

STADT RENDSBURG



Gesamtverkehrsplan

Teil 2: Maßnahmen und Ziele

BEARBEITER:

Dipl.-Ing. Christoph Krüger

Dipl.-Ing. Michael Hinz



Neumünster, Juni 2000

INHALTSVERZEICHNIS

1	Motorisierter Individualverkehr	9
1.1	Allgemeines	9
1.2	Vorhandenes Straßennetz	10
1.2.1	Klassifizierung	10
1.2.2	Verkehrsstärken	13
1.2.3	Verkehrsbeziehungen	17
1.2.4	Verkehrsprognose 2020	18
1.3	Defizitanalyse	27
1.3.1	Allgemeine Beurteilung	27
1.3.2	Verträglichkeitsanalyse	28
1.3.3	Unfallanalyse	42
1.3.4	Verkehrsberuhigung	45
1.4	Zielsetzung und Maßnahmen	47
1.4.1	Verkehrsberuhigung	47
1.4.2	Altstadterschließung	50
1.4.3	Knotenpunkte	61
1.4.4	Obereiderquerung zwischen Büdelsdorf und Rendsburg	65
1.4.5	Erschließung der Eiderkaserne bei einer Nutzungskonversion	65
2	Ruhender Verkehr	67
2.1	Derzeitige Situation	67
2.2	Erfassungen zum ruhenden Verkehr	68
2.2.1	Innenstadtbereich	68
2.2.2	Wohngebiete	86
2.2.3	Kreiskrankenhaus	93
2.3	Defizitanalyse	95
2.3.1	Überprüfung der Kapazitäten	95
2.3.2	Nutzungskonflikte	96
2.4	Zielsetzung und Maßnahmen	97
2.4.1	Allgemeine Zielsetzung	97
2.4.2	Planfälle zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt	98
2.4.3	Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs	107
3	Fahrrad- und Fußgängerverkehr	113
3.1	Allgemeines	113
3.2	Analyse	114
3.2.1	Quellen und Ziele der Fahrrad- und Fußgängerverkehre	114
3.2.2	Lage und Nutzung der Radverkehrsanlagen	116
3.2.3	Verkehrszusammensetzung	119
3.2.4	Baulicher Zustand der Radverkehrsanlagen	123
3.2.5	Zusammenfassung	124
3.3	Zieldefinition	127
3.3.1	Velorouten	127
3.3.2	Rad- und Fußwegdimensionierung	128
3.3.3	Qualität des Radverkehrs	130
3.4	Maßnahmen zur Neuordnung	131
3.4.1	Netzschluss	131
3.4.2	Maßnahmen zur Gestaltung der Radverkehrsanlagen	132
3.4.3	Maßnahmen zur Umsetzung der VwV zur StVO	153
3.4.4	Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung	154
3.5	Prioritätenreihung	162

4	Öffentlicher Personennahverkehr	164
4.1	Rahmenbedingungen.....	164
4.1.1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	164
4.1.2	Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes.....	164
4.1.3	Geltungsbereich dieses Teilplanes	164
4.2	Bestandsanalyse.....	165
4.2.1	Raumstruktur	165
4.2.2	ÖPNV-Angebotsstruktur	171
4.2.3	ÖPNV-Nachfrage	187
4.3	Prognose der ÖPNV-Entwicklung.....	191
4.3.1	Prognose der Fahrgastzahlen im Kreis Rendsburg-Eckernförde	191
4.3.2	Prognose der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr Rendsburg.....	191
4.4	Defizitanalyse und Maßnahmen	192
4.4.1	Aufgabenbereich der Stadt	192
4.5	Zusammenfassung	203

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 1.1: Straßennetz (Bestand)	12
Bild 1.2: Verkehrsberechnung Analyse 1996	15
Bild 1.3: Verkehrsberechnung Analyse 1996; Innenstadt	16
Bild 1.4: Verkehrsberechnung Status-quo-Prognose 2020	21
Bild 1.5: Verkehrsberechnung Status-quo-Prognose 2020; Innenstadt	22
Bild 1.6: Differenzplan (Prognose 2020 - Analyse 1996)	25
Bild 1.7: Differenzplan (Prognose 2020 - Analyse 1996); Innenstadt.....	26
Bild 1.8: Schema der Verträglichkeitsanalyse	31
Bild 1.9: Verträglichkeit – Königstraße	34
Bild 1.10: Verträglichkeit – Grafenstraße	35
Bild 1.11: Verträglichkeit – Herrenstraße	36
Bild 1.12: Verträglichkeit – Materialhofstraße.....	37
Bild 1.13: Verträglichkeit - Denkerstraße.....	38
Bild 1.14: Verträglichkeit – An der Bleiche	39
Bild 1.15: Verträglichkeit - Flensburger Straße	40
Bild 1.16: Verträglichkeiten im Straßennetz	41
Bild 1.17: Tempo-30-Zonen im Rendsburg	46
Bild 1.18: Verkehrsberechnung Prognose 2020, gekappte Querverbindungen	54
Bild 1.19: Differenzplan (Status-quo-Prognose 2020 - gekappte Querverbindungen); Innenstadt.....	55
Bild 1.20: Verkehrsberechnung Prognose 2020 - freigegebener Tangentenring mit ÖPNV- Spur.....	56
Bild 1.21: Differenzplan freigegebener Tangentenring - Status-quo-Prognose 2020.....	57
Bild 2.1: Verfügbare Parkstände und Stellplätze im Innenstadtbereich – Bestand 1996	72
Bild 2.2: Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich –Bestand 1996	74
Bild 2.3: Belegung der Parkstände am 15.08.1996, 16.00 Uhr	77
Bild 2.4: Belegung der Parkstände am 15.08.1996, 23.00 Uhr	78
Bild 2.5: Tagesganglinie Parkfläche Schiffbrückenplatz.....	80
Bild 2.6: Tagesganglinie Parkfläche Claus-Siljack-Schule	81
Bild 2.7: Tagesganglinie Parkdeck Wallstraße (gebührenpflichtig)	81
Bild 2.8: Tagesganglinie Parkdeck Wallstraße (gebührenfrei)	82
Bild 2.9: Tagesganglinie Parkdeck Nienstadtstraße (gebührenpflichtig).....	82
Bild 2.10: Tagesganglinie Parkdeck Nienstadtstraße (gebührenfrei)	83
Bild 2.11: Belegung der Parkstände im Wohngebiet Kronwerk am 15.08.1996, 16.00 Uhr...	87
Bild 2.12: Belegung der Parkstände im Wohngebiet Kronwerk am 15.08.1996, 23.00 Uhr...	87
Bild 2.13: Belegung der Parkstände Parksiedlung/Königskoppel 15.08.1996, 16.00 Uhr.....	88
Bild 2.14: Belegung der Parkstände Parksiedlung/Königskoppel 15.08.1996,23.00 Uhr.....	89
Bild 2.15: Belegung der Parkstände Parksiedlung/Königskoppel 21.08.1997, 10.00 Uhr.....	91
Bild 2.16: Parkregelung in den Wohngebieten Königskoppel und Parksiedlung 21.08.1997.	92
Bild 2.17: Belegung der Parkflächen Krankenhaus und Wohnstraßen 05.06.1997, 12.00 bis 14.00 Uhr	94

Bild 2.18: Belegung der Parkflächen Krankenhaus und Wohnstraßen 05.06.1997, 22.00 Uhr	94
Bild 2.19: Planfall 1.1: ohne Schiffbrückenplatzbebauung, mit Parkdeck Schloßplatz.....	101
Bild 2.20: Planfall 1.2: ohne Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Parkdeck Schlossplatz	102
Bild 2.21: Planfall 2.1: mit Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Tiefgarage, mit Parkdeck Schloßpl.	103
Bild 2.22: Planfall 2.2: mit Schiffbrückenplatzbebauung, ohne Tiefgarage, ohne Parkdeck Schloßpl.	104
Bild 2.23: Planfall 3.1: mit Schiffbrückenplatzbebauung, Tiefgarage 320 Stpl., mit Parkdeck Schloßpl.	105
Bild 2.24: Planfall 3.2: mit Schiffbrückenplatzbebauung, Tiefgarage 320 Stpl., ohne Parkdeck Schloßpl.	106
Bild 2.25: Tarife für Kurzparken im Straßenraum.....	107
Bild 2.26: Tarife für Kurzparken im Parkhaus.....	107
Bild 3.1: Quellen und Ziele des Radverkehrs	115
Bild 3.2: Radwegenetz Bestand	118
Bild 3.3: Tempo-30-Zonen in Rendsburg	121
Bild 3.4: Randbedingungen des Kfz-Verkehrs	122
Bild 3.5: Schülerradverkehre	125
Bild 3.6: Bauliche Defizite im vorhandenen Radwegenetz.....	126
Bild 3.7: Velorouten in Rendsburg.....	129
Bild 3.8: Radwegenetz Planung	139
Bild 3.9: Querschnitt Röhlingweg (Süd).....	140
Bild 3.10: Querschnitt Röhlingweg (Nord)	141
Bild 3.11: Querschnitt Moltkestraße	142
Bild 3.12: Querschnitt Wehrautal.....	143
Bild 3.13: Querschnitt Lancasterstraße	144
Bild 3.14: Querschnitt Augustenburger Straße.....	145
Bild 3.15: Querschnitt Mastbrooker Weg.....	146
Bild 3.16: Querschnitt Richthofenstraße.....	147
Bild 3.17: Querschnitt An der Schleuse.....	148
Bild 3.18: Querschnitt Loher Straße (West)	149
Bild 3.19: Querschnitt Büsumer Straße (Süd)	150
Bild 3.20: Radverkehrsverbindungen in der Altstadt	151
Bild 3.21: Querschnitt Torstraße (Süd).....	152
Bild 3.22: Knotenpunkt Königstraße / Grafenstraße.....	156
Bild 3.23: Einengung Königstraße / Paradeplatz.....	158
Bild 3.24: Maßnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung	161
Bild 4.1: Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung	167
Bild 4.2: Schulen und Schülerzahlen.....	168
Bild 4.3: Quellen und Ziele des ÖPNV	170
Bild 4.4: Erdgas - Bus.....	174
Bild 4.5: Lage der Haltestellen im Straßenraum.....	175
Bild 4.6: Beziehungen Bahnhof - ZOB	176

Bild 4.7: Erschließungsgrad des ÖPNV (Mo. – Fr.).....	178
Bild 4.8: Erschließungsgrad des ÖPNV (Sonntag).....	179
Bild 4.9: Liniennetz des ÖPNV in Rendsburg.....	183
Bild 4.10: Verkehrsverteilung nach Haushaltsbefragung	188
Bild 4.11: Verkehrsverteilung nach Beschäftigung	188
Bild 4.12: Verkehrsverteilung nach Schülerbefragung	189
Bild 4.13: Fahrscheinart (vormittags)	190
Bild 4.14: Fahrscheinart (nachmittags).....	190
Bild 4.15: Querschnitt Gerhardstraße.....	196
Bild 4.16: Zusammenfassung der Defizite.....	202

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1.1: Verkehrsstärken (Analyse)	13
Tabelle 1.2: Verkehrsanteile	18
Tabelle 1.3: Verkehrszunahme bis 2020	19
Tabelle 1.4: Vergleich Analyse 1996 mit Prognose 2020	23
Tabelle 1.5: Unfallanalyse der Jahre 1992-98	43
Tabelle 1.6: Unterschiede der Verkehrsberuhigung	48
Tabelle 1.7: Vergleich Analyse 1996 mit Status-quo Prognose	51
Tabelle 1.8: Vergleich Analyse 1996 bzw. Status-quo-Prognose mit Variante gekappte Querverbindungen (teilweise mittlere Werte)	51
Tabelle 1.9: Vergleich Analyse 1996 bzw. Status-quo-Prognose mit Variante freigegebener Tangentenring (teilweise mittlere Werte)	53
Tabelle 1.10: Leistungsfähigkeiten der Knoten - Tangentenring	58
Tabelle 1.11: Übersicht	60
Tabelle 2.1: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in der Altstadt – Bestand 1996	69
Tabelle 2.2: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in der Gelenkzone - Bestand 1996	69
Tabelle 2.3: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in Neuwerk – Bestand 1996	70
Tabelle 2.4: Innenstadtrelev. öffentl. Parkflächen und Stellplätze der Peripherie - Bestand 1996	70
Tabelle 2.5: Öffentlich zugängliche Stellplätze – Bestand 1996	70
Tabelle 2.6: Verfügbare Parkstände im Innenstadtbereich – Bestand 1996	71
Tabelle 2.7: Parkplätze und Bewirtschaftung (1996)	73
Tabelle 2.8: Auslastung aller Parkstände im Erhebungszeitraum (1996)	75
Tabelle 2.9: Stark ausgelastete bzw. überlastete Parkflächen – Bestand 1996	75
Tabelle 2.10: Stark ausgelastete bzw. überlastete Straßen – Bestand 1996	76
Tabelle 2.11: Dauer des Parkens auf Parkplätzen - Bestand 1996	79
Tabelle 2.12: Dauer des Parkens in Parkdecks - Bestand 1996	80
Tabelle 2.13: Ergebnisse der Befragung “Ruhender Verkehr“ – Bestand 1996	85
Tabelle 2.14: Verfügbare Parkstände in den Wohngebieten (1996)	86
Tabelle 2.15: Auslastung aller Parkstände im Erhebungszeitraum (1996)	86
Tabelle 2.16: Stark ausgelastete bzw. überlastete Straßen in Wohngebieten (1996)	86
Tabelle 2.17: Belegung Parksiedlung am 21.08.1997, 10-12 Uhr	90
Tabelle 2.18: Belegung Königskoppel am 21.08.1997, 10-12 Uhr	90
Tabelle 2.19: Parkflächenbelegung Kreiskrankenhaus und Wohnstraßen am 05.06.1997 ...	93
Tabelle 3.1: Streckenlängen der Radverkehrsanlagen	116
Tabelle 3.2: Hauptrouten des Radverkehrs	116
Tabelle 3.3: Nebenrouten des Radverkehrs	117
Tabelle 4.1: Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten (Stand 1996)	166
Tabelle 4.2: Betreiber des ÖPNV	172
Tabelle 4.3: Buslinien des Stadtverkehrs	173
Tabelle 4.4: Mittlere Übergangszeit Bahn – Bus	180
Tabelle 4.5: Mittlere Übergangszeit Bus – Bahn	180
Tabelle 4.6: Umsteigebeziehungen auf den Hauptlinien und zum SPNV	181



Tabelle 4.7: Geschwindigkeiten der Buslinien.....	182
Tabelle 4.8: Geschwindigkeiten im Städtevergleich.....	182
Tabelle 4.9: Taktqualität am Werktag in der Hauptverkehrszeit.....	184
Tabelle 4.10: Taktqualität am Samstag in der Hauptverkehrszeit.....	185
Tabelle 4.11: Taktqualität am Sonntag.....	186
Tabelle 4.12: Fahrgastverteilung der Bahn	187
Tabelle 4.13: Marktpotentialausschöpfung im Städtevergleich	191

1 Motorisierter Individualverkehr

1.1 Allgemeines

Als Mittelzentrum mit seiner medialen Lage in Schleswig-Holstein und einem sternförmig ausgerichteten Straßennetz in die umliegende Region, ist Rendsburg nicht nur ein bedeutender Wohnstandort (30.002 Einwohner, Stand 31.12.98), sondern auch ein Zentrum für Wirtschaft (22.000 Arbeitsplätze) und Handel (77.000 m² Verkaufsflächen).

Um die damit verbundenen Aufgaben auch in Zukunft funktionsgerecht erfüllen zu können, ist ein Höchstmaß an Mobilität für die Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Diese soll jedoch nicht nur schwerpunktmäßig durch die Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs, sondern verstärkt auch durch den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) erzielt werden. Das heißt jedoch nicht, dass die Entlastung des zum Teil stark ausgelasteten bzw. überlasteten Straßennetzes allein durch die Verlagerung auf den Umweltverbund erreicht werden soll. Die Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes soll auch durch die Verlagerung von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrsanteilen auf direkte Anschlüsse an das klassifizierte Straßennetz (primär Bundesstraßen) erfolgen.

In diesem Kapitel werden die Verkehrsbelastungen auf den Stadtstraßen dargestellt und die hieraus resultierenden negativen Auswirkungen auf das Umfeld aufgezeigt. Anschließend werden mögliche Netzänderungen vorgenommen, die Verkehrsveränderungen aufgezeigt und die Ergebnisse dargestellt und beurteilt. Sie dienen als Grundlage für künftige Entscheidungen.

Es wird hierbei unterschieden in Netzänderungen im Bereich der Innenstadt (Altstadt, Neuwerk, Gelenkzone) und im Bereich des übrigen Straßennetzes.

Die jeweils dargestellten Verkehrsbelastungen beziehen sich auf einen Jahresmittelwert (DTV = 100%), wie er in Rendsburg im April/Mai und im September/Oktober auftritt.

Als Untersuchungsvarianten sind in diesem Teilkonzept entsprechend des Grundsatzbeschlusses des Bauausschusses vom Mai / Juni 1994 folgende berücksichtigt:

- für den Gegenverkehr freigegebener Tangentenring,
- für den MIV gesperrte Querverbindungen durch die Altstadt zur Erweiterung der Fußgängerzone und
- Anschluss Büsumer Straße / Bundesstraße B 77.

In eigenständigen Untersuchungen sind die Auswirkungen folgender Untersuchungsvarianten darzustellen:

- städtebauliche Entwicklungs- und Strukturmaßnahme Obereider
- Obereiderquerung zwischen Büdelsdorf und dem Stadtteil Schleife
- Nordumgehung im Zuge der Bundesstraße B 203

1.2 Vorhandenes Straßennetz

1.2.1 Klassifizierung

Das derzeitige Stadtstraßennetz ist in *Bild 1.1* dargestellt. Die wichtigsten Straßen mit ihrer Klassifizierung zeigt die folgende Auflistung:

1.2.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Bundesstraßen

- Bundesstraße B 77
- Bundesstraße B 202 (Fockbeker Chaussee West)
- Bundesstraße B 203 (Brückenstraße, Thormannplatz, Hollesenstraße, Fockbeker Chaussee)

Landesstraßen

- Landesstraße L 47 (Kieler Straße, Friedrich-Rogge-Platz, Dresdner Brücke, Eisenbahnstraße, Denkerstraße, An der Schleuse, An der Bleiche, Holsteinbrücke, Materialhofstraße, Herrenstraße, Baronstraße, Grafenstraße, Berliner Straße)

Kreisstraßen

- Kreisstraße K 1 (Duvenstedter Weg, Schleswiger Chaussee)
- Kreisstraße K 27 (Itzehoer Chaussee, Am alten Schützenhof, Am Kamp)
- Kreisstraße K 47 (Kanalufer, Adolf-Steckel-Straße, Hindenburgstraße)
- Kreisstraße K 69 (Loher Straße, Friedrichstädter Straße Nord)

Neben diesen Hauptverkehrsstraßen, mit ihrer regionalen Verbindungsfunktion, existieren Hauptsammel- und Sammelstraßen, die das Stadtgebiet erschließen und die Nachbargemeinden außerhalb der Hauptverkehrsstraßen anbinden.

1.2.1.2 Hauptsammelstraßen

- Ostlandstraße / Breslauer Straße zur Anbindung der Gemeinde Rickert
- Ostlandstraße / Mastbrooker Weg / Kortenfohr zur Anbindung der Gemeinde Büdelsdorf
- Richthofenstraße / Kortenfohr zur Anbindung der Gemeinde Büdelsdorf
- Eckernförder Straße zur Anbindung der Gemeinde Büdelsdorf
- Klintor Weg zur Anbindung der Gemeinde Fockbek
- südliche Friedrichstädter Straße als Parallelverbindung zur Bundesstraße B77 und Büsumer Straße
- Flensburger Straße / Gerhardstraße als Verbindung zwischen Thormannplatz und Schleswiger Chaussee
- Alte Kieler Landstraße / Aalborgstraße als Parallelverbindung zur Kieler Straße und Erschließung des Stadtteils Schleife

1.2.1.3 Sammelstraßen

- Büsumer Straße zur Anbindung des Wohngebietes Seemühlen und des Gewerbegebietes
- Grafenstraße (West) / Ritterstraße zur Anbindung Krankenhaus und Neuwerk (West)
- Königstraße (Nord) zur Erschließung Neuwerks
- Jungfernstieg zur Anbindung des Paradeplatzes und des ZOB
- Kaiserstraße als Querspange Neuwerk / Alte Kieler Landstraße
- Röhlingweg als Querspange Kieler Straße / Alte Kieler Landstraße
- Bismarckstraße / Nobiskrüger Allee zur Erschließung der nördlichen Schleife
- Lancasterstraße / Augustenburger Straße als Querspange Kieler Straße / Alte Kieler Straße und weiter über die Vierzonstraße und Blenkinsopstraße zum Wasserstraßen-Maschinenamt

Sie sind ebenfalls in Bild 1.1 dargestellt.

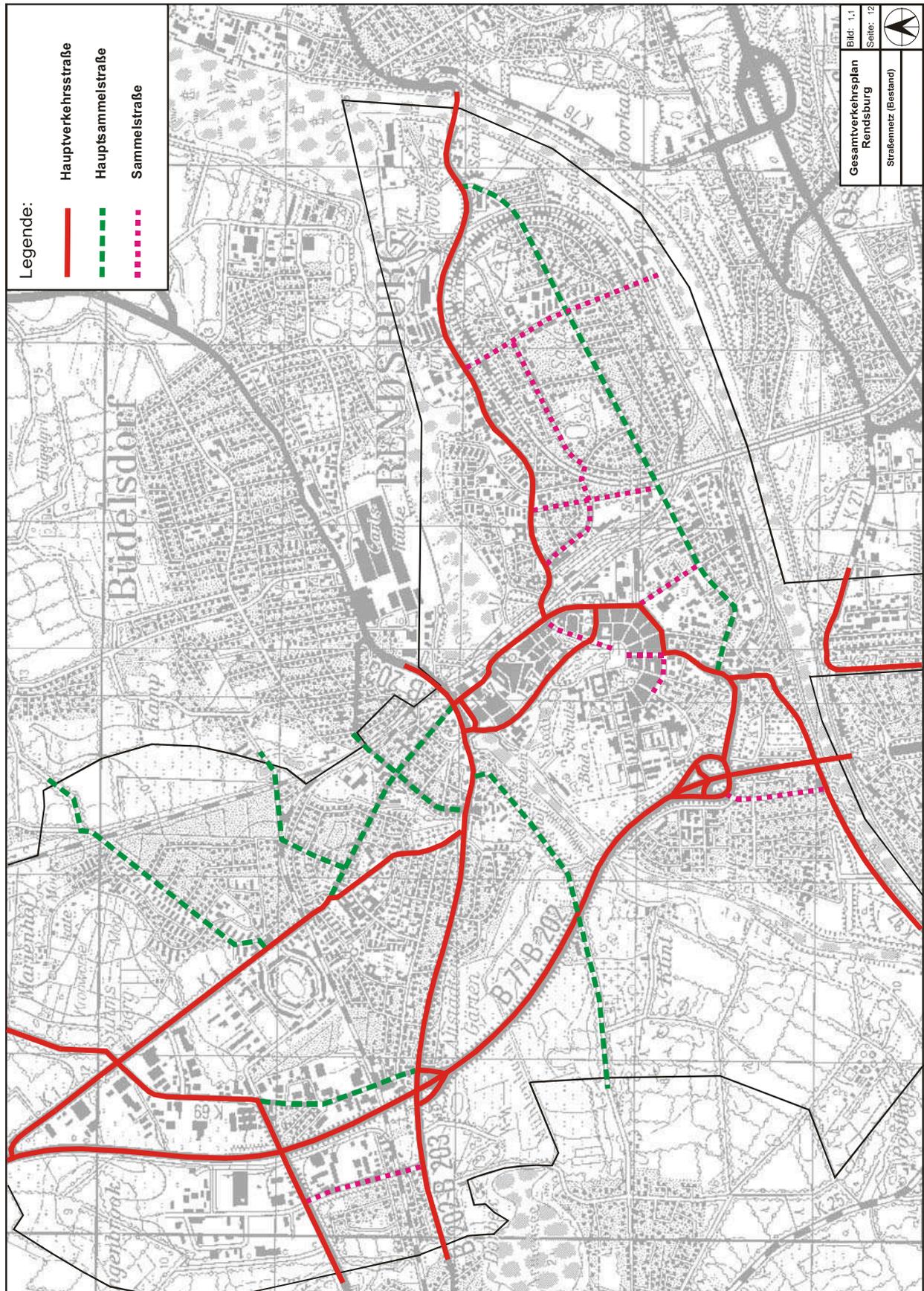


Bild 1.1: Straßennetz (Bestand)

1.2.2 Verkehrsstärken

Grundlage für die in Bild 1.2 dargestellten Verkehrsstärken der Straßen im Stadtgebiet bilden die Verkehrserhebungen, wie sie in der Bestandsanalyse in Kapitel 3.1 beschrieben sind. Die durchgeführten Berechnungen beziehen sich auf den Jahresmittelwert (DTV). Die Belastungsschwankungen zwischen den Zählergebnissen und den Berechnungen können bis zu 10% betragen um repräsentativ zu sein.

Die höchstbelasteten Straßen sind in Tabelle 1.1 zusammengefasst dargestellt. Es handelt sich dabei ausschließlich um Straßen des Haupt- und Sammelstraßennetzes. Die Verkehrsstärken sind als Mittelwerte aus den einzelnen Streckenabschnitten eines Straßenzuges angegeben.

Streckenabschnitt	Belastung [Kfz/d]
Bundesstraße B77 Süd	44.150
Bundesstraße B77 Mitte	29.610
Berliner Straße	27.280
Herrenstraße	24.850
Thormannplatz (B203)	23.960
Brückenstraße (B203)	23.580
Materialhofstraße	23.110
An der Bleiche	20.920
Schlesw. Chaussee Mitte	20.060
Eisenbahnstraße	19.730
Fockbeker Chaussee West	19.240
Denkerstraße	18.390
Baronstraße	18.140
Holsteinbrücke	17.630
Hollesenstraße (B203)	17.440
Flensburger Straße	16.370
Fockbeker Chaussee Ost	15.330
Gerhardstraße	14.600
Schlesw. Chaussee Nord	14.040
Friedrichstädter Str. Nord	13.510
Kieler Straße West	12.070
Friedrichstädter Str. Süd	11.870
Alte Kieler Landstr. West	11.130
Bundesstraße B77 Nord	9.120

Tabelle 1.1: Verkehrsstärken (Analyse)

Die Bundesstraße B 77 im Bereich des 4-spurigen Ausbaus ist die am höchsten belastete Straße in Rendsburg (44.150 bis 29.610 Kfz/d). Etwas geringer liegen die Belastungen in der Berliner Straße mit 27.280 Kfz/d. Fast ebenso hoch liegen die Verkehrsstärken auf dem Einbahnstraßen- bzw. Tangentenring um die Innenstadt (24.850 bis 17.440 Kfz/d) und im Zuge der Bundesstraße B 203 (Brückenstraße, Thormannplatz, Hollesenstraße, Fockbeker Chaussee) mit 23.960 bis 15.330 Kfz/d.

In der weiteren Reihung folgen die Baronstraße (18.390 Kfz/d), die Schleswiger Chaussee (17.630 und 14.040 Kfz/d), der Straßenzug Flensburger Straße/Gerhardstraße (16.370 bis

14.600 Kfz/d) und die Friedrichstädter Straße (13.510 bis 11.130 Kfz/d). Alle diese Straßen dienen der inneren Erschließung des Stadtgebietes.

Als weitere wichtige Zufahrtsstraßen sind die Kieler Straße mit 11.870 Kfz/d und die Alte Kieler Landstraße mit 12.070 Kfz/d im höchstbelasteten Abschnitt zu nennen. Diese Straßen erschließen das Stadtgebiet aus und in Richtung Osten. Die übrigen Straßen dienen primär der internen Verkehrsverteilung.

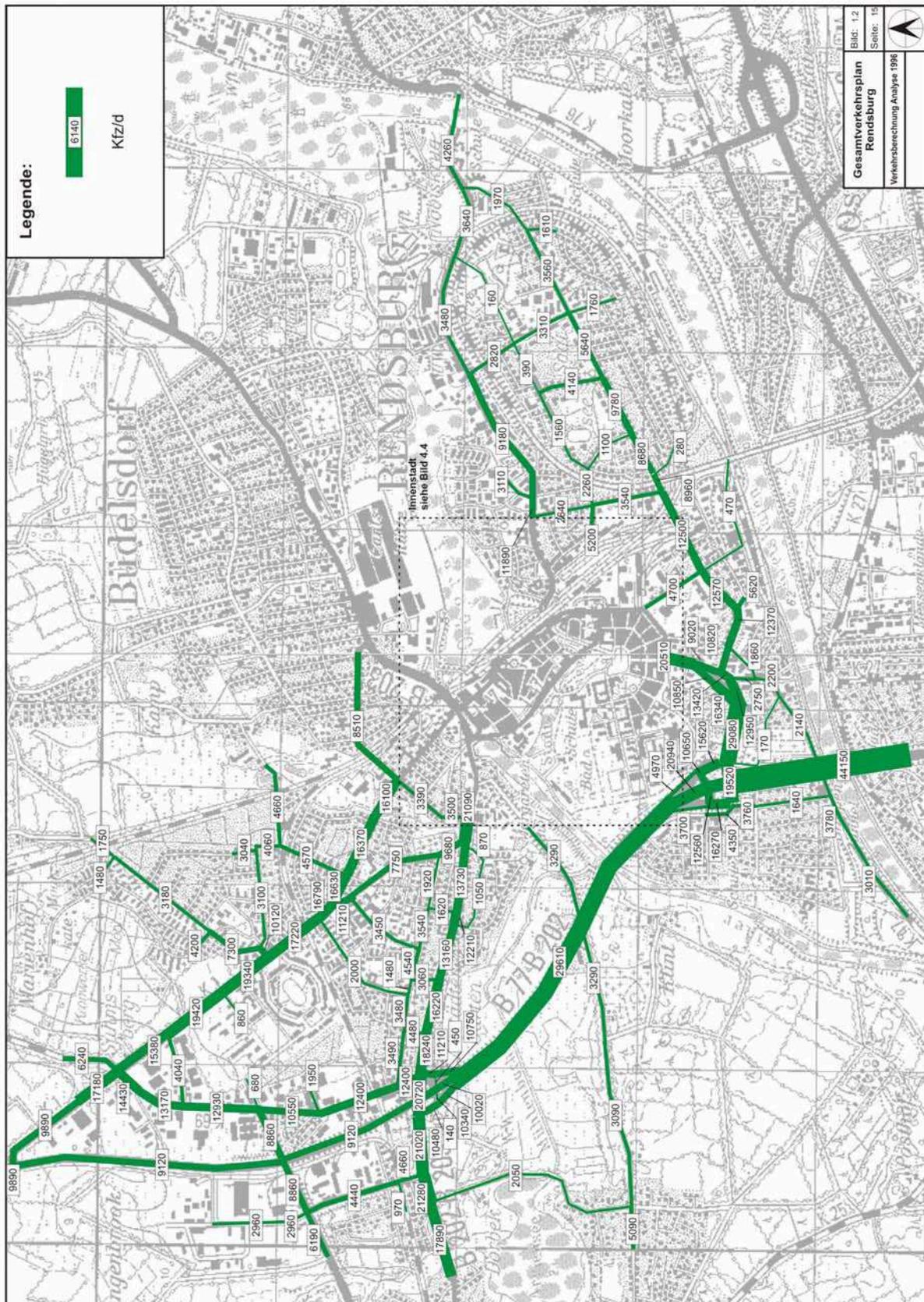


Bild 1.2: Verkehrsberechnung Analyse 1996