

## 2 Analyse des Zustandes

### 2.1 Lage in der Region

Die Stadt Rendsburg liegt zentral im Bundesland Schleswig-Holstein (ca. 35 km westlich von Kiel, ca. 40 km nordwestlich von Neumünster und ca. 30 km südlich von Schleswig) im Kreis Rendsburg-Eckernförde (siehe Bild 2.1). Als Mittelzentrum übernimmt die Stadt Rendsburg wesentliche Aufgaben hinsichtlich Arbeit, Ausbildung, Freizeit und Einkaufen für die Einwohner und umliegenden Gemeinden.

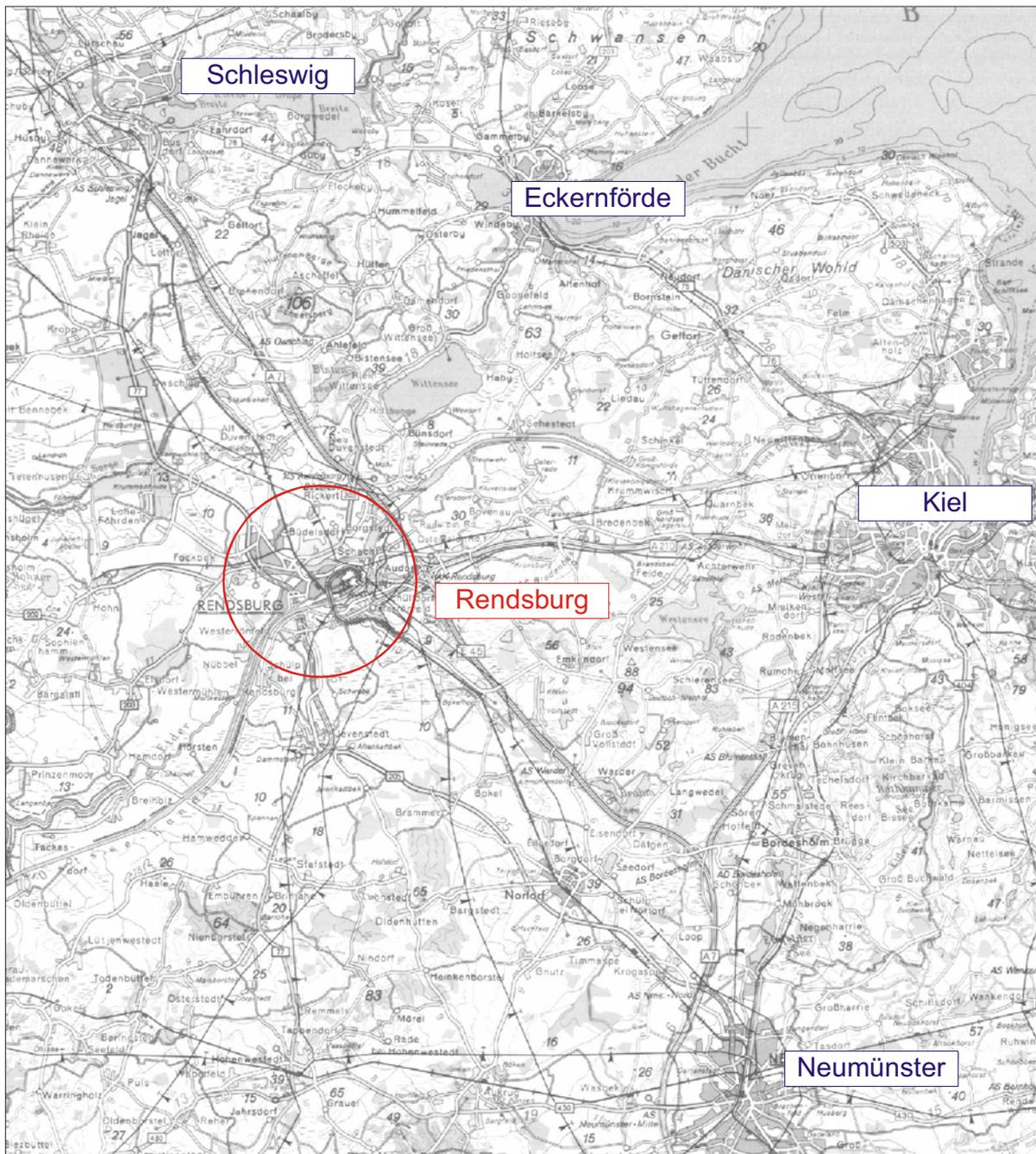


Bild 2.1: Lage in der Region

## 2.2 Untersuchungs- und Planungsraum

Unter dem Untersuchungsraum wird ein Gebiet verstanden, dessen verkehrliche Belange berücksichtigt werden müssen, sofern größere Auswirkungen auf den Planungsraum zu erwarten sind. Der Untersuchungsraum umfasst den Wirtschaftsraum Rendsburg mit den Gemeinden Büdelsdorf, Fockbek, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schacht-Audorf, Schülldorf, Borgstedt, Rickert und Nübbel.

Der Planungsraum umfasst das Stadtgebiet von Rendsburg und ist in dem folgenden Bild 2.2 dargestellt.

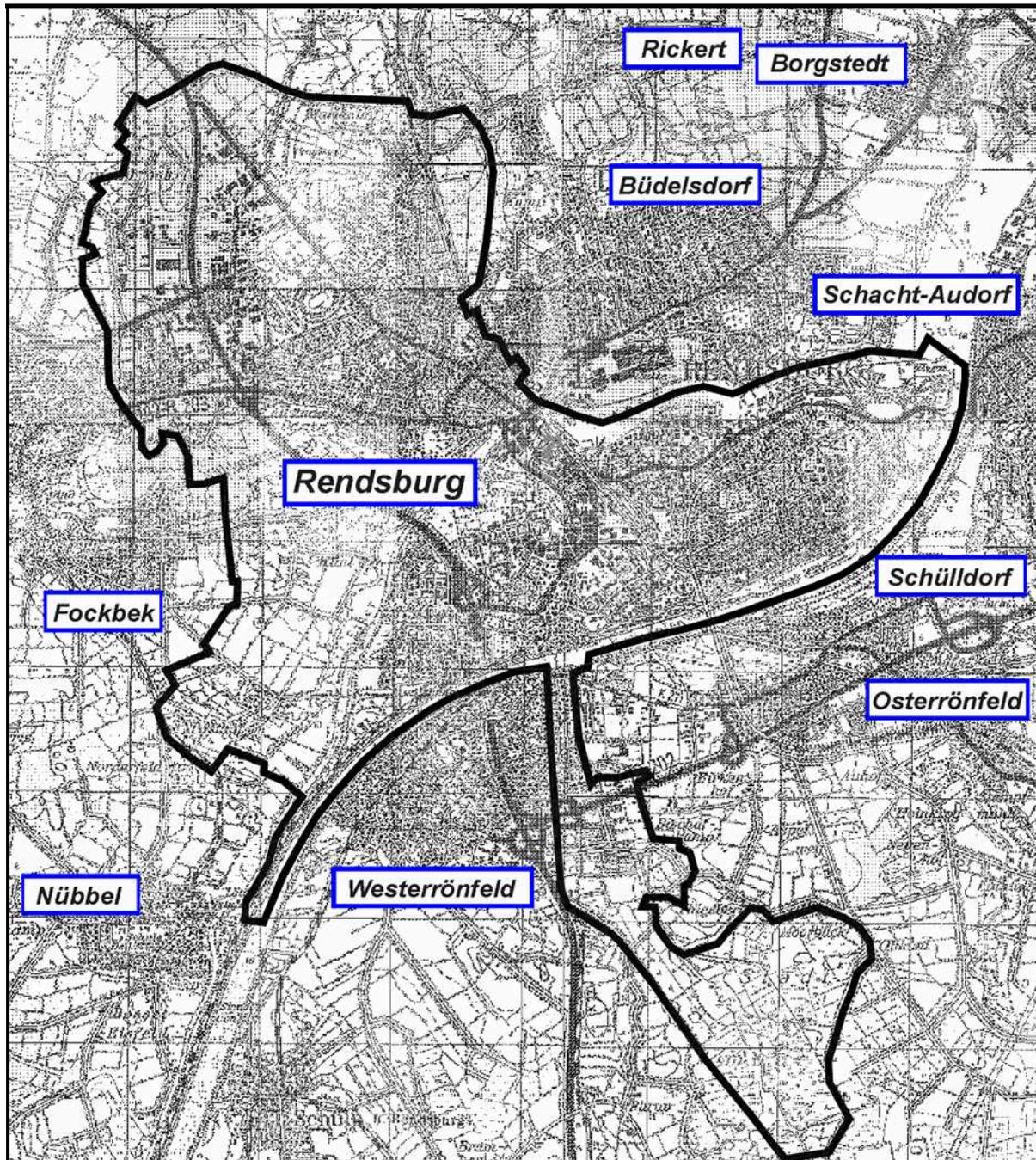


Bild 2.2: Planungsraum Stadtgebiet Rendsburg

Das Stadtgebiet von Rendsburg setzt sich aus den folgenden 11 Stadtbezirken zusammen (siehe Bild 2.5):

- Altstadt,
- Neuwerk,
- Kanalgebiet,
- Königskoppel,
- Schleife,
- Saatsee,
- Kronwerk I,
- Kronwerk II,
- Maastbrook,
- Hohe Luft,
- Neuerker Gärten.

Verkehrlich ist die Stadt Rendsburg großräumig über die Bundesautobahn A 7 (Hamburg-Flensburg) über zwei Anschlussstellen von Osten zu erreichen. Dies sind die Anschlussstellen Rendsburg-Büdelsdorf nördlich des Nord-Ostsee-Kanals und das Autobahnkreuz Rendsburg südlich des Nord-Ostsee-Kanals.

Weiterhin ist die Stadt über die Bundesstraße B 77 (Itzehoe-Rendsburg-Flensburg) erschlossen. Diese Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung im Westen durch das Stadtgebiet. Sie ist über die Anschlussstellen Rendsburg Nord (Schleswiger Chaussee), Rendsburg West (Fockbeker Chaussee) und Rendsburg Mitte (Berliner Straße) mit dem Stadtgebiet verknüpft. Südlich des Nord-Ostsee-Kanals liegt die Anschlussstelle Rendsburg Süd mit dem Anschluss an die Bundesstraße B 202 nach Kiel.

Die Bundesstraße B 202 in Ost/West Richtung verläuft im Süden des Stadtgebietes von Kiel über Rendsburg bis sie sich im Westen mit der Bundesstraße B 77 überlagert weiter über die Gemeinde Fockbek in Richtung Westküste.

In Ost-West-Richtung verläuft von Norden die Bundesstraße B 203 (Eckernförde - Rendsburg - Heide) durch die Gemeinde Büdelsdorf über Brückenstraße, Thormannplatz, Hollensenstraße, Fockbeker Chaussee über Fockbek nach Heide.

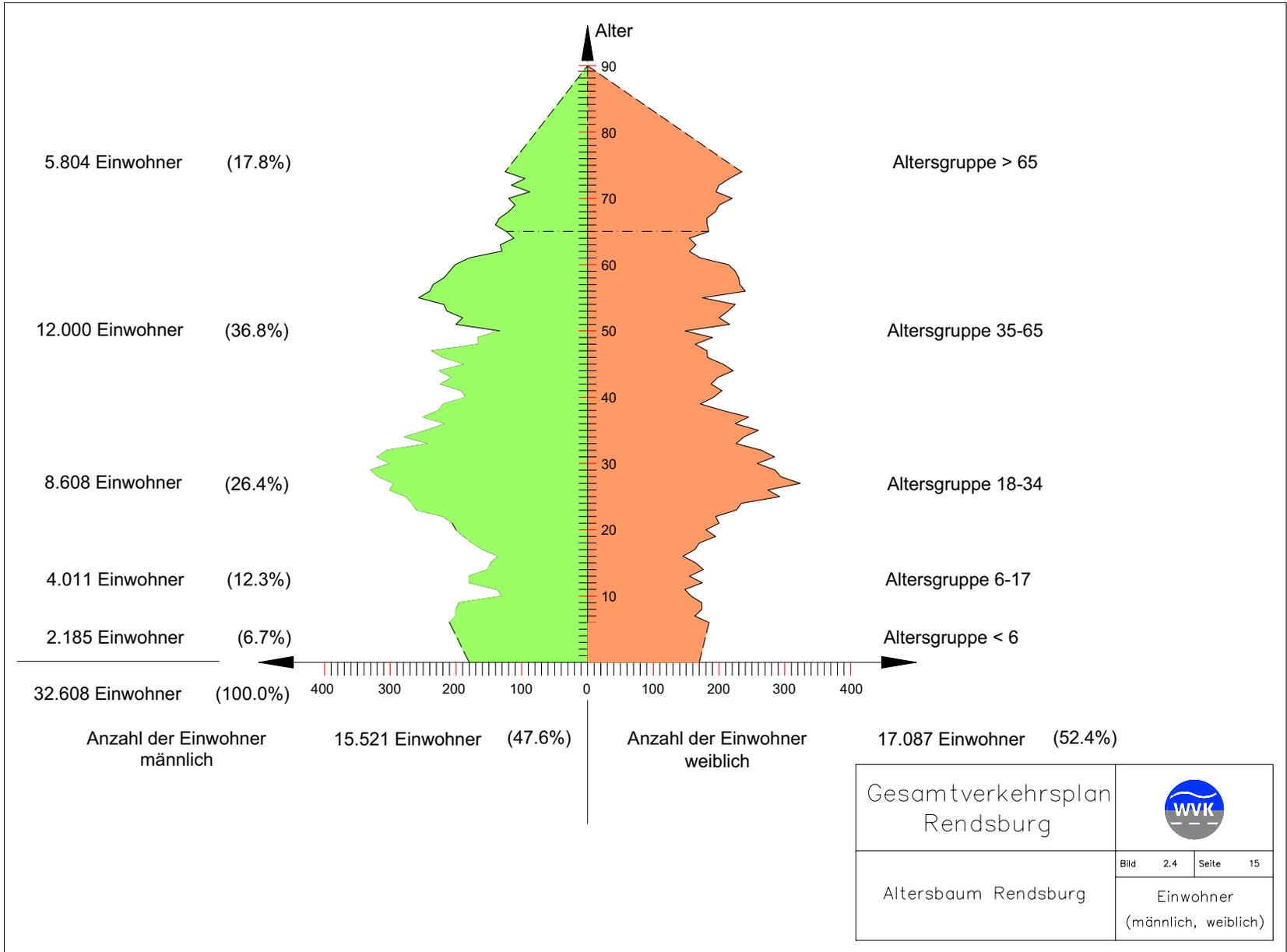
Neben diesen Straßen existieren Landes- und Kreisstraßen, die die umliegenden Gemeinden mit dem Planungsraum verbinden. Weiterhin gibt es wichtige Stadtstraßen, die die innere Erschließung des Stadtgebietes garantieren. Eine Übersicht aller dieser Straßen zeigt das folgende Bild 2.3.

Das übergeordnete Straßennetz ist seit 1985 nahezu unverändert. Im Stadtgebiet ist als Veränderung vor allem die Umgestaltung des Paradeplatzes (1989 - 1993) zu erwähnen.

Des Weiteren hat Rendsburg einen zentral gelegenen Bahnhof, der an der Eisenbahnstrecke Hamburg – Neumünster – Schleswig – Jübek - Husum bzw. Flensburg liegt. Weiterhin existiert eine Eisenbahnstrecke, die die Stadt Rendsburg mit der Landeshauptstadt Kiel verbindet. Sie sind ebenfalls in Bild 2.3 dargestellt. Vor dem Bahnhof liegt der ZOB. Hier beginnen und enden alle städtischen und regionalen Buslinien. Rendsburg wird mit 14 Stadtbuslinien, die die verschiedenen Stadtteile und umliegenden Gemeinden anfahren, erschlossen. Weiterhin wird die Stadt Rendsburg von 10 regionalen Buslinien angefahren.



Bild 2.4: Altersbaum der Rendsburger Bevölkerung



## 2.3 Struktur und Entwicklung des Planungsraumes

Das derzeitige Verkehrsgeschehen im Kraftfahrzeugverkehr wird im Wesentlichen durch die Einwohner, den Einkaufsverkehr und den Berufsverkehr geprägt (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Hinzu kommt der Durchgangsverkehr. Zur mengenmäßigen Festlegung und Verteilung des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs, müssen daher u. a. Angaben über Einwohner, Arbeitsplätze und die Motorisierung vorhanden sein.

Um die jetzige und künftige Verteilung des Verkehrsaufkommens ermitteln zu können, wird der Planungsraum in Verkehrsbezirke unterteilt. Diese sind in sich abgeschlossene Wohn-, Erholungs- oder Gewerbegebiete für die ein "homogenes" Verkehrsverhalten angenommen werden kann.

Das Stadtgebiet von Rendsburg wird in 11 Oberbezirke (10-110) unterteilt, die den in Kapitel 2.2 dargestellten Stadtbezirken entsprechen. Zur feineren Differenzierung werden diese Oberbezirke in 27 Unterbezirke (11-111) unterteilt. Weiterhin ergeben sich 14 Außenbezirke (1-14), da der Planungsraum über 14 Straßen erschlossen wird. Alle diese Bezirke sind in Tabelle 2.1 dargestellt.

### 2.3.1 Bevölkerung

Derzeit (Stand: Januar 1996) wohnen nach Angaben der Stadt Rendsburg 32.608 Einwohner im Planungsraum. Diese Einwohnerzahl verteilt sich auf 14.557 Haushalte, so dass sich eine mittlere Haushaltsgröße von 2,24 Einwohner/Haushalt ergibt. Dieser Wert entspricht nahezu dem Mittelwert von Schleswig-Holstein, der bei 2,3 Einwohner/Haushalt liegt. Bei der Volkszählung 1970 ergab sich ein Wert von 2,70 Einwohner/Haushalt und bei der Volkszählung 1987 von 2,11 Einwohner/Haushalt.

In den Jahren 1979 mit 37.927 Einwohnern und 1985 mit 34.622 Einwohnern lag die Einwohnerzahl deutlich höher. Damit ist die Einwohnerzahl in der Stadt Rendsburg von 1979 bis 1996 um 5.319 Einwohner (16,3%) und von 1985 bis 1996 um 2.014 Einwohner (6,2%) gesunken.

In Zukunft (Prognose 2015) wird für die eigene Untersuchung von 34.000 Einwohnern in 15.400 Haushalten ausgegangen, so dass sich eine mittlere Haushaltsgröße von 2,2 Einwohner/Haushalt ergibt (Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1995, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung; Raumordnungsprognose 2010 Heft 74 Bonn 1996).

Wie sich die Einwohner des Planungsraumes in den letzten Jahren und heute auf die einzelnen Verkehrsbezirke verteilen, ist in Tabelle 2.1 tabellarisch für die Jahre 1979, 1985 und 1996 dargestellt.

Die größten Einwohnerrückgänge ergeben sich im Kanalgebiet (Verkehrsbezirk 30) mit -805 Einwohnern, in Neuwerk (Verkehrsbezirk 20) mit -572 Einwohnern und in Kronwerk II (Verkehrsbezirk 80) mit -558 Einwohnern. Einwohnerzunahmen sind vor allem in Mastbrook (Verkehrsbezirk 90) mit +542 Einwohner zu verzeichnen. In allen übrigen Verkehrsbezirken sind die Einwohnerverlagerungen deutlich geringer.

Die Einwohnerverteilung der Rendsburger Bevölkerung nach Alter bzw. Altersgruppen und Geschlecht ist als Altersbaum in Bild 2.4 graphisch dargestellt. Danach wohnen in Rends-

burg 17.087 weibliche (52,4%) und 15.521 männliche Personen (47,6%). Die am stärksten vertretende Altersgruppe sind die 35 - 65 jährigen mit 12.000 Einwohner (36,8%). Es folgen die 18 - 34 jährigen mit 8.608 Einwohnern (26,4%) und die älter 65 jährigen mit 5.804 Einwohnern (17,8%). Die Anzahl der Kinder (unter 18 Jahre) liegt bei 6.196 Einwohnern (19%).

### **2.3.2 Arbeitsplätze**

Neben den Einwohnern besitzt die Arbeitsplatz- und Erwerbstätigenstruktur einen maßgebenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen des Planungsraumes. Nach Angaben des Arbeitsamtes Neumünster (Arbeitsmarktindikatoren nach Gebietskörperschaften Ausgabe 1996) sind es im Juni 1995 23.408 Arbeitsplätze im Planungsraum. Dieser Wert wird für die weitere Bearbeitung für das Analysejahr 1996 zugrunde gelegt.

Im Jahr 1979 lag die Zahl der Arbeitsplätze bei 21.998 Arbeitsplätzen und 1985 bei 22.110 Arbeitsplätzen. Damit ist die Zahl der Arbeitsplätze in den letzten 10 Jahren um 5,9% gestiegen. Die Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Verkehrsbezirke ist in Tabelle 2.1 tabellarisch für die Jahre 1979, 1985 und 1996 dargestellt.

In Zukunft (Prognose 2015) ist mit einem geringem Anstieg (1,63%) der Arbeitsplätze zu rechnen, so dass für die eigene Untersuchung von 23.800 Arbeitsplätzen ausgegangen wird (Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1995).

Die Gesamtanzahl der Erwerbstätigen die in Rendsburg wohnen liegt laut Arbeitsamt Neumünster bei 13.300 Erwerbstätigen. Bezogen auf die Einwohnerzahl von Rendsburg (32.608 Einwohner) entspricht das einem Anteil von 41 %. Vergleichbare Städte liegen bei 42 % bis 45 %.

Die Anzahl der Einpendler beträgt 15.633 Erwerbstätige, die der Auspendler 5.525 Erwerbstätige. Damit ergibt sich ein positives Pendlersaldo von 10.108 Erwerbstätigen.

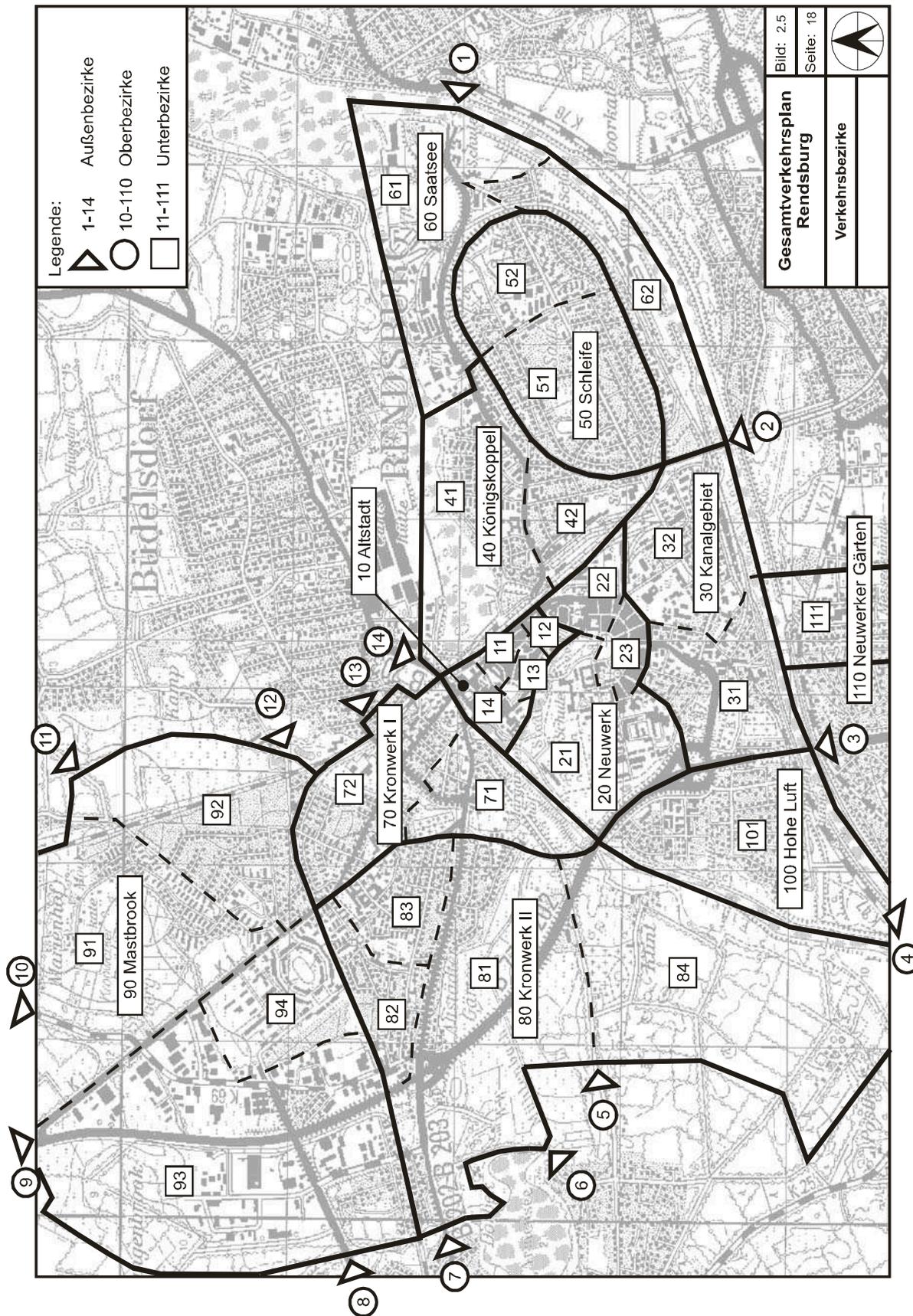


Bild 2.5: Verkehrsbezirke

Verkehrs- bezirk	Einwohner			Differenz	Arbeitsplätze			Differenz
	1979	1985	1996	1996/1985	1979	1985	1996	1996/1985
11	476	304	251	-53	1.020	1.050	1.079	29
12	144	155	137	-18	756	785	863	78
13	503	388	333	-55	654	730	809	79
14	358	306	334	28	642	640	647	7
Altstadt	1.481	1.153	1.055	-98	3.072	3.205	3.398	193
21	226	286	223	-63	1.202	1.300	1.348	48
22	775	621	583	-38	1.932	1.870	1.963	93
23	2.111	1.902	1.431	-471	1.057	1.055	1.133	78
Neuwerk	3.112	2.809	2.237	-572	4.191	4.225	4.444	219
31	1.600	1.755	1.386	-369	2.306	1.810	1.920	110
32	1.338	1.189	753	-436	1.223	1.790	1.899	109
Kanalgebiet	2.938	2.944	2.139	-805	3.529	3.600	3.819	219
41	2.944	2.485	2.307	-178	1.289	1.300	1.424	124
42	1.133	1.106	1.030	-76	441	450	497	47
Königskoppel	4.077	3.591	3.337	-254	1.730	1.750	1.921	171
51	3.838	2.603	2.794	191	238	240	270	30
52	2.114	2.638	2.669	31	25	35	43	8
Schleife	5.952	5.241	5.463	222	263	275	313	38
61	30	117	127	10	1.474	1.220	1.284	64
62	250	305	252	-53	359	340	345	5
Saatsee	280	422	379	-43	1.833	1.560	1.629	69
71	829	791	780	-11	966	960	971	11
72	3.654	3.853	3.614	-239	1.127	1.145	1.187	42
Kronwerk I	4.483	4.644	4.394	-250	2.093	2.105	2.158	53
81	1.976	2.087	1.706	-381	458	450	431	-19
82	2.399	1.645	1.571	-74	205	190	216	26
83	1.606	1.775	1.704	-71	973	970	1.024	54
84	34	36	4	-32	30	30	32	2
Kronwerk II	6.015	5.543	4.985	-558	1.666	1.640	1.703	63
91	2.806	2.486	2.256	-230	42	40	54	14
92	1.588	1.548	1.622	74	66	65	54	-11
93	442	346	1.129	783	3.065	3.200	3.311	111
94	205	287	202	-85	270	270	431	161
Mastbrook	5.041	4.667	5.209	542	3.443	3.575	3.850	275
101	3.475	2.652	2.500	-152	63	65	65	0
Hohe Luft	3.475	2.652	2.500	-152	63	65	65	0
111	1.073	956	910	-46	115	110	108	-2
Neuwerker Gärten	1.073	956	910	-46	115	110	108	-2
<b>Summe:</b>	<b>37.927</b>	<b>34.622</b>	<b>32.608</b>	<b>-2.014</b>	<b>21.998</b>	<b>22.110</b>	<b>23.408</b>	<b>1.298</b>

Tabelle 2.1: Strukturdaten - Einwohner und Arbeitsplätze im Planungsraum

### 2.3.3 Motorisierung

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens wird noch der Motorisierungsgrad (Pkw/1000 Erwachsene) benötigt. Grundlage für diese Überlegungen sind Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr und die Shell Szenarien des Pkw-Bestandes.

Danach ergibt sich für Schleswig-Holstein im Jahr 1996 ein Motorisierungsgrad von 623 Pkw/1000 Erw. und für den Kreis Rendsburg-Eckernförde von 650 Pkw/1000 Erw.. Dieser Wert liegt in Rendsburg bei 580 Pkw/1000 Erw.. Im Jahr 1985 lag der Wert in Rendsburg bei 506 Pkw/1000 Erw.. Für die künftige Entwicklung (Prognose 2015) wird dabei von einem Motorisierungsgrad von 668 Pkw/1000 Erw. für Schleswig-Holstein und 622 Pkw/1000 Erw. für Rendsburg ausgegangen (Krafftahrt-Bundesamt, Statistische Mitteilungen, Reihe 2).

Die entsprechende Zunahme der Motorisierung in den kommenden Jahren ist in Bild 2.6 dargestellt. Als Vergleich wird die Zunahme der Motorisierung für die Bundesrepublik Deutschland (Westteil) und für Schleswig-Holstein der Motorisierungsentwicklung des Planungsraumes (Stadt Rendsburg) gegenübergestellt.

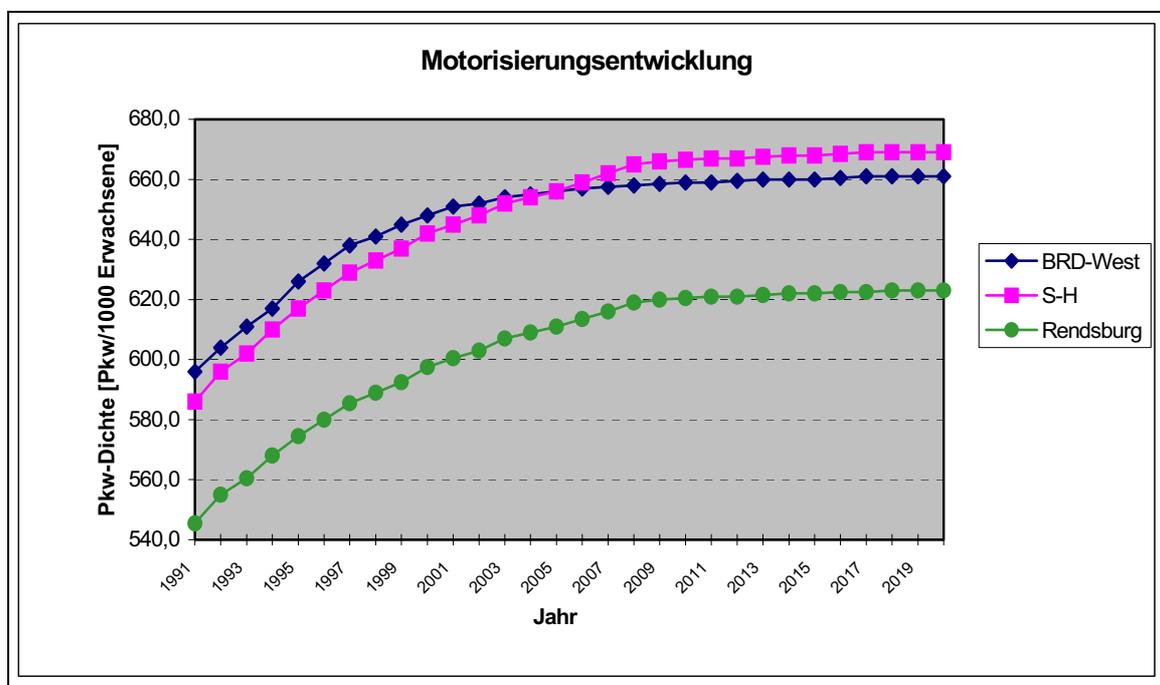


Bild 2.6: Entwicklung der Motorisierung

Aufgrund der sich ändernden Motorisierung wird das Verkehrsaufkommen in Schleswig-Holstein und in Rendsburg bis zum Jahr 2015 im motorisierten Individualverkehr um rund 7 % zunehmen. Dieser Wert wird auch für die Stadt Rendsburg zugrunde gelegt. Dabei wird davon ausgegangen, dass Verschiebungen zugunsten alternativer Verkehrsmittel (z. B. Bus, Rad) und geplante Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu Reduzierungen der Verkehrsmengen im motorisierten Individualverkehr führen werden.

Üblicherweise besitzt auch die Änderung der Jahresfahrleistung pro Pkw noch einen Einfluss auf die Verkehrsveränderung der künftigen Jahre. Da dieser Wert mit ca. 13.000 km/Jahr und Pkw seit 1980 nahezu konstant geblieben ist, wird auch in Zukunft von keiner Veränderung ausgegangen.

### 3 Verkehrsanalyse

#### 3.1 Erfassungen zum motorisierten Individualverkehr

##### 3.1.1 Vorliegende Erhebungen

Verkehrsdaten liegen aus den Straßenverkehrszählungen der Straßenbauverwaltung für die Jahre 1990, 1993 und 1995 vor. Sie sind in der folgenden Tabelle (Tabelle 3.1) dargestellt. Zusätzlich sind die eigenen Erhebungen, wie sie in Kapitel 3.1.2 aufgeführt sind, dargelegt. Bei einem Vergleich der Daten der Verkehrszählung der Straßenbauverwaltung aus dem Jahr 1995 mit der eigenen Zählung treten Differenzen zwischen +33,4% und -7,1% auf.

Querschnitt	Zählstelle	1990 DTV [Kfz/d]	1993 DTV [Kfz/d]	1995 DTV [Kfz/d]	EZ DTV [Kfz/d]	Differenz EZ/1995 [%]
<b>B 77</b>						
nördl. RD-Nord	101	8.154	8.399	8.583	10.825	26,1
zw. RD-West u. RD-Mitte	102	23.279	23.977	23.488	29.526	25,7
Tunnel	103	31.969	32.928	33.336	44.158	32,4
zw. RD-West u. RD-Nord	131	6.916	7.451	7.189	9.589	33,4
<b>B 202</b>						
Hohner Straße	108	7.060	6.654	6.682	6.205	-7,1
Fockbeker Chaussee	110	18.714	19.275	19.575	22.611	15,5
<b>B 203</b>						
Elsdorfer Straße	109	5.965	6.144	6.372	6.837	7,3
Fockbeker Chaussee	111	11.567	n. gez.	12.660	15.190	20
zw. Büdelsdorf u. BAB 7	506	9.486	9.771	11.047	12.074	9,3
<b>L 42</b>						
zw. Büdelsd. u. Borgstedt	510	3.930	n. gez.	3.918	4.749	21,2
<b>L 47</b>						
Berliner Straße	539	23.279	n. gez.	22.753	28.747	26,3
<b>K 1</b>						
Schleswiger Chaussee	129	12.521	n. gez.	11.411	15.210	33,3

Tabelle 3.1: Vergleich der Verkehrsdaten - Eigene Zählung (EZ) / Straßenverkehrszählung

Neben den Verkehrsdaten aus der Straßenverkehrszählung der Straßenbauverwaltung liegen weitere Daten aus vorangegangenen Generalverkehrsplänen aus den Jahren 1979 und 1985 vor. Eine Gegenüberstellung der heutigen und damals erhobenen Querschnittsbelastungen am Stadtrand und im Stadtgebiet zeigen die Tabelle 3.2 bzw. Tabelle 3.3 für die wichtigsten Querschnitte.

Querschnitt	1979 DTV [Kfz/d]	1985 DTV [Kfz/d]	EZ 1996 DTV [Kfz/d]	Differenz EZ 1996/1985	
				[Kfz/d]	[%]
Bundesstraße B 77 (Nord)	6.109	6.580	10.825	4.245	+64,5%
Duvenstedter Weg (K 1)	3.518	3.960	6.239	2.279	+57,6%
Eckernförder Straße / Hollerstraße	6.974	7.950	8.534	584	+7,3%
Brückenstraße (B 203)	15.893	18.320	24.856	6.536	+35,7%
Bundesstraße B 77 (Süd)	23.153	25.780	44.158	18.378	+71,3%
Kanalufer (K 47)	1.441	1.480	2.993	1.513	+102,2%
Klinter Weg	2.587	2.700	3.527	827	+30,6%
Fockbeker Chaussee (B202/B203)	14.117	14.940	17.929	2.989	+20,0%
Loher Weg (K 69; Panzerstraße)	3.728	4.670	6.176	1.506	+32,2%

Tabelle 3.2: Vergleich der Verkehrsdaten (am Stadtrand)

Am Stadtrand ist das Verkehrsaufkommen von 1985 bis heute zwischen 7,3% und 102,2% gestiegen. Im Mittel liegt das Verkehrsaufkommen um 45% höher als 1985. Die größten Verkehrszunahmen (absolut betrachtet) treten im Zuge der Bundesstraßen B 77 und B 203 mit 18.378 Kfz/d bis 4.245 Kfz/d auf. Relativ gesehen liegt die Kreisstraße K 47 (Kanalufer) mit 102,2% sehr hoch. Die geringsten Verkehrszunahmen sind mit 7,3% im Straßenzug Eckernförder Straße/Hollerstraße zu verzeichnen.

Querschnitt	1979	1985	EZ 1996	Differenz	
	DTV [Kfz/d]	DTV [Kfz/d]	DTV [Kfz/d]	EZ 1996/1985 [Kfz/d]	[%]
Fockbeker Chaussee	11.474	11.980	15.190	3.210	+26,8%
An der Bleiche	17.675	17.220	21.520	4.300	+25,0%
Gerhardstraße	12.390	16.130	15.114	-1.016	-6,3%
Hollesenstraße	17.063	12.980	20.868	7.888	+60,8%
Kieler Straße	15.221	14.850	15.678	828	+5,6%
Denkerstraße	13.943	15.420	20.297	4.877	+31,6%
Grafenstraße (West)	5.632	5.600	6.854	1.254	+22,4%
Grafenstraße (Ost)	5.098	14.950	17.301	2.351	+15,7%
Königstraße	17.379	7.950	4.522	-3.428	-43,1%
Berliner Straße	18.568	20.610	27.084	6.474	+31,4%
Alte Kieler Landstraße	10.590	7.750	11.787	4.037	+52,1%

Tabelle 3.3: Vergleich der Verkehrsdaten (im Stadtgebiet)

Im Stadtgebiet von Rendsburg liegen der Verkehrsverlagerungen zwischen -43,1% und +60,8%. Im Mittel ergibt sich eine Verkehrszunahme (bei den hier ausgewählten Straßen) um 21%. Die größten Verkehrszunahmen treten in der Hollesenstraße mit 7.888 Kfz/d und in der Berliner Straße mit 4.877 Kfz/d auf. Die große Verkehrsabnahme von 3.428 Kfz/d (-43,1%) im Zuge der Königstraße ist durch die Umgestaltung des Paradeplatzes in den Jahren 1989-1993 zu erklären. Weitere Verkehrsabnahmen sind in der Gerhardstraße zu verzeichnen.

### 3.1.2 Eigene Erhebungen

Für die durchzuführenden Verkehrsberechnungen sind die Zählungen der Straßenbauverwaltung nicht ausreichend, da Aussagen über die Verkehrsverteilung im Ziel-, Quell-, Durchgangs- und Binnenverkehr fehlen. Hierfür sind Verkehrserhebungen durchzuführen, die eine ausreichende quantitative Basis für die Beurteilung des Verkehrsgeschehens liefern.

Im Rahmen der Untersuchung zum motorisierten Individualverkehr wurden Kennzeichenerfassungen, Querschnitt- und Knotenpunktzählungen durchgeführt. Diese Zählungen fanden am Donnerstag dem 23.05.1996 von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr statt. Zusätzlich wurde am Zähltag eine automatische Verkehrserhebung mittels Zählplatten über den gesamten Tag durchgeführt. Die Lage der Zählstellen ist in den Bildern Bild 3.1 und Bild 3.3 dargestellt.

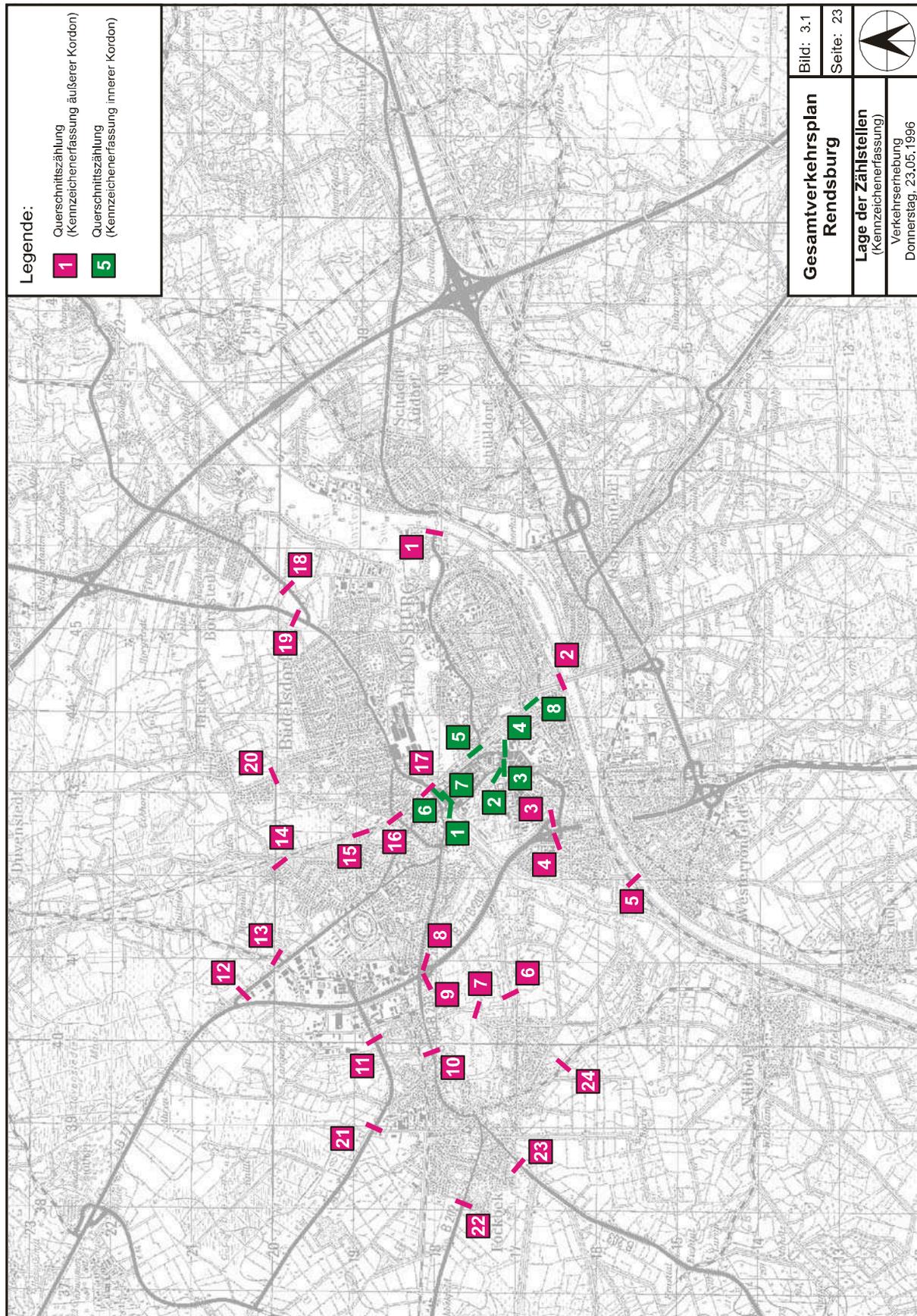


Bild 3.1: Lage der Zählstellen (Kennzeichenerfassung)

### 3.1.2.1 Kennzeichenerfassung

Dazu wurden an allen Zu- und Ausfahrten der Stadt Rendsburg die Kennzeichen der Fahrzeuge registriert (äußerer Kordon, Zählstellen 1 - 17). Zu besserer Differenzierung der Fahrzeugströme innerhalb der Stadt wurden zwei weitere Kordons eingerichtet. Der erste Kordon wurde um den Innenstadtbereich gelegt (innerer Kordon, Zählstellen 1 - 8) und der zweite Kordon um die Stadtbezirke Königskoppel, Schleife und Saatsee (Kordon Rendsburg Ost, Zählstellen 1, 5, 8). Um weitere Aussagen zur Verkehrsverteilung machen zu können, wurden zusätzlich die Kennzeichen der Fahrzeuge an allen Zu- und Ausfahrten der Gemeinden Fockbek und Büdelsdorf (Zählstellen 18 - 24) erfasst, da die beiden Gemeinden das Verkehrsgeschehen in der Stadt Rendsburg maßgebend beeinflussen.

Als repräsentativer Zähltag wurde Donnerstag, der 23.05.1996 ausgewählt. Durch einen Vergleich der Kennzeichen an einem Einfahrquerschnitt mit allen Ausfahrquerschnitten kann so der Durchgangsverkehr und der Ziel- und Quellverkehr bezogen auf die einzelnen Bereiche ermittelt werden.

#### Äußerer Kordon

Die auftretenden Verkehrsanteile, unterteilt nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sind für die nachmittägliche Spitzenzeit (15.00 bis 19.00 Uhr) in Tabelle 3.4 dargestellt. Eine Aufstellung dieser Anteile und aller Einzelströme im Durchgangsverkehr zeigt das Bild 3.2.

Straße	Zielverkehr		Quellverkehr		Durchgangs- verkehr		Gesamt- verkehr	
	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]
Kieler Straße (L 47)	527	41	534	42	216	17	1.277	100
Schw ebefähre	55	38	58	41	30	21	143	100
Kanaltunnel (B 77)	4.725	36	5.664	43	2.832	21	13.221	100
Kanalufer (K 47)	212	24	385	43	299	33	896	100
Klinter Weg	277	26	443	42	336	32	1.056	100
Am Armsee	122	25	197	41	166	34	485	100
Fockbeker Chau. (B 203)	1.843	34	1.716	32	1.809	34	5.368	100
Loher Weg (K 69)	443	24	913	49	493	27	1.849	100
Rendsburg Nord (B 77)	743	23	1.006	31	1.492	46	3.241	100
Duvenstedter Weg (K 1)	557	30	828	44	483	26	1.868	100
Breslauer Straße	178	35	190	37	145	28	513	100
Kortenfohr	457	33	581	42	357	26	1.395	100
Eckernförder Straße	868	34	842	33	845	33	2.555	100
Brückenstraße (B 203)	2.264	32	2.618	37	2.173	31	7.055	100

Tabelle 3.4: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Planungsraum)

Insgesamt fahren 19.109 Kfz/4h in den Planungsraum hinein, 21.813 Kfz/4h fahren heraus. Der Zielverkehr beträgt 13.271 Kfz/4h, der Quellverkehr 15.975 Kfz/4h. Durch den Planungsraum fahren 5.838 hindurch (Durchgangsverkehr). Die am stärksten belastete Zufahrtstraße ist die Bundesstraße B 77 im Süden (13.221 Kfz/4h). Es folgen die Brückenstraße (B 203) im Nordosten (7.055 Kfz/4h) und die Fockbeker Chaussee (B202/B203) im Westen (5.368 Kfz/4h).

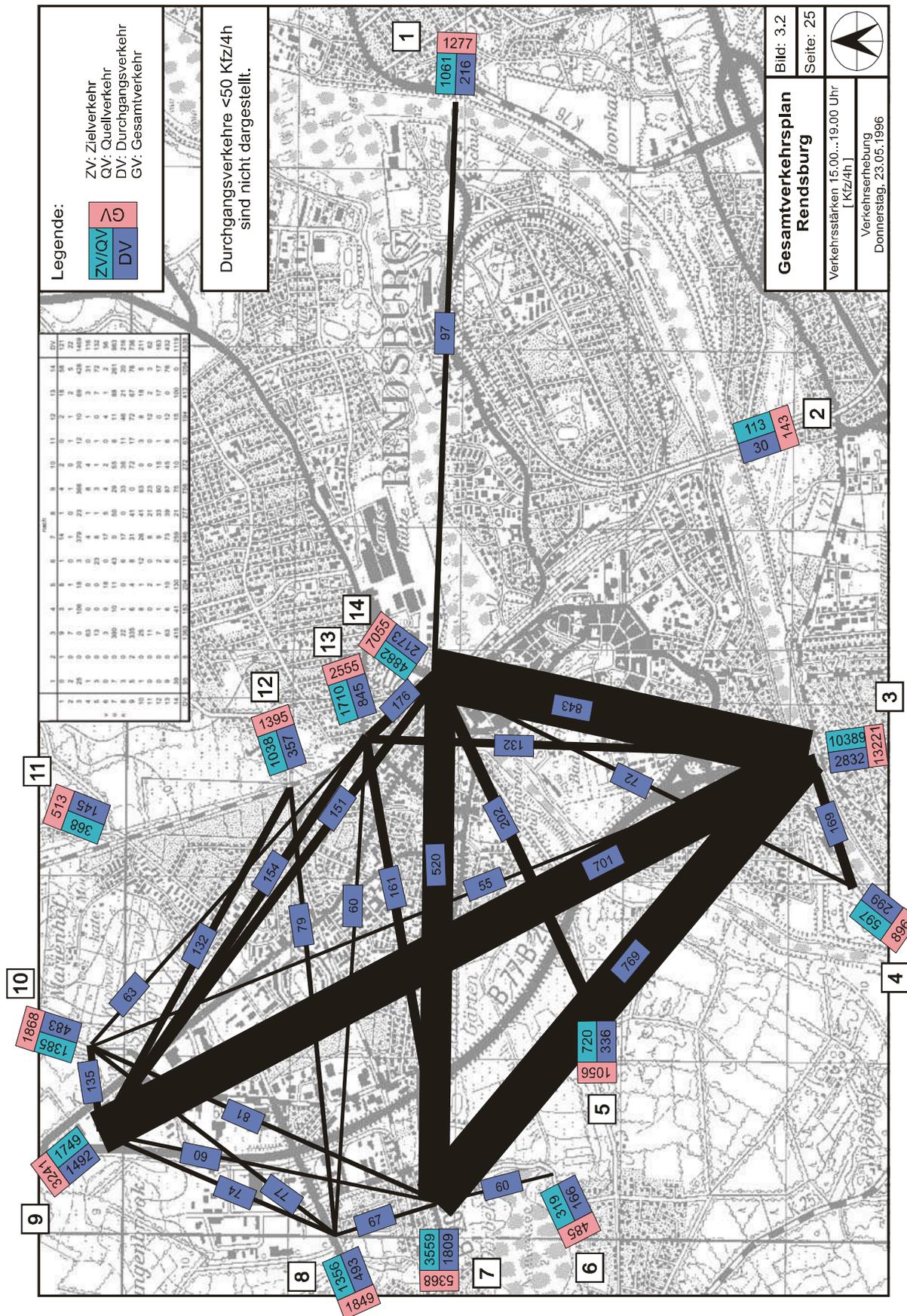


Bild 3.2: Durchgangsverkehrsströme [Kfz/4h] (Planungsraum)

Die größten Durchgangsverkehrsstärken für den Planungsraum, absolut betrachtet, verlaufen in der Relation Bundesstraße B 77 im Süden zur Brückenstraße (B 203) im Nordosten. Sie betragen 843 Kfz/4h. Es folgen die Relationen Bundesstraße B 77 im Süden zur Fockbeker Chaussee im Westen mit 769 Kfz/4h und die Relation Bundesstraße B 77 im Süden zur Bundesstraße B 77 im Norden mit 701 Kfz/4h. Weiterhin ist noch die Relation von der Fockbeker Chaussee zur Brückenstraße mit 520 Kfz/4h zu erwähnen. Alle übrigen Durchgangsverkehrsanteile liegen deutlich unter 250 Kfz/4h. Relativ gesehen liegt die Bundesstraße B 77 im Norden mit 46% Durchgangsverkehr sehr hoch. Die Kieler Straße liegt mit 17% Durchgangsverkehr am niedrigsten.

### Innerer Kordon

Dieser Innere Kordon umfasst die Altstadt und die Gelenkzone, das heißt es wurden alle Kraftfahrzeuge registriert, die auf den Tangentenring fahren bzw. diesen Ring verlassen. Die auftretenden Verkehrsanteile, unterteilt nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sind für die nachmittägliche Spitzenzeit (15.00 bis 19.00 Uhr) in Tabelle 3.5 dargestellt.

Straße	Zielverkehr		Quellverkehr		Durchgangs- verkehr		Gesamt- verkehr	
	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]
An der Bleiche	2.205	34	0	0	4.238	66	6.443	100
Jungfernstieg	314	17	324	18	1.200	65	1.838	100
Obereiderstraße	19	4	40	8	430	88	489	100
Herrenstraße	1.690	22	1.504	19	4.593	59	7.787	100
Kieler Straße	2.173	45	1.888	39	787	16	4.848	100
Denkerstraße	0	0	2.200	36	3.877	64	6.077	100
Torstraße	204	10	1.126	57	649	33	1.979	100

Tabelle 3.5: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Innenstadt)

Insgesamt fahren 14.492 Kfz/4h in den Kordon hinein, 14.969 Kfz/4h fahren heraus. Der Zielverkehr beträgt 6.605 Kfz/4h, der Quellverkehr 7.082 Kfz/4h. Durch den Kordon fahren 7.887 hindurch (Durchgangsverkehr). Die am stärksten belastete Zufahrtstraße ist die Herrenstraße im Süden (7.787 Kfz/4h). Es folgen der Straßenzug An der Bleiche (6.443 Kfz/4h) und die Denkerstraße im Norden (6.077 Kfz/4h).

### Kordon Rendsburg Ost

Der Kordon Rendsburg Ost umfasst die Oberbezirke Königskoppel, Schleife und Saatsee. Er ist über die Kieler Straße (Autofähre) im Osten, die Alte Kieler Landstraße im Westen und die Kieler Straße (Friedrich-Rogge-Platz bzw. Röhlingsplatz) im Westen zu erreichen. Die auftretenden Verkehrsanteile, unterteilt nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sind für die nachmittägliche Spitzenzeit (15.00 bis 19.00 Uhr) in Tabelle 3.6 dargestellt.

Straße	Zielverkehr		Quellverkehr		Durchgangs- verkehr		Gesamt- verkehr	
	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]	[Kfz/4h]	[%]
Kieler Straße Ost	342	27	345	27	590	46	1.277	100
Alte Kieler Landstraße	1.452	45	1.317	41	478	15	3.247	100
Kieler Straße West	1.907	39	2.183	45	758	16	4.848	100

Tabelle 3.6: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (Rendsburg Ost)

In diesen Kordon fahren 4.614 Kfz/4h hinein, 4.758 Kfz/4h fahren heraus. Der Zielverkehr beträgt 3.701 Kfz/4h, der Quellverkehr 3.845 Kfz/4h. Durch den Planungsraum fahren 913 hindurch (Durchgangsverkehr). Der Hohe Anteil des Ziel- und Quellverkehrs (ca. 80% des Gesamtverkehrs) hängt mit der großen Einwohnerzahl in diesem Kordon zusammen. Der Durchgangsverkehr liegt mit ca. 20% sehr niedrig.

Die größten Durchgangsverkehrsstärken für diesen Kordon, absolut betrachtet, verlaufen im Zuge der Kieler Straße mit 435 Kfz/4h. Es folgt die Relation Kieler Straße West/Alte Kieler Landstraße mit 323 Kfz/4h. Die Relation Alte Kieler Landstraße/Kieler Straße Ost liegt bei 155 Kfz/4h. Relativ gesehen liegt die Kieler Straße Ost mit 46% Durchgangsverkehr sehr hoch. Die Kieler Straße West und die Alte Kieler Landstraße liegen mit 16% bzw. 15% deutlich niedriger.

### 3.1.2.2 Knotenpunktzählungen

Um weitere Aussagen über das derzeitige Verkehrsgeschehen zu erhalten, wurden an 35 Knotenpunkten Zählungen durchgeführt (Bild 3.3). Alle Zählstellen (1 - 35) befinden sich in innerhalb des Stadtgebietes und konzentrierten sich überwiegend auf die Hauptverkehrsstraßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen). Zähltag war ebenfalls Donnerstag, der 23.05.1996 von 15.00 - 19.00 Uhr.

Die Knotenstrombelastungen wurden richtungstrennt, fahrzeugspezifisch und in Viertelstunden-Intervallen unterteilt ermittelt. Die Ergebnisse für den Zählzeitraum von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr sind in Tabelle 3.7 für alle Knotenpunkte dargestellt. Eine Zusammenfassung der Knotenpunktbelastungen zeigen die Bild 3.4 bis Bild 3.7.

Nr.	Straßen- bezeichnung	Anzahl Zu-/Ab- fahrten	Gesamt- belastung [Kfz/4h]	Durchschnitts- belastung [Kfz/4h]
1	Schleswiger Chaussee/Friedrichstädter Straße	4	7.973	1.993
2	Friedrichstädter Straße/Loher Straße	4	5.049	1.262
3	Loher Straße/Büsumer Straße	4	3.499	875
4	Fockbeker Chaussee/Büsumer Straße	3	7.458	2.486
5	Fockbeker Chaussee/Rampe zur B 77	3	8.439	2.813
6	Fockbeker Chaussee/Friedrichstädter Straße	4	9.110	2.278
7	Friedrichstädter Straße/Rotenhöfer Weg	3	4.292	1.431
8	Schleswiger Chaussee/Ostlandstraße	3	6.862	2.287
9	Flensburger Straße/Richthofenstraße	3	6.049	2.016
10	Fockb. Chaussee/Schleswiger Chaussee/Hollesenstr.	4	6.607	1.652
11	Flensburger Str./Eckernförder Str./Gerhardtstr.	4	6.824	1.706
12	Hollesenstraße/Klinter Weg	3	6.425	2.142
13	Hollesenstraße/Thormannplatz/An der Schleuse	3	10.930	3.643
14	An der Schleuse/Torstraße	2	3.011	1.506
15	Thormannplatz/Brückenstraße/Denkerstraße	4	14.353	3.588
16	Kieler Straße/Herrenstraße/Eisenbahnstraße	3	6.470	2.157
17	Kieler Straße/Bismarckstraße	3	4.807	1.602
18	Kieler Straße/Röhlingsweg	3	3.790	1.263
19	Alte Kieler Landstraße/Röhlingsweg	3	3.685	1.228
20	Alte Kieler Landstr./Lancasterstr./Aalborgstr.	4	2.164	541
21	Kieler Straße/Aalborgstraße	3	1.494	498
22	Jungfernstieg/Materialhofstraße/Holsteinbrücke	3	8.087	2.696
23	Materialhofstraße/Obereiderstraße	2	7.242	3.621
24	Materialhofstraße/Herrenstraße	2	11.269	5.635
25	Herrenstraße/Baronstraße/Kaiserstraße	4	8.203	2.051
26	Königstraße/Grafenstraße	4	7.455	1.864
27	Alte Kieler Landstraße/Kreishafenstraße	3	4.464	1.488
28	Alte Kieler Landstraße/Berliner Straße	4	9.553	2.388
29	Berliner Straße/Hindenburgstraße	2	4.662	2.331
30	Berliner Straße/Mittelstraße/Rampe zur B 77	4	9.639	2.410
31	Berliner Straße/Gartenstraße	3	6.500	2.167
32	Gartenstraße/Johannes-Brahms-Straße	3	2.224	741
33	Sommerkamp/Feldstraße	3	85	28
34	Kanalufer/Gartenstraße	3	1.370	457
35	Adolf-Steckel-Straße/Friedhofsallee	3	1.223	408

Tabelle 3.7: Verkehrsbelastung der Knotenpunkte (Tabelle)

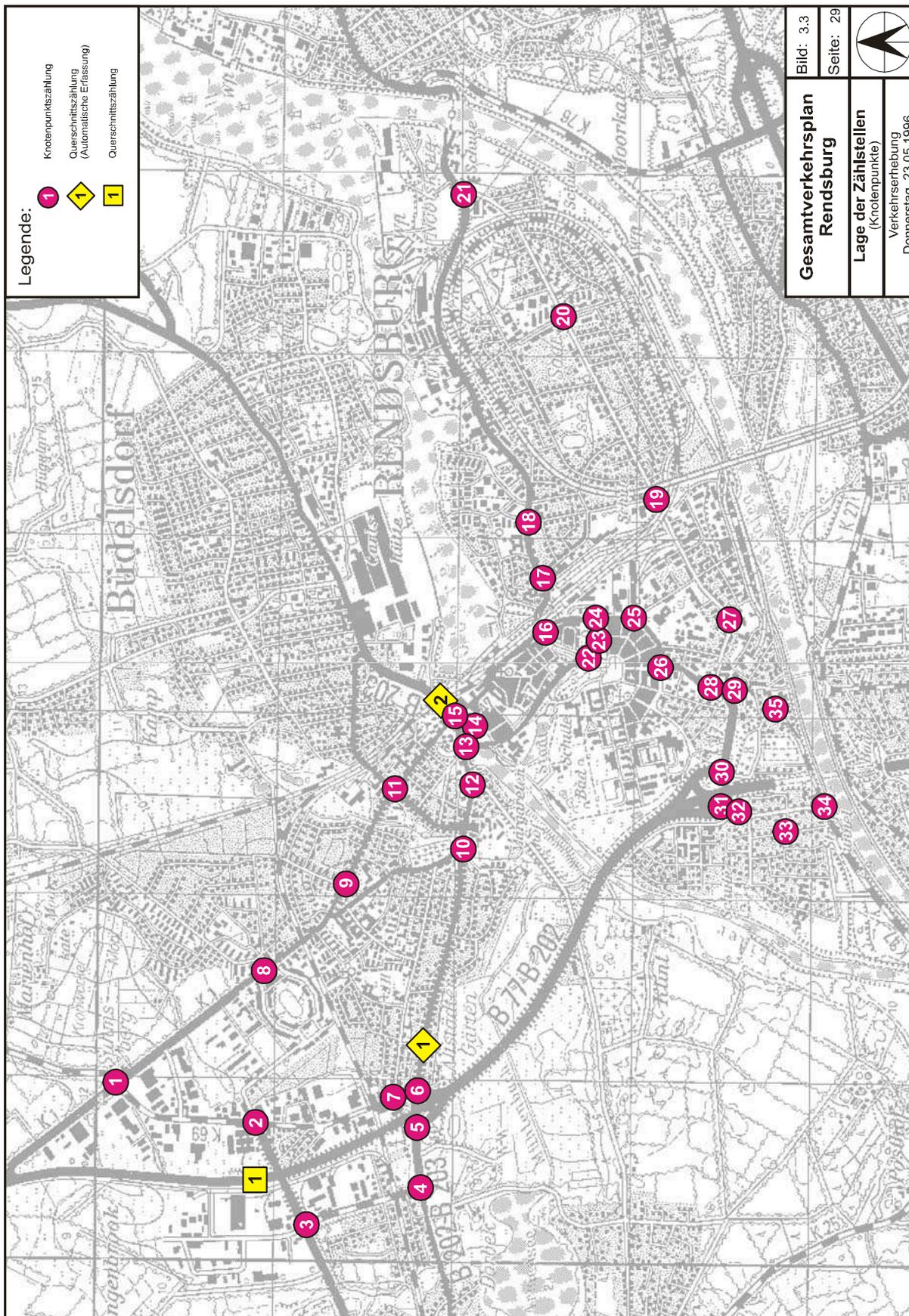


Bild 3.3: Lage der Zählstellen (Knotenpunkte)

