

9. September 2019

## Presseinformation

### Aktiv Bus sieht dringenden Handlungsbedarf

## **Der Verkehrskollaps in Flensburg ist vorhersehbar**

*Paul Hemkentokrax mahnt konkrete Schritte an – Flächenverteilung muss neu geordnet werden – Erfolgreiche Entwicklungen sonst gefährdet*

### **Eine Stadt wächst: Lebenswertes Flensburg**

Flensburg möchte in einigen Jahren Großstadt werden. Damit das gelingt, soll die Stadt sowohl für ihre Bewohner als auch für zukünftige neue Mitbewohner attraktiv sein.

In heutigen Zeiten liegt der Fokus fast zwangsläufig auch beim lokalen Klimaschutz: ein rundherum lebenswertes Stadtklima ist das Ziel und zwar mit Blick auf die natürliche und städtebauliche Umwelt genauso wie im sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Sinn. Die Vielfalt menschlicher Lebendigkeit und menschlichen Miteinanders soll dazu beitragen, dass mehr Menschen in Flensburg leben wollen. Auch die Aktiv Bus Flensburg GmbH unterstützt dieses dynamische und zukunftsorientierte Konzept.

### **Die Kehrseite: Ein drohender Verkehrskollaps**

Leider konnten Einheimische und Besucher in den zurückliegenden Monaten immer wieder erleben, dass die Infrastruktur in Flensburg keineswegs den zeitgemäßen Anforderungen und Erwartungen entspricht. Schon vergleichsweise kleine Baustellen führen regelmäßig zum Zusammenbruch des Verkehrs. Und weitere Bauaktivitäten sind vorhersehbar, denn die Ver- und Entsorgungsleitungen der Stadtwerke müssen kontinuierlich auf Stand gebracht werden. Auch völlig unabhängig von Baustellen dürfte sich die Situation nach den Herbstferien weiter verschärfen, wenn jahreszeitlich bedingt wieder mehr Radfahrer auf das Auto umsteigen.

Mit steigenden Einwohnerzahlen wächst typischerweise auch die Menge der Autos. Auf 1000 neue Einwohner – egal, ob sie sich innerhalb der Stadt Flensburg oder in den Nachbargemeinden des Kreises ansiedeln – kommen durchschnittlich etwa 500 neue Autos. Doch die vorhandene Infrastruktur ist

an vielen Stellen überhaupt nicht für diese Belastungen ausgelegt. Gleichzeitig sind die verfügbaren Flächen begrenzt und es kann kein unendlicher Straßenbau stattfinden. Problematisch ist, dass auch den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – Fußverkehr, Radverkehr und Busse – in Flensburg und seinem Umland bisher nicht der nötige Vorrang eingeräumt wurde, um heutigen Mobilitätsansprüchen effektiv genügen zu können und damit für mehr Menschen eine Alternative zum Auto zu sein.

Paul Hemkentokrax, Geschäftsführer des kommunalen Verkehrsunternehmens Aktiv Bus Flensburg GmbH, hält – gerade vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der viel diskutierten Verkehrswende – einen Paradigmenwechsel für unausweichlich: „Verantwortliche aus Politik und Verwaltung, die das Ziel einer 100.000-Einwohner-Stadt anstreben, müssen endlich tragfähige Antworten geben, wie diese Entwicklung von der Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden kann.“

### **Wachsende Probleme im Busverkehr**

Schon heute können die Busse ihre Fahrzeiten häufig nicht mehr halten. Hemkentokrax sieht deshalb ein dringendes Erfordernis, die vorhandenen Verkehrsflächen in der Stadt zugunsten des Umweltverbundes neu zu verteilen. „Wenn der Bus keine Alternative darstellt, weil er jedes Mal mit den Autos im Stau steht, dann kommt der gesamte Verkehr immer mehr zum Erliegen.“ Auch Paul Hemkentokrax weiß, dass Baustellen manchmal unumgänglich sind. „Ziel sollte aber sein, dass bei baustellenbedingten Einschränkungen nicht immer gleich alle Verkehrssysteme in Mitleidenschaft gezogen werden“. Weiter führt Hemkentokrax aus: „Der Umweltverbund, und damit eben auch der Bus, sollte gerade bei hoher Verkehrsbelastung zur Entlastung beitragen. Nur wenn die Busse pünktlich sind und am Stau vorbeifahren können, entwickeln sie sich zu einer Alternative, die auch von Autofahrern wahrgenommen wird.“

In Flensburg gibt es viele für den Busverkehr zunehmend problematische Stellen. Die Abfahrt vom ZOB in Richtung Norden ist so ein Beispiel: Fehlende bzw. unregelmäßige Vorfahrtsberechtigung beim Queren der Rathausstraße, eine durch parkende Fahrzeuge eingeengte oder versperrte Fahrspur und unvorteilhafte Ampelschaltungen führen in der Summe dazu, dass die Busse die nahegelegene Haltestelle Fördebrücke oft nur mit einer fußgängerähnlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 5-6 km/h erreichen.

### **Lösungsideen müssen konsequent umgesetzt werden**

Paul Hemkentokrax fordert die konsequente Umsetzung realistischer Maßnahmen und verweist auf den von der Stadt beschlossenen Masterplan Mobilität. Der von der Stadt mit gutachterlicher Hilfe im zurückliegenden Jahr auf den Weg gebrachte Masterplan Mobilität werde als „Konzept, das eine umweltfreundliche Mobilität und eine hohe Lebensqualität zum Standard für die Zukunft setzt“ (Masterplan Mobilität, S. 64) propagiert. Im zugehörigen Maßnahmenkatalog finden sich zahlreiche wichtige Maßnahmen. Paul Hemkentokrax nennt als Beispiel die Weiterentwicklung des Busbeschleunigungsprogramms durch Busspuren und Beeinflussung von

Lichtsignalanlagen. „Nicht nur die Instandhaltung vorhandener Busspuren wie derjenigen entlang der Schiffbrücke, sondern auch weitere Busspuren an anderen neuralgischen Punkten sind äußerst wünschenswert. Am Hafendamm staut sich der Pkw-Verkehr auf mehreren Spuren stadteinwärts, und damit kommen die betroffenen Stadt- und Regionalbuslinien häufig zu spät zum zentralen Umsteigeplatz ZOB. Eine durchdachte Neuverteilung der Flächen wäre hier sinnvoll, vielleicht auch, indem stadtauswärts am Blitzer vorbei die Notwendigkeit von zwei Fahrspuren kritisch hinterfragt wird.“

### **Flächenaufteilung endlich neu denken**

Ein typisches Beispiel für begrenzte Flächen, die bei einer ernstgemeinten Förderung des Umweltverbundes wohl anders aufgeteilt worden wären, ist laut Hemkentokrax die Situation in der Toosbüystraße. Es gibt zwei Fahrspuren und daneben jeweils Parkplätze. Offenbar waren die Parkplätze wichtiger als die Anlage einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur. Mit der Folge, dass Rad fahren hier nicht allein aufgrund der Steigung unattraktiv ist: Den Radfahrer beunruhigen die hinter ihm fahrenden Autos, die dann nicht selten ohne den nötigen Sicherheitsabstand und teilweise mit Behinderung des Gegenverkehrs überholen. Und die Busse verlieren wertvolle Fahrzeit, weil sie aufgrund der Straßenbreite gar nicht die Chance haben, sicher am Radfahrer vorbeizufahren.

Daran, dass es in Flensburg noch weit mehr Beispiele für eine ungenügende Flächenaufteilung gibt, hat Hemkentokrax keinen Zweifel. Manchmal fehlen auch schlicht Querungshilfen wie Ampeln, Mittelinseln und Zebrastreifen oder sind nur mit größeren Umwegen nutzbar. Als Beispiel hierfür nennt er den vierspurig ausgebauten Straßenzug Ballastbrücke/Kielseng. Von der Haltestelle Am Industriehafen sei es – insbesondere für Kinder sowie ältere und gehbehinderte Menschen - kaum möglich, sicher die andere Straßenseite Richtung Yachtmuseum, Reisemobil-Stellplatz bzw. Harniskaispitze zu erreichen. Ähnlich schlecht sei der Weg von der Haltestelle Sonwik in Richtung der dortigen Marina mit der Fördepromenade und ihren Restaurants. „Was nützt es dem Fahrgast, wenn er in der einen Richtung zwar bequem eine Haltestelle erreichen kann, in der Gegenrichtung aber zusehen muss, wie er heil über eine mehrspurige Straße kommt. Es ist kein Wunder, dass solche Haltestellen dann nur schwach frequentiert werden, obwohl sie eigentlich attraktive Ziele anbinden“, so Hemkentokrax.

### **Nachhaltige Mobilität erfordert gezielte Investitionen**

Es geht Hemkentokrax aber nicht allein um den Erhalt und die Fahrplanstabilität des vorhandenen Verkehrsangebotes, sondern vielmehr um den Ausbau und eine Ausweitung des Busangebotes zu allen Tages- und Randzeiten. „Es ist ja nicht so, dass die Menschen nicht Bus fahren wollten. In Flensburg befördert Aktiv Bus inzwischen 16 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Aber die Busse sind damit an der Kapazitätsgrenze angekommen. Ohne eine Ausweitung des Busangebotes kann die bisher erfolgreiche Entwicklung nicht fortgesetzt werden. Wir müssen handeln! Handeln, damit noch mehr Menschen in der Region Flensburg tatsächlich die Chance bekommen, ihre Mobilität mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sicherstellen zu können.“

Für einen Ausbau des Busangebotes sowohl innerhalb der Stadt als auch in der Verknüpfung mit den Umlandgemeinden muss auch der längst an seine Kapazitätsgrenzen gekommene Flensburger ZOB dringend ertüchtigt und erweitert werden. „Bei einem insgesamt besseren Busangebot dürften eine Handvoll wegfallender Parkplätze kein Hinderungsgrund sein, die Flächen auch hier anders zu verteilen“, meint Hemkentokrax.

Die bisherige Infrastruktur reicht in dieser Form bei weitem nicht für 100.000 Einwohner. Dringend erforderlich ist die zeitnahe Umsetzung politisch beschlossener Maßnahmen und die damit verbundene Neuverteilung des verfügbaren Straßen- und Verkehrsraumes zugunsten des Umweltverbundes. Bisherige Maßnahmen und Ansätze haben trotz gemeinsamem Nahverkehrsplan für Flensburg und sein Umland und trotz schon erfolgter Leistungsausweitungen noch nicht den gewünschten Erfolg erreicht. Im Vergleich mit anderen Regionen ist hier noch viel Luft nach oben. Wichtig sei auch, so Paul Hemkentokrax, dass nicht irgendwelche bequem und einfach durchführbaren Maßnahmen wahllos als Symbolpolitik umgesetzt werden, sondern dass man auf die wirklich relevanten Maßnahmen fokussiert, auch wenn diese zunächst teuer zu sein scheinen. „Ein überzeugendes ÖPNV-System kostet Geld – aber es bedeutet auch eine erhebliche Wertschöpfung für die Stadt und ihre Attraktivität“, so das Resümee von Hemkentokrax.