

Verkehrskonzept Eckernförde

Fortschreibung Stand September 2004 Me

Grundlagen :

Generalverkehrsplanung 1966 mit der Fortschreibung 1972 / 73 durch das Ing. Büro Schubert, Hannover. Danach zügige Umsetzung der Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßen, Radweg – und Fußwegenetz. 1989 Auftrag an das Ing. Büro Klein, Hamburg, über ein Gutachten zur Verkehrsberuhigung in Eckernförde. 1990 eingereicht und im Wesentlichen als nicht geeignet verworfen. Dafür 1990 eigenes Verkehrskonzept Eckernförde durch das Bauamt aufgestellt und 1991 in der Ratsversammlung und anschließend bei einer Einwohnerversammlung vorgestellt. Das Verkehrskonzept Eckernförde war und ist Grundlage für alle seit dieser Zeit durchgeführten baulichen Maßnahmen und ist ständig fortgeschrieben worden. Nach der Fortschreibung vom August 2003 folgten intensive Beratungen im Bau - und Umweltausschuß und danach der Beschluß dieses Verkehrskonzeptes in der Ratsversammlung am 14. September 2004.



Inhalt :

Einführung

Seite 2 - 4

Hauptverkehrsstraßennetz

Seite 5 - 8

Ruhender Verkehr

Seite 9 - 11

Fahrradverkehr u. Fußgängerverkehr

Seite 12 - 14

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Seite 15 - 33

ÖPNV

Seite 34 - 35

Maßnahmenkatalog

Seite 36 - 39

Einführung

Zustand / Ziele / Maßnahmen

In den Jahren 1964 / 66 wurde der Generalverkehrsplan für Eckernförde durch das Ing. Büro Schubert, Hannover aufgestellt. Dieser Generalverkehrsplan wurde in den Jahren 1972 / 73 durch das Büro Schubert fortgeschrieben.

Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, Radwege – und Fußwegenetz wurden in den Folgejahren umgesetzt.

Durch die ständig anwachsenden Verkehrsströme innerhalb des Stadtgebietes gab es erstmals 1989 Überlegungen zur Verkehrsberuhigung in Eckernförde. 1990 hat das Bauamt dann ein Verkehrskonzept für Eckernförde entwickelt, das die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet, den ruhenden Verkehr regelt, den Fahrrad – Fußgängerverkehr und den ÖPNV fördert und eine Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten mit einer damit verbundenen Wohnumfeldverbesserung beinhaltet.

Dieses Konzept wurde 1991 in der Ratsversammlung und einer Einwohnerversammlung vorgestellt und ist Grundlage für alle seit dieser Zeit durchgeführten baulichen Maßnahmen. Das Konzept ist ständig fortgeschrieben worden.

Die Stadt Eckernförde liegt im nördlichen Bereich des Bundeslandes Schleswig – Holstein im Kreis Rendsburg / Eckernförde ca. 25 km nordwestlich des Oberzentrums Kiel, ca. 20 km südöstlich des Mittelzentrums Schleswig und ca. 23 km nordöstlich des Mittelzentrums Rendsburg. Eckernförde ist entsprechend der Landesraumordnungsplanung als Mittelzentrum eingestuft. Sie übernimmt daher wesentliche Aufgaben in den Bereichen Arbeiten, Ausbildung und Einkauf. Als Ostseebad hat die Stadt darüber hinaus wichtige Funktionen der Erholung für Tages – und Feriengäste zu übernehmen.

Verkehrlich ist die Stadt Eckernförde über die Bundesautobahn A 7 mit den Anschlussstellen Rendsburg / Büdelsdorf und Owschlag an das überregionale Straßennetz in Richtung Flensburg und Hamburg angeschlossen. Die Bundesstraße B 76 führt von Nordwest nach Südost durch das Stadtgebiet und verbindet Eckernförde mit den Mittelzentren Schleswig und dem Oberzentrum Kiel. Von nordöstlicher in südwestlicher Richtung verläuft die Bundesstraße B 203 vom Unterzentrum Kappeln zum Mittelzentrum Rendsburg ebenfalls durch das Stadtgebiet Eckernförde. Die Bundesstraßen stellen die bedeutendsten Verknüpfungen mit dem Umland dar.

Nach der Generalverkehrsplanung der 60er und 70er Jahre hat Eckernförde ein gut ausgebautes **Hauptverkehrsstraßennetz**, das überwiegend aus den genannten Bundesstraßen und weiteren Landesstraßen besteht :

- B 76** Berliner Straße / Flensburger Straße
- B 203** Rendsburger Straße
- L 26** Prinzenstraße hinter der Brücke / ehemalige K 87 / (L 26 nur noch außerhalb OD !)
- L 27** Riesebyer Straße / Schleswiger Straße / Mühlenberg, Gaeltjeströße, Reeperbahn
- L 42** Auf der Höhe
- L 265** Windebyer Weg von außerhalb bis Wulfsteert, weiter über Wulfsteert / Domstag zur B 76

und den

Gemeindestraßen

Ostlandstraße / Saxtorfer Weg / Noorstraße / Schulweg / Vogelsang, Prinzenstraße, sowie den Straßen in den Gewerbegebieten im Norden und im Süden von Eckernförde.

Die in der Generalverkehrsplanung 1966 genannten Prognosezahlen für die Zuwächse des Verkehrs und die in den Folgejahren erneut erfolgten Prognosen haben sich bisher weitgehend bestätigt. Für den Zeitraum bis 2015 werden weitere Verkehrszunahmen prognostiziert. Auch jetzt ist wieder davon auszugehen, dass diese Verkehrsmengen erreicht werden.

Um hier rechtzeitig gegenzusteuern zu können, ist das Verkehrskonzept Eckernförde ständig fortzuschreiben und die erforderlichen Maßnahmen müssen umgesetzt werden.

Besondere Bauvorhaben wie z. B. die Ansiedlung von Fachmarktzentren im Außenbereich, eine Bebauung am Binnenhafen und an der Hafenspitze oder eine neue Nutzung der Kasernenanlage Karlshöhe erfordern gesonderte Konzepte für den jeweiligen Bereich.

Anteile der Verkehrsarten :

Der einstrahlende Verkehr wird an den Grenzen der Stadt ermittelt. Er setzt sich aus dem Durchgangs – und Zielverkehr zusammen.

Durchgangsverkehr besteht aus Fahrzeugen mit Herkunfts – und Zielorten außerhalb des Stadtgebietes.

Die Zielverkehrsfahrzeuge haben ihren Herkunftsort außerhalb der Stadt und ihr Ziel in der Stadt.

Herkunftsort des Quellverkehrs ist die Stadt Eckernförde. Die Ziele liegen außerhalb der Stadt.

Der Binnenverkehr ist der innerörtliche Verkehr mit Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes.

Für die künftige Entwicklung in Schleswig – Holstein wird ein Motorisierungsgrad von 674 PKW / 1.000 Einwohner prognostiziert. Übertragen allein auf die Stadt Eckernförde bedeutet dies einen Motorisierungsgrad von 15.839 PKW für das Prognosejahr 2015. Insgesamt werden nach einer Prognoseberechnung durch das Straßenbauamt Rendsburg für das Jahr 2015 im Stadtgebiet Eckernförde 99.420 Fahrten stattfinden.

Verkehrsentwicklung in Eckernförde bis zum Prognosejahr 2015

Verkehrsart	Analyse 1995 Kfz/24 h	Prognose 2015 Kfz/24 h	Veränderung %
Durchgangsverkehr	12.150	13.100	+ 8 %
Quellverkehr	23.850	27.930	+ 17 %
Zielverkehr	23.850	27.930	+ 17 %
Binnenverkehr	23.750	30.460	+ 28 %
Gesamtverkehr	83.600	99.420	+ 19 %

Die Zunahme im Binnenverkehr berücksichtigt die Ausweisung neuer Wohngebiete im Norden und Süden von Eckernförde. Der Anstieg der Fahrten im Quell- und Zielverkehr resultiert aus möglichen Veränderungen in den Gewerbegebieten Nord und Süd. Die Erhöhung im Durchgangsverkehr entspricht der Zunahme der Motorisierung bis zum Jahr 2015.

Die Wegewahl des reinen Durchgangsverkehrs ist wie folgt dargestellt :

Wegewahl	durch die Innenstadt Kfz/24 h	über die B 76 / B 203 Kfz/24 h
Rendsburg – Kappeln	3 %	97 %
Kiel – Kappeln	5 %	95 %
Rendsburg – Barkelsby	63 %	37 %
Kiel – Barkelsby	44 %	56 %
Rendsburg – Waabs	83 %	17 %
Kiel – Waabs	85 %	15 %

Für den Bereich der B 76 und Reeperbahn wird die Bedeutung der Verkehrsprognose 2015 für den **Straßenabschnitt zwischen Noorstraße und Schulweg** hier dargestellt :

Bei einer **Nulllösung** (Status –Quo wird beibehalten und keine Maßnahmen vorgenommen) ist davon auszugehen, dass die bisher signalgesteuerten Kreuzungen in absehbarer Zeit die Verkehre nicht mehr aufnehmen können. Eine Verlagerung des Verkehrs von der Reeperbahn zur B 76 findet nicht statt.

Prognostizierte Verkehrsstärken 2015 auf der

B 76	21.210 Kfz / Tag
Reeperbahn	22.790 Kfz / Tag

Eine Entlastung der Innenstadt kann nur durch einen Ausbau der B 76 auf 4 Spuren stattfinden. Die größtmögliche Verlagerung von der Reeperbahn zur B 76 beträgt dann max. ca. 11.100 Kfz / Tag, so dass dann die

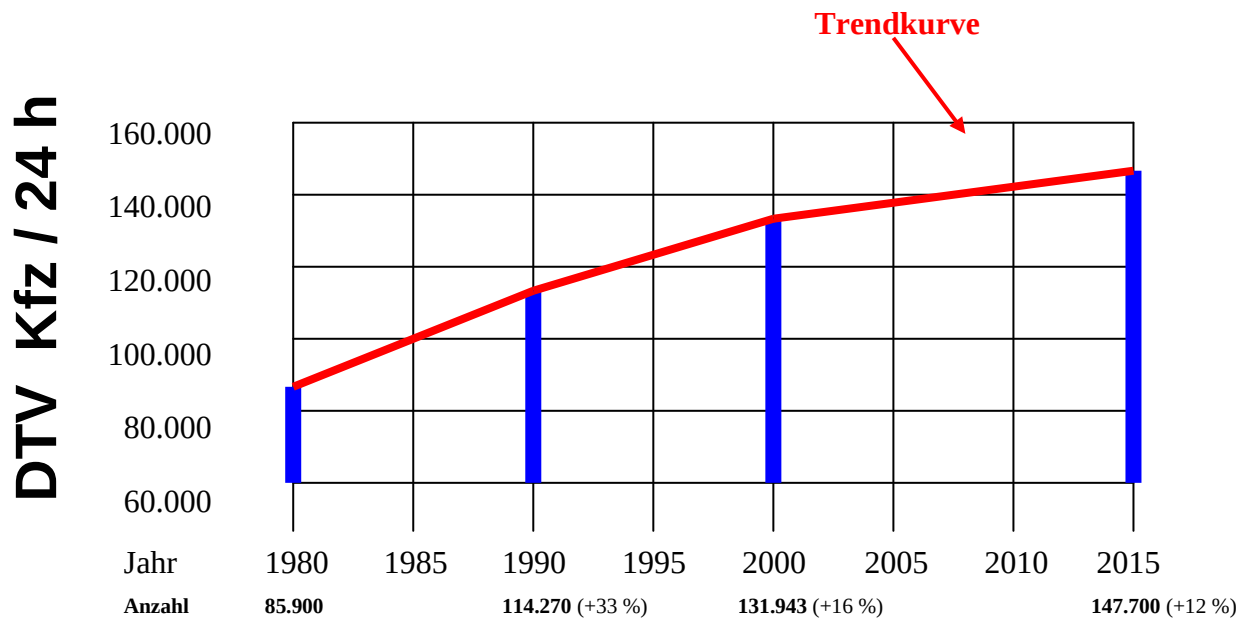
prognostizierten Verkehrsstärken 2015 auf der

B 76	32.310 Kfz / Tag
Reeperbahn	11.690 Kfz / Tag

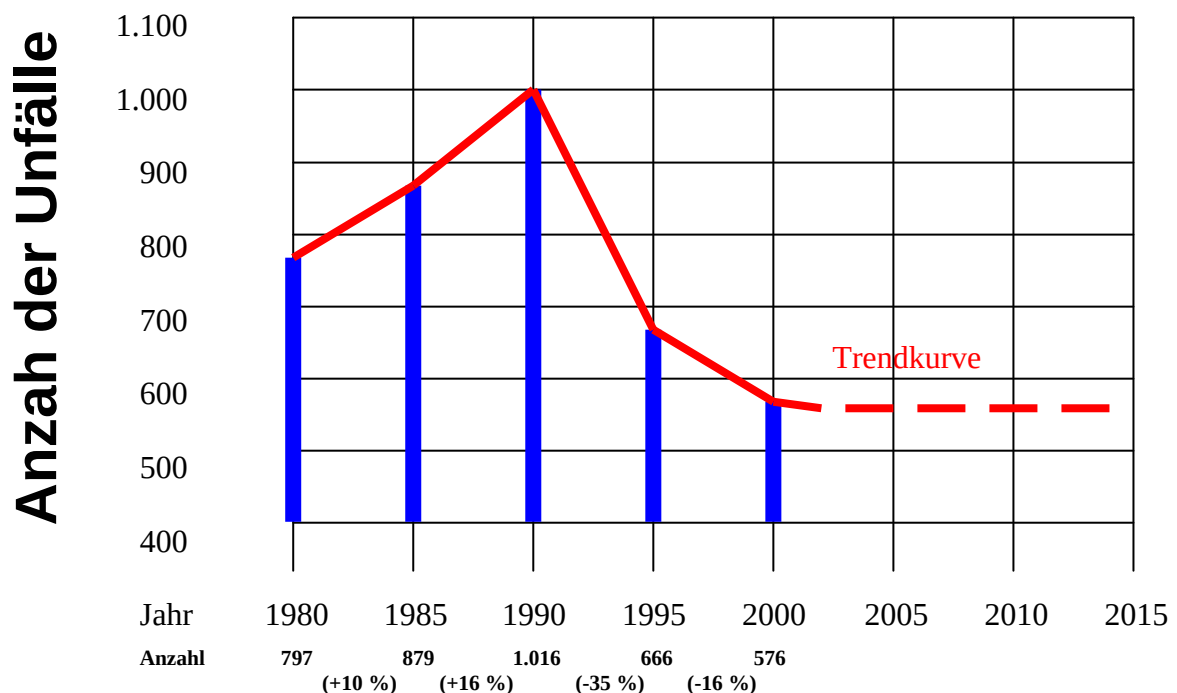
betragen.

Welche Bedeutung die konsequente Umsetzung des Konzeptes für die Stadt Eckernförde hat und auch zukünftig haben wird, ist an den beiden unten stehenden Tabellen abzulesen. Trotz stetig weiter steigender Verkehrsbelastung ist die Anzahl der Verkehrsunfälle in Eckernförde in den Folgejahren nach der Aufstellung des Konzeptes 1990 und der damit verbundenen Umsetzung baulicher Maßnahmen ständig zurückgegangen und sogar weit unter den Stand von 1980 abgesunken.

Verkehrsentwicklung auf Bundes – und Landesstraßen in Eckernförde



Entwicklung der Unfallsituation in Eckernförde



Hauptverkehrsstraßennetz



Zur Entlastung
Lösung ein
Als Alternat
der Berliner

h beste
g

Im Zuge der Umgemeindung von Teilflächen aus den Gemeinden Windeby und Goosefeld in das Stadtgebiet Eckernförde hat die Ratsversammlung am 25. August 1987 jedoch beschlossen:

“Die Ratsversammlung hält an ihrem Beschluß fest, die Halbumgehung der B 76 mit einer Trassenführung durch die Goosseeniederung und durch den östlichen Bereich des Windebyer Noores abzulehnen. Die Ratsversammlung erklärt ihr Einverständnis, daß verkehrsverbessernde Maßnahmen für die B 76, falls solche nach Inbetriebnahme der A 210 (Kiel-Rendsburg) noch erforderlich werden sollten, nur auf der vorhandenen Trasse durchgeführt werden können.“

Dieser Beschluß wurde erforderlich, da das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein seine Zustimmung zur Umgemeindung hiervon abhängig machte. Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr sah sich außerstande, den bis dahin geltenden Beschluß der Ratsversammlung zu einer großen Umgehung außerhalb des Stadtgebietes gegen den Willen der Standortgemeinden und bei geringem Entlastungseffekt für die Ortsdurchfahrt als Lösungsmöglichkeit zu akzeptieren. Da die Halbumgehung durch die Goosseeniederung und durch das Windebyer Noor von der Ratsversammlung abgelehnt worden ist und eine Untertunnelung der Berliner Straße einschließlich des Lornsenplatzes aus Kostengründen ausscheidet, verbleiben im Bedarfsfall nur verkehrsverbessernde Maßnahmen im Bereich der bisherigen Trassen der B 76 / B 203 innerhalb des Stadtgebietes.

Es muß hier nach Lösungen gesucht werden, den Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt maßgeblich zu verringern, den Durchgangs- und Parksuchverkehr herauszunehmen und dadurch insbesondere für die Innenstadt und die Wohngebiete eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Nach der Generalverkehrsplanung der 60er und 70er Jahre hat Eckernförde ein gut ausgebautes **Hauptverkehrsstraßennetz**, das überwiegend aus **Bundes- und Landesstraßen** besteht :

B 76 (Berliner Straße / Flensburger Straße), **B 203** (Rendsburger Straße), **L 26** (Prinzenstraße hinter der Brücke / “ ehem. Bundeswehrstraße “, K 87 / (nur noch außerhalb der OD), **L 27** (Riesebyer Straße / Schleswiger Straße / Mühlenberg / Gaehtjestråße / Reeperbahn, **L 42** (Auf der Höhe), **L 265** (Windebyer Weg von außerhalb bis Wulfsteert / Wulfsteert / Domstag) und den **Gemeindestraßen** Ostlandstraße / Saxtorfer Weg / Noorstraße / Schulweg / Vogelsang und Prinzenstraße.

Eine Erweiterung dieses Hauptverkehrsstraßennetzes ist an folgenden Punkten erforderlich :

1. Die Prinzenstraße ist von der Brücke an der Militärstraße stadteinwärts von der Landesstraße 26 umgestuft worden zur Gemeindestraße. Der Streckenabschnitt in Richtung L 27 (Riesebyer Straße) / B 203 / B 76, ehemals K 87, wurde zur Landesstraße 26 umgestuft. Die geradlinig in die Prinzenstraße einlaufende Verkehrsführung muß daher geändert werden, um den überörtlichen Verkehr über die L 26 zur B 203 / B 76 zu lenken und damit die Prinzenstraße und Vogelsang zu entlasten. An der L 27 / Abfahrt B 203 ist im September 2003 der dort geplante Kreisverkehrsplatz fertiggestellt worden. Auch der Knotenpunkt L 26 / Prinzenstraße / Militärstraße soll als Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Das vorhandene Brückenbauwerk wird abgerissen. Das SBA hat hierfür bereits die Zustimmung signalisiert und die Planung aufgenommen.

2. Vierspurigkeit der B 76 im Bereich vom Knotenpunkt Lornsenplatz bis zum Knotenpunkt B 76 / B 203 Carlshöhe mit Kreisverkehrsplätzen am Schulweg und an der Noorstraße. Die B 76 soll den verdrängten Durchgangsverkehr aus der Reeperbahn zusätzlich aufnehmen. Durch die unter 1. genannte Trasse im Norden, (L 26 – B 203) wird ebenfalls zusätzlicher Verkehr auf die B 76 geführt. Um diesen Mehrverkehr aufnehmen zu können ist es erforderlich, die B 76 in dem vorgenannten Bereich auf eine Vierspurigkeit zu erweitern. Die Erweiterung der B 76 ist zudem von großer Bedeutung für die weitere Umsetzung der Maßnahmen in der Innenstadt.

Auf die Maßnahmen in der Innenstadt wird unter Punkt 4 - Verkehrsberuhigung in Wohngebieten - weiter eingegangen.

Mit dem 1. Bauabschnitt an der B 76 ist im Herbst 1998 im Bereich des Knotenpunktes Lornsenplatz / B 76 und Kakabellenweg / B 76 begonnen worden, 1999 konnten die Bauarbeiten abgeschlossen werden. Hier wurden im einzelnen folgende wichtige Punkte berücksichtigt:

- **Aus Richtung Kiel kommend** wird die B 76 mit zwei Geradeausspuren Richtung Schleswig/ Fl./ Damp weitergeführt. Die jetzt separate Rechtsabbiegespur in die Innenstadt wurde aufgehoben, das Rechtsabbiegen ist jedoch noch möglich und erfolgt aus der Geradeausspur Richtung Schleswig / Fl. / Damp.
- **Die zwei Spuren setzen sich fort über den Lornsenplatz, über den Knoten Kakabellenweg / Grüner Weg bis hinter die Tankstelle und sind im 1. Bauabschnitt ca. 100 m hinter der Tankstelle wieder zu einer Spur zusammengeführt worden.**
- Die Gegenrichtung **von Schleswig/Damp kommend** ist an dieser Stelle ebenfalls auf 2 Spuren verbreitert, die 2 Spuren werden über den Knoten Kakabellenweg / Grüner Weg weitergeführt und erweitern sich vor dem Lornsenplatz auf insgesamt 3 Spuren, wovon 2 Spuren weiterführen Richtung Kiel (B 76) und 1 Spur Richtung Rendsburg (B 203).
- **Die beiden Spuren Richtung Kiel** werden hinter dem Lornsenplatz in der Berliner Straße wieder zu einer Spur zusammengeführt. Um hier die Linksabbieger zu den diversen Grundstücksauffahrten aus dem Verkehrsstrom herauszunehmen, ist in diesem Bereich ein ca. **2 m breiter gepflasteter Mittelstreifen angelegt worden.**
- Die Linksabbiegespur aus Richtung Schleswig / Damp kommend in Richtung Innenstadt am Lornsenplatz ist entfallen.
- **Aus Richtung Rendsburg (B 203) kommend** wurde vor dem Lornsenplatz lediglich eine Spuränderung vorgenommen. Vorher führten zwei Spuren in die Innenstadt, eine Spur führte in Richtung Schleswig / Damp. Jetzt führen zwei Spuren in Richtung Schleswig / Fl. / Damp (B 76 / B 203) und nur noch eine Spur in die Innenstadt .

(alle Änderungen siehe Lornsenplatz - **Detailplanung**).

Wichtig war eine **Überarbeitung der Signalsteuerung**, weil sowohl die Richtung Kiel - Schleswig/Damp als auch die Richtung Rendsburg - Schleswig / Damp (einschl. Gegenrichtung) in „**Grüner Welle** „ laufen sollen und die Änderung der Beschilderung.

Die weiteren Bauabschnitte im Bereich der B 76 betreffen die Knotenpunkte **B 76 / Schulweg und B 76 / Noorstraße und die vierspurige Weiterführung bis zur Abfahrt B 203 nach Damp**. An der Noorstraße und am Schulweg ist der Kreuzungsverkehr über Kreisverkehrsplätze abzuwickeln.

3. Gaechtjestraße/Noorstraße/Reeperbahn

Zur weiteren Entlastung der Innenstadt, vor allem auch, um den Durchgangsverkehr / Binnenverkehr aus der Reeperbahn herauszunehmen, wird eine neue zügige Verkehrsführung vorgeschlagen. Vom Mühlenberg / Vogelsang / Gaechtjestraße kommend wird der **Straßenzug Gaechtjestraße / Noorstraße als Hauptverkehrsrichtung** zur auf vier Spuren erweiterten B 76 hin ausgebaut. Die Reeperbahn ist hier weiterhin über eine Linksabbiegespur erreichbar.

Der **Verkehr auf der Reeperbahn** beträgt z. Z. ca. **18-20.500 Kfz pro Tag**, davon sind nach einer Kennzeichenerfassung aus dem Jahre 1989 **ca. 45 % Durchgangsverkehr (auch Binnen-Ziel-und Quellverkehr)**, der den zur Zeit schnellsten Weg von Süden nach Norden und in der Gegenrichtung durch Eckernförde wählt.

Das Verkehrsaufkommen auf der **B 76** im Bereich zwischen Noorstraße und Lornsenplatz liegt bei ca. 17.000 - 19.000 Kfz. pro Tag.

Wenn diese 45 % Verkehrsaufkommen aus der Reeperbahn auf die B 76 verlagert werden sollen, ist es erforderlich, die B 76 auf 4 Fahrspuren zu erweitern. Nur bei einer Vierspurigkeit der B 76 ist ein zügiger Verkehrsfluß möglich, so daß die neue Straßenführung auch von den Kraftfahrern akzeptiert und angenommen wird.

Bei der Ansiedlung von neuen Einzelhandelszentren oder anderen Einrichtungen muß der jeweilige Bereich neu überplant werden.

Hierzu siehe Verkehrskonzept Wilhelmsthal. In diesem Bereich ist die Ansiedlung eines neuen Fachmarktzentrums geplant. Folgende Maßnahmen sind nach der Aufstellung eines Verkehrsgutachtens vorgesehen :

1. Rechtsabbiegespur B 203 in die Sauerstraße.
2. Rechtsabbiegespur und signalisierte Kreuzung B 203 / Niewark / Fachmarktzentrum.
3. Kreisverkehrsplatz Sauerstraße / Hörst und Verbreiterung der Sauerstraße zwischen Hörst und B 203 auf drei Spuren.
4. Einbindung der neuen Signalanlage in die "Grüne Welle" B 203 und Optimierung der Signalschaltungen bis zum Lornsenplatz.

Um die B 203 in diesem Bereich von dem ständig weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu entlasten, ist wegen der im Gutachten aufgezeigten verkehrlichen Engpässe kurzfristig die Planung einer Ortsumgehung zwischen B 203 und K 57 / L 265 aufzunehmen.

Ein weiterer Ausbau von Hauptverkehrsstraßen ist nicht vorgesehen.

Statt dessen können einige Fahrspurbreiten von Hauptverkehrsstraßen noch verringert werden (Anpassung an die vorhandenen Verkehrsverhältnisse).

Im Norden von Eckernförde ist die Anpassung **der Flensburger Straße (B 76) im Bereich der Kaserne Carlshöhe** im Jahre 1994 bereits durchgeführt worden. Die Fahrbahnen sind von einer Vierspurigkeit auf eine Zweispurigkeit zurückgenommen worden.

Weiter ist im Norden 1994 / 95 die **Riesebyer Straße** von einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 7,50 m auf 6 m Fahrbahnbreite verringert worden. Die Riesebyer Straße war in Eckernförde eine der wenigen Hauptverkehrsstraßen, an denen bisher keine Radwege angelegt waren. Die gewonnenen Fahrbahnflächen und zusätzliche Flächen der Gehwege wurden dazu genommen, um beidseitig max. 1,35 m breite Radwege anzulegen.

Im Zuge der Deckensanierungsarbeiten an der Reeperbahn im Frühjahr 1998 ist auch hier der Fahrbahnregelquerschnitt von 7,50 m um 0,50 m auf 7,00 m reduziert worden. Der zweistreifige Radweg wurde durch Anlegen eines gepflasterten Sicherheitsstreifens neben der Fahrbahn um

0,50 m auf 2,50 m bzw. 2,80 m verbreitert und somit die Sicherheit der Radfahrer verbessert.

Im Süden der Stadt ist von November 1996 bis September 1997 im Zuge der Sanierung der **B 76 (Berliner Straße)** von Altenhof bis Bahnübergang Seegarten ebenfalls eine Fahrbahnreduzierung durchgeführt worden. Die Fahrbahn ist von ca. 8,50 m auf 7,50 m verengt worden, zwischen dem neu angelegten gemeinsamen Rad - / Gehweg mit einer Breite von ca. 3,00 m und der Fahrbahn wurde ein ca. 2,0 m breiter Grünstreifen mit Baumbepflanzung angelegt, so daß mit den vorh. Bäumen auf der Westseite der frühere Alleecharakter wieder hergestellt wurde.

Verengt werden können auch die Fahrbahnen der L 42 (Auf der Höhe) im Bereich zwischen den Einmündungen am Eichberg und Sauerstraße und die Fahrbahn der Sehestedter Straße.

Diese Straßen sind zu breit angelegt und können um ca. 1 m bis 1,50 m verengt werden.

Vorgeschlagen wird hier für den Bereich Auf der Höhe das Anlegen eines Grünstreifens zwischen der Fahrbahn und dem Radweg.

Die Sehestedter Straße soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden und muß dementsprechend umgebaut werden.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist an folgenden Knotenpunkten der Bau von Kreisverkehrsplätzen vorzusehen :

Prinzenstraße / L 26

Prinzenstraße / Cäcilienstraße

B 76 / Rosseer Weg / Zufahrt Carlshöhe

B 76 / Noorstraße

B 76 / Schulweg

Preußerstraße / Exerstrasse

Sauerstraße / Hörst

B 203 / Marienthaler Straße / Domsland

An der Kreuzung B 203 / Marienthaler Straße / Neubaugebiet Domsland ist mit dem Bau eines Kreisverkehrsplatzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Juli 2004 begonnen worden. Die Fertigstellung ist für den 30. Oktober 2004 geplant.



Kreisverkehrsplatz B 203 / Marienthaler Straße /
nd



L 27 (Riesebyer Straße)/ L 26 / B 203

Der erste Kreisverkehrsplatz im Nahbereich Eckernförde wurde im Herbst 2003 fertiggestellt. Die bisher gemachten Erfahrungen sind durchweg positiv.

Ruhender Verkehr



Bei einer Erhebung **1989/ 90** wurden insgesamt **2.528 Park – und Stellplätze im Nahbereich der Innenstadt** ermittelt. Als Nahbereich gilt eine maximale **Entfernung von ca. 400 m** bis zur zentralen Innenstadt. Es wurden 1.838 öffentliche und 690 Kunden-, Besucher-, Bediensteten- und private Plätze gezählt. Von den öffentlichen Parkplätzen waren 222 mit Parkscheibe und 376 mit Parkuhr bzw. Parkscheinautomat ausgestattet, alle anderen Plätze waren gebührenfrei.

1998 hatte die Stadt Eckernförde im Nahbereich der Innenstadt ca. 2.840 öffentliche Parkplätze, wovon allein westlich der Reeperbahn am Grünen Weg und am Bahnhof ca. 800 neue Parkplätze, anfahrbar von der B76, angelegt worden sind.

Zu diesen öffentlichen Parkplätzen kamen die bereits bestehenden 690 Kunden- Besucher- Bediensteten- und private Stellplätze hinzu, damit also insgesamt **3.510 Park - und Stellplätze** im Nahbereich der Innenstadt.

Alle Parkplätze **westlich der Reeperbahn und anfahrbar von der B 76** sollen **gebührenfrei** sein, alle anderen Parkplätze im absoluten Nahbereich der Innenstadt werden bewirtschaftet.

Zur Erfassung aller **Parkplätze und Stellplätze in der Innenstadt** wurde im **März 2003** eine erneute Bestandszählung der Parkplätze durch das Bauamt durchgeführt. Als Innenstadtparkplätze gelten nach wie vor alle Plätze mit einer Entfernung von max. ca. 400 m zur zentralen Innenstadt

Öffentliche Parkplätze gesamt :

<u>Standort</u>	<u>Anzahl</u>
Grüner Weg	500
Kakabellenweg / platz	225
Windebyer Weg / hinter Wandmaker	17
Preußerstraße / Kurpark	278
Parkdeck Noorstraße / Aldi	237
Pferdemarkt	62
Vogelsang / Binnenhafen	37
Fischerkoppel / Bergstraße	106
Schulweg / Bahnhof	300
Exer	363
Gartenstraße / Rathaus	138
Steindamm / Schiffbrücke	107
Wohnmobilparkplatz	40
<u>Innenstadt / Altstadt</u>	<u>430</u>
öffentlich Parkplätz gesamt :	2.840

*Von den öffentlichen Parkplätzen sind ca. 60 % gebührenfrei,
40 % werden bewirtschaftet.*

Hinzu kommen :

Anwohnerparkplätze Innenstadtstraßen	240
Stellplätze Innenstadt (Kunden-, Besucher-, Bediensteten- und private Stellplätze)	1.335

Insgesamt ca. : **4.415**

Für den Badebetrieb stehen zusätzlich im Bereich des Pavillons am Südstrand auf beiden Seiten der B 76 ca. 570 Parkplätze zur Verfügung. (Bewirtschaftung bei Bedarf durch die Touristik GmbH)

An folgenden Parkplätzen werden Änderungen vorgenommen :

P4 / Exer	Es soll eine Schrankenanlage installiert werden (erst parken – dann zahlen)
P6 / Parkhaus Noorstraße	Das Parkdeck soll bei Bedarf aufgestockt werden
P / Parkhaus Jungfernstieg	Das vorh. Parkplatzangebot sollte erweitert werden und weitere Plätze für Anwohner ausweisen.
P / Parkplatz Noorcenter	Vorsorglich soll der Parkplatz in das Konzept mit aufgenommen werden

Zusätzliche Parkplätze können in folgenden Bereichen erstellt werden :

1.	Bei Öffnung des Noorkanals 120 + 135 + 14	=	269
	dafür entfallen die Plätze an der Schiffbrücke vor Siemens und die Parktasche am Steindamm	=	- 107
	sowie die Kundenplätze um Markant	=	- 50
	ergibt ein Plus von + 112		+ 112
2.	Bei Aufgabe des dritten Gleises der DB im Bereich Bahnhof		+ 162
3.	Bei Rückbau Reeperbahn ca.		+ 60
			+ 334

Auf die Installation eines aufwendigen elektronischen Parkleitsystems wird **gegenwärtig** aus Kostengründen verzichtet.

Die 1992 vorgenommene einfache Parkleitbeschilderung ist völlig ausreichend und hat sich bereits bewährt, eine Überarbeitung wurde im Herbst 1998 durchgeführt. Dabei wurde auch die Schrift deutlich vergrößert.

(Hinweis auf die Parkplätze erhältlich über das Faltblatt “ **Parken in Eckernförde** “)

(Seit 1997 gibt es ein System der Fa. Siemens, das die Anzeigen über Funk steuert, also nicht mehr über Kabelverbindung. Diese Lösung ist sehr viel kostengünstiger als die bisher vorhandenen. Dieses neue dezentrale Parkleitsystem ist daher erstmals für das neue Parkdeck an der Noorstraße - P 6 - im September 1997 installiert worden und läuft nach einigen Umbauarbeiten einwandfrei.)



Fahrradverkehr / Fußgängerverkehr



Eckernförde hat heute ein ca. 85 km langes Straßenverkehrsnetz, ca. 88 km beträgt die Länge des Radwegenetzes (Radwege an Hauptverkehrsstraßen und unter Einschluß von 30 km/h-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen, hier soll das Radfahren zur Verkehrsberuhigung auf den Fahrbahnen stattfinden.

Eckernförde hat Radwege an den Hauptverkehrsstraßen; der Radverkehr in den 30 km / h Zonen soll auf der Fahrbahn stattfinden. Hier werden keine separaten Radwege angelegt, genauso wie in den verkehrsberuhigten Bereichen.

In der Innenstadt soll das Radfahren überall (auch in der Fußgängerzone) in allen Richtungen zugelassen werden, in der Fußgängerzone Kieler Straße jedoch nur in der Zeit von abends 18.00 Uhr bis vormittags 10.00 Uhr.

1989 / 90 hatte Eckernförde ein separates Radwegenetz (ohne 30 km/h Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche) von ca. 28 km, bis 2003 wurde es auf ca. 30,3 km erweitert.

Hinzu gekommen seit 1989 / 90 sind die Radwege an der Straße Mühlenberg, Riesebyer Straße, B 203 Domstag bis Häussler, B 203 Sauerstraße bis Marienthaler Straße und im Bereich Domsland. Weitere Verbesserungen wurden vorgenommen am :

Radweg an der Straße Vogelsang. Hier wurde der Radweg auf 2,50 m verbreitert.

Radweg Reeperbahn, Verbreiterung (mit Sicherheitsstreifen) auf insgesamt 2,50 - 2,80 m

Eine der letzten Lücken im Radwegenetz wurde beim Ausbau des Lornsenplatzes geschlossen.

Durch den Wegfall einer Fahrspur in Richtung Innenstadt war hier der Platz frei für die separate Weiterführung des Radweges aus der Berliner Straße in die Reeperbahn und von dort weiter in die Preußerstraße / Kurgebiet - (s. Detailplan Lornsenplatz).

Auch außerhalb der OD ist das Radwegenetz durch den Bau eines Radweges an der Riesebyer Straße (L 27) von der Hasenheide bis zur Einmündung Saxtorfer Weg geschlossen worden. Eine fehlende Anbindung von der L 27 zur B 203 wurde bereits 1997 hergestellt. Geplant ist die Anlegung eines neuen Radweges entlang der neuen L 26 (früher K 87).

Das Radwegenetz soll ständig verbessert werden (bereits erwähnt bei der Verringerung der Fahrspuren von Hauptverkehrsstraßen) und die Befahrbarkeit der Radwege soll nicht schlechter sein als die Befahrbarkeit der Straßen.

Fahrradabstellanlagen

Vorwiegend in den Eingangsbereiche zur Fußgängerzone (Kieler Str. / Ochsenkopf / Gartenstraße und am Bahnhof vorhanden) Bei Umbau von Langebrückstraße / Frau-Clara-Straße / Kirchplatz sind weitere Flächen zum Abstellen der Fahrräder vorzusehen und Fahrradbügel zu setzen.

Gepäckschließfachanlage für Fahrradfahrer / innen an der Gartenstraße mit 18 Fächern 1994 gebaut, 2002 wegen Vandalismus wieder abgebaut.

Fahrradgaragen - Aufgestellt 1996 am Bahnhof - zunächst 5 St. (innerhalb einer Woche alle vermietet - 8,-€ / Monat bzw. 80,-€ / Jahr.) Die Anlage ist bereits auf insgesamt 30 Stück erweitert worden. Weitere Standflächen sind eingeplant.



Dienstfahrräder der Stadtverwaltung (keine Dienstautos), **Bürgermeisterin als Vorbild**

Das Ziel ist es, den Radverkehr in Eckernförde zu fördern und den Stellenwert der Radfahrer hervorzuheben. 1989/ 90 lag der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen in den Außenbezirken bei etwa 3 %, im Innenstadtbereich je nach Kategorie der Straßen bei bis zu 10 %. Neueste Zählergebnisse zeigen eine erfreuliche Steigerung vor allem in den Außenbezirken, die dort bei bis zu 15 % liegt, in der Innenstadt je nach Straßenkategorie bis zu 20 %.

Es wird vorgeschlagen, das Radfahren in der Innenstadt überall (auch in den fußläufigen Bereichen) in allen Richtungen zu erlauben, in der Fußgängerzone Kieler Straße / Nicolaistraße / Ochsenkopf jedoch auf die Zeit von 18.00 Uhr bis 10.00 Uhr zu begrenzen.

Weiterhin ist vorzusehen : **Die Sehestedter Straße soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden.**

Beim Ausbau der Straße L 42 / Auf der Höhe soll ein Radweg auf der Südseite bis zum Domstag angelegt werden (Schulwegsicherung)

An der 4-spurig auszubauenden B 76 ist der Radweg wie bisher auf der Stadtseite mit anzulegen.

Fußgängerverkehr



Fußgängerbereiche :

Kieler Straße Süd von der Ausfahrt zum Exer bis zum südlichen Ende

Kieler Straße von Gerichtsstraße bis Langebrückstraße / Ottestraße einschl. Gänsemarkt - Rathausmarkt und Kirchplatz, Schnittersgang, Sauersgang, Gartenstraße vom Sauersgang bis zum Schulweg

Die Altstadtstraßen Haßgang • Töpfergang • Rektorgang • Pastorengang • Kreienbergsgang • sowie Zweiter Steg • Ochsenkopf • Nicolaistraße und Bleichergang

Diese Maßnahmen sind komplett abgeschlossen, **die Neugestaltung der Kieler Straße und des Fußweges am Exer (Bilder oben) ist erforderlich.**

Im Bereich der Exerstraße am Stadhallenvorplatz / Stadthalle und im Bereich der Gerichtstraße / Willers – Jessen - Schule sind neue Fußgängerbereiche vorgesehen (siehe Detailplan Innenstadt).

Neu werden durch Teileinziehung die Kieler Straße Süd und Bahnhofstraße auf den Fußgängerverkehr beschränkt. (Mehrheitsbeschluß Ratsversammlung) Ein entsprechender Umbau zur Fußgängerzone ist in die Planungen mit aufzunehmen.



Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (einschl. Innenstadt)



1. Innenstadt (Gebiet 12)

Das Schlagwort autofreie Innenstadt hört man heute oft. Eckernförde will keine autofreie Innenstadt, das wird es auch niemals geben, denn Anwohner- und Lieferverkehr , auch Firmenbeschäftigte, die eigene Stellplätze in diesem Bereich haben, müssen jederzeit anfahren können. Auch die vorh. Kundenstellplätze und die hier vorhandenen öffentlichen Parkplätze müssen erreichbar bleiben.

Es soll aber eine erhebliche **Verkehrsberuhigung der Innenstadt** erreicht werden, hierzu tragen vor allem eine **Verlagerung des Verkehrs auf die B 76 und der Bau von Parkplätzen westlich der Reeperbahn** wesentlich bei.

Im einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die **Hauptverkehrsstraßen** als Zubringer zur Innenstadt enden von Kiel / Rendsburg kommend an der Preußerstraße, von der B 76 über Schulweg und Noorstraße kommend jeweils an der Reeperbahn.
- Zur verkehrlichen Erschließung der Innenstadt ist der **Verkehrsring um die Altstadt** herum von besonderer Bedeutung. Er führt ausgehend von der Reeperbahn über die auf die Hafenbahntrasse verlegte Zufahrt zur Langebrückstraße und dann wie bisher über Langebrückstraße, Frau-Clara-Straße, Teilbereich Schiffbrücke bzw. Ottestraße / Hafengang, Jungfernstieg, Gerichtstraße bzw. Am Exer, Preußerstraße wieder auf die Reeperbahn und in Gegenrichtung über die Reeperbahn, Preußerstraße, Am Exer, Jungfernstieg, Schiffbrücke und dort wieder über die verlegte Zufahrt zur Reeperbahn.

- **Straßencharakter des Verkehrsringes :**

Reeperbahn von Noorstraße bis Preußerstraße	• 30 km
Schiffbrücke von der Einfahrt Reeperbahn bis 2. Steg	• 30 km/h Zone
Am 2. Steg Wendehammer für PKW	
Schiffbrücke ab 2. Steg bis Frau-Clara-Straße	• verkehrsberuhigter Bereich als Einbahnrichtung zur Reeperbahn
Schiffbrücke Frau-Clara-Straße bis Jungfernstieg	• verkehrsberuhigter Bereich in beiden Richtungen befahrbar
Langebrückstraße	• verkehrsberuhigter Bereich in beiden Richtungen befahrbar, Wendemöglichkeit an der Einmündung Frau-Clara-Straße
Frau-Clara-Straße	• verkehrsberuhigter Bereich in Richtung Hafen befahrbar
Ottestraße / Hafengang	• verkehrsberuhigter Bereich als Einbahnrichtung zum Jungfernstieg
Jungfernstieg	• 30 km/h Zone Wendehammer an der Schiffbrücke, die Schaffung gastronomischer Außenflächen ist zu berücksichtigen
Gerichtstraße	• verkehrsberuhigter Bereich in Richtung Reeperbahn befahrbar

- **Weitere Maßnahmen Innenstadt : (Mehrheitsbeschluß Ratsversammlung)**

Kieler Straße Süd wird Fußgängerzone

Öffnung der Bachstraße zur Reeperbahn

Öffnung der Bahnhofstraße zur Reeperbahn (nur für den Bereich der Parkplätze)

Die Schließung und damit Umwandlung der Gerichtstraße zur Fußgängerzone soll mittelfristig umgesetzt werden.

Einmündung Schulweg in Richtung Rathaus als verkehrsberuhigter Bereich

Die Einrichtung von Multifunktionsflächen ist wie bisher weiter vorzusehen.

Im einzelnen ergibt sich in der Innenstadt damit folgende Aufteilung :

(siehe hierzu Lageplan “ Verkehrskonzept Innenstadt “)

30 km/h :

Reeperbahn, Schiffbrücke bis 2. Steg, Preußerstraße, Exer, Jungfernstieg

Verkehrsberuhigte Bereiche :

Bachstraße • Gerichtsstraße • Taterberg • Mühlenstraße • Gudewerdtstraße • Rosengang •
Fischerstraße • Kattsund • Bredenbecksgang • Kurze Straße • Frau – Clara - Straße •
Langebrückstraße • Gartenstraße bis Schulweg • Schiffbrücke zwischen 2. Steg und Jungfernstieg •
Ottestraße • Hafengang

Fußgängerbereiche :

Kieler Straße von Gerichtsstraße bis Langebrückstraße / Ottestraße einschl. Gänsemarkt •
Rathausmarkt und Kirchplatz • Schnittersgang • Sauersgang • Gartenstraße von Sauersgang bis
Schulweg • Haßgang • Töpfergang • Rektorgang • Pastorengang • Kreienbergsgang • Zweiter Steg •
Ochsenkopf • Nicolaistraße und Bleichergang (diese Maßnahmen sind komplett abgeschlossen).

Neu : Kieler Straße Süd • Bahnhofstraße • Bereich Am Exer vor dem Stadthallenvorplatz und der
Stadthalle

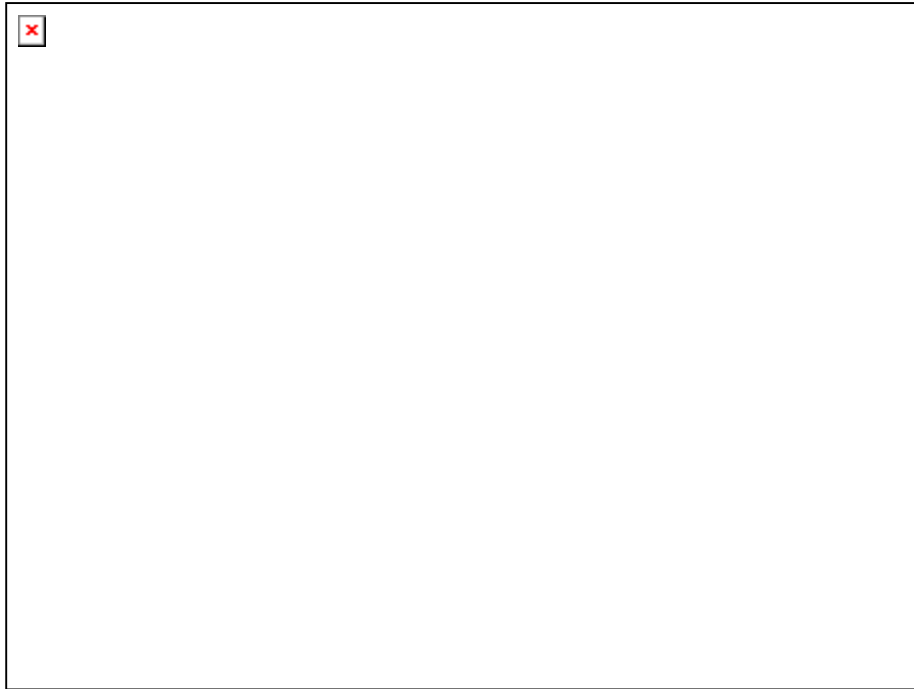
Mittelfristig : Gerichtsstraße

Anlage : Plan Verkehrskonzept Innenstadt und Verkehrsmengenplan Innenstadt

Anmerkung zu “ Verkehrsberuhigung in Wohngebieten “:

Baulich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen nur noch dann ausgeführt werden, wenn ein Komplettausbau bzw. eine Sanierung der betreffenden Straßen vorgesehen ist.

Verkehrsberuhigung Wohngebiet 1:



Das Wohngebiet 1 liegt eingeschlossen zwischen den Hauptverkehrsstraßen Schleswiger Straße - Riesebyer Straße - Norderstraße - Ostlandstraße und umfaßt folgende Straßen:

Christiansenstraße • Friedrich-Ebert-Straße • Saxtorfer Weg von Schleswiger Straße bis Ostlandstraße • Falkestraße • Bystedtredder • Apenrader Straße • Bürgermeister-Heldman-Straße • Holweg • Tondernstraße • Klaus-Groth-Straße • Käthe-Kollwitz-Straße • Lange-markstraße • Rudolf-Kinau-Straße • Sonderburger Straße • Kurt-Pohle-Straße • Hermann-Ivers-Straße • Willi-Brandt-Straße.

In diesem Wohngebiet sind die Falkestraße, die Rudolf-Kinau-Straße, die Hermann-Ivers-Straße und die Willy-Brandt-Straße zu verkehrsberuhigten Bereichen ausgebaut.

Alle übrigen Straßen bleiben 30 km/h-Zonen-Straßen. Bis auf die beiden Einmündungen Käthe-Kollwitz-Straße und Holweg an der Schleswiger Straße. sind alle anderen Eingangsbereiche in das Wohngebiet eingeeengt und aufgepflastert.

Der gesamte Straßenzug Bystedtredder vom Saxtorfer Weg bis zur Kurt-Pohle-Straße ist dringend erneuerungsbedürftig. Bei einem Ausbau als 30 km/h-Zonen-Straße sollten in diesem Straßenzug in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen punktuelle Aufpflasterungen durchgeführt werden.

Weitere Maßnahmen sind im Wohngebiet 1 z. Z. nicht erforderlich.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 1 a:



Das Wohngebiet 1 a liegt westlich der Schleswiger Straße und umfaßt folgende Straßen:

Gorch-Fock-Straße • Johann-Hinrich-Fehrs-Weg • Pferdemarkt • Gasstraße • Burgwall. In diesem Wohngebiet ist der Neubauteil der Gorch-Fock-Straße als verkehrsberuhigter Bereich bereits ausgebaut. Die neue Erschließungsstraße am Pferdemarkt sowie die Gasstraße und der Burgwall wurden 1997 zu verkehrsberuhigten Bereichen ausgebaut. Die übrigen Straßen bleiben wie bisher 30 km/h-Zonen. Sämtliche Maßnahmen waren Ende 1997 abgeschlossen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 2:



Das Wohngebiet 2 liegt zwischen den Hauptverkehrsstraßen Ostlandstraße und Saxtorfer Weg. Innerhalb dieser Zone liegen folgende Straßen:

Geschwister-Scholl-Straße • Richard-Vosgerau-Straße • Pillauer Straße • Breslauer Straße • Danziger Straße • Stettiner Straße und Stichstraße Saxtorfer Weg.

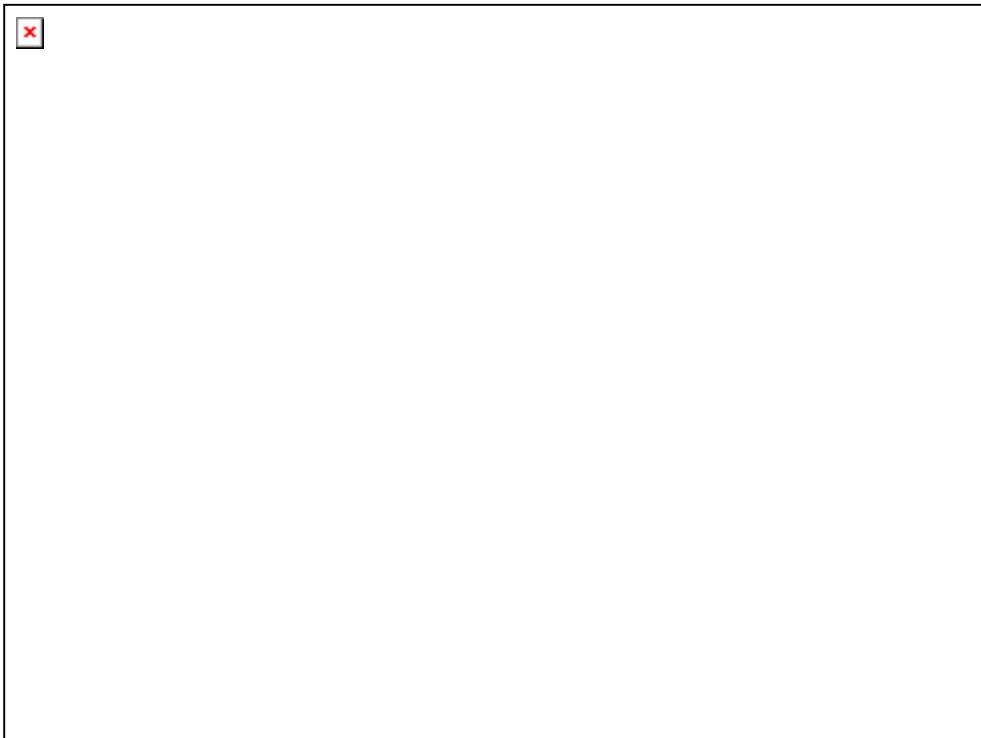
Die Neubaugebiete Geschwister - Scholl - Straße und Richard - Vosgerau - Straße sind abgeschlossen. Die Haupteerschließungsstraße ist 30 km / h Zonen - Straße. Sämtliche Nebenstraßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche aufgepflastert und entsprechend beschildert.

Die Breslauer Straße • Pillauer Straße und Danziger Straße bis zum Verbindungsweg an der Fritz-Reuter-Schule wurden 1997 saniert und verbleiben als 30 km/h-Zone. Ein Teilbereich der Danziger Straße und die Stettiner Straße wurden zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut. Die Einmündungsbereiche zum Saxtorfer Weg wurden aufgepflastert.

Damit waren Ende 1997 die baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet 2 abgeschlossen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 2 a:



Das Wohngebiet 2 a liegt auf der Ostseite des Saxtorfer Weges. Es ist der **Kösliner Ring**, neu hinzu gekommen sind hier die Wohngebiete **Dietrich-Bonhoeffer-Straße** und **Borbyer Hagen**.

Im Kösliner Ring sind 1997 folgende Maßnahmen durchgeführt worden :

Die Einmündungsbereiche des Kösliner Ring zum Saxtorfer Weg sind aufgepflastert und eingengt. Innerhalb der Zone sind jeweils in den Einmündungsbereichen zwei Straßeneinengungen mit Grüninseln und Baumpflanzungen eingebaut.

Das Neubaugebiet Dietrich-Bonhoeffer-Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut, Borbyer Hagen wird 2003 als verkehrsberuhigter Bereich fertiggestellt. Einengungen / Pflanzbeete werden noch 2003 zusätzlich nach Rücksprache mit den Anwohner / innen errichtet, Damit ist auch dieses Gebiet 1997 baulich abgeschlossen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 2 b :



Das Wohngebiet 2b ist das Neubaugebiet **Grasholz**. Mit dem Bau wurde 1998 begonnen, Fertigstellung war im Jahre 2000. Die Zufahrt und Abfahrt erfolgt über die B 76. Dieser Bereich wurde auf einer Länge von ca. 80 m als 30 km/h Straße ausgebaut, der eigentliche Wohnbereich als Verkehrsberuhigter Bereich. Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 3:



Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Wohngebiet 3 sind komplett abgeschlossen.

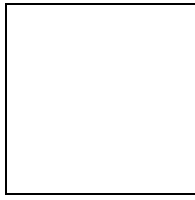
Das Wohngebiet 3 umfaßt folgende Straßen:

Bergstraße • Norderstraße • Petersberg • Fischerkoppel • Kirchenweg • Nyfeld • Am Lachsenbach • Borbyer Pastorenweg • Im Grund und Hasenheide. Die Hasenheide ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Alle übrigen Straßen sind 30 km/h-Zone und mit entsprechenden Aufpflasterungen versehen.

Der Borbyer Pastorenweg (verkehrsberuhigter Bereich) wurde 2003 saniert und neu gepflastert.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 4:



Das Wohngebiet 4 liegt an der Hauptverkehrsstraße Prinzenstraße. In diesem Wohngebiet ist bisher nur der Einmündungsbereich Feldweg - Prinzenstraße entsprechend aufgepflastert worden. Hier ist das Problem, daß für die gesamte Feldwegsiedlung nur die Gebietsausfahrt Feldweg - Prinzenstraße zur Verfügung steht. Eine zweite Einfahrtmöglichkeit neben der Einfahrt Feldweg besteht von der Prinzenstraße in Höhe der ehem. Firma Lohnert zur Nassauer Straße hin. Hier ist die Möglichkeit einzuplanen, eine zweite Gebietsausfahrt anzulegen.

Zu untersuchen ist hier die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung Cäcilienstraße.

Im Wohngebiet 4 liegen folgende Straßen:

Feldweg • Lindenweg • Martin-Krebs-Weg • Clairmontstraße • Heeschstraße • Gefionstraße • Zingel • Reußstraße • Gothaer Straße • Meininger Straße • Nassauer Straße und Nebenstraße zur Prinzenstraße.

Lindenweg, Zingel, Reußstraße, Gothaer Straße, Meininger Straße, Nassauer Straße und Nebenstraße zur Prinzenstraße sind zum Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen.

Feldweg, Martin-Krebs-Weg, Clairmontstraße, Heeschstraße, Gefionstraße bleiben 30 km/h-Zonen-Straßen. Hier ist vorgesehen bei einem Ausbau punktuelle Aufpflasterungen vorzunehmen.

(Clairmontstraße, Heeschstraße, Gefionstraße können als reine Wohnstraßen auch als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut werden. – vor Ausbau Anliegerbefragung vornehmen !)



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 5:



Das Wohngebiet 5 umfaßt folgende Straßen mit den Einfahrtsbereichen von der Prinzenstraße:

Liliencronweg • Klemmsberg • Irenestraße • Louisenstraße • Margarethenstraße • Marienstraße • Cäcilienstraße • Doroteenstraße.

Der nördliche Teil der Doroteenstraße und die Margarethenstraße sind bereits zu verkehrsberuhigten Bereichen ausgebaut worden. Die übrigen Straßen sollen als 30 km/h-Zonen-Straßen bleiben. Hier sind nur punktuelle Aufpflasterungsmaßnahmen in den Einmündungsbereichen zur Prinzenstraße und in den Kreuzungsbereichen vorgesehen.

Der Straßenzug Cäcilienstraße/Doroteenstraße wurde 1999 / 2000 von Grund auf saniert (30 km / h Zone) Wegen der Größe des Gebietes ist die Cäcilienstraße / Doroteenstraße weiterhin als Stadtbuslinie vorgesehen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 6:



Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Wohngebiet (Broosbyer Koppel) sind 1994 abgeschlossen worden. Das Wohngebiet 6 umfaßt folgende Straßen:

Kakabellenweg • Lorenz-von-Stein-Ring • Stolbergring • Theodor-Storm-Weg • Asmus-Carstens-Hag • Carl-Loewe-Steg • Karl-Samwer-Ring • Bürgermeister-Jahn-Weg.

Das gesamte Wohngebiet 6 ist als 30 km/h-Zone ausgewiesen und durch punktuelle bauliche Maßnahmen innerhalb des Gebietes deutlich gekennzeichnet. Durch die Schließung des Einmündungsbereiches L 265 (Windebyer Weg) in Höhe Stolbergring (An der Schule am Noor) ist der gesamte Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet herausgenommen worden. Es ist eine deutliche Wohnumfeldverbesserung eingetreten.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 7:



Das Wohngebiet 7 liegt zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen Windebyer Weg und B 203 (Rendsburger Straße). Innerhalb des Wohngebietes liegen folgende Straßen:

Admiral-Scheer-Str. • Hindenburgstraße • Bertha-v.-Suttner-Weg • Tirpitzweg • Lützowweg.

Der Bertha-von-Suttner-Weg, Tirpitzweg und Lützowweg sind bereits als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut worden.

Von der Rendsburger Straße über die Admiral-Scheer-Straße / Hindenburgstraße zum Windebyer Weg / Bornbrook und umgekehrt hatte sich ein reger Durchgangsverkehr entwickelt.

Daher wurden folgende Maßnahmen 1997 durchgeführt :

Der Einmündungsbereich Admiral-Scheer-Straße zur Hindenburgstraße wurde eingeeengt. Der Einmündungsbereich der Hindenburgstraße zum Windebyer Weg wurde aufgepflastert. Mit diesen Maßnahmen ist das Wohngebiet 7 ebenfalls 1997 komplett abgeschlossen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 8:



Das Wohngebiet 8 ist eines der größten Gebiete und liegt zwischen Domstag / B 203 (Rendsburger Straße) und B 76. In diesem Wohngebiet sind folgende Straßen:

Dr.-Karl-Möller-Platz • Sehestedter Straße • Brennofenweg • Hohe Luft • Nettelbeckstraße • Johannes-Hensen-Platz • Scharnhorststraße • Bismarckstraße • Gneisenaustraße • Klintbarg • Am alten Leuchfeuer und Eichborn.

Im Wohngebiet 8 war als erstes der Teilbereich des Brennofenweges vor dem Kindergarten Süd bis zur Sehestedter Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut.

Weitere Maßnahmen wurden 1996 / 97 durchgeführt. Hierbei handelte es sich um folgende bauliche Maßnahmen :

Der Eingangsbereich Bismarckstraße zum Domstag wurde bis zum Platz, an dem sich die drei Straßen Gneisenaustraße, Bismarckstraße und Nettelbeckstraße trennen, aufgepflastert und als verkehrsberuhigter Bereich hergestellt. Ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut wurden der alte Teil der Nettelbeckstraße und der Johannes-Hensen-Platz. Der weitere Bereich der Bismarckstraße, die Gneisenaustraße und die Scharnhorststraße, der Neubauteil der Nettelbeckstraße und die Straße Hohe Luft bleiben 30 km/h-Zonen-Straßen.

Die Bismarckstraße, Gneisenaustraße und Scharnhorststraße wurden saniert. Innerhalb des Neubauteils der Nettelbeckstraße wurden punktuelle Einengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingebaut.

Für die Straßen Klintbarg und Eichborn sind ebenfalls nur punktuelle Aufpflasterungsmaßnahmen an den Einmündungsbereichen zum Domstag vorgesehen. Die Bereiche bleiben 30 km/h Zonen. Die Sehestedter Straße ist inzwischen als Landesstraße (L 42) entwidmet und damit Gemeindestraße. Der Straßenquerschnitt kann von 7,0 m auf 5,50 m verringert werden. (vorgesehen als Fahrradstraße, siehe Fahrradverkehr)

Verkehrsberuhigung Wohngebiet 9:



Das Wohngebiet 9 liegt an der Hauptverkehrsstraße Wulfsteert und Niewark. Innerhalb dieses Wohngebietes liegen die beiden Straßen **Diestelkamp und Möhlenkamp**. In diesem reinen Wohngebiet wird die Straße Diestelkamp vom Wulfsteert her bis über den Niewark zur Rendsburger Straße hin und in umgekehrter Richtung zunehmend als Durchgangsstraße von den Kraftfahrern benutzt. Die Planung sieht folgendes vor:

Diestelkamp und Möhlenkamp bleiben 30 km/h-Zonen. Die Eingangsbereiche Möhlenkamp - Wulfsteert und die beiden Eingangsbereiche Diestelkamp in den Wulfsteert werden aufgepflastert und eingengt. Um den Durchgangsverkehr aus dem Diestelkamp herauszunehmen, ist geplant, die Straße Niewark, an der ausschließlich Gewerbebetriebe angesiedelt sind, an der Wohnstraße Diestelkamp abzuhängen. Die Verbindung der beiden Straßen wird baulich geschlossen. Am Ende der Straße Niewark wird ein Wendehammer angelegt. Mit dieser Maßnahme wird das reine Wohngebiet Diestelkamp/Möhlenkamp von dem Gewerbegebiet getrennt, der Durchgangsverkehr kann nicht mehr durch das Wohngebiet fließen.

An der B 203 (Rendsburger Straße) wird eine Hinweistafel aufgestellt mit folgender Aufschrift: Zeichen 250 „Anlieger frei“. Darunter die Firmenbezeichnungen Punker, Behn, Jöhnk, NTU).

Für die Anwohner und Anwohnerinnen im Diestelkamp und Möhlenkamp stehen nur noch die Gebietsein- und -ausfahrten zum Wulfsteert hin zur Verfügung. Um einen besseren Ablauf im Bereich der Ampelanlage Kreuzung Domstag / Wulfsteert/B 203 zu erreichen, werden die Spuren im Wulfsteert verändert. Es wird eine zusätzliche Rechtsabbiege-Spur in Richtung Rendsburg angelegt. (Fahrbahnbreite ist ausreichend vorhanden - nur Ummarkierung)

Als weitere Maßnahme ist vorgesehen, die Ampelanlage der Kreuzung Wulfsteert / Domstag / B 203 durch ein Steuerkabel mit der Ampelanlage B 203 / Sauerstraße zu verbinden, um die Anlagen mit einer grünen Welle zu versehen. Die Grünzeit stadteinwärts auf der B 203 wird am Knotenpunkt Wulfsteert / Domstag in Richtung Innenstadt auf der B 203 verlängert, während die Grünzeit auf der B 203 vor der Straße Sauerstraße entsprechend verkürzt wird. Durch die Verlängerung der Grünzeit innerhalb des Stadtgebietes wird ein besseres Abfließen des Verkehrs in Richtung Wulfsteert und Richtung Domstag ermöglicht. Die angesprochenen Maßnahmen sind 1996 durchgeführt worden.

*Eine Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner des Diestelkamps hat 1996 **keine** Zustimmung zu diesen Maßnahmen erbracht, so daß zunächst auf die Schließung der Straße Niewark und weitere bauliche Maßnahmen verzichtet wird.*

1996 wurden daher lediglich die Ummarkierungsarbeiten und die Änderung der Signalanlage vorgenommen.

Verkehrsberuhigung Wohngebiet 9 a :



Das Wohngebiet 9a ist das Neubaugebiet **Domsland** mit folgenden Straßen :
Domsland • Moränenweg • Heideweg • Moorweg • Bultenweg • Schlenkenweg.
 Baubeginn 1998, Fertigstellung 2003.
 Die Haupteerschließungsstraße Domsland ist als 30 km/h Zonenstraße ausgebaut,
 alle weiteren Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche.
 Die Maßnahmen sind komplett abgeschlossen.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 10:



Das Wohngebiet 10 liegt zwischen den Hauptverkehrsstraßen Sauerstraße / L 42 (Auf der Höhe) und Domstag. Es sind hier die Straße **Westerrade • Asternweg • Veilchenweg • Krokusweg • Tulpenweg • Fliederweg • Nelkenweg • Krumland • Sophienhöh und Feldstedt**.

Die Verkehrsberuhigung des Wohngebietes 10 ist baulich abgeschlossen. Insbesondere wurde hier in der Westerrade der Durchgangsverkehr von der Sauerstraße zur Straße Auf der Höhe und in Gegenrichtung durch die Sperrung der Westerrade in der Mitte der Straße vollkommen herausgenommen. Die Einmündungsbereiche zur Sauerstraße bzw. zur Straße Auf der Höhe sind eingeeengt und aufgepflastert. Das gesamte Gebiet ist als 30 km/h-Zone ausgewiesen. Die Straßen Feldstedt und Sophienhöh bleiben ebenfalls 30 km/h-Zonen. Die Straße Krumland wurde 1997 zu einem verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut. Die Einmündungsbereiche zum Domstag wurden aufgepflastert und eingeeengt. Mit diesen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ist auch das Wohngebiet 10 seit 1997 komplett fertiggestellt.



Verkehrsberuhigung Wohngebiet 11:



Das Wohngebiet 11 liegt langgezogen an der L 42 (Auf der Höhe) und der Straße Domstag. Es umfaßt folgende Straßen:

Wilhelm-Lehmann-Straße • Osterrade • Fernblick • Hässleholm • Lütthörn • Brookhörn • Eichkamp • Am Eichberg und Wiesenredder.

Die Straßen Wiesenredder / Am Eichberg und Brookhörn sind bereits zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut. Durch eine Einengung mit einer Beschilderung Zeichen 267 in Höhe der Einmündung Brookhörn / Eichkamp wurde der Durchgangsverkehr in Richtung Domstag / B 76 aus dem Brookhörn herausgenommen.

Im Wohngebiet 11 sind folgende weitere Maßnahmen vorgesehen:

Die Straße Eichkamp ist zum Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Alle übrigen Straßen bleiben 30 km/h-Zone. Geplant und zum Teil bereits durchgeführt sind hier lediglich punktuelle Baumaßnahmen in den Einmündungsbereichen zur Straße Auf der Höhe und in den Kreuzungen und Einmündungen der abgehenden Stichstraßen.



Sämtliche bereits fertiggestellten und noch durchzuführenden Maßnahmen sind in der Übersichtskarte im Maßstab 1 : 5000

- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Eckernförde - dargestellt.

Für die Einzelmaßnahmen sind Bauausführungspläne erstellt worden bzw. müssen noch erstellt werden.

Bei allen von der Stadt durchgeführten baulichen Maßnahmen werden vor Beginn der Baumaßnahme sämtliche Anwohner und Anwohnerinnen an einem Informationsstand, der in ihrer Straße errichtet wird, über die durchgeführten Baumaßnahmen ausführlich informiert. Diese Maßnahme hat sich ausdrücklich bewährt.



Info – Stand vor dem Ausbau der Straße Pferdemarkt im Jahre 1992

5. ÖPNV

Für den **Bus** - betrieb hatte die Firma Autokraft ein eigenes Gutachten erstellt, das Anfang 1996 in die Praxis umgesetzt wurde.

Nach einer noch nie da gewesenen Protestwelle aus der Bevölkerung wurde nach nur zwei Wochen der ursprüngliche Fahrplan mit den alten Routen und Zeittakten wieder eingesetzt.

Es wurden lediglich kleine Verbesserungen vorgenommen und das AST (Anrufsammeltaxi) in den zulaufschwachen Zeiten eingeführt. Seitdem läuft der Stadtverkehr wieder zur allgemeinen Zufriedenheit.

Zur Verbesserung des ÖPNV sind 2003 und 2004 **50 neue Buswartehäuschen** aufgestellt bzw. alte abgebaut und durch neue einheitliche ersetzt worden.

Bushaldebuchten werden bei Neubau und Umbau von Straßen niederflurgerecht hergestellt, in der Innenstadt erfolgte diese Maßnahme bereits im Jahre 2004 im Zuge des Aufbaues der neuen Buswartehäuschen in den Stadtfarben blau-gelb.



Buswartehäuschen Reeperbahn / Schulweg

Weiter ist vorzusehen :

Das Konzept soll den Vorrang, zumindest aber die Gleichstellung vom “ Motorisierten-Individual-Verkehr “ (MIV) und dem “ Öffentlichen-Personen-Nah-Verkehr “ (ÖPNV) vorsehen. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV soll weiter verfolgt werden. Hierbei sind die Belange von Kindern, alten Menschen, Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verbesserung der Infrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.

Die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel hängt wesentlich von den Kosten, der Zeit und Komfortkomponenten sowie der Länge der Fahrstrecken ab.

Daher ist folgendes zu berücksichtigen :

- die Reisezeitdifferenz zwischen ÖPNV und MIV zu verringern
- die Beförderungszeiten damit zu verringern

- Möglichkeiten der Taktverdichtung zu prüfen
- eine Netzverdichtung vorzunehmen
- Umwege zu vermeiden
- die Fahrzwecke der Fahrgäste zu berücksichtigen
- Anzahl und Lage der Haltestellen zu optimieren
- die Haltestellenausstattung wie bereits in der Umsetzung ständig zu verbessern
- ein attraktives Tarifsysteem einführen
- die Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem Regionalverkehr der DB zu verbessern.

Ein P+R-System bei Großveranstaltungen (Festtage, Fischmarkt, Piratentage etc.) kann die Verkehrssituation in der Innenstadt an diesen Tagen entscheidend verbessern und ist daher mit in die Planung aufzunehmen mit dem Ziel, für die Besucher der Veranstaltungen einen kostenfreien Shuttle-Service einzurichten.

DB

Täglich fahren 26 Züge aus Richtung Kiel nach Eckernförde und weiter nach Flensburg, 27 Züge aus Richtung Eckernförde nach Kiel. Eckernförde ist auf der Strecke Kiel – Flensburg der mit Abstand meistfrequentierte Bahnhof. Mehr als die Hälfte der Fahrgäste, die in Eckernförde zusteigen fahren ab Kiel weiter im Fernverkehr.

Zur Zeit läuft die 1. Stufe des neuen Takt – Fahrplanes auf der Strecke Kiel / Flensburg / Kiel. Die Begegnung der Züge findet hierbei in Süderbrarup und Gettorf statt. 2007 soll die 2. Stufe des Takt – Fahrplanes eingeführt werden, das heißt, die Züge sollen in kürzeren Zeittakten fahren und die Begegnung der Züge soll dann in Eckernförde stattfinden.

Dieses Konzept kann in Eckernförde zu sehr großen verkehrlichen Problemen führen. Bis auf die Eisenbahnkreuzung Noorstraße gibt es in Eckernförde nur höhengleiche Bahnübergänge, die Bahnübergänge Schulweg und Reeperbahn befinden sich dazu noch im unmittelbaren Sicherheitsbereich des Bahnhofes. Durch die Nähe zum Bahnübergang Reeperbahn ist auch der im Nahbereich liegende Lornsenplatz an die “ BÜStra “ – Signalisierung (Bahn-Übergang/ Straße) angeschlossen und somit ist auch hier die Signalisierung der Bahnbeeinflussung ausgesetzt.

Bei gleichzeitiger Einfahrt beider Züge aus Flensburg und aus Kiel in den Eckernförder Bahnhof kann es daher zu langen Schrankenschließungszeiten und damit zu großen Stauproblemen kommen, die durch eine Verkürzung der Zeittakte noch verstärkt werden.

Sinnvoller ist der Beibehalt des stündlichen (halbstündlichen) Zeittaktes mit einer Erweiterung oder Ankoppelung zusätzlicher Triebwagen in den zulaufstarken Zeiten.

Verkehrskonzept Eckernförde

Zusammenstellung der Maßnahmen für die Mittelfristige Finanzplanung • Baumaßnahmen Straßenbau

Hauptverkehrsstraßennetz

Straße		Ausbau	Sanierung	Punktuelle Maßnahmen	Bau - beginn	Kosten
L 26	außerhalb OD	ja	----	Knotenpunkte (Anteilige Kosten Stadt)	2005	160.000 €
----	Prinzenstraße	ja, Radweg	----		2005	115.000 €
L 42	Auf der Höhe -außerh.OD	ja	----	----	2006	SBA
L 42	Auf der Höhe - innerh.OD	ja, Radweg	ja, Teilbereich	----	2006	120.000 €
B 76	Flensburger Straße	ja, 4 - spurig	----	----	2006	SBA
L 265	Windebyer Weg - innerh. OD	ja	----	----	2006	310.000 €
	Windebyer Weg - außerh. OD	ja	----	Knotenpunkt	2009	SBA
L 27	Gaeltjestr./Reeperbahn	ja	----	Knotenpunkt	2007	250.000 €
----	Saxtorfer Weg	----	ja	----	2010	100.000 €
Kosten						895.000 €

Innenstadtstraßen

Frau-Clara-Straße	ja, Verkehrsberuhigter Bereich	----	2005	283.000 €
Ottestraße / Hafengang	ja, Verkehrsberuhigter Bereich	----	2006	210.000 €
Langebrückstraße	ja, Verkehrsberuhigter Bereich	----	2006	250.000 €
Kieler Straße	ja, Neugestaltung	----	2006	1.600.000 €
Reeperbahn	ja, 30 km/h Straße	----	2007	1.080.000 €
Gerichtsstraße	ja, Verkehrsberuhigter Bereich	----	2007	300.000 €
Preußerstraße / Reeperbahnzufahrt	ja, Kreisverkehrsplatz	----	2007	200.000 €
Exerstrasse	---- ja, neue Decke		2007	90.000 €
Jungfernstieg	---- ---- ja		2008	160.000 €
Schiffbrücke (neue Ein – u. Ausfahrt)	ja ---- ----		2008	60.000 €
Schulwegzufahrt Rathaus / P	ja, Verkehrsberuhigter Bereich	----	2008	80.000 €
Hafenumfeld / Hafen	ja Regionalprogramm 2000		2009	<u>7.500.000 €</u>
Verbesserung der touristischen Infrastruktur				
Kosten				12.100.000 €

Straßen in den Wohngebieten

Straße	Ausbau	Sanierung	Punktuelle Maßnahmen	Vorschlag für	Kosten
				Bau - beginn	
Clairmontstraße	ja	----		2005	185.000 €
Gefionstraße	ja	----		2005	85.000 €
Admiral – Scheer – Straße	ja	----		2006	165.000 €
Am Alten Leuchtfener	----	ja		2006	60.000 €
Brookhörn (Bereich Schwarzdecke)	ja	----		2010	315.000 €
Bystedtredder	ja	----		2006	430.000 €
Carl-Löwe-Steg	----	ja		2007	20.000 €
Eichkamp	ja	----		2008	158.000 €
Feldweg	ja	----		2010	486.000 €
Gorch-Fock-Straße	----	ja		2011	120.000 €
Gothaer Straße	ja	----		2007	105.000 €
Heeschstraße	ja	----		2007	85.000 €
Hindenburgstraße	----	ja		2009	75.000 €
Käthe-Kollwitz-Straße	ja	----		2010	135.000 €
Karl-Samwer-Ring	----	ja		2007	120.000 €
Klaus-Groth-Straße	ja	----		2011	158.000 €
Klemmsberg	----	ja		2012	62.000 €
Kurth-Pohle-Straße	----	ja		2011	163.000 €
Lindenweg	ja	----		2007	138.000 €
Lorenz-von-Stein-Ring	ja	----		2008	386.000 €
Meiningen Straße	ja	----		2006	98.000 €
Nassauer Straße	ja	----		2006	156.000 €
Prinzenstraße (Nebenstraße)	ja	----		2006	110.000 €
Reußstraße	ja	----		2007	112.000 €
Siemensstraße	ja	----		2008	238.000 €
Stolberggring	ja	----		2008	192.000 €
Streckenbachsgang (Mühlenberg)	ja	----		2009	20.000 €
Theodor-Storm-Weg	----	ja		2008	50.000 €
Zingel	ja	----		2006	110.000 €
Kosten					4.537.000 €

Zusammenstellung nach den vorzusehenden Ausbau – Jahren

2005	L 26 außerhalb OD Knotenpunkte (Anteilige Kosten Stadt)	160.000 €
	Prinzenstraße Radweg	115.000 €
	Frau-Clara-Straße Verkehrsberuhigter Bereich	283.000 €
	Clairmontstraße	185.000 €
	Gefionstraße	85.000 €
	Sanierung von Schachtabdeckungen	50.000 €
		878.000 €
(2005)	Hafenumfeld / Hafen • Regionalprogramm 2000 • Planungskosten •	260.000 €
2006	L 42 Auf der Höhe	120.000 €
	L 265 Windebyer Weg	310.000 €
	Ottestraße / Hafengang	210.000 €
	Langebrückstraße	250.000 €
	Kieler Straße	1.600.000 €
	Admiral-Scheer-Straße	165.000 €
	Am Alten Leuchtfeuer	60.000 €
	Bystedtredder	430.000 €
	Meininger Straße	98.000 €
	Sanierung von Schachtabdeckungen	50.000 €
		3.293.000 €
(2006)	Hafenumfeld / Hafen • Regionalprogramm 2000 • 1. Bau -Abschnitt •	2.900.000 €
2007	L 27 Gaeltjestraße / Reeperbahn / Noorstraße • Knotenpunkt	250.000 €
	Reeperbahn	1.080.000 €
	Gerichtsstraße	300.000 €
	Karl-Samwer-Ring	120.000 €
	Preußerstraße Kreisverkehrsplatz	200.000 €
	Exerstraße	90.000 €
	Carl-Löwe-Steg	20.000 €
	Gothaer Straße	105.000 €
	Heeschstraße	85.000 €
	Lindenweg	138.000 €
	Nassauer Straße	156.000 €
	Prinzenstraße (Nebenstraße hin zur Nassauer Straße)	110.000 €
	Reußstraße	112.000 €
	Zingel	110.000 €
	Sanierung von Schachtabdeckungen	50.000 €
		2.926.000 €
(2007)	Hafenumfeld / Hafen • Regionalprogramm 2000 • 2. Bau -Abschnitt •	2.000.000 €
2008	Jungfernstieg	160.000 €
	Schiffbrücke (neue Ein – und Ausfahrt)	60.000 €
	Schulwegzufahrt Rathaus / Parkplatz	80.000 €
	Eichkamp	158.000 €
	Lorenz-von-Stein-Ring	386.000 €
	Siemensstraße	238.000 €
	Stolberggring	192.000 €
	Theodor-Storm-Weg	50.000 €
	Sanierung von Schachtabdeckungen	50.000 €
		1.374.000 €
(2008)	Hafenumfeld / Hafen • Regionalprogramm 2000 • 3. Bau -Abschnitt •	2.340.000 €

	Hindenburgstraße	75.000 €
	Streckenbachsgang	<u>20.000 €</u>
		95.000 €
2010	Saxtorfer Weg	100.000 €
	Feldweg	486.000 €
	Käthe-Kollwitz-Straße	<u>135.000 €</u>
		721.000 €
2011	Gorch-Fock-Straße	120.000 €
	Klaus-Groth-Straße	158.000 €
	Kurth-Pohle-Straße	<u>163.000 €</u>
		441.000 €
2012	Klemmsberg	<u>62.000 €</u>