



CDU FLENSBURG

Verkehrspolitische Leitlinien der CDU Flensburg

Beschlossen durch den Kreisparteitag am 2. November 2016

Verkehrspolitische Leitlinien der CDU Flensburg

1 Einführung

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für die Zukunftsfähigkeit des Standorts Flensburg von entscheidender Bedeutung. Dabei ist neben den notwendigen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen für Industrie und Gewerbe zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen auch die Bedeutung der Verkehrswege für Einwohnerinnen und Einwohner im Blick unserer Politik.

Die CDU Flensburg wird sich auf allen Ebenen der Verkehrsinfrastruktur engagieren, und dabei vor allem nachfolgend vorgelegte Entwicklungen unterstützen. Die Leitlinien sind vom langsamen, nahen Verkehr hin zum schnellen, internationalen Ziel strukturiert.

2 Fußwege

2.1 Fußwege durch visuelle und tastbare Bodenleitsysteme besser erkennbar machen

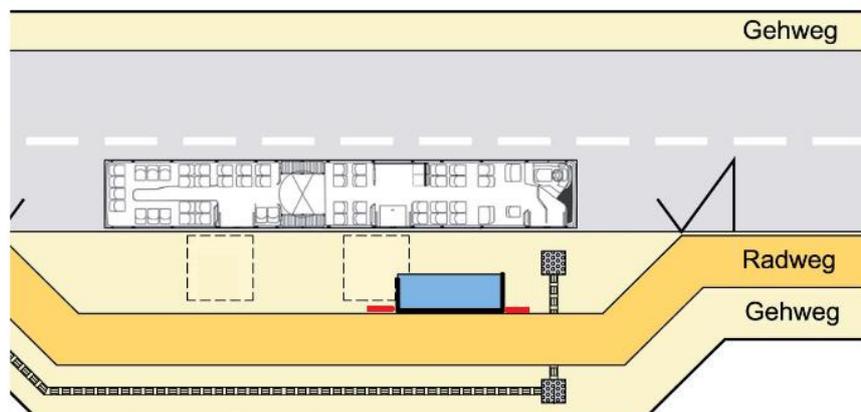
Um Menschen mit verminderter Sehfähigkeit einen sicheren Fußweg zu ermöglichen, sollte bei der Wegegestaltung künftig noch mehr auf hohe Kontraste geachtet werden. Dies kann gut mit ertastbaren Aufmerksamkeitsfeldern erreicht werden, um Richtungsänderungen, Gefahren, Hindernisse und Informationsquellen anzuzeigen.

2.2 Konsequente Berücksichtigung des Bushaltestellenkonzepts

Das Flensburger Haltestellenkonzept sieht eine Radwegeführung so vor, dass Fahrgäste des ÖPNV beim Ein- bzw. Aussteigevorgang nicht mit Radfahrern kollidieren.

Zudem werden wir uns für die Anpassung des Konzepts einsetzen: An Wartehäuschen, die an Radwege grenzen, sollen Bügel das Queren des Radwegs verhindern, um Kollisionen der Fußgänger mit Radfahrern zu minimieren.

In der Grafik (Quelle: Haltestellenkonzept der Stadt Flensburg) sind die geforderten Bügel rot markiert.



3 Radwege

3.1 Ausbau Schnellwegenetz, mit Rücksicht auf vermehrte Nutzung von E-Bikes

Die Sichtbarkeit von E-Mobilität ist in der Innenstadt heute ganz wesentlich durch Radfahrer mit E-Motor-Unterstützung geprägt. Diese Art der Fortbewegung wollen wir aus verschiedenen Gründen fördern und unterstützen:

- Pedelecs / E-Bikes verbrauchen wenig Platz
- Der Verschleiß von Fahrbahnen wird durch den Umstieg vom Auto auf Pedelecs / E-Bikes reduziert
- Die Nutzung von Pedelecs / E-Bikes fördert die Gesundheit durch Bewegung an der frischen Luft
- Durch e-Motorisierung wird das Radfahren einem größeren und auch älteren Publikum erschlossen

Um auf Pedelecs / E-Bikes angemessen im Straßenbild zu reagieren, ist die erhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Besondere Schnellrouten aus den Außenbereichen (Weiche, Mürwik, Tarup, Engelsby, Klues) sind zu konzipieren. Dabei können auch ungenutzte Gleisanlagen für eine Fahrradnutzung herangezogen werden und sollten für solche Konzepte mit geprüft werden.

Überdachte Fahrradstellplätze vor allem an Orten von besonderer Relevanz für den Radverkehr steigern die Attraktivität dieses Fortbewegungsmittels noch einmal. Die CDU Flensburg unterstützt daher den Bau solcher Unterstellmöglichkeiten beispielsweise am Bahnhof und in Eingangsbereichen zum Einzelhandelsbereich Holm/Große Straße.

3.2 Modernisierung/Neugestaltung vorhandener Radwege

Das Flensburger Radwegenetz ist weiter so auszubauen, dass Bewohner aller Bereiche über Sammelrouten ihre üblichen Wege auch mit dem Rad sicher zurücklegen können. Vorhandene Wege sollten dabei modernisiert werden: Die Radwege sind entsprechend breit und möglichst kurvenarm zu gestalten und im Zweifel zu Lasten von Straßen und Fußwegen auszuweiten.

Die Straßen Flensburgs machen ca. 74% der Verkehrsflächen aus, während Geh- und Radwege bei ca. 26% liegen. Die Aufkommen für die Sanierung und den Neubau von Verkehrsinfrastrukturflächen entwickelten in Flensburg in den vergangenen Jahren allerdings wie folgt:

| Jahr | Neubau/Sanierung Straßen | Neubau/Sanierung von Geh- und Radwegen | Gesamt | Anteil Straße | Anteil Geh-/Radwege |
|------|--------------------------|--|-------------|---------------|---------------------|
| 2012 | 3.680.000 € | 990.000 € | 4.670.000 € | 79% | 21% |
| 2013 | 3.690.000 € | 540.000 € | 4.230.000 € | 87% | 13% |
| 2014 | 2.340.000 € | 410.000 € | 2.750.000 € | 85% | 15% |
| 2015 | 1.620.000 € | 420.000 € | 2.040.000 € | 79% | 21% |

Der Anteil des Neubaus bzw. der Sanierung von Geh- und Radwegen muss mindestens an das Bestandsverhältnis angepasst werden und sollte daher einen Anteil von 26% nicht unterschreiten.

Der touristischen Nutzung vieler Flensburger Radwege muss durch Kennzeichnung und Beschilderung Rechnung getragen werden. Die Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025 sieht Fahrradtourismus als Baustein vor – in Abstimmung mit der Tourismusagentur TAFF und unseren Partnern im Umland sollten wir auch die Radwegeinfrastruktur weiter einer gemeinsamen Vermarktung zuführen.

Die Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen müssen auf die besonderen Anforderungen der Radfahrer hin durchleuchtet werden. Die CDU Flensburg wird dazu die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Flensburg um Prüfung bitten und gemeinsam mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung so optimieren, dass Naturstein nicht zur Stolperfalle für bewegungseingeschränkte Personen werden.

3.3 Langfristig planbare Mittelbereitstellung für den Ausbau des Radwegenetzes

Ähnlich dem Sanierungskonzept für die Entwässerung, mit dem Flensburg sehr gute Erfahrungen gemacht hat, sollten feste Mittel langfristig für Sanierungsprojekte bereit gestellt werden.

Im Gegensatz zur Entwässerung handelt es sich bei der Straßeninstandhaltung nicht um sogenannte „kostenrechnende Einheiten“, die Finanzierung ist daher noch mehr Selbstbindung der Kommune. Durch Anträge auf Förderung kann die tatsächliche Fördersumme dennoch jährlich abweichen. Wichtig ist die Bereitschaft, einen festen Anteil von Sanierungsmitteln explizit auch der Radwegesanierung zuzuordnen.

3.4 Erschließung von wichtigen Knotenpunkten für Radfahrer

3.4.1 Neumarkt neu planen

Der Neumarkt stellt eine unüberwindbare Herausforderung für radfahrende Verkehrsteilnehmer dar, Radfahrer aus Richtung Innenstadt haben keine sinnvolle Möglichkeit, in die Bahnhofstraße oder zur Rude abzubiegen. Dieser Zustand ist kurzfristig abzustellen, dieser Verkehrsknotenpunkt muss auch für Radfahrer übersichtlich gestaltet werden.

Die CDU Flensburg erkennt diesen Knoten als derzeit größte Barriere für die Routen vom Außenbereich in die Innenstadt. Daher wird unsere Ratsfraktion gebeten, der Verwaltung vorzuschlagen, mit einem Wettbewerb sinnvolle Konzepte für eine Neugestaltung zu erhalten und so langfristig das dortige Provisorium abzulösen.

3.4.2 Twedter Plack besser befahrbar machen

Der Twedter Plack ist verkehrsplanerisch überarbeitet worden, die Umsetzung folgt abhängig von Finanzmitteln nach und nach. Es ist für uns zwingend notwendig, die auf Grund des geringen verfügbaren Straßenraums an einigen Stellen schwierig ausgefallene Lenkung von Radverkehren nach Abschluss der Baumaßnahmen auf ihre Funktionalität hin zu prüfen und ggf. nachzusteuern.

4 Straßen

4.1 Weitere Beruhigung der Bismarckstraße/Mürwiker Straße

Als Konsequenz aus dem Bau der Osttangente war vorgesehen, Verkehr von innerstädtischen Verkehrsachsen aus der Stadt herauszuführen. Die CDU Flensburg setzt sich dafür ein, dass Verkehr, der bislang durch die Bismarckstraße bzw. im weiteren Verlauf durch die Mürwiker Straße geführt wird, künftig noch stringenter zur Osttangente oder zum neu hergestellten Kielseng gelenkt wird. Zugleich kann weniger genutzter Verkehrsraum durch Schrägparken auch für ruhenden Verkehr genutzt werden. Die CDU-Ratsfraktion wird gebeten, entsprechende Konzepte entwickeln zu lassen.

4.2 Vermeidung von durchfahrendem Lastverkehr

In Wohngebieten wollen wir durch kreative Lösungen vor Ort oder durch Initiativen auf Landesebene Möglichkeiten zur Unterbindung von Lastverkehren ohne Ziel- oder Quellbezug im jeweiligen Gebiet schaffen oder ausschöpfen.

Vor Ort können bekannte, unerwünschte Durchfahrtsrouten auf wenigen Metern so unterbrochen werden, dass Navigationssysteme der LKW diese als nicht befahrbar kennzeichnen und so Verkehre schon technisch so gelenkt werden, dass Wohngebiete gemieden werden.

4.3 Vermeidung von Warteverkehren

Wir treten für die Optimierung von Ampelschaltungen in der Stadt ein. In diesem Jahr hat die CDU-Ratsfraktion Mittel für die Anschaffung eines entsprechenden Systems mit bewilligt. Ziel muss sein, Schaltungen nutzerorientiert zu steuern. Das bedeutet, dass wir keine Gängelung von PKW-Verkehr unterstützen.

Prämisse muss sein, dass hohe Nutzerzahlen Vorrang haben vor geringen Nutzerzahlen. Das kann im Einzelfall auch bedeuten, dass ÖPNV oder Radverkehr bevorzugt wird. Ampelphasen halten wir aber für kein Instrument zur Erziehung von Verkehrsteilnehmern.

Die CDU Flensburg befürwortet Ampelabschaltungen in der Nacht und an Wochenenden, wo immer dies möglich ist.

Für die Optimierung der Ampelschaltungen sollten die Verkehrsteilnehmer mit einbezogen werden. Aus diesem Grund setzt sich die CDU Flensburg für eine Kontaktmöglichkeit ein, mit deren Hilfe problematische Ampelschaltungen der Stadtverwaltung mitgeteilt werden können, beispielsweise in Form eines Internetportals, einer speziellen E-Mail-Adresse oder zusätzlich auch einer App.

4.4 Mehr grüne Pfeile einsetzen

An Ampelstandorten, die einen gefahrlosen Rechtsabbiegeverkehr ermöglichen, wollen wir den Einsatz von statischen grünen Pfeilen voranbringen, um auch so Warteverkehre zu vermeiden. Die Abfahrten von der Osttangente sollten, sofern für Rechtsabbieger keine eigene Ampelphase vorgesehen ist, beispielsweise grüne Pfeile erhalten.

4.5 Neues Parkhaus / neue Parkhäuser

Als Ersatz für künftig wegfallende Flächen an der Schiffbrücke ist bereits das Karstadt-Parkhaus umgestaltet worden. Dabei wurden dort mehr Parkplätze neu geschaffen, als an der etwa 600 m entfernten Schiffbrücke vorhanden sind.

Bevor die Schiffbrücke endgültig von parkendem motorisiertem Individualverkehr befreit wird, müssen ca. 75 weitere Stellplätze im fußläufigen Umkreis von Schiffbrücke oder Norderstraße entstehen. Dies ist in Form eines Parkhauses für eine Stadt angemessener, als Flächen für ebenerdiges Abstellen vorzuhalten. Auch ein Abbruch von Häuserbestand in der Norderstraße darf für dieses Vorhaben kein Tabu darstellen.

4.6 Runderneuerung des Parkleitsystems

Flensburg braucht endlich ein wirksames und funktionierendes System, mit dem auswärtigen Reisenden die innerstädtischen Möglichkeiten zum Abstellen ihres Fahrzeugs schon ab der Stadtgrenze leicht begreifbar aufgezeigt werden. Das System sollte mit besonderem Fokus auf dänische Kunden durchdacht werden. Eine dynamische Lösung, die eine Anzeige noch freier Parkplätze ermöglicht, ist dabei aus Kostengesichtspunkten nachrangig.

In das Parkleitsystem sind auch Park&Ride-Lösungen zu integrieren. Ausgehend von PKW-Stellmöglichkeiten im Außenbereich, insbesondere bei Citti und am Fördepark, können Shuttlebusse eine sinnvolle Ergänzung zur Vermeidung von Innenstadtverkehr sein.

Eine Integration der Parkmöglichkeiten in bestehende mobile Apps halten wir für wünschenswert und sollte positiv begleitet werden.

4.7 Ausbau der B199

Für die B199 muss die Ortsumgehung Handewitt endlich vorangetrieben werden, damit das gemeinsame Gewerbegebiet (WEG) weiter ausgebaut und besser angebunden werden kann. Das Land ist zuständig, kommt aber mit der Planung nicht voran. Wir fordern die Bereitstellung von Landesmitteln, damit der Zweckverband selbständig Planer beauftragen kann.

Auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan erneuert die Einschätzung der Umgehung als „vordringlichen Bedarf“. Bei den 6,9 km Umgehung spielt auch Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Der Westküstentourismus, von dem durch gute West-Ost-Anbindung auch Flensburg als Ausflugsziel und Einkaufsort profitiert, wird durch einen guten Ausbau – im weiteren Verlauf auch durch Umgehung von Leck – gefördert.

Bislang fehlt es an der notwendigen Ausführungsplanung.

4.8 Erhöhung der GVFG-Mittel auf Landesebene

Der GVFG-Fördertopf des Landes (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein, regelt den Bau/Ausbau verkehrswichtiger Straßen) muss angesichts der maroden Straßen deutlich besser ausgestattet werden. Für Flensburg, dessen Straßen zu einem Viertel mit der Schulnote 4,5 oder schlechter eingestuft wurden, sind ausreichende Sanierungsmittel und –quoten dringend notwendig. Die CDU Flensburg wird sich auf Landesebene dafür einsetzen, die GVFG-Mittel zu erhöhen.

5 ÖPNV

Der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) ist punktuell zu verbessern. Dies gilt für das Liniennetz, die Tagesbetriebszeiten, den vermehrten Einsatz von Nachtbussen, die Taktung, die behindertengerechten Einstiege und die Sicherheitsaspekte. Die gewonnene Hoheit über die Liniennetzplanung ermöglicht uns qualitative Verbesserungen in der Linienführung und in der Taktung.

Untersuchungen für einen zweiten zentralen Busknotenpunkt begleiten wir positiv, um eine Stärkung des ÖPNV zu erreichen.

Mit den Nachbarkreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland wurde auch auf Betreiben der jeweiligen CDU-Fraktionen der Takt für die Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) harmonisiert. Ziel ist die abgestimmte Planung von öffentlichen Verkehren, die über die Kreis- bzw. Stadtgrenzen hinweg führen, um so auch dort Verbesserungen für Nutzer erreichen zu können.

6 Straßen, Fuß- und Radwege in Flensburg 2022

Verkehr verändert sich, die Wahl des Fortbewegungsmittels hat sich über die Jahre stets geändert und wird es weiter tun. Um mittelfristig auf geänderte Bedarfe eingehen zu können, muss Flensburg schon heute Weichen stellen.

Die CDU Flensburg begrüßt und unterstützt das Modell des Car-Sharings, über das in Flensburg bereits einige Standorte mit durch Unternehmen und Privatpersonen gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen ausgestattet wurden. Einer Ausweitung und der Ausweisung von Vorrangstellplätzen für diese Fahrzeuge stehen wir offen gegenüber. Die

Schaffung von Car-Sharing-Stellplätzen sollte auch in der Stellplatzsatzung gewürdigt werden: Wer es als Bauherr schafft, mit dem Flensburger Car-Sharing-Anbieter zusätzliche Stationen anzubieten, sollte weniger Stellplätze nachweisen müssen.

Flensburg braucht mehr Ladestationen in Kombination mit Stellplätzen für Elektrofahrzeuge (PKW und Mopeds) wie am ZOB. Anders wird ein Umstieg von konventionellen Autos auf Elektromobilität bei jetzigem Entwicklungsstand nicht gelingen.

Wir wollen Fahrstreifen, die für Taxen und Busse reserviert sind, auch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge freigeben.

Wasserstofftankstellen sind in Schleswig-Holstein bislang Mangelware. Durch Power-to-Gas kann gerade im Norden eine breite Infrastruktur für diese Alternative zum Erdöl angelegt werden und unser Bundesland zum Motor für diese Technologie machen.

Die Bemühungen der Stadtwerke Flensburg und der für den ÖPNV zuständigen Aktiv Bus für mehr Elektromobilität wird die CDU Flensburg weiter unterstützen. Wir wollen die Feinstaubbelastung reduzieren und als Klimapakt-Stadt den CO₂-Ausstoß bis 2050 neutralisieren. Dafür sind auch Anstrengungen notwendig, so zum Beispiel eine konsequente Umrüstung der Busflotte.

7 Autobahnen

7.1 Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke schnell und ausreichend vorantreiben

In bereits zehn Jahren soll die Rader Hochbrücke dem Verkehr nicht mehr gewachsen sein. Eine Ausweichroute ist nicht realistisch gegeben. Ein Totalausfall der Hochbrücke, wie ihn unsere Region 2014 erleben musste, ist kein weiteres Mal hinnehmbar. Standortentscheidungen von Firmen mit An- und Auslieferung werden schon jetzt zu Ungunsten der Region Flensburg getroffen.

Pläne sehen vor, die Hochbrücke durch zwei Bauten zu ersetzen. Die Fertigstellung des ersten Bauwerks muss aus Sicht der CDU Flensburg spätestens bis 2025 gewährleistet sein. Eine Beschränkung auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung plus Nothaltestreifen ist unzureichend. Ein Ausbau nach RQ 36 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) mit 14,5 m befestigtem Ausbau je Fahrbahn ist anzustreben.

7.2 6-streifiger Ausbau auch nördlich von Bordesholm

Der Ausbau der A7 ist für die Strecke Hamburg-Bordesholm vorgesehen. Ein Großteil der Lastverkehre insbesondere aus dem industriell geprägten dänischen Westjylland nutzt aber auch die Strecke nördlich von Bordesholm bis zur Grenze nach Dänemark. Vorausschauend sollte auch hier der sechsstreifige Ausbau geplant werden. Auf dänischer Seite wird der Ausbau der E45 bereits geplant. Unser Landesteil darf nicht zum Flaschenhals zwischen dänischer Grenze und Bordesholm werden.

7.3 Güterverkehr auf Autobahnen reduzieren

Der Güterverkehr in Deutschland nimmt weiter zu. Diese Entwicklung wird auch noch in den kommenden Jahren anhalten.

Der Transport von Gütern, speziell auf der Straße, hat negative Folgen für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität. Verkehrspolitik sollte eine zielgerichtete Mobilität ermöglichen. Weite Strecken innerhalb Deutschlands und Europas sollten vorzugsweise schienenengebunden abgewickelt werden, um Straßen und Autobahnen für die Zubringerverkehre frei, zugänglich und intakt zu erhalten.

Im Abschnitt 9.1 formulieren wir dazu konkrete Vorschläge.

7.4 Ausweitung der LKW-Überholverbote entlang der A7

Auf Autobahnabschnitten mit nur zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung sollte auf der A7 generell von ggf. zeitlich begrenzten LKW-Überholverboten Gebrauch gemacht werden. Die CDU Flensburg wird sich bei der CDU-Landtagsfraktion für einen entsprechenden Vorstoß einsetzen.

7.5 Ausbau der A20 und der festen westlichen Elbquerung

Ein Ausbau der A20 und der Bau einer festen Elbquerung westlich von Hamburg dient auch Flensburger Interessen. So ist bei Reisen in östlicher Richtung eine Umgehung der B205 zwischen Neumünster und Bad Segeberg erstrebenswert. Der Ausbau in Richtung Westen bietet eine deutlich verbesserte Anbindung an Bremen, das Rheinland und Westeuropa, sowie eine Entflechtung des Nadelöhrs Elbtunnel.

7.6 Unterstützung des Projektes Als-Fyn-Broen

Eine feste Querung des kleinen Belts zwischen Alsen und Fünen kommt der Region Flensburg wirtschaftlich und touristisch zugute. Wir befürworten daher einen solchen Schritt.

8 SPNV & Schienen-Fernverkehr

8.1 Ausbau der Trasse Flensburg-Hamburg

Die CDU Flensburg fordert die bauliche Verbesserung der „Kursbuchstrecke 131“ (Flensburg – Rendsburg – Neumünster – Hamburg), um auch Geschwindigkeiten über 160 km/h zu ermöglichen. Vor Hamburg sind zudem die Kapazitäten der Strecke zu erhöhen. Hier werden wir versuchen, über die schleswig-holsteinische Landesgruppe im Deutschen Bundestag Einfluss auf die Fördermittel des Bundes zu nehmen. Ziel muss sein, Flensburg von Hamburg in 1,5 Stunden erreichen zu können.

8.2 Kopenhagen ohne Umsteigen

Durchgehende Zugverbindungen nach Kopenhagen sollen die Regel werden, nachdem die CDU sich bereits erfolgreich für stündliche, durchgehende Verbindungen nach Hamburg eingesetzt hat, die seit Fahrplanwechsel 2014 Realität sind.

8.3 Reaktivierung Niebüll-Flensburg und Weiterführung bis Kiel

Sofern ein wirtschaftlich tragfähiger Betrieb auf der Schienenstrecke Flensburg-Niebüll möglich ist, sollte dieses Angebot reaktiviert werden. Dabei kann die Weiterführung nach Kiel eine sinnvolle Ergänzung sein, die als zusätzliches regionales und touristisches Angebot positiv auf eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wirken kann. Die Taktung der Züge sollte mit den Bahnrouen nach Sylt und Tønder abgestimmt werden. Kommunale Finanzmittel sollten dafür allerdings nicht zur Verfügung gestellt werden.

8.4 Erkenntnisse aus dem Flensburger Bahngutachten umsetzen

8.4.1 Kein Fernbahnhof in Weiche

Ein separater Fernbahnhof in Weiche bringt aus Sicht der CDU Flensburg keine nachhaltigen Vorteile – weder für Reisende aus und nach Flensburg, noch für Reisende aus der Region oder aus Dänemark. Die Verkürzung der Fahrzeit auf der Strecke Arhus-Hamburg ist marginal, während der Bahnhof entzweit würde: Wer nach Kiel will, startet weiter am jetzigen Standort, wer nach Hamburg muss, würde den neuen Bahnhof in Weiche aufsuchen.

Die mangelnde Erreichbarkeit und der fehlende Parkraum in Weiche hätten aus unserer Sicht zudem nachteilige Wirkung auf die Nutzerzahlen.

8.4.2 Kein Innenstadthaltepunkt

Ein zweigleisiger Ausbau, der aus unserer Sicht zwingend wäre, um einen Innenstadthaltepunkt sinnvoll betreiben zu können, ist mit der CDU Flensburg nicht zu machen. Auch bei eingleisiger Nutzung stehen die erforderlichen Mittel zur (Wieder-) Herstellung einer befahrbaren Strecke in keinem Verhältnis zur möglichen Steigerung von Nutzerzahlen. Wir lehnen einen Haltepunkt der Bahn am ZOB daher ab.

8.4.3 Entwidmung Hafengleise

Die Weiterführung der Gleise auch über den ZOB hinaus wäre angezeigt, wenn sie dort einem wirtschaftlichen Zweck dienen, die ihre teure Sanierung und ebenfalls kostspielige Aufrechterhaltung rechtfertigen. Ein Umschlag vom Schiff

auf die Schiene, um über diesen Weg eine regionale Auslieferung oder gar eine weitergehende Distribution zu betreiben, wird angesichts der Professionalisierung anderer Häfen für Flensburg nicht mehr tragfähig umzusetzen sein. Ein Wegfall der Option Innenstadthaltepunkt macht die Gleise daher erst recht unwirtschaftlich. Wir wollen daher umgehend eine Entwidmung der Gleise nördlich der ZOB-Kreuzung vornehmen, um die Trasse auch anderweitig nutzen zu können.

8.4.4 Entwidmung Innenstadtgleise und Verbleib der Trasse in städtischer Hand

Die Gleisstrecke vom ZOB bis zur ehemaligen Weiche Wilhelmental wird auf absehbare Zeit nicht genutzt. In Abstimmung mit Anliegerfirmen sollten eine Entwidmung und der Rückbau der Gleise vorangetrieben werden, um Klarheit zu schaffen. Die Grundstücke sollten allerdings als Trassen im Eigentum der Stadt Flensburg verbleiben.

8.4.5 Rückbau von Brücken

Mit der Entwidmung von Bahngleisen geht auch einher, dass Bahnbrücken rückgebaut werden können, sofern sie keine andere Funktion übernehmen müssen. Für eine Nutzung des Bahndamms für Schnellfahrradrouten beispielsweise können Brücken weiterhin notwendig sein. In jedem Fall ist zu prüfen, ob ein Abriss der alten Brücken und ggf. ein Neubau mit auf die neue Funktion ausgerichteten Bauwerken günstiger ist, als der Erhalt und der Umbau. Neubauten können zudem den positiven Effekt haben, dass auch das Umfeld umgestaltet werden kann. So leidet das ewige Provisorium an der Heinrichstraße bis heute an dem fehlenden Raum, der durch die Brückenpfeiler begrenzt wird.

8.4.6 Erhalt des Bahndamms auf Höhe Johannisviertel

Für einen Rückbau des Bahndamms zwischen Angelburger Straße und dem ZOB besteht keine Veranlassung. Für das dahinterliegende Johannisviertel nimmt der Damm eine Trennfunktion zur stark befahrenen Verkehrsader ein. Eine anderweitige Nutzung für Radfahrer oder Fußgänger bleibt eine Option.

8.4.7 Bessere Parkmöglichkeiten am Bahnhof

Die CDU Flensburg strebt eine Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes so an, dass ein ebenerdiger Austritt aus dem Bahnhof zu Haltestellen des ÖPNV, zu Taxiständen, zu Car-Sharing-Plätzen sowie zu überdachten Radparkplätzen erfolgt. In einer darunter liegenden Ebene sollen Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

8.4.8 Besserer Zugang zu Parkmöglichkeiten am Bahnhof für das Umland

Durch die Schaffung eines neuen Parkplatzangebots am ehemaligen Lokschuppen im Gleistal kann ein besserer Zugang auch für Einwohner des Umlands geschaffen werden. Eine Verbindung zwischen Parkplatz und Bahnhof müsste nutzbar hergestellt werden.

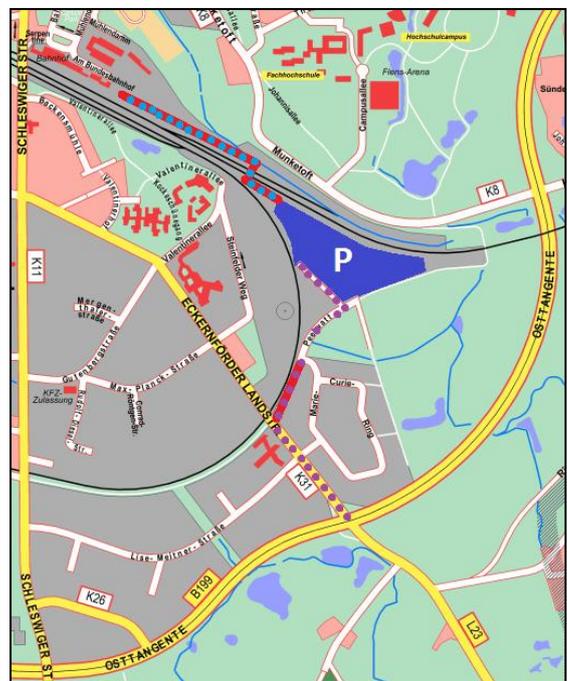
8.4.9 Aufzug von der Schleswiger Straße zum Bahnsteig

Die Anbindung des Bahnhofs durch einen Aufzug von der Schleswiger Straße kann die Zugänglichkeit des Bahnhofs für Nutzer von Buslinien aus Weiche und der Rude deutlich erhöhen und so zu Nutzungssteigerungen des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV/SPNV) führen.

Durch einen Aufzug können möglicherweise zusätzliche PKW-Stellplätze im Umfeld der Schleswiger Straße zugänglich gemacht werden.

8.5 Lückenschluss durch die sog. „Nordkurve“

Ein zusätzliches Bahngleis, das zwischen der Husumer Straße und der Nikolaiallee einen „Lückenschluss“ der aus Norden kommenden Bahnstrecke bildet, ermöglicht eine Nutzung des Flensburger Bahnhofs als Sackbahnhof für Verkehr aus Dänemark. Durch diese sog. Nordkurve erübrigt sich gegebenenfalls der Erhalt der Brücke zur Südschleife, wodurch langfristig Kosten reduziert werden können.



9 Güterverkehr

9.1 Güterverkehr auf Autobahnen durch Verlagerung auf die Schiene reduzieren

Um der auch in 7.3 geschilderten Problematik zunehmender Güterverkehre zu begegnen, wird sich die CDU Flensburg über die Mitglieder der CDU/CSU-Bundestagsfraktion um erhöhte Aufmerksamkeit für das Ziel bemühen, Güterverkehre verstärkt auf der Schiene abzuwickeln.

Güterverkehr auf Schleswig-Holsteins Schienen ist mit ähnlichen Problemen behaftet, wie der schienengebundene Personenverkehr: Die Hochbrücke in Rendsburg bringt Verzögerungen. Der Knoten nördlich von Hamburg birgt keinerlei Ressourcen.

Die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke wurde eigens ertüchtigt, um auch längere Güterzüge (835m Länge) aus Dänemark aufnehmen zu können. Wir bezweifeln eine übermäßige Verlagerung der Güterverkehre aus Dänemark nach einer Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung, da die meisten dänischen Güter im industriell geprägten Westen Dänemarks entstehen.

9.2 Multimodales Terminal

Ein multimodales Terminal zur Übertragung von Gütern von der Straße auf die Schiene muss in der Region Flensburg weiter voran gebracht werden. Wir befürworten daher einen weiteren Ausbau des vorhandenen Terminals in Padborg, nicht zuletzt, um so den von der dt.-dänischen Transportkommission bevorzugten neuen Terminalstandort Neumünster abzuwenden oder mindestens zu ergänzen.

10 Schifffahrt

10.1 Umschlag im Flensburger Hafen

Der Güterumschlag im Flensburger Hafen ist weiterhin erwünscht. Die dafür vorgesehene Fläche richtet sich jedoch nach den für den Umschlag notwendigen Mindestmaßen und muss im Verhältnis zu Arbeitsplätzen und wirtschaftlichem Gesamtnutzen stehen.

10.2 Potentialanalyse und/oder Kooperationen mit anderen Häfen

Die CDU Flensburg setzt sich dafür ein, eine niederschwellige Potentialanalyse für die Entwicklung des Flensburger Hafens auf den Weg zu bringen und dann zügig zu einem Votum über die weitere Nutzung zu kommen. Dazu gehört für uns auch die Prüfung von Kooperationen mit anderen Häfen (Abenrå, Kiel) zur Nutzungssteigerung sowie die Prüfung der Verlagerung der heute auf dem Ostufer genutzten Flächen auf die Hafen-Westseite.

10.3 Fokus auf regionale Distribution

Der Flensburger Hafen bietet aus Sicht der CDU Potential – allerdings keines, das weiter einen Umschlag vom Schiff auf die Schiene notwendig macht. Der Fokus liegt auf der regionalen Distribution. Die Schienen werden daher für den Hafenbetrieb nicht weiter benötigt (siehe auch 8.4.3).

10.4 Schifffahrtsstraße dauerhaft sichern

Die Flensburger Förde wird als Schifffahrtsstraße auch nachts zugänglich gehalten. Betonung und Befahrung lassen einen sicheren Transport auf dem Wasser zu.

Die für die maritime Industrie notwendige Befahrbarkeit der Förde hat auch für die touristische Nutzung des Reviers außerordentliche Vorteile. Die Flensburger Förde gilt zurecht als schönstes Segelrevier der deutschen Küsten, und durch die verkehrslenkende Infrastruktur ist es auch ein sicheres.

10.5 Fördeschiffahrt als touristisches Verkehrsmittel

Wir setzen uns weiter für eine grenzüberschreitende Fördeschiffahrt ein, die nicht mehr an nationalen bürokratischen Hemmnissen scheitert. Dafür wollen wir auch historischen Schiffen wie beispielsweise unserem Flensburger Salondampfer „Alexandra“ ermöglichen, wieder in Dänemark anzulegen.

11 Flugverkehr

11.1 Erhalt des Verkehrslandeplatzes

Der Flensburger Verkehrslandeplatz ist für die CDU Flensburg nicht nur Visitenkarte für Unternehmen, die sich in Flensburg und der Region ansiedeln wollen oder dies bereits getan haben. Auch die Vereinstätigkeit des Luftsportvereins soll weiter eine Heimat auf dem Flensburger Platz haben.

11.2 Flughafen Flensburg/Sønderborg stärken

Die CDU Flensburg befürwortet die Kooperation der Stadt mit Sønderborg als Betreiber des Flughafens dort. Die kurze Distanz, die guten Parkmöglichkeiten und die gute ÖPNV-Anbindung an den Flughafen in Sønderborg machen ihn zu einem guten und unkomplizierten Startpunkt für Reisen auf internationalem Parkett.

Um den Flughafen noch besser als bi-nationalen Flughafen mit dem wirkungsvolleren Namen „Flensburg“ zu etablieren, befürworten wir Anstrengungen, auch eine Fluglinie zu einem deutschen Ziel mit guter nationaler und internationaler Anbindung einzurichten.

Der Flughafen lässt sich schon heute als Mehrwert bezeichnen und sollte verstärkt Eingang in die Vermarktung der Region finden.

Verantwortlich:

CDU Flensburg

Neustadt 16

24939 Flensburg

Telefon: (0461) 14 67 856

www.cdu-flensburg.de

info@cdu-flensburg.de