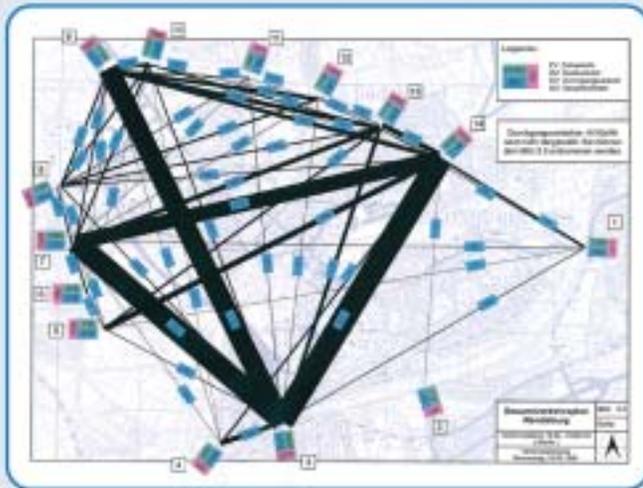
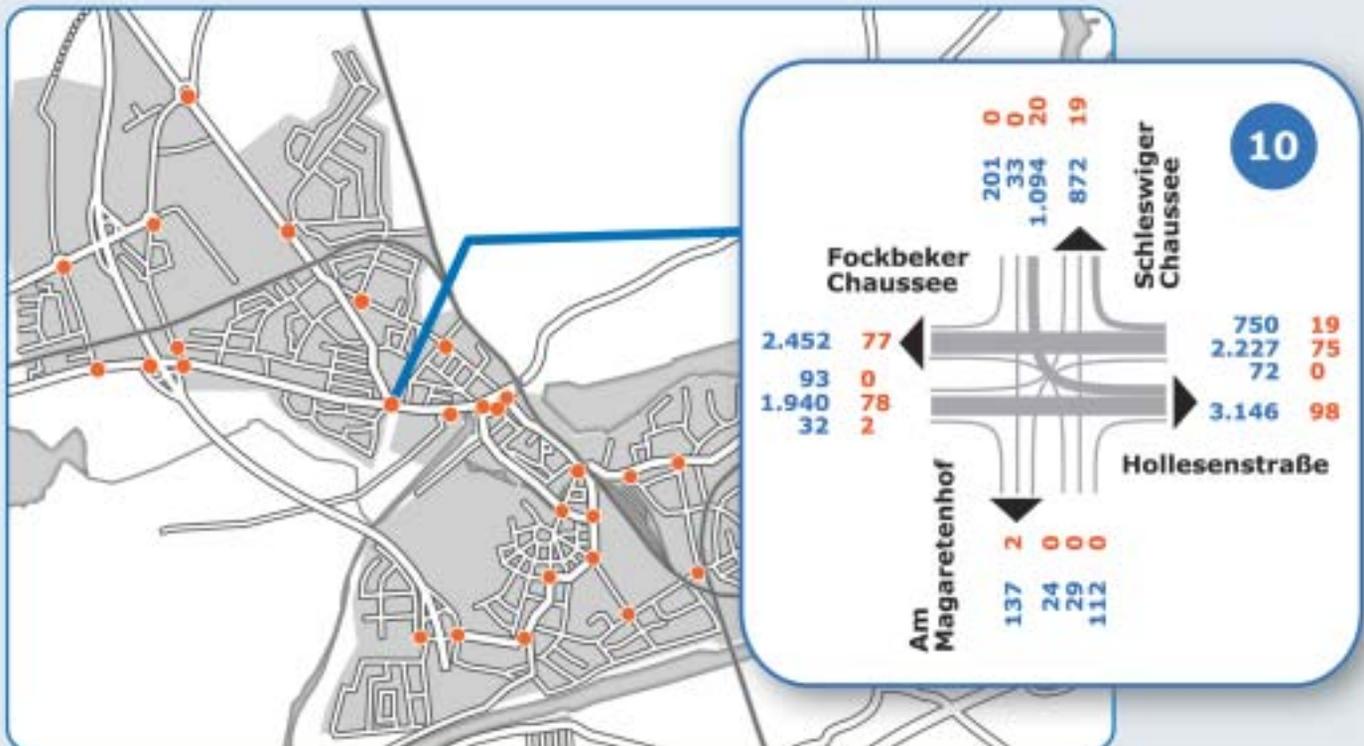


Die Bestandsaufnahme der Verkehrsstrukturen umfasst die Datenerhebung der verschiedenen Verkehrsarten und der Bevölkerungsstruktur der Stadt Rendsburg.



Obwohl die Einwohnerzahlen Rendsburgs in den letzten Jahren rückläufig sind, führt die steigende Pkw-Verfügbarkeit und die positive Einwohnerentwicklung in den Umlandgemeinden zu einer kontinuierlichen Steigerung der Verkehrsstärken im Rendsburger Straßennetz.

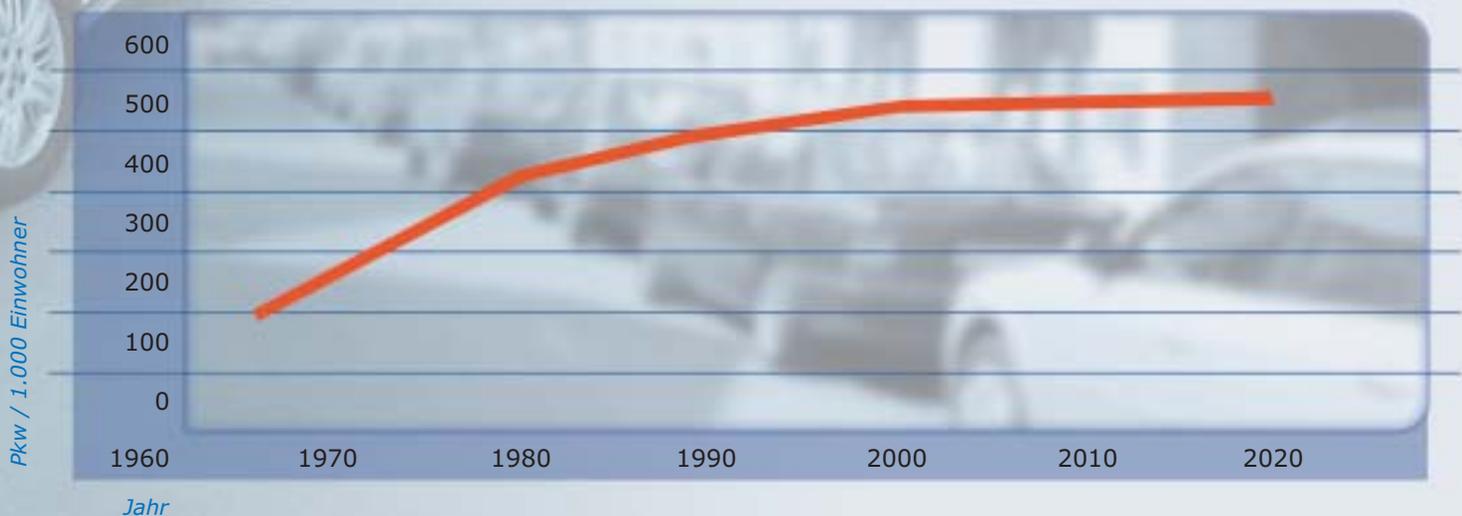
Dies zeigt sich im Vergleich der vorangegangenen Generalverkehrspläne mit dem Gesamtverkehrsplan 2002. Die Pkw-Verfügbarkeit hat sich seit Aufstellung des 1.Generalverkehrsplanes 1965 bis heute verdreifacht.



Pkw-Dichte und Verkehrsmittelwahl

Seit Erstellung des 1. Generalverkehrsplanes von 1965 ist die Pkw-Dichte in der Stadt Rendsburg von 143 Pkw je 1.000 Einwohner über 410 Pkw/1.000 Einwohner im Jahr 1985 (3. Generalverkehrsplan) bis auf 470 Pkw/1.000 Einwohner im Jahr 1996 angestiegen. Dieses Wachstum der Pkw-Dichte führt zu einer deutlich größeren Verkehrsbelastung im Rendsburger Straßennetz. Bis zum Jahr 2020 wird hingegen ein schwächerer Anstieg der Pkw-Dichte um etwa 7% erwartet.

Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr in Rendsburg ist bis zum Analysejahr 1996 erheblich gestiegen. Es werden 162.000 werktägliche Fahrten durchgeführt. Davon haben etwa 117.000 Fahrten ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb Rendsburgs. Das Verkehrsaufkommen liegt im Mittel um 45% höher als zum Zeitpunkt des 3. Generalverkehrsplanes im Jahr 1985.



NORD
14.600

WEST
27.600

Heide
Husum
Hohn
Fockbek
Nübbel



OST
32.900

Flensburg
Schleswig
Eckernförde
Büddelsdorf

RENDSBURG

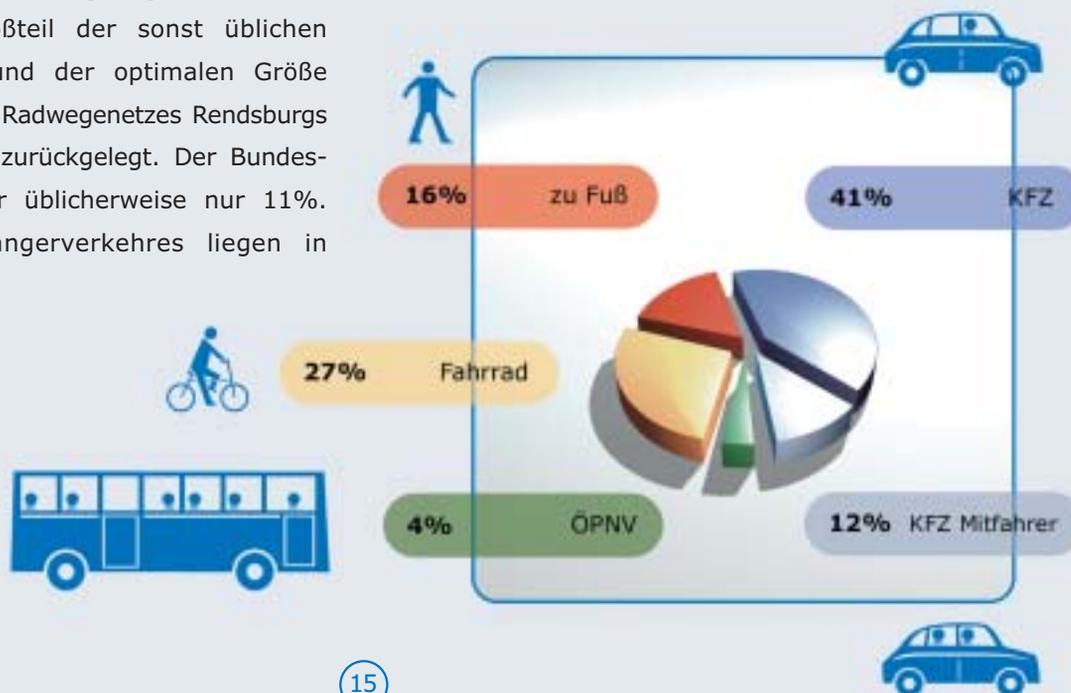
41.900

SÜD

Hamburg, Neumünster, Kiel
Itzehoe, Jevenstedt,
Osterrönfeld, Westerrönfeld,
Schacht - Audorf

Verkehrsströme

Die Bevölkerung Rendsburgs legt rund 110.000 Wege je Werktag zurück. Dies entspricht etwa 3,6 Wegen je Bürger in einem Alter über 5 Jahren. Die meisten Wege werden mit dem Pkw, ob als Fahrer (41%) oder Mitfahrer (12%) durchgeführt, während der ÖPNV einen sehr geringen Anteil von 4% einnimmt. Ein Großteil der sonst üblichen ÖPNV-Wege wird aufgrund der optimalen Größe und des gut ausgebauten Radwegenetzes Rendsburgs mit dem Fahrrad (27%) zurückgelegt. Der Bundesdurchschnitt beträgt hier üblicherweise nur 11%. Die Anteile des Fußgängerverkehres liegen in Rendsburg bei 16%.



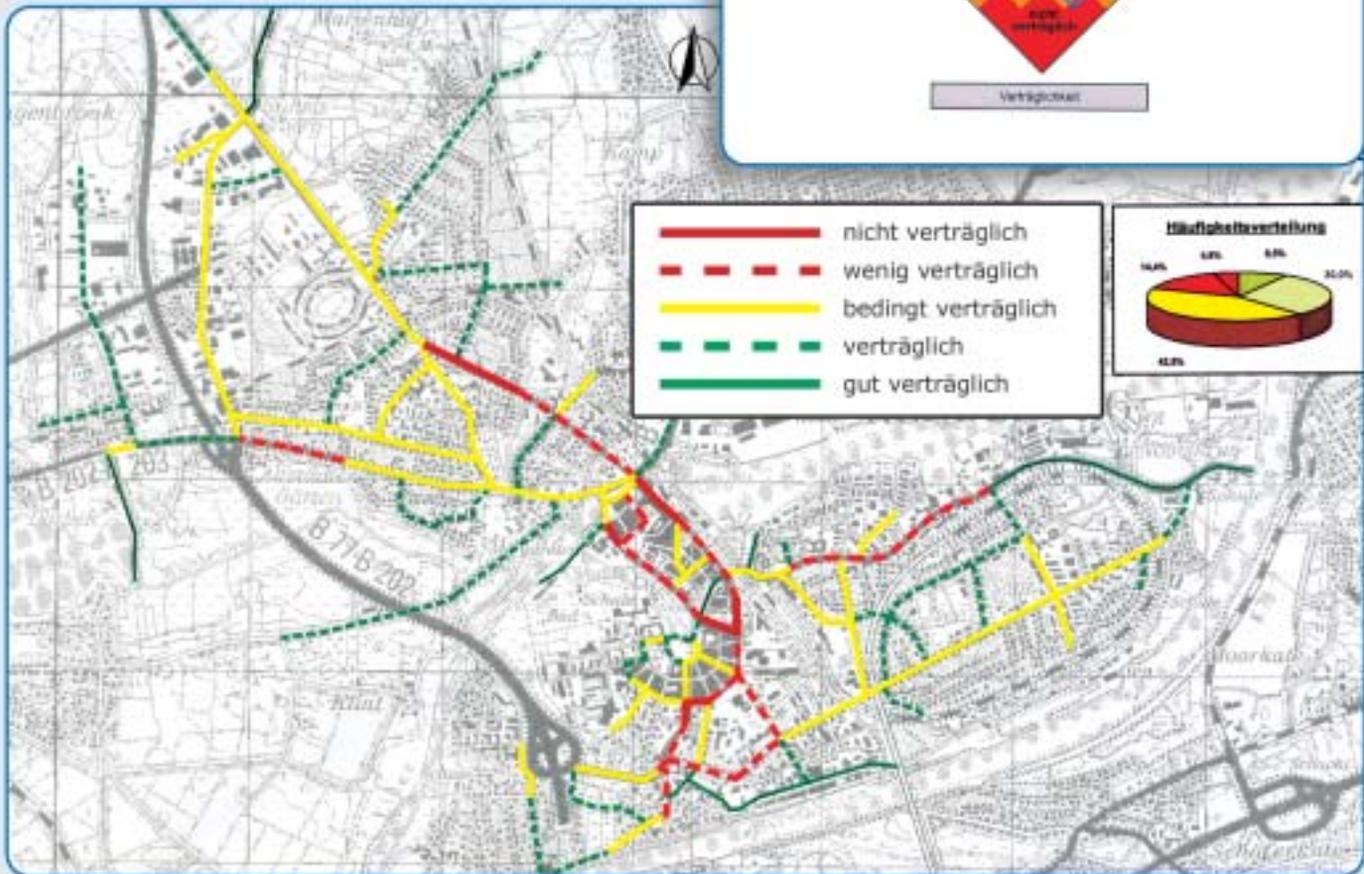
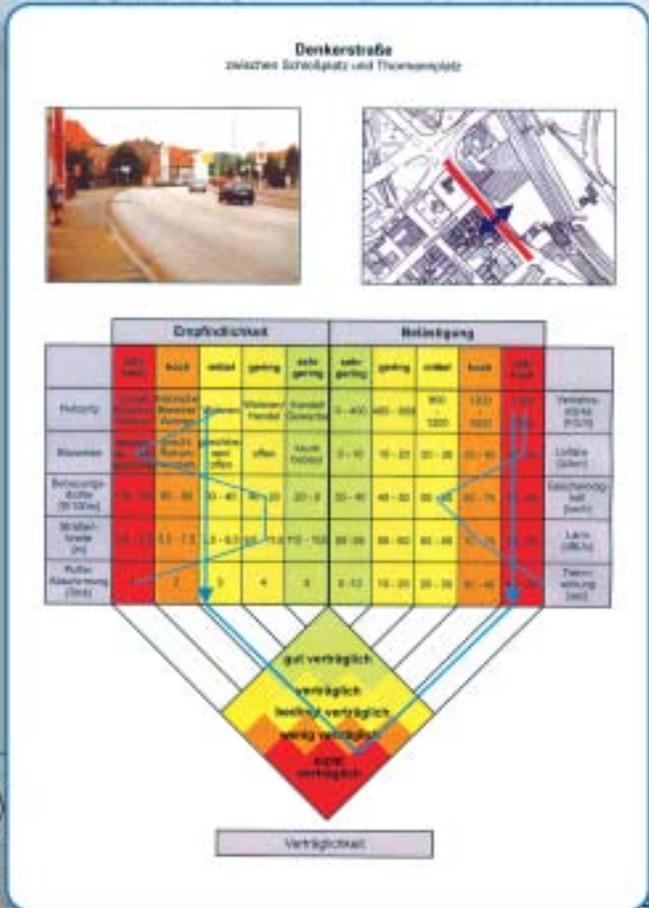
Kraftfahrzeugverkehr

Teile des Rendsburger Straßennetzes sind in den Spitzenstunden morgens und abends überlastet. Die hohen Verkehrsstärken an den Knotenpunkten Thormannplatz, Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße und auch Königstraße / Grafenstraße werden primär durch den Berufspendlerverkehr hervorgerufen und führen zu einer eingeschränkten Erreichbarkeit der Innenstadt. Außerhalb der Spitzenstunden sind dagegen gute Verhältnisse für den Einkaufs-, Besorgungs- und Wirtschaftsverkehr gegeben.

Das Parkraumangebot der Altstadt und Neuwerks stellt sich - vergleichbar zu anderen Städten - als gut dar. Problematisch erweist sich die Überschneidung der unterschiedlichen Nutzertypen, so dass eine Regulierung der Parkraumbenutzung erforderlich wird.

Die Auswertung der Unfallstatistik der Polizei erfolgte 1994/95. Es wurden insgesamt 2.402 Unfälle registriert, die 534 Verletzte und 2 tödlich verunglückte Personen forderten. Als häufigste Unfallursache zeigen sich Abbiegeunfälle sowie Auffahrunfälle. Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrrad- bzw. Fußgängerverkehren traten nur untergeordnet auf.

Etwa 20% des Rendsburger Straßennetzes weisen ein wenig verträgliches Verhältnis zwischen Verkehrsstärke und Straßenrandnutzung, besonders bei Wohnnutzung auf. Hiervon sind insbesondere die Hauptverkehrsstraßen entlang der Tangenten der Altstadt und Neuwerks sowie die Gerhardstraße und die Flensburger Straße betroffen. In diesen Bereichen treffen die hohen Verkehrsbelastungen mit dichter Wohnbebauung oder sozialen Einrichtungen wie Schulen zusammen. Die negativen Auswirkungen äußern sich in Lärmimmissionen, großer Trennwirkung und erhöhten Unfallzahlen.



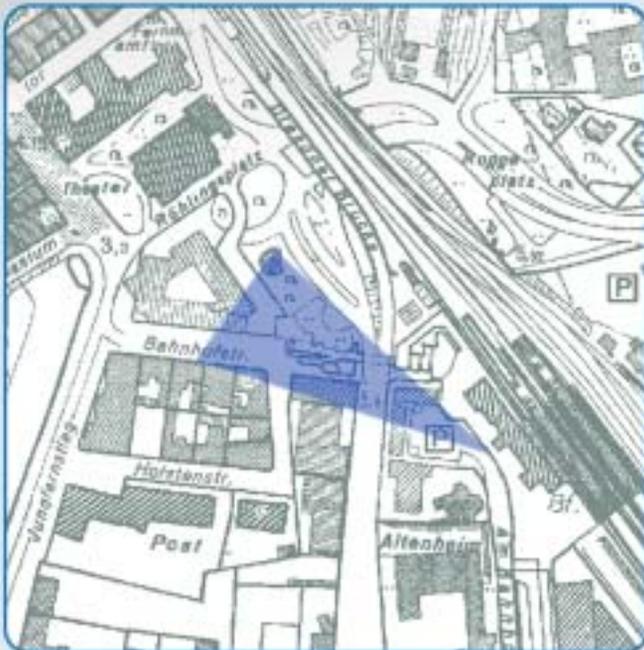
Öffentlicher Personennahverkehr

Das Stadtgebiet wird zu rund 90% durch das vorhandene ÖPNV-Angebot abgedeckt. In diesen Bereichen ist innerhalb eines Umkreises von 300 m eine Haltestelle zu erreichen. Lücken in der Erschließung wurden zum Zeitpunkt der Analyse im Bereich des Gewerbegebietes Nordwest und dem neuen Wohngebiet Seemühlen-Nord sowie in der Parksiedlung festgestellt. Mit der Eröffnung des Einkaufszentrums Eiderpark im Jahr 2000 in der Friedrichstädter Straße und der Einrichtung von Haltestellen in der Friedrichstädter Straße und in der Büsumer Straße wurde bereits eine erste Verbesserung der Erschließungssituation erreicht.

Der Stadtverkehr stellt mit einem 20-Minuten-Takt auf seinen Hauptlinien nach Fockbek und Büdelsdorf sowie innerhalb Rendsburgs eine sehr gute Taktfolge dar. Die Anforderungen des landesweiten Nahverkehrsplanes werden damit übertroffen. Die Bedienung der Nachbargemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals erweist sich jedoch mit einem Takt von 60 Minuten bei unregelmäßiger Ergänzung durch den Regionalbusverkehr als wenig befriedigend, so dass Fahrgäste aus den Nachbargemeinden nur einen untergeordneten Anteil am Fahrgastaufkommen ausmachen und auf Fahrrad oder Pkw ausweichen.

Die Übergangszeiten vom Stadtbusverkehr zur Bahn sind mit maximal 30 Minuten angemessen, da aufgrund der räumlichen Lage ein Fußweg von etwa 5 Minuten zwischen ZOB und Bahnhof zurückzulegen ist. Die Ausrichtung der Fahrgastströme der Bahn ist auf die Strecken von und nach Kiel

Fußweg ZOB - Bahnhof: 5 Minuten



sowie Neumünster gebündelt. Die Verkehre in Richtung Flensburg oder Husum sind etwa halb so groß.

Die Beschäftigtenbefragung zeigt deutliche Defizite in der Erschließung der Betriebe durch den ÖPNV. Hier liegt der Anteil der ÖPNV-Benutzer mit 4% im Gegensatz zum Anteil der Pkw-Benutzer mit 70% in einem deutlichen Missverhältnis.



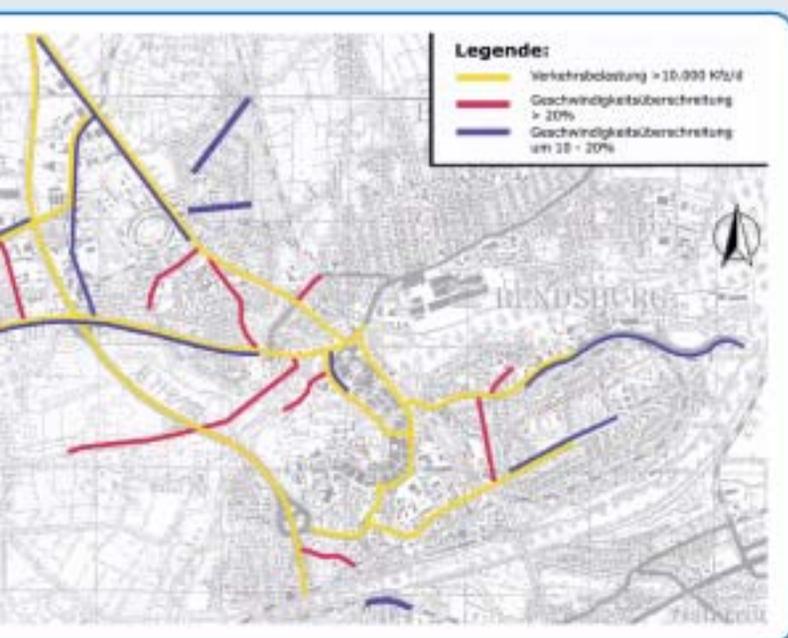
Fahrrad- und Fußgängerverkehr



Rendsburg stellt den Fahrradfahrern rund 64 km ausgebaute Radwege zur Verfügung. Das Radwegenetz wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut und erweitert, um den Beschluss des Rahmenplanes für die Innenstadt von 1984 zur Verbindung der Stadtteile und Randbezirke mit dem Zentrum voranzutreiben. Das Radwegenetz befindet sich in einem größtenteils guten Zustand. Die Mängel und Defizite der Oberflächenbeschaffenheit beschränken sich primär auf eigenständig geführte Radwege mit starken Unebenheiten, Schlaglöchern, Ausbrüchen oder Flickstellen.

An Straßen mit Verkehrsstärken von über 10.000 Kfz/24h sowie in Straßen, in denen die zulässige Geschwindigkeit überschritten wird, ist die Einrichtung von Radwegen anzustreben. Diese Forderung ist in Tempo-30-Zonen differenziert zu sehen, da dort ein Mischprinzip zwischen Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehr entsprechend der StVO üblich sein sollte, sofern keine anderen Gesichtspunkte wie z.B. die Schulwegsicherung dagegen sprechen.

Mit den Erhebungen der Verkehrsstärken sowie der Schülerbefragung wurden die Verkehrsstärken des Fahrradverkehrs im Straßen- und Wegenetz Rendsburgs ermittelt. Die wichtigsten Radwegverbindungen liegen zwischen dem Fußgängertunnel des NOK und den Stadtteilen Neuwerk und Altstadt, im Stadtteil Schleife entlang der Kieler Straße zwischen Röhlingsplatz bis zum Röhlingsweg, sowie im Kronwerk entlang der Fockbeker Chaussee und



dem parallel verlaufenden Rotenhöfer Weg.

Aus der Schul- und Kindergartenbefragung als auch aus der Beteiligung des Seniorenrates im Arbeitskreis Gesamtverkehrsplan wurde eine Vielzahl von Wünschen und Anregungen zur Steigerung der Qualitäten im Fahrrad- und Fußgängerverkehr genannt, die großteils in den Gesamtverkehrsplan aufgenommen werden konnten.

