichkeiten in der Innenstadt ausbauen	Einrichtung von witterungsgeschützten Radabstellmöglichkeiten an den Zugängen zur Innenstadt	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	Radverkehr	-	derzeit nur wenige offene Radabstellmöglichkeiten im Innenstadtbereich (kein sicheres Abstellen bspw. eines Pedelecs möglich)		kurzfristig	klein-räumig	x					4	3	5	2		001, 009, 022, 027, 029, 032, 037
034	Fuß- und Radverkehrsbrücke in Weiche herstellen	Herstellung einer Fuß- und Rad-Brücke zw. Nikolaiallee und Altem Husumer Weg zur besseren Anbindung des Stadtteils Weiche	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	Radverkehr	Fußverkehr	Netzücke durch Bahngleise		langfristig	klein-räumig	x					2	1	4	5		002, 016, 019
035	Faire Aufteilung des Straßenraums Kieselring/Balastbrücke (zunächst temporär)	Umwidmung der äußeren Fahrstreifen zu Radfahrstreifen für Busverkehr und Carsharing frei	ausgeglichene Mobilitätschancen	Radverkehr	Kfz-Verkehr	Verkehrsstärken zw. 10.000 und 16.000 Kfz/24 h rechtfertigen nicht zwei Fahrstreifen je Richtung		mittelfristig	klein-räumig		x		x		5	3	3	1		016, 048
036	Quartiersaufwertung durch Vermeidung von Durchgangsverkehr	Längere Wege für Kfz-Verkehr durch Einbahnstraßen und Sackgassen induzieren, dadurch Attraktivität des Radverkehrs steigern (Bsp. Groningen)	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Radverkehr	Verkehrsmanagement	Autofahren in Flensburg ist komfortabel		mittelfristig	weit-räumig		x				4	4	4	3		016, 070, 072, 079, 080
037	Erreichbarkeit der Fußgängerzone mit dem Rad verbessern	fahradfreundliche Gestaltung der um die Fußgängerzone herum führenden Straßen, Schaffung von komfortablen Radabstellmöglichkeiten an allen Zugängen zur Fußgängerzone	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Radverkehr	Förderung & Organisation			kurzfristig	weit-räumig		x				4	4	4	2		001, 009, 013, 017, 027, 033
038	Entwicklung einer Bikesharing-Strategie	Zur weiteren Entwicklung der Bikesharing-Angebote ist eine grundsätzliche Strategie zu erarbeiten	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Radverkehr	Verkehrsmanagement	Potential des Anbieters Next-Bike wird bislang nur unzulänglich ausgeschöpft / weiterer Bikesharing-Anbieter in Aussicht?		kurzfristig	weit-räumig			x			4	3	4	2		058, 071
039	Durchführen einer Liniennetzoptimierung für den engeren Flensburger Verflechtungsbereich	Überprüfung und Anpassung des Liniennetzes und der Fahrpläne Stadt- + Regionalverkehr im Hinblick auf Veränderungen struktureller Rahmenbedingungen, Verkehrsverflechtungen und des ÖPNV-Nachfragepotenzials.	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV		Kontinuierliche Aktivitäten zur Angebotsoptimierung seitens Aktiv Bus u.a. für Weiche und Kauslund, bisher nur wenig Aktivitäten zur Integration von Stadt- und Regionalverkehr		kurzfristig	weit-räumig			x	x		4	4	5	5		041, 042, 043, 044, 045
040	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten und potenzieller Einsatzbereiche für eine eigenständige Führung des ÖPNV	Systemerweiterung auf Verkehrsachsen mit hohem ÖPNV-Potenzial zur Erhöhung der Bedienungsqualität und Erweiterung der Kapazitäten in Richtung Tram, RegioTram oder BRT	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Kfz-Verkehr	Bisher keine systematischen Aktivitäten		langfristig	weit-räumig	x	x	x			2	1	1	2		048
041	Abbau von Anbindungs- und Erschließungsdefiziten im Stadtgebiet	Ergänzung von Haltestellen/Linien und Anpassung von Bedienungszeiten für Siedlungsgebiete / Ziele mit relevantem ÖPNV-Potenzial, die räumlich und/oder zeitlich nicht angemessen vom ÖPNV bedient werden	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV		Ansätze aus dem Regionalen Nahverkehrsplan und laufende Planungen für das Gebiet Hochfeld / Tansp (ab 1.8.2018 Anbindung von Hochfeld)		kurzfristig	klein-räumig				x		3	2	2	3		039

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziel/UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	Umwelt	Sozial	ökonomisch	ökologisch	ethisch	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
042	Einführung eines neuen Produktes "CityBus"	Einführung von CityBus-Linien zur Verbindung wichtiger Verkehrsziele / Points-of-Interest mit aufliegenden Parkierungs- / P&R-Anlagen, evtl. mit kostenloser Nutzung und Probetrieb	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Kfz-Verkehr	noch keine konkrete Konzeption		kurzfristig	kleinräumig						4	3	3	4		039, 065, 066, 067, 068
043	Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr	Bessere Verknüpfung zwischen Bussen der Stadt- und Regionalverkehrs sowie zw. ÖPNV und SPNV	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	-	teilweise knapp kalkulierte Umsteigezeiten, insbesondere zw. Bus und SPNV		kurzfristig	weiträumig						3	2	2	1		039
044	Optimierung ÖPNV-Tarif zwischen Innenstadt Flensburg und dänischen Kommunen	Vereinfachung der grenzüberschreitenden ÖPNV-Nutzung durch einheitliches Ticket	deutsch-dänische Kooperation im Verkehrswesen fördern	ÖPNV	-	Antrittswiderstand aufgrund der unterschiedlichen, schwer verständlichen Ticketsysteme		langfristig	weiträumig						3	2	2	1		067
045	Aufwertung der Verknüpfungssituation am Flensburger Bahnhof	Verbesserung der SPNV-Bus-Verknüpfung in räumlicher und gestalterischer Hinsicht Bereitstellung multimodaler Angebote	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Verkehrsmanagement	Ideenskizzen und erste Planungsentwürfe sowie ein grobes Anforderungsprofil liegen vor		mittelfristig	weiträumig						4	3	2	4		004, 005, 006, 039, 071
046	Barrierefreiheit im ÖPNV herstellen	Verkehrsanlagen im ÖPNV sollen sukzessive barrierefrei ausgebaut werden	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	-	Haltestellenkonzept liegt vor und kommt bei allen Neubaumaßnahmen und der sukzessiven Anpassung des Bestandes zur Anwendung		mittelfristig	weiträumig						5	4	1	4		001, 004
047	Elektrifizierung der Busflotte	Ausstattung der Busflotte mit elektrischen Antrieben	Förderung der E-Mobilität	ÖPNV	-	bislang nur Verbrenner und Hybrid-Busse im Einsatz		langfristig	weiträumig						5	3	4	5		059, 060
048	Weiterentwicklung des Busbeschleunigungsprogramms	Verkürzung der Fahrzeiten und Verstärkung des ÖPNV-Betriebs durch eine systematische Busbeschleunigung einschließlich Auswertung von Fahrplänen => Schnittstelle zu Maßnahme 31	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Verkehrsmanagement	noch keine konkrete Konzeption		mittelfristig	weiträumig						4	1	3	5		031, 039
049	Weiterentwicklung und Ausweitung digitaler Medien und Angebote in der Kundenkommunikation	Nutzung der technischen Möglichkeiten sowie Standardisierung und Optimierung kundenorientierter Angebote für Information, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätszentrale	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Verkehrsmanagement	derzeit Aktivitäten vor allem beim Verkehrsverbund NAH.SH sowie Ansätze durch Aktiv Bus u.a. mit Aufbau des Mobilitätsportals im Internet		langfristig	weiträumig						4	3	2	3		046
050	Intensivierung des ÖPNV-Marketing	Ausbau der Aktivitäten zur Bewerbung der ÖPNV-Qualität mit Schwerpunkt Socialmedia und Produktmarketing	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	-	Etablierung der Dachmarke NAH.SH im "neuen" Design und ergänzende Aktivitäten von Aktiv Bus u.a. Fahrpläne, Mobilitätszentrale		kurzfristig	weiträumig						4	3	2	3		053
051	Erweiterung Ticketsystem und Abonnements im ÖV	Ausweitung der Angebote von Abonnements (private Fahrkarten, sowie Firmen-Abos) mit Einbindung in die SH-Tarifstruktur. Abbau von Zugangsschwellen durch APP-Angebote (v.a. für Gelegenheitskunden).	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Verkehrsmanagement	bislang geringer Anteil an Job-Tickets, Monatskarte bislang solide		mittelfristig	weiträumig						3	1	2	2	3 Subventionierung durch Stadt FL erforderlich	044

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziele UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	berücksichtigt	konventionell	operativ	überholbar	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
052	Entwicklung von Kooperationen zur Stärkung des Umweltverbundes	Entwicklung systematischer Kooperationen zwischen zentralen Akteuren aus dem Mobilitätsbereich und Institutionen mit relevanter Verkehrsnachfrage (Tourismus, Mobilitätsdienstleister, Einzelhandel, Betriebe usw.)	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Förderung & Organisation	Beherrliche Ansätze z.B. mit CityPark noch nicht systematisch weiterentwickelt bzw. ausgebaut		kurzfristig	weiträumig			x	x	3	3	2	3	2	050, 051, 072, 073
053	Angebot eines Sommertickets	Während der Sommermonate können Gruppen mit bis zu 5 Personen für 10 EUR den ganzen Tag im ÖPNV unterwegs sein	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ÖPNV	Förderung & Organisation	Tariffom bisher noch nicht vorhanden	ja	kurzfristig	weiträumig			x	x	4	4	3	3	1	alle Leuchttürme, 050, 051
054	Entwicklung und Pflege eines Knotenpunktkatasters	Ein Knotenpunktkataster soll dazu helfen, das Straßennetz (insbesondere die Knotenpunkte) zu kategorisieren und notwendige örtliche Maßnahmen zu priorisieren	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Kfz-Verkehr	Verkehrsmanagement	bislang keine übergreifende Datenbank vorhanden		kurzfristig	weiträumig			x		4	2	1	1		
055	Entwicklung eines Geschwindigkeitskonzepts	Überprüfung der bestehenden und verträglichen Höchstgeschwindigkeitsniveaus auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen bzw. in der Innenstadt	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Kfz-Verkehr		Überprüfung steht aus		kurzfristig	weiträumig			x		5	5	4	4	2	013, 056, 057
056	Überprüfung des Wegweisungskonzepts	Die Überprüfung des städtischen Wegweisungskonzepts ist zu beauftragen	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Kfz-Verkehr		Heute besteht kein kongruentes System mit durchgängigen Zielspinnen		kurzfristig	weiträumig			x		3	3	2	3		013, 055, 057
057	Lenkung Kfz-Verkehr durch Reisezeitinformationsanzeigen	Durch Reisezeitinformationsanzeigen sollen Durchgangsverkehr auf den Tangenterring gehalten werden und Verkehre durch die Innenstadt reduziert werden	Optimierung/ Attraktivierung/ effizientere Nutzung des Straßen-/ Wegenetzes	Kfz-Verkehr	Verkehrsmanagement	bisher nicht vorhanden		mittelfristig	weiträumig	x	x			3	4	2	4		013, 055, 056
058	Entwicklung einer Car-Sharing-Strategie	Um das Angebot an unterschiedlichen Sharing-Angeboten zu erweitern und zur Schaffung einer "Wettbewerbs-Situation" ist die Etablierung eines weiteren Anbieters förderlich	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	Kfz-Verkehr	Verkehrsmanagement			kurzfristig	weiträumig			x	x	4	3	4	1		038, 071
059	Ausbau Ladesäulennetz E-Autos	Das öffentliche zugängliche Ladesäulennetz ist so auszubauen, dass der bis 2030 prognostizierte Bedarf gedeckt ist (Hinweis auf E-Mobilitätskonzept)	Förderung der E-Mobilität	Kfz-Verkehr	-	wird im bereits beauftragten E-Mobilitätskonzept erarbeitet		mittelfristig	weiträumig	x	x			5	4	5	4		060
060	Elektrifizierung der kommunalen Flotte	Mithilfe von Fördermitteln soll der größtmögliche Anteil der kommunalen Fahrzeugflotte auf E-Fahrzeuge umgestellt werden	Förderung der E-Mobilität	Kfz-Verkehr	Förderung & Organisation			mittelfristig	weiträumig			x		4	3	2	3		059
061	Erstellung eines alternativen Anlieferkonzepts mit dezentralen Verteilstationen	Anlieferungen im Innenstadtbereich sollten mit emissionsfreien und kompakten Vehiceln erfolgen (z.B. Lastenräder, E-Scooter). Dabei sind dezentrale Verteilstationen einzurichten, von den mit kleineren (z.B. E-betriebenen) Fahrzeugen die letzte Distanz zum Kunden überwunden werden kann	Aufenthaltsqualität wertschätzen und schaffen	Güterverkehr	-	die Straßenträume der Innenstadt werden vielerorts durch Lieferwagen blockiert. Thematik wird im Rahmen des E-Mobilitätskonzepts bearbeitet		mittelfristig	weiträumig			x		5	5	5	3		062

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziel/UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	Landlich	strukturfunktion	erweitertes	überörtlich	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
062	Ausweitung alternativer Zustellformen	Das Netz an Packstationen soll im Stadtgebiet Flensburg verdichtet werden	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	Güterverkehr	Fußverkehr	bislang sind 5 Packstationen im Stadtgebiet vorhanden		mittelfristig	kleinräumig	x		x		4	3	4	2		061
063	Modifizierung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts	Prüfung zur Anpassung der Parkgebühren sowie zur Einführung des kostenpflichtigen Bewohnerparkens um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern	ausgeglichene Mobilitätschancen	ruhender Kfz-Verkehr	-	Parken im Straßenraum ist in Flensburg sehr günstig. Die zugewiesenen Straßen schränken die Nutzbarkeit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer stark ein		kurzfristig	weiträumig		x			5	4	2	3		064, 065, 070
064	Etablierung P + G-Konzept	Insgesamt sollen 5 Standorte als P + G-Parkierungsanlage qualifiziert werden. In weniger als 10 Minuten kann das Stadtzentrum von hier fußläufig erreicht werden	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	ruhender Kfz-Verkehr	Verkehrsmanagement	P + G-Konzept bisher nicht öffentlichkeitswirksam umgesetzt (Name im Parkraumkonzept erwähnt)		mittelfristig	weiträumig	x	x			5	4	3	4		063, 065, 066
065	Neuaufbau und Modernisierung des Parkleitsystems	Reaktivierung Modernisierung des Parkleitsystems (u.a. durch digital abrufbare Information, z.B. zu Auslastungszuständen)	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	ruhender Kfz-Verkehr	Kfz-Verkehr	bestehendes Parkleitsystem inaktiv und unvollständig		mittelfristig	weiträumig			x		3	3	3	3		066, 063, 064, 066, 067, 069
066	Parkierungsanlage "Exe" attraktivieren, ausbauen und Verknüpfung in die Innenstadt herstellen	Der Parkplatz "Exe" soll als attraktive Parkierungsanlage ausgebaut werden (z.B. Oberflächensanierung, Beleuchtung). Durch unterschiedliche Angebote (z.B. (Lasten-)Radverleih, Wegweisung, Markierung, Reinigungsservice) soll der Standort aufgewertet und die Verbindung in die Innenstadt verbessert werden	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	ruhender Kfz-Verkehr	Verkehrsmanagement			mittelfristig	kleinräumig	x		x		4	3	3	3		003, 063, 064, 065
067	P + R-Parkplatz im Norden von Flensburg mit Shuttlebusverkehr	Nördlich der Innenstadt sollte in unmittelbarer Nähe zu einem deutschen Supermarkt ein P + R-Parkplatz für den Individualverkehr aus Dänemark eingerichtet werden, welcher durch einen (kostenlosen?) Shuttle-Bus mit attraktiver Taktung an die Innenstadt angebunden wird	deutsch-dänische Kooperation im Verkehrswesen fördern	ruhender Kfz-Verkehr	ruhender Kfz-Verkehr	Viele Besucher der Innenstadt kommen aus Dänemark mit dem eigenen Kfz - häufig wird kein Parkticket gezogen, da ein Verstoß nicht über die Grenze hinweg nicht geahndet werden kann		mittelfristig	kleinräumig	x		x		3	2	2	3		065, 068
068	P + R-ÖPNV-Ticket	Erhalt eines vergünstigten ÖPNV-Tickets bei Nutzung eines dezentralen P + R-Parkplatzes möglich.	Nahmobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen	ruhender Kfz-Verkehr	ÖPNV			kurzfristig	weiträumig			x		3	2	3	2		063, 065, 067
069	Parkhaus am Bahnhof	Durch ein Parkhaus am Bahnhof kann der ruhende Kfz-Verkehr konzentriert und frei werdende Flächen andersweitig genutzt werden	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	ruhender Kfz-Verkehr	-	zugewiesene Straßenräume im Bahnhofsumfeld		mittelfristig	kleinräumig	x				4	4	3	5		005, 006, 022, 063
070	Überarbeitung Bewohnerparkkonzept	Im Rahmen der Überprüfung des gesamtstädtischen Bewohnerparkkonzepts ist u.a. die Gebührenstaffelung zu diskutieren und ggf. anzupassen	ausgeglichene Mobilitätschancen	ruhender Kfz-Verkehr	Kfz-Verkehr	bislang wird der Standardsatz von 30,70 EUR erhoben		kurzfristig	weiträumig			x		3	4	3	2		063, 072
071	Einrichtung von Mobilitätsstationen	Beginnend mit zwei Hauptstandorten (Bahnhof und ZOB) sollen Mobilitätsstationen errichtet werden, wo untersch. Verkehrsträger miteinander verknüpft werden	Multi- und Intermodalität anbieten und ausbauen	Verkehrsmanagement	-			mittelfristig	kleinräumig	x	x			5	4	5	4		001, 038, 050, 058, 066, 069

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsfeld UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchtturm-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	sozial	ökonomisch	ökologisch	sozialökologisch	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
072	Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten bei Wohnbauvorhaben	Es sollte versucht werden - insbesondere bei neuen Wohnbauvorhaben - Entwickler zur Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten zu motivieren (Zusammenarbeit mit SBV7). Anwendung von Mobilitätskonzepten in Stellplatzsätzen verpflichtend verankern	ausgeglichene Mobilitätschancen	Verkehrsmanagement	Förderung & Organisation	Einbringung eines Mobilitätskonzeptes in Stellplatzsätzen bisher möglich - allerdings nur optional		mittelfristig	kleinräumig				x	4	4	5	2		062, 070, 071, 080
073	Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagementsystemen prüfen	Betriebliche Mobilitätsmanagementsysteme sollen dazu beitragen, dass umweltfreundliche Verkehrsträger von Seiten der Arbeitgeber gefördert werden	ausgeglichene Mobilitätschancen	Verkehrsmanagement	-	Das Beispiel des SBV könnte als Musterbeispiel für andere Unternehmen angeführt werden		kurzfristig	kleinräumig				x	3	3	4	2		072, 074
074	Offensive E-Bike-Leasing	Eine Vielzahl von Arbeitgebern in Flensburg sollen ihren Mitarbeitern E-Bike-Leasing-Angebote offerieren können. Evtl. ist eine Zusammenarbeit mit ansässigen Fahrradläden sinnvoll	Förderung der E-Mobilität	Verkehrsmanagement	Radverkehr	keine Zahlen vorhanden		kurzfristig	kleinräumig				x	3	3	4	1		016, 073
075	temporäre Lösungen zur Aufwertung des Straßenraums	Installation von temporären (kleinteiligen) Lösungen, die auf eine Verkehrswende hindeuten (weitere Parklets, Sitzgelegenheiten, künstlerische Elemente, Abstellanlagen, etc.) in Straßenräumen: Norderstraße, Norderhofenden (Höhe ZOB)	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Verkehrsmanagement	-	bislang nicht vorhanden	ja	kurzfristig	weitläufig	x		x	x	4	5	3	2		alle Leuchttürme, 014, 015, 029
076	Verkehrsüberwachung	Die Mittel für der Verkehrsüberwachung sollen aufgestockt werden, sodass insbesondere unterlaubtes Geh- und Radwegparken sowie Tempoverstöße geahndet werden können	ausgeglichene Mobilitätschancen	Verkehrsmanagement	Förderung & Organisation	Bislang werden Überwachungen nur stichprobenhaft weniger systematisch durchgeführt		kurzfristig	weitläufig				x	4	3	2	3		065, 063
077	Stärkung Ost-West-Verbindung / Querung Förde	Die Maßnahme umfasst eine mögliche Lösung, die eine bequeme und komfortable Querung über die Förde für den	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Verkehrsmanagement	ÖPNV	bislang ist keine direkte Verbindung für Alltagswege vorhanden		langfristig	kleinräumig		x	x		3	3	3	3		007
078	Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote zu einem gebündelten Tarif	z.B. könnte beim Kauf einer erweiterten Zeitkarte für den Aktiv-Bus (z.B. "Mobil-Card-Plus") Vergünstigungen auf Angebote der Car- und Rad-Sharing-Systeme (Nextbike, Cambio) gewährt werden	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Förderung & Organisation	ÖPNV	eine Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote über einen Anbieter ist bislang nicht möglich		mittelfristig	weitläufig				x	3	2	3	2		061, 071
079	Erweiterung personeller Ressourcen	Zur Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans soll eine zweite Verkehrsplanerstelle ausgeschrieben werden. Eine Förderung für bis zu 3 Jahre über Projektträger Jülich ist	Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten	Förderung & Organisation	-	Zur Umsetzung der Masterpläne sind heute nur ungenügende personelle Ressourcen vorhanden		kurzfristig	weitläufig				x	4	2	4	3		086
080	Förderung Lastenräder/Fahradanhänger durch Subventionen	Der Verleih bzw. der Erwerb von Lastenrädern und Fahrradanhängern soll durch finanzielle Anreize gefördert	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Förderung & Organisation	Radverkehr	bislang keine gesonderte Förderung		kurzfristig	weitläufig				x	4	4	4	2		072, 081
081	Familie mobil	Einen Monat kostenlos mit dem Elektro-Lastenrad das Auto ersetzen und mit dem ÖPNV unterwegs sein	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung & Organisation	-		ja	kurzfristig	weitläufig				x	3	4	4	1		alle Leuchttürme, 080
082	kostenfreies ÖPNV-Monatsticket bei Anmeldung für Neubürger	Neubürger erhalten bei Anmeldung ein kostenfreies ÖPNV-Monatsticket	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Förderung & Organisation	ÖPNV			kurzfristig	weitläufig				x	4	3	3	2		063, 078, 083
083	Führerschein gegen Fahrschein	kostenfreies ÖPNV-Jahresticket bei Abgabe des Pkw-Führerscheins für Senioren	Verbesserung Angebot und Komfort im Umweltverbund	Förderung & Organisation	ÖPNV			kurzfristig	weitläufig				x	2	3	2	2		081, 082

ID	Titel Maßnahme	Beschreibung	Handlungsziel/UV-Szenario	Oberthema 1	Oberthema 2	Ausgangslage	Leuchttum-/Impulsprojekt	Umsetzungshorizont	Wirkung/Bezugsraum	sachlich	konzeptionell	organisatorisch	finanziell	Bewertung Priorität	Bewertung Erhöhung Lebensqualität	Bewertung Klima- und Ressourcenschutz	Bewertung Höhe Kosten	Finanzierungsansatz	flankierende Maßnahmen
084	Verlinkung einer Mitfahrzentrale auf der Homepage der Stadt Flensburg	Wie auch die Uni Flensburg sollte die Stadt das Angebot einer offiziellen Mitfahrzentrale (z.B. www.finc.org) auf der	ausgeglichene Mobilitätschancen	Förderung & Organisation	Kfz-Verkehr	bislang wird das Angebot von Mitfahrzentralen auf der kommunalen Website nicht beworben		kurzfristig	weiträumig			x		3	2	3	1		085
085	Haushaltsbefragung Mobilität 2020/2030	Zur Überprüfung des Status Quo und der Zielerreichung ist eine Haushaltsbefragung zur Ermittlung zentraler	ausgeglichene Mobilitätschancen	Förderung & Organisation	Verkehrsmanagement	die aktuellsten Zahlen legen aus dem Jahre 2011 vor		langfristig	weiträumig			x		5	1	4	2		alle Maßnahmen

Tab. 2 Maßnahmenliste

18 Controlling und Evaluation

Der vorliegende Masterplan Mobilität 2030 beinhaltet eine Vielzahl von Zielsetzungen, Konzepten und damit verknüpften Maßnahmen, die es gilt bis zum Jahre 2030 umzusetzen. Dementsprechend sind konkrete Instrumente aus den Bereichen Controlling und Evaluation frühzeitig zu verankern. Im Folgenden werden das Grundgerüst und die Inhalte eines Controlling-Konzepts vorgestellt (vgl. Abb. 114).

Die grundsätzlichen Zielsetzungen des Controlling-Konzeptes sind die rechtzeitige und effiziente Umsetzung der angestrebten Inhalte bzw. Maßnahmen des Masterplans. Darüber hinaus zeigt das Konzept strukturgebende Meilensteine sowie kontinuierliche Aufgaben auf, die bei der Steuerung und Umsetzung des nachgelagerten Prozesses helfen sollen. Außerdem soll das Konzept eine Hilfestellung bieten, die Einbindung notwendiger Akteure aus verschiedenen Bereichen zu verstetigen. Nachfolgend werden die Inhalte erläutert, die hinter jedem einzelnen Baustein (Abb. 114) stehen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass das Controlling-Konzept den spezifischen Rahmenbedingungen und internen Gegebenheiten der Flensburger Verwaltung – bei Bedarf – anzupassen ist.

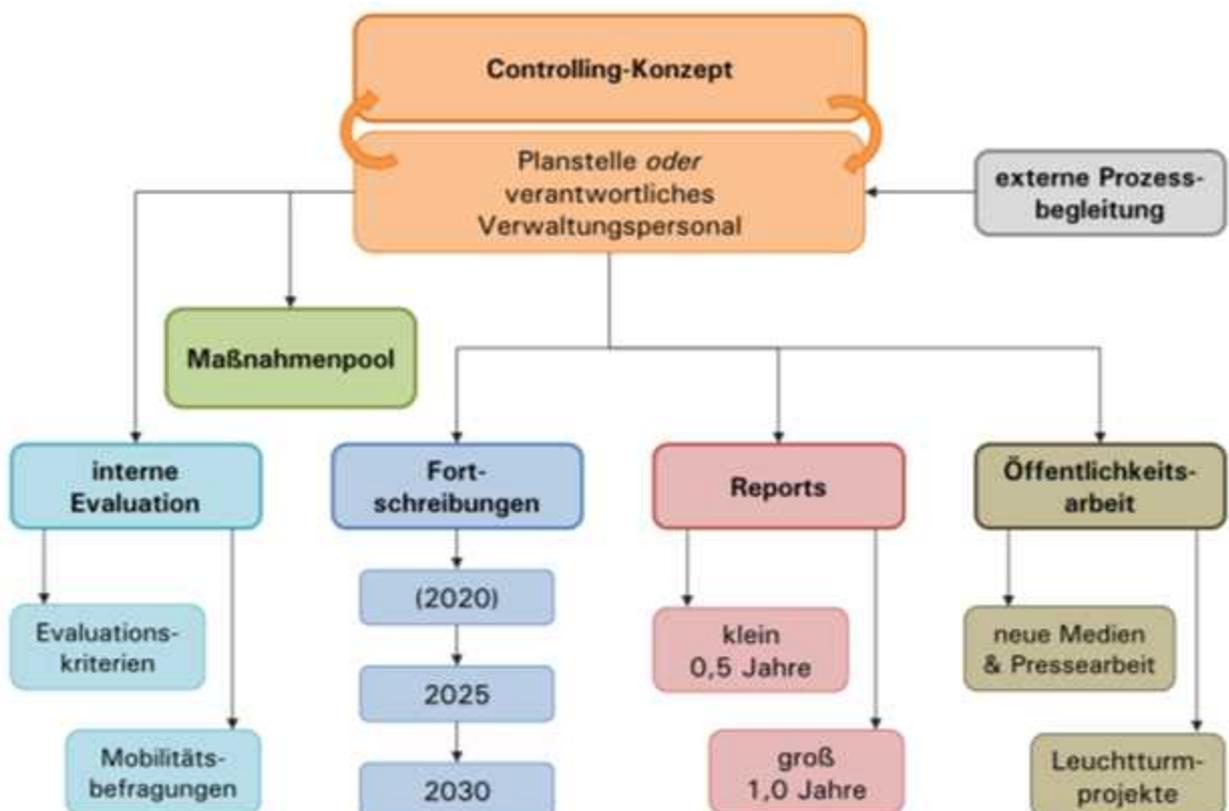


Abb. 114 Grundgerüst Controlling-Konzept

Steuerung durch verantwortliches Personal

Die Umsetzung eines Controlling-Konzeptes kann nur funktionieren, sofern dieses durch das verantwortliche Personal „mit Leben gefüllt“ und „am Leben gehalten“ wird. Somit ist das Konzept unabdingbar mit der Verfügbarkeit von personellen Ressourcen verknüpft.

Da die Möglichkeit angestrebt wird, im Rahmen des Masterplans Mobilität eine zusätzliche Planstelle in der Verkehrsplanung für die Umsetzung des Masterplans zu schaffen (vgl. M 079), sollte diese eine zentrale Rolle einnehmen und den Umsetzungsprozess federführend steuern. Die Kernkompetenz sollte sich primär durch Koordinierung der einzelnen Aufgabenbereiche auszeichnen, sekundär durch inhaltliche (planerische) Arbeit. Insofern sollte die Verantwortung an eine Person mit starken Kompetenzen in Organisation und Kommunikation übertragen werden. Der verkehrsplanerische Hintergrund ist hilfreich, sollte bei der Auswahl aber nicht das Hauptkriterium darstellen.

Sofern die zusätzliche Stelle nicht geschaffen werden kann, sind die Steuerungskompetenzen auf andere personelle Instanzen vollumfänglich zu verteilen. Bei der Umsetzung des Konzeptes „nebenbei“ sind deutliche Einbußen in der Umsetzungsqualität hinzunehmen, da die Aufgaben nicht vollumfänglich ausgefüllt werden können.

Maßnahmenpool

Der inhaltliche Kern des Masterplans ist durch die fixierten Maßnahmen zu beschreiben, die wiederum Teile von inhaltlichen Konzepten darstellen. Der für die Anwendung des Controlling-Konzeptes verantwortliche Akteur muss die spezifischen Aufgaben zur Pflege, Weiterentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen vorantreiben. Im Folgenden werden spezifische Kernaufgabenbereiche genannt:

- Pflege und Aktualisierung der Maßnahmenliste (z.B. Umsetzungsstatus von Maßnahmen erfassen, Bezifferung notwendiger Haushaltsmittel, Ansätze zur Finanzierung recherchieren und vorbereiten, Hinterlegung und Anwendung der Bewertungskriterien)
- Vorbereitung von Beschlüssen von Maßnahmen(-bündeln) in den entsprechenden politischen Gremien (z.B. SUPA) mit dem Ziel, dass inhaltlich zusammenhängende Maßnahmen als Bündel beschlossen werden und nicht aus den funktionalen Zusammenhängen gerissen werden
- Aufnahme, Bewertung und Rückmeldung von Umsetzungsschwierigkeiten
- Rückmeldung bzw. Diskussion mit strategisch-konzeptioneller Ebene (Fachbereich Verkehrsplanung), dass Konzepte ergänzt, verändert oder vertieft werden sollten
- regelmäßiger formeller (sowie informeller) Austausch mit verantwortlichen Akteuren hinsichtlich der Umsetzung und Implementierung von Maßnahmen (z.B. mit anderen Fachbehörden, Verkehrsbetrieben (lokal und regional), Vertretern der Wohnungswirtschaft)
- Formulierung und Artikulation der allgemeinen Zielsetzungen des Masterplans auf politischer Ebene

Gerade bei der Umsetzung von „kleinen Maßnahmen“ die kurzfristig umgesetzt werden können, ist eine direkte Begleitung (z.B. durch direkte Kommunikation mit den verantwortlichen Akteuren) bis zur Umsetzung der Maßnahme anzustreben. Umgesetzte Maßnahmen sind entsprechend zu dokumentieren (auch hinsichtlich der Einhaltung der angestrebten maximalen Kosten). Nach Maßnahmenumsetzung sind diese außerdem hinsichtlich der veranschlagten Bewertungskriterien zu bewerten (vgl. interne Evaluation).

„Größere Maßnahmen“, die nicht unmittelbar umgesetzt werden können (z.B. mittel- und längerfristige Maßnahmen), sind so auf- bzw. vorzubereiten, dass sie in einzelne Handlungsschritte mit einer konkreten zeitlichen Dimension aufgeteilt und sukzessive zum Beschluss bzw. zur Umsetzung geführt werden. Ein einzelner Handlungsschritt ist z.B. die Vorbereitung zur Verankerung einer Maßnahme im städtischen Haushalt, gefolgt vom Handlungsschritt eine Leistungsbeschreibung für eine Konzepterstellung zu erstellen und ggf. eine Ausschreibung zu veranlassen.

Die Weiterentwicklung und Umsetzung des Maßnahmenpools beschreibt im Wesentlichen also eine kommunikative Komponente, die sich durch den zielgerichteten Austausch mit den am Umsetzungsprozess beteiligten Akteuren kennzeichnet. Übergeordnetes Ziel der Kommunikation ist die Schaffung einer kontinuierlichen Verbindlichkeitssteigerung der im Masterplan verankerten Maßnahmen. Abb. 115 zeigt ein theoretisches Idealmodell auf, welches einen wesentlichen Teil der oben beschriebenen Aufgaben des verantwortlichen Akteurs für die Anwendung des Controlling-Konzeptes beschreibt:

Im Zentrum ist ein stetiger Austausch der verantwortlichen Planungs- bzw. der Verwaltungsebene des Masterplans und der politischen Ebene anzustreben. Neben der stetigen Vermittlung der Vision auf der höchsten Verwaltungs- bzw. Politikebene gilt es, mit einem zunehmenden Grad an Detaillierung und Verbindlichkeit den Beschluss und die Umsetzung der Maßnahme vorzubereiten. Dabei ist stets die strategisch-konzeptionelle Ebene zu vermitteln, damit der funktionale Zusammenhang der Maßnahmen ersichtlich bleibt und beachtet wird.

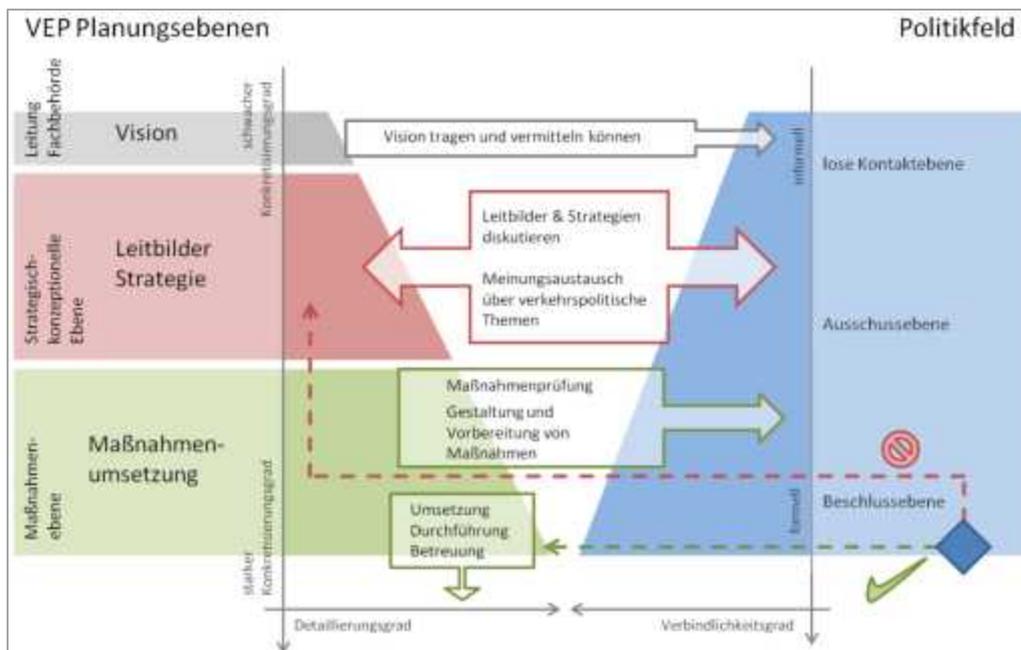


Abb. 115 Idealmodell der Verbindlichkeitssteigerung durch zuspitzende Arbeits- und Kommunikationsprozesse (Quelle: Groß 2014⁶⁹)

Interne Evaluation

Die interne Evaluation von Maßnahmen setzt sich zum Ziel, die Wirkungen einer Maßnahme zu erfassen und entsprechend einzuordnen (Bewertung). Bleibt der gewünschte Effekt aus, kann die Ausgestaltung der Maßnahme entsprechend angepasst, notfalls gestoppt werden. Bei Beobachtung eines geringen Wirkungsgrades kann eine Optimierung vollzogen werden. Bei einem hohen Wirkungsgrad ist der Erhalt bzw. die Verstetigung und Ausbreitung der Effekte anzustreben.

Ein ganz zentrales Instrument ist dabei die Durchführung von Mobilitätsbefragungen. Maßnahme 085 sieht vor, dass im Rahmen der Umsetzung des Masterplans regelmäßig (alle 5 Jahre, bis 2030) zentrale Mobilitätsdaten erhoben werden. Zentrales Erhebungskriterium ist der Modal Split, der Aussagen über das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung tätigt, so dass mehrere Erhebungszeiträume verglichen werden können. Dadurch kann die Wirksamkeit von einem Großteil der Maßnahmen gemessen und überprüft werden. Es ist zu empfehlen, dass die erste Mobilitätsbefragung bereits vor 2020 stattfindet, damit der Status Quo festgehalten werden kann. Der „Ist-Zustand“ des Modal-Splits basiert noch auf Daten einer Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011 und bedarf einer Aktualisierung. Hier ist eine kurzfristige Beauftragung zu empfehlen.

Mithilfe von weiteren Bewertungskriterien kann die Wirksamkeit der Maßnahmen hinsichtlich anderer Aspekte überprüft werden und somit eine tiefere und weitreichendere Bewertung durchgeführt werden. Das

⁶⁹ S. Groß 2014: Verkehrsentwicklungsplanung im Wandel. Evaluation der Verkehrsentwicklungsplanungen der Städte Lübeck und Kiel als Grundlage für eine neue Organisationsform.

Zusammentragen der Bewertungsinhalte, die Ergänzung von ggf. weiteren Bewertungskriterien sowie die entsprechende Auswertung sollten ebenfalls im Verantwortungsbereich der Person auf der neu geschaffenen Planstelle liegen. Im Folgenden werden neben quantitativen Kriterien auch qualitative Kriterien genannt, welche in die Bewertung miteinfließen sollten:

- Verkehrsstärken (Erfassung und Vergleich der Entwicklung von Verkehrsstärken unterschiedlicher Verkehrsarten (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) in maßgeblichen Straßenräumen, z.B. der Verkehrsachsen im Innenstadtbereich).
- Unfallzahlen (Abfrage aktueller Daten an entsprechenden Konfliktstellen)
- beförderte Personen im städtischen ÖPNV (ggf. Ausweitung auf regionalen Verflechtungsbereich)
- Nutzerzahlen von Sharing-Angeboten (Bike- und Car-Sharing)
- Investitionssummen (z.B. zur Aufstellung von Kosten-Nutzen-Analysen)
- Befragungen von Bürgern zu aktuellen Projekten um Meinungen und Stimmungen einzufangen

Fortschreibungen

Der Masterplan Mobilität sollte durch regelmäßige Fortschreibungen aktuell und „lebendig“ gehalten werden. Durch Fortschreibungen kann auf aktuelle Entwicklungen bzw. auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagiert werden. Darüber hinaus können die bereits verankerten Konzepte aktuell gehalten bzw. ergänzt werden.

Es ist zu empfehlen, dass Fortschreibungen spätestens alle fünf Jahre stattfinden sollten. Für 2020 kann lediglich ein Erfahrungsbericht über die bisher (zumeist kurzfristig) umgesetzten Maßnahmen angestrebt werden, der vielmehr als verwaltungsinternes Papier gehandhabt werden sollte. Darin können die bis dato gewonnen Lerneffekte festgehalten und erste Entwicklungen aus den einzelnen Handlungsfeldern beobachtet und kommentiert werden.

Für die späteren Fortschreibungen in 2025 und 2030 sollten im Vorfeld öffentlichkeitswirksame Prozesse mit der Integration von Beteiligungsprozessen durchgeführt werden (BürgerInnen sowie Fachöffentlichkeit), mit dem Ziel, eine aktualisierte Masterplanfortschreibung zu generieren, welche eine legitimierte Arbeitsgrundlage für die kommenden Jahre darstellt. Es wird empfohlen, die Fortschreibungen von externen Akteuren mit dem „Blick von außen“ durchführen zu lassen. In den Fortschreibungen sollte außerdem eine ausführliche Auswertung und Dokumentation der Ergebnisse der internen Evaluationen dargelegt werden.

Reports (Berichtswesen)

Ein wesentlicher Baustein von Controlling-Konzepten ist die Erstellung regelmäßiger Reports. Ziel ist (in einer standardisierten Form), den aktuellen Arbeitsfortschritt festzuhalten und auf aktuelle bzw. für den Umsetzungsprozess maßgebliche Entwicklungen einzugehen. Es wird vorgeschlagen, dass halbjährlich ein „kleiner Report“ erstellt wird, der lediglich innerhalb der Fachbehörde (inkl. Fachbehördenleitung) zum internen Umlauf gereicht wird. Ziel ist, dass alle beteiligten internen Akteure über den aktuellen Fortschritt informiert sind. Weiterhin wird vorgeschlagen, im jährlichen Zyklus einen „großen Report“ anzufertigen, der im SUPA (Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung) vorgestellt wird und mit den politischen Vertretern diskutiert werden kann. Hier sollten regelmäßig die Bewertungen der zu Anfang des Prozesses festgelegten Evaluationskriterien erläutert werden. Der „große Report“ sollte außerdem zugänglich bzw. online einsehbar für die Flensburger BürgerInnen sein.

Öffentlichkeitsarbeit

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Mobilität ist ein wesentliches Werkzeug, um die BürgerInnen nicht nur über aktuelle Maßnahmenumsetzungen zu informieren, sondern auch immer wieder die gesetzten Ziele und Werte zu erklären und zu vermitteln. Federführend sollte hier ebenfalls die Person auf der neu geschaffenen Planstelle sein (wenngleich die operative Ebene z.B. durch die städtische Pressestelle erfolgen kann). Wichtig ist, dass neben aktuellen Berichten auf der städtischen Homepage insbesondere die neuen Medien genutzt werden, um die Inhalte bürgernah und niedrigschwellig zu vermitteln. In Ergänzung dazu sollte auch die gängige Pressearbeit (Reportagen und Pressekonferenzen) vorangetrieben werden.

Ein ebenfalls der Öffentlichkeitsarbeit zugeordnetes Handlungsfeld ist die stetige Umsetzung und Entwicklung von Leuchtturmprojekten. Dieses Instrumentarium schafft es, die oftmals theoretisch wirkenden Konzepte des Masterplans beispielhaft und bürgernah im Stadtraum darzustellen. Dieses Mittel ist auch nach Beschluss des Masterplans regelmäßig einzusetzen.

Prozessbegleitende Akteure

Unterschiedliche Planungsprozesse aus anderen Städten haben gezeigt, dass prozessbegleitende Akteure ein geeignetes Instrumentarium darstellen, Funktionen in der Beratung bzw. bei der Umsetzung von Prozessen zu übernehmen und Impulse von außen einzubringen. Ein solcher prozessbegleitender Akteur sollte zu einem festgelegten Zeitpunkt (Empfehlung: mindestens ein halbes Jahr vor den angedachten Fortschreibungen) im nachgelagerten Umsetzungsprozess des Masterplans beratend eingreifen dürfen. Zu empfehlen sind externe Personen mit entsprechender fachlicher aber auch kommunikativer Kompetenz. Dieser könnte zum Beispiel auch die für diesen Zeitraum angedachten Bürgerforen moderieren.

19 Fazit – Darauf kommt es an

Das vorliegende Papier erläutert Strategien, Handlungsfelder und Maßnahmen für die zukünftige Ausrichtung der Flensburger Verkehrsentwicklungsplanung bei einem Zeithorizont bis 2030, um die ambitionierten Ziele zu erreichen. Zentrale Werte sind dabei der Klima- und Ressourcenschutz, der Erhalt und die Erhöhung der Lebensqualität, sowie die Verfolgung eines integrierten Ansatzes bei Umsetzung der verschiedenen Handlungsfelder. Im Folgenden sollen die wesentlichen Grundzüge und zentralen verkehrspolitischen Aussagen des Masterplans Mobilität benannt werden. Dabei sollen weniger die feinen Details und Einzelmaßnahmen des Masterplans wiederholt – vielmehr sollen die zentralen Absichten zum Abschluss schlaglichtartig zusammengefasst werden.

Grundsatz 1 | Das Wachstum der Stadt vom Wachstum des Autoverkehrs entkoppeln

In der Bevölkerungsprognose für Flensburg wird angenommen, dass die Marke von 100.000 Einwohnern noch vor 2030 erreicht wird. Dieses Wachstum kann nur bewältigt werden, wenn der Autoverkehr nicht linear zum Bevölkerungswachstum anwächst – denn die Verkehrsbelastungen in sensiblen Straßenräumen haben bereits heute ein kaum vertretbares Niveau erreicht. Gerade in den neueren Entwicklungsgebieten sind frühzeitig entsprechende Angebote zu schaffen (ÖPNV- und Fahrradinfrastruktur), die eine gute Alternative zur Autonutzung aufzeigen. Durch innovative Mobilitätskonzepte im Wohnquartier sowie beim Arbeitgeber (z.B. Sharing-Möglichkeiten oder Job-Ticket) können immer mehr Alltagswege auf alternativen, umweltfreundlichen und komfortablen Mobilitätsangeboten bewältigt werden. Dies kann nur gelingen, wenn neben Verwaltung und Politik auch die Wohnungswirtschaft und einflussreiche Arbeitgeber zur Erreichung der angestrebten Zielsetzungen gewonnen werden können.

Grundsatz 2 | Den Umweltverbund als Rückgrat der städtischen Mobilität entwickeln

Im beschlossenen Leitbild des Masterplans Mobilität ist das Umweltverbundsszenario hinterlegt, das die alternativlose Förderung des Fuß-, Rad- und des öffentlichen Personennahverkehrs vorsieht. Für den Fußverkehr ist die bestehende (Verkehrs-)infrastruktur dahingehend zu modifizieren, dass direkte bzw. kurze Wegeverbindungen, sichere Querungsmöglichkeiten und eine gute Orientierung im Straßenraum vorhanden sind. Als Beispiel ist der Straßenraum Kielseng zu nennen, der hinsichtlich des Ausbaus von genügenden Querungsstellen zu optimieren ist.

Um mehr Kapazitäten und ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot und eine dichtere Taktung in der Gesamtstadt – gerade zu den Randzeiten – umzusetzen, ist ein größeres Investment notwendig. Zum Beispiel sind Ortsteile wie Tarup auf kurz- bis mittelfristige Sicht mit einem gesteigerten ÖPNV-Angebot auszustatten. Mit dem Ausbau des Angebots gilt es auch, eine der Bevölkerung und dem Bedarf angepasste Tarifstruktur sukzessive umzusetzen. Gezielte Angebote (wie z.B. der City-Bus) ergänzen die aktuellen Strategien.

Mindestens genauso wichtig wie der ÖPNV ist der Ausbau einer komfortablen und sicheren Fahrradinfrastruktur. Der Masterplan greift das bereits beschlossene Veloroutennetz auf und setzt sich zum Ziel, diese wichtigen Radverbindungen für den Alltagsverkehr gewinnbringend – hinsichtlich ausreichender Breiten und komfortabler Oberflächenmaterialien – stetig auszubauen. Ergänzend dazu soll eine ausreichende und sichere Infrastruktur für das Fahrradparken - insbesondere im Innenstadtbereich – für die Nutzer zur Verfügung gestellt werden.

Grundsatz 3 | Aufenthalts- und Lebensqualität im innerstädtischen Raum wertschätzen, erhalten und steigern

Der Masterplan Mobilität hat das Werteziel einer hohen Lebensqualität fixiert, das unweigerlich der Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (bzw. in den Innenstadtbereichen) zusammenhängt. Es gilt, diese Räume, wo Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer aufeinander treffen, vor dem Hintergrund der genannten Kriterien zu gestalten. Gerade die sensiblen und viel genutzten innerstädtischen Straßenräume sollen nicht nur dem Autoverkehr gehören. Dabei ist Parken im öffentlichen Raum auf ein verträgliches Maß zu reduzieren und auch die Höchstgeschwindigkeiten entsprechend anzupassen. So ist es möglich, dass beispielsweise die Verbindung zwischen Fördeufer und Innenstadt, etwa durch modifizierte Straßenraumumgestaltungen der Schiffbrücke, verbessert werden kann. Auch die daran angrenzenden Uferbereiche, die über ein hohes Aufenthaltspotential verfügen, gilt es noch stärker für die entsprechenden Zielgruppen herauszubilden.

Grundsatz 4 | Gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben anstreben

Die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität und ist unmittelbar mit einer gerechteren Aufteilung des öffentlichen Raumes zu verbinden. Nur wenn alle Verkehrsteilnehmer vergleichbare Rahmenbedingungen vorfinden, kann die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Grundsatz ermöglicht werden. Gerade dort, wo die schwächeren Verkehrsteilnehmer „an den Rand gedrängt“ werden, gilt es Raum zu schaffen und komfortable und ansehnliche Verkehrswege – insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Im Prozess des Masterplanes wurde bereits die Husumer Straße umgestaltet; hier wurde ein Streifen der zweistreifigen Einbahnstraße zu einem gesicherten Fahrradstreifen umgebaut (auch: *Protected Bike-Lane*), was ein gutes Beispiel für die gerechtere Verteilung des öffentlichen Straßenraumes darstellt. Ganz besonders wichtig sind in diesem Zusammenhang die mobilitätseingeschränkten Personen. Die Verkehrsräume sind so herzustellen, dass diese Personen vollumfänglich am öffentlichen Leben teilhaben können.

Grundsatz 5 | Die Bedürfnisse und Anforderungen der städtischen Nahmobilität in der Innenstadt und in den Quartieren berücksichtigen

Der Großteil der Alltagswegketten besteht aus kurzen Wegen – oftmals nicht länger als 1 oder 2 km. Genau für diese Vielzahl der Wege gilt es, Angebote zu schaffen, dass diese Wege gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und auf die Nutzung des eigenen Pkw verzichtet werden kann. Dazu müssen allerdings entsprechende Voraussetzungen

geschaffen werden. Zum Beispiel ist für den Radverkehr der öffentliche Straßenraum in der Innenstadt so herzustellen, dass genügend und hochwertige Abstellmöglichkeiten vorzufinden sind und dass die Zuwegungen auf direktem und sicherem Wege gestaltet werden. Zum Beispiel soll die Fußgängerzone in der Nikolaistraße uneingeschränkt für den Radverkehr freigegeben werden; eine Maßnahme mit geringem Einsatz aber großer Wirkung.

Kurze Wege werden allerdings auch in den einzelnen Wohnquartieren Flensburgs zurückgelegt – sei es der Weg zum Bäcker oder der Besuch bei den Nachbarn. Der Masterplan sieht vor, ein Konzept zu erstellen, das Mobilitätsstationen nicht nur im verdichteten Innenstadtraum sondern gerade in den Quartierszentren integriert. Diese halten unterschiedliche Angebote zur Fortbewegung vor (zum Beispiel Leihräder oder Carsharing) und bieten zusätzlich eine Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Grundsatz 6 | Multi- und Intermodalität ausbauen und ein multioptionales Verkehrssystem der Zukunft ausbauen

Die zuvor genannten Mobilitätsstationen sind ein wesentlicher Baustein, ein multi- und intermodales Verkehrssystem in Flensburg aufzubauen, dass auch den zukünftigen Anforderungen genügt. Unabhängig des Lebensentwurfs und des Wohnortes eines Flensburger Bürgers oder Bürgerin soll jener/jene eine große Auswahl an Fortbewegungsmöglichkeiten vorfinden (Multimodalität) und diese mit möglichst wenigen Barrieren miteinander verknüpfen können. Für diesen Ausbau gilt es, entsprechende Entwicklungsstrategien für das Car- und Bikesharing zu erarbeiten und Akteure zu gewinnen, die solche Services anbieten. Im digitalen Zeitalter ist es mindestens genauso wichtig, diese Angebote auf einer leicht bedienbaren und praktikablen Anwendung für mobile Endgeräte zugänglich zu machen; eingebettet in ein ansprechendes Design.

Grundsatz 7 | Aufgaben und Verantwortung als Einpendlerstadt und Oberzentrum in der Region übernehmen

Flensburg übernimmt als Oberzentrum ganz wesentliche Aufgaben für die Region Schleswig-Flensburg und ist als Einpendlerstadt das Ziel vieler wochentäglicher Arbeitswege. Dementsprechend sind insbesondere die über die Stadtgrenze hinaus führenden Verkehrsverbindungen (insbesondere der regionale Nahverkehr) so zu gestalten, dass diese Angebote mit dem städtischen ÖPNV eingetaktet sind und somit eine wesentliche Alternative zum Kfz darstellen. Auch für PendlerInnen oder BesucherInnen der Stadt, die lieber mit dem eigenen Kfz anreisen, wurden im Rahmen des Masterplans Konzepte erstellt. Im äußeren Ring der Stadt werden verschiedene Park&Ride-Plätze für die BesucherInnen oder PendlerInnen von außen angeboten, die eine direkte Verknüpfung zu einem CityBus vorfinden, um ein kombiniertes Park- und ÖPNV-Ticket zu lösen und bequem mit dem Bus in die City gelangen können. Auch die Verbesserung der Verbindung nach Dänemark ist ein Ziel. Kurzfristig soll ein einheitliches ÖPNV-Ticket gewählt werden können, welches die Nutzung beider Verkehrsnetze ermöglicht.

Grundsatz 8 | Umweltfreundliche Antriebe fördern und die notwendige Infrastruktur entwickeln

Um den hohen Zielsetzungen eines nachhaltigen Ressourcen- und Klimaschutzes auch im Mobilitätsbereich gerecht zu werden, beschreibt der Masterplan unterschiedliche Handlungs- und Maßnahmenfelder. Die E-Ladesäuleninfrastruktur soll verstärkt der Nutzung einer größer werdenden Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen gerecht werden. Gerade die Fahrzeuge, die viele Kilometer in den sensiblen Stadträumen zurücklegen, wie die Buslinienflotte, städtische Pkw aber auch die Lieferwagen, sollen zukünftig mit elektrischen Antrieben ausgestattet sein. Gerade in der städtischen Logistik wird das Ziel verfolgt Logistikkonzepte zu erarbeiten, die mittels dezentraler Verteilstationen den Einsatz von kleineren und stadtverträglicheren Lieferfahrzeugen ermöglichen. In den genannten Bereichen ist angestrebt, entsprechende Bundesfördermittel zu generieren und die Zusammenarbeit mit entsprechenden Akteuren (z.B. aus der Logistikbranche) zu suchen.

Grundsatz 9 | Ressourcen für das Erreichen der Verkehrswende einsetzen und generieren

Um die im Masterplan angestrebte Verkehrswende für Flensburg zu initiieren, sind die Freisetzung und der Einsatz wesentlicher Ressourcen notwendig. Die verankerten Ziele im Leitbild sind es wert, dass städtische Ressourcen für diese Zwecke eingesetzt werden. Dementsprechend ist der Flensburger Etat auf die kommenden Investitionen durch die Reservierung oder Umverteilung entsprechender Mittel vorzubereiten. Gerade der Ausbau des ÖPNV sowie der Umbau von Straßenräumen bindet eine nicht unerhebliche Summe an zur Verfügung stehenden Mitteln. Hier gilt es, entsprechende Förderungen für Projekte oder sogar Planstellen zu generieren. Im Masterplan ist festgesetzt, dass die Förderung einer auf drei Jahre befristeten Planstelle zur Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen verfolgt werden soll. Das Beispiel des geplanten Neumarktumbaus im Zuge der Aufstellung eines Sanierungsgebietes zeigt, dass kreative Möglichkeiten bestehen, Synergien für einen integrativen Umbau der Stadt zu nutzen.

Grundsatz 10 | Instrumente zur Überprüfung der Zielerreichung etablieren und anwenden

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Aufstellung eines Masterplans wohl weitaus einfacher als dessen Umsetzung ist. Dementsprechend sollen im Masterplan gewisse Instrumentarien festgesetzt werden, die den Fortschritt der Zielsetzungen messen und die Wirkungen analysieren. Als Beispiel ist die im Masterplan festgesetzte Durchführung von regelmäßigen Mobilitätsbefragungen zu nennen. Damit können die Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten erfasst und mit den entsprechenden Zielsetzungen verglichen werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind Prioritätenlisten abzuleiten und entsprechende Akteure frühzeitig zu informieren und einzubinden. Vor dem Hintergrund von sich verändernden Rahmenbedingungen ist es sinnvoll, den Masterplan bei Bedarf fortzuschreiben. Auch die Verknüpfung mit thematisch anders gelagerten Planwerken bzw. Planungsprozessen (wie zum Beispiel dem ISEK-Prozess) ist weiterhin anzustreben, um einen integrativen Planungsprozess aufrechtzuerhalten.

Darüber hinaus ist es für die Akzeptanz und den Zuspruch für veränderungsbringende Maßnahmen in der Gesellschaft ganz wesentlich, dass die Ziele, Bestrebungen und Absichten immer wieder erklärt und veranschaulicht werden. Letztlich ist ein Großteil der Maßnahmen ein Mobilitätsmehrangebot für die Flensburger Bürger, das ihren Alltag bereichern kann aber auch verändert – umso mehr ist es notwendig, jeden Bürger – egal welcher sozialen Gruppe angehörig – auf dem eingeschlagenen Weg mitzunehmen. Plattformen und Kanäle der neuen Medien können dabei helfen, flächendeckender zu informieren aber auch zu diskutieren. Darüber hinaus sind in regelmäßigen Veranstaltungen im persönlichen Gespräch die Meinungen und Anregungen der Bürger aufzunehmen und Befürworter zu gewinnen.

Grundsatz 11 | Neue Erkenntnisse der Mobilität wahrnehmen und die Umsetzung von Pilotprojekten wagen

Im Rahmen des Masterplans wurde das Ziel erreicht, mit Hilfe von Leuchtturmprojekten öffentlichkeitswirksame Maßnahmen umzusetzen, die zeigen, dass der Masterplan Mobilität kein Konzept für die Schublade ist, sondern eine aktives Strategiepapier darstellt. Dementsprechend wurden Projekte, wie zum Beispiel die „Begegnungszone Rathausstraße“ umgesetzt, die für Flensburg Neuland sind und entsprechend kontrovers in Politik, Presse und Gesellschaft diskutiert wurde. Der Masterplan möchte vermitteln, dass sich Flensburg auch in Zukunft neuen Mobilitätsideen öffnen und Projekte ausprobieren möchte. Dabei ist auch das Scheitern erlaubt, frei nach dem Prinzip: *„Wir irren uns nach oben“* (Prof. Harald Lesch). Somit sollen auch zukünftig neue Leuchtturmprojekte initiiert und ausprobiert werden. Dabei sind immer wieder der Blick von außen zu suchen und Impulse anderer Städte oder durch Mobilitätsdienstleister aus der Privatwirtschaft aufzugreifen, auszuprobieren und umzusetzen.

Anhang
Steckbriefe Maßnahmen 1 bis 85