

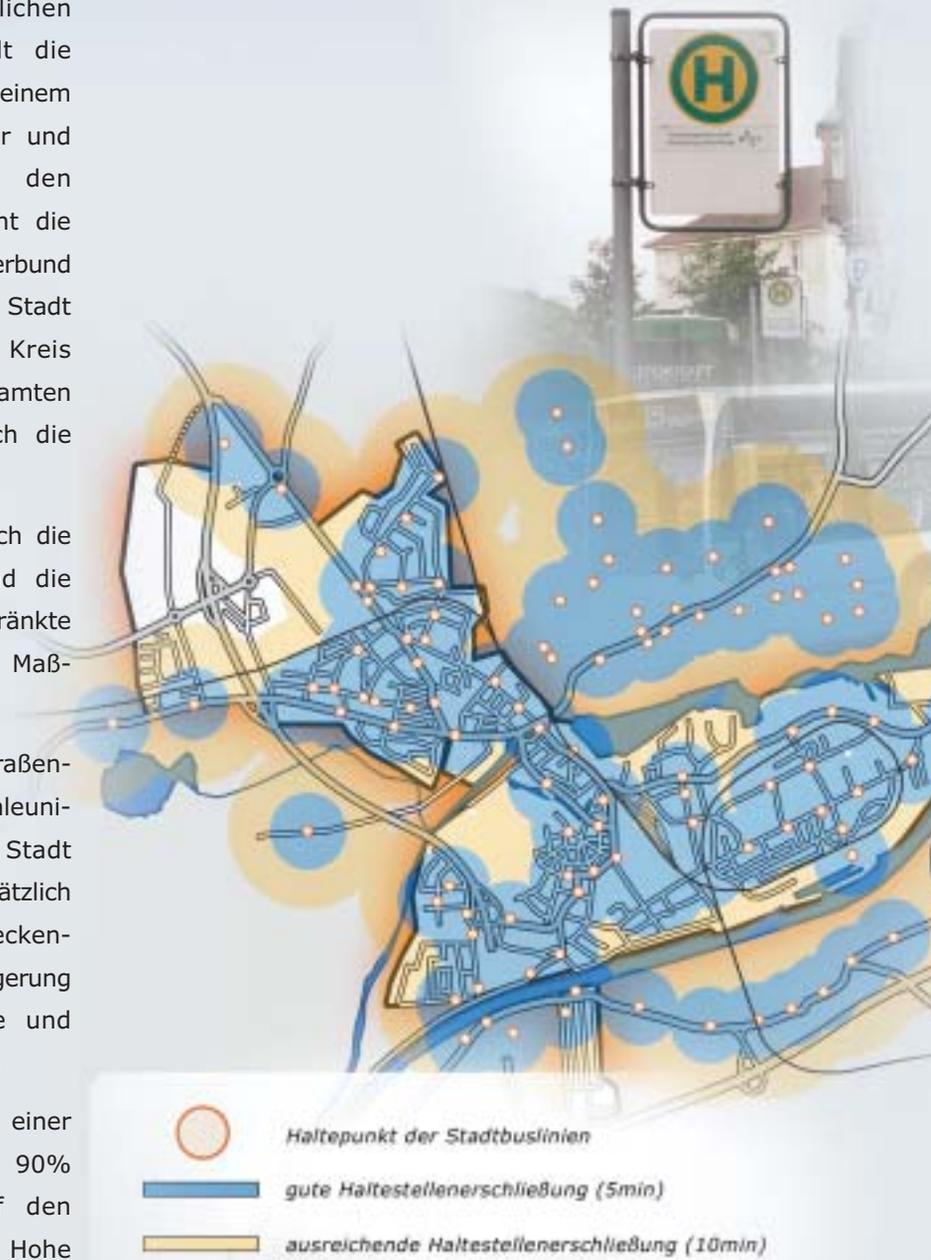
Die Stadt Rendsburg wird in der Gesamtforschreibung von 1998 des ‚Regionalplanes für den Planungsraum III Schleswig-Holstein Mitte‘ als städtischer Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs eingestuft. Dies stellt die Anforderung, dass der Bahnhof Rendsburg in einem 2-Stunden-Takt durch den Regionalbusverkehr und einen mindestens 30-Minuten-Takt durch den Stadtbusverkehr bedient wird. Weiterhin sieht die Landesplanung für den ÖPNV vor, den Verkehrsverbund Region Kiel (VRK), der sich derzeit über die Stadt Kiel, den Kreis Plön und den östlichen Kreis Rendsburg-Eckernförde erstreckt, auf den gesamten Planungsraum III auszuweiten, so dass auch die Stadt Rendsburg erschlossen wird.

Die unterteilte Zuständigkeit im ÖPNV durch die Stadt, den Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Busbetriebe ermöglicht nur eine stark eingeschränkte Einflussnahme des Gesamtverkehrsplanes auf Maßnahmen.

Während bauliche Gestaltungen in den Straßenräumen z.B. neue Haltestellen oder Busbeschleunigungen in den Zuständigkeitsbereich der Stadt fallen und mit dem Gesamtverkehrsplan grundsätzlich Gültigkeit erlangen, sind die genannten Streckenführungen und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung in den Fahrzeugen lediglich als Vorschläge und Anregungen für die Busbetreiber zu werten.

Obwohl der Stadtverkehr Rendsburgs mit einer Flächendeckung des Stadtgebietes von rund 90% und einer Taktfolge von 20 Minuten auf den Hauptlinien Fockbek - Schleife, Büdelsdorf - Hohe

Luft und Mastbrook - Schleife ein gutes Angebot darstellt, werden Defizite und erforderliche Maßnahmen erkennbar.



## Erschließungsqualität

Die nordwestlichen Gewerbegebiete einschließlich der Büsumer Straße und der Friedrichstädter Straße sind unzureichend durch den ÖPNV erschlossen. Zur Verbesserung ist eine geänderte bzw. neue Linienführung im ÖPNV Voraussetzung. Es wird die Einrichtung neuer Haltestellen im nordwestlichen Stadtgebiet vorgesehen. Mit der Fertigstellung des Eiderparks wurde die Bedienung durch den ÖPNV auf der Strecke bis zur Büsumer Straße aufgenommen, so dass bereits eine Verbesserung in der Erschließung erreicht wurde.

Weiterhin ist durch den Stadtverkehr ein Netzschluss über den neuen Knotenpunkt B77/ Schleswiger Chaussee möglich.

Die Verbesserung der Erschließung der Parksiedlung und der Schulen der Kieler Straße soll durch die Änderung der Streckenführung Linien 1,2,3 in die Parksiedlung erfolgen. Hierfür ist die Einrichtung neuer Haltestellen in der Kieler Straße und der Pastor-Schröder-Straße vorgesehen.

Die Altstadt wird durch die Haltestellen des ÖPNV in punkto Bedienungshäufigkeit und Erschließungsgrad gut erschlossen. Der Einbahnstraßenring wirkt sich jedoch negativ auf die Begreifbarkeit des ÖPNV-Systems aus, da die Ankunfts- und Abfahrthaltestellen nicht räumlich beieinander liegen. Die für die Altstadt zentralen Haltestellen Schiffbrückenplatz, Schloßplatz und Thormannplatz liegen zudem auf der Außenseite des Tangentenringes, so dass dieser von und zur Haltestelle zu queren

ist. Als Maßnahme wirkt die geplante Freigabe des Tangentenringes für Zweirichtungsverkehr, so dass zusätzliche Haltestellen auf der Altstadtseite des Ringes eingerichtet werden können.

## Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Einbußen in der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Busbedienung resultieren aus der Behinderung von öffentlichem Personennahverkehr durch den Individualverkehr wie auch durch die ungenügende Ausstattung der Fahrzeuge zum Fahrkartenverkauf.

Zur Verminderung der Behinderungen wird vorgesehen, die Haltverbotszonen des ruhenden Verkehrs (z.B. Gartenstraße, Holstenstraße) zu ändern sowie Busspuren zum Vorbeiführen des ÖPNV am Individualverkehr (z.B. Gerhardstraße, Tangentenring) einzurichten.

Zusätzlich soll die Steigerung der Kapazitäten von Streckenabschnitten durch bauliche Veränderung (z.B. Berliner Straße / Rampe B77) oder durch die Einrichtung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (z.B. Jungfernstieg/ Materialhofstraße oder Röhlingsplatz / ZOB) erreicht werden.

Die Verminderung der Standzeiten der Busse an den Haltestellen soll durch eine moderne Fahrzeugausstattung mit Fahrscheindruckern und Entwerterssystemen vermindert werden.

### Nutzerfreundlichkeit

Maßnahmen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit und Begreifbarkeit beziehen sich auf eine sinnvolle Haltestellenbezeichnung nach Straßen und öffentlichen Gebäuden, die Verbesserung der Haltestellenbeleuchtung und die Ausweitung des Angebotes von Niederflurhaltestellen im Stadtgebiet

Die Information der Fahrgäste innerhalb der Fahrzeuge des Stadtverkehrs soll mit einer elektronisch-optischen Haltestellenanzeige und mit einer elektronischen Ansage verbessert werden.

Im ZOB-Bereich des Stadtbusverkehrs resultieren Gefahrensituationen für Fahrgäste durch die zu geringe Bemessung der Bussteige. Hier kommt es zu gegenseitigen Behinderungen der ein- und aussteigenden Fahrgäste. Weiterhin fehlen sichere Querungsstellen über die Fahrbahnen. Es wird daher vorgesehen, die Umgestaltung des ZOB in die langfristigen Planungen der Stadt aufzunehmen. Dies wird im Hinblick auf die mögliche Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr ohnehin erforderlich.

Zur Sicherung der querenden Fußgänger an der Haltestelle Musikschule über die Berliner Straße vor und hinter den haltenden Bussen wird die Verlegung der Haltestelle in den Nahbereich der Lichtsignalanlage Alte Kieler Landstraße vorgesehen, um diese als sichere Überquerungshilfe der Berliner Straße anzubieten.

Im näheren Bahnhofsumfeld findet derzeit eine Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem Indi-

vidualverkehr und dem ÖPNV statt. Für Nutzer des Park+Ride Angebotes steht das Parkdeck in der Straße Am Bahnhof gebührenfrei zur Verfügung. Aufgrund der geplanten Mehrfachnutzungen des Parkraumes im Bahnhofsbereich durch Beschäftigte der Altstadt und Neuwerks sowie durch Park+Ride wird eine Anpassung der Angebote im Park+Ride Verkehr erforderlich. Dies ist die Erweiterung der bestehenden Park+Ride-Fläche auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände und eine Attraktivitätssteigerung des Parkdecks am Bahnhof.

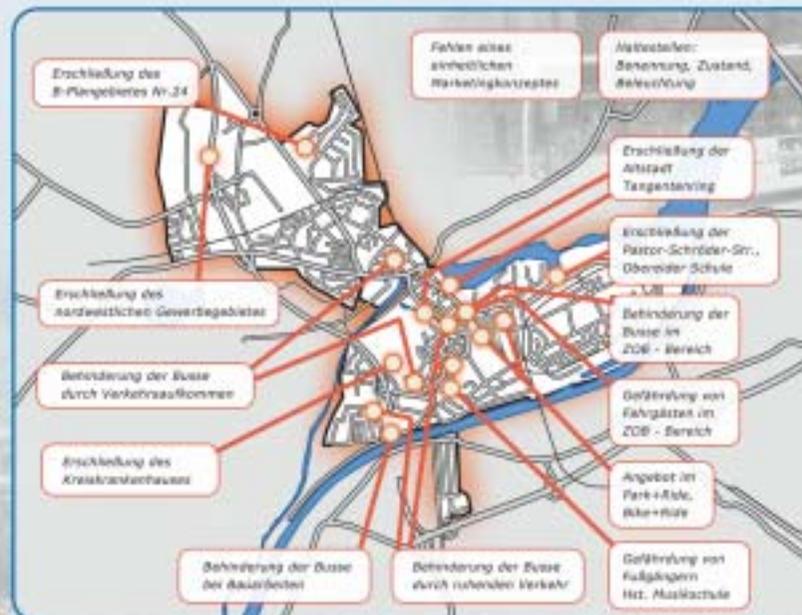
Für den Radverkehr des Bike+Ride sind die 50 m südlich des Bahnhofsgeländes gelegenen Fahrradstellplätze attraktiver zu gestalten. Weiterhin ist ein zusätzliches Angebot zwischen Bahnhofsgelände und Zugang zu den Unterführungen zum ZOB und der Kieler Straße anzulegen.



## Marketingkonzept

Ziel des Marketings ist die Erhöhung der Akzeptanz und Nutzung des Stadtverkehrs durch den Kunden. Hier spielt neben der Qualität des Angebotes auch die Identifizierbarkeit des Kunden mit dem Stadtverkehr eine wichtige Rolle. Daher ist es sinnvoll ein einheitliches Design für den Stadtverkehr zu entwickeln (Corporate Design). Dieses soll eine Systemzugehörigkeit der verschiedenen Komponenten des Stadtverkehrs verdeutlichen. Aus Sicht des Fahrgastes ist neben der Gestaltung der Fahrzeuge die Gestaltung von Haltestellen, Fahrgastinformationen oder auch Wegweisungen von Belang. In dieses Gestaltungskonzept sind ebenso die Anlagen des Bike+Ride und Park+Ride einzubeziehen.

Die weiteren Entwicklungen des Fahrzeugparks, des Corporate Designs und des Qualitätsstandards im Stadtverkehr Rendsburg sind zukünftig auf die Einbeziehung der Stadt in den ‚Verkehrsverbund Region Kiel‘ (VRK) im Rahmen der K.E.R.N.-Region auszurichten. Dies beinhaltet gegebenenfalls Änderungen im Tarifsystem und im Corporate Design.



Defizite im ÖPNV