

Analysebericht

Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)

Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Str. 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dennis Jaquet

Ilka Bürling

Maren Hinz

Roman Herzog

Jelena Bucker

Harriet Schröder

Joschua Elbing

ifok.

A CADMUS COMPANY

ifok GmbH

Berliner Ring 89

64625 Bensheim

www.ifok.de

Dr. Fabian Schroth

Kerstin Walz

Frank Zimmermann

Kerstin Pfetsch

Bildnachweise

Titelseite: Planersocietät

Sofern nicht anders angegeben, obliegen der Planersocietät die Rechte an den im Bericht dargestellten Bildern und Abbildungen.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Auswertung Mobilitätsdaten	9
3	Bestandsanalyse	12
3.1	Rahmenbedingungen der Mobilität	12
3.2	Bestehende Konzepte und Planungen	18
3.3	Onlinebeteiligung	21
3.4	Fußverkehr	27
3.5	Radverkehr	35
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr	45
3.7	Kfz-Verkehr	56
3.7.1	Fließender Kfz-Verkehr	56
3.7.2	Ruhender Kfz-Verkehr	65
3.8	Wirtschaftsverkehr	79
3.9	Vernetzung der Verkehrsarten	81
3.10	Mobilitätsmanagement	95
3.11	Reisezeitanalyse	97
3.12	Unfallanalyse	100
4	Stärken, Schwächen und Potenziale der Verkehrsträger	106
	Quellenverzeichnis	113
	Anhang	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split 2023 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.....	10
Abbildung 2: Bevölkerungsdichte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	13
Abbildung 3: Visualisierung der Analyse Räume.....	14
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und -anteil nach Altersgruppen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	15
Abbildung 5: Einpendelnde nach Rendsburg.....	17
Abbildung 6: Pendelbeziehungen zum Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg.....	17
Abbildung 7: Verortung aller Beiträge.....	22
Abbildung 8: Anzahl der Beiträge nach Kategorie.....	23
Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der Stadt- und Ortszentren sowie der Nahversorgungszentren (zentrale Versorgungsbereiche nach regionalem Einzelhandelskonzept (2021))	30
Abbildung 10: Zugang zum Fußgängertunnel auf der Südseite (links); Nobiskrug-Fähre in Schacht-Audorf (mittig); B203 in Büdelsdorf (rechts)	31
Abbildung 11: Schmalere, nicht barrierefreier Gehweg in der Rendsburger Altstadt (links), getrennter Geh- und Radweg am Jungfernstieg in Rendsburg (mittig), Übergang zum Schutzstreifen nach Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs in Jevenstedt (rechts)	32
Abbildung 12: Bedarfsampel in Alt Duvenstedt (links), Mittelinsel als Querungshilfe in Osterrönfeld (rechts)	33
Abbildung 13: Barrierefreier Angelplatz in Nübbel an der Eider (links); Trimm-dich-Pfad in Rickert (mittig); Bouleplatz in Westerrönfeld (rechts).....	34
Abbildung 14: Fußgängerwegweisung sowie der Rundweg „blaue Linie“ in Rendsburg	34
Abbildung 15: Radverkehrsnetz des Radverkehrskonzeptes in Verbindung mit den aktuellen Velorouten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	36
Abbildung 16: Gepflasterte und hervorgehobene Abschnitte der Veloroute 4 an der Untereider (links) und Veloroute 1 Am Holstentor in Rendsburg (rechts).....	37
Abbildung 17: Naturgebundene Abschnitte der Veloroute 4 (Stadtpark Rendsburg (links), Abschnitt am Mühlenbach Richtung Fockbek (rechts)).....	38
Abbildung 18: Abschnitt "Radverkehr frei" an der Veloroute 6 (Dorfstraße in Westerrönfeld)	38
Abbildung 19: Fahrradstraßen entlang der Velorouten in Rendsburg (links) und Fockbek (mittig); Querverbindung zur Veloroute an der Neuen Dorfstraße in Büdelsdorf (rechts)	38
Abbildung 20: Unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs (links: Beschilderung "Radverkehr frei" in Westerrönfeld), (rechts: beidseitiger Schutzstreifen ohne Mittellinie in Jevenstedt)	39
Abbildung 21: Positivbeispiel für deutliche Markierung von Radwegen und Aufstellflächen in Kreuzungsbereichen (Fockbek links, Westerrönfeld mittig), Fahrradstraße (Fockbek rechts)	39
Abbildung 22: Positive Beispiel für regionale Radwegweisung (Fockbek (links), Rendsburg (mittig), Jevenstedt (rechts)).....	40
Abbildung 23: Beispiel für Verbindung zwischen Gemeinden für Fuß- und Radverkehr (Verbindung zwischen Fockbek und Nübbel (links), Verbindung zwischen Jevenstedt und Schülpe bei Rendsburg (rechts)).....	40
Abbildung 24: Hinweisschild am Nord-Ostseekanal (links), Abschnitt in Westerrönfeld (mittig) und bei Schacht-Audorf (rechts).....	41
Abbildung 25: Erreichbarkeit der Bahnhöfe Rendsburg und Schülpe mit dem Fahrrad innerhalb von bis zu 20 Minuten.....	42
Abbildung 26: Abstellanlagen an wichtigen Zielorten (Schwimmbad Büdelsdorf links), überdachte Anlagen (Büdelsdorf Hollerstr. mittig), gesicherte Fahrradstation (Rendsburg am Bahnhof rechts).....	42
Abbildung 27: Überdachte Radabstellanlagen (Fockbek (links), Borgstedt (mittig), Nübbel (rechts)).....	43
Abbildung 28: Anlehnbügel oder Felgenklemmer an Bildungs- und Freizeiteinrichtungen (Jevenstedt Sportplatz (links), Nübbel Sportplatz (mittig), Schacht-Audorf am Kanal (rechts))	43
Abbildung 29: Standorte der Sprottenflotte in Fockbek (links), Borgstedt (mittig) und Büdelsdorf (rechts)	44
Abbildung 30: Liniennetzplan Stadtverkehr Rendsburg	51
Abbildung 31: Wegeketten im ÖPNV	52
Abbildung 32: Positives Beispiel für überdachte Haltestelle mit Fahrradabstellmöglichkeiten in Nübbel	52
Abbildung 33: Haltestellen mit unterschiedlichen Ausbaustandard der Barrierefreiheit in Jevenstedt (links), Westerrönfeld (Mitte) und Schülpe (rechts).....	54
Abbildung 34: Überörtliches Straßennetz im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	57
Abbildung 35: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	58
Abbildung 36: Geschwindigkeitsbegrenzungen vor einem Seniorenheim in Westerrönfeld (links) und zeitlich beschränkt vor einer Schule in Schülpe (rechts)	58
Abbildung 37: Verschwenkung der Fahrbahn in Westerrönfeld (links) und Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr an der Dorfstraße in Schülpe (rechts).....	59
Abbildung 38: Zählpunkte der Verkehrszählung.....	60

Abbildung 39: Ergebnisse Verkehrszählung	61
Abbildung 40: Standorte öffentlicher E-Ladesäulen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	64
Abbildung 41: Parkplätze mit Lademöglichkeit in Schacht-Audorf (links) und Westerrönfeld (rechts).....	64
Abbildung 42: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung „Stadtzentrum Rendsburg“	66
Abbildung 43: Anzahl an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebietes „Stadtzentrum Rendsburg“ nach Bewirtschaftungsart	67
Abbildung 44: Anwohnendenparkzone (links), Parkhaus Nienstadtstraße und Tarif (mitte; rechts).....	67
Abbildung 45: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek.....	68
Abbildung 46: Anzahl an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebietes „Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek“ nach Bewirtschaftungsart.....	69
Abbildung 47: Übersicht der Teilgebiete der Auswertung der Parkraumerhebung	70
Abbildung 48: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet „Stadtzentrum Rendsburg“	71
Abbildung 49: Auslastung der Teilbereiche im „Stadtzentrum Rendsburg“ in der Spitzenzeit (10-12 Uhr).....	72
Abbildung 50: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet „Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek“.....	73
Abbildung 51: Auslastung der Teilbereiche des Untersuchungsgebietes Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek in der Spitzenzeit (16-18 Uhr)	74
Abbildung 52: Verortung Parkhäuser in Rendsburg.....	75
Abbildung 53: Gesamtauslastung Parkhaus Nienstadtstraße nach Parkdauer im Tagesverlauf.....	76
Abbildung 54: Ein- und Ausfahrten Parkhaus Wallstraße im Tagesverlauf.....	77
Abbildung 55: Gesamtauslastung Parkhaus am Bahnhof im Tagesverlauf	78
Abbildung 56: Derzeitige und geplante Industrie- und Gewerbeflächen.....	80
Abbildung 57: Gewerbegebiet Osterrönfeld (links), Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr an der Dorfstraße in Schülup (rechts).....	81
Abbildung 58: Beispiel einer intermodalen Wegeketten	81
Abbildung 59: Bikesharing-Stationen (Büdelsdorf (links), Fähranleger Nobisfähre (rechts))	83
Abbildung 60: Übersicht Bikesharing-Stationen und Abdeckungsbereich	84
Abbildung 61: Fahrradflotte der SprossenFlotte (E-Bike (links), konventionell (mittig), Lastenrad(rechts))	84
Abbildung 62: Carsharing-Stationen (Büdelsdorf am Hotel Heidehof (links), Rendsburg am Paradeplatz (rechts)) ..	86
Abbildung 63: Übersicht Carsharing-Stationen und Abdeckungsbereich	87
Abbildung 64: Mobilitätsstation "Grüner Kranz" (oben), Mobilitätsstation Borgstedt „Dörpshus“ (unten).....	89
Abbildung 65: Bushaltestelle Büdelsdorf Brandheide (oben), Rendsburg Fußgängertunnel (unten).....	90
Abbildung 66: Bike+Ride Anlagen (v.l.n.r. "Grüner Kranz" Rendsburg, Bahnhofsteilpunkt Schülldorf (oben), Fahrradstation mit abschließbaren Fahrradboxen am Rendsburger Bahnhof (unten))	91
Abbildung 67: Radabstellanlagen an Bushaltestellen (separate überdachte Abstellanlage (links), überdachte Radabstellanlage kombiniert mit Bushäuschen (mittig), Fahrradbügel (rechts)).....	92
Abbildung 68: Park+Ride-Anlagen (Bahnhof Rendsburg (links), SPNV-Haltepunkt Schülldorf (rechts)).....	92
Abbildung 69: Übersicht Mobilitätsstationen sowie B+R- und P+R-Standorten	93
Abbildung 70: Mitfahrbank bei Mobilitätsstation "Grüner Kranz"	94
Abbildung 71: Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf Basis der Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums	98
Abbildung 72: Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf Basis der überregionalen Pendlerbeziehungen	99
Abbildung 73: Erreichbarkeiten ÖPNV und MIV ausgehend von Rendsburg Hbf	100
Abbildung 74: Räumliche Verteilung der Unfallkategorien nach Schweregrad.....	102
Abbildung 75: Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg.....	103
Abbildung 76: Unfälle nach Unfalltypen.....	104
Abbildung 77: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	105
Abbildung 78: Verortung der Beiträge zum Thema Radverkehr	115
Abbildung 79: Detailansicht der Beiträge zum Thema Radverkehr	115
Abbildung 80: Verortung der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr.....	116
Abbildung 81: Detailansicht der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr	116
Abbildung 82: Verortung der Beiträge zum Thema Fußverkehr.....	117
Abbildung 83: Detailansicht der Beiträge zum Thema Fußverkehr.....	117
Abbildung 84: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Osterrönfeld.....	118
Abbildung 85: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Fockbek	118
Abbildung 86: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Rendsburg (Zentrum)	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mobilitätseckdaten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	9
Tabelle 2: Übersicht der Gemeinden und Städte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	12
Tabelle 4: Ein- und Auspendelnde der Gemeinden und Städte (insgesamt).....	16
Tabelle 5: Ergebnisse der Städte beim ADFC-Fahrradklimatest 2020 und 2022 für Rendsburg und Büdelsdorf	44
Tabelle 6: Übersicht der SPNV-Linien im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	46
Tabelle 7: Übersicht der Buslinien der NVB Rendsburg Stadtverkehr	48
Tabelle 8: Regionale Buslinien	49
Tabelle 9: Umsteigezeiten am Bahnhof Schülldorf.....	56
Tabelle 10: Übersicht an bestehenden Bikesharing-Stationen nach Analyseraum.....	82
Tabelle 11: Tarifübersicht SprottenFlotte.	85
Tabelle 12: Übersicht an bestehenden Bikesharing-Stationen nach Analyseraum.	86
Tabelle 13: Tarifübersicht Flow Carsharing.	87
Tabelle 14: Ausstattung (potenzieller) Mobilitätsstationen.....	90
Tabelle 15: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnis.....	97
Tabelle 16: Übersicht der Unfälle im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg 2021 - 2023.....	101
Tabelle 17: Zusammenfassung relevanter Konzepte der Gemeinden und Städte	121

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
BBZ	Berufsbildungszentrum
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucher-schutz
BMV	Bundesministerium für Verkehr
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittlicher Verkehr an Werktagen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
FVS	Fußverkehrsstrategien
IEK	Integriertes Entwicklungskonzept
ISEK	Integriertes städtisches Entwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
kW	Kilowatt
Lkw	Lastkraftwagen
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
MEP	Mobilitätsentwicklungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
Nfz	Nutzfahrzeug
OEK	Orts(kern)entwicklungskonzept
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBeG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen zur Erhebung Mobilität in Städten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Mobilität bildet eine wesentliche Grundlage für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ob Arbeit, Einkaufen oder Freizeitgestaltung – fast alle Aktivitäten machen eine Ortsveränderung erforderlich. Mobilität kann jedoch nur dann erfolgreich gestaltet werden, wenn alle räumlichen Ebenen gemeinsam handeln und eine gemeinsame Zielsetzung verfolgen. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, gelegen im Kreis Rendsburg-Eckernförde in Schleswig-Holstein, umfasst die beiden Städte Rendsburg und Büdelsdorf sowie die Gemeinden Alt-Duvenstedt, Borgstedt, Jevenstedt, Fockbek, Nübbel, Osterrönfeld, Rickert, Schacht-Audorf, Schülldorf, Schülp bei Rendsburg und Westerrönfeld. Unter dem Grundsatz „Denken ohne Grenzen“ verfolgen die dreizehn Gemeinden und Städte seit dem Jahr 2006 eine interkommunale Zusammenarbeit, wobei u. a. das Voranbringen gemeinsamer Projekte, die gemeinsame Gestaltung des Wirtschaftsraums und die Prüfung sowie Umsetzung gemeinsamer Entwicklungspotenziale und -strategien im Fokus stehen.

Zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität wird für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ein ganzheitlicher, verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) erstellt. Unter Berücksichtigung bereits bestehender Konzepte steht die Entwicklung einer übergeordneten Planung im Fokus, welche einerseits zu Attraktivität und Lebensqualität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg beiträgt und andererseits die Weichen für die bis zum Jahr 2040 angestrebte Klimaneutralität stellt. Darüber hinaus begegnet der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg mit der Erstellung des MEP den gesellschaftlichen Veränderungen und Entwicklungen, wie dem Klimawandel und dem demographischen Wandel und der daraus resultierenden Notwendigkeit die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zufrieden stellen zu können.

Im Ergebnis werden mit dem Mobilitätsentwicklungsplan kurz-, mittel- und langfristige Strategien zur Entwicklung eines zukunftsfähigen, effizienten und klimagerechten Verkehrssystems in der Stadt-Umland-Region entwickelt. Der gesamte Erarbeitungsprozess des MEP erfolgt in mehreren Phasen, welche durch verschiedene Beteiligungsformate begleitet werden. Der folgende Bericht konzentriert sich auf die Bestandsaufnahme sowie die Analyse der bestehenden Verkehrssituation. In den weiteren Schritten erfolgt die Festlegung eines Leitbilds für die verkehrliche Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Darauf aufbauend werden Maßnahmen erarbeitet und diskutiert. Das Endprodukt des MEP bildet ein strategisches Handlungskonzept.

2 Auswertung Mobilitätsdaten

Im Zuge der Analyse zum Mobilitätsentwicklungsplan des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg wurden ungewichtete Daten der Erhebung Mobilität in Städten (SrV) analysiert und raumbezogen ausgewertet. Die SrV ist eine groß angelegte, standardisierte und stichprobenbasierte Haushaltsbefragung zum alltäglichen Mobilitätsverhalten in deutschen Städten und Regionen. Konzeption und Durchführung erfolgen durch die Technische Universität Dresden in Zusammenarbeit mit zahlreichen Kommunen und Verkehrsunternehmen. Der Befragungszeitraum der SrV 2023 umfasste die Monate Januar bis Dezember 2023.¹ Insgesamt konnten für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg Angaben von rund 957 Personen und 3.084 Wegen berücksichtigt werden. Der SrV-Datensatz umfasst unter anderem Daten zur Verkehrsmittelausstattung, -verfügbarkeit und -nutzung sowie die protokollierten Alltagswege eines bestimmten Berichtstages (Kernwoche, Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag).

In dem folgenden Kapitel werden die zentralen Ergebnisse der Datenauswertung im Überblick vorgestellt. Die Ergebnisse der Datenauswertung können zudem dem im Anhang anliegenden Datenblatt (vgl. Fact Sheet (Auswertung SrV-Daten)) entnommen werden.

Mobilitätsverhalten

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg verlassen 87 Prozent der befragten Personen an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese sogenannten mobilen Personen legen im Durchschnitt etwa 3,9 Wege pro Werktag zurück. Im Schnitt werden dabei auf einem alltäglichen Weg rund 6,1 Kilometer zurückgelegt. Insgesamt werden von den befragten Personen also täglich durchschnittlich jeweils 23,8 Kilometer im Verkehrssystem zurückgelegt.

Tabelle 1: Mobilitätseckdaten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

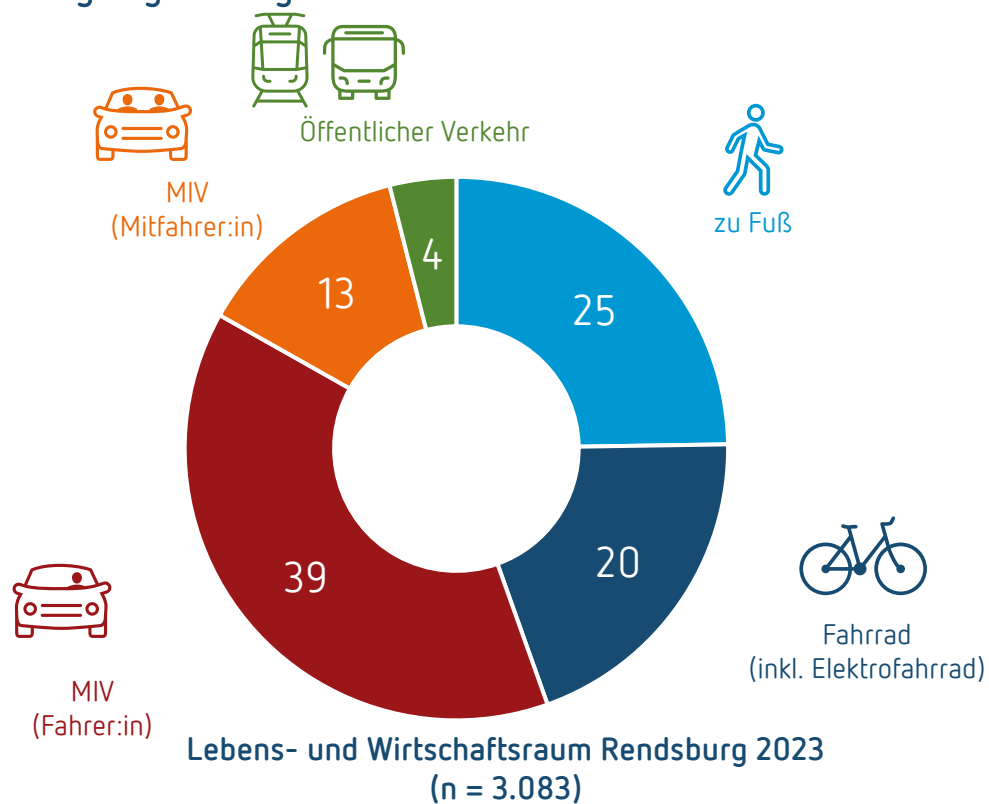
Mobilitätseckdaten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	
Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,9 Wege/Tag
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	6,1 km
Verbrachte Strecke im Verkehrssystem (durchschnittliche Angabe)	23,8 km

An einem normalen Werktag ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem Anteil von 52 Prozent an allen zurückgelegten Wegen mit Abstand das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der befragten Personen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (39 Prozent der Wege als fahrende Person und 13 Prozent als mitfahrende Person). 25 Prozent der berichteten Wege werden zu Fuß gegangen, weitere 20 Prozent mit dem Fahrrad gefahren. Der öffentliche Verkehr weist mit 4 Prozent der berichteten Wege nur geringe Anteile am Verkehrsaufkommen auf.

1 TU Dresden (2025): Mobilität in Städten - SrV 2023.

Abbildung 1: Modal Split 2023 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

Modal Split 2023 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, liegt der Anteil des MIVs am Modal Split deutlich höher. So werden knapp zwei Drittel der berichteten Wegstrecken mit dem MIV als fahrende Person zurückgelegt (63 Prozent) und rund ein Fünftel der Verkehrsleistung als mitfahrende Person (19 Prozent). Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 7 Prozent der berichteten werktäglichen Personenkilometer zurückgelegt. Demgegenüber weisen die aktiven Verkehrsmittel mit 2 Prozent (zu Fuß) und 8 Prozent (Fahrrad) der Personenkilometer deutlich niedrigere Anteile am Modal Split als nach Wegeaufkommen auf. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit den Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfällt als bei den übrigen Verkehrsmitteln (zu Fuß: 1,1 Kilometer; Fahrrad: 3,1 Kilometer; MIV als Fahrer:in: 11,3 Kilometer; MIV als Mitfahrer:in: 9,8 Kilometer; ÖV: 17,5 Kilometer).

Rund zwei Drittel der zurückgelegten Wege sind kürzer 5 Kilometer und bieten sich damit für die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad an. Ein Drittel der Wege bis unter 5 Kilometer werden bereits zu Fuß gegangen (34 Prozent) und weitere 24 Prozent dieser kurzen Wege werden mit dem Fahrrad gefahren. Lediglich 2 Prozent der Wege bis unter 5 Kilometer werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren. Der größte Anteil der kurzen Wege (40 Prozent der berichteten Wege unter 5 Kilometer) wird aktuell allerdings mit dem MIV als fahrende Person (29 Prozent) oder als mitfahrende Person (11 Prozent) zurückgelegt und bieten damit ein Verlagerungspotenzial zum Umweltverbund.

Nahezu ein Sechstel der täglich zurückgelegten Wege werden zu Freizeit Zwecken oder für Einkäufe und Besorgungen (jeweils 17 Prozent der berichteten Wege) zurückgelegt. Wege zum Arbeitsplatz machen ein Zehntel (10 Prozent) der berichteten Wege aus. Damit sind gemeinsam mit Wegen zu Schul- und Ausbildungszwecken (4 Prozent der berichteten Wege) die Hälfte aller Wege diesen Wegzwecken zuzuordnen. Weitere 6 Prozent der Wege werden als Begleitwege bzw. Bring- und Abholwege berichtet.

Zentrale Erkenntnisse der Datenauswertung der SrV 2023

Das aktuelle Mobilitätsverhalten der befragten Menschen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist stark auf die Nutzung des MIV ausgerichtet. So kann ein hoher Modal Split-Anteil des MIV sowohl nach Verkehrsleistung als auch nach Wegeaufkommen festgestellt werden.

Der Anteil der aktiv zurückgelegten Strecken ist vor allem auf kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückzuführen. Rund zwei Drittel der Wege mit einer Länge von unter einem Kilometer werden zu Fuß gegangen. Zudem liegt die Fahrradnutzung mit einem Anteil am berichteten Wegeaufkommen von 20 Prozent auf einem vergleichbaren Niveau wie der Fußverkehr.

Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel fällt im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg mit 4 Prozent aller berichteten Wege niedrig aus und ist vorwiegend auf den Ausbildungsverkehr bzw. Wege zur Schule oder Hochschule zurückzuführen. So ist jeder siebte berichtete und mit dem ÖV zurückgelegte Wege ein Ausbildungsweg zur Schule oder Hochschule (15 Prozent der angegebenen ÖV-Wege), welche in der Regel von jüngeren Menschen zurückgelegt werden, die häufig auf die Nutzung von Bus und Bahn angewiesen sind bzw. zu den ÖV-Captives² zählen.

² Als ÖV-Captives können Personen bezeichnet werden, die kein Auto besitzen. Aufgrund der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit sind ÖV-Captives in ihrer Wahlfreiheit der Verkehrsmittel eingeschränkt und teilweise auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel – insbesondere für das Zurücklegen weiter Strecken – angewiesen.

3 Bestandsanalyse

Für die Bestandsanalyse der Verkehrsinfrastrukturen und Rahmenbedingungen der Mobilität im Wirtschafts- und Lebensraum Rendsburg wurde auf bestehende Daten und Konzepte zurückgegriffen. Zusätzlich wurde eine Begehung im März 2025, eine Parkraumerhebung und Verkehrszählung sowie eigene Recherchen (Fachgutachten, Beteiligungsformate, Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren etc.) durchgeführt. Im Folgenden werden zuerst die Rahmenbedingungen der Mobilität aufgezeigt und bestehende Konzepte und Planungen mit Bezug zum Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg beleuchtet. Im Anschluss erfolgt eine Bestandsanalyse für die jeweiligen Verkehrsmittelträger sowie eine Reisezeit- und Unfalldatenanalyse.

3.1 Rahmenbedingungen der Mobilität

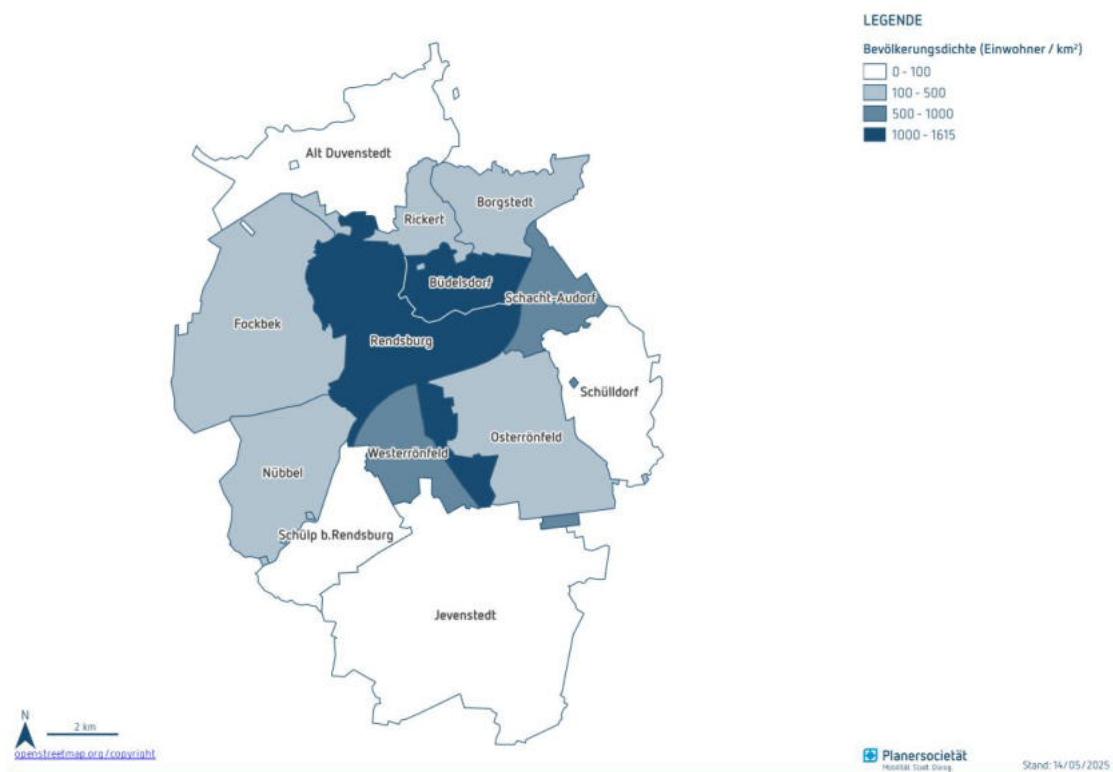
Räumliche Aufteilung und Struktur des Planungsraums

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg umfasst die zwei Städte Büdelsdorf und Rendsburg sowie elf Gemeinden (Alt Duvenstedt, Borgstedt, Fockbek, Jevenstedt, Nübbel, Osterrönfeld, Schacht-Audorf, Schülldorf, Schülp bei Rendsburg, Rickert, Westerrönfeld). Auf einer Fläche von etwa 207 km² leben rund 74.282 Einwohnende (Stand 31.12.2023). Im Durchschnitt ergibt sich dadurch eine Bevölkerungsdichte von 358 Einwohnenden / km² wobei diese stark schwankt zwischen den ländlich geprägten Gemeinden (z. B. 75 Einwohnende / km² in Jevenstedt) und Gemeinden in der Nähe von Städten oder in den Städten selbst (z. B. 646 Einwohnende / km² in Westerrönfeld). Die folgende Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die Anzahl der Einwohnenden und ihrer Fläche sowie deren Verhältnis. Darüber hinaus veranschaulicht Abbildung 2 die Unterschiede in der Bevölkerungsdichte zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten.

Tabelle 2: Übersicht der Gemeinden und Städte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Gemeinde/Stadt	Anzahl Einwohnende	Fläche in ha	Einwohnende pro km²	Auspendelnde nach Rendsburg (2023)
Alt Duvenstedt (Gemeinde)	1.894	2.042,42	93	230
Borgstedt (Gemeinde)	1.815	915,21	198	210
Büdelsdorf (Stadt)	10.470	648,26	1.615	1.360
Fockbek (Gemeinde)	6.636	2.664,57	249	860
Jevenstedt (Gemeinde)	3.406	4.555,31	75	330
Nübbel (Gemeinde)	1.549	1.401,84	110	220
Osterrönfeld (Gemeinde)	5.194	1.788,64	290	610
Rendsburg (Stadt)	30.545	2.375,22	1.286	-
Rickert (Gemeinde)	1.029	551,85	186	140
Schacht-Audorf (Gemeinde)	4.943	658,81	750	470
Schülldorf (Gemeinde)	746	1.299,41	57	70
Schülp bei Rensburg (Gemeinde)	1.069	1.071,79	100	90
Westerrönfeld (Gemeinde)	4.986	777,76	641	590

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



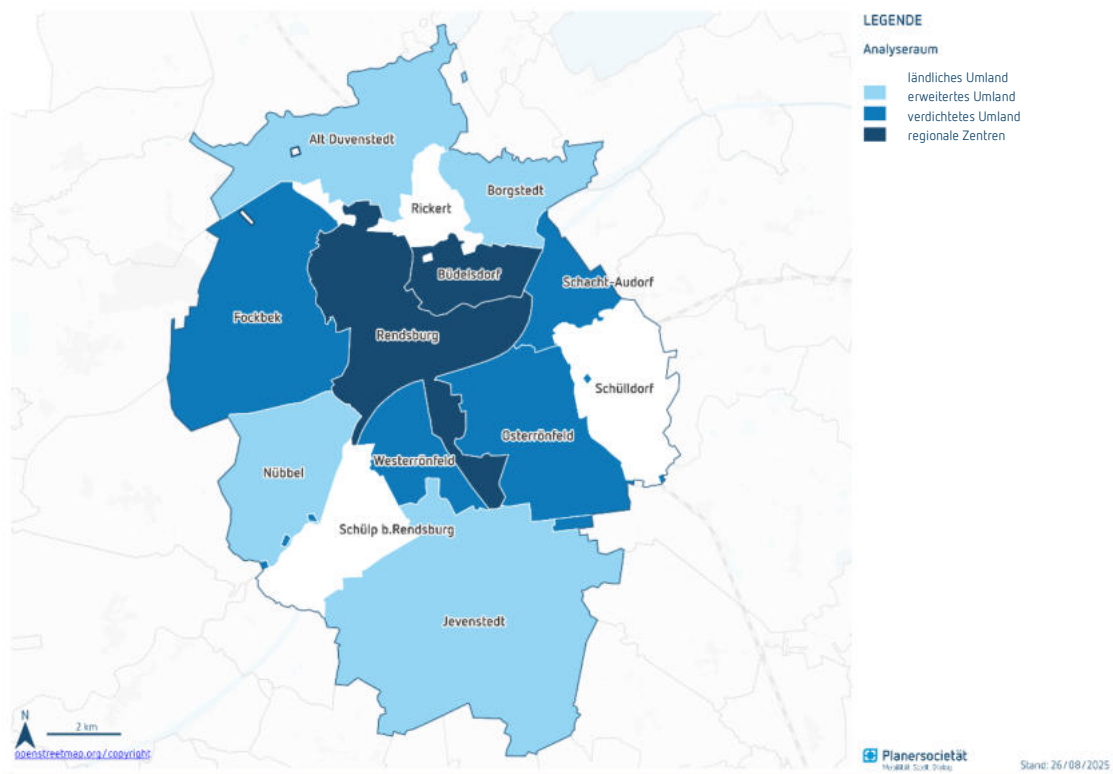
Quelle: Statistikamt Nord (2024), eigene Darstellung

Für die vorliegende Bestandsanalyse wurde der Lebens- und Wirtschaftsraum in enger Abstimmung mit der Projektgruppe in Analyseräume eingeteilt. Dadurch können neben ganzheitlichen Aussagen für den gesamten Planungsraum konkrete Aussagen und Ergebnisse für die einzelnen Kommunen getroffen werden. Um den raumstrukturellen Unterschieden der Kommunen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gerecht zu werden, wurde eine individuelle Einteilung in vier Raumkategorien vorgenommen. Diese baut auf der Einordnung der Regionalstatistischen Raumtypologien (RegioStaR) auf, ergänzt den Ansatz aber durch die gebündelte Einbeziehung von Pendlerdaten und Bevölkerungsdichte. RegioStaR selbst betrachtet die Gemeinden und Städte in Verbindung mit übergeordneten Städten (z. B. Kiel und Flensburg) und weniger im regionalen Zusammenschluss des Lebens- und Wirtschaftsraums selbst. Im Ergebnis ermöglichen die abgeleiteten Raumkategorien die spezifischen Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse des Lebens- und Wirtschaftsraumes mit der Einordnung nach RegioStaR 17 zusammen zu bringen. Für die individuelle Einteilung wurde unter Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen die Faktoren Bevölkerungsdichte (vgl. Abbildung 2) und Intensität der Pendelverflechtung nach Rendsburg betrachtet (vgl. Abbildung 5). Der Fokus auf die Pendelverflechtungen nach Rendsburg ergibt sich, da die Pendelströme zwischen den Gemeinden selbst zu gering (häufig weniger als 100 Erwerbstätige) sind. In Hinblick auf Büdelsdorf wurde lediglich ein relevanter Pendelstrom zwischen Rendsburg und Büdelsdorf selbst identifiziert. Dabei werden lediglich die Auspendelströme betrachtet aufgrund ihrer Bedeutsamkeit gegenüber den Einpendelströmen (vgl. Abschnitt zu Pendelverflechtungen). In Abstimmung mit der Projektgruppe wurden die folgenden vier Analyseräume festgelegt (die bezifferte Einteilung steht in keinem Zusammenhang mit einer Priorisierung o. ä.):

- Analyseraum I „regionale Zentren“: Büdelsdorf, Rendsburg
- Analyseraum II „verdichtetes Umland“: Fockbek, Osterrönfeld, Schacht-Audorf, Westerrönfeld
- Analyseraum III „erweitertes Umland“: Alt Duvenstedt, Borgstedt, Jevenstedt, Nübbel
- Analyseraum IV „ländliches Umland“: Rickert, Schülldorf, Schülp bei Rendsburg

Aus dieser Einteilung ergibt sich eine Art Zwiebelmodell mit den Städten Rendsburg und Büdelsdorf im Zentrum. Die Gemeinden des Analyseraums II (Fockbek, Osterrönfeld, Schacht-Audorf, Westerrönfeld) teilen einen Großteil ihrer Gemeindegrenzen mit den Städten. Darauf folgen die Gemeinden Alt Duvenstedt, Borgstedt, Jevenstedt, Nübbel in Raum im Analyseraum III, welcher durch eine geringe bis mittlere Bevölkerungsdichte und stärkere Verflechtung gekennzeichnet ist. Der Analyse- raum IV (Rickert, Schülldorf, Schülp bei Rendsburg) weist eine geringe bis mittlere Bevölkerungsdichte und zeitgleich eine geringe Verflechtung auf.

Abbildung 3: Visualisierung der Analyseräume



Neben der Betrachtung des Planungsraums selbst, werden umliegende bedeutsame Teilräume in den folgenden Abschnitten zur Pendelverflechtungen und im weiteren Verlauf im Kontext wichtiger strategischer verkehrlicher Anbindungen sowie Wirtschaftsbeziehungen genauer betrachtet. Insbesondere Gewerbegebiete innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburgs werden dabei berücksichtigt und im Abschnitt 3.8 Wirtschaftsverkehr näher betrachtet.

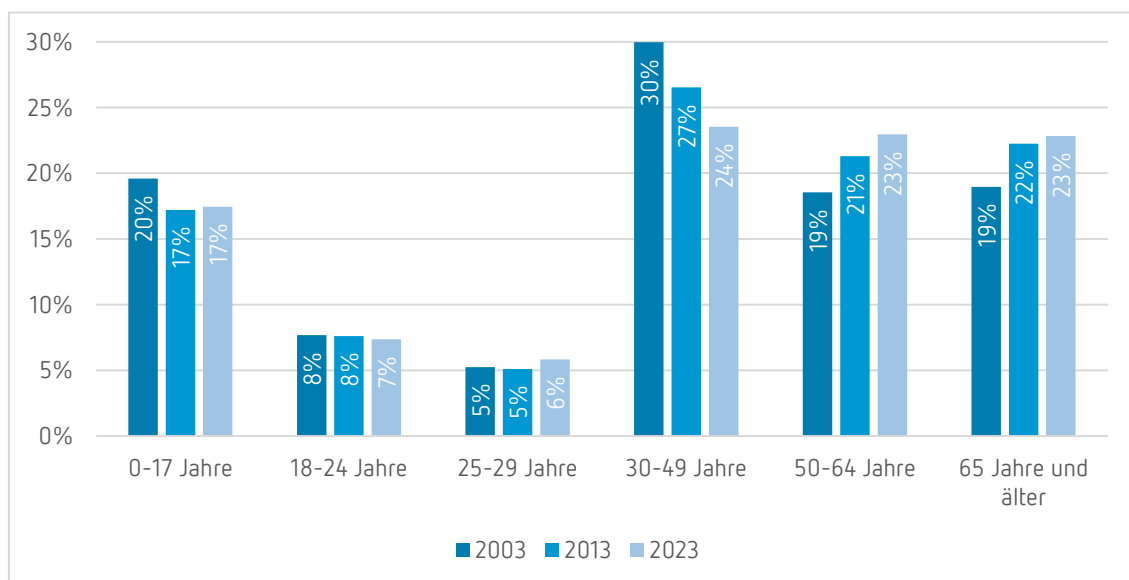
Demographische Entwicklungen

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg weist eine vergleichsweise stabile Bevölkerungszahl auf. Trotz geringer Schwankungen (+/- 5 %) ist die Zahl der Einwohnenden in den letzten zwei Jahrzehnten von rund 71.000 auf knapp 74.300 Einwohnende im Jahr 2023 gestiegen.

Die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppe (vgl. Abbildung 4) in den letzten zwei Jahrzehnten zeigt, dass der Anteil der Personen ab 50 Jahren um 4 Prozentpunkte zugenommen hat. Im Gegensatz verzeichnet die Gruppe der 30- bis 49-Jährigen den stärksten Rückgang um 6 Prozentpunkte. Laut den Ergebnissen einer kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird in allen möglichen Szenarien erwartet, dass die Bevölkerungszahl insgesamt ansteigt.³ Dabei wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der 65- bis 80-Jährigen und Älteren um bis zu 31 Prozent ansteigt. Für die Gruppe der 6- bis unter 18-Jährigen sowie der 30- bis 50-Jährigen wird prognostiziert, dass zunächst ein Anstieg erfolgt und ab den 2030er Jahren ein Rückgang zum Ausgangswert von 2013 stattfindet.⁴

Aufgrund des bereits hohen Bevölkerungsanteils im Rentenalter sowie des, durch den demographischen Wandel, zu erwartenden Anstiegs dieser Gruppe in Zukunft, werden zusätzliche Bedarfe im Mobilitätsbereich essenziell. Gerade für Seniorinnen und Senioren ist es wichtig, den öffentlichen Verkehr attraktiv und barrierefrei zu gestalten, damit eine Alternative zum Auto besteht. Auch ist für Seniorinnen und Senioren, aber insbesondere für Kinder und Jugendliche, die Gestaltung der Rad- und Fußwege von Bedeutung, um eine ausreichende Sicherheit und Selbstständigkeit im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und -anteil nach Altersgruppen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Quelle: Statistikamt Nord (2024), eigene Darstellung

³ Je nach Szenario wird von einem Zuwachs von +300 (Szenario 3: geringe Zuwanderung), +4.500 (Szenario 1: mittlere Variante) oder bis zu +9.900 (Szenario 2: anhaltend hohe Zuwanderung) Personen ausgegangen.

⁴ Kreis Rendsburg-Eckernförde (2024). Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2023. S. 37.

Pendelverflechtungen

Die Bundesagentur für Arbeit erfasst die Arbeits- und Wohnorte der Berufstätigen, aus denen sich die Pendlerströme ergeben. Diese Ströme spiegeln die berufliche Mobilität wider und bilden die Grundlage für die folgenden Analysen der Verkehrsträger.

Das positive Pendlersaldo (Anzahl der Einpendelnde vs. Auspendelnde) wird insbesondere durch die Städte Büdelsdorf und Rendsburg verursacht. Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, verzeichnen alle Gemeinden, mit Ausnahme von Fockbek, ein negatives Pendlersaldo, was auf ein geringes Arbeitsplatzangebot zurückzuführen ist. Außerdem zeigt dies auf, dass der Großteil der Erwerbstätigen für ihre berufliche Tätigkeit ihren Wohnort verlassen. In die Zentren Rendsburg und Büdelsdorf pendeln jeweils 5.180 bzw. 1.690 Erwerbstätige aus dem Lebens- und Wirtschaftsraum ein. Abbildung 5 veranschaulicht die Pendelbewegungen nach Rendsburg. Hinzu kommen weitere Pendelnde aus umliegenden Kommunen. Über den Kreis Rendsburg-Eckernförde hinaus sind insbesondere Pendelverflechtungen nach Kiel mit rund 3.000 Pendelnden festzustellen. In die weiter entfernten Städte Neumünster und Hamburg pendeln jeweils rund 850 Erwerbstätige aus dem Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Zudem wird aus Abbildung 6 ersichtlich, dass der Binnenverkehr innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums mit rund 10.200 Pendelnden ebenfalls eine Vielzahl an Verkehrsbeziehungen mit sich bringt.

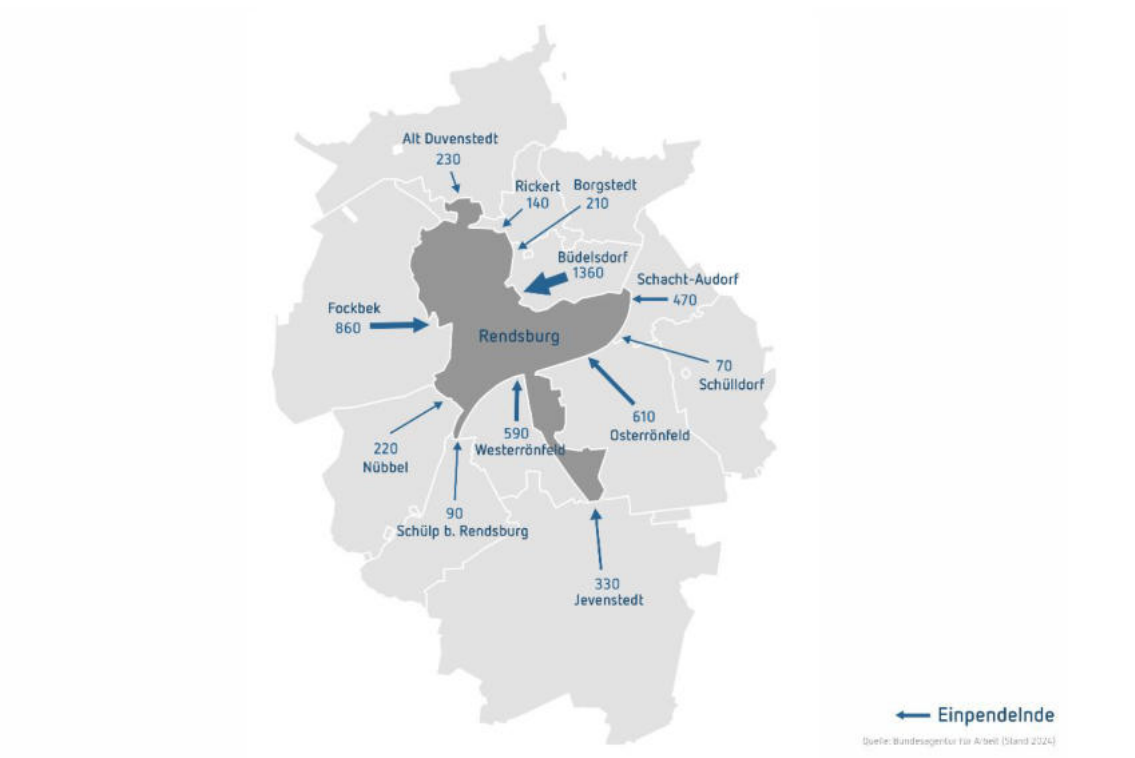
Tabelle 3: Ein- und Auspendelnde der Gemeinden und Städte (insgesamt)

Gemeinde/Stadt	Einpendelnde	Auspendlende	Pendlersaldo
Alt Duvenstedt	330	720	-390
Borgstedt	560	710	-150
Büdelsdorf, Stadt	4.170	3.290	880
Fockbek	2.210	2.110	100
Jevenstedt	760	1.170	-410
Nübbel	40	610	-570
Osterrönfeld	1.920	2.040	-120
Rendsburg, Stadt	15.510	6.150	9.360
Rickert	130	420	-290
Schacht-Audorf	1.010	1.720	-710
Schülldorf	30	290	-260
Schülp b. Rendsburg	150	350	-200
Westerrönfeld	740	1.800	-1.060
Gesamt	27.560	21.380	6.180

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2024), eigene Darstellung

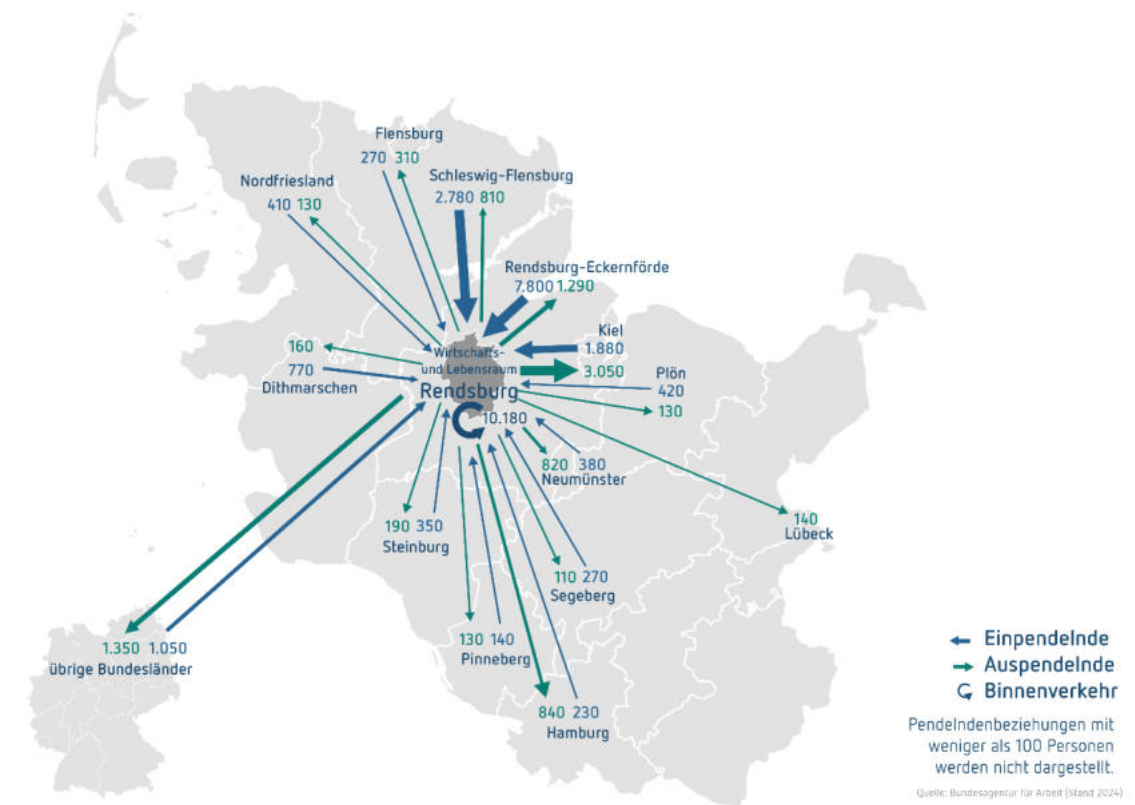
Durch die starken Verflechtungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums sollten insbesondere die Bedürfnisse der Pendelnde beachtet und räumliche Hürden (z. B. Nord-Ostsee-Kanal, Anbindung der jeweiligen Gemeinde) in der Analyse der jeweiligen Verkehrsmittelträger näher betrachtet werden. Kapitel 3.11 zur Reisezeitanalyse beleuchtet den Anschluss und die Reisezeiten zwischen den Gemeinden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln näher.

Abbildung 5: Einpendelnde nach Rendsburg



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2024), eigene Darstellung

Abbildung 6: Pendelbeziehungen zum Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2024), eigene Darstellung

3.2 Bestehende Konzepte und Planungen

Als Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wurden bestehende Konzepte der Gemeinden und des Kreises aufbereitet und hinsichtlich ihrer Relevanz (Wechselwirkungen, Synergien, potenzielle Zielkonflikte, Anknüpfungspunkte) untersucht und eingeordnet. Im Vordergrund stand dabei, dass die Ziele und Maßnahmen der Konzepte eine Bedeutung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg aufweisen. Diese Konzepte bilden den Rahmen und fließen in Absprache mit der Auftraggeberin in die Ziel- und Maßnahmenentwicklung ein. Neben den Konzepten der Gemeinden und des Kreises werden auch vereinzelt überregionale Konzepte der KielRegion betrachtet, sodass die verschiedenen Verkehrsträger auch über die Gemeindegrenzen hinweg berücksichtigt wurden. Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass nachfolgend wichtige bestehende Konzepte mit Relevanz für den MEP vorgestellt werden. Dies ist keine abschließende Darstellung aller Konzepte innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sowie des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Bestehende Konzepte auf Ebene des Kreises Rendsburg-Eckernförde und Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg

Klimaschutzteilkonzept Mobilität (2016)

Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität liegt dem der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ein Werkzeug vor, den Verkehr und die Mobilität konzeptionell, zukunftsorientiert und nachhaltig zu gestalten. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Vernetzung relevanter Akteurinnen und Akteure wurde ein umsetzungsorientiertes Konzept erarbeitet. Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes sind in die vier Handlungsfelder Annähern und Aufsteigen, Einsteigen und Umsteigen, Anfahren und Handeln sowie Informieren und Kommunizieren eingeteilt. Das Klimaschutzteilkonzept ermöglicht die Potenziale aus verkehrsübergreifenden Bereichen zu bündeln und durch die koordinierende Rolle der Entwicklungsagentur weiterzuentwickeln. In den jeweiligen Handlungsfeldern wurden zahlreiche Maßnahmen bereits umgesetzt oder befinden sich in Bearbeitung. In den Handlungsfeldern Annähern und Aufsteigen sowie Einsteigen und Umsteigen wurden z. B. Fußverkehrschecks, die Velorouten oder der Schnellbus in umliegende Gemeinden umgesetzt. In den Bereichen Anfahren und Handeln konnten insbesondere das Carsharing und der Lastenradverleih vorangetrieben werden. Im Handlungsfeld Informieren und Kommunizieren wurde die Stelle des Mobilitätsmanagements besetzt und Aktionen wie das Stadtradeln etabliert⁵.

Masterplan Mobilität KielRegion (2017)

Der Masterplan Mobilität der KielRegion verfolgt das Ziel Mobilitätslösungen und eine gemeinsame Mobilitätsplanung zu entwickeln. Auf Grundlage eines Zielkonzepts und dem Leitthema „Moderne Mobilität“ wurden Handlungsstrategien in den vier Themenfeldern Annähern und Aufsteigen, Einsteigen und Umsteigen, Anfahren und Handeln sowie Informieren und Kommunizieren erarbeitet. Die quantitativen sowie qualitativen Zielen sehen eine Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-

⁵ Umsetzungsstand 2025 (nach Angaben der Entwicklungsagentur Rendsburg)

Emmission um 35 Prozent bis 2030 bzw. um 95 Prozent bis 2050 vor. Der Masterplan wird seit 2025 fortgeschrieben.

Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sind die folgenden Maßnahmenansätze und zum Teil bereits erfolgten Maßnahmen relevant:

- B.1.7. Reaktivierung ausgewählter Bahnstrecken u.a. Rendsburg-Fockbek
- B2.2. Etablierung von Mobilitätsstationen im Raum Rendsburg
- C.1.4. Schaffung eines regionalen Bikesharing-Systems
- C.1.5. Aufbau eines regionalen Lastenradverleihs an den Radstationen Rendsburgs

Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (2021)

Das regionale Einzelhandelskonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist eine Fortschreibung der in den Jahren 2004 und 2013 veröffentlichten Konzepte. Neue Anforderungen und Rechtsprechungen sowie veränderte lokale Marktrahmenbedingungen veranlassen eine Überarbeitung sowie Evaluierung bisheriger Konzepte. Dabei wird die logistisch günstige Anbindung an die Hauptverkehrswege positiv hervorgehoben. Für den Mobilitätsentwicklungsplan werden wichtige Zielorte in den Gemeinden und Städten identifiziert.

Digitalstrategie (2022)

Im Zuge des Förderwettbewerbs „Digitale Modellkommune“ wurde für den Wirtschafts- und Lebensraum Rendsburg eine Strategie für kommunale Digitalisierung erarbeitet, die neben einer Verbesserung des flächendeckenden Internet-Zugangs zahlreiche weitere digitale Angebote umfasst. In der Digitalstrategie wurden die Themenfelder Verwaltung, Mobilität, Digitales Lernen, Gesundheit, Gewerbe und Wirtschaft, Kultur, Soziale Netzwerke, Sport und Tourismus berücksichtigt. Nach einer Bestandsanalyse wurden die Digitalisierungsbedarfe und Maßnahmen für die jeweiligen Themenfelder abgeleitet. Im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr zeigte die Bestandsanalyse auf, dass die Mehrheit der Mobilitätsangebote, die über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hinausgehen, nicht ausreichend bekannt sind in der Bevölkerung. Neben dem Errichten einer digitalen Mobilitätsplattform, welche die komplette Customer-Journey⁶ abdecken soll, empfiehlt die Digitalstrategie das Einsetzen von On-Demand Rufbussystemen. Über die digitale Mobilitätsplattform (alternativ per Telefon) soll der Bus an virtuellen Haltestellenpunkten Fahrgäste aufnehmen und darüber informieren wie viele weitere Fahrgäste eine ähnliche Route planen.

Radverkehrskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde (2023)

Mit der Beauftragung des Radverkehrskonzepts erkennt der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Bedeutung des Radfahrens als Bestandteil eines intermodalen Mobilitätsangebotes sowie in Hinblick auf den durch Radtourismus entlang der Radfernwege geprägten Standort an. Im Zuge des Radverkehrskonzepts wurde für den Kreis Rendsburg-Eckernförde die Ausgangslage detailliert recherchiert und in Verbindung mit bestehenden Planungen sowie Erkenntnissen durch Befahrungen

⁶ Als „Customer Journey“ bezeichnet die Digitalstrategie (2022, S. 14) die Reisekette aus Kundensicht, welche die Routenplanung, Verkehrsmittelbuchung als auch das Vorzeigen des Fahrscheins beinhaltet.

Maßnahmenempfehlungen für ein praxisnahes Radkonzept abgeleitet. Das entwickelte Zielnetz für den Alltagsradverkehr verbindet dabei die Kommunen des Kreises miteinander. Die Zielsetzungen des Radverkehrskonzepts gliedern sich in die Handlungsfelder Infrastruktur, Service sowie Kommunikation und wurden im Maßnahmenkonzept mit einer Priorisierung, einem Umsetzungshorizont sowie ersten groben Kosteneinschätzungen versehen. Neben der Empfehlung zum sukzessiven Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der Ausweitung von Sharing-Angeboten wie der Sprossen-Flotte, wurde die Machbarkeitsstudie für eine Premiumroute zwischen Kiel und Rendsburg als hoch priorisiert.

Das Radverkehrskonzept baut auf der Radstrategie Schleswig-Holstein auf. Diese hat das Ziel, den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2025 auf mindestens 22 Prozent bzw. bis 2030 auf mindestens 30 Prozent zu erhöhen und insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 50 Prozent zu reduzieren (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2020, S. 15). Darüber hinaus soll Schleswig-Holstein spätestens 2030 zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Verkehrsunfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören.

Eine konkrete Prüfung der vorgeschlagenen Routen und Maßnahmen, welche den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg betreffen, wird im Abschnitt zum Radverkehr vorgenommen.

3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde (2021 – 2025)

Im aktuellen dritten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) werden Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung im ÖPNV sowie Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf festgehalten.

Die Auswertungen des dritten RNVP sind relevant für die klimapolitischen Herausforderungen und welchen Beitrag der ÖPNV diesbezüglich leisten kann. Zudem bauen die zukünftigen Entwicklungen darauf auf. Gleichzeitig kann der MEP wichtige Hinweise für die Neuaufstellung des RNVP liefern.

Bestehende Konzepte auf Stadt- und Gemeindeebene

Die Gemeinden haben im Rahmen ihrer Planungshoheit die Möglichkeit eigene Konzepte zu erstellen, um eine langfristige, strategische Grundlage für die Gestaltung und Weiterentwicklung der Gemeinde zu schaffen. Neben den klassischen Konzepten, die den Verkehr thematisieren, gibt es weitere Konzepte, die primär andere Themen behandeln, aber auch Einfluss auf die verkehrliche Entwicklung nehmen und somit eine Relevanz für den MEP des Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg haben. Nachfolgend gibt es eine kurze Übersicht bestehender Konzepte und weiterer relevanter Pläne auf Gemeindeebene im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg.

Gesamtverkehrsplan Rendsburg (2002)

Im Jahr 2002 wurde ein Gesamtverkehrsplan für die Stadt Rendsburg veröffentlicht. Dieser beinhaltet die Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung, eine ausführliche Bestandsanalyse der Verkehrsstrukturen sowie eine Verkehrsprognose und Maßnahmenvorschläge. Der Gesamtverkehrsplan ist in fünf Einzelteilpläne gegliedert und enthält konkrete Maßnahmenvorschläge und

bildet dadurch einen verkehrsmittelübergreifend integrierten Handlungsrahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Rendsburg.

Klimaschutzkonzept der k5-Institutionen (2024)

Im Klimaschutzkonzept der k5-Institutionen haben sich fünf große Kulturinstitutionen in Schleswig-Holstein, davon im Untersuchungsgebiet der Rendsburger Ring e.V., die Rendsburg GmbH und die Rendsburger Musikschule e.V., für ein einheitliches Klimaschutzmanagement zusammengeschlossen. Im Bereich Mobilität sehen die Kulturinstitutionen insbesondere Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement (interne Mitfahr-App, nachhaltige Dienstreisen, klimaneutraler Fuhrpark) sowie in der Anreise zu den Kulturstätten (für Mitarbeitende und Besuchende) mittels Umweltverbund durch z. B. eine ÖPNV-Anbindung oder eine Fahrradstation vor.

Ortskernentwicklungskonzepte der Gemeinden und Städte

In den letzten zehn Jahren haben fast sämtliche Städte und Gemeinden des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg ein Entwicklungskonzept in Form eines Orts(kern)entwicklungskonzeptes (OEK) oder eines integrierten (städtischen) Entwicklungskonzeptes (I(S)EK) vorgelegt. Nach einer ganzheitlichen Bestandsaufnahme wurden für die verschiedenen Schwerpunkte Maßnahmen für die jeweilige Gemeinde erarbeitet. Mobilität und Infrastruktur bilden dabei in jedem Konzept einen Schwerpunkt. Über alle Gemeinden hinweg lässt sich feststellen, dass die Themen Verkehrssicherheit, eine Verbesserung der Rad- und Gehwege sowie eine Stärkung des ÖPNV im Vordergrund stehen. Darüber hinaus wird insbesondere in ländlichen Gemeinden häufig auf die Potenziale der Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie der Aufenthaltsqualität hingewiesen. In Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr wird häufig auf eine Neuordnung von Parkplätzen im Ortskern eingegangen. Einige Konzepte empfehlen zudem die Erarbeitung von ganzheitlichen Mobilitätskonzepten für die jeweilige Gemeinde.

Tabelle 16 im Anhang gibt eine Übersicht zu den bestehenden Konzepten und Maßnahmen. Zusammenfassend zeigt sich, dass die Gemeinden und Städte des Wirtschaftsraums Rendsburg durch diese Konzepte erste Schritte für eine zukunftsgerechte Gestaltung vornehmen. Der Mobilitätsentwicklungsplan bietet im Weiteren die Chance Verknüpfungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg zu stärken und die Grundlage für eine integrierte sowie gemeindeübergreifende Verkehrsentwicklung zu legen.

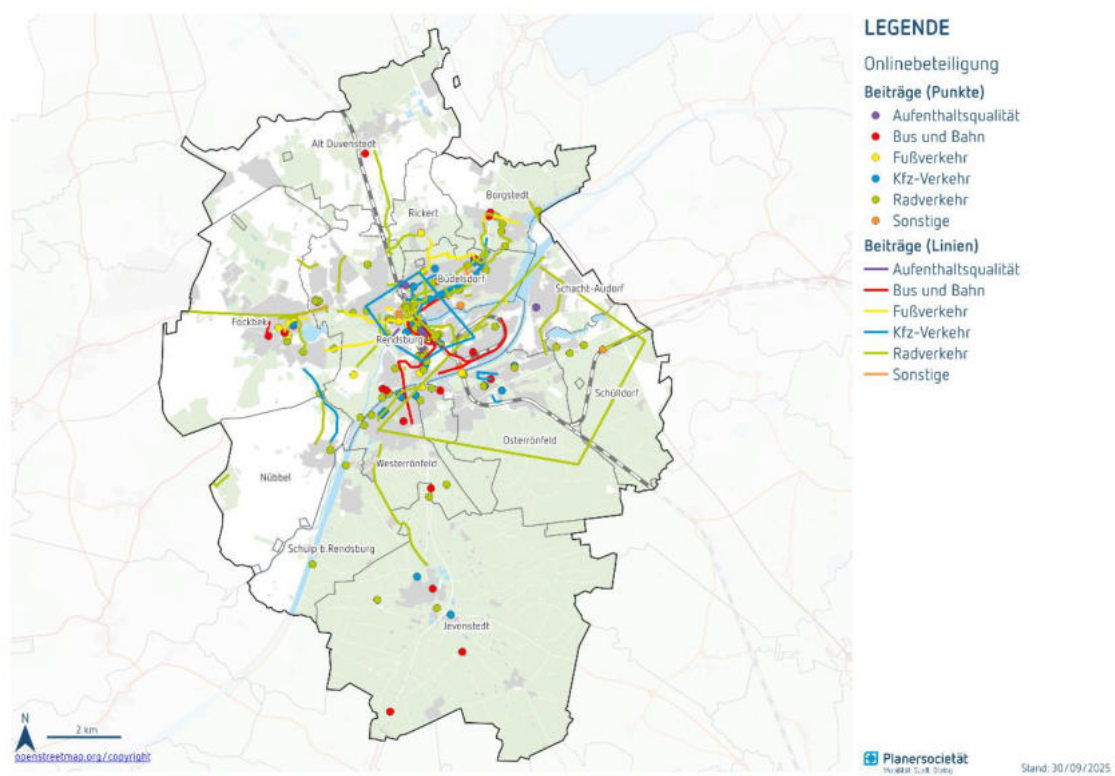
3.3 Onlinebeteiligung

Neben der Möglichkeit Informationen zum Mobilitätsentwicklungsplan über die Webseite der Entwicklungsagentur Rendsburg zu erhalten, war ein zentraler Baustein im Beteiligungsprozess eine Onlinebeteiligung. Nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung hatte die Bevölkerung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg über einen Zeitraum von acht Wochen (25. März bis 20. Mai) die Möglichkeit am sogenannten „Ideenmelder“ teilzunehmen. Dabei konnten in unterschiedlichenverkehrlichen Kategorien Punkte und Linien in eine Online-Karte eingetragen und diese gesetzt

Markierungen zusätzlich kommentiert werden. Zudem konnten alle Anregungen mit einem „Like“ (Idee gefällt mir) versehen werden.

Insgesamt sind 282 Beiträge im Ideenmelder eingetragen worden; dazu gab es in Form von „Likes“ 248 Reaktionen auf die eingestellten Beiträge. Weitere 89 Reaktionen erfolgten in Form von Kommentaren. Abbildung 7 veranschaulicht die Verortung der Beiträge nach Kategorie. Eine detaillierte Kartenansicht der verorteten Beiträge in den Kategorien Radverkehr, Fußverkehr und Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr) kann dem Anhang entnommen werden.

Abbildung 7: Verortung aller Beiträge



Durch das Online-Tool bestand die Möglichkeit auf einer interaktiven Karte Ideen, Wünsche oder Kritik in Form von verorteten Punkten und Linien zu verorten. Diese konnten durch die Teilnehmenden den Themen Fußverkehr (Gelb), Radverkehr (Hellgrün), Bus und Bahn (Rot), Kfz-Verkehr (Hellblau) sowie Aufenthaltsqualität (Lila) und Sonstiges (Orange) zugeordnet werden.

Knapp die Hälfte der Beiträge, insgesamt 48 Prozent, wurden zum Thema Radverkehr verfasst. An zweiter Stelle steht der Kfz-Verkehr mit 15 Prozent der Beiträge und an dritter Stelle der Fußverkehr mit 13 Prozent. Die absolute Anzahl der Beiträge nach Kategorie sind in Abbildung 8 dargestellt. Bei den Kommentaren fielen 30 auf Beiträge zum Radverkehr, 29 zum Kfz-Verkehr sowie 12 zu Bus und Bahn.

Bei den Teilnehmenden der Onlinebeteiligung lässt sich ein recht ausgeglichenes Bild erkennen. Das Durchschnittsalter liegt bei 51 Jahren, davon sind 55 Prozent männlich, 43 Prozent weiblich und 2 Prozent divers oder haben keine Angabe gemacht.

Im Folgenden werden die Kategorien individuell beleuchtet und die Beiträge nach Häufigkeit geordnet. Zudem werden die Reaktionen in Form von Likes und Kommentaren für das jeweilige Thema zusammengefasst.

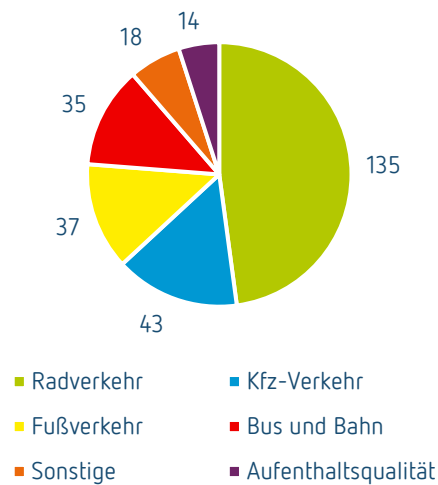
Radverkehr

Die 135 Beiträge im Bereich Radverkehr wurden in zehn unterschiedliche Kategorien zusammengefasst. Am häufigsten gab es Kritik an der bisherigen **Gestaltung der Infrastruktur** oder Vorschläge, wie diese fahrradfreundlicher ausgestaltet werden könnte. Zur Gestaltung wurden 49 Beiträge verfasst. Ein häufiges Problem sei die **gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr** auf dem Gehweg oder zu schmale Radwege, die zu gefährlichen Konfliktsituationen führen können. Ein weiteres Problem sei die **unklare Wegführung**, welche teilweise durch fehlende oder falsche Beschilderung entsteht. An einzelnen Stellen wurde die Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr (z. B. Am Margarethenhof, Rendsburg) und die Einrichtung von Fahrradstraßen gefordert (z. B. Neuer Gartenweg – Am Fischerende, Büdelsdorf; Norderfelder Weg, Fockbek - Nübbel). Ein anderer Punkt sind **fehlende E-Bike-Ladestationen** in Osterrönfeld.

Am zweithäufigsten wurden **Netzlücken** angemerkt (22 Beiträge). Dabei wurden einige Beispiele für Strecken genannt, entlang derer **Fahrradstraßen** eingeführt oder verlängert werden sollten, zum Beispiel entlang der Kronprinzenstraße oder über den Paradeplatz in Rendsburg. Ebenso wurden Strecken für neue **Velorouten** vorgeschlagen, wie z. B. der Ausbau des Weges Lagenweg/Bramkammer Weg und der Straße Duten zwischen Rendsburg und Alt Duvenstedt. Die Radverbindungen zum Bahnhof Rendsburg wurde wegen der zu schmalen Wege kritisiert. Generell wurden mehr **Fahrradschnellwege** gefordert, um die einzelnen Gemeinden besser miteinander zu verbinden. Ebenfalls wurde der Wunsch geäußert, dass eine Möglichkeit für eine **Kanalquerung** östlich der Obereider geschaffen werden sollte.

Der **Zustand der Infrastruktur** war das am dritthäufigsten genannte Themenfeld (15 Beiträge). Besonders häufig wurden dabei **schlechte Straßenbeläge** oder **fehlende Beleuchtung** kritisiert. Weitere Themenfelder waren hier:

Abbildung 8: Anzahl der Beiträge nach Kategorie



- **Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden**, besonders häufig zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wegen gemeinsam genutzter Wege oder zwischen parkenden Autos und Radfahrenden;
- **Verkehrssicherheit**, wegen unübersichtlicher Wegekrenzungen, zu schneller Autos oder eingeschränkter Sicht durch parkende Fahrzeuge;
- **fest montierte Hindernisse**, unter anderem mehrere enge Umlaufsperrn in Rendsburg und in Westerrönfeld entlang des Nord-Ostsee-Kanals, die z. B. für Lastenräder schwer überwindbar sind;
- **Fahrradparken**, wobei an mehreren Stellen fehlende Abstellanlagen beklagt werden, wie z. B. am Bahnhof Schülldorf, im Zentrum von Jevenstedt oder am Altstädter Markt in Rendsburg sowie in Wohngebieten.

Vereinzelt wurden auch die **Querungsmöglichkeiten** und die **Ampelschaltung** kritisiert. Ein weiterer Wunsch ist der **Ausbau der SprottenFlotte** südlich des Kanals und die Schaffung neuer Stationen.

Insgesamt gab es zu Beiträgen im Bereich Radverkehr 30 Kommentare, die in den allermeisten Fällen Zustimmung zum Beitrag ausdrücken oder den Beitrag mit weiteren Informationen unterfüttern. Die meisten Likes (8) gab es für einen Beitrag zum Klinte Weg in Fockbek, der beschreibt welche gefährlichen Situationen dort durch zu viel Autoverkehr und zu hohe Geschwindigkeiten auftreten, seitdem dieser eine Fahrradstraße ist. Die Beiträge mit den zweitmeisten Likes (4) sind ein Beitrag, der einen Ausbau der Breslauer Straße zwischen Duten und Rendsburg zu einer Radroute vorschlägt sowie die Forderung danach, einen Fahrradweg über den Paradeplatz in Rendsburg zu bauen.

Kfz-Verkehr

Zum Thema Kfz-Verkehr wurden 43 Beiträge verfasst, diese wurden in elf Unterkategorien eingeordnet. Mit acht Beiträgen wurden die meisten Beiträge zum Thema **Parken** verfasst. Dabei geht es einerseits um die Sorge, dass durch einen starken Fokus auf andere Verkehrsmittel in Zukunft zu wenig Parkplätze vorhanden sein könnten. Andererseits wurde auch gefordert beim Neubau von Parkhäusern zu prüfen, wie hoch der tatsächliche Bedarf ist und diese in Verbindung mit dem Anschluss zu anderen Verkehrsmitteln zu planen. Ein dritter Punkt ist das unkontrollierte Parken z. B. an der Dorfstraße und der Lindenallee in Westerrönfeld sowie an der Fährstraße und Am Holm in Osterrönfeld.

Am zweithäufigsten gab es Beiträge zum Thema **Geschwindigkeit** (7 Beiträge), wobei zum größten Teil langsamere Geschwindigkeiten oder stärkere Kontrollen gefordert wurden. So wurden für die Ostlandstraße und den Heidekamp in Westerrönfeld eine Spielstraße, für die Neue Dorfstraße in Büdelsdorf eine Begrenzung auf Tempo 30 und für den Nübbeler Weg zwischen Fockbek und Nübbel eine Begrenzung auf 70 oder 80 km/h vorgeschlagen. Ein Beitrag merkt an, dass die Tempo 30-Zone in der Rendsburger Straße in Fockbek zu einer Verlagerung des Verkehrs in Nebenstraßen führe.

Die dritthäufigste Unterkategorie ist die **Straßenraumgestaltung**. Ein häufig benanntes Thema hierbei ist die Verkehrsbelastung durch Durchgangsverkehre in Büdelsdorf. Drei Beiträge schlagen eine Umgehungsstraße zur Verbindung der B77 und B203 vor, um Büdelsdorf und Rendsburg zu

entlasten. Ein weiterer Vorschlag ist der Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung L328 Nienlanden. Weitere Themen sind die **Verkehrssicherheit**, wobei besonders auf Schulwege entlang der Neuen Dorfstraße in Büdelsdorf und rund um die Grundschule Neuwerk in Rendsburg verwiesen wurde; die **Ampelschaltung**, beispielsweise An der Bleiche in Rendsburg oder entlang der Strecke von Fockbek nach Büdelsdorf; **E-Mobilität**, mit der Forderung nach einem Ausbau der Ladeninfrastruktur und **Carsharing**, mit dem Wunsch das Angebot auch auf die südliche Seite des Kanals auszudehnen. In weiteren Beiträgen wurde konkret eine Mitfahrbank in Osterrönfeld vorgeschlagen.

Es gab zum Thema Kfz-Verkehr 29 Kommentare. Am häufigsten wurde unter Beiträgen diskutiert, die eine neue Nordumfahrung zur Entlastung der Fockbeker Chaussee und der Hollerstraße gefordert haben. So gab es einerseits Kommentare, die endlich eine Umsetzung der Umgehungsstraße fordern und andererseits Kommentare, die die Sinnhaftigkeit einer solchen neuen Straße anzweifeln. Ein weiteres kontroverses Thema ist die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowohl in der Innenstadt als auch am Bahnhof in Rendsburg. So werden von einigen mehr Parkplätze gefordert, während andere gerade für die Innenstadt fordern, die Attraktivität für den Kfz-Verkehr zu verringern. Weitere Kommentare befassen sich generell mit der Verkehrswende, sowohl dass diese gescheitert sei als auch dass diese gerade erst richtig beginnt und wie diese weiter umgesetzt werden könnte. Die drei Beiträge, die die meisten Likes erhalten haben, beschäftigen sich alle mit dem Thema Parken. Jeweils sechs Likes haben zwei Beiträge erhalten, die mehr Parkplätze in der Nähe des Bahnhofs in Rendsburg fordern. An dritter Stelle steht ein Beitrag zu „wildem“ Parken vor der Schule Altstadt in Rendsburg mit fünf Likes.

Fußverkehr

Die 37 Beiträge zum Thema Fußverkehr wurden in acht Unterkategorien eingeordnet. Die häufigste Kategorie mit acht Beiträgen war die **Gestaltung der Infrastruktur**. Bei der Gestaltung wurde besonders häufig die **Beschilderung** der Gehwege für Fuß- und Radverkehr kritisiert. Dabei geht es einerseits um verwirrende Beschilderung zur Nutzung des Geh- und Radweges für Radfahrende entlang eines Abschnittes (z. B. Dorfstraße in Rickert, Großen Reihe und Nübbeler Weg Fockbek). Andererseits wird für den Fußverkehr mehr Raum gefordert, um das Konfliktrisiko mit dem Radverkehr zu minimieren. Zum Beispiel wurde die Gestaltung des Südzugangs zum Nord-Ostsee-Kanal-Fußgängertunnel als zu schmal bezeichnet. Ein weiterer Beitrag schlägt den **Ausbau des unbefestigten Wegenetzes** südlich der Fockbeker Chaussee zu einer neuen Fußgängeroute vor.

Die beiden nächsten Kategorien mit sieben Beiträgen sind **Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden** und die **Verkehrssicherheit**. Parkende Autos oder der Parkprozess bei z. B. Elterntaxis führe häufig zu Konflikten. Ein weiterer Konfliktpunkt besteht zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie E-Scooter-Fahrenden, wenn sie sich einen Weg teilen müssen. Die Verkehrssicherheit wird besonders an verschiedenen Kreuzungen wie etwa Neue Dorfstraße – Rickerter Weg I / Kirchenstraße und auch entlang der Hollerstraße in Büdelsdorf kritisiert. Eine weitere Gefahrenstelle sei entlang dem Nübbeler Weg (Fockbek – Nübbel), wo streckenweise keine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht, obwohl auf Höhe vom Posthof die Straße häufig von zu Fuß Gehenden gequert wird. Ein weiteres wichtiges Thema sind die **Querungsmöglichkeiten**. Dabei wurde eine fehlende Querungsmöglichkeit auf der Dorfstraße auf Höhe der Ostlandstraße in Westerrönfeld mehrfach in den Beiträgen verortet. Dort würde viele zu Fuß Gehende und Radfahrende trotz der schlechten

Einsehbarkeit die Straße queren. Entlang der Hollerstraße in Büdelsdorf werden ebenfalls zwei Stellen angesprochen, an denen es eine gesicherte Quermöglichkeit geben sollte. Als drittes wurde eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Obereider vorgeschlagen. Zum Thema der **Ampelschaltung** wurde für mehrere Ampeln gefordert, dass die Grünphasen für die zu Fuß Gehenden automatisch mitgeschaltet werden sollten, wenn die Autofahrenden Grün haben, also eine Abschaffung sogenannter „Bettelampeln“. Zum Thema **Barrierefreiheit** wurden zwei Probleme angemerkt. Zum einen seien die Bordsteine in Rendsburg (ohne konkrete Verortung) teilweise für Rollstuhlfahrende oder Kinderwägen zu hoch und an der Kreuzung Kieler Straße – Konrad-Adenauer-Straße in Rendsburg seien die Tonsignale zu leise geschaltet. Die fehlende **Beleuchtung** wurde in Borgstedt entlang der Rossahlredder bis zur Bundesstraße kritisiert. Unter Sonstiges fiel der Wunsch nach der Einrichtung von einem Ersatzverkehr, wenn die Schwebefähre nicht fährt.

Kommentare gab es zum Thema Fußverkehr sechs Stück. Sie haben alle die jeweiligen Beiträge bekräftigt. Am meisten Likes (7) gab es für einen Beitrag, der den Verkehr an der Kreuzung Schafredder – Friedhofsweg in Fockbek als chaotisch bezeichnet.

Bus und Bahn

Zum Thema Bus und Bahn wurden insgesamt 35 Beiträge verfasst. Am häufigsten (7 Beiträge) wurde der Wunsch nach einer **besseren Busverbindung** zwischen Rendsburg und den umliegenden Gemeinden geäußert, besonders auch am Wochenende und abends. Insbesondere die Anbindung zum Nordkolleg in Rendsburg wurde dabei mit drei Beiträgen hervorgehoben. An den Bushaltestellen wurde teilweise die Sauberkeit und die Ausstattung kritisiert. Es fehle zum Beispiel ein Wetterschutz an mehreren Haltestellen in Osterrönfeld und an der Haltestelle Ulmenstraße in Büdelsdorf. An der Haltestelle Rossahlredder – Borgfeld fehle zusätzlich zum Wetterschutz auch eine Beleuchtung. Die Busverbindung durch die Ostlandstraße in Fockbek wurde als gefährlich bezeichnet, da die Straße hier recht eng sei und durch ein Wohngebiet führt. Generell wurde eine bessere Abstimmung zwischen den Buslinien und eine höhere Taktung für Pendelnde gewünscht. Besonders die Haltestelle Deula Grüner Kamp in Osterrönfeld wurde als schlecht angebunden empfunden. Grundsätzlich wurde vorgeschlagen zu prüfen, ob eine Busspur quer durch Rendsburg eingerichtet werden könne. Beim **Bahnverkehr** (5 Beiträge) wurden bessere bzw. häufigere Verbindungen nach Flensburg, Neumünster und Hamburg gefordert, ebenso wie der Ausbau der Eisenbahnstrecke nach Fockbek und Hohn (Husum). Eine weitere Idee ist, die Gleise im Kreishafen bis zur Werft Nobiskrug zu reaktivieren, um die Flächen zu attraktiven Gewerbestandorten zu entwickeln. Des Weiteren schlägt ein Beitrag zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel einen Park & Ride-Platz am Friedensplatz an der Hollerstraße/Konrad-Adenauer-Straße in Büdelsdorf vor.

Es gab insgesamt zwölf Kommentare, fünf davon unter dem Beitrag zur Buslinie durch die Ostlandstraße. Von den meisten Kommentaren wird die Einschätzung zur Gefahr geteilt und vorgeschlagen, den Bus über das Einkaufszentrum zu leiten. Ein Kommentar merkt an, dass die Fahrt durch die Ostlandstraße notwendig ist, um die Haltestelle Friedhofsweg anzufahren. Die anderen Kommentare unterstützen überwiegend die jeweiligen Kommentare. Bloß zu den Beiträgen, die eine Verlängerung der Bahnlinie nach Fockbek oder Hohn fordern, gibt es Einschätzungen, dass das nicht machbar sei. Der Beitrag mit den meisten Likes ist zur Verlängerung der Bahnlinie nach Fockbek, der Beitrag mit den zweitmeisten Likes ist der zur Buslinie durch die Ostlandstraße.

Aufenthaltsqualität

Zum Thema Aufenthaltsqualität gibt es insgesamt 14 Beiträge mit konkreten Verortungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch z. B. autofreie Zonen, mehr Sitzmöglichkeiten und mehr Begrünung. Dazu zählen der Paradeplatz in Rendsburg, der Obereiderhafen, die Grünflächen in Fockbek, der Büdelsdorfer Stadtpark, die Königsstraße (Rendsburg), der Altstädter Markt (Rendsburg) und der Rendsburger Bahnhof. Generell wird eine weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt und die Schaffung von Parklets vorgeschlagen. Zudem liegen zwei allgemeine Gestaltungsvorschläge vor: Ein Beitrag schlägt vor, dass die Parkbank Model Kopenhagen als Standard-Modell für neue Parkbänke gelten solle. Zudem gibt es einen Vorschlag zur Verbesserung der Gestaltung von Gehwegen, wobei der Gehweg an der Nordseite der Untereider als Positivbeispiel genannt wird. Der Spielplatz in Schacht-Audorf an der Ecke Dorfstraße/Klaus-Groth-Straße sollte laut einem Beitrag umgestaltet werden, sodass die Bänke in Richtung des Spielplatzes gedreht werden und die Spielfläche umzäunt ist. Grundsätzlich werden mehr Toiletten an Spielplätzen gewünscht.

Zu den Beiträgen zur Aufenthaltsqualität gibt es zwei Kommentare. Ein Kommentar merkt an, dass auf dem vorgeschlagenen Park & Ride-Platz eine Wohnbebauung vorgesehen ist. Im weiteren Kommentar wird der Vorschlag, die Königstraße in Rendsburg zur Fußgängerzone zu machen, unterstützt. Am meisten Likes (10) hat der Beitrag zur bisher als schlecht bewerteten Aufenthaltsqualität am Rendsburger Bahnhof.

Weitere Beiträge unter Sonstiges

In der Kategorie „Sonstiges“ wurden Beiträge aufgenommen, die sich entweder nur entfernt mit dem Thema Mobilität und Verkehr beschäftigen oder allgemeine Anmerkungen zur Mobilität sowie (Verkehrs-)Politik darstellen. Insgesamt gibt es 18 Beiträge in dieser Kategorie. Beiträge, welche einer anderen Kategorie eindeutig zuordbar sind, wurden entsprechend verschoben.

Ein erster Vorschlag besteht in einer **digitalen Informationsplattform**, die über die aktuelle Lage zur Kanalquerung informieren könnte. Ein weiterer Beitrag weist auf eine **App** hin, in der sich Seniorinnen und Senioren zum Thema Mobilität austauschen könnten. Zur besseren **Vernetzung der Gemeinden** wird eine Fährverbindung zwischen Büdelsdorf und Rendsburg im Bereich der Obereider vorgeschlagen. Ein weiteres Thema ist die **Verschmutzung von Verkehrs- und Hinweisschildern** durch Sticker und Graffiti, ein Beitrag fordert die Säuberung dieser Schilder. Grundsätzlich gibt es einen Beitrag zum Thema Barrierefreiheit, welcher fordert, dass barrierefreie Aspekte stärker bei Planungen berücksichtigt werden müssten. Abschließend gibt es mehrere Beiträge, die sich mit den Grundherausforderungen und Lösungsansätzen der Verkehrswende beschäftigen.

Insgesamt gibt es sechs Kommentare, die alle den jeweiligen Beiträgen zustimmen. Am meisten Likes (4) bekam der Beitrag zu den verschmutzten Schildern.

3.4 Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Art sich fortzubewegen. Bei jedem Weg werden immer zumindest Teilstrecken ohne ein Fahrzeug Personenkraftwagen ((Pkw), Fahrrad, Bus,

Zug etc.), beispielsweise als Weg zur Haltestelle oder vom Parkplatz zum Ziel, zurückgelegt. Dies gilt sowohl für städtische Gebiete als auch für den ländlichen Raum. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, so wird der Fußverkehr doch häufig noch nicht als ein eigenständiges Verkehrsmittel wahrgenommen.

Auf regionaler Betrachtungsebene (insbesondere Kreisebene) spielt der Fußverkehr insgesamt eine untergeordnete Rolle, da für Wege außerhalb der geschlossenen Ortschaften und für weitere Strecken fast ausschließlich der Radverkehr, der Kfz-Verkehr oder die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt werden und die Handlungsspielräume überwiegend bei den Kommunen liegen. Für die Analyse des Fußverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gilt, dass die gesamträumliche Analyse nur exemplarisch und beispielhaft erfolgen kann und das Ziel im Vordergrund steht, einzelne Herausforderungen und Schwachstellen hervorzuheben, um für diese im weiteren Verlauf übertragbare Lösungsansätze zu entwickeln. Ein besonderes Augenmerk liegt daher auf der punktuellen Betrachtung des Fußverkehrs in den einzelnen Analyseräumen mit Blick auf wichtige ÖPNV-Haltepunkten und weiteren Points of Interest wie Schulen, Kindertagesstätten, Senioren- und Pflegeheimen sowie dem Einzelhandel des täglichen Bedarfs.

Anforderungen an Fußverkehrsräume

Im Fußverkehr hängen die Ansprüche und Nutzungsanforderungen maßgeblich von der Zielgruppe ab. Grundsätzlich lässt sich jedoch feststellen, dass sich die Basis für einen attraktiven Fußweg aus den Faktoren Verkehrssicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit, Wegweisung, Minimierung von Nutzungskonflikten sowie Schaffung von Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten zusammensetzt. Um ausreichend breite Seitenräume zu gewährleisten, sollte ein Verhältnis der Flächenaufteilung von 30:40:30 (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) angestrebt werden. Auch eine Sicherstellung von genügend sicheren und angemessenen Querungsanlagen, z. B. in Form von Fußgängerüberwegen, Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen gehören zu den wichtigen Kriterien für attraktive Fußwegeverbindungen.

Für Menschen mit Behinderungen, temporären Einschränkungen (z. B. gebrochenes Bein, Kinderwagen) oder altersbedingten Gesundheitseinschränkungen ist die barrierefreie bzw. barrierearme Ausgestaltung von Fußwegen entscheidend und somit unmittelbar mit der Erreichbarkeit wesentlicher Ziele für die Gestaltung des alltäglichen Lebens zusammenhängend. Körperlich beeinträchtigte Personen benötigen zonierte, taktile, kontrastreiche und nivellierte Räume. Seniorinnen und Senioren sind besonders auf umwegfreie und komfortable Verbindungen mit regelmäßigen Sitzgelegenheiten zum Pausieren angewiesen.

Kinder nutzen den öffentlichen Raum als Spielfläche und sind auf sichere und einsehbare Wege (insbesondere zur Schule) angewiesen. Jugendliche bevorzugen öffentliche Plätze und Grünflächen als Aufenthalts- und Bewegungsorte. Eltern legen Wert auf Sicherheit und breite Gehwege (z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen). Für Erwerbstätige liegt der Fokus auf effizienten Strecken mit minimalen Störungspotenzial durch andere Verkehrsteilnehmende, während Touristinnen und Touristen Räume mit Erholungswert bevorzugen und durchaus Umwege in Kauf nehmen.

Fußverkehr in bestehenden Konzepten und Planungen

Bei der Betrachtung der Orts- und Stadtentwicklungskonzepte zeigt sich, dass dem Fußverkehr keine zentrale bzw. eine eher untergeordnete Rolle im ortsrelevanten Verkehr zukommt und dieser lediglich nachrangig behandelt wird. Die Zielsetzung den Fuß- und Radverkehr zukünftig mehr zu fördern und insbesondere die Infrastruktur zu verbessern, streben jedoch einige Kommunen an (u. a. Ortskernentwicklungskonzept (OEK) Büdelsdorf, Fockbek, Jevenstedt, Nübbel und Osterrönfeld). Vereinzelt werden dabei Maßnahmenvorschläge zur Konzeption und Umsetzung touristischer Wanderwege formuliert sowie die zum Teil fehlende Barrierefreiheit bemängelt (OEK Fockbek und Osterrönfeld, IEK Schacht-Audorf).

Systematische Fachplanungen mit Fußverkehrsbezug, wie beispielsweise Schulwegekonzepte für die Siedlungsbereiche der Kommunen oder Freizeit- und Wanderwegkonzepte, bestehen bisher nur vereinzelt. So haben nach aktuellem Stand der Entwicklungsagentur drei Schulen im Lebens- und Wirtschaftsraum einen aktuellen Schulwegplan. An sechs Schulen liegen veraltete Schulwegpläne vor.

Lediglich die Stadt Rendsburg hat sich in den Jahren 2016/2017 erstmals intensiver mit dem Thema Fußverkehr beschäftigt und im Rahmen des Projektes „Handungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ den ersten Fußverkehrs-Check durchgeführt. Als eine von siebzehn Modellstädten wurde der Fußverkehrs-Check durch das Bundesumweltministerium (BMUV) und Umweltbundesamt gefördert sowie die Durchführung vom Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. unterstützt. In zwei Begehungen wurden dabei die Altstadt sowie die Wege dorthin mit Blick auf den Alltags- und Freizeitverkehr betrachtet. Die erste Begehung erfolgte als „Blitzlicht: von (anderen) Städten lernen“⁷. Die zweite Begehung fand mit dem Titel „Stadt wahrnehmen! – walk and notice“⁸ statt.

Rahmenbedingungen des Fußverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum

Im Rahmen der Bestandsanalyse lassen sich beispielhafte Stärken und Schwächen des Fußverkehrs feststellen, auch wenn diese nicht im Fokus der regionalen Betrachtung stehen. So stehen bei der Analyse besonders die fußläufige Erreichbarkeit der Stadt-, Orts- und Nahversorgungszentren, der Bus- und Bahnhaltestellen sowie von sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen im Vordergrund. Wichtig ist dabei zu beachten, dass Fußverkehr wenig linear gebündelt, sondern vielmehr in der Umgebung wichtiger Quell- und Zielorte auftritt.

Fußläufige Erreichbarkeiten

Die zentralen Versorgungsbereiche des Lebens- und Wirtschaftsraumes sind auf Basis des regionalen Einzelhandelskonzeptes (2021) untersucht worden. Neben der Rendsburger Innenstadt und dem Stadtzentrum Büdelsdorf, werden darin drei weitere Ortszentren (Fockbek, Jevenstedt,

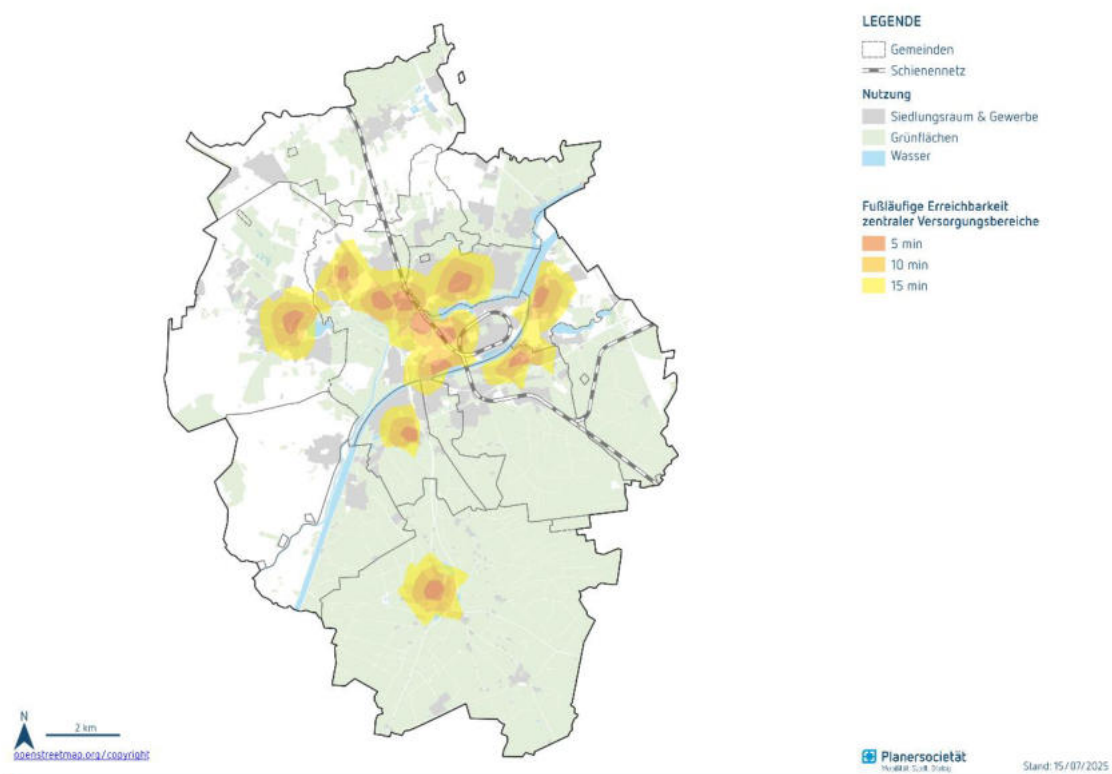
⁷ Praxisbezogenes Format eines Fußverkehrs-Checks für recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Es setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Die Methode kann umgesetzt werden, indem z. B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z. B. Barrierefreiheit, Seniorinnen und Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende) formuliert.

⁸ Bei dem Format steht das Ziel im Vordergrund die Teilnehmenden der Begehung zu einer Grob- und Detail-Analyse des öffentlichen Raumes aus der Sicht von zu Fuß Gehenden zu motivieren und anschließend die eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen der anderen Teilnehmenden zu vergleichen und zu diskutieren.

Schacht-Audorf) sowie sieben Nahversorgungszentren als zentrale Versorgungsbereiche identifiziert. Die Rendsburger Innenstadt bildet dabei den tragenden Versorgungsstandort. Die weiteren Orts- und Nahversorgungszentren sichern hingegen primär die Grundversorgung des täglichen Bedarfs.

Die Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche macht deutlich, dass besonders die Rendsburger Kernstadt sowie zentrale Bereiche von Büdelsdorf, Fockbek und Jevenstedt innerhalb maximal 15 Minuten Fußweg erreichbar sind. Trotzdem gibt es auch einige Bereiche im Lebens- und Wirtschaftsraum (überwiegend dünn besiedelte Wohngebiete) ohne eine fußläufige Erschließung zentraler Versorgungsbereiche. Besonders betrifft das Kommunen der Analyseräume III („erweitertes Umland“) und IV („ländliches Umland“) in welchen, mit Ausnahme von Jevenstedt, keine direkte Nahversorgung besteht. In diesen Bereichen ist es nicht möglich, innerhalb von 15 Minuten die Nahversorgungszentren zu Fuß erreichen, was gerade für Menschen mit einer eingeschränkten Mobilität die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels erfordert.

Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der Stadt- und Ortszentren sowie der Nahversorgungszentren (zentrale Versorgungsbereiche nach regionalem Einzelhandelskonzept (2021))



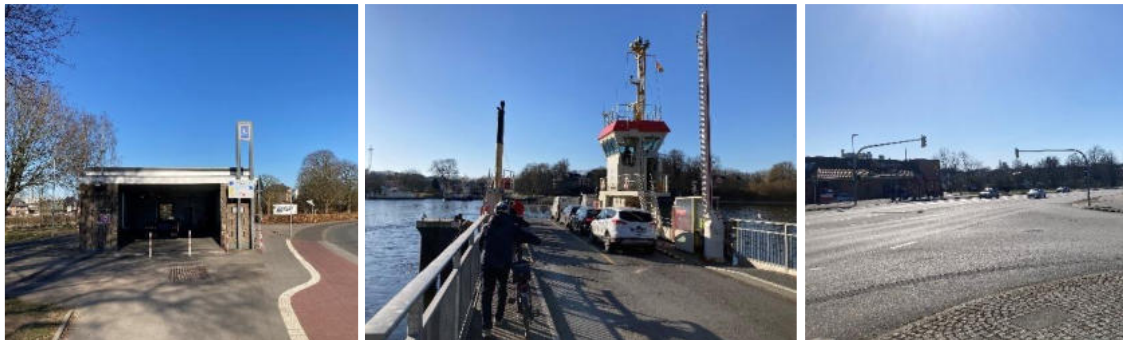
Räumliche Barrieren

Besonders durch den Nord-Ostsee-Kanal, aber auch durch die Eider, die Schienen sowie die Autobahnen und Bundesstraßen bestehen in der Region viele räumliche Barrieren, die gerade für zu Fuß Gehende schwer zu überqueren sind. Hierdurch entstehen Umwege, die zu Fuß besonders unattraktiv und aufwändig sind. Den Nord-Ostsee-Kanal als offensichtlichste und größte Barriere können zu Fuß Gehende über einen Fußgängertunnel, die Nobiskrug-Fähre sowie im Normalfall über

die Schwebefähre überwinden. Zum Zeitpunkt der Analyse ist die Schwebefähre allerdings nicht in Betrieb und weist auch im Jahresverlauf bereits eine große Anzahl an Ausfalltagen auf. Verstärkt durch den Ausfall der Schwebefähre, wird der Fußgängertunnel besonders im Schüler- und Berufsverkehr genutzt. Zu Stoßzeiten können dabei auch mal Wartezeiten an den Eingängen entstehen. Der Tunnel ist auf beiden Seiten über jeweils zwei Rolltreppen sowie einen Fahrstuhl erreichbar. Er ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. An einem Normalwerktag durchqueren 1.500 zu Fuß Gehende und 2.400 Radfahrende den Fußgängertunnel. Als weitere verlässliche Querungsmöglichkeit zum Fußgängertunnel gibt es somit zurzeit nur noch die Kanalfähre Nobiskrug, welche kostenfrei nutzbar ist. Diese bietet hauptsächlich aus Richtung Schacht-Audorf nach Rendsburg eine Querung des Nord-Ostsee-Kanals. Der Nord-Ostsee-Kanal Tunnel Rendsburg der Bundesstraßen B77 und B202 bietet keine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Weitere räumliche Barrieren sind die Bahntrasse sowie insbesondere die Bundesstraßen B202, B203 und B77. Die Schieneninfrastruktur wird im Stadtgebiet von Rendsburg und Osterrönfeld über die Eisenbahnhochbrücke geführt, sodass die Verkehrsachsen für den Fuß- und Radverkehr nur im geringen Maße zerschnitten werden. Durch den Schleifendamm (Rendsburger Schleife) sind die vom Bahnhof Rendsburg nördlich gelegenen Rendsburger Stadtteile sowie Kommunen wie Alt Duvenstedt von der Schiene als Barriere betroffen.

Abbildung 10: Zugang zum Fußgängertunnel auf der Südseite (links); Nobiskrug-Fähre in Schacht-Audorf (mittig); B203 in Büdelsdorf (rechts)



Fußverkehrsinfrastruktur im Lebens- und Wirtschaftsraum

Da der Fußverkehr überwiegend im kommunalen Nahbereich stattfindet, liegt die Verantwortung für dessen Infrastruktur und Förderung vorrangig bei den Kommunen. Durch gut ausgebaute Gehwege, sichere Querungsmöglichkeiten und attraktive Aufenthaltsräume kann die Bedeutung des Fußverkehrs gestärkt und dessen Potenzial als nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsform weiter gefördert werden.

Längsverkehr

Der Längsverkehr ist ein zentrales Element für den Fußverkehr. Anlagen des Längsverkehrs bündeln Fußwege und bieten Flächen entlang von Fahrbahnen. Mit steigender Bedeutung des Straßenabschnitts steigen die Ansprüche an den Gehweg. Zu Fuß Gehenden sollte im besten Fall eine Infrastruktur angeboten werden, die soziale und körperliche Sicherheit sowie angenehme, umweg- und hindernisfreie Fortbewegung in Einklang mit anderen Verkehrsarten gewährleistet.

Die in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) festgelegtes Regelmaß für Fußwege von 2,50 m wird an vielen Stellen unterschritten⁹. Besonders in der historischen Altstadt in Rendsburg sowie in vielen Bestandsquartiere in Büdelsdorf werden diese teilweise deutlich unterschritten oder fehlen ganz. Zudem zeigen sich vermehrt Nutzungskonflikte die zum einen durch die häufige gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr entstehen und zum anderen auf die eingeschränkte nutzbare Gehwegbreite zurückzuführen sind, welche durch den ruhenden Verkehr, Aufsteller, Außengastronomie o. Ä. verursacht werden.

Abbildung 11: Schmäler, nicht barrierefreier Gehweg in der Rendsburger Altstadt (links), getrennter Geh- und Radweg am Jungfernstieg in Rendsburg (mittig), Übergang zum Schutzstreifen nach Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs in Jevenstedt (rechts)



Querungen

Das Überqueren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Insbesondere für Schulkinder, die nur geringe Erfahrungen im Straßenverkehr besitzen und aufgrund parkender Autos schnell übersehen werden, ergeben sich aus dem Queren von Fahrbahnen nicht nur Barrieren, sondern auch Sicherheitsrisiken. Sicheren Querungen kommt demnach eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze schaffen. In Siedlungsbereichen sind regelmäßige Quermöglichkeiten der Straßen insbesondere bei hohen Kfz-Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten sowie in Bereichen mit erhöhtem Querungsbedarf (z. B. Schulen, Einzelhandel) wichtig.

Die bestehenden Querungsanlagen im Lebens- und Wirtschaftsraum sind weitestgehend nicht barrierefrei ausgebaut. Überwiegend fehlen taktile Leitelemente und Doppelborde sowohl an signalisierten Querungen als auch an Mittelinseln. An Lichtsignalanlagen, die insbesondere an stark befahrenen und großflächigen Kreuzungen zum Einsatz kommen, wird der Fußverkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum oft nachrangig geführt und muss längere Wartezeiten sowie kurze Räumzeiten hinnehmen. Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. EFA).

⁹ In der derzeitigen Überarbeitung der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sind die angegebenen Regelmaße für Gehwege als Mindestwerte anzusehen. Das Mindestmaß der Gehwegbreite beträgt 2,50 Meter mit einer nutzbaren Gehwegbreite von mindestens 1,80 Metern.

Abbildung 12: Bedarfsampel in Alt Duvenstedt (links), Mittelinsel als Querungshilfe in Osterrönfeld (rechts)



Aufenthaltsqualität

Ein attraktives Fußverkehrsnetz bedeutet nicht nur, den Gehkomfort durch qualitative Fußwege zu erhöhen, sondern auch, die Aufenthaltsqualität zu steigern, indem Orte zum Verweilen, Spielen, Austauschen geschaffen werden. In der Rendsburger Altstadt gibt es eine Fußgängerzone, welche größtenteils fußgängerfreundlich gestaltet ist. Dort laden Geschäfte, Gastronomie, Sitzmöglichkeiten und der teilweise historische Charakter zum Flanieren und Verweilen ein. Überwiegend ist in der Fußgängerzone der Radverkehr nur in den Abend- und Nachtzeiten gestattet, einzelne Bereiche dürfen ganztagig auch mit dem Fahrrad befahren werden. Mit Blick auf die Barrierefreiheit ist die Rendsburger Innenstadt an einzelnen Stellen nur eingeschränkt besuchbar. Während in den Seitenräumen weitestgehend abgeschliffenes Pflaster oder andere barrierefreie Oberflächen bestehen, müssen beim Queren vermehrt große Bereiche mit Kopfsteinpflaster überbrückt werden. Grobes Kopfsteinpflaster beeinträchtigt durch tiefe Fugen besonders Rollstuhlfahrende sowie Personen mit Rollator.

Neben der Rendsburger Innenstadt ist der Lebens- und Wirtschaftsraum besonders durch zahlreiche Gewässer geprägt, welche an vielen Orten attraktive Aufenthaltsorte bieten. So verlaufen viele straßenunabhängige Wege entlang der Gewässer und bieten somit besonders für den Freizeitverkehr attraktive, naturnahe Routen. Auch entlang des Nord-Ostsee-Kanals ist der Fuß- und Radverkehr offiziell geduldet, wobei dem Dienstverkehr Vorrang zu gewähren ist. Überwiegend sind diese Wege auch mit regelmäßigen Sitz- und Rastmöglichkeiten ausgestattet. Zu beachten ist jedoch, dass eine Vielzahl dieser Wege nicht barrierefrei ausgebaut ist und vereinzelt eher einen Trampelpfadcharakter aufweisen.

Abbildung 13: Barrierefreier Angelplatz in Nübbel an der Eider (links); Trimm-dich-Pfad in Rickert (mittig); Bouleplatz in Westerrönfeld (rechts)



Wegweisung

In der Region Rendsburg besteht derzeit kein kommunal übergreifendes systematisches Fußgängerleitsystem. Außer in Rendsburg gibt es in keiner der Betrachtungskommunen eine Beschilderung für den Fußverkehr. Hier bietet lediglich die Beschilderung für den Radverkehr vereinzelt auch für zu Fuß Gehende eine Orientierung. Im Zentrum von Rendsburg besteht seit 2017 ein umfangreiches Wegeleitsystem sowie zusätzlich ein 3,2 Kilometer langer Rundweg, welcher 20 Sehenswürdigkeiten in der Altstadt, im Hans-Heinemann-Park sowie im südlichen Teil vom Stadtteil Neuwerk verbindet und durchgängig an einer blauen Linie zu erkennen ist.

Abbildung 14: Fußgängerwegweisung sowie der Rundweg „blaue Linie“ in Rendsburg



Insgesamt ist die bestehende Beschilderung vorrangig auf eine touristische Nutzung ausgerichtet und nicht Teil eines alltagsbezogenen Fußwegenetzes mit entsprechender Wegweisung. So gibt es auch in Alt Duvenstedt insgesamt fünf beschilderte Rad- und Wanderrundwege, welche ausschließlich den Freizeitverkehr adressieren.

3.5 Radverkehr

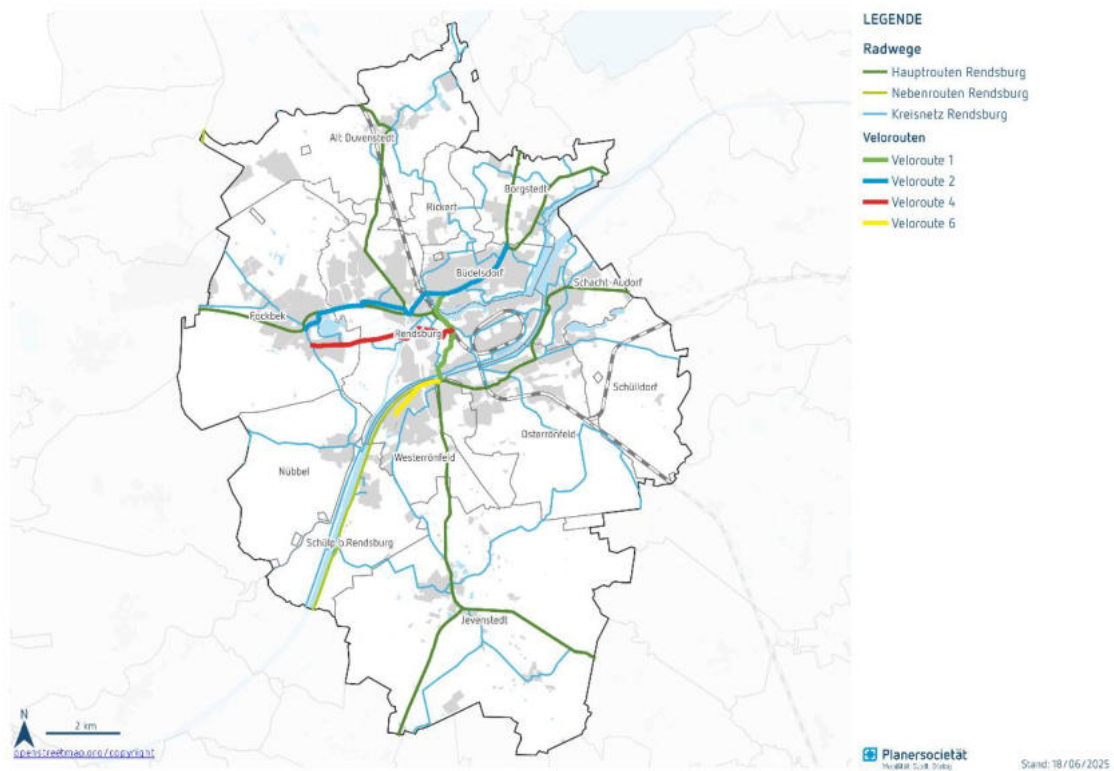
Das Radfahren nimmt national und international eine immer wichtigere Rolle ein. Im Zuge des Klimawandels ist die Bedeutung als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu berücksichtigen und zu fördern, um den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu senken. Durch die mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (insbesondere Pedelecs oder Lastenräder) und der damit einhergehenden Bereitschaft auch im Alltag längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, stellt das Fahrrad auf immer mehr Strecken eine Alternative zum Kfz dar. Durch die gestiegenen Anteile an Pedelecs und E-Bikes steigen also auch die Ansprüche an die Qualität von Radwegeinfrastruktur und Radabstellanlagen.

Der Radverkehrsanteil im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg beträgt im Modal Split an zurückgelegten Wegen 20 Prozent. Darüber hinaus geben 37 Prozent der Teilnehmenden an, dass Fahrrad mindestens wöchentlich zu nutzen (vgl. 2 Auswertung Mobilitätsdaten). Diese Erkenntnisse zur Nutzung unterstützt das Radverkehrspotenzial, sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr. Die flache Topografie der Städte und umliegenden Gemeinden sowie die zahlreichen attraktiven Radrouten (z. B. Nord-Ostseekanal, Velorouten) begünstigen die Fahrradnutzung.

Radverkehrskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Der Zweck des Radfahrens ist grundsätzlich in zielgerichtete, zügige Alltagsverkehre und Freizeitverkehre zu unterteilen. Im Alltagsverkehr ist es wichtig, dass Radfahrende schnell, direkt, komfortabel und sicher an ihr Ziel gelangen. Die Netzanforderungen im Alltagsverkehr orientieren sich daher an Quell- und Zielpunkten. Darauf basierend wurde das Radverkehrskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde entwickelt. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sieht das kreisweite Wunschliniennetz des Radverkehrskonzeptes die Anbindung von Rendsburg als Oberzentrum nach jeweils Fockbek, Westerrönfeld, Jevenstedt, Osterrönfeld, Schacht-Audorf und Büdelsdorf vor (vgl. Abbildung 15). Das Radverkehrsnetz wurde basierend auf Quellen, Zielen und Zwangspunkten im Kreisgebiet entwickelt und setzt sich aus Hauptachsen, Premiumrouten, Nebenachsen und Freizeitrouten zusammen. In den Handlungsfeldern Infrastruktur, Service und Kommunikation wurden strategische Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde erarbeitet. Als konkrete Maßnahme im Infrastrukturausbau soll eine Machbarkeitsstudie eine Premiumroute zwischen den Städten Kiel und Rendsburg prüfen. Weitere Maßnahmenansätze und deren Anwendbarkeit auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg werden in der Maßnahmenentwicklung des Mobilitätsentwicklungsplans berücksichtigt.

Abbildung 15: Radverkehrsnetz des Radverkehrskonzeptes in Verbindung mit den aktuellen Velorouten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Projekt „RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg“

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit wurde das Verbundprojekt „RaD stark!“ zur Förderung der Fahrradalltagsmobilität (Fokus Pendlerverkehr) von 2019 bis 2023 durchgeführt. Die Maßnahmen sind Bestandteil des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und sollen als übergeordnetes Ziel den Radverkehrsanteil in der Region Rendsburg erhöhen. Als wichtigste Maßnahme wurden die vier Velorouten als Stadt-Umland-Verbindungen auf insgesamt 18 Kilometer Länge errichtet. Auf diesen Velorouten sind drei Fahrradstraßen entstanden. Zentrales Ziel der Velorouten ist es die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Rendsburg zu verbessern und den Anschluss zur Querung des Nord-Ostsee-Kanals mit dem Rad zu erleichtern. Die Velorouten verlaufen wie folgt und werden im Abschnitt zu Infrastruktur & Velorouten näher beleuchtet:

- Velouroute 1 (3,15 Kilometer): Büdelsdorf – Rendsburg Süd
- Veloroute 2 (7,75 Kilometer): Fockbek – Rendsburg Nord – Büdelsdorf
- Veloroute 4 (4,8 Kilometer): Fockbek – Rendsburg Mitte
- Veloroute 6 (2,2 Kilometer): Westerrönfeld – Rendsburg Süd

Darüber hinaus wurden die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- E-Bike Ladeschränke an vier Standorten (Rendsburg, Büdelsdorf, Borgstedt, Schüllendorf)
- Ausbau von Park+Bike (24 abschließbare Radabstellplätze in zwölf Kommunen)

- Initiierung des Projekts „Fahr Rad+Bus+Bahn“ an intermodalen Schnittpunkten (Errichtung von Fahrradabstellanlagen)
- drei Lastenräder zum kostenlosen Testen von Privatpersonen in der Region (Lastenräder „erfahrbar“ machen, kurze Zeiträume)
- Alternative Gütertransportmöglichkeiten (vier Lastenräder in der Region zum kostenlosen Testen alternativer Lieferwege für Unternehmen, längere Zeiträume)

Anhand steigender Auslastungszahlen der gesicherten Radparkangebote und Schließflächen wird deutlich, dass diese Angebote stetig mehr Menschen ansprechen. Laut Entwicklungsagentur sind insbesondere im Zusammenhang mit Veranstaltungen die kostenlosen Abstellanlagen nördlich und südlich des Fußgängertunnels stark ausgelastet. Darüber hinaus werden die Ausleihangebote zum Testen von Lastenrädern sowohl durch private Personen als auch Unternehmen dauerhaft genutzt. Schlussfolgernd leisten diese Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag, um das Radfahren attraktiver zu gestalten und die Verknüpfung von Verkehrsträgern mit dem Fahrrad zu erleichtern.

Infrastruktur & Velorouten

In Bezug auf den Radverkehr ergibt sich im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ein gemischtes Bild. Neben zahlreichen positiven Beispielen fortgeschrittener Radinfrastruktur (z. B. Velorouten, Wegweisung) weisen mehrere Gemeinden systematische Herausforderungen auf (z. B. Errichtung von Radschutzstreifen, gemeinsam genutzte Geh- und Radwege). Die folgende Analyse untersucht die Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Analyseräume und entlang der Velorouten. Dabei werden typische Mängel und Lücken sowie Schwachstellen des Radverkehrsnetzes an wichtigen Achsen im Leben- und Wirtschaftsraum Rendsburg dargestellt.

Velorouten

Die im Zuge des Projekts „RaD stark!“ entstandenen Velorouten fokussieren Pendlerverkehre und verbessern die Stadt-Umland-Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum Rendsburg und den angrenzenden Gemeinden. Die umgesetzten Velorouten zeichnen sich bereits auf vielen Abschnitten durch attraktive Verbindungen, komfortable Oberflächenbeschaffenheit und einer Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr aus (vgl. Abbildung 16). In vereinzelten Bereichen sind die Oberflächen der Velorouten naturgebunden und weisen keine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr auf (z. B. Stadtpark Rendsburg, vgl. Abbildung 17).

Abbildung 16: Gepflasterte und hervorgehobene Abschnitte der Veloroute 4 an der Untereider (links) und Veloroute 1 Am Holstentor in Rendsburg (rechts)



Abbildung 17: Naturgebundene Abschnitte der Veloroute 4 (Stadtpark Rendsburg (links), Abschnitt am Mühlenbach Richtung Fockbek (rechts))



Auf gewissen Abschnitten der Velorouten sind Gehwege mit dem Hinweis „Radverkehr frei“ vorzufinden. Bei ausreichender Breite des Gehweges ist ein Begegnen zwischen Fuß- und Radverkehr konfliktfrei möglich (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Abschnitt "Radverkehr frei" an der Veloroute 6 (Dorfstraße in Westerrönfeld)



Entlang der Velorouten wurden zahlreiche Fahrradstraßen errichtet (vgl. Abbildung 19). Jedoch wurde in Hinblick auf die Wegweisung während der Begehung festgestellt, dass eine konsequente Ausweisung der Velorouten nicht vorhanden ist und der Übergang zwischen Velorouten und Fahrradstraßen nicht eindeutig ist aufgrund fehlender Wegweisungselemente.

Abbildung 19: Fahrradstraßen entlang der Velorouten in Rendsburg (links) und Fockbek (mittig); Quer-verbinding zur Veloroute an der Neuen Dorfstraße in Büdelsdorf (rechts)



Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Analyseräume

In den regionalen Zentren Büdelsdorf und Rendsburg (Analyseraum I), ergibt sich ein gemischtes Bild in Hinblick auf die Radverkehrsinfrastruktur. Zwar gibt es Radschutzstreifen entlang wichtiger Hauptachsen (z. B. entlang der Hollerstraße/B203 in Büdelsdorf, entlang der Fockbecker Chaussee in der Nähe des Rendsburger Zentrums), aber teilweise wird der Radverkehr im Mischverkehr

geführt, was insbesondere in Bereichen, die nur befristet eine Temporeduzierung vorweisen, zu einem unsicheren subjektiven Sicherheitsempfinden führen (z. B. entlang der Neuen Dorfstraße in Büdelsdorf). Zudem kommt es in einigen Bereichen trotz beidseitigem Vorhandensein eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs zu sogenannten Geisterradlern, die entgegengesetzt der Fahrtrichtung fahren (z. B. Abschnitte der Hollerstraße in Büdelsdorf).

In den Analyseräumen II „verdichtetes Umland“ und III „erweitertes Umland“ zeigt sich einerseits häufig das Bild schmaler Gehwege, die für den Radverkehr frei gegeben sind (vgl. Abbildung 20). Andererseits wird der Radverkehr innerorts häufig im Mischverkehr auf der Straße geführt, welche eine gute Oberflächenbeschaffenheit vorweist. Bei gleichzeitiger Nutzung des Gehweges für den Fuß- und Radverkehr kommt es jedoch häufig zu Nutzungskonflikten (z. B. Dorfstraße in Alt Duvvenstedt, Lindenallee in Westerrönfeld). Teilweise sind Radschutzstreifen vorhanden, jedoch sind diese so schmal, dass es bei Begegnungen zwischen dem Kfz-Verkehr zu Konflikten mit den Radfahrenden kommt (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs (links: Beschilderung "Radverkehr frei" in Westerrönfeld), (rechts: beidseitiger Schutzstreifen ohne Mittellinie in Jevenstedt)



Zum Teil sind positive Beispiele für die Verbesserung der Sichtbarkeit von Radfahrenden vorzufinden, wie z. B. die Markierung von Radfurten (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Positivbeispiel für deutliche Markierung von Radwegen und Aufstellflächen in Kreuzungsbereichen (Fockbek links, Westerrönfeld mittig), Fahrradstraße (Fockbek rechts)



Im Analyseraum IV „ländliches Umland“ liegt häufig kaum oder keine Radverkehrsinfrastruktur in Form von Schutzstreifen, Markierungen o. ä. vor. In den meisten Fällen wird der Radverkehr in den Wohnstraßen im Mischverkehr, häufig in Tempo 30 Zonen, auf der Straße geführt. Vereinzelt existieren Schutzstreifen entlang der Hauptstraßen. Teilweise ist der Radverkehr auf Gehwegen in beide

Richtungen freigegeben. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens kann das Radfahren im Mischverkehr innerorts als sicher wahrgenommen werden.

Verbindung und Wegweisung zwischen den Gemeinden

Zur Orientierung helfen Elemente der Radverkehrswegweisung sich zurechtzufinden innerhalb der Gemeinden und auf übergeordneten Verbindungen. Grundsätzlich wurden Beschilderungen unterschiedlicher Art über den gesamten Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg vorgefunden (vgl. Abbildung 22). Teilweise wurde während der Begehung jedoch festgestellt, dass diese Wegweisung nicht flächendeckend vorhanden ist und trotz zahlreicher Wegeverbindungen zwischen Nachbargemeinden lediglich eine mangelhafte Beschilderung vorhanden ist (z. B. zwischen Rickert und Büdelsdorf). Die Radwegweisung im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird 2025 überarbeitet und mit neuen Wegweisern ausgestattet. Die neue Beschilderung soll an 2.314 Standorten im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis Ende 2025 ausgetauscht werden (Staatskanzlei Schleswig-Holstein, 2024).

Abbildung 22: Positive Beispiel für regionale Radwegweisung (Fockbek (links), Rendsburg (mittig), Jevenstedt (rechts))



In Hinblick auf die Radverkehrsverbindungen zwischen den Gemeinden werden häufig gemeinsam geführte Geh- und Radwege genutzt. Zwar unterschreiten diese teilweise die vorgegebene Breite von 2,5 Metern, aber stellen aufgrund ihrer geringen Frequentierung durch den Fußverkehr und häufigen Trennung von den Straßen durch Gräben oder Grünstreifen eine attraktive Verbindung für den Radverkehr dar (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 23: Beispiel für Verbindung zwischen Gemeinden für Fuß- und Radverkehr (Verbindung zwischen Fockbek und Nübbel (links), Verbindung zwischen Jevenstedt und Schülup bei Rendsburg (rechts))



Insbesondere Gemeinden, die entlang des Nord-Ostsee-Kanals verbunden sind, weisen dadurch eine attraktive Verbindung zueinander auf. Entlang des Kanals wird die Benutzung durch Fuß- und Radverkehr geduldet, wobei Dienstverkehr jederzeit Vorrang hat (vgl. Abbildung 24). Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals ist für Radfahrende im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg über die Schwebefähre, die Nobiskrug-Fähre und den Fußgängertunnel möglich. Letzterer ist mit dem Fahrrad über einen Aufzug und eine Rolltreppe auf der jeweiligen Kanalseite zu erreichen. Im Tunnel selbst darf unter Berücksichtigung der anderen Verkehrsteilnehmenden Fahrrad gefahren werden. Lediglich Fahren mit Verbrennungsmotor (z. B. Mofas, Roller) ist nicht gestattet. Herausforderungen entstehen jedoch, wenn bei den regelmäßigen Wartungsarbeiten an den Aufzügen im Tunnel keine Alternativen zur Rolltreppe bestehen und beispielsweise Personen mit Lastenrad nicht ausweichen können. Alle Angebote sind kostenlos nutzbar.

Abbildung 24: Hinweisschild am Nord-Ostseekanal (links), Abschnitt in Westerrönfeld (mittig) und bei Schacht-Audorf (rechts)

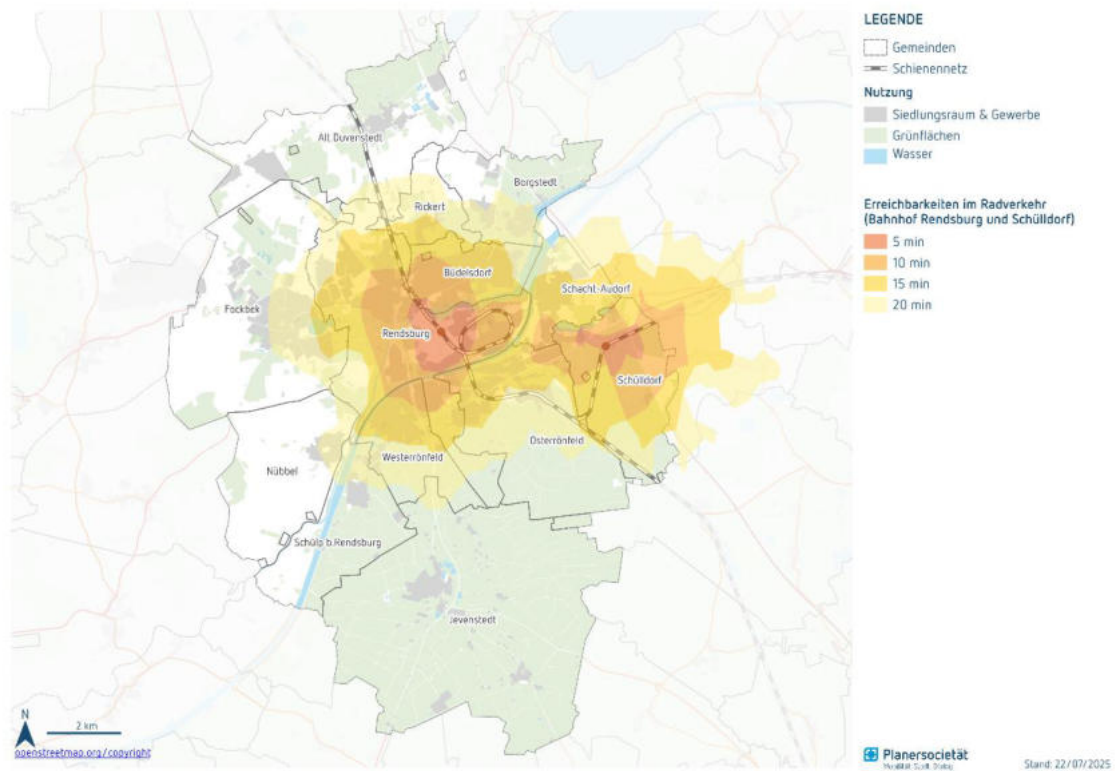


Neben einem hohem Radverkehrspotenzial auf den Alltagswegen, weist der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg bereits heute Stärken besonders in den touristischen Radverkehrsangeboten auf. Der Radweg entlang des Nord-Ostsee-Kanals verläuft mit einer Länge von etwa zwölf Kilometern durch das Gebiet. Darüber hinaus gibt es ein Angebot an Themenradrouten, die als Rundtouren durch den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg verlaufen (z. B. Holme Tour 67 Kilometer, Kanal Tour 32 Kilometer, Hüttener Berge Tour 64 Kilometer).

Erreichbarkeit von Bahnhaltepunkten mit dem Fahrrad

Innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sind zwei Haltepunkte des Regionalverkehrs in Rendsburg und Schülldorf vorhanden (vgl. Verbindungen – Bahnverkehr). Die folgende Erreichbarkeitsanalyse in Abbildung 25 veranschaulicht wie gut diese Bahnhöfe aus den Gemeinden mit dem Fahrrad innerhalb maximal 20 Minuten erreicht werden können. Dabei wird deutlich, dass die am Rand gelegenen Gemeinden (Alt Duvenstedt, Fockbek, Nübbel, Schülp bei Rendsburg, Jevenstedt) mehr als 20 Minuten mit dem Fahrrad entfernt sind. Für die betroffenen Menschen in diesen Gebieten ist das Fahrrad weniger attraktiv, um zum Bahnhof zu pendeln. Durch die Nutzung von E-Bikes können diese Distanzen geringfügig erweitert werden. Für das Zentrum von Rendsburg und Büdelsdorf sowie die am Kanal gelegenen Ortsteile von Osterrönfeld und Westerrönfeld ergeben sich attraktive Verknüpfungspotenziale von ÖPNV und Fahrrad.

Abbildung 25: Erreichbarkeit der Bahnhöfe Rendsburg und Schülldorf mit dem Fahrrad innerhalb von bis zu 20 Minuten



Radabstellanlagen

Je nach Analyseraum ergibt sich ein differenziertes Bild der Radabstellmöglichkeiten. In den regionalen Zentren Rendsburg und Büdelsdorf sind zahlreiche Abstellanlagen, meistens in Form von Anlehnbügel, in der Innenstadt sowie an wichtigen Zielorten (z. B. Schwimmbad, Stadion) vorhanden. Entlang wichtiger Achsen und an einigen Mobilitätsstationen der KielRegion sind zudem überdachte Anlehnbügel vorhanden (vgl. Abbildung 26). Positiv hervorzuheben sind insbesondere die zahlreichen Anlehnbügel in der Rendsburger Innenstadt, welche auch für Lastenräder geeignet sind. Darüber hinaus verfügt der Bahnhof Rendsburg über eine gesicherte Fahrradstation mit 95 Fahrradstellplätzen, elf Fahrradboxen (wovon fünf über eine Steckdose verfügen) und 14 Schließfächer. Das Angebot kann online über die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) bereits ab einem Tag gebucht werden.

Abbildung 26: Abstellanlagen an wichtigen Zielorten (Schwimmbad Büdelsdorf links), überdachte Anlagen (Büdelsdorf Hollerstr. mittig), gesicherte Fahrradstation (Rendsburg am Bahnhof rechts)



Im Analyseraum II „verdichtetes Umland“ und III „erweitertes Umland“ sind an zentralen Punkten und wichtigen Haltestellen (z. B. Dorfplatz) meistens überdachte Abstellanlagen mit Anlehnbügeln vorhanden (vgl. Abbildung 27). Teilweise verfügen diese über eine Luftpumpe (z. B. überdachte Abstellanlage an der Mobilitätsstation in Borgstedt). Darüber hinaus können an Bildungs- und Freizeiteinrichtungen häufig Anlehnbügel oder sogenannte Felgenklemmer vorgefunden werden (vgl. Abbildung 28). Im Analyseraum IV „ländliches Umland“ sind vereinzelt Anlehnbügel oder Felgenklemmer an betreuten Einrichtungen (z. B. Kindertagesstätten) oder an einzelnen Bushaltestellen vorhanden.

Zusammenfassend weist der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg überwiegend eine hohe Qualität an Abstellanlagen auf. Häufig ist ein Witterungsschutz sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmittelträgern gegeben. In Bezug auf gesicherte Abstellanlagen sowie Abstellflächen für größere Fahrräder (z. B. Lastenräder) ergeben sich weitere Potenziale.

Abbildung 27: Überdachte Radabstellanlagen (Fockbek (links), Borgstedt (mittig), Nübbel (rechts))



Abbildung 28: Anlehnbügel oder Felgenklemmer an Bildungs- und Freizeiteinrichtungen (Jevenstedt Sportplatz (links), Nübbel Sportplatz (mittig), Schacht-Audorf am Kanal (rechts))



Das Fahrradverleihsystem der SprottenFlotte ist in den Gemeinden Borgstedt und Fockbek sowie in den Städten Büdelsdorf und Rendsburg vertreten. Eine genaue Auflistung sowie Verortung der Radabstellanlagen des Fahrradverleihsystems ist in Kapitel 3.9 Vernetzung der Verkehrsarten im Abschnitt zum Bikesharing vorzufinden.

Abbildung 29: Standorte der SprottenFlotte in Fockbek (links), Borgstedt (mittig) und Büdelsdorf (rechts)



ADFC-Fahrradklimatest in Rendsburg und Büdelsdorf

Wie es um die Fahrradfreundlichkeit in Deutschlands Städten und Gemeinden bestellt ist, wo Städte hinsichtlich der Radinfrastruktur punkten können und wo nachgebessert werden muss, beleuchtet der ADFC-Fahrradklimatest. Der Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Alle Radfahrende können an dem Test teilnehmen und ihre Kommune in einer Umfrage bewerten. Die Alltagserfahrungen der Menschen geben den Verantwortlichen lebensnahe Rückmeldungen. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, weisen aber aufgrund der Teilnehmendenzahlen zumeist fundierte Bewertungen auf und sind aufgrund des regel- und gleichmäßigen Erhebungsdesigns vergleichbar. Der vom ADFC entwickelte Fahrradklimatest wird seit 1998 in der Regel alle zwei Jahre durchgeführt. Hierbei bewerten die Einwohnenden das Fahrradklima ihrer Kommune in 27 Einzelbewertungen in einem Schulnotensystem (von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend).

In der Umfrage von 2020 und 2022 sind im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg die Städte Rendsburg und Büdelsdorf ausgewertet worden. Voraussetzung für eine Auswertung ist bei Städten mit bis zu 100.000 Einwohnenden eine Teilnahme von mind. 50 Personen.

Tabelle 4: Ergebnisse der Städte beim ADFC-Fahrradklimatest 2020 und 2022 für Rendsburg und Büdelsdorf

Stadt	Durchschnittsnote		Stärken [in der Einzelwertung]	Schwächen
	2020	2022		
Rendsburg	4,1	4,1	• öffentlicher Fahrradverleih • Abstellanlagen • Radfahren durch Alt und Jung	• Oberfläche der (Rad)wege • Fahrradmitnahme im ÖV • Zügiges Radfahren
Büdelsdorf	3,9	3,9	• öffentlicher Fahrradverleih • Winterdienst auf (Rad)wegen • geöffneten Einbahnstr. In Gegenrichtung	• Fahrradmitnahme im ÖV • Konflikte mit Fußgängern • Werbung für das Radfahren

Quelle: ADFC (2023), eigene Darstellung

Die Gesamtbenotung für Rendsburg und Büdelsdorf liegt mit einer Schulnote (1=fahrradfreundlich; 6=nicht fahrradfreundlich) von jeweils 4,1 und 3,9 leicht unterhalb des Durchschnitts vergleichbarer Kommunen und stagniert im Vergleich zur vorherigen Untersuchung. Rendsburg belegt im Landesvergleich (Ortsgrößenklasse 20.000-50.000 Einwohnende) Platz 274 von 447 und fällt somit in das Mittelfeld. Büdelsdorf liegt im Landesvergleich (Ortsgrößenklasse < 20.000 Einwohnende) auf Platz 229 von 474 und weist somit eine leicht bessere Gesamtbewertung auf.

In der Einzelwertung stechen sowohl bei Rendsburg als auch bei Büdelsdorf ähnliche Themen sowohl als Stärke als auch als Schwäche auf. Besonders positiv wird die Erreichbarkeit des jeweiligen Stadtzentrums (Rendsburg 2,8; Büdelsdorf 2,3) sowie die Möglichkeiten des Radfahrens durch Alt und Jung (Rendsburg 2,9; Büdelsdorf 2,6) bewertet. Zudem wird in Rendsburg die Verfügbarkeit eines öffentlichen Fahrradverleihs (2,3) positiv hervorgehoben. Am schlechtesten wird in der Einzelbewertung in Rendsburg die Breite der (Rad)wege (5,0) sowie die Oberfläche der (Rad)wege (5,1) bewertet. In Büdelsdorf wird der Punkt Fahren im Mischverkehr (4,5) sowie die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr (4,6) kritisiert.¹⁰

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Klimaschutzziele des Lebens- und Wirtschaftsraums und der zugehörigen Kommunen zu erreichen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor im Kreis Rendsburg-Eckernförde gemäß Klimaschutzkonzept des Kreises für 45 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich ist, besteht Potenzial durch eine verstärkte Nutzung des ÖPNVs. Neben der Unverzichtbarkeit des ÖPNV für eine klimafreundliche Mobilität ergeben sich auch diverse soziale Vorteile. So gewährleistet der ÖPNV die Mobilität und somit Teilhabe für viele Bevölkerungsgruppen, die aus verschiedensten Gründen keinen eigenen Pkw besitzen. Hierzu können etwa Kinder und Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit einer Behinderung zählen. Zudem sind viele Menschen mit geringem Einkommen auf einen (bezahlbaren) ÖPNV angewiesen, da der Besitz eines Pkws mit hohen Kosten verbunden ist.

Regionaler Nahverkehrsplan

Der 3. regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2021–2025 stellt die Leitlinie zur Planung und Fortentwicklung des ÖPNV dar. Die verkehrspolitischen Ziele des Kreises aus dem 2. RNVP werden grundsätzlich fortgeführt, jedoch zum Teil präzisiert und modifiziert. Darunterfallen:

- Die grundlegende Neustrukturierung der Bedienung im regionalen Busverkehr angepasst an zeitgemäße Angebotscharakteristika wie auch Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und losgelöst von den gewachsenen Strukturen.
- Die Sicherung des bedarfs- und qualitätsorientierten Verkehrsangebotes im Schülerverkehr durch einen attraktiven, alle Bevölkerungsgruppen ansprechenden ÖPNV gewährleisten.
- Die Multi- und Intermodalität durch attraktive Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln noch stärker in den Fokus rücken.
- Die Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den

¹⁰ Nach Fertigstellung der Analyse wurden die Ergebnisse von 2024 veröffentlicht, dabei hat sich Rendsburg auf eine Durchschnittsnote von 3,9 verbessert (vgl. ADFC 2025). Insbesondere die Bereiche Verfügbarkeit öffentlicher Fahrräder und Abstellanlagen sowie die Fahrradförderung haben sich laut der 86 Teilnehmenden positiv geändert. Als Schwächen wird die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr sowie die Oberfläche der (Rad)wege gesehen. Für Büdelsdorf liegt keine Bewertung mehr vor.

Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen und weiterer Umweltbelastungen zu stärken.

- Ein Fahrplan nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans der kreisweit gelten soll.
- Die rechtssichere Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Be- und Erstellerebene und des ÖPNV-Managements, auch im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre mit den benachbarten Aufgabenträgern.
- Eine signifikante Erhöhung der Anzahl von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen.
- Die Liniennetze in den Stadtverkehren sowie im regionalen Busverkehr kontinuierlich an neue Entwicklungen und Mobilitätsanforderungen anpassen, beispielsweise in den touristischen Schwerpunkten des Kreises.

Verbindungen – Bahnverkehr

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist durch die Bahnhöfe Rendsburg und Schülldorf an den Schienenverkehr angebunden. Die übrigen Kommunen verfügen über keinen Bahnhaltepunkt oder Bahnhof. Der Rendsburger Bahnhof wird im Fernverkehr durch den einmal täglich verkehrenden Eurocity auf der Verbindung Prag – Flensburg angefahren, mit Halt unter anderem in Hamburg, Berlin und Dresden. Diese Verbindung wird Rendsburg im Zeitraum August 2025 bis voraussichtlich Ende April 2026 aufgrund der Vollsperrung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin und der damit einhergehende Verkürzung auf die Verbindung Prag-Berlin, nicht anfahren. Ob der Bahnhof Rendsburg anschließend wieder Teil der Verbindung wird, ist jedoch zum Zeitpunkt der Analyse noch unklar. Der Bahnhof Schülldorf ist nicht durch den Fernverkehr erschlossen.

Im Schienenpersonennahverkehr gibt es mit der Regionalbahn RE 7 jeweils stündliche Verbindungen in Nord-Süd-Richtung (Flensburg – Rendsburg – Hamburg), sowie in Ost-West-Richtung mit dem NBE RE 74 (Kiel – Rendsburg – Husum) und NBE RB 75 mit Halt in Schülldorf (Kiel – Schülldorf – Rendsburg). Aus Rendsburg ist die Landeshauptstadt Kiel zwei Mal pro Stunde direkt erreichbar. Die Fahrtzeit nach Hamburg beträgt etwa eine Stunde und 20 Minuten, Flensburg ist in etwa 40 Minuten zu erreichen und Kiel in etwa 30 Minuten mit der RE 74 bzw. knapp 45 Minuten mit der RB 75.

Tabelle 5: Übersicht der SPNV-Linien im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Linie	Verbindung	Fahrten pro Stunde	Bedienzeitraum
RE 7	Hamburg – Neumünster – Nortorf – Rendsburg – Owschlag – Schleswig – Jübek – Tarp – Flensburg	1	Ca. 4:30 Uhr bis 2:00 Uhr
RE 74	Kiel – Felde – Rendsburg – Owschlag – Schleswig – Jübek – Husum	1	Ca. 4:00 Uhr bis 1:30 Uhr
RB 75	Kiel – Melsdorf – Achterwehr – Felde – Breitenbek – Schülldorf – Rendsburg	1	Ca. 5:30 Uhr bis 0:00 Uhr

In den vergangenen Jahren sind Reaktivierungen von Bahnstrecken als wirksames Instrument für die Mobilitätswende verstärkt in den Fokus gerückt. Im Landesweiten Nahverkehrsplan 2022-2027 Schleswig-Holsteins ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Rendsburg-Seemühlen aufgeführt. Diese

soll perspektivisch die drei neuen Bahnhaltepunkte Rendsburg-Büdelndorf, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen erhalten. Bei Interesse der Gemeinde Fockbek ist laut Nahverkehrsplan auch eine Verlängerung bis Fockbek denkbar.

Grundsätzlich kann die Anbindung von Rendsburg an den Bahnverkehr als gut beschrieben werden: So lassen sich mit Kiel und Hamburg zwei Großstädte direkt erreichen. Die eingeschränkte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Bahnlinien beeinträchtigen dies jedoch. So fuhren laut der NAH.SH GmbH im Jahr 2024 nur 89 Prozent der fahrplanmäßigen Verbindungen der RE 7, 87 Prozent der Verbindungen der RE 74 und lediglich 67 Prozent der Verbindungen der RB 75. Die restlichen Verbindungen wurden entweder im Ersatzverkehr mit Bussen durchgeführt oder entfielen. Während auf den Linien RE 74 und RB 75 die meisten Fahrten zumindest mit Ersatzverkehr stattgefunden haben, wurden auf der Linie RE 7 in einigen Monaten nur rund 80 Prozent der Verbindungen durchgeführt, während der Rest entfallen ist. Auch die Pünktlichkeit der Züge ist verbesserungswürdig. So waren die Züge der RE 7 im Jahr 2024 nur bei knapp 75 Prozent der Fahrten pünktlich, während auf den Linien RE 74 und RB 75 89 % bzw. 88 Prozent der Züge pünktlich gefahren sind.

Der Bahnhof in Schüllndorf bietet stündliche Verbindungen nach Rendsburg und in Richtung Kiel und kann damit eine Alternative für die umliegenden Gemeinden zum Bahnhof Rendsburg darstellen bzw. eine Möglichkeit zum Erreichen Rendsburgs mit dem SPNV bieten.

Verbindungen – Busverkehr

Der Busverkehr spielt eine wichtige Rolle für die Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Ein Großteil der Linien verläuft über Rendsburg. Lediglich fünf Linien im Stadtverkehr und im regionalen Busverkehr haben keinen Halt in Rendsburg. Betrieben wird der Busverkehr im Stadtverkehr Rendsburg durch die Transdev Nord GmbH unter dem Namen Norddeutsche Verkehrsbetriebe, der Regionalverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird durch die Autokraft GmbH betrieben.

Tabelle 6: Übersicht der Buslinien der NVB Rendsburg Stadtverkehr

Linie	Verbindung	Bedienzeiten	Taktung
1/2/3	Nobisfähre – Rendsburg ZOB – Fockbek	5:17 – 20:36 Uhr (werktags) 6:07 – 23:05 Uhr (samstags) 8:37 – 20:36 Uhr (sonn- & feiertags)	werktags: 20-Minutentakt samstags: vormittags 30-Minutentakt, nachmittags nur Linie 3 im 60-Minutentakt sonn- & feiertags: nur Linie 3 im 60-Minutentakt
5/6/7	Hochfeld – Rendsburg ZOB – Mastbrook	5:18 – 20:37 (werktags) 6:08 – 23:37 (samstags) 8:38 – 20:37 (sonn- & feiertags)	werktags: 20-Minutentakt samstags: vormittags 30-Minutentakt, nachmittags 60-Minutentakt sonn- & feiertags: 60-Minutentakt
8	Eiderpark – Kaufland – Krankenhaus	6:20 – 18:03 (werktags)	werktags: 60-Minutentakt
10/11/12	Hohe Luft – Rendsburg ZOB – Büdelsdorf	5:14 – 20:46 (werktags) 6:04 – 23:46 (samstags) 8:34 – 20:46 (sonn- & feiertags)	werktags: 20-Minutentakt samstags: vormittags 30-Minutentakt, nachmittags nur Linie 11 im 60-Minutentakt sonn- & feiertags: nur Linie 11 im 60-Minutentakt
14	Westerrönfeld – Oster- rönfeld – Schülldorf	5:42 – 21:18 (werktags) 7:42 – 20:18 (samstags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 2-Stundentakt
15	Rendsburg ZOB – Kauf- land – Eiderpark	6:48 – 20:21 (werktags) 6:48 – 20:21 (samstags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 60-Minutentakt
16	Schacht-Audorf – Wes- terrönfeld – Rendsburg ZOB	5:15 – 19:16 (werktags) 6:42 – 14:16 (samstags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 60-Minutentakt
17	Rendsburg ZOB – Wester- rönfeld – Schülp	6:30 – 19:21 (werktags) 6:30 – 14:21 (samstags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 60-Minutentakt
19	Rickert – Büdelsdorf – Rendsburg – Fockbek – Nübbel	6:37 – 19:00 (werktags) 6:40 – 13:03 (samstags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 60-Minutentakt

Weitere regionale Buslinien, die den Untersuchungsraum mit der umliegenden Region verbinden sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 7: Regionale Buslinien

Linie	Verlauf	Bedienzeiten	Taktung
700	Rendsburg - Eckernförde	5:02 – 22:53 (werktags) 7:02 – 23:44 (samstags) 9:02 – 23:44 (sonn- und feiertags)	werktags: 60-Minutentakt samstags: 2-Stundentakt sonn- und feiertags: 2-Stundentakt
727	Rendsburg - Alt-Du- venstedt	5:34 – 20:26 (werktags) 6:02 – 18:47 (samstags) 9:13 – 18:47 (sonn- und feiertags)	werktags: 2-Stundentakt (6 zusätzliche Verbindun- gen pro Richtung vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt überwiegend im Schulverkehr
730	Rendsburg - Geltorf	5:09 – 22:51 (werktags) 7:09 – 20:51 (samstags, sonn- und feiertags)	werktags: 2-Stundentakt (2 zusätzliche Verbindun- gen pro Richtung vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt teilweise im Schulverkehr
735	Rendsburg - Osterby	5:00 – 20:57 (werktags) 06:00 – 17:58 (samstags) 10:00 – 17:58 (sonn- und feiertags)	werktags: 2-Stundentakt 4 zusätzliche Verbindun- gen vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt teilweise im Schulverkehr
750	Rendsburg - Hohenwestedt	5:11 – 22:27 (werktags) 06:03 – 19:54 (samstags) 7:11 – 19:54 (sonn- und feiertags)	werktags: 2-Stundentakt (8 zusätzliche Verbindun- gen pro Richtung vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt teilweise im Schulverkehr
751	Rendsburg - Hanerau-Ha- demarschen	4:53 – 22:03 (werktags) 5:53 – 21:54 (samstags) 8:03 – 20:18 (sonn- und feiertags)	werktags: 2-Stundentakt (7 zusätzliche Verbindung pro Richtung vormittags und nachmittags an Schul- tagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt teilweise im Schulverkehr
761	Schülp - Nor- torf	6:23 – 19:48 (werktags)	Werktags: 2-Stundentakt (5 zusätzliche Verbindung pro Richtung vormittags und nachmittags an Schul- tagen) überwiegend im Schulverkehr
762	Rendsburg - Nortorf	6:12 – 21:44 (werktags) 6:03 – 20:49 (samstags) 9:05 – 20:49 (sonn- und feiertags)	Werktags: 2-Stundentakt (4 zusätzliche Verbindung an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt überwiegend im Schulverkehr
764	Rendsburg - Bredenbek	6:12 – 21:44 (werktags) 7:12 – 19:56 (samstags, sonn- und feiertags)	Werktags: 2-Stundentakt (1 zusätzliche Verbindung pro Richtung an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Stundentakt
766	Schülldorf - Bredenbek	5:47 – 19:52 (werktags)	Werktags: 2-Stundentakt (2 zusätzliche Verbindung pro Richtung an Schultagen)
768	Schacht-Au- dorf - Haß- moor	12:03 – 16:23 (An Schul- tagen)	An Schultagen: Stündlich ausschließlich im Schulverkehr
770	Rendsburg - Erfde	5:01 – 22:58 (werktags) 6:32 – 22:29 (samstags) 9:45 – 22:29 (sonn- und feiertags)	Werktags: 2-Stundentakt samstags: 4-Stundentakt sonn- und feiertags: 4-Stundentakt
771	Rendsburg - Kropp	6:02 – 19:57 (werktags)	Werktags: 2-Stundentakt
773	Rendsburg - Hamdorf	13:12 – 14:50 (an Schultagen)	An Schultagen: stündlich ausschließlich im Schulverkehr

774	Fockbek – Kropp	5:02 – 22:58 (werktags) 6:02 – 18:30 (samstags) 10:02 – 18:30 (sonn- und feiertags)	Werktags: 2-Studentakt (4 zusätzliche Verbindungen vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Studentakt teilweise im Schulverkehr
796	Rendsburg – Flintbek	5:56 – 20:01 (werktags) 10:56 – 18:30 (samstags) 10:56 – 21:01 (sonn- und feiertags)	Werktags: 2-Studentakt (2 zusätzliche Verbindungen vormittags und nachmittags an Schultagen) samstags, sonn- und feiertags: 4-Studentakt
2820	Rendsburg – Heide (Holstein)	5:12 – 23:52 (werktags) 5:12 – 00:16 (samstags) 7:12 – 22:16 (sonn- und feiertags)	Werktags: 60-Minuten-Takt Samstags: 60-Minuten-Takt sonn- und feiertags: 2-Studentakt einige Verbindungen in den Abendstunden ausschließlich als Anruf-Linien-Taxi

Alle Kommunen im Untersuchungsgebiet verfügen werktags in den Kernzeiten über mindestens eine zweistündliche direkte Busverbindung in das Zentrum Rendsburgs, von wo aus Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen vorhanden sind. In den Abendstunden und am Wochenende ist das Angebot generell ausgedünnt.

Das erweiterte Umland und das ländliche Umland verfügen größtenteils über eine ausbaufähige Anbindung an den ÖPNV. So verfügen Nübbel und Rickert über keine direkte ÖPNV-Anbindung an Kommunen außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums. Werktags kann Rendsburg aus Schülldorf und Alt-Duvenstedt lediglich alle zwei Stunden direkt mit dem Bus erreicht werden, aus Nübbel, Rickert, Jevenstedt und Schülup gibt es stündlich direkte Verbindungen. Borgstedt ist zweimal pro Stunde direkt an Rendsburg angebunden. Während Nübbel, Rickert und Schülup Samstag vormittags über stündliche Verbindungen nach Rendsburg verfügen, gibt es in den drei Kommunen Samstag nachmittags und an Sonn- und Feiertagen keinerlei Verbindungen im ÖPNV-Netz. In Schülldorf, Alt-Duvenstedt und Jevenstedt gibt es samstags, sowie an Sonn- und Feiertagen im Tagesverlauf jeweils lediglich zwei bis drei Verbindungen nach Rendsburg. Borgstedt verfügt auch am Wochenende und an Feiertagen über die beste Anbindung im erweiterten Umland und ländlichem Umland. Mehrere Verbindungen verkehren mindestens alle zwei Stunden nach Rendsburg.

Im verdichteten Umland und in den regionalen Zentren ist die Anbindung im ÖPNV grundsätzlich gut, Rendsburg kann aus allen Kommunen werktags in den Kernzeiten mehrmals pro Stunde mit dem ÖPNV erreicht werden. Zudem bestehen aus allen Kommunen direkte Anbindungen an Gemeinden außerhalb des Untersuchungsgebiets. Samstags bietet Westerrönfeld mehrmals pro Stunde eine Verbindung nach Rendsburg, aus Fockbek, Osterrönfeld und Schacht-Audorf ist Rendsburg mindestens einmal pro Stunde erreichbar. An Sonn- und Feiertagen verfügen Westerrönfeld und Fockbek über mindestens eine Verbindung pro Stunde nach Rendsburg, Osterrönfeld ist nahezu stündlich angebunden und Schacht-Audorf alle zwei Stunden. Am besten an Rendsburg angebunden ist Büdelsdorf mit mehreren Verbindungen pro Stunde, sowohl samstags und sonn- und feiertags. Innerhalb Rendsburgs lässt sich ein Großteil der Stadt werktags mehrmals pro Stunde erreichen, auch an Sonn- und Feiertagen bestehen zumindest stündliche Verbindungen.

Abbildung 30: Liniennetzplan Stadtverkehr Rendsburg



Quelle: Norddeutsche Verkehrsbetriebe

Als Ergänzung zu den Buslinien kann am Wochenende das On-Demand-Angebot NAHSHUTTLE der NAH.SH GmbH genutzt werden, welches im Lebens- und Wirtschaftsraum sowie in der angrenzenden Gemeinde Hohn verfügbar ist. Der Zustieg erfolgt nach Buchung in der App bzw. per Telefon an virtuellen Haltestellen. Es gilt der SH-Tarif und ÖPNV-Fahrkarten wie das Deutschlandticket können genutzt werden. Die Fahrzeiten sind Freitag und Samstag zwischen 21:00 und 4:00 Uhr sowie Sonntag zwischen 21:00 und 24:00 Uhr.

Es ist festzuhalten, dass die Kommunen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg unterschiedlich gut an das Busnetz angebunden sind. Rendsburg als Zentrum verfügt sowohl innerstädtisch, innerhalb des Untersuchungsgebiets und auch darüber hinaus über eine sehr gute Anbindung, auch Büdelsdorf ist sehr gut angebunden. Die Kommunen im verdichteten Umland sind ebenfalls gut bis sehr gut an Rendsburg sowie andere Kommunen angebunden. Die Kommunen im erweiterten Umland und im ländlichen Umland verfügen mit Ausnahme von Borgstedt über eine eher eingeschränkte Anbindung, insbesondere am Wochenende. Das NAHSHUTTLE kann eine Ergänzung des Busnetzes sein und bestehende Lücken in der Anbindung in den Abendzeiten schließen.

Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität steht in einem sehr engen Verhältnis zur Reisezeit bzw. dem Zeitaufwand. Hierzu zählen beim ÖPNV die Zugangs-, Warte-, Beförderungs- und Abgangszeit, wie in Abbildung 31 dargestellt. Beim Umsteigen kommen weitere Aspekte wie eine zusätzliche Wartezeit oder eine potenziell notwendige Zeit zur Überbrückung von Entfernungen zwischen zwei Haltestellen hinzu. Die Zeit ist somit ein entscheidendes Kriterium zur Wahl des ÖPNV.

Abbildung 31: Wegekette im ÖPNV



Die Ergebnisse der Reisezeitanalyse werden in Kapitel 3.11 dargestellt.

Haltestellen und Barrierefreiheit

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind nur teilweise mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen ausgestattet. Zudem besteht Verbesserungsbedarf bei der Barrierefreiheit und der Bereitstellung digitaler Informationen. Dabei ist die Gestaltung von Haltestellen ein entscheidender Faktor für den Erfolg des ÖPNV, da sie maßgeblich zur Attraktivität, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit beiträgt. Insbesondere Komfort-/Serviceelemente an Haltestellen tragen dazu bei, dass Fahrgäste den ÖPNV nutzen.

Abbildung 32: Positives Beispiel für überdachte Haltestelle mit Fahrradabstellmöglichkeiten in Nübbel



Barrierefreiheit dient mobilitätseingeschränkten Menschen. Dazu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, u. a. gehbehinderte, sehgeschädigte oder hörbehinderte Personen. Im weiteren Sinne werden auch reisebedingt oder altersbedingt mobilitätseingeschränkte Menschen dazu gezählt, beispielsweise Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen, aber auch ortsunkundige Menschen. In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für alle‘ anzustreben. Unter diesem Leitziel ist für eine größtmögliche Nutzendengruppe eine barrierefreie Zugänglichkeit zu verstehen.

Basis für die Barrierefreiheit ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle, taktile, haptische sowie auditive Elemente.

Der barrierefreie Ausbau von ÖPNV-Haltestellen ist sehr zeit- und kostenintensiv, stellt jedoch einen wichtigen und zentralen Bestandteil eines attraktiven und qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebots dar. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in den Vordergrund. Dazu sollte bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden. Ausnahmen hiervon sind zu benennen und zu begründen (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Der Maßnahmenplan Barrierefreiheit im ÖPNV für den Kreis Rendsburg-Eckernförde definiert die folgenden Standards für barrierefreie Haltestellen.

- Hochbord, 16-18 Zentimeter bzw. bei geeigneter Haltestellengeometrie und geeigneten Fahrzeugen 22-24 Zentimeter
- Betonformsteine oder „Kasseler Sonderbord“ bzw. artverwandte Bordsteine
- Außer bei Ausstiegshaltestellen normgerechte Bodenindikatoren (Auffindestreifen und Einstiegsfeld; bei Haltemöglichkeit mehrerer Busse hintereinander bzw. stark nachgefragten sonstigen Haltestellen Warn-/Leitstreifen parallel zur Bordsteinkante, bei letzteren alternativ optisch/taktil kontrastreicher Bordstein (bei geringer Einsteigerfrequenz Entfall zulässig)
- Pflasterung, Untergrund etc. (eben, rutschfest, ohne Stufen und Spalten)
- Ausreichende Manövrierräume (2,50 Meter Tiefe im Bereich der 2. Bustür; Freihalten eines 1,50 Meter breiten Streifens parallel zum Bordstein von Hindernissen/Einbauten, 60 Zentimeter Abstand selbiger von Bodenindikatoren)
- Einhaltung der Grenzwerte für Längs- und Querneigungen
- Haltestellenmast
- Tragschicht, Decke
- Bordsteinabsenkung auf max. 3 Zentimeter (oder alternativ differenziert 0/6 Zentimeter) in unmittelbarer Haltestellennähe bei Erfordernis der Fahrbahnquerung; ausreichend breite Zuwegung

Der Bahnhof Rendsburg ist nahezu vollständig barrierefrei ausgestattet, lediglich taktile Wege zum Bahnsteig fehlen an allen Gleisen. Der Bahnhof Schülldorf besitzt alle erforderlichen Ausstattungselemente.

Der RNVP geht davon aus, dass von den über 2.000 Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde nur rund 20 Prozent über einen erhöhten Bordstein oder taktile Elemente verfügen. In Bezug auf andere Ausstattungselemente besteht noch häufiger Verbesserungspotenzial. Der Kreis stellt den Kommunen über ein Förderprogramm Gelder für den Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen zur Verfügung. Die bestehenden Haltestellen im Untersuchungsgebiet werden sukzessive barrierefrei ausgebaut. Die Stadt Rendsburg hat für die Bushaltestellen im Stadtgebiet eine Prioritätenliste

aufgestellt. Trotz festgelegter Standards divergieren die Haltestellen im Lebens- und Wirtschaftsraum hinsichtlich der Barrierefreiheit, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 33: Haltestellen mit unterschiedlichen Ausbaustandard der Barrierefreiheit in Jevenstedt (links), Westerrönfeld (Mitte) und Schülup (rechts)



Tarif

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist tariflich in den Schleswig-Holstein-Tarif integriert. Dieser bietet unterschiedliche Angebote von Einzelkarten, Tageskarten und Zeitkarten, die in ganz Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg gültig sind. Der Preis richtet sich danach, welche Strecke zurückgelegt wird, insgesamt wird in 70 verschiedene Preisstufen unterschieden. Die meisten Verbindungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums fallen in die Preisstufe 1r und kosten 2,80 € für eine Einzelfahrt. Lediglich Fahrten von und nach Jevenstedt und Schülldorf fallen in die Preisstufe 3 mit Kosten von 4,20 € pro Einzelfahrt (Stand Juli 2025). Durch das sehr ausdifferenzierte Tarifsysteem mit einer hohen Anzahl unterschiedlicher Preisstufen kann die Nutzung des ÖPNV bei Zielen außerhalb des Untersuchungsgebiets erschwert werden.

Mit dem 2024 beschlossenen Tarifentwicklungsplan wollen die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in Schleswig-Holstein das Tarifsysteem vereinfachen, sodass es nur noch drei Möglichkeiten gibt: einen Lokal-Tarif, beispielsweise ein bestimmtes Stadtgebiet, einen Umland-Tarif und einen Tarif für das Gesamtnetz in Schleswig-Holstein und Hamburg. Jeder Tarif soll als Einzel-, Tages- oder Monatskarte buchbar sein. Derzeit befindet sich der Tarifentwicklungsplan noch in der Umsetzung (Stand Juli 2025).

Die Einführung des Deutschlandtickets erleichtert die Nutzung von Bus und Bahn durch den Wegfall der bestehenden Tarifstrukturen erheblich. Das Ticket bietet somit die Chance, dass viele (wahlfreie) Menschen den ÖPNV auch für spontane Fahrten nutzen. Dabei stehen insbesondere ÖPNV-Fahrten mit längeren Distanzen im Fokus, die vorher wegen hoher Preise und komplexer Tarifstrukturen unattraktiv waren.

Verknüpfungspunkte

Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren. Eine ausführliche Darstellung dazu findet sich in Kapitel 3.9.

Die Verknüpfung im Busliniennetz findet im Untersuchungsgebiet insbesondere in Rendsburg statt. Dort gibt es diverse Bushaltestellen, an denen mehrere Buslinien halten. Die Umstiege innerhalb

des Busnetzes finden jedoch überwiegend an den Haltestellen Rendsburg ZOB bzw. Bahnhofstraße/ZOB und Stadttheater/ZOB statt. Die Fahrpläne der Buslinien sind aufeinander abgestimmt, sodass ein Umsteigen meist ohne lange Wartezeit möglich ist.

Eine wichtige multimodale Schnittstelle ist die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr. Auch hier steht der Bahnhof Rendsburg im Vordergrund. Am Bahnhof stehen überdachte Außenstellplätze und durch eine Zugangskontrolle gesicherte Radabstellplätze sowie Fahrradboxen mit der Möglichkeit des Ladens von E-Bike-Akkus zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es auch am ZOB in Rendsburg sowie an diversen Bushaltestellen Radabstellplätze in unterschiedlicher Qualität und Menge.

Verknüpfung Bus und Bahn an den Bahnhöfen Rendsburg und Schülldorf

Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV zeichnet sich auch durch funktionierende Wegekettens mit angemessenen Umsteigezeiten aus. Aus diesem Grund sind an Haltestellen, an denen relevante Umsteigebeziehungen vom SPNV zum Bus bestehen, die Verknüpfungen der entsprechenden Linien genauer zu untersuchen. Hierfür wurden die Umsteigezeiten zwischen den Bahn- und regelmäßig verkehrenden Buslinien bewertet. Die Umsteigezeiten beziehen sich dabei auf den Tagesverkehr zur Hauptverkehrszeit. Betrachtet wurden die Verbindungen nach Kiel.

Die Umsteigezeiten am Bahnhof Rendsburg sind größtenteils gut zu bewerten, die meisten regionalen Buslinien sind an die Fahrpläne des SPNV angepasst, sodass Umsteigezeiten unter 20 Minuten auf den meisten Linien erreicht werden. Auf einigen Linien sind sogar Umsteigezeiten unter 10 Minuten gegeben.

In der nachfolgenden Tabelle sind die günstigsten Umsteigezeiten der Umsteigebeziehungen zwischen dem SPNV und dem Busverkehr am Bahnhof Schülldorf aufgelistet. Die Umsteigezeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Buslinien 14, 766, 768 und 796 und der RB 75, die auf der Strecke Kiel – Rendsburg in beide Richtungen in Schülldorf hält, sind grundsätzlich gut: Von und nach Kiel bzw. Rendsburg gibt es in allen Fällen am Bahnhof Schülldorf kurze Umsteigezeiten von unter 10 Minuten. Wie bereits beschrieben, ist die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahnverbindung jedoch eine Schwachstelle. Die Züge der Linie RB 75 waren im Jahr 2024 in knapp 88 Prozent der Fälle pünktlich, jedoch sind nur etwa zwei Drittel der Verbindungen fahrplanmäßig gefahren, während das übrige Drittel durch Schienenersatzverkehr ersetzt wurde.

Tabelle 8: Umsteigezeiten am Bahnhof Schülldorf

Buslinie	Umstieg in/aus Richtung	Umsteigezeit Schülldorf → Zielort Zielort → Schülldorf	Umsteigebeziehung
14	Kiel	< 10 min < 10 min	RB 75
766	Kiel	< 10 min < 10 min	RB 75
768	Kiel	< 10 min < 10 min	RB 75
796	Kiel	< 10 min < 10 min	RB 75

3.7 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr hat im Lebens- und Wirtschaftsraum eine hohe, aber auch unterschiedlich starke Bedeutung. So weist die Stadt Rendsburg zum Stichtag 01.01.2025 mit 506¹¹ Pkw pro 1.000 Einwohner eine im Vergleich zum deutschen Durchschnitt (580 Pkw/1.000 EW) oder Schleswig-Holstein (576 Pkw/1.000 EW) niedrigere Pkw-Dichte auf. Büdelsdorf hingegen weist mit 658 Pkw pro 1.000 Einwohner eine höhere Dichte auf. Nübbel (675) und Alt Duvenstedt (677) weisen noch höhere Pkw-Dichten auf, was sicherlich mindestens in Teilen auch auf einen Unterschied in den Alternativen zur Mobilität begründet liegt.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Binnenwege zu einem großen Anteil täglich mit dem Auto zurückgelegt werden. Hinzu kommen zahlreiche Einpendelnde in den Lebens- und Wirtschaftsraum. Ebenso pendeln sehr viele Menschen mit dem Kfz aus dem Gebiet heraus, was die Pendlerverflechtungen in Kapitel 3 gezeigt haben.

Der fließende Kfz-Verkehr trägt wesentlich zu Schadstoff- und Lärmbelastungen bei, bringt durch Geschwindigkeit und Fahrzeugmasse Unfallgefahren mit sich und nimmt in erheblichem Umfang Flächen in Anspruch. Gleichzeitig trägt der Kfz-Verkehr aber auch zur Daseinsvorsorge bei, ist Standort- und Wirtschaftsfaktor, sichert die Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr und erfüllt auch im städtischen Verkehr eine wichtige Funktion der individuellen Mobilität. Zudem ist die Sicherstellung eines gut funktionierenden fließenden Kfz-Verkehrs für Rettungsverkehre und deren Einsatzkräfte eine zentrale Voraussetzung.

3.7.1 Fließender Kfz-Verkehr

Straßennetz

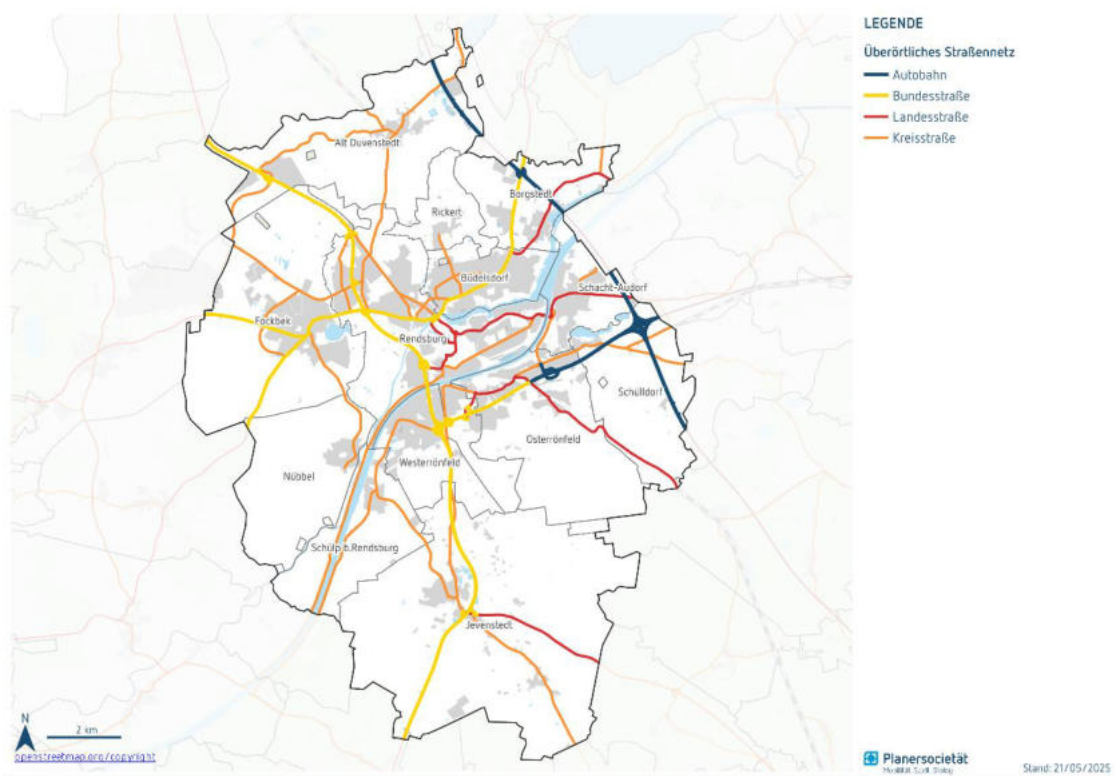
Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist über die Autobahnen A7 und die A210 sowie die Bundesstraßen B77, B202 und B203 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die A7 verläuft

¹¹ Sämtliche Zahlen zur Pkw-Dichte gemäß KBA „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden (FZ3), online unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=835828

von der dänischen Grenze bis zur österreichischen Grenze und quert das Untersuchungsgebiet an der östlichen Seite. Die A210 verläuft zwischen dem Lebens- und Wirtschaftsraum und der Landeshauptstadt Kiel. Östlich von Schülldorf befindet sich das Autobahnkreuz Rendsburg, an dem A7 und A210 aufeinandertreffen.

Die B77 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch Rendsburg, Westerrönfeld und Jevenstedt, die B202 durchquert das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung ausgehend von der A210. Außerdem verläuft die B203 durch Borgstedt, Büdelsdorf, Rendsburg und Fockbek (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Überörtliches Straßennetz im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Mit Rendsburg als Mittelzentrum des Kreises Schleswig-Holstein hat das Straßennetz des Untersuchungsgebiets eine hohe Bedeutung für die Region und daher nach den RIN 2008 den Anspruch einer MIV-Anbindung gemäß Verbindungsfunktionsstufen II (in benachbarte Mittelzentren) und III (in Grundzentren). Die Analyse zeigt, dass dies weitestgehend erfüllt ist, sodass der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg über eine insgesamt gute überregionale und regionale Anbindung mit dem Kfz verfügt.

Geschwindigkeiten

Die zulässige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit im Hauptstraßennetz des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg liegt entsprechend der bundeseinheitlichen Regelung der StVO in der Regel bei 50 km/h. Eine streckenbezogene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h findet sich ebenfalls an einigen Stellen im Hauptstraßennetz, etwa im Bereich sensibler Einrichtungen, wie vor Schulen, Seniorenheimen oder Kindergärten (vgl. Abbildung 35 und Abbildung 36).

Abbildung 35: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

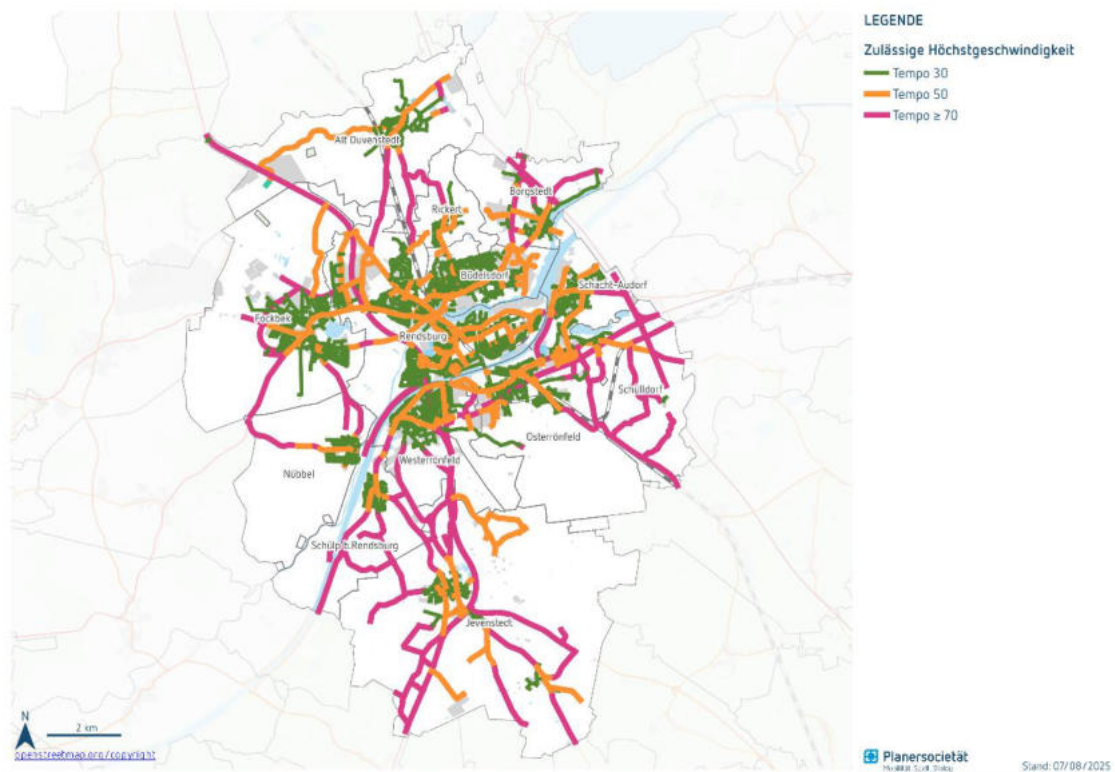


Abbildung 36: Geschwindigkeitsbegrenzungen vor einem Seniorenheim in Westerrönfeld (links) und zeitlich beschränkt vor einer Schule in Schülpe (rechts)



Im Nebenstraßennetz (Sammelstraßen, Gewerbestraßen etc.) liegen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten je nach örtlicher Situation und der Umfeldnutzung bei 50 km/h oder 30 km/h. Darüber hinaus finden sich dort vereinzelt auch verkehrsberuhigte Bereiche (auch Spielstraßen genannt) wieder, was als positiv hervorzuheben ist. Zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung tragen außerdem bauliche Maßnahmen im Nebenstraßennetz in Form von Fahrbahnverswenkungen und -einengungen bei, wie beispielsweise im nördlichen Bereich der Dorfstraße in Westerrönfeld (vgl. Abbildung 37, links). Positiv sind zudem die bestehenden Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehre zu sehen, wie z. B. in der Dorfstraße in Schülpe (vgl. Abbildung 37, rechts).

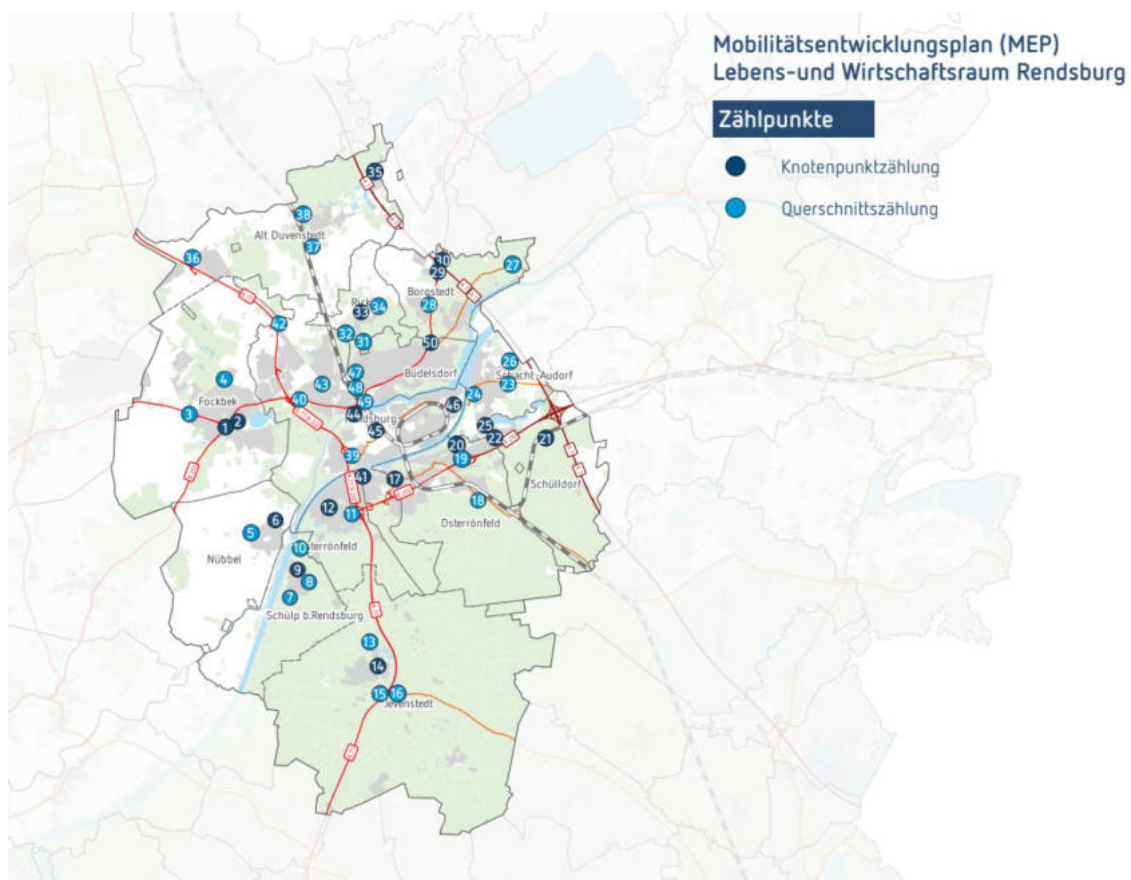
Abbildung 37: Verschwenkung der Fahrbahn in Westerrönfeld (links) und Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr an der Dorfstraße in Schülup (rechts)



Kfz-Verkehrsmengen

Um eine umfassende empirische Datengrundlage zur Situation des fließenden Verkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zu erhalten, wurde eine umfangreiche Verkehrszählung an insgesamt 50 Stellen im Untersuchungsgebiet durchgeführt, die sich auf die Haupteinfallbereiche der Kommunen konzentrieren und das Untersuchungsgebiet bestmöglich abdecken (vgl. Abbildung 38). Die Zählungen fanden an mehreren Werktagen in den Kalenderwochen 19 und 21 im Mai 2025 statt. An 20 Zählpunkten wurde eine Knotenpunktzählung durchgeführt. Ergänzend dazu wurden zusätzlich die Verkehrsströme an 30 Querschnitten erhoben. Durch die große Anzahl an Zählpunkten konnte so ein räumlich sehr differenziertes Bild zu den Verkehrsströmen im Untersuchungsgebiet gezeichnet werden. Es wurden bei den Zählungen zudem die üblichen Differenzierungen von Fahrzeugklassen vorgenommen (Pkw, Kraftrad, Lieferwagen, Lkw über 3,5 t, Lastzüge und Busse). Zudem wurde auch die Anzahl an Fahrradfahrenden und an den Knotenpunktarmen querenden zu Fuß Gehenden erhoben.

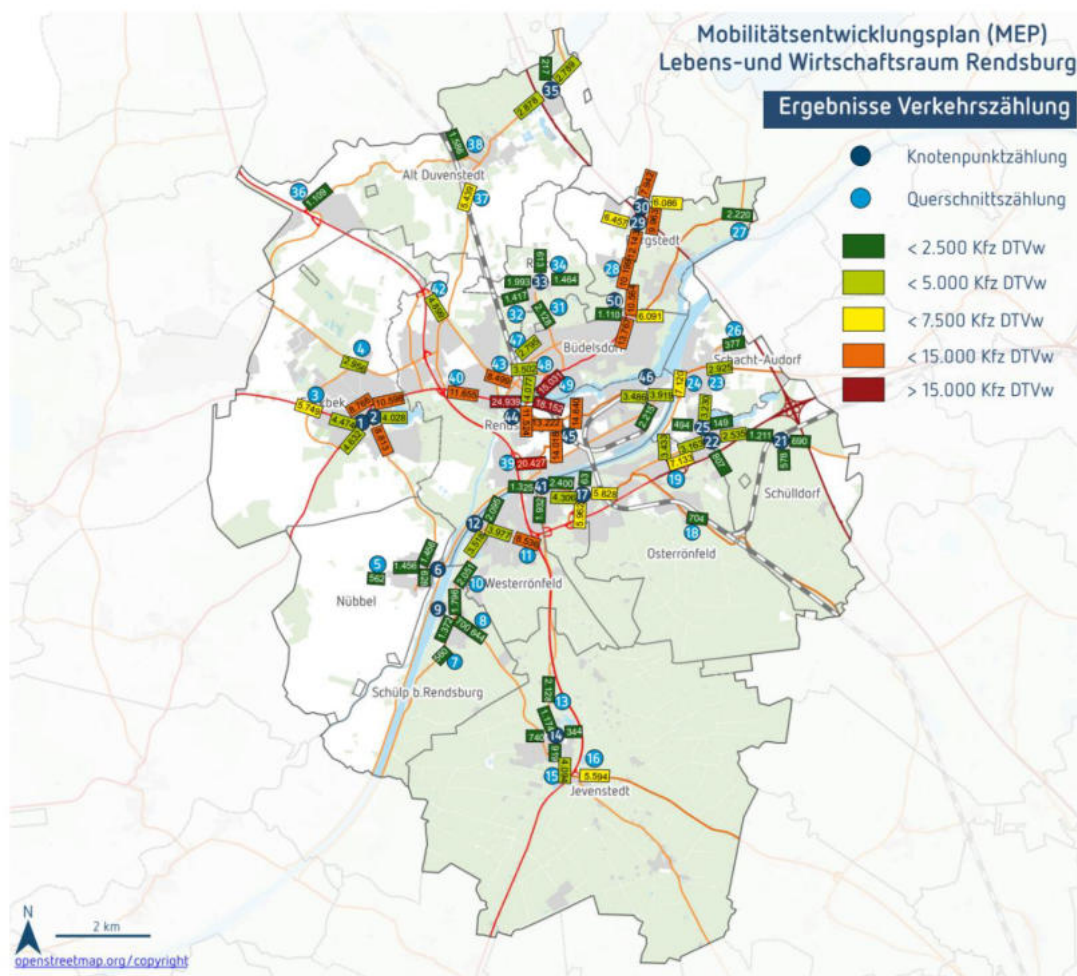
Abbildung 38: Zählpunkte der Verkehrszählung



Die Verkehrszählungen wurden mithilfe von Kameras durchgeführt, deren Aufnahmen automatisiert ausgewertet wurden. Aufgrund der niedrigen Auflösung der Kameravideos konnten keine personenbezogenen Daten, wie z. B. Kennzeichen, erhoben werden. Somit ist der Datenschutz gewährleistet worden. Für jeden Knotenpunkt und Querschnitt wurden die Zähldaten ausgewertet und einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Mithilfe von Hochrechnungsfaktoren wurden die Zählergebnisse auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und der durchschnittliche Verkehr an Werktagen (DTVw) hochgerechnet. An Zählpunkt 20 ist die Kamera ausgefallen, sodass für diesen Punkt keine Zähldaten zur Verfügung stehen. Alle anderen Zählpunkte konnten wie geplant ausgewertet werden.

Es wird deutlich, dass vor allem entlang der Hauptverkehrsstraße B203 in den regionalen Zentren sehr hohe Verkehrsmengen fast durchgängig im fünfstelligen Bereich festzustellen sind (vgl. Abbildung 39). Auch im Zentrum Rendsburgs weisen die Herrenstraße, Denkerstraße, Materialhofstraße sowie Berliner Straße ebenfalls sehr hohe Werte auf. Der Höchstwert ist bei Zählpunkt 44 mit fast 25.000 Kfz pro Werktag auf der B203 am Thormannplatz festzustellen. Dies bedeutet einen Wert von ca. 2.500 Kfz in der Spitzenstunde, was ca. 42 Kfz pro Minute entsprechen. Runtergerechnet passiert somit zur Spitzenstunde ca. alle 1,4 Sekunden ein Kfz den Thormannplatz.

Abbildung 39: Ergebnisse Verkehrszählung



Aufgrund dieser Verkehrsmengen kommt es insbesondere im Bereich von Knotenpunkten zu Verkehrsverzögerungen. Zu nennen ist hier allen voran der Bereich Thormannplatz.

Die hohen Verkehrsstärken haben aber noch weitere Effekte. So sind gemäß des Lärmaktionsplans Rendsburg mehr als ein Fünftel der Einwohnenden (22%) von Rendsburg von Straßenverkehrslärm betroffen.

Weitere hohe Verkehrsmengen im fünfstelligen Bereich lassen sich auf der B203 in Büdelndorf und Borgstedt als Verbindungsstraße zwischen der A7 und dem Gewerbegebiet Rendsburg/Büdelndorf verzeichnen. Hohe Belastungszahlen können sich negativ auf den Verkehrsfluss widerspiegeln (Rückstau, Quering von Knoten), aber sie sind auch ein Indikator für ein hohes Konfliktpotential mit weiteren Verkehrsteilnehmenden oder an den Straßen angrenzenden (Wohn-)Nutzungen. Bedingt durch die Tatsache, dass die B203 Büdelndorf zentral durchquert, ergibt sich aus den hohen Belastungswerten eine starke Barrierewirkung für die Stadt, diese wird durch die Straße in zwei Teile getrennt. Auch in Büdelndorf sind immerhin 9% der Einwohnenden von Straßenverkehrslärm betroffen.

Als mögliche Verbesserung der Situation in Büdelsdorf wurde in der Vergangenheit eine Nordumfahrung der Stadt diskutiert. Dies wird jedoch momentan nicht weiter verfolgt.

Im verdichteten Umland weist Fockbek die höchsten Werte mit jeweils über 8.700 Kfz DTVw entlang der B202 sowie der Großen Reihe auf. Am westlichen Ortseingang verkehren durchschnittlich knapp 5.750 Kfz an Werktagen. In Richtung Süden auf der B203 etwa 1.000 Kfz weniger. In Osterrönfeld finden sich die höchsten Werte bei den Punkten 17 und 19 an den Zufahrten zur B202 mit ca. 6.000 bzw. 7.000 Kfz DTVw. Östlich von Punkt 17 in der Straße Am Kamp fahren über 5.800 Kfz im Durchschnitt an einem Werktag in der Gemeinde. In Schacht-Audorf finden sich überwiegend sehr geringe bis geringe Verkehrsmengen, mittlere Verkehrsmengen finden sich lediglich am südlichen Ortsausgang in der Kieler Straße in Richtung Nobisfähre bzw. Osterrönfeld über 7.000 Kfz DTVw. Westerrönfeld verfügt mit Ausnahme von Zählpunkt 11 auf der Lindenallee an der B77 und B202 über geringe Verkehrsmengen. Da sich die Verkehrsmenge entlang der Lindenallee von etwa 8.500 Kfz DTVw an Zählpunkt 11 bis zu Zählpunkt 12 mehr als halbiert, ist davon auszugehen, dass das an der B77 gelegene Gewerbegebiet mit Nahversorgung am Busbahnhof für einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens verantwortlich ist.

Im erweiterten Umland finden sich in Nübbel durchweg sehr geringe Verkehrsmengen unter 1.500 Kfz DTVw. In Jevenstedt sowie Alt-Duvenstedt finden sich überwiegend ebenfalls geringe Verkehrsmengen. In Jevenstedt wurden lediglich in der Nähe an den Zählpunkten 15 und 16 an der B77 geringe bis mittlere Werte gemessen. In Alt-Duvenstedt sind auf der Dorfstraße in Richtung Rendsburg im Durchschnitt an Werktagen etwa 5.500 Kfz DTVw unterwegs. In Borgstedt sind wie beschrieben hohe Verkehrsmengen entlang der B203. Im ländlichen Umland finden sich durchweg sehr geringe Verkehrsmengen unter 2.000 Kfz DTVw.

Barrieren

Der Nord-Ostsee-Kanal stellt eine Barriere für den Kfz-Verkehr dar, da eine Querung nur durch den Kanaltunnel auf der B77/B202 zwischen Rendsburg und Westerrönfeld, über die Schwebefähre an der Rendsburger Hochbrücke zwischen Osterrönfeld, die Nobisfähre zwischen Rendsburg und Schacht-Audorf sowie die Rader Hochbrücke über die A7 möglich ist.

Die Nutzung des Kanaltunnels wird vermehrt durch ein Auslösen der Höhenkontrolle und eine anschließende Sperrung des Tunnels eingeschränkt. Bei einer Überschreitung der Fahrzeughöhe von 4,20 Meter wird die betroffene Tunnelröhre gesperrt und die Polizei zur Vermessung des betroffenen Fahrzeugs gerufen. Ist dieses zu hoch muss das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung von der Tunnelzufahrt weggeführt werden. In rund 90 Prozent der Fälle stellt die Polizei bei den Messungen fest, dass die Fahrzeuge die vorgeschriebene Höhe einhalten und die Auslösung der Höhenkontrolle unnötig war. Auslöser können unter anderem defekte bzw. flatternde Planen oder Antennen sein. Im Jahr 2024 kam es nach Angaben des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) insgesamt 348 Mal zu einer Auslösung der Höhenkontrolle, die mit entsprechenden Tunnelsperrungen und Wartezeiten einhergingen. Seit 2024 wird die Technik der Höhenkontrolle schrittweise optimiert. In einer ersten Stufe wurde der Ablauf der Höhenkontrolle so verbessert, dass nicht betroffene Fahrspuren schneller freigegeben werden können. Laut LBV.SH konnten die Sperrzeiten auf nicht betroffenen Fahrbahnen so im Durchschnitt von 25 Minuten auf rund drei Minuten verringert werden. Seit April 2025 läuft die zweite Optimierungsstufe, in der nur noch die

betroffene Fahrspur gesperrt werden soll, um den Verkehrsfluss weiter zu verbessern. Außerdem ist ein Pilotversuch zur Vorkontrolle der Höhe geplant, mit dem Ziel zu hohe Fahrzeuge frühzeitig zu erkennen und umzuleiten.

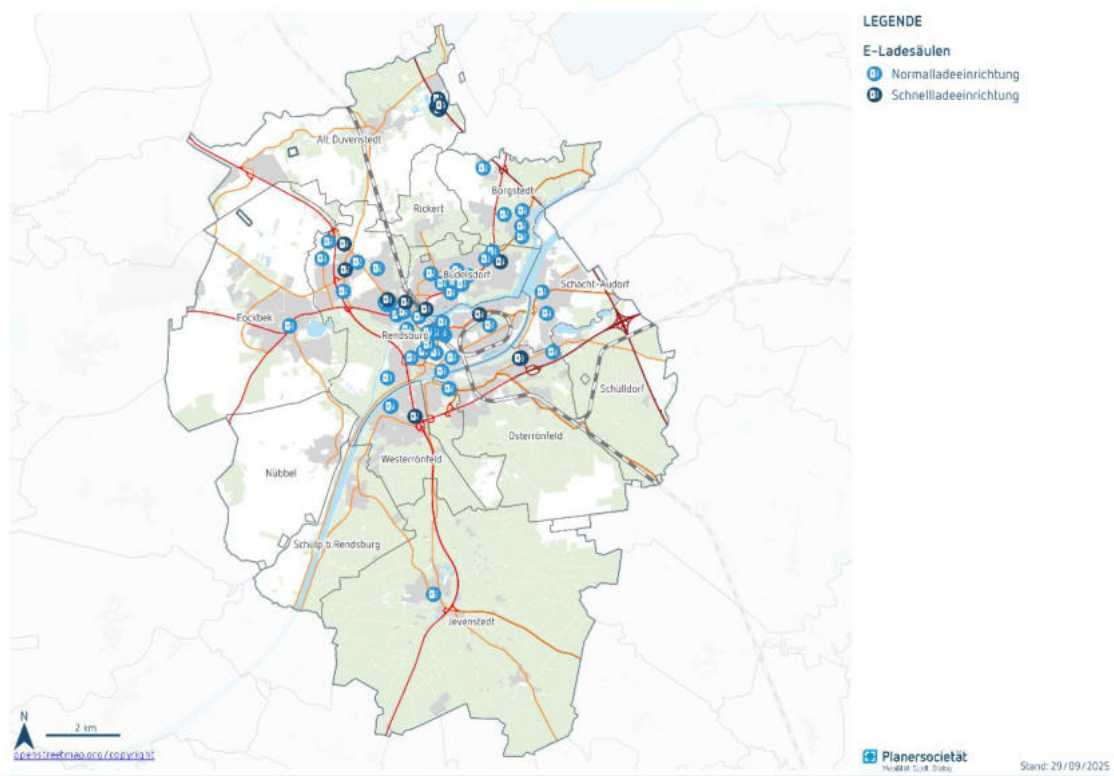
Auch bei der Schwebefähre hat es in den vergangenen Jahren Probleme mit der Zuverlässigkeit gegeben. Seit dem Neubau der Fähre im Jahr 2022 kommt es wiederholend zu Ausfällen. Zum Zeitpunkt der Analyse (August 2025) ist die Schwebefähre seit rund fünf Monaten aufgrund eines Defekts außer Betrieb und es steht noch kein Datum für eine Wiederaufnahme des Verkehrs fest.

Die Rader Hochbrücke wird derzeit aufgrund von Schäden und statischen Problem neu errichtet. Der Neubau soll voraussichtlich im Jahr 2030 fertig sein, parallel zur bisherigen Brücke verlaufen und sechs statt wie bisher vier Fahrstreifen erhalten. Während der Bauphase läuft der Verkehr über die bisherige Brücke weiter, hierbei kommt es immer wieder zu Sperrungen und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

Elektromobilität

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet laut Bundesnetzagentur 105 Ladesäulen (Stand 17.06.2025) mit insgesamt 206 Ladepunkten (vgl. Abbildung 40). Dies entspricht etwa 0,7 Ladesäulen pro 1.000 Einwohnenden. Ein Großteil der Ladepunkte ist mit dem AC-Typ 2 ausgerüstet und lädt mit 22 oder 44 kW Nennleistung. Darüber hinaus sind von den 105 Ladesäulen insgesamt 25 Schnellladeeinrichtungen, die ein Laden mit bis zu 300 kW ermöglichen. Die Lademöglichkeiten werden von verschiedenen Anbietern betrieben, weshalb unterschiedliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind (z. B. Zahlungsmodalitäten, mit/ohne Anmeldung). Dadurch gibt es keine einheitliche Routine oder Vorgehensweise für einen geplanten Ladevorgang, vergleichbar mit dem „Anfahren – Tanken – Weiterfahren“-Prinzip. Der Großteil der öffentlichen Ladepunkte befindet sich im Zentrum des Lebens- und Wirtschaftsraums auf dem Gebiet der Stadt Rendsburg, in einigen Kommunen sind keine öffentlichen Ladepunkte vorhanden.

Abbildung 40: Standorte öffentlicher E-Ladesäulen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Laut dem Standorttool des Bundesministeriums für Verkehr zu den Bedarfen für öffentliche Ladeinfrastruktur bis zum Jahr 2035 ist im Großteil des Untersuchungsgebiet der Bedarf gedeckt oder nur ein geringer bis mittlerer Bedarf an Ladesäulen bis zum Jahr 2035 gegeben. In Schülldorf, Schacht-Audorf und Osterrohnfeld ist der Bedarf gedeckt, in Borgstedt überwiegend gedeckt. Alt-Duvenstedt, Nübbel, Rickert und Schulp verfügen lediglich über geringe Bedarfe, für Jevenstedt, Westerrönnfeld und Fockbek wird ein überwiegend geringer bis stellenweise mittlerer Bedarf prognostiziert. In Büdelsdorf wird ein geringer bis mittlerer Bedarf erwartet. Lediglich im Zentrum von Rendsburg wird ein mittlerer bis hoher Bedarf gesehen, an den Rändern der Stadt ist der Bedarf geringer.

Abbildung 41: Parkplätze mit Lademöglichkeit in Schacht-Audorf (links) und Westerrönnfeld (rechts)



3.7.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parken ist häufig ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und Innenstädten, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl an Nutzungsansprüchen begrenzt ist. So treffen auch in der Rendsburger Innenstadt im Hinblick auf verfügbare Parkmöglichkeiten die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen aufeinander: neben Anwohnenden wollen dort Beschäftigte, Einkaufende sowie Besucherinnen und Besucher ihre Fahrzeuge für eine kurze oder längere Zeit abstellen.

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans wird eine strategische Bewertung der Parkraumsituation sowie die Ableitung übergeordneter Handlungsansätze vorgenommen. Die Grundlage für ein effizientes Parkraummanagement stellt die Beurteilung des Ist-Zustandes dar, der das Parkraumangebot mit den tatsächlichen Parkraumbedarfen gegenüberstellt. Dafür wurde im Mai 2025 eine gezielte Parkraumerhebung ausgewählter Teilräume durchgeführt, die typische Gebietstypen sowie bekannte Belastungsschwerpunkte abbildet.

Eine hohe Parkraumnachfrage tritt in der Regel in zentralen Lagen und Quartieren mit hoher Nutzungsdichte auf, was zu Nutzungskonflikten in diesen Bereichen führen kann. Durch die Untersuchung repräsentativer Teilflächen lassen sich daher belastbare Aussagen zu strukturellen Ursachen, zeitlichen Nutzungsmustern und bestehenden Defiziten ableiten. Die Ergebnisse sind auf vergleichbar strukturierte Bereiche übertragbar und ermöglichen eine fundierte Bewertung der Parksituation im Gesamtgebiet. Die Teilraumerhebung stellt ein verhältnismäßiges und zielgerichtetes Vorgehen dar, das den Erkenntnisbedarf eines Mobilitätsentwicklungsplans abdeckt und zugleich den Aufwand angemessen begrenzt. In Kombination mit weiteren Datengrundlagen bildet sie eine belastbare Grundlage für die Entwicklung konzeptioneller Maßnahmen.

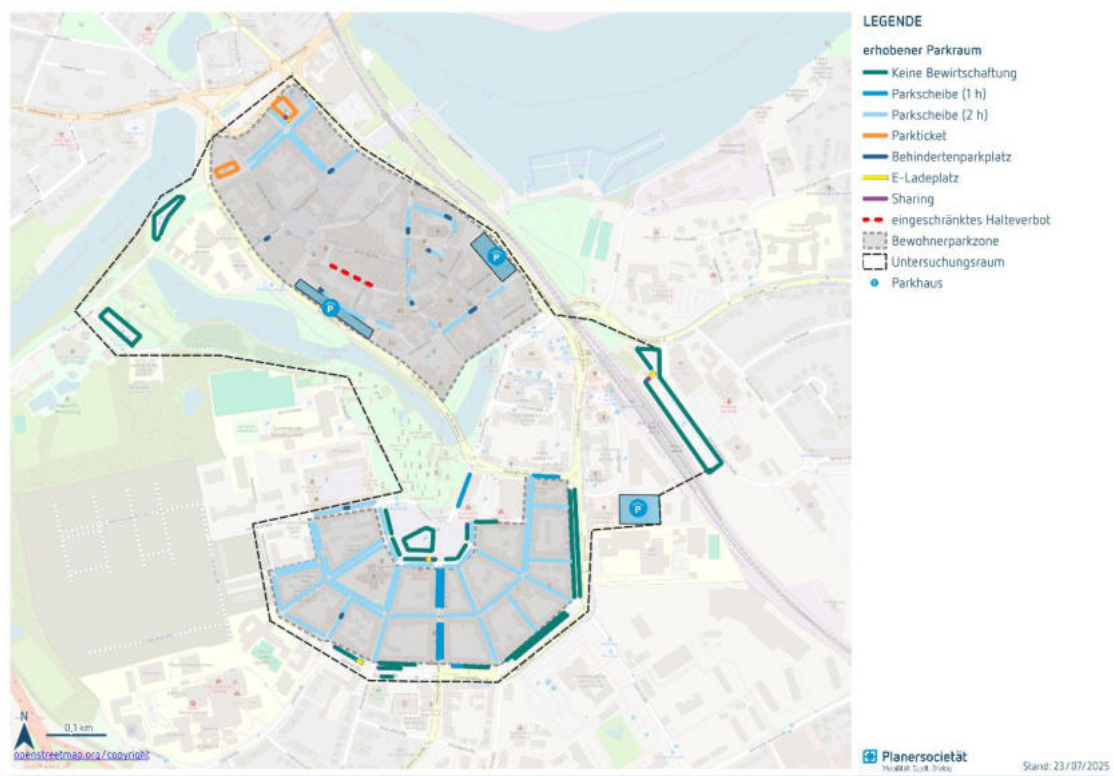
Untersuchungsräume

Die Analyse fokussiert sich daher auf Teilräume des Untersuchungsgebietes „Stadtzentrum Rendsburg“ und auf Teilräume des Untersuchungsgebietes „Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek“, welches Abschnitte der Rad-Veloroute 2 und Büdelndorf umfasst. Der ruhende Verkehr der Gemeinden der Analyse Räume II-IV wird im Folgenden nicht im Detail betrachtet, da hier überwiegend Stellplätze im privaten Raum vorzufinden sind und der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum nur im sehr begrenzten Rahmen stattfindet.

Stadtzentrum Rendsburg

Im Rahmen der Parkraumanalyse wurde das öffentliche Parkraumangebot in dessen Bewirtschaftungsform sowie dessen Auslastung analysiert. Das Untersuchungsgebiet im Stadtzentrum von Rendsburg umfasst das nördliche Innenstadtgebiet innerhalb des Stadtringes An d. Bleiche, Holsteinbrücke, Eisenbahnstraße und Denkerstraße und das südliche Innenstadtgebiet um den Paradeplatz¹² sowie einzelne Parkhäuser und -plätze im Stadtzentrum von Rendsburg (vgl. Abbildung 42). Zum Zeitpunkt der Erhebung war der Paradeplatz im Segment B (mittlerer großer Bereich) geöffnet und wurde als Parkmöglichkeit genutzt, wodurch auch dieser Bereich mit erhoben wurde. Zusätzlich wurden der Park+Ride Parkplatz am Bahnhof (an der Konrad-Adenauer-Straße), die Parkplätze An der Untereider 2 und 17 sowie die Parkhäuser Nienstadtstraße, Wallstraße und Am Bahnhof in ihrer Auslastung erhoben. Die Parkplätze an der Untereider sind dabei teilweise private Stellplätze des Schwimmzentrums, wurden aber dennoch miterhoben, da diese ebenfalls öffentlich nutzbar sind, wodurch eine Fremdnutzung nicht ausgeschlossen werden kann.

Abbildung 42: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung „Stadtzentrum Rendsburg“.

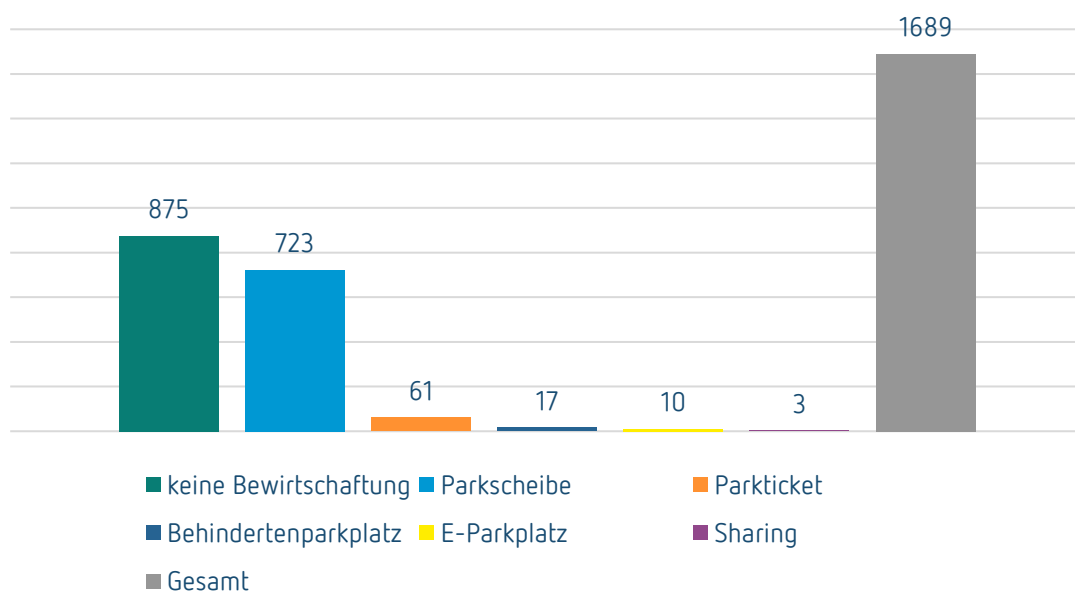


Im Untersuchungsgebiet befinden sich ca. 1.689 Parkstände (vgl. Abbildung 43). Nicht inkludiert sind hierbei die untersuchten Parkhäuser Nienstadtstraße, Wallstraße und am Bahnhof, die

¹² Der Bereich innerhalb der Arsenalstraße, Jungfernstieg, Materialhofstraße, Herrenstraße, Baronstraße, Grafenstraße, Ritterstraße, Elefantenstraße, Tulipanstraße, Untereiderstraße

zusätzlich rund 810 Parkstände aufweisen sowie der Parkplatz hinter dem Kulturzentrum (65 Parkstände). Diese werden separat im Abschnitt Sonderauswertung Parkhäuser Rendsburger Innenstadt betrachtet. Von den rund 1.700 erfassten und untersuchten Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum ist die Hälfte unbewirtschaftet und gebührenfrei, jedoch nicht alle ohne Einschränkungen nutzbar. Der Paradeplatz ist beispielsweise bei Veranstaltungen oder an Markttagen unterschiedlich freigegeben bzw. befahrbar. Die gebührenfreien und nicht bewirtschafteten Parkmöglichkeiten sind vorwiegend größere Parkplätze (An der Untereider, Paradeplatz, P+R Bahnhof) sowie Parkstände am Rande der südlichen Innenstadt (Neuwerk).

Abbildung 43: Anzahl an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebietes „Stadtzentrum Rendsburg“ nach Bewirtschaftungsart.



Bei ca. 43 Prozent (723 Parkstände) aller untersuchten öffentlichen Parkmöglichkeiten wird die maximale Parkdauer durch eine Parkscheibe geregelt. Diese befinden sich innerhalb der Bewohnerparkzone Neuwerk und Altstadt und weisen überwiegend eine Höchstparkdauer von zwei Stunden auf (vgl. Abbildung 44). An einzelnen Straßenabschnitten der südlichen Innenstadt ist eine Höchstparkdauer von einer Stunde festgesetzt. Anwohnende mit Parkausweis parken in den dafür gekennzeichneten Bereichen ohne zeitliche Begrenzung.

Abbildung 44: Anwohnendenparkzone (links), Parkhaus Nienstadtstraße und Tarif (mitte; rechts)



Rund 4 Prozent (61 Parkstände) der erhobenen Parkmöglichkeiten sind von Montag bis Samstag zwischen 6 und 20 Uhr gebührenpflichtig. Dies betrifft die zwei Parkplätze an der Schleuskuhle. Ein Parkschein kostet je Stunde 1,20 € und maximal 6 € für die Höchstparkdauer von 24 Stunden.

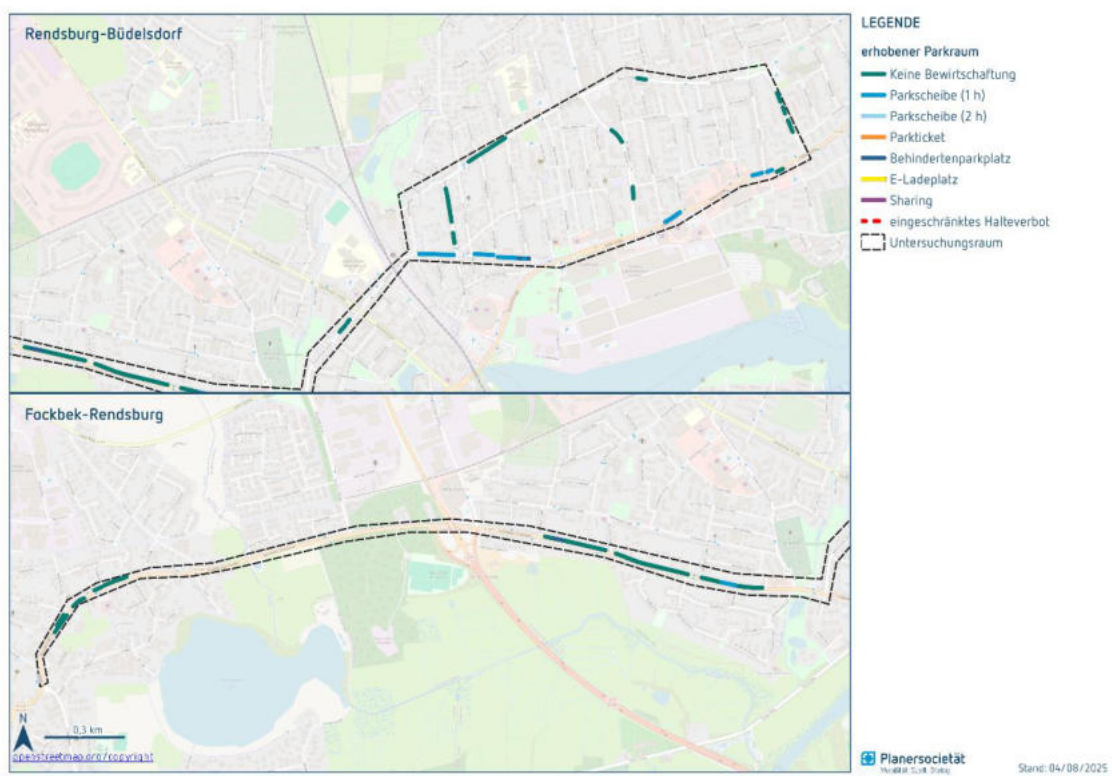
Darüber hinaus sind die Parkhäuser Nienstadtstraße (vgl. Abbildung 44) und Wallstraße gebührenpflichtig. Im Parkhaus Nienstadtstraße werden, wie bei den Parkplätzen an der Schleuskuhle, nur von Montag bis Samstag zwischen 6 und 20 Uhr Parkgebühren erhoben. Die Tarife sind identisch zu dem der Parkplätze an der Schleuskuhle. Das Parkhaus Wallstraße erhebt für jede angefangene Stunde 1,00 €. Das Parkhaus am Bahnhof ist gebührenfrei und ohne zeitliche Beschränkung.

Zusätzlich gibt es im Untersuchungsgebiet weitere 30 Parkmöglichkeiten, die sich aus 17 Behindertenparkplätzen, zehn E-Lademöglichkeiten und drei Parkständen für Carsharing zusammensetzen.

Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek

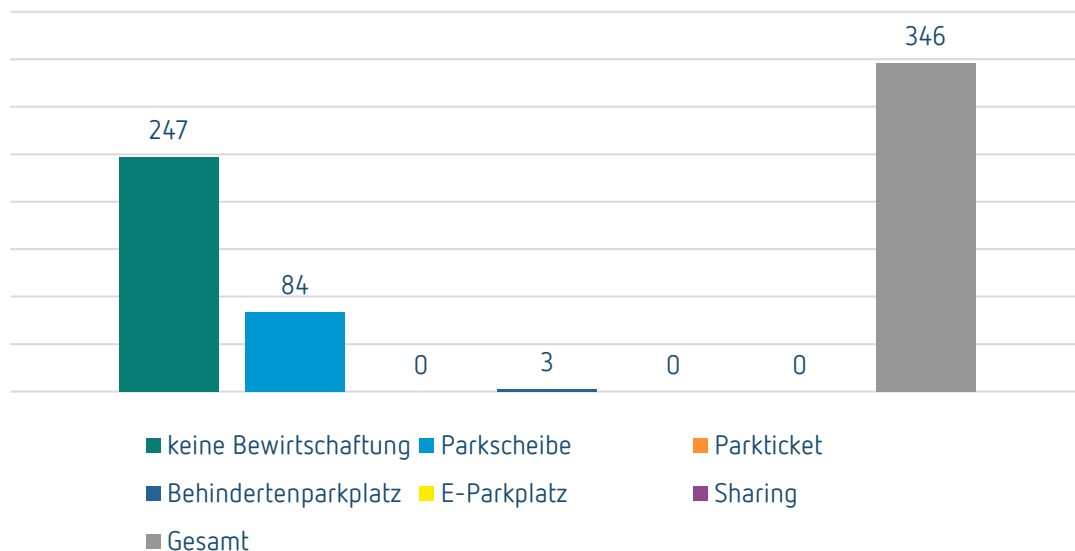
Das Untersuchungsgebiet „Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek“ umfasst die Parkmöglichkeiten entlang der B202 und B203 vom Dorfplatz Fockbek bis zur Kreuzung Eckernförder Straße, die Eckernförder Straße, die Hollerstraße bis zur Ulmenstraße, die Ulmenstraße, die Neue Dorfstraße und die Parkallee (vgl. Abbildung 45). Es handelt sich hierbei um eine Betrachtung der Parkmöglichkeiten an der Fahrrad-Veloroute 2 sowie bedeutender Straßen im westlichen Bereich von Büdelndorf.

Abbildung 45: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek



Rund 70 Prozent (247 Parkstände) der Parkmöglichkeiten werden nicht bewirtschaftet und sind gebührenfrei sowie ohne Einschränkungen nutzbar. Bei den übrigen 30 Prozent (84 Parkstände) der öffentlichen Parkmöglichkeiten wird die maximale Parkdauer durch eine Parkscheibe auf eine Stunde beschränkt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine gebührenpflichtigen Parkmöglichkeiten (Abbildung 46).

Abbildung 46: Anzahl an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebietes „Büdel-dorf-Rendsburg-Fockbek“ nach Bewirtschaftungsart.



Methodik der Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung wurde im Mai 2025 an einem Normalwerktag¹³ durchgeführt. Das Verkehrsgeschehen wurde somit stellvertretend für den Regelfall vor Ort erfasst. Gleichzeitig gibt es Situationen und Zeiten, in denen die Belastung durchaus temporär höher ausfällt oder sich anders verteilt (z. B. an Markttagen, verkaufsoffenen Sonntagen oder im Advent); diese sollten jedoch nicht als maßgebende Grundlage für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums dienen.

Am Erhebungstag wurde im zwei-Stunden-Takt zwischen 8 und 24 Uhr die Anzahl an belegten Parkständen erhoben. Hinsichtlich der Auslastung des Parkraumes wird der Parkraum gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)“ der FGSV wie folgt klassifiziert:

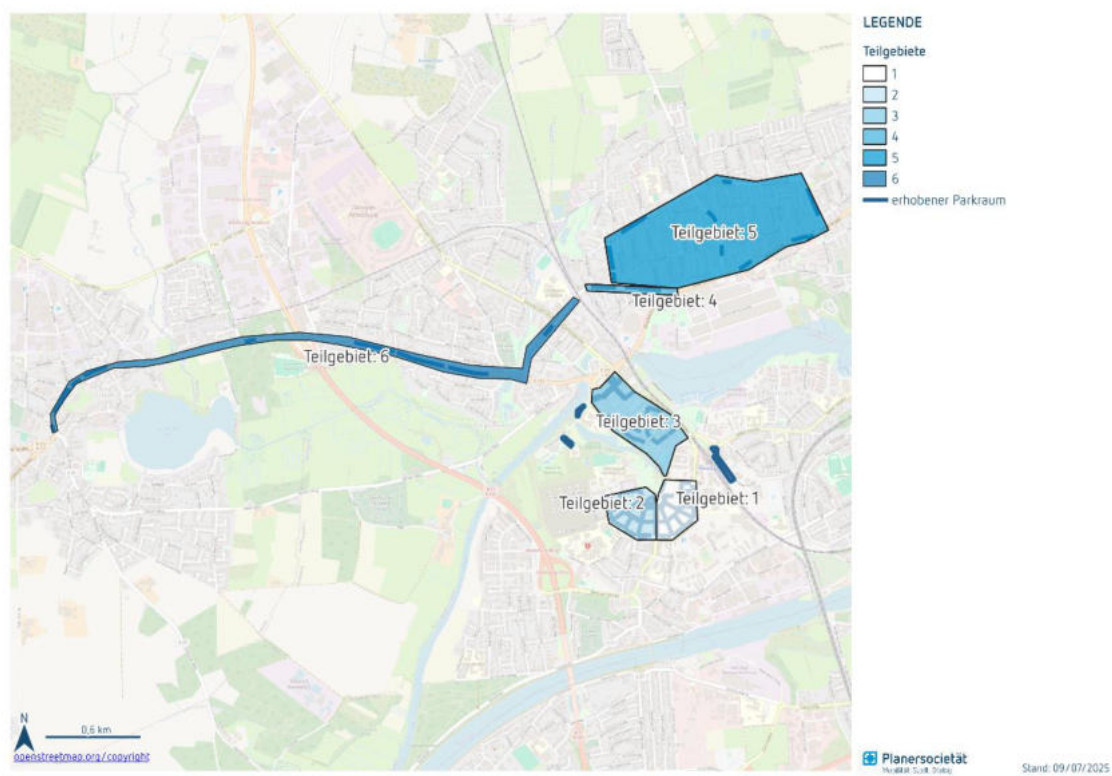
- < 60 Prozent: kein Parkdruck
- 60-70 Prozent: geringer Parkdruck
- 70-80 Prozent: mittlerer Parkdruck
- 80-90 Prozent: hoher Parkdruck
- > 90 Prozent: sehr hoher Parkdruck

¹³ Bei den ausgewählten Stichtagen handelt es sich um einen repräsentativen Normalwerktag außerhalb von Ferienzeiten oder Feiertagen.

Um die Belegungsergebnisse einzuordnen, bietet sich der Bezugspunkt „85 Prozent-Belegung = voll“ an. Ab einer Auslastung von etwa 85 Prozent wird es im Straßenraum spürbar schwerer eine freie Parkmöglichkeit zu finden, es kommt zu erhöhtem Parksuchverkehr und negativem Empfinden der Parkplatzverfügbarkeit. Bei hier angegebenen Tagesganglinien ist jedoch stets zu berücksichtigen, dass es sich um Gesamtwerte handelt und es in einzelnen Blockbereichen oder Straßenabschnitten häufig zu deutlich höheren Auslastungen und stärker ausgeprägten Problemlagen kommen kann. Die drei Parkhäuser wurden separat erhoben und weisen ein abweichendes Vorgehen auf (siehe Abschnitt Sonderauswertung Parkhäuser Rendsburger Innenstadt).

Für die Auswertung der Parkräume wurden die Untersuchungsgebiete in jeweils drei Teilgebiete gegliedert. Das Teilgebiet 1 umfasst die Parkräume des östlichen Bereichs der südlichen Innenstadt, der unter anderem durch den Einfluss des Berufsbildungszentrums am Nord-Ostsee-Kanal Europa-schule geprägt ist. Das Teilgebiet 2 umfasst den westlichen Bereich der südlichen Innenstadt, der zudem den Paradeplatz miteinschließt. Das Teilgebiet 3 fasst die Parkräume der nördlichen Innenstadt zusammen. Die Teilgebiete 4 bis 6 sind Gebiete des Untersuchungsgebietes „Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek“. Das Teilgebiet 4 besteht aus den Parkmöglichkeiten der Hollerstraße zwischen der Eckernförder Straße und der Kreuzung B203 im Osten. Das Teilgebiet 5 umfasst die übrigen Parkmöglichkeiten in Büdelndorf und das Teilgebiet 6 erstreckt sich von Fockbek bis zum Bahnübergang Eckernförder Straße (vgl. Abbildung 47).

Abbildung 47: Übersicht der Teilgebiete der Auswertung der Parkraumerhebung.



Ergebnisse der Parkraumerhebung

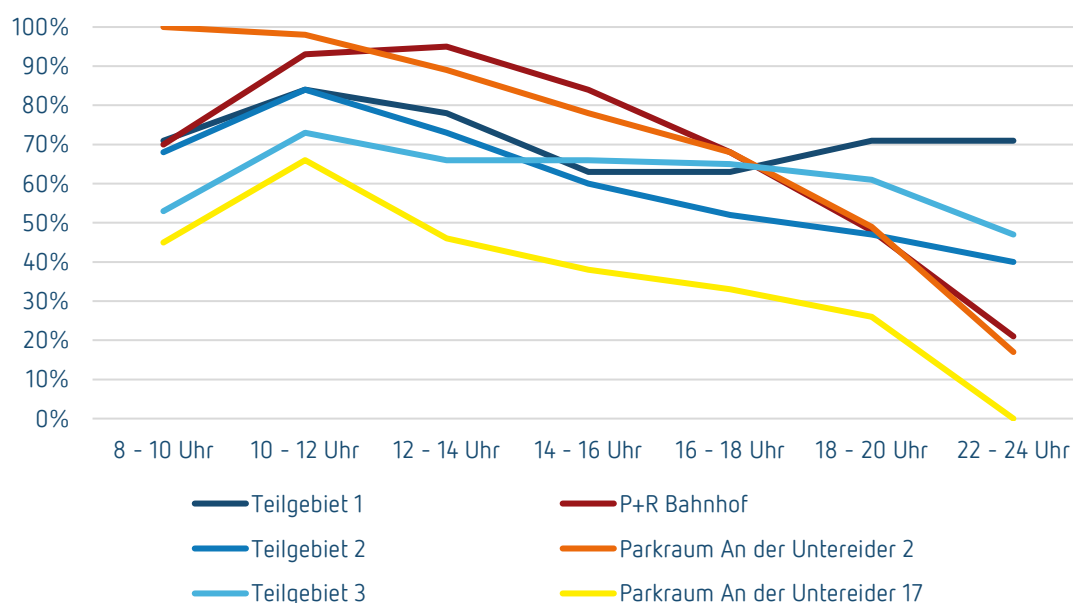
Nachfolgend werden die Ergebnisse der Parkraumerhebung nach den zwei Untersuchungsräumen einzeln dargestellt. Die Auswertung der Ergebnisse der Erhebung der Parkhäuser erfolgt anschließend gesondert.

Stadtzentrum Rendsburg

Die sich aus der Erhebung ergebenden Auslastungskurven zeigen ihre höchsten Werte überwiegend im Zeitraum zwischen 10 und 12 Uhr (vgl. Abbildung 48). In dieser Spitzenzeit besteht in den beiden Teilgebieten um den Paradeplatz und auf vielen der untersuchten Parkplätze ein erhöhter Parkdruck, mit einer Gesamtauslastung aller hier betrachteten Parkräume von etwa 83 Prozent. Die Teilgebiete 1 und 2 verzeichnen zu dem Zeitpunkt einen hohen und das Teilgebiet 3 einen mittleren Parkdruck. Im Tagesverlauf flacht die Auslastung in allen Teilgebieten ab, was auf eine überwiegende Nutzung durch Besuchende und Pendelnde schließen lässt und auf keinen primären Parkdruck durch die Anwohnenden hinweist. Hervorzuheben ist, dass im Teilgebiet 1 über den gesamten Erhebungszeitraum eine konstante Auslastung von mindestens 60 Prozent besteht, was auf einen dauerhaft bestehenden Parkdruck hindeutet.

Die Auslastungsverläufe der drei untersuchten Parkräume ähneln in ihrer Grundstruktur zwar denen der Teilgebiete, weisen jedoch im Tagesverlauf einen stärkeren Rückgang der Auslastungen auf. Die Parkmöglichkeiten An der Untereider 2 sind zu Beginn der Erhebung (8 Uhr) vollständig ausgelastet und zeigen über den Tag hinweg einen deutlichen Rückgang auf unter 20 Prozent bis 24 Uhr. Einen ähnlichen Verlauf zeigen der Park+Ride Parkplatz am Bahnhof sowie die Parkmöglichkeiten An der Untereider 17. Die Auslastung des P+R Parkplatzes liegt zwischen 10 und 14 Uhr bei über 90 Prozent (sehr hoher Parkdruck), bevor sie ebenfalls auf 20 Prozent am Abend sinkt. Die Parkmöglichkeiten An der Untereider 17 weisen lediglich um 10 Uhr ein Peak mit einem geringen Parkdruck (Auslastung 60-70 Prozent) auf, während des restlichen Tages liegt die Auslastung bei unter 50 Prozent, womit kein Parkdruck besteht (vgl. Abbildung 48).

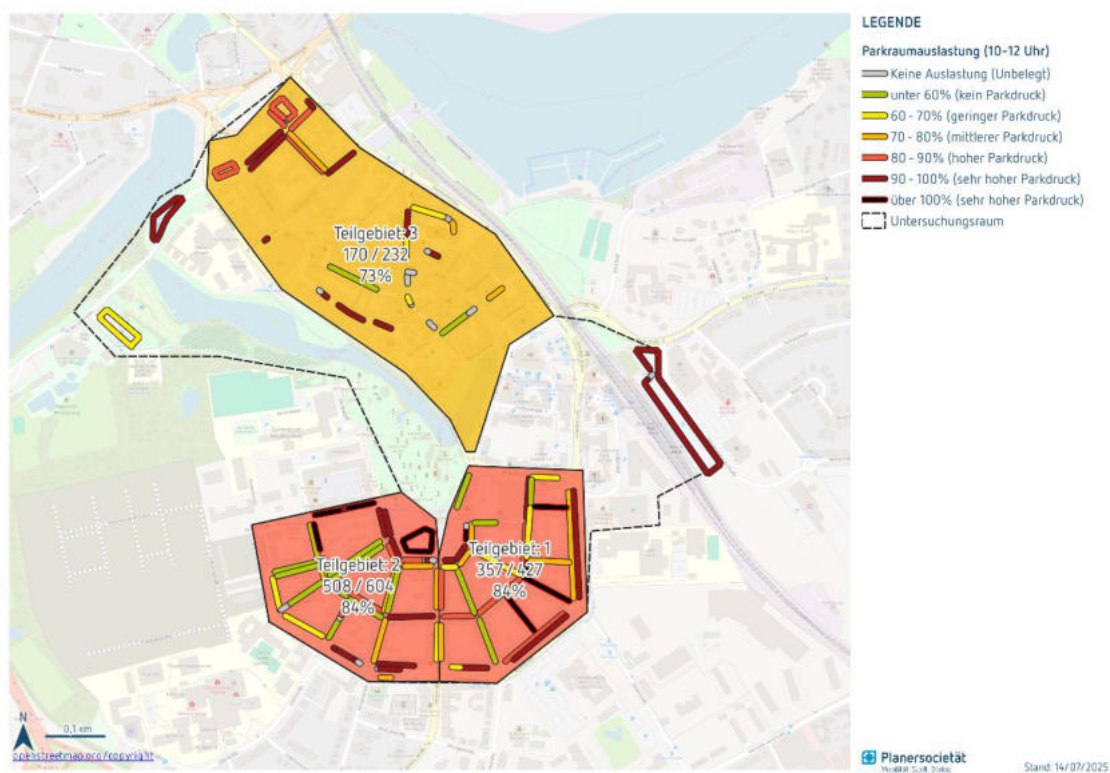
Abbildung 48: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet „Stadtzentrum Rendsburg“



Dies lässt auf eine bevorzugte Nutzung des Parkraums an der Untereider 2 schließen, welcher aufgrund der Sackgassenlage zuerst angefahren wird und näher am Stadtzentrum liegt. Die Auslastungsverläufe der Parkstände deuten auf eine temporär konzentrierte Nutzung hin, etwa durch Pendelnde oder Besuchende und Kundschaften des Einzelhandels.

Bei einer kleinteiligeren Betrachtung auf Ebene der einzelnen Parkräume zeigen sich Unterschiede in der Auslastung in Abhängigkeit zur Bewirtschaftungsart. Insbesondere bei Parkräumen, die keine zeitliche Beschränkung aufweisen, bestehen hohe Auslastungen. Im Teilgebiet 1 und 2 weisen die Parkräume entlang der Herrenstraße und der Baronstraße sowie am Paradeplatz einen erhöhten Parkdruck auf. Ein Grund für die erhöhte Auslastung an der Herrenstraße kann das Berufsbildungszentrum sein. Innerhalb der Bewohnerparkzone unterscheiden sich die Auslastungen je nach Straße deutlich voneinander, weisen im Durchschnitt jedoch einen geringeren Parkdruck auf. Dies kann mit verschiedenen Faktoren, unter anderem auch mit der Methodik, zusammenhängen. So unterscheiden sich die festgelegten Streckenabschnitte stark in der Anzahl an Parkständen und während einzelne Abschnitte voll ausgelastet sind, können im unmittelbaren Umfeld dennoch freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Abschnittsspezifische Aussagen können daher nur begrenzt getroffen werden. Im Teilgebiet 3, die nördliche Innenstadt, sind insbesondere die Parkstände entlang der Schleuskuhle, der Torstraße und des Schloßplatzes vermehrt ausgelastet (vgl. Abbildung 49).

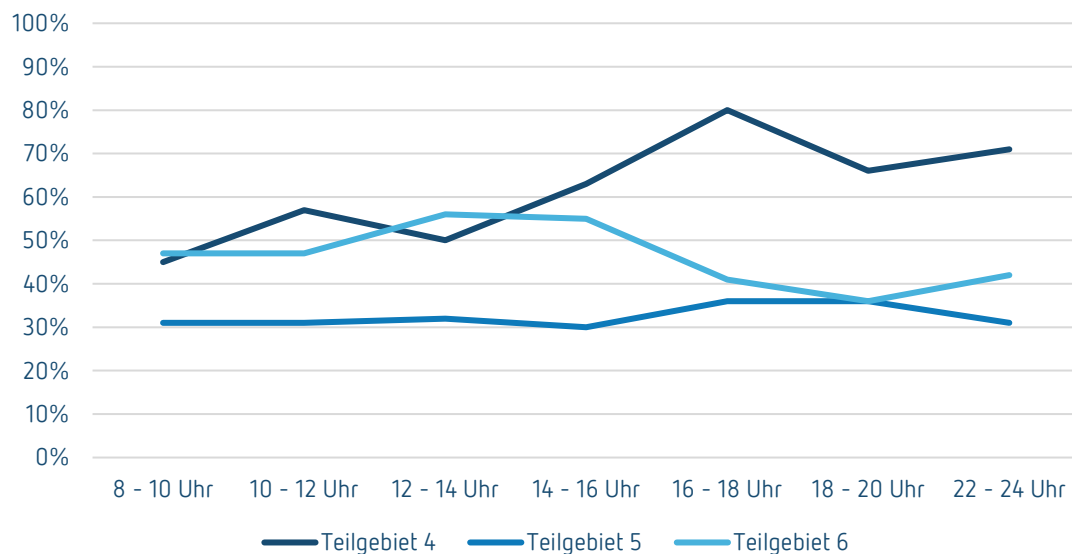
Abbildung 49: Auslastung der Teilbereiche im „Stadtzentrum Rendsburg“ in der Spitzenzeit (10-12 Uhr)



Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek

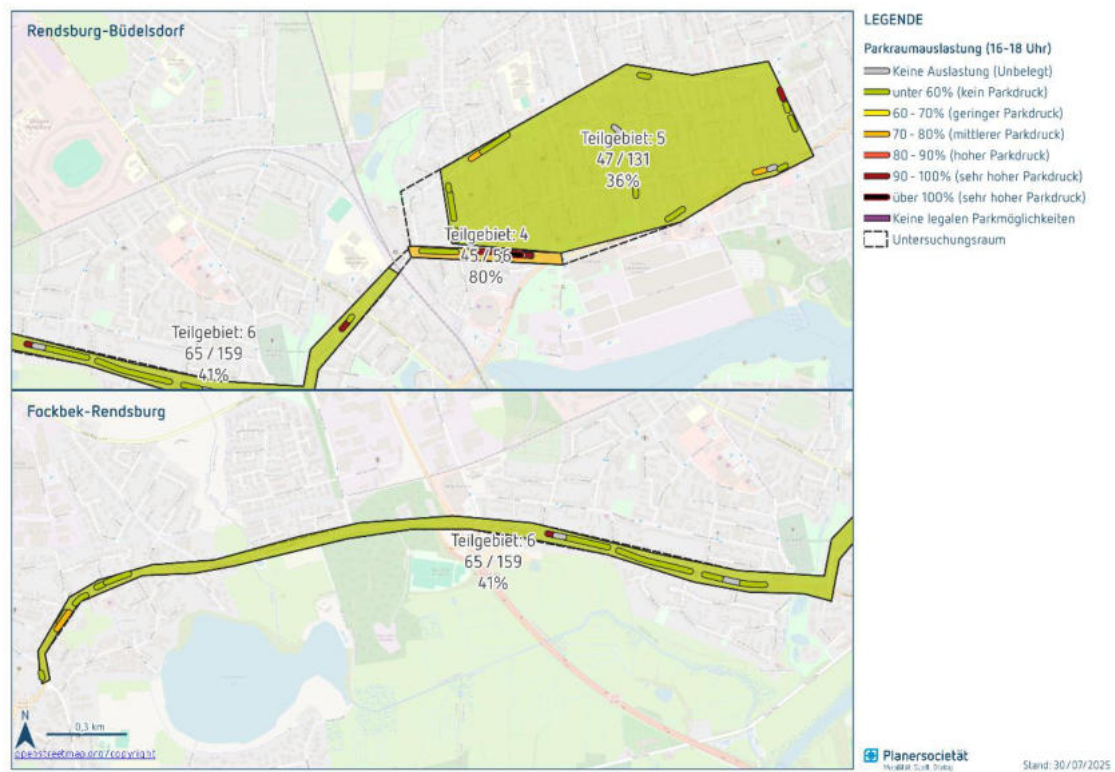
Die Auslastungskurven der Teilgebiete 5 und 6 im Untersuchungsgebiet „Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek“ verlaufen insgesamt flach und bleiben stetig unterhalb von 60 Prozent. Ein signifikanter Parkdruck ist hier nicht festzustellen. Im Gegensatz dazu verzeichnet das Teilgebiet 4 zwischen 14 und 24 Uhr eine deutliche Auslastung, mit Werten im Bereich eines geringen bis hohen Parkdrucks. Die Spitzenzeit tritt gegen 16 Uhr mit einer Auslastung von rund 80 Prozent auf (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 50: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet „Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek“.



Anzumerken ist hierbei, dass sich bei der Erhebung im Teilgebiet 4 eine von den ursprünglichen Annahmen abweichende Parksituation vorlag. Entlang der Hollerstraße sind einseitig Parkbuchten vorhanden, deren Nutzung werktags zwischen 9 und 19 auf eine Stunde begrenzt ist. Es wurde angenommen, dass ausschließlich diese Parkbuchten genutzt werden und kein Parken am Fahrbahnrand stattfindet. Tatsächlich wurde jedoch insbesondere im östlichen Abschnitt festgestellt, dass vermehrt Fahrzeuge auch am Fahrbahnrand abgestellt wurden. Die daraus resultierenden hohen Auslastungswerte im Teilgebiet 4 lassen sich primär darauf zurückführen, dass sich die berechnete Kapazität lediglich auf die ausgewiesenen Parkbuchten bezieht. Die Zählung umfasste hingegen alle tatsächlich parkenden Fahrzeuge, unabhängig davon, ob diese in den Buchten oder am Fahrbahnrand standen. Die angegebenen Auslastungen erscheinen somit formal überhöht, verdeutlichen jedoch, dass innerhalb der vorhandenen Parkbuchten grundsätzlich ein ausreichendes Angebot vorhanden ist und ein Parken am Fahrbahnrand nicht zwingend erforderlich wäre.

Abbildung 51: Auslastung der Teilbereiche des Untersuchungsgebietes Büdelsdorf-Rendsburg-Fockbek in der Spitzenzeit (16-18 Uhr).

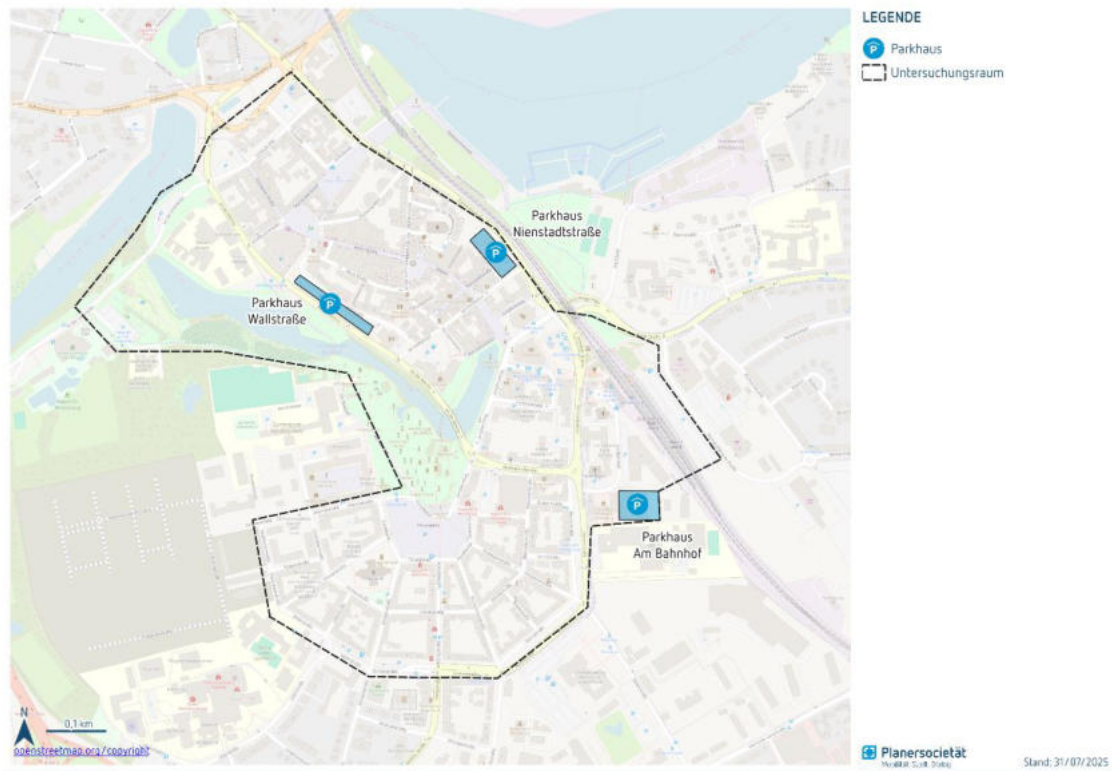


Bei einer kleinteiligen Betrachtung auf Ebene der einzelnen Parkräume zeigen sich in den Teilgebieten 5 und 6 keine signifikanten Auffälligkeiten (vgl. Abbildung 51). Aufgrund der dauerhaft geringen Auslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten könnte geprüft werden, ob einzelne Parkstände zugunsten des Umweltverbundes oder zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes umgewidmet werden können.

Sonderauswertung Parkhäuser Rendsburger Innenstadt

Da die Methodik der Erhebung der drei Parkhäuser im Zentrum von Rendsburg (Nienstadtstraße, am Bahnhof und Wallstraße) von der Parkraumerhebung der öffentlichen Parkräume abweicht, werden das Vorgehen sowie die Ergebnisse im Folgenden gesondert dargestellt. Abbildung 52 veranschaulicht die Lage der untersuchten Parkhäuser im Stadtgebiet von Rendsburg.

Abbildung 52: Verortung Parkhäuser in Rendsburg



Parkhaus Nienstadtstraße

Das Parkhaus Nienstadtstraße liegt östlich der Rendsburger Fußgängerzone und wird von der Eisenbahnstraße ausgehend von zwei Seiten erschlossen. Eine Zufahrt befindet sich an der Straße Stegengraben, eine weitere ist über Am Holstentor und Nienstadtstraße zu erreichen. Das Parkhaus verfügt über eine Gesamtkapazität von rund 280 Parkständen, aufgeteilt in drei Ebenen. Aufgrund der maroden Bausubstanz standen zum Zeitpunkt der Erhebung jedoch Parkstände nicht zur Verfügung. Hinzu kommen vereinzelt enge Parkstände, welche für viele Pkw zu schmal sind und somit auch eine nur eingeschränkte Nutzbarkeit zulassen. Somit muss in der realen Nutzbarkeit von ca. 250 bis 260 Parkständen ausgegangen werden. Die erste halbe Stunde ist kostenfrei, anschließend ist das Parken kostenpflichtig. Betrieben wird das Parkhaus durch die Stadt Rendsburg.

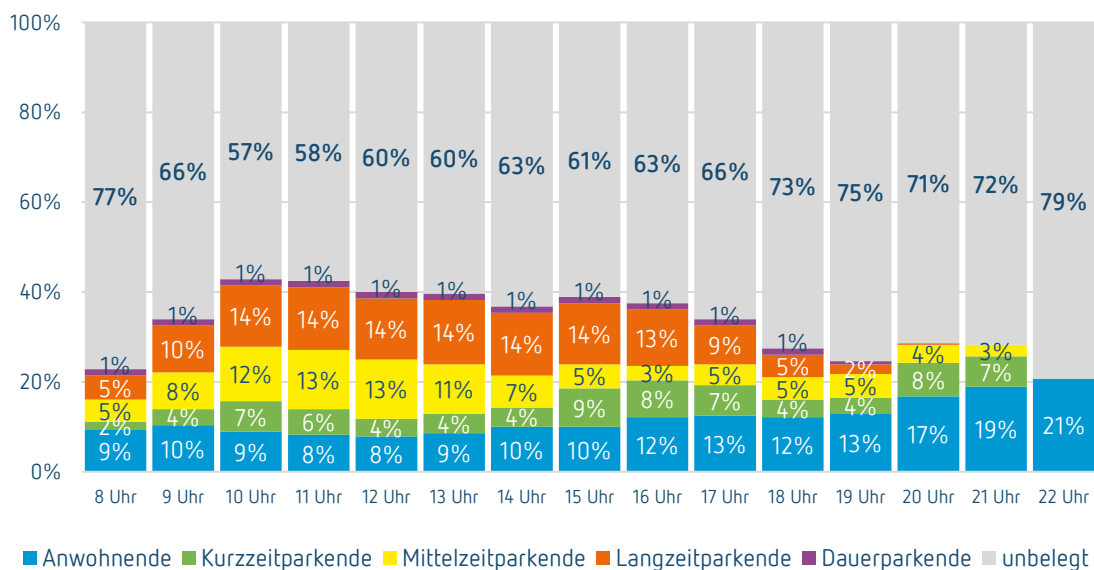
Das Parkhaus an der Nienstadtstraße wurde im Juli 2025 an einem Normalwerktag erhoben. Es wurde stündlich die Anzahl der belegten Parkstände erhoben und gleichzeitig die Kennzeichen der Fahrzeuge anonymisiert erfasst. Dies ermöglicht es in der Auswertung eine Aussage zum Parktyp der Fahrzeughaltenden treffen zu können. Die Fahrzeughaltenden werden dazu je nach Parkdauer den folgenden Parktypen zugeordnet:

- Kurzzeitparkende (Parkdauer bis 2h): v.a. Kundinnen und Kunden/Besuchende,
- Mittelzeitparkende (Parkdauer bis 6h): v.a. Kundinnen und Kunden/Besuchende, z.T. Beschäftigte,
- Langzeitparkende (Parkdauer bis 10h): v.a. Beschäftigte, z.T. Anwohnende
- Dauerparkende (Parkdauer über 10h): Beschäftigte, Besuchende, z.T. Anwohnende

Als Anwohnende werden alle Kfz eingeordnet, welche zur letzten nächtlichen Runde im Parkhaus geparkt haben und somit überwiegend die einzige Nutzergruppe sein dürften.

Die Gesamtauslastung des Parkhauses Nienstadtstraße schwankt im Tagesverlauf leicht und bildet grundsätzlich die Öffnungszeiten der Geschäfte und der Dienstleistungen im Umfeld ab. In den frühen Morgenstunden sowie über Nacht liegt die Auslastung bei gut 20 Prozent. Im Tagesverlauf steigt diese zu Spitzenzeiten (zwischen 10 und 12 Uhr) auf eine maximale Auslastung von 43 Prozent. Als überwiegende Nutzergruppen wurden Langzeitparkende sowie Anwohnende festgestellt. Am Vormittag (zwischen 9 und 14 Uhr) sind auch die Mittelzeitparkenden verstärkt vertreten. Bei den Kurzzeitparkenden zeigt sich ein Peak am Nachmittag (zwischen 15 und 17 Uhr) sowie in den Abendstunden (20 bis 21 Uhr) (vgl. Abbildung 53).

Abbildung 53: Gesamtauslastung Parkhaus Nienstadtstraße nach Parkdauer im Tagesverlauf



Wird die zum Zeitpunkt der Erhebung eingeschränkte Nutzbarkeit einzelner Parkstände eingezogen und von einer Gesamtkapazität von ca. 250 Parkstände ausgegangen, ergeben sich nur geringfügig veränderte Werte. Auch dann liegt die höchste Auslastung im Tagesverlauf bei max. 48 Prozent. Mit Blick auf die absoluten Zahlen ergibt sich somit eine Nutzung von maximal 120 Parkständen. Parkdruck zeigt sich im Gesamtverlauf nicht.

Das Parkhaus Nienstadtstraße befindet sich in einem stark baufälligen Zustand und weist erhebliche Mängel auf, die eine umfassende Sanierung erforderlich machen. Bereits zum Zeitpunkt der Analyse war deutlich, dass die bauliche Substanz nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht. In diesem Zusammenhang werden zurzeit Diskussionen über einen möglichen Wegfall des Parkhauses geführt. Die Zukunft der rund 250 Parkstände ist daher ungewiss und Gegenstand aktueller städtebaulicher Überlegungen.

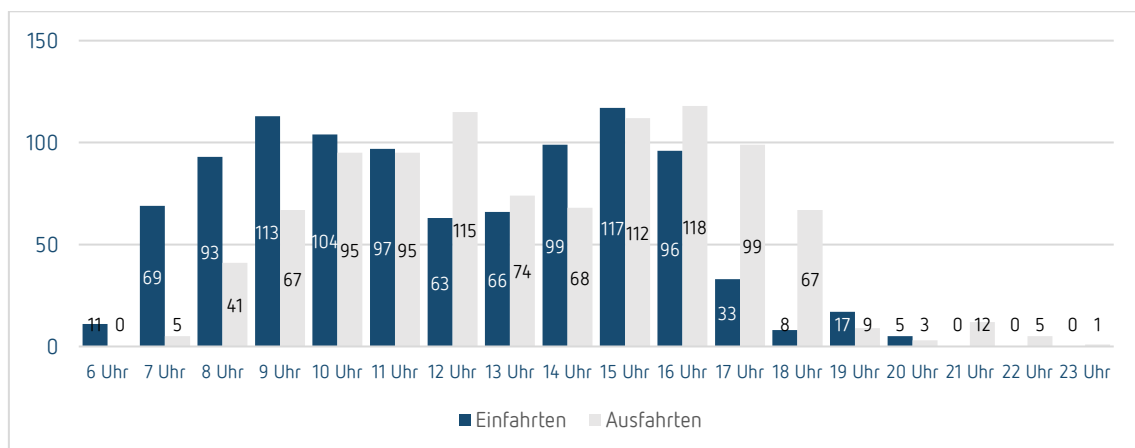
Parkhaus Wallstraße

Das Parkhaus Wallstraße wird von der Straße An der Bleiche ausgehend über die Straßen Am Holstentor und Wallstraße erschlossen und liegt im unmittelbaren Umfeld der Rendsburger Innenstadt und der Fußgängerzone. Insgesamt weist das Parkhaus eine Kapazität von rund 200 Parkständen auf. Betrieben wird das Parkhaus durch die Parkhausgesellschaft Rendsburg mbH. Das Parkhaus ist kostenpflichtig und die Erfassung erfolgt kamerabasiert.

Für die Ermittlung der Auslastung des Parkhauses an der Wallstraße wurden die Daten des integrierten technischen Erfassungssystem zur Verfügung gestellt und ausgewertet. Die Daten beinhalten die Anzahl der Ein- und Ausfahrten je Stunde sowie Aussagen zur Verweildauer.

Bei der Betrachtung der Ein- und Ausfahrten im Tagesverlauf wird deutlich, dass insbesondere vormittags und nachmittags viele Einfahrten in das Parkhaus stattfinden. Dies deutet auf eine hohe Auslastung sowie einen hohen Parkdruck hin. Zwischen 12 und 13 Uhr sowie ab 16 Uhr überwiegt die Anzahl an Ausfahrten, was auf freie Parkstände hindeutet. Insgesamt ist die Auslastung im Tagesverlauf hoch und weist zwischen 9 und 17 Uhr mindestens einen mittleren Parkdruck auf (vgl. Abbildung 54).

Abbildung 54: Ein- und Ausfahrten Parkhaus Wallstraße im Tagesverlauf



Mit Blick auf die Verweildauer wird deutlich, dass die Hälfte der Parkvorgänge bis maximal 60 Minuten andauert. Jeweils 25 Prozent parken mit einer Verweildauer von bis zu 30 Minuten und zwischen 31 und 60 Minuten. Weitere 29 Prozent parken zwischen einer und zwei Stunden. Somit handelt es sich bzgl. der Parkdauer primär um Kurzzeitparkende (79 Prozent).

Parkhaus am Bahnhof

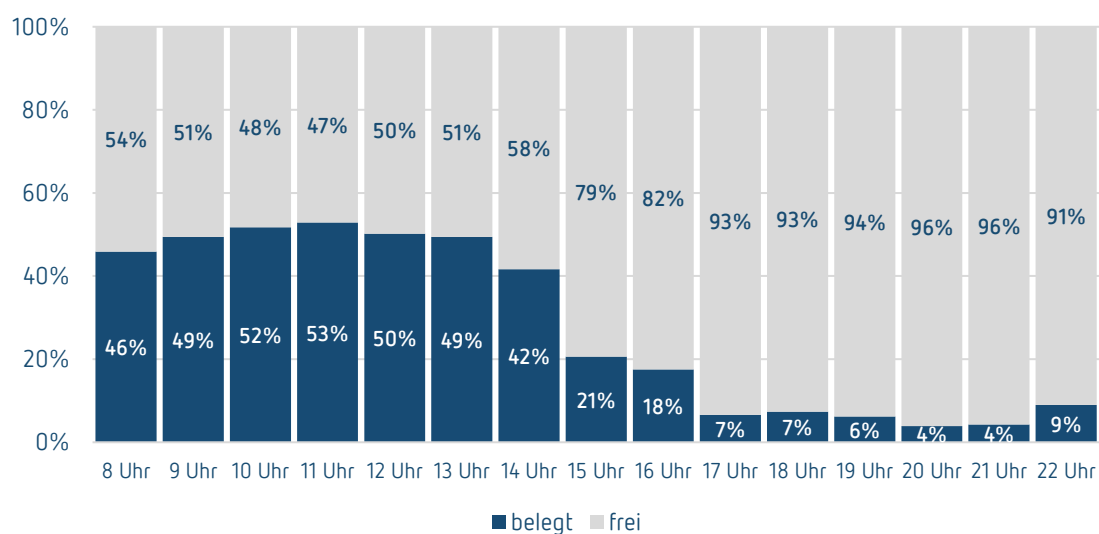
Das Parkhaus am Bahnhof wird von der Herrenstraße ausgehend über die Straße Am Bahnhof erschlossen und befindet sich wenige Gehminuten vom Rendsburger Bahnhof entfernt. Unmittelbar angrenzend ist die Feuerwache der freiwilligen Feuerwehr sowie das BBZ (Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal). Betrieben wird das Parkhaus durch die Stadt Rendsburg.

Das Parkhaus teilt sich in drei Bereiche auf und bietet insgesamt 257 Parkstände (101 unten/überdacht, 32 unten/draußen und 124 oben). 10 Parkstände sind für die Feuerwehr reserviert. Bei der

Begehung auffallend war, dass mehrfach so geparkt wurde, dass Autos nicht innerhalb der Markierungen stehen konnten, was auf zu schmale Parkstände hinweist.

Das Parkhaus wurde mit Hilfe einer Verkehrskamera erhoben. So konnten alle Ein- und Ausfahrtvorgänge im Tagesverlauf erfasst werden. Zu Erhebungsbeginn lag bereits eine Auslastung von gut 40 Prozent (ca. 100 Fahrzeuge) vor. Im Tagesverlauf ist diese Auslastung nur noch leicht bis auf 53 Prozent um 11 Uhr angestiegen (vgl. Abbildung 55). Ab 14 Uhr nimmt die Auslastung deutlich ab und liegt um 15 Uhr bei nur noch 21 Prozent und in den Abendstunden bei unter 10 Prozent. Sowohl die Auslastung als auch die Lage lassen auf eine überwiegende Nutzung durch Pendelnde sowie Berufsschülerinnen und Berufsschüler schließen.

Abbildung 55: Gesamtauslastung Parkhaus am Bahnhof im Tagesverlauf



Die rund 250 Parkstände des Parkhauses Am Bahnhof fallen durch geplante Erweiterung der anliegenden Feuerwache kurzfristig weg.

Abschließende Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Insgesamt betrachtet besteht in sowohl im Rendsburger Stadtzentrum als auch im Untersuchungsraum „Büdelndorf-Rendsburg-Fockbek“ kein Mangel an Parkmöglichkeiten. Vielmehr besteht besonders in der Rendsburger Innenstadt ein Verteilungsproblem. Die Parkraumnutzung und -auslastung ist sehr unterschiedlich und ineffizient, da einige Bereiche zum Teil hoch/sehr hoch ausgelastet sind, während in anderen und zum Teil direkt benachbarten Bereichen freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Ähnliches lässt sich auf die Auslastung der Parkhäuser übertragen. Während die Parkhäuser Nienstadtstraße und am Bahnhof eine geringe Auslastung aufweisen, sind die umliegenden Parkmöglichkeiten (insb. P+R Parkplatz, nördlicher Bereich der Innenstadt) zum Teil stark ausgelastet und weisen einen hohen bis sehr hohen Parkdruck auf. Die Auslastungsunterschiede der Parkhäuser können neben verkehrlichen Gründen unter anderem in den allgemeinen maroden baulichen Zuständen der Parkhäuser Nienstadtstraße und am Bahnhof sowie den damit verbundenen Präferenzen der Nutzenden begründet liegen. Auch im Bereich des Paradeplatzes mit den Teilgebieten 1 und 2 lässt sich zu Spitzenzeiten ein insgesamt hoher Parkdruck feststellen, bei denen zum Teil eine Vollausslastung mit sehr hohem Parkdruck vorliegt und gleichzeitig unmittelbar

angrenzende Straßenzüge eine Auslastung von unter 60 Prozent und somit keinen Parkdruck aufweisen.

Kurz- bis mittelfristig entfallen durch den geplanten Abriss des Parkdecks hinter der Feuerwache (Parkhaus Am Bahnhof) und durch das sanierungsbedürftige Parkhaus Nienstadtstraße voraussichtlich rund 500 Parkmöglichkeiten im Bereich der Rendsburger Innenstadt. Einen Wegfall des Parkhauses Nienstadtstraße können die bestehenden Ressourcen mit der aktuellen Auslastung nicht vollständig auffangen. Das Parkhaus Wallstraße weist keine freien Kapazitäten auf und in der Spitzenstunde stehen im Teilgebiet 3 maximal 60 freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Um insbesondere den Wegfall des Parkhauses am Bahnhof zu kompensieren, hat die Stadt Rendsburg bereits im Juni 2025¹⁴ den Willy-Brandt-Platz zum Parken freigegeben und somit rund um die Nordmarkthalle weitere 100 Parkstände zur Verfügung gestellt. Die Parkmöglichkeiten sind zeitweise kostenpflichtig und können über ein digitales Zahlssystem bezahlt werden. Von 7 bis 14 Uhr ist das Parken kostenlos. Die geschaffenen Parkmöglichkeiten sollen insbesondere für die Berufsschülerinnen und Berufsschüler des BBZ sowie für Pendelnde zur Verfügung stehen. Als weitere Variante zur Erhöhung der Parkkapazitäten wird eine Aufstockung des Park+Ride Parkplatzes am Bahnhof (Konrad-Adenauer-Straße) diskutiert. Erste Vorschläge einer Machbarkeitsstudie beziehen sich auf die Möglichkeit eines modularen Parkhauses auf dem Park+Ride-Parkplatz, welches im ersten Bauabschnitt zusätzliche 240-280 Parkstände schaffen könnte und Optionen für weitere Aufstockungen enthält. Die Machbarkeitsstudie kommt zu der Einschätzung, dass eine vollständige Kompensation der Parkstände der beiden Parkhäuser beim Park+Ride-Parkplatz als nicht sinnvoll eingeschätzt wird. Die Studie rät zur Schaffung von Innenstadt nahe Parkraum und somit zu einem neuen Parkhaus auf dem Platz des Parkhauses Nienstadtstraße oder einer Aufstockung des Parkhauses Wallstraße. Für die Deckung der Parkraumnachfrage durch das Berufsbildungszentrum wird der Bau eines neuen Parkhauses als Parkmöglichkeit für die Berufsschülerinnen und Berufsschüler in der Nähe des BBZ geraten.

3.8 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr trägt in nicht unerheblichem Anteil zur Belastung des Straßennetzes bei, stellt aber gleichzeitig das Rückgrat der lokalen Wirtschaft und Versorgung dar. Defizite in der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs stellen somit einen Negativfaktor für den Standort dar, zeitgleich führt der Wirtschaftsverkehr aufgrund der erhöhten Flächenbedarfe bzw. Negativwirkungen des Schwerverkehrs und der damit verbundenen Emissionen (Lärm, Schadstoff) häufig auch zu Konflikten mit anderen Zielen.

Eine wichtige Rolle im Wirtschaftsverkehr spielen verstärkt die Perspektiven hinsichtlich möglicher Verkehrsverlagerungen. Die Schiene und die Wasserstraße haben als energieeffiziente, umweltfreundliche und sichere Verkehrsträger angesichts der hohen Kapazitätsauslastung im Straßenverkehr an verkehrspolitischer Bedeutung zugenommen. Mit dem Rendsburg Port liegt am Nord-Ostsee-Kanal ein wesentlicher (intermodaler) Umschlagplatz sowie Start- und Zielpunkt für

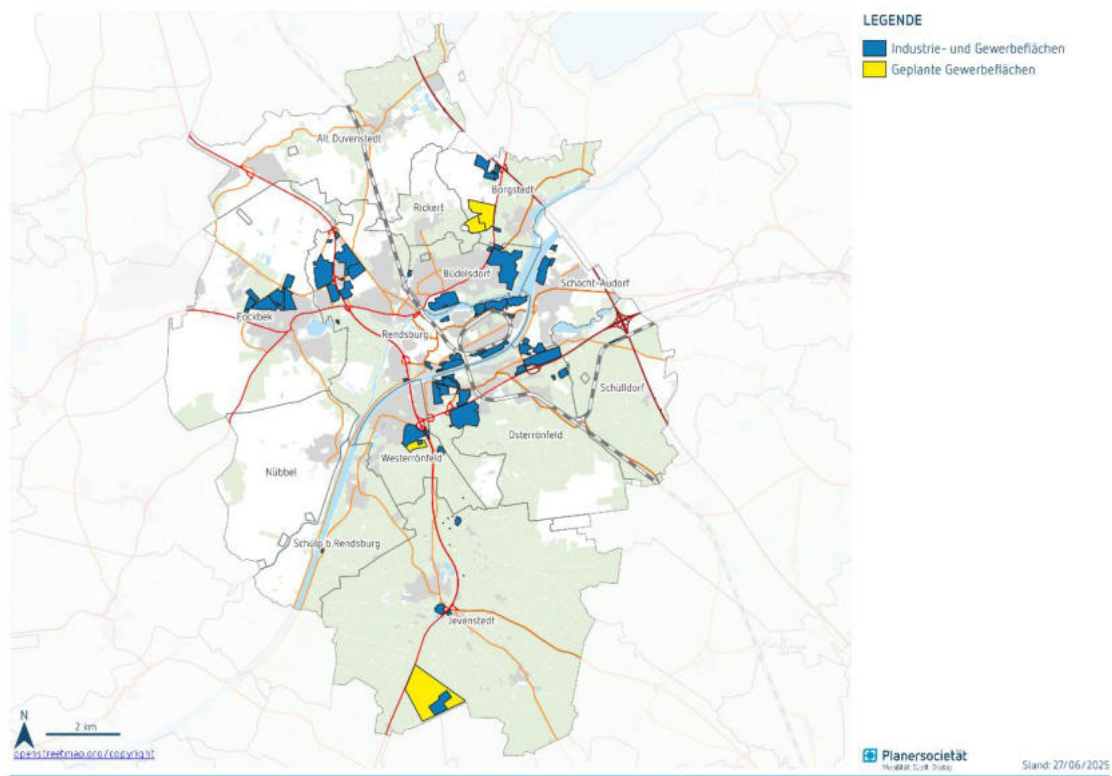
¹⁴ Der zusätzliche Parkraum auf dem Willi-Brandt-Platz stand zum Zeitpunkt der Parkraumerhebung noch nicht zur Verfügung.

Transportgüter und wirtschaftliche Wegeketten mit lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Beziehungen.

Wie in der folgenden Abbildung 56 ersichtlich sind die Industrie- und Gewerbeflächen im Lebens- und Wirtschaftsraum größtenteils an Bundesstraßen und an Wasserwege angeschlossen. Größere Industrie- und Gewerbeflächen in direkter Nähe zu Bundesstraßen oder Autobahnen befinden sich im nördlichen Bereich der B77 in Rendsburg, entlang der A210 bzw. B202 in Schülldorf, Westerrönfeld und Osterrönfeld, in Fockbek im Bereich zwischen B202 und B77 sowie in Borgstedt in an der A7. Darüber hinaus befinden sich weitere Industrie- und Gewerbeflächen am Nord-Ostsee-Kanal in Büdelsdorf, Rendsburg und Schacht-Audorf sowie an der Obereider. Die Anbindung der Gewerbegebiete kann überwiegend als gut beschrieben werden.

Im Hinblick auf die Anbindung an das überregionale Schienennetz liegen im Lebens- und Wirtschaftsraum vereinzelt Bahntrassen vor, welche jedoch nicht aktiv genutzt werden. Insbesondere in Bezug auf neue Gewerbeansiedlungen und die zukünftige Ausrichtung des Wirtschaftsverkehrs stellt die Reaktivierung des Schienennetzes ein Potenzial für nachhaltige Lieferwege dar.

Abbildung 56: Derzeitige und geplante Industrie- und Gewerbeflächen



Größere geplante Gewerbeflächen befinden sich in Jevenstedt sowie in Borgstedt. Im Verkehrsgutachten zum geplanten Interkommunalen Gewerbegebiet Borgstedtfelde wird für das Prognose-Jahr 2030 eine Zunahme des Verkehrs und eine damit einhergehende Verschlechterung der Verkehrsqualität sowohl in Süd- als auch in Nord-Richtung sowie eine deutliche Kapazitätsüberlastung der vorhandenen Kreisverkehre prognostiziert.

Die Industrie- und Gewerbeflächen im Lebens- und Wirtschaftsraum verfügen über eine grundsätzlich gute Anbindung an das überregionale Straßennetz sowie an den Nord-Ostseekanal. Wie bereits

beschrieben, stellt der Nord-Ostsee-Kanal jedoch eine Barriere für den Kfz-Verkehr und somit auch den Wirtschaftsverkehr mit dem LKW dar, da nur wenige Querungsstellen vorhanden sind. Auch die hohen Verkehrsmengen auf der B203 in Büdelsdorf auf der Strecke Richtung A7 beeinträchtigen den Wirtschaftsverkehr. Mit dem geplanten Interkommunalen Gewerbegebiet Borgstedtfelde und dem erwarteten verstärkten Verkehrsaufkommen, kann sich die Situation für den Wirtschaftsverkehr weiter verschärfen. Daher sind alternative Lieferwege über das Schienennetz zu erörtern. Darüber hinaus sollte in Hinblick auf die Anbindung der Gewerbegebiete für Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende mit dem Umweltverbund entsprechende Grundlagen geschaffen werden.

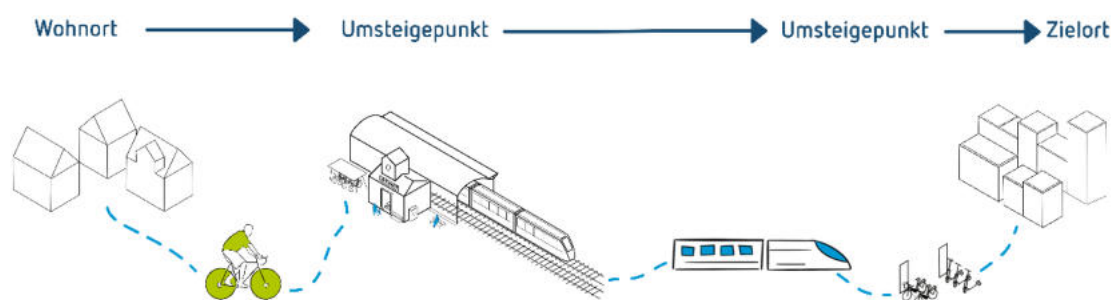
Abbildung 57: Gewerbegebiet Osterrönnfeld (links), Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr an der Dorfstraße in Schülup (rechts)



3.9 Vernetzung der Verkehrsarten

Die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Tages- bzw. Wochenverlauf (Multimodalität) oder auf einem Weg (Intermodalität) wird im Verkehrsgeschehen immer bedeutender, da Menschen vermehrt nach praktikablen Lösungen suchen auf ein eigenes Auto zu verzichten (vgl. Abbildung 58). Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Mobilitätsverbundes aus ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander und einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

Abbildung 58: Beispiel einer intermodalen Wegekette.



Mit dem Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ von 2016 sowie dem 2017 beschlossenen Masterplan Mobilität der KielRegion wurde eine Grundlage geschaffen, auf der verschiedene Angebote einer vernetzten Mobilität unter anderem in den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg entwickelt und geschaffen worden. Es wurde ein regionales Bike-Sharing-System aufgebaut, Carsharing-Angebote ausgeweitet und Mobilitätsstationen in der Region etabliert. Nachfolgend werden die bereits bestehenden Angebote und Potenziale der Angebote einer vernetzten Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg näher aufgeführt.

Bikesharing

Der Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems wird im Masterplan Mobilität der KielRegion als eine hochpriorisierte Maßnahme definiert (C.1.4). Die Umsetzung und Koordination dessen wird zentral von dem Regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion wahrgenommen. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg bestehen bereits mehrere Stationen des regionalen Bikesharing-Systems der KielRegion „SprossenFlotte“. Insgesamt bilden 15 Stationen (Stand März 2025) das Bikesharing-Netz im Untersuchungsraum (vgl. Tabelle 9). Ein besonderer Schwerpunkt lässt sich in den regionalen Zentren Rendsburg und Büdelsdorf (13 von 15 Stationen) identifizieren. Darüber hinaus befindet sich jeweils eine Bikesharing-Station in Fockbek und Borgstedt.

Tabelle 9: Übersicht an bestehenden Bikesharing-Stationen nach Analyse- und Raum.

Analyse- und Raum	Gemeinde	Anzahl an Stationen
I – regionale Zentren	Rendsburg	10
	Büdelsdorf	3
II – verdichtetes Umland	Fockbek	1
	Schacht-Audorf	-
	Osterrönfeld	-
	Westerrönfeld	-
III – erweitertes Umland	Alt Duvenstedt	-
	Borgstedt	1
	Nübbel	-
	Jevenstedt	-
IV – ländliches Umland	Rickert	-
	Schülldorf	-
	Schülp b. Rendsburg	-

Die derzeitige Bikesharing-Stationsinfrastruktur deckt vorwiegend zentrale Zielorte in Rendsburg und Büdelsdorf ab und bietet damit eine Mobilitätsalternative für Wegeverbindungen zu der Rendsburger Innenstadt, zum Bahnhof und ZOB sowie zu Einkaufszentren entlang der B203 in Büdelsdorf. Die Bikesharing-Stationen in Borgstedt, Fockbek und am Fähranleger nach Schacht-Audorf erweitern das Mobilitätsnetz auf Bereiche außerhalb der Zentren (vgl. Abbildung 59).

Abbildung 59: Bikesharing-Stationen (Büdelsdorf (links), Fähranleger Nobisfähre (rechts)).

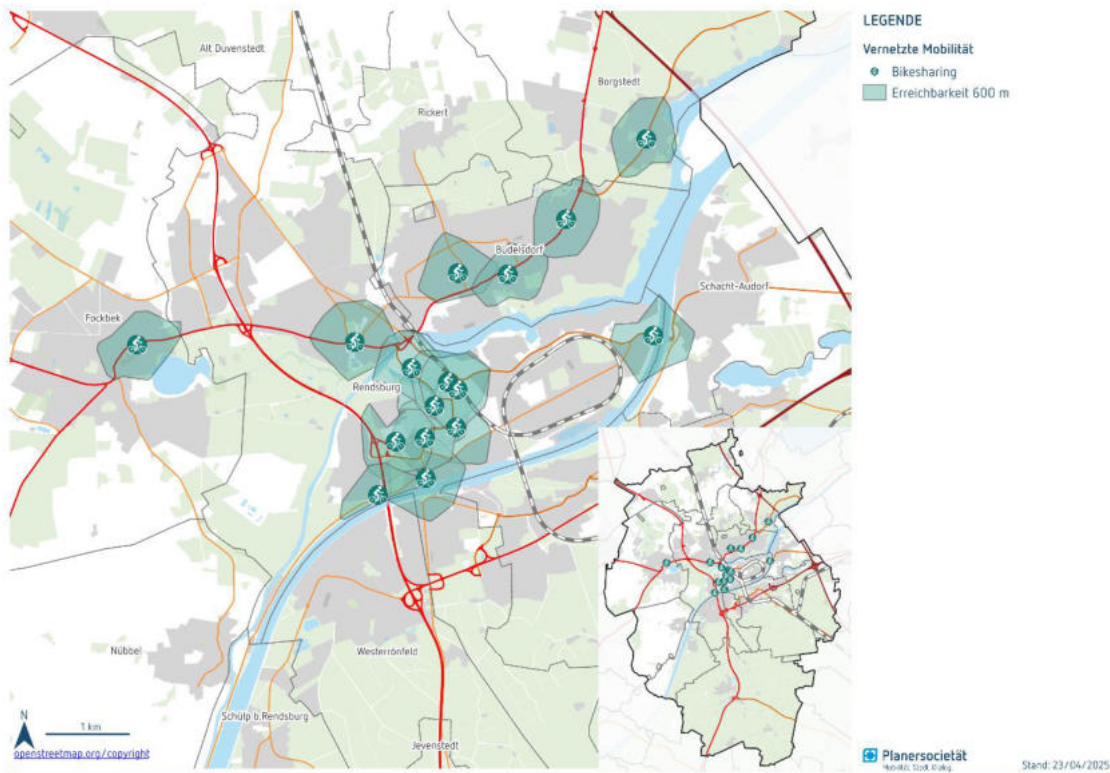


Das bestehende Bediengebiet weist jedoch deutliche Lücken in der Erschließung von Wegeverbindungen zwischen Wohngebieten und zu sozialen Einrichtungen, wie Bildungseinrichtungen, auf. Eine gezielte Erweiterung des Bikesharing-Angebots in diesem Bereich ist aus planerischer Sicht wesentlich, um vielfältige Mobilitätsbedarfe zu adressieren. Darüber hinaus bedarf es einer Anbindung der übrigen Gemeinden des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg an das Bikesharing-Netz.

Nach dem Masterplan Mobilität der KielRegion sind weitere Stationen an Gemeinden mit zentralen Bahnhöfen oder touristischen Schwerpunktzielen vorgesehen. Das Radverkehrskonzept Rendsburg-Eckernförde und die Radstrategie von Schleswig-Holstein 2030 weitet potenzielle Standorte auf umliegende Gemeinden von Rendsburg und Eckernförde und insbesondere an Verknüpfungsstellen des ÖPNVs aus, um die letzte/erste Meile und damit ein intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern.

Im Norden und Osten des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sind weitere Bikesharing-Stationen der SprossenFlotte lokalisiert, auf die die Nutzenden außerhalb des Untersuchungsraums zugreifen können. Als besondere Schwerpunkte sind hierbei Schleswig, Eckernförde und Kiel zu nennen.

Abbildung 60: Übersicht Bikesharing-Stationen und Abdeckungsbereich.



Die Fahrradflotte der SprottenFlotte besteht im Untersuchungsraum überwiegend aus konventionellen Fahrrädern. Seit Mitte 2021 wurden zusätzlich mehrere E-Bikes sowie E-Cargo-Bikes bereitgestellt. Mit dem Anbieterwechsel von nextbike zu Donkey Republic Anfang 2023 entfallen außerdem die E-Ladestationen, da die E-Bikes fortan an allen Stationen der SprottenFlotte zurückgegeben werden können. Zudem sind konventionelle Lastenräder in der Fahrradflotte enthalten (vgl. Abbildung 61)

Abbildung 61: Fahrradflotte der SprottenFlotte (E-Bike (links), konventionell (mittig), Lastenrad(rechts)).



Die Ausleihe und Rückgabe der Fahrräder der SprottenFlotte erfolgt über die App von Donkey Republic. Hierfür ist eine Registrierung bei Donkey Republic erforderlich, bei der lediglich der Name und eine E-Mailadresse anzugeben sind. Nach der Nutzung sind die Fahrräder an einer beliebigen Station der SprottenFlotte zurückzugeben. Wird das Fahrrad außerhalb des Stationsnetzes abgestellt, werden Servicegebühren in Höhe von 5-25 € berechnet. Die Kosten der Ausleihe variieren je nach Fahrradtyp und Tarifklasse (vgl. Tabelle 10). Die Kosten der Tarifklasse „Just Ride“ werden nach Beendigung der Fahrt für die benötigte Mietdauer berechnet. Die Bezahlung kann per Kredit- oder Debitkarte, PayPal oder weiteren Onlinezahlungsdiensten, wie Sofortüberweisung, erfolgen. Premiumkunden der Förde Sparkasse erhalten Zusatzangebote auf die Nutzung der SprottenFlotte (weitere 30 kostenlose Minuten bei konventionellen Fahrrädern, 30 kostenlose Minuten bei 10 Fahrten mit dem E-Bike pro Monat).

Tabelle 10: Tarifübersicht SprottenFlotte.

Fahrradtyp/Tarifklasse	Just Ride	Tagespass/-höchstsatz	Mitgliedschaft
Konventionell	die ersten 30 Minuten sind kostenlos, danach: 1 € je 30 Minuten	12 €	5 € / Monat; Flatrate für Tagesnutzungen für je 1,5 €
Lastenrad	1 € je 30 Minuten	15 €	
E-Bike	2 € je 30 Minuten	30 €	/
E-Cargobike	2 € je 30 Minuten	30 €	/

Carsharing

Carsharing-Angebote lassen sich grundsätzlich in zwei Kategorien unterteilen: stationsgebundene Systeme und sogenannte Free-Floating-Modelle. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist über die Stadtgrenzen von Rendsburg hinaus derzeit ausschließlich ein stationsgebundenes Carsharing-System – „Flow Carsharing“ – etabliert, bei dem Fahrzeuge klassisch nur an derselben Station ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Der Anbieter Flow Carsharing bietet darüber hinaus ein flexibleres Modell, das auch Einwegfahrten ermöglicht: Fahrzeuge können an einer beliebigen Station des Anbieters zurückgegeben werden – unabhängig vom ursprünglichen Ausleihstandort. Flow Carsharing betreibt aktuell zwölf Stationen (Stand März 2025) im Untersuchungsraum, von denen sich der überwiegende Teil (neun von zwölf Stationen) in Rendsburg befindet. Darüber hinaus befinden sich Stationen in den umliegenden Gemeinden Büdelsdorf, Borgstedt und Fockbek (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Übersicht an bestehenden Bikesharing-Stationen nach Analyseraum.

Analyseraum	Gemeinde	Anzahl an Carsharing-Stationen
I – regionale Zentren	Rendsburg	9
	Büdelndorf	1
II – verdichtetes Umland	Fockbek	1
	Schacht-Audorf	-
	Osterrönfeld	-
	Westerrönfeld	-
III – erweitertes Umland	Alt Duvestedt	-
	Borgstedt	1
	Nübbel	-
	Jevenstedt	-
IV – ländliches Umland	Rickert	-
	Schülldorf	-
	Schülp b. Rendsburg	-

Die derzeitigen Carsharing-Stationen in Rendsburg erschließen neben zentralen Zielorten wie der Innenstadt und dem Bahnhof auch Wohn- und Gewerbegebiete. Dadurch wird eine breitere Nutzengruppe in die Nutzung des Carsharing-Angebots einbezogen. Die Stationen in Büdelndorf und Fockbek befinden sich an Randlagen, die vor allem Hotel- und Gewerbeflächen sowie Einkaufszentren umfassen, wodurch insbesondere auswärtsfahrenden Nutzenden von einem erweiterten Mobilitätsangebot profitieren. In Borgstedt ist die Station zentral im Ortskern, nahe dem Bürgerhaus, positioniert (vgl. Abbildung 62).

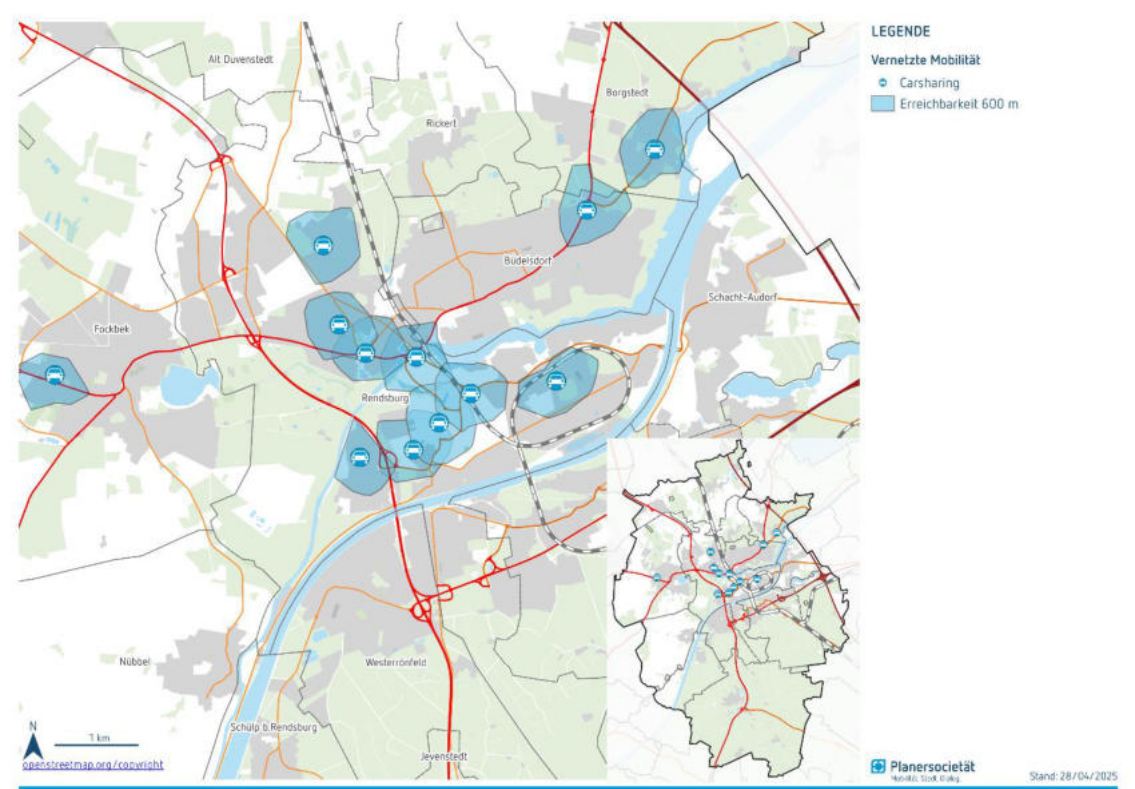
Abbildung 62: Carsharing-Stationen (Büdelndorf am Hotel Heidehof (links), Rendsburg am Paradeplatz (rechts))



In der Gesamtbetrachtung des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg weist das bestehende Stationsnetz jedoch deutliche Lücken auf, neun Gemeinden haben keine Infrastruktur zur Verfügung. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sowie der dritte RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde verweisen auf die Herausforderungen einer Implementierung in ländlich geprägten Gemeinden durch schwächere Fahrzeugauslastungen. Im Masterplan Mobilität Kiel wird mit der Maßnahme C.1.2 das Ziel gefasst, das Carsharing-Angebot in der Region auszuweiten. Insbesondere für Standorte in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten und zentralen Wirtschafts- und Verwaltungsstandorten werden Potenziale für Carsharing benannt. Darüber hinaus werden im Masterplan touristische Hotspots als potenziell geeignete Standorte

ausgewiesen und auf das Potenzial von Carsharing als Baustein beim betrieblichen Mobilitätsmanagement, als Teil des Fuhrparks von Betrieben und Verwaltung und der Sicherung und dem Ausbau von Nahversorgungsstrukturen und Wohnquartieren der Zukunft hingewiesen. Ortsentwicklungskonzepte einzelner Gemeinden des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg führen Carsharing als Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten auf und verweisen auf bestehende Potenziale in der Gemeinde.

Abbildung 63: Übersicht Carsharing-Stationen und Abdeckungsbereich.



Der Anbieter Flow Carsharing unterhält Stationen von Flensburg bis Neumünster und vermietet dabei ausschließlich elektrisch betriebene Pkws. Die tarifliche Gestaltung unterscheidet sich hierbei je nach Fahrzeugkategorie, Zeit und gefahrenen Kilometern (vgl. Tabelle 12). Zudem wird zwischen einer Einwegfahrt, bei der das Fahrzeug an einer anderen Flow-Carsharing-Station abgestellt wird als es gemietet wurde, und einer Normalfahrt, bei der die Fahrt an der gleichen Station beginnt und beendet wird, unterschieden. Die Einwegfahrt enthält eine zusätzliche Gebühr abhängig der Entfernung zwischen den Stationen. Im Tages- und Stundentarif ist eine Ladekarte von EWE Go zum kostenlosen Laden und eine Haftpflichtversicherung inbegriffen.

Tabelle 12: Tarifübersicht Flow Carsharing.

Fahrzeugkategorie/Tarif	Stundentarif	Tagestarif
M*	5 € je Stunde + 2,99 € pro Buchung (zzgl. 0,25 €/km)	67,99 € für den ersten Tag, danach 25 € je Tag (zzgl. 0,25 €/km)

*Aktuell (Stand April 2025) bietet Flow Carsharing ausschließlich Fahrzeuge der Kategorie M an.

Die Ausleihe und Rückgabe der Fahrzeuge erfolgt über die App von Flow Carsharing. Für die Nutzung ist eine einmalige Registrierung erforderlich, bei der der Name sowie eine E-Mailadresse anzugeben sind. Anschließend bedarf es einer Verifizierung durch Vorlage des Personalausweises, Führerscheins sowie einer Fotoaufnahme des eigenen Gesichts. Für diesen Verifizierungsprozess wird eine Gebühr von 9 € erhoben. Die Bezahlung der Mietkosten kann über die Onlinezahlungsdienste PayPal oder Stripe erfolgen. Neben Stunden- und Tagestarife bietet Flow Carsharing auch ein Abo-Modell sowie einen gesonderten Business-Tarif an.

Ein weiteres Carsharing-Angebot stellt das Dörpsmobil dar, welches ein Carsharing-Modell für kleine bis mittelgroße Gemeinden darstellt. Ein Dörpsmobil kann an den Fuhrpark einer lokalen Verwaltung und Unternehmen angeknüpft oder von engagierten Bürgerinnen und Bürgern über einen lokalen Verein organisiert werden. Die Dörpsmobil SH, die unter anderem vom Land Schleswig-Holstein gefördert wird, stellt für die Umsetzung von Dorfautos einen umfangreichen Leitfaden zur Verfügung. In Schleswig-Holstein existieren bereits 40 Projekte, Tendenz steigend. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg besteht aktuell ausschließlich in Rendsburg ein Dörpsmobil-Angebot. Die Kronwerker e.V. betreibt ehrenamtlich zwei Dörpsmobile und ein Lastenrad in den Stadtteilen Hohe Luft und Kronwerk. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität (C.4) sowie der Masterplan Mobilität der KielRegion (C.1.4) treiben die weitere Etablierung von Dorfauto-Angeboten in der Region an.

Mobilitätsstationen

Eine Mobilitätsstation stellt einen zentralen Umsteigepunkt einer vernetzten Mobilität dar, die mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft und durch weitere Mobilitäts- und Serviceangebote (auch nicht verkehrlicher Art) ergänzt wird. Ziel ist es, durch eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel die Attraktivität und Flexibilität des Umweltverbundes zu erhöhen, um den vielfältigen Bedürfnissen der Nutzenden gerecht zu werden. Eine gute Mobilitätsstation zeichnet sich durch eine hohe Verknüpfungsqualität, ergänzende Serviceangebote und eine städtebauliche Integration aus. Je nach Standort und Ausstattungen können die Mobilitätsstationen zu einem integralen Bestandteil neuer Ortskerne werden und zu lebendigen Zentren beitragen, zu starke Achsen des Nahverkehrs oder zu Zubringerknotenpunkten in Quartieren und Gewerbegebieten zu den Haltestellen werden.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg wird die Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region priorisiert (B.6). Der Masterplan Mobilität der KielRegion verfolgt zudem die Etablierung von Mobilitätsstationen in der Region (B.2.2) als ein Schlüsselprojekt und den Ausbau von Fähranlegern zu Mobilitätsstationen (B.3.3) mit hoher Priorität. Zur Unterstützung der Maßnahmenumsetzung stellt die KielRegion den Gemeinden vielfältige Hilfsmittel bereit. Neben beratenden und begleitenden Leistungen umfasst das Angebot einen Leitfaden zur Planung und Realisierung von Mobilitätsstationen sowie ein modulares Baukastensystem. Dieses ermöglicht die Errichtung individuell an lokale Bedarfe ausgestaltete Stationen in einem einheitlichen, wiedererkennbaren regionalen Design. Der Modulkatalog umfasst unter anderem analoge/digitale Informationsstelen, Fahrradbügel und -unterstände, Personenunterstände, Schließfächer, Fahrrad-Servicestationen, Bikesharing-Stationen der SprossenFlotte und Mitfahrbänke.

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg werden bereits Angebote der KielRegion genutzt. Umfassend ausgebaute Mobilitätsstationen im Stil der KielRegion sind in Borgstedt „Dörpshus“ und

Rendsburg „Grüner Kranz“ lokalisiert, die die Verkehrsmittel Bus, Fahrrad und Auto miteinander verbinden und mit Sharing-Angeboten und Service-Stationen erweitern (vgl. Abbildung 64, Tabelle 13). Zudem stellen die übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungspunkte am Bahnhof/ZOB Rendsburg und dem SPNV-Haltepunkt Schülldorf Mobilitätsstationen mit ausgeprägten Infrastrukturen dar. Nach dem Masterplan Mobilität der KielRegion sollten diese umfassend zu einer Mobilitätsstation ausgestaltet werden. Darüber hinaus werden Bushaltestellen in Büdelsdorf, Jevenstedt, Oster-rönfeld und Westerrönfeld als potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen mit geringerer Ausstattung (z.B. nur Bike+Ride) aufgeführt. Im Klimaschutzteilkonzept Mobilität wird zudem die Errichtung einer Mobilitätsstation in Alt Duvenstedt vorgeschlagen.

Abbildung 64: Mobilitätsstation "Grüner Kranz" (oben), Mobilitätsstation Borgstedt „Dörpshus“ (unten).



Neben den vier übergeordneten Verknüpfungspunkten weisen bereits unter anderem die Bushaltestelle Büdelsdorf Brandheide und der Fähranleger Nobisfähre bereits potenzialreiche Infrastruktur einer vernetzten Mobilität auf, die zu lokal bedeutenden Mobilitätsstationen ausgebaut werden können (vgl. Abbildung 65).

Tabelle 13: Ausstattung (potenzieller) Mobilitätsstationen.

Station	Ausstattung	Weitere Anmerkung
„Dörpshus“ (Borgstedt)	Bushaltestelle, Bikesharing- und Carsharing-Station, B+R (überdacht), P+R, E-Ladestation, interaktive Informationsstele und Schließfächer.	Im Design der KielRegion
„Grüner Kranz“ (Rendsburg)	Bushaltestelle, Bike- und Carsharing-Station, B+R (Fahrradbügel; überdacht; abschließbar), P+R, E-Ladestation, Mitfahrbank, Informationsstele und Fahrrad-Service-Station.	Im Design der KielRegion
Bahnhof/ZOB Rendsburg	Bushaltestelle, Bahnanschluss an den Nahverkehr, B+R (Fahrradbügel und Fahrradstation: überdacht, abschließbar), P+R, E-Ladestation, Informationsstele und Schließfächer.	
SPNV-Haltepunkt Schülldorf	Bushaltestelle, SPNV-Haltepunkt, B+R (Fahrradbügel), P+R und Schließfächer.	
Bushaltestelle Brandheide (Büdelsdorf)	Bushaltestelle, Bikesharing-Station und B+R (überdacht), E-Ladestation und Packstation beim anliegenden Lidl.	Potenziale für Mobilitätsstation
Fähranleger Nobisfähre (Rendsburg & Schacht-Audorf)	Bushaltestelle, Fähranleger, Bikesharing-Station, B+R (Fahrradbügel), P+R.	Potenziale für Mobilitätsstation

Darüber hinaus befinden sich in vielen Gemeinden des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg überdachte Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu Bushaltestellen, was die Vernetzung der Verkehrsmittel Bus und Fahrrad fördert. Durch die Funktion des Fahrrads als Zubringer auf der „ersten und letzten Meile“ wird die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen verbessert und deren Einzugsbereich wirksam erweitert.

Abbildung 65: Bushaltestelle Büdelsdorf Brandheide (oben), Rendsburg Fußgängertunnel (unten).



Bike+Ride

Bike+Ride-Anlagen leisten einen zentralen Beitrag zur Förderung des Fahrrads als Zubringer zu leistungsfähigen ÖPNV-Achsen und stellen somit einen essenziellen Bestandteil einer vernetzten Mobilität dar. Im Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg sowie im Masterplan Mobilität der KielRegion (A.2.6) wird ein besonderer Schwerpunkt auf den Ausbau von sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten gelegt. Insbesondere in Mittelzentren sowie an zentralen Verknüpfungspunkten sind dabei auch Radstationen zu prüfen. B+R-Anlagen sind zudem an Standorten qualifizierten ÖPNVs (SPNV, Bus-Rapid-Transit, qualifizierter Stadtbuss und Regionalbus) sowie an Verknüpfungspunkten des Grundnetzes des Stadtbusses und der Förde-Fähre vorgesehen. Die Anforderungen an Ausstattungsmerkmalen variieren jedoch standortabhängig. Das Radverkehrskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde bietet hierzu eine differenzierte Übersicht über Qualitätsstandards für das Fahrradparken nach Nutzung und Standorttyp. Die NAH.SH unterstützt Kommunen umfassend bei der Planung, Umsetzung und der Vermietung von B+R-Anlagen. Hierzu stehen ein Förderprogramm, ein Leitfaden sowie ein modulares Baukasten-System zur Verfügung, das eine flexible und bedarfsgerechte Umsetzung ermöglicht.

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg bestehen an verschiedenen Standorten B+R-Anlagen. Ein Projekt des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität stellt die Fahrradstation am Rendsburger Bahnhof dar. Dort stehen Radfahrenden geschlossene Fahrradboxen, gesicherte Abstellanlagen und Schließfächer zur Verfügung. Die Radabstellanlagen und Schließfächer sind online buchbar und kosten je nach Art 1-2,5 € pro Tag. Ein weiteres positiv-Beispiel sind die geschlossenen Radabstellanlagen an der Mobilitätsstation „Grüner Kranz“ in Rendsburg, um ein sicheres Abstellen von Fahrrädern zu ermöglichen. Am Bahnhofshaltepunkt Schülldorf hingegen besteht ein Ausbaubedarf von witterungsgeschützten und sicheren Abstellanlagen, bislang weist dieser nur Fahrradbügel ohne Überdachung auf (vgl. Abbildung 66).

Abbildung 66: Bike+Ride Anlagen (v.l.n.r. "Grüner Kranz" Rendsburg, Bahnhofshaltepunkt Schülldorf (oben), Fahrradstation mit abschließbaren Fahrradboxen am Rendsburger Bahnhof (unten))



Darüber hinaus befinden sich unter anderem in den Gemeinden Alt Duvenstedt, Borgstedt, Nübbel, Jevenstedt, Westerrönfeld, Fockbek sowie Büdelsdorf überdachte Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu Bushaltestellen, die unter anderem durch das Projekt „RaD stark!“ realisiert wurden. An weiteren Bushaltestellen bestehen einfache Fahrradbügel (vgl. Abbildung 67).

Abbildung 67: Radabstellanlagen an Bushaltestellen (separate überdachte Abstellanlage (links), überdachte Radabstellanlage kombiniert mit Bushäuschen (mittig), Fahrradbügel (rechts))



Park+Ride

Park+Ride zielt in erster Linie auf einpendelnde Mittel- und Langzeitparkende ab (Beschäftigte, teils auch Freizeitbesuchende). Bei diesem Ansatz gibt es meist außerhalb des Stadt- oder Gemeindezentrums ausreichend dimensionierte Parkplätze mit guter ÖPNV-Anbindung und/oder Radanbindung, die ein schnelles Erreichen des Zentrums ohne das eigene Auto ermöglichen. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg existieren aktuell drei als Park+Ride ausgewiesene Parkplätze. Diese befinden sich an dem Bahnhof Rendsburg, SPNV-Haltepunkt Schülldorf sowie an der Mobilitätsstation „Grüner Kranz“ in Rendsburg und sind somit direkt an ÖPNV-Linien angebunden. Darüber hinaus kann der Parkplatz bei der Mobilitätsstation in Borgstedt sowie der Parkplatz am Fähranleger der Nobisfähre in Schacht-Audorf als Park+Ride-Anlage klassifiziert werden. Sie ermöglichen ebenfalls den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV.

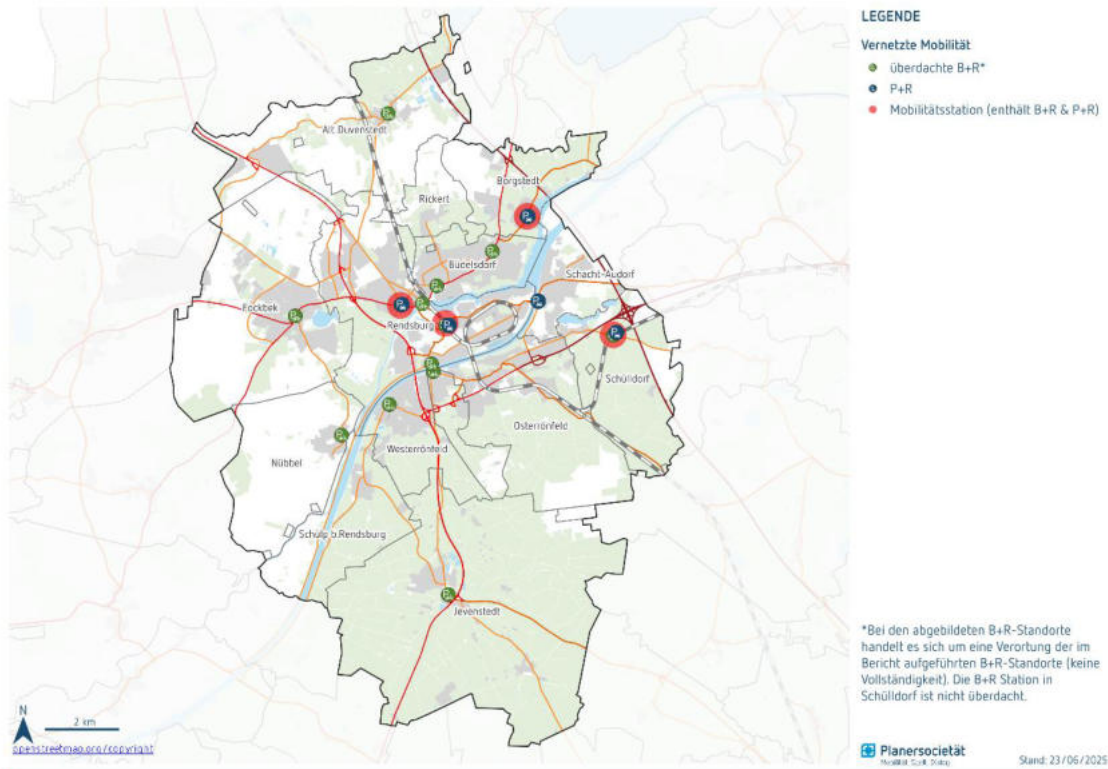
Abbildung 68: Park+Ride-Anlagen (Bahnhof Rendsburg (links), SPNV-Haltepunkt Schülldorf (rechts)).



Im Klimaschutzteilkonzept Mobilität und im Masterplan Mobilität der KielRegion wird der Einsatz von Park+Ride Angeboten an attraktiven Verknüpfungspunkten zum ÖPNV, insbesondere an Haltestellen des SPNV, qualifizierten Stadtbussen und eines Bus-Rapid-Transit empfohlen. Darüber

hinaus wird die Vermarktung von Park+Ride Angeboten (D.2.5) als ergänzende Maßnahme im Masterplan dargelegt.

Abbildung 69: Übersicht Mobilitätsstationen sowie B+R- und P+R-Standorten.



On-Demand-Angebote, Mitfahrbänke usw.

Neben etablierten Formen einer vernetzten Mobilität ergänzen zunehmend meist lokal organisierte Angebote das bestehende Mobilitätsangebot. Dazu zählen On-Demand-Angebote, „Dörpsmobile“ (Dorfautos), Seniorentaxi, Mitfahrbänke und -börsen sowie die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg besteht bereits das voll-flexible On-Demand-Angebot NAHSHUTTLE, ehemals remo, dass das ÖPNV-Angebot von Freitag bis Sonntag in der Abendzeit zwischen 21:00 Uhr und 0:00 (Sonntag) bzw. 4:00 Uhr am Folgetag erweitert. Auf die tarifliche Ausgestaltung und das Bediengebiet wird im Kapitel 3.6 ÖPNV näher eingegangen.

In Osterröndfeld stellt die Gemeinde Seniorinnen und Senioren – ab 65 Jahren mit nachweislich körperlichen Einschränkungen, ansonsten ab 67 Jahren – auf Antrag Berechtigungsscheine für Taxi-Fahrten zur Verfügung. Gegen einen Eigenanteil von 2,50 € pro Einzelfahrt können damit Fahrten zu festgelegten Zielorten innerhalb des Gemeindegebietes (Alter Bahnhof, Kühl's Gasthof, Feuerwehrgerätehaus, Sporthalle/Schule, Freibad, Wahllokale) in Anspruch genommen werden. Mit dem Angebot des Seniorentaxis schafft die Gemeinde eine niedrigschwellige und kostengünstige Mobilitätsoption für ältere Menschen und fördert deren soziale Teilhabe.

Das Aufstellen von Mitfahrbänken im öffentlichen Raum stellt ebenfalls eine Möglichkeit dar, die Mobilität von Menschen, die kein Auto besitzen oder dessen Wohnort kein gute ÖPNV-Anbindung aufweist, gerade im ländlichen Raum zu verbessern. Gleichzeitig wird das Miteinander in der Nachbarschaft gefördert. Durch das Platznehmen auf der Bank können Menschen signalisieren, dass sie auf eine spontane Mitfahrgelegenheit warten. Autofahrende mit freien Sitzplätzen können diese mitnehmen und potentielle sowie regelmäßige Mitfahrmöglichkeiten identifizieren. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg besteht bereits eine Mitfahrbank an der Mobilitätsstation „Grüner Kranz“ in Rendsburg (vgl. Abbildung 69). Verschiedene Konzepte, unter anderem die Digitalstrategie der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg, das Klimaschutzteilkonzept Mobilität sowie der Masterplan Mobilität der KielRegion sehen einen weiteren Ausbau von Mitfahrbänken und Angeboten privater Mitfahrten vor.

Abbildung 70: Mitfahrbank bei Mobilitätsstation "Grüner Kranz".



Um die Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV weiter zu verbinden, stellt neben der Errichtung von B+R-Anlagen die Ermöglichung von Fahrradmitnahmen im ÖPNV eine Maßnahme für die weitere Vernetzung dar. Diese ist jedoch mit Einbußen der Sitzplatzkapazitäten oder der Hinzunahme von Anhängern verbunden. Die Radstrategie Schleswig-Holstein und der Masterplan Mobilität der KielRegion (B.2.5) sehen Maßnahmen zur Berücksichtigung, Erprobung und Standardisierung von verbesserten Fahrradmitnahmen, insbesondere bei Streckenabschnitten mit touristischer Bedeutung, vor.

Damit die vielen Mobilitätsangebote und -services im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg für Nutzende sichtbar und auffindbarer werden und die vernetzte Nutzung der Angebote erleichtert wird, wird in der Digitalstrategie der Entwicklungsagentur eine digitale Mobilitätsplattform angestrebt. Das beinhaltet eine Zusammenführung von Informations-, Buchungs-, Kauf- und Bezahl-funktionen auf einer gemeinsamen Mobilitätsplattform für die Region. Es besteht bereits von der KielRegion die App mobil.live, bei der neben Haltestellen des ÖPNV alternative Mobilitätsangebote verschiedener Anbieter angezeigt werden, z. B. Bike- & Carsharing und Mitfahrbänke. Im Nachbarlandkreis Schleswig-Flensburg wurde darüber hinaus eine Testversion, das sogenannte Schleswig-Holstein Navi, initiiert, welches Mobilitätsangebote in einem Portal zusammenführt. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg liegen jedoch nur vereinzelt Einträge zu Angeboten vor. Eine

Mobilitätsübersicht, die auch Auskünfte zu Sharing-Angeboten für die ausgewählten Verbindung gibt, bietet bereits die allgemeine NAH.SH-App.

3.10 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein wichtiges Instrument, um die Verlagerung auf nachhaltige Mobilitätsformen anzustoßen und umzusetzen. Es zielt darauf ab, die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen zu beeinflussen. Das Ziel ist es, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Dies kann durch unterschiedliche Ansätze (z. B. im kommunalen, schulischen oder betrieblichen Mobilitätsmanagement) und Informationsangebote erfolgen.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz, der darauf abzielt, das Mobilitätsverhalten auf kommunaler Ebene zu beeinflussen und zu koordinieren. Auf regionaler Ebene ist das Thema Mobilitätsmanagement seit 2017 mit einer Mobilitätsmanagerin und einem Mobilitätsmanager institutionell in der Entwicklungsagentur des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg verankert. Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements sind vielfältig. Dazu zählen u. a. die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsstrategien (z. B. MEP), die Beratung der Ämter (Vernetzungstreffen mit Kommunen) sowie die Kommunikation und Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilitätsalternativen (z. B. STADTRADELN). Darüber hinaus gibt es in den Kommunen des Lebens- und Wirtschaftsraums eigene Klimaschutzmanagements, die das Thema Mobilitätsmanagement einbinden.

Die Entwicklungsagentur unterstützt die Ämter bei der Anschaffung von E-Pkw und E-Fahrrädern als Ersatz für Fahrten mit Verbrennungsmotor bei Dienstfahrten. Angebote wie Jobticket laufen über die Kommunen selbst. Weitere Unterstützung erfolgt über das Fördermittelprojektmanagement, in dem Förderanträge u. a. für Radstationen, Maßnahmen aus dem Projekt RadStark und Fußwegeverbindungen vorbereitet werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet das Thema Information und Bewusstseinsbildung. Zur Förderung des Radverkehrs organisiert die Entwicklungsagentur u. a. die Aktion STADTRADELN. Die Teilnehmenden bilden gemeinsam Teams und tragen dabei gefahrene Kilometer online ein. Als Anreiz bietet die Entwicklungsagentur allen Teilnehmenden 120 Freiminuten für die Sprossenflotte. Die Stadtverwaltung Rendsburg hat zudem eine öffentliche Auftakt-Radtour angeboten. Unternehmen, Schule und Vereine haben teilgenommen. Somit bietet die Aktion STADTRADELN sowohl Anknüpfungspunkte für ein kommunales und betriebliches als auch ein schulisches Mobilitätsmanagement. Darüber hinaus findet einmal jährlich der Aktionstag „Rendsburg macht mobil“ statt. Bei dem Aktionstag werden u. a. verschiedene Mobilitätsangebote – Oldtimer, Lastenräder, E-Bikes und neue Automodelle – präsentiert und Aktionen wie gemeinsame Fahrradtouren angeboten. Anlassbezogen finden zudem Klimaschutzaktionstage statt.

Von der Entwicklungsagentur werden neben der Durchführung von Aktionstagen auch andere Kommunikationsmittel genutzt. Es wurde ein eigenes Pixibuch „Rauf aufs Rad“ entwickelt, bei dem der Schwerpunkt auf der Fahrradmobilität im regionalen Kontext liegt.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Viele Eltern bringen täglich ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, wodurch zu Schulbeginn und Schulschluss oft unübersichtliche und gefährliche Situationen vor den Schulen auftreten. Durch viele haltende Fahrzeuge werden beispielsweise die Sichtbeziehungen eingeschränkt und damit das Queren von Straßen für Kinder erschwert. Diese auch unter dem Begriff „Elterntaxi“ bekannte Problematik macht die Relevanz eines schulischen Mobilitätsmanagements deutlich. So ist der tägliche Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule für Kinder und Jugendliche wichtig, um möglichst früh zu lernen, sich im Straßenverkehr zu orientieren und sicher fortzubewegen. Eine Umfrage¹⁵ der Entwicklungsagentur an Schulen aus dem Jahr 2025 hat gezeigt, dass Hol- und Bringverkehre ein Problem in den Schulumfeldern darstellen und Interesse entsteht – bei entsprechender Unterstützung – Ansätze aufzubauen. Ein schulisches Mobilitätsmanagement setzt genau daran an, indem es unter besonderen Sicherheitsaspekten die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert. Derzeit gibt es kein systematisches schulisches Mobilitätsmanagement der Entwicklungsagentur. Ziel ist es dieses aufzubauen. Aktionen (z. B. Teilnahme am STADTRADELN) und Maßnahmenansätze werden vereinzelt von den Kommunen und Schulen selbst umgesetzt.

Eine Maßnahme im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sind z. B. Schulwegpläne. Sie bilden eine Schnittstelle zwischen infrastrukturellen Maßnahmen und Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit. Schulwegpläne zeigen Eltern und Kindern auf, welche Wege zur jeweiligen Schule am geeignetsten für den Weg zu Fuß oder mit dem Rad sind. Derzeit gibt es keine Übersicht wie viele Schulwegpläne an den Schulen im Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt vorliegen. Im Rahmen einer Abfrage gaben drei Schulen im Lebens- und Wirtschaftsraum die Rückmeldung einen aktuellen Schulwegplan zu haben. An sechs Schulen liegen veraltete Schulwegpläne vor¹⁶.

Darüber hinaus spielt das Thema Verkehrserziehung an den Schulen im Lebens- und Wirtschaftsraum bereits eine Rolle. Die Verkehrserziehung ist Bestandteil des Rahmenlehrplans und wird von der Polizei durchgeführt. Je nach Schuljahr können z. B. das Verhalten im Straßenverkehr, eine Radfahrprüfung oder eine Mofaausbildung Gegenstand des Unterrichts sein. Unterstützt wird die Verkehrserziehung von der Landesverkehrswacht für Verkehrserziehung des Landes Schleswig-Holstein, der Kreisverkehrswacht Rendsburg sowie der Kreisfachberatungen. Darüber hinaus bietet das Land Schleswig-Holstein Fortbildungsangebote für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung (z. B. Fahrradwerkstatt oder Klassenfahrten mit dem Fahrrad) an.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet Unternehmen und Gewerbestandorten die Möglichkeit, ihre Attraktivität langfristig zu steigern und Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens zu erreichen. Dabei geht es zum einen um die Mobilität der Mitarbeitenden auf ihrem Weg zur Arbeit, aber auch um die Mobilität während der Arbeitszeit und die Abwicklung von Kundenverkehren. Effektive Strategien des betrieblichen Mobilitätsmanagements haben sowohl Vorteile für die Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerseite. Ein gut durchdachtes Mobilitätsmanagement verbessert die

¹⁵ Die Umfrage hat vom 14.05. bis 05.06. stattgefunden. Insgesamt beinhaltete die Umfrage 14 Fragen. Sie wurde an 33 Schulen versendet, 15 Schulen haben teilgenommen.

¹⁶ Zum Zeitpunkt der Analyse lag nicht von allen Schulen eine Rückmeldung vor.

Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung und fördert die Gewinnung neuer Mitarbeitenden. So profitieren Unternehmen von einer höheren Gesundheit ihrer Beschäftigten, Effizienzsteigerungen und damit Kostensenkungen, einem Imagegewinn sowie Umweltwirkungen, etwa in Form von CO₂-Einsparungen.

Seitens der Entwicklungsagentur und des Kreises finden anlassbezogen Beratungen zu nachhaltiger Mobilität statt.

3.11 Reisezeitanalyse

Bei der Wahl zur Nutzung des ÖPNV oder motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist der Zeitaufwand bzw. die Reisezeit ein entscheidendes Kriterium. Der ÖPNV steht dabei vor allem in Konkurrenz zum MIV. Mit der Analyse des Reisezeitverhältnisses wird ein Vergleich zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln ermöglicht. Die Werte des Reisezeitverhältnisses ergeben die Qualitätsstufen der Verbindung, um die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw darstellen zu können und sind Basis für die Ermittlung von Erreichbarkeitsdefiziten. Tabelle 14 zeigt die Stufen der Angebotsqualität. Dabei gilt zu beachten, dass die Qualitätsstufen A oder B (sehr günstiges oder günstiges Reisezeitverhältnis) erreicht werden sollten, damit sich wahlfreie Menschen für den ÖPNV entscheiden. Dazu gehören Personen, welche die Wahl zwischen der Nutzung des ÖPNV und des eigenen Autos haben. Mit einer Qualitätsstufe C (zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis) ist der ÖPNV noch konkurrenzfähig zum MIV, bietet für wahlfreie aber nur bedingt eine Alternative. Ab einer Qualitätsstufe D sollten Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeiten geprüft werden. Verbindungen mit einer Qualitätsstufe E sprechen ausschließlich Zwangsnutzer an, Verbindungen der Qualitätsstufe F entsprechen der Daseinsvorsorge (vgl. Tabelle 14: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnis). Aus gutachterlicher Sicht besteht insbesondere ab Qualitätsstufe D (ausreichend) verstärkter Handlungsbedarf. Verbindungen der Qualitätsstufe C (befriedigend) sind im Einzelfall zu betrachten. Die Methodik zur Ermittlung der Reisezeiten sowie die Einschätzung dieser basiert auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (2008) sowie den Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV (2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) in Verbindung mit den Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen zur Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV (2019).

Tabelle 14: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnis

Reisezeitverhältnis	Bewertung des Reisezeitverhältnisses
A	Zeitvorteile gegenüber dem MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie
B	Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen
C	Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt Alternative
D	Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
E	Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
F	Daseinsvorsorge

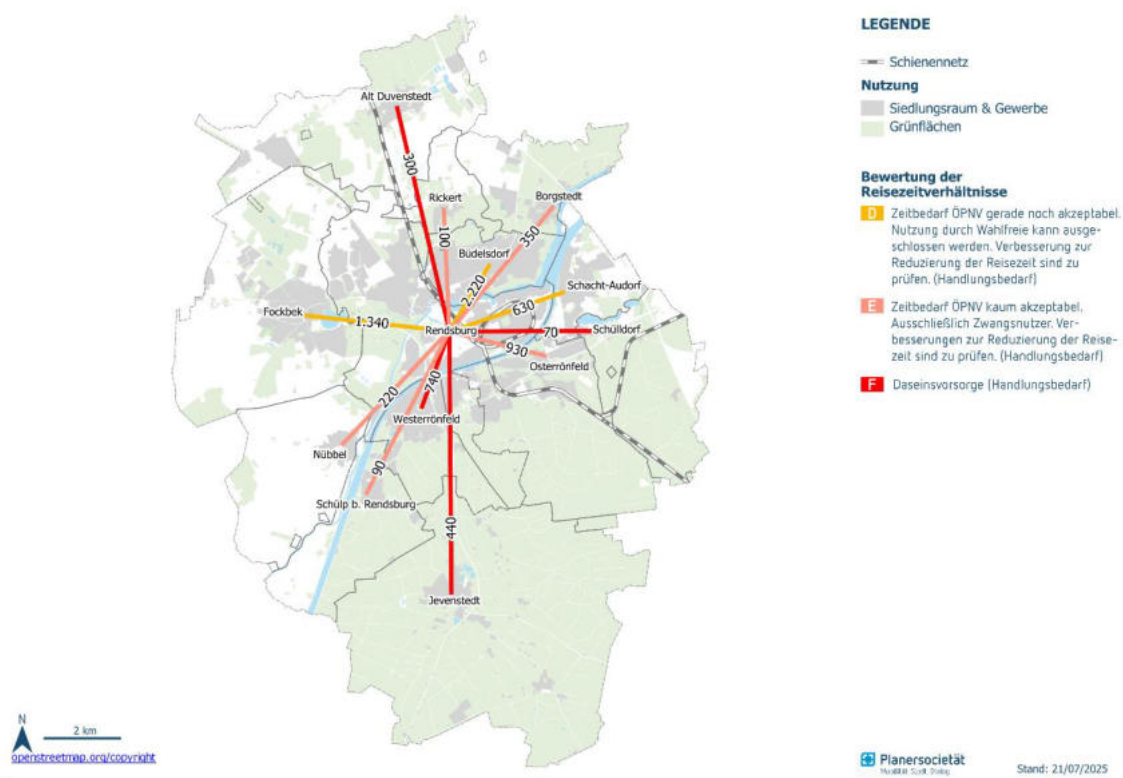
Quelle: eigene Darstellung nach FGSV (2008)

Reisezeitverhältnis ÖPNV und MIV

Für den Mobilitätsentwicklungsplan für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurde ermittelt, wie konkurrenzfähig der ÖPNV auf relevanten Verbindungen ist. Es wurden dabei die Pendlerkommunen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums sowie die relevantesten überregionalen Pendlerkommunen ausgehend von Rendsburg hinsichtlich der RIN-Angebotsqualität untersucht. Die Betrachtung der Reisezeiten bezieht sich auf einen Werktag (hier: Dienstag, 16 Uhr) außerhalb von Ferien und Feiertagen.

Insgesamt wird das Reisezeitverhältnis innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) überwiegend den Qualitätsstufen E und F zugeordnet, vereinzelt der Qualitätsstufe D (vgl. Abbildung 71). Auf den Relationen mit den Qualitätsstufen E und F ist die Fahrt mit dem Pkw deutlich schneller als mit dem ÖPNV, sodass diese für wahlfreie Personen keine Alternative darstellt. Auch entlang der SPNV-Achsen zeichnen sich aufgrund fehlender Haltepunkte unzureichende Reisezeitverhältnisse ab. Das zeigt sich beispielhaft an den Reisezeitverhältnissen zwischen Rendsburg und Alt Duvenstedt. Die Verbindungen mit den höchsten Pendlerbeziehungen sind zwischen Rendsburg und Fockbek, Büdelsdorf sowie Schacht-Audorf und stellen ausreichende Reisezeitverhältnisse dar, bei denen der Zeitbedarf für den ÖPNV gerade noch akzeptabel ist. Nichtsdestotrotz können auch auf diesen Relationen die Nutzungen durch wahlfreie Personen ausgeschlossen werden. Innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums besteht ein deutlicher Handlungsbedarf, den ÖPNV gegenüber dem MIV attraktiver und konkurrenzfähig zu gestalten.

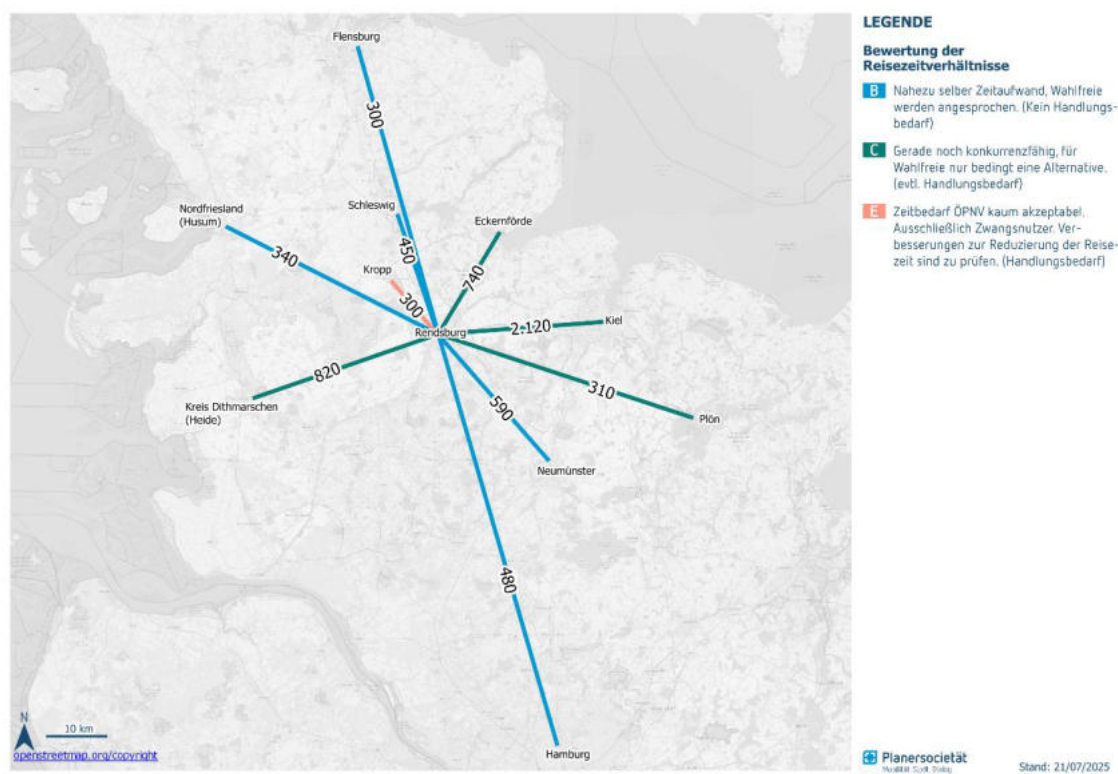
Abbildung 71: Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf Basis der Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums



Im Gegensatz zu den Reisezeitverhältnissen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums wird das Reisezeitverhältnis bei überregionaler Betrachtung größtenteils den Qualitätsstufen B und C, einmal der Qualitätsstufe E zugeordnet (vgl. Abbildung 72). Die Qualitätsstufen B und C bedeuten mindestens konkurrenzfähige Reisezeitverhältnisse, wobei die Qualitätsstufe B nahezu denselben Zeitaufwand für den ÖPNV und den MIV darstellt. Qualitätsstufe C ist gerade noch konkurrenzfähig, für wahlfreie Personen jedoch nur bedingt eine Alternative zum Pkw. Für überregionale Pendlerbeziehungen in Richtung der Oberzentren Hamburg und Flensburg werden gute Reisezeitverhältnisse erreicht, was bedeutet, dass der Zeitaufwand mit dem ÖPNV nahezu derselbe ist wie eine Fahrt mit dem Pkw. Auch auf den Relationen nach Schleswig, Neumünster und Husum (Nordfriesland) werden gute Reisezeitverhältnisse erreicht. Das Erreichen dieser Qualitätsstufen ist auf die axialen Nord-Süd-Verbindungen des SPNV zurückzuführen.

Auf den Verbindungen nach Kiel, in den Kreis Dithmarschen und nach Eckernförde, welche die höchsten Pendlerverflechtungen mit Rendsburg aufweisen, können gerade noch konkurrenzfähige ÖPNV-Fahrzeiten erreicht werden. Für Wahlfreie sind diese Relationen nur bedingt eine Alternative zum Pkw. Lediglich die Verbindung zwischen Rendsburg und Kropp wird der Qualitätsstufe E zugeordnet, was bedeutet, dass der ÖPNV kaum eine alternative Nutzung ist und die Relation ausschließlich von Zwangsnutzern bedient wird.

Abbildung 72: Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf Basis der überregionalen Pendlerbeziehungen

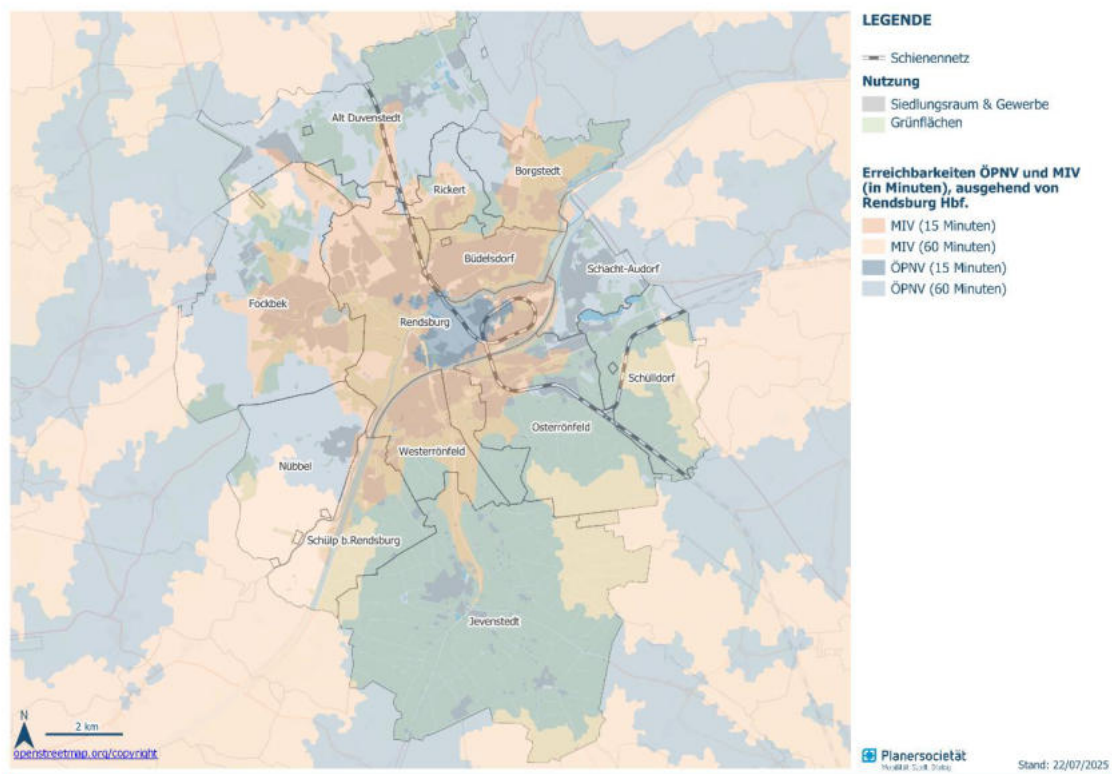


Erreichbarkeiten ÖPNV und MIV

Ergänzend zum Reisezeitverhältnis wurden die Erreichbarkeiten des ÖPNV und MIV ausgehend vom Rendsburger Hbf. untersucht (vgl. Abbildung 73). Analog zur Reisezeitanalyse wurden diese

Erreichbarkeiten für einen Werktag (hier: Dienstag) außerhalb von Ferien und Feiertagen am Nachmittag (16 Uhr) analysiert. Abgebildet sind jeweils die Erreichbarkeiten innerhalb von 15 und 60 Minuten für den ÖPNV und den MIV. Mit dem MIV ist innerhalb von 15 Minuten ein Großteil der Siedlungsbereiche im Lebens- und Wirtschaftsraum zu erreichen. Lediglich die Zentren der Gemeinden Jevenstedt, Nübbel und Schacht-Audorf sind nicht innerhalb von 15 Minuten zu erreichen, wobei für Schacht-Audorf der Nord-Ostsee-Kanal als Barriere zu berücksichtigen ist. Innerhalb von 60 Minuten mit dem MIV ist der gesamte Lebens- und Wirtschaftsraum zu erreichen und darüber hinaus weitere überregionale Städte wie Kiel, Neumünster, Schleswig und Eckernförde. Mit dem ÖPNV sind innerhalb von 15 Minuten ausschließlich die zentralen Siedlungsbereiche der Stadt Rendsburg zu erreichen. In einer Stunde können mit dem ÖPNV alle Siedlungsbereiche der Gemeinden und Städte des Lebens- und Wirtschaftsraums erreicht werden und weiter auch umliegende Gemeinden und Städte wie Eckernförde und Kropp.

Abbildung 73: Erreichbarkeiten ÖPNV und MIV ausgehend von Rendsburg Hbf.



3.12 Unfallanalyse

Die subjektive sowie objektive Verkehrssicherheit insbesondere des Fuß- und Radverkehrs stellt einen zentralen Faktor bei der Wahl des Verkehrsmittels und der Attraktivität der Nahmobilität dar. Für die vertiefte Auswertung der objektiven Verkehrssicherheit in Hinblick auf Straßenverkehrsunfälle und die Ermittlung von Auffälligkeiten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurde auf Daten aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundesamts zurückgegriffen. Die Unfallanalyse in diesem Kapitel umfasst die Straßenverkehrsunfallstatistik der Jahre 2021 bis 2023. Insgesamt muss

darauf hingewiesen werden, dass die amtliche Unfallstatistik nur solche Unfälle aufführen kann, die polizeilich gemeldet wurden und einen Personenschaden nach sich zogen. Nicht berücksichtigt ist daher eine nicht bezifferbare Anzahl an Unfällen, zu denen keine Polizei hinzugezogen wurde oder aus denen lediglich ein Sachschaden hervorging. Besonderen Aufschluss über die Verkehrssicherheit geben Auswertungen zu Unfällen unter Beteiligung von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Hierzu zählen solche Unfälle, in denen zu Fußgehende, Radfahrende, Kinder oder Seniorinnen und Senioren verwickelt waren. Das hohe Gefährdungspotenzial von zu Fußgehenden und Radfahrenden als ungeschützte Verkehrsteilnehmende zeigt sich darin, dass der überwiegende Anteil der Unfälle mit Beteiligung von ihnen durch eine fehlende Schutzhülle wie bei einem Kfz mit einem Personenschaden endet. Als sogenannte „schwache Verkehrsteilnehmende“ sind zu Fußgehende und Radfahrende besonders gefährdet.

Wie in der Radstrategie Schleswig-Holstein erklärt, soll der landesweite Radverkehrsanteil bis 2030 (2025) auf mindestens 30 Prozent (22 Prozent) erhöht und insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 50 Prozent reduziert werden im Zuge der „Vision Zero“ (Ministerium für Wirtschaft, Verkehrs, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2020, S. 15). Verkehrsmittelübergreifend zielt die „Vision Zero“ des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr drauf ab, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten insgesamt um 40 Prozent zu senken und die Anzahl der schwer verletzten Menschen zu reduzieren (Bundesministerium für Verkehr (BMV), 2025).

Gesamtbetrachtung

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurden zwischen 2021 und 2023 insgesamt 819 Unfälle mit Personenschäden erfasst. Davon entfielen 251 auf das Jahr 2021, 278 auf das Jahr 2022 und 290 auf das Jahr 2023. Insgesamt sind die Unfallzahlen seit 2021 um 16 Prozent gestiegen. Positiv ist hervorzuheben, dass über diesen Zeitraum die Anzahl der der Unfälle mit Schwerverletzten um 32 Prozent gesunken ist. Während 2021 keine Person tödlich verunglückt ist, wurden im Jahr 2022 und 2023 drei bzw. zwei Unfälle mit Todesfolge verzeichnet. Dahingegen verzeichnen die Unfälle mit Leichtverletzten einen Anstieg von 18 Prozent und stellen die deutliche Mehrheit der Unfälle mit Personenschaden dar (vgl. Tabelle 15). Eine räumliche Verteilung der Unfallkategorie nach Schweregrad ist in Abbildung 74 dargestellt.

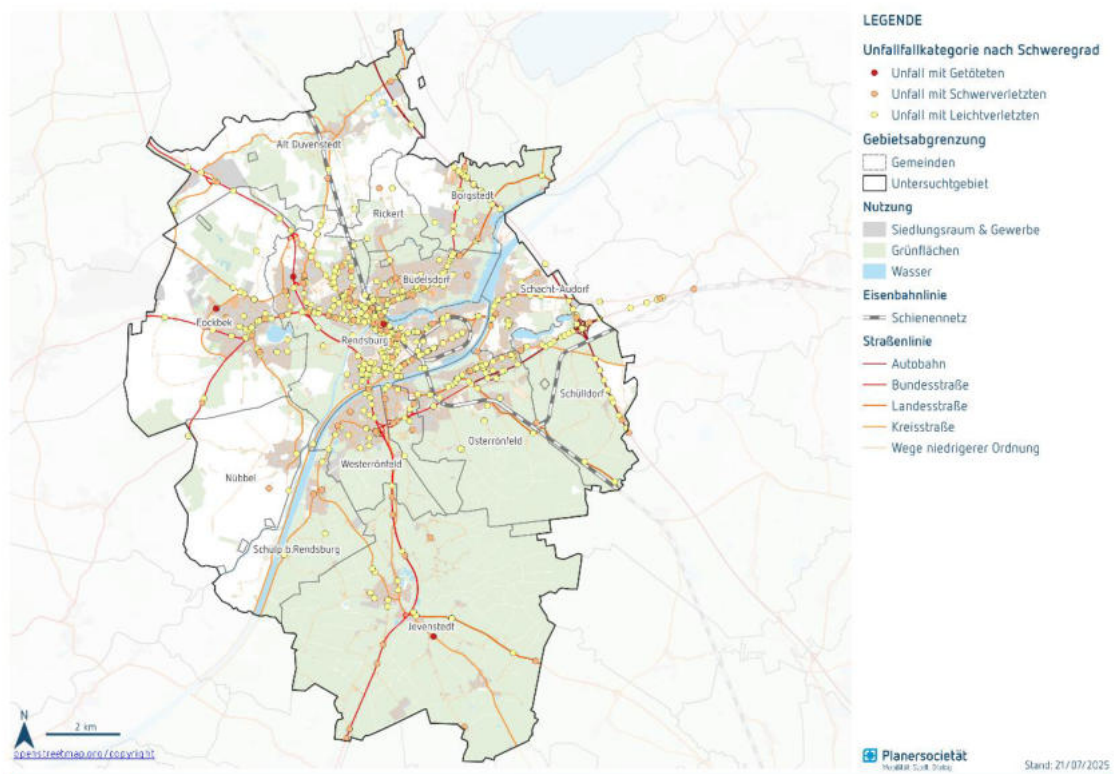
Tabelle 15: Übersicht der Unfälle im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg 2021 - 2023

Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	2021	2022	2023
Unfälle mit Personenschaden	251	278	290
Unfall mit Getöteten	0	3	2
Unfall mit Schwerverletzten	31	43	21
Unfall mit Leichtverletzten	220	232	267

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025)

Wie aus dem Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holsteins hervorgeht, sind innerorts insbesondere sensible Gruppen wie Kinder, Radfahrende und zu Fußgehende gefährdet, wohingegen außerorts Insassen von Pkws am häufigsten getötet werden (Landespolizei Schleswig-Holstein, 2025, S. 5).

Abbildung 74: Räumliche Verteilung der Unfallkategorien nach Schweregrad



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

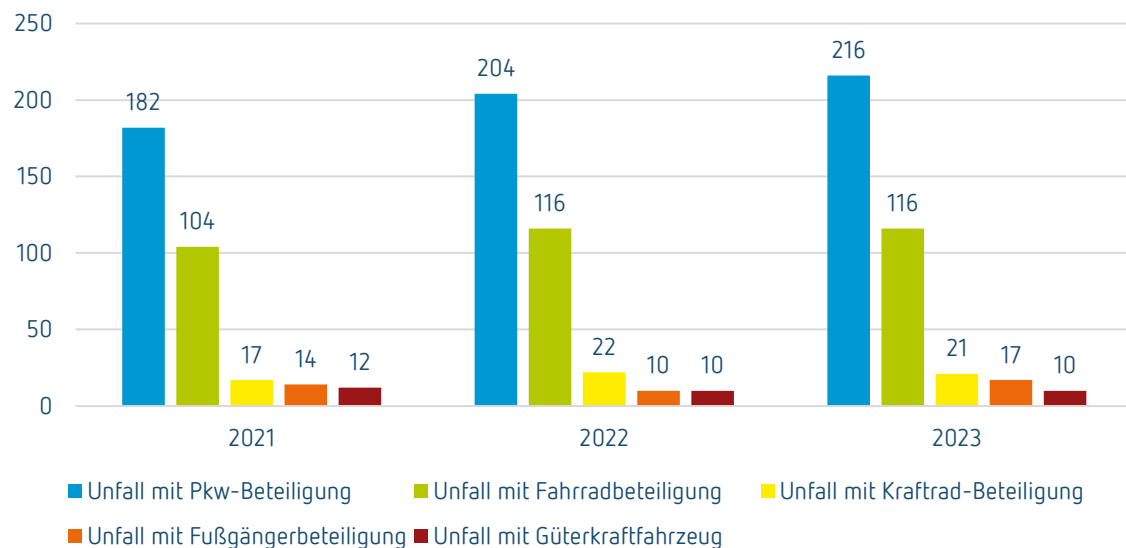
Unfallbeteiligte

Um den Schutz der sensibleren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, ist es wichtig, zu wissen, ob und aus welchen Konfliktsituationen die größten Gefahren ausgehen. Konfliktpotenziale lassen sich ableiten, sobald mehrere Verkehrsteilnehmende an einem Unfall beteiligt sind. In diesem Zusammenhang zeigt Abbildung 75 die Unfallbeteiligung nach Art der Verkehrsbeteiligung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Die Zahlen bei Pkw-Fahrenden und Radfahrenden sind am höchsten, da diese auch die beiden stärksten Gruppen im Modal-Split darstellen. In beiden Gruppen ist prozentual eine konstante Unfallbeteiligung über den Zeitraum hinweg feststellbar. Rund 56 Prozent aller verzeichneten Unfälle der letzten Jahre waren mit Pkw-Beteiligung. Neben der absoluten Anzahl für Unfälle mit Pkw-Beteiligung, haben die Unfälle mit Fahrradbeteiligung in absoluten Zahlen seit 2022 zugenommen. Über den gesamten Zeitraum hinweg machen Unfälle mit Radbeteiligung rund ein Drittel aus. Von allen 336 Unfällen mit Fahrradbeteiligung über den gesamten Zeitraum sind 124 erfasste Unfälle mit Personenschaden ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender festgehalten worden. Diese geschehen häufig aufgrund mangelhafter Infrastruktur (z. B. Schäden am Radweg durch Baumwurzeln, mangelhafte Fahrbahnoberfläche).

In Hinblick auf Unfälle mit zu Fuß Gehenden konnte 2022 ein leichter Rückgang verzeichnet werden. Diese Zahl stieg jedoch 2023 auf den Höchstwert von 17 Unfällen mit Beteiligung von zu Fußgehenden im betrachteten Zeitraum. Unfälle mit Krafträdern sind von 2021 bis 2023 leicht von 17 auf 21 Unfälle gestiegen.

Sind mehrere Verkehrsmittel an Unfällen beteiligt, so lässt sich feststellen, dass diese zumeist zwischen Pkw und Fahrrädern entstehen. Entsprechend sind in Zukunft vermehrt Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, die das Konfliktpotenzial zwischen dem Pkw-Verkehr und dem Radverkehr reduzieren.

Abbildung 75: Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

Art und Typ der Unfälle

Unfälle werden für gewöhnlich nach unterschiedlichen Typen differenziert. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, aus der ein Verkehrsunfall entstanden ist. Folgende Unfalltypen werden dabei unterschieden:

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen
- Überschreiten
- Ruhender Verkehr
- Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

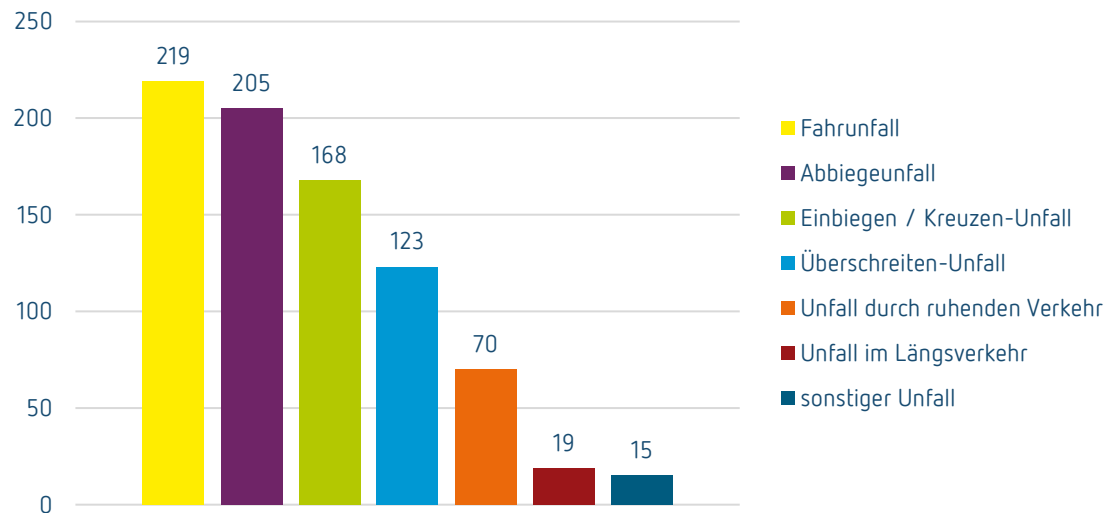
Auf der Grundlage verschiedener Unfalltypen erfolgt unter anderem eine Unterscheidung in Einbiege-/Kreuzen-Unfällen¹⁷ und Abbiegeunfällen¹⁸, welche vom Statistischen Bundesamt (2022, S. 8) definiert werden. Diese beiden Kategorien stellen insgesamt 42 Prozent aller Unfälle im Zeitraum von 2021 bis 2023 dar. Unfälle mit Pkw-Beteiligung entstehen neben Einbiege- und Abbiegeunfällen

¹⁷ Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

¹⁸ Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus der gleichen oder entgegengesetzten Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzausfahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger.

auch häufig im Längsverkehr¹⁹ und sind mit einem Anteil von 25 Prozent vertreten. Sind mehrere Verkehrsmittel an Unfällen beteiligt, so sind es zumeist Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle. Insgesamt sind 31 Prozent der verzeichneten Unfälle mit Beteiligung mehrerer Verkehrsmittel Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle.

Abbildung 76: Unfälle nach Unfalltypen



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

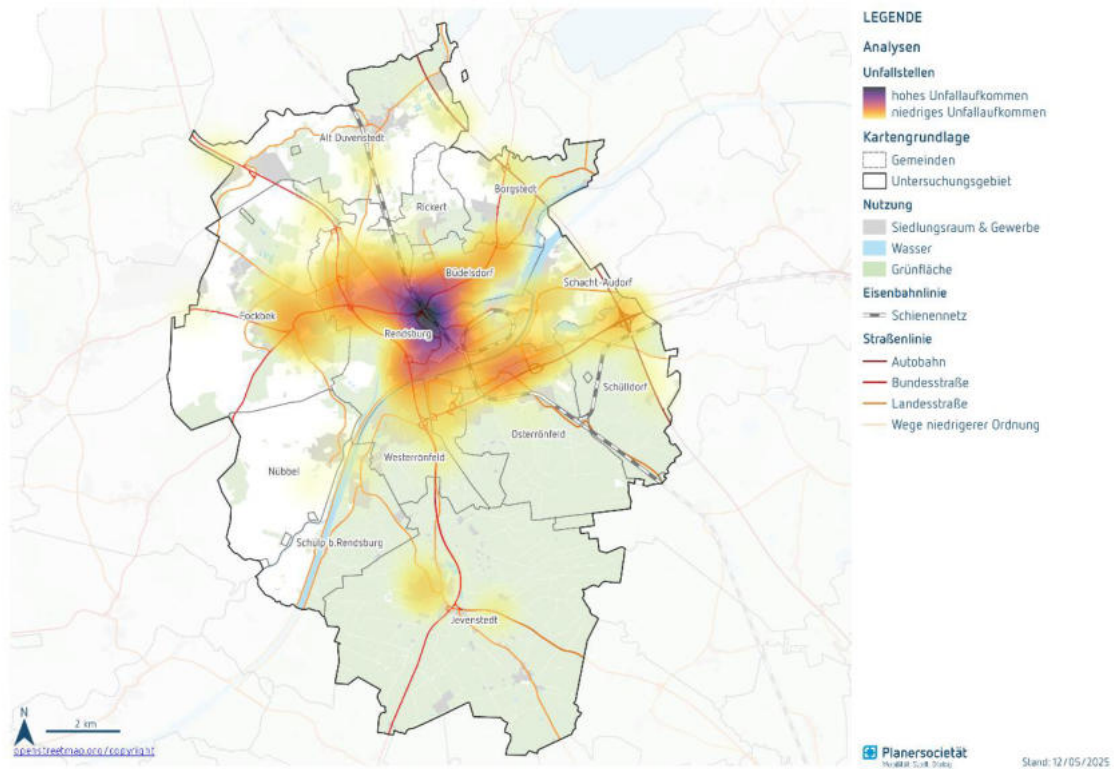
Räumliche Schwerpunkte

Neben der quantitativen Aufbereitung und Entwicklung des Unfallgeschehens der vergangenen Jahre im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist insbesondere auch die qualitative Identifizierung räumlicher Schwerpunkte von Bedeutung. So lassen sich sensible von weniger sensiblen Bereichen trennen. Oft steigt das Unfallgeschehen mit der Verkehrsstärke der Straßen. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind vordergründig dort zu ergreifen, wo Unfallschwerpunkte auftreten.

Aus Abbildung 77 geht hervor, dass es eine Konzentration der Unfälle entlang der stark befahrenen Bundes- und Landstraßen im Bereich der Stadt Rendsburg und umliegenden Gemeinden gibt. Weitere Karten im Anhang zeigen räumliche Schwerpunkte der Gemeinde Osterrönfeld (vgl. Abbildung 72), der Gemeinde Fockbek (vgl. Abbildung 85) sowie der Stadt Rendsburg mit Fokus auf das Stadtgebiet oberhalb des Nord-Ostsee-Kanals (vgl. Abbildung 86) auf. Grundsätzlich wird deutlich, dass Kreuzungsbereiche besonders anfällig für Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden sind und stark befahrene Straßen im Bereich von sensiblen Einrichtungen (z. B. Schulen) besonders anfällig für Unfälle mit Personenschaden sind.

¹⁹ Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

Abbildung 77: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

4 Stärken, Schwächen und Potenziale der Verkehrsträger

Abschließend zur Analyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation folgt eine zusammenfassende Darstellung der Stärken, Schwächen sowie Potenziale der einzelnen Verkehrsangebote und -infrastrukturen. Themen der Verkehrssicherheit werden dabei integriert als Querschnittsthema innerhalb der einzelnen Verkehrsangebote (insbesondere bei Fuß- und Radverkehr) betrachtet und nicht gesondert dargestellt.

Fußverkehr

Entscheidungen zum Fußverkehr finden überwiegend auf kommunaler Ebene statt, dennoch bietet ein regionaler Ansatz Möglichkeiten diesen zu fördern. Denn attraktive, sichere und barrierefreie Räume für zu Fuß Gehende sind auf unterschiedlichsten Achsen entscheidend um allen Personen die Teilnahme am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

Stärken

- ↑ Trennung des Fuß- und Radverkehrs mit breiten Gehwegen auf Velorouten
- ↑ Vielseitige Grünraum- und Gewässerstrukturen mit überwiegend hohen Aufenthaltsqualitäten
- ↑ Größtenteils verkehrsberuhigte Bereiche in der Rendsburger Innenstadt
- ↑ Fußgängerzone und Aufenthaltsqualitäten in der Rendsburger Innenstadt



Schwächen



- ↓ Teilweise mangelnde Querungsmöglichkeiten starker Achsen und räumlicher Barrieren (insb. NOK)
- ↓ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in teilweise unterdimensionierten Straßenräumen
- ↓ Fußverkehr und Barrierefreiheit in den Kommunen häufig unterrepräsentiert
- ↓ Wenig Sitzgelegenheiten außerhalb der Zentren und der Naherholungsflächen, die notwendig sind, um allen Personen eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen

Potenziale

- ◆ Überwiegende Fußverkehrsdistanzen zu den zentralen Versorgungsbereichen in den regionalen Zentren und verdichteten Umland
- ◆ Berücksichtigung der Entwicklung von Regelwerken, aktuell E Klima 2022: Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs ggü. den Belangen des Kfz-Verkehrs
- ◆ Fußgängerleitsystem in Rendsburg mit Potenzial zur Ausweitung in umliegende Kommunen

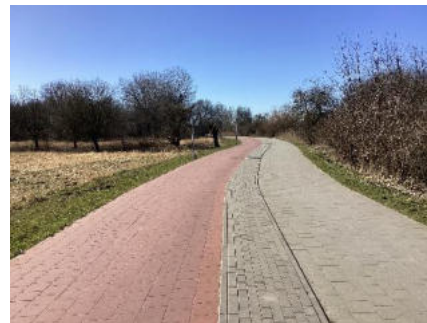


Radverkehr

Bereits heute engagiert sich der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg durch die Errichtung von Velorouten und den Ausbau von Radabstellanlagen aktiv für den Radverkehr. Gleichzeitig bestehen weiterhin Potenziale, um die Anbindung der jeweiligen Gemeinden zu verbessern und den Radverkehr sicher zu gestalten. Perspektivisch gilt es diese Potenziale zu nutzen und den Radverkehr in der gesamten Fläche zu attraktiveren und so zu stärken.

Stärken

- ↑ Voranschreitender Ausbau der vier Velorouten zum Rendsburger Zentrum
- ↑ Größtenteils gut ausgewiesene Beschilderung zur Orientierung zwischen den Kommunen
- ↑ Überdachte Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten im gesamten Raum



Schwächen



- ↓ Teilweise kein Schutzstreifen für Radfahrerende auf Hauptachsen (insb. Analyseraum II bis IV)
- ↓ Führung im Mischverkehr bei 50 km/h
- ↓ Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsam geführten Wegen

Potenziale

- ◆ Attraktives Wegenetz für den Alltagsradverkehr weiter stärken
- ◆ Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Entzerrung von Fuß- und Radverkehr
- ◆ Weitere Förderung bestehender Initiativen



Öffentlicher Personennahverkehr

Der Bahnhof Rendsburg und der ZOB bilden das Zentrum des ÖPNV im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Über Nahverkehrsverbindungen sind Hamburg, Flensburg und Kiel mit dem Zug erreichbar, daneben bilden diverse Stadt- und Regionalbuslinien das relevante ÖPNV-Angebot. Während einige Kommunen über eine gute bis sehr gute Anbindung an den ÖPNV verfügen, ist diese in anderen Kommunen ausbaufähig.

Stärken

- ↑ Regionale Zentren und verdichtetes Umland mit guter Busanbindung
- ↑ Verknüpfung von Buslinien und Bahn am Bahnhof Rendsburg
- ↑ NAHSHUTTLE als Ergänzung zum ÖPNV



Schwächen



- ↓ Ausgedünntes ÖPNV-Angebot am Abend und am Wochenende
- ↓ Mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des SPNV
- ↓ Busanbindung in erweitertem Umland und ländlichem Umland ausbaufähig
- ↓ Haltestellen teilweise unzureichend ausgestattet

Potenziale

- ◆ Fortführen der Verbesserung von Ausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen
- ◆ Bewerbung des NAHSHUTTLE-Angebots
- ◆ Geplante Vereinfachung des Tarifsystems



Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist in hohem Maße durch den Kfz-Verkehr geprägt. Dabei ist die Bedeutung des Kfz jedoch durchaus heterogen und, wie auch in vielen anderen Regionen, in den regionalen Zentren nicht ganz so ausgeprägt wie im ländlichen Umland.

Stärken

- ↑ Bewohnerparkzonen im Zentrum von Rendsburg
- ↑ (überwiegend) kostenfreies Park+Ride Angebot im Rendsburger Bahnhofsumfeld für Pendelnde
- ↑ Ruhender Verkehr in den Analyseräumen III und IV überwiegend im privaten Raum



Schwächen



- ↓ Flächenkonkurrenz des ruhenden Verkehrs mit Fuß- und Radverkehr
- ↓ Überwiegend kostenfreies Parken im öffentlichen Raum (lediglich zeitliche Beschränkungen)
- ↓ Teilweise hohe Verkehrsbelastungen, am Rande der Belastungsgrenze
- ↓ Spürbare negative Auswirkungen der Verkehrsbelastung u.a. durch Lärm- und Luftbelastung

Potenziale

- ◆ Nutzung der neu vorliegenden Daten der Verkehrszählung sowie der Parkraumerhebung und neue Ansätze erproben
- ◆ Gewinnung neuer Flächenpotenziale und Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung durch Re-Organisation des Parkens auf Grundlage der vorliegenden Daten
- ◆ Erste Ansätze zur Digitalisierung im ruhenden Verkehr (Handyparken am Willy-Brandt-Platz, Kameraerfassung am Parkhaus Wallstraße)

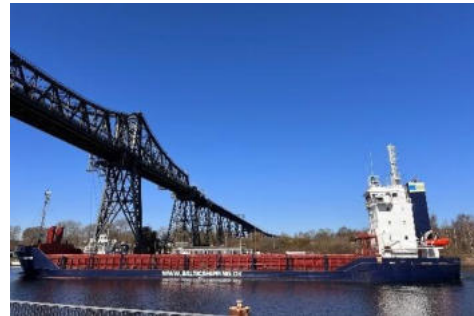


Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg essentiell. Mit der Anbindung an den Nord-Ostsee-Kanal sowie das potenziell vorhandene Schienennetz und darüber hinaus der guten Anbindung an das (über-) regionale Straßennetz weist der Lebens- und Wirtschaftsraum gute Voraussetzungen für den Wirtschaftsverkehr auf.

Stärken

- ↑ Grundsätzlich gute Anbindung an das (über-) regionale Straßennetz
- ↑ Gute Anbindung an Wasserstraßen



Schwächen



- ↓ Negative Auswirkungen durch den Schwerlastverkehr
- ↓ Neue Gewerbeansiedlungen können das Straßennetz an die Belastungsgrenze führen
- ↓ Gewerbegebiete im Bestand ohne Berücksichtigung einer Schienenanbindung

Potenziale

- ◆ Eröffnung neuer Gewerbegebiete mit Anschluss für den ÖPNV zur Entwicklung des Wirtschaftsstandortes und Fokus auf gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund für Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende
- ◆ Vorhandene Anbindung an das überregionale Schienennetz mit Potenzial zur Reaktivierung



Vernetzung der Verkehrsarten

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg treibt die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote voran. Leitprojekte bei Mobilitätsstationen und Initiativen für Dörpsmobile sowie diverse überregionale und regionale Strategien bieten große Potenziale für eine zukünftige Stärkung der vernetzten Mobilität in der Region. Diese Potenziale gilt es zu nutzen und in der gesamten Region zu implementieren.

Stärken

- ↑ Sharing-Angebote vorhanden (Sprossenflotte, Flow Carsharing)
- ↑ On-Demand-Angebot NAHSHUTTLE zur Abendzeit am Wochenende im gesamten Untersuchungsraum
- ↑ Mobilitätsstationen im Kerngebiet und Borgstedt als Vorzeige-Mobilitätsstation für kleinere Gemeinden
- ↑ In fast allen Gemeinden überdachte B+R-Angebote an einzelnen Bushaltestellen



Schwächen

- ↓ Konzentration auf Rendsburg, in den Analyseräumen II-IV fehlt es an Angeboten



Potenziale

- ◆ Verknüpfungspunkte Fahrrad und Bus in Analyseräumen II-IV in ihren Angeboten erweitern
- ◆ Bereits bestehende Leitprojekte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg als Vorbild für weitere Projekte nutzen



Quellenverzeichnis

- AktivRegionen-Netzwerk Schleswig-Holstein (2017): Ein Leitfaden für elektromobiles Carsharing im ländlichen Raum. 3. Auflage. Flintbek.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2023). Fahrradklima-Test 2022.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2025). Ergebnistabelle Fahrradklima-Test 2024.
- Amt Hüttener Berge (2025): Bürgerportal. <https://amt-huettener-berge.buergerportal.sh/buergerportal/mobilitaetsportal>. (Letzter Zugriff: 01.10.2025).
- Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025): Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030. <https://bmv.bund.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>. (Letzter Zugriff: 22.04.2025).
- Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025): <https://standorttool.de>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).
- Die Kronwerker e.V. (2025): <https://kronwerker.blogspot.com/>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).
- Donkey Republic (2025): <https://www.donkey.bike/de> (Letzter Zugriff: 23.04.2025).
- Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (2021): Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg.
- Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (2022): Digitalstrategie.
- Flow Carsharing (2025): <https://flow-carsharing.de/>. (Letzter Zugriff: 28.04.2025).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2008) Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2025): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden (FZ3). https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=835828. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).
- KielRegion (2020): Mobilitätsstationen in der KielRegion. Leitfaden für die Umsetzung in Kommunen. Kiel.
- KielRegion GmbH (2023): Radverkehrskonzept. Kreis Rendsburg-Eckernförde.
- KielRegion GmbH (2025): Mobil.KielRegion: Unsere Mobilitätsstationen. <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/mobilitaetsstationen-2/>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).
- KielRegion GmbH (2025): mobil.live. <https://mobil.kielregion.de/>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).
- KielRegion GmbH (2025): SprottenFlotte. <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/sprottenflotte/>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).

Kreis Rendsburg-Eckernförde (2016): Klimaschutzteilkonzept.

Kreis Rendsburg-Eckernförde (2020): 3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde. 2021 – 2025

Kreis Rendsburg-Eckernförde (2024): Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde 2022-2025.

Landeshauptstadt Kiel (2017): Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht.

Landespolizei Schleswig-Holstein (2025): Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2024.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2020): Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027.

NAH.SH (2024): Das Bike+Ride-Programm der NAH.SH. Vorteile für Ihre Kommune. Kiel.

NAH.SH (2025): <https://www.nahshuttle.sh/>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).

NAH.SH (2025): <https://www.nah.sh/de/themen/qualitaet-auf-der-schiene>. (Letzter Zugriff: 23.06.2025).

Nordkolleg Rendsburg GmbH (2024). Klimaschutzkonzept der K5-Institutionen.

Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2024): Neue Radweg-Schilder im Kreis Rendsburg-Eckernförde. https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2024/IV_2024/241125_Foerderbescheid_Radwegbeschilderung_RD-ECK. (Letzter Zugriff: 17.07.2025).

Statistikamt Nord (2025): Datenblätter für die Gemeinden in Rendsburg-Eckernförde. <https://region.statistik-nord.de/main/1/351>. (Letzter Zugriff: 15.01.2025).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025): Unfallatlas Deutschland. <https://unfallatlas.statistikportal.de/>. (Letzter Zugriff: 15.01.2025).

Statistisches Bundesamt (2022): Verkehrsunfälle. Grundbegriffe der Verkehrsunfallstatistik.

TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Mobilitätssystemplanung (MSP) (2025): Mobilität in Städten – SrV 2023.

Anhang

Verortung der Beiträge der Onlinebeteiligung

Abbildung 78: Verortung der Beiträge zum Thema Radverkehr

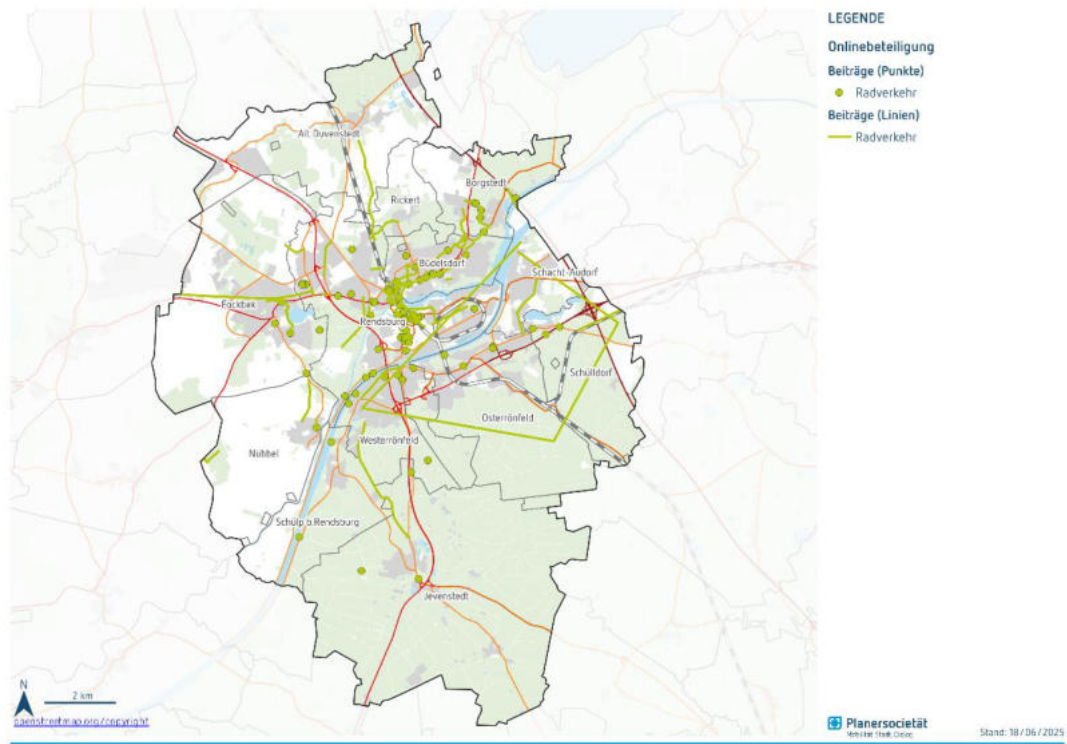


Abbildung 79: Detailansicht der Beiträge zum Thema Radverkehr

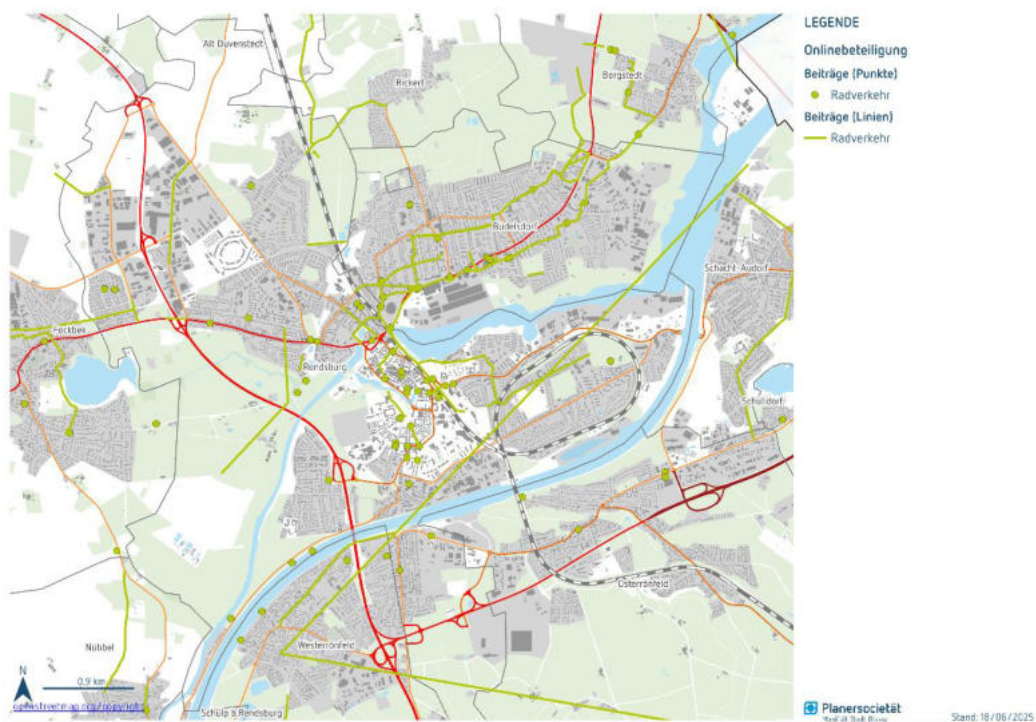


Abbildung 80: Verortung der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr

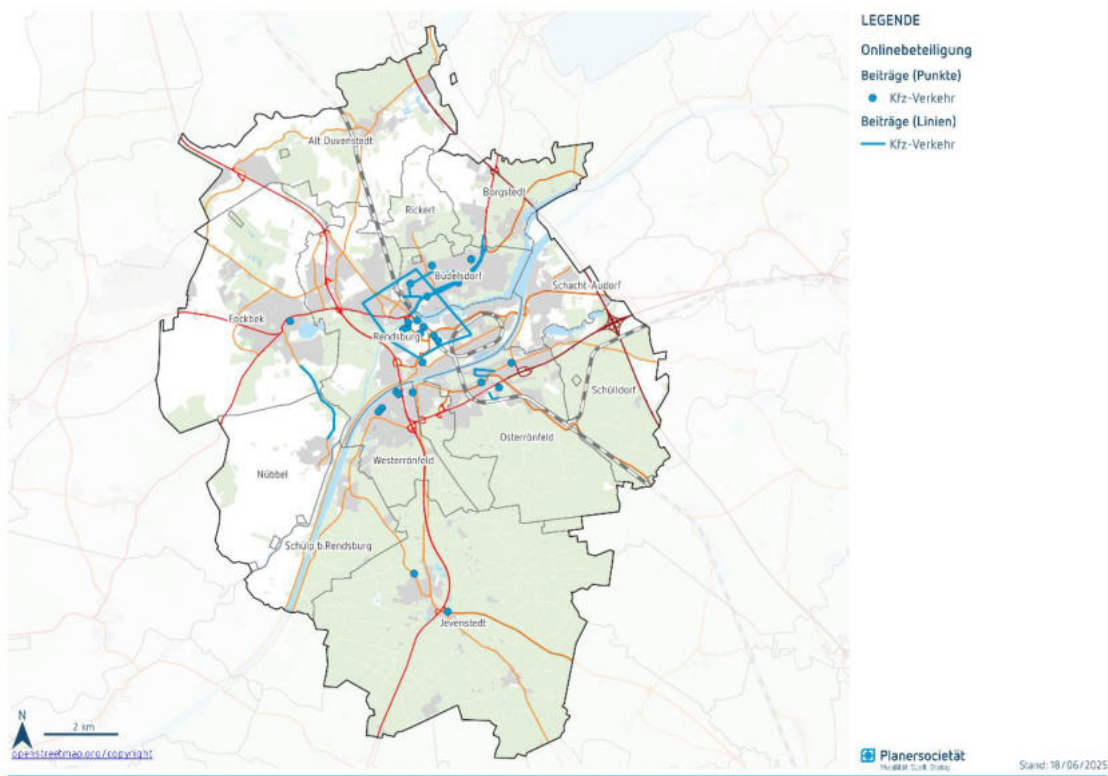


Abbildung 81: Detailansicht der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr

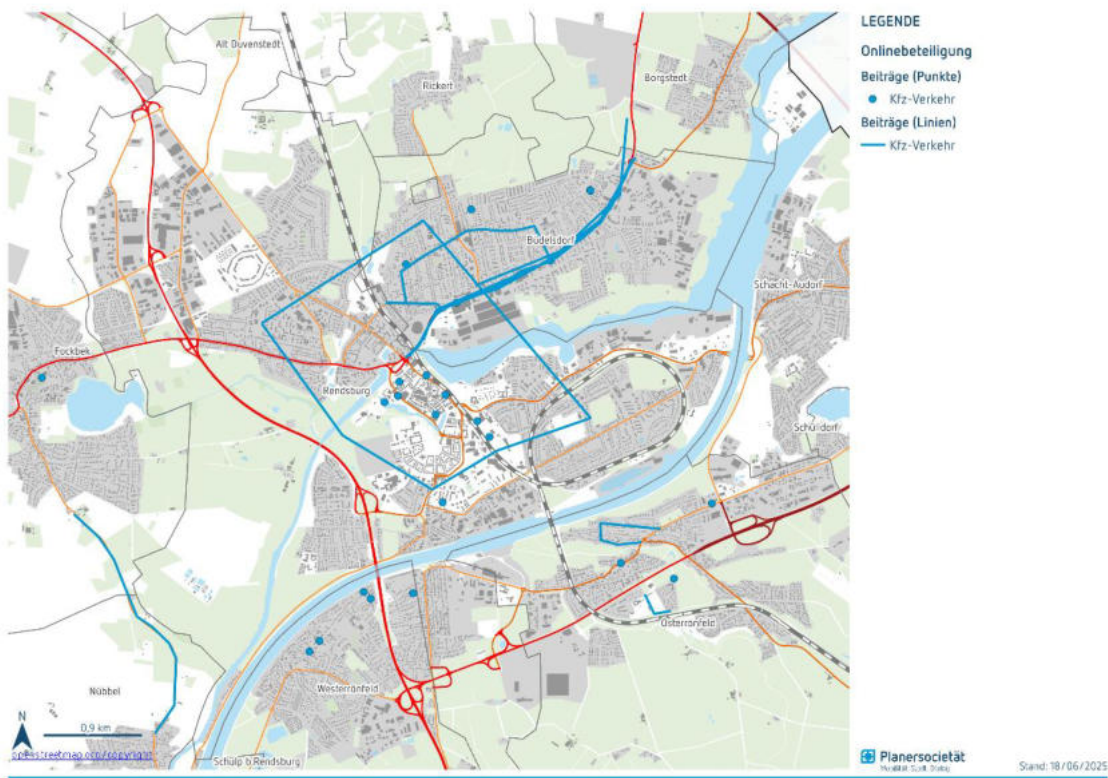


Abbildung 82: Verortung der Beiträge zum Thema Fußverkehr

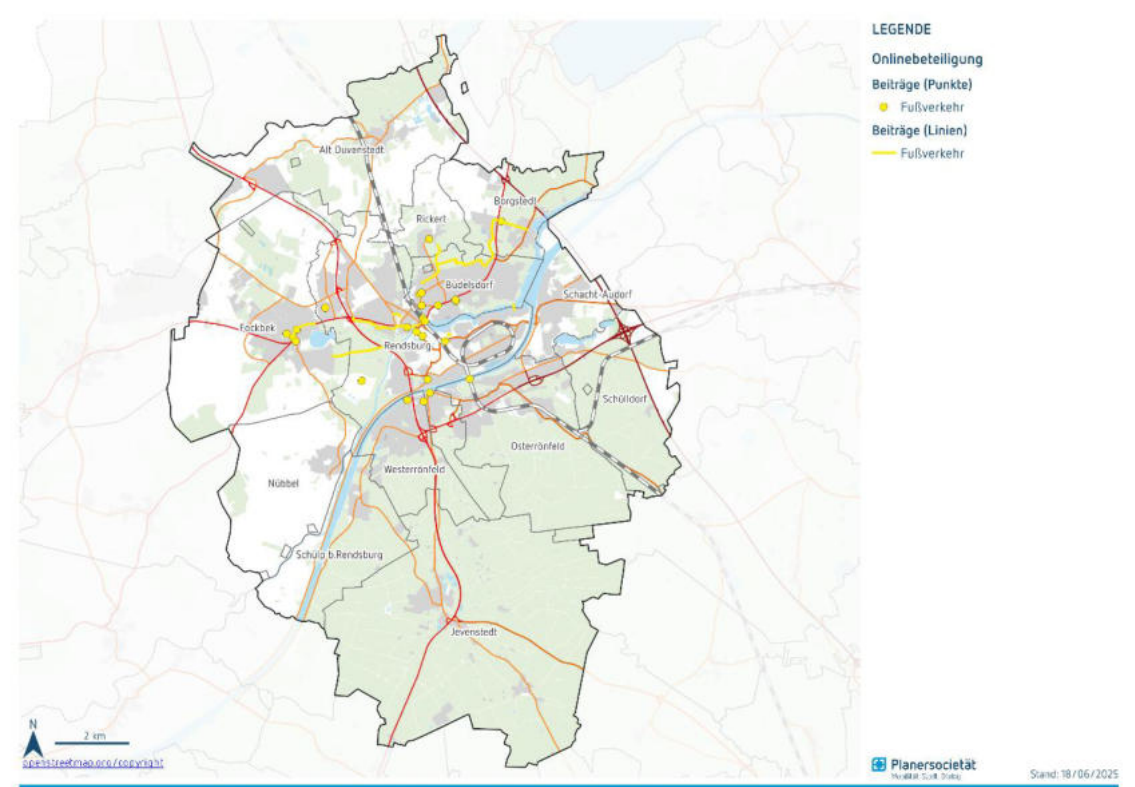
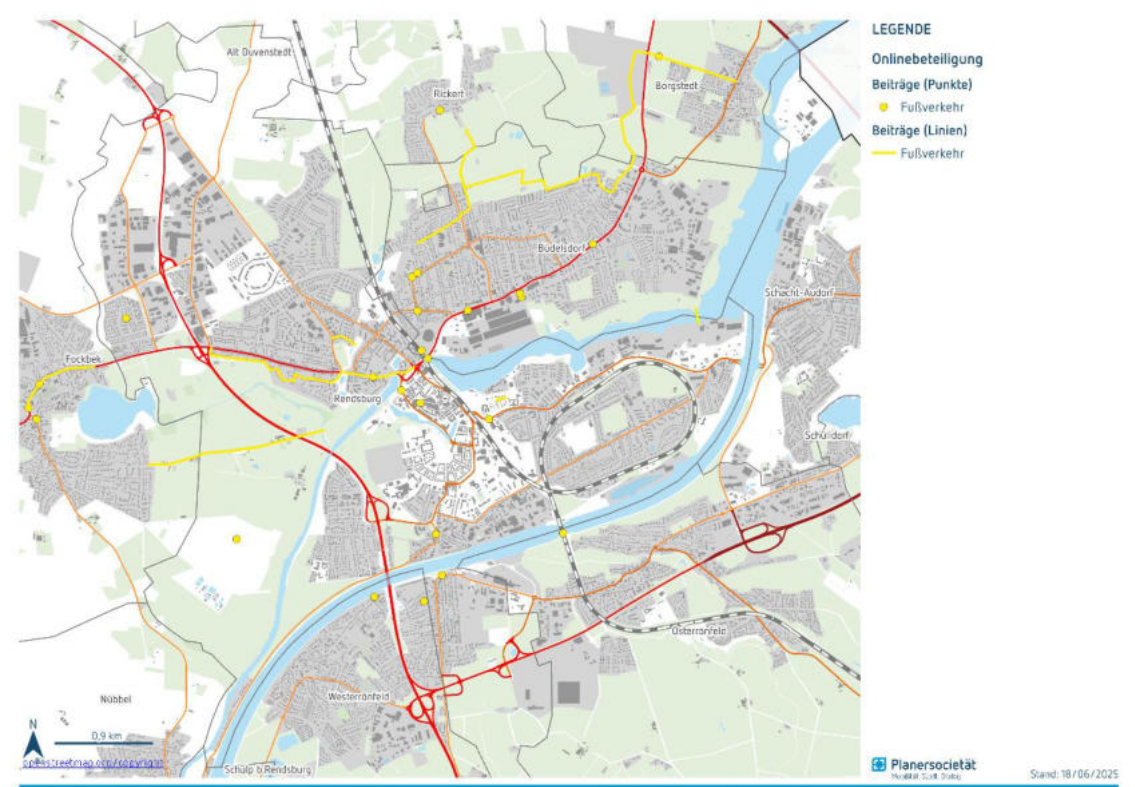
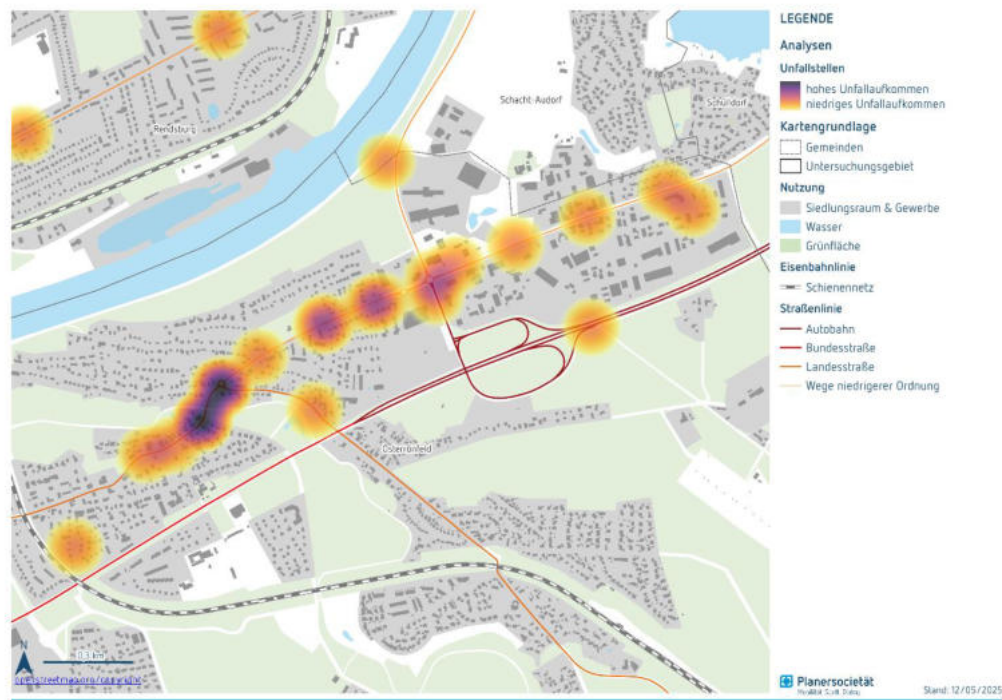


Abbildung 83: Detailansicht der Beiträge zum Thema Fußverkehr



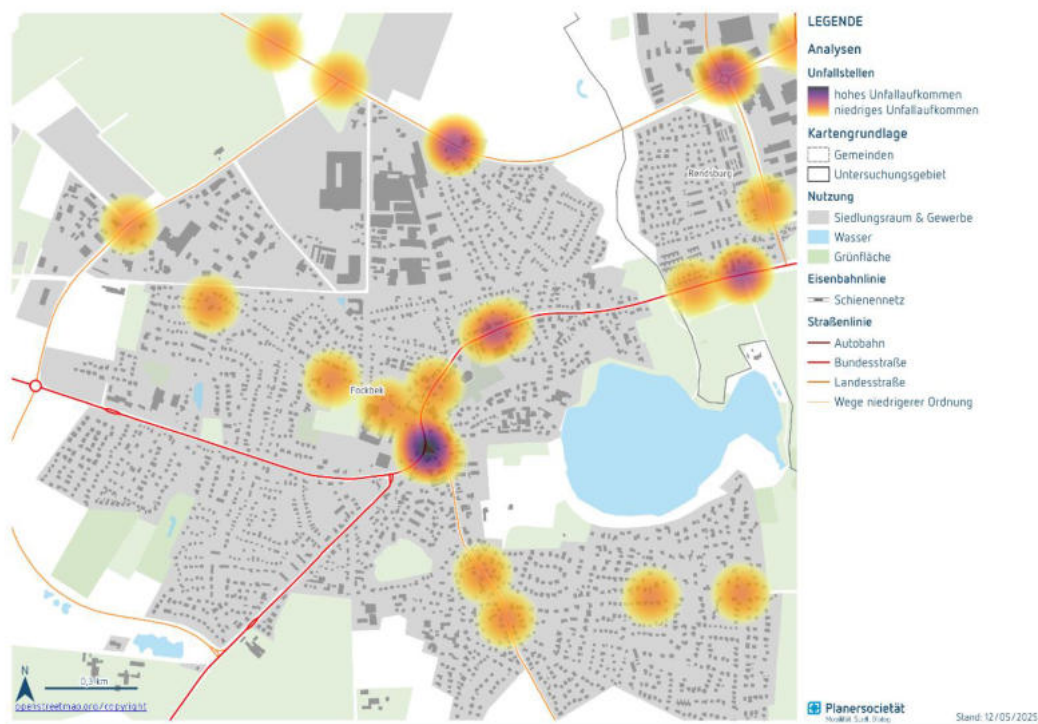
Räumliche Schwerpunkte der Unfallanalyse

Abbildung 84: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Osterrönnfeld



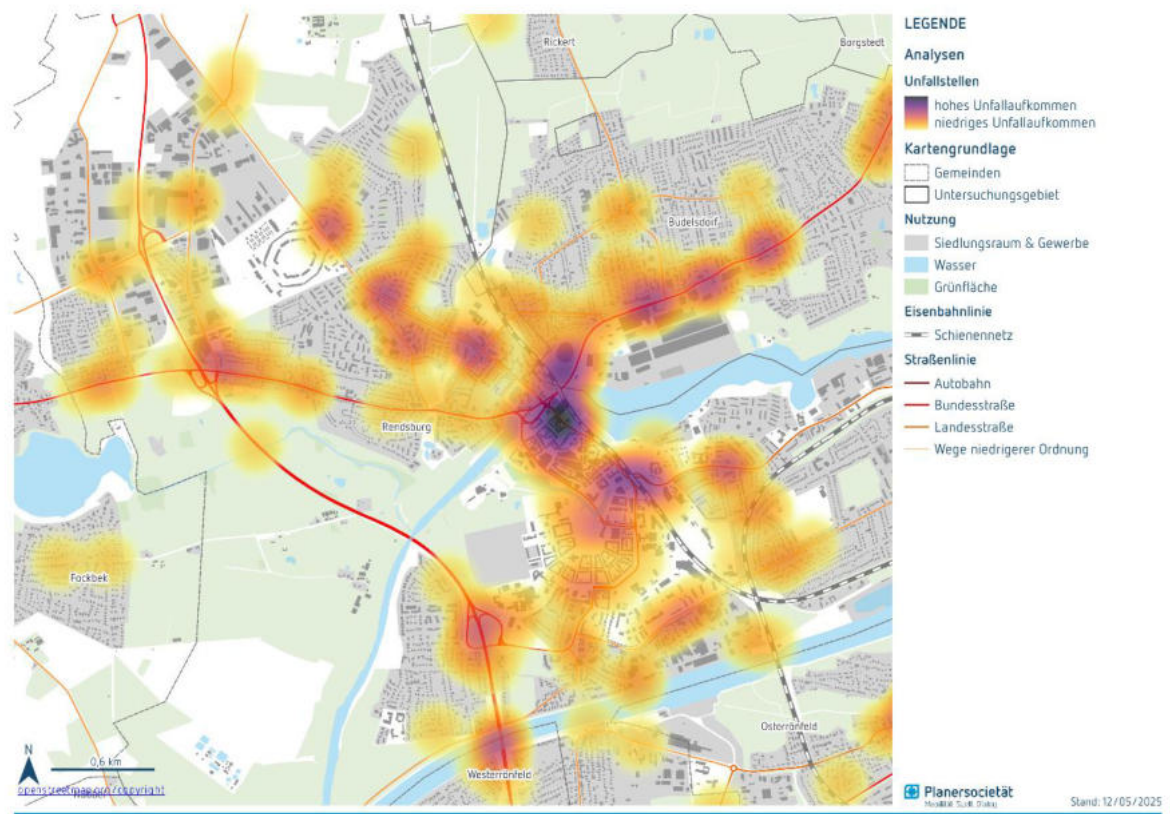
Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

Abbildung 85: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Fockbek



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

Abbildung 86: Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Rendsburg (Zentrum)



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025), eigene Darstellung

Fact Sheet (Auswertung SrV-Daten)

So sind die Menschen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg unterwegs ...

Planersocietät
Mobilität Stadt Rendsburg

Datenauswertung der SrV 2023 für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Auf Grundlage der Mobilitätsbefragung SrV - Mobilität in Städten 2023 wurden Daten zum Mobilitätsverhalten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ausgewertet.

Die SrV ist eine stichprobenbasierte Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten. Die Erhebung erfolgte von Februar 2023 bis Januar 2024.

Mobilität am Werktag

87 % der befragten Menschen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sind an einem Werktag mobil (d.h. außer Haus unterwegs). Diese mobilen Personen ...

- legen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg pro Werktag durchschnittlich 3,9 Wege zurück,
- legen im Schnitt 6,1 km pro Weg zurück, also rund 23,8 km am Tag.

Bei der Verkehrsmittelwahl 2023 (Modal Split) überwiegt der motorisierte Individualverkehr:

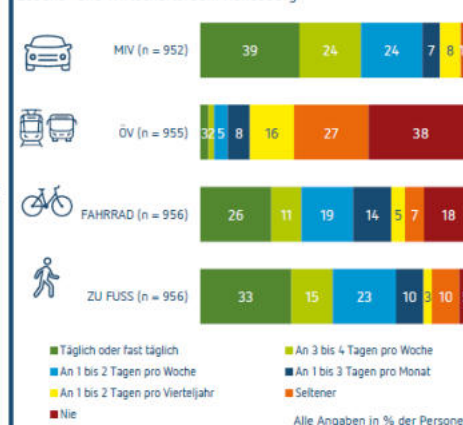
52 % der Wege werden entweder mit dem MIV als Fahrer:in oder als Mitfahrer:in zurückgelegt.

Mit dem Umweltverbund werden insgesamt 49 % der Wege zurückgelegt. 45 % werden mit aktiven Verkehrsmitteln (25 % zu Fuß, 20 % mit dem Fahrrad) zurückgelegt, 4 % mit dem ÖV.

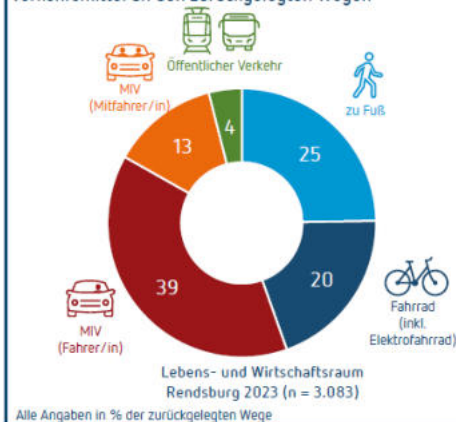
Zwecke der Wege



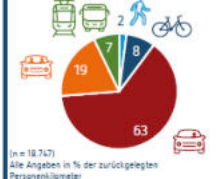
Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Modal Split 2023 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



Modal Split nach Verkehrsleistung



Tageszeitliche Verteilung

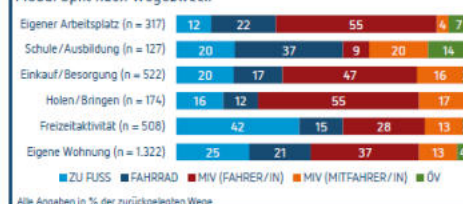
Rund 98 % aller Wege werden zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 12 und 17 Uhr. In der morgendlichen Spitze werden vor allem Ausbildungs- und Arbeitswege begonnen. Diese Dominanz ist nachmittags nicht so stark ausgeprägt und andere Wegzwecke, insbesondere Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung.

72 % der Wege sind kürzer als 5 km

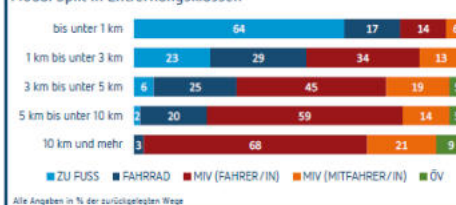


Die im Durchschnitt längsten Wege werden von den Einwohnenden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (17,5 km). Die kürzesten Wege werden zu Fuß (durchschnittlich 1,1 km) oder mit dem Fahrrad (durchschnittlich 3,1 km) zurückgelegt. Mit dem Pkw legen die Einwohnenden durchschnittlich 11,3 km (als Fahrer:in) bzw. 9,8 km (als Mitfahrer:in) zurück.

Modal Split nach Wegzweck

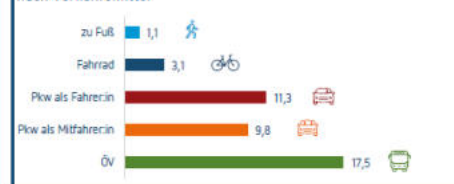


Modal Split in Entfernungsklassen



Kurze Wege bis unter 1 km werden mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt (64 % zu Fuß, 17 % mit dem Fahrrad). Ab einer Wegelänge von 3 km dominiert der MIV mit mindestens 6 von 10 zurückgelegten Wegen pro Entfernungsklasse. Auf Wegen mit 5 bis 10 km Länge werden etwa 2 von 10 Wegen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigt mit längeren Distanzen kontinuierlich auf bis zu 9 % in der Entfernungsklasse von 10 km und mehr an.

Durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg nach Verkehrsmittel



Bei den Auswertungen handelt es sich um ungewichtete Häufigkeitsauswertungen. Grundlage der Auswertung ist der Datensatz der SrV - Mobilität in Städten 2023. (vgl. TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Mobilitätssystemplanung (MSP) (2025): Mobilität in Städten - SrV 2023).

Die Auswertungsergebnisse fließen in die Aufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans sowie die zukünftige Mobilitätsplanung des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg ein.

Stand: Oktober 2025

Abweichungen von 100 % sind rundungsbedingt.

HINWEIS: Eine höhere Auflösung der Grafik kann im zum Analysebericht beigefügten Kartenband gefunden werden.

Konzepte der Gemeinden und Städte

Tabelle 16: Zusammenfassung relevanter Konzepte der Gemeinden und Städte

Gemeinde / Stadt	Konzept [weitere Konzepte]	Maßnahmen
Alt Duvenstedt	Ortskernentwicklungskonzept (2021)	Prüfung und Etablierung alltagstauglicher Alternativen zum Kfz • Prüfung der Einrichtung einer Mobilitätsstation an der Bushaltestelle • Prüfung einer Stärkung und Ergänzungen des ÖPNVs durch ergänzende und flexible Angebotsformate • regelmäßige Einforderung einer alltagstauglichen Schulbusanbindung in Richtung Rendsburg beim Verkehrsverbund und beim Kreis • Planung und Realisierung eines Radweges in Richtung Ahlefeld • Prüfung der Reaktivierbarkeit des Bahnhofpunktes • Ergänzung überdachter Fahrradstellplätze im Ortskern Gewährleistung einer modernen und sicheren Verkehrsinfrastruktur • Berücksichtigung moderner Standards bei der Neu- und Um-planung von Straßen und Wegen • Neuordnung der Parkplätze im Ortskern • Entschärfung von verkehrlichen Konfliktbereichen
Borgstedt	Ortsentwicklungskonzept Gemeinde Borgstedt (2022) [Lärmaktionsplanung (2024) Kommunales Klimaschutzkonzept (2025)]	• Anbindung an den städtischen Nahverkehr der Städte Büdelsdorf und Rendsburg sowie an die Schulen • Aufstellung zusätzlicher Lampen an Hauptstraßen und Gehwegen • Aufstellung von Fahrradabstellbügeln an der Sporthalle, Bushaltestellen, Badestelle und beim Bäcker
Büdelsdorf	Fortschreibung des Ortsentwicklungskonzeptes (2020) [Klimaschutzkonzept (2024)]	• Verbesserung der Verkehrssituation/Verkehrsberuhigung in der Hollerstraße mit Kreuzungs- bzw. Knotenpunkten • Verbesserung der Verkehrssituation in der Neuen Dorfstraße • Verbesserung der Parksituation • Aufwertung des öffentlichen Raumes • Attraktivierung und Ausbau des ÖPNV-Angebotes • Verbesserung Rad- und Fußwegesystem/Verbesserung und Ausbau von Fuß- und Radfahrer-Bewegungsachsen • Verbesserung des Radwege-Leitsystems • Berücksichtigung des Radverkehrs im Bauplanungs- und Bauordnungsrecht • Schaffung von barrierefreien Verkehrsräumen und Einrichtungen • Generelle Reduzierung des Verkehrs durch Anreiz, auf das Auto zu verzichten/Ausbau von Sharing-Angeboten • Mobilitätsmanagement in Unternehmen • Ausbau der digitalen Infrastruktur

Fockbek	Ortskernentwicklungskonzept (2023)	Stärkung des Umweltverbundes durch vielfältige Maßnahmen als sinnvolle Alternative zum eigenen Pkw • Prüfung einer Stärkung und Ergänzung des ÖPNVs durch ergänzende und flexible Angebotsformate zur Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, alternative Angebote) • Überprüfung des multimodalen Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen bei Um- und Neubauplanungen • Verbesserung der Rad- und Fußwegeinfrastruktur samt einer stärkeren Berücksichtigung der Belange von Gehenden und Radfahrenden bei der Neu- und Umplanung von Straßen und Wegen • Planung und Umsetzung von attraktiven Wanderwegen und Wanderrundwegen als Naherholungsmöglichkeit für die Bewohnerschaft Gewährleistung einer modernen sicheren und attraktiven Verkehrsinfrastruktur • Entschärfung von verkehrlichen Konfliktbereichen (genaue Liste siehe OEK) • Prüfung smarter Lösungen für die Verkehrsinfrastrukturen in der Gemeinde (genaue Liste siehe OEK)
Jevenstedt	Ortskernentwicklungskonzept (2020)	• Stärkung des Fuß- und Radverkehrs: Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zur besseren Erreichbarkeitssicherung innerhalb des Ortes, Schrittweise barrierearmer Umbau von Verkehrsanlagen, Installation von Fahrrad-Reparatur-Stationen • Verkehrsberuhigung: Einführung von Tempo-30-Zonen mit Ausnahme der Itzehoer Chaussee, Einführung verkehrsberuhigter Zonen an Kitas und Schulen, Straßenverkehrliche Kontrollmaßnahmen • Erreichbarkeit der Daseins- und Versorgungsinfrastruktur: Einführung von Patientenbussen oder -shuttle bzw. Bürgerbus • Kein flächen- und zeitdeckendes ÖPNV-Angebot: Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote zur Ergänzung des traditionellen ÖPNV, Schaffung alternativer Bedienformen in der Logik bürgerschaftlicher Selbstorganisation (Mitfahrbänke, „freie Mitnahme“) zur Sicherstellung der Basismobilität • Fehlende Attraktivität des ÖPNV: Stärkung und Ausbau der Mobilitätsstationen
Nübbel	Ortskernentwicklungskonzept (2021)	Handlungsfeld Mobilität und Verkehr • On-Demand-Dienste • Förderung von Naherholung, Tourismus und täglichen energiesparenden Mobilitätsalternativen Handlungsfeld Naherholung und Tourismus • Förderung des Radwanderverkehrs durch Attraktivitätssteigerung der Angebote
Osterrönfeld	Ortskernentwicklungskonzept (2023)	Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes unter Berücksichtigung der folgenden Maßnahmen • Verbesserung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende • Sichere und übersichtliche Kreuzungsbereiche für alle Nutzergruppen • Neuaufteilung des Straßenraums an relevanten Stellen im Gemeinde- bzw. Siedlungsgebiet • Schaffung einer zweiten Erschließung des südlichen Siedlungsbereichs • Identifizierung weiterer Belange der Bürgerinnen und Bürger im Bereich der Mobilität

Rendsburg	[Integriertes Stadtentwicklungskonzept Rendsburg Büdelsdorf (2007) IEK: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) für das Sanierungsgebiet „Rendsburger Altstadt“ (2017) Klimaschutzkonzept Stadt Rendsburg (2023)]	Die Konzepte wurden zusätzlich zu den im Abschnitt 3.2 Bestehende Konzepte und Planungen genannten Konzepten für Rendsburg gesichtet.
Rickert	-	Keine relevanten Konzepte vorhanden
Schacht-Audorf	Integriertes Entwicklungskonzept für den Ortsmittelpunkt Schacht-Audorf (2015)	• Stärkung des Fuß- und Radverkehrs: Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zur besseren Erreichbarkeitssicherung innerhalb des Ortes, Schrittweise barrierearmer Umbau von Verkehrsanlagen, Installation von Fahrrad-Reparatur-Stationen • Verkehrsberuhigung: Einführung von Tempo-30-Zonen mit Ausnahme der Itzehoer Chaussee, Einführung verkehrsberuhigter Zonen an Kitas und Schulen, Straßenverkehrliche Kontrollmaßnahmen • Erreichbarkeit der Daseins- und Versorgungsinfrastruktur: Einführung von Patientenbussen oder -shuttle bzw. Bürgerbus • Kein flächen- und zeitdeckendes ÖPNV-Angebot: Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote zur Ergänzung des traditionellen ÖPNV, Schaffung alternativer Bedienformen in der Logik bürgerschaftlicher Selbstorganisation (Mitfahrbänke, „freie Mitnahme“) zur Sicherstellung der Basismobilität • Fehlende Attraktivität des ÖPNV: Stärkung und Ausbau der Mobilitätsstationen
Schülldorf	Ortsentwicklungskonzept (2019)	Keine relevanten Maßnahmen im verkehrlichen Bereich
Schülp bei Rendsburg	-	Keine relevanten Konzepte vorhanden
Westerrönfeld	Ortskernentwicklungskonzept (2019)	• Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote, Verbesserung des Angebotes insb. durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen • Verbesserte ÖPNV- Verbindungen in das Umland • Verkehrssicherheit/Verkehrsberuhigung/Beseitigung von Gefahrenstellen • Ausbau/Förderung des Radverkehrs • Ausbau der Ladeinfrastruktur für insbes. Autos und Elektroräder