

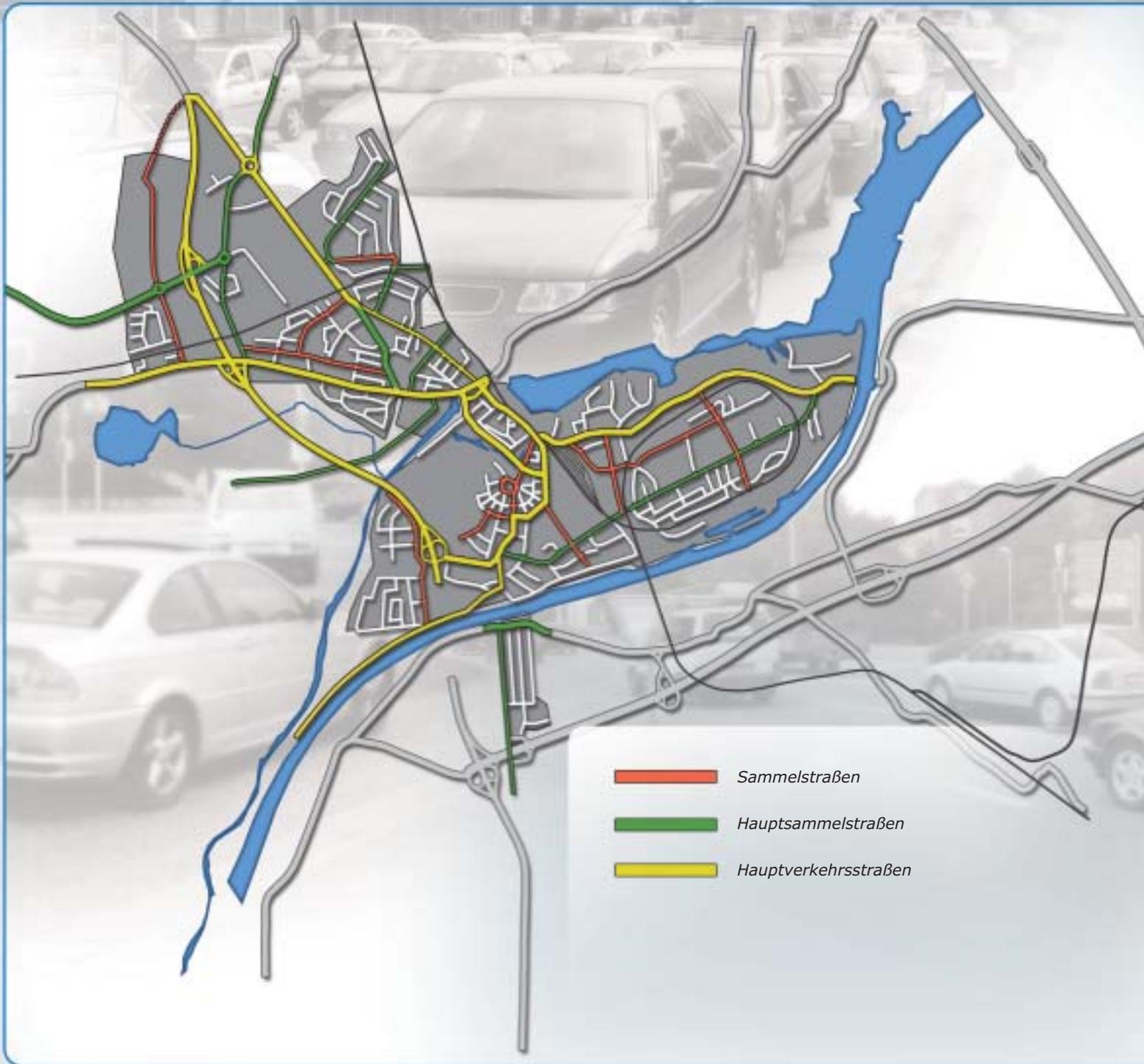
Der Planungsteil zum motorisierten Individualverkehr, der sich den fließenden Kraftfahrzeugströmen widmet, prognostiziert anhand eines Trend-Szenarios das Verkehrsgeschehen zum Zeitpunkt des Prognosehorizontes im Jahr 2020. Faktoren sind dabei neben der wachsenden Mobilität und Pkw-Verfügbarkeit der Bürger ebenfalls Stadtentwicklungen, deren Realisierung bereits zu Beginn der Untersuchungen des Gesamtverkehrsplanes absehbar waren. Aus dem Bereich der Stadtentwicklung wurde beispielsweise die Erweiterung des Hagebaumarktes, der Neubau des Eiderparks oder auch eine geplante Randbebauung des Schiffbrückenplatzes berücksichtigt.

Die Umsetzung solcher verkehrsrelevanter Maßnahmen führt zu einer Steigerung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens. Anhand der so geänderten Verkehrserzeugung werden Berechnungen der Verkehrsverteilung auf das Straßennetz Rendsburgs durchgeführt. In der Summe aus den berechneten Verkehrsstärken, den Auswertungen der Unfallstatistik, den Ortsbesichtigungen und den Zielsetzungen der städtebaulichen Entwicklungen werden Defizite und Handlungsspielräume im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aufgedeckt.

Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und der Sicherheit im Verkehrsgeschehen haben ihren Ursprung neben der Verkehrsbelastung und der Qualität des Straßennetz im Verhalten der Verkehrsteilnehmer selber. Daher ist es das Ziel durch eine Verkehrsleitplanung eine eindeutige Verteilung der Verkehre auf das Hauptstraßennetz zu erreichen und dieses gleichzeitig den neuen Bedingungen

anzupassen. Damit soll folgendes erreicht werden:

- ▶ die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen,
- ▶ die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wie z.B. dem Thormannplatz,
- ▶ die Anpassung des Straßenraumes an dessen tatsächliche bzw. angestrebte verkehrliche und städtebauliche Funktion, wie z.B. im Straßennetz der Altstadt die Ausweitung der Fußgängerzonen zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und der Attraktivität, sowie
- ▶ den Schutzbelangen der Bevölkerung und der Umwelt gerecht zu werden.



Einteilung des Straßennetzes



Als grundlegende Defizite im Straßennetz der Stadt Rendsburg sind die folgenden Punkte zu nennen:

- ▶ Die Straßenzüge Schiffbrückenplatz - Pannkokenstraat - Schloßplatz, Mühlenstraße - Schleifmühlenstraße und Am Holstentor bilden derzeit Querverbindungen durch die Altstadt und verbinden damit die Ost- und Westtangente miteinander. Durch die Verkehrsführung vom Schiffbrückenplatz zur Torstraße durch die schmale Pannkokenstraat wird besonders in diesem Bereich die Aufenthaltsfunktion durch Lärm und Abgas gemindert und durch das dichte Nebeneinander von Fußgängern und Fahrzeugen sehr konfliktreich.
- ▶ Der die Altstadt umschließende Tangentenring weist aufgrund der Verkehrsstärke eine sehr hohe Trennwirkung auf. Dies bedeutet in gewissen Straßenabschnitten (Denkerstraße, Materialhofstraße) eine Einschränkung der Qualitäten im Fußgängerverkehr. In diesen Straßen ist derzeit außerhalb von Lichtsignalanlagen und Unterführungen ein Überqueren schwer möglich.
- ▶ Der nicht bedarfsgerechte Ausbau bzw. die Verkehrssteuerung führt an einigen Knotenpunkten zu einer Verminderung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Zu nennen ist hier vor allem der Knotenpunkt Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße. Leistungsfähigkeitsprobleme bestehen vor allem am Thormannplatz.
- ▶ Die Geschwindigkeitsmessungen der Bestandsanalyse haben gezeigt, dass innerhalb von Tempo-

30-Zonen bzw. in Straßenabschnitten mit verringerten zulässigen Geschwindigkeiten deutliche Überschreitungen auftreten. Zu nennen ist hier besonders der Röhlingsweg, in dessen südlichem Abschnitt auf ca. 100 m in Höhe der Heinrich-de-Haanschule eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h besteht. Ebenso werden in der Ahlmannstraße (Schule) und An der Untereider (Schwimmbad) die zulässigen Geschwindigkeiten von 30 km/h überschritten. Durch die Funktion dieser Straßen unter anderem als Schulwegachsen ist hier ein besonderes Maß an Sicherheit anzustreben.



Altstadterschließung

Die städtebauliche Planung beinhaltet die Verlagerung des Querverkehrs zwischen den Tangenten aus der Altstadt, die mit der Fußgängerzone und kulturellen Aktivitäten wie Kino und Theater eine starke Einkaufs- und Aufenthaltsfunktion erfüllt. Zu diesem Zweck sollen die Achsen Schiffbrückenplatz - Pannkokenstraat - Torstraße, Mühlenstraße - Altstädter Markt - Schleifmühlenstraße und der Straßenzug Am Holstentor für den Durchgangsverkehr geschlossen werden. Es entstehen Anliegerstraßen und Zufahrten zu den Parkhäusern, die an Fußgängerzonen enden. Die Abschnitte der Fußgängerzonen bleiben für den Lieferverkehr gegebenenfalls zeitlich beschränkt freigegeben.

Besonders die Unterbrechung der Pannkokenstraat, die derzeit eine Verkehrsstärke von ca. 4.000 Kfz/24h aufweist, hat eine positive Auswirkung auf das angrenzende Umfeld, da im Bereich Schiffbrückenplatz, Schlossplatz und Torstraße die Verkehrsstärken zurückgehen und damit die Verträglichkeit bzw. Aufenthaltsqualität der nördlichen Altstadt für Radfahrer und Fußgänger erhöht wird. Derzeit teilen sich Fußgänger-, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr eine Straßenraumbreite von 5,0 m zwischen den Arkaden und der gegenüberliegenden Bebauung. Durch die Sperrung der Pannkokenstraat steht den Radfahrern und Fußgängern der gesamte Verkehrsraum zur Verfügung. Eine ähnliche Situation stellt die Mühlenstraße dar. Obwohl diese eine nur geringe Verkehrsstärke von ca. 900 Kfz/24h aufweist, wirkt

sie als störende Unterbrechung der Fußgängerzone
Hohe Straße - Altstädter Markt - Stegen. Auch
hier erhöht die geplante Sperrung zwischen der
Straße An der Marienkirche und der Einmündung
der Neuen Straße für den Durchgangsverkehr die
Aufenthaltsqualität der gesamten Fußgängerzone.



-  *Tempo - 30 - Zonen*
-  *verkehrsberuhigter Bereich*
-  *Bereiche für Fußgänger*

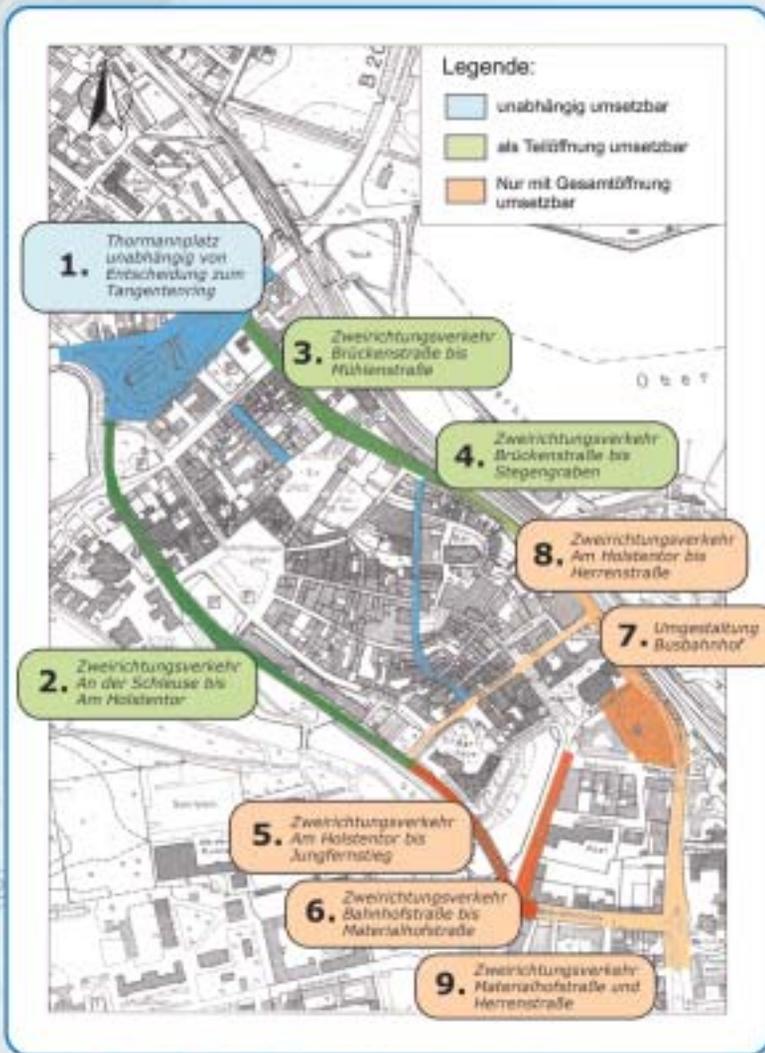
Tangentenring

Durch die Gestaltung des Tangentenringes als dreistreifige Einbahnstraße wird ein Großteil an Zusatzfahrten mit längeren Wegen getätigt, um das gewünschte Ziel innerhalb der Altstadt zu erreichen.

Die Verkehrsstärken auf den Tangenten werden von heute im Mittel 21.000 Kfz/24h auf zukünftig 27.000 Kfz/24h im Jahr 2020 ansteigen, da der Tangentenring insbesondere bei unterbrochenen Querverbindungen gesamt umfahren werden muss. Aus diesem Grund wurde die Öffnung des Tangentenringes für den Verkehr in Richtung und Gegenrichtung als Variante überprüft.

Das Ziel der Freigabe des Tangentenringes ist, eine unkomplizierte Erschließung des Altstadtbereiches mit seinem Einkaufsangebot bereitzustellen. Das bedeutet, dass die in der Altstadt vorhandenen Parkflächen und Parkhäuser auch nach der Trennung der Querverbindungen mindestens in einer gleichen, wenn nicht sogar besseren Qualität erreichbar sein werden.

Es zeigt sich nämlich, dass durch die Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr ein großer Anteil von Fahrten eingespart werden kann. Deutlich wird diese Entwicklung auf den südlichen Abschnitten zwischen Holsteinbrücke, Materialhofstraße und Herrenstraße; auch der umzugestaltende Thormannplatz weist mit Verkehrsabnahmen von 6.000 Kfz/24h eine Entlastung auf.



Umsetzungsschritte Tangentenring

In den Verkehrsberechnungen des für beide Fahrrichtungen freigegebenen Tangentenringes wurde eine Gestaltung zugrundegelegt, die mit möglichst geringem baulichen Aufwand realisiert werden kann. Bautätigkeiten beschränken sich primär auf die Einrichtung von Abbiegespuren und Fahrbahnteilern.

Als aufwändiger erweist sich der Röhlingsplatz mit dem ZOB und der Dresdner Brücke, die auch zukünftig als Bestand beibehalten werden soll. Dies erfordert neben einer unkonventionellen Verkehrsführung die Umgestaltung des ZOB, damit auch dieser aus beiden Fahrrichtungen bedient werden kann.

Die Stärkung des Umweltverbundes, hier des öffentlichen Personennahverkehrs, wurde insofern berücksichtigt, als dass in Teilbereichen des Tangentenringes eine Einteilung des Straßenraumes in je einen Fahrstreifen pro Richtung für den MIV und einen Fahrstreifen für den ÖPNV, dessen Fahrtrichtung entgegen des heutigen Einbahnstraßensystems angeordnet ist, vorgenommen wurde. Damit wird besonders in Knotenpunktbereichen eine Beschleunigung des ÖPNV erreicht.

Da durch die Zulassung von Zweirichtungsverkehren auf dem Tangentenring bisher nicht vorhandene Konfliktpunkte an den Knotenpunkten entstehen könnten, weil abbiegende Fahrzeuge den Gegenverkehr beachten müssen, ist die Anordnung von Lichtsignalanlagen an derzeit nicht geregelten Knoten erforderlich. Unter dieser Voraussetzung ist die Berechnung der Leistungsfähigkeit aller zu koordinierenden Verkehrsknoten ("Grüne Welle") noch

nachzuweisen und die Einrichtung eines Verkehrsrechners erscheint notwendig. Dieser soll die Verkehrsabläufe im gesamten Stadtgebiet durch die verkehrabhängige Beeinflussung der Lichtsignalanlagen koordinieren. Die Einrichtung des Verkehrsrechners ermöglicht zudem eine einfachere Anpassung der Lichtsignalsteuerung aufeinanderfolgender Knotenpunkte.



Knotenpunkte

Königstraße / Grafenstraße

Der Knotenpunkt wurde in den Jahresberichten 1994/95 zum Verkehrsunfallgeschehen der Polizeiinspektion als Unfallhäufungsstelle genannt. Hier missachteten die Linksabbieger der östlichen Grafenstraße in Richtung Süden die bevorrechtigten Verkehre der westlichen Grafenstraße vom Kreiskrankenhaus. Als Lösungsmöglichkeit dieses Konfliktpunktes wird eine Umgestaltung des Knotenpunktes zum Kreisverkehrsplatz empfohlen.

Zur Optimierung der Fahrrad- und Fußgänger- verkehre wird einerseits die Einrichtung alternativer Routen über die auszubauenden Straßen Wehrautal und Moltkestraße sowie über Wrangelstraße und Königinstraße vorgesehen, andererseits erfolgt eine bauliche Verbesserung und Ausweitung des Radweges auf der westlichen Berliner Straße und Königstraße zur Verlagerung der schwächeren Verkehrsteilnehmer auf geringer belastete Knotenpunktarme des Kreisverkehrs.



Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße / Hindenburgstraße

Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsgrenze wird während der Spitzenverkehrszeiten erreicht. Dies hat zur Folge, dass die aus Richtung Kanaltunnel in die Alte Kieler Landstraße rechtsabbiegenden Fahrzeuge in den Geradeausstrom zurückstauen und diesen behindern, so dass es zu gefährlichen Fahrstreifenwechseln kommt.

Zusätzlich trat dieser Knotenpunkt in den vergangenen Jahren als Unfallhäufungsstelle mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr in Erscheinung.

Für den Knotenpunkt wird vorgesehen, die derzeitige Platzsituation derart zu verändern, dass eine Rechtsabbiegespur in Richtung Alte Kieler Landstraße angefügt werden kann. Zu diesem Zweck wird die östliche Fahrbahn nach Westen verschoben und um eine Rechtsabbiegespur erweitert. Zur Entzerrung der Situation erfolgt gleichzeitig eine weitere Verlegung der Einmündung Hindenburgstraße in Richtung Süden.

Die entfallene Grünfläche wird östlich der Berliner Straße neu angelegt und steht damit weiterhin zur Verfügung.



Berliner Platz - vorher



Berliner Platz - nachher



Thormannplatz

Der Thormannplatz wirkt in seiner heutigen Gestaltung als "großer Kreisverkehrsplatz" besonders auf ortsfremde Fahrzeugführer unübersichtlich und gefährlich. Nach der Installation einer neuen Lichtsignaltechnik in den Jahren 1997/98 wurden zufriedenstellende Leistungsfähigkeiten des Knotenpunktes erreicht. Jedoch treten während der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeiten nach wie vor Staubildungen auf. Dies resultiert aus den wegen räumlicher Enge zu gering bemessenen Abbiegespuren, so dass abbiegende Fahrzeuge auf die Geradeauspur zurückstauen und dadurch den nachfolgenden Verkehr behindern.

Die Schließung der Pannkokenstraat und der Querverbindungen durch die Altstadt für den motorisierten Individualverkehr bewirkt Verlagerungen am Knotenpunkt, so dass die Leistungsfähigkeit wieder sinkt.

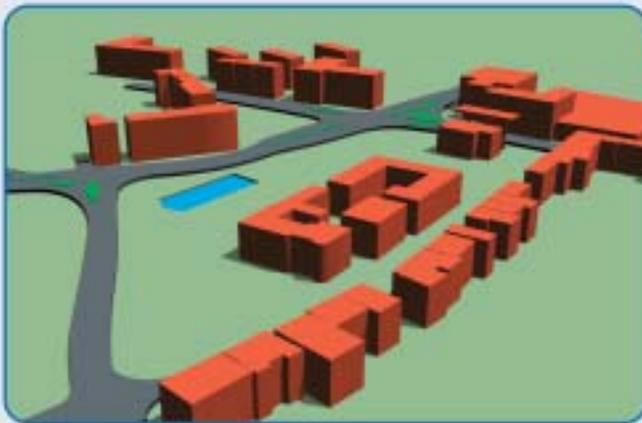
Zur Verwirklichung des Altstadtkonzeptes der unterbrochenen Querverbindungen ist es daher geboten, den Thormannplatz zur Steigerung der Leistungsfähigkeit umzugestalten. Als Maßnahme soll auf der Nordseite eine vierstreifige Straße mit Abbiegespuren entstehen, die in beiden Fahrtrichtungen zu befahren ist. Dabei entsteht eine Kreuzung mit der Denkerstraße und Gerhardstraße sowie eine Einmündung in die Straße An der Bleiche. Dies bewirkt eine Steigerung der Leistungsfähigkeitsreserve um etwa 15%.



Wird zusätzlich der Zweirichtungsverkehr auf dem Tangentenring eingerichtet, beträgt die Steigerung der Leistungsreserve 30%. Die Umgestaltung des Thormannplatzes kann unabhängig von der weiteren Altstadterschließung über den Tangentenring erfolgen. Die Funktionsfähigkeit ist sowohl bei Einbahnstraßenverkehr, wie auch bei Zweirichtungsverkehr gegeben.



Thormannplatz - vorher



Thormannplatz - nachher



Anschluss der Messe an die B 202

Das Messegelände im Süden Rendsburgs ist als Ausrichtungsort der jährlichen Landwirtschaftsmesse "NORLA" und anderer Veranstaltungen ein angesehener Messestandort Schleswig-Holsteins. Da die Verkehrslenkung zum Messegelände derzeit über die Kieler Straße und Dorfstraße der Gemeinde Osterrönfeld erfolgen, werden die dortigen Anwohner während der Messezeiträume erheblich belastet. Aus diesem Grund wurden weitere Untersuchungen auch außerhalb des Gesamtverkehrsplanes angestellt, die als alternative Erschließung eine neue Anschlussstelle an die Bundesstraße B 202 vorsehen.

Zusätzlich zu den geplanten Entwicklungen des Messestandortes ist die Ausweisung neuer Gewerbe- und Wohngebiete südlich der Bundesstraße B 202 geplant. Die Erschließung dieser Flächen erfolgt ebenfalls über die neue Anschlussstelle.



Netzschluss und Erschließung

Verlängerung der Büsumer Straße

Der alte Knotenpunkt zwischen Büsumer Straße/ Bundesstraße B 77 und Schleswiger Chaussee wurde mehrfach als Unfallhäufungsstelle registriert. Da zudem etwa ab dem Jahr 2010 die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes stark eingeschränkt sein wird, wurde in Abstimmung zwischen der Stadt Rendsburg und dem zuständigen Straßenbauamt die Einrichtung einer Lichtsignalanlage vereinbart, die in den kommenden Jahren durch eine höhenfreie Anschlussstelle ersetzt werden soll.



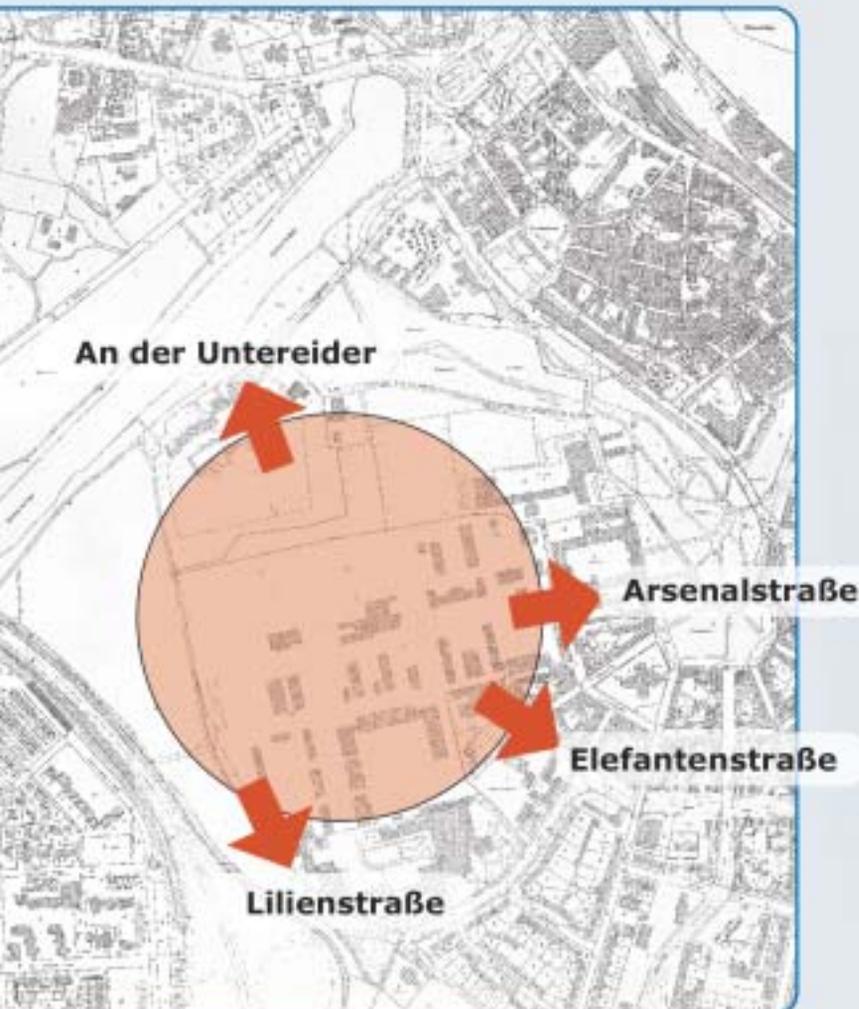
Die Anbindung führt zu einer Verkehrsverlagerung von der Bundesstraße B 77 und der nördlichen Friedrichstädter Straße zur Büsumer Straße von ca. 3.000 Kfz/24h und zu einer zusätzlichen Belastung der nördlichen Schleswiger Chaussee auf Höhe des real-Marktes von ca. 1.000 Kfz/24h.



Erschließung der Eiderkaserne im Falle einer Konversion der militärischen Flächen

Sollte die Eiderkaserne der militärischen Nutzung entzogen werden und das Gelände einer zivilen Verwendung zufallen können, wäre mit einem gesteigerten Verkehrsaufkommen aus dem expandierendem westlichen Neuwerk zu rechnen.

Eine alleinige Erschließung des Geländes der Eiderkaserne über die Arsenalstraße auch im Zusammenspiel mit einer Erschließung über die Elefantenstraße stellt eine unverträgliche Verkehrssituation für den Stadtteil Neuwerk dar. Da eine Anbindung an die Bundesstraße B 77 aus Gründen der Verkehrssicherheit und der übergeordneten Bedeutung der B 77 nicht möglich ist, muss die Erschließung primär über die Lilienstraße und die Straße An der Untereider erfolgen. Dabei ist eine Gliederung des Gebietes in vier kleinere Quartiere erforderlich, um die vier Erschließungsstraßen im Rahmen der Verträglichkeit mit Verkehr zu belasten.



Verkehrsberuhigung

Zur weiteren Beruhigung der Verkehre in den Wohnquartieren der Stadt ist die Erweiterung der Tempo-30-Zonen fortzusetzen. Es wird daher vorgesehen, auch Straßen, die bislang nicht als Zone zusammenfassbar sind, in das System einzugliedern. Dies ist neben dem gesamten Bereich der Altstadt auch der Bereich um den Rotenhöfer Weg und den Bugenhagenweg, sowie die Reincendorfer und Steglitzer Straße. Mit diesem letzten Erweiterungsschritt ist im gesamten Stadtgebiet flächendeckend Tempo-30 eingeführt. Nur die maßgeblichen Erschließungsstraßen sind mit Tempo-50 zu befahren. Es ist zukünftig erforderlich, Abschnitte, in denen Geschwindigkeitsübertretungen erfolgen, durch bauliche Unterstützung weiter zu beruhigen.

