

Bild 3.24: Maßnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung

3.5 Prioritätenreihung

Im Folgenden werden die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen aus Netzfunktion und Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend ihrer Dringlichkeit in vier Gruppen gegliedert. Die Einteilung erfolgt in den Gruppen eins bis drei anhand der Sicherheitsaspekte des Fahrrad- und Fußgängerverkehren sowie anhand bereits vorliegender Planungen, deren Umsetzung bereits geplant ist (z.B. Röhlingsweg).

Die Einteilung der Maßnahmen innerhalb der Gruppen sowie die Einteilung der Gruppen selbst ist nicht starr, so dass eine Abweichung von der hier vorgeschlagenen Reihenfolge ohne weiteres möglich ist, Sollte dies durch andere Einflüsse (z.B. Zuschüsse, Rechtsstreitigkeiten) erforderlich werden.

1. Gruppe: kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

- An der Schleuse: Aufpflasterung der Einmündung Torstraße, Anlegen eines Zweirichtungsradschwerges zwischen Brückenstraße und An der Bleiche
- Röhlingsweg: Anlegen eines Radweges, Querungshilfe in der Nobiskrüger Allee
- Kliner Weg: Querungshilfe und Verlegung des Radweges
- Radwegeführung Altstadt: Ausweisung der Straßen Am Gymnasium, Schleifmühlenstraße, Neue Straße als Fahrradstraße
- Büsumer Straße: Anlegen eines kombinierten Rad- und Gehweges im südlichen Abschnitt
- Am alten Schützenhof: Querungshilfe bzw. Anlegen eines Zweirichtungsradschwerges im Bereich des Südportals des NOK-Fußgängertunnels bis zur B 202

2. Gruppe: mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Moltkestraße, Wehrautal: Änderung der Oberflächenbeschaffenheit, Anlegen von Gehwegen
- Alte Kieler Landstraße: Querungshilfe am Knoten Moltkestraße
- Ausweisung des Veloroutennetzes: Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit
- Lilienstraße / Ritterstraße: Anlegen einer Querungshilfe
- Richthofenstraße, Mastbrooker Weg: Anlegen von Radweg und Angebotsstreifen
- Ahlmannstraße: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Augustenburger Straße, Lancasterstraße: Anlegen von Radwegen, Aufpflasterung der Einmündung der östlichen Nobiskrüger Allee

3. Gruppe: langfristig umzusetzende Maßnahmen

- Radwegführung Altstadt: Umgestaltung des Fußweges unterhalb des Rathauses
- Loher Straße: Anlegen eines kombinierten Rad- und Gehweges
- Breslauer Straße: Anlegen eines kombinierten Rad- und Gehweges nach Rickert
- Paradeplatz: Querungshilfe über die Ringstraße (Nord und Süd)
- Jungfernstieg: Querungshilfe zwischen Materialhofstraße und Stadtpark

4. Gruppe: Maßnahmen, die im Zuge des Konzeptes zum MIV umgesetzt werden

- Berliner Straße: Anpassung der Grünzeiten für Fußgänger am Knoten Alte Kieler Landstraße
- Königstraße, Grafenstraße: Umgestaltung des Knotens
- Materialhofstraße, Herrenstraße: Querungshilfe
- Radwegführung Altstadt: Umgestaltung der Torstraße

4 Öffentlicher Personennahverkehr

4.1 Rahmenbedingungen

4.1.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Grundsätzlich wird in der Landesplanung eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr angestrebt. Daher soll das Gesamtsystem des ÖPNV weiter ausgebaut werden, um die Attraktivität zu erhöhen. Als vorwiegende Aspekte gelten aus Sicht der Landesplanung die räumliche und zeitliche Vernetzung zwischen Bahn und Bus, Taktverkehr, die Integration anderer Verkehrsträger, ein Tarifkonzept sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit und des Zuganges zu Einrichtungen des ÖPNV.

Die Stadt Rendsburg wird in der Gesamtfortschreibung von 1998 des ‚Regionalplanes für den Planungsraum III Schleswig-Holstein Mitte‘ als städtischer Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs eingestuft.

Dies stellt die Anforderung, dass der Bahnhof Rendsburg in einem 2-Stunden-Takt durch den Regionalbusverkehr und einen mindestens 30-Minuten-Takt durch den Stadtbusverkehr bedient wird.

Weiterhin wird in der Landesplanung für den ÖPNV vorgesehen, den Verkehrsverbund Region Kiel (VRK), der sich derzeit über die Stadt Kiel, den Kreis Plön und den östlichen Kreis Rendsburg-Eckernförde erstreckt auf den gesamten Planungsraum III auszuweiten, so dass auch die Stadt Rendsburg mit erschlossen wird.

4.1.2 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes

In §1 Abs. 2 des ÖPNVG werden die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele im ÖPNV in Schleswig-Holstein formuliert.

Der ÖPNV soll demnach zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Weiterhin soll der ÖPNV so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Der ÖPNV soll zudem dazu dienen, dass der motorisierte Individualverkehr insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen durch Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden soll. Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern soll grundsätzlich Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

4.1.3 Geltungsbereich dieses Teilplanes

Der öffentliche Personennahverkehr hat die Funktion einer übergemeindlichen Verknüpfung. Das bedeutet, dass die Einflussbereiche vieler Gemeinden von den Verkehrsbetreibern des Stadt- und Umlandbereiches Rendsburg Autokraft GmbH, T.H. Sievers Stadtverkehr GmbH und Graf von der Recke GmbH befahren bzw. bedient werden. Dies hat zur Folge, dass eine großräumige Betrachtung des gesamten Bedienungsgebietes erforderlich wäre. Die Berücksichtigung der Belange des ÖPNV innerhalb des Stadt- und Umlandbereiches Rendsburg kann demzufolge nicht erschöpfend in einem Teilkonzept des städtischen Gesamtverkehrsplanes erfolgen.

In diesem Punkt ist weiterhin die Aufgabenteilung im ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu nennen. Die Durchführung des ÖPNV wird hier gemeinsam sowohl durch den Kreis, die Stadt und die Betreiber gewährleistet. Die Aufgabenteilung ist dabei wie folgt strukturiert: der Kreis ist Träger des ÖPNV, die Stadt Rendsburg ist Träger der Infrastruktur auf ihrem Stadtgebiet und die Betreiber sind für die Durchführung des ÖPNV verantwortlich. Während die Stadt daher nur Einfluss auf vorwiegend bauliche Maßnahmen auf ihrem eigenen Territorium, wie Straßenausbau oder Geschwindigkeitsregelungen treffen kann, bezieht sich der Einflussbereich der Verkehrsbetriebe vorwiegend auf übergemeindliche Maßnahmen wie Linienführung und Bedienungsqualitäten.

Aus diesem Grund wird in diesem Teilkonzept des städtischen Gesamtverkehrsplanes in der Defizitanalyse sowie in der Maßnahmenvorstellung eine Trennung zwischen den, die Stadt Rendsburg betreffenden und den, die Verkehrsbetriebe betreffenden Punkten vollzogen. Diese Trennung ermöglicht eine klare Abgrenzung der Aufgabenbereiche von Stadt und Betreibern und kann damit für beide Aufgabenträger getrennt als Maßnahmenkatalog bzw. als Wunschvorstellung dienen.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist besonders im öffentlichen Personennahverkehr von der Wirtschaftlichkeit abhängig, da in diesem Verkehrsbereich für die öffentliche Hand hohe laufende Kosten anfallen. Während bauliche Maßnahmen nach hohen Herstellungskosten nur mit geringem Aufwand unterhalten werden können, fallen beim Betrieb des rollenden Materials neben hohen Anschaffungskosten weiterhin hohe Unterhaltungskosten für Personal, Wartung und Betriebsmitteln an. Diese Kostenverteilung wird in der Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahmen erheblichen Einfluss nehmen, so dass aller Voraussicht nach die in diesem Teilkonzept für die ÖPNV-Betreiber als wünschenswert vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zeitnah bzw. nur schrittweise umgesetzt werden können

4.2 Bestandsanalyse

4.2.1 Raumstruktur

4.2.1.1 Räumliche Verflechtungen

Die Kreisstadt Rendsburg ist für die Gemeinden der Region Mittelholsteins durch die zentralörtliche Funktion als Mittelzentrum ein bedeutender Schwerpunkt für Wirtschaft, Arbeit und Versorgung.

Das Stadtgebiet Rendsburgs ist durch die Lage an Eider und Nord-Ostsee-Kanal in seiner Topographie stark untergliedert. Die Stadtteile südlich des Kanals werden durch Wohnnutzung, das Messegelände sowie den dort angesiedelten Fachbereich Landbau der Fachhochschule Kiel geprägt. Nördlich des Kanals bis zur Eider sind mit den Stadtteilen Hohe Luft und Schleife wichtige Wohngebiete gelegen. Weiterhin bilden der hier vorhandene Kreishafen und die Werften wichtige Industriegebiete. In diesem Bereich der Stadt liegen auch die historischen Stadtteile Neuwerk und Altstadt. Diese fungieren nicht nur als Wohngebiete, sondern vielmehr als Versorgungs-, Kultur- und Bildungszentrum für Stadt und Umlandgemeinden. In den Stadtteilen Neuwerk und Altstadt mit ihren Randbereichen liegen sechs Schulen. Nördlich der Eider schließen zunächst die Wohngebiete Kronwerk und Mastbrook an. Hieran anschließend liegen in diesem Bereich die in der weiteren Entwicklung begriffenen Gewerbegebiete der Friedrichstädter Straße und der Büsumer Straße. Diese Bereiche bedeuten den Hauptschwerpunkt der Beschäftigtenverteilung Rendsburgs.

4.2.1.2 Siedlungsstruktur

Siedlungsschwerpunkte befinden sich in den Stadtteilen Schleife mit 5.463 Einwohnern, Mastbrook (5.209 E) und Kronwerk (4.985 bzw. 4.394 E). Neuwerk und die Altstadt werden von 2.237 bzw. 1.055 Einwohnern bewohnt. Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rendsburg ist seit 1979 rückläufig. Hingegen sind in der Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen von 1979 bis 1996 Zuwächse zu verzeichnen.

Die Verteilung der Einwohner und der Arbeitsplätze auf das Stadtgebiet ist in Bild 4.1 dargestellt.

4.2.1.3 Beschäftigtenstruktur

Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten in Rendsburg bzw. den Gemeinden Fockbek und Büdelsdorf auf dem Stand der Bestandsaufnahme zum GVP 1996 zeigt Tabelle 4.1.

Betrieb	Beschäftigte	Straße
Schleswig AG	2256	Kieler Str.
Hobby Wohnwagenwerk	900	Fockbek
Zerssen & Co.	ca. 750	Friedrichstädter Str.
Baufirma Ditting GmbH	650	Wyker Str.
HDW-Nobiskrug	400	Kieler Str.
Peter Wolters AG	350	Büsumer Str.
Bartels-Langness	ca. 300	Wyker Str.
Ahlmann Baumaschinen	287	Am Friedrichsbrunnen Büdelsdorf
ACO Severin Ahlmann GmbH	270	Am Ahlmannkai Büdelsdorf
Starkstrom-Anlagen-Gesellschaft mbH	170	Friedrichstädter Str.
Vereins- und Westbank	170	Jungfernstieg
I.D. Sievers GmbH & Co	ca. 150	Hohe Str.
Joh. Storm GmbH	ca. 150	An der Bleiche
Vereinigte Asphaltmischwerke	ca. 150	Wollinstr. Büdelsdorf
Fr. Dittmer Handelsgesellschaft mbH	129	Friedrichstädter Str.
Max Giese Bau GmbH	126	Neue Dorfstr. Büdelsdorf
Peter Wolters Werkzeugmaschinen	120	Büsumer Str.

Tabelle 4.1: Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten (Stand 1996)

Die in Rendsburg ansässigen Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten liegen vorwiegend in den Gewerbegebieten entlang der Friedrichstädter Straße und der Büsumer Straße. Eine angemessene Bedienung dieser Regionen Rendsburgs durch den ÖPNV ist derzeit nicht gegeben. Eine Bedienung des Krankenhauses durch den ÖPNV erfolgt derzeit nur über die Haltestelle Berliner Brücke. Von dieser Haltestelle ist das Krankenhaus in einem noch hinnehmbaren Fußweg von fünf Minuten zu erreichen, jedoch sind dabei eine Grünfläche und ein Parkplatz zu überqueren, was besonders in der Dunkelheit sehr bedenklich ist. Weitere große Betriebe in Rendsburg sind neben dem Kreiskrankenhaus, der Eider- und Rüdell-Kaserne die öffentlichen Arbeitgeber wie Finanzamt, Amtsgericht, Kreishaus und Rathaus.

Eine Verflechtung der innerörtlichen Pendlerströme im ÖPNV, bzw. die Häufung von Fahrten aus bestimmten Stadtteilen ist weder aus der Beschäftigten- noch aus der Haushaltsbefragung eindeutig erkennbar.

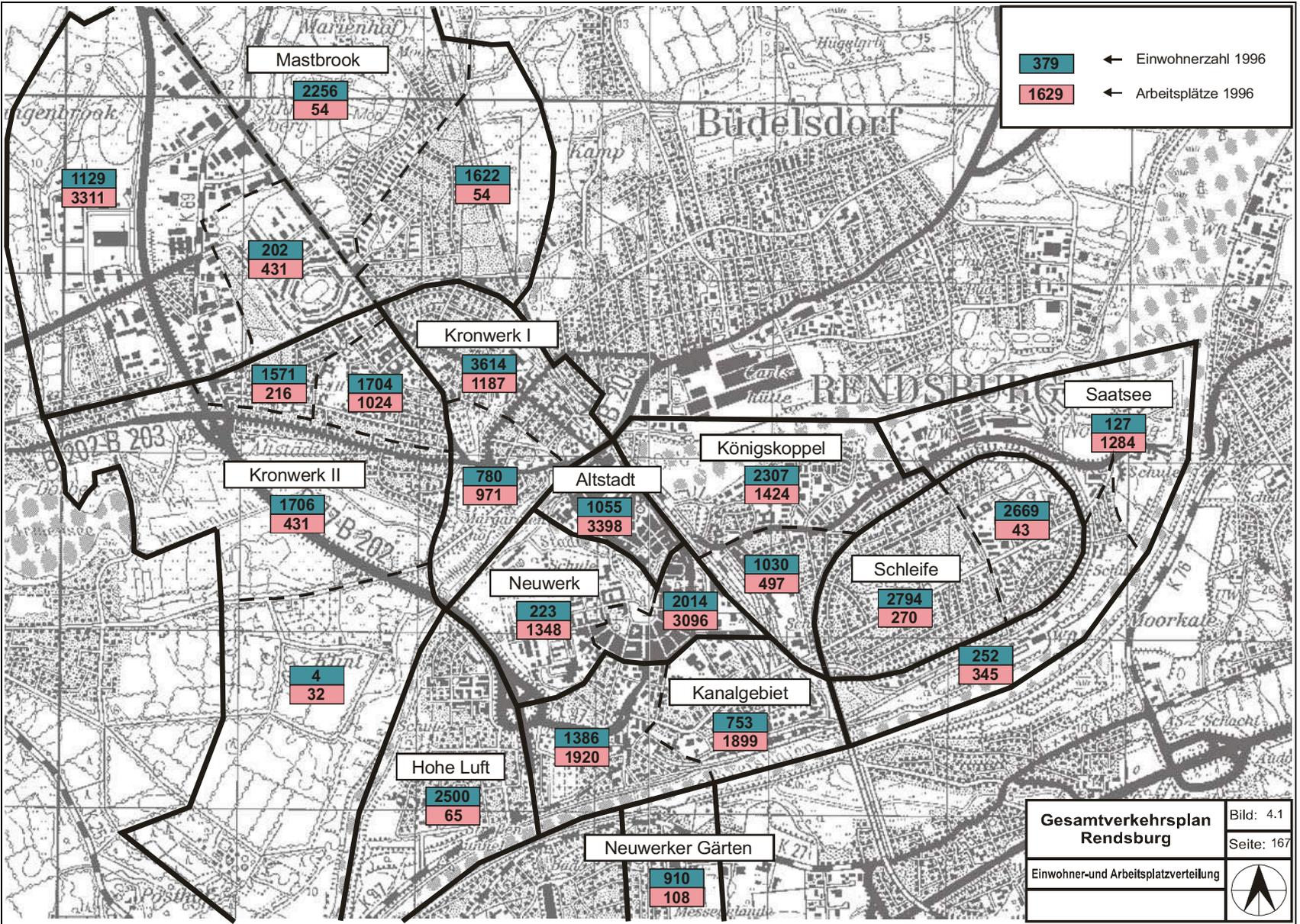


Bild 4.1: Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung

4.2.1.4 Schulstruktur

Die Stadt Rendsburg hat ein Angebot von 21 Schulen aller Bildungsstufen im Stadtgebiet. Dies bedeutet teilweise Wege, die nicht mehr zu Fuß zurückzulegen sind. Grundsätzlich werden die Schulen durch das vorhandene ÖPNV-Netz gut erschlossen, so dass keine unzumutbar langen Wege zu den Haltestellen resultieren. Lediglich die Raiffeischule und das nordkolleg im Stadtteil Hohe Luft werden durch den ÖPNV lediglich ausreichend bedient und liegen in einem Abstand von ca. 300 m bis 600 m zur nächsten Haltestelle des ÖPNV. Der Fachbereich Landbau der Fachhochschule Kiel sowie die ebenfalls südlich des Nord-Ostsee-Kanals gelegenen Forschungsanstalten der DEULA werden vom Stadtverkehr durch die Buslinie 17a bedient. Durch die Überlagerung mit Regionalbuslinien, die diese Haltestelle bis zu zehnmal am Tag bedienen wird ein entsprechendes Angebot bereitgestellt, jedoch sind sich die Kunden vielfach nicht über die Nutzung der Regionalbusse bewusst.

Nr.	Schule	Typ
1	Claus-Siljacks-Schule	Förderschule
2	Heinrich-de-Haan-Schule	Förderschule
3	Schule Mastbrook	Grundschule
4	Schule Neuwerk	Grundschule
5	Schule Obereider	Grundschule
6	Schule Altstadt	Grund- u. Hauptschule
7	Schule Nobiskrug	Grund- u. Hauptschule
8	Schule Rothenhof	Grund- u. Hauptschule
9	Christian-Timm-Schule	Realschule
10	Helene-Lange-Gymnasium	Gymnasium
11	Herderschule	Gymnasium
12	Kronwerk Gymnasium	Gymnasium
13	Fachberufsschule	Berufsschule
14	Kreisberufsschule I	Berufsschule
15	Kreisberufsschule II	Berufsschule
16	Schule Hochfeld	
17	nordkolleg (Hohe Luft)	
18	Raiffeischule	
19	Waldorfschule Schleife	
20	dän. Schule	
21	Volkshochschule	
22	FH Kiel, FB Landbau	Fachhochschule

Bild 4.2: Schulen und Schülerzahlen

4.2.1.5 Ziele hoher Relevanz

Hierunter sind die Einkaufsbereiche der Altstadt und Neuwerks, das Krankenhaus, das Rathaus und auch das Kreishaus zu verstehen. Während Veranstaltungen erlangt die Nordmarkhalle und der Willy-Brandt-Platz wie auch das Messegelände südlich des Nord-Ostseekanals eine erhebliche Bedeutung für den ÖPNV

Weitere Ziele mit einer hohen Relevanz für den ÖPNV sind die Alten- und Seniorenheime Rendsburgs.

4.2.1.6 Freizeitstruktur

Ziele für den Freizeit-, Naherholungs- und Fremdenverkehr in Rendsburg sind neben dem Schwimmbad an der Untereider die kulturellen Zentren im Hohen Arsenal und im Provianthaus wie auch das Stadttheater. Als Ziele der Naherholung sind die Kleingartenanlagen, der Reiterhof Klint und besonders die Wanderwegenlagen des Nord-Ostsee-Kanals am Gerhardshain anzusehen. Die Ziele des ÖPNV sind in Bild 4.3 dargestellt.

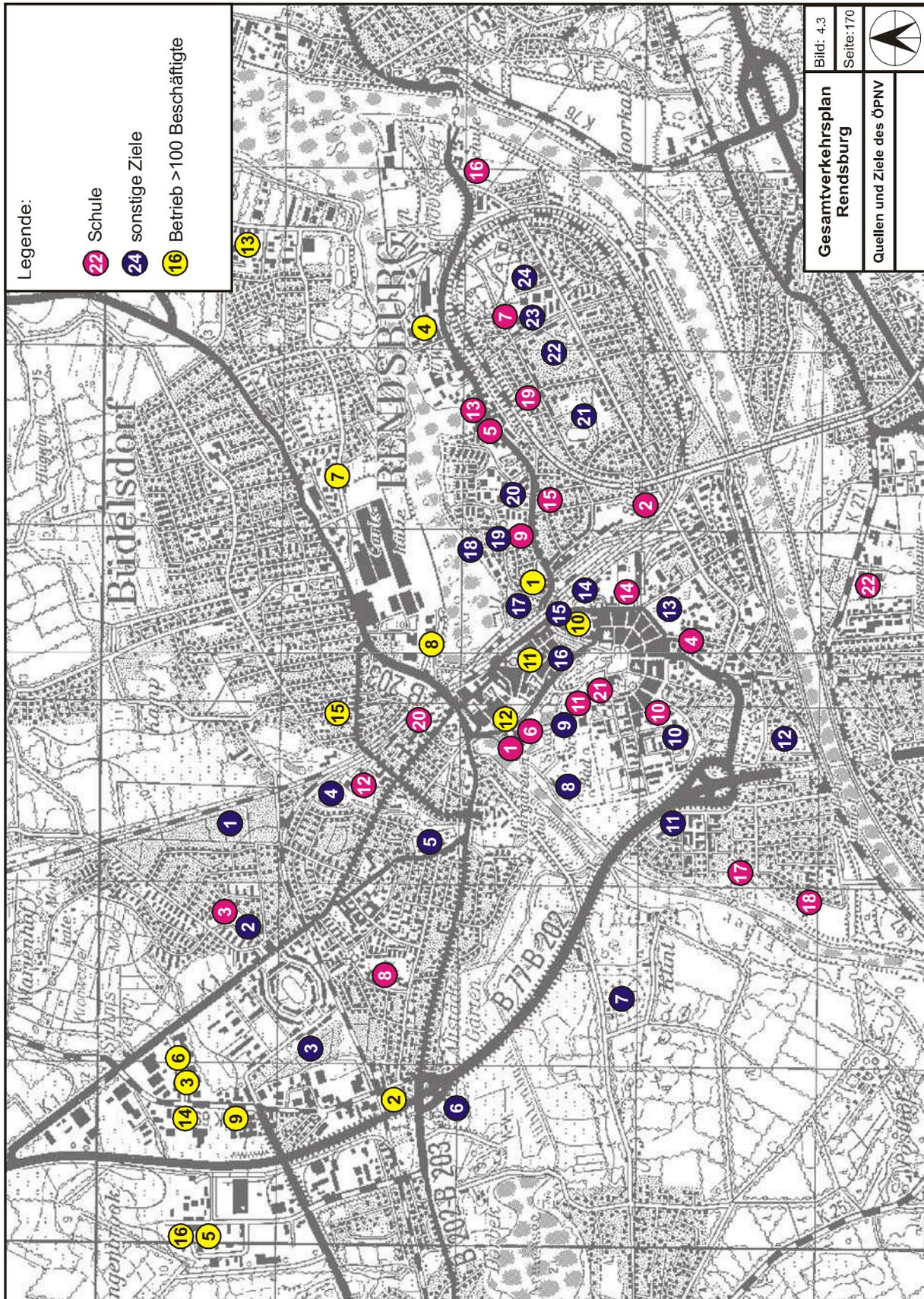


Bild 4.3: Quellen und Ziele des ÖPNV