

STADT RENDSBURG



Gesamtverkehrsplan

Teil 1: Bestandsanalyse

BEARBEITER:

Prof. Dr.-Ing. Bodo Biedermann

Dipl.-Ing. Christoph Krüger



Neumünster, Januar 1997

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkung und Aufgabenstellung	8
2	Analyse des Zustandes.....	11
2.1	Lage in der Region.....	11
2.2	Untersuchungs- und Planungsraum.....	12
2.3	Struktur und Entwicklung des Planungsraumes.....	16
2.3.1	Bevölkerung	16
2.3.2	Arbeitsplätze	17
2.3.3	Motorisierung	20
3	Verkehrsanalyse	21
3.1	Erfassungen zum motorisierten Individualverkehr	21
3.1.1	Vorliegende Erhebungen	21
3.1.2	Eigene Erhebungen	22
3.2	Erfassungen zum ruhenden Verkehr.....	42
3.2.1	Innenstadtbereich	42
3.2.2	Wohngebiete	54
3.3	ÖPNV	58
3.3.1	Aufgabe und Zielsetzung	58
3.3.2	Fahrplan und Liniennetz des Stadtverkehrs	58
3.3.3	Überlandbuslinien der Autokraft und Angebot auf der Schiene der Deutschen Bundesbahn.....	61
3.3.4	Ergebnisse der Ein-/Aussteigerzählung auf den Stadtbuslinien	61
3.3.5	Ein- und Aussteigerzählung der Überlandbusfahrgäste am ZOB	69
3.3.6	Ein- und Aussteigerzählung der Zugfahrgäste am Bahnhof	70
3.3.7	Fahrgastbefragung am ZOB / Bahnhof.....	73
3.4	Schüler- und Kindergartenbefragung	85
3.5	Beschäftigtenbefragung	96
3.5.1	Verkehrsmittelwahl: Allgemein	97
3.5.2	Arbeitszeiteaufteilung: Allgemein	98
3.5.3	Weg nach der Arbeit: Allgemein	99
3.5.4	Pkw - Parken: Allgemein.....	100
3.5.5	Verkehrsmittel und Entfernung zum Wohnort.....	101
3.6	Haushaltsbefragung	103
3.6.1	Verkehrsmittelwahl: Allgemein	104
3.6.2	Wegezweck: Allgemein.....	105
3.6.3	Wegezweck und Entfernung: Allgemein	106
3.6.4	Wegezweck und Entfernung: Pkw - Motorrad als Fahrer	107
3.6.5	Wegezweck und Entfernung: Pkw als Mitfahrer	108
3.6.6	Wegezweck und Entfernung: Öffentlicher Personennahverkehr	109
3.6.7	Wegezweck und Entfernung: Fahrrad / Mofa	110
3.6.8	Wegezweck und Entfernung: zu Fuß.....	111
3.6.9	Verkehrsmittel und Entfernung: Allgemein.....	112
3.6.10	Verkehrsmittel und Alter: Allgemein	113
3.6.11	Verkehrsmittel und Geschlecht: Allgemein.....	114
3.7	Geschwindigkeitsmessung.....	115
3.8	Unfallauswertung	119

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 2.1: Lage in der Region	11
Bild 2.2: Planungsraum Stadtgebiet Rendsburg	12
Bild 2.3: Klassifiziertes Straßennetz	14
Bild 2.4: Altersbaum der Rendsburger Bevölkerung	15
Bild 2.5: Verkehrsbezirke	18
Bild 2.6: Entwicklung der Motorisierung	20
Bild 3.1: Lage der Zählstellen (Kennzeichenerfassung).....	23
Bild 3.2: Durchgangsverkehrsströme [Kfz/4h] (Planungsraum)	25
Bild 3.3: Lage der Zählstellen (Knotenpunkte)	29
Bild 3.4: Knotenpunktbelastungen im Planungsraum (Knoten 1-9).....	30
Bild 3.5: Knotenpunktbelastungen im Planungsraum (Knoten 9-17).....	31
Bild 3.6: Knotenpunktbelastungen im Planungsraum (Knoten 18 – 26).....	32
Bild 3.7: Knotenpunktbelastungen im Planungsraum (Knoten 27-35).....	33
Bild 3.8: Streckenbelastungen (Stadtgebiet)	35
Bild 3.9: Streckenbelastungen (Innenstadt)	36
Bild 3.10: Fahrradverkehrsanteil [Rad/4h].....	39
Bild 3.11: Verfügbare Parkstände im Innenstadtbereich (Graphik)	45
Bild 3.12: Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich	47
Bild 3.13: Belegung der Parkstände am 15.08.1996, 16.00 Uhr	49
Bild 3.14: Belegung der Parkstände am 15.08.1996, 23.00 Uhr	50
Bild 3.15: Belegung der Parkstände in den Wohngebieten (16.00 Uhr).....	56
Bild 3.16: Belegung der Parkstände in den Wohngebieten (23.00 Uhr).....	57
Bild 3.17: Liniennetz der Stadtbuslinien in Rendsburg	60
Bild 3.18: Fahrgäste in der morgendlichen Spitzenverkehrszeit	62
Bild 3.19: Fahrgäste in der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit.....	62
Bild 3.20: Linienbelastung – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Nobisfähre	63
Bild 3.21: Linienbelastung – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Fockbek	63
Bild 3.22: Einsteiger – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Nobisfähre	64
Bild 3.23: Aussteiger – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Nobisfähre	64
Bild 3.24: Einsteiger – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Fockbek	65
Bild 3.25: Aussteiger – Linie 1/2/3 Fahrtrichtung Fockbek	65
Bild 3.26: Ein- / Aussteiger, Linienbelastung – morgendliche Spitzenverkehrszeit.....	66
Bild 3.27: Ein- / Aussteiger, Linienbelastung – nachmittägliche Spitzenverkehrszeit	67
Bild 3.28: Fahrkartennutzung – morgendliche Spitzenverkehrszeit	68
Bild 3.29: Fahrkartennutzung – nachmittägliche Spitzenverkehrszeit.....	68
Bild 3.30: Fahrgäste der Überlandbusse – morgendliche Spitzenverkehrszeit.....	69
Bild 3.31: Fahrgäste der Überlandbusse – morgendliche Spitzenverkehrszeit.....	69
Bild 3.32: Fahrgastverteilung auf die Überlandbusse.....	70
Bild 3.33: Fahrgäste der Züge – morgendliche Spitzenverkehrszeit	70
Bild 3.34: Fahrgäste der Züge – nachmittägliche Spitzenverkehrszeit	71
Bild 3.35: Fahrgastverteilung auf die Züge.....	71
Bild 3.36: Ziel der Bahnfahrgäste	72

Bild 3.37: Herkunft der Bahnfahrergäste	72
Bild 3.38: Quelle der Bahnfahrergäste	74
Bild 3.39: Quelle der Bahnfahrergäste dargestellt als Säulendiagramm	74
Bild 3.40: Quelle der Bahnfahrergäste dargestellt als Kreisdiagramm	74
Bild 3.41: Ziel der Bahnfahrergäste	75
Bild 3.42: Ziel der Bahnfahrergäste dargestellt als Säulendiagramm.....	75
Bild 3.43: Ziel der Bahnfahrergäste dargestellt als Kreisdiagramm.....	75
Bild 3.44: Benutzte Verkehrsmittel zum ZOB	76
Bild 3.45: Benutzte Verkehrsmittel zum ZOB dargestellt als Säulendiagramm.....	76
Bild 3.46: Benutzte Verkehrsmittel zum ZOB dargestellt als Kreisdiagramm.....	76
Bild 3.47: Benutzte Verkehrsmittel vom ZOB	77
Bild 3.48: Benutzte Verkehrsmittel vom ZOB dargestellt als Säulendiagramm.....	77
Bild 3.49: Benutzte Verkehrsmittel vom ZOB dargestellt als Kreisdiagramm.....	77
Bild 3.50: Fahrkartenarten der Bahnfahrergäste	78
Bild 3.51: Fahrkartenarten der Bahnfahrergäste dargestellt als Säulendiagramm	78
Bild 3.52: Fahrkartenarten der Bahnfahrergäste dargestellt als Kreisdiagramm	78
Bild 3.53: Reisezwecke	79
Bild 3.54: Reisezwecke dargestellt als Säulendiagramm.....	79
Bild 3.55: Reisezwecke dargestellt als Kreisdiagramm.....	79
Bild 3.56: Fahrgäste mit Quelle in Rendsburg.....	80
Bild 3.57: Fahrgäste mit Quelle in Rendsburg dargestellt als Säulendiagramm	80
Bild 3.58: Fahrgäste mit Quelle in Rendsburg dargestellt als Kreisdiagramm	80
Bild 3.59: Fahrgäste mit Ziel Rendsburg	81
Bild 3.60: Fahrgäste mit Ziel Rendsburg dargestellt als Säulendiagramm.....	81
Bild 3.61: Fahrgäste mit Ziel Rendsburg dargestellt als Kreisdiagramm.....	81
Bild 3.62: Häufigkeit der Busnutzung	82
Bild 3.63: Häufigkeit der Busnutzung dargestellt als Säulendiagramm.....	82
Bild 3.64: Häufigkeit der Busnutzung dargestellt als Kreisdiagramm.....	82
Bild 3.65: Fahrtgründe der Bus/Bus Umsteiger.....	83
Bild 3.66: Fahrtgründe der Bus/Bus Umsteiger dargestellt als Säulendiagramm	83
Bild 3.67: Fahrtgründe der Bus/Bus Umsteiger dargestellt als Kreisdiagramm	83
Bild 3.68: Fahrkartennutzung der Bus/Bus Umsteiger	84
Bild 3.69: Fahrkartennutzung der Bus/Bus Umsteiger dargestellt als Säulendiagramm.....	84
Bild 3.70: Fahrkartennutzung der Bus/Bus Umsteiger dargestellt als Kreisdiagramm.....	84
Bild 3.71: Lage der untersuchten Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten.....	91
Bild 3.72: Wege zur Schule/Kindergarten mit dem Fahrrad	92
Bild 3.73: Wege zur Schule/Kindergarten zu Fuß	93
Bild 3.74: Verkehrsmittelwahl als Diagramm dargestellt	97
Bild 3.75: Arbeitszeiteaufteilung als Diagramm dargestellt	98
Bild 3.76: Weg nach der Arbeit als Diagramm dargestellt.....	99
Bild 3.77: Pkw Parken als Diagramm dargestellt	100
Bild 3.78: Entfernung zum Wohnort	101
Bild 3.79: Verkehrsmittelwahl als Diagramm dargestellt	104



Bild 3.80: Wegezweck	105
Bild 3.81: Wegezweck	106
Bild 3.82: Wegezweck von Pkw Selbsterfahrern	107
Bild 3.83: Wegezweck von Pkw Mitfahrern	108
Bild 3.84: Wegezweck bei Fahrten mit dem ÖPNV	109
Bild 3.85: Wegezweck bei Fahrten mit Fahrrad/Mofa	110
Bild 3.86: Wegezweck bei Fußgängern	111
Bild 3.87: Verkehrsmittelwahl und Entfernung als Diagramm	112
Bild 3.88: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen als Diagramm	113
Bild 3.89: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht als Diagramm	114
Bild 3.90: Lage der Geschwindigkeitsmessstellen 1	117
Bild 3.91: Lage der Geschwindigkeitsmessstellen 2	118
Bild 3.92: Unfallauswertung nach Unfalltypen (1994 bis 1995)	122

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2.1: Strukturdaten, Einwohner und Arbeitsplätze im Planungsraum	19
Tabelle 3.1: Vergleich der Verkehrsdaten (Eigene Zählung - Straßenverkehrszählung)	21
Tabelle 3.2: Vergleich der Verkehrsdaten (am Stadtrand)	21
Tabelle 3.3: Vergleich der Verkehrsdaten (im Stadtgebiet).....	22
Tabelle 3.4: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Planungsraum)	24
Tabelle 3.5: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Innenstadt)	26
Tabelle 3.6: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Rendsburg Ost)	27
Tabelle 3.7: Verkehrsbelastung der Knotenpunkte (Tabelle)	28
Tabelle 3.8: Verkehrsbelastungen der Streckenabschnitte	34
Tabelle 3.9: Schwerverkehrsanteil [Lkw/4h]	37
Tabelle 3.10: Fahrradverkehrsanteil [Rad/4h]	38
Tabelle 3.11: Tagesganglinie Brückenstraße (Bundesstraße B 203).....	41
Tabelle 3.12: Tagesganglinie Fockbeker Chaussee (Bundesstraße B 202/203)	41
Tabelle 3.13: Bestand der öffentlichen Parkplätze in der Altstadt	42
Tabelle 3.14: Bestand der öffentlichen Parkplätze in der Gelenkzone	43
Tabelle 3.15: Bestand der öffentlichen Parkplätze in Neuwerk	43
Tabelle 3.16: Bestand der innenstadtrelev. öffentl. Park- und Stellplätze (Peripherie)	44
Tabelle 3.17: Bestand der öffentl. zugänglichen Park- und Stellplätze	44
Tabelle 3.18: Verfügbare Parkstände im Innenstadtbereich	44
Tabelle 3.19: Parkplätze und Bewirtschaftung	46
Tabelle 3.20: Auslastung aller Parkstände im Erhebungszeitraum	48
Tabelle 3.21: Stark ausgelastete bzw. überlastete Parkflächen.....	48
Tabelle 3.22: Stark ausgelastete bzw. überlastete Straßen	51
Tabelle 3.23: Dauer des Parkens (Parkplätze)	52
Tabelle 3.24: Dauer des Parkens (Parkdecks).....	52
Tabelle 3.25: Ergebnisse der Befragung "Ruhender Verkehr"	54
Tabelle 3.26: Verfügbare Parkstände in den Wohngebieten (Tabelle)	54
Tabelle 3.27: Auslastung aller Parkstände im Erhebungszeitraum	55
Tabelle 3.28: Stark ausgelastete bzw. überlastete Straßen in Wohngebieten	55
Tabelle 3.29: Linien des Stadtbusverkehrs	59
Tabelle 3.30: Anzahl der Fahrten und Fahrtenhäufigkeit	59
Tabelle 3.31: Überlandbuslinien zur Bedienung der Stadt Rendsburg	61
Tabelle 3.32: Zugverbindungen zur Bedienung der Stadt Rendsburg	61
Tabelle 3.33: Beteiligung der Schulen an der Befragung vom 15.08.1996	85
Tabelle 3.34: Verkehrsmittelwahl der Schüler nach Schule	87
Tabelle 3.35: Verkehrsmittelwahl der Schüler nach Wohnorten	88
Tabelle 3.36: Verkehrsmittelwahl der Schüler nach Altersgruppen.....	88
Tabelle 3.37: Beteiligung der Kindergärten an der Befragung vom 15.08.1996	89
Tabelle 3.38: Verkehrsmittelwahl der Kindergartenkinder	89
Tabelle 3.39: Verkehrsmittelwahl	97
Tabelle 3.40: Arbeitszeiteaufteilung	98
Tabelle 3.41: Weg nach der Arbeit	99



Tabelle 3.42: Pkw Parken	100
Tabelle 3.43: Verkehrsmittelwahl in Rendsburg	101
Tabelle 3.44: Verkehrsmittelwahl im Umland	101
Tabelle 3.45: Verkehrsmittelwahl	104
Tabelle 3.46: Wegezweck	105
Tabelle 3.47: Wegezweck und Entfernung	106
Tabelle 3.48: Wegezweck und Entfernung von Pkw Selbsterfahrern	107
Tabelle 3.49: Wegezweck und Entfernung von Pkw Mitfahrern	108
Tabelle 3.50: Wegezweck und Entfernung bei Fahrten mit dem ÖPNV	109
Tabelle 3.51: Wegezweck und Entfernung bei Fahrten mit Fahrrad/Mofa	110
Tabelle 3.52: Wegezweck und Entfernungen bei Fußgängern	111
Tabelle 3.53: Verkehrsmittelwahl und Entfernung	112
Tabelle 3.54: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	113
Tabelle 3.55:	114
Tabelle 3.56: Ergebnis der Geschwindigkeitsmessung	116
Tabelle 3.57: Anzahl der Unfälle in Rendsburg nach Unfallarten	119
Tabelle 3.58: Anzahl der Unfälle in Rendsburg nach Unfalltypen	120
Tabelle 3.59: Straßenabschnitte mit hohen Unfallzahlen	120
Tabelle 3.60: Knotenpunkte mit hohen Unfallzahlen	121

1 Vorbemerkung und Aufgabenstellung

Am 10. Juni 1996 wurde die WV Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH vom Senat der Stadt Rendsburg mit der Erstellung eines Gesamtverkehrsplanes als Entwurf der 4. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes Rendsburg beauftragt.

Ausgangslage für die 4. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes Rendsburg bilden die folgenden Generalverkehrspläne und Fortschreibungen:

- Generalverkehrsplan von Professor Wehner vom Febr. 1967,
- 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes 1974/75 von Dipl. Ing. Boldt,
- 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes von Dorsch-Consult (Nov. 1979),
- und die 3. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes (als 1. Fortschreibung von Dorsch-Consult) vom Dez. 1985 von Dorsch-Consult.

Weiterhin sind auf der Grundlage zeitlich und sachlich überholter Verkehrsplanungsgrundlagen und einzelner Ausbauplanungen in den letzten Jahren Maßnahmen ergriffen worden, die aufgrund unzeitgemäßer Aufgabenstellung als Teilverkehrsplanungen die städtebauliche Verträglichkeit und die ganzheitliche Betrachtung aller am Verkehr Beteiligten zum großen Teil unberücksichtigt ließen.

Der Gesamtverkehrsplan Rendsburg als 4. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes hat die Detaillierung, Ergänzung, Erweiterung und Aktualisierung aller städtebaulichen und verkehrlichen Belange zum Gegenstand.

Die vorliegende Bestandsanalyse beschreibt alle für einen Gesamtverkehrsplan maßgebenden Indikatoren. Hier sind vor allem der motorisierte Individualverkehr und das in einer Stadt zu Verfügung stehende Straßenverkehrsnetz zu nennen. Weitere wichtige Einflussgrößen sind der ruhende Verkehr, der Öffentliche Personennahverkehr und der Rad- und Fußgängerverkehr. Um weitere Aussagen über das Verkehrsgeschehen in einer Stadt machen zu können wurden eine Schüler- und Kindergartenbefragung, eine Beschäftigtenbefragung und eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Als weitere Einflussgrößen wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten auf verschiedenen Straßen und das Unfallgeschehen analysiert. Für alle diese Indikatoren gibt es eigene Kapitel. Der Rad- und Fußgängerverkehr ist jedoch in den Erfassungen zum motorisierten Individualverkehr (Kapitel 3.1) und in den Befragungen (Kapitel 3.4 - 3.7) integriert.

Die Notwendigkeit der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes ergibt sich aus den folgenden Gründen:

1. Die eingetretenen Veränderungen im bisherigen Plangebiet, zum Beispiel in der Nutzung, in der Verkehrsführung, in den neu ausgebauten Bereichen, in den Aufnahmekapazitäten des Verkehrs, müssen berücksichtigt werden.
2. Veränderungen, die sich aus der Überprüfung bzw. einer geänderten Bewertung bisheriger Zielsetzungen ergeben, sind in den Gesamtverkehrsplan einzuarbeiten.
3. Die Umsetzung der Verkehrsplanungsziele führt u. U. zu einer Änderung der Prioritäten für die weitere Verwirklichung von Maßnahmen.

4. Die Einbeziehung bisher nicht beleuchteter Aspekte sowie die vertiefende Ausarbeitung einzelner Untersuchungsgegenstände führen zu neuen, zusätzlichen und differenzierten Zielaussagen, die die Verkehrsplanung fortentwickeln.
5. Die parallel zur Verkehrsplanungsfortschreibung betriebenen Städtebau- und Landschaftsplanungen (Stadtbildplanung, Neuausweisung von Baugebieten, Nutzungsänderungen, Erfassung von Baulücken, Rahmenplanfortschreibung, Aufstellung eines Landschaftsplanes u.a.m.) erfordern eine zwingende Abstimmung der städtebaulichen, stadt-bild- und landschaftspflegerischen Zielsetzungen, die sich aus den jeweiligen Planwerken ergeben. Nur so können die einzelnen Planungen (in den Berührungspunkten) zu gleichlautenden Zielaussagen für die städtebauliche Fortentwicklung der Stadt Rendsburg gelangen.

Die aus den vorgenannten Gründen und Anlässen abzuleitenden Ziel-, Untersuchungs- und Maßnahmenkorrekturen stellen als Gesamtverkehrsplan die Grundlage des 4. Generalverkehrsplanes dar.

Zielkonzeption

Nach dem gegenwärtigen Stand der Fachdiskussion, wie er sich in wissenschaftlichen Untersuchungen, Veröffentlichungen und technischen Regelwerken niederschlägt, ist die Ausgangslage der Verkehrsplanung allgemein geprägt vom vielfachen Erreichen bzw. Überschreiten der Verträglichkeitsgrenzen durch den Kfz-Verkehr, vor allem bei:

- Schadstoffimmissionen,
- Lärmbelastung,
- städtebaulicher Verträglichkeit,
- Sozialverträglichkeit.

Zur langfristigen Sicherung der stadträumlichen Qualitäten ist es daher erforderlich, möglichst weitgehend die vom Kfz-Verkehr beanspruchten Flächen für stadtbildverträglichere Nutzungen zurück zu gewinnen, ohne dass die Funktionsfähigkeit besonders der Innenstadt verloren geht.

Ziele zukünftiger Verkehrsplanung sind weiter die Reduzierung der Lärm- und Luftimmissionen sowie die Verkehrssicherheit.

Förderung der Stadt- und Regionalentwicklung

- Sicherung der Wirtschaftskraft,
- Wahrung räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten und Verhinderung von Fehlentwicklungen,
- Gewährleistung von Nutzungsvielfalt, Erreichbarkeit und Stadtindividualität.

Verbesserung des Verkehrsablaufes

- Verbesserung der Übersichtlichkeit (Begreifbarkeit),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Sicherung der Verfügbarkeit,

- Verbesserung der Transport- und Lieferqualität
- Verlagerung und Bündelung belastender Verkehrsanteile auf leistungsfähige Verkehrsflächen in Randlage zu bebauten Gebieten, Führung der Hauptverkehrsströme
- Befriedigung der qualifizierten Parkraumnachfrage.

Verbesserung der Wohnumfeldqualität

- Verringerung der Immissionen,
- flächenhafte Verkehrsberuhigung,
- Vermeiden von Beeinträchtigungen des Stadtbildes,
- Verhinderung von gebietsfremden Parksuchverkehrs,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- Vermeidung städtebaulicher Trennwirkungen,
- Berücksichtigung historischer Bezüge sowie Pflege des Orts- und Landschaftsbildes,
- Vermeidung von Verdrängungen (Schleichwege),
- Berücksichtigung der Ansprüche von Kindern.

Minimierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Erhöhung der nicht Kfz gebundenen Verkehrsanteile (Umweltverbund)

- zweckmäßige Zuordnung von Nutzungen,
- vorrangige Behandlung des ÖPNV,
- stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs.

Einbeziehung landschaftsökologischer Aspekte entsprechend des zukünftigen Landschaftsplanes Rendsburg

- Sicherung eines leistungsfähigen Landschaftsraumes (-haushaltes) für die gesellschaftlich erforderlichen Nutzungsansprüche,
- Entwicklung eines den menschlichen bzw. gesellschaftlichen Ansprüchen entsprechenden Freiraumangebotes,
- Erhaltung und Förderung der besonderen landschaftlichen Eigenart Rendsburgs.

Wirtschaftlichkeit

- Minimierung der Investitionskosten,
- Minimierung der Betriebs- und Personalkosten,
- Bewirtschaftung,
- Entwicklung funktionsfähiger Zwischenstufen.