

Bild 2.5:Lageplan 3 – GE Friedrichstädter Straße

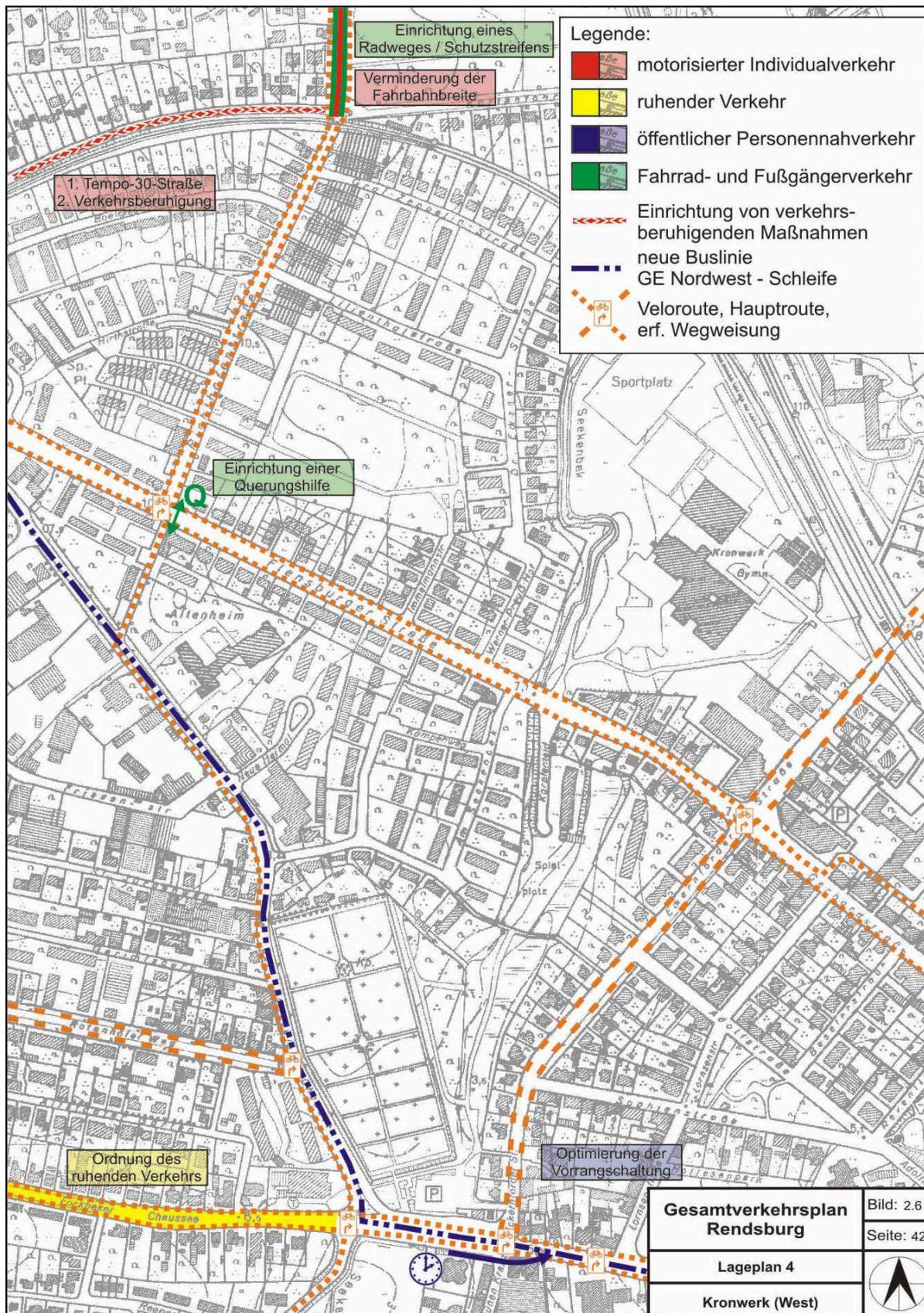


Bild 2.6: Lageplan 4 – Kronwerk (West)

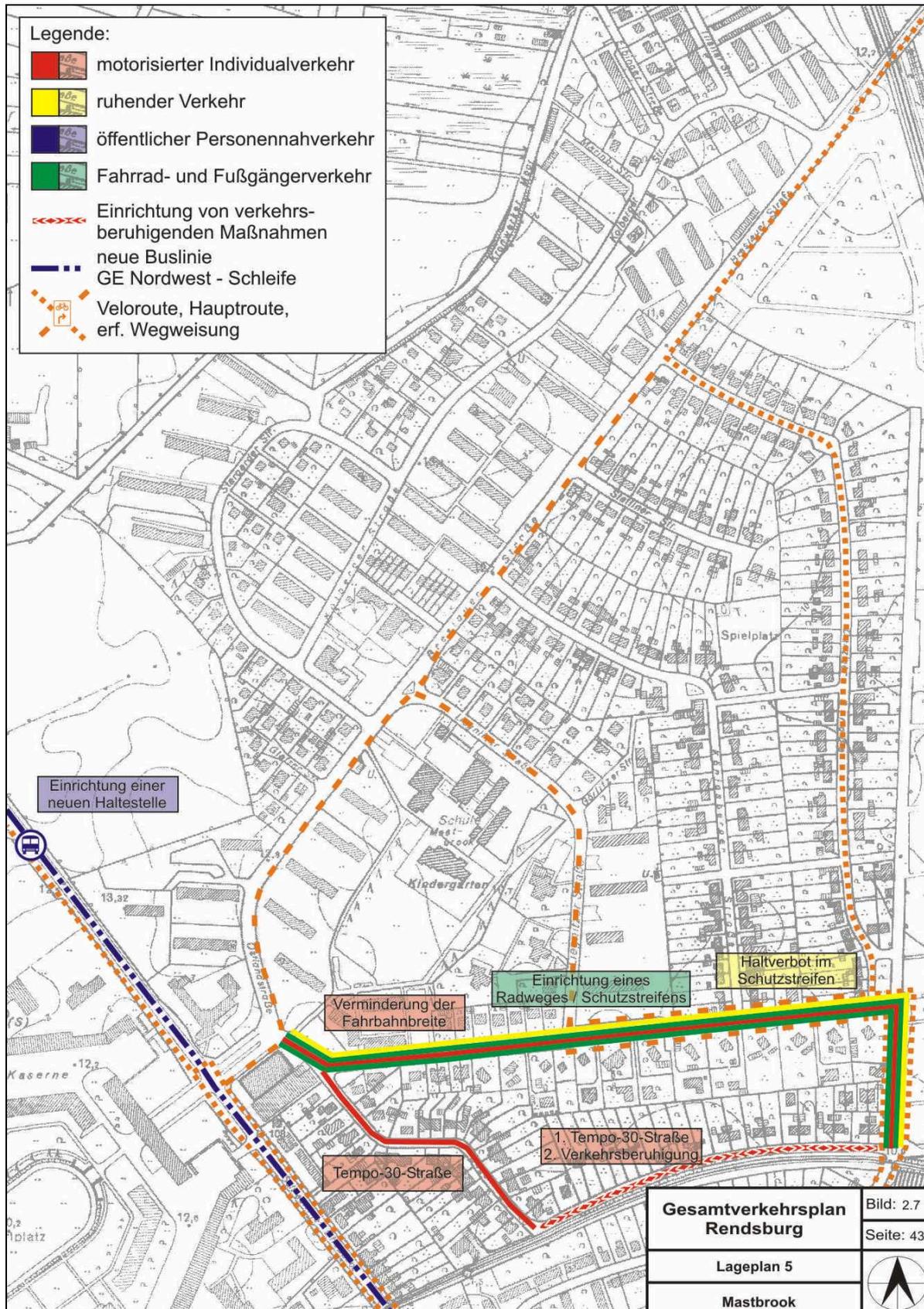


Bild 2.7: Lageplan 5 – Mastbrook

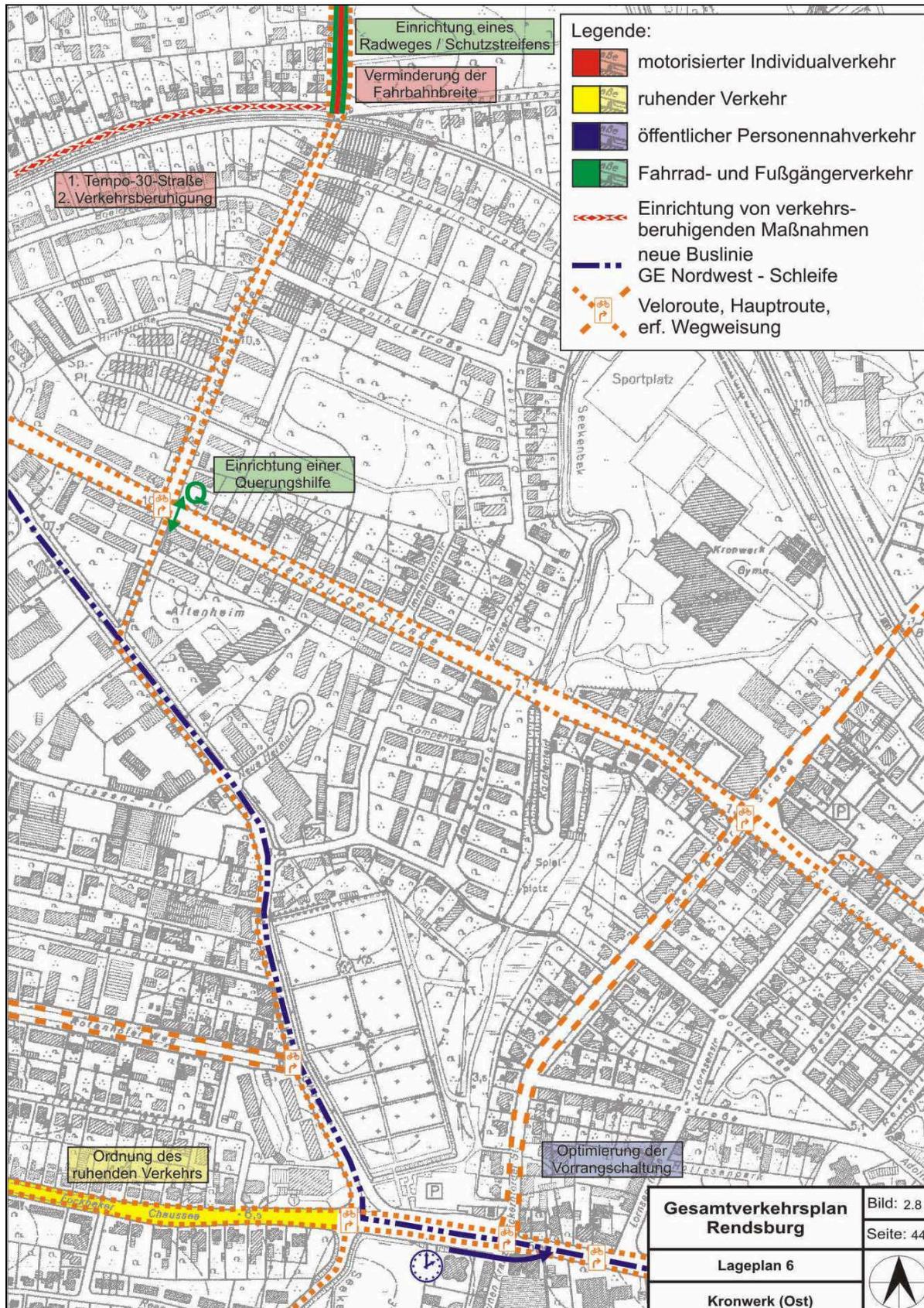


Bild 2.8: Lageplan 6 – Kronwerk (Ost)

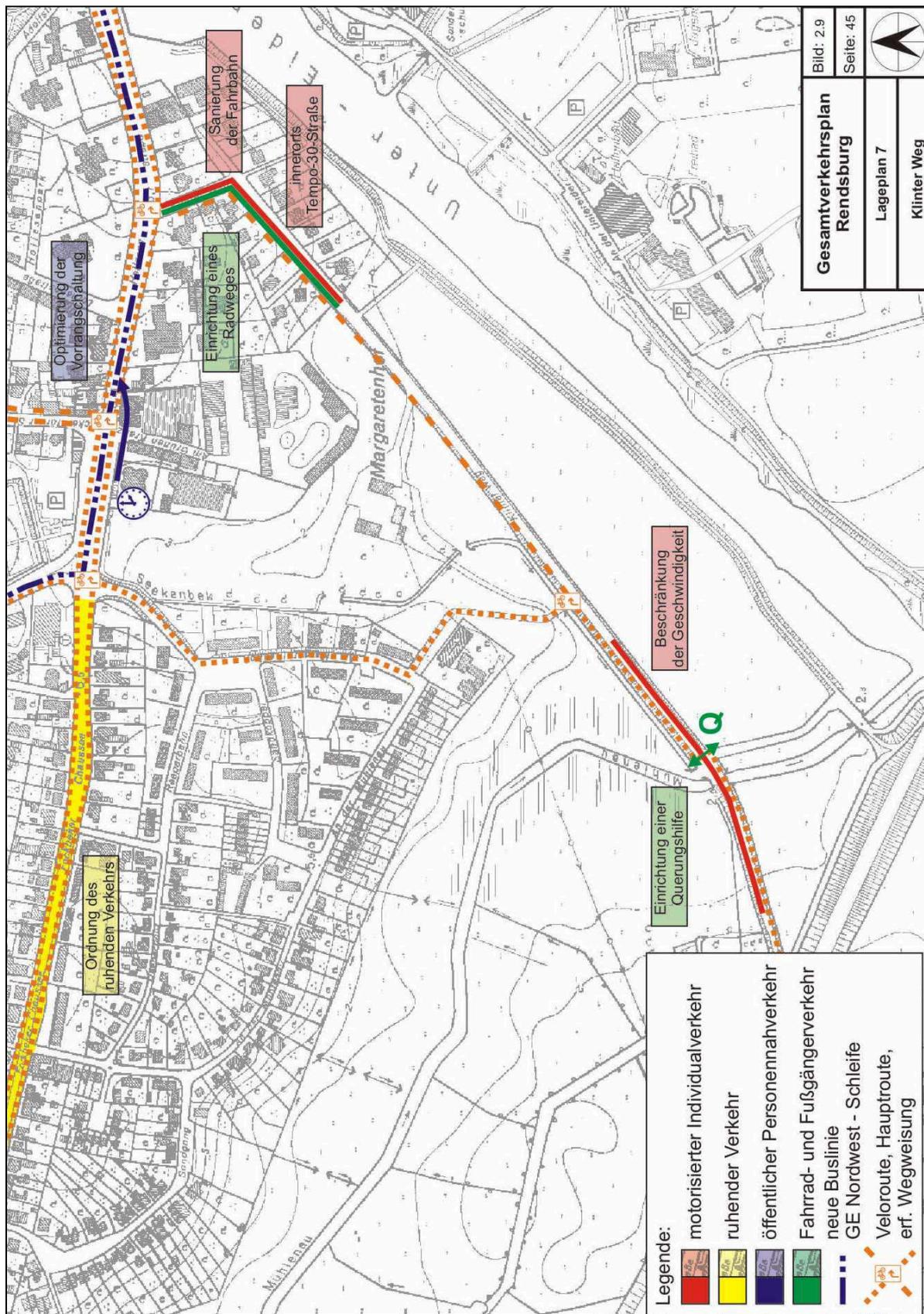


Bild 2.9: Lageplan 7 – Klinter Weg

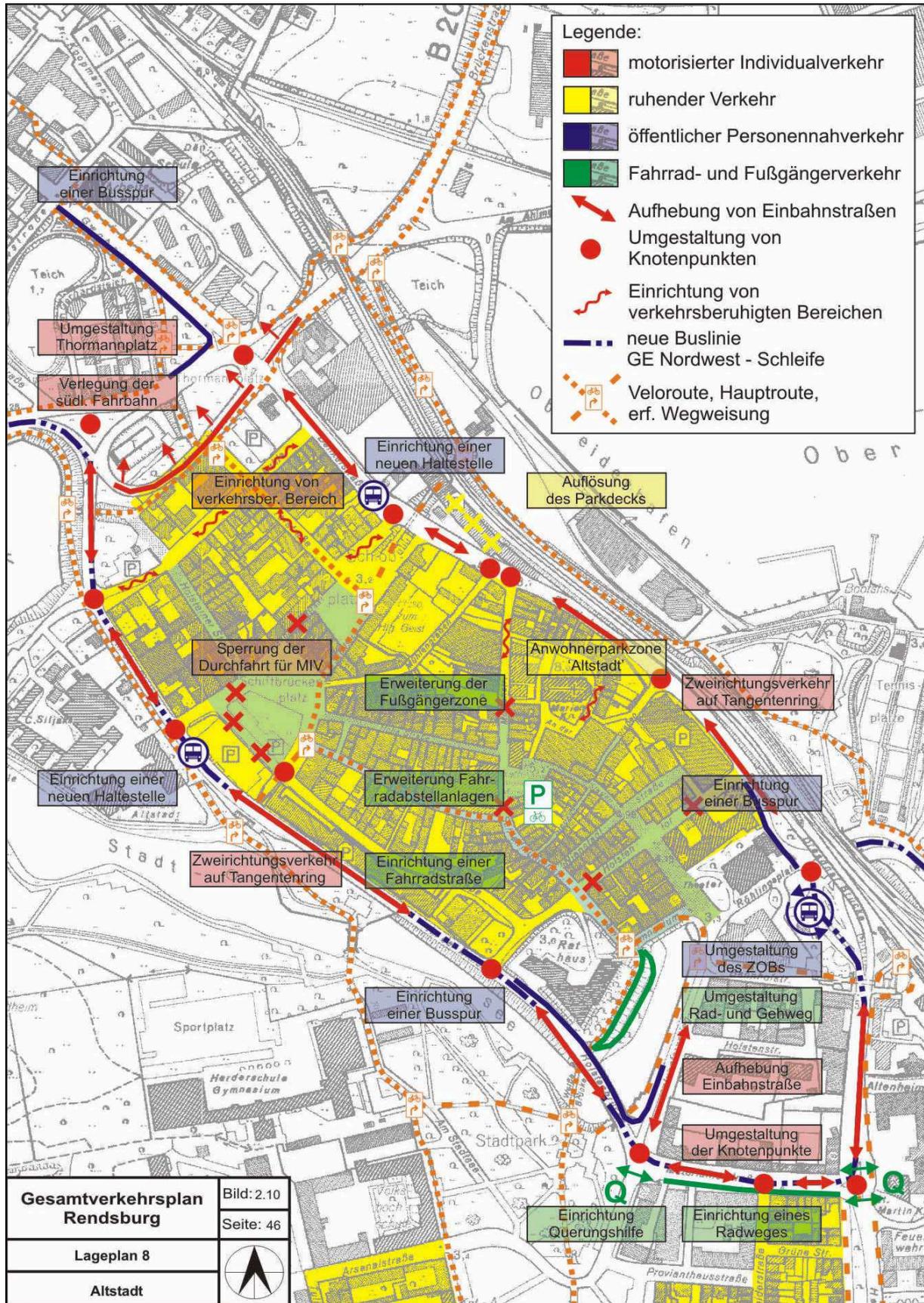


Bild 2.10: Lageplan 8 – Altstadt

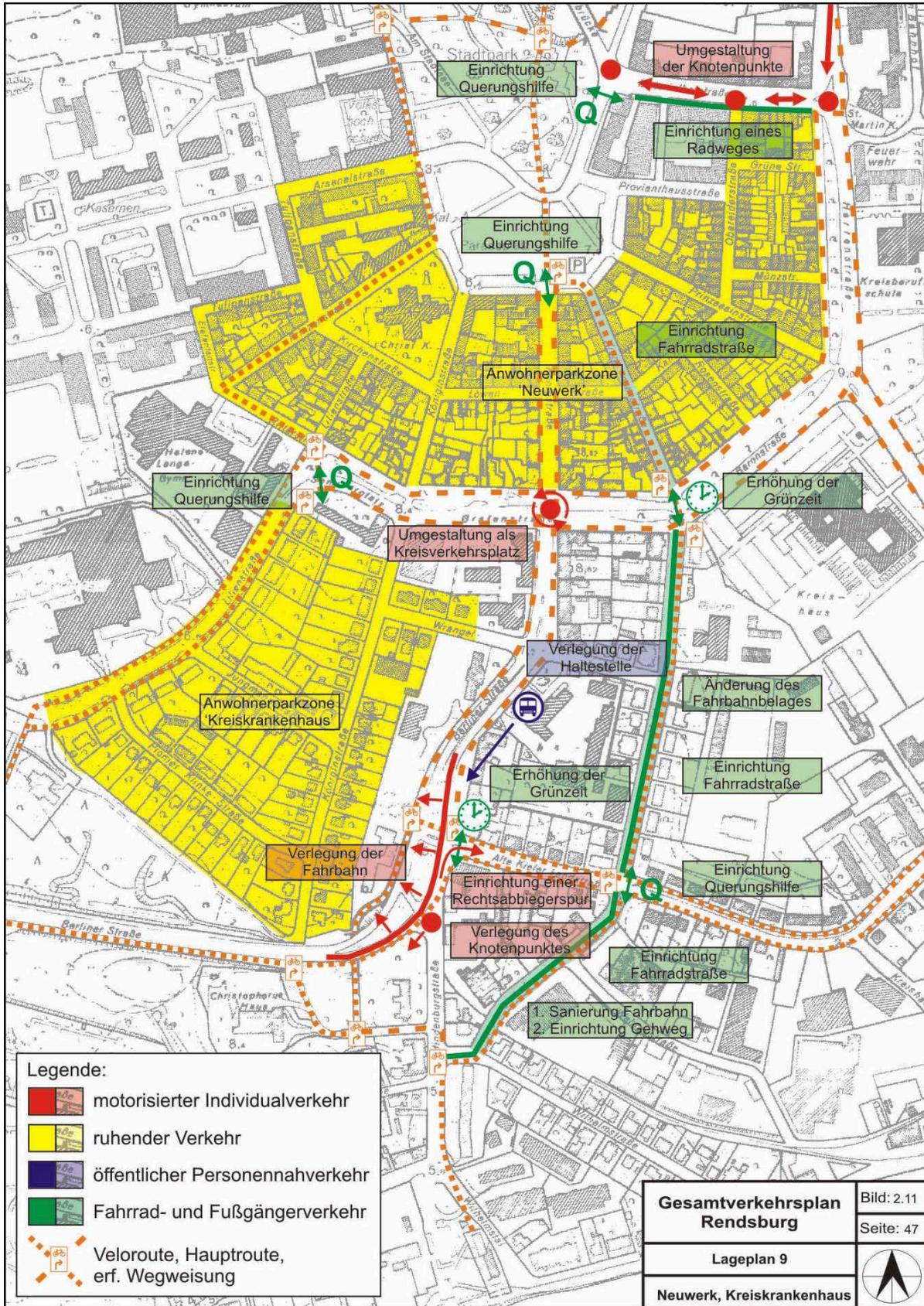


Bild 2.11: Lageplan 9 – Neuwerk, Kreiskrankenhaus

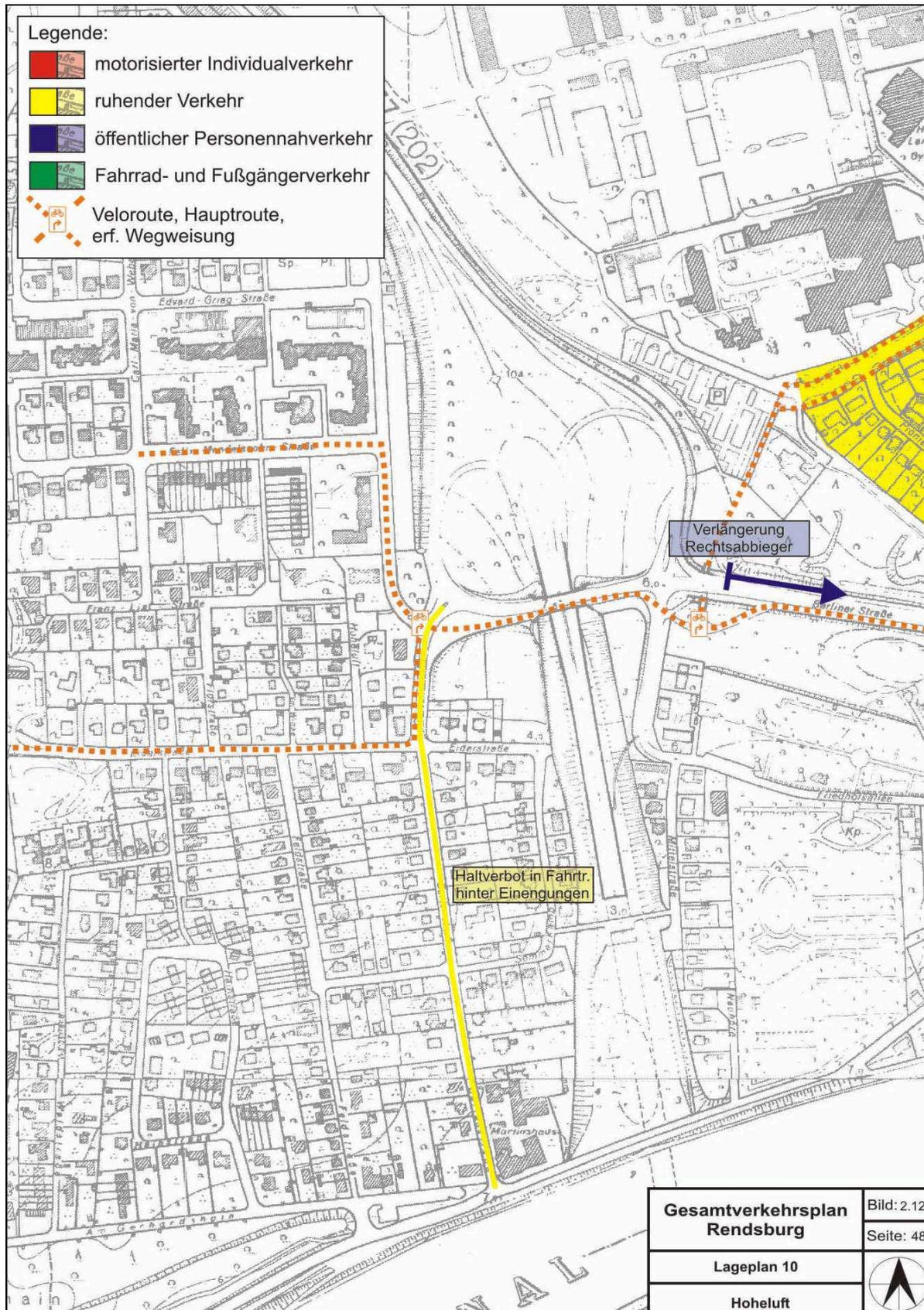


Bild 2.12: Lageplan 10 – Hoheluft

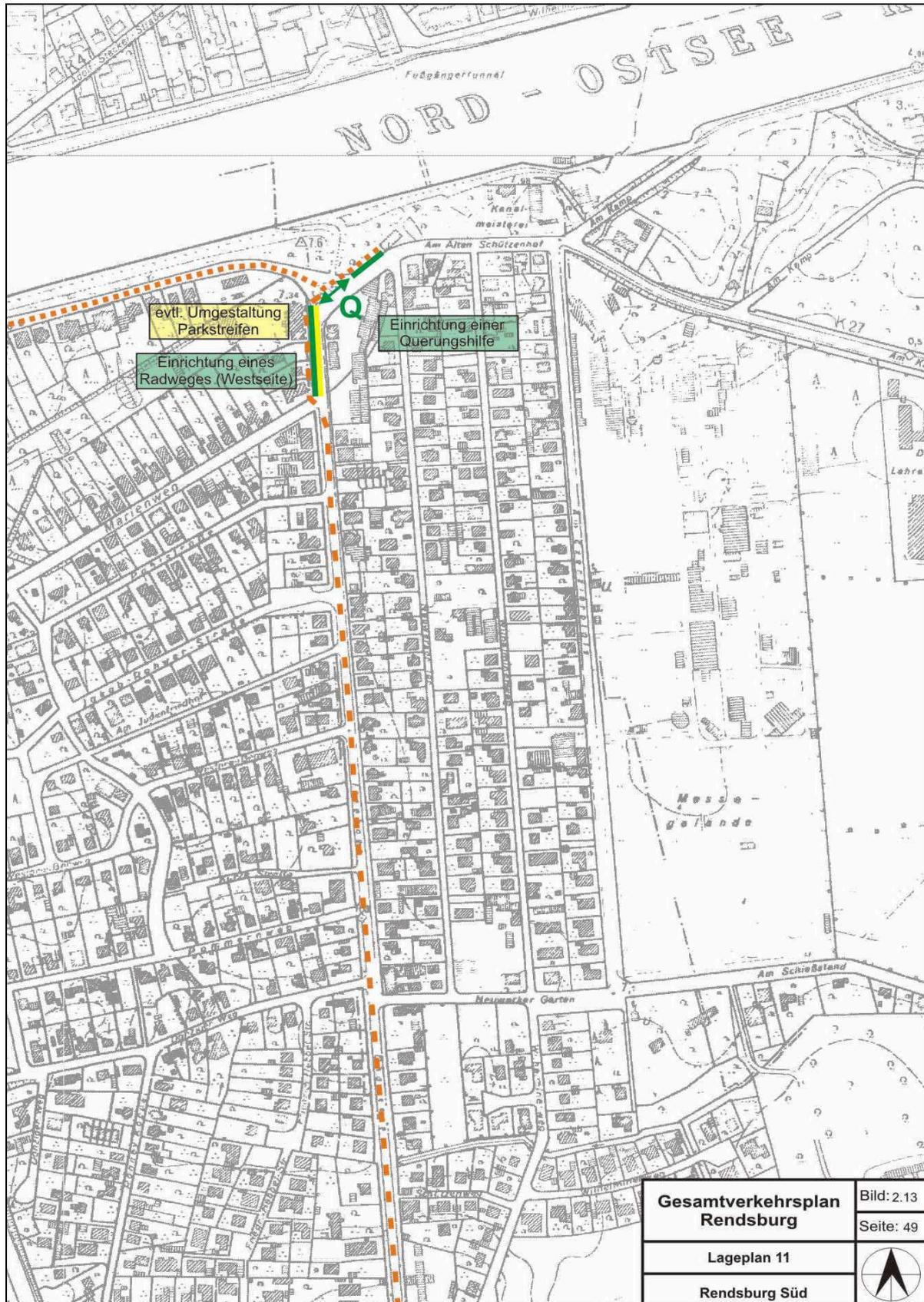


Bild 2.13: Lageplan 11 – Rendsburg Süd

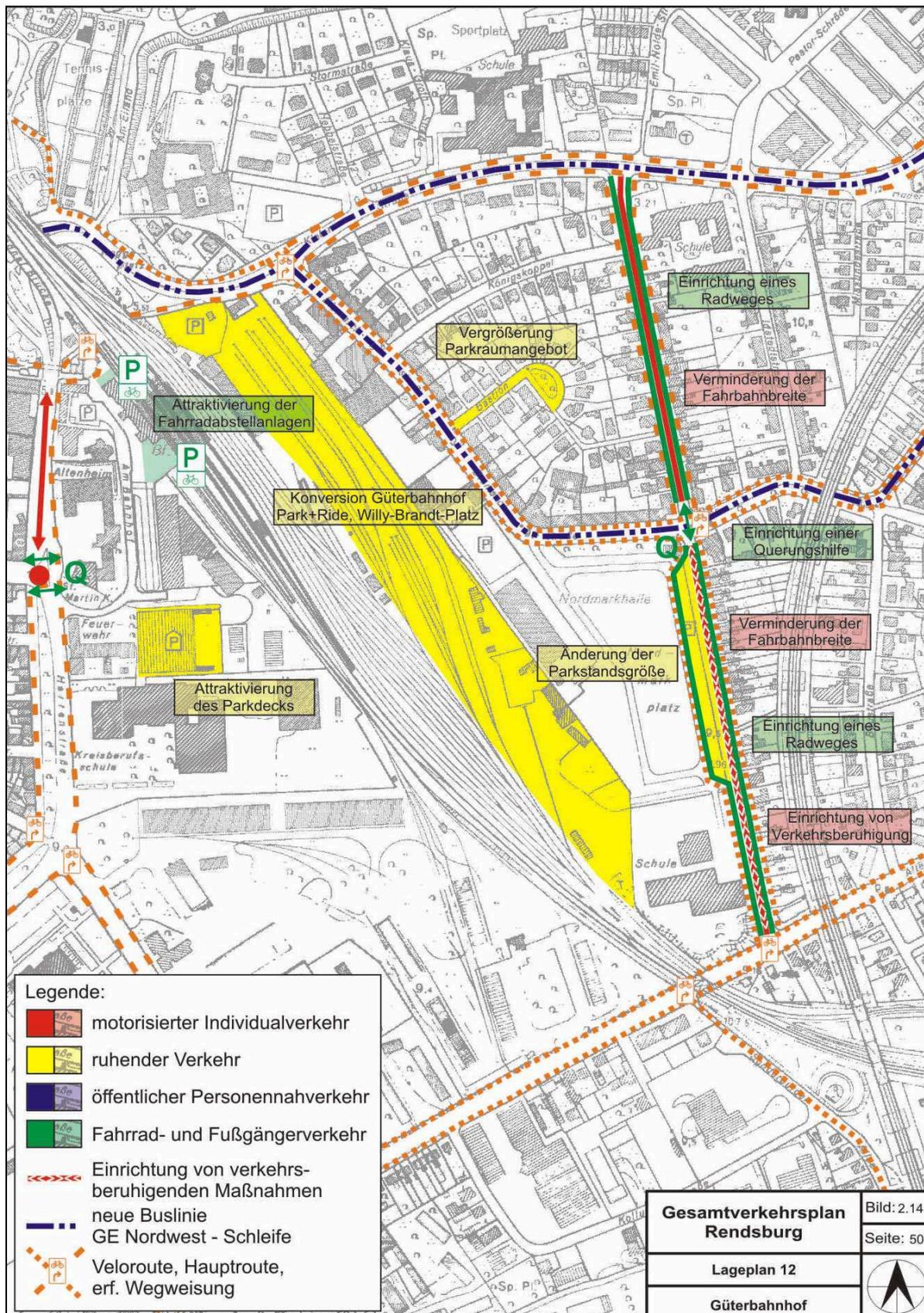


Bild 2.14: Lageplan 12 – Güterbahnhof

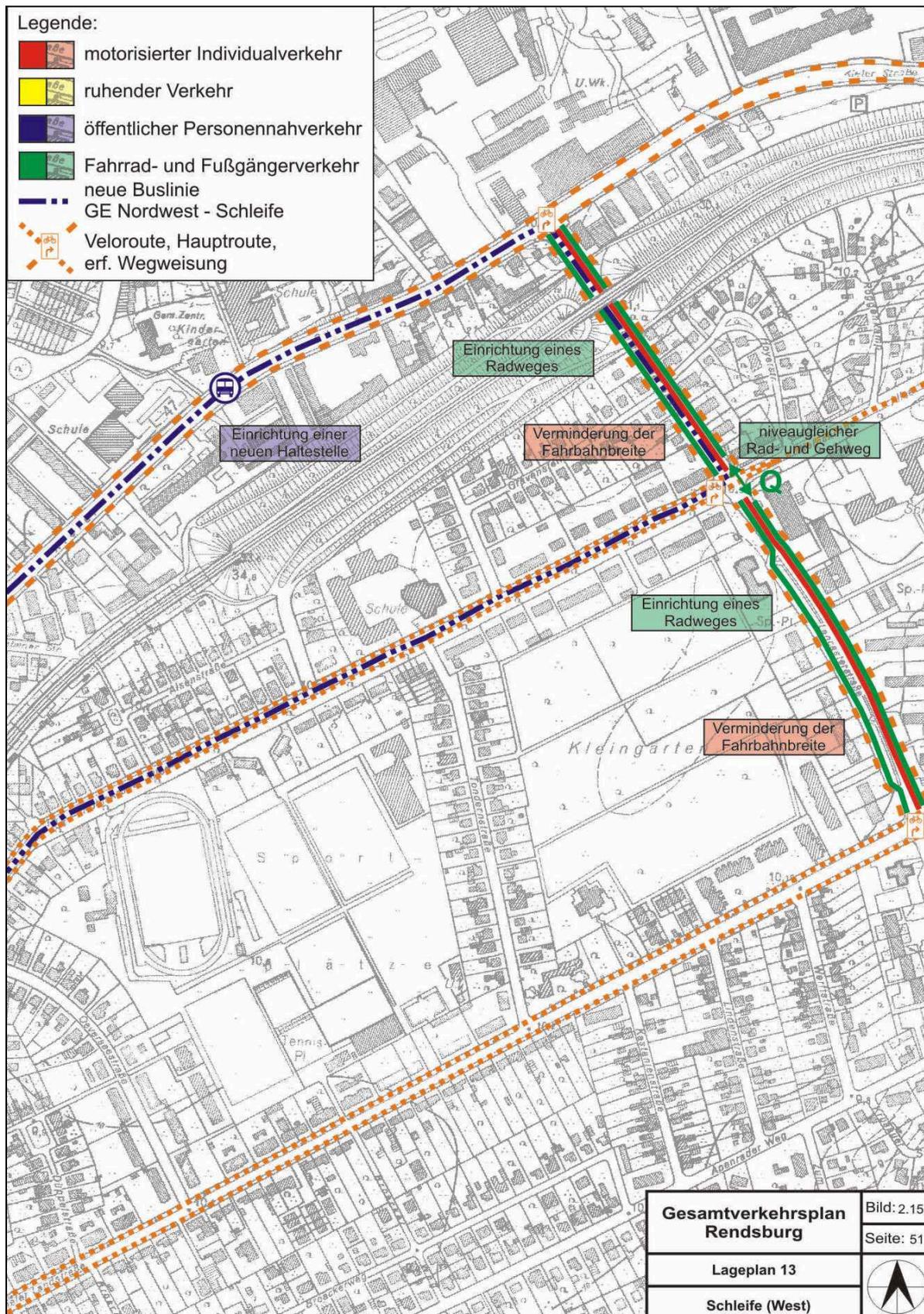


Bild 2.15: Lageplan 13 – Schleife (West)

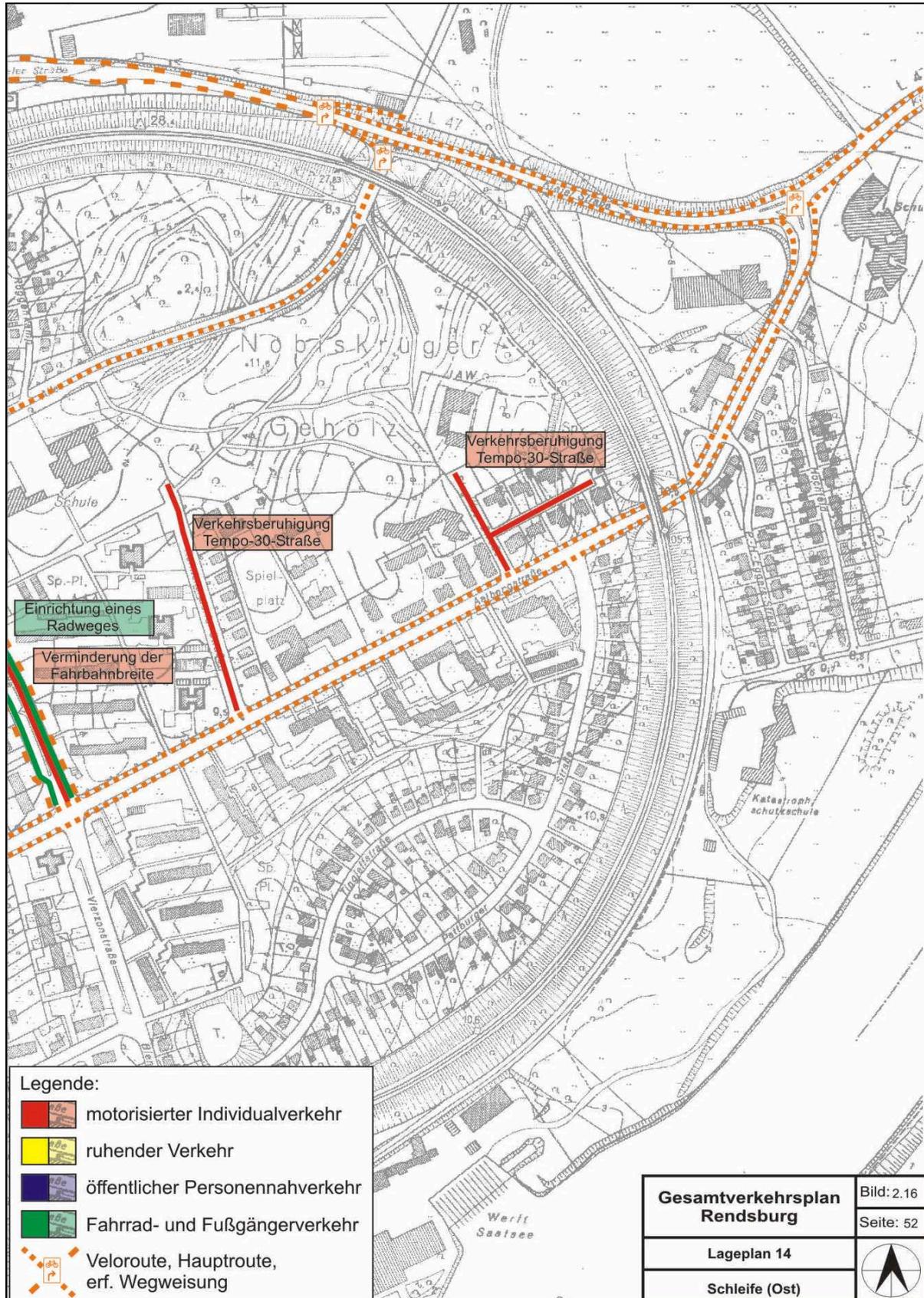


Bild 2.16: Lageplan 14 – Schleife (Ost)

### 3 **Prioritätenreihung**

Die Umsetzung der mit dem Gesamtverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen kann, wie in der Konfliktanalyse gezeigt größtenteils für die verschiedenen Verkehrsarten getrennt durchgeführt werden, da nur geringe ungünstige Überschneidungen erfolgen.

Als gravierender Konflikt sei nochmals auf die schwierige, verkehrssichere Führung der Fahrrad- und Fußgängerverkehre im Bereich des umzugestaltenden Knotenpunktes Königstraße Grafenstraße hingewiesen. Während in den Knotenpunktarmen der nördlichen Königstraße und der westlichen Grafenstraße aufgrund der untergeordneten Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr eine Gefährdung gering ist, stellen die beiden anderen Knotenpunktarme das Konfliktpotential dar. Die Ortsbesichtigungen zur morgendlichen Spitzzeit haben gezeigt, dass querende Fahrrad- und Fußgänger vorwiegend die östliche Grafenstraße überqueren. Während pulkartige Fußgängerströme ein geringeres Gefährdungspotential aufweisen werden einzelne Fußgänger und Fahrradfahrer teilweise übersehen, es kommt zum Unfall. Aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit sind dabei Fahrradfahrer gefährdeter als Fußgänger. Eine Verbesserung des Konfliktes kann mit der Einrichtung eines Teilstücks der Veloroute 5 über die Kronprinzenstraße, die Moltkestraße und die Straße Wehrautal erfolgen, da durch eine qualitativ hochwertige Gestaltung der Fahrradstraße diese Verkehrsströme aus dem problematischen Knotenpunktbereich herausgelenkt werden. In der Prioritätenreihung heißt dies, sollte eine Entscheidung zur Umgestaltung des Knotenpunktes fallen, ist zunächst das Teilstück der Veloroute 5 zwischen Hindenburgstraße und Paradeplatz für den Fahrradverkehr herzurichten und zu etablieren.

In den folgenden Tabellen sollen die Maßnahmen der Verkehrsarten in einen Zeitrahmen geordnet werden. Während von links nach rechts die Zeit dargestellt ist, werden von oben nach unten jeweils die möglichen Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander gezeigt. Dies stellt Umsetzungsschritte von übergeordneten Maßnahmen dar.



kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>motorisierter Individualverkehr</b>		
<b>Umgestaltung Berliner Straße</b>		
Berliner Straße Hindenburgstraße	Grafenstraße / Königstraße	
<b>Kappen der Querverbindungen</b>		
Pannkokenstraat	Mühlenstraße Altstädter Markt Schiffbrückenplatz Wallstraße	Am Holstentor
<b>Umgestaltung Thormannplatz</b>		
	Brückenstraße Thormannplatz Denkerstraße An der Bleiche	
<b>Freigabe Tangentenring</b>		
	Jungfernstieg Holsteinbrücke Röhlingsplatz Kieler Straße (West)	Materialhofstraße Herrenstraße Dresdner Brücke Eisenbahnstraße Stegengraben
<b>Verkehrsberuhigung</b>		
Ahlmannstraße	Gardinger Straße Husumer Straße Tönninger Straße	Reinickendorfer Straße Steglitzer Straße Bugenhagenweg
<b>ruhender Verkehr</b>		
<b>Anwohnerparken Neuwerk</b>		
Arsenalstraße		
<b>Anwohnerparken Kreiskrankenhaus</b>		
Jungmannstraße Königinstraße (Süd) Lilienstraße (Süd) Pionier- Klinke- Straße		
<b>Anwohnerparken Altstadt</b>		
	Am Holstentor An der Marienkirche Mühlengraben Mühlenstraße Schleuskuhle Schlossplatz Torstraße	An der Schleuse
<b>sonstige Maßnahmen</b>		
Bahnhofstraße Bastion Gartenstraße Fockbeker Chaussee	Willy-Brandt-Platz	Am Bahnhof

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>öffentlicher Personennahverkehr</b>		
Berliner Straße	Gerhardstraße Friedrichstädter Straße	Kieler Straße (Mitte)
<b>Fahrrad- und Fußgängerkehr</b>		
<b>Veloroutennetz</b>		
<b>Veloroute 5</b> Moltkestraße Wehrautal Kronprinzenstraße Am Gymnasium Neuestraße Torstraße	<b>Veloroute 1, 4</b> Hollesenstraße An der Schleuse <b>Veloroute 8</b> Klinter Weg	<b>Veloroute 3, 7</b> <b>Velroute 2, 6</b>
<b>Hauptverbindungen</b>		
Röhlingsweg Büsumer Straße Paradeplatz	Richthofenstraße (Nord) Mastbrooker Weg Loher Straße (West) Itzehoer Chaussee	Augustenburger Straße Lancasterstraße Nobiskrüger Allee

Die hier vorgeschlagene Prioritätenreihung ist nicht bindend und einzelne Maßnahmen bzw. Maßnahmenblöcke können an anderer Stelle durchgeführt werden. Es sein weiterhin darauf hingewiesen, dass die Zeitschritte kurz- bis langfristig je nach Verkehrsart variieren, so ist dieser Zeitbereich im ruhenden Verkehr und im Fahrrad- und Fußgängerkehr wesentlich kürzer einzustufen, als im motorisierten Individualverkehr.