

**SUPA-24/2026**

- öffentlich -

## Beschlussvorlage

**Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 12.05.2026**

---

### **Innenhafen – Hochwasserschutz und Neugestaltung: Festlegung der grundsätzlichen Verkehrsführung für die freiraumplanerische Gestaltung**

#### **Antrag:**

Für die Gestaltung des angrenzenden und zurzeit abgängigen Kaikantenbereichs wird die Variante 1 der Machbarkeitsstudie Verkehr Schiffbrücke (siehe Anlage) als verkehrsplanerische Basis festgelegt.

#### **Begründung:**

Für die Planung der Freiraumgestaltung an der Schiffbrücke wird als Grundlage die Festlegung einer Variante der Verkehrsführung und insbesondere auf die damit verbundenen Trassengesamtbreite der Fahrspuren für MIV und ÖPNV benötigt.

Alle Varianten wurden auf die jeweiligen voraussichtlichen Verlagerungen der Verkehre untersucht. Für Varianten 2 und 3 ergeben sich maßgebliche Mehrbelastungen in anderen Bereichen der Stadt, die zuvor deutlich weniger belastet waren. In der Abwägung der Verwaltung wird diese lokale Verkehrszunahme als schwerwiegender bewertet als eine höhere Aufenthaltsqualität an der Schiffbrücke durch Teilspernung oder Einbahnstraßenlösung.

Die Verwaltung möchte zum jetzigen Zeitpunkt keine der Ideen vollständig aufgeben. Die Variante 1 ist die Lösung mit der größten Breite und bietet deshalb die Flexibilität grundsätzlich auch alle anderen Varianten herstellen zu können. Die Korridore für den MIV und ÖPNV der Varianten 2 und 3 sind schmaler. Eine frühzeitige Festlegung auf Variante 2 oder 3 schließen eine spätere Realisierung der Variante 1 aus.

Es wird vorgeschlagen, bis zur Umsetzung im vorhandenen baulichen Bestand anhand von Verkehrsversuchen (gemäß, §45, Abs. 1, Satz 6 StVO) die tatsächlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten zu erproben. Allerdings sind die Voraussetzungen dafür wegen laufenden Baustellen in angrenzenden Straßenbereichen noch nicht gegeben. Sobald die Voraussetzungen erfüllt sind, plant die Verwaltung mit einem Vorschlag für Verkehrsversuche auf die Politik zuzugehen.

Weil die Planung der Gestaltung der Oberflächen der Schiffbrücke im Wiederaufbaubereich zur Vermeidung von weiteren Verzögerungen aber vorher starten muss, empfiehlt die Verwaltung, die Variante 1 und insbesondere die vorzuhaltende Trassenbreite für 3 Fahrstreifen als Basis festzulegen.

#### **Ausgangssituation:**

2022 wurde ein Projektbericht zur Planung eines Radwegs entlang des Flensburger Westufers sowie Aufwertung des Parkplatzes an der Schiffbrücke von der Stadt beauftragt und von dem Büro Hoffmann und Leichter aus Hannover bearbeitet. Der Bericht enthält auch eine Defizitanalyse der verkehrlichen Situation an der Schiffbrücke. Darauf aufbauend und auf Grundlage durchgeführter Beteiligungsformate der letzten Jahre (2008, 2014, 2021) sowie der Notwendigkeit einer Neugestaltung der Schiffbrücke entlang der abgebrochenen Kaikante wurde eine erneute Umfrage 2024 durchgeführt. Auch hier wurde von der Stadtöffentlichkeit mehrheitlich der Wunsch geäußert, neben der Behebung der verkehrlichen Defizite an der Schiffbrücke eine Verkehrsberuhigung durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs zu erreichen.

Eine solche Reduzierung würde durch den möglichen Verzicht auf eine der drei Fahrspuren (Beidrichtungsfahrbahn plus Busspur) weiteren Gestaltungsspielraum schaffen und weitergehende Optimierungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Gestaltung von Hochwasserschutzmaßnahmen und Aufenthaltsflächen ermöglichen. Auf dieser Basis wurden neben der nun empfohlenen Variante auch weitere Varianten untersucht, welche eine ganz- oder teilweise Sperrung für den motorisierten Individualverkehr auf der Schiffbrücke bzw. die Einführung von Einbahnstraßenregelungen beinhalten.

Die aktuelle Verkehrsführung im Bereich der Schiffbrücke weist verschiedene Defizite auf. Hierzu gehören bspw. die Querungssituation für Fußgänger\*innen, die auf der fahrtrichtungsmäßig falschen Seite verlaufende Busspur, untermäßige Seitenräume und dadurch hervorgerufene Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, Lärmbelastung etc.

#### **Gegenüberstellung der Varianten:**

Zu den Varianten wurden Verkehrsmodellierungen durchgeführt. Diese bieten keine exakte Vorhersage der resultierenden Verkehrsverlagerungen, u.a. weil wichtige Aspekte wie veränderte Verkehrsmittelwahl und Fahrtzielanpassungen nicht quantitativ berücksichtigt werden können (siehe bspw. DIFU 2023, Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps). Auch weist das aktuell zur Verfügung stehende Modell verschiedene Defizite auf, welche in diesem Kontext nicht behoben werden konnten. Die Modellierungen stellen aber einen Hinweis dar, wo in welcher ungefähren Größenordnung mit Mehrverkehren zu rechnen ist.

**Die Null-Variante** belässt die verkehrliche Situation im Ist-Zustand.

1. **Verkehrswirkungen:** Busspur verbleibt richtungsfalsch. Weitere verkehrliche Defizite (Querungssituation, Barrierewirkungen, Situation im Seitenraum, s.o.) bleiben erhalten
2. **Freiraum:** Der Gestaltungsspielraum für den Freiraum ist begrenzt auf die heutige gesperrte Parkplatzfläche, Maßnahmen für den Hochwasserschutz begrenzen den Freiraum.
3. **Aufwand:** keine zusätzlichen Kosten für den Straßenraum

**Die Variante 1** beinhaltet eine Beibehaltung der grundsätzlichen verkehrlichen Situation und verzichtet beispielsweise auf die Sperrung einzelner Abschnitte für den Durchgangsverkehr. Es findet aber eine Neuordnung des Verkehrsraums statt, um die bestehenden Defizite abzubauen:

1. **Verkehrswirkungen:**
  - Die stadteinwärts führende Busspur wird richtungstreu als separate Busspur auf die Westseite verlegt, was auch eine Verlagerung der Haltestellen bedeutet.
  - Durch die notwendige Beibehaltung einer separaten Busspur ist im Bereich der Museumsverfäße keine regelkonforme Herstellung der Seitenräume möglich und es verbleiben Defizite für Fuß- und Radverkehr. Alternativ könnte bspw. in diesem Bereich eine signalisierte Engstellenregelung für den Individualverkehr geprüft werden.
  - Es ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Km/h vorgesehen.
  - Es ist nicht mit nennenswerten Verlagerungseffekten der Verkehre zu rechnen.
2. **Freiraum:** Die Querungssituation für Fußgänger\*innen wird verbessert. der Gestaltungsspielraum für den Freiraum ist eingeschränkt. Anforderungen des Hochwasserschutzes werden die möglichen Querschnitte ggf. weiter reduzieren.

3. **Aufwand:** Die Umsetzung der Variante ist durch die notwendige Verlagerung der Busspur voraussichtlich nur mit einem vollständigen Umbau des Straßenraums zwischen Nordertor und Willy-Brandt-Platz möglich.

**Die Variante 2** beinhaltet die Sperrung des Willy-Brandt-Platzes für den Individualverkehr und eine Einbahnstraßenregelung gen Norden nördlich davon. Eine Behebung der verkehrlichen Defizite kann erfolgen.

1. **Verkehrswirkungen:** Die Modellierung zeigt die potenzielle Verlagerung der Verkehre insbesondere auf die Duburger Straße, Selckstraße, Stuhrsallee, und den Tangentenring. Neben der Schiffbrücke werden insbesondere die Toosbüystraße aber auch Teile der Waldstraße entlastet. Die Busspur wird auf der Fahrbahn stadteinwärts geführt. Die Bushaltestellen sind anzupassen. Durch den Platzgewinn lassen sich Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erzielen.

2. **Freiraum:** Die derzeitig genutzte Fläche der Busspur kommt dem Freiraum der Hafenterrasse zu Gute. Reduktion des Lärms. Fläche für den Hochwasserschutz wird vergrößert. Querungssituation für Fußgänger wird verbessert.

3. **Aufwand:** Ggf. ist eine Umsetzung der Variante unter Einbeziehung der vorhandenen Zweirichtungsfahrbahn möglich. Die Grundzüge der Variante könnten dann mit einem Teilumbau realisiert werden.

**Die Variante 3** sieht eine generelle Beschränkung der Schiffbrücke auf den Anlieger- und Anlieferverkehr sowie für Busse und Rettungsfahrzeuge, etc vor.

1. **Verkehrswirkungen:** Die Modellierung zeigt die potenzielle Verlagerung der Verkehre insbesondere auf die Duburger Straße, Selckstraße, Stuhrsallee, und den Tangentenring. Neben der Schiffbrücke werden insbesondere die Toosbüystraße aber auch Teile der Waldstraße entlastet. Die Busspur stadteinwärts- und -auswärts wird auf die Fahrbahn geführt. Bushaltestellen sind anzupassen. Durch den Platzgewinn lassen sich Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erzielen.

2. **Freiraum:** Die derzeitig genutzte Fläche der Busspur kommt dem Freiraum der Hafenterrasse zu Gute. Der Lärm wird deutlich reduziert. Fläche für den Hochwasserschutz wird vergrößert.

Querungssituation für Fußgänger wird verbessert.

3. **Aufwand:** Ggf. ist eine Umsetzung der Variante unter Einbeziehung der vorhandenen Zweirichtungsfahrbahn möglich. Die Grundzüge der Variante könnten dann mit einem Teilumbau realisiert werden.

### **Empfehlung der Hafendelegation vom 29.04.2026**

In dem Begleitgremium zum Projekt Innenhafen – Hochwasserschutz und Neugestaltung wurden in der 4. Sitzung am 29. April 2026 die Verkehrsvarianten vorgestellt und diskutiert. Die Hafendelegation aus Politik, Vertreter\*innen der Stadtgesellschaft sowie Personen und Institutionen mit Hafenbezug gibt folgende Empfehlungen in den politischen Entscheidungsprozess.

Die große Mehrheit der Teilnehmenden hebt die hohe Bedeutung einer Verkehrsberuhigung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität am Wasser hervor und empfiehlt auf dieser Basis Variante 3. Für das weitere Vorgehen wird ein Verkehrsversuch empfohlen. Ein Teilnehmer empfiehlt Variante 1 und drei Teilnehmer\*innen **enthalten sich**.

### **Flensburg 2030+:**

Q3: Ressourceneffizient, grüne, klimaneutrale Quartiere

M1: Sozial gerechte, inklusive, barrierefreie und sichere Mobilität

M3: Alltagsgerechte, verlässliche und attraktive Mobilität

M4: Förderung einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität

### **Alternativen:**

Sollte eine konsequentere Verkehrsberuhigung der Schiffbrücke und eine weitergehende Steigerung der Aufenthaltsqualität politisches Ziel sein, kommen die Varianten 2 und 3 für die Umsetzung

in Betracht. Natürlich sind auch weitere Varianten oder eine Optimierung der Bestandssituation denkbar.

**Beteiligung:**

Die untersuchten Varianten wurden unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten der letzten Jahre entwickelt. Sie wurden im Rahmen der Aktionstage am 2. und 3. Juli 2025 sowie der Hafendelegation am 23.7.2026 und am 29.4.2026 sowie in einer Öffentlichkeitsveranstaltung am 4.5.26 vorgestellt.

**Personal- und Finanzressourcen:**

Durch die Festlegung einer verkehrlichen Variante als Basis für die freiraumplanerische Gestaltung entstehen keine direkten Aufwendungen.

**Zeitpunkt der Umsetzung:**

Die Planung zur Freiraumgestaltung wird ab Q2/2026 vorbereitet und soll in 2027 durchgeführt werden. Mit der Umsetzung der Planung kann begonnen werden, sobald die neue Kaikante fertig ist (ab 2029/30).

**Klimawirksamkeit:**

Durch die grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung ist nicht mit umfangreichen Veränderungen der Treibhausgasemissionen zu rechnen.

**Gleichstellung:**

Von der Maßnahme sind alle Geschlechter gleichermaßen betroffen.

**Gleichbehandlung:**

Das Gesamtkonzept beinhaltet Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Im Rahmen der Umsetzung werden insbesondere barrierefreie Querungsstellen und Bushaltestellen geschaffen.

**Berichterstattung:** Anne Langen/Till Fuder

Stefan Niemöller  
Stadtbaurat

Jonas Rømer  
Fachereichsleiter

Anlage

Machbarkeitsstudie Verkehr Schiffbrücke - Präsentation Infoveranstaltung