

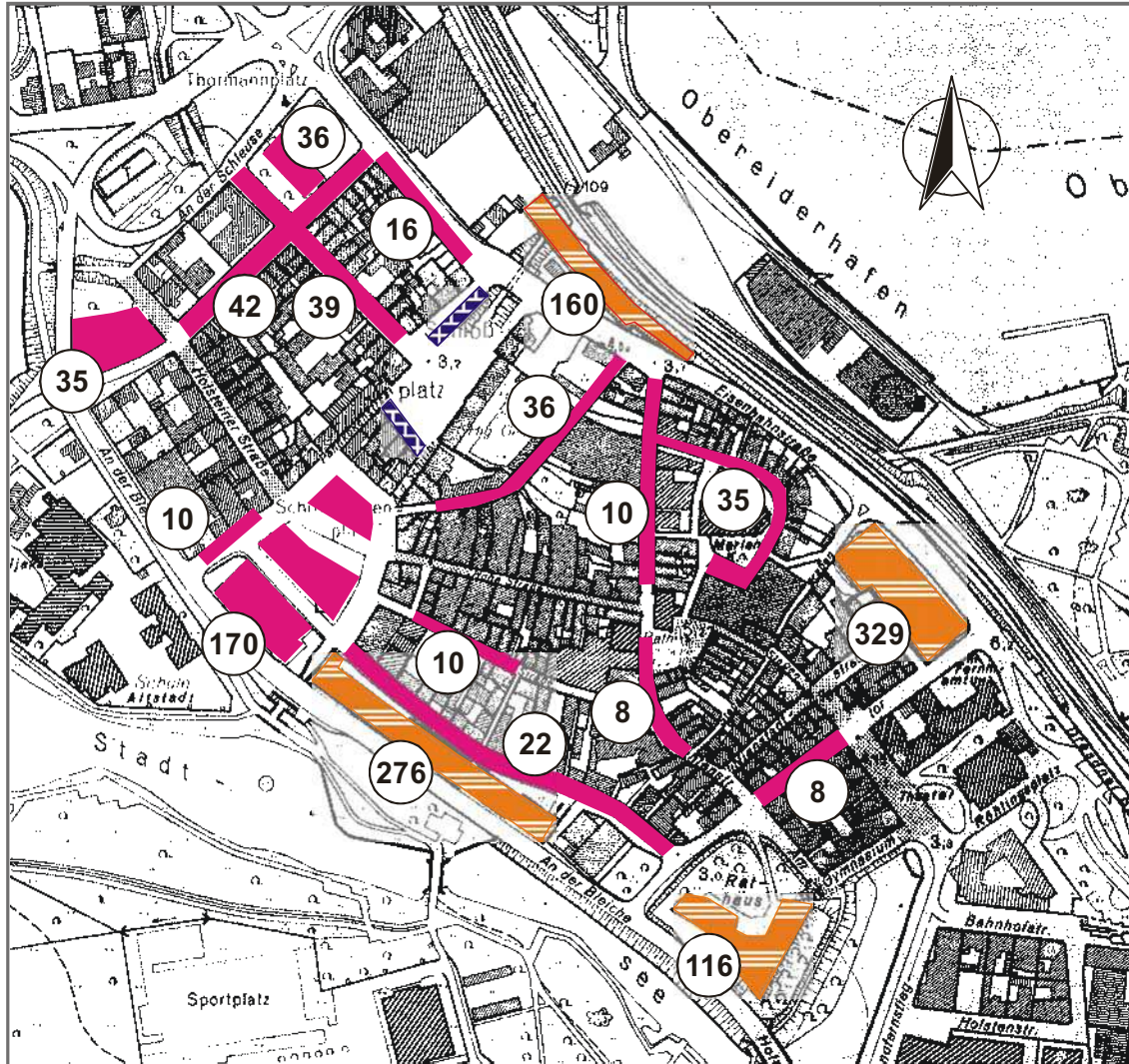
Bewertung

Es zeigt sich, dass die maximale Auslastung im Planfall 2.2 mit 84,1% erreicht wird. Dies zeigt, dass im Falle der Realisierung der Randbebauung des Schiffbrückenplatzes und der Aufhebung des Parkdecks Schlossplatz nur eine geringe Parkstandsreserve vorhanden ist, bevor Parksuchverkehre resultieren. Diese setzen bei einem Auslastungsgrad von ca. 85% ein, so dass Nachfragespitzen nur schwer aufgefangen werden können.

Es ist daher bei der Realisierung beider Entwicklungsmaßnahmen darauf zu achten, dass eine ausreichende Anzahl von Parkständen oder Stellplätzen neu geschaffen wird. Dies wird mit den Lösungen in den Planfällen 3.1 und 3.2 erreicht, die eine Tiefgarage mit 320 Stellplätzen berücksichtigen. Die resultierenden Auslastungsgrade von 67,2% bzw. 75,3% bieten ausreichenden Spielraum zur Bewältigung von Nachfragespitzen.

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 1.1



Legende

- Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
- Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
- Parkfläche entfällt

Angebot: 1358 Parkstände
 Nachfrage (16.00 Uhr): 877 Kfz
 Auslastung: 64.8 %

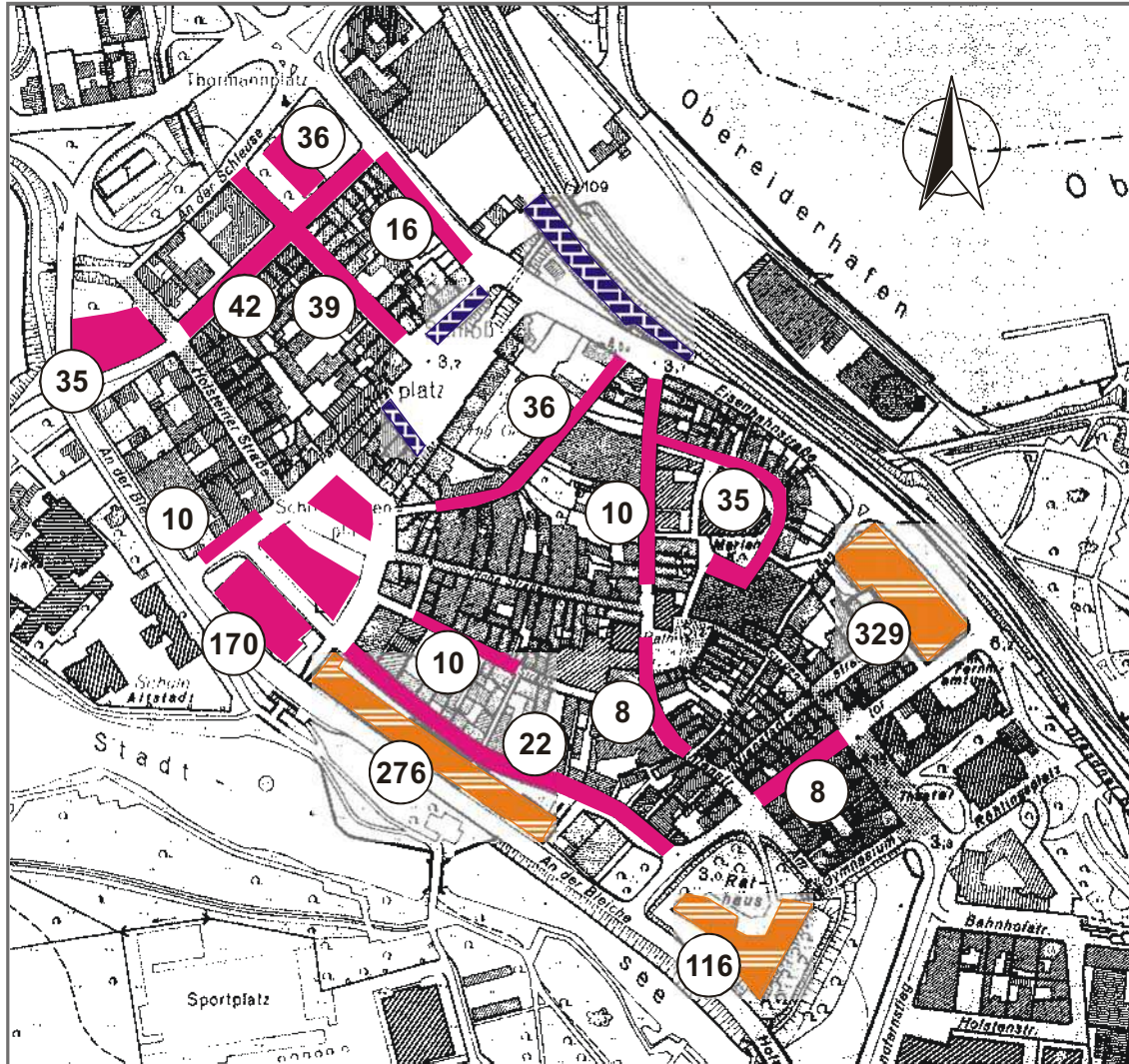
Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz bleibt in seiner heutigen Form mit 180 Parkständen bestehen und wird in die Anwohnerparkzone integriert.
 Das Parkdeck Schloßplatz mit 160 Parkständen bleibt bestehen und wird mit einem Schrankensystem versehen.




Bild 2.19: Planfall 1.1: ohne Schiffbrückenplatzbebauung, mit Parkdeck Schloßplatz

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 1.2



Legende

-  Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
-  Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
-  Parkfläche entfällt

Angebot: 1198 Parkstände

Nachfrage (16.00 Uhr): 877 Kfz

Auslastung: 73.2 %

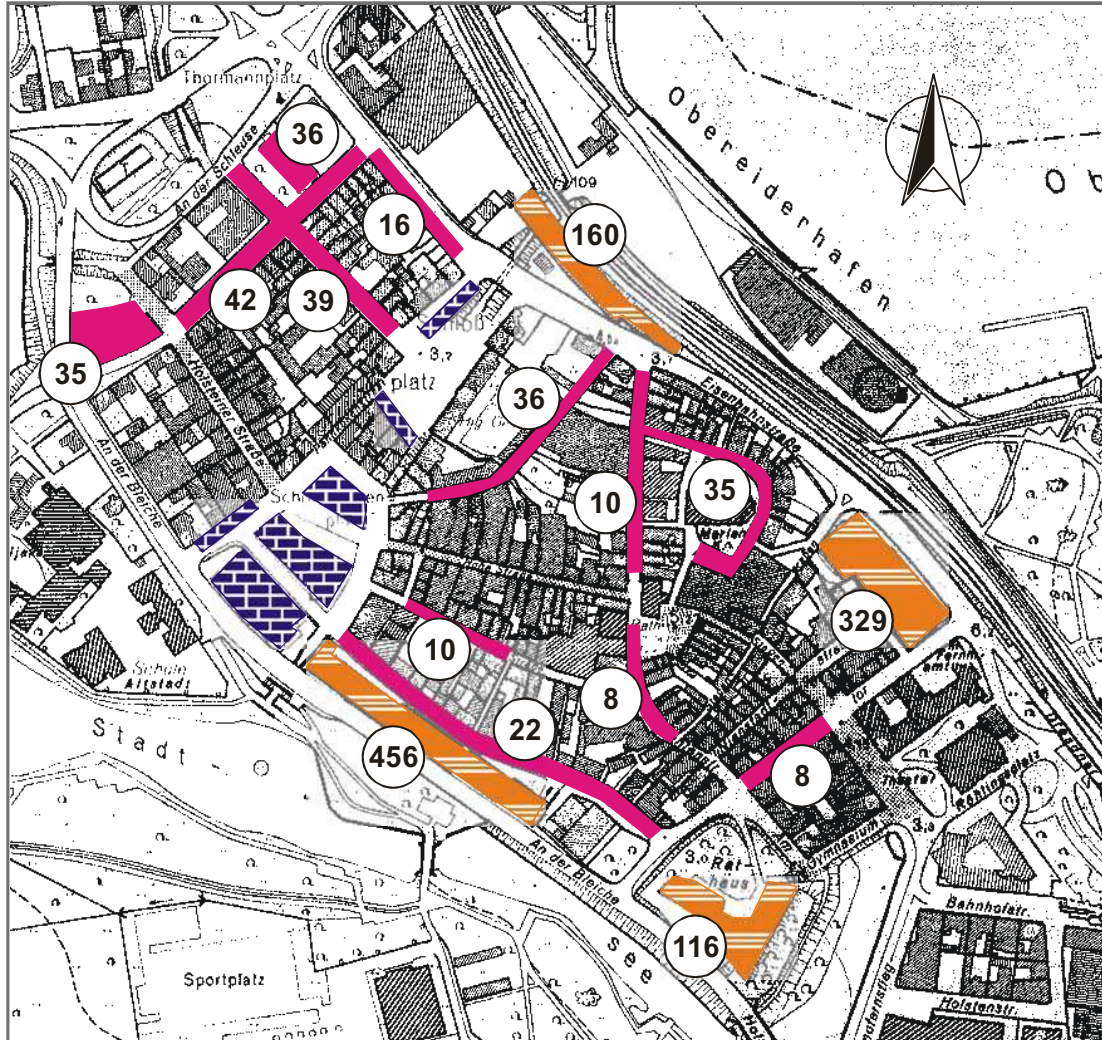
Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz bleibt in seiner heutigen Form mit 180 Parkständen bestehen und wird in die Anwohnerparkzone integriert.
 Das Parkdeck Schlossplatz mit 160 Parkständen wird im Rahmen der Entwicklung des Obereiderhafens aufgelöst.

Bild 2.20: Planfall 1.2: ohne Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Parkdeck Schlossplatz

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 2.1



Legende

- Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
- Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
- Parkfläche entfällt

Angebot: 1358 Parkstände
 Nachfrage (16.00 Uhr): 1007 Kfz
 Auslastung: 74.2 %

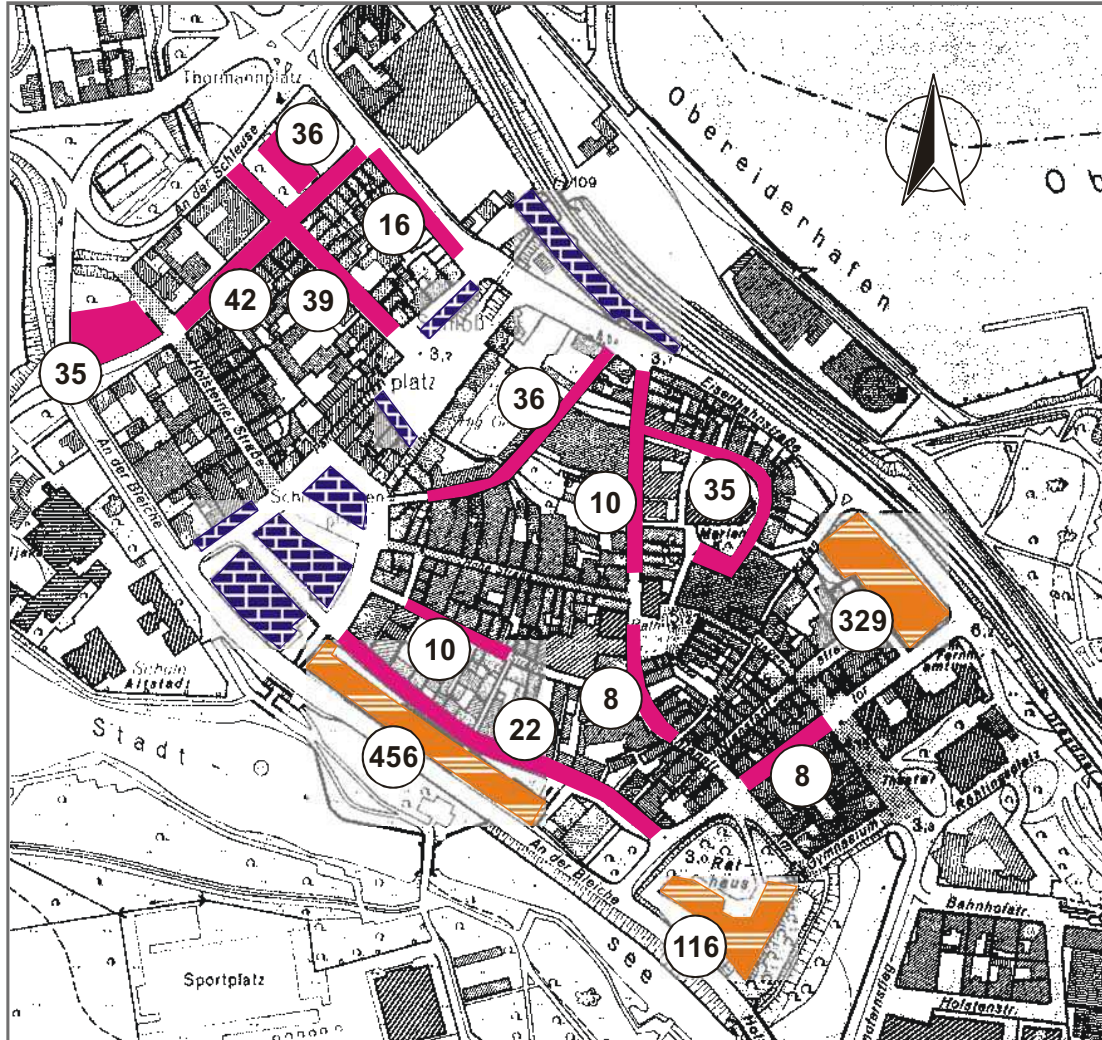
Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz entfällt im Rahmen der Entwicklung der Randbebauung.
 Durch die Randbebauung resultiert eine um 130 Kfz gesteigerte Nachfrage.
 Die 180 Parkstände werden anderweitig, hier durch Erweiterung des Parkdecks Wallstraße ersetzt.
 Das Parkdeck Schloßplatz mit 160 Parkständen bleibt bestehen und wird mit einem Schrankensystem versehen.

Bild 2.21: Planfall 2.1: mit Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Tiefgarage, mit Parkdeck Schloßpl.

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 2.2



Legende

- Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
- Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
- Parkfläche entfällt

Angebot: 1198 Parkstände
 Nachfrage (16.00 Uhr): 1007 Kfz
 Auslastung: 84.1 %

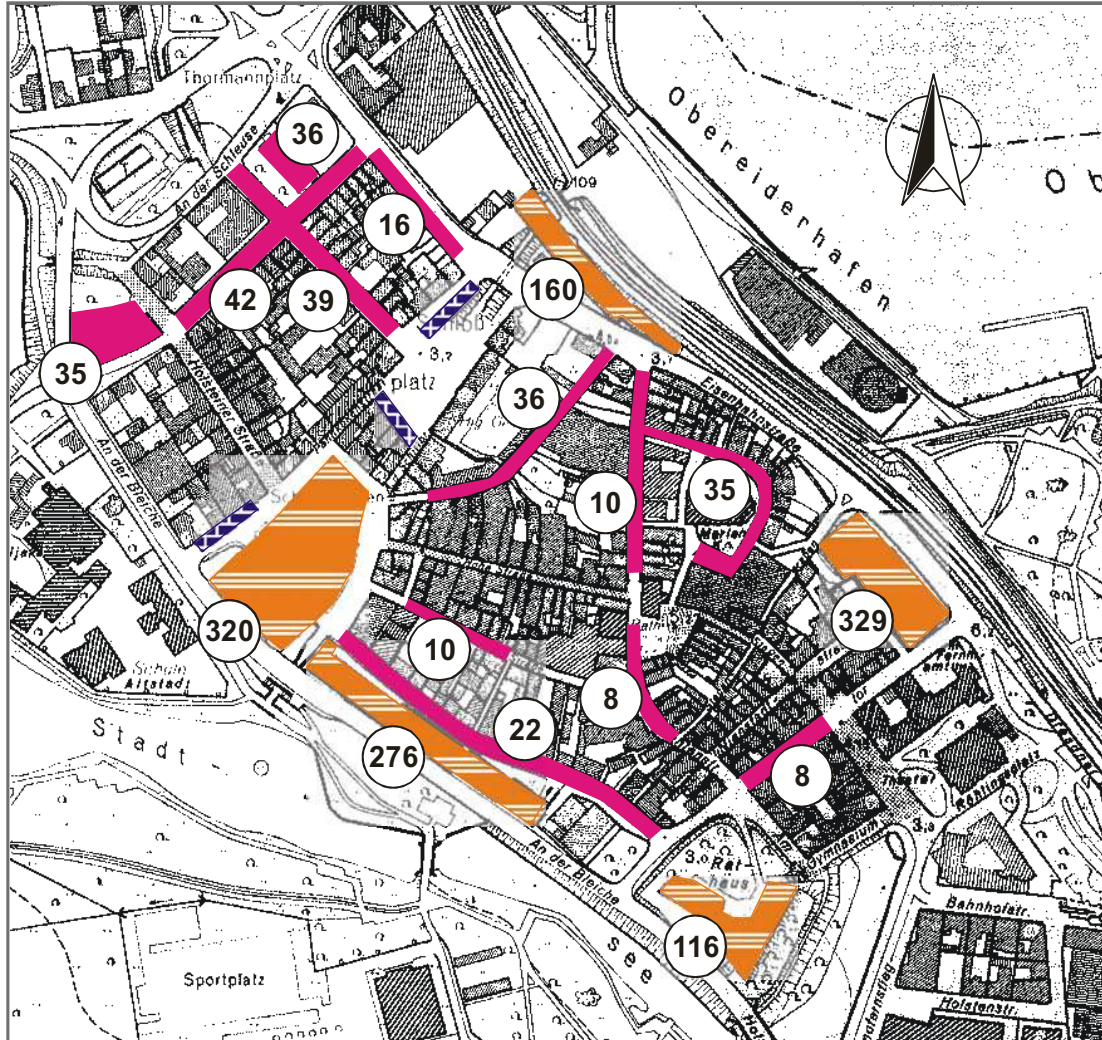
Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz entfällt im Rahmen der Entwicklung der Randbebauung.
 Durch die Randbebauung resultiert eine um 130 Kfz gesteigerte Nachfrage.
 Die 180 Parkstände werden anderweitig, hier durch Erweiterung des Parkdecks Wallstraße ersetzt.
 Das Parkdeck Schloßplatz mit 160 Parkständen wird im Rahmen der Entwicklung des Obereiderhafens aufgelöst.

Bild 2.22: Planfall 2.2: mit Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Tiefgarage, ohne Parkdeck Schloßpl.

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 3.1



Legende

- Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
- Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
- Parkfläche entfällt

Angebot: 1498 Parkstände
 Nachfrage (16.00 Uhr): 1007 Kfz
 Auslastung: 67.2 %

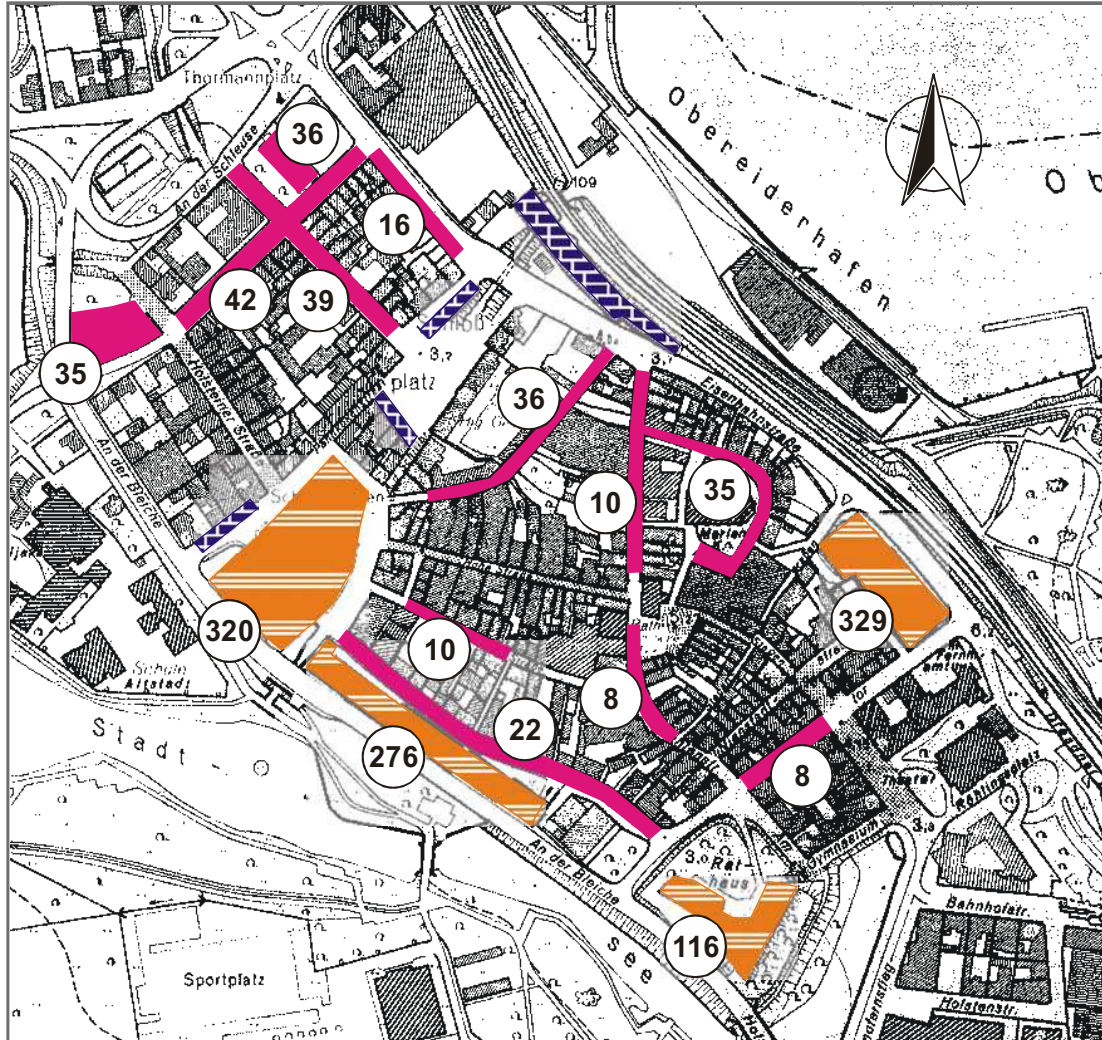
Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz entfällt im Rahmen der Entwicklung der Randbebauung und wird durch eine Tiefgarage mit 320 Parkständen ersetzt.
 Durch die Randbebauung resultiert eine um 130 Kfz gesteigerte Nachfrage.
 Das Parkdeck Schloßplatz mit 160 Parkständen bleibt bestehen und wird mit einem Schrankensystem versehen.

Bild 2.23: Planfall 3.1: mit Schiffbrückenplatzbebauung, Tiefgarage 320 Stpl., mit Parkdeck Schloßpl.

Parkraumplanung Altstadt

Planfall 3.2



Legende

- Parkgebühr (Schrankenanlage), ohne Parkhöchstdauer
- Anwohnerparken, Fremdparker 2 h Parkgebühr (Parkscheinautomat)
- Parkfläche entfällt

Angebot: 1338 Parkstände
 Nachfrage (16.00 Uhr): 1007 Kfz
 Auslastung: 75.3 %

Merkmale:

Ausweisung einer Anwohnerparkzone 'Altstadt' in allen Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen.
 Kurzzeitparken innerhalb der Zone 2 h mit Parkschein erlaubt.
 Einrichtung von Schrankensystemen an allen Parkhäusern mit unbeschränkter Parkdauer.
 Der Schiffbrückenplatz entfällt im Rahmen der Entwicklung der Randbebauung und wird durch eine Tiefgarage mit 320 Parkständen ersetzt.
 Durch die Randbebauung resultiert eine um 130 Kfz gesteigerte Nachfrage.
 Das Parkdeck Schloßplatz mit 160 Parkständen wird im Rahmen der Entwicklung des Obereiderhafens aufgelöst.

Bild 2.24: Planfall 3.2: mit Schiffbrückenplatzbebauung, Tiefgarage 320 Stpl., ohne Parkdeck Schloßpl.

2.4.3 Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs

Die durchzuführenden Maßnahmen basieren auf den Erhebungsdaten der Analyse, den festgestellten Mängeln und den formulierten Zielen. Dabei werden die verschiedenen Problembereiche getrennt behandelt dieses sind:

- die Innenstadt, unterteilt in Altstadt und Gelenkzone sowie Neuwerk,
- die Parkflächen an der Peripherie zur Innenstadt,
- verschiedene Wohngebiete.

Die vorliegende Parkkonzeption „Parken in der Innenstadt“ bildet die Ausgangsbasis für die Maßnahmen.

2.4.3.1 Innenstadt

Altstadt

Um die Zielsetzung der Verlagerung der Dauerparker aus der Altstadt zugunsten der Kurzparker und Anwohner zu erreichen, wird die Einrichtung einer Anwohnerparkzone vorgeschlagen. Diese umfasst alle Straßenzüge der Altstadt zwischen dem Straßenzug An der Schleuse und dem Jungfernstieg. In diese Anwohnerparkzone werden ebenfalls die Parkplätze Schleuskuhle / Holsteiner Straße und Schleuskuhle / Torstraße aufgenommen. Um innerhalb der Anwohnerparkzone ein Kurzparken zu ermöglichen, wird eine Bewirtschaftung durch Parkscheinautomaten mit einer maximalen Parkdauer von zwei Stunden eingeführt. Durch eine gestaffelte Tarifgestaltung soll das Ziel unterstützt werden möglichst viele Kurzparker in die derzeit nicht ausgelasteten Parkhäuser zu verlagern, um den Straßenraum der historischen Altstadt vom ruhenden Verkehr möglichst frei zu halten, dabei gilt: das Parkhaus kostet die Hälfte des Straßenrandparkens. Daher wird beispielhaft folgende Tarifgestaltung vorgeschlagen:

Kurzparken im Straßenraum max. 2 Stunden		
Tag	Zeitraum	Gebühr je angefangene Stunde
Mo – Fr und Sa	06.00 bis 20.00 06.00 bis 16.00	2,00 DM
außerhalb vorgenannter Werktagszeiten sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen		Parkscheibe 2 Stunden

Bild 2.25: Tarife für Kurzparken im Straßenraum

Kurzparken im Parkhaus unbegrenzt		
Tag	Zeitraum	Gebühr je angefangene Stunde
Mo – Fr und Sa	06.00 bis 20.00 06.00 bis 16.00	1,00 DM
außerhalb vorgenannter Werktagszeiten sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen		0,50 DM

Bild 2.26: Tarife für Kurzparken im Parkhaus

Sollte das Parkdeck Nienstadtstraße bzw. die zukünftig mit Schrankenanlagen auszustattenden Parkdecks während der Nachtstunden geschlossen werden, ist in den Abend und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich ein Parken ohne Parkscheibe in den Straßen der Altstadt denkbar.

Entsprechend der Erfahrungen der Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft mbH, welche weiterhin durch umfangreiche Erhebungen der Universität Bayreuth untermauert und bestätigt wurden, liegt Rendsburg mit dieser Tarifgestaltung im unteren Drittel vergleichbarer Mittelstädte Deutschlands.

Die Auswirkungen der Tarifgestaltung auf den Handel wurden in den Forschungen der Universität ebenso untersucht, mit dem Ergebnis, dass der Anteil des Einzelhandel im Gesamtkontext der Parkkunden zunehmend durch Kunden und Besucher vom Dienstleistungssektor und Kulturveranstaltungen ersetzt wird. Da dieses Angebot nur in den Innenstädten zu finden ist, ist selbst bei flächig erhobenen Parkgebühren **nicht** mit einem Abwandern der Kunden zu rechnen

Durch die Bewirtschaftung der gesamten Altstadt werden die Dauerparker in deren Peripherie verlagert. Aus diesem Grund ist die Erweiterung des derzeitigen mit 45 Parkständen zu gering bemessenen Park+Ride-Platzes am Güterbahnhof voranzubringen.

Durch die Ermöglichung des Mietens von Parkständen in den Parkhäusern für Beschäftigte, wird die Verlagerung der Dauerparker aus den Straßenräumen der Altstadt weiter unterstützt.

Bei der Aufstellung der Parkscheinautomaten sollten Abstände von 90 m nicht überschritten werden. Bei diesem Abstand ist eine maximale Entfernung von 45 m zum nächsten Automaten innerhalb von 30 Sekunden zurückzulegen. Auf Parkflächen ist ein Parkscheinautomat ab 30 bis 40 Parkständen wirtschaftlich einzusetzen. Für die Umsetzung des Anwohnerparkens mit bewirtschaftetem Kurzparken in der Altstadt werden ca. 15 Parkscheinautomaten benötigt.

Durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs mit Hilfe der flächigen Bewirtschaftung der gesamten Altstadt, kann es zu ordnungswidrigem Verhalten der Fahrzeugführer kommen. Diese werden versuchen die Parkdauerbegrenzung über Gebühr auszunutzen und besonders in der anfänglichen Einführungsphase die Parkgebühren zu umgehen. Sei es durch Überziehen der zulässigen Parkdauer oder durch Beparken von Fußwegen oder Halteverbotszonen.

Daher ist es besonders in der Einführungsphase notwendig eine regelmäßige Kontrolle des Parkverhaltens der Fahrzeugführer durch die Ordnungsbehörde zu überwachen.

Altstadt – Parkleitsystem

Durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt Rendsburgs kommt es zunächst zu einer Verlagerung der Parksuchverkehre auf den Tangentenring. Um diese möglichst schnell und direkt in die für die Altstadtbesucher vorgesehenen Parkhäuser zu führen, ist ein Parkleitsystem sinnvoll. Für ein Parkleitsystem ist eine statische und dynamische Parkwegweisung bzw. Lenkung der Verkehre möglich. Derzeit verfügt die Stadt Rendsburg über ein kombiniertes statisches (z.B. Königstraße) und halbdynamisches Parkleitsystem (z.B. Parkdeck Nienstadtstraße).

Eine statische Wegweisung allein ist jedoch nur dann sinnvoll, solange die ausgewiesenen Parkflächen immer genügend freie Parkstände und eine ausgeglichene Auslastung aufweisen. Ist dies nicht gegeben und weisen die Parkflächen starke tages- oder standortabhängige Auslastungsschwankungen auf, ist ein dynamisches Parkleitsystem angemessen.

Da derzeit noch keine Erfahrungen in der zu erwartenden Auslastung der, entsprechend dieses Konzeptes, zu beschrankenden Parkhäuser vorhanden sind, wird eine schrittweise Umsetzung dieses Konzeptes empfohlen. Demnach sollte zunächst die Einrichtung der Anwohnerparkzone und die Bewirtschaftung der Parkflächen in der Altstadt eingeführt werden. Nach einer Eingewöhnungsphase der Altstadtbesucher, der Beschäftigten und der Anwohner ist –eine Auswertung der Schrankensysteme durchzuführen, um die täglichen Auslastungen der Parkflächen zu ermitteln. Diese Auswertung dient der Entscheidung, ob ein statisches Parkleitsystem zur Führung der Parkverkehre ausreichend ist oder ob auf ein dynamisches System ausgewichen werden sollte.

Aus heutiger Sicht, unter zu Hilfenahme der Tagesganglinien der Parkraumerhebung vom 15.08.1999 (siehe Kapitel 2.2.1), scheint ein statisches Parkleitsystem ausreichend, da alle gebührenpflichtigen Parkhäuser nur zu geringen Teilen ausgelastet sind.

Eine Überprüfung der Auslastung wird jedoch nach der Umsetzung der städtischen Entwicklungsmaßnahmen Schiffbrückenplatz und Obereiderhafen erforderlich, da besonders im Falle der letzteren mit der Auflösung des Parkdecks Schlossplatz zu rechnen ist.

Das statische Parkleitsystem sollte zunächst eine farbliche Gliederung in die drei Innenstadtbereiche Neuwerk, Altstadt und Gelenkzone (Bahnhof) erhalten. Mit Hilfe dieser farblichen Gestaltung ist eine einfache und leicht verständliche Lenkung der Verkehre zu den Parkhäusern möglich. Dabei sollte die Lenkung der Verkehre bereits frühzeitig beginnen, wie es bereits in der Berliner Straße / Königstraße praktiziert wird. Weitere Standorte der Parkwegweiser sollten in der Hollesenstraße, der Gerhardstraße, der Brückenstraße und der Kieler Straße erfolgen. Im Bereich des Tangentenringes ist eine Wiederholung der Beschilderung erforderlich, bzw. die Wegweisung in Richtung der Parkhauszufahrten.

Altstadt – Realisierungsstufen

Zur Umsetzung des Parkkonzeptes „Altstadt“ wird eine stufenweise Einführung vorgeschlagen, um eine Eingewöhnungsphase der Bürger sowie eine möglichst geringe Mittelaufwendung zu erreichen. Wie bereits geschildert, werden im Zuge der Einrichtung der Anwohnerparkzone ca. 15 Parkscheinautomaten benötigt, um die Neuanschaffungskosten zu reduzieren sollten die bereits vorhandenen städtischen Parkscheinautomaten zunächst genutzt werden und allmählich durch neue, komfortable Automaten mit Geldkarten und Eurooption ersetzt werden.

Zur Einführung des Parkkonzeptes werden folgende Stufen vorgeschlagen:

Schritt 1:

- Das gesamte Parkdeck Wallstraße wird einer Bewirtschaftung mit den aus der Umrüstung des Parkdecks Nienstadtstraße vorhandenen Parkscheinautomaten unterzogen.
- Weiterhin werden auf den Parkplätzen in der Schleuskuhle an der Holsteiner Straße und an der Torstraße ebenfalls zwei der vorhandenen Parkscheinautomaten aufgestellt. Die Höchstparkdauer wird auf drei Stunden festgelegt.

- Die Anwohnerparkzone Altstadt wird eingerichtet. Zunächst wird eine Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde eingeführt, die in einem späteren Schritt durch Parkscheinautomaten ersetzt.

Die Bewirtschaftung der Wallstraße zieht eine Verlagerung von ca. 65 (stand 1996) Dauerparkern nach sich. Weiterhin werden mit der Einführung der Anwohnerparkzone die Dauerparker aus den Straßenräumen verlagert. Diesen Verkehrsteilnehmern steht bis zur Durchführung des Schrittes 2 das Parkdeck Schlossplatz, der Friedrich-Rogge-Platz und das gebührenfreie Parkdeck am Bahnhof zur Verfügung.

Schritt 2:

- Erweiterung des Park+Ride-Platzes am Güterbahnhof um ca. 220 Parkstände zur Aufnahme der aus der Altstadt verlagerten Dauerparker.
- Das Parkdeck Wallstraße wird mit einer Schrankenanlage versehen, so dass Parkscheinautomaten zur Verfügung stehen.
- Nach der Erweiterung der o.g. Parkfläche wird eine Bewirtschaftung des Parkdecks Schlossplatz bis zur Entscheidung über dessen Abriss vorgesehen. Hierbei werden die Parkscheinautomaten des Parkdecks Wallstraße genutzt.
- In den Straßen der Altstadt werden neue komfortable Parkscheinautomaten mit Geldkarten- und Eurofunktion und einer maximalen Höchstparkdauer von zwei Stunden installiert. Nachts sowie an Sonn- und Feiertagen gilt eine Parkscheibenregelung mit zwei Stunden Höchstparkdauer.

Schritt 3:

- Installation einer Schrankenanlage im Parkdeck des Rathauses

Schritt 4:

- Durchführung einer Probephase zur Ermittlung der erreichten Auslastungsgrade in den Parkdecks
- Entscheidung zur Gestaltung des Parkleitsystems (statisch oder dynamisch).
- Einführung des Parkleitsystems mit farblicher Trennung der Stadtteile und Nennung der Namen der Parkieranlagen („Nienstadtstraße“, Wallstraße“ usw.)

Im zweiten Schritt werden die Parkscheinautomaten an den neuen Standorten aufgestellt und die Anwohnerparkzone ausgewiesen.

Der dritte Schritt sieht die Einführung des Parkleitsystems vor. Dazu ist jedoch eine Eingewöhnungsphase von ca. drei Monaten zu berücksichtigen, um die Entscheidung für ein statisches oder dynamisches Parkleitsystem zu treffen.

Neuwerk

Mit der Einführung des Anwohnerparkens innerhalb des gesamten Stadtteils wurde das Parkraumproblem bereits gut behoben. Jedoch resultierten aus der auf zunächst eine Stunde mit Parkscheibe beschränkten Freigabe der Anwohnerparkzone für Kurzparker Verlagerungen dieser in die Straßen des ‚Neuwerker Randes‘, die vorwiegend den Mittel- und Langparkern vorbehalten sein sollten. Daher kam es in diesen Bereichen erneut zu Überlagerungen der verschiedenen Parkverkehre, so dass von der Stadt entschieden wurde die zulässig-

ge Höchstparkdauer innerhalb der Anwohnerparkzone auf zwei Stunden zu erhöhen. Damit soll den Kurzzeitparkern ein größerer Anreiz geboten werden ihr Fahrzeug in der Anwohnerparkzone abzustellen, so dass der ‚Neuwerker Rand‘ entlastet wird.

Nachdem der Stellplatz des Kulturzentrums im Hohen Arsenal mit 60 Stellplätzen fertig gestellt wurde, ist eine Integration der Arsenalstraße in die Anwohnerparkzone Neuwerk West anzustreben, damit auch diese Anwohner die Gelegenheit bekommen einen Parkstand für ihr Fahrzeug in der Nähe ihrer Wohnung zu finden. In diesem Sinne ist wünschenswert, den neuen und derzeit durch Besucher des Kulturzentrums nicht angenommenen Stellplatz möglichst kurzfristig in das bestehende Parkleitsystem als „Parkplatz Kulturzentrum“ zu integrieren, um ihn für diese Kundengruppe bekannt zu geben.

Die vorhandenen Parkstände in der Materialhofstraße zwischen Obereiderstraße und Herrenstraße sollten aufgrund ihrer sichtbehindernden Wirkung auf den querenden Rad- und Fußgängerverkehr aufgehoben werden.

Gelenkzone

Die Gelenkzone dient als Verbindung zwischen der Altstadt und Neuwerk. In diesem Bereich sind die wenigen Parkstände im öffentlichen Straßenraum schnell überlastet. Die Situation wird durch die Parkkunden der Parkstände vor der Post noch verschärft, da die angegebene Höchstparkdauer von 30 Minuten überschritten wird. In der Vergangenheit wurde diese Parkdauer bereits mit einer Sondergenehmigung des Landesamtes für Straßenbau eingeführt, um einen höheren Umschlagsgrad der Parkstände und damit eine Entlastung der Parkraumsituation der Gelenkzone zu erreichen. Eine Ausweisung von weiteren Parkständen mit einer Höchstparkdauer von 30 Minuten wird entsprechend des Landesamtes für Straßenbau nicht genehmigt werden.

Da jedoch aufgrund der Post und der vorhandenen Geschäfte ein größerer Bedarf an Parkständen besteht, sollte in Zusammenarbeit mit der Sparkasse Mittelholstein und der Westbank eine Mitnutzung deren 40 bzw. 53 Tiefgaragenstellplätze durch Nichtkunden verhandelt werden. Dabei sollte auf eine aufeinander abgestimmte Tarifgestaltung zwischen Straßenraum und Parkhäusern wertgelegt werden. Das bedeutet, dass in den derzeit nur durch Parkscheibenregelung bewirtschafteten Straßenräumen des Jungfernstieges und der Holstenstraße Parkgebühren entsprechend der in der Altstadt vorgeschlagenen Tarife von 2,00 DM je angefangene Stunde erhoben werden sollten. Diese Straßen sind, soweit darüber eine Abstimmung mit der Sparkasse und der Westbank getroffen werden kann in eine Anwohnerparkzone zu integrieren.

2.4.3.2 Peripherie der Innenstadt

Zu den Parkflächen in der Peripherie der Innenstadt, welche einerseits die in der Innenstadt beschäftigten Dauerparker und andererseits die Nutzer des Park+Ride aufnehmen sollen, können folgende Parkflächen gerechnet werden:

- Parkdeck am Bahnhof (teilweise)
- Straße Am Bahnhof
- Wendeplatz Am Bahnhof
- P+R-Platz am Güterbahnhof
- Fr.-Rogge-Platz
- Am Eiland

Während das Parkdeck am Bahnhof mit 250 Parkständen vorwiegend von Beschäftigten aus dem Stadtteil Neuwerk genutzt werden kann und ebenso eine Nutzung durch den Park+Ride denkbar ist, sollen die übrigen Flächen mit 370 Parkständen den Beschäftigten der Altstadt als gebührenfreie Parkstände dienen.

Da diese Anzahl der Parkstände für Dauerparker der Altstadt in Betracht der bereits heute hohen Auslastung nicht ausreichend ist eine Vergrößerung der Kapazitäten dieser Parkflächen erforderlich.

Als sehr dringlich ist die Erweiterung des Park+Ride-Platzes auf dem Gelände des Güterbahnhofes einzustufen, da dieser bereits heute überlastet ist. Es wird daher die Erweiterung der Parkfläche um 220 Parkstände vorgeschlagen. Diese Parkfläche steht dann, neben der primären Nutzung durch Dauerparker der Altstadt und Nutzer des Park+Ride, auch als Parkfläche bei Veranstaltungen auf dem Nordmarkplatz zur Verfügung.

Zur Steigerung des Parkstandsangebotes des Stadtteils Neuwerk ist zu prüfen, ob Teile der Grundstücksfläche der Standortverwaltung an der Kaiserstraße / Herrenstraße als Parkplatz mit unbefristeter Parkdauer auszuweisen sind.

Zur weiteren Ausnutzung der vorhandenen Parkstände im Parkdeck am Bahnhof ist die freundlichere Gestaltung vorzusehen, um seine Akzeptanz durch die Dauerparker zu steigern.

2.4.3.3 Wohngebiete

Königskoppel: Bastion

Als Maßnahme in den Wohngebieten ist die Ausweisung weiterer Parkstände in der Bastion anzustreben, da derzeit nur sechs markierte und damit für den ruhenden Verkehr zulässige Parkstände im verkehrsberuhigten Bereich vorhanden sind. In den Erfassungszeiträumen wurden am 21.08.1997 um 10.00 Uhr ein Bedarf von 14 Parkständen, am 15.08.1996 um 16:00 Uhr von 11 und um 23.00 Uhr von 21 Parkständen festgestellt. Es sollten daher mindestens sechs weitere Parkstände ausgewiesen werden, da es sich bei den Parkern in dieser Straße vorwiegend um Anwohner handelt.

Königskoppel: Idstedtstraße

Zur Verlagerung der Fahrzeuge der Schüler der Fachberufsschule aus der Idstedtstraße ist die Ausweisung als Anwohnerparkzone denkbar. Um eine Wirkung der Maßnahme zu gewährleisten, sind jedoch regelmäßige Kontrollen durch die Ordnungsbehörde erforderlich. Für die Ausstellung von Anwohnerparkausweisen ist jedoch die Erhebung von Verwaltungsgebühren notwendig.

Da im Bereich der Fachberufsschule nicht genügend Stellplätze und öffentliche Parkstände vorhanden sind und daher der nördliche Röhlingweg (mit Parkscheibenregelung) beparkt wird und die Parkscheibe alle zwei Stunden ‚weiter gedreht‘ wird, sollten durch die Verteilung von Faltblättern an die Schüler und durch Plakate in der Fachberufsschule andere Parkmöglichkeiten in der Nähe angeboten werden. Dies kann neben den Parkständen im südlichen Röhlingweg und den Parkständen in der Pastor-Schröder-Straße beispielsweise der erweiterte P+R-Parkplatz am Güterbahnhof sein.

3 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

3.1 Allgemeines

Der im Jahre 1984 aufgestellte Rahmenplan der Stadt Rendsburg strebt die Ausgestaltung des Radwegenetzes vorwiegend als Verbindung zwischen den Randbezirken und der Innenstadt an. Dazu sollen Radverkehrsanlagen den vorhandenen Straßen und Wegen folgen. Die üblichen Reiseweiten im Alltags-Radverkehr liegen im Durchschnitt unter 3 km. Dies entspricht einer Entfernung vom Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße im Nordwesten bzw. von der Kanalfähre Schacht-Audorf im Osten der Stadt bis zum Paradeplatz. Diese Entfernung wurde durch die Haushalts- und Beschäftigtenbefragung auch für die Stadt Rendsburg als zutreffend bestätigt, da ca. 80% aller genannten Fahrradfahrten eine Streckenlänge von unter 3 km aufweisen. Bedingt durch die Größe der Stadt bieten sich daher gute Voraussetzungen für den Radverkehr im Stadtbereich. Durch ein gut ausgebautes Radwegenetz kann eine deutliche Verlagerung vom Motorisierten Verkehr hin zum Fahrradverkehr erreicht werden. Dementsprechend wurde bereits in den vergangenen Planungen der Lückenschluss im Radwegenetz vorangetrieben, so dass in der Aufstellung des Rahmenplanes 1984 drei die Altstadt durchlaufende Radverkehrsrouten entwickelt wurden.

Da die Innenstadt von Rendsburg wesentliche Aufgaben für die Versorgung der Stadt und das Umland zu übernehmen hat (Einkaufen), kommt dem Fußgängerverkehr (besonders in der Altstadt und in Neuwerk) eine große Bedeutung zu. Hier sind Verbesserungen besonders hinsichtlich der trennenden Wirkung der Straßen mit hoher Verkehrsbelastung (Einbahnstraßenring um die Altstadt) und eine Befreiung der Fußwege durch unerwünschte Nutzungen (Beparken, Verstellen) wünschenswert.

In der Verkehrsplanung ist es allgemein üblich, eine differenzierte Bedarfsermittlung auf der Grundlage von Verkehrszählungen unter Verwendung von mathematischen Modellen hochzurechnen. Im Fahrrad- und Fußgängerverkehr lässt sich ein derartiges Verfahren nur bedingt anwenden, da das Angebot an Radwegen und die Attraktivität der Fußwegeverbindungen die wesentliche Einflussgröße auf die Fahrhäufigkeit im Radverkehr und die Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege darstellt.

So besteht z.B. eine lineare Abhängigkeit zwischen der Länge aller Radwege in einer Stadt/Gemeinde und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dieses bedeutet, dass viele Verkehrsteilnehmer bei einem entsprechend gut ausgebauten Radwegenetz von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad umsteigen würden.

3.2 Analyse

3.2.1 Quellen und Ziele der Fahrrad- und Fußgängerverkehre

Im Radverkehr besteht die Möglichkeit Quellen und Ziele relativ klar abzugrenzen, dies sind meist die Wohnung, öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsstätten. Die Funktion dieser Orte als Quelle oder Ziel ist jeweils von der Richtung des Weges abhängig. Im Fußgängerverkehr gibt es zusätzliche Quellen und Ziele, aufgrund der Tatsache, dass alle Teilnehmer anderer Verkehre kurz nach verlassen der Quelle bzw. vor Erreichen des Zieles zu Fußgängerverkehren werden (z.B. ÖPNV-Haltestelle / Wohnung). Dies sind neben den Parkieranlagen des MIV im Stadtgebiet, die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Abstellanlagen des Radverkehrs.

Quellen und Ziele sind in flächenhafte und punktuelle Kategorien einteilbar. Die Gruppe der flächenhaften Quellen und Ziele umfasst die Einkaufsbereiche Altstadt und Neuwerk, sowie die Gewerbegebiete Friedrichstädter Straße und Büsumer Straße und weiterhin alle Wohngebiete. Sie erstrecken sich damit über das gesamte Stadtgebiet. Innerhalb dieser Gebiete liegen die punktuellen Quellen und Ziele. Diese zeichnen sich durch eine stark auf sie ausgerichtete Bündelung der Fahrrad- und Fußgängerverkehre aus. Es handelt sich dabei in erster Linie um die Schulen im Stadtgebiet sowie um den Bahnhof im Zuge des Bike+Ride. Beide sind sowohl für den Fahrrad- als auch für den Fußgängerverkehr von maßgebender Bedeutung. Als weitere wichtige Quellen und Ziele beider Verkehrsarten sind die Sportanlagen, das Schwimmbad, die Kindergärten, das Rathaus, das Krankenhaus und die Friedhöfe zu nennen. Vorwiegend Quellen und Ziele des Fahrradverkehrs sind die Kleingärten in den Stadtteilen Schleife, Mastbrook und westlich der Rüdelskaserne. Vorwiegend punktuelle Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs sind neben den Parkhäusern und Parkplätzen, der ZOB, die Seniorenwohnanlagen sowie die Kirchen im Stadtgebiet (siehe Bild 3.1).

Weitere Quellen und Ziele des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sind die überörtlichen Rad- und Wanderwege Husum – Kiel und Ochsenweg, sowie die straßenbegleitenden kombinierten Rad- und Gehwege entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.