

STADT RENDSBURG



Gesamtverkehrsplan

Teil 3: Zusammenfassung

BEARBEITER:

Dipl.-Ing. Christoph Krüger

Dipl.-Ing. Michael Hinz



Neumünster, September 2001

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangssituation – Zusammenfassung	3
2	Integration der Teilverkehrspläne	4
3	Prioritätenreihung	53

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 2.1:	Klassifiziertes Straßennetz.....	5
Bild 2.2:	Übersichtslageplan der Kartenausschnitte.....	38
Bild 2.3:	Lageplan 1 – GE Büsumer Straße	39
Bild 2.4:	Lageplan 2– Seemühlen	40
Bild 2.5:	Lageplan 3 – GE Friedrichstädter Straße.....	41
Bild 2.6:	Lageplan 4 – Kronwerk (West).....	42
Bild 2.7:	Lageplan 5 – Mastbrook.....	43
Bild 2.8:	Lageplan 6 – Kronwerk (Ost)	44
Bild 2.9:	Lageplan 7 – Klintner Weg	45
Bild 2.10:	Lageplan 8 – Altstadt.....	46
Bild 2.11:	Lageplan 9 – Neuwerk, Kreiskrankenhaus.....	47
Bild 2.12:	Lageplan 10 – Hoheluft	48
Bild 2.13:	Lageplan 11 – Rendsburg Süd.....	49
Bild 2.14:	Lageplan 12 – Güterbahnhof.....	50
Bild 2.15:	Lageplan 13 – Schleife (West)	51
Bild 2.16:	Lageplan 14 – Schleife (Ost).....	52

1 Ausgangssituation – Zusammenfassung

Der Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg setzt sich aus fünf Einzelteilplänen zusammen. Diese umfassen den umfangreichen Bereich der Bestandsanalyse der Verkehrsstrukturen und des Verkehrsgeschehens im Teil I sowie die Themen der Verkehrsprognose und der Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Verkehrsarten in den Teilen II bis V. Dort werden die Belange des motorisierten Individualverkehr, des ruhenden Verkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs und deren zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten bis zum Jahr 2020 betrachtet.

Mit diesen Teilverkehrsplänen wurde eine Vielzahl von Maßnahmen im Straßennetz der Stadt Rendsburg vorgesehen, welche in erster Linie zunächst nur die Belange der jeweiligen Verkehrsart berücksichtigten und andere Verkehrsarten nur bedingt berücksichtigte.

Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche und Erfordernisse der vier verschiedenen Verkehrsarten, sollen mit diesem Integrierten Planungsteil, welcher als Teil VI des Gesamtverkehrsplanes das abschließende Kapitel darstellt, die Belange gegenübergestellt und im Konfliktfall aufeinander abgestimmt werden.

Des weiteren stellt dieses Kapitel den zusammenfassenden Maßnahmenkatalog als Ergebnis des Gesamtverkehrsplanes dar. Als Ergebnis erfolgt dazu neben der Benennung der Maßnahmen der einzelnen Straßen eine grafische Darstellung der Maßnahmen für die Bereiche des Stadtgebietes.

2 Integration der Teilverkehrspläne

Folgend sollen die Maßnahmen in den einzelnen Straßen des Stadtgebietes genannt werden. Dabei erfolgt eine Klassifizierung der Straßen nach den zukünftig angestrebten Funktionen.

- **Hauptverkehrsstraße:** besonders verkehrswichtige Straße innerhalb der Ortslage für überwiegend örtlich durchgehenden Verkehr mit starkem Verkehr an den Knotenpunkten.
- **Hauptsammelstraße:** verkehrswichtige Straße für durchgehenden Verkehr zwischen Stadtteilen.
- **Sammelstraße:** Gemeindestraße, die den Verkehr zwischen Anliegerstraßen und Verkehrsstraßen vermittelt.
- **Anliegerstraße:** Gemeindestraße, die hauptsächlich für den Zugang zu den an ihr gelegenen und dem Wohnen oder der wirtschaftlichen Betätigung dienenden Grundstücken bestimmt ist.

Die Klassifizierung des Straßennetzes der Stadt Rendsburg ist in *Bild 2.1* dargestellt. Dabei erfolgt eine Unterteilung in Hauptverkehrsstraße, Hauptsammelstraßen und Sammelstraßen. Anliegerstraßen sind nicht explizit dargestellt, da diese sämtliche übrige Straßen des Straßennetzes umfassen.

Des weiteren erfolgt eine Unterteilung in Nutzergruppen der vier Verkehrsarten welche im Falle des Individualverkehrs eine weitere Unterscheidung zwischen Durchgangsverkehr und Binnenverkehr bzw. dessen Ausrichtung für Anlieger, Beschäftigte oder Besorgungen aufgreift. Im Fahrradverkehr wird ebenso die Bedeutung für Schülerverkehre und für die Velorouten hervorgehoben.

Mit den Maßnahmen werden die in den Teilverkehrsplänen aufgeführten Vorschläge zur Straßenraumgestaltung genannt.

Mit dem Konflikt sollen Abstimmungsprobleme bzw. Behinderungen der Verkehrsarten untereinander aufgezeigt werden.

Die Gestaltung greift einerseits Lösungsmöglichkeiten im Konfliktfall auf andererseits werden weitere Angaben zur Straßenraumgestaltung gegeben. Vielfach wird auf die im Zuge der Maßnahmenumsetzung erforderlichen detaillierten Entwurfsplanungen verwiesen, welche auf ausführlichen Straßenraumvermessungen basieren und damit letztendlich die Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung begrenzen. Es werden drei Prioritätenklassen vergeben.

Auf den folgenden Seiten werden für 56 Straßen die in den Teilverkehrsplänen vorgesehenen Maßnahmen, Funktionen und Nutzungen dargestellt. Nachfolgend erfolgt die schematische grafische Darstellung in *Bild 2.3* bis *Bild 2.16* auf den Seiten 2 bis 2.

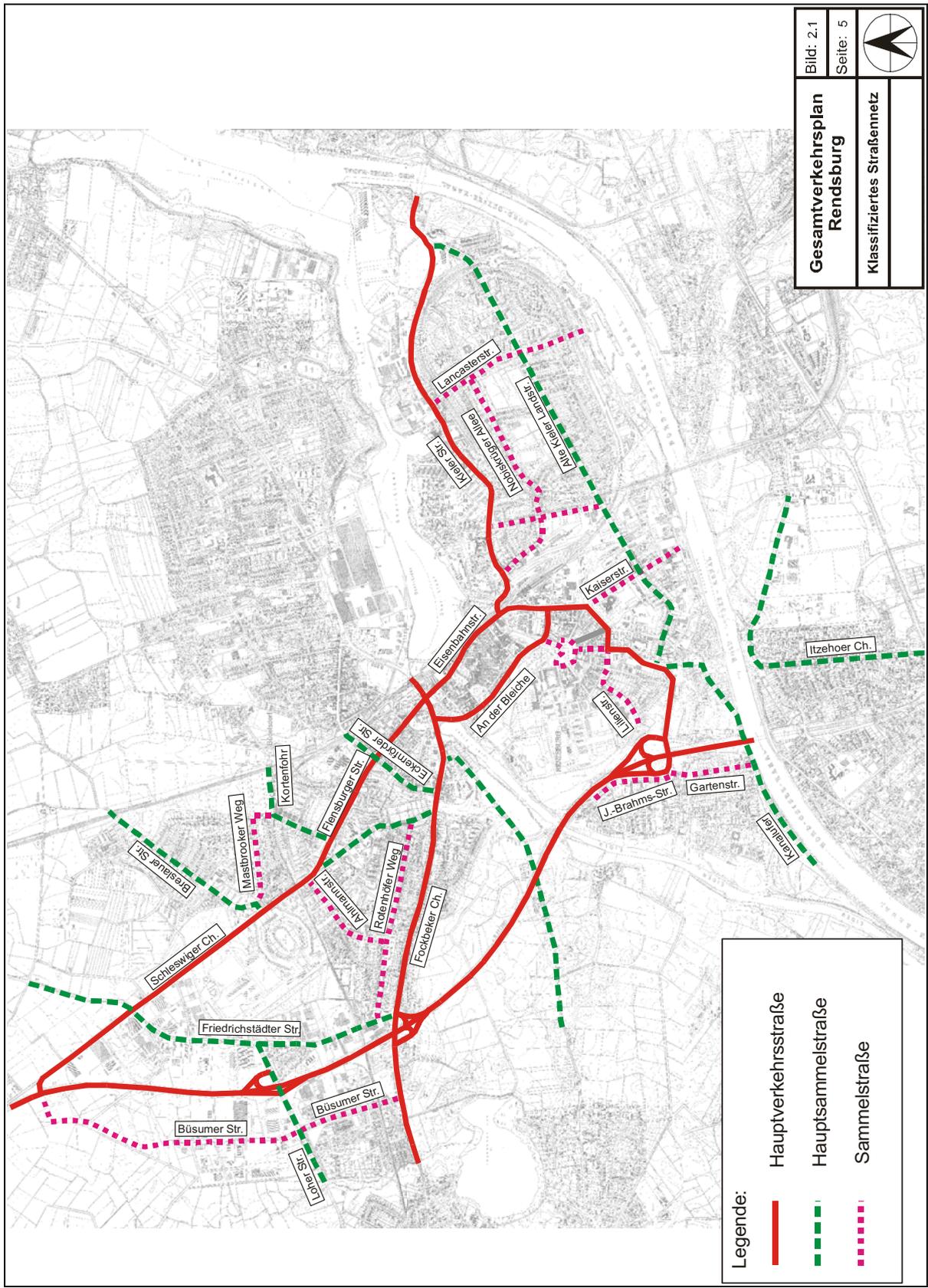


Bild 2.1: Klassifiziertes Straßennetz

Im Laufe der Erstellung des Gesamtverkehrsplanes der Stadt Rendsburg wurden mit den Teilverkehrsplänen des ruhenden Verkehrs sowie des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs großflächige Maßnahmen vorgesehen, die eine Vielzahl von Straßen der Stadt Rendsburg betreffen. Dies ist mit der Einrichtung der Anwohnerparkzonen in der Altstadt, am Kreiskrankenhaus sowie mit der Ausweisung eines Veloroutennetzes der Fall.

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um grundlegende Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit zu betrachten sind, so dass an dieser Stelle Straßengruppen gebildet werden, die diesen Maßnahmen zuzuordnen sind.

Die vorgesehene Anwohnerparkzone Altstadt erstreckt sich vom Thormannplatz bis zum Stadtsee und umfasst folgende Straßen:

- Altstädter Markt
- Am Gymnasium
- Am Holstentor
- An der Marienkirche
- An der Schleuse
- Gerbergang
- Schleuskuhle
- Mühlengraben
- Mühlenstraße
- Neue Straße
- Schleifmühlenstraße
- Schlossplatz
- Stegengraben
- Torstraße
- Wallstraße

In die Anwohnerparkzone Kreiskrankenhaus werden folgende Straßenzüge integriert:

- Jungmannstraße
- Königinstraße (Süd)
- Lilienstraße (Süd)
- Pionier-Klinke-Straße
- Wrangelstraße (West)

Für alle Straßen der Anwohnerparkzonen gilt, dass sie mit geringem Aufwand durch Beschilderung umzugestaltet sind.

Die mit dem Teilverkehrsplan Fahrrad- und Fußgängerverkehr vorgesehene Einrichtung eines Veloroutennetzes durch das Stadtgebiet, berührt einen Großteil der Straßenzüge. Das Ziel dieser Maßnahme ist die Schaffung qualitativ hochwertiger Achsen des Fahrradverkehrs, welche über eine zielgerichtete wegweisende Beschilderung den Fahrradverkehr führt. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt über einen Zeitraum von mehreren Jahren. Während die Installation der Wegweiser kurzfristig durchzuführen ist, werden die Qualitätssteigerungen im Radwegenetz nur sukzessiv umzusetzen sein. Im Sinne der Qualität sind

beispielsweise die Oberflächenbeschaffenheit, Grundstückszufahrten oder die Führung in Knotenpunktbereichen zu modernisieren und auszubessern. An welchen Stellen im Stadtgebiet diese Maßnahmen erforderlich werden sind im Einzelfall zu prüfen. Folgende Straßen der Stadt Rendsburg stellen Teilabschnitte des Veloroutennetzes dar:

- Am Gymnasium
- Am Margarethenhof
- Am Stadtsee
- An der Schiffbrücke
- An der Schleuse
- Bismarckstraße
- Breslauer Straße
- Danziger Straße
- Duvenstedter Weg
- Eiderstraße
- Flensburger Straße
- Fockbeker Chaussee
- Friedrichstädter Straße
- Gerhardstraße
- Hollesenstraße
- Kieler Straße
- Kliner Weg
- Kronprinzenstraße
- Lilienstraße
- Moltkestraße
- Neue Straße
- Nobiskrüger Allee
- Prinzenstraße
- Richthofenstraße
- Schleifmühlenstraße
- Sonderburger Allee
- Thormannplatz
- Torstraße
- Wehrautal

Straße:	Ahlmannstraße	Ahlmannstraße
Klasse:	Sammelstraße	
Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: 1 Linie in eine Fahrtrichtung, kein Begegnungsverkehr Bus / Bus R+F: Schüler	
Defizit:	Überhöhte Geschwindigkeit im MIV gefährdet Fahrradverkehr der Schule Rotenhof	
Maßnahmen:	Verkehrsberuhigung durch bauliche Elemente im Bereich der Schule Rotenhof, der Jugendherberge und der Kirche zur Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeiten.	
Konflikt:	Versätze und Einengungen zur Geschwindigkeitsdämpfung zwingen den Fahrradverkehr in die Fahrbahnmittle, dort besteht eine Gefährdung durch den MIV und den ÖPNV. Bei abgestellten Fahrzeugen hinter Einengungen kann der ÖPNV bei Gegenverkehr die Einengung nicht passieren.	
Gestaltung:	Einrichtung einer Verkehrsberuhigung mit baulichen Elementen, die durch den Fahrradverkehr zu passieren sind. Haltverbot hinter Einengungen oder Versätzen, so dass der Begegnungsfall Pkw / Bus möglich ist.	
Kosten:		
Priorität:	mittel	
Straße:	Altstädter Markt	Altstädter Markt
Klasse:	Fußgängerzone	
Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: Besorgung	
Defizit:	Durchtrennung der Fußgängerzone durch Funktion der Straße als Querverbindung zwischen Ost- und Westtangente.	
Maßnahmen:	Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zwischen Mühlenstraße und Schleifmühlenstraße. Ordnung des ruhenden Verkehrs durch die Einrichtung einer Anwohnerparkzone ‚Altstadt‘. Ausweisung als Fußgängerzone sowie attraktive Gestaltung der Fahrradabstellanlage.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Sperrung der Durchfahrt auf Höhe der Einmündung der Straße An der Marienkirche. Einrichtung einer Anwohnerparkzone ‚Altstadt‘. Ausweitung der Fußgängerzone auf den derzeitigen Fahrbahnbereich des Altstädter Marktes in Verbindung mit der Schleifmühlenstraße.	
Kosten:		
Priorität:	mittel	

Am Bahnhof	Straße:	Am Bahnhof
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Beschäftigte, Park+Ride, Besorgung ÖPNV: Taxistand R+F: Bike+Ride
	Konflikt, vorher:	Geringe Auslastung der Anlagen des ruhenden Verkehrs: Parkdeck am Bahnhof und Fahrradabstellanlagen. Fahrräder werden ungeordnet abgestellt.
	Maßnahmen:	Attraktive Gestaltung des Parkdecks am Bahnhof zur Akzeptanzsteigerung durch Beschäftigte aus dem Stadtteil Neuwerk und durch Park+Ride Verkehre. Attraktivitätssteigerung der unbewachten Fahrradabstellanlage.
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Grundsanierung erforderlich. Beleuchtung, Vereinfachung der inneren Erschließung, einsehbares Treppenhaus. Möglichst Verlegung der Feuerwehrstellplätze. Einrichtung von Fahrradabstellständen im Bereich der Fußgängertunnel, Hinweis auf bewachte und unbewachte Anlage verbesserte Einsehbarkeit der südlichen unbewachten Abstellanlage.
	Kosten:	
	Priorität:	hoch
Am Gymnasium	Straße:	Am Gymnasium
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger, Besorgung RV: – ÖPNV: – R+F: Veloroute 5 Schleswig - Westerrönfeld, Besorgung
	Konflikt, vorher:	Gegenseitige Gefährdung zwischen MIV und Fahrradverkehr sowie zwischen Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr auf Gehweg am Stadtsee.
	Maßnahmen:	Umwidmung der Straße zur Fahrradstraße mit Zulassung von MIV zum Parkdeck Rathaus.
	Konflikt:	Streckenverlauf der Veloroute entweder entlang des Jungfernstieges oder entlang des Stadtsees über die Weiße Brücke in Richtung Paradeplatz. Im Falle der Führung entlang des Stadtsees bleibt der Konflikt zwischen Fahrrad- und Fußgängerverkehr zwischen der Straße Am Gymnasium und der Weißen Brücke bestehen.
	Gestaltung:	Einrichtung der Fahrradstraße zwischen der Straße Am Holstentor und Stegen. Im Bereich des Weges entlang des Stadtsees ist eine Trennung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr notwendig. Die Fußgängerverkehr sollten am Ufer des Stadtsees entlanggeführt werden. Dies kann beispielsweise auch durch einen Steg geschehen.
	Kosten:	
	Priorität:	hoch

Straße:	Am Holstentor	Am Holstentor
Klasse:	Anliegerstraße	
Nutzer:	MIV: Anlieger, Besorgung RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: –	
Defizit:	Durchtrennung der Fußgängerzone durch Funktion der Straße als Querverbindung zwischen Ost- und Westtangente.	
Maßnahmen:	Sperrung für den durchgehenden Verkehr zwischen Ost- und Westtangente. Umwidmung zur Fußgängerzone mit Zulassung von Lieferverkehren zwischen Zufahrt zum Parkdeck Nienstadtstraße und Am Gymnasium. Umwidmung zur Fahrradstraße zwischen Am Gymnasium und Wallstraße.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Sperrung der Durchfahrt auf Höhe der Kreuzung mit der Fußgängerzone Stegen. Ausweitung der Fußgängerzone auf den Bereich zwischen Nienstadtstraße und Am Gymnasium. Trennung der Bereiche der Fußgängerzone von der Fahrbahn des MIV und Fahrradverkehrs durch Belagwechsel.	
Kosten:		
Priorität:	mittel	
Straße:	An der Bleiche	An der Bleiche
Klasse:	Hauptverkehrsstraße	
Nutzer:	MIV: Durchgangsverkehr, Binnenverkehr, Beschäftigte, Besorgung RV: – ÖPNV: 3 Linien, Fockbek, real-Markt, Gewerbegebiet Nordwest R+F: Veloroute 4 Fockbek - Hoheluft	
Defizit:	Keine Konflikte	
Maßnahmen:	Zweirichtungsverkehr zwischen Hollesenstraße und Am Holstentor, zusätzliche Linksabbiegespuren an den Knoten Hollesenstraße, Schleuskuhle und Am Holstentor. Umgestaltung der Einmündung Schiffbrückenplatz und Einrichtung einer LSA an diesem Knoten ist in Abhängigkeit der Nutzungen der Randbebauung Schiffbrückenplatz zu bestimmen. Einrichtung der Veloroute 4 Fockbek – Hoheluft.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Wegweisende Beschilderung für Fahrradverkehr an Einmündung des Tunnels zum Schiffbrückenplatz.	
Kosten:		
Priorität:	mittel	

An der Schleuse	Straße:	An der Schleuse
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: Veloroute 1 Fockbek – Büdelsdorf, Schüler, Besorgung
	Konflikt, vorher:	Es treten Gefährdungen im Fahrrad- und Fußgängerverkehr durch die Benutzung des Radweges im Zweirichtungsverkehr auf. Dieser erfüllt nicht die Anforderungen an diese Funktion.
	Maßnahmen:	Durch Umgestaltung Thormannplatz Abstufung zu Anliegerstraße, Kappen der Verbindung An der Bleiche und Denkerstraße. Ausweisung als Veloroute 1 Fockbek - Büdelsdorf. Ist die Umgestaltung Thormannplatz langfristig, sollte als kurzfristige Maßnahme ein Zweirichtungsverkehr auf vorhandenem Radweg eingerichtet werden. Verminderung der Gehwegbr. auf 1,50 m und der Fahrbahnbr. auf 6,50 m.
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Gestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich nach Umgestaltung Thormannplatz bzw. im Sinne der kurzfristigen Umgestaltung für den Fahrradverkehr entsprechend der aus den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Wegweisende Beschilderung für Fahrradverkehr an Einmündung Torstraße, Führung des Radverkehrs im Mischprinzip auf der Fahrbahn nach Umgestaltung Thor-
	Kosten:	
	Priorität:	mittel
Arsenalstraße	Straße:	Arsenalstraße
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: –
	Konflikt, vorher:	Kein ausreichender Parkraum für Anwohner vorhanden durch erforderliche Nutzung des Parkraums für das Kulturzentrum Hohes Arsenal
	Maßnahmen:	Nach erfolgter Fertigstellung des Parkplatzes am Hohen Arsenal soll eine Ordnung des ruhenden Verkehrs durch die Eingliederung in die Anwohnerparkzone ‚Neuwerk West‘ erfolgen.
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Anpassung an bestehende Situation in der Anwohnerparkzone ‚Neuwerk West‘.
	Kosten:	
	Priorität:	hoch

Straße:	Augustenburger Straße	Augustenburger Straße
Klasse:	Sammelstraße	
Nutzer:	MIV: Anlieger, Beschäftigte RV: Anlieger ÖPNV: 1 Linie Fähre Schacht-Audorf R+F: Beschäftigte, Schüler	
Defizit:	Keine Fortführung der Radwegachsen der Kieler Straße und der Nobiskrüger Allee in die Wohngebiete im Stadtteil Schleife.	
Maßnahmen:	Schaffung einer Hauptverbindung im Fahrradverkehr, dazu Umgestaltung des Straßenraumes: Verminderung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m, Einrichtung von Radwegen auf beiden Straßenseiten mit 1,50 m Breite. Gestaltung des Einmündungsbereiches der östlichen Nobiskrüger Allee mit einem auf gleichem Niveau geführten Rad- und Gehweg zur Bevorrechtigung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.	
Konflikt:	Ein Begegnungsfall Bus / Bus ist nur mit verminderter Geschwindigkeit möglich.	
Gestaltung:	Entsprechend der aus den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Aufgrund des kurzen Streckenabschnittes und der niedrigen Busfrequenz ist eine verminderte Geschwindigkeit beim Begegnungsfall Bus / Bus hinnehmbar.	
Kosten:		
Priorität:	niedrig	
Straße:	Bahnhofstraße	Bahnhofstraße
Klasse:	Anliegerstraße	
Nutzer:	MIV: Anlieger, Besorgung RV: Anlieger, Besorgung ÖPNV: alle Regionalbuslinien R+F: –	
Defizit:	Der ruhende Verkehr im Einmündungsbereich Bahnhofstraße / Jungfernstieg behindert die Zufahrt der Regionalbusse zum ZOB.	
Maßnahmen:	Gestaltung als Tempo-30-Zone. Umgestaltung der Einmündungen aufgrund geänderter Bedienung durch Freigabe des Tangentenringes. Einrichtung von Grenzmarkierungen im Einmündungsbereich Jungfernstieg zur Ordnung des ruhenden Verkehrs. Markierung der Beschriftung ‚Bus‘ in den Haltestellenbereichen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs → wurde bereits angelegt.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen.	
Kosten:		
Priorität:	hoch	

Bastion	Straße:	Bastion
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: –
	Konflikt, vorher:	Missachtung der Vorschriften zum ruhenden Verkehr in verkehrsberuhigten Bereichen.
	Maßnahmen:	Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Schaffung weiterer Parkstände innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches bzw. Aufhebung der Widmung zur ‚Rechtmäßigmachung‘ des Abstellens der Fahrzeuge außerhalb der markierten Bereiche. Die Straße wurde bereits zur Tempo-30-Zone umgewidmet → Keine Konflikte im RV
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Keine weiteren Anmerkungen.
	Kosten:	
	Priorität:	hoch
Berliner Straße	Straße:	Berliner Straße
	Klasse:	Hauptverkehrsstraße
	Nutzer:	MIV: Durchgangsverkehr, Binnenverkehr, Beschäftigte, Besorgung RV: – ÖPNV: 4 Linien, Hoheluft, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Schülp R+F: Veloroute 2 Nübbel – Schacht-Audorf, Veloroute 4 Fockbek – Hoheluft, Beschäftigte, Schüler
	Konflikt, vorher:	Behinderung der Leichtigkeit des Verkehrs durch Rechtsabbieger in Richtung Alte Kieler Landstraße. Behinderung der Einbieger aus der Hindenburgstraße. Zu geringe Freigabezeiten für Fahrrad- und Fußgängerverkehre parallel zur Berliner Straße. Ungesichertes Überqueren der Fahrbahn durch ÖPNV-Nutzer an der Hst. Musikschule.
	Maßnahmen:	Verlegung östlicher Fahrbahn in Richtung Westen zur Einrichtung einer Rechtsabbiegespur in die Alte Kieler Landstraße. Verlegung Einmündung der Hindenburgstraße in Richtung Süden. Anpassung der Grünzeiten für Fußgängerquerverkehre über die Alte Kieler Landstraße. Verlegung der östlichen Bushaltestelle Musikschule in den Bereich der LSA → sichere Querungsstelle. Verlängerung Rechtsabbieger zur B 77.
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen.
	Kosten:	
	Priorität:	hoch

Straße:	Brückenstraße	Brückenstraße
Klasse:	Hauptverkehrsstraße	
Nutzer:	MIV: Durchgangsverkehr, Binnenverkehr, Beschäftigte, Besorgung RV: – ÖPNV: – R+F: Velorouten 1 Fockbek – Büdelsdf., 3 Schacht-Audorf – Büdelsdf., 7 Osterr. – Büdelsdf.	
Defizit:	Keine Konflikte	
Maßnahmen:	Umgestaltung des Einmündungsbereiches der Brückenstraße in den Thormannplatz. Dazu Verlegung der südlichen Fahrbahn in Richtung Norden und Einrichtung einer Linksabbiegespur in Richtung Denkerstraße. Ausweisung der Velorouten 1,3 und 7.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Wegweisende Beschilderung für den Fahrradverkehr an der Einmündung des Schwarzen Stiegs.	
Kosten:		
Priorität:	hoch	
Straße:	Büsumer Straße	
Klasse:	Sammelstraße	
Nutzer:	MIV: Anlieger, Beschäftigte RV: Beschäftigte ÖPNV: – R+F: Anlieger, Beschäftigte, Schüler	
Defizit:	Gefährdung der querenden Fahrrad und Fußgängerverkehre über die Büsumer Straße in Richtung des Wohngebietes Seemühlen. Städtebaulich unbefriedigende Erschließung des Gewerbegebietes Büsumer Straße Nord. Fehlende Erschließung durch den ÖPNV.	
Maßnahmen:	Verringerung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m im Abschnitt zw. Fockbeker Chaussee und Käthe-Kollwitz-Straße zur Schaffung eines attraktiven Radweges und einer sicheren Querung; zwei Gestaltungsmöglichkeiten sind möglich. Verlängerung der Büsumer Straße bis an die Bundesstraße B 77 am Knoten Schleswiger Chaussee. Verlängerung der Buslinie 15 in die Büsumer Straße; Einrichtung von vier neuen Haltestellen.	
Konflikt:	Keine Konflikte	
Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Fußläufige Erschließung der zu schaffenden Haltestelle Büsumer Straße / Loher Straße aus dem Wohngebiet über den Lärmschutzwall. → Eine vom GVP abweichende ÖPNV-Anbindung ist erfolgt, der Radweg wurde angelegt.	
Kosten:		
Priorität:	mittel	

Bugenhagenweg	Straße:	Bugenhagenweg
	Klasse:	Anliegerstraße
	Nutzer:	MIV: Anlieger RV: Anlieger ÖPNV: – R+F: –
	Konflikt, vorher:	Geschwindigkeitsüberschreitung im östlichen Straßenabschnitt.
	Maßnahmen:	Ausweisung als Tempo-30-Straße durch Zeichen Nr. 274. Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im östlichen, geraden Straßenabschnitt.
	Konflikt:	Keine Konflikte
	Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Form von Einengungen und Versätzen.
	Kosten:	
	Priorität:	mittel
Denkerstraße	Straße:	Denkerstraße
	Klasse:	Hauptverkehrsstraße
	Nutzer:	MIV: Durchgangsverkehr, Binnenverkehr, Beschäftigte, Besorgung RV: Anlieger ÖPNV: 3 Linien, Mastbrook, Büdelsdorf, Klint R+F: –
	Konflikt, vorher:	Zeitweise Behinderung der Leichtigkeit des Verkehrs an der Einmündung in den Thormannplatz.
	Maßnahmen:	Zweirichtungsverkehr durch Freigabe des Tangentenringes. Einrichtung von Linksabbiegespuren und Lichtsignalanlagen an den Einmündungen Schlossplatz und Thormannplatz erforderlich. Weiterhin wird eine neue Bushaltestelle Schlossplatz in Fahrtrichtung Süden eingerichtet. An der Lichtsignalanlage Schlossplatz erhält der ÖPNV eine Vorrangschaltung.
	Konflikt:	Aus den durchzuführenden Entwurfsplanungen ist zu entscheiden, ob der Längsparkstreifen in der Denkerstraße zwischen Schleuskuhle und Schlossplatz in seiner heutigen Form beibehalten werden kann.
	Gestaltung:	Entsprechend der nach den Maßnahmen erforderlichen Entwurfsplanungen. Wird aus den Entwurfsplanungen ein Verzicht auf den Längsparkstreifen erforderlich, sind die betroffenen Anlieger zu berechtigen, ihre Fahrzeuge in der Anwohnerparkzone ‚Altstadt‘ abzustellen.
	Kosten:	
	Priorität:	mittel