

Bild 1.16: Verträglichkeiten im Straßennetz

1.3.3 Unfallanalyse

Die Auswertung, der von der Polizeiinspektion Rendsburg jährlich erstellten Berichte über das Verkehrsunfallgeschehen zeigt einige Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet auf. Die Unfallhäufungsstellen liegen fast ausnahmslos im Hauptverkehrsstraßennetz und hier besonders im Zuge der Landesstraße L 47 zwischen dem Berliner Platz und dem Thormannplatz.

Besonders auffällige Knotenpunkte im Unfallgeschehen sind bzw. waren die folgenden sechs Knotenpunkte:

- Grafenstraße / Königstraße,
- Friedrichstädter Str. / Schleswiger Chaussee (nach Umgestaltung zum Kreisverkehrplatz im Jahre 1997 nicht mehr auffällig),
- Friedrichstädter Straße / Rotenhöfer Weg,
- Röhlingsplatz,
- An der Schleuse / Torstraße und
- Herrenstraße / Am Bahnhof.

An diesen wurden innerhalb der vergangenen sieben Jahre in der Summe über 20 Unfälle von der Polizei erfasst. Betrachtet man die Anzahl der Verletzten der letzten vier Jahre fallen der Knotenpunkt Grafenstraße / Königstraße, An der Schleuse / Torstraße und Schleswiger Chaussee / B 77 mit 19, 17 bzw. 14 Verletzten auf.

Tabelle 1.5 zeigt die von der Polizeiinspektion festgestellten Unfallhäufungsstellen im Zeitraum von 1992 bis 1998:

Knotenpunkt	Jahr												gesamt	
	1992	1993	1994	1995		1996		1997		1998		Anz.	Pers.-schad.	
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Pers.-schad.	Anz.	Pers.-schad.	Anz.	Pers.-schad.	Anz.	Pers.-schad.	Anz.	Pers.-schad.	
Grafenstr./Königstr.	6	8	6	17	12			7	2	10	5	54	19	
Friedrichstädter Str./Schleswiger Ch.		14	11	7	2							32	2	
Friedrichstädter Str./Rotehöfer Weg	9	8		4	2					7	5	28	7	
Röhlingsplatz	7	6				7				6	6	26	6	
An der Schleuse/Torstraße	5			6	6	3	3			10	8	24	17	
Herrenstr./Am Bahnhof	6			5	5			4	4			15	9	
Loher Str./Büsumer Str	7					7	7					14	7	
Berliner Str./Alte Kieler Landstr.	5		5			3	4					13	4	
Berliner Str./Mittelstr.		7				6	7					13	7	
An der Bleiche/Hollesenstr.			6	6	6							12	6	
Nobiskrüger Allee/Röhlingsweg	7							5	5			12	5	
Schleswiger Ch./B77				3	3			9	11			12	14	
Alte Kieler Landstr./Kaiserstr.		6						5	4			11	4	
Alte Kieler Landstr./Moltkestr.	5					6	5					11	5	
Schleuskuhle/Torstr.						6	4	5	1			11	5	
An der Bleiche/Schleuskuhle		6	4									10	0	
Berliner Str./Hindenburgstr.				4	3					6	4	10	7	
Flensburger Str./Schleswiger Ch.		5								5	4	10	4	
Flensburger Str./Richthofenstr.			5	3	2							8	2	
Friedrichstädter Str./Loher Str.						7	3					7	3	
Fockbeker Ch./Büsumer Str.				3	2					3	3	6	5	
Kieler Str./Am Eiland						6	4					6	4	
Schleswiger Ch./real-Markt			6									6	0	
Baronstr./Kaiserstr.		5										5	0	
Berliner Str./Wrangelstr.			5									5	0	
Eckernförder Str./Gerhardstr.	5											5	0	
Fockbeker Ch./Friedrichstädter Str.	5											5	0	
Gartenstr./Eiderstr.	5											5	0	
Kieler Str./Augustenburger Str.								5	2			5	2	
Alte Kieler Landstr./Röhlingsweg			4									4	0	
Eckernförder Str./Hollesenstr.								4	2			4	2	
Alte Kieler Landstr./Lancasterstr.				3	5							3	5	
Fockbeker Ch./Tönninger Str.										3	2	3	2	

Tabelle 1.5: Unfallanalyse der Jahre 1992-98

Es wurden in den vergangenen Jahren bereits durch die Stadt Rendsburg Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen ergriffen, so wurden beispielsweise in den Jahren 1997 und 1998 an den Knotenpunkten Schleswiger Chaussee / Friedrichstädter Straße, Loher Straße / Friedrichstädter Straße und Loher Straße / Büsumer Straße Kreisverkehrsplätze eingerichtet.

Der Knotenpunkt Grafenstraße / Königstraße weist eine sehr hohe Unfallbelastung auf. Diese Unfälle sind vorwiegend auf Vorfahrtsmissachtungen der Kfz-Führer zurückzuführen. Diese missachten einerseits in Richtung nördliche Königstraße querende Radfahrer, andererseits wird die Vorfahrt des geradeausfahrenden Verkehrs der westlichen Grafenstraße durch Linksabbieger in Richtung südliche Königstraße nicht beachtet. Die derzeitige Lichtsignalsteuerung führt durch die gleichzeitige Freigabe der aus der östlichen und westlichen Grafenstraße (Grüner-Pfeil erst in der zweiten Hälfte der Freigabezeit) zur Unfallsituation. Durch die Führung der Fahrzeuge aus der östlichen Grafenstraße innerhalb einer Grünen Welle vom Thormannplatz bis zur B77 fühlen sich diese Kfz-Führer bevorzugt und missachten

die Vorfahrt der Fahrzeuge aus der westlichen Grafenstraße. An diesem Knotenpunkt sind daher Maßnahmen zur Verkehrssicherung erforderlich.

Im Bereich der Einmündung der Alten Kieler Landstraße in die Berliner Straße wurden in den Jahren 1992 bis 1998 13 Unfälle registriert, von denen einer für einen Beteiligten tödlich endete. Unfallursache ist in diesem Bereich die Vorfahrtsmissachtung des in die Alte Kieler Landstraße rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs gegenüber des querenden Rad- und Fußgängerverkehrs, der an diesem Knotenpunkt zudem sehr kurze Freigabezeiten von 10 Sekunden hat. Die bisher von der Stadt durchgeführten Maßnahmen der Markierung des Radweges sowie die Installation eines Spiegels haben dazu geführt, dass dieser Knotenpunkt in den Jahren 1997 und 98 nicht als Unfallhäufungsstelle genannt wurde.

Besonders an den Knotenpunkten mit der Fockbeker Chaussee und am Knoten Friedrichstädter Straße / Rotenhöfer Weg wurde von der Polizei erhöhtes Verkehrsaufkommen als Unfallursache genannt. An diesen Unfallhäufungsstellen ist nach Eröffnung des neuen Anschlusses der Bundesstraße B 77 an die Loher Straße sowie durch die Verlagerung der Zufahrten des Baumarktes mit Verkehrsverlagerungen zu rechnen, so dass die Verkehrsstärken an den betroffenen Stellen zurückgehen werden.

Die Unfallhäufungsstelle Röhlingsplatz weist vorwiegend die Missachtung der Stop-Regelung als Unfallursache auf, so dass in diesem Bereich mit 26 Unfällen in sieben Jahren Maßnahmen zur Verkehrssicherung ergriffen werden sollten.

Die Unfallhäufungsstelle Herrenstraße / Am Bahnhof weist vorwiegend Vorfahrtsmissachtungen als Unfalltyp auf. Aufgrund der vierstreifigen Herrenstraße und der schlecht einsehbaren Einmündung der Materialhofstraße, die von Fahrzeugen aus Richtung Innenstadt sehr zügig befahren wird, missachten Kraftfahrer aus der Straße Am Bahnhof die bevorrechtigten Fahrzeuge aus Richtung Kanaltunnel, da sie sich vorwiegend auf die Einmündung der Materialhofstraße konzentrieren. Die Unfälle mit Radfahrern sind durch die farbige Markierung des in beide Fahrrichtungen zu befahrenden Radweges zurückgegangen.

Die Einmündung der Torstraße in die Straße An der Schleuse wurde in den Jahren 1992, 95, 96 und 98 als Unfallhäufungsstelle geführt. Die Unfallsituation ist auf die Missachtung der Fahrtrichtung auf dem südlichen Radweg zurückzuführen. Radfahrer aus Richtung Brückenstraße nutzen diesen verkehrswidrig, um in Richtung Innenstadt und Untereider zu gelangen. Die aus der Torstraße in den Straßenzug An der Schleuse einbiegenden Fahrzeugführer achten aufgrund der Einbahnstraßensituation vorwiegend auf Fahrzeuge aus Richtung Hollesenstraße / Untereider und rechnen nicht mit Radfahrern aus Richtung Brückenstraße. Als Abhilfe dieser Situation wurde der Radweg im Sommer 1999 baulich umgestaltet. Im Einmündungsbereich wurde der Rad- und Gehweg aufgepflastert und durch rotes Pflaster kontrastreich markiert sowie der gesamte Einmündungsbereich eingeeengt. Zusätzlich wurde als weitere Maßnahme die sichtbehindernde Begrünung ausgeschnitten.

1.3.4 Verkehrsberuhigung

Das Stadtgebiet Rendsburgs wurde bereits in den vergangenen Jahren kontinuierlich in Tempo-30-Zonen unterteilt. Innerhalb dieser Zonen wurden bereits flankierende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung nach mehrmonatigen Probephasen eingeführt. Dies war beispielsweise in der Pastor-Schröder-Straße und im Wohngebiet Seemühlen Nord der Fall. Die Unterteilung der Straßen in Tempo-30-Zonen ist in Bild 1.17 dargestellt.

Die im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass die zulässigen Geschwindigkeiten in den mit Tempo-30 ausgewiesenen Straßen erheblich überschritten werden. Acht der zehn Straßen, der Geschwindigkeitsklasse vier (‚Es wird viel zu schnell gefahren.‘) liegen innerhalb von Tempo-30-Zonen bzw. sind mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Besonders in der Ahlmannstraße, im südlichen Abschnitt des Röhlingweges und im Straßenzug An der Untereider sind Maßnahmen zur Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeiten zu ergreifen, da diese Straßen im Bereich von Schulen bzw. des Schwimmbades als Schulwegachsen genutzt werden.

Einige Wohnstraßen (Reinickendorfer Straße, Steglitzer Straße, Tönninger Straße, Husumer Straße und Bugenhagenweg) sind aufgrund ihrer Lage im Straßennetz bzw. aufgrund der Ausweisung als Sackgassen nicht als Tempo-30-Straßen ausgewiesen.

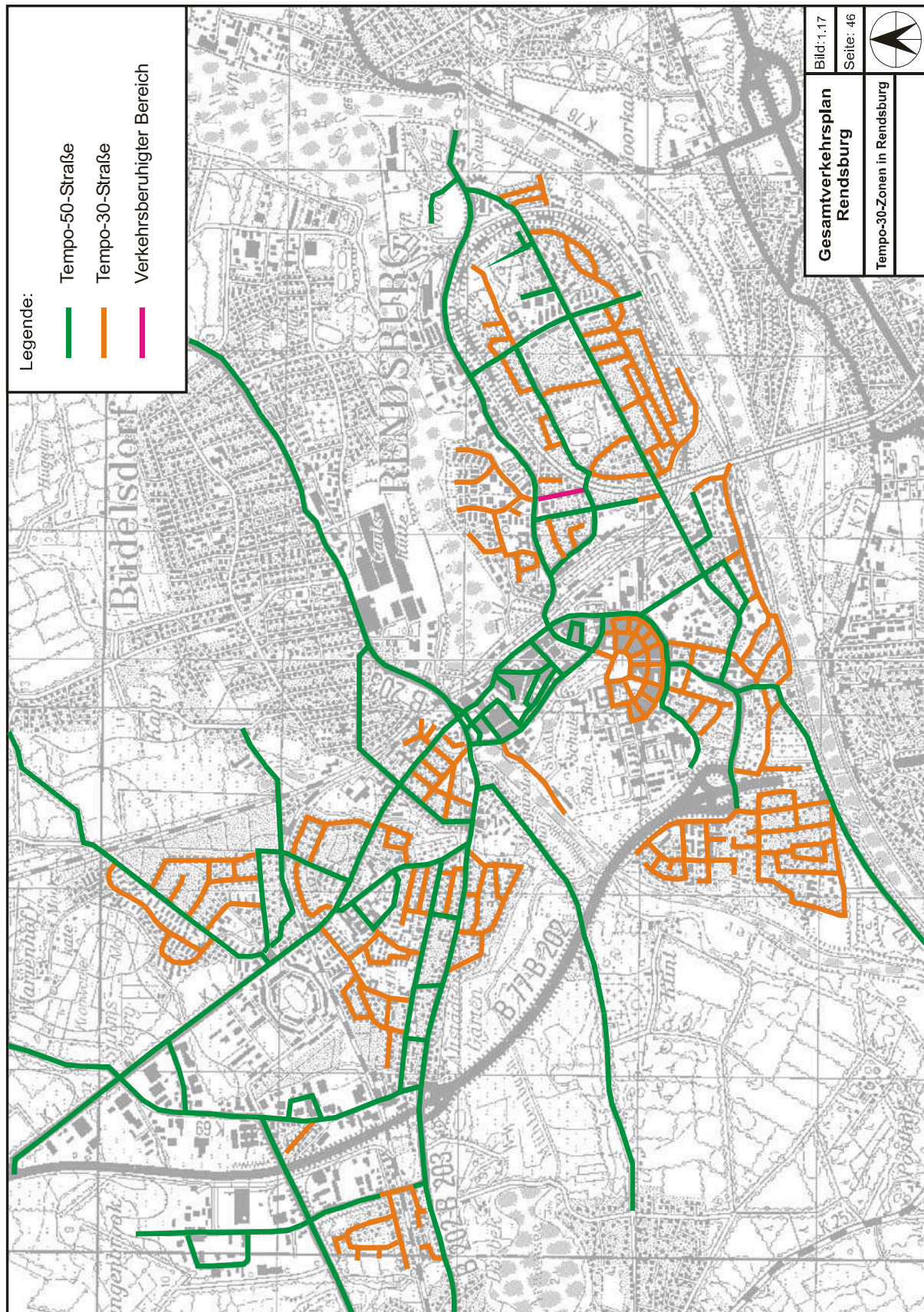


Bild 1.17: Tempo-30-Zonen im Rendsburg

1.4 Zielsetzung und Maßnahmen

Die Zielsetzung des Teilkonzeptes MIV ist eine für die Bürger verträgliche und attraktive Führung der Verkehre. Wie in Kapitel 1.3.2 der Verträglichkeitsanalyse gezeigt, sind besonders die Anwohner der Straßen des Tangentenringes und des ‚Neuwerker Randes‘ in starkem Maße durch den motorisierten Individualverkehr betroffen. Dabei sind Kompromisse und Entscheidungen möglichst derart zu treffen, dass keine unzumutbaren Zustände in punkto Umfeldverträglichkeit hervorgerufen werden. Auslöser für die Planung von Maßnahmen sind neben den festgestellten Defiziten in Verträglichkeit, Unfallhäufigkeit und Leistungsfähigkeit ebenso Planungen aus anderen stadtplanerischen Gebieten. Dies umfasst im Teilplan MIV besonders städtebauliche Planungen im Altstadtbereich (Kapitel 1.4.2).

Die hier vorgestellten Maßnahmen sollen jeweils einzeln eine Entschärfung der im motorisierten Individualverkehr festgestellten Defizite bewirken und dabei in erster Linie kurzfristig zu erreichende Qualitätssteigerungen und Sicherheitsgewinne an Brennpunkten erzielen. In ihrer Gesamtheit sollen diese eine Vereinfachung der Verkehrsabläufe und eine Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs im gesamten Stadtgebiet erreichen.

1.4.1 Verkehrsberuhigung

Ein Ziel der Stadtplanung in Rendsburg ist die flächige Ausweisung von Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Straßen in Wohngebieten. Diese Maßnahmen erreichen besonders in diesen Gebieten mit geänderten Nutzungsansprüchen an den Straßenraum Gewinne in der Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Lebensqualität. In den vergangenen Jahren wurden die Wohngebiete soweit rechtlich möglich in Tempo-30-Zonen unterteilt. In Straßen, die einer Zone nicht zu zuordnen sind (z.B. Tondernstraße) wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch das Zeichen 274-53 herabgesetzt.

Gestaltungsmerkmale von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Als verkehrsberuhigende Maßnahmen kommen im allgemeinen verkehrsberuhigte Straßen bzw. Zonen, in denen die zulässige Geschwindigkeit durch die Zeichen 274-53 bzw. 274.1 angegeben werden (Tempo-30-Straßen bzw. Zonen) und verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325) in Frage. Die Unterschiede ergeben sich in der Gestaltung bzw. Ausstattung des Straßenraumes.

Die Lage und Größe der Tempo-30-Zone sollte sich an der Erreichbarkeit der nächsten Hauptverkehrsstraße orientieren. Die Größe der Zone ist mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen, damit keine übermäßigen Beeinträchtigungen der Fahrzeiten und Fahrqualitäten resultieren.

Die Straßen innerhalb der Zone sollen gleichartige Merkmale aufweisen. Die Breite der Fahrbahn soll 6,00 m nicht überschreiten.

Die Zone sollte so gestaltet sein, dass möglichst wenig Berührungspunkte zum Hauptverkehrsstraßennetz bestehen, um Schleichverkehre durch das Gebiet zu vermeiden. Die Verkehrsstärken an den Übergangsstellen Zone / Verkehrsstraße sollten 400 Kfz/h nicht überschreiten.

Innerhalb der Tempo-30-Zone sollte der Grundsatz ‚Rechts vor Links‘ gelten. Ist eine gesonderte Vorfahrtsregelung innerhalb der Zone erforderlich, ist diese durch das Zeichen 301 ‚Vorfahrt‘ zu genehmigen.

Das folgende Tabelle 1.6 zeigt Grundsätze der Verkehrsberuhigung.

	Tempo-30-Zone	Verkehrsberuhigter Bereich
Lage	abgrenzbare Bereiche mit Straßen gleicher Merkmale; keine Durchgangsstraßen. Belange des ÖPNV sind zu berücksichtigen	abgegrenzte Gebiete, einzelne Straßen und Straßenabschnitte, die überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen haben
Bauliche Veränderungen	Nicht erforderlich	niveaugleicher Ausbau der ganzen Straßenbreite. Die Gestaltung soll den Eindruck erwecken, dass der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.
Verkehrsregelung	Entfernen vorfahrtsregelnder Zeichen empfehlenswert.	Keine weiteren verkehrsregelnden Zeichen notwendig
Geschwindigkeit	30 km/h entsprechend Beschilderung	Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten, Fußgänger dürfen weder gefährdet, noch behindert werden
Parken	Ja, sofern keine örtlichen Einschränkungen	Nur auf gekennzeichneten Flächen
Fußgänger	müssen Gehweg nutzen; Spielen nur auf Gehweg	Straße in der gesamten Breite nutzbar, Spielen auf der Straße erlaubt
Grundsätzliches	Trennung der Verkehrsbereiche Straße / Gehweg bleibt bestehen	Da keine bauliche Trennung der Verkehrsbereiche, besondere Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer
Zuständigkeit	Stadt und örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde	

Tabelle 1.6: Unterschiede der Verkehrsberuhigung

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Der §45 der StVO regelt die Einrichtung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die zur Umsetzung des Paragraphen erschienene Verwaltungsvorschrift gibt weitere Hinweise zur Umsetzung.

Eine bauliche Umgestaltung der als Tempo-30-Zonen auszuweisenden Gebiete ist entsprechend der Verwaltungsvorschrift zum §45 nicht zwingend erforderlich. Jedoch werden Maßnahmen in den Einfahrtsbereichen sowie innerhalb der Gebiete, die eine Geschwindigkeitsdämpfung erzielen als äußerst sinnvoll erachtet.

Bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind nach Auslegung der Verwaltungsvorschrift zwei Möglichkeiten anwendbar:

1. Nach der Prüfung der Erkennbarkeit der Vorfahrtregelung an Stellen, an denen Vorfahrtszeichen entfernt werden sollen, werden Zonenschilder am Gebietsrand aufgestellt; die Einhaltung der angegebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bei dieser Gestaltungsvariante jedoch konsequent zu überwachen, anderenfalls sind Geschwindigkeitsüberschreitungen hinzunehmen, da die meisten Kraftfahrer ihr Fahrverhalten kaum ändern.
2. Die Schilder werden erst aufgestellt, nachdem zumindest in den problematischen Teilen des Straßennetzes Maßnahmen ergriffen wurden, die bewirken, dass langsamer gefahren wird. Bei der Einrichtung der Maßnahmen sind besonders die Abstände der Einzelmaßnahmen untereinander gering zu halten. Dies bewirkt, eine kontinuierliche Geschwindigkeitsdämpfung auf langen Straßenabschnitten.

Die VwV-StVO empfiehlt daher die bauliche Umgestaltung der Fahrbahn, wenn eine Beschilderung allein zum Erreichen der angestrebten Geschwindigkeit nicht ausreicht.

Detailbetrachtungen

Ahlmannstraße: Da die Ahlmannstraße durch den ÖPNV nur in einer Fahrtrichtung befahren wird, ist eine Unterschreitung der nach der Verwaltungsvorschrift geforderten Straßenbreite von 6,50 m möglich. Zur Verminderung der derzeit von 85% der Kraftfahrern nicht überschrittenen Geschwindigkeit von 43 km/h sollten im Bereich der Schule Rotenhof, der Jugendherberge und der Kirche je nach städtebaulichen Gegebenheiten Einengungen und Versätze vorgesehen werden. Bei deren Gestaltung ist jedoch auf die starke Nutzung der Straße durch den Fahrradverkehr Rücksicht zu nehmen, damit dieser nicht in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt wird.

Reinickendorfer Straße, Steglitzer Straße: Bei diesen Straßen handelt es sich um typische Wohnstraßen, die in eine Tempo-30-Zone einzugliedern sind. Da beide Straßen Stichstraßen der als Hauptsammelstraße klassifizierten Aalborgstraße sind und aufgrund deren Gestaltung als Sackgassen eine Zoneneinteilung nicht möglich ist, sind beide Straßen einzeln mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auszuweisen. Da ein Durchgangsverkehr auf diesen Straßen nicht möglich ist und lediglich eine kurze Straßenlänge vorliegt, ist eine bauliche Unterstützung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich.

Tönninger Straße, Husumer Straße: Auch bei diesen Straßen gilt, dass eine Einteilung in eine Tempo-30-Zone aufgrund der Lage im Straßennetz nicht möglich ist. Da beide Straßen jedoch als Wohnstraßen einzustufen sind, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung sinnvoll. Es wird vorgeschlagen die Geschwindigkeit durch das Zeichen 274-53 auf 30 km/h zu begrenzen. Da beide Straßen vom Durchgangsverkehr zwischen Fockbeker Chaussee und Rotenhöfer Weg durchfahren werden können, ist eine bauliche Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung sinnvoll. Hier wird vorgeschlagen die Fahrbahn durch eine Einengung auf eine Breite von 3,50 m zu verringern sowie die Einmündungsbereiche in die Fockbeker Chaussee mit durchgängig geführtem Rad- und Gehweg zu versehen, um eine deutliche Unterordnung der Straße zu suggerieren.

Bugenhagenweg: Der Bugenhagenweg ist ebenso nicht in eine Tempo-30-Zone einzugliedern, so dass auch hier die Beschilderung durch das Zeichen 274-53 sinnvoll ist. Im westlichen Abschnitt der Straße ist eine bauliche Unterstützung der Maßnahme aufgrund der hohen Kurvigkeit der Straße nicht zwingend erforderlich. Jedoch sollten im östlichen, parallel zur Bahntrasse verlaufenden Abschnitt Maßnahmen eingeführt werden.

Südlicher Röhlingsweg: Aufgrund der Funktion des Röhlingsweges als Verbindungsstraße zwischen der Kieler Straße und der Alten Kieler Landstraße sowie aufgrund der Linienführung des ÖPNV über diese Straße, ist eine restriktive bauliche Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zweckmäßig. Jedoch sollte im Rahmen der Schulwegsicherung die Geschwindigkeitsbeschränkung im südlichen Abschnitt auf Höhe der Heinrich-de-Haan Schule aufrechterhalten werden. Als Maßnahmen sind geringe Einengungen der Fahrbahn mit Anwendung von vertikalen Gestaltungselementen wie Bäumen oder Pfosten, also durch optische Elemente denkbar, die an die bestehende Geschwindigkeitsreduzierung erinnern.

Torstraße: Im Zuge der weiterführenden Stadtplanung wird die Schließung der Pannkoekenstraat für den Durchgangsverkehr angestrebt. Diese Planung führt dazu, dass die Verkehrsstärken in der Torstraße ebenfalls drastisch sinken werden. Die in Kapitel 1.2.4 durchgeführten Verkehrsberechnungen zeigen, dass diese Maßnahme die Verkehrszahlen von ca. 6.300 Kfz/d im Jahre 1996 auf ca. 3.400 Kfz/d im Jahre 2020 fallen lassen. Zur Erhöhung der

Aufenthaltsqualität der als Einkaufsstraße genutzten Torstraße ist eine Umgestaltung erforderlich. Diese kann entweder einen verkehrsberuhigten Bereich anstreben oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit der Vergrößerung der Flächen für den Fußgängerverkehr. Aufgrund der Nutzung der Torstraße ist eine Widmung als verkehrsberuhigter Bereich anzustreben, der den Kraftfahrzeugverkehr nicht gänzlich aus der Straße verdrängt. Aus dieser Maßnahme würde eine weitere Verminderung der Verkehrsstärke auf ca. 1.900 Kfz/d resultieren. Es wird damit eine sehr hohe Aufenthaltsqualität des Straßenraumes erreicht und gleichzeitig die Verkehrssicherheit verbessert.

Klinter Weg: Eine Sperrung des Klinter Weges in Höhe des Friedhofes für den MIV als Maßnahme zur Sicherung der Schülerverkehre ist nicht möglich, da dies zu einer Verlagerung von Fahrten auf die Fockbeker Chaussee führt. Entsprechend der Status-quo Prognose 2020 ist auf dem Klinter Weg mit einer Verkehrsstärke von 3.590 Kfz/d bis 4.540 Kfz/d zu rechnen. Durch die Sperrung würde eine Verlagerung von 3.590 Kfz/d erreicht werden. Bei diesen zusätzlichen Verkehren auf der Fockbeker Chaussee ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit der in ihrem Verlauf gelegenen Knotenpunkte nicht mehr gewährleistet, so dass von einer Sperrung abzusehen ist.

Im Zuge der im innerörtlichen Bereich geplanten Sanierungsmaßnahme wird empfohlen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen der Hollesenstraße und dem Ortsausgang vorzusehen, um eine Verminderung der Geschwindigkeit zumindest in diesem Straßenabschnitt mit dort beginnender Bebauung zu erreichen und damit den Kurvenbereich sicherer zu gestalten. Weiterhin wird in diesem Bereich der Radverkehr zusammen mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt, so dass eine gegenseitige Gefährdung nicht auszuschließen ist.

Weiterhin wird empfohlen, eine weitere Beschränkung der Geschwindigkeit im Bereich der Querungsstelle des Radverkehrs vor der Mühlenbach-Brücke vorzusehen, um diese, durch die Allee und die Kurve unübersichtliche Gefahrenstelle zu entschärfen.

1.4.2 Altstadterschließung

Die städtebauliche Planung der Stadt Rendsburg möchte zur Attraktivierung der Altstadt, die mit der Fußgängerzone und kulturellen Aktivitäten wie Kino und Theater eine starke Einkaufs- und Aufenthaltsfunktion erfüllt, den Querverkehr verlagern. Zu diesem Zweck sollen die Achsen Schiffbrückenplatz – Pannkokenstraat – Torstraße, Mühlenstraße – Altstädter Markt – Schleifmühlenstraße und der Straßenzug Am Holstentor für den Durchgangsverkehr geschlossen werden. Für die Altstadt wird ein System entsprechend eines „Innenigels“ eingerichtet. Das bedeutet, dass Sackgassen entstehen, die dem straßenverkehrsrechtlichen Anliegerverkehr zur Verfügung stehen und an Fußgängerzonen enden. Diese Abschnitte der Fußgängerzonen werden nur für den Lieferverkehr freigegeben, so dass eine Verbindung zwischen zwei Sackgassen entsteht. Durch diese Gestaltung bleibt die ungehinderte Zufahrt zu den Geschäften und Wohnungen innerhalb der Altstadt bestehen.

Besonders die Unterbrechung der Pannkokenstraat, die derzeit eine Verkehrsstärke von ca. 4.000 Kfz/d 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 Rad- und Fußgängerverkehre erhöht wird. Durch die Sperrung der Pannkokenstraat steht den Fußgängerverkehren erheblich mehr Verkehrsraum zur Verfügung. Derzeit teilen sich Fußgän-