

Flensburg. Sollten die Skibbroen auch 2032 noch zu den wichtigsten Verkehrsadern Flensburgs gehören?

Mit 20.000 Autos auf der Strecke ist der Skibbroen für den Nord-Süd-Verkehr auf der Westseite des Fjords von entscheidender Bedeutung. Aber nach dem Kai-Einsturz im Jahr 2023 muss es wieder aufgebaut werden und es gibt Wünsche nach Erholungsgebieten, bessere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger und weniger Autos - alles auf einem relativ engen Gebiet.

Sollten die Autos also noch da sein, wenn die Skib-Brücke umgebaut wird? Und wo sonst werden sie sein?



Die Fragen versuchten die SPD am Mittwoch, wenn nicht zu antworten, also Input zu bekommen. Etwa 50 Personen waren in der Skylounge am Dock 50 aufgetaucht, um Optionen und Fallstricke mit Dr. Maike Böcker von der European University, Peer Hochscheid von der IHK und Bauberater Stefan Niemöller. Die Entscheidung über die Skibbroen wurde vom Stadtrat von Flensburg noch nicht getroffen, und die SPD hat sich auch nicht auf eine Position festgelegt.

Verkehr muss zusammen gesehen werden

Die drei Redner waren sich einig, dass es nichts nützt, über die Skibbroen als isoliertes Projekt zu sprechen. Sie müssen sich die Verkehrssituation und die Pläne für ganz Flensburg anschauen. Da es in der Lage sein wird, Verkehrschaos in den Seitenstraßen zu schaffen oder neue Engpässe mit Warteschlangenproblemen anderswo in der Stadt zu schaffen. Und was bedeutet das für die Möglichkeiten, sich in der Stadt zu bewegen?

Stefan Niemöller sagte, dass die Verwaltung derzeit untersucht, wie sich eine Reihe verschiedener Umbildungen auf der Schiffsbrücke auf den Verkehr anderswo in der Stadt auswirken werden. Die Berechnungen sind zwischen Verwaltung und Politik vorläufig vertraulich, aber der SPD-Ratsvorsitzende Justus Klebe versprach, sie bei der Veröffentlichung an alle interessierten Parteien zu schicken.

Der Wiederaufbau bietet eine historische Chance zu entscheiden, wie Flensburg aussehen soll. Und Dr. Maike Böcker betonte, dass sie die Möglichkeit habe, echte Veränderungen vorzunehmen.

- Der Verkehr tritt nicht zufällig auf. Es ist immer das Ergebnis von Planungsentscheidungen und politischen Entscheidungen. Und die Forschung ist ganz

klar. Wenn wir mehr Straßen bauen, bekommen wir mehr Autos. Wenn wir mehr Maßnahmen zur Verkehrsminderung durchführen, werden wir die Sicherheit, die Lebensqualität und die Gesundheit erhöhen, sagte der Forscher, der auch glaubt, dass es eine Chance gibt, die Zukunft zu beeinflussen:

- Die Daten sind ziemlich klar. Im Englischen sagen sie: "Baue es auf und sie werden kommen". Das gilt für alle Verkehrsträger. Wenn wir die Fußwege ausbauen, werden wir Fußgängerverkehr haben, wenn wir die Straßen erweitern, werden wir den Autoverkehr haben, wenn wir den öffentlichen Verkehr ausbauen, werden wir mehr öffentliche Verkehrsmittel haben, sagte sie.

Ideen aus der Kammer

Das Publikum war ziemlich gemischt, aber nach Vorschlägen und Applaus zu urteilen, gab es Unterstützung für die Steigerung der Wohnqualität und die Möglichkeiten von Fahrrädern und Fußgängern - und eine Akzeptanz, dass es Konsequenzen für den Autoverkehr haben wird. Aber man war nicht blind dafür, dass es neue Probleme verursachen wird, die gelöst werden müssen.

Von der Halle aus wurden unter anderem Vorschläge gemacht, um zu begrenzen, wie oft jedes Auto ins Zentrum fahren kann, Regeln für die Mitfahrgelegenheit zu machen und die Anfahrstraßen intelligent zu steuern, so dass es in der morgendlichen Hauptverkehrszeit die meisten Straßen in Richtung Zentrum gibt und die meisten anderen am Abend.

Bedenken wurden auch geäußert, was es für den Handel im Zentrum bedeuten wird, wenn man das Auto, das auf der Skibbridge fährt, einschränkt. Hier, könnte Dr. Maïke Böcker sagt jedoch, dass es keine Forschung gibt, die einen Zusammenhang zwischen dem Wohlbefinden des Geschäftslebens und der Verfügbarkeit im Auto zeigt.

Blick auf Husum

Justus Klebe konnte sich als Rundung freuen, dass man eine demokratische Diskussion über ein Thema führen könnte, das das Wasser spaltet, und trotzdem den guten Ton und die Stimmung bewahren könnte. Und im Allgemeinen gab es eine Einstellung, die Stadt und den Hafen so attraktiv wie möglich zu machen.

- Ich kenne keine andere Stadt an der Ostsee - zumindest nicht die deutsche Ostseeküste -, die eine solche Hafenkulisse wie Flensburg hat. Ich kann nur empfehlen, dass wir diese einzigartige Chance nutzen, mehr für die Bewohner der Westseite zu tun", sagte Carlo Jolly aus der Kammer, der darauf hinwies, dass Husum mit etwas Ähnlichem Erfolg hatte.

Es zog den größten Applaus des Abends.



Der SPD-Planungssprecher Rainer Körber (TV) und Gruppenvorsitzender Justus Klebe (th) ließen sich von der Position der Partei zum Skibbro inspirieren. Unter anderem von Dr. Maike Böcker von der Europäischen Universität und Peer Hochscheid von der IHK. Foto: Sven Geissler

RESÜMEE

Rund 50 Menschen diskutierten mit der SPD und Fachleuten über die Zukunft der Schiffbrücke in Flensburg nach dem Einsturz der Kaikante 2023. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob die Straße weiterhin eine der wichtigsten Verkehrsadern mit täglich rund 20.000 Autos bleiben soll oder ob mehr Raum für Aufenthaltsqualität, Rad- und Fußverkehr geschaffen werden sollte. Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen, doch Experten betonten, dass die Neugestaltung eine historische Chance bietet, die Verkehrsentwicklung und Lebensqualität der Stadt langfristig zu beeinflussen.