

1.4.3 Knotenpunkte

1.4.3.1 Unfallhäufungsstelle Grafenstraße / Königstraße

Dieser Knotenpunkt wurde in den Jahresberichten 1992 bis 1998 zum Verkehrsunfallgeschehen der Polizeiinspektion als Unfallhäufungsstelle geführt. Unfälle traten durch Verkehrsmisssachtung der Kfz-Führer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern auf. In den Jahren 1992 bis 1998 ereigneten sich an diesem Knotenpunkt 54 Unfälle.

Als Lösungsmöglichkeit dieses Konfliktpunktes ist neben der kurzfristig zu realisierenden Änderung der Lichtsignaltechnik eine Umgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz denkbar. In diesem Falle treten jedoch im Jahre 2020 Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auf. Obwohl bei der Annahme von 100 querenden Fußgängern/h an jedem Knotenpunktarm mit einer mittleren, theoretischen Wartezeit von 28,6 Sekunden am Knotenpunkt zu rechnen ist, werden bei der Einfahrt aus der südlichen Königstraße 42,1 Sekunden erreicht. Dabei ist dann an dieser Zufahrt mit einem maximalen Rückstau von 120 m zu rechnen. Da die zumutbare Wartezeit von 45 Sekunden nicht überschritten wird, sondern nur eine Einschränkung der Qualitäten besteht ist der Kreisverkehr bis zum Jahr 2020 leistungsfähig.

Zur Verbesserung der Qualitäten der Leistungsfähigkeit wird daher vorgeschlagen den Zufluss zum Kreisverkehrsplatz aus Richtung westlicher Grafenstraße durch eine Lichtsignalanlage mit dem Signalbild rot - gelb - blinken zu steuern. Diese LSA ist in Verbindung mit dem signalgeregelten Knotenpunkt Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße zu verknüpfen, so dass bei freigegebener Berliner Straße / Königstraße die Einfahrt aus der westlichen Grafenstraße gesperrt ist. Eine Freigabe der westlichen Grafenstraße erfolgt, während des gleichzeitigen Zuflusses der östlichen Grafenstraße und der nördlichen Königstraße. Durch diese Maßnahme wird die Wartezeit für Fahrzeuge aus der südlichen Königstraße auf ca. 15 Sekunden vermindert.

Durch die einheitliche, abgestimmte Steuerung der Lichtsignalanlagen Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße und Grafenstraße / Moltkestraße, sprich durch gleichzeitige Sperrung für den auf den Kreisverkehrsplatz zufahrenden Verkehr wird zudem eine Verbesserung der Verkehrsqualität für Fahrzeuge aus der westlichen Grafenstraße erreicht. Die Wartezeit sinkt von 36,8 Sekunden auf etwa 20 Sekunden.

Durch die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes wird demnach der Verkehrsablauf am Knotenpunkt verbessert und zusätzlich eine eindeutige Führung der Fahrzeuge erreicht, so dass mit einem Rückgang der Unfallzahlen zu rechnen ist.

Eine mögliche Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes wird in *Anlage 2* gezeigt.

1.4.3.2 Berliner Straße / Alte Kieler Landstraße / Hindenburgstraße

An diesem Knotenpunkt wird die verkehrliche Leistungsfähigkeitsgrenze während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenverkehrszeiten erreicht. Dies hat zur Folge, dass die aus Richtung Kanaltunnel in die Alte Kieler Landstraße rechtsabbiegenden Fahrzeuge in den Geradeausstrom zurückstauen und diesen behindern.

Zusätzlich trat dieser Knotenpunkt in den vergangenen Jahren öfters als Unfallhäufungspunkt in Erscheinung, so dass aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit eine bauliche Veränderung Abhilfe schaffen kann.

Als Maßnahme wird vorgeschlagen, die derzeitige Platzsituation derart zu verändern, dass eine Rechtsabbiegerspur in Richtung Alte Kieler Landstraße angefügt werden kann. Zu diesem Zweck werden die beiden östlichen Fahrstreifen in westlicher Richtung verschoben und um die Rechtsabbiegerspur erweitert. Die vom derzeitigen Fahrbahnteiler gewonnene Fläche wird dem vorhandenen Rad- und Gehweg auf der östlichen Straßenseite zugeschlagen.

Die Regelung des Einmündungsbereiches der Alten Kieler Landstraße wird in dieser umgestalteten Knotenpunktform weiterhin durch eine Lichtsignalanlage durchgeführt. Überlegungen zur Einführung eines Kreisverkehrsplatzes im Einmündungsbereich haben sich aufgrund der starken linkseinbiegenden Verkehrsströme der Alten Kieler Landstraße als nicht leistungsfähig erwiesen.

Im Zuge der Umgestaltung des Berliner Platzes wird durch die der Stadt angebotenen Möglichkeit des Grunderwerbs im Einmündungsbereich der Hindenburgstraße die Verlegung des Platzes in Richtung Westen möglich. Im Rahmen der Stadt- und Grünplanung wird damit eine neue für Fußgänger zugängliche Platzsituation im Osten des derzeitigen Berliner Platzes geschaffen.

Diese Maßnahme ermöglicht eine weitere Entzerrung des Knotenpunktes und ermöglicht damit eine Verbesserung der Verkehrsabläufe. Durch die Umgestaltung des Berliner Platzes wird eine Steigerung der Leistungsfähigkeitsreserve von 47% auf 59% erreicht.

Die geänderte, mögliche Gestaltung des Berliner Platzes ist ebenfalls in *Anlage 2* dargestellt.

1.4.3.3 Thormannplatz

Der Thormannplatz wirkt in seiner heutigen Gestaltung als großer Kreisverkehrsplatz besonders auf ortsfremde Fahrzeugführer unübersichtlich und gefährlich.

Nach der Installation einer neuen Lichtsignaltechnik in den Jahren 1997 / 98 wurden bereits zufriedenstellende Leistungsfähigkeiten des Knotenpunktes erreicht. Jedoch treten während der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeiten nach wie vor Staubildungen im Straßenzug An der Schleuse auf. Dies resultiert aus den zu gering bemessenen Linksabbiegespuren, so dass abbiegende Fahrzeuge auf die Geradeausspur zurückstauen und dadurch den nachfolgenden Verkehr behindern.

Die Schließung der Pannkokenstraat für den motorisierten Individualverkehr bewirkt, dass sich die Anzahl der in Richtung Hollesenstraße abbiegenden Fahrzeuge in etwa von 2.200 Kfz/d auf 1.100 Kfz/d halbiert. Die Anzahl der Fahrzeuge in Richtung Gerhardstraße sinkt von 1.400 Kfz/d auf ca. 900 Kfz/d. Es treten auch minimale Gewinne in der Leistungsfähigkeitsreserve ein, jedoch steigt die mittlere Wartezeit am Knotenpunkt um ca. 15 Sekunden von 45 auf 60 Sekunden an. Da es notwendig ist, die Pannkokenstraat zur Attraktivierung der Altstadt zu schließen, sollte der Thormannplatz baulich umgestaltet werden.

Als Gestaltungsvarianten stehen grundsätzlich zwei Ausbau- bzw. Umbaumaßnahmen zur Verfügung:

1. Die im Straßenzug An der Schleuse vorhandenen Linksabbiegespuren in Richtung Hollesenstraße und Gerhardstraße werden in Richtung Grünfläche verbreitert, so dass Fahrzeuge in Richtung Hollesenstraße eine vollständige, eigene Linksabbiegespur erhalten. Die Leistungsfähigkeitsreserve steigt dadurch bei unveränderter Signalsteuerung um 3% an. Die mittleren Wartezeiten am Knotenpunkt bleiben von der Maßnahme unberührt.

2. Der gesamte Thormannplatz wird soweit umgestaltet, dass auf der Nordseite eine vierstreifige Straße mit Abbiegespuren entsteht, die in beiden Fahrtrichtungen zu befahren ist. Dies bewirkt eine Steigerung der Leistungsfähigkeitsreserve im Jahr 2020 von ca. 35% auf 47%. Die mittleren Wartezeiten sinken durch diese Maßnahme von 45 Sekunden auf 32 Sekunden.

Wird weiterhin die Variante der Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr angenommen, wird durch die dort vorgeschlagene Umgestaltung des Thormannplatzes eine Leistungsfähigkeitsreserve von 63% mit mittleren Wartezeiten von 23 Sekunden erreicht.

Soll im Falle der Freigabe des Tangentenringes für den Gegenverkehr an der heutigen Gestaltung des Thormannplatzes, dass heißt in Form eines Kreisverkehrsplatzes festgehalten werden, ist dieser mit geringen Modifikationen funktionsfähig. In diesem Falle ist die Einrichtung einer neuen Rechtseinbiegespur vom Straßenzug An der Bleiche in den Straßenzug An der Schleuse erforderlich. Weiterhin muss in der Denkerstraße eine der beiden Linkseinbiegespuren zugunsten des Gegenverkehrs entfallen und ein Rechtsabbiegen von der Straße An der Schleuse in die Denkerstraße ermöglicht werden. Diese Gestaltung des Thormannplatzes führt zu mittleren Wartezeiten am Knotenpunkt von 37 Sekunden. Es ist dann noch eine mittlere Leistungsfähigkeitsreserve von 29% zu erreichen. An einzelnen Verkehrsströmen werden diese Wartezeiten und Leistungsfähigkeitsreserven noch unterschritten. Zu nennen ist hier die Beziehung Brückenstraße – Hollesenstraße mit 19% bzw. 225 Pkw-E/h, Denkerstraße – Hollesenstraße mit 22% bzw. 78 Pkw-E/h und die Beziehung An der Schleuse – Hollesenstraße mit 13% bzw. 43 Pkw-E/h.

In der Phase der Entscheidungsfindung sollten die angestrebten strukturellen Entwicklungen des Obereiderhafens im Stadtgebiet Rendsburgs sowie in der Gemeinde Büdelsdorf berücksichtigt werden, die entsprechend der derzeitigen Planungen sowohl über die Denkerstraße, wie auch über die Brückenstraße erschlossen werden sollen. Unter diesen Gesichtspunkten wird eine Leistungsfähigkeit nur stark eingeschränkt bzw. nicht mehr gewährleistet werden können, daher wird empfohlen, den Thormannplatz entsprechend Variante 2 umzugestalten. Diese Variante ist sowohl mit als auch ohne freigegebenen Tangentenring leistungsfähig genug, um weitere Verkehre zu bewältigen.

1.4.3.4 Anschluss Messegelände / B 202

Das Messegelände im Süden der Stadt Rendsburg ist als Ausrichtungsort der jährlichen Landwirtschaftsmesse ‚NORLA‘ sowie der Verbrauchermessen ‚Lebensart‘ und ‚Automobilia‘ ein wichtiger Messestandort. Die dortigen Entwicklungen sollen nach Abschluss der Verträge mit Osterrönfeld weiter forciert werden. Da die Verkehrslenkung zum Messegelände derzeit über die Kieler Straße und Dorfstraße der Gemeinde Osterrönfeld erfolgen, werden die dortigen Anwohner während der Messezeiträume erheblich durch Lärm und Abgase belastet. Aus diesem Grund wurde im Jahr 1997 eine Untersuchung beauftragt, die als alternative Erschließung des Messegeländes die Machbarkeit einer zusätzlichen Anschlussstelle an die Bundesstraße B 202 westlich der heutigen Anschlussstelle Osterrönfeld untersuchen sollte. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass bei einer Verminderung der zulässigen Geschwindigkeit im Anschlussbereich auf 70 km/h eine befriedigende Anschlussqualität und Leistungsfähigkeit selbst bei um 50% gesteigerten Messeverkehren gewährleistet ist.

Zusätzlich zu den durch die Stadt Rendsburg geplanten Entwicklungen des Messestandortes plant die Gemeinde Osterrönfeld die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete südlich

der Bundesstraße B 202 bzw. der Bahnstrecke Flensburg – Hamburg. Diese Gebietsentwicklungen sollen über die Straße Aspelweg an die Rampe der derzeitigen Anschlussstelle Osterrönfeld erschlossen werden. Geplant ist ein ca. 20 ha großes Gewerbegebiet sowie ein Wohngebiet mit ca. 450 Wohneinheiten und weiterhin ein interkommunales Gewerbegebiet der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Osterrönfeld.

Aufgrund dieser Strukturentwicklungen ist in den kommenden Jahren mit einem erheblichen Verkehrszuwachs an der Anschlussstelle Osterrönfeld zu rechnen, so dass eine Leistungsfähigkeit zu überprüfen ist. Dies kann dazu führen, dass die vorgeschlagene Anschlussstelle des Messegeländes zu erweitern ist, wenn eine Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen nicht gegeben ist. Damit entstünde eine zusätzliche neue Anschlussstelle, welche das Messegelände und die südlich der Bundesstraße gelegenen Entwicklungsflächen an das überörtliche Straßennetz anbindet.

Berechnungen der Leistungsfähigkeiten und der zu erwartenden Verkehrsstärken im Jahr 2020 werden im Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Osterrönfeld genannt, der sich derzeit noch in Bearbeitung befindet.

1.4.3.5 Verlängerung der Büsumer Straße bis an die Bundesstraße B 77

Die Stadt Rendsburg plant im Zuge des B-Planes Nr. 69 die Verlängerung und den Anschluss der Büsumer Straße an die Bundesstraße B 77. Der Anschluss hat demnach die Funktion der vereinfachten und schnelleren Erschließung bzw. Anbindung des zu entwickelnden nördlichen Gewerbegebietes der Büsumer Straße. Dadurch erhält der mögliche Anschluss aus Sicht der Wirtschaftsförderung eine hohe Bedeutung, da das Gewerbegebiet nicht durch eine Sackassengestaltung vom Straßennetz abgehängt wäre.

Für die Anbindung der Büsumer Straße an die Bundesstraße B 77 besteht derzeit keine zwingende verkehrliche Notwendigkeit. Die Anschlussstelle würde allerdings bei Realisierung von ca. 4.000 Kfz/d in der Büsumer Straße befahren werden. Dies führt zu einer Verkehrsverlagerung von der Bundesstraße B 77 und der nördlichen Friedrichstädter Straße zur Büsumer Straße von ca. 3.000 Kfz/d und zu einer zusätzlichen Belastung der nördlichen Schleswiger Chaussee von ca. 1.000 Kfz/d. Zusätzlich wird durch die Realisierung der Anschlussstelle eine neue Durchgangsverkehrsachse zwischen der Bundesstraße B 77 und der Loher Straße geschaffen, so dass ca. 1.800 Kfz/d als Durchgangsverkehr auf der Büsumer Straße resultieren und nicht die neue Anschlussstelle Rendsburg Nordwest nutzen. Eine verkehrliche Entlastung wird durch diesen Anschluss auf der Bundesstraße B 77 erzielt, die jedoch als Hauptverkehrsstraße den überörtlichen Verkehr aufnehmen sollte.

Bei der Entscheidungsfindung zur Gestaltung des Anschlusses der Büsumer Straße an den vorhandenen Knotenpunkt B 77 / Schleswiger Chaussee wird hier auf eine Untersuchung zur Erweiterung des real-Marktes aus dem Jahre 1998 verwiesen. Dort wird auf die fehlende Leistungsfähigkeit des genannten Knotenpunktes im Jahre 2010 hingewiesen, so dass dort von Seiten des Straßenbaulastträgers ohnehin Handlungsbedarf besteht. Dieser wird zudem durch die Unfallzahlen am Knotenpunkt untermauert. Hier kommt es häufig zu Vorfahrtsmissachtungen der einbiegenden Fahrzeugführer.

1.4.4 Obereiderquerung zwischen Büdelsdorf und Rendsburg

Vor dem Hintergrund der Entlastung des Tangentenringes der Altstadt von Rendsburg vom Durchgangsverkehr zwischen der Stadt Büdelsdorf und des Stadtteils Schleife wurden in den vergangenen Jahren Überlegungen zur Schaffung einer festen Verbindung über die Obereider angestellt. Mit der Grundlage der im Jahre 1996 durchgeführten Verkehrsanalyse im Rahmen dieses Gesamtverkehrsplanes sind hinsichtlich der Verkehrsstärken einer Obereiderquerung jedoch nur eingeschränkte Aussagen möglich, da die Stadt Büdelsdorf zusammen mit der östlichen Bundesstraße B 203 und der Landesstraße L 42 als ein Verkehrsbezirk betrachtet wurde.

In der zur Obereiderquerung durchgeführten Verkehrsberechnung wurde das, der Status-quo Prognose 2020 zugrunde liegende Straßennetz um die Hollerstraße und die Wollinstraße in der Stadt Büdelsdorf erweitert und über diese Straßen eine Verbindung zur Kieler Straße im Bereich der Industriegebietszufahrt geschaffen.

Eine Berechnung der Verkehrsstärken des Straßennetzes im Jahre 2020 zeigt, dass die Obereiderquerung von etwa 4.500 Kfz/d genutzt würde. Dies führt neben einer Entlastung der Brückenstraße zu einer Entlastung der Westtangente von etwa 2.000 Kfz/d sowie zu einer Entlastung der Osttangente von etwa 1.300 Kfz/d. Im Tangentenring tritt demnach eine Entlastung von 3.300 Kfz/d ein, da durch die Verlagerung gewonnene Kapazitäten durch andere Verkehre aufgefüllt werden.

Grundsätzlich wird der westliche Bereich der Schleife geringfügig vom Verkehr entlastet, der im östlichen Bereich der Schleife zu Mehrbelastungen führt. Diese sind jedoch als verträglich für die betroffenen Straßenräume der Kieler Straße und der Aalborgstraße einzustufen.

Im Rahmen eines zu erstellenden Verkehrsgutachtens zur Struktur- und Entwicklungsmaßnahme im Obereiderhafengebiet der Städte Rendsburg und Büdelsdorf soll eine detaillierte Betrachtung der Verkehrsproblematik erfolgen. In diesem Fall dient die Obereiderquerung als mögliche Maßnahme zur Entlastung der Hollerstraße in Büdelsdorf, die anderenfalls durch zusätzliche Verkehre an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen würde.

1.4.5 Erschließung der Eiderkaserne bei einer Nutzungskonversion

Sollte die Eiderkaserne der militärischen Nutzung entzogen werden und zukünftig einer zivilen Verwendung zufallen, ist mit einem gesteigerten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dieses ist aufgrund der derzeit unbekanntem zukünftigen Verwendung nicht abschätzbar.

Eine alleinige Erschließung des Geländes der Eiderkaserne über die Arsenalstraße wird voraussichtlich nicht ausreichen. Zu überprüfen ist in diesem Zusammenhang auch die Auswirkung der Verkehre auf die Funktion des Paradeplatzes im sensiblen Stadtteil Neuwerk. Ebenso wirft die Erschließung des Gebietes über die Elefantenstraße Fragen der Verträglichkeit auf.

Eine Erschließung des Kasernengeländes sollte, da eine Anbindung an die Bundesstraße B 77, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich ist vorwiegend über die Lilienstraße und die Straße An der Untereider erfolgen. Als weitere, jedoch äußerst kostenintensive Variante wäre eine Anbindung an die Johannes-Brahms-Straße mittels eines Tunnels unter der B 77 hindurch möglich.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes sollte eine Unterteilung des Gebietes in kleinere Quartiere erfolgen. Dies zielt darauf ab, eine Haupteinschließung über die Straßen An der Untereider und Lilienstraße zu bewirken und nur einen kleinen Teil des Kasernenbereiches über die Arsenalstraße und die Elefantenstraße an das Straßennetz anzubinden.

Eine gewerbliche Nutzung des Geländes der Eiderkaserne sollte nicht in Betracht gezogen werden, weil die Anbindung nur über die genannten sensiblen Stadtgebiete und Straßen erfolgen kann. Eine Ansiedlung von Geschäften mit Waren des täglichen Bedarfs des Gebietes ist jedoch möglich. Dabei darf es sich jedoch nicht um stark verkehrserzeugende Quellen handeln, da diese zusätzlich ortsfremden Verkehr in das Gebiet ziehen, der den Stadtteil Neuwerk übermäßig belasten würde.

2 **Ruhender Verkehr**

2.1 **Derzeitige Situation**

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 1999) sondern auch ein Zentrum für Wirtschaft (22.000 Arbeitsplätze) und Handel (77.000 m² Verkaufsflächen).

Um die damit verbundenen Aufgaben funktionsgerecht erfüllen zu können, ist ein Höchstmaß an Mobilität von Anwohnern, Beschäftigten etc. erforderlich. Diese wird primär mit dem Pkw und dem Lkw (motorisierter Individualverkehr) verwirklicht. Zwischen den Ortsveränderungen sind Abstellanlagen für die Fahrzeuge erforderlich. Der Bedarf an solchen Anlagen ist zeitlichen und räumlichen Bedingungen unterworfen.

Als zeitliche Komponente ergibt sich der Wunsch von unterschiedlichen Nutzergruppen den gleichen Parkstand zu belegen. Dieses ergibt sich zum Beispiel im Bereich Neuwerk. Hier findet eine zeitliche Überlagerung von Anwohnerparken, einkaufsbedingtem Parken und Beschäftigtenparken statt. Als weiteres Beispiel ist die obere Etage des Parkdecks Wallstraße zu nennen. Hier wird die nicht bewirtschaftete Fläche von Beschäftigten des Einkaufsbereiches Innenstadt genutzt. Zeitlich gleich ergibt sich ein Bedarf für einkaufsbedingtes Parken.

Als räumliche Bedingung ergibt sich die verfügbare Fläche. So stehen innenstadtnahe Flächen nicht in „beliebiger“ Größe zum Parken zur Verfügung oder andere Nutzungen sind aus städtebaulicher oder ökonomischer Sicht sinnvoller. Dieses zeigen die derzeitigen Überlegungen zur Randbebauung Schiffbrückenplatz. Weiterhin spielt die Flächenzuordnung zwischen Parken und Nutzung als räumliche Bedingung eine Rolle. Allgemein werden Zu- und Abgangszeiten von fünf und zehn Minuten noch akzeptiert. Diese Restriktion wird von allen Parkflächen im Innenstadtbereich erfüllt.

Die Überlagerungen und damit verbundenen Nutzungskonflikte erfordern die Definition eines Zielkonzeptes, welches möglichst viele Belange berücksichtigt. Darüber hinaus sind begleitende Maßnahmen im Umfeld erforderlich. Hierzu gehören:

- Ein leistungsfähiger ÖPNV, der über eine reine „Daseinsfürsorge“ hinausreicht,
- Ein optimal ausgebautes Radwegenetz,
- Sichere und ansprechende Fußwegebereiche und Querungsmöglichkeiten,
- Eine Stärkung und Unterstützung des innerstädtischen Wohnens,
- Eine Verlagerung des nicht gebietsbezogenen MIV aus der Innenstadt,
- Eine städtebauliche Verträglichkeit des öffentlichen Raumes,
- Gesicherte und kurze Anfahrwege der Parkflächen für Kunden und Besucher.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte, und unter Einbeziehung von Parkflächenerhebungen sowie künftigen städtebaulichen Entwicklungen, sollen Maßnahmen erarbeitet werden, die möglichst vielen Interessensgruppen gerecht werden.

Dafür müssen sich die Maßnahmen an den folgenden übergeordneten Planungszielen und Anforderungskriterien orientieren:

1. Schaffung eines ausreichenden Parkraumangebotes für Anwohner. Dieses muss (falls erforderlich) durch Parkausweise und Anwohnerparkzonen erreicht werden.
2. Schaffung eines attraktiven Parkraumangebotes für Besucher und Kunden durch eine nach Lagegunst der Parkfläche gestaffelte Parkdauer, Tarifpolitik sowie Parklizenzierung und eine gute und begreifbare Erreichbarkeit der Parkflächen.
3. Sicherstellung der Erreichbarkeit von Parkmöglichkeiten für Beschäftigte durch kostengünstige Langzeitparkplätze (Auffang- und Ersatzparkplätze).

Als wesentliche Grundlage wird das Parkkonzept der Stadt Rendsburg „Parken in der Innenstadt“ aus dem Jahr 1996 für die eigenen Ausführungen berücksichtigt. Alle leitplanerischen Aussagen für eine bedarfsgerechte Parkraumgestaltung und –nutzung für die Innenstadt sind dort enthalten. Das Konzept wurde im Juni 1996 öffentlich vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert. Eine Aufgabe des Gesamtverkehrsplanes ist, die dort vorgeschlagenen Maßnahmen, aufgrund eigener Erhebungen quantitativ zu belegen oder, entsprechend den Erhebungsergebnissen, Modifikationen vorzuschlagen.

2.2 Erfassungen zum ruhenden Verkehr

2.2.1 Innenstadtbereich

Um die Parkraumsituation in und um die Innenstadt von Rendsburg beurteilen zu können und Aussagen über den derzeitigen und künftigen Parkflächenbedarf zu treffen, sind Erhebungen hinsichtlich Angebot und Nachfrage erforderlich. Diese Erhebungen fanden am Donnerstag, den 15.08.1996 statt.

Es wurden die Anzahl (Angebot), die Parkraumbewirtschaftung und die Parkraumbelegung aller öffentlichen Parkflächen erfasst.

Zur besseren Differenzierung wurde die Innenstadt in die folgenden drei Bereiche unterteilt:

- die Altstadt (vom Thormannplatz bis zum Jungfernstieg),
- die „Gelenkzone“ (vom Jungfernstieg bis zur Materialhofstraße) und
- Neuwerk einschließlich des Paradeplatzes.

In der Altstadt gab es 1.388 Parkstände auf öffentliche Parkflächen von denen ca. 15% mit Parkscheibe ausgewiesen sind, ca. 40% gebührenpflichtig waren, und ca. 45% uneingeschränkt nutzbar sind. Eine detaillierte Auflistung zeigt Tabelle 2.1.

Tabelle 2.2 zeigt die öffentlichen Parkplätze in der Gelenkzone. In diesem Bereich gab es 31 Parkstände auf öffentlichen Parkflächen die alle zeitlich begrenzt (Parkscheibe) sind.

In Neuwerk waren es, mit Stand 1996, 858 öffentliche Parkplätze von denen 17% einer Parkscheibenregelung unterlagen und ca. 83% uneingeschränkt nutzbar waren. Sie sind in der folgenden Tabelle 2.3 aufgelistet.

Des Weiteren wurden auch die innenstadtrelevanten öffentlichen Parkflächen am Rand der Innenstadt (Peripherie) und die öffentlich zugänglichen, planungsrelevanten Stellplätze in und am Rand der Innenstadt erfasst. Eine Zusammenfassung dieser Parkstände und Stellplätze zeigt Tabelle 2.4 bis Tabelle 2.6.

Parkmöglichkeit	Gesamtanzahl	Zeitbeschränkung	Bewirtschaftung	
			Parkgebühren	unbegrenzte Parkzeit
Parkplatz Schleuskuhle/ Holsteiner Straße	35			35
Parkplatz Schleuskuhle/ Torstraße	36	36		
Schleuskuhle einschließlich Wendehammer	42	12		30
Schiffbrückenplatz	180	10	170	
Schloßplatz	30	30		
Parkdeck Schloßplatz	160			160
Parkdeck Wallstraße	276		138	138
Parkdeck Nienstadtstr.	329		164	165
Rathaus	116	35	81	
Altstädter Markt	3	3		
Am Holstentor	8	8		
An der Marienkirche	35			35
Denkerstraße	16			16
Mühlenstraße	10	10		
Mühlengraben	36			36
Schleifmühlenstraße	5			5
Neue Straße	10			10
Torstraße	39	39		
Wallstraße	22	22		
Gesamt	1.388	205	553	630
Verhältnisse [%]	100	15	40	45

Tabelle 2.1: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in der Altstadt – Bestand 1996

Parkmöglichkeit	Gesamtanzahl	Zeitbeschränkung	Bewirtschaftung	
			Parkgebühren	unbegrenzte Parkzeit
Holstenstraße	23	23		
Jungfernstieg	8	8		
Gesamt	31	31	0	0
Verhältnisse [%]	100	100	0	0

Tabelle 2.2: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in der Gelenkzone - Bestand 1996

Parkmöglichkeit	Gesamt- anzahl	Bewirtschaftung		
		Zeitbeschränkung	Parkgebühren	unbegrenzte Parkzeit
Grüne Straße	23			23
Münzstraße	26			26
Rosenstraße	29			29
Lilienstraße	20			20
Elefantenstraße	10			10
Tulipanstraße	48			48
Herrenstraße	80	10		70
Baronstraße	60			60
Grafenstraße	45	17		28
Ritterstraße	35	4		31
Königstraße	48	48		
Prinzenstraße	52			52
Königinstraße	11			11
Kronprinzenstraße	48			48
Prinzessinstraße	29			29
Obereiderstraße	26			26
Löwenstraße	26			26
Kanzleistraße	16			16
Kirchenstraße	30			30
Proviahanthausstraße	8			8
Ringstr./Paradepl.	129	45		84
Arsenaistraße	40			40
Jungfernstieg	11	11		
Materialhofstraße	8	8		
Gesamt	858	143	0	715
Verhältnisse [%]	100	17	0	83

Tabelle 2.3: Parkstände auf den öffentlichen Parkflächen in Neuwerk – Bestand 1996

Parkmöglichkeit	Gesamt- anzahl	Bewirtschaftung		
		Zeitbeschränkung	Parkgebühren	unbegrenzte Parkzeit
Am Eiland	60			60
Park + Ride Kieler Straße	45			45
Am Bahnhof (Wendehammer)	20	20		
Am Bahnhof (vor Bergemann)	70	10		60
Hollesenstraße Packhaus	30			30
Stellplatz Jugendheim	110			110
Parkplatz Cl.-Siljack-Schule	75			75
Untereiderbad	60			60
Gesamt	470	30	0	440
Verhältnisse [%]	100	6	0	94

Tabelle 2.4: Innenstadtrelev. öffentl. Parkflächen und Stellplätze der Peripherie - Bestand 1996

Parkmöglichkeit	Gesamt- anzahl	Bemerkung: Nutzung durch
Stellplatz Schlesweg	100	Kunden und Mitarbeiter
Stellplatz Kreisberufsschule	160	Berufsschüler
Stellplatz Kreishaus	320	Besucher und Mitarbeiter
Parkdeck Provianthaus (privat)	160	Besucher und Mitarbeiter
Tiefgarage Sparkasse (privat)	40	Kunden und Besucher
Stellplatz Wandmaker	100	Kunden, 2h Parkhöchstdauer
Parkdeck Am Bahnhof (z.T. Stellplatz)	250	Westbank, Rathaus und Feuerwehr
Gesamt	1.130	

Tabelle 2.5: Öffentlich zugängliche Stellplätze – Bestand 1996