

Die Pkw-Dichte der Stadt Rendsburg lag 1996 bei 580 Pkw/1.000 Erwachsene. Für das im Teilkonzept ÖPNV betrachtete Prognosejahr 2010 ist in der Stadt Rendsburg mit einer Pkw-Dichte von ca. 620 Pkw/1.000 Erwachsene zu rechnen. Diese Prognose basiert auf den von der Deutschen Shell AG und dem Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten Prognosebetrachtungen.

Die Prognose der Fahrgastzahlen des Stadtverkehrs baut auf den Anteilen der verschiedenen Verkehrsarten am Verkehrsgeschehen (Modal-Split) auf.

Annahmen:

1. Der Bevölkerungszuwachs erfolgt sowohl durch die Ausweisung neuer Wohngebiete als auch durch die innerstädtische Lückenbebauung
2. Der Stadtverkehr Rendsburg passt seinen Erschließungsgrad an die neue Situation an, so dass auch im Jahr 2010 weiterhin ca. 92% der Einwohner an das ÖPNV-Netz angebunden sind. Dies entspräche im Jahr 2010 ca. 29.600 Einwohnern über fünf Jahren.
3. Aus der Haushaltsbefragung ist bekannt, dass bei einer Pkw-Dichte von 580 Pkw/1.000 Erwachsenen an einem Werktag 58.079 Fahrten mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer getätigt werden. Für das Jahr 2010 ist mit einer Pkw-Dichte von 620 Pkw/1.000 Erwachsenen zu rechnen.
4. Durch die höhere Pkw-Verfügbarkeit werden die Bürger mobiler und legen bei gleichbleibender jährlicher Fahrleistung täglich mehr Wege mit dem Pkw zurück. Dies entspricht 62.084 Wege/Tag mit dem Pkw.
5. Es existiert zwar eine höhere Mobilität der Einwohner, jedoch werden auch weiterhin nur 3,6 Wege/Tag zurückgelegt, dieses Verhalten der Einwohner bleibt gegenüber 1996 unverändert. Für den Anteil des ÖPNV sowie der Rad und Fußgängerverkehre an den täglich zurückgelegten Wegen, bedeutet dies, dass deren Anteil zu Gunsten des Pkw-Anteil sinkt, es werden weniger Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Unter Berücksichtigung dieser Annahmen zeigt sich, dass die bis 2010 gesteigerte Pkw-Dichte in der Stadt Rendsburg einen wesentlich geringeren Einfluss auf die Entwicklung im ÖPNV hat, als es im Kreis Rendsburg-Eckernförde der Fall ist. Während im ÖPNV des Kreises die Fahrgastzahlen sinken, wird für den ÖPNV in Rendsburg, wohlgermerkt bei einer Anpassung des Erschließungsgrades, eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 5,85% auf ca. 1.095.640 pro Jahr erreicht.

4.4 Defizitanalyse und Maßnahmen

4.4.1 Aufgabenbereich der Stadt

Erschließungsqualität

Erschließung der nordwestlichen Gewerbegebiete

Trotz des hohen Erschließungsgrades von 92,3% des Stadtgebietes werden die nordwestlichen Gewerbegebiete der Friedrichstädter Straße und der Büsumer Straße nur sehr unzureichend durch den ÖPNV erschlossen. Hier sind die nächsten Haltestellen nicht innerhalb von zehn Minuten Fußweg zu erreichen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist unter der Voraussetzung einer geänderten bzw. neuen Linienführung im ÖPNV notwendig.

Maßnahme:

1. Ausweisung von vier niederflurgerechten Haltestellen in der Büsumer Straße, nach der Fertigstellung des Anschlusses an die Bundesstraße B 77.
2. Ausweisung von drei niederflurgerechten Haltestellen in der Friedrichstädter Straße. (Einmündung Wyker Straße, geplanter „Eiderpark“, Suhmsheide.

Erschließung des Wohngebietes gegenüber der Rüdell-Kaserne im B-Planbereich Nr.24

Durch die Ausweisung des neuen Wohngebietes ist der derzeitige Haltestellenabstand entlang der Schleswiger Chaussee zwischen Ostlandstraße und Wyker Straße nicht mehr ausreichend, um eine angemessene Erschließungsqualität bereitzustellen.

Maßnahme: Ausweisung einer niederflurgerechten Haltestelle an der Einmündung der neuen Erschließungsstraße.

Erschließung Pastor-Schröder-Straße und Obereider Schule

Eine verbesserte Erschließung durch den ÖPNV ist ebenso für die Parksiedlung erforderlich, da die nördliche Pastor-Schröder-Straße, die Hans-Bredow-Straße und die nördliche Ernst-Barlach-Straße nur innerhalb von zehn Minuten zur nächsten Haltestelle liegen. In diesem Bereich wohnen ca. 900 Einwohner und zusätzlich liegen dort die Schule Obereider und die Fachberufsschule, so dass hier noch zusätzliches Kundenpotential von ca. 34.300 Fahrgästen/Jahr zu gewinnen ist, ausgehend von der Annahme, dass bereits jetzt 30% ÖPNV-Nutzer sind.

Maßnahme: Einrichtung einer niederflurgerechten Haltestelle in der Kieler Straße im Bereich der Kindertagesstätte.

Erschließung der Altstadt

Der Einkaufsbereich Rendsburgs, 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 Abfahrts Haltestellen 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 überqueren ist.

Maßnahme: Die Öffnung des Tangentenringes für Zweirichtungsverkehr ermöglicht die Einrichtung von Haltestellen des ÖPNV auf der Innenseite des Ringes, damit wird ein Queren der Fahrbahn zumindest in einer Richtung überflüssig; die Begreifbarkeit des ÖPNV-Systems steigt.

Erschließung des Krankenhauses

Schwierigkeiten bietet weiterhin die Erschließung des Kreiskrankenhauses durch seine Lage in der als Sackgasse gestalteten Lilienstraße. Das Hauptgebäude befindet sich am äußeren Rand der 300 m-Bereiche der Haltestellen Berliner Brücke und Grafenstraße. Zur Erschließung des Krankenhauses wäre es jedoch wünschenswert eine möglichst kurze Anbindung an den ÖPNV zu gewährleisten. Zumal die zu durchquerende Grünanlage bei Dunkelheit ein Sicherheitsrisiko bedeutet.

Maßnahme: Zur direkten Erschließung des Krankenhauses ist ein Durchstich der Lilienstraße zur Berliner Straße zu überlegen. Dieser darf nur für den ÖPNV befahrbar sein und wird über eine Vorrangschaltung der Lichtsignalanlage Berliner Straße / Mittelstraße weiter in Richtung Hohe Luft geführt.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Behinderungen der Busse im ZOB-Bereich

Eine Behinderung des ÖPNV erfolgt beim Verlassen des ZOB. Am Knotenpunkt Jungfernstieg / Kieler Straße befinden sich die Busse des ÖPNV auf der untergeordneten Straße und müssen den Fahrzeugen aus der Kieler Straße Vorfahrt gewähren, dies führt bei derzeit ca. 685 Kfz/h aus der Kieler Straße zu durchschnittlichen Wartezeiten von theoretischen 16 Sekunden. Diese sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit als gut einzustufen. Durch das gegenüber Pkw schwerfälligere fahrdynamische Verhalten der Busse wirkt sich das Anfahrverhalten und die unübersichtliche Situation auf den Bus stärker aus. Das pulkartige Verlassen des ZOB durch die Busse führt zudem in diesem Knotenpunktbereich zu Rückstaus, so dass sich die Busse gegenseitig behindern.

Maßnahme: Einrichtung einer auf den Busbetrieb angepassten Lichtsignalanlage in der Kieler Straße, die diese für den übrigen Fahrzeugverkehr sperrt wenn die Busse den ZOB verlassen. Eine Aktivierung erfolgt entweder durch Induktionsschleifen oder durch direkte Anforderung aus dem Bus.

Verkehrliche Beeinträchtigung des ÖPNV

Durch die gesteigerten Verkehrsbelastungen im Straßennetz und die Ausweisung von Tempo-30-Zonen wird der Ablauf des ÖPNV vielfach beeinflusst, so dass Verspätungen und Probleme in der Fahrplangestaltung nicht auszuschließen sind.

Die Beeinträchtigung resultiert weiterhin durch die Lage von 35,3% der Haltestellen in Busbuchten und dies vorwiegend an stark durch den motorisierten Individualverkehr belasteten Straßen wie Fockbeker Chaussee, Berliner Straße oder Schleswiger Chaussee wird ein Wiedereinordnen in den Verkehrsfluss erschwert.

Maßnahme: Zur Sicherung der Pünktlichkeiten im ÖPNV sind umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen der Busse erforderlich. Von Seiten der Stadt sind daher folgende Maßnahmen vorzusehen:

- die Änderung von Halteverbotszonen des ruhenden Verkehrs,
- die Einrichtung von Busspuren zum Vorbeiführen des ÖPNV am MIV,
- die Einrichtung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen,
- die Verringerung des Anteils von Busbuchten,
- die Verlegung von Haltestellen hinter den Knotenpunktbereich und
- die ÖPNV-gerechte Gestaltung von Tempo-30-Zonen.

Behinderungen des ÖPNV durch ruhenden Verkehr

Behinderungen des ÖPNV durch den ruhenden Verkehr treten besonders in an Haltestellenlagen am Fahrbahnrand bzw. in Parkstreifen auf.

Weiterhin sind Fahrbahneinengungen, hinter denen Fahrzeuge abgestellt sind, wie dies beispielsweise in der Gartenstraße und vor der Post der Fall ist, bei Gegenverkehr nicht sicher von den Bussen zu befahren. Dies resultiert aus der Falscheinschätzung der Fahrzeugbreiten durch den Gegenverkehr, der dadurch zu weit in die Engstelle einfährt.

In der Einmündung Jungfernstieg / Bahnhofstraße werden die in die Bahnhofstraße linksabbiegenden Busse der Autokraft durch Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs behindert.

Maßnahmen:

1. Die direkten Haltestellenbereiche am Fahrbahnrand und in Parkstreifen werden durch die Fahrbahnschriftmarkierung „BUS“ und eine Grenzmarkierung nach Zeichen 299 StVO („Zick-Zack-Linie“) als Halteverbotszone gekennzeichnet. Dies ist beispielsweise an der Haltestelle der östlichen Grafenstraße erforderlich.
2. Das Halten hinter baulichen Einengungen, wie in der Grafenstraße, wird auf einer Länge von ca. 20 m durch Beschilderung mit den Zeichen 283 oder 286 der StVO bzw. durch das Zeichen 299 der StVO untersagt. Diese Form des Halteverbotes findet ebenso im Kurvenbereich der Holstenstraße Anwendung.
3. Im Rahmen der Ordnung des ruhenden Verkehrs wird eine häufigere Kontrolle in Haltestellenbereichen und an Konfliktpunkten zwischen ÖPNV und ruhendem Verkehr angestrebt. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll eine Möglichkeit für die Busfahrer zu schaffen, die Polizei bzw. das Ordnungsamt über Sprechfunk zu erreichen.

Behinderung des ÖPNV-Betriebes aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens

Eine Behinderung der Busse des ÖPNV aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens tritt in der Berliner Straße in Richtung Hohe Luft und in der Gerhardstraße in Richtung Thormannplatz auf. In der Berliner Straße ist ein Einscheren des Busses von der Haltestelle Berliner Brücke in den Verkehrsfluss kaum möglich, da der MIV vorwiegend den rechten der zwei Fahrstreifen zum Einbiegen auf die Bundesstraße B 77 nutzt. bzw. vor dem Bus auf die Rechtsabbiegerspur verschwenkt.

In der Gerhardstraße wird ebenfalls aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebes hervorgerufen. Zusätzlich kann dort der Rechtseinbiegeradius in den Thormannplatz trotz zweistreifigem Ausbau nicht gleichzeitig von einem Bus und einem Pkw befahren werden, so dass die Busse teilweise über den Gehweg bzw. die Grünfläche ausweichen.

Maßnahmen:

1. In der Berliner Straße ist eine Verlängerung der Rechtsabbiegespur zur Bundesstraße B 77 anzustreben. Dies ermöglicht eine frühzeitige Trennung von geradeaus- und rechtsfahrenden Fahrzeugen und damit eine Entlastung des Hauptfahrstreifens. Die Einfädelung des Busses in den Verkehrsfluss sollte von der Haltestelle aus über eine Vorrangschaltung in der Lichtsignaltechnik erfolgen. Dies ermöglicht weiterhin das sichere Queren der beiden Hauptfahrstreifen zum Abbiegen in den Stadtteil Hohe Luft.
2. Zur Verbesserung des Ablaufes im Knotenpunkt Bereich wird die Einrichtung einer Busspur in der südlichen Gerhardstraße zwischen Reventlowstraße und Thormannplatz vorgesehen, die in der Bushaltestelle am Thormannplatz endet. Im Anschnitt Reventlowstraße bis Am Gerhards-teich wird eine Querschnittsveränderung entsprechend Bild 4.15 vorgesehen.

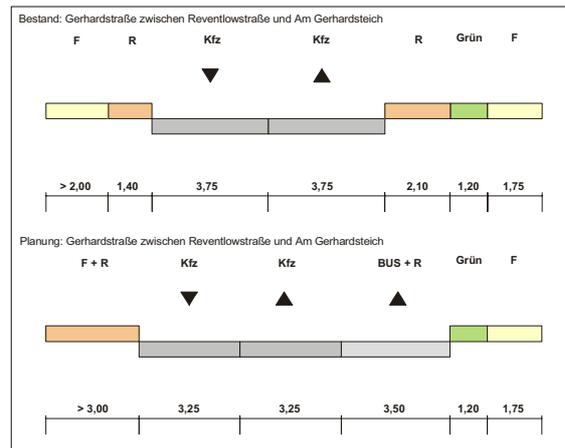


Bild 4.15: Querschnitt Gerhardstraße

Im Bereich des Einmündungsradius der Gerhardstraße in den Thormannplatz ist eine Aufweitung der anzulegenden Busspur erforderlich bzw. ohne Anlage der Busspur eine Aufweitung des vorhandenen Radius, um eine gegenseitige Behinderung von Kraftfahrzeugen auszuschließen.

Beschleunigung des ÖPNV durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen

An der Haltestelle Grüner Kranz wurde im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes Fockbeker Chaussee / Eckernförder Straße eine Vorrangschaltung für den ÖPNV installiert; diese Busschleuse wird jedoch vielfach vom motorisierten Individualverkehr missachtet, so dass der ÖPNV nicht unabhängig in den Verkehrsfluss einfädeln kann.

Im Knotenpunkt Jungfernstieg / Materialhofstraße erfolgt eine Behinderung des linkseinbiegenden ÖPNV durch die gleichzeitige Freigabe von Rad- und Fußgängerverkehren. Aufgrund der kurzen Freigabezeit des Jungfernstieges kommt es daher zu Rückstaus vor dem Knotenpunkt und damit zur Behinderung des ÖPNV.

Maßnahme:

1. Zur Verbesserung der Busschleuse am Grünen Kranz ist ein Abstand zwischen Lichtsignalmast und Haltebalken des MIV von mindestens 13,00 m einzuhalten. Dieser Abstand setzt sich wie folgt zusammen: halbe Breite der Fußgängerfurt (hier: 4,00 m) + 1,00 m Abstand zwischen Haltebalken und Furtmarkierung + 10,00 m Mindestabstand nach RAS-Ö.
2. Zur Vermeidung des Konfliktes zwischen ÖPNV und Rad- und Fußgängerverkehren ist an Knotenpunkten mit starken Ein- bzw. Abbiegerverkehrsstärken eine Überprüfung der Freigabezeiten und gegebenenfalls eine gegenseitige Verschiebung oder Zeitanpassung erforderlich.

Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten bietet beispielsweise eine Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage ab ca. 20.00 / 21.00 Uhr bis ca. 6.00 Uhr. Außerdem ist die Installation eines statischen Grünpfeiles nach §37 StVO; vorwiegend an Knoten mit eigenen Rechtsabbiegerspuren zu prüfen. Diese Maßnahme führt zu einer erhöhten Leichtigkeit des Verkehrs im Knotenpunktbereich.

Starke Beeinträchtigung des ÖPNV bei Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen im Kanaltunnel im Zuge der B 77

Durch die mit den regelmäßigen Instandsetzungsarbeiten des Tunnels verbundenen Fahrbahnsperren kommt es teilweise zu erheblichen Rückstaus auf den Bundesstraßen B 77 und B 202. Diese beeinträchtigen den Ablauf des ÖPNV dermaßen, dass ein Einfahren der resultierenden Verspätungen kaum möglich ist.

Maßnahme: Im Vorfeld der Arbeiten am Kanaltunnel ist mit Hilfe der Stadt eine Koordinierung des Ablaufes erforderlich. Zur Entschärfung der Verkehrssituation ist eine Verlagerung der Arbeiten in die Abend- und Nachtstunden erforderlich. Eine Durchführung von Instandsetzungsarbeiten tagsüber ist nur während der Vormittagsstunden und frühen Nachmittagsstunden im Zeitraum von ca. 09.00 bis 15.00 Uhr anzustreben. Mit diesem Zeitraum soll einer Überlagerung der Arbeiten mit den täglichen Verkehrsspitzen und Schulzeiten vermieden werden. Daher ist es weiter anzustreben, dass umfangreichere Arbeiten während der Schulferien ausgeführt werde. In diesem Zusammenhang ist mit dem SBA Rendsburg und dem WSA Kiel-Holtenau eine weiträumige Umleitung der Verkehre über die Bundesautobahn A 7 zur AS Rendsburg / Bündelsdorf sowie die Verstärkung des Fährangebotes der Kanalfähre Schacht-Audorf anzustreben.

Nutzerfreundlichkeit und Begreifbarkeit

Benennung der Haltestellen

Die teilweise noch vorhandene Bezeichnung von Haltestellen nach Geschäften und Gaststätten (z.B. real, Schuhhaus Hagge, Tankstelle Förster oder Edeka) wirken auf ortsunkundige ÖPNV-Nutzer nicht zielorientiert.

Weiterhin fehlt an den Haltestellenschildern der Linie 16 die Haltestellenbezeichnung.

Maßnahme: Soweit möglich sollte eine Umbenennung der Haltestellen nach angrenzenden Straßen vorgenommen werden. Eine Benennung nach Gebäuden im näheren Umfeld ist nur dann sinnvoll, wenn es sich dabei um wichtige bzw. öffentliche Gebäude handelt. Z.B. Kreishaus, Fachhochschule, Kulturzentrum. Eine Verbesserung des Lageverständnisses wird zusätzlich durch die neue Liniennetzplangestaltung erzielt.

Beleuchtung der Haltestellen

Eine Beleuchtung der Haltestellen erfolgt größtenteils durch die vorhandene Straßenbeleuchtung. Schwierigkeiten bedeutet dies besonders in Straßen mit nur einseitiger Beleuchtung, da die Lichtkegel vielfach nicht bis auf die gegenüberliegende Straßenseite reichen. Die Haltestellen außerhalb des Hauptbedienungsbereiches an den Randbereichen sind nicht beleuchtet.

Maßnahmen: An Haltestellen ohne Beleuchtung ist die Einrichtung von bedarfsgesteuerten Beleuchtungseinrichtungen zu prüfen, die durch den Fahrgast in Selbstbedienung aktiviert werden (z.B. an der Haltestelle Klein Barkau an der B 404, Kreis Plön).

In schlecht ausgeleuchteten Wetterschutzeinrichtungen ist die Installation einer Deckenleuchte vorzusehen. Dies erhöht neben dem gesteigerten Sicherheitsgefühl des Kunden auch die Erkennbarkeit des Fahrgastes durch den Busfahrer.

Zustand der Haltestellen

Die an einigen Haltestellen vorhandenen Verwitterungen und Beschädigungen beeinträchtigen das Erscheinungsbild des ÖPNV in der Bevölkerung.

Maßnahmen: In Abstimmung der Zuständigkeiten ist eine fortlaufende Kontrolle des Erscheinungsbildes und eine schnellstmögliche Beseitigung der festgestellten Schäden der Haltestellen durchzuführen.

Die Gestaltung der Haltestelle ZOB / Bahnhof stellt für die Fahrgäste ein Gefährdungspotential dar.

Durch die zu geringe Bemessung der Bussteige kommt es zu gegenseitigen Behinderungen der ein- und aussteigenden Fahrgäste. Weiterhin fehlen sichere Querungsstellen über die Fahrbahnen.

Maßnahmen: die Umgestaltung des ZOB sollte in die langfristigen Planungen der Stadt aufgenommen werden. Es ist neben der Vergrößerung der Warteflächen und der Anlage von Querungsstellen auch die Gestaltung des ZOB hinsichtlich der aus der eventuellen Öffnung des Tangentenringes für den Gegenverkehr geänderten Bedingungen zu berücksichtigen.

An der Haltestelle Musikschule tritt eine Gefährdung von Fußgängern, hier besonders von Schülern auf.

Durch die Funktion der Haltestelle als Zubringer zur Musikschule und zum Helene-Lange-Gymnasium kommt es zu Fußgängerquerverkehren über die Berliner Straße vor und hinter den haltenden Bussen. Dies führt zu Konflikten zwischen MIV und Fußgängern.

Maßnahmen:

1. Installation einer in die grüne Welle des Straßenzuges eingepassten Bedarfsampel im Knotenpunkt mit der Wrangel Straße.
2. Aufhebung der Haltestelle, die Bedienung erfolgt dann über die Haltestelle in der östlichen Grafenstraße.

Das Angebot im Park+Ride ist nicht ausreichend bzw. nicht ansprechend.

Im näheren Bahnhofsumfeld findet derzeit eine Verknüpfung des SPNV mit dem motorisierten Individualverkehr, dem Radverkehr und dem ÖPNV (Taxen) statt. Für Nutzer des Park+Ride Angebotes steht das Parkdeck in der Straße Am Bahnhof gebührenfrei zur Verfügung. Dieses Parkdeck entspricht jedoch in seiner baulichen Gestaltung, der Ausleuchtung und der inneren Erschließung nicht seiner Funktion als attraktive gebührenfreie Parkmöglichkeit für Dauerparker. Der Park+Ride-Platz auf der Ostseite des Bahnkörpers ist überlastet und bietet nicht genügend Parkstände für Park+Ride Nutzer und sonstige Dauerparker.

Maßnahme: Anpassung und Ausweisung des Parkdecks an Bahnhof für den Park+Ride. Weitere Angebote im Park+Ride Verkehr sind in der Erweiterung der bestehenden Park+Ride-Fläche auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände zu schaffen.

Ungenügende Ausweisung von Bike+Ride

Für den Radverkehr des Bike+Ride steht im nahen Bahnhofsumfeld eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Diese sind jedoch sehr unterschiedlich stark ausgelastet. Während die Anlage direkt vor dem Eingang des Bahnhofsgebäudes überlastet ist und Fahrräder bereits an der Hauswand (Bahnhof, Bäckerei) abgestellt werden, ist die südliche, ca. 50 m entfernte Anlage ungenutzt.

Maßnahme: Ziel sollte es sein es diese Anlage so umzugestalten, dass eine bessere Einsicht gewährleistet ist und sie durch Beschilderung am Bahnhof ausgewiesen wird.

Ein für Nutzer vom Bike+Ride günstiger gelegener Standort liegt zwischen Bahnhofsgebäude und Zugang zu den Unterführungen zum ZOB und der Kieler Straße.

Das Angebot einer Fahrradstation für das Bike+Ride ist weiterhin aufrecht zu erhalten, da damit die Verkehrsarten des ‚Umweltverbundes‘ (ÖPNV, Rad, Fußgänger) weiter gefördert werden können.

4.4.1.1 Aufgabenbereich der ÖPNV-Betreiber

Erschließungsqualität

Erschließung der nordwestlichen Gewerbegebiete

Im Zusammenspiel der Aufgabenträger im ÖPNV fehlt auch im Aufgabenbereich der ÖPNV-Betreiber eine Erschließung der nordwestlichen Gewerbegebiete der Büsumer Straße und der Friedrichstädter Straße durch Buslinien.

Maßnahme:

1. Verlängerung der Buslinie 15 über die Haltestelle real-Markt hinaus in die Büsumer Straße über den geplanten Anschluss B 77 / Büsumer Straße (Bebauungsplan Nr. 69) bis zum Kreisverkehr Büsumer Straße / Loher Straße
2. Einrichtung einer neuen Buslinie Friedrichstädter Straße – Schleife Vorschlag zum Linienvverlauf: Einmündung Suhmsheide , Kreisverkehr Friedrichstädter Straße / Schleswiger Chaussee, Wohngebiet B-Plan Nr. 24, auf dem Streckenverlauf der Linie 15 zum ZOB, Kieler Straße, Augustenburger Straße, Nobiskrüger Allee, Bismarckstraße

Erschließung des Wohngebietes gegenüber der Rüdell-Kaserne im B-Planbereich Nr. 24

Maßnahme: die Erschließung erfolgt über die Einrichtung der vorgeschlagenen neuen Linie der vorangegangenen Maßnahme (Friedrichstädter Straße / Schleife)

Erschließung der Pastor-Schröder-Straße und Obereider Schule

Maßnahme: die Erschließung erfolgt über die Einrichtung der vorgeschlagenen neuen Linie der vorangegangenen Maßnahmen (Friedrichstädter Straße – Schleife). Durch diese Maßnahme wird ein zusätzliches Kundenpotential von ca. 49.000 Fahrgäste/Jahr im Bereich der Schleife erschlossen.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Verkehrliche Beeinträchtigung des ÖPNV

Die Bedienung der Haltestellen nach den im Fahrplan angegebenen Uhrzeiten ist mittlerweile sehr störungsanfällig geworden. Durch die in den vergangenen Jahren gestiegenen Verkehrsbelastungen im Straßennetz Rendsburgs sowie durch die Umgestaltung vieler Straßenzüge in Tempo-30-Zonen sind die Minutenabstände zwischen den Haltestellen vielfach nur schwer einzuhalten. Dies kann dazu, dass Verspätungen nur schwer herausgefahren werden können und damit die Gefahr des Aufschaukelns der Verspätungen am ZOB steigt.

Maßnahme: neben den Maßnahmen der Stadt zur Beschleunigung des ÖPNV sind auch auf Seiten der ÖPNV-Betreiber Maßnahmen zu ergreifen. Hier sind besonders die Standzeiten an den Haltestellen zu minimieren, die bis zu 20% der Beförderungszeit beanspruchen. Es sollte daher die Ausstattung der Fahrzeuge mit Entwerterssystemen stattfinden, welche die Dauer des Fahrkartenverkaufes beim Fahrer minimieren.

Einschränkung der Bedienung in den Schwachlastzeiten

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist eine Bedienung der Stadtteile und Gemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals während der Schwachlastzeiten nicht möglich. Dies führt dazu, dass diese Bereiche von Abend- und Wochenendveranstaltungen in der Innenstadt abgehängt werden und die üblichen Kunden den eigenen PKW oder das Rad nutzen müssen.

Maßnahme: Es ist wünschenswert durch die Bedienung dieser Gebiete mit einem Kleinbus als ‚Veranstaltungsbus‘ eine Verbindung zu Abend- und Wochenendveranstaltungen herzustellen. Anzustreben wäre eine Fahrt zu Beginn und Ende des Theaters, des Kinos oder anderer Kulturveranstaltungen.

Nutzerfreundlichkeit und Begreifbarkeit

Darstellung des Liniennetzplanes

Die schematische Darstellung des Liniennetzplanes aus dem Fahrplanheft der Autokraft unterstützt die Suche nach einer zum Zielort möglichst nahegelegenen Haltestelle nur sehr unzureichend.

Maßnahme: Der Liniennetzplan sollte auf einer topografischen Grundkarte des Stadtgebietes aufbauen. Dies sollte nach Möglichkeit für jede Linie einzeln geschehen, da aufgrund der vielen Schleifenfahrten besonders im Altstadtbereich eine Unverständlichkeit des Planes resultieren würde. Die Einzeldarstellung ermöglicht einen Schwarzweißdruck des Planes jeder Linie, so dass dem Fahrplanheft zehn Liniennetzpläne beiliegen.

Information der Fahrgäste im Bus

Die Information der Fahrgäste über die nächste Haltestelle erfolgt derzeit über die Durchsage des Fahrers. Diese ist vielfach nicht verständlich oder wird nicht getätigt.

Maßnahme: Ausstattung der Fahrzeuge des Stadtverkehrs mit einer elektronisch-optischen Haltestellenanzeige und gegebenenfalls mit einer elektronischen Ansage

Im Stadtbusverkehr fehlt eine einheitliche Gestaltung bzw. ein Marketingkonzept

Maßnahme: 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 ein Ziel 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 Tarifsysteem und im Corporate Design.

Die aufgeführten Defizite im ÖPNV sind in der folgenden Grafik im Bild 4.16 zusammenfassend dargestellt.

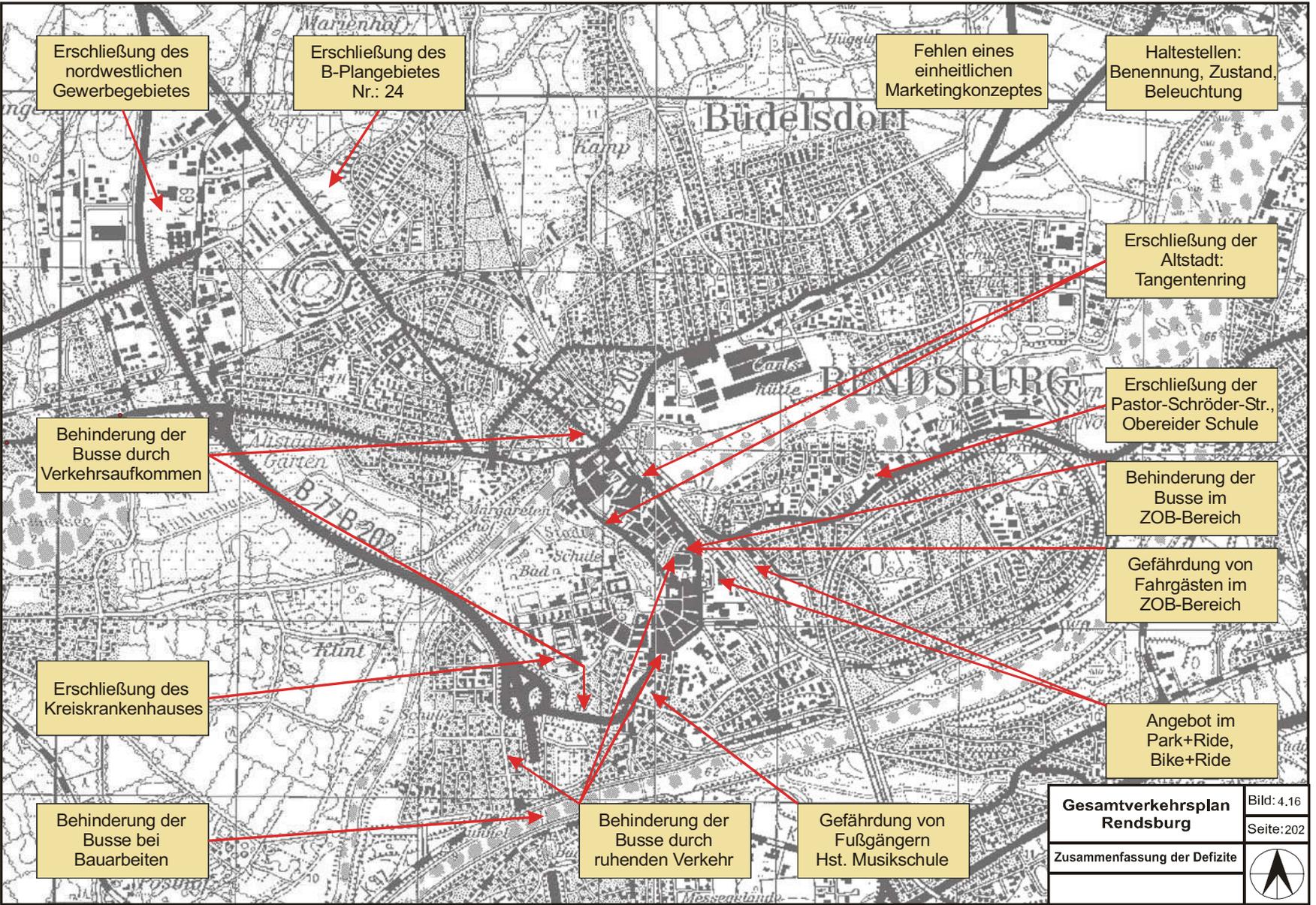


Bild 4.16: Zusammenfassung der Defizite

4.5 Zusammenfassung

Es ist nach Auswertung der Bestandsanalyse festzustellen, dass die Stadt Rendsburg mit dem im 20-Minuten-Takt betriebenen Stadtverkehr ein gutes und attraktives Angebot im ÖPNV bereitstellt. Jedoch wird der ÖPNV trotz dieser für eine Mittelstadt hohen Taktzeit nur gering genutzt. Dies resultiert aus den ebenfalls guten Qualitäten bei den übrigen Verkehrsarten. Hier sei nur das ca. 64 km lange Radwegenetz entlang der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen genannt, woraus ein hoher Radverkehrsanteil von ca. 27% am Verkehrsmarkt resultiert. Es sollte daher ein Bestreben im Stadtverkehr Rendsburg sein, diese Radnutzer in der ‚kalten Jahreszeit‘ für den ÖPNV zu gewinnen und nicht an den MIV zu verlieren. Zur weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen ist neben einer hohen Qualität und modernen und attraktiven Ausstattung im ÖPNV eine Einschränkung der Qualitäten im motorisierten Individualverkehr anzustreben, so dass Verlagerungseffekte erzielt werden können.

Zur Steigerung der Qualitäten dienen die in Kapitel 4.4 aufgeführten Maßnahmen. Als wichtigste sind hier die Erschließung des nordwestlichen Gewerbegebietes und die Beschleunigung der Busse durch Infrastrukturmaßnahmen wie Busspuren und Vorrangschaltungen sowie durch Modernisierung der Fahrgastabfertigung durch den Fahrer zu nennen.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen im ÖPNV ist jedoch in starkem Maße von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig. Dies wirkt sich besonders auf Maßnahmen der ÖPNV-Betreiber aus, da diese zumeist in Abhängigkeit zu Wagenmaterial und Beschäftigten stehen. Die Einrichtung einer neuen Buslinie beispielsweise erfordert 150.000 bis 200.000 DM/ Jahr.

Es wird daher von Seiten der Entscheidungsgremien eine sorgfältige Prüfung bei der Maßnahmenentscheidung erforderlich sein, in der alle Belange der Beteiligten zu erörtern sind. In dieser Entscheidungsphase sollte die bisherige Zusammenarbeit zwischen den Trägern des ÖPNV auf die Gemeinden des Stadt- und Umlandbereiches Rendsburg, unter dem Gesichtspunkt der Eingliederung des lokalen ÖPNV in den ‚Verkehrsverbund Region Kiel‘ im Rahmen der Entwicklung der K.E.R.N.-Region, ausgedehnt werden. Zu diesem Zweck dient dieses Teilkonzept des Gesamtverkehrsplanes der Stadt Rendsburg als Diskussionsgrundlage der ÖPNV-Entwicklung.

Im Rahmen der Stadtentwicklung sind daher ausführliche Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt und den Betreibern des ÖPNV erforderlich, um Fehlplanungen beispielsweise in der Erschließung von Bebauungsgebieten durch den ÖPNV zu vermeiden. Weiterhin sind im Gegenzug Veränderungen der Bedienungsmodalitäten durch die Betreiber mit der Stadt abzustimmen, um eine attraktive und flächendeckende Allgemeinversorgung der Bevölkerung nicht zu gefährden.