



Unsere Empfehlungen für die Mobilitätswende

Gutachten des Flensburger
Mobilitätsrats

17. April - 30. Mai 2026

Impressum

Gutachten des Mobilitätsrats Flensburg
30. Juni 2026

Herausgabe und Redaktion sowie Prozessdurchführung

Mehr Demokratie e.V. (MD) &
Gesellschaft für Klima und Demokratie e.V.
(GfKD) im Rahmen des
Gemeinschaftsprojekts
„Klima trifft Kommune“

Haus der Demokratie und Menschenrechte
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Projektleitung

Steffen Krenzer (MD) & Rabea Koss (GfKD)
www.klimatrifftkommune.de
Kontakt: presse@klimatrifftkommune.de

Inhaltliche Bearbeitung

Die 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des
Mobilitätsrats Flensburg

Grafik und Layout

Sina Trölenberg (GfKD)

Fotos

Björn Obmann (GfKD)

Co-Moderation

Nicola Harder vom Büro SprachsinN Kiel
www.sprachsinn.de



In Zusammenarbeit mit:

Stadt Flensburg

Rathausplatz 1
24937 Flensburg

Ansprechpersonen:

Annick Poirot und Tanja Kaula,
Koordinatorinnen für
Einwohner*innenbeteiligung

Kontakt: buergerbeteiligung@flensburg.de



Wissenschaftliche Evaluation



**BERGISCHE
UNIVERSITÄT
WUPPERTAL**

**Das Projekt wird von der Robert Bosch
Stiftung und der Postcode Lotterie
gefördert.**



Unterstützt von Teilnehmer*innen der



KLIMATRIFFT KOMMUNE

ein Gemeinschaftsprojekt von:



Inhalt

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsrats Flensburg	1
Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick	2
Stimmen aus dem Bürgerrat.....	3
Danksagung des Oberbürgermeisters Dr. Fabian Geyer	5
Die Empfehlungen	8
<i>Thema und Fragestellung.....</i>	<i>8</i>
<i>Empfehlung zum Kurs der Mobilitätswende.....</i>	<i>9</i>
<i>Abstimmungs- und Auswertungsmethode.....</i>	<i>12</i>
<i>Abstimmungsergebnisse.....</i>	<i>13</i>
<i>29 Ziele und Vorschläge für die Mobilitätswende in Flensburg</i>	<i>15</i>
Auswahl und Zusammensetzung des Bürgerrats	30
<i>Das Losverfahren</i>	<i>30</i>
<i>Unterstützung der Teilnahme</i>	<i>31</i>
<i>Zusammensetzung des Mobilitätsrats.....</i>	<i>32</i>
Die Sitzungen.....	34
<i>Bürgerrats-Termine</i>	<i>34</i>
<i>Ablaufpläne der einzelnen Sitzungen.....</i>	<i>35</i>
<i>Wissensaufbau und fachliche Unterstützung.....</i>	<i>37</i>
Das Gesamtverfahren.....	38
<i>Rollen und Akteure im Beteiligungsverfahren</i>	<i>38</i>
<i>Zum Modellprojekt Klima trifft Kommune.....</i>	<i>40</i>
<i>Agenda-Setting und Beteiligung im Vorfeld des Bürgerrats.....</i>	<i>40</i>
<i>Wie geht es nach dem Bürgerrat weiter?.....</i>	<i>41</i>
Anhang	43
<i>Abstimmungsergebnisse im Detail.....</i>	<i>43</i>
<i>Vergleich der Zusammensetzung des Bürgerrats mit den demographischen Daten für Flensburg.....</i>	<i>45</i>

Redaktionelle Anmerkung: Auf Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerrats wird im Gutachten die Beidnennung der Geschlechter statt des Generischen Maskulinums oder gegenderter Sprache verwendet.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsrats Flensburg

Die Stadt Flensburg und das Projektteam von Klima trifft Kommune danken den
28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bürgerrats für ihr Engagement!

<i>Daria Alekseeva</i>	<i>Laura Korock</i>
<i>Michael Bednarski</i>	<i>Julius Krause</i>
<i>Karine Bekchyan</i>	<i>Jan Langenbeck</i>
<i>Nurhan Bicici</i>	<i>Jannik Nüchter</i>
<i>Thomas Christiansen</i>	<i>Osman Özkan</i>
<i>Ahmet Coskun</i>	<i>Rainer Pejunk</i>
<i>Mario Hager</i>	<i>Andreas Petersen</i>
<i>Martina Hast</i>	<i>Karin Schreiber</i>
<i>Pavλίna Heinzová</i>	<i>Lars Sonntag</i>
<i>Teoman Horata</i>	<i>Sebastian Stancikas</i>
<i>Luke Hormann</i>	<i>Milen Steensen</i>
<i>Jan Thomas Johannsen</i>	<i>Marita Tetens</i>
<i>Joris Kaiser</i>	<i>Sarah von Behr</i>
<i>Tove Kolbeck</i>	<i>Matthias Widderic</i>

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

Der Bürgerrat bestätigt mit breiter Mehrheit den von der Stadt Flensburg in der Strategie 2030+ formulierten Kurs für die Mobilitätswende in Flensburg.

Knapp 85% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerrats stimmten dem Kurs grundsätzlich zu. Unter der Voraussetzung, dass bei der Umsetzung der Strategie bestimmte Punkte beachtet werden, stieg die Zustimmung sogar auf 92%.

Empfehlung zum Kurs der Mobilitätswende	Zustimmung
Wir empfehlen, die Mobilitätswende in Flensburg so umzusetzen, wie es in der Strategie 2030+ steht.	84,6%

Der Bürgerrat formulierte insgesamt 29 Empfehlungen, die jeweils aus Zielen und Vorschlägen zur Umsetzung bestehen.

Die folgenden zehn Empfehlungen wurden am häufigsten priorisiert:

Die 10 Prioritäten des Mobilitätsrats	Häufigkeit der Priorisierung	Zustimmung
Wir empfehlen, einen guten ÖPNV sicherzustellen.	16-mal	100%
Wir empfehlen, die Barrierefreiheit zu verbessern.	11-mal	100 %
Wir empfehlen, das Radwegenetz auszubauen und zu verbessern.	10-mal	88,9%
Wir empfehlen, Tempo 30 im Innenstadtbereich einzuführen.	10-mal	70,4%
Wir empfehlen, die Optimierung von Ampelschaltungen zu beschleunigen.	8-mal	88,9%
Wir empfehlen, den Verkehrsknotenpunkt am Deutschen Haus zu entlasten.	8-mal	88,9%
Wir empfehlen, Betroffene immer einzubeziehen.	7-mal	85,2%
Wir empfehlen, die Westseite des Hafens im Sinne der Mobilitätswende umzugestalten.	7-mal	74,1%
Wir empfehlen, dass der Wirtschafts-, Privat- und Teilhabe-Verkehr mit dem Auto gewährleistet sein muss.	7-mal	55,6%
Wir empfehlen, die Verkehrssicherheit am ZOB zu verbessern.	6-mal	88,9%

Alle Empfehlungen mit ergänzenden Hinweisen und Vorschlägen finden sich ab Seite 15.

Stimmen aus dem Bürgerrat

So äußerten sich Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Abschlusssitzung



„Dass es hier, gerade für Menschen, die viel mit dem Bus unterwegs sind, so viele Probleme gibt, das hat mich echt überrascht. Ich bin halt der Autofahrer hier, ich bin viel unterwegs. Wenn man mal die andere Seite sieht – das hat mich wirklich ein bisschen von den Socken gehauen.“ — *Mario Hager*

„Ich finde es total gut, dass im Bürgerrat Räume geschaffen werden, in denen Menschen zusammenkommen und über Themen diskutieren können. Es ist toll, dass wir in der großen Gruppe, obwohl wir so unterschiedliche Perspektiven haben, immer wieder versucht haben, einen Konsens zu finden.“ — *Laura Korock*



„Ich freue mich, dass ich so viele tolle Leute kennengelernt hab. Und ich bin stolz, wenn es jetzt in Flensburg vorwärts geht.“ — *Tove Kolbeck*

„Für mich war das Diskutieren auch etwas, das Spaß macht. Andere Meinungen zu hören und Ansichten auszutauschen – das finde ich ein gutes Konzept.“ — *Thomas Christiansen*

„Was mich überrascht hat war, dass es trotz der vielen verschiedenen Meinungen möglich war, Kompromisse zu finden. Das hatte ich erst anders erwartet. Gerade die Arbeit in den Kleingruppen lief ziemlich gut. Das hat mich überrascht und macht mich stolz.“ — *Julius Krause*



„Wenn das gut funktioniert, wünsche ich mir, dass es noch einmal einen Bürgerrat gibt – vielleicht dann zu einem anderen Thema.“ — *Martina Hast*

Eindrücke aus dem Bürgerrat



Danksagung des Oberbürgermeisters Dr. Fabian Geyer

Liebe Mitglieder des Mobilitätsrates,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Klima kommt zu kurz – lautet ein Vorwurf, der in letzter Zeit häufiger zu hören ist. Die Kritik richtet sich wohl in erster Linie an die „große Politik“ und hebt auf mitunter fruchtlose oder unentschlossene Debatten ab wie etwa die zu Tempo-Limits, zur Gebäude-modernisierung oder zum 1,5-Grad-Celsius-Ziel.

Auf der zivilgesellschaftlichen Ebene hingegen lässt sich in den Städten und Gemeinden eine Menge Bewegung bei Klimaschutz und Mobilitätswende erkennen, natürlich auch in Flensburg.

Als eine von vier Kommunen sind wir beim Modellprojekt der Klimabürgerräte dabei, das neue Wege demokratischer Beteiligung für den kommunalen Klimaschutz ausprobiert. Vielmehr: Sie sind für Flensburg dabei! Von 1500 Menschen haben sich 175 zum Mitmachen bereit erklärt. Und Sie, mit den unterschiedlichsten Meinungen und Erfahrungen zur Mobilität in unserer Stadt, haben sich nun vier Tage zusammengetan, Vorträge gehört, diskutiert und sich Gedanken gemacht, wie man das Beste aus Flensburg herausholen kann, um alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gleichermaßen zu berücksichtigen.

Sie haben in den Runden intensiv diskutiert. Jede und jeder von Ihnen hat diverse Kompetenzen und Perspektiven eingebracht, die sich durch theoretische Modelle vermutlich kaum so konkret und lebensnah abbilden lassen können.

Für Ihre Zeit, Ihre Impulse und Ihren Einsatz möchte ich Ihnen herzlich danken. Ich habe großen Respekt davor, sich in der Freizeit freiwillig mit diesem komplexen Thema zu beschäftigen. Auf diese Weise gestalten Sie Ihre Stadt direkt vor der Haustür mit. Danken möchte ich zudem den Moderationsteams, die die Diskussionen immer wieder gelassen auf den Weg zurückgeführt haben und den Experten und Expertinnen, die den Prozess wissenschaftlich begleitet und bereichert haben.

Mit der letzten Sitzung sind die vielen Empfehlungen finalisiert und so aufbereitet worden, dass sie in den weiteren Prozess einfließen können. Dann ist es an der Ratsversammlung, damit zu arbeiten. Schließlich soll über einen Teil davon parallel zur Landtagswahl im April 2027 in einem Bürgerentscheid abgestimmt werden.

Vermutlich bin ich genauso gespannt wie Sie, welche Ideen künftig realisiert werden, damit wir in Flensburg nachhaltiger und sicherer unterwegs sein können.

In diesem Sinne wollen wir als Stadt die Beteiligung der Bevölkerung weiter vorantreiben und sind stolz darauf, hier nun die Ergebnisse des Modellprojekts der Öffentlichkeit vorlegen zu können.

Fabian Gr



Eindrücke aus dem Bürgerrat



Die Empfehlungen

Thema und Fragestellung

Der Bürgerrat erarbeitete Empfehlungen zum Thema Mobilitätswende. Thema und Aufgabenstellung wurden vom Hauptausschuss der Stadt Flensburg festgelegt.

Die übergeordnete Frage des Mobilitätsrats lautete:

„Wie soll der Flensburger Stadtraum zwischen Verkehrsmitteln und Nutzungsarten aufgeteilt werden, so dass alle sicher, bezahlbar, ökologisch nachhaltig und sozial gerecht unterwegs sein können?“

Der Hauptausschuss hat dabei den Bürgerrat um eine Einschätzung gebeten:

„Welche Empfehlung sprechen Sie zum bisher angedachten Kurs im Bereich Mobilitätspolitik aus?“

Zusätzlich sollte in drei Handlungsfeldern mit folgenden Leitfragen gearbeitet werden:

1) Straßen und Wege: Für wen oder was?

„Wie soll damit umgegangen werden, wenn Verkehrsmittel und Nutzungsbedürfnisse um Platz auf der Straße und den Wegen konkurrieren?“

2) Den Verkehr regeln: Wie, wann und wo?

„An welchen Stellen soll die Stadt ihre Einflussmöglichkeiten nutzen, um den Verkehrsfluss (neu) zu regeln?“

3) Parken: Wo und wie?

„Wie soll die Stadt ihre Einflussmöglichkeiten bei der Gestaltung von Park- und Abstellmöglichkeiten nutzen?“

Im Bürgerrats-Prozess wurde auf diese Fragestellungen eingegangen und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, zu den Fragen Empfehlungen zu formulieren. Auf den folgenden Seiten sind diese dargestellt.

Die Empfehlungen

Empfehlung zum Kurs der Mobilitätswende

Um die Frage des Hauptausschusses „*Welche Empfehlung sprechen Sie zum bisher angedachten Kurs im Bereich Mobilitätspolitik aus?*“ zu bearbeiten, wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bürgerrats zunächst die Eckpunkte der [Strategie Flensburg 2030+](#)¹, inklusive der Maßnahmenebene, von der Fachverwaltung vorgestellt. Dabei wurde der Fokus auf die mutmaßlich umstrittensten und für die Fragestellung des Bürgerrats relevantesten Punkte gelegt:

- Einführung von Tempo 30
- Umsetzung des *Umweltverbund szenarios*, was unter anderem eine angestrebte Reduzierung des innerstädtischen PKW-Anteils am Modal Split auf etwa die Hälfte beinhaltet
- Abbau von Überkapazitäten bei Parkplätzen
- Konsequente Anwendung des Planungsprinzips „von außen nach innen“
- Reduzierung von Durchgangsverkehren in der Stadt und in Wohnquartieren

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerrats wurden dann um eine Positionierung auf einer 4-stufigen Skala (von +2 „Ich stimme vollkommen zu“ bis -2 „Ich stimme überhaupt nicht zu“) gebeten.

„Wie steht ihr dazu, dass die Mobilitätswende in Flensburg so umgesetzt werden wird, wie es in der Strategie 2030+ steht?“

<i>Antwortoption</i>	Ich stimme vollkommen zu	Ich stimme größtenteils zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme überhaupt nicht zu
<i>Anzahl der Stimmen</i>	0	22	3	1

Ergebnis: Die Umsetzung der Strategie 2030+ wurde von den meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmern (85 %) grundsätzlich befürwortet.

Anschließend wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Kleingruppen erarbeitet, welche **Voraussetzungen** es ihnen ermöglichen würden, der Umsetzung der Strategie stärker zuzustimmen. „**Die Mobilitätswende in Flensburg soll grundsätzlich so umgesetzt werden, wie es die Strategie Flensburg 2030+ vorsieht, unter der Voraussetzung, dass...**“

Es wurden 9 Voraussetzungen erarbeitet. Über diese wurde diskutiert und im Plenum abgestimmt. Voraussetzungen, die mehr Ja- als Nein-Stimmen erhielten, wurden beibehalten. Ein Vorschlag verfehlte diese Mehrheit und wurde verworfen.

¹ Strategie Flensburg 2030+:

https://www.flensburg.de/PDF/Flensburg_2030_Zusammenfassung.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=16623&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1719829765

Abstimmung: Soll folgende Empfehlung des Bürgerrats um die jeweilige Voraussetzung ergänzt werden?

Nr.	„Die Mobilitätswende in Flensburg soll grundsätzlich so umgesetzt werden, wie es die Strategie Flensburg 2030+ vorsieht, unter der Voraussetzung, dass...“	Ja	Nein	Enthaltung
1	...der ÖPNV so gut funktioniert, dass Menschen mit Behinderungen damit fahren können.	26	0	0
2	...dass die Umsetzung regelmäßig überprüft (evaluiert) wird.	24	0	2
3	...es genug Zeit und Gelegenheit für Bürgerinnen und Bürger gibt, sich mit den Maßnahmen auseinanderzusetzen.	23	3	0
4	...Planungen bedenken, dass sich die Stadt verändert (z. B. müssen für das zukünftige Parkkonzept zukünftige Entwicklungen mitbedacht werden).	23	0	3
5	...sichergestellt ist, dass eine breite Mehrheit der Bevölkerung dahintersteht, damit es nicht zu großer Unzufriedenheit kommt.	19	4	3
6	...wenn Parkplätze weggenommen werden, es noch genug Ausweichmöglichkeiten für Anwohner gibt.	16	0	10
7	...Möglichkeiten genutzt werden, Infrastruktur im Untergrund zu schaffen (Tunnel, Unterführungen, unterirdische Fahrradstellplätze).	12	2	12
8	...die Politik für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, inklusive Autoverkehr, für die notwendige Infrastruktur sorgt.	11	4	11
<i>Nicht angenommen.</i>				
9	...die Strategie stärkere Ziele setzt, damit in der Umsetzung mehr erreicht werden kann. (Beispiel für eine Forderung: Die Schließung der Schiffbrücke für den Durchgangsverkehr führt dazu, dass zunächst Maßnahmen wie z. B. Tempo 30 umgesetzt werden.)	7	8	11

Anschließend wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer abermals um eine Positionierung gebeten.

Ergebnis: Die Mobilitätswende in Flensburg soll grundsätzlich so umgesetzt werden, wie es die Strategie Flensburg 2030+ vorsieht, unter der Voraussetzung, dass die acht vom Bürgerrat herausgearbeiteten Bedingungen beachtet werden.

<i>Antwortoption</i>	Ich stimme vollkommen zu	Ich stimme größtenteils zu	Ich stimme eher nicht zu	Ich stimme überhaupt nicht zu
<i>Anzahl der Stimmen</i>	6	18	2	0

Es zeigte sich, dass im Vergleich zur ersten Abstimmung mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer zustimmten (92 %) und die durchschnittliche Bewertung höher ausfiel (1,1 statt 0,7 auf einer Skala von -2 bis +2). Zwei Teilnehmer wanderten bei der zweiten Abstimmung jedoch auch in Richtung „stimme nicht zu“, da sie die formulierten Voraussetzungen als Verschlechterung gegenüber dem Umsetzen der Strategie ohne zusätzliche Voraussetzungen empfanden.

Insgesamt zeigte sich in beiden Runden, dass eine große Mehrheit des Bürgerrats (85% bzw. 92%) der Umsetzung der in der Strategie 2030+ formulierten Grundsätze für die Mobilitätswende in Flensburg größtenteils zustimmt.



Foto: Abstimmung im Bürgerrat

Die Empfehlungen

Abstimmungs- und Auswertungsmethode

Die vom Bürgerrat in den vier Sitzungen erarbeiteten 30 Vorschläge wurden von 27 Teilnehmerinnen und Teilnehmern² in der letzten Bürgerrat-Sitzung auf einer 4-stufigen Skala bewertet (Enthaltungen waren möglich). Als Empfehlung des Bürgerrats galten Vorschläge, die eine Zustimmung von mindestens 50% der Gesamtstimmen erhielten. Ein Vorschlag erreichte nicht die notwendige Zustimmung.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten zusätzlich die fünf Empfehlungen markieren, deren Umsetzung ihnen besonders wichtig ist.

Skala zur Bewertung der Empfehlungen:

	Zustimmung		Ablehnung		Enthaltung
Punktebewertung	+2	+1	-1	-2	0
Erläuterung	Ich stimme der Empfehlung vollkommen zu	Ich stimme der Empfehlung größtenteils zu	Ich stimme der Empfehlung eher nicht zu	Ich stimme der Empfehlung überhaupt nicht zu	Ich bin unsicher/ Ich möchte mich enthalten



Foto: Der Abstimmungsbogen

² Ein Teilnehmer war bei der letzten Sitzung abwesend, ein weiterer Teilnehmer war am Morgen bei der Abstimmung zum Kurs der Mobilitätswende abwesend.

Die Empfehlungen

Abstimmungsergebnisse

In der folgenden Tabelle ist die Auswertung der Abstimmung des Bürgerrats dargestellt. Die detaillierten Abstimmungsergebnisse befinden sich im **Anhang** (S. 43). Die Tabelle ist sortiert nach Anteil der Zustimmung. Das heißt, die Empfehlungen mit der höchsten Zustimmung stehen ganz oben.

Nr.	Empfehlung	Anteil der Zustimmung ³	Durchschnittliche Bewertung (Skala: -2 bis +2)	Häufigkeit der Priorisierung (jeweils 5 Stimmen)
1	Guten ÖPNV sicherstellen	100,0%	1,81	16
2	Barrierefreiheit verbessern	100,0%	1,85	11
3	Das Radwegenetz ausbauen und verbessern	88,9%	1,33	10
4	Die Optimierung von Ampelschaltungen beschleunigen	88,9%	1,48	8
5	Verkehrsknotenpunkt am Deutschen Haus entlasten	88,9%	1,37	8
6	Verkehrssicherheit am ZOB verbessern	88,9%	1,41	6
7	Stau an der Hafenspitze reduzieren	88,9%	1,33	4
8	Betroffene immer einbeziehen	85,2%	1,11	7
9	Modernes Parkleitsystem schaffen	85,2%	1,22	5
10	Pilotprojekt für Shuttle-System an zentralen Parkplätzen starten	85,2%	1,19	4
11	Verkehrssituation rund um den Hafermarkt verbessern	85,2%	1,11	3
12	Klärung und transparente Darstellung der Ziele von baulichen Verkehrsmaßnahmen	85,2%	1,04	0
13	Mehr praxistaugliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen	81,5%	1,15	2

³ Die Werte berechnen sich wie folgt:

Zustimmung: Anzahl der Stimmen in den Kategorien +1 und +2 geteilt durch Anzahl der Gesamtstimmen (27)

Durchschnittliche Bewertung: [(Anzahl Stimmen für +2) multipliziert mit 2 + (Anzahl Stimmen +1) + (Anzahl stimmen -1) + (Anzahl Nennungen -2) multipliziert mit 2] geteilt durch Anzahl der Gesamtstimmen (27)

Häufigkeit der Priorisierung: Summe der Stimmen pro Empfehlung. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten insgesamt 5 Stimmen, die nicht kumuliert werden durften.

Nr.	Empfehlung	Anteil der Zustimmung	Durchschnittliche Bewertung (Skala: -2 bis +2)	Häufigkeit der Priorisierung (jeweils 5 Stimmen)
14	Die Auslastung von Parkhäusern erhöhen	77,8%	1,19	3
15	Mehr private Parkplätze in Wohngebieten vorschreiben	77,8%	0,78	3
16	Parkdruck beim Anwohnerparken reduzieren	77,8%	1,11	2
17	Die Westseite des Hafens im Sinne der Mobilitätswende umgestalten	74,1%	0,81	7
18	Das Abstellen von E-Rollern besser regulieren	74,1%	0,59	3
19	Möglichkeiten von punktuellen und temporären Umnutzungen von Verkehrswegen prüfen	74,1%	0,70	1
20	Tempo 30 im Innenstadtbereich einführen	70,4%	0,85	10
21	Mehr Quartiersparkplätze schaffen	70,4%	0,81	1
22	Parken bei Arztbesuchen vergünstigen	70,4%	0,59	1
23	Verkehr entlasten durch Regelung von Lieferverkehr	70,4%	0,74	0
24	Parkplätze in stark besiedelten Innenstadtbereichen dürfen umwidmet werden	70,4%	0,67	0
25	Mehr Parklets schaffen	63,0%	0,48	1
26	Umstieg vom Auto auf die Bahn erleichtern durch Schaffung von Parkmöglichkeiten am Bahnhof	59,3%	0,52	2
27	Wirtschafts-, Privat- und Teilhabe-Verkehr mit dem Auto muss gewährleistet sein	55,6%	0,48	7
28	Monats- und Jahresticket zur Nutzung kostenpflichtiger Parkplätze schaffen	55,6%	0,48	2
29	Den Übergang vom Sternenviertel zum Wasserlooser Weg verbessern	51,9%	0,41	1
<i>Nicht angenommen:</i>				
30	Die Schiffbrücke soll für den Durchgangsverkehr gesperrt werden	25,9%	-0,67	4

Die Empfehlungen

29 Ziele und Vorschläge für die Mobilitätswende in Flensburg

Nachfolgend sind alle Empfehlungen des Bürgerrats aufgelistet, geordnet nach Zustimmung innerhalb der Themenfelder *Allgemeine Empfehlungen, Parken und Abstellen, Straßen und Wege: Für wen oder was?* und *Verkehrsregelung*. **Hinweis: Die Nummerierung der Empfehlungen erfolgt nicht chronologisch, sondern orientiert sich an der Tabelle mit den Abstimmungsergebnissen.**

Alle Empfehlungen enthalten Ziele, sowie Vorschläge und Hinweise zur Umsetzung. Der Bürgerrat konnte über die Ziele, die er setzt, frei entscheiden. Zur Beurteilung dessen, wie die Ziele fachlich, rechtlich und politisch umgesetzt werden können, ist hingegen Fachexpertise notwendig. Der Bürgerrat möchte daher, dass die Hinweise und Vorschläge ernsthaft geprüft werden. Jedoch berücksichtigt er dabei, dass er in der Kürze der Zeit nicht alles im Detail diskutieren und abwägen konnte und sich daher die formulierten Ziele eventuell auf andere Art besser oder gegebenenfalls nicht wie angedacht erreichen lassen.

Allgemeine Empfehlungen zur Mobilität

<i>Unser Ziel:</i>			
1	Guten ÖPNV sicherstellen		
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>	
100 %	1,81	16	
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>			
<p>Ein attraktiver ÖPNV ist wichtig. Er ist eine gute Alternative zu Auto und Rad, gerade auch für ältere Menschen, Kinder und Menschen ohne Auto. Es ist klar, dass der ÖPNV die Stadt viel Geld kostet, aber es ist trotzdem wichtig, einen guten ÖPNV zu finanzieren.</p> <p>Damit der ÖPNV attraktiv(er) ist, braucht es:</p> <ul style="list-style-type: none">• Günstige(re) Preise• Pünktlichkeit• Höhere Taktung• Barrierefreiheit• Anbindung in den Kreis hinein			

<i>Unser Ziel:</i>		
2	Barrierefreiheit verbessern	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
100 %	1,85	11
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Der Bürgerrat unterstreicht die Wichtigkeit von Barrierefreiheit und bekräftigt die entsprechenden Ziele der Strategie Flensburg 2030+.</p> <p>Ein wichtiges Thema ist es, Behindertenparkplätze besser nutzbar zu machen: Behindertenparkplätze sind aktuell aus verschiedenen Gründen nicht gut nutzbar.</p> <p>A) Es braucht ebene Orte, bestenfalls ohne Kopfsteinpflaster und Bordsteinkanten beim Halten. Es soll geprüft werden, wo in der Stadt in diesem Sinne geeignete Stellen für Behindertenparkplätze sind und diese sollen für die Ausweisung neuer Behindertenparkplätze oder die Umwandlung normaler Parkplätze in Behindertenparkplätze priorisiert werden.</p> <p>B) Schaffung von sicheren Übergängen von Parkplätzen zu Fußwegen</p> <p>C) Verbesserte Räumung und Pflege der Behindertenparkplätze, zum Beispiel durch den Winterdienst, was die Fußwege neben dem Parkplatz miteinschließt</p> <p>D) Die Parkflächen müssen vergrößert werden, da sie oft zu klein sind für die genutzten Transporter.</p> <p>Weitere Beispiele für Maßnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bordsteinkanten sind oft zu hoch. Das ist schlecht für Radfahrer und Radfahrerinnen sowie Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen oder auch dann, wenn man mit dem PKW ausweichen muss, zum Beispiel wenn Rettungsgassen gebildet werden müssen. Bordsteine sollen darum abgesenkt werden. • Die Türen bei Bussen sowie Haltestellen müssen breit genug sein für breite Rollstühle. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
8	Betroffene immer einbeziehen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
85,2%	1,11	7
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Bei wichtigen Entscheidungen sollen Betroffene einbezogen werden. In einer kleinen Stadt wie Flensburg sind von vielen Mobilitätsfragen alle betroffen. Deshalb sollten Betroffene einbezogen werden. Das wirkt Politikverdrossenheit entgegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch Informationsveranstaltungen, die groß angekündigt werden, damit man auch davon erfährt. • Durch Veranstaltungen, bei denen Bürger und Bürgerinnen ihre Ideen einbringen können. • Durch verbindliche Abstimmungen. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
12	Klärung und transparente Darstellung der Ziele von baulichen Verkehrsmaßnahmen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
85,2%	1,04	0
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Wenn Politik oder Verwaltung über Verkehrsmaßnahmen entscheiden, sollen sie diese zunächst mit einer Checkliste überprüfen und im Anschluss an die Entscheidung das Ergebnis öffentlich machen. Transparenz – vor und während der Maßnahme – ist sehr wichtig. Die Anwendung der Checkliste fördert Akzeptanz und Transparenz von Maßnahmen.</p> <p>Es soll transparent gemacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welchem Zweck eine Maßnahme dient, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bestandserhaltung ○ Sicherheit ○ Verhaltensänderung der Nutzerinnen und Nutzer • Welche Auswirkungen die Maßnahme auf den Verkehrsfluss während und nach der Bauzeit haben wird. • Die Umweltverträglichkeit einer Maßnahme • Die Nachhaltigkeit des Verkehrs (inklusive der Fußgänger und Fußgängerinnen) • Wie sozialverträglich und barrierearm eine Maßnahme ist 		

<i>Unser Ziel:</i>		
19	Möglichkeiten von punktuellen und temporären Umnutzungen von Verkehrswegen prüfen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
74,1%	0,70	1
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Aktuell sind die Regelungen von Verkehrswegen an den meisten Stellen über den Tag hinweg gleich, die Nutzung ändert sich aber sehr. Es soll deshalb geprüft werden, ob die Regeln so gestaltet werden können, dass sie flexibler sind und besser zum jeweiligen Nutzungsbedarf passen.</p> <p><u>Ein Beispiel:</u> In der Ringstraße gibt es unter der Woche zwischen 7:00 und 8:30 Uhr sehr viel Kinderfahrradverkehr (aus Neubaugebieten), der die Schulen und Kindergärten ansteuert. Für diesen Zeitraum könnte die Straße temporär für PKW gesperrt werden, damit der Fahrweg der Kinder sicherer wird.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
27	Wirtschafts-, Privat- und Teilhabeverkehr mit dem Auto muss gewährleistet sein	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
55,6%	0,48	7
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Busse und Fahrräder sind wichtig. Aber man wird das Auto mittelfristig nicht ersetzen können. Darauf muss Rücksicht genommen werden. Besonders wichtig ist das aus folgenden Gründen:</p> <p>Wirtschaft und Arbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbetreibende müssen weiter in der Stadt unterwegs sein können (zum Beispiel Handwerkerinnen und Handwerker) • Geschäfte müssen erreichbar bleiben • Berufstätige müssen zur Arbeit kommen, es fahren nicht überall Busse <p>Gesundheit und Teilhabe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manche gesundheitlich Eingeschränkte brauchen Taxis, da sie nicht selbst fahren können • Rettungsdienste, Krankentransporte müssen mobil sein • Für manche Menschen mit Einschränkungen und/oder Handicap bedeutet das Auto Teilhabe • Teilhabe im privaten Bereich → private Fahrten müssen möglich sein 		



Foto: Kleingruppendiskussion

Themenfeld 1: Straßen und Wege: Für wen oder was?

<i>Unser Ziel:</i>		
3	Das Radwegenetz ausbauen und verbessern	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
88,9%	1,33	10
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Um den Fahrradverkehr in Flensburg attraktiver, bequemer und sicherer zu machen, schlagen wir folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele Radwege sind aktuell noch unübersichtlich. Gerade an den Stellen, an denen Radwege in beiden Richtungen befahren werden, muss dies besser geregelt werden. Es braucht: <ul style="list-style-type: none"> ○ Eine deutliche und durchgängige farbliche Trennung von Fahrradwegen und Fußwegen (vor allem in der Neustadt) ○ Eine deutliche farbige Abgrenzung der Radfahrstreifen, wenn diese auf der Straße verlaufen ○ Trennende Markierungen in der Mitte des Radwegs analog zur Straße ○ Pfeile, die anzeigen, in welche Richtung die Radwege befahrbar sind • Bestehende Fahrradwege müssen saniert werden, da sie teilweise in schlechtem Zustand (z. B. Schlaglöcher) sind. • Es braucht mehr Möglichkeiten der Straßenüberquerung (Ampeln, Zebrastreifen) mit dem Fahrrad, damit es möglich ist, auf die richtige Seite zu kommen und es nicht nötig ist, zu lange in der falschen Richtung auf dem Radweg oder illegalerweise auf der Straße zu fahren. • An der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Heinrichstraße soll der provisorische Radweg fertiggestellt werden. • Zusammenhängende Radwege schaffen: Radwege sollen nicht gestückelt sein, sondern zusammenhängen. • Radwege müssen breit genug sein, zum Beispiel auch für Lastenfahrräder. <p>Am Hafen besteht zu wenig Platz für Radfahrerinnen und Radfahrer. Deshalb sollen nach Möglichkeit die alten Schienen zu einem zweispurigen Radweg ausgebaut werden. Das führt zu einer Entlastung des Radverkehrs an der Hafenspitze bis Klarschiff, verbessert die Anbindung des Sonwikhafens und nutzt ungenutzte Fläche.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
17	Die Westseite des Hafens im Sinne der Mobilitätswende umgestalten	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
74,1%	0,81	7
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Mit „Westseite“ meinen wir den Bereich von der Hafenspitze bis zum Volksbad. Die Neugestaltung soll dazu dienen, den PKW-Verkehr zu reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der ehemalige Parkplatz Schiffbrücke soll zur Aufenthaltsfläche werden, zum Beispiel mit Bänken und Grünflächen. • Bei der Neugestaltung der Schiffsbrücke soll eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr geplant werden, zum Beispiel durch Begrünung. Dadurch wird auch die Aufenthaltsqualität gesteigert. Um diese weiter zu steigern, muss auch geprüft werden, welche weitere Infrastruktur benötigt wird und geschaffen werden muss, zum Beispiel öffentliche Toiletten. • Die Hafenspitze soll begrünt und ein Schallschutz geschaffen werden. • Die Bahndämme sollen zu Fahrradwegen ausgebaut werden, auch auf der Ostseite, mit der Möglichkeit der Erweiterung Richtung Innenstadt. • Die Geschwindigkeit soll auf 30 km/h beschränkt werden. • Falls möglich, soll es auf der Westseite keine Parkplätze mehr geben. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
29	Den Übergang vom Sternenviertel zum Wasserlooser Weg verbessern	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
51,9%	0,41	1
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es braucht eine Querungshilfe über die B199 für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für den Radverkehr.</p>		

Themenfeld 2: Den Verkehr regeln: Wo, wann und wie?

<i>Unser Ziel:</i>		
4	Die Optimierung von Ampelschaltungen beschleunigen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
88,9	1,48	8
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Viele Ampelschaltungen in der Stadt sind schlecht eingestellt und abgestimmt. Das verursacht unnötige Wartezeiten und Frust für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Die Verwaltung soll dem Thema mehr Priorität geben und Lösungen zeitnah umsetzen.</p> <p>Konkret schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzung von modernen Sensoren und künstlicher Intelligenz, um veraltete, starre Ampelschaltungen zu verbessern. • Bei der Fahrradampel am Mauselloch soll die Rotphase für Radfahrer und Radfahrerinnen abgeschafft werden. Stattdessen soll ein Schild aufgestellt werden: „Achtung Fußgänger“. • Wenn die Ampeln für Autos auf Rot stehen, sollen die anderen Ampeln automatisch Grün werden. Aktuell gibt es teilweise Rotphasen für alle, das ist unnötig. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
5	Verkehrsknotenpunkt am Deutschen Haus entlasten	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
88,9%	1,37	8
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Die Verkehrssituation am Deutschen Haus ist chaotisch, da es zu viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gibt. Das schafft Unsicherheit für alle. Wir möchten, dass die Situation verbessert wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es soll geprüft werden, ob eine Verlegung der Bushaltestelle zu einer Entlastung der Verkehrssituation führt und die Verkehrssicherheit erhöht wird • Falls das keinen Effekt hat, sollen bauliche Veränderungen geprüft werden, wie zum Beispiel die Schaffung eines Kreisverkehrs oder einer Unterführung. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
6	Verkehrssicherheit am ZOB verbessern	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
88,9%	1,41	6
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Die Verkehrsführung rund um den ZOB ist unklar, das gefährdet die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zum Beispiel sind Busspur und Fahrradweg schwer zu unterscheiden. • Die Markierung der Fahrradfurt ist nicht intuitiv, sie sieht aus wie ein Radweg, wird aber von Autos befahren. • Viel Verkehr in der Nikolaistraße und Kreuzungsverkehr von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. <p>Wir schlagen folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zuwegungen sollen überdacht und ein Leitsystem für Fußgänger und Fußgängerinnen geschaffen werden. • Es sollen bessere Visualisierungen, zum Beispiel Fahrbahnmarkierungen und Warnsignale geschaffen werden. • Es soll die Straße Süderhofenden zum Parkhaus so gestaltet werden, dass nur Autos ins Parkhaus fahren können, aber niemand mehr durchfährt und keiner hält. Der Taxi-Stand könnte verlegt werden. <p>Um den Kreuzungsverkehr zu reduzieren, soll der Bushaldebereich von südlich der Nikolaistraße auf nördlich der Nikolaistraße verlegt werden (zwischen ZOB und Hauptstraße). Der südliche Bereich würde dann Busparkplatz.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
7	Stau an der Hafenspitze reduzieren	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
88,9%	1,33	4
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Um das zu erreichen, schlagen wir vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Brücke (für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer) von Kielseng zur Batteriestraße zu schaffen, die eine kürzere, schnellere Fahrzeit von Nord nach Ost ermöglicht. Das verbessert auch das Stadtbild. • Umgehungsstraßen (vor allem die Ost-Tangente) sollen durch veränderte Ampel-Schaltungen, und neue Auf- und Abfahrten attraktiver gemacht werden. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
11	Verkehrssituation rund um den Hafermarkt verbessern	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
85,2%	1,11	3
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Am Hafermarkt und den angrenzenden Straßen (Angelburger Straße, Kappeler Straße) gibt es mehrere Probleme bei der Verkehrsführung. Dieser Bereich soll im Sinne der Mobilitätswende umgestaltet werden und die Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Dadurch wird auch die Attraktivität für Gastronomie und Gewerbe gesteigert.</p> <p>Wir schlagen folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den Radverkehr in der Kappeler Straße zu erleichtern: Am Hafermarkt soll eine neue Ampel geschaffen werden, sodass Radfahrer und Radfahrerinnen leichter auf die rechte Fahrbahnseite der Kappeler Straße gelangen. Aktuell gelangen sie zunächst auf die linke Straßenseite und müssen dann eine weitere Grünphase abwarten, um nach rechts zu kommen. • Die Ampelkreuzung am Hafermarkt ist unübersichtlich. Es soll anhand der Auslastung geprüft werden, ob eine Sperrung des Hafermarktes/der oberen Angelburger Straße für den Durchgangsverkehr sinnvoll ist. Anlieger und Anliegerinnen, ÖPNV und Fahrräder sollen weiterhin durchfahren können. • Es soll außerdem geprüft werden, ob in der Kappeler Straße Radwege und Fußwege so gelenkt werden können, dass sie sich nicht ständig kreuzen. • Am Hafermarkt soll am oberen Ende der Angelburger Straße eine Markierung zum Überqueren durch Fußgänger und Fußgängerinnen geschaffen werden. 		



Foto: Plenumsarbeit im Bürgerrat.

<i>Unser Ziel:</i>		
20	Tempo 30 im Innenstadtbereich einführen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
70,4%	0,85	10
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es sollen in der Innenstadt mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden, und zwar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Nebenstraßen immer Tempo 30 • Auf Hauptstraßen Tempo 30 zu Hauptverkehrszeiten • Im Bereich der Schiffbrücke: Immer Tempo 20 <p>Die Einhaltung der Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen soll stärker kontrolliert werden. Die Argumente dafür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 bringt keinen großen Zeitnachteil für PKW-Fahrer und -Fahrerinnen gegenüber Tempo 50, da es zu einem besseren Verkehrsfluss führt. Der Verkehr wird entzerrt und es kommt zu weniger Staus. Das wurde wissenschaftlich untersucht und belegt. • Tempo 30 ist viel leiser • Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen • Es führt zu weniger Abgasen und Umweltbelastung • Es spart Kraftstoff 		



Foto: Abstimmung in Kleingruppe

Themenfeld 3: Parken und Abstellen

<i>Unser Ziel:</i>		
9	Modernes Parkleitsystem schaffen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
85,2%	1,22	5
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es gibt aktuell kein funktionierendes Parkleitsystem in Flensburg. Zum Beispiel hängen die wenigen Anzeigen direkt vor den Parkhäusern und können dann den Verkehr nicht mehr frühzeitig leiten. Es soll ein Parkleitsystem (für Autos und Fahrräder) geschaffen werden, das gut funktioniert, auch für Ortsunkundige. Dazu braucht es an relevanten Kreuzungen und Hauptverkehrsstraßen Anzeigen, die die aktuelle Parkplatzbelegung für Verbrenner und E-Autos (mit Ladesäulen) anzeigen.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
10	Pilotprojekt für Shuttle-System an zentralen Parkplätzen starten	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
85,2%	1,19	4
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Um das Parken in der Innenstadt zu reduzieren und so Platz zu schaffen, soll ein effizientes Shuttle-System geschaffen werden, damit man von den zentralen Parkplätzen schnell in die Stadt kommt. Dies kann durch ein Pilotprojekt getestet werden.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
13	Mehr praxistaugliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
81,5%	1,15	2
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Viele Fahrradabstellanlagen sind aktuell nicht gut zu gebrauchen, da die Vorderradhalter leicht die Räder beschädigen. Schwere E-Bikes oder Lastenfahrräder können nur schlecht in erhöhte Ständer hochgehoben werden.</p> <p>In Zukunft sollen stattdessen Abstellbügel gebaut werden, weil sie sicher und praktisch sind. Außerdem braucht es mehr Fahrradabstellmöglichkeiten, vor allem in der Fußgängerzone und der Norderstraße.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
14	Die Auslastung von Parkhäusern erhöhen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
77,8%	1,19	3
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Parkhäuser sollen attraktiver gestaltet werden, damit Autos zentraler parken und so Platz in der Stadt geschaffen wird.</p> <p>Dafür sehen wir folgende Hebel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preise in Parkhäusern vergünstigen • Parkgebühren im Umfeld der Parkhäuser teurer machen als die Gebühren in den Parkhäusern • Parkplätze außerhalb der Parkhäuser dürfen in Anwohner- und Anwohnerinnenparkplätze umgewandelt werden • Es soll mit Anbietern und Anbieterinnen von Parkhäusern verhandelt werden, damit diese PKW-Parkplätze in Abstellflächen für andere Verkehrsmittel, vor allem Fahrräder und E-Roller umwandeln. Das dient der Auslastung der Parkhäuser, reduziert das unkontrollierte Abstellen und schafft sichere Abstellungsmöglichkeiten für teure und große Räder. • Die Verwaltung soll den Dialog zwischen Parkhausbetreiberinnen und -betreibern und Innenstadtgeschäften fördern, damit Kunden und Kundinnen beim Konsum Rabatt für das Parken im Parkhaus bekommen, sodass das Parkhaus günstiger wird als der öffentliche Raum. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
15	Mehr private Parkplätze in Wohngebieten vorschreiben	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
77,8%	0,78	3
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>In Wohngebieten gibt es viele wild parkende Autos. Um die Zahl der Autos auf der Straße zu reduzieren, soll die Stellplatzsatzung so angepasst werden, dass bei Neubauten mehr Parkplätze pro Wohneinheit vorgeschrieben werden als bisher.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
16	Parkdruck beim Anwohnerparken reduzieren	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
77,8%	1,11	2
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es ist wichtig, dass Anwohner und Anwohnerinnen beim Parken bevorzugt werden und sie einen gewährleisteten Parkplatz haben. Es ist nicht zumutbar, dass sie jeden Tag lange nach einem Parkplatz suchen müssen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Anwohner und Anwohnerinnen zuverlässig einen öffentlichen Parkplatz nutzen können, darf dieser sie auch etwas kosten, z. B. durch den Kauf eines Anwohnerparkausweises. • Um sicherzustellen, dass Menschen mit Anwohnerparkausweis tatsächlich einen Parkplatz finden, sollen dort, wo es möglich ist, öffentliche Parkplätze in Anwohnerparkplätze umgewandelt werden • Es soll auf eine bessere Nutzung privater Parkplätze in der Nacht hingewirkt werden: Die Parkplätze von Supermärkten, Baumärkten und anderen Einrichtungen mit großen Parkflächen sollen außerhalb der Geschäftszeiten ihre Parkplätze zur Verfügung stellen. 		

<i>Unser Ziel:</i>		
18	Das Abstellen von E-Rollern besser regulieren	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
74,1%	0,59	3
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>E-Roller parken oft wild und stören. Maßnahmen, um dies zu reduzieren, sind aus unserer Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An Problemstellen und in der Innenstadt soll die Verwaltung geeignete Stellen zum Abstellen von E-Rollern identifizieren und diese farblich markieren. Es soll mit Anreizen statt Verboten gearbeitet werden. Das heißt, dass für die Anbieter und Anbieterinnen attraktiv gemacht werden soll, ihre Kunden und Kundinnen auf diese Flächen zu lenken; zum Beispiel, indem sie preisliche Anreize an diese weitergeben und es für das Abstellen von Rollern an den geeigneten Stellen Rabatt auf den Fahrpreis gibt. • Bei den privaten Anbietern und Anbieterinnen von Parkhäusern soll angefragt werden, ob diese im Parkhaus Flächen für E-Roller zur Verfügung stellen können. <p>Es sollen Abstellstände für E-Roller mit Pin-Code geschaffen werden. Die Roller können dort nur mit einem Pin ausgeliehen und geparkt werden. Dann können diese nicht umkippen und sind an einem Ort konzentriert. An den Ständern sollen Infotafeln angebracht werden, wie man richtig parkt.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
21	Mehr Quartiersparkplätze schaffen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
70,4%	0,81	1
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es gibt in Wohnquartieren zu wenige Parkplätze und viele Menschen parken kreuz und quer in den Straßen (z. B. in Kurven oder Kreuzungen). Um die Verkehrssicherheit zu verbessern und um dem Problem der mangelnden Parkplätze Abhilfe zu schaffen, sollen mehr Quartiersparkplätze eingeführt werden.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
22	Parken bei Arztbesuchen vergünstigen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
70,4%	0,59	1
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Aktuell müssen Menschen, die zum Arzt gehen, im Voraus ein Parkticket lösen, obwohl sie nicht wissen, wie lange sie beim Arzt sein werden. Dadurch zahlen sie entweder zu viel im Voraus oder bekommen einen Strafzettel.</p> <p>Es soll geprüft werden, ob hierfür eine Lösung gefunden werden kann.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
24	Parkplätze in stark besiedelten Innenstadtbereichen dürfen umgewidmet werden	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
70,4%	0,67	0
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Die PKW-Parkplätze dürfen umgewandelt werden in Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Roller und für andere Nutzung, zum Beispiel Gastronomie-Außenbereiche.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
25	Mehr Parklets schaffen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
63,0%	0,48	1
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es soll geprüft werden, an welchen Stellen Parkplätze zu Parklets umgewandelt werden können.</p> <p><i>(Anmerkung der Redaktion: Parklets sind Stadtmöbel, die auf einer öffentlichen Fläche aufgestellt werden, die vorher ein Parkplatz war. Der Parkplatz wird damit zur Aufenthaltsfläche umgestaltet. Zum Beispiel können auf dem gewonnen Platz Bänke und Blumenkübel errichtet werden.)</i></p>		

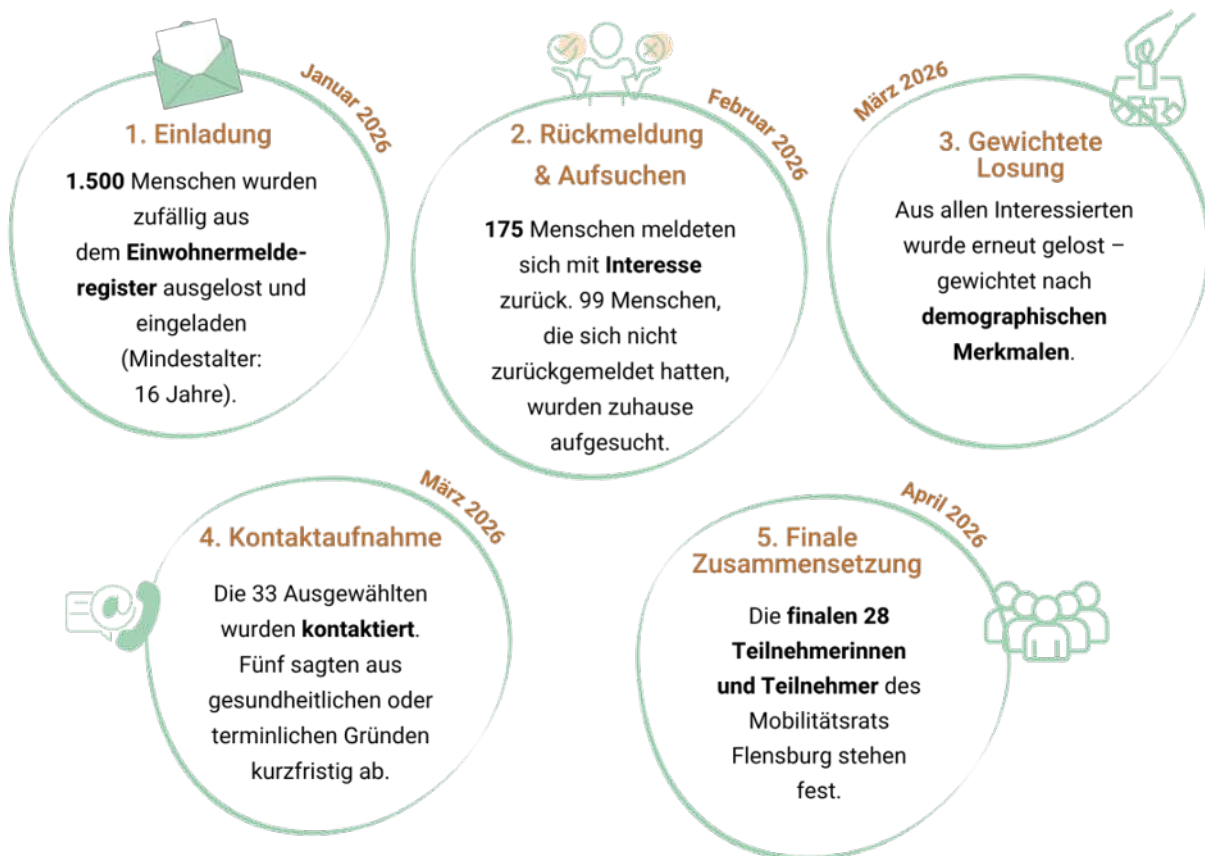
<i>Unser Ziel:</i>		
26	Umstieg vom Auto auf die Bahn erleichtern durch Schaffung von Parkmöglichkeiten am Bahnhof	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
59,3%	0,52	2
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es gibt am Bahnhof zu wenige günstige Parkplätze für Menschen, die vom Auto in die Bahn umsteigen wollen. Die Stadt soll prüfen, ob auf Flächen um den Bahnhof kostenlos oder kostengünstige Langzeitparkplätze eingerichtet werden können, vergleichbar dem Parkplatz an der Exe.</p>		

<i>Unser Ziel:</i>		
28	Monats- und Jahresticket zur Nutzung kostenpflichtiger Parkplätze schaffen	
<i>Anteil der Zustimmung</i>	<i>Durchschnittliche Bewertung</i>	<i>Häufigkeit der Priorisierung</i>
55,6%	0,48	2
<i>Hinweise und Vorschläge zur Umsetzung:</i>		
<p>Es sollen Monats- und Jahrestickets geschaffen werden, mit denen alle kostenpflichtigen Parkplätze in der Stadt genutzt werden können. Dadurch wird das Parken überall gleich teuer. Menschen weichen nicht mehr von da, wo das Parken teuer ist nach da aus, wo es günstig ist. Durch die wegfallende Sogwirkung verteilt sich der Verkehr besser.</p>		

Auswahl und Zusammensetzung des Bürgerrats

Die 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerrats wurden zufällig ausgelost. Sie bilden einen Querschnitt der Flensburger Bevölkerung, eine Art „Mini-Flensburg“ in einem Raum.

Das Losverfahren



1500 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren wurden im November 2025 zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgelost und im Januar 2026 per Brief zur Teilnahme am Bürgerrat eingeladen.

11,7 % meldeten sich bis zur Frist am 06. Februar 2026 per Brief, Online-Fragebogen oder Mail mit Interesse an einer Teilnahme zurück. 20,7 % signalisierten, dass sie nicht teilnehmen wollen, häufig aus terminlichen oder gesundheitlichen Gründen. Zur Einordnung: Die durchschnittliche Quote positiver Rückmeldungen bei losbasierten Beteiligungsverfahren liegt oft zwischen 5 und 10 %, die Rückmeldequote war daher sehr gut.

Aus der Gruppe der Interessierten wurden im März 2026 mit einem Zufallsalgorithmus 33 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausgelost, inklusive eines Puffers von drei weiteren Personen, um kurzfristige Absagen einzukalkulieren. Die Auslosung war stratifiziert – das bedeutet, dass der Algorithmus dafür sorgt, dass die Ausgewählten in Hinblick auf fünf demografische Merkmale einen Querschnitt der Flensburger Bevölkerung bilden.⁴ Die Merkmale, nach denen gelost wurde, waren: Alter, Geschlecht, Stadtteil, Bildungsabschluss, Migrationshintergrund.

Die Einladung der 33 Ausgewählten erfolgte im März 2026. Bis zum Start des Bürgerrats mussten fünf Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus gesundheitlichen, terminlichen oder anderen Gründen ihre Teilnahme absagen. Der Bürgerrat bestand daher aus 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.⁵

Unterstützung der Teilnahme

Bürgerräte sollen gerade auch Menschen eine Beteiligung ermöglichen, für die aus zeitlichen, finanziellen, gesundheitlichen oder anderen Gründen die aktive Mitgestaltung von Politik schwierig ist. Deshalb wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Unterstützung angeboten, um eine Teilnahme zu ermöglichen. Das Angebot wurde in Anspruch genommen (einmal Kinderbetreuung, drei Mal Übersetzung, einmal Fahrdienst). Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten für die Teilnahme pro Termin des Bürgerrats 75 Euro, also insgesamt bis zu 300 Euro Aufwandsentschädigung.



Foto: Übersetzung beim Bürgerrat

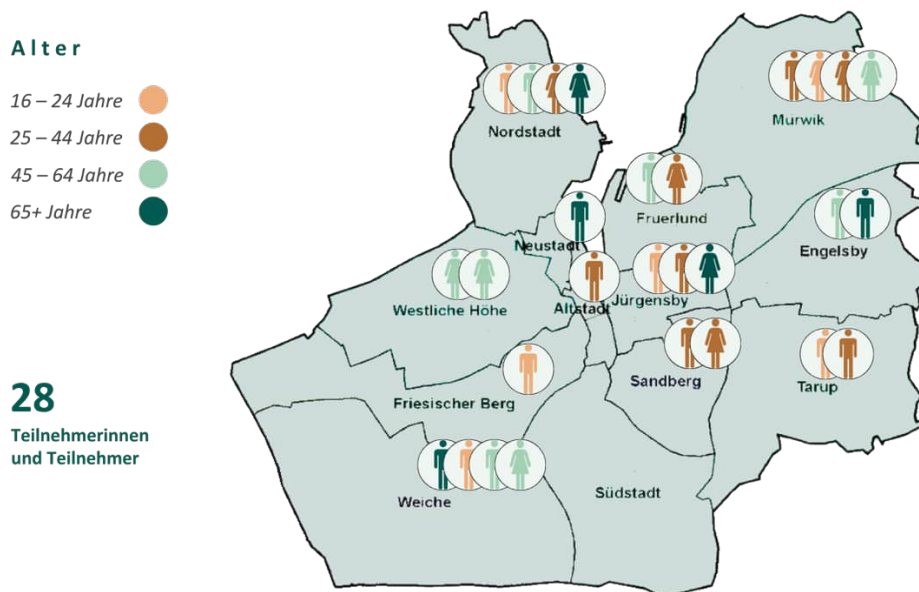
⁴ Als Datengrundlage, um zu ermitteln, wie die Verteilung der fünf Merkmale in der Bevölkerung verteilt ist, wurden Daten aus dem Einwohnermelderegister, dem Flensburger Sozialatlas, sowie dem Zensus verwendet.

⁵ Von den 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist eine Person nur zu einer Sitzung erschienen. 24 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben an allen Sitzungen teilgenommen, die Abwesenheit der anderen drei bei jeweils einer der Sitzungen erklärt sich krankheitsbedingt.

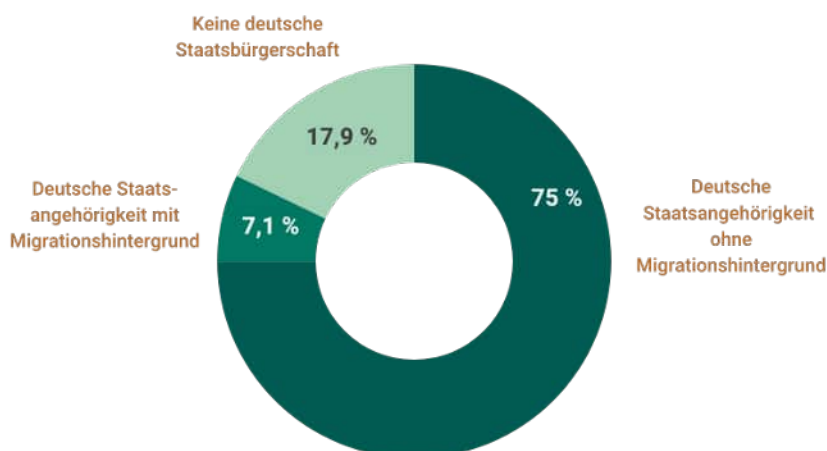
Zusammensetzung des Mobilitätsrats

Der Bürgerrat bildet einen Querschnitt der Flensburger Bevölkerung. In Bezug auf die fünf Auswahlkriterien waren im Bürgerrat Menschen in etwa in den Anteilen vertreten, wie sie auch in der Bevölkerung vertreten sind.⁶ Dadurch kommen im Bürgerrat Menschen zusammen, die im Alltag oft wenig miteinander zu tun haben.

Zusammensetzung nach Stadtteilen, Alter und Geschlecht:

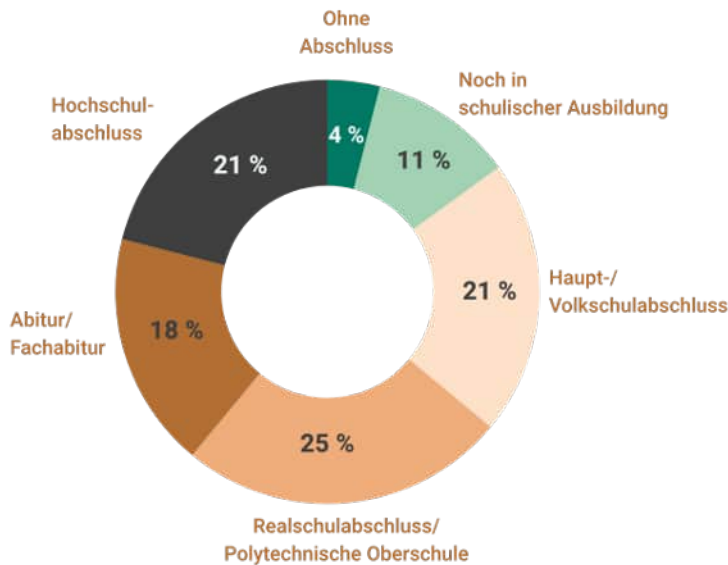


Migrationshintergrund (Definition: selbst oder mindestens ein Elternteil eingewandert):



⁶ Genaue Daten siehe S. 45 im Anhang

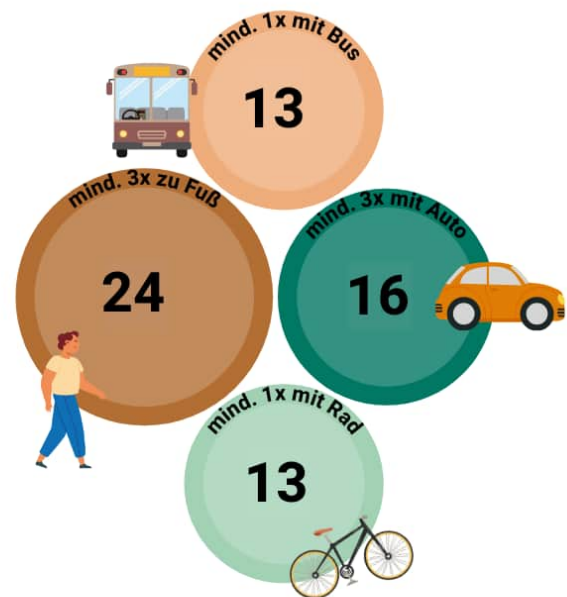
Bildungshintergrund (höchster Abschluss):



Nicht nur in Hinblick auf die fünf Auswahlkriterien, sondern auch bei anderen Merkmalen zeigte sich eine vielfältige Zusammensetzung des Bürgerrats. Drei Mitglieder des Bürgerrats identifizierten sich mit der dänischen Minderheit der Stadt. Auch das Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Bürgerrat wurde bei der Anmeldung zum Bürgerrat abgefragt. So gab es Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die viel Auto fahren und solche, die gar keinen Führerschein haben. Ein Vergleich mit einer repräsentativen Umfrage zum Mobilitätsverhalten⁷ der Bevölkerung zeigt, dass der Bürgerrat auch in Bezug auf das Mobilitätsverhalten ein gutes „Mini-Flensburg“ darstellte.

Mobilitätsverhalten:

So sind die 28 Teilnehmenden in der Woche unterwegs
(Mehrfachangaben möglich)



⁷ Mobilitätsbefragung 2021, Stadt Flensburg, abrufbar unter: <https://www.flensburg.de/loadDocument.phtml?FID=2306.13818.1&Ext=PDF> (Letzter Zugriff: 07.06.2026)

Die Sitzungen

Der Bürgerrat tagte im April und Mai 2026 in vier Sitzungen, jeweils im Flensburger Rathaus.

Bürgerrats-Termine

17.04.2026 17:30 – 20:00 Uhr	18.04.2026 10:00 – 17:00 Uhr	09.05.2026 10:00 – 17:00 Uhr	30.05.2026 10:00 – 17:00 Uhr
Kennenlernen	Themensammlung	<u>Themenfeld 2:</u> Parken: Wo und wie?	Allgemeine Rückmeldung zum Kurs der Mobilitätswende
Einstieg ins Thema Mobilitätswende	<u>Themenfeld 1:</u> Straßen und Wege: Für wen oder was?	<u>Themenfeld 3:</u> Den Verkehr regeln: Wie, wann und wo?	Finalisierung und Abstimmung der Empfehlungen

Eine professionelle Moderation strukturierte den Ablauf der Sitzungen und sorgte für konstruktive, faire Diskussionen. Der Bürgerrat gab sich darüber hinaus in der ersten Sitzung selbst Regeln:

Unsere Regeln der Zusammenarbeit

Respektvoll miteinander umgehen

- Respektvoll (x3)
- Respekt und Akzeptanz
- Respektvoller Umgang (x3)

Ausreden lassen und richtig zuhören

- Zuhören
- Richtig zuhören
- Ausreden lassen (x3)
- Ausreden lassen und zuhören
- Nicht unterbrechen

Offen und ehrlich sein

- Wahrheit
- Ehrlichkeit
- Offener Umgang miteinander
- Offenheit und Ehrlichkeit

Andere Meinungen akzeptieren

- Meinungen respektieren
- Tolerant miteinander

Bereit sein, die eigene Meinung zu überdenken

- Offenheit

Gut zusammenarbeiten und ein Miteinander schaffen

- Echtes Miteinander
- Positives Miteinander
- Freundlich sein
- Gute Zusammenarbeit
- Gute Gespräche

Sachlich bleiben

- Sachlich und freundlich

Ausgeglichene Redeanteile beachten

- Ausgeglichener Redeanteil

Nicht laut werden

- Normal reden, nicht laut

Abbildung:
Regeln der Zusammenarbeit des Bürgerrats

Der Großteil der Arbeit, vor allem in den Sitzungen 2 und 3, fand in fünf moderierten Tischgruppen statt, in denen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gemeinsam an ihren Vorschlägen arbeiteten. Diese wurden jeweils ins Plenum zurückgetragen und diskutiert.

Die vierte und letzte Sitzung diente vor allem der Fertigstellung und Abstimmung der Empfehlungen. Mitglieder der Kommunalpolitik sowie Pressevertreterinnen und -vertreter konnten den Bürgerrat beobachten, durften aber nicht mitdiskutieren.

Ablaufpläne der einzelnen Sitzungen



Ablauf der 1. Sitzung

17.04.2026
Bürgersaal im Rathaus Flensburg

17:00	Offenes Ankommen & Anmeldung
17:30	Start & Begrüßung Moderation: Steffen Krenzer, Nicola Harder
17:40	Grußwort des Bürgermeisters Henning Brüggemann
17:50	Vorstellung des Verfahrens und Tagesablauf Steffen Krenzer, Rabea Koss, Klima trifft Kommune
18:00	Gegenseitiges Kennenlernen Aufstellung und Blitzlichter
18:15	Regeln der Zusammenarbeit Brainstorming und Gruppenarbeit
18:50	15 MINUTEN PAUSE
19:05	Vortrag: Mobilitätswende: Wozu und wie? Josephine Nehring, Deutsches Institut für Urbanistik (difu)
19:35	Besprechung des Vortrags Gruppenarbeit und Plenum
20:00	ENDE

KLIMATRIFFT KOMMUNE

Der Mobilitätsrat Flensburg ist Teil des bundesweiten Modellprojekts zur Verbindung von Bürgerräten und direkter Demokratie.
Mehr Infos: www.klimatriffkommune.de





Ablauf der 2. Sitzung

18.04.2026
Bürgersaal im Rathaus Flensburg

09:30	Offenes Ankommen & Anmeldung
10:00	Start & Begrüßung Moderation: Steffen Krenzer, Nicola Harder
10:10	Was ist dem Bürgerrat wichtig? Gruppenarbeit
11:10	Vortrag: Stand der Mobilitätswende in Flensburg Till Fuder, Aaron Radloff, Fachabteilung Verkehr, Mobilität, Klima
11:30	10 MIN PAUSE
11:40	Erläuterung zur Arbeit des Bürgerrats und zum weiteren Vorgehen
11:50	Vortrag des Stadtschüler*innenrats Runa, Roman
12:00	Themenfeld 1: Straßen und Wege „Wie soll damit umgegangen werden, wenn Verkehrsmittel und Nutzungsbedürfnisse um Platz auf der Straße und den Wegen konkurrieren?“
12:05	Vortrag & Rückfragen Till Fuder, Aaron Radloff, Fachabteilung Verkehr, Mobilität, Klima
12:25	MITTAGSPAUSE
13:15	Plenspiel Gruppenarbeit
14:30	15 MIN PAUSE
14:45	Vortrag: Gute Beispiele und Steuerungsmöglichkeiten Josephine Nehring, Deutsches Institut für Urbanistik (difu)
15:10	Erarbeitung von Empfehlungen Gruppenarbeit
16:05	10 MIN PAUSE
16:35	Weiteres Vorgehen und Abschluss Plenum
17:00	ENDE

KLIMATRIFFT KOMMUNE

Der Mobilitätsrat Flensburg ist Teil des bundesweiten Modellprojekts zur Verbindung von Bürgerräten und direkter Demokratie.
Mehr Infos: www.klimatriffkommune.de





Ablauf der 3. Sitzung

09.05.2026
Bürgersaal im Rathaus Flensburg

09:30	Offenes Ankommen & Anmeldung
10:00	Start & Begrüßung Moderation: Steffen Krenzer, Nicola Harder
10:10	Themenfeld 2: "Parken – Wo und wie?" "Wie soll die Stadt ihre Einflussmöglichkeiten bei der Gestaltung von Park- und Abstellmöglichkeiten nutzen?"
10:40	Vortrag: Einflussmöglichkeiten der Kommune auf Park- und Abstellpolitik Marlene Lorenzen, mobiliteam NAH.SH; Janna Schulte, Techn.
11:10	10 MIN PAUSE
11:20	Erarbeitung von Empfehlungen (Thema 2)
12:10	Vorstellung der Ergebnisse
12:40	50 MIN MITTAGSPAUSE
13:30	Themenfeld 1: Vertiefung
14:00	Themenfeld 3: "Den Verkehr regeln – Wie, wann u "An welchen Stellen soll die Stadt ihre Einflussmöglichkeiten nutzen, u Verkehrsfluss (neu) zu regeln?"
14:15	Vortrag: "Möglichkeiten für eine gute Regelung des Verkehrsraums" Janna Schulte, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Techni
14:50	20 MIN PAUSE
15:10	Erarbeitung von Empfehlungen (Thema 3)
16:25	Vorstellung der Ergebnisse
16:50	Verabschiedung, Organisatorisches
17:00	ENDE

KLIMATRIFFT!

Der Mobilitätsrat Flensburg ist Teil zur Verbindung von Bürgerräten
Mehr Infos: www.klimatriffkommune.de



Ablauf der 4. Sitzung

30.05.2026
Bürgersaal im Rathaus Flensburg

09:30	Offenes Ankommen & Anmeldung
10:00	Start & Begrüßung Moderation: Steffen Krenzer, Nicola Harder
10:10	Stand der Empfehlungen <i>Plenum</i>
10:45	Kurs der Mobilitätswende: Strategie Flensburg 2030+ und Aufstellung am Seil <i>Plenum</i> Kurzvortrag: Till Fuder (Fachabteilung Verkehr, Mobilität, Klima)
11:05	Diskussion in Kleingruppen <i>Gruppenarbeit</i>
11:25	Sammeln der Gruppenergebnisse & Diskussion <i>Plenum</i>
12:05	Abstimmung der Empfehlung zum Kurs der Mobilitätswende <i>Plenum</i>
12:10	50 MIN MITTAGSPAUSE
13:00	Fertigstellung der Empfehlungen <i>Gruppenarbeit</i>
14:05	Vorstellung der Empfehlungen <i>Plenum</i>
15:00	15 MIN PAUSE
15:15	Abstimmung über die Empfehlungen <i>Plenum</i>
16:00	10 MIN PAUSE
16:10	Schlussrunde – Eindrücke der Teilnehmenden <i>Plenum</i>
16:25	Dankesworte von Oberbürgermeister Dr. Fabian Geyer
16:30	Gruppenbild
16:45	Vorstellung der Abstimmungsergebnisse (vorläufiger Stand)
17:00	ENDE

KLIMATRIFFT KOMMUNE

Der Mobilitätsrat Flensburg ist Teil des bundesweiten Modellprojekts zur Verbindung von Bürgerräten und direkter Demokratie.
Mehr Infos: www.klimatriffkommune.de



Wissensaufbau und fachliche Unterstützung

In den Sitzungen gab es Impulsvorträge durch Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Praxis. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten so Anregungen für die Diskussion.

Auf Impulsvorträge durch Stakeholder wurde aufgrund des umfangreichen Vorbereitungsprozesses („Agenda-Setting“) und der begrenzten Zeit in den Sitzungen verzichtet. Ausnahme bildete ein Impuls des Stadtschüler:innenrats, der die Perspektive von Jugendlichen auch im Alter von unter 16 Jahren vortragen konnte, welche im Bürgerrat sonst nicht abgebildet worden wäre.

In den Kleingruppenphasen standen zwei Mitarbeiter der Verkehrsabteilung Flensburg sowie die Referentinnen für fachliche Rückfragen zur Verfügung. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten so erfahren, ob ihre Ideen schon umgesetzt werden oder ob die Umsetzung einer Idee z.B. rechtlich möglich ist. Dadurch fand bereits in den Diskussionen ein Abgleich mit laufenden Plänen seitens der Stadt sowie eine Anbindung an die konkrete Verkehrssituation in Flensburg statt.

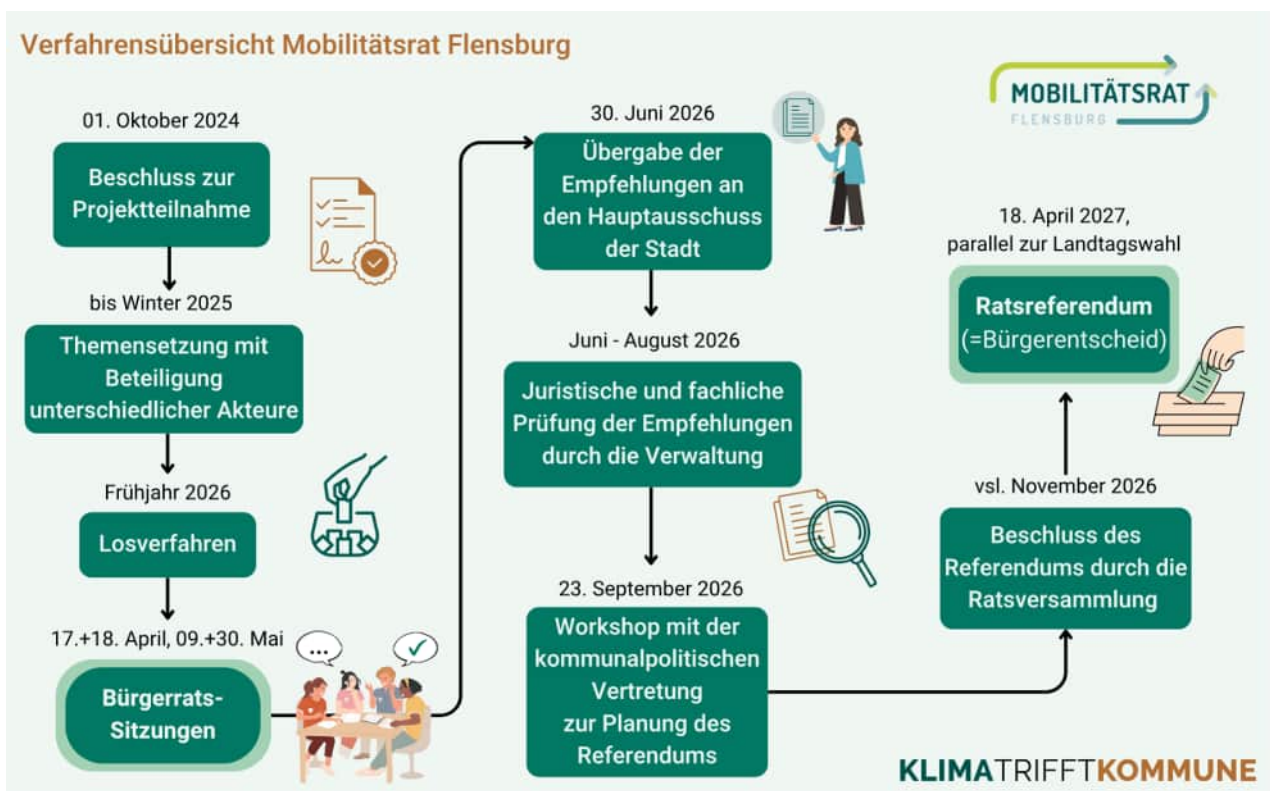
Impulsvorträge:

Sitzung	Name	Organisation	Vortragsthema
1	Josephine Nehring	Deutsches Institut für Urbanistik (difu)	Mobilitätswende: Was bedeutet das eigentlich?
2	Till Fuder & Aaron Radloff	Fachabteilung für Verkehr, Mobilität, Klima der Stadt Flensburg	Stand der Mobilitätswende in Flensburg
2	Roman und Runa	Stadtschüler:innenrat	Positionen des Stadtschüler:innenrats
2	Josephine Nehring	Deutsches Institut für Urbanistik (difu)	Beispiele und Steuerungsmöglichkeiten (Themenfeld Straßen & Wege)
3	Marlene Lorenzen & Janna Schulte	Mobiliteam NAH.SH & Technische Universität Hamburg	Einflussmöglichkeiten der Kommune auf Park- und Abstellpolitik (Themenfeld Parken)
3	Janna Schulte	Technische Universität Hamburg	Möglichkeiten für eine gute Steuerung des Auto-Verkehrs (Themenfeld Verkehrsregelung)
4	Till Fuder & Aaron Radloff	Fachabteilung für Verkehr, Mobilität, Klima der Stadt Flensburg	Überblick über die Strategie Flensburg 2030+

Das Gesamtverfahren

Der Bürgerrat als erster Schritt hin zum Bürgerentscheid

Zum ersten Mal fand in Flensburg ein Bürgerrat statt. Grundlage war der Beschluss des Hauptausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung der Stadt Flensburg vom 01. Oktober 2024. Die Stadt nimmt dabei am Modellprojekt „Klima trifft Kommune“ teil. Das Besondere: Über einen Teil der Empfehlungen des Bürgerrats soll in einem Bürgerentscheid abgestimmt werden. Dieser wird von der Ratsversammlung initiiert und heißt deshalb auch „Ratsreferendum“.



Rollen und Akteure im Beteiligungsverfahren

Auftraggeber und Adressat der Empfehlungen war der Hauptausschuss der Stadt Flensburg.

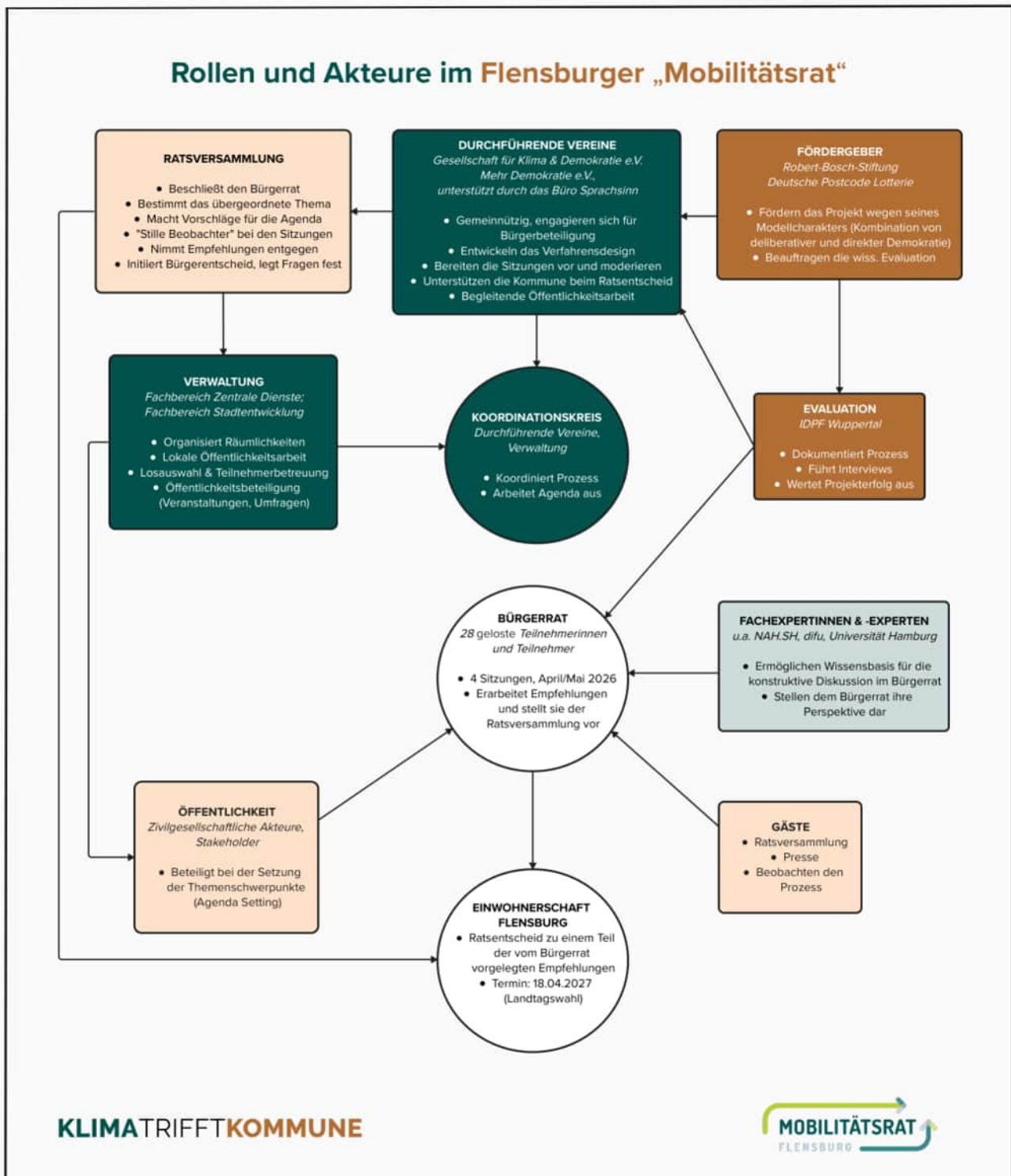
Das Projekt wurde durchgeführt von der Abteilung für Einwohner*innenbeteiligung⁸ der Stadt Flensburg in Kooperation mit den beiden gemeinnützigen Vereinen *Mehr Demokratie* und *Gesellschaft für Klima und Demokratie*. Die Verkehrsabteilung unterstützte fachlich.

⁸ Beim aufsuchenden Losverfahren wurde die Verwaltung von sieben ehrenamtlich Engagierten aus Flensburg unterstützt

Die Kosten wurden getragen von der Stadt Flensburg sowie der *Robert Bosch Stiftung* und der *Deutschen Postcode Lotterie* als Fördergeber von *Klima trifft Kommune*.

Nicola Harder vom *Büro Sprachsin*n wurde von den Vereinen als Co-Moderatorin der Sitzungen eingebunden worden.

Das *Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF)* der Bergischen Universität Wuppertal führte eine unabhängige Evaluation des Prozesses durch.



Zum Modellprojekt *Klima trifft Kommune*

Das Modellprojekt wird von den gemeinnützigen Vereinen *Gesellschaft für Klima und Demokratie e.V.* und *Mehr Demokratie e.V.* umgesetzt und von der *Robert Bosch Stiftung* und der *Deutschen Postcode Lotterie* gefördert. Neben Flensburg finden in drei weiteren Modellkommunen (Osterburg in Sachsen-Anhalt, Berlin Marzahn-Nord und Pinneberg in Schleswig-Holstein) Beteiligungsverfahren statt. Auf Grund der Förderung entstehen den teilnehmenden Kommunen vergleichsweise geringe Kosten.

Ziel des Projektes ist es, die Kombination von losbasierter deliberativer Demokratie (Bürgerräte) und direkter Demokratie (Bürgerentscheide) zu erproben, welche bisher in dieser Form und explizit zu klimabezogenen Themen in Deutschland noch nicht umgesetzt wurde. Dieser Ansatz soll die **repräsentative Demokratie ergänzen, die gewählten Kommunalvertretungen unterstützen und die Bürgerbeteiligung stärken.**

Konkret formuliert in den Modellkommunen jeweils zunächst ein Bürgerrat Empfehlungen. In einem zweiten Schritt wird über einen Teil der Empfehlungen in einem Bürgerentscheid bzw. einer Einwohnerbefragung von der ganzen Bevölkerung abgestimmt.

Mehr Infos zum Projekt: www.klimatrifftkommune.de

Agenda-Setting und Beteiligung im Vorfeld des Bürgerrats

In der Vorbereitung des Bürgerrats fand im gesamten Jahr 2025 eine umfangreiche Themensammlung mit Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Öffentlichkeit statt („Agenda-Setting“). Ziel war es, die Themen für den Mobilitätsrat einzugrenzen, da in vier Sitzungen nicht über alle Unterthemen des Bereichs Mobilität gesprochen werden konnte.

Zudem sollte die Öffentlichkeit Gelegenheit haben, sich an der Debatte zu beteiligen.

Es wurden zahlreiche Formate mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren aus Flensburg durchgeführt. Die aufgearbeiteten und zusammengeführten Ergebnisse wurden den kommunalpolitischen Vertretungen in einem Workshop dargestellt. Im Workshop wurden die Themenfelder und Fragestellungen an den Bürgerrat überfraktionell entwickelt und anschließend vom Hauptausschuss der Stadt Flensburg beschlossen.

Agenda-Setting und Beteiligung im Vorfeld	
Okt. 2024	Beschluss des übergeordneten Themas „Mobilitätswende“ durch den Hauptausschuss der Stadt Flensburg
Jan. – Sept. 2025	Themenfeld-Mapping <i>Was ist wichtig beim Thema Mobilität?</i> <ul style="list-style-type: none"> • Befragung von Ratsmitgliedern und Fachverwaltung • Workshop mit Stakeholdern • Öffentliche Informationsveranstaltung zur Mobilitätsdebatte • Workshop mit dem Stadtschüler:innenrat • Befragung der Öffentlichkeit (digital + analog) • Kinderbefragung auf Spielplätzen • Workshop mit Migranten und Migrantinnen sowie Geflüchteten • Befragung der Öffentlichkeit auf dem Stadtfest „Sommerhygge“ • Interviews im Holländerhof (Einrichtung für Menschen mit Behinderung)
Okt. 2025	Clusterung und Aufarbeitung des Materials durch den Koordinationskreis
Nov. 2025	Workshop mit der kommunalpolitischen Vertretung <ul style="list-style-type: none"> • Was hat das Themenfeld-Mapping ergeben? • Was wären geeignete Themen für den Bürgerrat?
Nov. 2025	Beschluss der Unterthemen und Fragestellungen durch den Hauptausschuss der Stadt Flensburg

Wie geht es nach dem Bürgerrat weiter?

Nach Abschluss des Bürgerrats wurde das Gutachten als Zusammenstellung aller Empfehlungen vom Prozessgestaltungs-Team verfasst und am 30.06.2026 an den Hauptausschuss sowie die Stadtverwaltung, vertreten durch den Oberbürgermeister, übergeben.

Die Empfehlungen werden von den zuständigen Verwaltungsabteilungen im Sommer 2026 juristisch und fachlich auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Im Herbst 2026 wird ein Workshop mit Prozessgestaltern und -gestalterinnen, zuständiger Fachverwaltung und Mitgliedern der kommunalpolitischen Vertretung stattfinden. Ziel ist ein überfraktioneller Konsens in Bezug darauf, welche der Bürgerrats-Empfehlungen in einem Referendum im April 2027 zur Abstimmung gestellt werden sollen. Die übrigen Empfehlungen werden von der kommunalpolitischen Vertretung und der Verwaltung diskutiert und nach Möglichkeit beschlossen bzw. umgesetzt.

Im Bürgerentscheid sind alle Abstimmungsberechtigten (Einwohnerinnen und Einwohner von Flensburg ab 16 Jahren) aufgerufen, darüber abzustimmen, ob die ausgewählten Empfehlungen des Bürgerrats umgesetzt werden sollen. Das Ergebnis des Bürgerentscheids ist verbindlich.



Foto: Abstimmung im Bürgerrat



*Foto:
Oberbürgermeister Dr. Fabian Geyer
übergibt Teilnahmeurkunde*

Anhang

Abstimmungsergebnisse im Detail

Die Maßnahmen mit der stärksten Zustimmung bzw. höchsten Bewertung bzw. häufigsten Priorisierung sind jeweils farblich umrandet.

Nr.	Empfehlung						Anteil der Zustimmung	Durchschn. Bewertung	Häufigkeit der Priorisierung
		+2	+1	-1	-2	0			
1	Barrierefreiheit verbessern	23	4	0	0	0	100,0%	1,85	11
2	Guten ÖPNV sicherstellen	22	5	0	0	0	100,0%	1,81	16
3	Das Radwegenetz ausbauen und verbessern	14	10	2	0	1	88,9%	1,33	10
4	Verkehrssicherheit am ZOB verbessern	16	8	2	0	1	88,9%	1,41	6
5	Die Optimierung von Ampelschaltungen beschleunigen	17	7	1	0	2	88,9%	1,48	8
6	Stau an der Hafenspitze reduzieren	15	9	1	1	1	88,9%	1,33	4
7	Verkehrsknotenpunkt am Deutschen Haus entlasten	14	10	1	0	2	88,9%	1,37	8
8	Betroffene immer einbeziehen	8	15	1	0	3	85,2%	1,11	7
9	Klärung und transparente Darstellung der Ziele von baulichen Verkehrsmaßnahmen	6	17	1	0	3	85,2%	1,04	0
10	Modernes Parkleitsystem schaffen	12	11	2	0	2	85,2%	1,22	5
11	Pilotprojekt für Shuttle-System an zentralen Parkplätzen starten	11	12	2	0	2	85,2%	1,19	4
12	Verkehrssituation rund um den Hafermarkt verbessern	9	14	2	0	2	85,2%	1,11	3
13	Mehr praxistaugliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen	11	11	2	0	3	81,5%	1,15	2
14	Mehr private Parkplätze in Wohngebieten vorschreiben	6	15	2	2	2	77,8%	0,78	3
15	Die Auslastung von Parkhäusern erhöhen	13	8	2	0	4	77,8%	1,19	3

16	Parkdruck beim Anwohnerparken reduzieren	11	10	2	0	4	77,8%	1,11	2
17	Möglichkeiten von punktuellen und temporären Umnutzungen von Verkehrswegen prüfen	6	14	5	1	1	74,1%	0,70	1
18	Das Abstellen von E-Rollern besser regulieren	6	14	4	3	0	74,1%	0,59	3
19	Die Westseite des Hafens im Sinne der Mobilitätswende umgestalten	9	11	5	1	1	74,1%	0,81	7
20	Parken bei Arztbesuchen vergünstigen	8	11	3	4	1	70,4%	0,59	1
21	Mehr Quartiersparkplätze schaffen	7	12	2	1	5	70,4%	0,81	1
22	Parkplätze in stark besiedelten Innenstadtbereichen dürfen umwidmet werden	7	12	4	2	2	70,4%	0,67	0
23	Tempo 30 im Innenstadtbereich einführen	12	7	4	2	2	70,4%	0,85	10
24	Verkehr entlasten durch Regelung von Lieferverkehr	7	12	6	0	2	70,4%	0,74	0
25	Mehr Parklets schaffen	8	9	6	3	1	63,0%	0,48	1
26	Umstieg vom Auto auf die Bahn erleichtern durch Schaffung von Parkmöglichkeiten am Bahnhof	7	9	5	2	4	59,3%	0,52	2
27	Wirtschafts-, Privat- und Teilhabe-Verkehr mit dem Auto muss gewährleistet sein	9	6	5	3	4	55,6%	0,48	7
28	Monats- und Jahresticket zur Nutzung kostenpflichtiger Parkplätze schaffen	8	7	2	4	6	55,6%	0,48	2
29	Den Übergang vom Sternenviertel zum Wasserlooser Weg verbessern	5	9	4	2	7	51,9%	0,41	1
30	Die Schiffbrücke soll für den Durchgangsverkehr gesperrt werden	3	4	4	12	4	25,9%	-0,67	4

Vergleich der Zusammensetzung des Bürgerrats mit den demographischen Daten für Flensburg

Im Vorfeld des Bürgerrats wurden zu den fünf festgelegten Kriterien die Verteilung in der Flensburger Bevölkerung ermittelt. Die Daten stammen aus dem Einwohnermelderegister (Alter, Geschlecht, Stadtteil), dem Zensus 2022 (Bildungsabschluss) sowie dem Flensburger Sozialatlas (Migrationshintergrund).

Mit Hilfe einer stratifizierten (gewichteten) Losziehung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerrats so ausgewählt, dass die Merkmalsausprägungen im Bürgerrat annähernd so verteilt sind wie in der Bevölkerung und der Bürgerrat damit in Hinblick auf die genannten fünf Merkmale als statistisch repräsentativ für die Flensburger Bevölkerung gelten kann.

In allen Kategorien wurden die Soll-Werte bei der Stratifizierung annähernd erreicht. Durch die kurzfristige Absage von fünf Frauen im Vorfeld des Bürgerrats wurde das Kriterium Geschlecht im Bürgerrat nicht der Verteilung in der Bevölkerung entsprechend abgebildet.

Geschlecht	Anteil in der Flensburger Bevölkerung	Zielwert bei 28 Personen	Im Bürgerrat vertreten	Anteil im Bürgerrat
Männlich	49,3%	14	17	60,7%
Weiblich	50,7%	14	11	39,3%
Divers	0,03%	0	0	0%

Alter	Anteil in der Flensburger Bevölkerung	Zielwert bei 28 Personen	Im Bürgerrat vertreten	Anteil im Bürgerrat
16 - 24 Jahre*	23,8%	7	6	21,4%
25 - 44 Jahre	30,0%	8	9	32,1%
45 - 64 Jahre	25,4%	7	8	28,6%
65 Jahre und älter	20,8%	6	5	17,9%

* 23,8% Prozent entspricht dem Anteil der 0-24-Jährigen in der Bevölkerung. Da eine Teilnahme am Bürgerrat erst ab 16 Jahren möglich ist, vergrößert sich der Anteil dieser Altersgruppe im Bürgerrat entsprechend.

Stadtteil	Anzahl Personen im Bürgerrat	Zielwert bei 28 Personen
Innenstadt/Altstadt	1	1
Jürgensby	3	2
Früerlund	2	2
Mürwik	4	4
Engelsby	2	2
Tarup	2	2
Sandberg	2	2
Südstadt	0	1
Weiche	4	2
Friesischer Berg	1	2
Westliche Höhe	2	2
Neustadt	1	1
Nordstadt	4	4

Bildungshintergrund	Anzahl Personen im Bürgerrat	Zielwert bei 28 Personen
Ohne Abschluss	1	2
Noch in schulischer Ausbildung	3	1
Haupt/Volksschulabschluss	6	7
Realschulabschluss / Polytechnische Oberschule	7	7
Abitur/Fachabitur	5	5
Hochschulabschluss	6	6

Migrationshintergrund	Anzahl Personen im Bürgerrat	Zielwert bei 28 Personen
Deutsche Staatsangehörigkeit ohne Migrationshintergrund	21	19
Deutsche Staatsangehörigkeit mit Migrationshintergrund	2	4
Keine deutsche Staatsbürgerschaft	5	5

KLIMATRIFFT **KOMMUNE**

www.klimatrifftkommune.de

ein Gemeinschaftsprojekt von



GESELLSCHAFT
FÜR KLIMA
UND DEMOKRATIE



MEHR
DEMOKRATIE