

Einführung

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg haben ein Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ in Auftrag gegeben. Ziel ist es, aufbauend auf den bisherigen Aktivitäten und Ideen, bis zum Frühjahr 2016 eine zukunftsorientierte Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre zu erarbeiten. Das Klimaschutzteilkonzept ist verkehrsmittelübergreifend und integrativ angelegt, wobei im Sinne der Zielsetzungen der Modal Split für den Umweltverbund weiter gestärkt werden soll. Darüber hinaus stehen die Verknüpfung der Verkehrsmittel, intermodale Schnittstellen und Querschnittsthemen wie Elektromobilität und Mobilitätsmanagement, Barrierefreiheit und Tourismus im Fokus. Mit den Zielplanungen des Kreises, der Entwicklungsagentur, der AktivRegion, dem regionalen Entwicklungskonzept der KielRegion und den Handlungsansätzen des integrierten Klimaschutzkonzeptes kann das Teilkonzept Mobilität auf wesentliche Grundlagen aufbauen.

Im Zusammenhang mit den Bemühungen der KielRegion sowie der AktivRegion Eider-Treene-Sorge, ebenfalls Mobilitätskonzepte aufzulegen, kommt dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eine besondere Bedeutung zu. Da die Bearbeitung der benachbarten Mobilitätskonzepte noch bevorsteht (Start Ende 2015/Anfang 2016), ist das Klimaschutzteilkonzept als Pilotprojekt zu verstehen, mit dem sowohl Erfahrungen gesammelt werden aber auch beispielgebende Ergebnisse erwartet werden.

Das Mobilitätskonzept wird in einem offenen Planungsdialog erarbeitet werden. Mit verschiedenen Akteuren (aus Politik, Kommunen, Wirtschaft, Verbänden, Vereinen sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern etc.) soll das Klimaschutzteilkonzept diskutiert und möglichst unter einem Ausgleich der Interessen erarbeitet werden.

Hierfür veranstaltete der Kreis Rendsburg-Eckernförde zusammen mit der Entwicklungsagentur und in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund/Bremen die Auftaktveranstaltung „Region in Bewegung“ zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Neben der Information über die bisherige Bestandsanalyse wurde den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort auch die Möglichkeit gegeben, sich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen einzubringen.

Die Veranstaltung wurde durch zusätzliche Aussteller mit praxisrelevanten Vorführmodellen (z.B. Elektrobusbus, Elektroauto, Pedelec, Lastenrad) sowie Informationsmaterial anschaulich und lebhaft ergänzt.

Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben knapp 70 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an der Zukunftsmesse Mobilität teilgenommen.

Die Veranstaltung wurde nach dem Messe-Prinzip durchgeführt, wobei der Mobilitätsmarkt mit Themenständen und Ausstellern durch einen plenaren Teil mit Input-Vorträgen und einer Podiumsdiskussion eingerahmt wurde. Der Empfangsbereich, die Themenstände und Aussteller sowie der Plenarsaal teilten sich auf insgesamt zwei Räume auf, sodass eine ausgewogene Akustik gewährleistet wurde.

Zeit	Thema	von
17.00	Ankunft, Quiz, Stehcafé und walkaround	
18.00	Begrüßung	Lutz Clefsen, Kreispräsident
18.05	WARUM SICH WAS BEWEGEN MUSS ... Mobilität und Klimaschutz	Dr. Sebastian Krug, Klimaschutzmanager Kreis Rd-Eck
18.10	WAS SICH BEWEGT ... Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Ergebnisse der Bestandsanalyse	Sebastian Schröder, Planersocietät
18.30	REGION IN BEWEGUNG – MOBILITÄTSMARKT Diskussion an Themenständen und Messe mit Fachausstellern	
19.55	Resümee	
20.05	WAS SICH BEWEGEN LÄSST ... Podiumsdiskussion Moderation: Anne Mechels, Planersocietät	Knut Voigt, KielRegion Dr. Sebastian Krug, Kreisverwaltung Frank Thomsen, Entwicklungsagentur Petra Coordes, NAH.SH
20.55	Ausblick und Auf Wiedersehen!	Lutz Clefsen, Kreispräsident
21.00	Ausklang – Ende der Veranstaltung	

Am Empfang wurden die Teilnehmer/innen begrüßt und gebeten, sich an einem Quiz zu beteiligen. Die Quizfrage, wie viele Pedelecs/E-Bikes im Jahr 2014 bundesweit verkauft wurden, führte dabei an das Thema der klimafreundlichen Mobilität heran und gab einen lockeren Einstieg in den Abend. Die Auflösung durch die Moderation zeigte den Trend im Marktboom der verkauften E-Räder auf.



Begrüßung durch Kreispräsident Lutz Clefsen



Herr Krug, warum sich was bewegen muss...

Das Programm beinhaltete eine "warm-up"-Phase, die von den Teilnehmer/innen für einen ersten Rundgang durch die Ausstellung genutzt werden konnte. Es gab genug Zeit für Begegnung und einen ersten Gedankenaustausch zu den verschiedenen Themenständen.

Nach einer kurzen Begrüßung vom Kreispräsident Lutz Clefsen, legte der Klimaschutzmanager vom Kreis Rendsburg Eckernförde Dr. Sebastian Krug dar, warum sich im Kreis Rendsburg an der Schnittstelle von Mobilität und Klimaschutz etwas bewegen muss. Herr Schröder von der Planer-societät Dortmund gab folglich einen Überblick zum aktuellen Arbeitsstand sowie zu ersten Ergebnissen der Bestandsanalyse. Die Vorträge sowie die Poster mit den Ergebnissen der Bestandsanalyse stehen online unter folgender Adresse zum Download zur Verfügung: <http://www.entwicklungsagentur-rendsborg.de/kooperationsthemen/verkehrsmobilitaet.html>



Frau Mechels bei der Auflösung des Quiz



Gespräche während des Mobilitätsmarkts



Information, Austausch und Diskussionen während des Mobilitätsmarkts

Kern der Veranstaltung war die Begegnung zwischen den Teilnehmer/innen und den Bearbeitern (Gutachter und Mitarbeiter des Kreises), die insbesondere im zweiten Teil des Abends im Mittelpunkt stand. Hierzu waren insgesamt vier Messestände aufgebaut worden, an denen die wesentlichen Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse der Öffentlichkeit zu folgenden Themen vorgestellt wurden:

- Anfahren und Handeln (Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr)
- Annähern und Aufsteigen (Nahmobilität und Radverkehr)
- Einsteigen und Umsteigen (ÖPNV und verknüpfte Mobilität)
- Elektrifizieren und Kommunizieren (E-Mobilität, Mobilitätskultur)

Die Themenstände wurden durch Informationsstände und praxisnahe Anschauungsmodelle von weiteren Akteuren ergänzt:

- MOTEG (Potentialanalyse Elektrobus um Stadtverkehr Rendsburg)
- Elektromobilität (Elektrobus, Scuddy, Elektroauto)
- Sparkassenbus
- Hüttis Marktbus
- ÖPNV / NAH.SH
- Lastenrad, Faltrad
- Radtourismus: Rendsburg Marketing, Wirtschaftsförderung
- Lokalportal.de

In kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt an den Diskussionen zum Klimaschutzteilkonzept mitzuwirken. Die Teilnehmer/innen wurden aufgefordert, ihre Einschätzungen zum Mobilitätsangebot im Kreis Rendsburg sowie ihre Visionen zukünftiger Mobilität einzubringen. Diese wurden auf Moderationskarten unter den zwei Leitthemen „Was bewegt Sie?“ und „Was lässt sich bewegen?“ festgehalten. Die Teilnehmer/innen nutzten den Mobilitätsmarkt auch dazu, sich untereinander zum

Thema Mobilität auszutauschen und zu vernetzen. In der Nachbereitung der Veranstaltung werden die Anregungen von den Gutachtern ausgewertet, um im weiteren Planungsprozess - wie in den thematischen Foren, in denen die Diskussionen weitergeführt werden - berücksichtigt werden zu können.



Die mobile Sparkasse



Fahrten mit dem Elektrobus

In einem kurzen Resümee wurden die Paten der Messestände von der Moderatorin Anne Mechels zu den Kernergebnissen der Stände im Sinne einer Kurzzusammenfassung interviewt.

Anschließend fand eine Podiumsdiskussion statt, bei der Knut Voigt von der KielRegion GmbH, Dr. Sebastian Krug von der Kreisverwaltung, Frank Thomson von einer Entwicklungsagentur und Petra Coordes von der NAH.SH miteinander zum Thema „Was sich bewegen lässt...“ diskutierten. Es fand ein angeregter Meinungsaustausch statt. Abschließend brachten sich die Teilnehmer/innen in einer Fragerunde mit spannenden Anregungen und Vorschlägen zum Thema Mobilität im Kreis Rendsburg ein.



Frau Mechels, Herr Krug, Frau Coordes, Herr Voigt, Herr Thomson (v.l.)



Fragen aus dem Publikum

Die Diskussion an den Messeständen

Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte das Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den Prozess einzubringen. Da es keine feste Zuordnung zu den Themenständen gab, konnten sich die Besucher/innen interessensgebunden zuordnen. Dadurch kamen immer wieder unterschiedliche Diskussionskonstellationen zusammen. Die Besucher/innen wurden gebeten, ihre Erwartungen und Hinweise zu vorhandenen Defiziten und konzeptionellen Vorstellungen an den hierfür vorbereiteten Stellwänden zu hinterlassen, im Sinne einer Ergänzung, als Korrektiv oder Gegenmeinung zu dem von den Bearbeitern vorgetragenen Analysestand.

Aufgrund der Zeitplanung von knapp eineinhalb Stunden für den Mobilitätsmarkt hatte jede/r Teilnehmer/in die Möglichkeit sich an allen Themenständen einzubringen.



Diskussionen und Anregungen an den Themenständen

Themenstand Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Anfahren und Handeln Pendlerraum

Pendlerströme im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Legende:
 ● Oberzentrum
 ● Mittelzentrum
 ● Unterzentrum

Pendleraufkommen:
 ● über 200
 ● 100 - 200
 ● 50 - 100
 ● über 1.000

Entfernung:
 ● über 20 km
 ● 10 - 20 km
 ● über 30 km

Auswertungsmaß: *
 ● 50 %
 ● 50 - 75 %
 ● 75 %

* Kennwert Anpendler an der Zahl aller Bewohnenden einer Gemeinde

Quelle:
 eigene Darstellung
 Kartographie:
 Karin Rendsburg-Eckentörde
 Ökologisches Institut für Nachhaltige Entwicklung e.V. (OINW)

Tunelarbeiten wurde 2011 ein Fahrverbote eingeführt. Rendsburg und die umliegenden Gemeinden sind im Übergangsbereich Wirtschaftsraum auf Rendsburg

- über die Region hinaus orientieren sich die Ströme auf die Oberzentren Kiel, Neumünster, das Mittelzentrum Eckentörde und nach Jülich.
- Analyse intermodale Schnittstellen
- gut ausgebauter Mietfahrradparkplatz (P+D) in Bodeldorf (A7) und Schacht-Audorf (A212)
- P+R und B+R am Bahnhof Rendsburg und Schüßdorf
- im Zusammenhang mit den

Pendlerportal Schleswig-Holstein

- kostenloser Online-Service für die Organisation von Mitfahrgelegenheiten (seit 2012)
- Imagekampagne zum Start des Projekts, aber sehr geringe Nachfrage
- offensichtlich Ängste vorhanden, bei Unbekanntem mitzufahren
- das Angebot ist nicht barrierefrei, d.h. für Menschen mit Mobilitätseinschränkung/Rollstuhl nicht nutzbar
- innerhalb der Gruppe der Berufspendler/innen

Chancen und Potentiale

- kurze Alltagswege als Chance für Mautkosten
- 70 % aller Wege im Lebens- und Wirtschaftsraum sind kürzer als 5 km
- Potential für Fahrrad und Pedelec auf Strecken bis 10-20 km
- Kfz-Fahrten sind im Durchschnitt nur 11,5 km lang
- Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes sind kürzer als 10 bzw. 5 km
- Pendlerbeziehungen nach Kiel, Neumünster, Eckentörde und Hamburg an ÖPNV-Achsen mit Direktverbindungen

region in bewegung

Planersocietät

Anfahren und Handeln Wirtschaftsverkehr

Lage, Anbindung und Erreichbarkeit

Legende:
 ● Gewerbe/Industrie
 ● Wohngebiet
 ● Autobahn
 ● Bundesstraße
 ● Landesstraße
 ● Kreisstraße
 ● Schienenstraße

Stärken und Schwächen

- zentrale Lage in Schleswig-Holstein, gute Einbettung in das überörtliche Straßen- und Schienennetz
- Nord-Süd-Achse: Bundesautobahn A7, Schienenfernverkehr Dänemark - Hamburg
- Anbindung nach Kiel: Autobahn A 210, 30-Minuten-Takt im Schienenverkehr
- vergleichsweise schlechte Anbindung in westlicher Richtung (z.B. Heide)
- Nord-Ostsee-Kanal als wichtiger touristischer und wirtschaftlicher Standortfaktor
- Nord-Ostsee-Kanal als starke Barriere für Nord-Süd-Querung
- gute veränderte Anbindung der Wirtschaftsstandorte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (Gräbe, Schemme, Wiersitz)
- Potenzial für kombinierte Verkehrsleistungen (Güter- und Buschafferverkehr)
- Einbahnring in Rendsburg als Kfz-orientiert

Herausforderungen

- Zunahmen im Lieferverkehr durch e-Commerce
- Klimaschutzziele 2050: Einsparung des Endenergiebedarfs um 40-60% im Sektor Verkehr
- Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien auch für Güterverkehr

Chancen und Potentiale

- Verlagerung auf andere Verkehrsträger
- E-Lastenrad für die letzte Meile (z.B. Pilotprojekt „Ich ersetze ein Auto“)
- Bahn und Binnenschiff für den überregionalen Verkehr
- Erreichbarkeit von Gewerbestandorten nicht nur über Straßennetz, auch Schiene und Wasserstraßen nutzen

Best Practice

- Pilotprojekt „ELMO - elektrische urbane Lieferverkehre“
- Erforschung batterieelektrisch angetriebener Nutzfahrzeuge in stadtnahen Bereichen
- Strecken von unter 100 km, Einsatz von zehn Fahrzeugen (LKW von 3,5 - 12 Tonnen)
- NRW Laufzeit: September 2013 bis August 2014
- Pilotprojekt „Jahki“: Nachbefeuerung mit elektrischen Nutzfahrzeugen
- Nutzung verkürzter Nachtzeiten für den Wirtschaftsverkehr ohne Lärmschutzmaßnahmen zu beeinträchtigen (Innenstädtischer Lieferungsverkehr)
- zwei Elektro-Lkw (7,5 t), voll-elektrischer Mehrschichtbetrieb mit Batteriewechselsystem
- Berlin-Brandenburg Laufzeit: Januar 2013 bis Dezember 2015
- Pilotprojekt „Ich ersetze ein Auto“
- Einsatz von konventionell betriebenen Kfz durch Elektro-Lastenräder
- Einsatz im Kurierdienstsektor (acht Kurierdienste bundesweit)
- Ergebnis: 42 % der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten

region in bewegung

Planersocietät

Die Diskussion war durch vielfältige Beiträge geprägt. Um den öffentlichen Verkehr für Pendler attraktiver zu machen, wurde Optimierungsbedarf angesprochen und insbesondere eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel befürwortet. Als Handlungsansatz wird für Ladesäulen und mehr Stellplätze für Pedelecs sowie PKW plädiert, ebenso wie das Marketing für regionale Pendlerportale zu verbessern.

Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs ist die Diskussion durch eine integrative Sichtweise geprägt. Klimafreundliche Lösungsansätze für den Lieferverkehr wurden geäußert, ebenso wie der Wunsch, die regionale Wirtschaft zu fördern.

Anmerkungen¹: Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Was bewegt Sie?

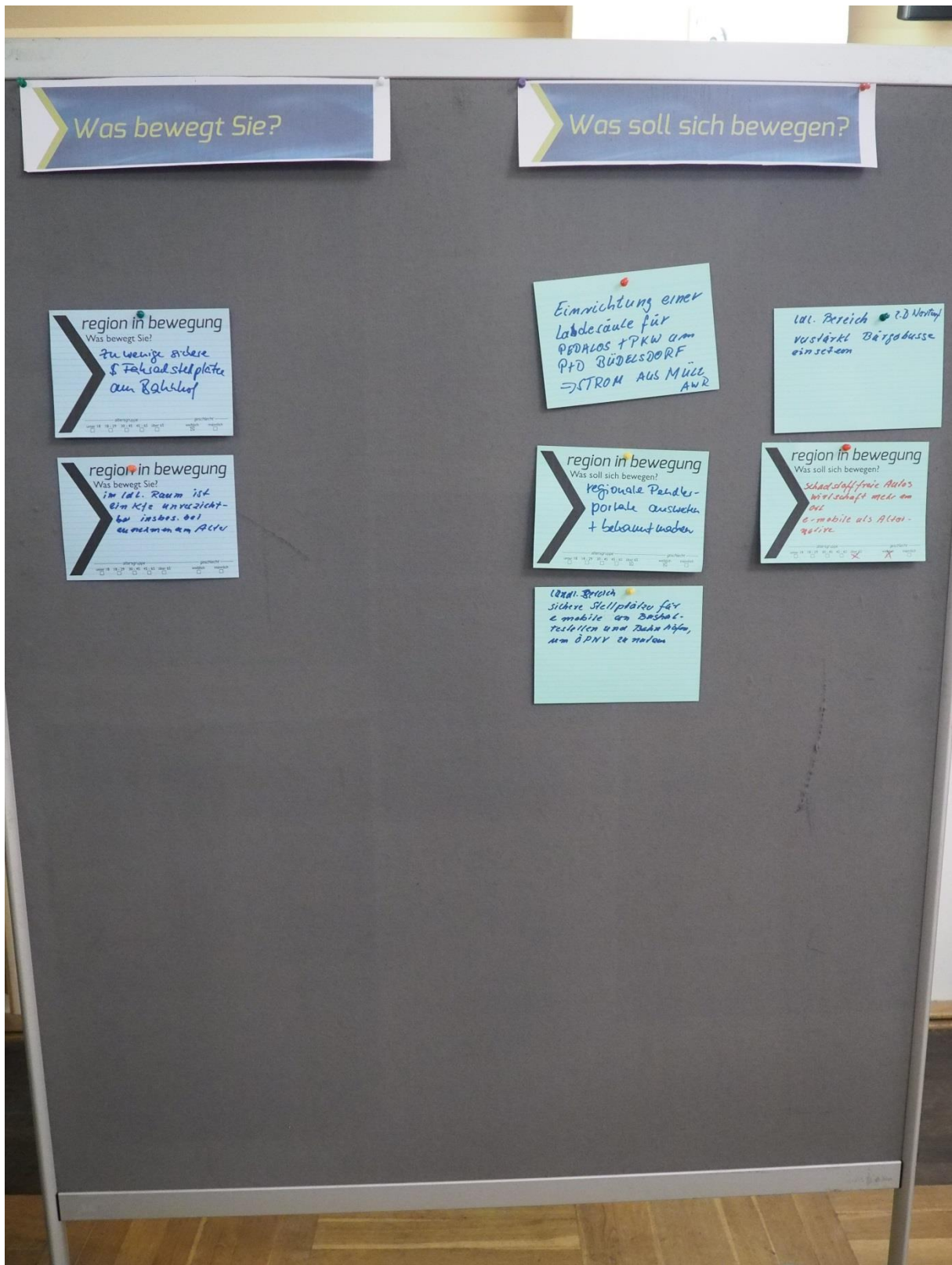
- zu wenige sichere Fahrradstellplätze am Bahnhof
- im ländlichen Raum ist ein KFZ unverzichtbar, insbesondere bei zunehmendem Alter

Was soll sich bewegen?

- Einrichtung einer Ladesäule für Pedelecs + PKW am P+D Büdelsdorf → Strom aus Müll
- Regionale Pendlerportale ausweiten + bekannt machen
- Ländlicher Bereich: sichere Stellplätze für e-mobile an Bushaltestellen und Bahnhöfen, um ÖPNV zu nutzen
- Schadstofffreie Autos
- Wirtschaft mehr am Ort
- E-Mobile als Alternative
- Ländlicher Bereich, z.B. Nortorf, verstärkt Bürgerbusse

¹ Abschrift der Moderationskarten

Die Stellwand zum Thema Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr



Was bewegt Sie?

Was soll sich bewegen?

region in bewegung
Was bewegt Sie?
zu wenige sichere
& Fahrradstellplätze
am Bahnhof

Einrichtung einer
Ladecentrale für
Pedalos + PKW am
P+D Büdelsdorf
=> XTROM aus Müll
AWR

länd. Bereich 2-D Notruf
verstärkt Bürgerbusse
einsetzen

region in bewegung
Was bewegt Sie?
im länd. Raum ist
ein Kfz unverzicht-
bar insbes. bei
Ausreisen am Acker

region in bewegung
Was soll sich bewegen?
regionale Pendler-
portale ausbauen
+ bebaufestlegen

region in bewegung
Was soll sich bewegen?
Schadstofffreie Autos
Wirtschaft mehr an
Bus e-mobilität als Alternative

länd. Bereich
sichere Stellplätze für
e-mobilität an Bahnhöfen,
Teststellen und Bushal-
testellen, um ÖPNV zu nutzen

Themenstand Nahmobilität und Radverkehr

Annähern und Aufsteigen Nahmobilität und Zu Fußgehen

Nahmobilität ist Basismobilität
aktive, nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich
vorrangweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. Rollern, Roller, Skateboard u.a.)
Bewegung fördert die Gesundheit, Nahmobilität erhöht die Lebensqualität und damit die Krisen-Festigkeit der Gemeinden besonders wichtig:
komfortable und barrierefreie Wege
sichere Querschnittsmöglichkeiten an Straßen

Herausforderung Barrierefreiheit
gesundheitliche Einschränkungen nehmen im Alter sowie bei Hochbetagten (ab 75 Jahren) stark zu, diese Altersgruppe wird in den nächsten Jahren stark zunehmen
vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist eine barrierefreie Gestaltung erforderlich
Anspruch auf barrierefreie Gestaltung (UN-Behindertenrechtskonvention, Behindertengleichstellungsgesetz)
Umsetzung einer "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV bis 2020 (gemäß PBefG, 2013)

Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg - Region der kurzen Wege
die durchschnittliche Wegelänge liegt bei nur 7,7 km (Bundesdurchschnitt 11,5 km)
jeder 4. Weg ist unter 1 km, über die Hälfte der Wege kürzer als 5 km
Weg zur Schule, Kita, Bildung (durchschnittl. 3,9 km) und zum täglichen Einkauf (durchschnittl. 4,3 km) sind relativ kurz
Arbeitswege zählen zu den längsten (17,1 km)
die durchschnittliche Wegelänge mit dem Kfz ist mit 11,5 km relativ kurz

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Entfernungsklasse	Kfz	OPNV	Fahrrad
0-1 km	26%	27%	19%
1-3 km	15%	21%	34%
3-5 km	10%	18%	39%
5-10 km	14%	16%	20%
> 10 km	35%	12%	11%

Stärken und Schwächen im Fußverkehr
kurze Wege im Lebens- und Wirtschaftsraum
relativ hoher Fußverkehrsanteil am Modal Split
Fußwegbegleichung in Rendsburg und Nachbargemeinden geplant (2015)
(üblicher) Nachholbedarf in der Förderung des Fußverkehrs, der Nahmobilität

Radverkehr und Tourismus
wichtige Radferne im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
NOK-Route (Radroute entlang des Nord-Ostsee-Kanals) und Ochsenweg (Rendsburg bis Westel über Fockbek, Rendsburg Jeverstedt)
lokale Touren: Weitblick-Tour (44 km), die Städte-Tour (37 km) sowie die Kanal-Tour (32 km)
Service
Verleih von Pedelecs an der Radstation Rendsburg und bei privaten Anbietern
Netzwerk von Ladestationen für Pedelecs, in Kooperation von Hotels, Gastronomie und der Tourist-Information Nord-Ostsee-Kanal
radhus - Fahrradboxen am Schiffbrückenplatz im Zentrum von Rendsburg
Arbeitskreis Radtourismus

ADFC-Fahradklima-Test 2014: Rendsburg
bundesweite Online-Umfrage zur Fahrradfreundlichkeit in Städten
22 Fragen in 5 Themenblöcken, Antwortmöglichkeiten auf einer Skala von 1 bis 5 Punkten (vgl. Schulnoten)
88 Teilnehmer/innen in Rendsburg

Erreichbarkeit Stadtzentrum 2,4
Alle fahren Fahrrad 2,8
Spiß- oder Sträß 3,0
Wegweisung für Radfahrer 3,4

Abstellanlagen 4,0
Öffentliche Fahrradler 4,2
Fahrradförderung 4,7

Fahren im Mischverkehr 4,7
Oberfläche der Radwege 4,8
Breite der Radwege 4,8
Fahrradabstellplätze ÖPNV 4,8

Stärken (grüner Pfeil nach oben)
Schwächen (roter Pfeil nach unten)

region in bewegung | Planersocietät

Annähern und Aufsteigen Radverkehr

touristische Radrouten

Stärken und Schwächen
fahrradfreundliche Entfernungen und Topografie
relativ hoher Radverkehrsanteil am Modal Split
Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur: Ortsdurchfahrten, Beidrichtungswegewege, Benutzungsspezifische und Fahrbahnführung
attraktive touristische Radrouten mit Beschleunigung und Tourenangeboten
Konzeption von Velorouten in Rendsburg als Stadt-Umland-Verbindungen im Alltagsradverkehr, aber fehlende Umsetzung, keine Beschleunigung

Kreis-Radverkehrskonzept
Verdichtung des landesweiten Radverkehrsnetzes (SRVN) auf den regionalen Maßstab
differenziert Alltags- und Freizeitrouten, besondere Beachtung Schularverkehr
nur absolute Nischenlücken im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
K43 Schülup-Jeverstedt
Westerrindfeld entlang der B77 (B202 bis Kanalbrücke)
Büdeltsdorf entlang der L42 Rendsburger Str. (B 203 bis Fehmarnstraße)
Lohe-Fockbek
Alltagsradverkehr mit

touristische Fahrradwegweisung

Fahrradstraße im Zuge der Nord-Süd-Verkehrs

Radverkehrsförderung als System (NRVP) Leitbild "Radverkehr als System"
Potential des Radverkehrs in drei Bereichen ausschöpfen
fahrradfreundliche Infrastruktur
intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit
Service- und Dienstleistungen
Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg als „Aufsteiger“
Der NRVP unterscheidet „Einstieger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“
Grundlage für die Einordnung von Kommunen: Anteil des Radverkehrs am Modal Split und das Niveau der (institutionellen) Radverkehrsförderung
hoher Radverkehrsanteil (17%) am Modal Split im Lebens- und Wirtschaftsraum
Empfehlung
Dynamik in der Radverkehrsförderung weiterentwickeln

Velorouten als Stadt-Umland-Verbindungen

region in bewegung | Planersocietät

Neben Anregungen zur Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Radverkehrsführung, Verbindungen, Abstellanlagen) reichte die Diskussion bis in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketing. Sowohl der touristische und der Alltagsradverkehr, wie auch Themen aus dem Bereich Verkehrssicherheit und unterschiedliche Zielgruppen wurden angesprochen. Auch das Fahrrad für den Lastentransport (z.B. Lastenrad) wurde als Alternative zum Auto vorgeschlagen. Als wesentliches Ziel wurde formuliert, den Radverkehr mehr in das Bewusstsein von Planer/innen und Bürger/innen zu rücken, dabei aber den integrativen Blick zu wahren und die Vorteile der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer/innen im Fokus zu behalten. Vor allem Radschnellwege und Velorouten wurden immer wieder angesprochen. Überwiegend wurde über Radverkehr gesprochen und das Zu Fußgehen nur vereinzelt thematisiert.

Anmerkungen: Nahmobilität und Radverkehr

Was bewegt Sie?

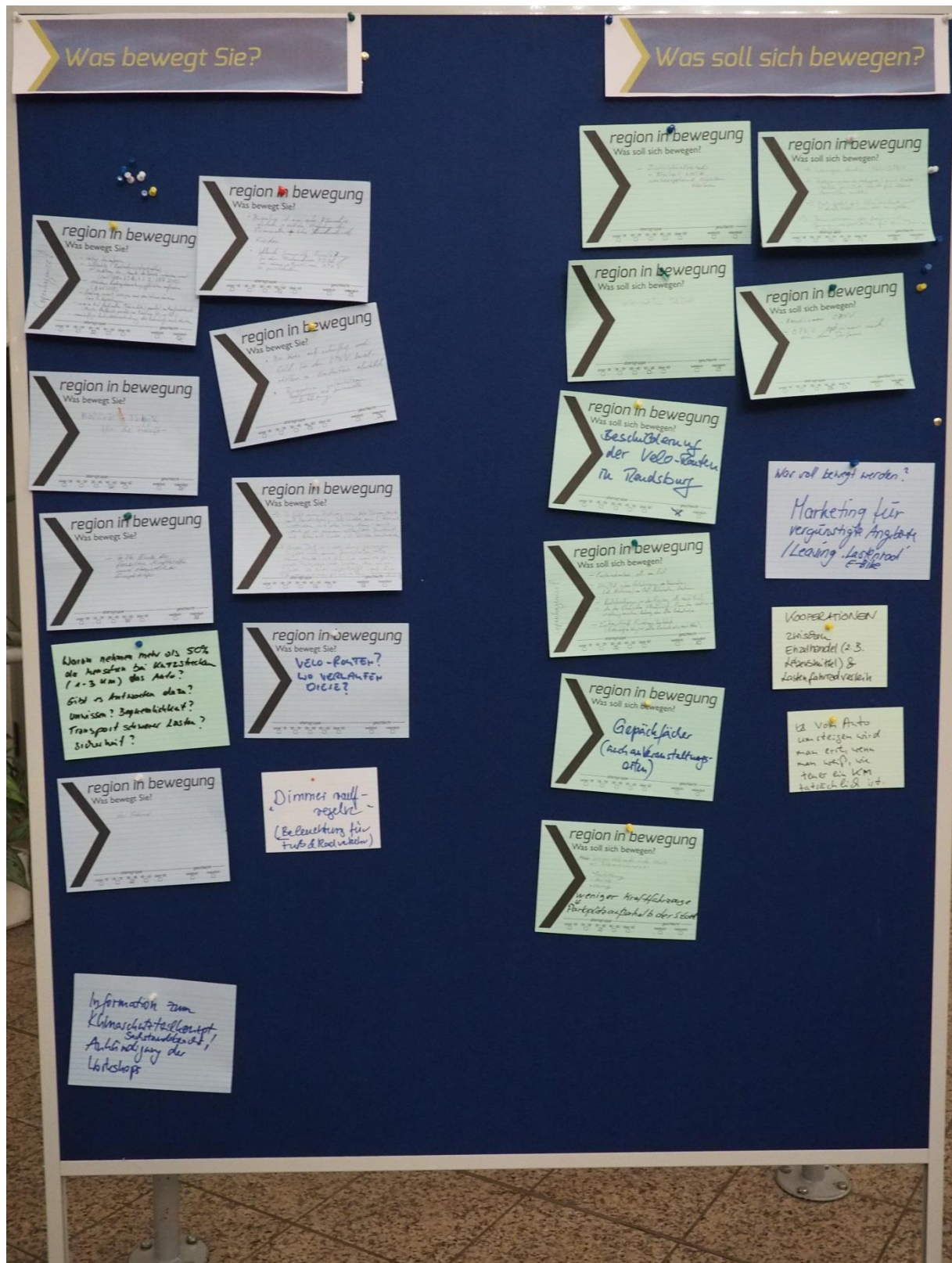
- Lästige Unfallsperren
- Von Auto umsteigen wird man erst, wenn man weiß, wie teuer ein km tatsächlich ist
- Schlechte Radverkehrsinfrastruktur
 - Umsetzung des „Stadt der Technik“ wünschenswert (VwV-StVO zu §2 Abs. 4 S. 2; ERA 2010)
 - Schlechter Zustand der Radwege
- Bürgerbus ist eine gute Alternative, jedoch zeitliche Überforderung des Ehrenamts + hohe Bürokratiehürden
- Fehlende finanzielle Ausstattung für den Flächenkreis RD-Eck, um einen attraktiven ÖPNV zu gewährleisten
- Fehlende Fahrgelegenheiten für Menschen 60+
- Warum nehmen mehr als 50% der Menschen bei Kurzstrecken (1-3 km) das Auto? Gibt es Antworten dazu? Unwissen? Bequemlichkeit? Transport schwerer Lasten? Sicherheit?
- Ende der fossilen Kraftstoffe und ebensolcher Energieträger
 - Mobilität – ökologisch für die Zukunft
 - Alternative Mobilität
- Information zum Klimaschutzteilkonzept, Sachstandsbericht, Ankündigung der Workshops
- Individualverkehr = Freiheit sollte weitestgehend erhalten bleiben

Was soll sich bewegen?

- Lastenradverleih
 - z.B. am Bahnhof
 - Kooperationen zwischen Einzelhandel (z.B. Lebensmittel) & Lastenfahrradverleih
- Marketing für vergünstigte Angebote/Leasing Lastenrads, E-Bike
- Radschnellwege in der Region, z.B. nach Kiel
 - Lückenschluss Richtung Fockbek (Rötenhöfer Weg <-> alte Bahntrasse nach Mohn)
 - „An der Obereider“ <-> Bahnhof, Plan der Stadtverwaltung umsetzen: Radweg aber alte Bahntrasse

- Wie in Kiel Radrouten (Fahrradstr.) parallel zu Hauptverkehrsstr. (Muster Molthestr. Parallel zu Berliner Straße in Rendsburg)
 - Vernünftige Radverkehrsbindung des Bahnhofs nach Norden
- Velorouten
 - Bessere Velorouten in der Stadt als Tätigkeitsschwerpunkt: Beschilderung, Qualität, Vorrang
 - Beschilderung der Velo-Routen in Rendsburg
 - Velo-Routen? Wo verlaufen diese?
- Weniger Kraftfahrzeuge
 - Parkplätze außerhalb der Stadt
- Mehr (attraktiven) ÖPNV
 - Mehr ÖPNV, auch in den Dörfern
 - Mehr attraktiven ÖPNV
 - Schülerbeförderung per SH-weiten, Bus+Bahn übergreifend, Semesterticket
 - Der Kreis muss zukünftig mehr Geld für den ÖPNV bereitstellen → Umdenken erforderlich
- Bewusstsein der Kreis- und Gemeindepolitiker für das Thema schärfen
 - Mehr Geld für Klimaschutz und Mobilitätswandel ausgeben
- Radwege
 - Verbotene Radwegebenutzungspflichten aufheben (§45 StVO)
 - Radweg zuerst reinigen und vom Schnee räumen (wie in Kopenhagen)
- Sicherheit
 - 24h/7d sichere Unterbringung von Fahrrädern (z.B. Mietboxen) am Bahnhof, Bahnhöfen, Zentrum
 - „Dimmer raufregeln“ (Beleuchtung für Fuß & Radverkehr)
- Bürgerbus unterstützen
 - Regelungen und finanzielle Unterstützung
- Zielgruppenanalyse (eine Haltestelle pro Ort reicht für ältere Menschen nicht)
- Wechselakku für Fahrzeuge 2 Stück pro Fahrzeug, 1 lädt zuhause solar, 1 fährt zur Arbeit, Auto wechselt selbst, wie automatisiertes einparken
- Gesprächsfächer auch an Veranstaltungsorten

Die Stellwand zum Thema Nahmobilität und Radverkehr



Themenstand ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität

Einsteigen und Umsteigen ÖPNV

Einzugsbereich der Haltestellen und Takt im Busverkehr

Legende:
 Fußgänger
 Fahrad
 Einsteigebereich 30min
 30 min
 30 min
 30 min
 30 min
 30 min
 30 min

Stärken und Schwächen

- ➔ leistungsstarke SPNV-Achsen: 30 Minuten-Takt Richtung Kiel seit 2015 und geplant mit dem nächsten Fahrplanwechsel
- ➔ Richtung Hamburg
- ➔ neuer Bahnhof Schülldorf mit Bushaltestelle als Pilotversuch
- ➔ gutes Busangebot im Stadtverkehr Rendsburg mit barrierefreien Niederflurbussen
- ➔ Linienstripel eingeführt, aber mit Nachteilen
- ➔ zum Teil nur Stundenakt, z. B. südlich des Kanals
- ➔ gute Anbindung mit Schnellbus nach Eckernförde, allerdings kein Spätsverkehr am Wochenende
- ➔ Jeverstedt mit mehreren Linien angebunden, aber kein Takt
- ➔ übrige Regionalbus-Linien ohne Taktverkehr
- ➔ kein Spätverkehr (auch nicht am Wochenende) im Bus-ÖPNV
- ➔ Handlungsbedarf: Barrierefreiheit

Linienetzplan Stadtverkehr Rendsburg

Quelle: VLS Sivers

ÖPNV Rendsburg mit Aufenthaltsort

Chancen und Potenzial

- ➔ Echtzeitinformation: Online-Fahrplaninformationen, App mit Entwerfedeckung und Ticketkauf (Landesweites Projekt bis 2016)
- ➔ Ausbau multimodaler Angebote
- ➔ bürgerschaftliches Engagement, z.B. Bürgerbus, Mitterweck
- ➔ Potenziale für bedarfsorientierte Angebote, z. B. Flächenangebote statt Linienverkehr, Schüler-Chipkarte
- ➔ Beibehaltung der Schienenstrecke bis Rendsburg-Seebrunn bzw. Fockebel

Barrierefreie Haltestelle Kolberger Str. Linienbus S. 6, 7

seit 2015
alle halbe Stunde von und nach Kiel

region in bewegung Planersocietät

Einsteigen und Umsteigen Inter- und Multimodalität

Intermodale Schnittstellen

Legende:
 Einsteigebereich 90P-45 min
 Park-Ride
 Bike-Ride
 Radstation
 Park-Ordnung
 Bahnhofs Rendsburg
 Radstation am ILO-Güterbahnhof
 Bahnhof Fockebel
 Radstation am ILO, ILO, ILO

Stärken und Schwächen

- ➔ intermodale Schnittstellen nur am Bahnhof Rendsburg und Schülldorf
- ➔ Park-Ride, Bike-Ride und Verknüpfung Bus+Bahn
- ➔ Optimierung der Radstation am Bahnhof Rendsburg in Planung
- ➔ gut ausgestattete Mitfahrerparkplätze (P+D) in Büdeldorf (A7) und Schachtel-Audorf (A210)
- ➔ im Zusammenhang mit den Tunnelarbeiten wurde 2013 ein P+R-Parkplatz in der Höhe des Fuß- und Radtunnels (südlich des Kanals) eingerichtet, jedoch nicht gut angenommen
- ➔ ehrenamtliche Initiative in Rendsburg: Fahrradnetz für kulturelle Zwecke (VHS)
- ➔ Taxigewerbe gewährleistet Mobilität ohne eigenen Pkw ergänzend zum ÖPNV
- ➔ flächen-deckend und auch außerhalb der ÖPNV-Bereichen, auch mit Rollstuhlgerechten Fahrzeugen
- ➔ kein Carsharing-Angebot in Rendsburg, Büdeldorf und Umgebung

Radstation am Bahnhof Rendsburg

Umsteigepunkt Bahnhof Schülldorf

100% Marktbus im Amt Hattener Berge

Mobilitätsstationen

Verknüpfung von Verkehrsangeboten

- ➔ Kennzeichnend: räumliche Konzentration verschiedener Verkehrsmittel
- ➔ z.B. Bus/Bahn, B&R und E-/Fahradverkehr, P&R und (E-)Carsharing, Taxi, Lastentaxis...
- ➔ Kommunikation und Marketing
- ➔ eine einheitliche Marke mit hohem Wiedererkennungswert schafft Aufmerksamkeit
- ➔ Information und Service
- ➔ Informations plus Serviceangebot bauen Nutzungsbarrieren ab
- ➔ Treffpunkt und Aufenthaltsbereich

Potenziale

- ➔ Fahrrad und Pedelec für die erste und letzte Meile
- ➔ flexible oder bedarfsorientierte Angebote: Rufbus, Taxibus, Anrufsammeltaxi, Rufbürgerbus, Schüler-Chipkarte
- ➔ bürgerschaftliches Engagement als Ergänzung zum regulären ÖPNV, z.B. Bürgerbus, MobilitätsPatrol, ehrenamtliche Fahrer*innen
- ➔ Potenzial durch die Einbindung des Taxiverkehrs und von Fahrdiensten in den ÖPNV: Leerfahrten nutzen und anderen Fahrgästen anbieten
- ➔ Fahrgemeinschaften als Teil einer neuen

Anhalterbank in Büdeldorf

region in bewegung Planersocietät

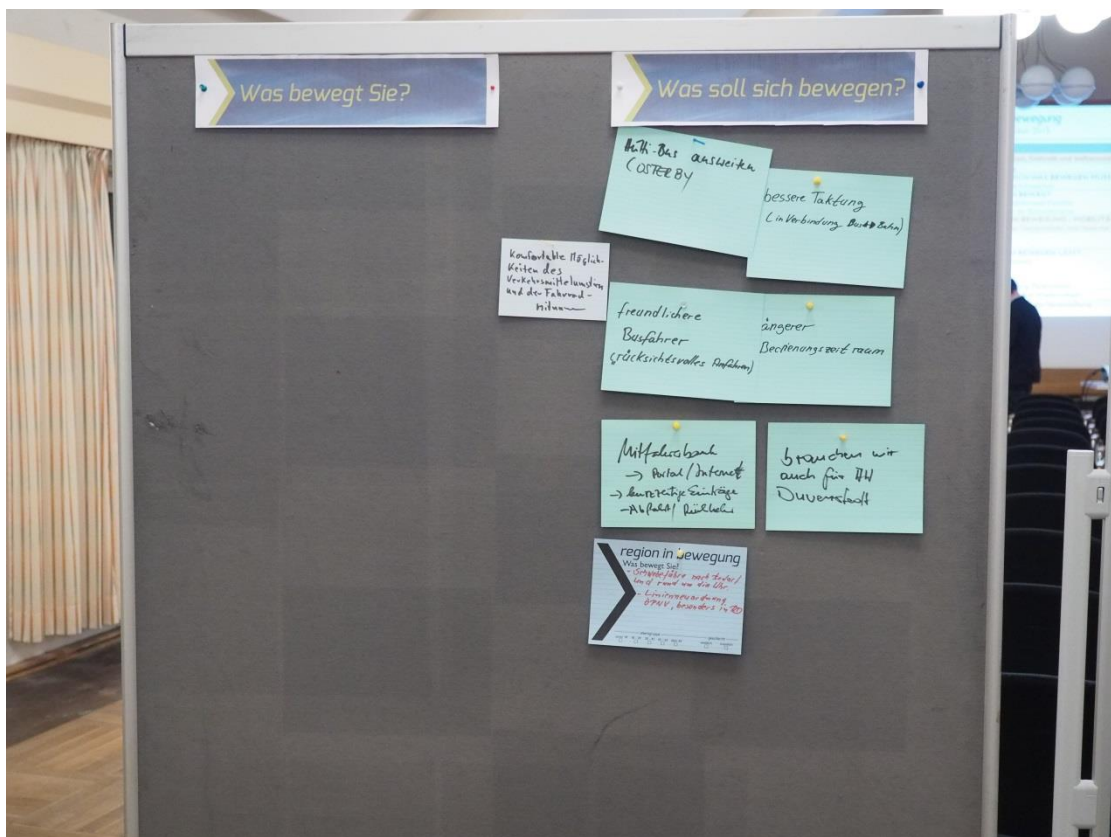
Beim ÖPNV der Zukunft spielten die Themen Multi- und Intermodalität eine große Rolle. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen und dadurch vor allem die sogenannte erste und letzte Meile in der Mobilitätskette durchgängig zu gewährleisten wird durch mehrere Beiträge beschrieben. Ergänzend dazu stellen die Flexibilisierung des Bedienungskonzeptes, der Internetauftritt und Vorschläge zur Finanzierung des ÖPNV wichtige Themen dar. Konkret wurde immer wieder der Wunsch einer besseren Taktung des ÖPNV und eines längeren Bedienungszeitraums geäußert.

Anmerkungen: ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität

Was soll sich bewegen?

- Komfortable Möglichkeiten des Verkehrsmittelumstiegs und der Fahrradmitnahme
- Hütli-Bus ausweiten
- Bessere Taktung in Verbindung Bus - Bahn
 - Linienneuordnung, ÖPNV, besonders in Rendsburg
- Freundlichere Busfahrer
 - Rücksichtsvolles Anfahren
- Längerer Bedienungszeitraum
- Mitfahrerbahn
 - Portal/Internet
 - Kurzzeitige Einträge
 - Abfahrt/Rückkehr
- Brauchen wir auch für Alt Duvenstedt
- Schwebefähre nach Bedarf und rund um die Uhr

Die Stellwand zum Thema ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität



Themenstand Elektromobilität und Mobilitätskultur

Elektrifizieren und Kommunizieren

Elektromobilität

Ladeinfrastruktur und Pedeleerverleih

Legende

- Ladestation E-Pkw
- Radleiherfahrrad
- Ladestation Pedelec
- Wägen
- Gewinne
- Fahrradumkleidung
- Gewinne
- Ausbahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kommunale
- Bahnstraße

Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Free Rendsburg; Eschendorff; Geographische: Lübbertweg; Schöngarten; rks.com.de

Quelle: Foto: Rens; Foto: Rens; Foto: Rens

Stärken und Schwächen

Elektro-Kfz

- lokal emissionsfrei
- bei Energieherstellung aus erneuerbaren Energien ca. 100% klimafreundlich
- bis zu 30 km/h „lärmfrei“
- günstige Unterhaltungskosten (z. B. Wartung, Tanken)
- sehr energieeffizient
- hoher Anschaffungspreis
- eingeschränkte Reichweite
- keine flächendeckende Ladesäulen-/Pedelec-Infrastruktur

Vergroßerung des Bewegungsradius mit dem Zweirad (Drahtevorzüge) bei Einhaltung der körperlichen Fitness

keine flächendeckende Ladeinfrastruktur notwendig

vergleichsweise niedriger Anschaffungspreis

Umgang mit höherer Geschwindigkeit ggf. abschließbare Abstellanlage

region in bewegung | Planersocietät

Elektrifizieren und Kommunizieren

Mobilitätskultur

Mobilitätskultur

- Bewegung beginnt in den Köpfen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind effektive Mittel zum Werben für eine alternative Verkehrsmittelwahl- und ein Imagegewinn für die Kommunen
- Aufklärung über bestehende Mobilitätsangebote
- Bewusstsein über die Qualitäten und Vorteile der Nahmobilität erweitern: Mobilitätskultur der Nähe
- neue Mobilitätsformen erlebbar machen und Beratung anbieten (z.B. Mobilitätszentrale oder

Stärken und Schwächen

- wenig Öffentlichkeitsarbeit im Bereich klimafreundlicher Alltagsmobilität
- Angebote/Engagement einzelner Akteure: Fahrgäste für kulturelle Zwecke (VHS) / als Mobilität im Juni/Herbst nur wenige Mobilität für Akteure, Mobilitätsbereich der VHS 2011
- keine gemeinsame Strategie / Öffentlichkeitsarbeit im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg oder Kreis Radeck
- Vernetzung der regionalen Mobilitätskonzepte, Projektierer jeweils in den anderen Projektteams vernetzen

Vernetzung und Kooperation

- vielfältige Akteure und Projekte im komplexen Mobilitätsbereich
- Charakter von Vernetzung und Kooperation
- Arbeit synchronisieren
- Carsharing im ländlichen Raum
- voreinander Lernen
- miteinander Ideen entwickeln
- gute Projekte multiplizieren
- Materialien/Kampagnen teilen
- Vernetzung zum Thema Mobilität in der Region
- AG Radtourismus
- AG Mobilität im Amt Hittener Berge
- Vernetzung der regionalen Mobilitätskonzepte
- gute Beispiele andernorts
- AG fußgänger- und fahradfreundlicher

Benutzen statt Besitzen: Carsharing

- v.a. in Städten steigende Nutzerzahlen (2014 ca. 700.000), ca. 25% sind Geschäftskunden
- bisher im Lebens- und Wirtschaftsraum kein Carsharingangebot vorhanden
- Carsharing im ländlichen Raum
- geringeres Nachfragepotenzial, geringeres Fahrgastangebot
- erschwerte Bedingungen für den Verzicht auf das eigene Auto, aber Verzicht auf Zielwegen
- mögliche Carsharing-Modelle
- Dorfauto, Nachbarschaftsauto
- Carsharing im Verbund mit Gemeinden oder Firmen
- privates Carsharing „peer-to-peer“ (z.B. über

region in bewegung | Planersocietät

Die Elektromobilität soll durch Testmöglichkeiten oder Einbindung in Mobilitätsangebote erlebbar gemacht werden. Dabei liegt der Fokus sowohl auf dem Pkw als auch auf Pedelecs. Auch hier steht eine stärkere Förderung durch mehr Marketing und Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund, ergänzt durch die Vorstellung eines Mobilitätsangebotes, welches nicht nur auf das Auto ausgerichtet ist. Es wird gewünscht die Nutzung von Mobilitätsangeboten zu erleichtern. Die Vorteile (z. B. Image, menschengerechte Stadt) einer nichtmotorisierten Mobilität mit sinnvoller Einbindung klimafreundlich motorisierter Fahrzeuge spielten eine wichtige Rolle in den Beiträgen.

Anmerkungen: Elektromobilität und Mobilitätskultur

Was bewegt Sie?

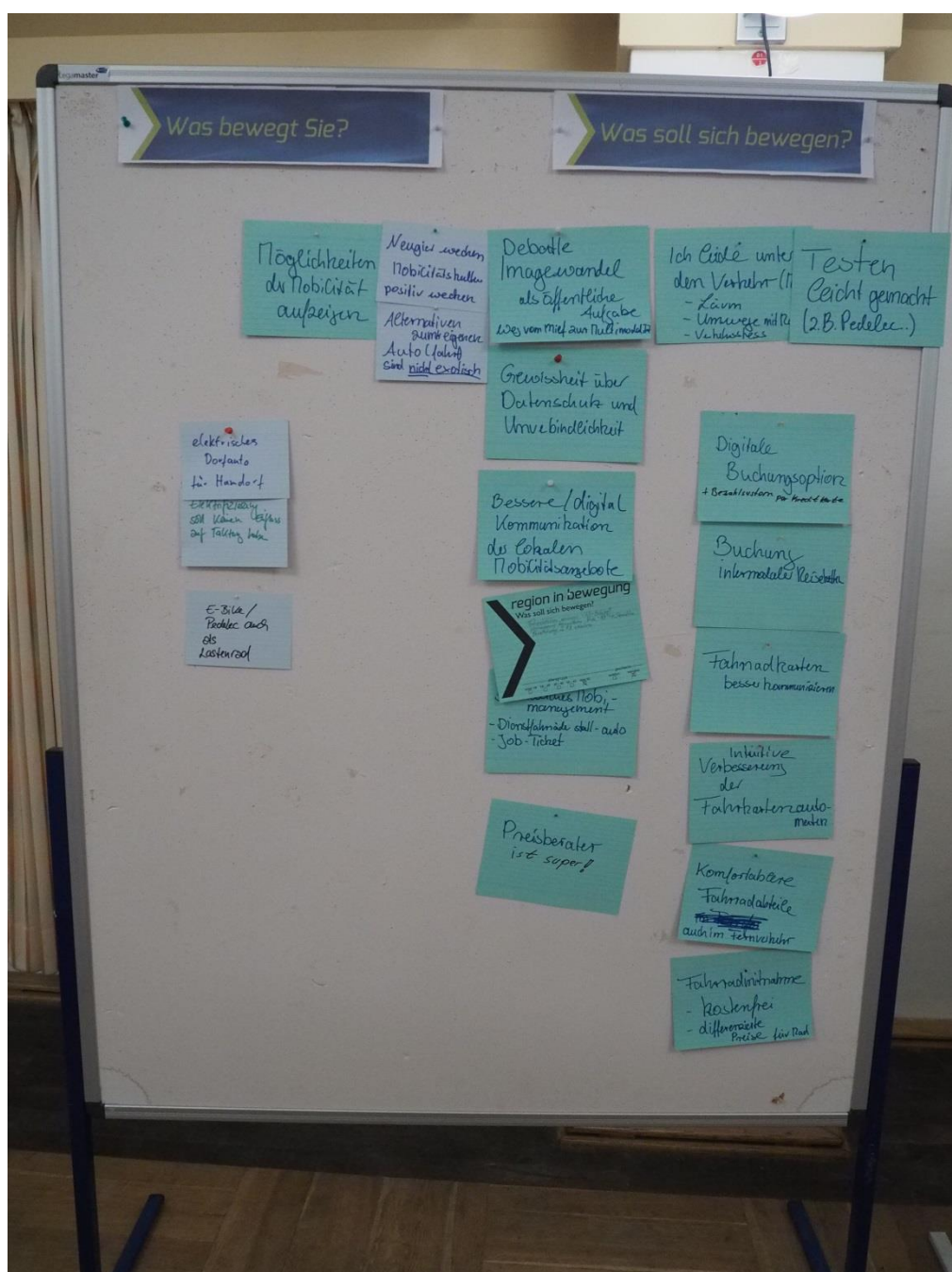
- Alternativen zum/zur eigenen Auto(fahrt) sind nicht exotisch
- Leiden unter dem Verkehr
 - Lärm
 - Umwege mit Rad
 - Verkehrsstress

Was soll sich bewegen?

- E-Bike/Pedelec, auch als Lastenrad
 - Testen leicht gemacht
- Elektrisches Dorffauto für Hamdorf
- Elektrifizierung soll keinen Einfluss auf Taktung haben
- Mobilitätskultur positiv wecken
 - Neugier wecken
 - Möglichkeiten der Mobilität aufzeigen
 - Debatte Imagewandel als öffentliche Aufgabe
 - Weg vom Mief zur Multimodalität
- Gewissheit über Datenschutz und Unverbindlichkeit
- Bessere/ digitale Kommunikation der lokalen Mobilitätsangebote
 - Digitale Buchungsoptionen
 - Bezahlsystem per Kreditkarte
 - Buchung intermodaler Reiseketten
 - Fahrradkarten besser kommunizieren
 - Intuitive Verbesserung der Fahrkartenautomaten
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Dienstfahrräder statt Auto
 - Job-Ticket
- Verlängerung Regionalbahn
 - Kiel – Rendsburg bis Seemühlen

- Fahrradmitnahme
 - Komfortablere Fahrradabteile auch im Fernverkehr
 - Kostenfrei
 - Differenzierte Preise fürs Rad
- Preisberater
- Fahrradstation erneuern
- Fahrradwege in Rendsburg sanieren

Die Stellwand zum Thema Elektromobilität und Mobilitätskultur



Lokale und/oder allgemeine Anregungen

Was bewegt sie?

- A7 Ausfahrt Bünsdorf von Süden nach Norden kommend von 7-8:30 Uhr morgens total überfüllt. Wartezeit zum Kreisel manchmal 15 min
- Kein ÖPNV zur Arbeitsstätte und wenn ja über eine Stunde Fahrzeit
- Was ist mit dem Thema Mobilitätsverzicht – In Bewegung?

Was soll sich bewegen?

- Fahrrad
 - Schnelle komfortable und lückenlose Innenstädtische Radverkehrsanbindung
 - Die Verbindung über den Kanal für Radfahrer soll verbessert werden
 - Velorouten verbinden Stadt & Region
 - Radwege auch im ländlichen Bereich erneuern, unterhalten, neu bauen
 - Attraktive Fahrradservice Station am Bahnhof
 - Gleichberechtigte Ampelschaltungen für Radfahrer + KFZ
- Straßenwegenetz
 - Bau einer Ortsumgehungsstraße 2 in Fockbeck Verbindung B202 – B203
 - Anbindung des Hallenbads an den Stadtverkehr
- Elektromobilität
 - muss schneller umgesetzt werden
 - Elektrobus im Stadtverkehr
 - Verbessern
 - Touristische Ausrichtung
 - E-Tankstellen aufbauen auch für e-Bikes
- Erhalt der aktuellen Infrastruktur
 - Bundes- und Landesstraßen wichtig
 - Strecken-und Straßenrückbau
 - Mehr Geld in die Infrastruktur

- Rendsburg
 - Reaktivierung Rendsburg – Seemühlen
 - Mobilitätsstation Rendsburg
- Alt Duvenstedt
 - Bürgerbus
 - Unterstützen und fördern
 - SH Tarif für Bürgerbusse abschaffen – nicht vermittelbar
 - Weniger Bürokratie, flexibeler, ohne Personenbeförderungsschein, geht es auch ohne?
 - Bessere Anbindung nach Rendsburg durch ÖPNV
 - Kleine Busse/Taxis
 - Häufiger + abends
 - Mehr Haltestellen
 - Motivierung der Bevölkerung umzusteigen
 - Bahnhof Alt Duvenstedt
 - Radwegeausbau verbessern
 - Strecken ausbauen
 - Qualität verbessern
- Überquerung Nord-Ostsee-Kanal
 - Die Schwebefähre muss auch nachts fahren und wenn sie wegen Reperatur nicht fährt, muss es einen Ersatz geben, Bus oder Schiff
 - Tunnel
 - Hochbrücke Rade
 - Fähren
- ÖPNV
 - Kleinere Projekte fördern
 - Angebot verbessern auch im ländlichen Raum
 - Auch Abends von den Dörfern zu den Städten bzw. Kino, Theater, Markt usw.
 - Busverbindung im Stadtverkehr auch abends
 - Umliegende Orte auch am Wochenende
 - Bessere Bustaktung auch Abends

- Entwicklung von alternativen Mobilitätsangeboten fördern
- Kulturbus
- Wassertaxi
- Firmen in der Region halten + neue Firmen ansiedeln um Arbeitsplätze in der Region zu schaffen + pendeln zu vermeiden
- Bessere Verkehrsanbindung im ländlichen Raum

Der Tisch für allgemeine und/oder lokalspezifische Anregungen



Podiumsdiskussion

Die Gesprächspartner/innen bei der Podiumsdiskussion waren Knut Voigt von der KielRegion GmbH, Dr. Sebastian Krug, Klimaschutzmanager des Kreis Rendsburg-Eckernförde, Frank Thomson von der Entwicklungsagentur und Petra Coordes, Bereichsleiterin Verkehrsplanung, Prokuristin der NAH.SH, Frau Mechels übernahm die Moderation.

Es wird betont, dass die Angebote von alternativen Mobilitätsangeboten erhöht werden müssen und diese dadurch auch mehr Akzeptanz bekommen werden. Durch den demographischen Wandel wird es schwieriger den ÖV im ländlichen Raum zu finanzieren und da die Attraktivität des ländlichen Raumes auch im Kontext guter Mobilitätsmöglichkeiten steht, spielt Multimodalität als moderne Mobilität hier eine wichtige Rolle. Die Erwartungen der Entwicklungsagentur an das Klimaschutzteilkonzept werden deutlich zum Ausdruck gebracht. Sie sieht eine umsetzungsorientierte Maßnahmenliste mit einer Prioritätenreihung und Kostenschätzung als greifbares Ergebnis des Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus wird das Klimaschutzteilkonzept als Pilot für den bald startenden Masterplan Mobilität der Kielregion gesehen. Die Ergebnisse und Erfahrungen sollen in den Masterplan Mobilität der KielRegion integriert werden.

Ergänzungen zum klassischen ÖV (Bus+Bahn) werden von Seiten der NAH.SH bereits mitgedacht, die Initiativen für neue Angebote müssen allerdings aus der Region selbst („von unten“) kommen, um den lokalen Gegebenheiten und Ansprüchen gerecht werden zu können. Entsprechende Vorschläge werden aufgenommen und unterstützt. Hinsichtlich der Nahmobilität wird darauf Bezug genommen, dass bereits viele Menschen zu Fuß und per Rad in Rendsburg (Stadt) unterwegs sind. Zudem kann beobachtet werden, dass Engpässe in der Infrastruktur (z. B. Tunnelbaustelle) als Motivation zur Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens führen (stärkere Nutzung des Fuß- und Radtunnels). Für das Thema Elektromobilität wird noch viel Spielraum gesehen. Eine Ladeinfrastruktur für Pedelecs ist im Freizeit- und touristischen Bereich im Zusammenhang mit Gastronomie sowie Hotelgewerbe (Übernachtungen) empfehlenswert. Bei Elektro-Pkw hingegen ist ein genereller, bewusster Ausbau von Ladesäulen sinnvoll, um die Attraktivität eines Elektroautos zu erhöhen und psychologische Barrieren hinsichtlich „begrenzter“ Reichweiten abzubauen.

Aus den Besucher/innenbeiträgen ging die Forderung einher den Bedienungszeitraum des ÖPNV zu verlängern und eine bessere Qualität der Radwege zu schaffen. Auch die Zugänglichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln soll besser werden (Fahrplan, Tarife). Die konkrete Bitte, die Beförderung von Schulkindern zu verbessern (Nutzung von Zügen einbinden), ist durch die freie Schulwahl schwer umzusetzen. Das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel ist – v. a. im Alltag – bisher recht unattraktiv im Gegensatz zum Auto. Nur wenn der sogenannte Leidensdruck für die Pkw-Nutzung steigt (z.B. Baustellen die die Fahrzeit erhöhen), wird auf alternative Mobilität zurückgegriffen. Zudem wird gefordert Nutzungshemmnisse des ÖV abzubauen und einen tariflichen Anreiz zu geben. Es wird vorgeschlagen die Finanzierung des ÖPNV neu zu denken und beispielsweise als Null-Tarif einzuführen.

Ansprechpartner Kreis Rendsburg-Eckernförde:



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Dr. Sebastian Krug
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

Gutachterliche Betreuung:



Planersocietät
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Gernot Steinberg,
Anne Mechels, Sebastian Schröder
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Ein herzliches Dankeschön an alle Aussteller, die mit Ihrem Beitrag den Mobilitätsmarkt zu einer sehr informativen, anschaulichen und lebendigen Veranstaltung gemacht haben:

ADFC

Amt Hüttener Berge

Fahrrad Rosacker

Förde Sparkasse

Lokalportal

MOTEG

NAH.SH

Rendsburg Marketing

Sileo GmbH