

**SHP** Ingenieure



## **Gemeinde Leck**

Verkehrskonzept 2035

**Gemeinde Leck**  
Verkehrskonzept 2035

– Bericht zum Projekt Nr. 22074 –

**Auftraggeber:**

Gemeinde Leck  
Markstraße 7 – 9  
25917 Leck

**Auftragnehmer:**

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

**Projektleitung:**

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

**Bearbeitung:**

Lukas Ernst-Milošev M.Sc.

**unter Mitarbeit von:**

Philipp Riedel

Hannover, Oktober 2023

<b>Inhalt</b>		Seite
<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>2</b>
2.1	Kraftfahrzeugverkehr	2
2.2	Verkehrszählungen	3
2.3	Ruhender Verkehr	9
2.4	Radverkehr	12
2.5	Fußverkehr	13
2.6	Öffentlicher Verkehr	14
2.7	Unfallsituation	17
2.8	Verkehrlich relevante Entwicklungen	19
<b>3</b>	<b>Beteiligungsverfahren</b>	<b>21</b>
<b>3.1</b>	<b>Einführung</b>	<b>21</b>
3.2	Online-Bürgerbeteiligung	21
3.3	Einzelthemen	22
3.4	Beteiligung von Handel und Gewerbe	23
<b>4</b>	<b>Fazit Analyse</b>	<b>25</b>
<b>5</b>	<b>Leitbild</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzept</b>	<b>30</b>
6.1	Maßnahmensteckbriefe	30
6.2	Exemplarische Gestaltungsvorschläge	31
<b>7</b>	<b>Fazit</b>	<b>43</b>
	<b>Anhang Maßnahmensteckbriefe</b>	<b>44</b>

# 1 Einführung

In guter Tradition mit vergleichbaren Orten ist die Erstellung eines Verkehrskonzeptes auch für Leck eine immer wiederkehrende Aufgabe zur Unterstützung der Ortsentwicklung. Teilkonzepte – wie auch hier für die Wikinger Straße oder entwickelt im Rahmen des Ortsentwicklungskonzeptes – bearbeiten das Thema Mobilität, können aber ein integriertes Gesamtkonzept nicht ersetzen. Dabei liegt der Fokus auch auf einem Beitrag zum Klimaschutz im Kontext der landesplanerischen Ansätze, wohlwissend dass der kommunale Spielraum da begrenzt ist.

Leck ist straßen-verkehrlich gut erschlossen. Dies ist für die Erreichbarkeit immer ein Vorteil, für das Verkehrsaufkommen und die Trennwirkung von Straßen eher von Nachteil. Sie erschweren eine gute Qualität in der Nahmobilität, also im sicheren und komfortablen Vorankommen im Fuß- und Radverkehr. Im Focus steht dabei die für den Ort dominante B 199.

Leck hat sich insgesamt gut entwickelt und eine weitere positive Entwicklung ist sicher. Mit der Zunahme von Wohn- und Gewerbegebieten nimmt der Verkehr jedoch weiter zu und erhöht den Druck auf die gleichzeitige Erstellung integrierter Mobilitätskonzepte. Ziel sollte es also sein, dieses Wachsen der Gemeinde von einem Wachsen des Kraftfahrzeugverkehrs möglichst weit zu entkoppeln – zumindest für die innerörtlichen Wege. Eine besondere Rolle spielt hier oft der Schwerverkehr. Die Erreichbarkeit und Erschließung entsprechender Flächen ist als besondere Aufgabe des Verkehrskonzeptes für die Gemeinde Leck anzusehen und erfordert gegebenenfalls auch Straßenneubau.

Vor dem Hintergrund, dass auch weiterhin mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen in der Nahmobilität zu rechnen ist, bekommt eine fairere Verteilung der öffentlichen Flächen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern bzw. der Aufenthaltsqualität eine besondere Bedeutung im Rahmen der Erstellung von lokalen Verkehrskonzepten und Maßnahmen. Moderne Betriebsphilosophien wie Begegnungszonen (Shared Spaces) können dabei richtungsweisend sein. Die Hauptverkehrsstraßen von Leck sollten ein Raum für Alle werden und auch so gestaltet sein.

Es erfolgte zunächst eine umfangreiche Bestandsaufnahme der aktuellen Situation für alle Verkehrsarten. Mit Hilfe einer umfangreichen Beteiligung wurden die Ergebnisse verifiziert bzw. ergänzt. Danach wurden über ein Leitbild konzeptionelle Ansätze für die weitere verkehrliche Entwicklung diskutiert und strukturiert. Aufbauend darauf wurden Steckbriefe erstellt, die unterschiedliche Bearbeitungsschwerpunkte herausarbeiten und Untersuchungsschwerpunkte für die Zukunft formulieren. Da sich das Abarbeiten in der Regel über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren erstreckt, wurde für das Zieljahr des Verkehrskonzeptes das Jahr 2035 gewählt.

## 2 Bestandsaufnahme

### 2.1 Kraftfahrzeugverkehr

Im Kfz-Verkehr ist Leck durch eine Bundesstraße (B 199), Landesstraßen (L 5, L 212, L 246, L 300) und eine Kreisstraße (K 115) an das übergeordnete Netz angeschlossen. Die dominante Ost-West-Achse, die Ortsdurchfahrt B 199, schließt im Osten an die A 7 und das nächste Oberzentrum Flensburg an, im Westen an die B 5, an Niebüll und die Inseln Sylt, Föhr und Amrum.

Die B 199 stellt dabei für den touristischen Verkehr Richtung Nordsee eine bedeutende Verbindung dar. Ein Problem für Leck stellt der Durchgangsverkehr durch touristische Fahrten zu den Nordsee-Inseln dar. Trotz der Wegweiser, die den „Insel-Verkehr“ am Ortskern von Leck vorbeiführen sollen (über L 5 – B 5), sind vor allem in den Sommerferienwochen Durchfahrtsverkehre spürbar, die den restlichen alltäglichen Kfz-Verkehr einschränken.

Im Kfz-Verkehrsnetz entstehen nennenswerte innerörtliche Fahrten durch Schwerverkehr durch die im Norden gelegenen Gewerbegebiete und die Buchdruckerei CPI Clausen & Bosse GmbH, die ihren Sitz im Zentrum der Gemeinde hat. Allgemeine Orts-Durchfahrten kommen hinzu. Weitere Verkehrszunahmen ergeben sich perspektivisch durch die Entwicklungen des Gewerbegebietes Nord, die Konversionsfläche Fliegerhorst und das Wohngebiet Mühlenberg II.

Erwähnt werden soll an dieser Stelle ergänzend das Thema E-Mobilität im Kraftfahrzeugverkehr. An mehreren Standorten im Gemeindegebiet stehen 23 öffentliche Ladepunkte zur Verfügung. Die meisten von Ihnen befinden sich auf den öffentlichen Parkplätzen im Gemeindegebiet (s. Abb. 7). Davon sind 20 Ladepunkte für bis zu 22 kW („eher langsam“) und 3 für bis zu 50 kW („eher schnell“) Ladegeschwindigkeit ausgelegt.<sup>1</sup>



Wegweisung mit Ortsumfahrung von Leck bei Zielrichtung Sylt, Föhr oder Amrum (B 199 vor KP mit Lecker Chaussee)



Öffentliche Ladepunkte von E-Fahrzeugen (Parkplatz am Rathaus)

<sup>1</sup> GoingElectric: Stromtankstellen Verzeichnis [2023]

## 2.2 Verkehrszählungen

### Einführung

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden am Donnerstag, den 11.05.2023 Verkehrszählungen im Kraftfahrzeugverkehr an fünf verkehrswichtigen Knotenpunkten durchgeführt. Die Ergebnisse über 24 Stunden sollen im Folgenden in Kürze vorgestellt werden. Detailliertere Auswertungen liegen vor.

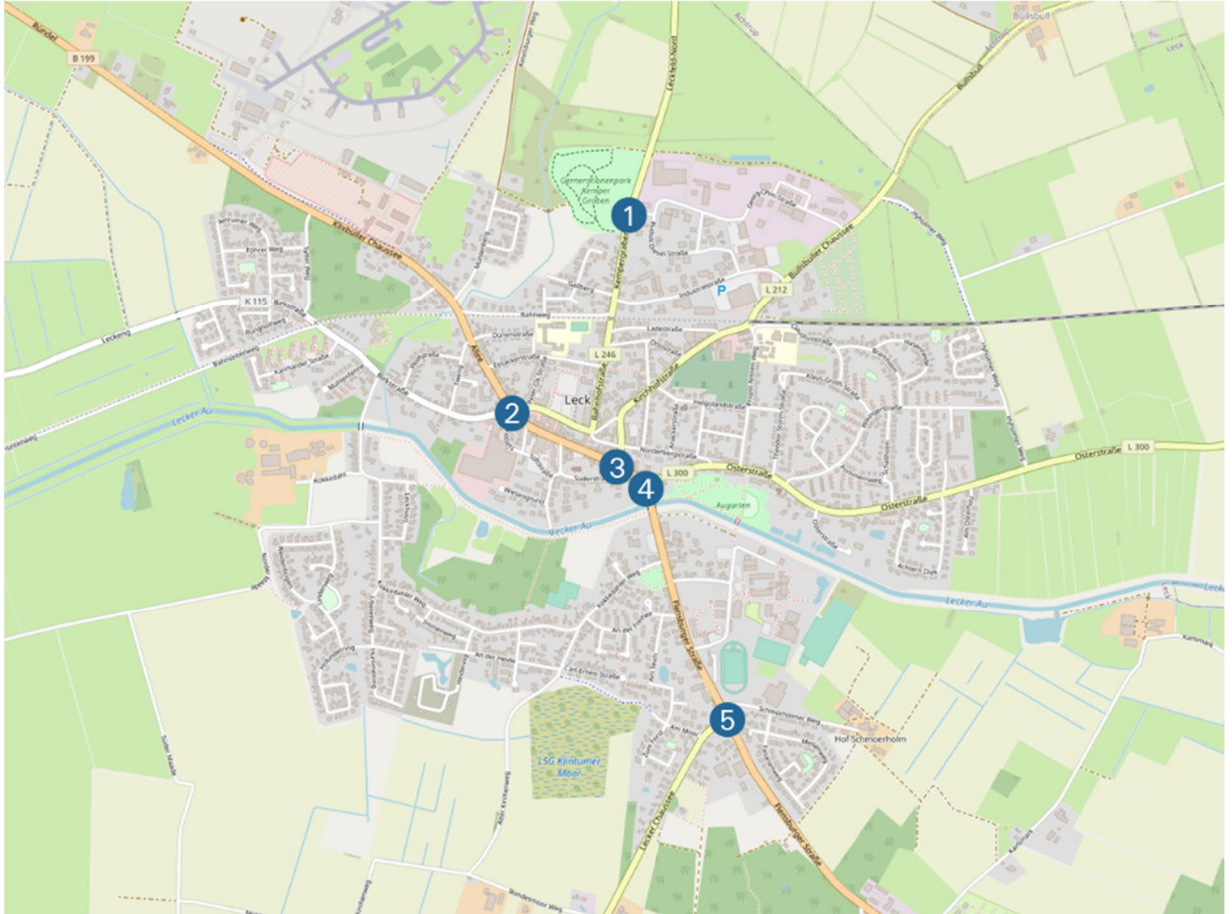


Abb. 1 Verortung Verkehrszählungen in der Gemeinde<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Kartengrundlage: Openstreetmap Contributors [2023]

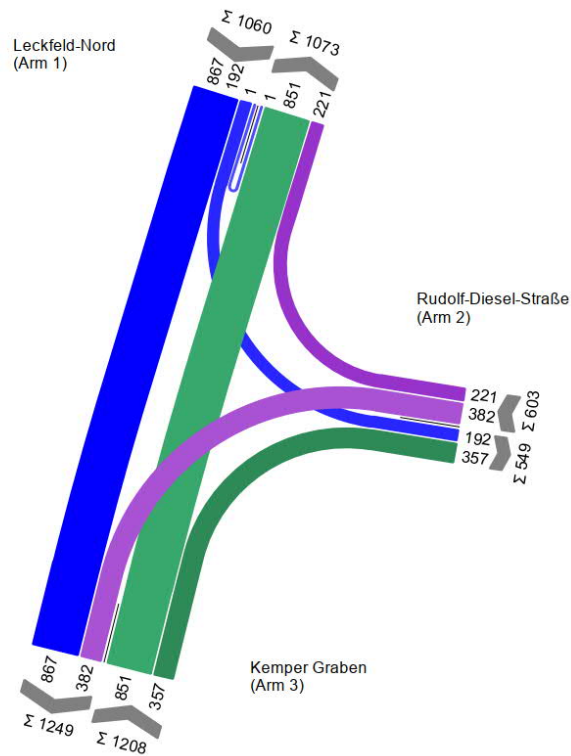


Abb. 2 Verkehrszählung 1: Kfz-Verkehrsstärken in 24 h am KP Kempergraben (L 246)/Rudolf-Diesel-Straße

Die morgendliche Spitzenstunde wurde in der Zeit von 10:15 bis 11:15 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von 16:30 bis 17:30 Uhr ermittelt.

In der 24 h-Zählung ist erkennbar, dass von der Rudolf-Diesel-Straße mehr Kfz in Fahrtrichtung Süd bzw. aus Fahrtrichtung Süd in die Rudolf-Diesel-Straße einbiegen als bzw. aus Fahrtrichtung Nord. Entsprechend ist auch erkennbar, dass die Kfz-Verkehrsstärke im Querschnitt am nördlichen Arm der Straße Leckfeld Nord mit insgesamt 2.133 Kfz/24 h etwas geringer ausfällt als am südlichen Arm mit 2.457 Kfz/24 h.

Der Schwerverkehrsanteil mit 117 Kfz/24 h macht ca. 4,1 % der ermittelten Kfz-Verkehrsstärke aus. Die Schwerverkehrsanteile sind separat als Stromplan dargestellt und können abgefragt werden.

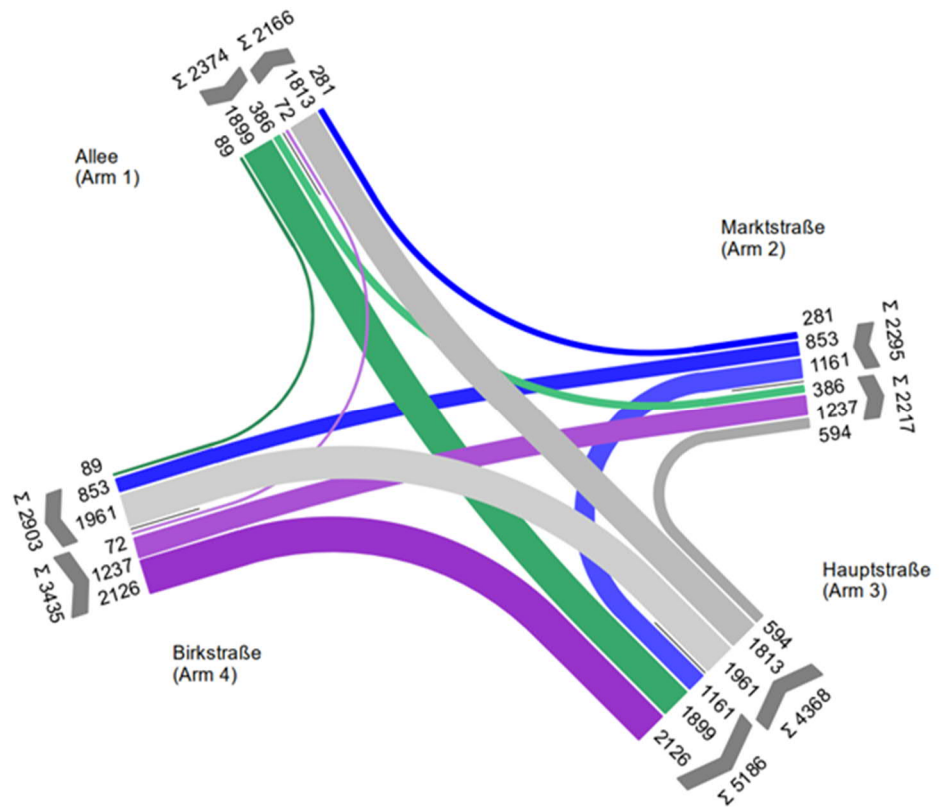


Abb. 3 Verkehrszählung 2: Kfz-Verkehrsstärken in 24 h am KP Hauptstraße (B 199)/Birkstraße (K 115)/Marktstraße (L 246)

Die morgendliche Spitzenstunde wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr ermittelt.

In den beiden Spitzenstunden als auch in der 24 h-Auswertung ist erkennbar, dass die Fahrtbeziehungen zwischen Hauptstraße (B 199) und Birkstraße (K 115) am deutlichsten ausgeprägt sind. Zudem fällt eine ungleichmäßige Verteilung zwischen den Abbiegevorgängen zwischen den Armen Hauptstraße (B 199) und Marktstraße (L 246) auf. In 24 Stunden biegen insgesamt 1.161 Kfz/24 h von der Marktstraße in die Hauptstraße ein, während von der Hauptstraße in die Marktstraße nur in etwa halb so viele Kfz abbiegen. Es scheint, dass sich Kfz-Verkehrsstärken räumlich über andere Teile des Gemeindegebiets verteilen.

Der Schwerverkehrsanteil mit 611 Kfz/24 h macht ca. 4,9 % der ermittelten Kfz-Verkehrsstärke aus. Die Schwerverkehrsteile sind separat als Stromplan dargestellt und können abgefragt werden.



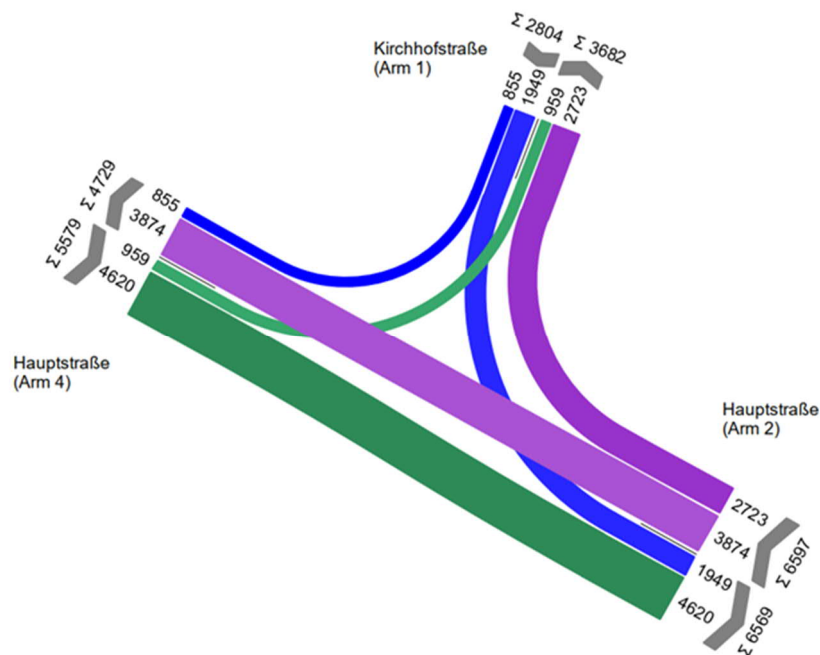


Abb. 4 Verkehrszählung 3: Kfz-Verkehrsstärken in 24 h am KP Hauptstraße (B 199)/Kirchhofstraße (L 212)

Die morgendliche Spitzenstunde liegt in der Zeit von 10:30 bis 11:30 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von 15:45 bis 16:45 Uhr.

Die Strompläne zeigen in den beiden Spitzenstunden als auch in der 24 h Auswertung, dass die Ein- und Abbiegevorgänge zwischen den Armen Hauptstraße (B 199) (West) und Kirchhofstraße (L 212) deutlicher ausgeprägt sind als zwischen der Hauptstraße (B 199) (Ost) und der Kirchhofstraße. Im Querschnitt biegen jeweils zwischen der Kirchhofstraße und der Hauptstraße Ost 4.672 Kfz/24 h ab bzw. ein, während zwischen der Kirchhofstraße und der Hauptstraße West 1.814 Kfz/24 h ab- bzw. einbiegen.

Der Schwerverkehrsanteil mit 776 Kfz/24 h macht ca. 5,2 % der ermittelten Kfz-Verkehrsstärken aus. Die Schwerverkehrsanteile sind separat als Stromplan dargestellt und können abgefragt werden.

Die Verkehrszählungen der Knotenpunkte 2 und 3 zeigen zudem, dass durch den Ortskern auf der Hauptstraße (B 199) zwischen 9.554 und 10.308 Kfz/24 h fahren, davon in der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 637 und 702 Kfz/Sph. und in der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 790 und 859 Kfz/Sph.

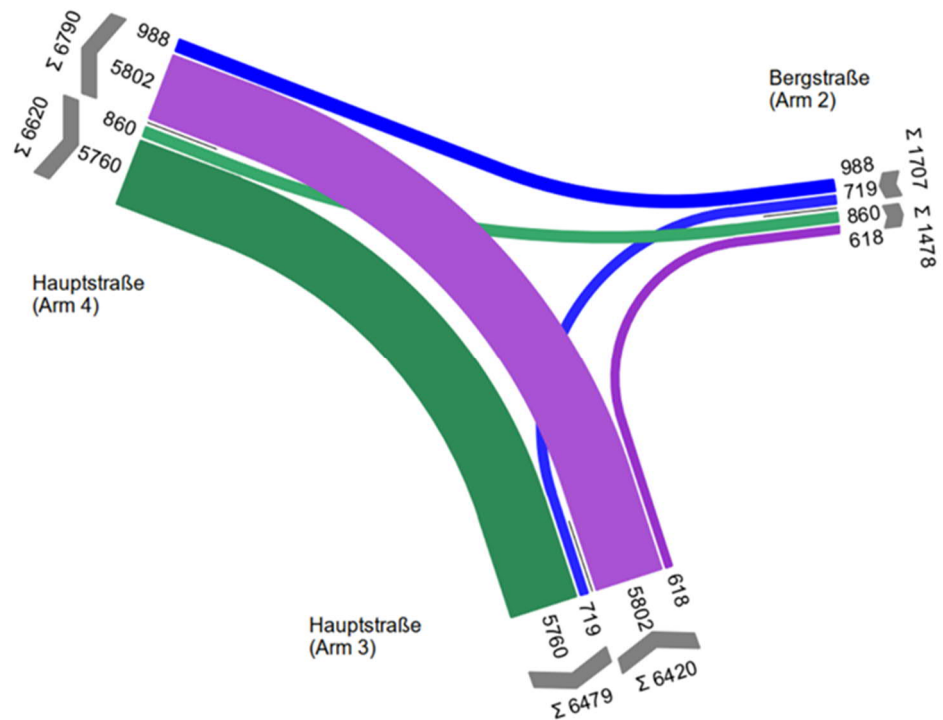


Abb. 5 Verkehrszählung 4: Kfz-Verkehrsstärken in 24 h am KP Hauptstraße (B 199)/Bergstraße (L 300)

Die morgendliche Spitzenstunde wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von 16:45 bis 17:45 Uhr ermittelt.

Die Verkehrsstärken beim Ein- und Abbiegen sind im Vergleich mit den vorangegangenen Erhebungen weitestgehend ausgeglichen.

Der Schwerververkehrsanteil mit 705 Kfz/24 h macht ca. 5,0 % der ermittelten Kfz-Verkehrsstärken aus. Die Schwerverkehrsanteile sind separat als Stromplan dargestellt und können abgefragt werden.

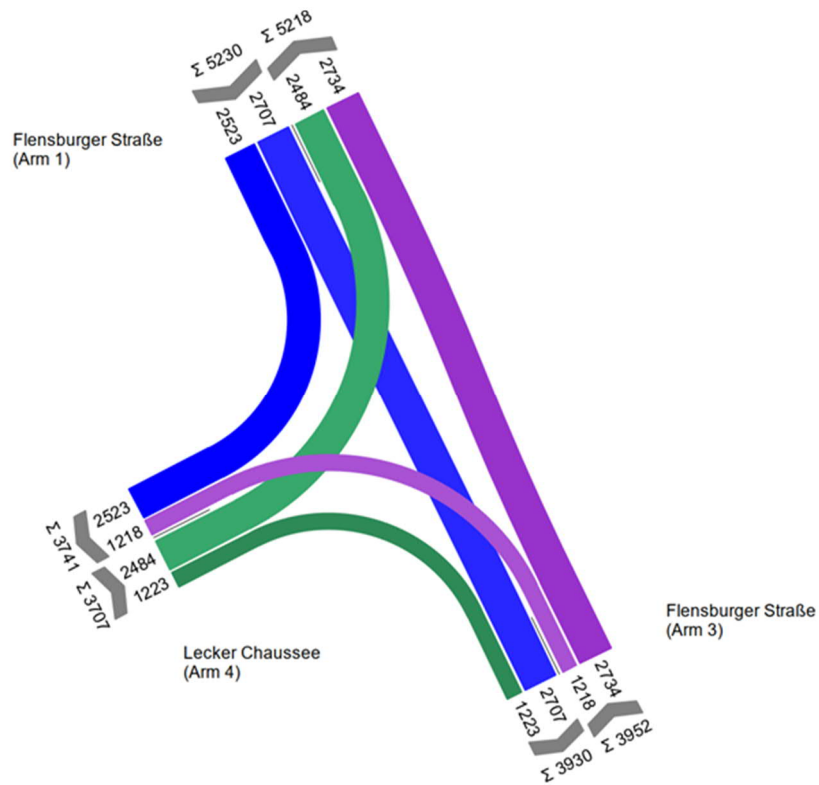


Abb. 6 Verkehrszählung 5: Kfz-Verkehrsstärken in 24 h am KP Flensburger Straße (B 199)/Lecker Chaussee (L 5)

Die morgendliche Spitzenstunde wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von 15:45 bis 16:45 Uhr ermittelt.

In den Stromplänen der Spitzenstunden als auch der 24 Stunden-Auswertung ist erkennbar, dass zwischen den Armen Flensburger Straße (B 199) Nord) und Lecker Chaussee (L 5) mehr Kfz verkehren als zwischen den Armen Flensburger Straße (Süd) und Lecker Chaussee. Dies deutet darauf hin, dass mehr Kfz nach Leck einfahren bzw. in die Lecker Chaussee einfahren als in bzw. aus Fahrtrichtung Süd Richtung Flensburg und A 7.

Der Schwerverkehrsanteil mit 926 Kfz/24 h macht ca. 7,2 % der ermittelten Kfz-Verkehrsstärken aus. Die Schwerverkehrsanteile sind separat als Stromplan dargestellt und können abgefragt werden.

## 2.3 Ruhender Verkehr

### Ruhender Kfz-Verkehr

Das Angebot im ruhenden Verkehr in Leck erscheint großzügig. Jeweils am nördlichen und südlichen Rand des Ortskerns befinden sich gleich mehrere Parkplätze mit insgesamt ca. 480 Pkw-Stellplätzen, hinzu kommen 29 Stellplätze im Seitenraum an der Hauptstraße (B 199) im Abschnitt zwischen Birkstraße/Marktstraße und Bergstraße.

Im Rahmen dieses Verkehrskonzepts wurde am Donnerstag, 11.05.2023 die Auslastung des Pkw-Parkens ausgewertet. Das Wetter war an diesem Tag heiter (d.h. trocken, Sonne und Wolken wechselnd) bei maximal 17°C.

Unterschieden wurden die Bereiche wie Abb. 7 zeigt.



Abb. 7 Bereiche für Auslastungserhebungen im ruhenden Kfz-Verkehr<sup>3</sup>

Das folgende Diagramm zeigt die Auslastung der einzelnen Bereiche. Da die verschiedenen Parkmöglichkeiten (Parkplätze und Parken im Seitenraum) räumlich sehr nah beieinander liegen, ist die Auslastung in der Summe von Interesse, um die Auslastung im ruhenden Verkehr im Ortskern von Leck insgesamt zu bewerten.

<sup>3</sup> Kartengrundlage: Openstreetmap Contributors [2023]

Bei der Bewertung ist zu beachten, dass ein Parkplatz für die Nutzenden subjektiv „als ausgelastet“ wirkt, wenn eine Parkieranlage zu 85 % belegt ist.

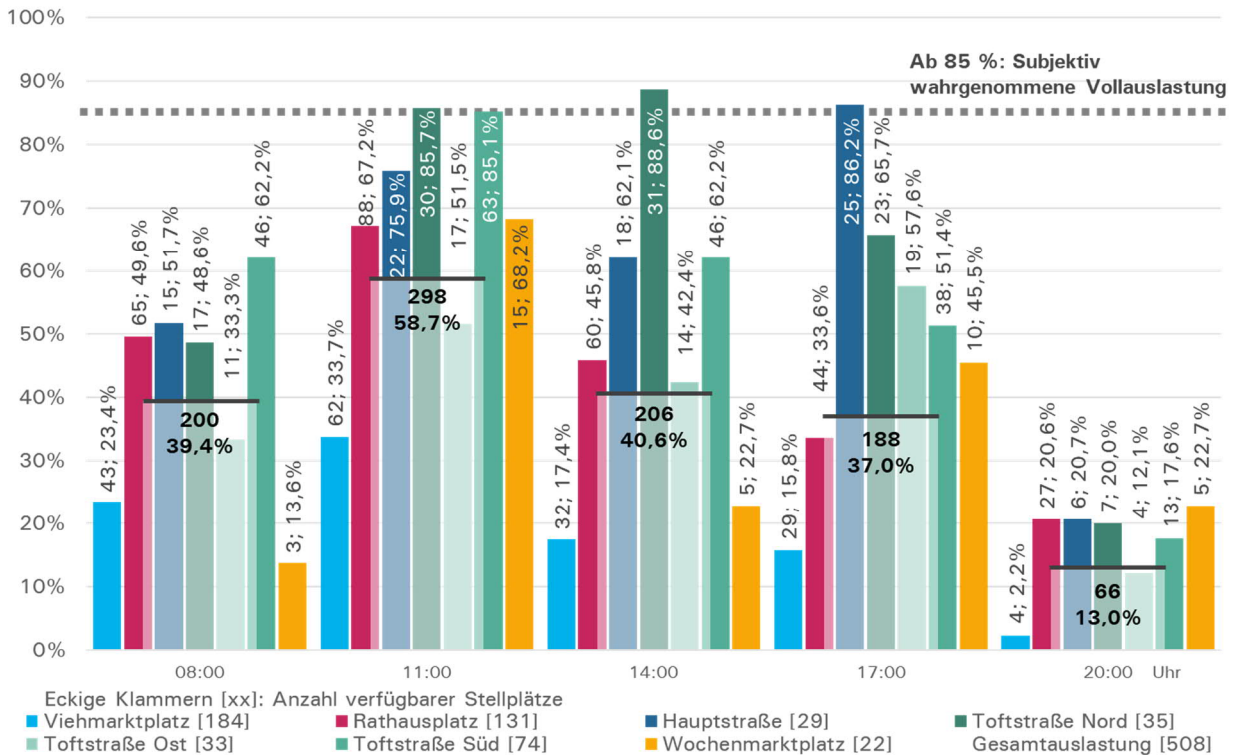


Abb. 8 Auslastung im ruhenden Kfz-Verkehr am 11.05.2023

Die Nachfrage im ruhenden Kfz-Verkehr erscheint am Vormittag um 11 Uhr am höchsten. Hier lag die Auslastung aller Parkieranlagen bei annähernd 60 %. Werden die Bereiche im Einzelnen beleuchtet, lag die höchste prozentuale Auslastung auf den Parkplätzen Toftstraße Nord und Süd mit jeweils knapp über 85 %, gleichzeitig war der unmittelbar angrenzende Parkplatz Toftstraße Ost nur ca. zur Hälfte ausgelastet.

Nach 11 Uhr nimmt die Nachfrage bis zum Tagesende kontinuierlich ab. Dabei fällt auf, dass am Nachmittag um 17 Uhr die Auslastung der Stellplätze an der Hauptstraße (B 199) am höchsten war. Vermutlich kann dies in Verbindung mit dem Feierabend-Verkehr gebracht werden, wo Besorgungen auf dem Weg nach Hause erledigt werden. An einigen anderen Parkplätzen lag die Auslastung bei ca. 2/3, in anderen Bereichen aber auch deutlich darunter, d.h. dass insgesamt in Leck ein ausreichendes bis großzügiges Angebot vorgehalten wird.

Im Einzelnen betrachtet erreichen einige Parkieranlagen nur knapp die Marke von 85 %, die als subjektive Voll-Auslastung erscheint. In der Summe überstieg die Auslastung des gesamten Angebots in Leck aber nie 60 %. Es erscheint daher kein Bedarf, ein weiteres Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr vorzuhalten, ganz im Gegenteil. Es ergeben sich

möglicherweise Chancen die Stellplatzzahl punktuell im Kontext anderer Maßnahmen zu reduzieren.

Im ISEK Wikingerstraße wird auf einen Mangel an Pkw-Stellplätzen im Quartier hingewiesen.<sup>4</sup> Hier parken Pkw in erster Linie auf der Fahrbahn am Straßenrand oder im Einzelnen im Seitenraum in Senkrechtaufstellung.

### Ruhender Rad-Verkehr

Am gleichen Tag wurde auch die Auslastung im ruhenden Rad-Verkehr überprüft. Größere Gruppen von Fahrrad-Abstellanlagen befinden am ZOB und am Rathaus Leck. Die Auslastung des Fahrrad-Parkens kann im Tagesverlauf ähnlich bewertet werden wie im Kfz-Verkehr, mit der höchsten Nachfrage am Vormittag um 11 Uhr und dann kontinuierlich abnehmend. Die untersuchten Anlagen am ZOB erreichten um 11 Uhr eine Auslastung von über 55 %, die Abstellanlagen am Rathaus überschritten eine Auslastung von 20 % nicht.

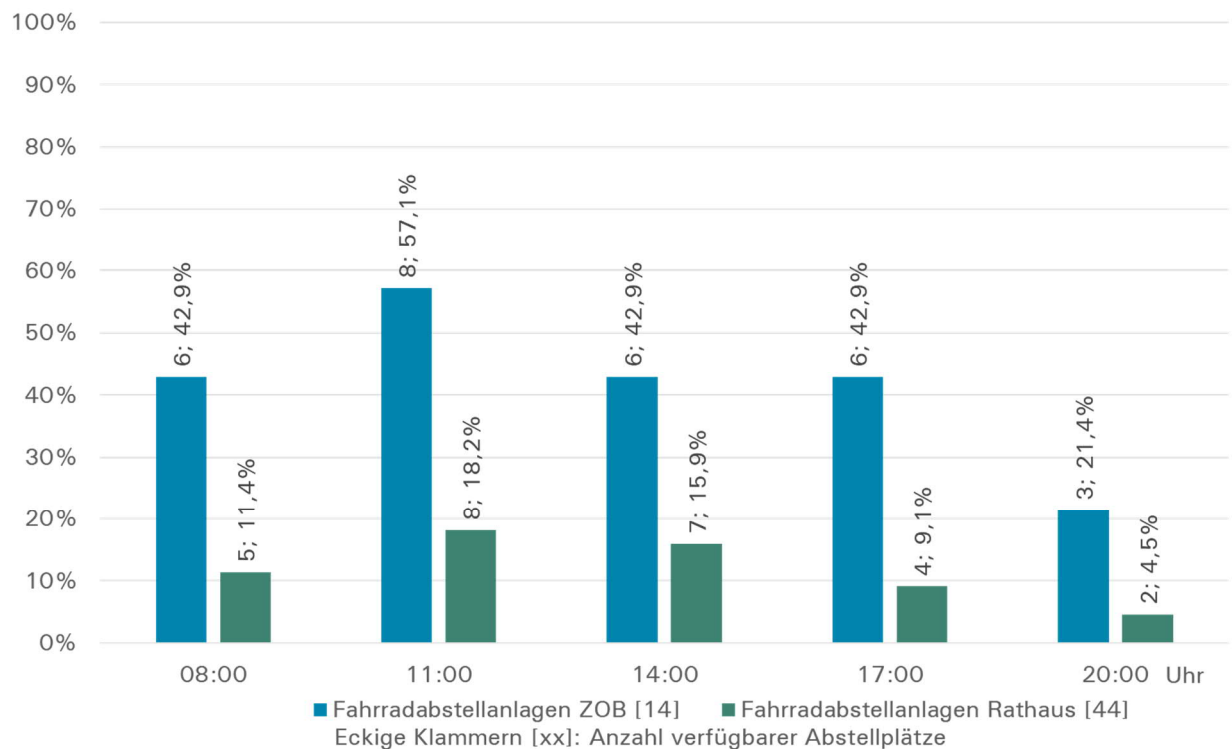


Abb. 9 Auslastung im ruhenden Rad-Verkehr am 11.05.2023

Eine Ergänzung von Abstellanlagen in den beiden untersuchten Bereichen erscheint nicht notwendig, jedoch kann bspw. in diesen Bereichen überprüft werden, ob die Qualität an Abstellanlagen verbessert werden kann (z.B. durch abschließbare Fahrradboxen, Überdachungen und ähnlichem). An wichtigen POI (Points of Interest, d.h. Orte von öffentlichem Interesse) stehen Anlehnbügel zur Verfügung, wie bspw. an den Schulen, Sporteinrichtungen, Supermärkten, am Rathaus als auch an ausgewählten Haltepunkten

<sup>4</sup> Amt Südthondern, AC Planergruppe: Integriertes städtebaulichen Entwicklungskonzept Leck „Wikinger Straße“ [2019]

des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinde verfolgt eine laufende Verbesserung und Ausbau des Fahrradparkens.

## 2.4 Radverkehr

Entlang der meisten Hauptachsen wie der B 199 (Allee – Hauptstraße – Flensburger Straße), L 212 (Kirchhofstraße) und L 5 (Lecker Chaussee) ist straßenbegleitend eine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden.

In innerörtlicher Lage wird der Radverkehr überwiegend auf einseitigen Zweirichtungsradwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Regemaße werden dabei unterschritten. Problematisch ist zudem, dass in einigen Abschnitten Radwege beidseitig benutzungspflichtig ausgewiesen werden (d.h. gleichzeitig auf linker und rechter Straßenseite), eine parallele beidseitige Ausweisung der Benutzungspflicht ist rechtlich nicht zulässig.

In außerörtlicher Lage wird der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt, die dagegen in den meisten Fällen ausreichend bemessen sind. Zudem stehen mehrere Alternativen über Wirtschaftswege zur Verfügung, wie bspw. parallel zur K 115 (parallel auf der Straße Bahnseitenweg) oder zur L 246 (parallel auf der Achse Mühlenberg – Ketelsburger Weg).

2023 tritt das regionale Radverkehrskonzept für den Kreis Nordfriesland in Kraft. In der Gemeinde Leck werden gleich mehrere Wege als Hauptnetz im Alltagsradverkehr klassifiziert, die überwiegend auf den oben genannten Hauptstraßen bzw. parallelen Wegen liegen. Maßnahmen im Radverkehrsnetz können daher in Abstimmung mit dem Landkreis umgesetzt werden, der den Radverkehr auch über die Gemeindegrenzen hinaus betrachtet.<sup>5</sup>



Getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) an der Hauptstraße (B 199)



Wirtschaftsweg parallel zu den Gleisen (Bahnseitenweg)

<sup>5</sup> PGV Alrutz, urbanus, Landkreis Nordfriesland: Radverkehrskonzept Kreis Nordfriesland 2023 [2023]

## 2.5 Fußverkehr

Grundsätzlich stehen straßenbegleitende Gehwege mindestens einseitig zu Verfügung, aber auch hier werden, ähnlich wie im Radverkehr, nicht immer Regemaße eingehalten.

An Querungsstellen werden vermehrt die Anforderungen durch die Barrierefreiheit beachtet, das Fußwegenetz ist aber nicht durchgängig barrierefrei.

Die Gehwegeinfrastruktur an der Ortsdurchfahrt B 199 ist in den Abschnitten zwischen Birkstraße/Marktstraße und Bergstraße relativ hochwertig hergestellt. Die Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen ist im Allgemeinen in vielen Abschnitten eingeschränkt, fällt aber vor allem im Ortszentrum, in den Bereichen mit geschäftlichen Funktionen auf. So sind Zufußgehende gezwungen Umwege zu gehen, bis sie die nächste gesicherte Querungshilfe erreichen können.

Ähnlich wie im Radverkehr stehen auch in außerörtlicher Lage entweder straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege oder Alternativen über Wirtschaftswege zur Verfügung.

Im Sinne der Schulwegesicherheit sind an wichtigen Stellen Querungshilfen, z.B. durch Fahrbahnverengung/Vorziehen des Bords, Mittelinsel oder Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA) eingebracht.



Einsatz von taktilen Elementen an Querungsstellen (Propst-Nissen-Weg)



Fußgänger-Lichtsignalanlage (KP B 1999/Am Süderholz)



## 2.6 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr in Leck wird durch Linienbusverkehr getragen. Als wichtigstes Angebot gilt die Linie R1 (bzw. Linie 100) zwischen Flensburg und Niebüll. Die Linie verkehrt über Leck ZOB Montag bis Freitag weitestgehend stündlich, zu Spitzenzeiten halbstündlich pro Richtung. Mit der Linie kann Flensburg ZOB innerhalb von 43 Minuten erreicht werden. Zum Vergleich: Mit dem Pkw kann die Strecke in ca. 35 Minuten zurückgelegt werden.<sup>6</sup>

Zwei Rufbus-Linien sowie die Linie R112 (Betrieben jeweils durch die Autokraft und den Verein Bürgerbus Ladelund) ergänzen das Angebot. Das Angebot im öffentlichen Verkehr setzt sich zusammengefasst Montag bis Freitag wie folgt zusammen:

- **R1 (bzw. 100) Flensburg-Niebüll:** 4:57-22:27 Uhr, ab ZOB Ri. Flensburg ZOB, 60'-Takt, zu Spitzenzeiten 30'-Takt
- **LEC1\* (Rufbus Leck, Schleife mit Start/Ziel am ZOB)** Leck-Achtrup-Sprakebüll-Enge-Sande-Leck: 7 Fahrten/Tag (7:35-19:35 Uhr ab ZOB), 120' Takt
- **LEC2\* (Rufbus Leck, Schleife mit Start/Ziel am ZOB)** Leck-Sande-Enge-Stadum-Achtrup-Leck: 7 Fahrten/Tag (6:35-18:35 Uhr), 120' Takt
- **R112 (Autokraft + Bürgerbus Ladelund (112B))** Ladelund-Achtrup-Leck (und vereinzelte Fahrten innerhalb von Leck): 20 Fahrten/Tag (6:54-19:35 Uhr ab ZOB), unregelmäßiger Takt zwischen 60' und 120' und alternierender Linienführung

\* LEC1 und LEC2 bilden abwechselnd einen 60'-Takt

Nach gutachterlicher Bewertung stellt die Linie R1 ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr dar, dass für Pendler und Pendlerinnen ansprechend gestaltet ist. Die anderen Linien stellen jedoch aufgrund des unregelmäßigen Taktes kein interessantes Angebot für Pendler und Pendlerinnen dar. In Nord-Süd-Richtung stellt sich grundsätzlich ein Defizit dar. Die Anbindung der Gemeinden im Umland ist vielfach unzureichend.

---

<sup>6</sup> Auswertung mit GraphHopper/Openstreetmap im unbelasteten Netz

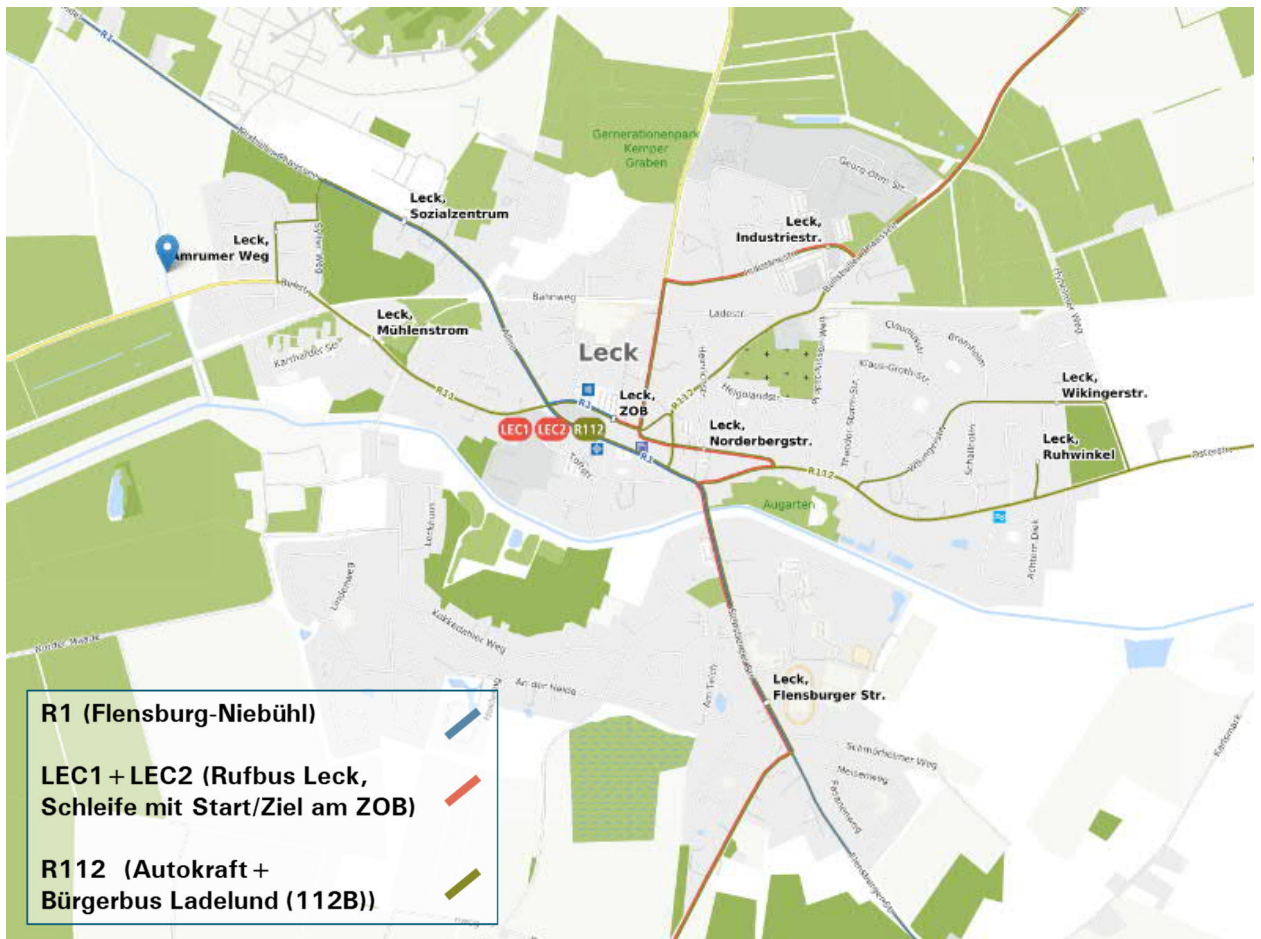


Abb. 10 Verlauf der öffentlichen Bus-Linien durch die Gemeinde Leck<sup>7</sup>

Abb. 11 zeigt die Abdeckung der Gemeinde durch den öffentlichen Verkehr, für die Bus-Haltestellen kann ein Einzugsradius von 600 m je Haltestelle angenommen werden.<sup>8</sup> Für die meisten anreisenden Berufspendlerinnen und -pendler und Bewohner und Bewohnerinnen der Gemeinde liegen Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit. Für das Plangebiet Gewerbegebiet Fliegerhorst zusätzliche Haltestellen ergänzt werden, die potentiell durch die Linie R1 bedient werden können.<sup>9</sup> Wie geschildert werden aber nicht alle Haltestellen ansprechend bedient.

<sup>7</sup> Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH): NAH.SH Auskunft; <https://www.nah.sh/de/fahrplan/planer/> [2023]

<sup>8</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmung: VDV Schriften 4 – Verkehrser-schließung und Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr [2001]

<sup>9</sup> Auskunft Gemeinde Leck

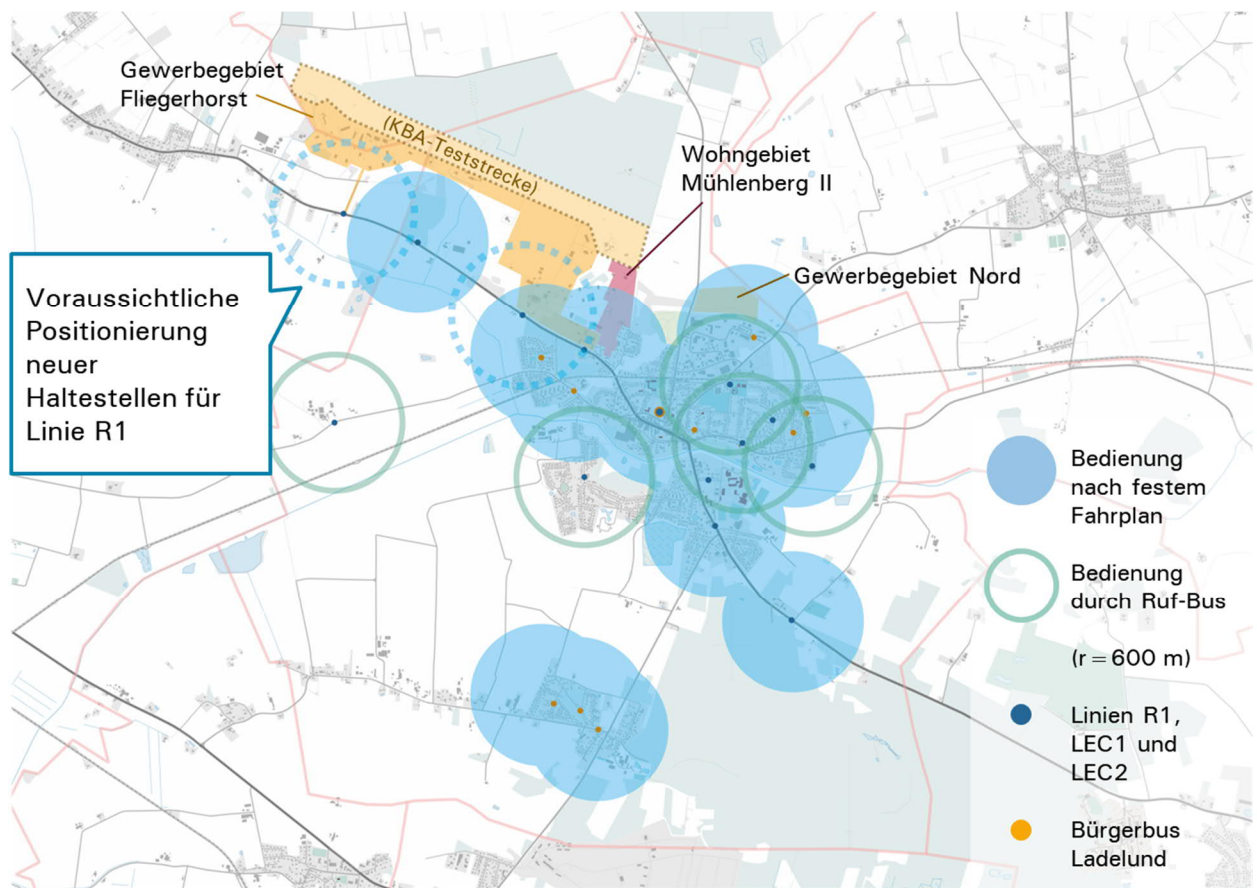


Abb. 11 Abdeckung durch öffentlichen Bus-Verkehr in der Gemeinde

Die Haltestellen in Leck sind weitestgehend von guter Qualität. Sie besitzen einen Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, in den meisten Fällen auch Fahrradabstellanlagen. Die Barrierefreiheit ist aber an vielen Haltestellen durch fehlenden niveaugleichen Ein- und Ausstieg eingeschränkt.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg-Weiche Lindholm wird derzeit durch das Land überprüft. Leck würde einen Haltepunkt erhalten. Der potentielle Bahnverkehr zwischen Niebüll und Flensburg würde damit den Schnellbus R1 ersetzen. Fünf Bahnübergänge durch die Gemeinde müssten wiederhergestellt werden.



Bürgerbus Ladelund am Leck ZOB



Niveaugleicher Ein-/Ausstieg möglich (H Flensburger Straße)

## 2.7 Unfallsituation

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde eine Auswertung des Unfalllagebilds durchgeführt. Hierzu hat die zuständige Polizeidirektion Flensburg Unfalldaten für den Zeitraum 01/2018 bis 12/2022, d.h. der letzten 5 Jahre, für den Bereich der B 199 im Ortszentrum von Leck zur Verfügung gestellt. Die Daten dienen dazu, Unfallhäufungsstellen zu identifizieren, um durch angepasste Maßnahmen die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Eine Unfallhäufungsstelle ist ein begrenzter Bereich auf einer Straße oder an einem Knotenpunkt, an der sich wiederholt Verkehrsunfälle ereignen. Die Unfalldaten werden nach „Sicherung des Verkehrs auf Straßen, Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ (SVS)<sup>10</sup> analysiert und bewertet. Für die Bewertung werden aus der Unfallauswertung jeweils die sogenannten Ein-Jahres-Karten (Zeitraum Januar bis Dezember eines Jahres, d.h. 12 Monate) und Drei-Jahres-Karten (Zeitraum Januar, 1. Jahr bis Dezember, 3. Jahr, d.h. 36 Monate) herangezogen.

Bei der Betrachtung wird von einer Unfallhäufungsstelle gesprochen, wenn

- in der Ein-Jahres-Karte 5 gleichartige Unfälle passiert sind
- in der Drei-Jahres-Karte 5 Unfälle mit Leichtverletzten oder 3 Unfälle mit Schwerverletzten passiert sind. Hierbei spielt die Anzahl der Verletzten keine Rolle, es wird die Zahl der Unfälle mit Verletzten herangezogen.

Eine Übersicht der ereigneten Unfälle im Zeitraum 2018 bis 2022 zeigt Abb. 12.

---

<sup>10</sup> Sicherung des Verkehrs auf Straßen -SVS, Auswertung von Straßenverkehrsunfällen Teil 1; Institut für Straßenverkehr (ISK), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Polizei-Führungsakademie [2003]

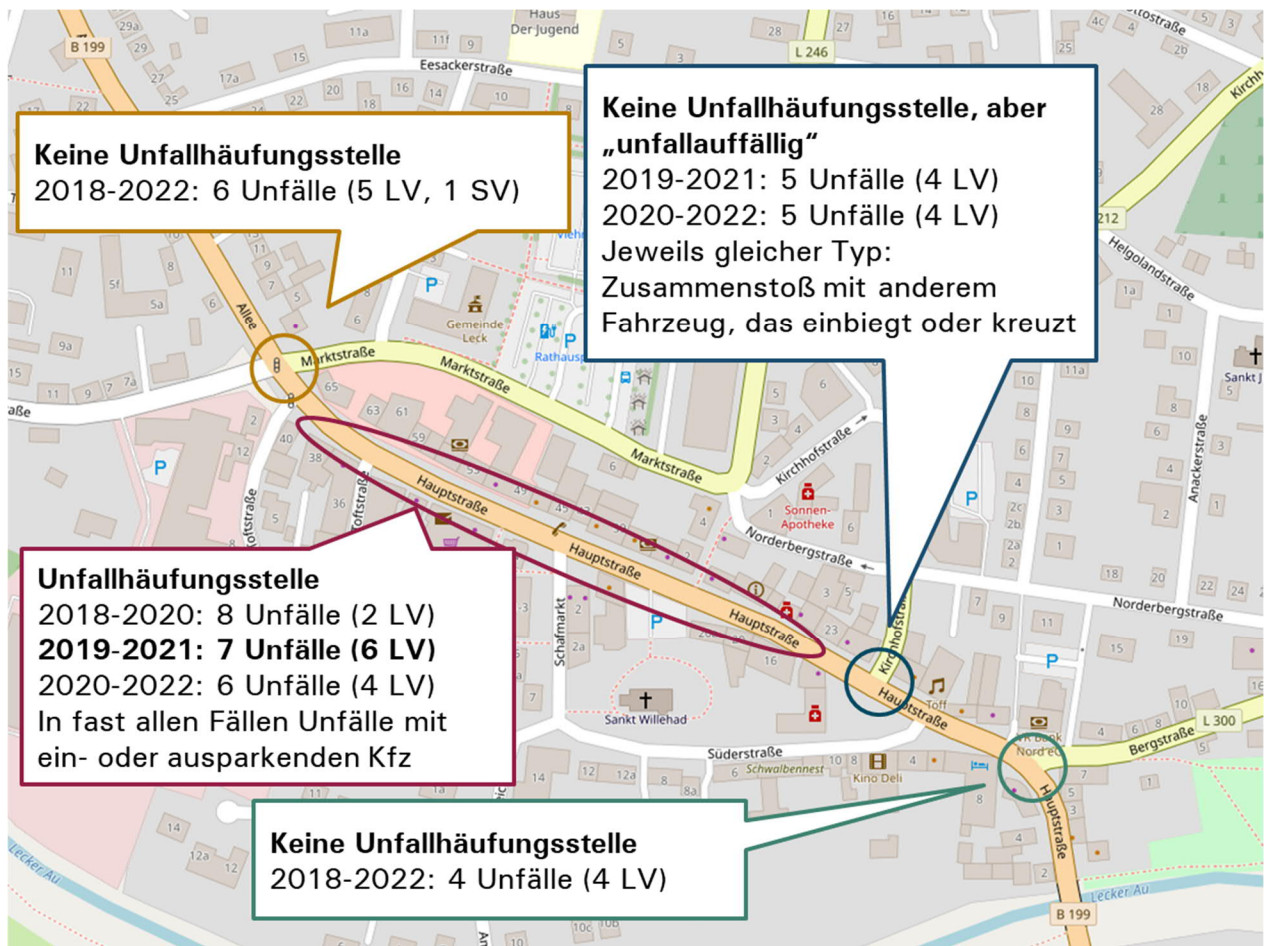


Abb. 12 Übersicht Unfallhäufungsstelle im Kernbereich von Leck<sup>11</sup>

Als Unfallhäufungsstelle lässt sich der Abschnitt der Hauptstraße (B 199) zwischen den Knotenpunkten mit der Birkstraße/Marktstraße und Kirchhofstraße definieren. Hier haben sich im Zeitraum 2019 bis 2021 7 Unfälle ereignet, 6 davon mit Leichtverletzten. In den meisten Fällen sind Unfälle im fließenden Kfz-Verkehr geschehen (Unfälle im Längsverkehr), in anderen Fällen kam es bei Abbiegevorgängen zu Zusammenstößen zwischen Kfz.

Am Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Kirchhofstraße kann zunächst keine Unfallhäufungsstelle definiert werden. Auffällig ist dennoch, dass in den Zeiträumen 2019-2021 und 2020-2022 jeweils 5 Unfälle, davon 4 mit Leichtverletzten stattgefunden haben. Es fehlt in beiden Zeiträumen je ein Unfall, um von einer Unfallhäufungsstelle sprechen zu können. Der Bereich ist nichtsdestotrotz auffällig und sollte weitere Beachtung finden. An den Knotenpunkten Hauptstraße (B 199)/Birkstraße/Marktstraße und Hauptstraße (B 199)/Bergstraße ist keine Unfallhäufungsstelle erkennbar. Hier haben sich im betrachteten Zeitraum jeweils 6 und 4 Unfälle ereignet.

Zusammengefasst sind in Leck zwei Bereiche auffällig und bedürfen einer Berücksichtigung bzw. Bearbeitung: Der Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Kirchhofstraße und die Hauptstraße (B 199) im Bereich zwischen Marktstraße/Birkstraße und Kirchhofstraße.

<sup>11</sup> Kartengrundlage: Openstreetmap Contributors [2023]



Sichteinschränkung durch Einbauten (KP B 199/Kirchhofstraße)



Verkehrsberuhigung durch Berliner Kissen und Fahrbahnmarkierung (Mühlenberg)

## 2.8 Verkehrlich relevante Entwicklungen

In der Gemeinde werden derzeit drei Flächen entwickelt, die für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts bzw. die weitere verkehrliche Entwicklung des Ortes von Relevanz sind:

- Mühlenberg II
- Gewerbegebiet Nord
- Konversion Fliegerhorst

Im Bereich Mühlenberg entsteht das Wohngebiet „Mühlenberg II“, dass in erster Linie zu einem Wohngebiet mit Reihen-/Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und einer Kita entwickelt werden soll. Die Planungen folgen dem Bebauungsplan Nr. 47 „Mühlenberg II“. Die Bebauung im ersten Bauabschnitt begann im Mai 2023. Die verkehrlichen Auswirkungen bewegen sich in einem überschaubaren Spektrum.

Im Norden wird das bestehende Gewerbegebiet im Rahmen des „Gewerbegebiets Nord“ erweitert. Die Planungen folgen dem Bebauungsplan Nr. 43 „Erweiterung Gewerbegebiet Nord“. Verkehrliche Erreichbarkeit und Erschließung werden eine größere Bedeutung haben.

Die flächenhaft größte Entwicklung entsteht am ehemaligen Fliegerhorst. Hier möchte die Gemeinde Leck zusammen mit den beiden Anliegergemeinden Tinningstedt und Klixbüll ein Gewerbegebiet mit Businesspark und Datacenter entwickeln. Teile des Plangebiets Mühlenberg II liegen zudem auf dem ehemaligen Flugplatz. Die ehemalige Landebahn wird bereits seit 2020 durch das Kraftfahrtbundesamt als Teststrecke genutzt. Die verkehrliche Erreichbarkeit und Erschließung stellen hier eine wichtige Aufgabe dar.

Des Weiteren wird dieses Verkehrskonzept mit anderen sektoralen Entwicklungskonzepten der Gemeinde und des Landkreises abgestimmt. Dazu gehören:

- Gemeinde Leck – Ortsentwicklungskonzept (mit Masterplan Leck 2030) [2016]
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept – Leck „Wikinger Straße“ [2019]
- Radverkehrskonzept Kreis Nordfriesland [2023]

### 3 Beteiligungsverfahren

#### 3.1 Einführung

Neben der kontinuierlichen Abstimmung im projektbegleitenden Arbeitskreis und im zuständigen politischen Gremium wurden drei öffentliche Beteiligungsformate durchgeführt:

- Online-Bürgerbeteiligung: 07.11.-27.11.2022
- Öffentliche Bürgerbeteiligung in Präsenz am 16.11.2022
- Beteiligung von Handel und Gewerbe am 05.06.2023

#### 3.2 Online-Bürgerbeteiligung

An der Online-Bürgerbeteiligung im November 2022 haben 232 Personen teilgenommen. Diese Stichprobe vermittelt einen Eindruck, ist wegen des geringen Umfanges aber nicht statistisch repräsentativ. Die Befragten wurden zunächst nach der Nutzung der Verkehrsmittel auf ihren alltäglichen Wegen gefragt. Zum Abgleich kann die so ermittelte Verkehrsmittelwahl mit der vergleichbarer Räume herangezogen werden. Dabei zeigt sich, dass der Pkw-Anteil in Leck etwas geringer ausfällt, dafür aber das Fahrradfahren (Summe aus Fahrrad und Pedelec) mit ca. 25 Prozentpunkten eine höhere Bedeutung hat.

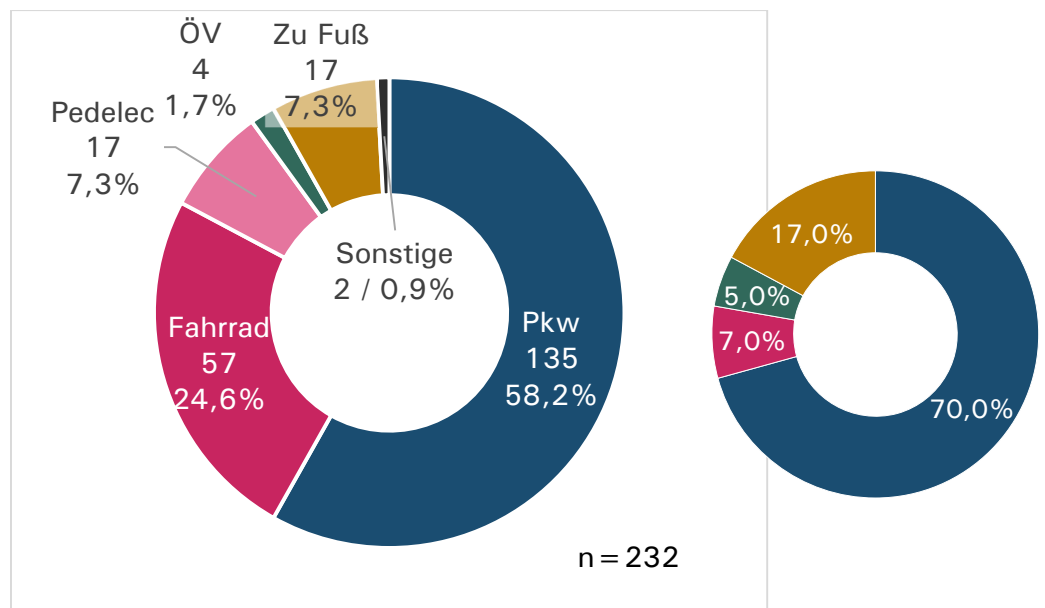


Abb. 13 Am häufigsten gewähltes Verkehrsmittel im Vergleich mit ähnlichen Raumtypen<sup>12</sup>

Ein großer Teil mit ca. 73 % (Summe aus den Wertungskriterien „Schnell und ohne Einschränkungen“ und „Relativ schnell und mit wenigen

<sup>12</sup> Kleines Diagramm rechts: Eigene Abbildung nach: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Auswertung der MiD 2017 auf Basis des Regionalstatistischen Raumtyps des BMVI; Modal Split nach Raumtyp, ländliche Region (kleinstädtischer, dörflicher Raum) [2018]



Einschränkungen“) der Befragten bewertet die Situation im Kfz-Verkehrsnetz von Leck relativ positiv. Das Kfz-Verkehrsnetz wird generell als gut und ausreichend eingestuft. Weniger als 10 % (Summe aus „Relativ langsam und mit Einschränkungen“ und „Langsam und mit großen Einschränkungen“) bewerten das Verkehrsnetz negativ.

Auch das Parkplatzangebot im Ortskern wird weitestgehend positiv bewertet. Ca. 79 % (Summe aus „Ausreichend, finde sehr schnell einen Parkplatz“ und „Relativ ausreichend, finde meistens nach etwas Zeit einen Parkplatz“) bewerten das Angebot positiv. Weniger als 5 % (Summe aus „Relativ schlecht, suche länger nach Parkplatz“ und „Nicht ausreichend, muss sehr lange nach Parkplatz suchen“) der Befragten bewerten das Angebot eher mangelhaft.

Bei der Frage, welche Gründe vorliegen, dass das Fahrrad für die alltäglichen Wege nicht genutzt wird, gaben bereits ca. 39 % der Befragten an, dass sie schon regelmäßig mit dem Fahrrad fahren (und damit keine Gründe für eine Nicht-Nutzung nennen können). Neben Komforteinbußen durch schlechtes Wetter gaben 14 % bzw. 12 % der Befragten an, dass es auf ihren Strecken keine Radwegeinfrastruktur gibt oder sie sich auf vorhandenen Straßen und Wegen unsicher fühlen. Hier sind also Defizite zu verzeichnen bzw. werden als solche wahrgenommen.

Zunächst gaben ca. 22,0 % der Befragten an, dass sie sich grundsätzlich nicht vorstellen können, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Im Umkehrschluss ist für ca. 78,0 % die Nutzung potentiell denkbar, sofern die Randbedingungen stimmen. 28 % gaben an, dass sie sich die Nutzung einer reaktivierten Bahnlinie zwischen Niebüll und Leck vorstellen könnten.

Die Situation im Schulverkehr wird von den Befragten eher negativ bewertet. Ca. 42 % (Summe aus „Ich fühle mich unsicher/Ich schätze die Situation unsicher ein“ und „Ich fühle mich relativ unsicher/Ich schätze die Situation relativ unsicher ein“) fühlen sich auf dem Weg zur Schule oder nach Hause eher unsicher. Nach potentiellen Maßnahmen im Schulverkehr gefragt, nannten die Befragten mit ca. 33 % die Einrichtung von Fahrradstraßen im Umfeld der Schulen. Eine Aufgabe könnte es also sein, Schulverkehrspläne zu erstellen.

An dem öffentlichen Präsenztermin im Rathaus Leck wurden am 16.11.2022 Bürgerinnen und Bürger begrüßt. 31 Personen haben an der Veranstaltung teilgenommen und rege diskutiert. Dabei wurden die Eindrücke der Gutachteranalyse und der online-Befragung weitestgehend bestätigt.

### **3.3 Einzelthemen**

Folgende Einzelthemen mit größerem Diskussionsbedarf können aus der öffentlichen Bürgerbeteiligung herausgehoben werden:

- Diskutiert wurden verschiedene Temporegelungen an Einfalls- und Hauptverkehrsstraßen wie bspw. Tempo 50 am Hyholmer Weg, um das Radfahren auf der Fahrbahn zu unterstützen oder Tempo 30 in der Ortsmitte, um die Aufenthaltsqualität zu fördern.
- Die Führung des Verkehrs durch die Ortsmitte wurde kontrovers diskutiert: Einerseits solle mehr Verkehr durch die Ortsmitte geleitet werden, um den Einzelhandel zu fördern. Andererseits solle weniger Verkehr durch die Ortsmitte geleitet werden, um Emissionen zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu fördern.
- Die Situation an den Knotenpunkten der B 199 mit den Straßen Kirchhofstraße und Bergstraße wurde vielfach kritisiert.
- Teilweise wurden grundsätzliche Anforderungen und Mängel an die Fuß- und Radwegeinfrastruktur ausgesprochen, wie bspw. eine generell unzureichende Radwegführung, mangelnde Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen und die nicht durchgehende Barrierefreiheit.
- Das Fahrradparken im Ortskern ist ausbaufähig. Bei der Planung von Fahrradabstellanlagen sollte auch die Möglichkeit für das Abstellen von E-Stehrollern (bis 25 km/h) als auch E-Scootern (i.d.R. genutzt von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) sowie Lastenrädern möglich sein.
- Die Beteiligten sprachen sich für Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit aus. U.a. wurde mehrfach nachgefragt, ob Fahrradstraßen an den Schulen umsetzbar seien.
- Das Angebot im öffentlichen Verkehr wurde insgesamt als ausbaufähig bewertet. Das bestehende Angebot durch die Linie R1 wurde insgesamt positiv, aber auch als ausbaufähig erachtet. In die Nachbarorte, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, sei das Angebot nicht ansprechend gestaltet. Es wurde der Wunsch nach flexibleren Angeboten wie bspw. Ruf- und On-Demand-Verkehren geäußert.
- Die Bahntrasse wurde ebenfalls sehr differenziert diskutiert. Einige Teilnehmende äußerten den Wunsch nach einer Radwege-Trasse auf den ehemaligen Gleisanlagen, andere sprachen den Wunsch und die Potenziale einer Bahnreaktivierung an. Die Beteiligten sahen sowohl Konflikte als auch Chancen und Potenziale.
- In den Entwicklungsgebieten der Gemeinde sollten vorab Lösungen für die Abwicklung der unterschiedlichen Verkehre gefunden werden. Dazu gehörten nach Ansicht der BürgerInnen eine Ortsumfahrung, verdichtete ÖV-Angebote sowie die Sicherung und Förderung der Nahmobilität.
- Des Weiteren wurde immer wieder der Wunsch nach alternativen Mobilitätsangeboten wie Car- oder Lastenrad-Sharing geäußert.

### **3.4 Beteiligung von Handel und Gewerbe**

Folgende Kernpunkte können aus der Zusammenkunft mit Vertretern aus Handel und Gewerbe zusammengefasst werden:

- Eine Anpassung der Temporegelung in der Ortsmitte auf Tempo 30 wird als Chance für bessere Rahmenbedingungen im Einzelhandel gesehen.

- Kritisiert wurde ebenfalls die Situation an den Knotenpunkten der B 199 mit den Straßen Kirchhofstraße und Bergstraße.
- Das Parkplatzangebot im Ortskern wurde insgesamt als ausreichend erachtet. Zwar erleichtere das Parken im Seitenraum an der B 199 im Ortskern die Erreichbarkeit des Einzelhandels, das Angebot im Ortskern in der Gesamtheit sei aber ausreichend.
- Die Verkehrsführung in die Gewerbegebiete sei für Lieferanten nicht nachvollziehbar. Teilweise würden sie durch enge Straßen oder die Wohngebiete fahren, was Konflikte mit anderen Verkehrsarten und Anwohnern auslöst.
- Auch das Angebot im öffentlichen Verkehr wurde als ausbaufähig genannt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete sei für die meisten Pendelnden nicht gewährleistet. Die Erreichbarkeit der neuen Plangebiete durch den öffentlichen Verkehr müsse frühzeitig gesichert sein.
- Der Radwegeausbau und die bestehenden Führungsformen auf dem Hauptverkehrsnetz wurden ebenfalls diskutiert. In Verbindung mit Tempo 30 könnte der Radverkehr abschnittsweise auf der Fahrbahn geführt werden. Auch wurde nachgefragt, wie weit über parallele Achsen zu den Hauptverkehrsstraßen Radfahrende geführt werden könnten. Für die neuen Plangebiete sei es wichtig, die Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr optimal zu gestalten. So sollten neue Wegeverbindungen hergestellt werden, Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen müssen im Anschluss vorgehalten werden.

## 4 Fazit Analyse

### Rad-Verkehr

- Während das Fahren in Tempo 30-Zonen weitestgehend positiv bewertet werden kann, ergibt sich insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen Handlungsbedarf. Die Benutzungspflicht der Anlagen ist der verkehrlichen (z.B. gemessen an den Kfz-Verkehrsstärken) oder städtebaulichen Situation (z.B. Raumangebot) nicht angepasst.
- In außerörtlicher Lage ist die Situation weitestgehend unproblematisch. Die meisten benachbarten Gemeinden können mit dem Fahrrad über straßenbegleitende Wege oder über Wirtschaftswege erreicht werden. Einzelne Anschlussbereiche wie z.B. Leckfeld Nord (L 246)/Ketelsburger Weg oder in benachbarte Gemeinden wie bspw. nach Niebüll benötigen Aufmerksamkeit.
- Im Kontext mit dem Schulverkehr ist der Radverkehr mehr in den Focus zu rücken bzw. zu sichern.

### Fuß-Verkehr

- Die Barrierefreiheit des Fußwegenetzes der Gemeinde wird zwar laufend verbessert, nicht alle Querungsstellen verfügen aber über abgesenkte Borde und taktile Elemente. In Abschnitten ist die Oberflächenqualität mangelhaft.
- Eine Förderung der Aufenthaltsqualität wird gewünscht, insbesondere im Ortskern und im Bereich der zentralen öffentlichen Einrichtungen.
- Insgesamt werden auch Maßnahmen im Schulverkehr gefordert, um die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl zu unterstützen.

### Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsangebote

- Vor allem die Buslinie R1 wird als positiv betrachtet. Fahrplan- und Taktverdichtungen und der Einsatz von größeren Fahrzeugen, insbesondere zu Spitzenzeiten, wird gefordert.
- Das Thema Bahntrassen-Reaktivierung wurde bei den verschiedenen Öffentlichkeitsveranstaltungen sehr kontrovers betrachtet. Es werden Chancen, aber auch größere Konflikte erkannt.
- Auch die Chance durch verschiedene Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, ein Rufbus-System oder ähnliches wurden diskutiert und allgemein als sinnvolle Ergänzungen zum bestehenden Verkehrssystem gesehen.

### Kfz-Verkehr und Verkehrsnetz

- Durchgangsverkehre an der B 199 und der K 115 werden als problematisch gesehen. Bei den öffentlichen Bürgerveranstaltungen als auch beim Workshop mit Vertretenden von Handel und Gewerbe wurde die Bedeutung des Autoverkehrs für den Einzelhandel im Ortskern kontrovers diskutiert. Einigkeit besteht in dem Wunsch nach Verkehrsberuhigung.

- Der zusätzlich entstehende Verkehr durch die neuen Entwicklungsgebiete muss frühzeitig ermittelt und auf das Netz umgelegt werden, um Schwachstellen zu erkennen und ergänzende Maßnahmen umzusetzen. Es wird befürchtet, dass bestehende Konflikte ansonsten weiter verstärkt werden.
- In der Bestandsaufnahme, bei den Beteiligungsformaten als auch im Unfalllagebild fallen die beiden Knotenpunkte der B 199 mit den Straßen Kirchhofstraße und Bergstraße, sowie der Abschnitt der B 199 zwischen Birkstraße/Marktstraße und Kirchhofstraße besonders auf. Hier sollte ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der funktionalen und gestalterischen Situation erwirkt werden.
- Eine möglichst durchgängige Ortsumfahrung wird als Chance gesehen, den Ortskern zu beruhigen und zurückzubauen. Im Kontext mit den neuen Entwicklungsflächen ist ein entsprechendes Gesamtkonzept abzuleiten.

## 5 Leitbild

Um Maßnahmen zur Optimierung der verkehrlichen Situation herausarbeiten zu können, wurde zunächst vorgeschaltet ein Leitbild diskutiert und entwickelt, das die Ziele und Strategien des Verkehrskonzeptes beschreibt.

Das Leitbild gliedert sich zunächst in drei Oberziele, die die grundsätzliche Perspektive des Verkehrskonzeptes beschreiben. Darauf aufbauend sind Handlungsfelder diskutiert und letztendlich benannt.



Abb. 14 Leitbild für die Gemeinde Leck

### Fußverkehr im Fokus

- **Aufenthaltsqualität:** Das Zufußgehen als Verkehrsmittel fördert die Gesundheit und schützt die Umwelt. Räume werden durch Menschen zu Fuß belebt. Die Aufenthaltsqualität wird gestärkt.
- **Barrierefreiheit:** Die Nutzbarkeit öffentlicher Räume - unabhängig der körperlichen, geistigen oder sensorischer Beeinträchtigung - wird sichergestellt.
- **Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit:** Die Querbarkeit an wichtigen Punkten im Gemeindegebiet wird gesichert. Das Thema Schulwegsicherheit steht besonders im Fokus.

## Radverkehr stärken

- **Routen:** Wegeverbindungen durch das Gemeindegebiet werden optimiert, Netzlücken werden geschlossen. Es soll ein durchgängiges und verständliches Radverkehrsnetz hergestellt werden.
- **Beschaffenheit:** Radwege sind ausreichend zu bemessen und weisen eine gute Oberflächenqualität auf. Das Bewusstsein kann unter allen Verkehrsteilnehmenden gefördert und die Verkehrssicherheit nachhaltig gesichert werden.
- **Abstellen:** Die Nutzung des Fahrrads wird durch sichere Abstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielorten gefördert.

## Öffentlichen Verkehr fördern

- **Präsenz und Nachfrage:** Die Haltepunkte des öffentlichen Bus-Verkehrs in Leck werden ansprechend und modern gestaltet. Mit den neuen Entwicklungsflächen soll auch das Angebot im öffentlichen Verkehr wachsen.
- **Erreichbarkeiten verbessern:** Die bestehenden Bus-Angebote wie zwischen Niebüll und Flensburg und der Bürgerbus Ladelund sollen nachfrageorientiert genutzt werden können, um das Gemeindegebiet intensiver abzudecken.

## Kfz-Verkehrsfluss optimieren

- **Verkehrslenkung:** Eine Zunahme der Kfz-Verkehrsströme durch das Ortszentrum soll vermieden werden. Die insbesondere im Sommer stattfindenden touristischen Ortsdurchfahrten an der B 199 sollen verträglich gelenkt werden.
- **Verkehrsverlagerung:** Potentielle zusätzliche Kfz-Verkehre sollen im Netz möglichst verträglich abgewickelt werden. Dazu sollen mögliche Netzergänzungen überprüft werden.
- **Verkehrsberuhigung:** Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen vorgesehen werden, um Randfunktionen zu schützen sowie eine verträglichere Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs zu fördern.

## Kommunikation Inter- und Multimodalität

- **Mobilitätsangebote verfügbar machen:** Neue Mobilitätsangebote werden in Leck vorgesehen, um Alternativen zur Nutzung des Pkws vorzuhalten.
- **Mobilitätsangebote managen:** Die Integration von Angeboten wird koordiniert, sodass sie nachfragegerecht verfügbar sind.



## Förderung alternativer Mobilitätsformen

- **Verfügbarkeit kommunizieren:** Das Vorhandensein von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten wird kommuniziert und leicht zugänglich präsentiert.
- **Anreize schaffen:** Damit Mobilitätsangebote auch genutzt werden, bedarf es Anreize verschiedenster Art. Push & Pull-Maßnahmen können abgestimmt werden, um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.
- **Evaluation:** Das Angebot wird regelmäßig evaluiert, um Angebote zu überprüfen und langfristig vorhalten zu können.



## 6 Maßnahmenkonzept

### 6.1 Maßnahmensteckbriefe

Basierend auf dem zuvor beschriebenen Leitbild wurde für das Verkehrskonzept ein Maßnahmenkonzept aufgestellt. Dieses basiert zunächst auf 23 Maßnahmensteckbriefen. Neben einer inhaltlichen Beschreibung werden konkrete Handlungsziele, ein Umsetzungszeitraum und einzelne Planungsschritte definiert. Des Weiteren werden die Kosten nach gutachterlicher Bewertung eingeschätzt, mögliche Beispielräume innerhalb der Gemeinde beschrieben sowie ggf. Querverweise zu anderen Maßnahmen gegeben. Es werden verschiedene Akteure aufgezählt, mit denen die Maßnahmen abgestimmt werden sollten.

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes ist es nicht möglich, alle Ansätze – hier die ausformulierten Steckbriefe – umsetzungsreif zu beplanen. Folgen müssen daher noch vielfältige Detailplanungen, um die skizzierten Maßnahmen so wie beschrieben oder auch noch modifiziert zu realisieren. Vor diesem Hintergrund steht mit dem Zieljahr 2035 für das Verkehrskonzept ein Zeitfenster von ca. 10 Jahren zur Verfügung.

Im Anhang dieses Verkehrskonzeptes sind die 23 Maßnahmensteckbriefe aufgeführt, die wie folgt aufgeschlüsselt werden.

Kfz-Verkehr	
Kfz1	Gemeindeweites Carsharing-Angebot herstellen
Kfz2	Tempo 30 in besonders schutzbedürftigen Abschnitten
Kfz3	Parken reduzieren, Parkräume weiterentwickeln
Kfz4	Kontinuierlicher Ausbau E-Lademöglichkeiten
Kfz5	Optimierung Verkehrsführung touristische Fahrten
Kfz6 bis Kfz10	Netzergänzung und -erweiterung

Rad-Verkehr	
Rad1	Netzgestaltung
Rad2	Netzergänzung
Rad3	Fahrradparken und -Services
Rad4	Lastenrad-Sharing

## Öffentlicher Verkehr

Öff1	Ausstattung und Zugang der Haltestellen
Öff2	Angebotsenerweiterung

## Fuß-Verkehr

Fuß1	Querbarkeit und Erreichbarkeit
Fuß2	Netzerweiterung und Barrierefreiheit
Fuß3	Wegweisungskonzept

## Querschnittsthemen

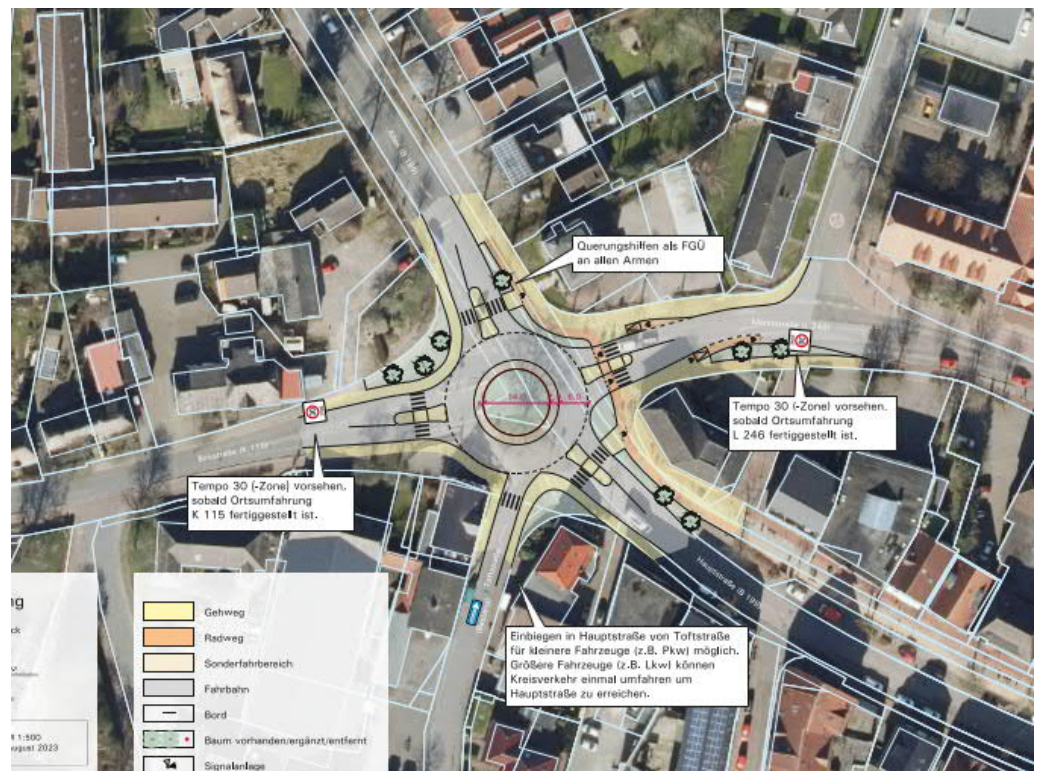
QuT1	Schulwegpläne
QuT2	Verbesserung der verkehrlichen Situation an der B 199
QuT3	Mobilitätsstationen
QuT4	Mobilitätskonzept Fliegerhorst

## 6.2 Exemplarische Gestaltungsvorschläge

Ergänzend zu den Maßnahmensteckbriefen wurden für fünf ausgewählte Bereiche Gestaltungsalternativen überlegt und dazu Lageplan-Ausschnitte erstellt, um verkehrliche als auch städtebauliche Entwicklungsspielräume exemplarisch aufzeigen zu können. Damit sollen erste Diskussionen angeregt, aber noch keine Vorentscheidungen für endgültige Umgestaltungen getroffen werden. Die Lagepläne befinden sich im Maßstab 1:500 mit weiterführenden Informationen im Anhang. Folgende Bereiche wurde exemplarisch behandelt:

1. Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Allee (B 199)/Birkstraße/Marktstraße
2. Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Schafmarkt
3. Abschnitt der B 199 zwischen Kirchhofstraße und Bergstraße
4. Knotenpunkt Flensburger Straße (B 199)/Lecker Chaussee
5. Umfeld Schulzentrum: Jacob-Johanssen-Weg/Am Stadion

### Beispiel 1: Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Allee (B 199)/Birkstraße/Marktstraße



Als westliche Ortseinfahrt kann ein Kreisverkehr dazu beitragen, die Einfahrt in den Ortskern städtebaulich zu markieren.

Derzeit ist die Toftstraße nicht an den Knotenpunkt angeschlossen, von der Toftstraße ist nur ein Rechtsabbiegen in die Hauptstraße (B 199) möglich. Im Beispielenwurf wird der Arm Toftstraße in den Knotenpunkt eingebunden, der Knotenpunkt wird damit zu einem fünf-armigen Knotenpunkt erweitert. Schwerverkehr von der Toftstraße kommend (durch CPI) kann damit – im Vergleich zur heutigen Situation – direkt auf die Kreis- und Landesstraßen geführt werden, das Ortszentrum über die Hauptstraße müsste nicht mehr durchfahren werden. Ggf. größere Fahrzeuge, die dennoch von der Toftstraße in die Hauptstraße einbiegen müssen, umfahren den Kreisverkehr einmal.

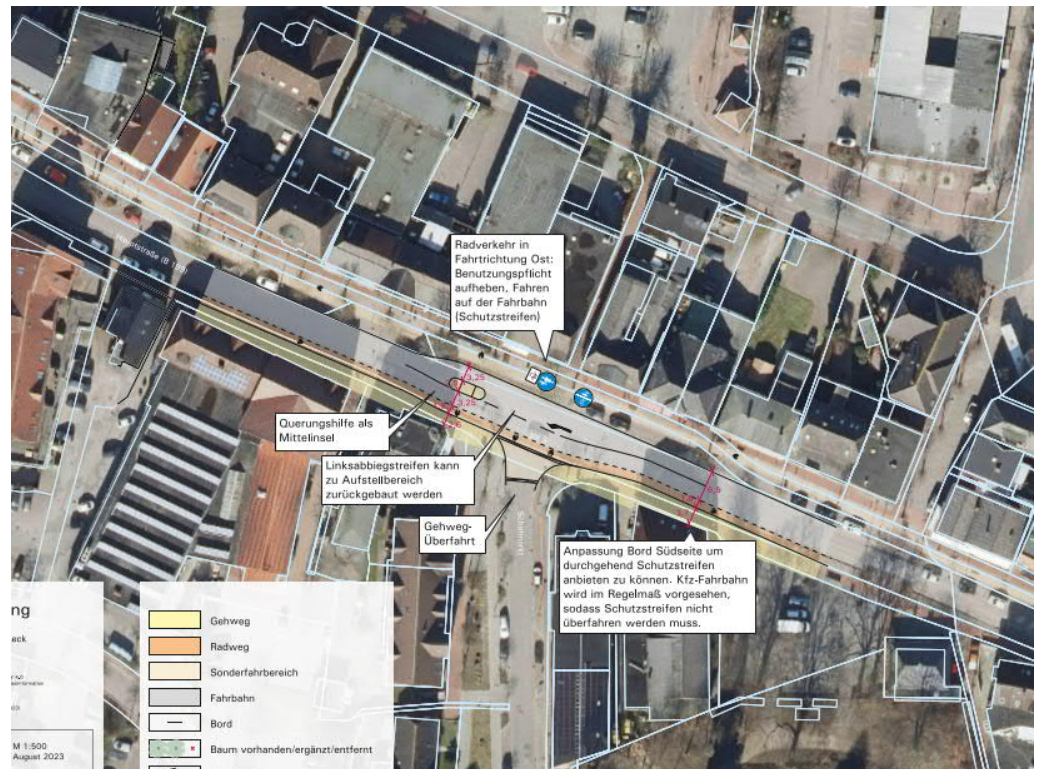
An allen Armen werden Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) vorgesehen. Zudem wird der Radverkehr an der Nordseite der B 199 bei den Querungen eingebunden. Radverkehr im Anschluss an die Birkstraße und Marktstraße wird auf der Fahrbahn in den Mischverkehr überführt bzw. kann über den Kreisverkehr und die Furten die Radwegeinfrastruktur an der B 199 erreichen.

Zudem wird beachtet, dass durch die Netzergänzung für die K 115 und L 246 eine Herabstufung der Birkstraße und Marktstraße möglich ist. Diese Straßen können perspektivisch in die bestehenden Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Auch für den Ortskern ist durch den Kreisverkehr eine

städtebaulich Markierung möglich, die ebenfalls eine Verkehrsberuhigung erfahren kann.

Durch den Umbau zu einem Kreisverkehr werden Verkehrsflächen neu verteilt, in Teilen kann Begrünung ergänzt werden. Flächenerwerb scheint in diesem Bereich nicht notwendig zu sein.

## Beispiel 2: Knotenpunkt Hauptstraße (B 199)/Schafmarkt



Für diesen Bereich werden mehrere perspektivische Anpassungen exemplarisch skizziert, die vom Grundsatz her auch an anderen Orten umgesetzt werden könnten.

Der Radweg an der Nordseite der B 199 weist mit ca. 1,6 m Breite gerade eine Mindestbemaßung für einen Einrichtungsrادweg auf, ist damit für einen Zweirichtungsrادweg nicht ausreichend bemessen. Grundsätzlich wird empfohlen, den Radverkehr in innerörtlicher Lage im Rechtsverkehr zu führen, da eine Führung auf der linken Seite der Fahrbahn eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt. Die Auswertung des Unfalllagebilds (vgl. Kap. 2.7) zeigt, dass dies an den Knotenpunkt der B 199 mit den Straßen Kirchhofstraße und Bergstraße bereits zu Zusammenstößen geführt hat. Damit wird zunächst empfohlen, die Benutzungspflicht beim Fahren auf der linken Seite aufzuheben. Entsprechend ist in diesem Abschnitt das Fahren auf der rechten Seite der Fahrbahn zu berücksichtigen.

Des Weiteren hat die Auswertung des Unfalllagebilds gezeigt, dass es an der B 199 durch die zu schmale Ausführung der Fahrbahn zu Zusammenstößen im Kfz-Verkehr kommt. In diesem Zuge wird empfohlen, Tempo 30

anzuordnen und ggf. mittelfristig die Breite der Fahrbahn anzupassen. Damit kann auch in diesem Abschnitt der auf dem Schutzstreifen geführte Radverkehr geschützt werden.

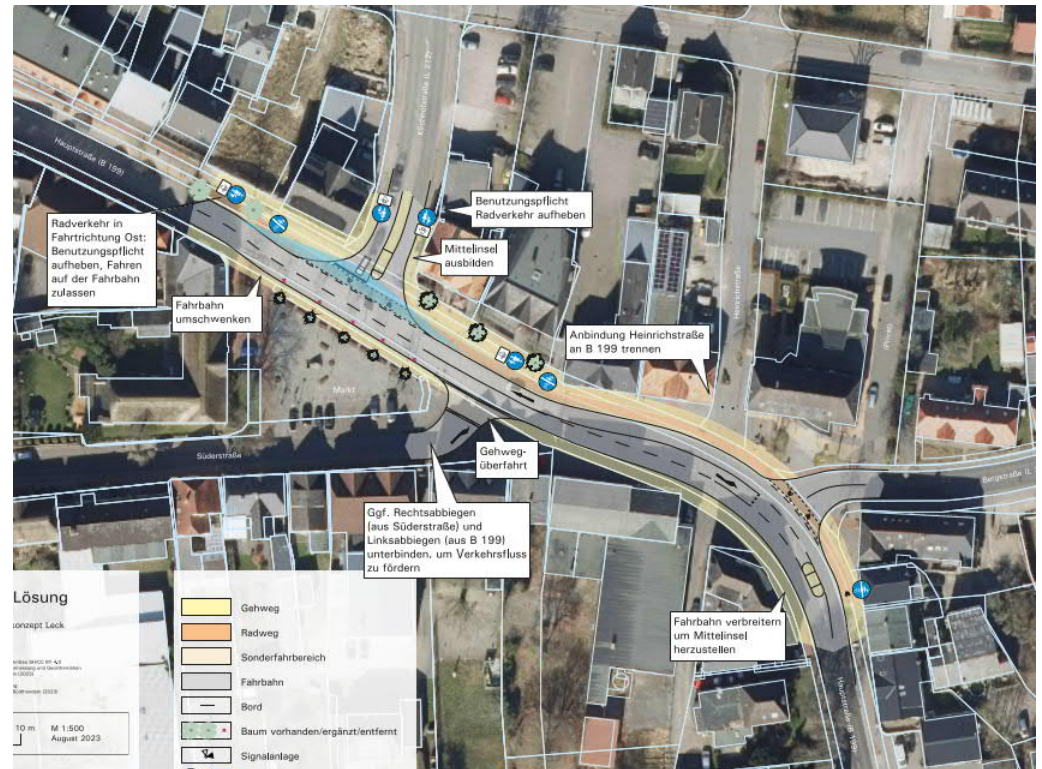
Der Entwurf zeigt, dass trotz der Erweiterung der Fahrbahn zur Südseite in diesem Abschnitt weiterhin Gehwegebreiten von min. 2,5 m sichergestellt werden können. Das Parken auf der Südseite entfällt. Der Linksabbiegestreifen kann zu einem Aufstellbereich zurückgebaut werden. Linksabbiegende Pkw könnten von anderen Pkw weiterhin überholt werden. Es wird eine Mittelinsel mit einer Breite von 2,5 m vorgesehen, die Fahrstreifen zwischen der Mittelinsel werden mit je 3,25 m bemessen. Dies soll die Trennwirkung der Hauptstraße mindern und die Erreichbarkeit im Fuß-Verkehr fördern.

An der Straße Schafmarkt wird eine Gehwegüberfahrt vorgesehen. Somit wird der Gehweg an der B 199 in den Straßenraum verlängert und die Barrierefreiheit gesichert. Es trägt zudem zur Verkehrsberuhigung bei.

### Beispiel 3: Abschnitt der B 199 zwischen Kirchhofstraße und Bergstraße

Für die Hauptstraße (B 199) im Bereich zwischen Kirchhofstraße, Bergstraße sowie Markt und Süderstraße sind zwei Varianten denkbar. In Variante 1 wird eine bestandsorientierte Lösung skizziert, Variante 2 zeigt einen eher flächenhaften Umbau auf.

#### Variante 1



In der bestandsorientierten Variante am Knotenpunkt mit der Kirchhofstraße wird die Knotenpunktmittel nach Süden verschoben. Dies soll im Kfz-Verkehr von der Kirchhofstraße kommend einen besseren Einblick in die B 199 ermöglichen und verhindern, dass einbiegende Kfz die Radfurt blockieren. In diesem Zuge sollte die Mittelinsel an der Kirchhofstraße mit einem Bord von der Fahrbahn baulich hervorgehoben werden, um die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl für Zufußgehende bei Querungen zu erhöhen.

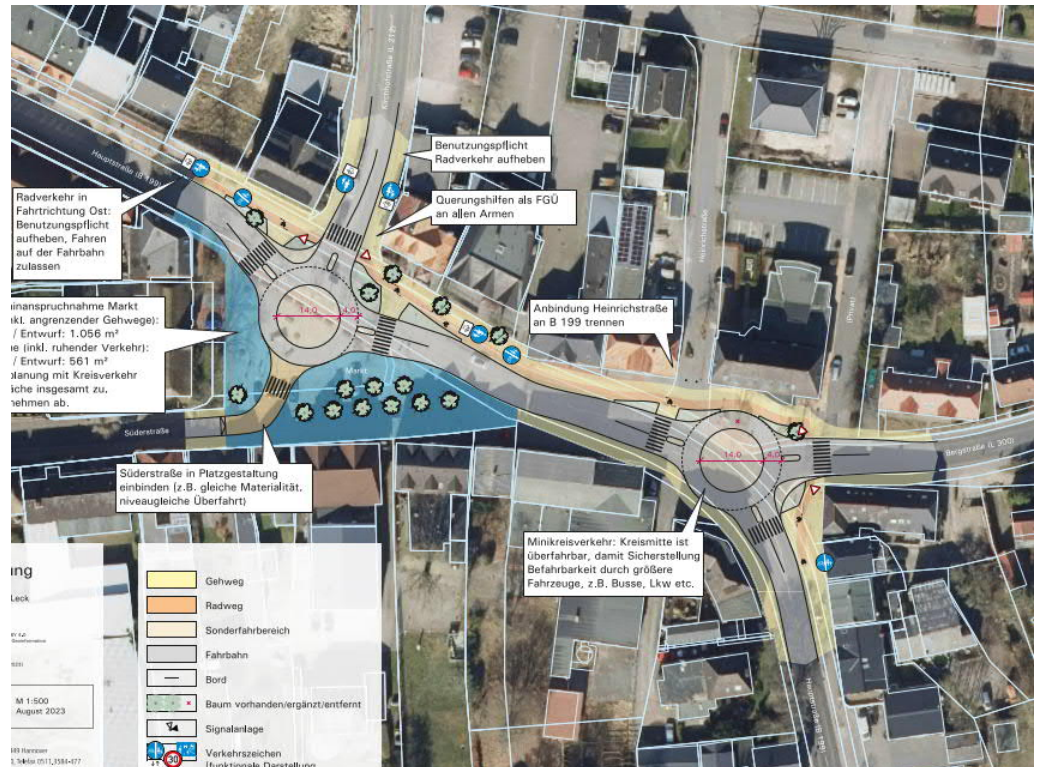
Durch das Verschieben der Knotenpunktmittel muss die Fahrbahn der B 199 verschwenkt werden, dabei wird ein Teil des Platzes Markt überplant. Weiterhin wäre es aus Gründen des begrenzten Raumangebotes nicht möglich einen Linksabbiegestreifen auf der B 199 auf die Kirchhofstraße einzubringen.

Auch an der Süderstraße wird eine Gehwegüberfahrt vorgesehen, womit der Gehweg an der B 199 verlängert wird sowie ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung und -sicherheit erfolgt. Weiter sollte überprüft werden, ob jeweils von der Süderstraße das Linksabbiegen und von der B 199 das Linksabbiegen in die Süderstraße unterbunden werden kann, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu fördern.

Ebenfalls zur Förderung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sollte der Anschluss des Kfz-Verkehrs zwischen Heinrichstraße und B 199 unterbunden werden. Die Heinrichstraße könnte weiterhin über die Norderbergstraße erreicht werden. Zu Fuß und mit dem Fahrrad wären Heinrichstraße und B 199 weiterhin verbunden.

Am Knotenpunkt mit der Bergstraße wird eine Mittelinsel als Querungshilfe eingebracht. In diesem Bereich müssten dazu die Borde beidseitig angepasst werden, damit ausreichende Breiten vorgehalten werden können: 2,5 m für die Mittelinsel und je 3,25 m Breite für die Fahrstreifen.

## Variante 2



In der zweiten Variante wird ein flächenhafterer Ansatz skizziert. Die beiden Knotenpunkte der B 199 mit der Kirchhofstraße und Bergstraße werden zu Mini-Kreiseln mit überfahrbarer Kreismitte umgebaut.

Der Einsatz eines Mini-Kreisverkehrs in diesem Bereich hat eine ähnliche Funktion wie ein möglicher Kreisverkehr am Knotenpunkt mit den Straßen Birkstraße/Marktstraße. Er markiert den Übergang in die Ortsmitte und kann damit zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Für die beiden Mini-Kreisverkehre wird ein Durchmesser von je 22,0 m empfohlen. Größere Fahrzeuge können die Kreismitte überfahren, die Befahrbarkeit durch Kfz wie Busse und Lkw wird damit gesichert. Der empfohlene Durchmesser soll vor allem die Befahrung mit Linien-Bussen erleichtern. Zwar könnten auch grundsätzlich kleinere Mini-Kreisel angewendet werden, dies würde aber erfahrungsgemäß die Befahrbarkeit für Busse erschweren.

Die Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge wird im Entwurf grundsätzlich gesichert. So muss bspw. zwischen den Armen Kirchhofstraße und Hauptstraße (B 199) (West) eine überfahrbare „Sichel“ ausgebildet werden, damit größere Fahrzeuge beim Abbiegen nicht in den Gegenverkehr geraten. Die Kreismitte als auch die „Sichel“ sollten aus einer Betonfläche mit einer Strukturmatrize gestaltet werden, um das Befahren durch Pkw zu unterbinden.

An allen Armen der Kreisverkehre werden Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) vorgesehen. Mit Blick auf das Unfalllagebild (vgl. Kap. 2.7), d.h. zur Sicherung der Verkehrssicherheit, sollte der Radverkehr dem fließenden Kfz-Verkehr bei Querung Vorfahrt gewähren.

Am Knotenpunkt mit der Bergstraße erscheint an der Südseite ein Flächenenerwerb (an der Adresse Hauptstraße 4) notwendig. Ein Teil der Zufahrt in das Grundstück wird überplant, das Grundstück kann über den Kreisverkehr erschlossen werden. Des Weiteren wird auch hier die Heinrichstraße für den Kfz-Verkehr von der B 199 abgeklemmt, für den Fuß- und Radverkehr sind beide Straßen untereinander erreichbar.

Für den gesamten Bereich wird Tempo 30 empfohlen. Wie zuvor für den Entwurf am Knotenpunkt mit der Straße Schafmarkt thematisiert, sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Osten ermöglicht werden. Aufgrund der engen Knotenpunktfolge wird der Einsatz eines Schutzstreifens an der Südseite nicht empfohlen.

Der Umbau des Knotenpunkts mit der Kirchhofstraße würde eine deutliche Überplanung des heutigen Platzes bedeuten. Die Knotenpunkt-Mitte muss dabei zunächst – im Vergleich zur Variante 1 – deutlicher nach Süden verschoben werden, damit ein Blick von der Kirchhofstraße in den Kreisverkehr, als auch die Querbarkeit im Fuß- und Rad-Verkehr gesichert ist.

In diesem Zuge kann die Straße Süderstraße an den Knotenpunkt angeschlossen werden. Sie würde dadurch verkürzt werden und es entstehen neue Flächen, die potentiell in die Umgestaltung des Platzes miteingebunden werden können. Im Vergleich würde die Platzfläche des Markts insgesamt vergrößert werden. Die Süderstraße kann gestalterisch in die Gestaltung der Platzfläche eingebunden werden, bspw. durch gleiche Materialwahl und niveaugleicher Gestaltung, sodass die Fläche als zusammenhängender Platz erscheint. Durch die Umverteilung der Flächen entstehen zudem neue Entwicklungspotenziale für angrenzende Nutzungen. Es erscheint, dass durch eine Umgestaltung des Platzes Flächen sinnvoller verteilt werden können, Verkehrsflächen werden verringert.



#### Beispiel 4: Knotenpunkt Flensburger Straße (B 199)/Lecker Chaussee

Auch für diesen Ausschnitt wurden zwei Varianten skizziert, die jeweils eine bestandsorientierte und eine flächenhafte Überplanung thematisieren.

##### Variante 1



Im Zuge einer potentiellen Ortsumfahrung (d.h. nach Fertigstellung der Maßnahmen Kfz6 bis Kfz10 in Gänze) sollte für diese eine gute Akzeptanz erreicht werden. Die innerörtlichen Abschnitte der heutigen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen geben ihre jeweilige Funktion als Hauptverbindungsstraße ab und könnten eine flächenhafte Verkehrsberuhigung erhalten. In der ersten Variante wird der Knotenpunkt zur abknickenden Vorfahrtsstraße (mit Vorfahrt zw. Flensburger Straße (Süd) und Lecker Chaussee) umgestaltet. Es wird ein insgesamt bestandsorientierter Ansatz verfolgt, die bestehenden Mittelinseln sollen als Querungshilfen erhalten bleiben.

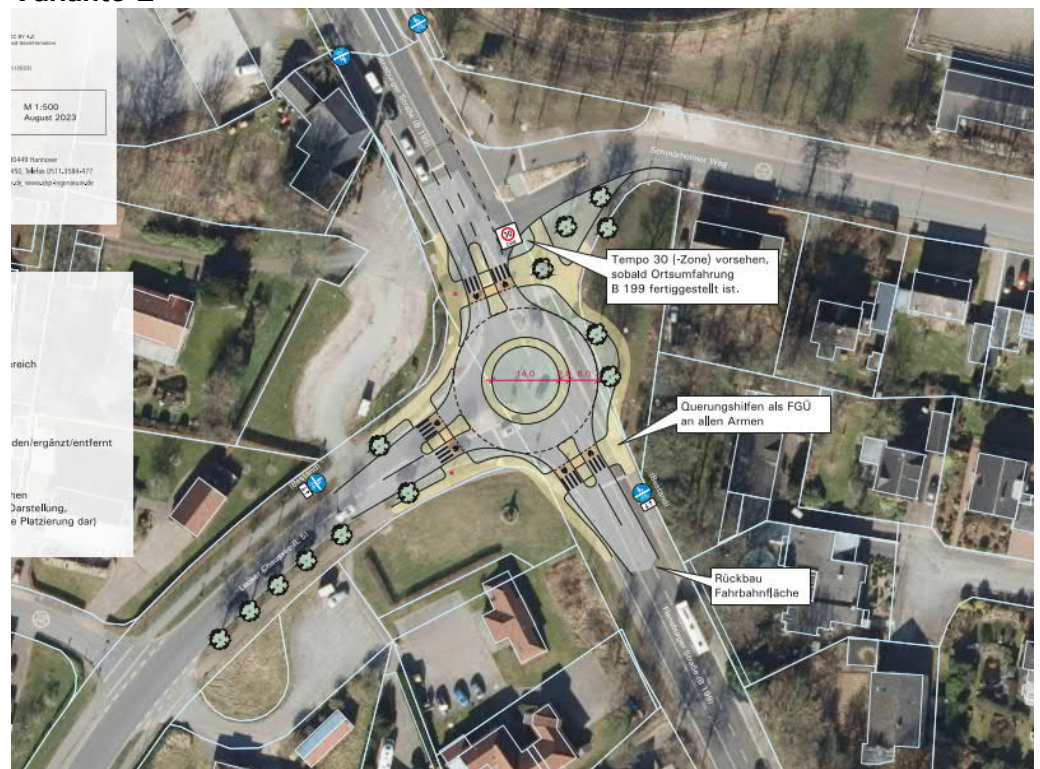
Der Knotenpunkt mit abknickender Vorfahrt soll den Verkehr umlenken und als Ortseinfahrtssituation den Übergang in das Gemeindegebiet verdeutlichen. Insbesondere mit Blick auf die touristischen Verkehre zu den Inseln, die an dieser Stelle von der B 199 in die L 5 abbiegen sollen, kann durch die städtebauliche Markierung eine Führung bzw. Umleitung um die Ortsmitte verdeutlicht werden. Die Lecker Chaussee wird im Knotenpunktbereich verbreitert, sodass jeweils ein Links- und Rechtsabbiegestreifen vorgesehen werden kann. Der Arm Flensburger Straße (Süd) kann dagegen zurückgebaut werden, da einzelne Abbiegestreifen in diesem Zuge nicht mehr notwendig sind.

Der Arm Flensburger Straße (Nord) sollte im Knotenpunktbereich einen Oberflächenwechsel haben. Dies soll die untergeordnete Funktion der

Flensburger Straße (Nord) bei Abgabe ihrer Funktion als Bundesstraße unterstützen. Die bestehende Mittelinsel unterstützt die Wahrnehmung Kfz-Fahrender für eine Ortseinfahrt. Die anschließenden Bereiche wie bspw. der Schmörholmer Weg müssten nicht angepasst werden.

Als abknickende Vorfahrtsstraße erscheint eine Signalisierung des Knotenpunkts für den Kfz-Verkehr nicht mehr notwendig. Zur Sicherung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr, bzw. um im Allgemeinen die Querbarkeit im Fuß- und Rad-Verkehr zu fördern, kann der Einsatz einzelner Fußgänger-Lichtsignalanlagen sinnvoll sein, die sich abseits des Knotenpunkts befinden würden (z.B. am Knotenpunkt Lecker Chaussee/Am Moor und am nördlichen Arm des Knotenpunkts Lecker Chaussee/Schmörholmer Weg). Die bestehende Mittelinsel an der Flensburger Straße (auf Höhe der Adresse Flensburger Straße 51) kann als Querungshilfe vorgesehen werden, indem die Wege bis an die Mittelinsel geführt werden.

## Variante 2



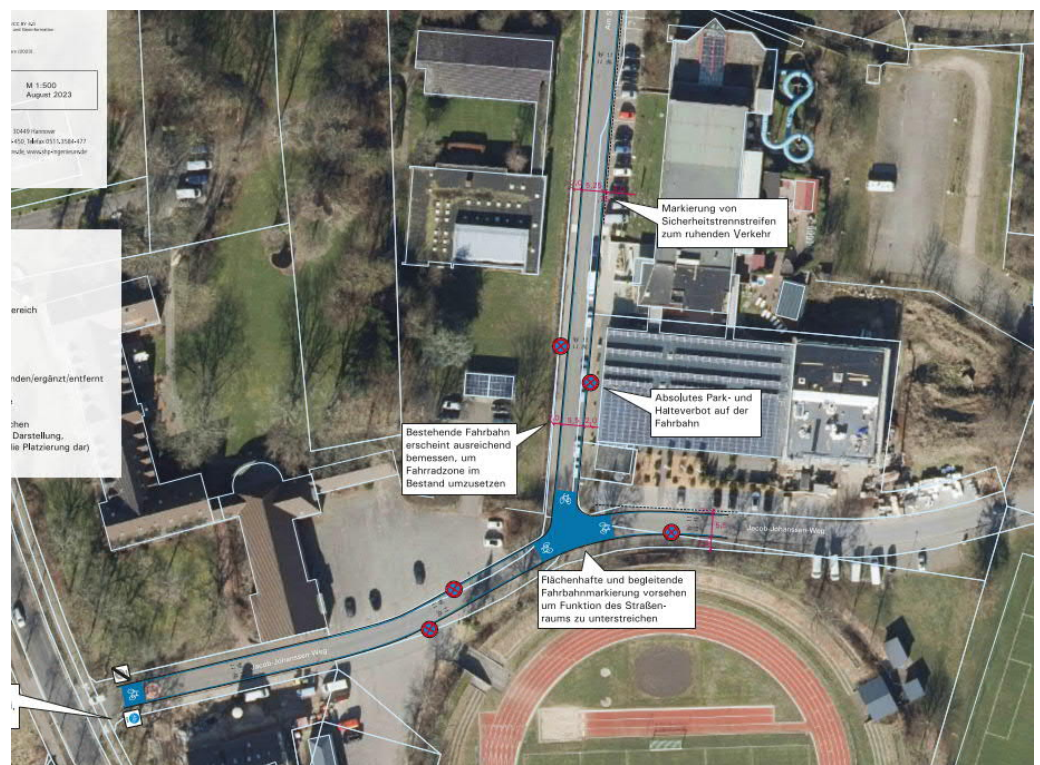
Ein Kreisverkehr im Süden von Leck kann die Ortseinfahrt markieren und einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten. Im Gegensatz zur Variante 1 würde sich eine Kreisverkehrs-Lösung anbieten, auch wenn die Pläne zur Ortsumfahrung (s. Maßnahmen Kfz6 bis Kfz10) nicht oder noch nicht umgesetzt worden sind.

Der Kreisverkehr wird mit einem Durchmesser von ca. 30,0 m geplant. Die Kreismitte kann in die Knotenpunkt-Mitte gelegt werden, sodass alle Arme symmetrisch angeschlossen werden können. An allen Armen werden Fußgängerüberwege mit einer Radfurt vorgesehen.

Die Flensburger Straße (Süd) kann in diesem Abschnitt zurückgebaut werden, da die Abbiegestreifen nicht mehr notwendig sind. Auch an der angrenzenden Schmörholmer Straße werden geringfügige Anpassungen am Bord notwendig. Der Entwurf zeigt, dass der Baumbestand weitestgehend gehalten werden kann. Zwei Bäume werden überplant.

Zwar ist die Querung des Kreisverkehrs an allen Armen möglich, aber auch in dieser Variante kann es sinnvoll sein, zur Sicherung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr ergänzende Fußgänger-Lichtsignalanlagen an ausgewählten Stellen vorzusehen.

**Beispiel 5: Umfeld Schulzentrum: Jacob-Johanssen-Weg/Am Stadion**



Wie in der Maßnahme Rad2 beschrieben, bietet sich der Einsatz von Fahrradstraßen und Fahrradzonen im Umfeld der Schulen an. Für das Umfeld des Schulzentrums mit den Straßen Jacob-Johanssen-Weg, Am Stadion und Am Süderholz wird eine exemplarische Umgestaltung thematisiert.

Der Einsatz von Fahrradstraßen und -zonen ermöglicht es, mit wenig Aufwand den Radverkehr zu fördern. I.d.R. können bestehende Straßenräume genutzt werden und sind in den meisten Fällen nur durch Markierungsarbeiten und ergänzende Beschilderung als Fahrradstraße oder -zone umzuwidmen.

Der Bereich mit dem Schulzentrum, der Nordfrieslandhalle, der Süderholzhalle und dem Erlebnisbad muss aufgrund seiner verschiedenen schulischen und freizeithlichen Funktionen behutsam beplant werden. Durch den Schulverkehr entsteht zeitweise ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehr und Schulbus-Verkehr. Die freizeithlichen Einrichtungen

werden auch mit dem Pkw von Bürgerinnen und Bürgern aus den angrenzenden Gemeinden erreicht. Hinzu kommt das Thema Barrierefreiheit, die eine Erreichbarkeit mit dem Pkw und zu Fuß sichern soll.

Eine Fahrradstraße bzw. Fahrradzone bietet sich für die schulischen Bereiche an, da sie zunächst eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsgefühls für Radfahrende bedeuten. Radfahrende sind bevorrechtigt und dürfen ausdrücklich nebeneinander fahren, auch wenn dahinter fahrende Kfz nicht überholen können. Dies ist insbesondere im Schulverkehr, wo Schülerinnen und Schüler gemeinsam den Schulweg bestreiten, von hoher Bedeutung. Es verbessert aber auch die Erreichbarkeit der freizeitleichen Einrichtungen mit dem Fahrrad, Rad- und Kfz-Verkehr können insgesamt einvernehmlich miteinander geführt werden.

Zudem haben sich Fahrradstraßen an Schulen als verkehrsberuhigend und -entlastend bewiesen. In Fahrradstraßen und -zonen gilt Tempo 30. Es kommen mehr Menschen mit dem Fahrrad zu den Einrichtungen, das Kfz-Verkehrsaufkommen kann reduziert werden. Die Mitnutzung einiger Straßenabschnitte durch Schulbusse stellt zudem kein Ausnahmekriterium für den Einsatz einer Fahrradstraße dar, sofern Fahrbahnen ausreichend bemessen sind.

Durch die Kleinteiligkeit der Straßenräume mit den Straßen Am Süderholz, Am Stadion und Jacob-Johannsen-Weg bietet sich der Einsatz einer Fahrradzone am Schulzentrum an. Vergleichbar mit der Ausweisung von bspw. Tempo 30-Zonen müssen dazu bei den Einfahrten in das Gebiet Verkehrsschilder vorgesehen werden, die Zonenbeginn und -ende markieren. In diesem Bereich wäre dies jeweils an den Knotenpunkten der B 199 mit den Straßen Jacob-Johannsen-Weg und Am Süderholz sowie ergänzend für Radfahrende von der Lecker Au kommend an der Straße Am Stadion. Zur Ausweisung einer Fahrradzone wird das Verkehrszeichen 244.3 (Beginn einer Fahrradzone) verwendet, ergänzend kann das Zusatzzeichen 1022-12/1024-10 (Kfz frei) verwendet werden. Das Zusatzzeichen ermöglicht es weiterhin, dass im Kfz-Verkehr die Parkplätze der Einrichtungen erreicht werden können. Die Knotenpunkte erhalten eine flächenhafte blaue Markierung mit Fahrrad-Piktogrammen. Es verdeutlicht die Bedeutung des Radverkehrs in dem Bereich und den Übergang zwischen der Hauptverkehrsstraße Flensburger Straße (B 199) und der Fahrradzone.

Um den Bereich als Fahrradzone flächenhaft kenntlich zu machen, kann jeweils an den Rändern der Fahrbahn eine begleitende farbliche Markierung vorgesehen werden. Ergänzend können Fahrradpiktogramme mit zwei nebeneinander liegenden Pfeilen markiert werden, womit das Nebeneinanderfahren im Radverkehr verdeutlicht werden soll. Die Knotenpunkte innerhalb der Fahrradzone können ebenfalls flächenhaft markiert werden und sollten weiterhin vorfahrtsgeregelt („Rechts-vor-Links“) vorgesehen werden.

In dem hier betrachteten Bereich ist es möglich eine Fahrradzone bestandsorientiert umzusetzen. Bauliche Anpassungen erscheinen nicht notwendig, denn Gehwege sind mit ca. 2,0 m Breite und die Fahrbahn mit einer Breite von ca. 5,5 m ausreichend bemessen um Begegnungsverkehr zwischen

zwei nebeneinander fahrenden Radfahrenden und einem Pkw möglich zu machen. Um Begegnungsfälle zu ermöglichen, wird eine Fahrbahnbreite von min. 5,0 m bzw. 5,3 m empfohlen. Damit dies durchgängig möglich ist, ist das Parken und Halten auf der Fahrbahn insgesamt zu unterbinden. Da in dem Bereich mehrere Parkplätze anliegen, erscheint dies grundsätzlich möglich, ohne den Parkdruck spürbar zu erhöhen. Zusätzlich sollten zu den bestehenden Parkständen im Seitenraum ein Sicherheitsabstand von 0,75 m markiert werden, um potentielle Zusammenstöße zwischen ein- und ausparkenden Kfz und Radfahrenden zu vermeiden. Um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu markieren, verbleibt bspw. auf Höhe des Schwimmbads eine Fahrbahnbreite von ca. 5,25 m, die aber weiterhin ausreichend ist.

Da Fahrradstraßen und -zonen in Leck bislang noch keine Verwendung gefunden haben, sollte mit Umsetzung eine Informationskampagne gestartet werden. Bei Einfahrt in die Fahrradstraße oder -zone kann ein Plakat oder ein Schild angebracht werden, dass die Regelungen in einer Fahrradstraße bzw. -zone zusammenfasst (u.a. Tempo 30, Nebeneinanderfahren erlaubt, Abstand beim Überholen von min. 1,5 m etc.). Ergänzende Flyer und Plakate in den verschiedenen Einrichtungen, insbesondere für Schülerinnen, Schüler, Bedienstete der Schulen und Eltern, unterstützen die Information.

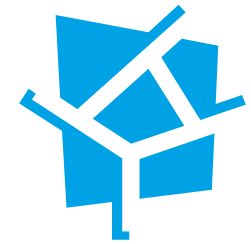


Abb. 15 Informationsschild an einer Fahrradstraße

## 7 Fazit

- Mit dem vorliegenden Verkehrskonzept 2035 erhält die Gemeinde Leck den Rahmen, die verkehrliche Situation in der Gemeinde im Verlauf der kommenden 10 Jahre den aktuellen Herausforderungen anzupassen.
- Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass die Gemeinde Leck in vielen Bereichen bereits tätig war und insgesamt gute Voraussetzungen vorliegen, die verkehrliche Situation weiter zu verbessern.
- Die verschiedenen Beteiligungsformate haben zeigen können, dass die Bewohnerinnen und Bewohner von Leck ein hohes Interesse an der Umsetzung der Mobilitätswende haben. Sie stehen den Themen Verkehr und Mobilität sehr differenziert gegenüber und sehen Chancen und Potenziale, Maßnahmen umzusetzen.
- Ein Problemschwerpunkt ist die Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße 199. Wegen der hohen Bedeutung sollte hier möglichst zeitnah in Absprache mit dem Baulastträger und der Verkehrsbehörde ein Vorgehen abgestimmt werden. Beispielhaft werden im Verkehrskonzept Hinweise für Teilbereiche gegeben.
- Des Weiteren wird die Gemeinde in den kommenden Jahren mit den drei Entwicklungsflächen zusätzliche Wohn und Gewerbeflächen schaffen. Auch hier wird eine frühzeitige Abstimmung mit den verschiedenen Aufgabenträgern empfohlen, um eine verträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs in der Gemeinde sicherzustellen.
- Im Kontext mit dem großen Bemühen vergleichbarer Kommunen sollte dem Radverkehr ebenfalls eine größere Bedeutung beigemessen werden. Exemplarisch könnte von der beschriebenen Fahrradzone im Schulumfeld eine Signalwirkung ausgehen.
- Das vorgelegte Verkehrskonzept 2035 beinhaltet 23 Maßnahmensteckbriefe. Diese geben der Verwaltung differenziert für die einzelnen Verkehrsarten einen Spielraum vor. Nicht immer bewegt man sich dabei im allein kommunalen Spielraum, so dass rechtzeitig und intensiv die jeweiligen Partner zu beteiligen sind.
- Abschließend enthält das Verkehrskonzept einige Gestaltungsbeispiele. Damit wird noch kein endgültiger Planungsansatz verfolgt. Vielmehr gilt es, damit die Diskussionen anzuregen, um zeitnah für unterschiedliche Problempunkte Veränderungen herbeizuführen.

## **Anhang Maßnahmensteckbriefe**



**SHP** Ingenieure

## **Gemeinde Leck**

Verkehrskonzept

- Maßnahmensteckbriefe -



## Übersicht

### Kfz-Verkehr

Kfz1	Gemeindeweites Carsharing-Angebot herstellen
Kfz2	Tempo 30 in besonders schutzbedürftigen Abschnitten
Kfz3	Parken reduzieren, Parkräume weiterentwickeln
Kfz4	Kontinuierlicher Ausbau E-Lademöglichkeiten
Kfz5	Optimierung Verkehrsführung touristische Fahrten
Kfz6 bis Kfz10	Netzergänzung und -erweiterung

### Rad-Verkehr

Rad1	Netzgestaltung
Rad2	Netzergänzung
Rad3	Fahrradparken und -Services
Rad4	Lastenrad-Sharing

### Öffentlicher Verkehr

Öff1	Ausstattung und Zugang der Haltestellen
Öff2	Angebotserweiterung

### Fuß-Verkehr

Fuß1	Querbarkeit und Erreichbarkeit
Fuß2	Netzerweiterung und Barrierefreiheit
Fuß3	Wegweisungskonzept

### Querschnittsthemen

QuT1	Schulwegpläne
QuT2	Verbesserung der verkehrlichen Situation an der B 199
QuT3	Mobilitätsstationen
QuT4	Mobilitätskonzept Fliegerhorst

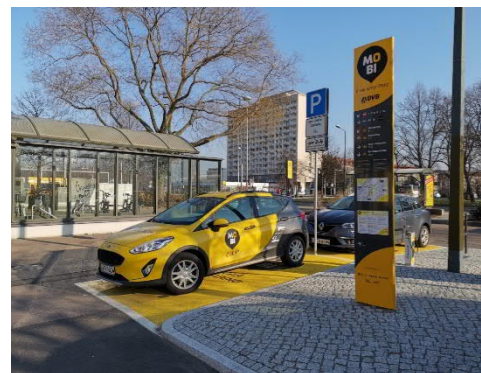
## Kfz1: Gemeindeweites Carsharing-Angebot herstellen

Mit Herstellung eines gemeindeweiten Angebots an verschiedenen Teilfahrzeugen und an verschiedenen Standorten im Gemeindegebiet, sollen Anreize geschaffen werden, auf den eigenen Pkw bzw. den Zweit-Pkw verzichten zu können. Hierbei handelt es sich um ein maßgebliches Angebot, dass einen Beitrag zur Inter- und Multimodalität darstellt.

Für eine bessere Tragbarkeit sind Kooperationen mit Betrieben und den öffentlichen Ämtern als weitere Nutzer anzustreben. Somit lässt sich auch die Anzahl einzusetzender Fahrzeuge besser abschätzen. Bei Einführung sind ggf. zunächst höhere Kosten verbunden, da Dienstleister i.d.R. eine Anschubfinanzierung verlangen. Langfristig können durch Betrieb durch einen Dienstleister aber Kosten geringer ausfallen.

Zwar strahlt eine Verortung an öffentlichen Orten wie bspw. vor dem Rathaus oder an Supermärkten eine Sichtbarkeit aus, eine Verortung von Teil-Autos ist aber vor allem dort anzustreben wo Wege beginnen. Für Leck bedeutet dies vor allem innerhalb der Wohngebiete. Eine Verknüpfung mit anderen, ggf. kreis-weiten Sharing-Angeboten ist zu überprüfen.

<b>Handlungsziel</b>	Pkw-Stellplatzbedarf verringern, Mobilitätsangebote schaffen		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absprache und Einbindung eines Dienstleisters</li> <li>- Ermittlung von strategisch sinnvollen Standorten</li> <li>- Einbindung von Betrieben und Behörden als Mitmieter (sichert Tragfähigkeit)</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Anfangs ggf. hoch, langfristig gering		
<b>Beispielraum</b>	Gemeindeweit, insbesondere in den Wohn- und Gewerbegebieten		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Rad4, QuT4		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Ggf. benachbarte Gemeinden</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Dienstleister</li> <li>- Betriebe und Behörden (als Mitmieter)</li> </ul>		



Carsharing in Dresden



Verortung, wo Wege beginnen. Dies ist in Leck vor allem in den Wohngebieten

## Kfz2: Tempo 30 in besonders schutzbedürftigen Abschnitten

In Leck wird bereits in sensiblen Bereichen Tempo 30 eingebracht, wie bspw. an der Birkstraße am Haus am Lecker Mühlenstrom (Birkstr. 4). Weitere Abschnitte lassen sich bspw. in der Nähe von Schulen oder auch im Kerngebiet der Gemeinde an der Hauptstraße (B 199) (s. QuT2 und QuT3) erkennen.

Rechtliche Grundlage zum Einsatz vom Tempo 30 ist § 45 StVO. Grundsätzlich ist Tempo 30 möglich:

- An Straßen, die nicht zum Hauptverkehrsnetz gehören (z.B. in Verbindung mit Tempo 30-Zonen)
- An Hauptverkehrsstraßen mit sensiblen Bereichen (z.B. Schulen, Kitas, Altersheimen)
- In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen, überwiegend Aufenthaltsfunktion und hohem Querungsbedarf.

Zudem ist mit § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO eine "Erprobungsklausel" eingebracht, die es ermöglicht auch auf dem Hauptverkehrsstraßen-Netz verschiedene Tempo-Regelungen zu erproben, auch wenn § 45 StVO zunächst keine eindeutige Begründung dafür gibt. Somit kann bspw. zur Erforschung des Unfallgeschehens verkehrsregelnder Maßnahmen überprüft werden. Dies kann vor allem auf die Maßnahmen an der B 199 angewendet werden und wird im Folgenden näher thematisiert (s. QuT2 und QuT3).

Tempo 30 bietet sich zudem in beengten Bereichen an, wo der Radverkehr nicht sicher im Seitenraum geführt werden kann. Mit Freigabe der Benutzungspflicht der Seitenraumanlagen kann in Kombination mit Tempo 30 das Fahren im Mischverkehr gefördert werden.

<b>Handlungsziel</b>	Senkung von Emissionen, Förderung Umweltverbund, Förderung des Kfz-Verkehrsflusses, Förderung der Randfunktionen, Sicherung der Verkehrssicherheit		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	- Ermittlung sinnvoller Bereiche/Streckenabschnitte im Gemeindegebiet		
<b>Kosten</b>	gering		
<b>Beispielraum</b>	Kirchhofstraße im Bereich Steensen-Stiftelsen (Kirchhofstraße 28), B 199 im Bereich zwischen Bergstraße und Marktstraße/Birkstraße (Sicherung der Verkehrssicherheit)		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT2, QuT3		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> </ul>		



Tempo 30 in beengten Bereichen kann das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr fördern



Tempo 30 mit zusätzlicher Fahrbahnmarkierung im Umfeld von Schulen

### Kfz3: Parken reduzieren, Parkräume weiterentwickeln

An den zentralen Parkieranlagen Viehmarktplatz/Rathausplatz (am Rathaus), an der Torfstraße und an der B 199 soll eine Bewirtschaftung der Parkplätze überprüft werden. Damit soll das Pkw-Verkehrsaufkommen gedrückt werden und insbesondere für Fahrten "kleinerer Besorgungen" das Radfahren und Zufußgehen gestärkt werden.

"Klassisches" Bezahlen (Zettel hinter Windschutzscheibe), als auch digitale Bezahldienste wie z.B. mit App sollten eingebunden werden. Eine Abstimmung mit dem Gewerbe erscheint notwendig; insbesondere mit Arbeitgebern, deren Beschäftigte die Parkplätze nutzen, sollte der Einsatz von Parkausweisen abgestimmt werden (insb. CPI). Der Einsatz einer "Brötchentaste" (d.h. kurzzeitiges kostenloses Parken) wäre in diesem Sinne kontraproduktiv, da besonders diese Fahrten vermieden werden sollen und wird daher nicht empfohlen. Erfahrungswerte als auch Forschungsergebnisse zeigten bislang, dass die Möglichkeit für kurzzeitiges Pkw-Parken nicht zur Förderung des Einzelhandels beitragen.

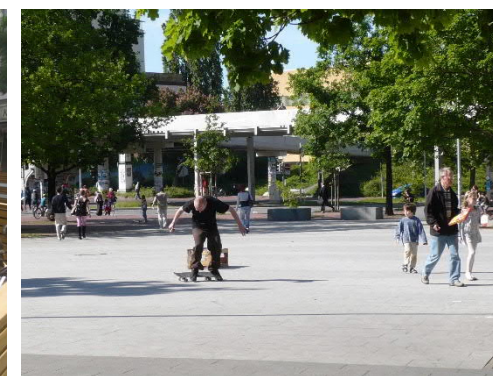
Weiter könnten gering ausgelastete Parkieranlagen für andere (Zwischen-)Nutzungen umgenutzt werden. Der Viehmarktplatz fungiert als Multifunktionsplatz, auf dem außerhalb von Veranstaltungen geparkt werden darf. Er könnte bspw. als Parkplatz grundsätzlich aufgegeben und mit Sport- und Freizeitangeboten genutzt werden, die zu Veranstaltungen weggeräumt werden. An der B 199 könnten durch Wegfall einzelner Stellplätze Seitenraumanlagen (d.h. Geh- und Radwege) vergrößert werden. Durch zeitweilige Umnutzung mit Parklets (s. Foto links), könnten im Versuch kurzfristige andere Zwischennutzungen erprobt werden. Die im Rahmen dieser Untersuchungen entwickelten Lagepläne zeigen zudem Potenziale für längerfristige Entwicklungsmöglichkeiten auf.

Am Parkplatz Rathausplatz ergibt sich zudem die Notwendigkeit die Verkehrsführung innerhalb des Parkplatzes zu überprüfen, damit Gehwegbereiche zwischen den Flächen Rathausplatz und Viehmarktplatz nicht beparkt oder befahren werden.

<b>Handlungsziel</b>	Kfz-Verkehrsvermeidung, Pkw-Parkdruck verringern, Fuß- und Radverkehr stärken, Städtebauliche Qualität erhöhen		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung Bezahlmodelle und Einrichtung von Parkzonen</li> <li>- Anpassung der Verkehrsführung an Parkieranlagen</li> <li>- Abstimmung alternativer Nutzungen</li> <li>- Abstimmung mit Arbeitgebern, Geschäftstreibenden etc. in Umgebung</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Gering		
<b>Beispielraum</b>	Parkplätze im Gemeindezentrum		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT3		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Ordnungsamt</li> <li>- Ggf. Dienstleister für Bezahldienste</li> </ul>		



Zwischennutzung von Parkständen, z.B. für angrenzende Gastronomie



Zwischennutzung Parkplätze, z.B. für sportliche Aktivitäten

#### Kfz4: Kontinuierlicher Ausbau E-Lademöglichkeiten

Die E-Mobilität ist in Leck präsent, Lademöglichkeiten sind im Gemeindegebiet verteilt. Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur kann kontinuierlich überprüft und ausgebaut werden.

Während vor allem im Kernbereich von Leck mehrere Möglichkeiten für das Laden von elektrischen Kfz vorhanden sind, könnte sich vor allem in Wohngebieten ein erhöhtes Defizit ergeben. Während Bewohner an Reihen- und Einfamilienhäusern i.d.R. Wallboxen oder andere Anlagen für das eigene Laden problemlos installieren können, ist dies an Mehrfamilienhäusern meistens nicht umstandslos möglich, insbesondere wenn zu dem Wohnhaus keine Pkw-Stellplätze zugeordnet sind. In Bereichen mit Mehrfamilienhäusern sollten Ladepunkte verortet werden. Dies gilt z.B. im Bereich mit Mehrfamilienhäusern im Quartier Wikingerstraße.

Im Zuge eines Parkraumkonzepts (s. QuT3) oder den Maßnahmen im Zuge des ISEKs für das Quartier Wikingerstraße kann es sinnvoll sein, Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in die Parkraumkonzepte zu integrieren.

<b>Handlungsziel</b>	Senkung von Emissionen
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Laufend</b>
<b>Planungsschritte</b>	- Überprüfen, in welchen Bereichen der Gemeinde E-Ladestationen ergänzt bzw. ausgeweitet werden sollten
<b>Kosten</b>	Laufend
<b>Beispielraum</b>	Gemeindeweit, insbesondere in Wohngebieten mit erhöhtem Anteil an Mehrfamilienhäusern (z.B. Quartier Wikingerstraße)
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	-
<b>Akteure</b>	- Gemeinde Leck (Ausweisung von Bereichen) - Stadtwerke/Energiebetriebe - Ggf. Dienstleister - Ggf. Anwohner



E-Ladepunkte am Rathaus in Leck



Bewohner an der Wikingerstraße stellen ihre Pkw im öffentlichen Raum ab. Laden in Nähe des eigenen Wohngebäudes nicht möglich.

## Kfz5: Optimierung Verkehrsführung touristische Fahrten

Touristische Zielfahrten zu den Inseln Sylt, Föhr oder Amrum sollen so gelenkt werden, dass die Abschnitte der B 199 in innerörtlicher Lage der Gemeinde geringer belastet werden. Dies soll insbesondere in den geschäftlich genutzten Bereichen zur Entlastung führen und die öffentlichen und geschäftlichen Funktionen fördern, sowie den allgemeinen Verkehrsfluss/Pendlerverkehr fördern.

Derzeit wird aus Osten kommend (vom Autobahnanschluss 2 an der A 7 bzw. von Flensburg) mit Vorwegweisern darauf hingewiesen, dass die touristischen Zielorte über die L 5 und B 5 erreicht werden können und Leck nicht durchfahren werden soll. Zusätzliche gelbe Blinklichter an den Wegweisern sollen die Aufmerksamkeit Pkw-Fahrender auf die Wegweisung lenken. Auffällig ist jedoch, dass insbesondere in der Ferienzeit die Wegweisung missachtet wird und Touristen den eher direkten Weg durch Leck hindurch auf der B 199 nutzen, was insbesondere in den Sommermonaten zu Einschränkungen im fließenden Kfz-Verkehr führt.

Um zunächst die bisherige Wegweisung d.h. Beschilderung zu unterstützen, kann überprüft werden, ob der Einsatz von ergänzenden digitalen Informationstafeln sinnvoll sein kann. Diese können über einen bestimmten Zeitraum (min. aber 12 Monate) an marginalen Punkten getestet werden. Diese Bereiche können sich auch außerhalb des Gemeindegebiets befinden. Solche Anlagen sind mietbar und lassen sich zeitweilig verorten.

Eine zusätzliche Abstimmung mit der Verkehrspolizei zu besonders hoch frequentierten Tagen (z.B. zu Beginn der Sommerferien) kann anvisiert werden, um touristische Fahrten um den Ortskern herum lenken kann.

Im Rahmen der Netzergänzung und -erweiterung ergeben sich zudem Entlastungseffekte (s. Kfz6 bis Kfz10) im innerörtlichen Netz. In diesem Zuge ist es notwendig, dass die heutigen Hauptachsen durch das Gemeindegebiet konzeptionell weiterentwickelt werden und eine Verkehrsberuhigung erfahren.

<b>Handlungsziel</b>	Fließenden Kfz-Verkehr führen, Effizienz des System erhalten/steigern, Ortsdurchfahrt entlasten		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planung und Verortung von digitalen Informationstafeln (ggf. auch übergeordnet des Gemeindegebiets von Leck)</li> <li>- Abstimmung Aufgabenträgern</li> <li>- Abstimmung Weiterentwicklung innerörtliches Netz</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Mittel		
<b>Beispielraum</b>	B 199 und ggf. anderen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Gemeinde		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	- Kfz6 bis Kfz10		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> <li>- Polizei und Ordnungsamt</li> </ul>		



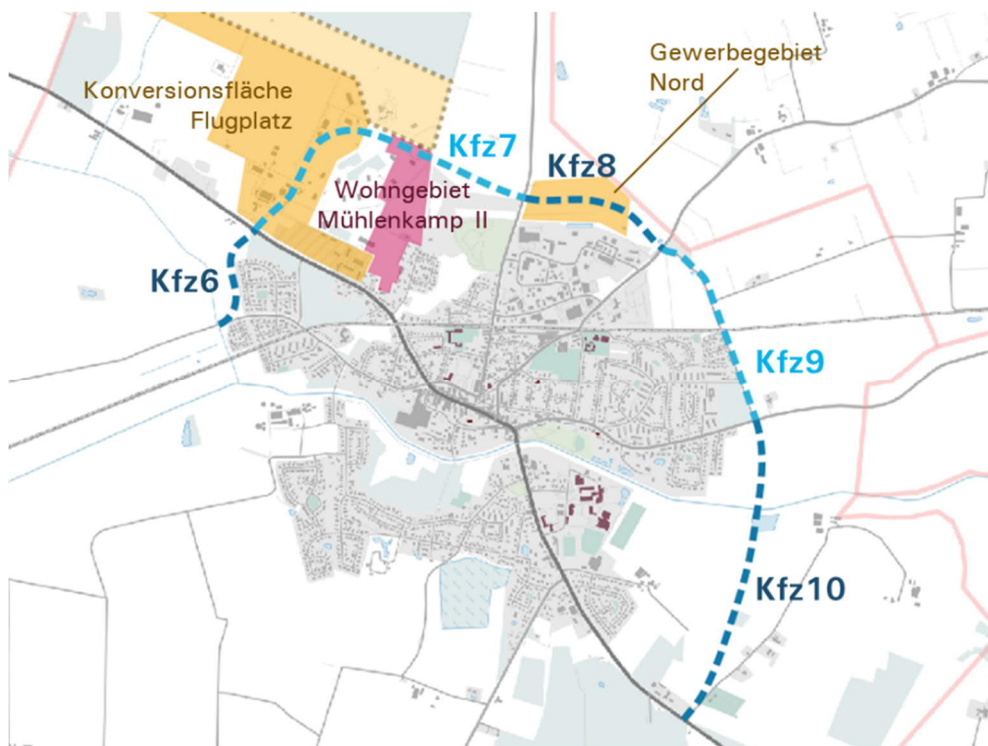
Vorwegweiser an der B 199 vor dem KP Lecker Chaussee



Digitale Informationstafel weist auf Fahrtzeiten hin (Oberhausen)

## Kfz6 bis Kfz10: Netzergänzung und -erweiterung

Die vor allem im Norden und Nord-Westen der Gemeinde stattfindende Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen ermöglicht neue Spielräume, das Kfz-Verkehrsnetz sinnvoll zu erweitern. Die Angebotserweiterung im Kfz-Verkehr sollte nicht gleichzeitig mit einer allgemeinen Zunahme im Kfz-Verkehrsaufkommen einhergehen, denn die Netzerweiterung soll an anderen Stellen Entlastungen herbeiführen.



Skizzierung einer möglichen Achse zur Umfahrung von Leck (ungefähre Verortung)

Eine Netzergänzung sollte als Gesamtkonzeption geplant werden, die hier näher beleuchtet wird. Es muss beachtet werden, dass andere heutige Abschnitte von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen in innerörtlicher Lage in Leck, die heute das Kfz-Hauptverkehrsnetz darstellen, ihre Funktion als solche an die neuen Achsen abgeben. Dadurch können sie als Wohn- und Erschließungsstraßen verkehrsberuhigt vorgesehen werden. Mögliche Maßnahmen können u.a. sein, Tempo 30 vorzusehen, Gehwege zu verbreitern, Begrünung einzurichten uvm.

Neue Planknoten müssen ebenfalls entsprechend in den Fokus genommen werden und sind abhängig potentieller Kfz-Verkehrsstärken zu gestalten. Potentiell sollte daher Raum für signalisierte, vorfahrtsgeregelte, als auch Kreisverkehrs-Lösung vorgehalten werden.

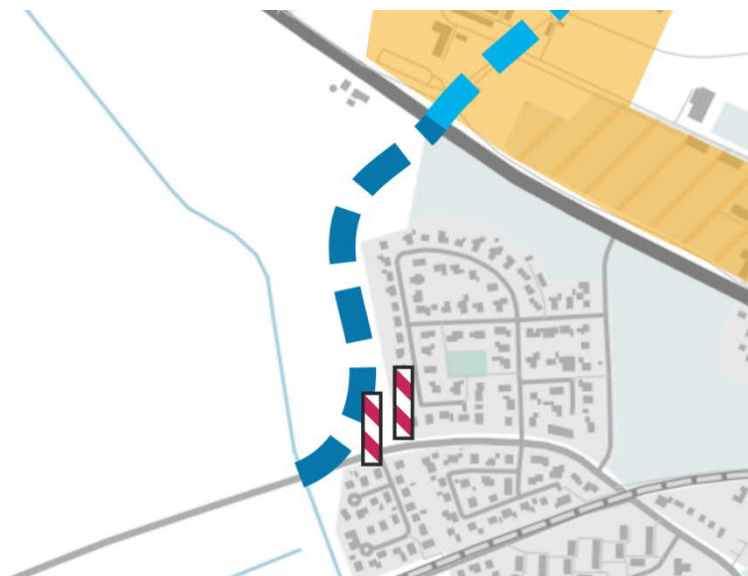
<b>Handlungsziel</b>	Verbesserung der städtebaulichen Qualität, Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrten durch Durchgangsverkehr, Weiterentwicklung der Gemeinde		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	Mittelfristig	<b>Langfristig</b>
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbauabschnitte definieren</li> <li>- Ausbau-Standards für neue Hauptverkehrsstraßen definieren</li> <li>- Konzepte zur Zurückstufung ehemalige Hauptverkehrsstraßen skizzieren</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Hoch		
<b>Beispielraum</b>	Birkstraße, Marktstraße/Bahnhofstraße, Kirchhofstraße, Bergstraße/Osterstraße		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT2		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> </ul>		

### Kfz6: Verlegung K 115 (Birkstraße)

Durch eine Netzergänzung kann der Kfz-Verkehr von der K 115 noch vor Ortseinfahrt auf die B 199 gelenkt werden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen an der Birkstraße würde stark zurückgehen.

In diesem Zuge würde die Birkstraße ihre Funktion als Kreisstraße aufgeben und als innerörtliche Erschließungsstraße fungieren. Die Birkstraße kann in die bestehenden Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Damit würde es zu einer flächenhaften Verkehrsberuhigung kommen, Radverkehr könnte bei Tempo 30 auf der Fahrbahn im Mischverkehr konfliktfrei geführt werden, die Querbarkeit im Fußverkehr würde gefördert werden.

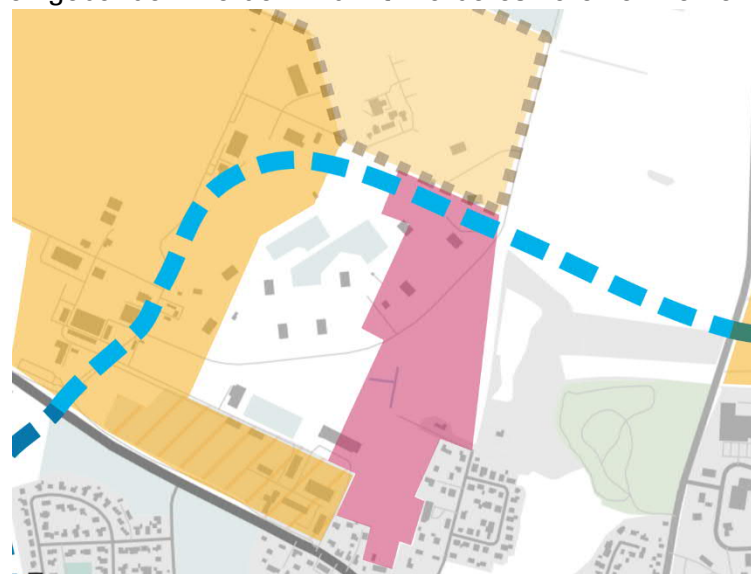
Um Durchfahrtsverkehre zu vermeiden, sollte eine Anbindung der Birkstraße an die neue K 115 (wie in untenstehender Abbildung dargestellt) für den regulären Kfz-Verkehr vermieden werden. Ggf. kann eine Anbindung für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden, als auch für den öffentlichen Verkehr in Bussen.



### Kfz7: Netzergänzung im Rahmen Fliegerhorst und Mühlenberg II

Auf dem ehemaligen Fliegerhorst besteht bereits ein Teil der skizzierten Achse auf einer der ehemaligen Erschließungsstraßen auf dem Gelände. Diese Achse kann im Rahmen des Planvorhabens Mühlenberg II (B-Plan Nr. 47) und der Planungen auf dem ehemaligen Fliegerhorst verlängert werden, um zwischen der B 199 und L 246 eine Umfahrung herzustellen. In Verbindung mit der Verlegung der K 115 (s. Kfz6) entsteht eine geschlossene Achse, der den Knotenpunkt B 199/Birkstraße/Marktstraße entlasten würde. Damit könnte ein größerer Teil des Kfz-Verkehrsaufkommens um Leck herumgeführt werden. Der Knotenpunkt kann eine Umgestaltung erfahren (s. planerische Lösungen).

Auf der Achse Marktstraße-Bahnhofstraße-Kempergraben würde es somit zum spürbaren Rückgang der Kfz-Verkehrsstärken kommen. Ähnlich wie in Kfz6 beleuchtet, werden auch hier die innerörtlichen Abschnitte ihre Funktion als Landesstraße abgeben und zu innerörtliche Erschließungsstraße werden. Sie können bspw. in die bestehenden Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Damit würde es zu einer Verkehrsberuhigung kommen,



Radverkehr könnte bei Tempo 30 auf der Fahrbahn im Mischverkehr konfliktfrei geführt werden, die Querbarkeit im Fußverkehr wird erleichtert.



## Kfz8: Netzergänzung im Rahmen Gewerbegebiet Nord

Im Rahmen der Planungen Gewerbegebiet Nord (B-Plan Nr. 43) ist eine Ost-West-Verbindung zwischen den Achsen L 246 und L 212 möglich.

Auch hier wird eine Entlastung und Umwidmung der beiden heutigen Landesstraßen 246 und 212 in innerörtlicher Lage verbunden sein, die entsprechend als innerörtliche Wohn- und Erschließungsstraßen weiterentwickelt werden können.

Es kann vor allem zu Entlastungen auf der Achse Büllsbüller Chaussee-Kirchhofstraße kommen, sofern die Umfahrung aus den Maßnahmen Kfz7 umgesetzt wurden, da damit vor allem in Fahrtrichtung Klixbüll/Niebüll und Achtrup Entlastungseffekte beschreibbar sind. Die B 199 insbesondere in den innerörtlichen Abschnitten kann damit entlastet werden.



## Kfz9: Klassifizierung Hyholmer Weg

Die Achse besteht bereits heute und stellt eine Querverbindung zwischen L 212 und L 300 dar. Im Zuge der hier beleuchteten Planungen kann sie entsprechend ausgebaut werden, um eine Umfahrung der innerörtlichen Strecken zu ermöglichen. In Fahrtrichtung Klixbüll/Niebüll und Sprakebüll würde sie eine Umfahrung Lecks ermöglichen.

Entlastungen im Kfz-Verkehr sind jedoch nur herbeizuführen, sofern die Maßnahmen aus Kfz7 und Kfz8 bereits umgesetzt wurden.

Die heutige Achse bietet für den Kfz-Verkehr eine Querverbindung an, im Fuß- und Radverkehr sind aber nicht durchgehend Geh- und Radwegenanlagen vorhanden. Sie sollten nach Regellaß vorhanden sein und sind in den entsprechenden Abschnitten zu ergänzen. Ggf. muss auch überprüft werden, ob Schallschutzmaßnahmen an der angrenzenden Wohnbebauung notwendig sind.



## Kfz10: Lückenschluss Hyholmer Weg/B 199

Im Zuge der hier beleuchteten Planungen ergibt sich ein fast vollständiger "Halbbogen", der eine Umfahrung des Ortszentrums von Leck ermöglichen würde. So müsste schließlich als letzter Abschnitt zwischen L 300 und B 199 eine Verbindung entstehen.

Auch diese Achse könnte nur sinnvoll eine Ergänzung im Kfz-Verkehr darstellen, sofern die zuvor beleuchteten Abschnitte Kfz7, Kfz8 und Kfz9 fertiggestellt wurden. Auch hier sollten die Belange des Fuß- und Radverkehrs beachtet werden, eine parallele Wegeinfrastruktur muss vorgesehen werden.

Eine mögliche Verbindung zwischen L 200 und B 199 würde über schutzbedürftige Freiflächen verlaufen. Die Lecker Au muss überbrückt werden. Daher sind hier Belange des Naturschutzes insbesondere zu beachten. Des Weiteren müssen ggf. Schallschutzmaßnahmen insbesondere an der angrenzenden Wohnbebauung überprüft werden.



## Rad1: Netzgestaltung

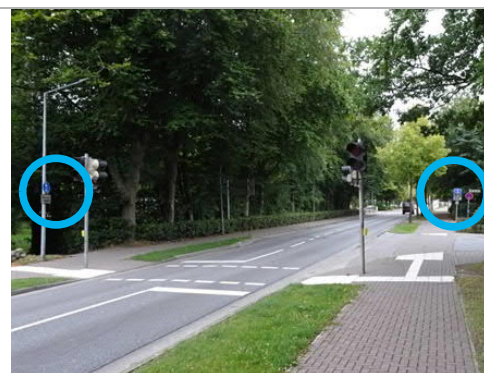
An den Hauptverkehrsstraßen ist die Führung des Radverkehrs zu überprüfen. Wo Regelbreiten unterschritten werden oder die Verkehrssicherheit durch eine unzureichende Gestaltung eingeschränkt ist, soll die Benutzungspflicht aufgehoben werden. So ist bspw. ein Nebeneinander von Benutzungspflichten (d.h. Ausweisung Benutzungspflicht gleichzeitig auf linker und rechter Straßenseite) nicht zulässig und muss aufgehoben werden.

Auch Zweirichtungsradswege in innerörtlicher Lage stellen i.d.R. an Knotenpunkten Unfallhäufungspunkte dar. In Leck fallen dahingehend insbesondere die Knotenpunkte B 199/Kirchhofstraße und B 199/Bergstraße auf (s. QuT2).

Der ERA<sup>1</sup> ist zu entnehmen, dass bei entsprechenden Verkehrsstärken der Radverkehr auch auf der Fahrbahn geführt werden könnte. In solchen Abschnitten kann die Benutzungspflicht gänzlich aufgehoben werden und ggf. anstelle mit Gehweg, Radfahrer frei beschildert werden.

In folgender Abbildung werden Handlungsbereiche und -empfehlungen dargestellt.

<b>Handlungsziel</b>	Sicherung der Verkehrssicherheit, Erhöhung Komfort im Fuß- und Radverkehr		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifikation von sensiblen Bereichen</li> <li>- Überprüfung möglicher Handlungsmöglichkeiten, z.B. Radwegeinfrastruktur durch Fahrbahnmarkierung, Umleitung (z.B. auf parallel geführten Straßen)</li> <li>- Langfristige Entwicklungsmöglichkeit bei Umbau der Straßenquerschnitte beachten (insb. in Verbindungen mit den Maßnahmen Kfz6 bis 10)</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	gering		
<b>Beispielraum</b>	Betrifft alle Straßen mit Radverkehrsinfrastruktur wie z.B. B 199, Kirchhofstraße, Birkstraße		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Kfz6 bis Kfz10		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> </ul>		

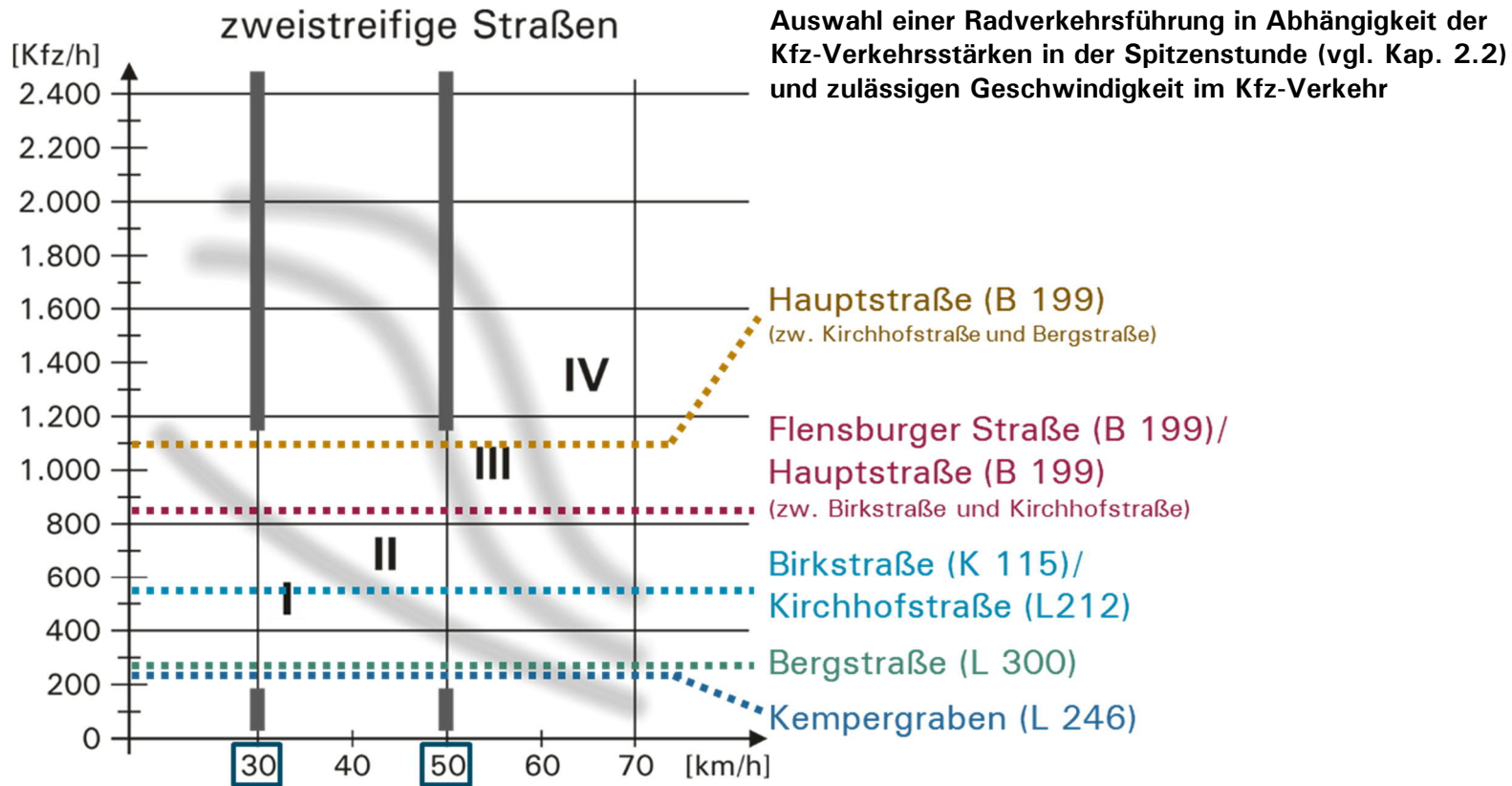


Flensburger Straße (zw. Bergstr. und Lecker Ch.): Radwege beidseitig benutzungspflichtig ausgewiesen



Am KP B 199/Kirchhofstraße entstehen durch die einseitige Führung des Radverkehrs Konflikte

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [2010]



### Einsatzgrenzen von Radverkehrsanlagen

Belastungsbereich I  
Führung im Mischverkehr

Belastungsbereich II  
ggf. ergänzendes Angebot

Belastungsbereich III  
ggf. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich

Belastungsbereich IV  
Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr geboten

(vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrsanlagen: ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [2010])



Mögliche Modifikation Radverkehrsführung an Hauptstraßen im Bestand

## Rad2: Netzergänzung

Die Einrichtung von Fahrradstraßen kann in Leck einerseits als Netzalternative auf parallel geführten Wohn- und Erschließungsstraßen zu Hauptverkehrsstraßen, als auch zur Verkehrsberuhigung beitragen, bspw. im Umfeld von Schulen.

Neben Fahrradstraßen können seit der StVO-Novelle von 2020 auch ganze Fahrradzonen vorgesehen werden. In Leck würde sich eine Fahrradzone an den Straßen Am Süderholz/Jacob-Johannsen-Weg im Bereich des Schulzentrums anbieten. Hier würde nicht nur die Schulwegesicherheit, sondern auch die Erreichbarkeit der Sport- und Veranstaltungseinrichtungen verbessert werden. An den Schulstandorten Grundschule an der Linde in der Eesackerstraße und an der Dänischen Schule im Propst-Nissen-Weg können weitere Fahrradstraßen vorgesehen werden. Die Achse Propst-Nissen-Weg – Jacob-Johannsen-Weg würde darüber hinaus über den Augarten eine zusammenhängende Nord-Süd-Achse schaffen.

Nach gutachterlicher Einschätzung erscheint die Einrichtung von Fahrradstraßen in diesen Bereichen ohne weitere bauliche Maßnahmen kurzfristig umsetzbar. Im Einzelnen müssen jedoch Sicherheitsabstandsflächen zu Pkw-Parkständen überprüft werden. Empfehlungen wie bspw. „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ empfehlen bei gemeinsamer Führung von Kfz- und Rad-Verkehr eine Fahrbahnbreite von min. 4,0 m, zu Pkw-Parkständen in Längsaufstellung einen Sicherheitstrennstreifen zwischen Parken und Fahrbahn von min. 0,75 m um Dooring-Unfälle zu vermeiden („Dooring“: Unfälle zwischen Pkw und Fahrrad, die beim Aufmachen der Autotür (engl. Door) passieren). Können insbesondere die Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr nicht eingerichtet werden, muss das Pkw-Parken in diesen Straßen weggenommen werden.

<b>Handlungsziel</b>	Senkung Antrittswiderstand, Erhöhung Bewusstsein Radverkehr, Sicherung Schulwegesicherheit		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	- Überprüfung möglicher Umsetzungsschritte (z.B. Entfernen von Pkw-Parkständen, Markierungsarbeiten)		
<b>Kosten</b>	Mittel		
<b>Beispielraum</b>	Schulumfeld mit Straße Am Süderholz/Jacob-Johannsen-Weg (z.B. als Fahrradzone), Propst-Nissen-Weg, Eesackerstraße, Plangebiete		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	-		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Ggf. Anlieger wie z.B. Schulen</li> </ul>		



Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Gießen)



Fahrradstraße an einer Schule fördert die Schulwegesicherheit (Emden)



Mögliche Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen im Gemeindegebiet

### Rad3: Fahrradparken und -Services

Neben Wegeinfrastruktur müssen an den Start- und Zielorten auch sichere Abstellanlagen vorhanden sein. Leck baut kontinuierlich das Angebot an Radabstellanlagen u.a. an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs aus. Auch an anderen POI (Points Of Interest=Orte von öffentlicher Bedeutung) wie z.B. dem Rathaus, an Supermärkten, Schulen und Sportplätzen gibt es bereits Abstellanlagen.

Das Fahrradparken in Leck kann kontinuierlich ausgebaut werden. So ergeben sich bspw. im Ortszentrum noch Defizite in Anzahl und Art der Abstellanlagen, aber auch innerhalb der Wohn- und Gewerbegebiete soll ein Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden.

In erster Linie sollten Anlehnbügel gewählt werden, die ein sicheres Abstellen und Anschließen ermöglichen. In Einzelfällen können auch für Lastenräder und Elektroscooter (von mobilitätseingeschränkten Menschen) Abstellplätze angeboten werden, indem zwischen den Bügeln ausreichend Raum gelassen wird. I.T. kann ein Wetterschutz in Form einer Überdachung vorgesehen werden (insb. an Supermärkten, Kitas und hoch frequentierten Punkten des öffentlichen Verkehrs).

Das Parkraumkonzept im Wikingerquartier sollte um (wettergeschützte) Fahrradabstellanlagen ergänzt werden. An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (insb. am ZOB) sollten zudem abschließbare Abstellmöglichkeiten mit Spinden zur Verfügung gestellt werden. Zudem kann das Fahrrad-Parken bspw. durch Services wie einer Reparatur-Station mit Pumpe, Schlauchautomaten oder Pedelec-Ladeschränken ergänzt werden.

<b>Handlungsziel</b>	Förderung des Radverkehrs und der radverkehrlichen Erreichbarkeit, Sicherung Inter-/Multimodalität insb. an ÖV-Schnittstellen
<b>Umsetzungszeitraum</b>	laufend
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verortung sinnvoller Bereiche</li> <li>- Ggf. Abstimmung mit Anliegern (z.B. an Supermärkten, Schulen usw.)</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Gering
<b>Beispielraum</b>	Gemeindeweit, insbesondere an öffentlichen POI und innerhalb der Wohn- und Gewerbegebiete
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Öff01
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Ggf. Anlieger</li> </ul>



Wettergeschützte Fahrradabstellanlage



Abschließbare Sammelgaragen an einer ÖV-Schnittstelle (Pattensen)



## Rad4: Lastenrad-Sharing

Das Lastenrad-Sharing kann Anreize schaffen, das Fahrrad auch für kurze Strecken zu nutzen.

Da Leck über ein ausreichendes Angebot an Nahversorgern verfügt, gleichzeitig bei Einkäufen aber auch im größeren Umfang transportiert werden muss, bieten sich Lastenräder an. Auch Kinder können in Lastenrädern transportiert werden, wenn sie über Sitze und Gurte verfügen. Bei den meisten Modellen ist beides möglich. Zusätzlich können sie über einen unterstützenden Elektromotor (Pedelec) verfügen, was den Transport erleichtert. Dazu muss am Ausleihpunkt Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

In Verbindung mit einem gemeindeweiten Car-Sharing (s. Kfz1) ist auch eine Einbindung von Lastenrädern sinnvoll. Auch hier ist zu betonen, dass eine Verortung an öffentlichen Orten wie z.B. vor dem Rathaus eine Sichtbarkeit ausstrahlt, eine Verortung von Fahrzeugen aber vor allem dort anzustreben ist, wo Wege beginnen, bspw. an den Wohnorten. Es kann dazu beitragen, dass die Pkw-Besitzquote gedrückt wird und das Kfz insbesondere bei kürzeren Wegen seltener genutzt wird.

<b>Handlungsziel</b>	Förderung des Radverkehrs, Anreize einzelne Kfz-Fahrten zu vermeiden, Förderung Multimodalität		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absprache und Einbindung eines Dienstleisters</li> <li>- Ermittlung strategisch sinnvoller Standorte</li> <li>- Einbindung von Betrieben und Behörden als Mitmieter (sichert Tragfähigkeit)</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Gering		
<b>Beispielraum</b>	Gemeindeweit, insbesondere in den Wohngebieten		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT4, Kfz1		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Ggf. Dienstleister</li> </ul>		



Lastenrad-Sharing, verortet an einem Mehrfamilienhaus (Hannover)



Transport von Lebensmitteln

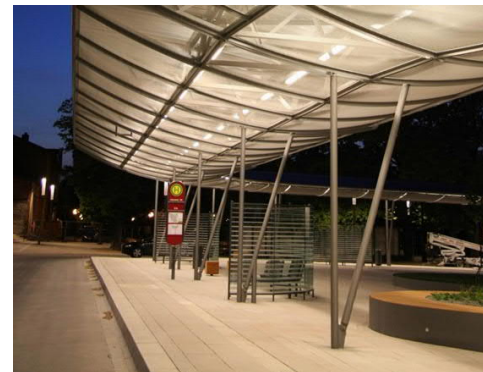
## Öff1: Ausstattung und Zugang der Haltestellen

Mit dem Personenbeförderungsgesetz wird bereits seit dem 01.01.2022 gefordert, dass die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr vollständig barrierefrei erreichbar und nutzbar sein muss (vgl. PBefG § 8 (3)).

Leck sichert laufend die Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs, u.a. mit niveaugleichem Bord und taktilen Elementen. Generell konnte festgestellt werden, dass eine größere Anzahl an Haltestellen, insbesondere im Kerngebiet von Leck, barrierefrei gesichert ist. Handlungsspielraum ergibt sich insbesondere an den Haltestellen in den äußeren Bereichen, wie z.B. den Haltestellen Karlsmark, Achtern Diek oder den Haltestellen in Klintum.

Neben der Barrierefreiheit soll durch eine ausreichende Beleuchtung die soziale Sicherheit gewährleistet werden. An Haltestellen sollten generell geschützte Fahrrad-Abstellanlagen zur Verfügung stehen (s. Rad3). Zu den Grundausstattungen sollten Wetterschutz und Sitzgelegenheiten gehören. Bei verringertem Platzangebot sollten die Einsatzgrenzen für Fahrbahnrandhaltestellen überprüft werden um einen größeren Wartebereich schaffen zu können. Der Einsatz von Fahrbahnrandhaltestellen ist bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von 750 Kfz/h/Richtung und einer Busfolgezeit von größer als 10 Minuten möglich.<sup>2</sup>

<b>Handlungsziel</b>	Förderung öffentlicher Verkehr, Verbesserung Multi-/Intermodalität, Erhöhung Sicherheit(-sgefühl), Sicherung Barrierefreiheit
<b>Umsetzungszeitraum</b>	laufend
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermittlung von Haltepunkten, die Handlungsbedarf haben</li> <li>- Abstimmung mit Aufgabenträgern</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Gering
<b>Beispielraum</b>	Betrifft alle Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs in Leck
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Rad3
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Verkehrsbetriebe</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> </ul>



Beleuchtung einer Haltestelle (Hal-densleben)



Grundausstattung einer Fahrbahnrandhaltestelle (Kreis Osnabrück)

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs - EAÖ [2013]

## Öff2: Angebotserweiterung

Der Anschluss des bzw. die Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr an die neuen Gewerbe- und Wohngebiete muss sichergestellt werden. In der Bestandsaufnahme konnte dargestellt werden, wie die Bedienung durch den öffentlichen Verkehr heute bewertet werden kann.

Es ergibt sich insbesondere Handlungsbedarf in Anbindung an die Plangebiete, wie dem Gewerbegebiet Fliegerhorst, wo neue Haltestellen an der B 199 eingerichtet werden sollten, die durch die Linie R1 bedient werden. Am Gewerbegebiet sind die Haltestellen mit beleuchteten Wegeverbindungen und Querungshilfen an das Plangebiet vorzusehen.

Die Linie R1 ist derzeit das einzige Angebot, dass auch für Pendler zwischen Niebüll und Flensburg von Interesse ist. Die Linie ist vor allem für Anlieger von Interesse, die an der B 199 wohnen, bzw. ihre Ziele haben. Innerhalb von Leck und in Nord-Süd-Richtung werden zwar einzelne Fahrten durch den Rufbus Leck und den Bürgerbus Ladelund angeboten, es ergibt sich durch das lückenhafte Angebot jedoch ein Defizit. Es sollte überprüft werden, inwiefern das bestehende Angebot nachfragegerecht weiterentwickelt werden kann, ob ergänzend oder ersetzend ein neues Angebot z.B. in Form eines „Bürgerbus Leck“ ins Leben gerufen werden sollte.

Zudem können in Abstimmung mit Arbeitgebern, z.B. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätskonzepts (s. QT6) weitere Linienangebote hergestellt werden, die nachfrageorientiert eingesetzt werden können, z.B. abgestimmt auf Arbeitszeiten. Des Weiteren ist es sinnvoll, Randbedingungen für potentielle autonome Systeme zu setzen. Im benachbarten GreenTEC-Campus in Sande werden solche Systeme bereits im Einsatz getestet.

Grundsätzlich sollte eine Umlenkung von Linien nicht vorgesehen werden, weil es dadurch zu Reisezeitverlängerung kommt, die wiederum für durchfahrende Fahrgäste Einschränkungen darstellen.

<b>Handlungsziel</b>	Entlastung im Kfz-Pendlerverkehr, Entlastung des Gemeindegebiets durch zusätzliche Verkehre		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse Auslastung bestehender Linien</li> <li>- Entwurf möglicher neuer Linien und potentieller Nutzer</li> <li>- Abstimmung mit Aufgabenträgern</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Mittel		
<b>Beispielraum</b>	Neben dem Gemeindegebiet, vor allem Plangebiete Mühlenberg II, Gewerbegebiete Fliegerhorst und Nord		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QT6		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Verkehrsbetriebe</li> <li>- Bürgerbus Ladelund</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> <li>- Ggf. benachbarte Gemeinden</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> </ul>		



Bürgerbus Ladelund



Autonomer Linienbus (Sylt)

## Fuß1: Querbarkeit und Erreichbarkeit

Wo Zufußgehende über signalisierten Querungshilfen über die Fahrbahn geführt werden, sollten die Wartezeiten möglichst kurzgehalten werden. An signalisierten Knotenpunkten ist dies mit Blick auf die Leistungsfähigkeit ggf. mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr verbunden, sollte aber kein Ausschlusskriterium zur Förderung des Fußverkehrs darstellen, wie es bspw. die E Klima 2022 empfiehlt.<sup>3</sup>

An Fußgänger-Lichtsignalanlagen (F-LSA) sollten die Wartezeiten nach Anforderung so gering wie nur möglich gestaltet werden. Zu Schulzeiten kann die Anforderungszeit und -abstände bspw. sehr gering gehalten werden. Dadurch kann vermieden werden, dass Zufußgehende über rot laufen, Wegelängen können zeitlich verkürzt werden. Dies steigert auch die Verkehrssicherheit, insbesondere im Schulverkehr.

Hauptverkehrsstraßen stellen im Fußverkehr oftmals Barrieren dar, da sie nicht frei gequert werden können. Auch hier kann im Einzelnen überprüft werden, ob Querungshilfen vorgesehen werden können. Im Querschnitt mit einem Schulwegeplan (QT1) und einem Wegweisungskonzept (Fuß4) können wichtige Querungsbereiche herausgestellt werden.

Die Querbarkeit kann somit durch punktuelle Maßnahmen verbessert werden, z.B. indem Borde abgesenkt werden, Querungsstellen ausgeleuchtet werden etc. Bei Bedarf sollten bauliche Maßnahmen (z.B. Mittelinsel) oder technische Lösungen (z.B. Signalisierung) in Betracht gezogen werden.

<b>Handlungsziel</b>	Fußläufige Erreichbarkeit verbessern, Schulwegesicherheit erhöhen		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermittlung von Schulwegrouten</li> <li>- Ggf. Einbindung der Schulen durch Workshops, Umfragen etc.</li> <li>- Ermittlung von Konfliktpunkten und ableiten von Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Gering		
<b>Beispielraum</b>	Betrifft u.a. das Umfeld von Schulen und die Wegeachsen zwischen Schulen und Wohngebieten		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Fuß4, QT3		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Schulen in der Gemeinde</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) (Bei Maßnahmen an der B 199)</li> </ul>		



Signalisierte Querung am KP B 199/Marktstraße/Birkstraße



Mittelinsel als Querungshilfe (Hildesheim)

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele[n] [2022]

## Fuß2: Netzerweiterung und Barrierefreiheit

Die Sicherstellung der Barrierefreiheit versteht sich als laufende Aufgabe, die insbesondere bei Neuplanungen durch ausreichend bemessene Wege, Einsatz von taktilen Elementen und der Beleuchtung der Wegeinfrastruktur gesichert wird.

Grundsätzlich gibt es in Leck mindestens einseitig straßenbegleitende Gehwege, die durch ein Bord oder einen Grünstreifen vom fließenden Kfz-Verkehr getrennt sind. Auch in außerörtlicher Lage ist es an den meisten Achsen möglich, auf straßenbegleitenden Geh- und Radwegen auch zu Fuß benachbarte Gemeinden zu erreichen.

Ähnliches gilt auch für die Plangebiete, bei denen (Rad- und) Fußwegeanbindungen vorgesehen sind. Sie binden nicht nur an das restliche Gemeindegebiet an, sondern stellen auch die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicher (s. Öff2). Diese Wege sollten beleuchtet und ausreichend bemessen sein, die soziale Sicherheit und die Barrierefreiheit müssen gewährleistet sein. Übergabepunkte müssen ggf. über Querungshilfen verfügen (s. Fuß1).

Sitzgelegenheiten sollten in einem Abstand von max. 300 m vorgesehen werden, was vor allem die Teilhaben älterer Menschen sicherstellt.<sup>4</sup> So können auch längere Wege zurückgelegt werden, sofern sie sich Menschen in engen Abständen ausruhen können. Sie tragen zudem zur Belebung von Orten bei, was wiederum die soziale Sicherheit fördert.

<b>Handlungsziel</b>	Fußläufige Erreichbarkeit sichern		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufzeigen von wichtigen Wegeverbindungen</li> <li>- Übergabepunkte im Fußverkehrsnetz sicherstellen</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Mittel		
<b>Beispielraum</b>	Betrifft das gesamte Gemeindegebiet, insbesondere die Plangebiete		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Rad2, Öff2, Fuß1		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Kreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)</li> </ul>		



Sitzgelegenheit



Beleuchtung von Gehwegen

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA [2002]

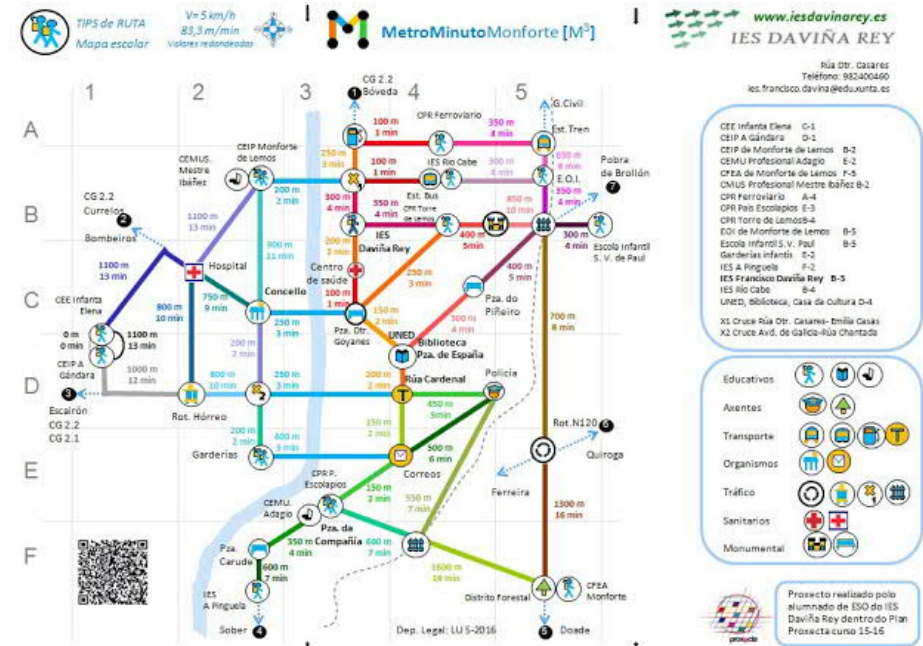
### Fuß3: Wegweisungskonzept

Um Potenziale im Fußverkehr aufzuzeigen, können zwischen wichtigen Orten von Interesse (Points of Interest = POI) Wegweiser aufgestellt werden. Sie stellen dar, wie lang ein Weg zwischen verschiedenen Zielen ist, nicht nur die Wegelänge in Metern, sondern auch die Zeit in Minuten, die es braucht den Weg zu Fuß zu hinterlegen. Dies kann Vorbehalte gegen das Zulußgehen nehmen, da die persönliche Einschätzung oftmals länger ist, als sie in Wirklichkeit ist.

Ein Wegweisungskonzept kann zudem wichtige fußverkehrliche Achsen darstellen, woraufhin zugeschnitten Maßnahmen entwickelt werden können. Ein Wegweisungskonzept hat damit zwei Aufgaben: Wege für Nutzende darzustellen und wichtige Wegeachsen und Querungsbereiche den Aufgabenträgern aufzuzeigen. Als Werkzeug erleichtert es somit den Aufgabenträger die laufenden Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur.

Ein Beispiel zeigt das Konzept „Metrominuto“, das erstmals im spanischen Montevedra angewendet wurde und inzwischen auch in vielen anderen europäischen Städten Anwendung gefunden hat. Es zeigt die Wegelänge als stilisierten Nahverkehrsplan, wie er sonst im öffentlichen Verkehr angewendet wird, und kann das Thema Zulußgehen bzw. die Nahmobilität im Allgemeinen Nutzenden näherbringen.

<b>Handlungsziel</b>	Erhöhung des Bewusstseins für das Zulußgehen, Erleichterung Maßnahmenentwicklung und -umsetzung für Aufgabenträger		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermittlung von wichtigen POI</li> <li>- Aufzeigen fußverkehrlicher Achsen</li> <li>- Weiterentwicklung von Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	gering		
<b>Beispielraum</b>	Betrifft das gesamte Gemeindegebiet		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Fuß2		
<b>Akteure</b>	- Gemeinde Leck		



Beispiel Wegweisungskonzept Metrominuto (Monforte, Spanien)<sup>5</sup>

<sup>5</sup> User: Miguelwww: Metrominuto - Monforte de Lemos.jpg ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Metrominuto\\_-\\_Monforte\\_de\\_Lemos.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Metrominuto_-_Monforte_de_Lemos.jpg)) [2016]

## QuT1: Schulwegpläne

Schulwegpläne zeigen Schülerinnen und Schülern, sowie Eltern, Lehrerinnen und Lehrern sichere Routen auf, die Kinder und Jugendliche zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Schule nehmen können. Es soll damit Vorbehalten für das Zuzußgehen oder Fahrrad fahren auf dem Weg zur Schule entgegenwirken und die Nutzung fördern. Ein Effekt ist u.a., dass das Kfz-Verkehrsaufkommen insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr („Eltern-Taxi“) zurückgehen kann.

Bei der Erarbeitung sollen Schulen eingebunden werden z.B. in Workshops mit Elternvertretern, Schülerinnen und Schülern, Lehrern etc. Die Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht es, das Thema den Nutzenden näher und das Thema Nahmobilität „in die Köpfe“ zu bringen.

Eine Schulwegplanung ermöglicht Aufgabenträgern aufzuzeigen, wo Konfliktpunkte vorherrschen oder Wegebeziehungen im Fuß- und Radverkehr hergestellt oder verbessert werden müssen, woraufhin anschließend zugeschnittenen Maßnahmen entwickelt werden können. Ähnlich wie beim Wegweisungskonzept (Fuß4) hat auch ein Schulwegplan zwei Aufgaben: Es soll Nutzenden Wege aufzeigen und ermöglicht Aufgabenträgern eine laufende Verbesserung der Fuß- und Radweginfrastruktur.

Das Angebot sollte auch für Schülerinnen und Schüler in den benachbarten Gemeinden entwickelt werden, da das Fahrradfahren zwischen den benachbarten Orten ebenfalls eine Option darstellt. Im Nahbereich der Schulen sollte das Zuzußgehen, zwischen Leck und den benachbarten Gemeinden das Fahrradfahren betrachtet werden (wie die Grafik rechts beispielhaft zeigt). Eine Kooperation mit dem Landkreis und benachbarten Gemeinden wird empfohlen.

<b>Handlungsziel</b>	Kfz-Verkehrsaufkommen mindern, Schulwegesicherheit erhöhen, Öffentlichkeitsarbeit		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermittlung von Schulwegrouten</li> <li>- Miteinbindung der Schulen durch Workshops, Umfragen etc.</li> <li>- Ermittlung von Konfliktpunkten und ableiten von Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Gering		
<b>Beispielraum</b>	Betrifft die Schulen und vor allem die Achsen zwischen Schulen und Wohngebieten		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT3, Fuß4		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Ggf. benachbarte Gemeinden</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Schulen in der Gemeinde</li> </ul>		

### Wo kann ich fahren?

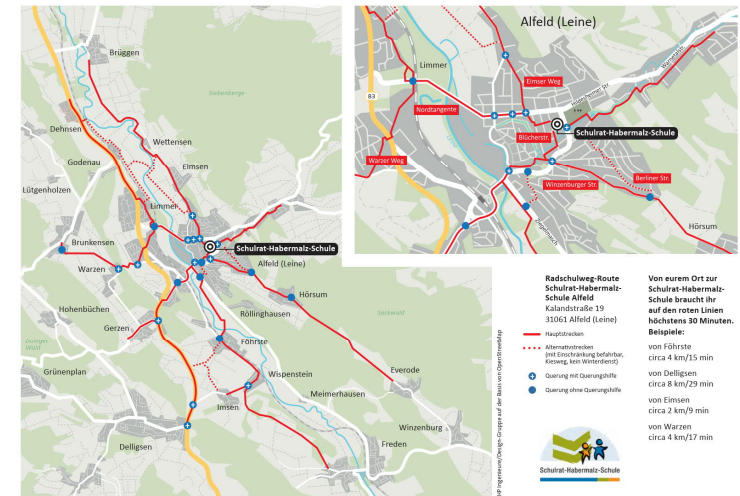
**Hauptstrecken**

Strassen mit Radweg  
Achtet auf die Schilder: wenn ein Fahrrad im blauen Kreis steht, müsst ihr den Radweg benutzen.  
Schild 1: Hier habt ihr den Radweg für euch alleine.  
Schild 2: Hier teilt ihr euch den Weg mit Fußgängerinnen.  
Schild 3 + 4 oder nur 4: Auf dem Fußweg ist Radfahren erlaubt. Fußgängerinnen haben aber „Vorfahrt“.

Strassen ohne Radweg  
Wo keines der Schilder 1 bis 3 ist, fahrt ihr auf der Straße. Zum Beispiel innerorts bei Tempo 30 oder außerorts bei Watschaftswegen mit sehr geringem Kfz-Verkehr.

**Alternativstrecken (mit Einschränkung Befahrbar)**

Diese Wege sind grundsätzlich gut, aber nicht alle Abschnitte sind befestigt. Bei Regen oder Schnee kann es rutschig werden. Achtung: hier sind landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs, sie sind oft sehr breit. Manchmal bleiben Hindernisse liegen, auf die ihr achten solltet.



### Schulwegplan (Landkreis Hildesheim)<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Landkreis Hildesheim, SHP Ingenieure, Gisela Sonderhüskens Design Gruppe: Mit dem Rad sicher zur Schulrat-Habermalz-Schule Alfeld [2022]

## QuT2: Verbesserung der verkehrlichen Situation an der B 199

An der B 199 sind in der Gesamtheit mehrere Maßnahmen anzuwenden, die die verkehrliche und städtebauliche Situation verbessern sollen. Handlungsbedarf ergibt sich vor allem aufgrund des Unfallgeschehens am Knotenpunkt B 199/Kirchhofstraße, sowie im Straßenraum der B 199 im Bereich zwischen Bergstraße und Marktstraße/Birkstraße. Hinzu kommt die potentielle Weiterentwicklung des Kfz-Verkehrsnetzes (s. Kfz6ff.), was Entwicklungspotenziale mit sich bringt.

Aufgrund des akuten Handlungsbedarfes durch das Unfallgeschehen im Bereich zwischen Birkstraße und Bergstraße sind **kurzfristig** Maßnahmen umzusetzen. Es wird dringlich empfohlen Tempo 30 an der B 199 zwischen in diesem Abschnitt einzubringen. Dies hätte mehrere Vorteile. Durch die Verringerung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr kommt es zur Verkehrsberuhigung die grundsätzlich mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit verbunden ist (s. Kfz2). Des Weiteren ergibt sich bei Tempo 30 die Möglichkeit den Radverkehr in Teilen auf der Fahrbahn zuzulassen, da insbesondere das Fahren auf der linken Seite mit dem Fahrrad eine Einschränkung der Verkehrssicherheit darstellt (s. Rad1). Radfahrende in Fahrtrichtung Ost, fahrend auf der linken Seite, waren in den meisten Fällen an Unfällen beteiligt (vgl. Unfallauswertung). Bei Tempo 30 kann zudem die lineare Querbarkeit im Fußverkehr unterstützt werden.

Unfallauffällig ist neben dem Bereich Kirchhofstraße und Bergstraße zudem das Pkw-Parken in Längsaufstellung an der B 199, wo es ebenfalls regelmäßig zu Zusammenstößen bei Ein- und Ausparkvorgängen kommt. Wie beschrieben trägt eine Temporeduzierung auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. **Mittelfristig** sollte überprüft werden, ob das Pkw-Parken im Seitenraum wegfallen und auf die Parkplätze südlich und nördlich der B 199 verlagert werden kann, um somit breitere Seitenräume für Fuß- und Radverkehr sowie angrenzende Nutzungen zu erhalten. Pkw-Parken sollte im Einzelnen an der B 199 nur noch als Behinderten-Parken ausgewiesen werden, um die Barrierefreiheit sicherzustellen. Weiter ergibt sich kurzfristig die Möglichkeit auch hier die Auswirkungen auf den Parkdruck

z.B. durch zwischenzeitliche Nutzungen zu erproben, z.B. durch Einsatz von Parkletts (s. Kfz3).

Zudem wurde 2013 bereits eine Verkehrsuntersuchung im Bereich mit den Knotenpunkten Kirchhofstraße und Bergstraße durchgeführt. Überprüft wurde dabei eine signalisierte Lösung. Es ist zu überprüfen, ob mittelfristig eine solche Lösung angewendet werden kann. Die im Rahmen dieses Verkehrskonzepts entwickelten Lagepläne zeigen zudem weitere Gestaltungsvarianten für diesen Bereich auf.

Mit Weiterentwicklung des Kfz-Verkehrsnetzes ergibt sich zudem **langfristig** die Möglichkeit die Charakterisierung der derzeitigen B 199 zu verändern (s. Kfz6ff), insbesondere mit dem Ziel, Durchgangsverkehre an der B 199 zu unterbinden. Der Spielraum ist hier sehr groß, wie z.B. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 oder das vollständige Heraushalten des Kfz-Verkehrs durch Schaffung einer Fuß- und Radverkehrszone. Eine Abstimmung mit Anliegern und Bürgern wird insbesondere bei den langfristigen Maßnahmen empfohlen.



<b>Handlungsziel</b>	Senkung von Emissionen, Förderung Umweltverbund, Förderung des Kfz-Verkehrsflusses, Förderung der Randfunktionen/Städtebauliche Weiterentwicklung
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Enthält mehrere Maßnahmen mit unterschiedlichen Umsetzungszeiträumen</b>
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsuntersuchung und Vorplanung (bei baulichen Maßnahmen)</li> <li>- Abstimmung mit Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) als Aufgabenträger</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Hoch
<b>Beispielraum</b>	B 199 im Bereich zwischen Bergstraße und Marktstraße/Birkstraße
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	QuT2, Kfz2, Kfz3, Kfz5, Kfz 6ff.
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck (als Initiatorin)</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) als Aufgabenträger</li> </ul>



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 (Friesoythe)



Radverkehr kann im Mischverkehr geführt werden, Knotenpunkte können vorfahrtsgeregelt eingerichtet werden (Friesoythe)

## QuT3: Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen können die verschiedenen Mobilitätsangeboten (s. Kfz1, Rad4) bündeln und somit die Inter- und Multimodalität fördern. Die Stationen werden ansprechend gestaltet und im Allgemeinen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Verschiedene Stationen können nachfrageorientiert über verschiedene Angebote verfügen. Im Sinne von Wegeketten ist eine Verortung von Mobilitätsstationen besonders da sinnvoll, wo Wege der potentiellen Nutzer beginnen, i.d.R. sind dies die Wohnorte.

Die Mobilitätsstationen können u.a. mit folgenden Angeboten, ergänzend zu den in Kfz1 und Rad4 genannten Angeboten, ausgestattet werden:

- Casharing-Pkw (Mehrsitzer/Combi)
- Ggf. (Elektro-)Roller
- Fahrrad-Anhänger und Lastenrad
- Leih-Fahrrädern und -Pedelecs (diese sind insbesondere für Besucher der Bewohner von Interesse)
- Und weitere indirekte Mobilitätsangebote um die Mobilitätsstationen als sozialen Treffpunkt zu etablieren, z.B. mit einem öffentlichen Bücherregal, Sitzmöglichkeiten, Paketautomat etc.

Angebote können durch verschiedene Dienstleister zur Verfügung gestellt werden. Grundsätzlich wird aber empfohlen, dass es einen „Kümmerer“ gibt, der die Angebote Instand hält und nachsteuert.

<b>Handlungsziel</b>	Trägt zur Nutzung von Sharing-Angebote bei, fördert Bewusstsein für/Sichtbarkeit der Angebote		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig	<b>Mittelfristig</b>	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Standort-Überprüfung</li> <li>- Ermittlung potentieller Dienstleister</li> <li>- Definition verschiedener Kategorien</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Mittel		
<b>Beispielraum</b>	Gemeindeweit, insbesondere in den Wohngebieten		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Kfz1, Rad4		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Ggf. Dienstleister</li> <li>- Ggf. Betriebe (als Mitnutzer)</li> </ul>		



Verschiedene Angebote können vorgehalten werden (München)



Ansprechend, offen und repräsentative Gestaltung schafft auch einen Treffpunkt (Offenburg)

## QuT4: Mobilitätskonzept Fliegerhorst

Die Entwicklung des ehemaligen Flugplatzes wird Leck und die Nachbargemeinden Tinningstedt und Klixbüll in den nächsten Jahrzehnten nachhaltig beeinflussen. Um Zunahmen im Kfz-Verkehr auf niedrigem Niveau zu halten und verträglich abzuwickeln, sowie den Anschluss im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr zu sichern, kann im Rahmen eines Mobilitätskonzepts ein mobilitätsgerechtes Gewerbegebiet entstehen.

Dazu gehören u.a. die Sicherung der Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr durch Wegeverbindungen und Querungshilfen, die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr, durch Einbindung bestehender und ergänzender Angebote wie bspw. (autonomer) On-Demand-Dienste, als auch das Vorhalten von Mobilitätsangeboten vor Ort wie bspw. Car- und Bike-Sharing, hochwertiges Fahrradparken uvm.

Unternehmen sollten bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts miteinander gebunden werden, um Maßnahmen und Angebote nachfrageorientiert anbieten zu können. Eine Erweiterung des Mobilitätskonzepts in die bestehenden Gewerbegebiete kann sinnvoll sein.

Bei Umsetzung und Realisierung ist zu betonen, dass Angebote bereits vorgehalten werden sollten, bevor Unternehmen in das Plangebiet einziehen. Dies hat den Vorteil, dass Unternehmen, Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen von Anfang an ihre persönliche Mobilität organisieren können, anstatt eingebaute Verhalten erst mühsam wieder zu verändern.

<b>Handlungsziel</b>	Sicherung der Erreichbarkeit im Fuß-, Rad und öffentlichen Verkehr, Einbindung neuer Mobilitätsformen, Umweltschutz		
<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig
<b>Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmungen mit den angrenzenden Gemeinden</li> <li>- Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts</li> <li>- Einbindung der Gewerbetreibenden</li> <li>- Definition von Handlungszielen und Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Kosten</b>	Gering		
<b>Beispielraum</b>	Gewerbegebiet Fliegerhorst		
<b>Verknüpf. Maßnahmen</b>	Kfz1, Kfz4, Rad2, Rad3, Rad4, Öff1, Öff2, QuT3		
<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Leck</li> <li>- Gemeinden Tinningstedt und Klixbüll</li> <li>- Landkreis Nordfriesland</li> <li>- Unternehmen im Gewerbegebiet</li> </ul>		



Hochwertiges Fahrradparken (Wien)



Nachfrageorientierte Fahrten im öffentlichen Verkehr (Hannover)