



Zusammenführung der Planungsteile - Integration

Der Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg setzt sich aus fünf einzelnen Teilplänen zusammen. Diese umfassen den umfangreichen Bereich der Bestandsanalyse, der Verkehrsstrukturen und des Verkehrsgeschehens im Teil 1 sowie die Themen der Verkehrsprognose und der Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Verkehrsarten in den Teilen 2 bis 5. Dort werden die Belange des motorisierten Individualverkehrs, 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 Rendsburgs vorgesehen, welche in erster Linie zunächst nur die Belange der jeweiligen Verkehrsart befolgten und andere Verkehrsarten nur am Rande berücksichtigten.

Die Zusammenfassung bildet die Integration und den Abschluss des Gesamtverkehrsplanes, der einerseits Konfliktpunkte der Maßnahmen untereinander aufzeigt, auf die während der Planungen besondere Rücksicht zu nehmen ist. Andererseits stellt der integrierte Planungsteil einen straßenweisen Maßnahmenkatalog dar, der das Ergebnis des Gesamtverkehrsplanes 2002 bildet.

Konflikte der Maßnahmen untereinander

Zur Ausweitung der Fußgängerzonen der Altstadt wird eine Unterbrechung der Querstraßen durch die Altstadt vorgesehen. (Pannkokenstraat, Schiffbrückenplatz, Schleifmühlenstraße) Dies führt zu einer Verlagerung von Verkehren auf den Tangentenring, der zukünftig eine Verminderung der Leistungsfähigkeit erfährt.

Als Lösung dieses Konfliktes wird die Freigabe der Tangenten für den Zweirichtungsverkehr gesehen, da die Verkehre auf direktem Weg geführt werden können. Die erforderlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Materialhofstraße, Denkerstraße und Jungfernstieg erfordern gegebenenfalls eine Einschränkung der öffentlichen Parkstände in diesen Bereichen.

Auch die Einrichtung von Radfahrstreifen im Mastbrooker Weg und in der Richthofenstraße erfordert eine Beschränkung des ruhenden Verkehrs durch die Ausweisung von Haltverboten auf der nördlichen und östlichen Straßenseite. Hier wurde eine entsprechende Regelung gefunden.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Ahlmannstraße zur Sicherung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn können zu einer Behinderung des ÖPNV führen.

Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Grafenstraße / Königstraße entfällt die Sicherung der Fahrrad- und Fußgängerverkehre durch eine Lichtsignalanlage. Zusätzlich wird vorgesehen, alternative Fahrrad- und Fußwegrouten

z.B. durch die Moltkestraße und die Königinstraße anzubieten, sowie den Radweg auf der westlichen Fahrbahnseite der Königinstraße für beide Fahrrichtungen freizugeben und zu verbreitern. Mit dem Kreisverkehrsplatz wird zusätzlich die Sicht des Kraftfahrers im Knotenpunkt verbessert, so dass Radfahrer und Fußgänger besser erkannt werden.