

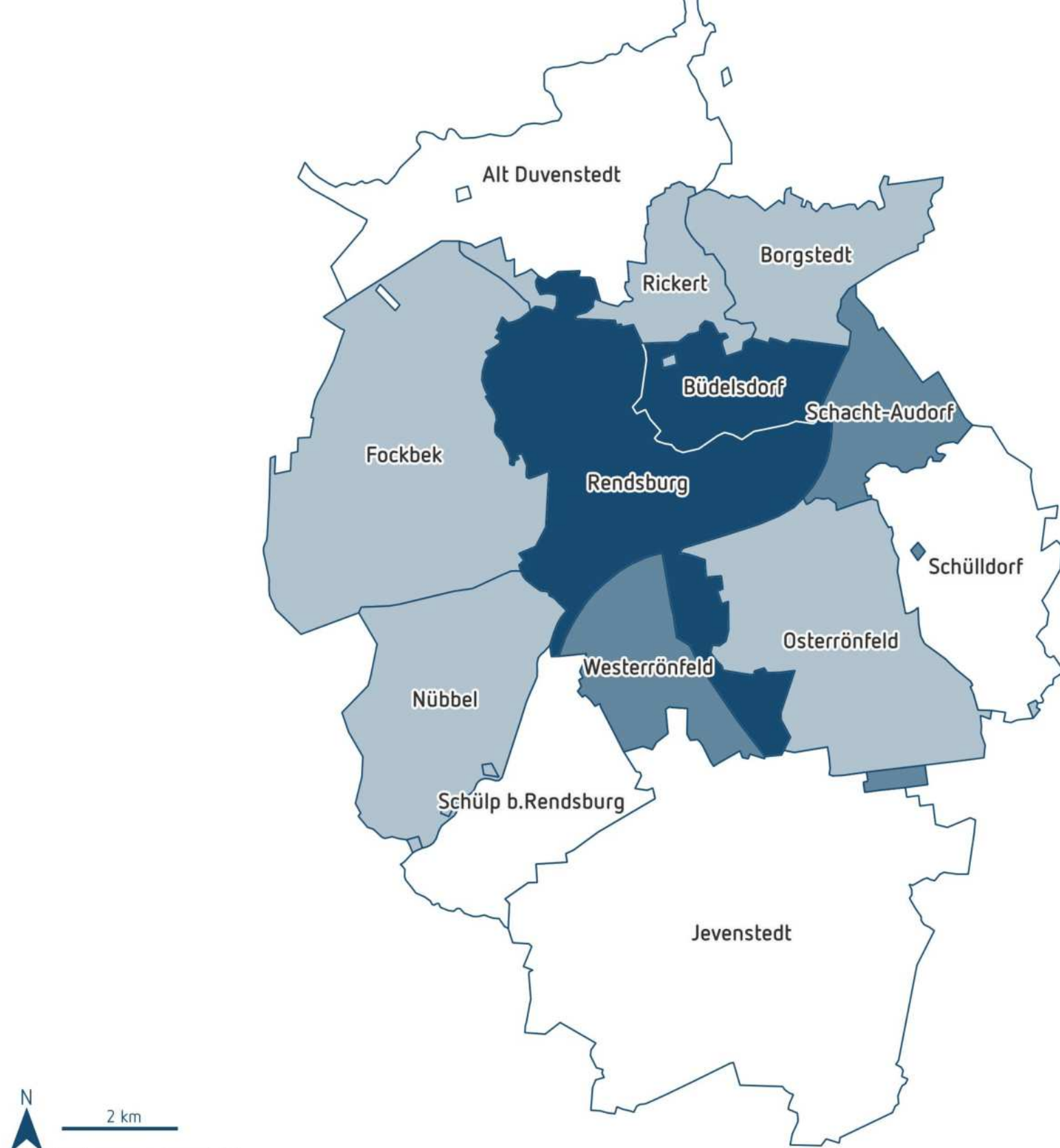
Anlage

# Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)

## Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Kartenband zum Analysebericht

# Bevölkerungsdichte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



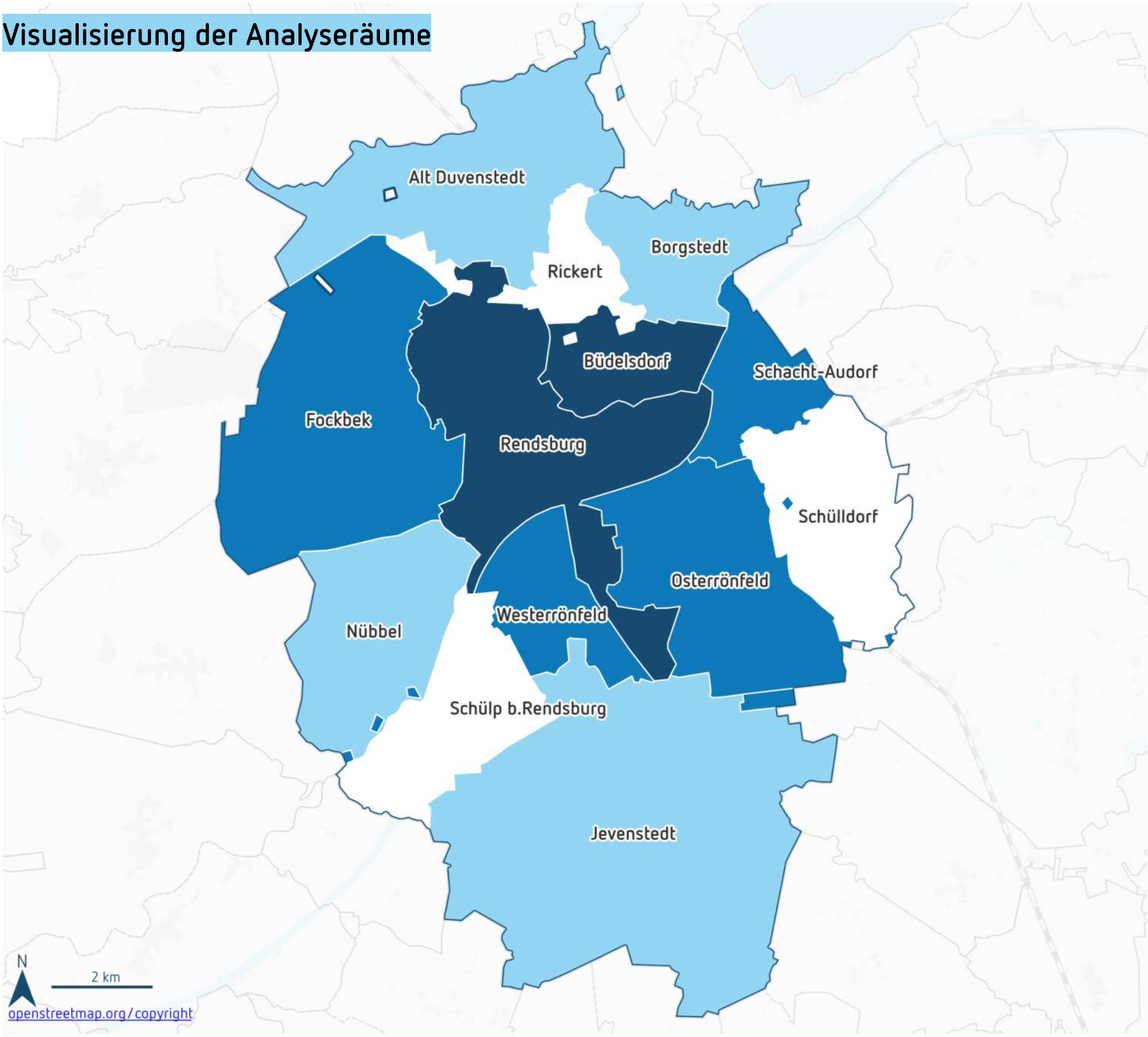
## LEGENDE

Bevölkerungsdichte (Einwohner / km²)

- 0 - 100
- 100 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 1615



# Visualisierung der Analyseräume



## LEGENDE

### Analyseraum

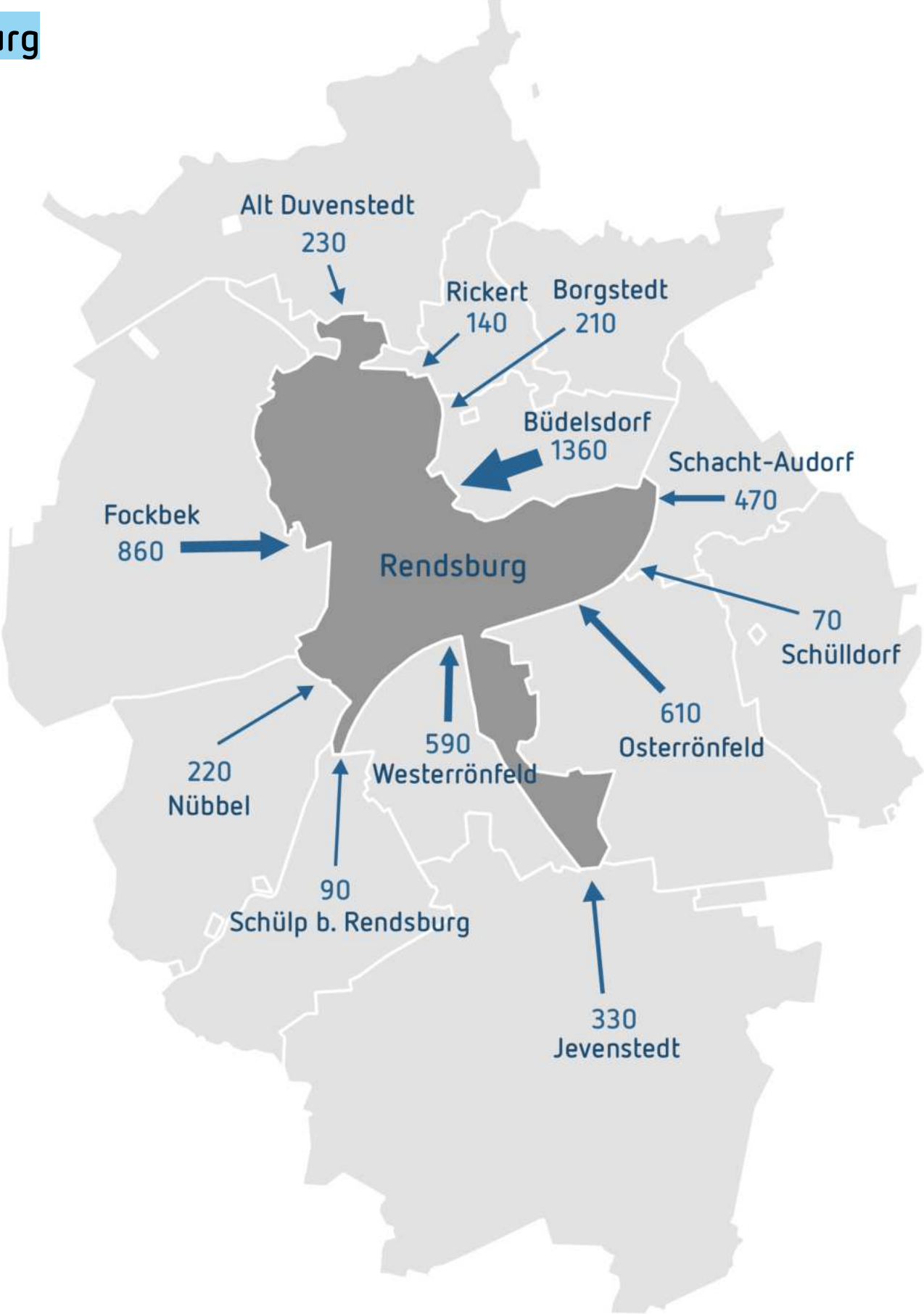
- ländliches Umland
- erweitertes Umland
- verdichtetes Umland
- regionale Zentren

[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 26/08/2025

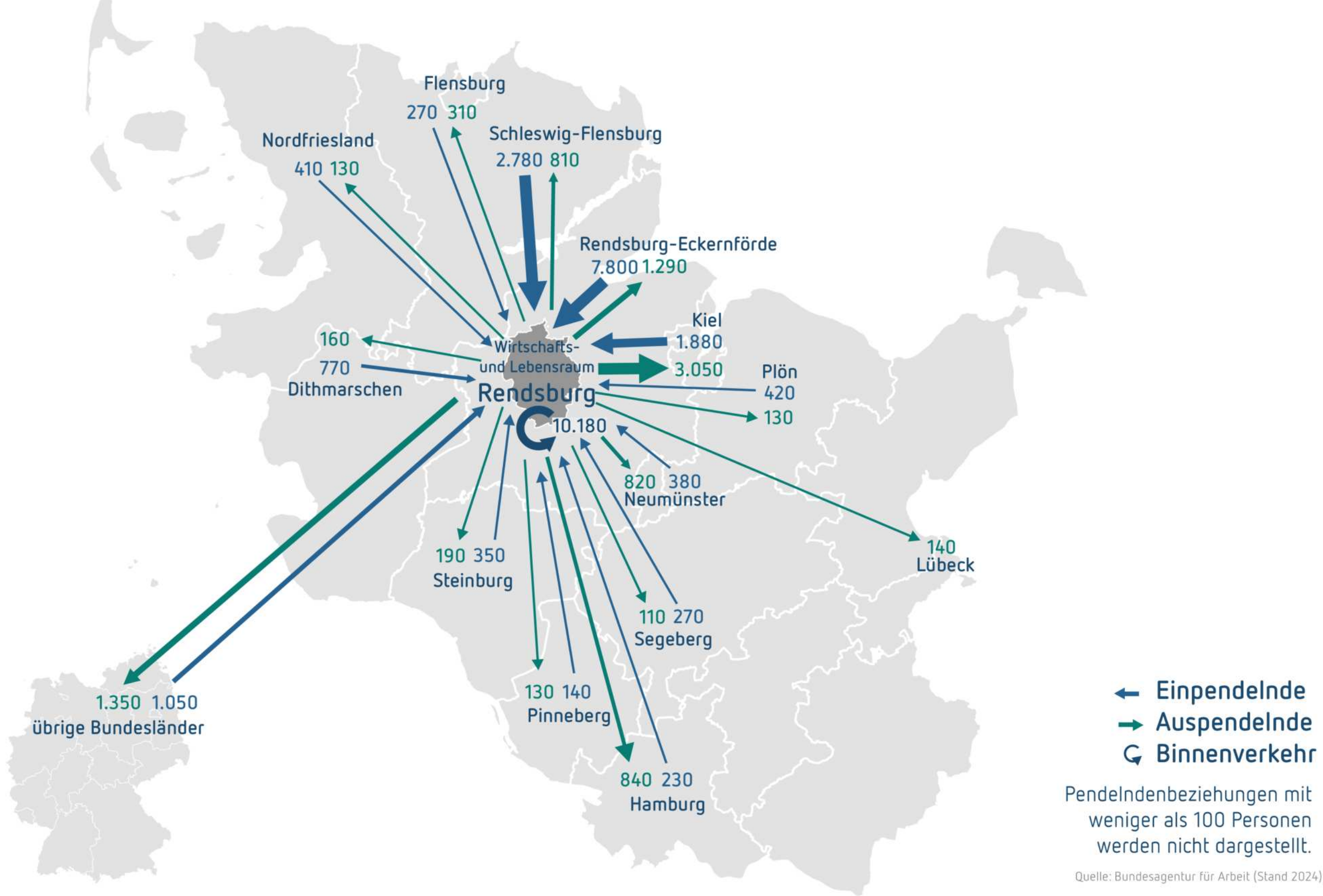
Einpendelnde nach Rendsburg



← Einpendelnde

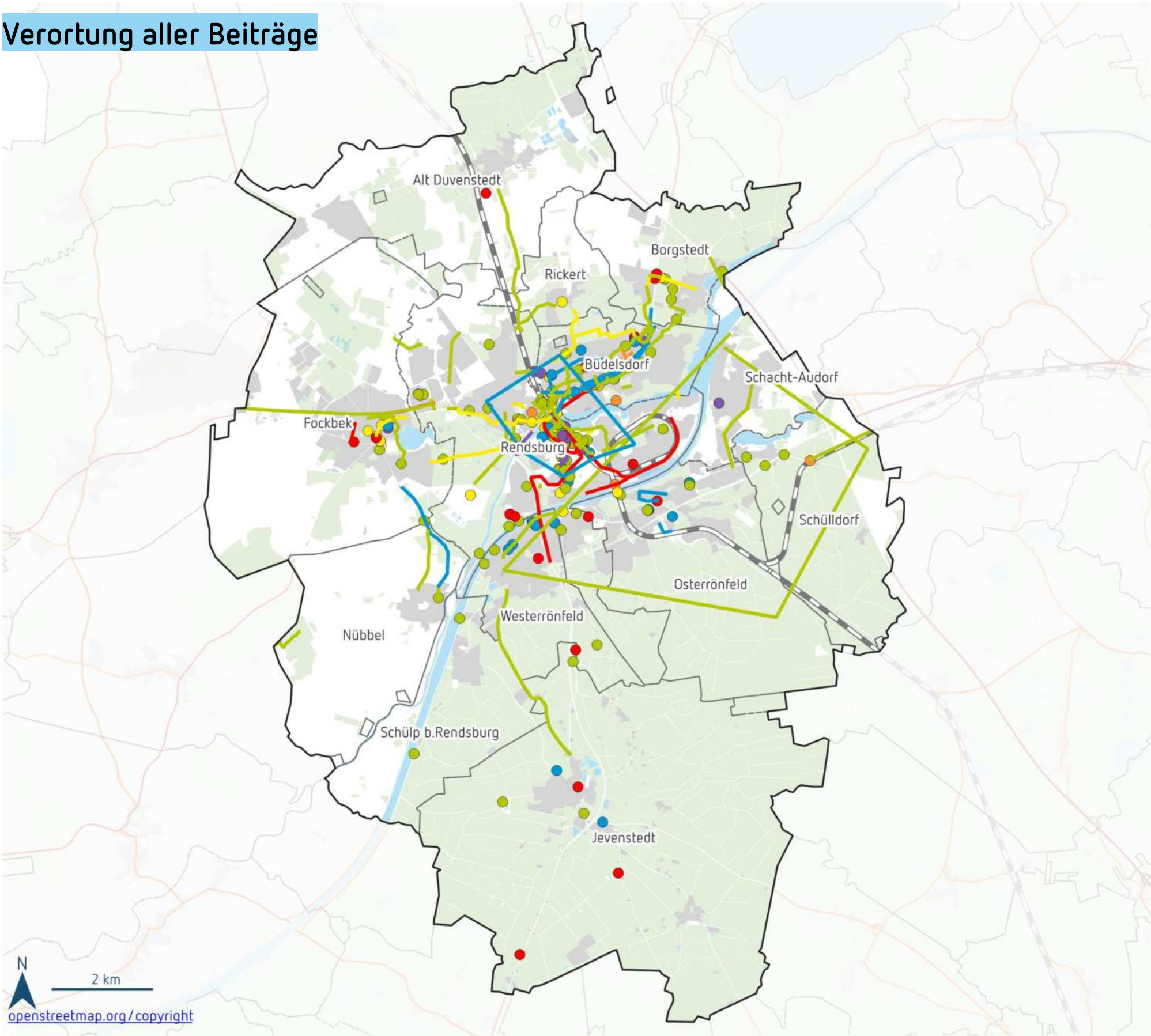
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand 2024)

# Pendelbeziehungen zum Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg





Verortung aller Beiträge



LEGENDE

Onlinebeteiligung

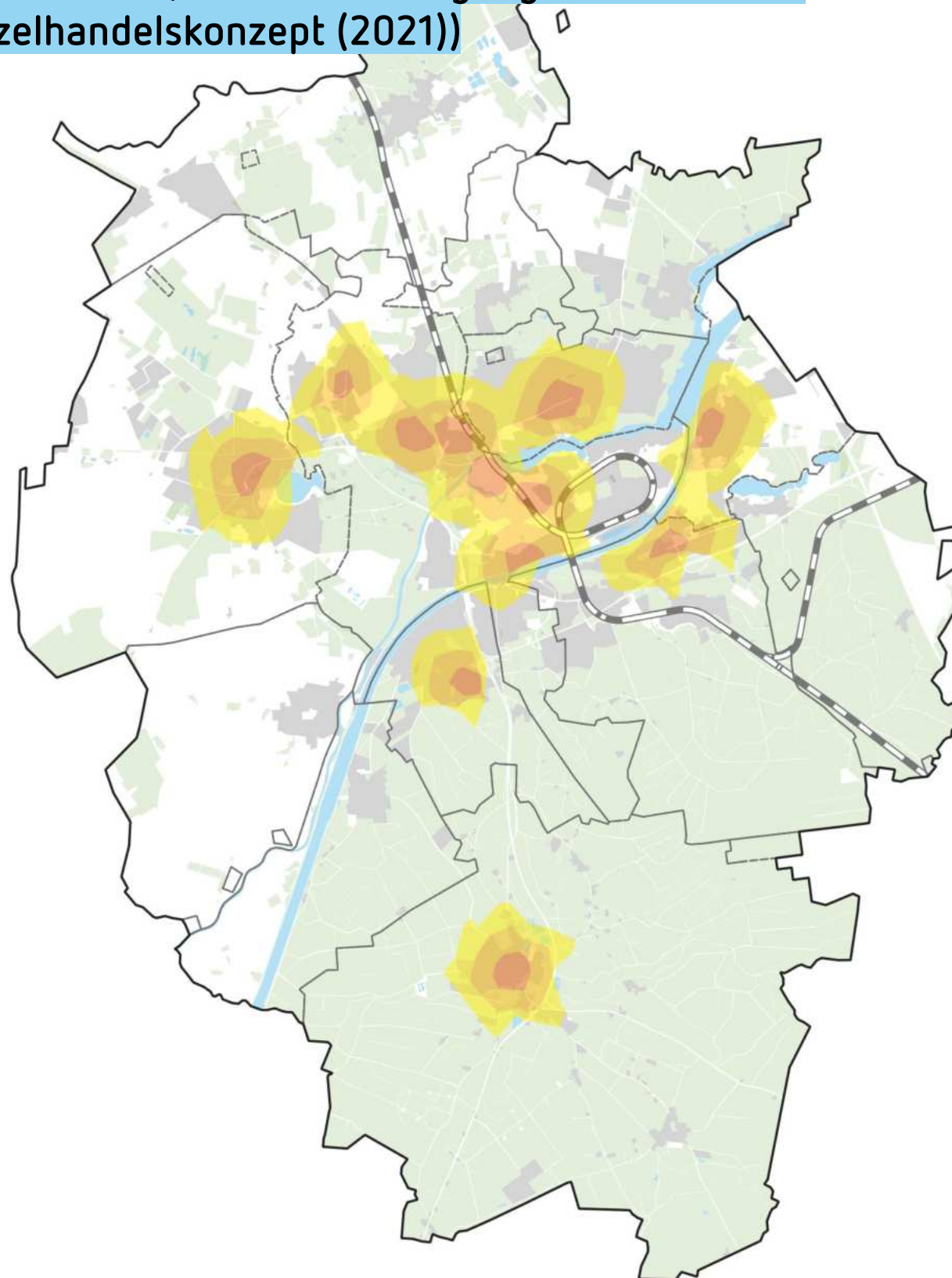
Beiträge (Punkte)

- Aufenthaltsgüte
- Bus und Bahn
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstige

Beiträge (Linien)

- Aufenthaltsgüte
- Bus und Bahn
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstige

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



## LEGENDE

- Gemeinden
- Schienennetz

## Nutzung

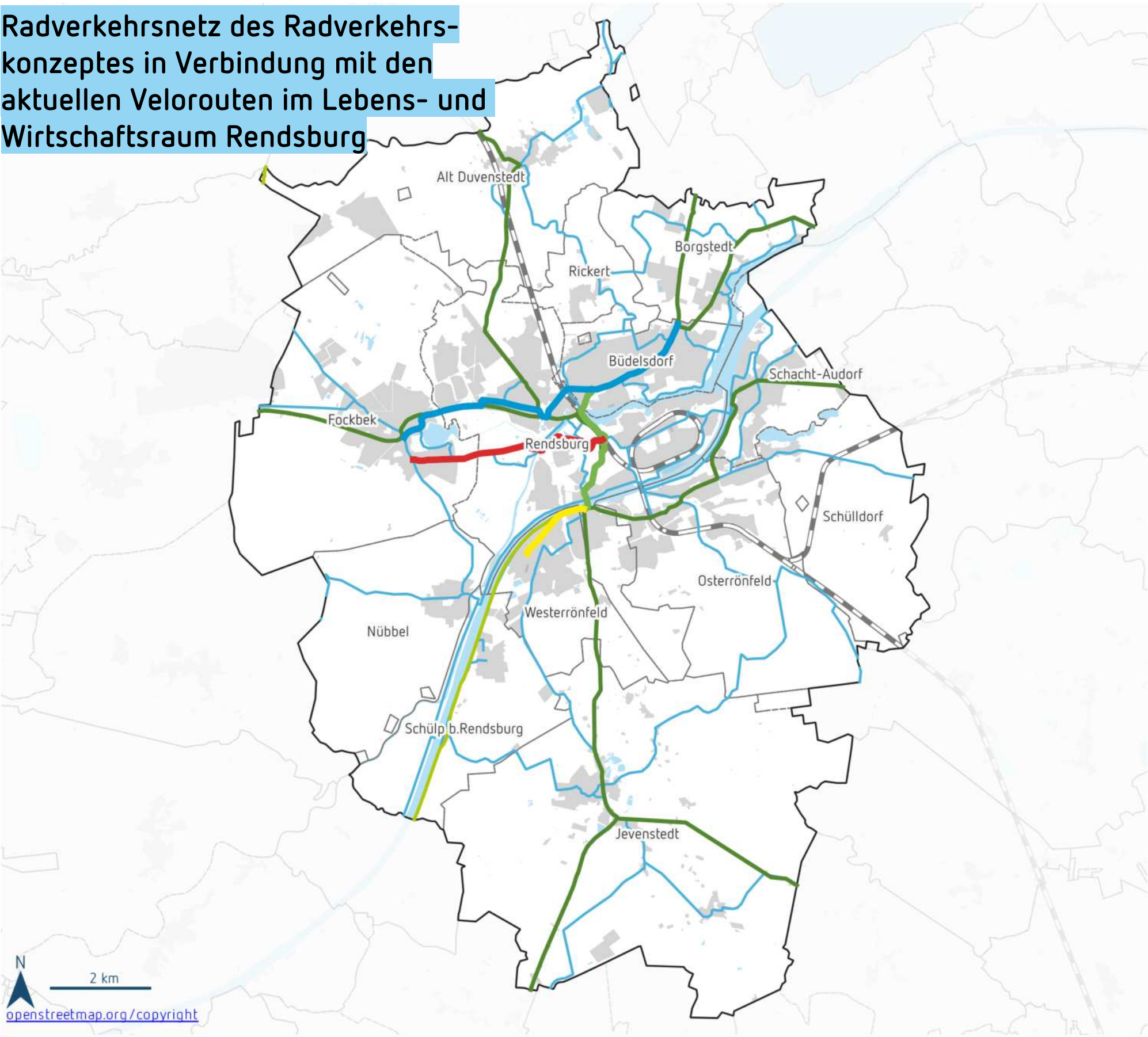
- Siedlungsraum & Gewerbe
- Grünflächen
- Wasser

## Fußläufige Erreichbarkeit zentraler Versorgungsbereiche

- 5 min
- 10 min
- 15 min



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



LEGENDE

Radwege

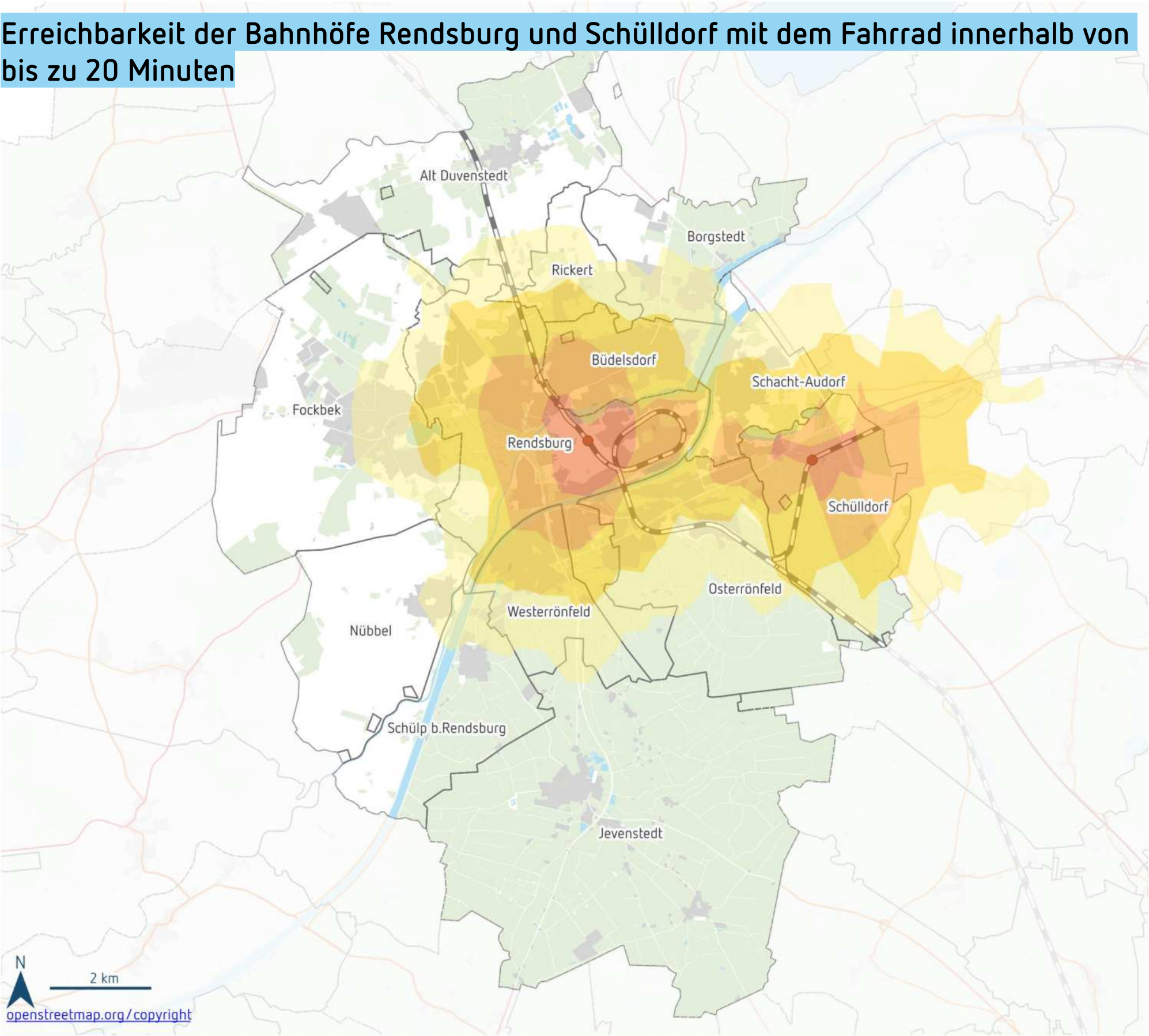
- Haupttrouten
- Nebenrouten
- Kreisnetz

Velorouten

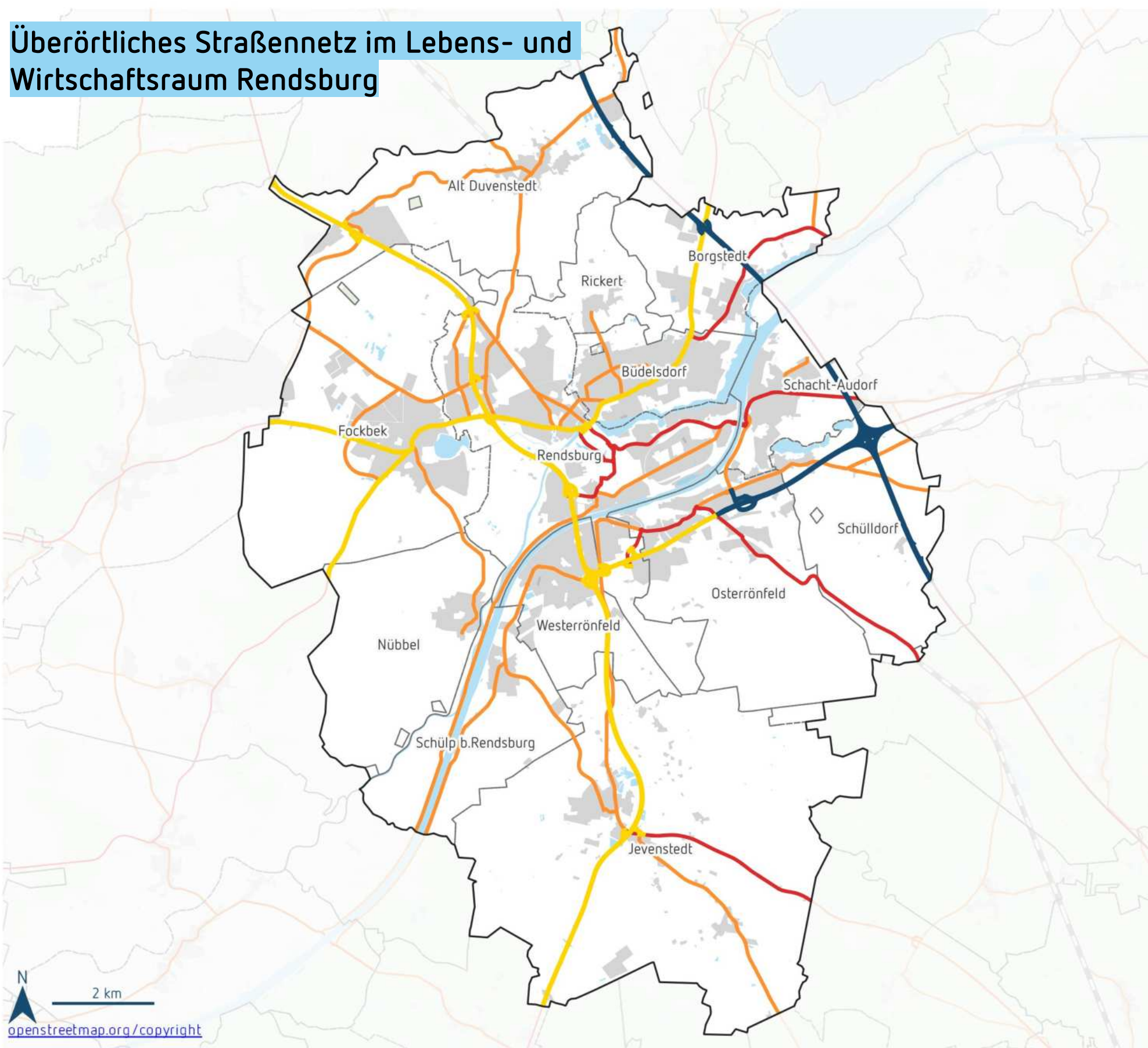
- Veloroute 1
- Veloroute 2
- Veloroute 4
- Veloroute 6



# Erreichbarkeit der Bahnhöfe Rendsburg und Schülldorf mit dem Fahrrad innerhalb von bis zu 20 Minuten



# Überörtliches Straßennetz im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



## LEGENDE

### Überörtliches Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

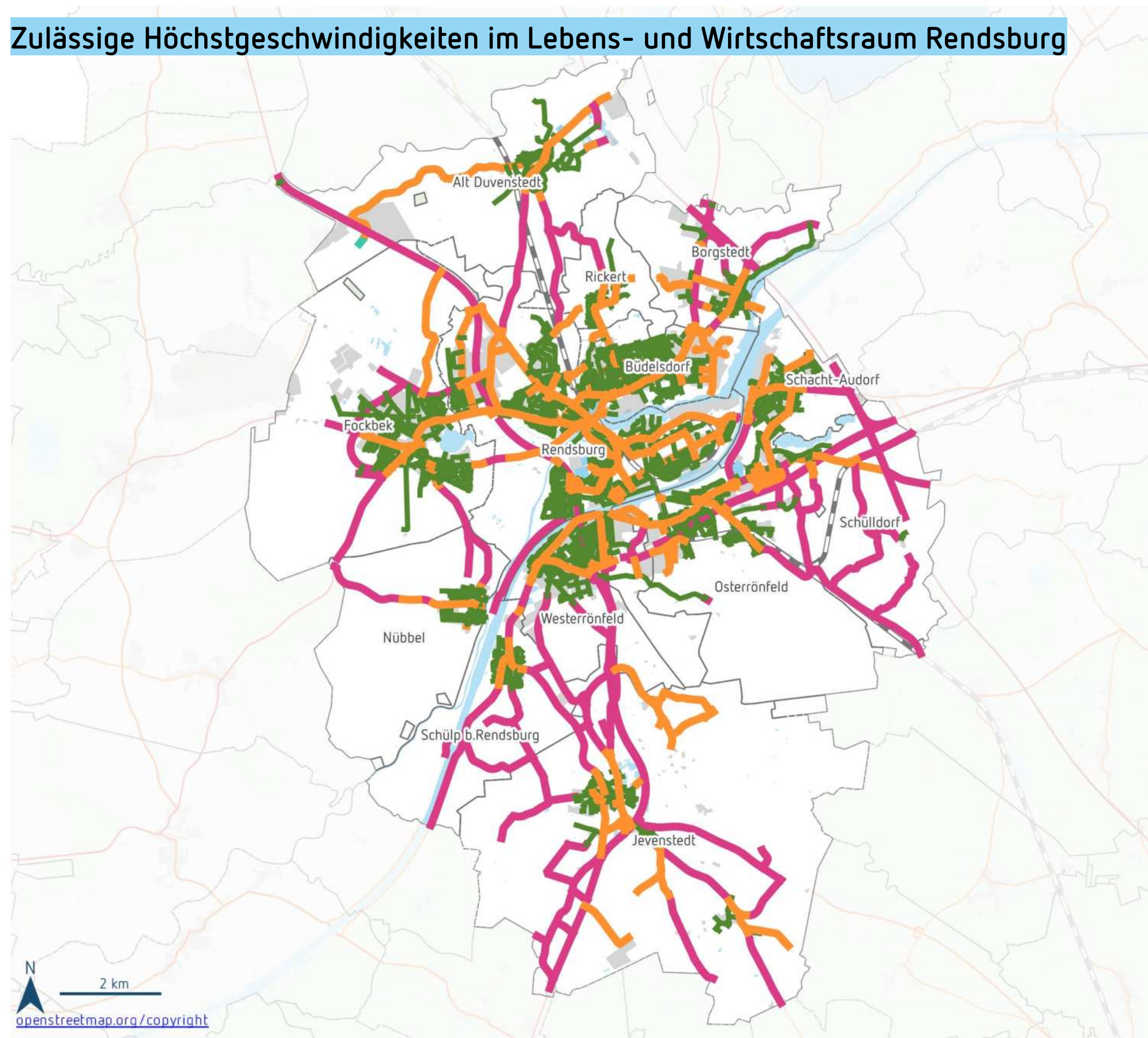
N  
2 km  
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 21/05/2025



# Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



## LEGENDE

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- Tempo 30
- Tempo 50
- Tempo  $\geq 70$

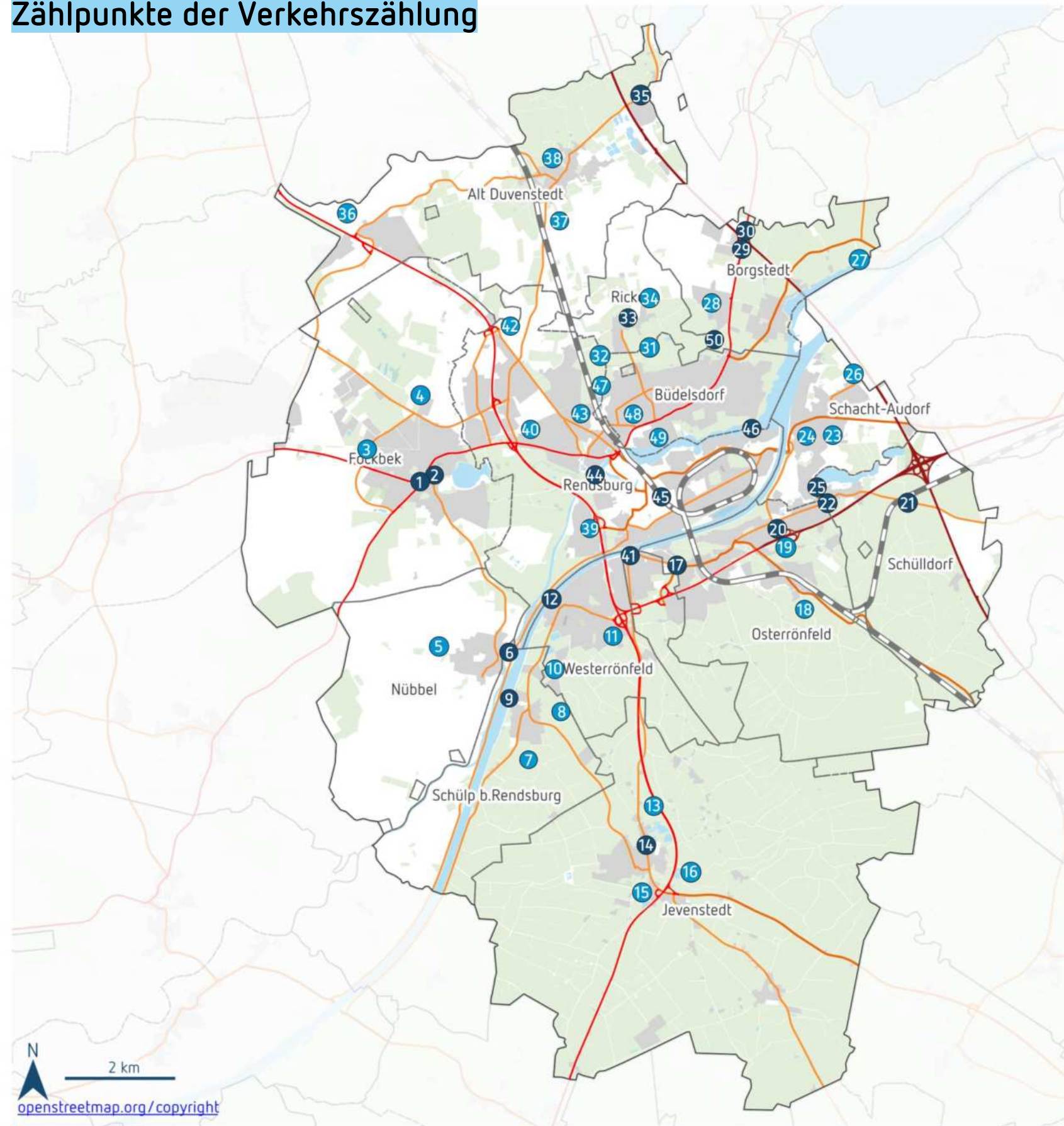
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 07/08/2025



# Zählpunkte der Verkehrszählung

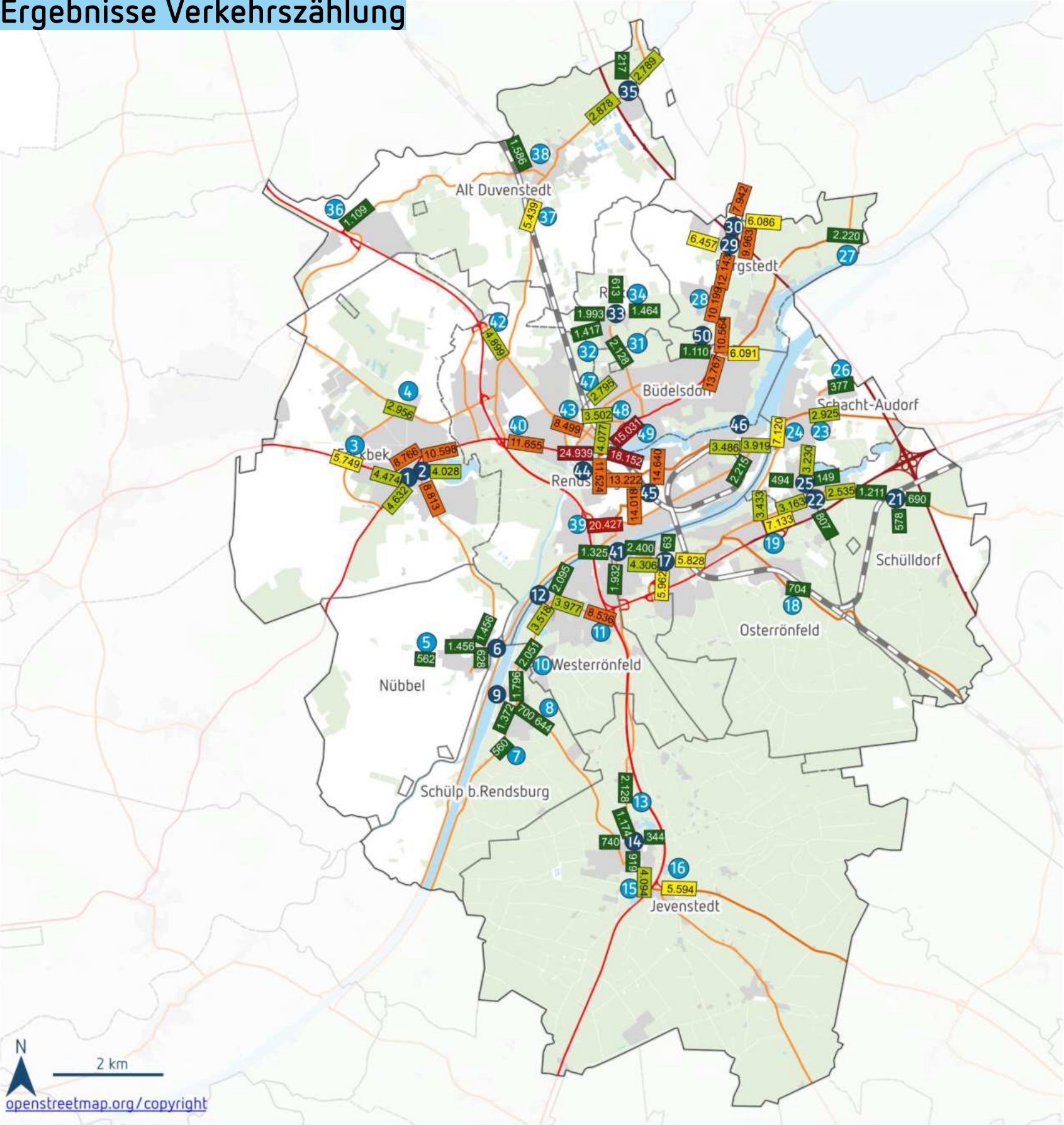


## LEGENDE

- Knotenpunktzählung
- Querschnittszählung



# Ergebnisse Verkehrszählung

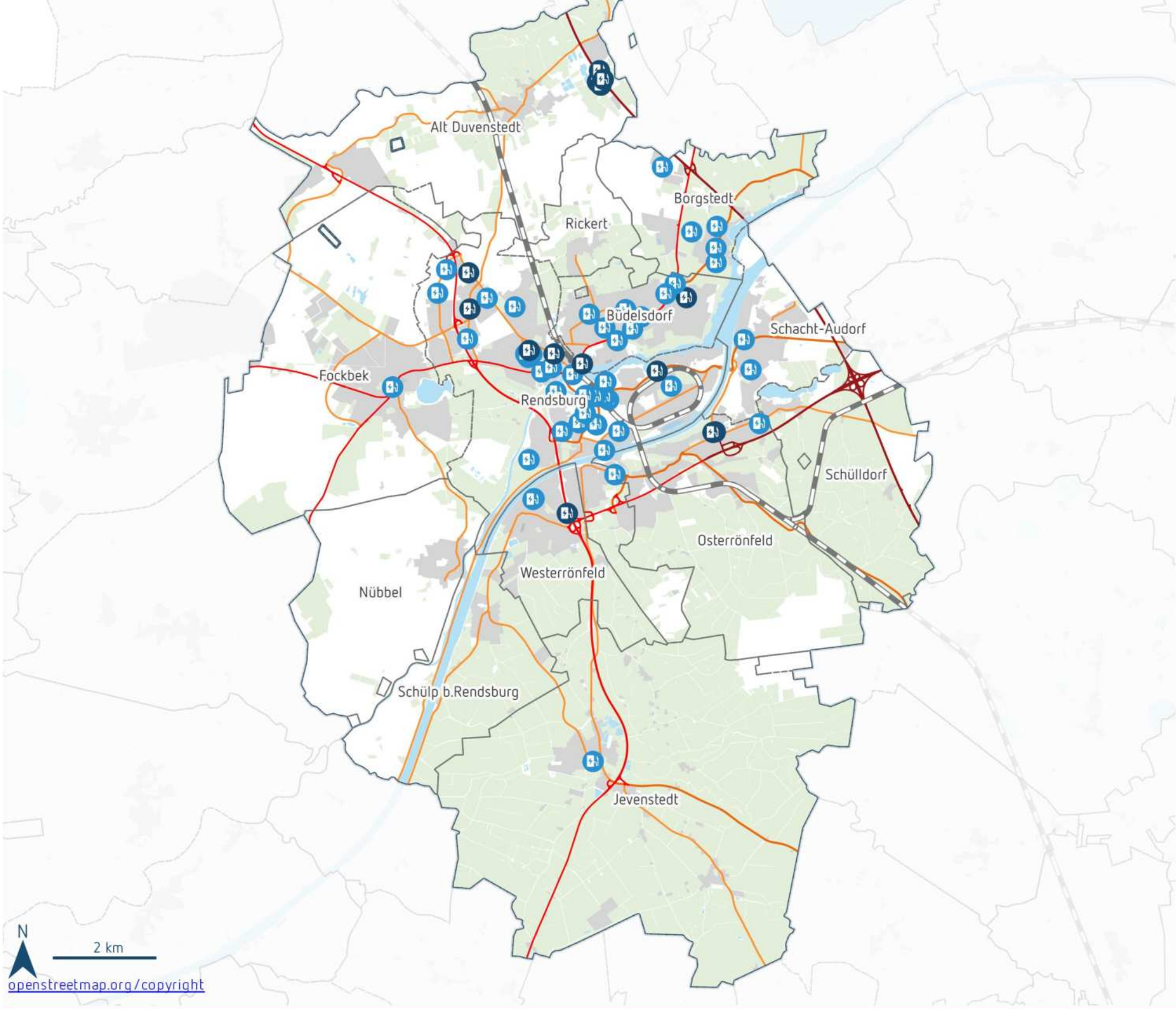


## LEGENDE

- Knotenpunktzählung
- Querschnittszählung
- < 2.500 Kfz DTVw
- < 5.000 Kfz DTVw
- < 7.500 Kfz DTVw
- < 15.000 Kfz DTVw
- > 15.000 Kfz DTVw



# Standorte öffentlicher E-Ladesäulen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



## LEGENDE

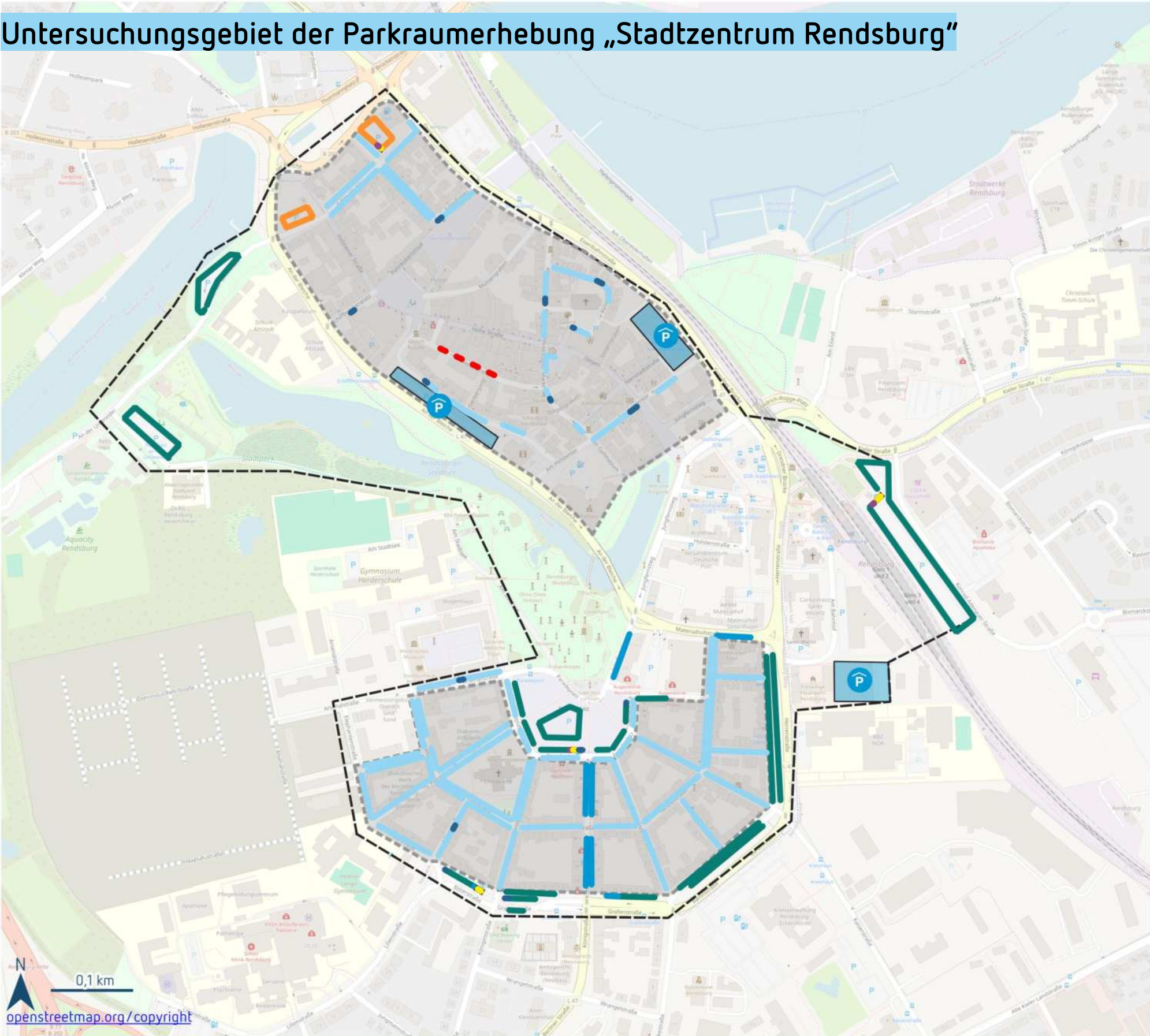
### E-Ladesäulen

-  Normalladeeinrichtung
-  Schnellladeeinrichtung

 2 km  
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)



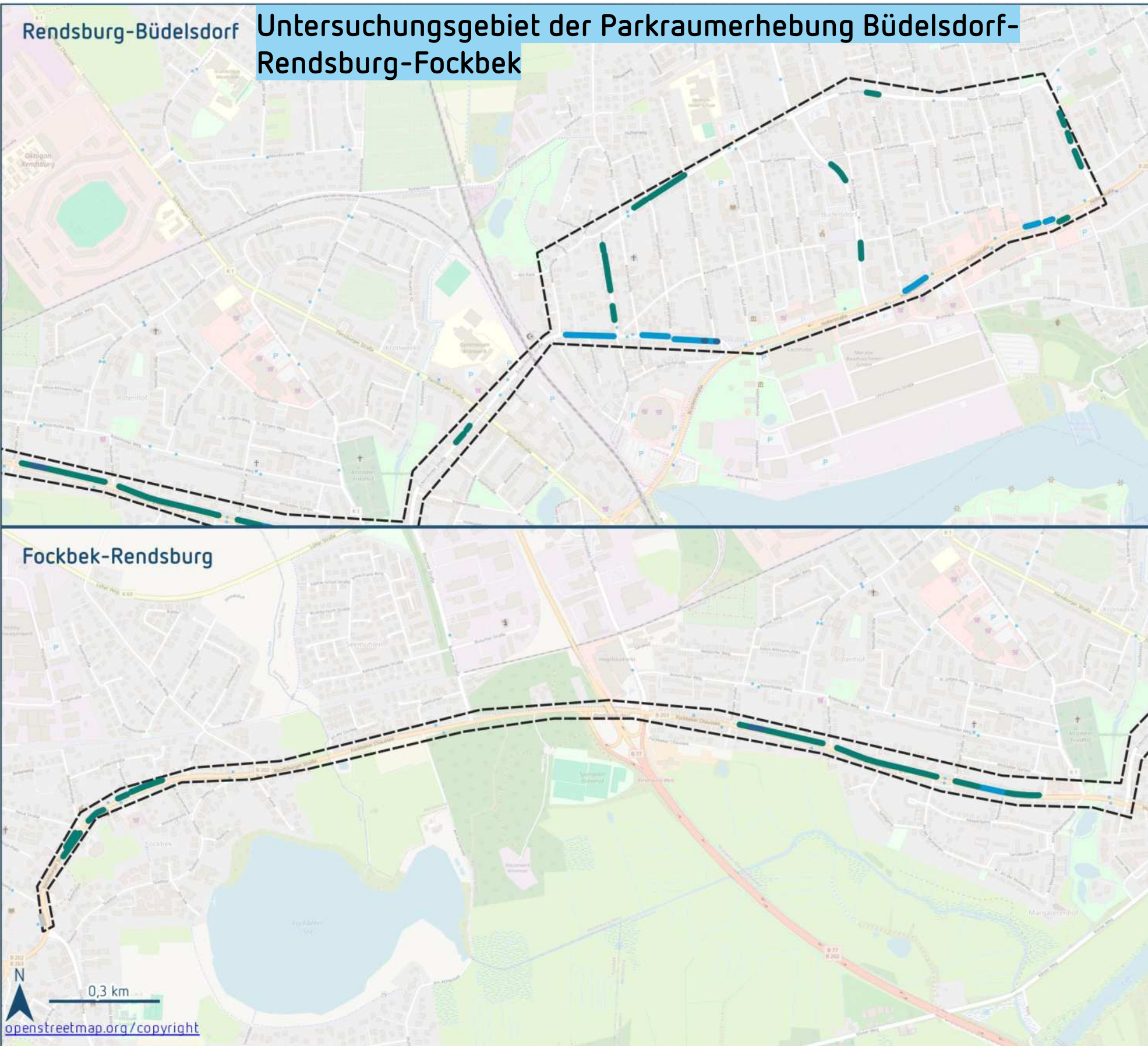
# Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung „Stadtzentrum Rendsburg“



## LEGENDE

- erhobener Parkraum
  - Keine Bewirtschaftung
  - Parkscheibe (1 h)
  - Parkscheibe (2 h)
  - Parkticket
  - Behindertenparkplatz
  - E-Ladeplatz
  - Sharing
- eingeschränktes Halteverbot
- Bewohnerparkzone
- Untersuchungsraum
- Parkhaus





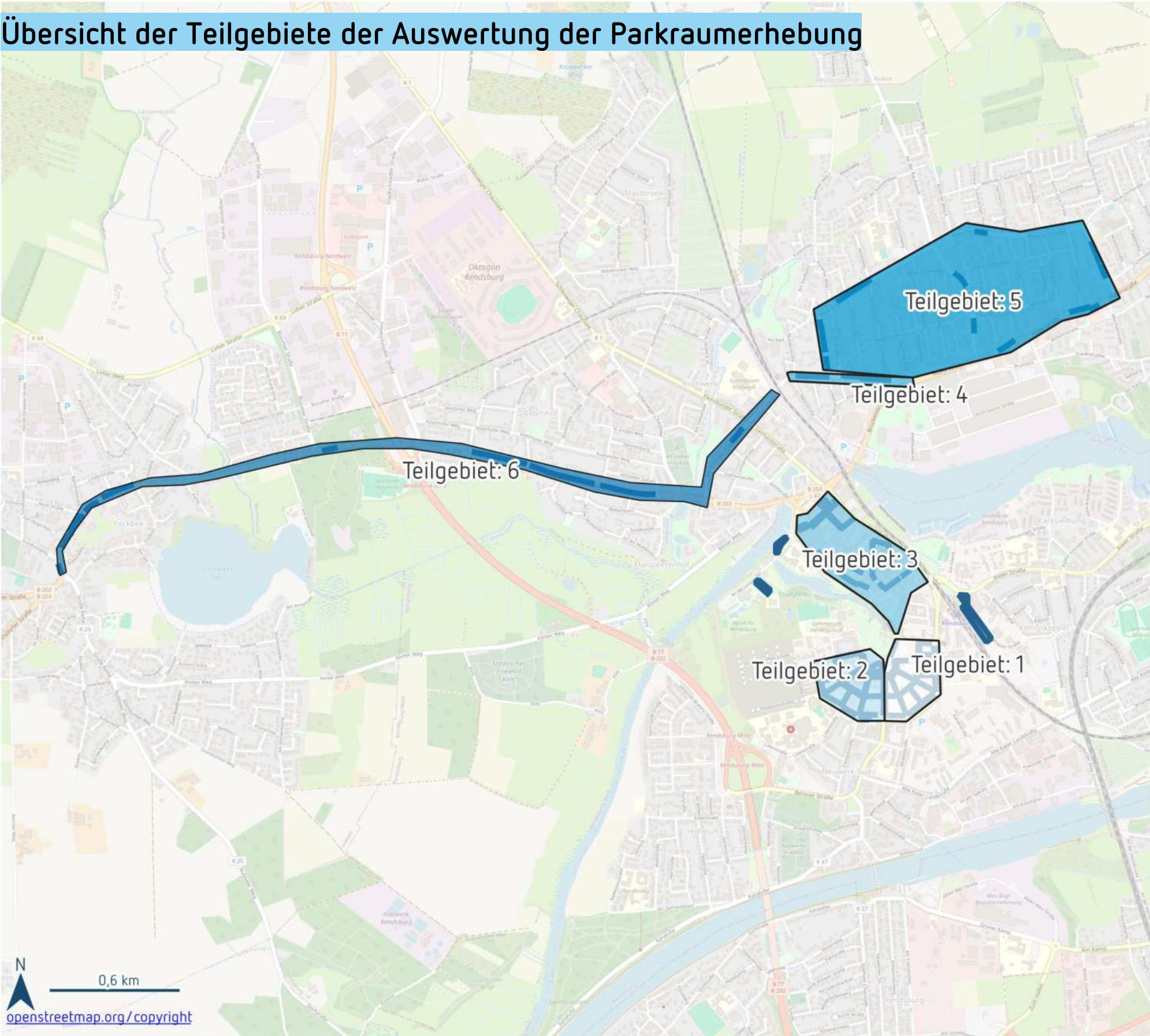
## LEGENDE

### erhobener Parkraum

- Keine Bewirtschaftung
- Parkscheibe (1 h)
- Parkscheibe (2 h)
- Parkticket
- Behindertenparkplatz
- E-Ladeplatz
- Sharing
- eingeschränktes Halteverbot
- Untersuchungsraum



# Übersicht der Teilgebiete der Auswertung der Parkraumerhebung



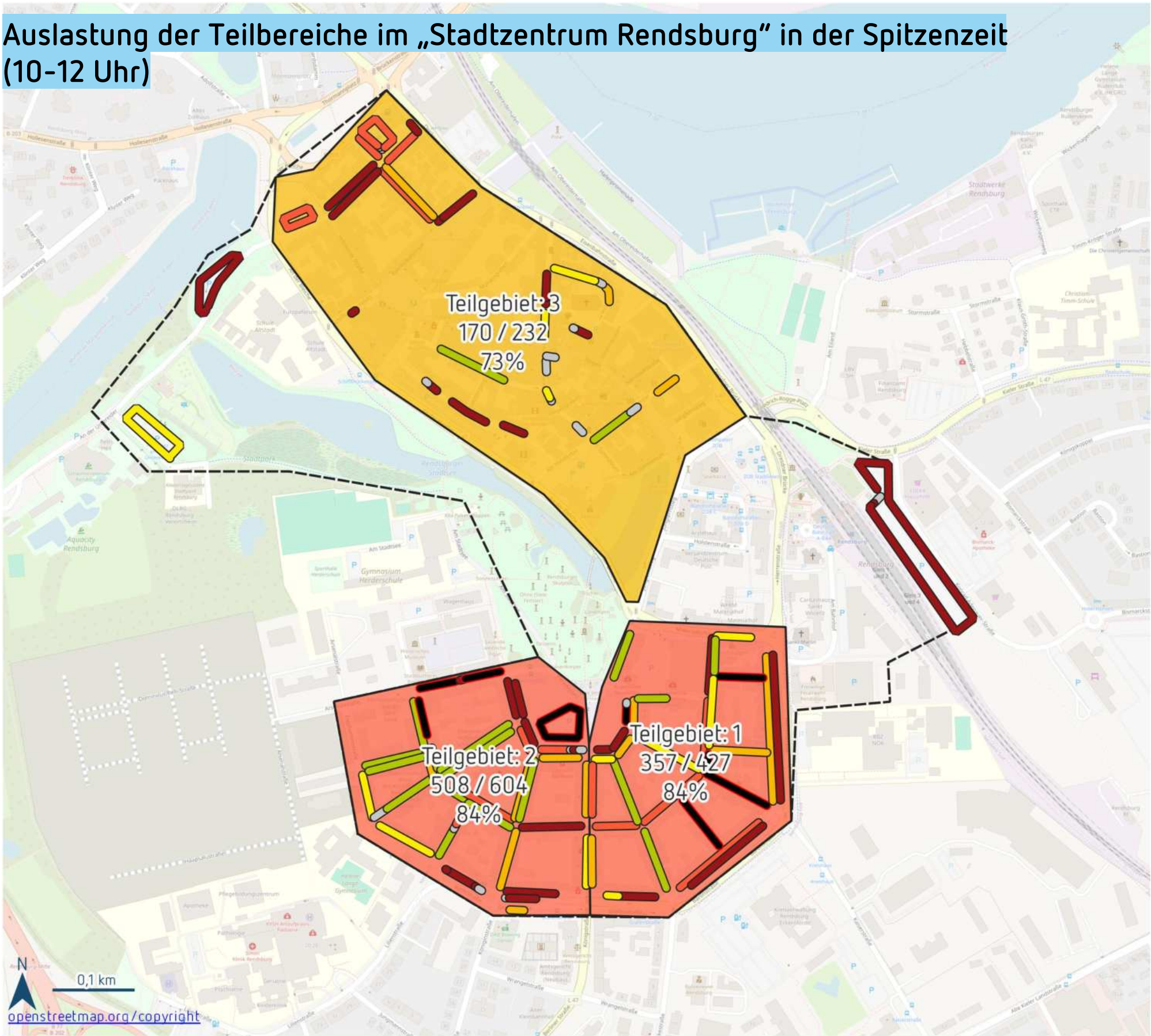
## LEGENDE

### Teilgebiete

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- erhobener Parkraum



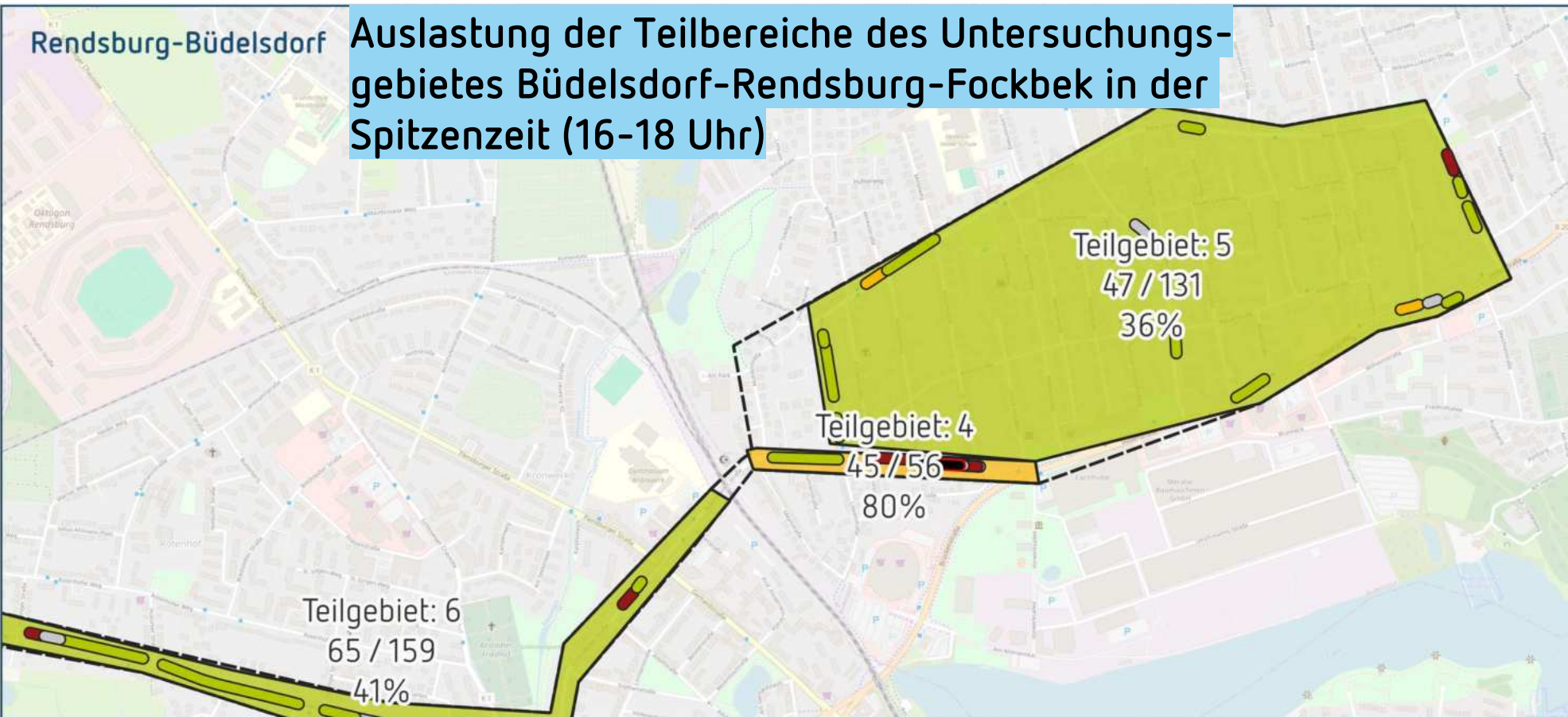
Auslastung der Teilbereiche im „Stadtzentrum Rendsburg“ in der Spitzenzeit (10-12 Uhr)



LEGENDE

- Parkraumauslastung (10-12 Uhr)
- Keine Auslastung (Unbelegt)
  - unter 60% (kein Parkdruck)
  - 60 - 70% (geringer Parkdruck)
  - 70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
  - 80 - 90% (hoher Parkdruck)
  - 90 - 100% (sehr hoher Parkdruck)
  - über 100% (sehr hoher Parkdruck)
  - Untersuchungsraum

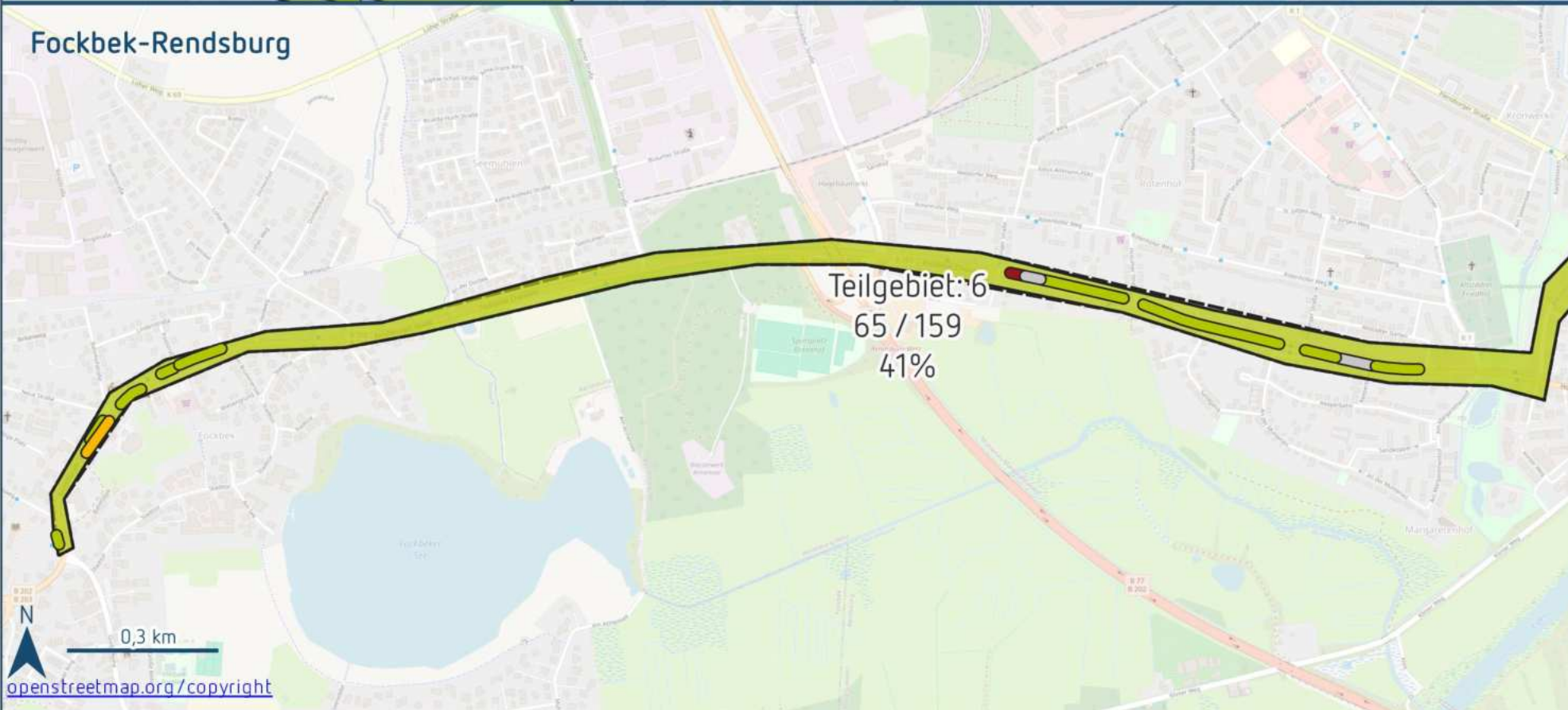




### LEGENDE

#### Parkraumauslastung (16-18 Uhr)

- Keine Auslastung (Unbelegt)
- unter 60% (kein Parkdruck)
- 60 - 70% (geringer Parkdruck)
- 70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- 80 - 90% (hoher Parkdruck)
- 90 - 100% (sehr hoher Parkdruck)
- über 100% (sehr hoher Parkdruck)
- Keine legalen Parkmöglichkeiten
- Untersuchungsraum





# Verortung Parkhäuser in Rendsburg

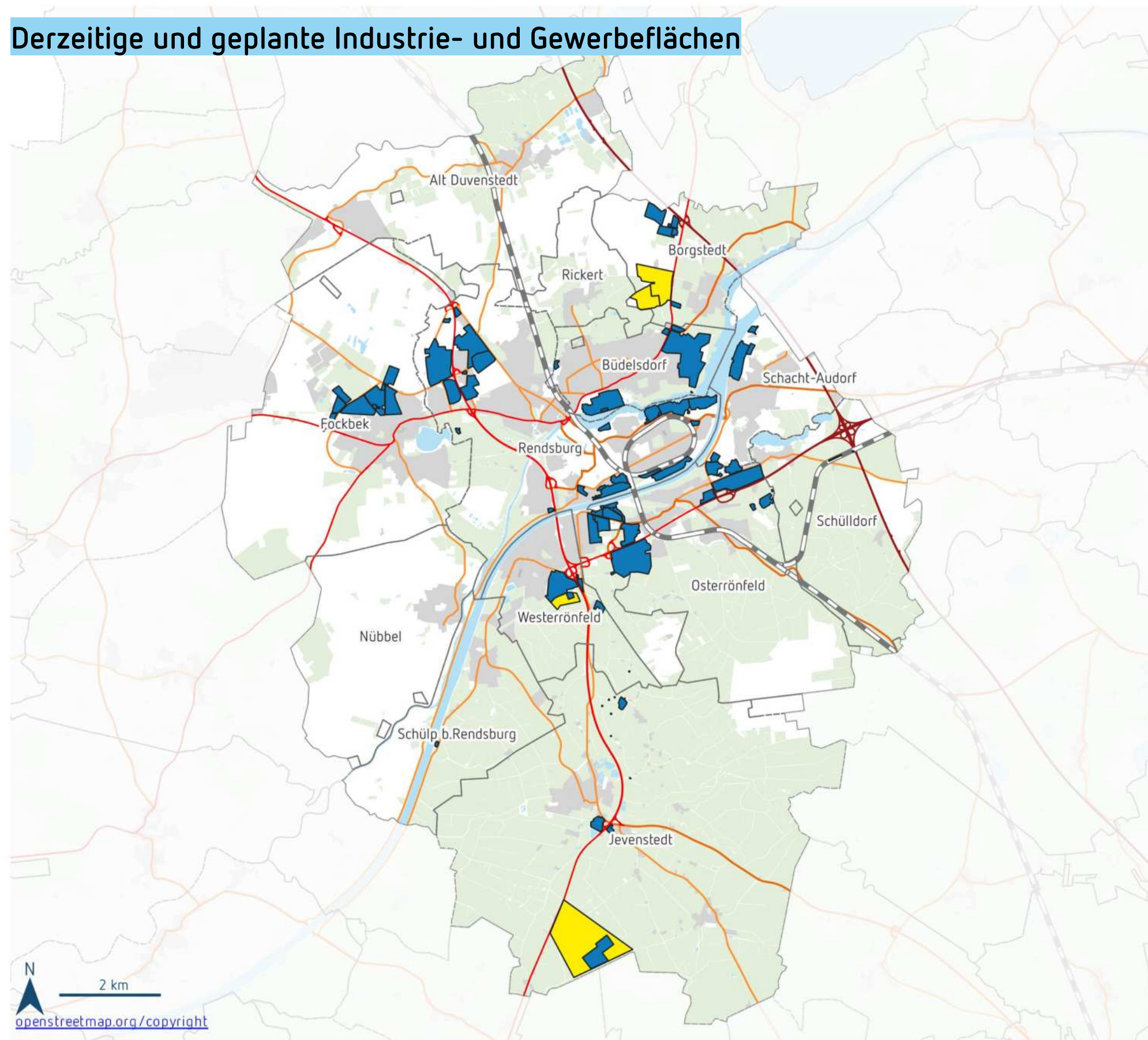


## LEGENDE

- Parkhaus
- Untersuchungsraum



# Derzeitige und geplante Industrie- und Gewerbeflächen



## LEGENDE

- Industrie- und Gewerbeflächen
- Geplante Gewerbeflächen

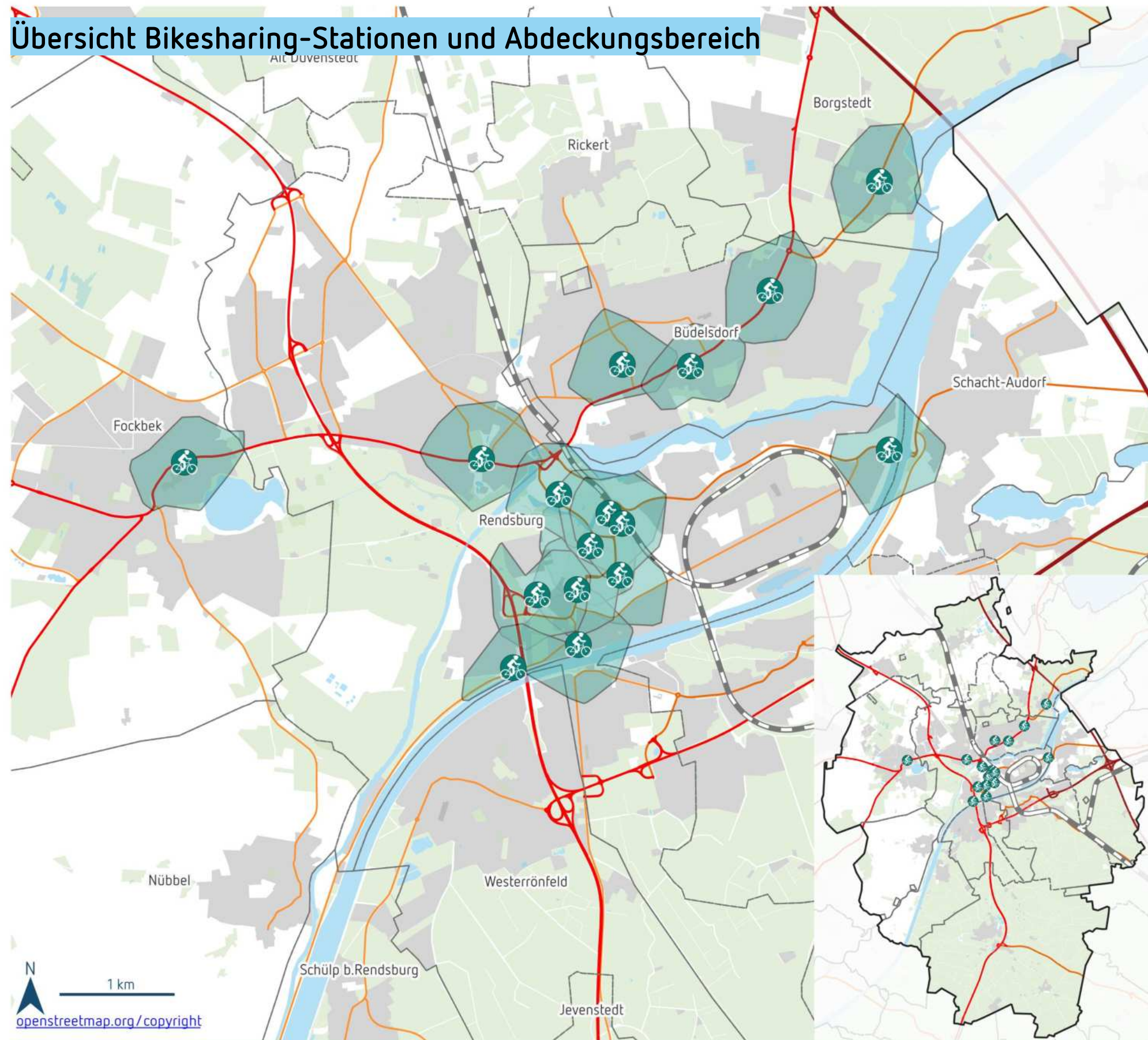
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 27/06/2025



# Übersicht Bikesharing-Stationen und Abdeckungsbereich



## LEGENDE

### Vernetzte Mobilität

- Bikesharing
- Erreichbarkeit 600 m

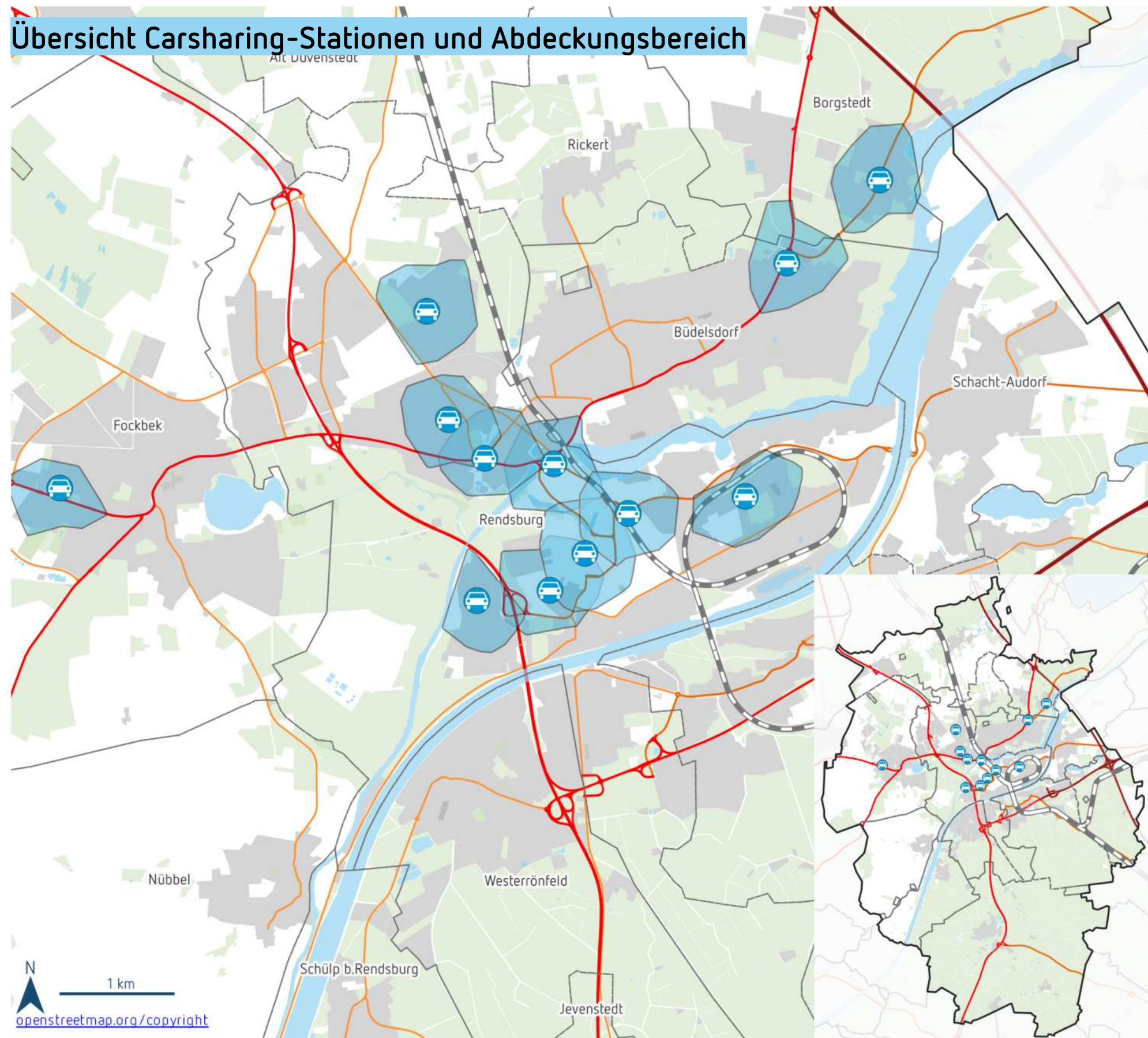
N  
1 km  
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 23/04/2025



# Übersicht Carsharing-Stationen und Abdeckungsbereich



[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

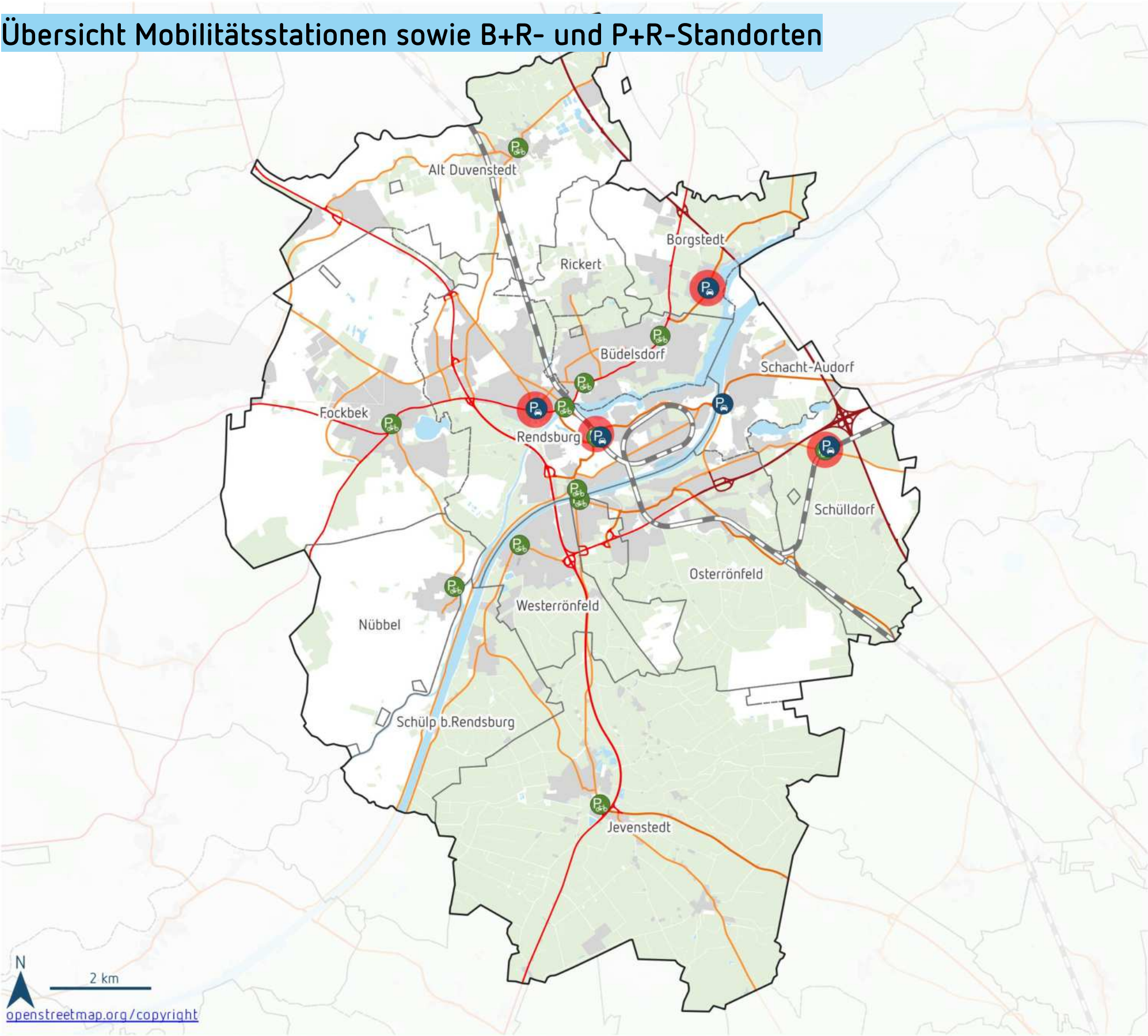
## LEGENDE

### Vernetzte Mobilität

-  Carsharing
-  Erreichbarkeit 600 m



# Übersicht Mobilitätsstationen sowie B+R- und P+R-Standorten



## LEGENDE

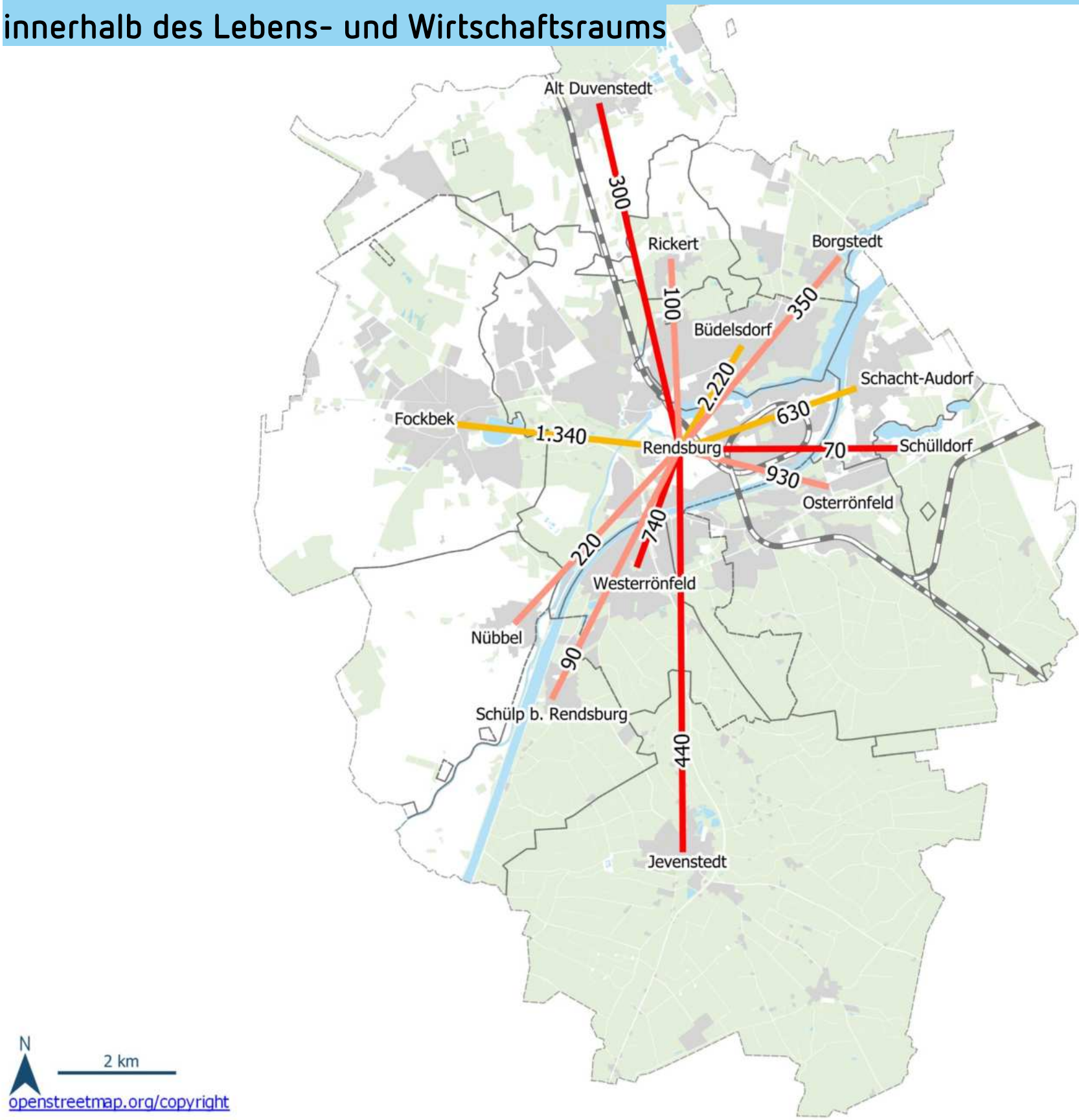
### Vernetzte Mobilität

- überdachte B+R\*
- P+R
- Mobilitätsstation (enthält B+R & P+R)

\*Bei den abgebildeten B+R-Standorte handelt es sich um eine Verortung der im Bericht aufgeführten B+R-Standorte (keine Vollständigkeit). Die B+R Station in Schülldorf ist nicht überdacht.



# Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf Basis der Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums



## LEGENDE

— Schienennetz

### Nutzung

■ Siedlungsraum & Gewerbe

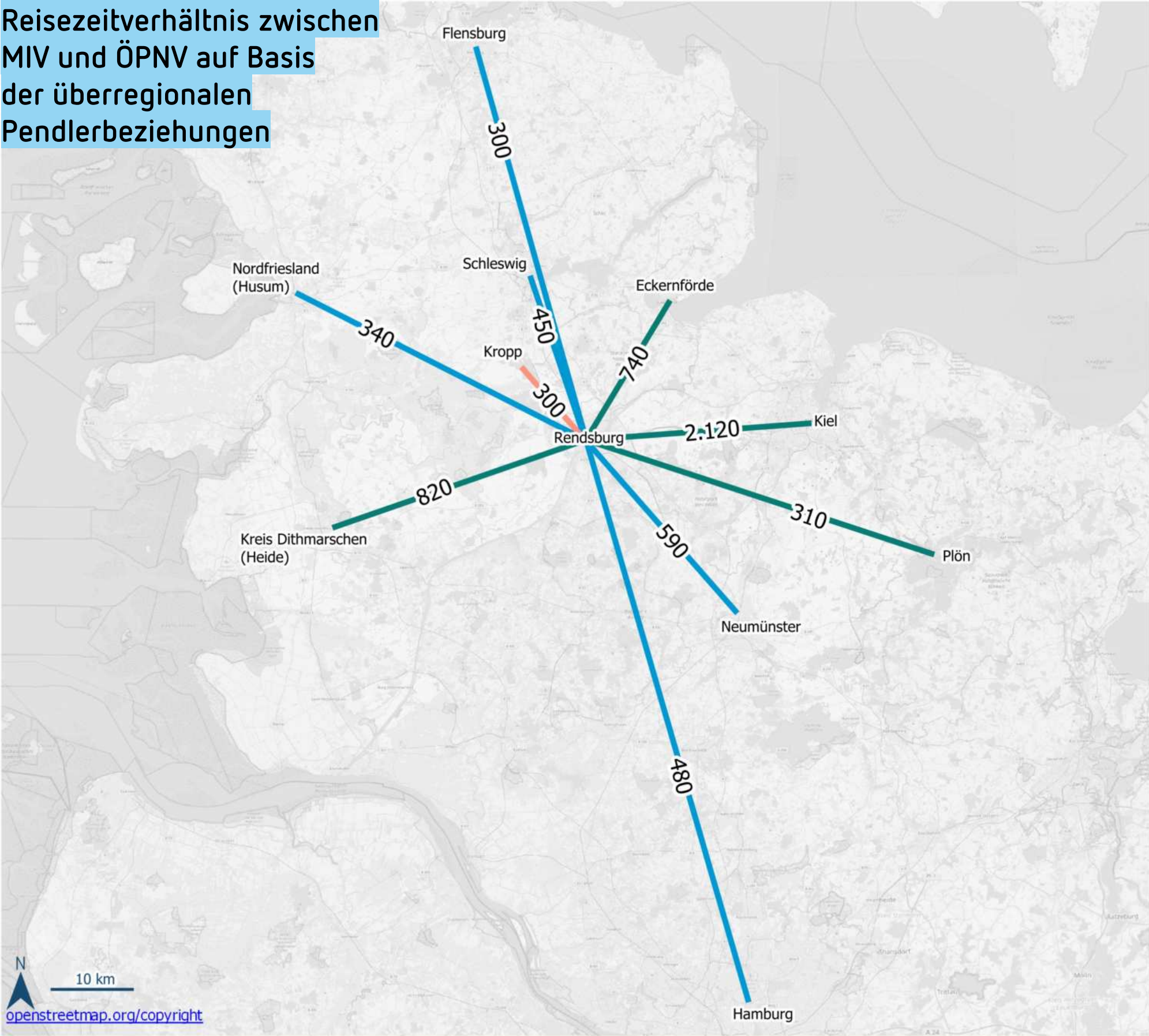
■ Grünflächen

### Bewertung der Reisezeitverhältnisse

- D** Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserung zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen. (Handlungsbedarf)
- E** Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen. (Handlungsbedarf)
- F** Daseinsvorsorge (Handlungsbedarf)



Reisezeitverhältnis zwischen  
MIV und ÖPNV auf Basis  
der überregionalen  
Pendlerbeziehungen



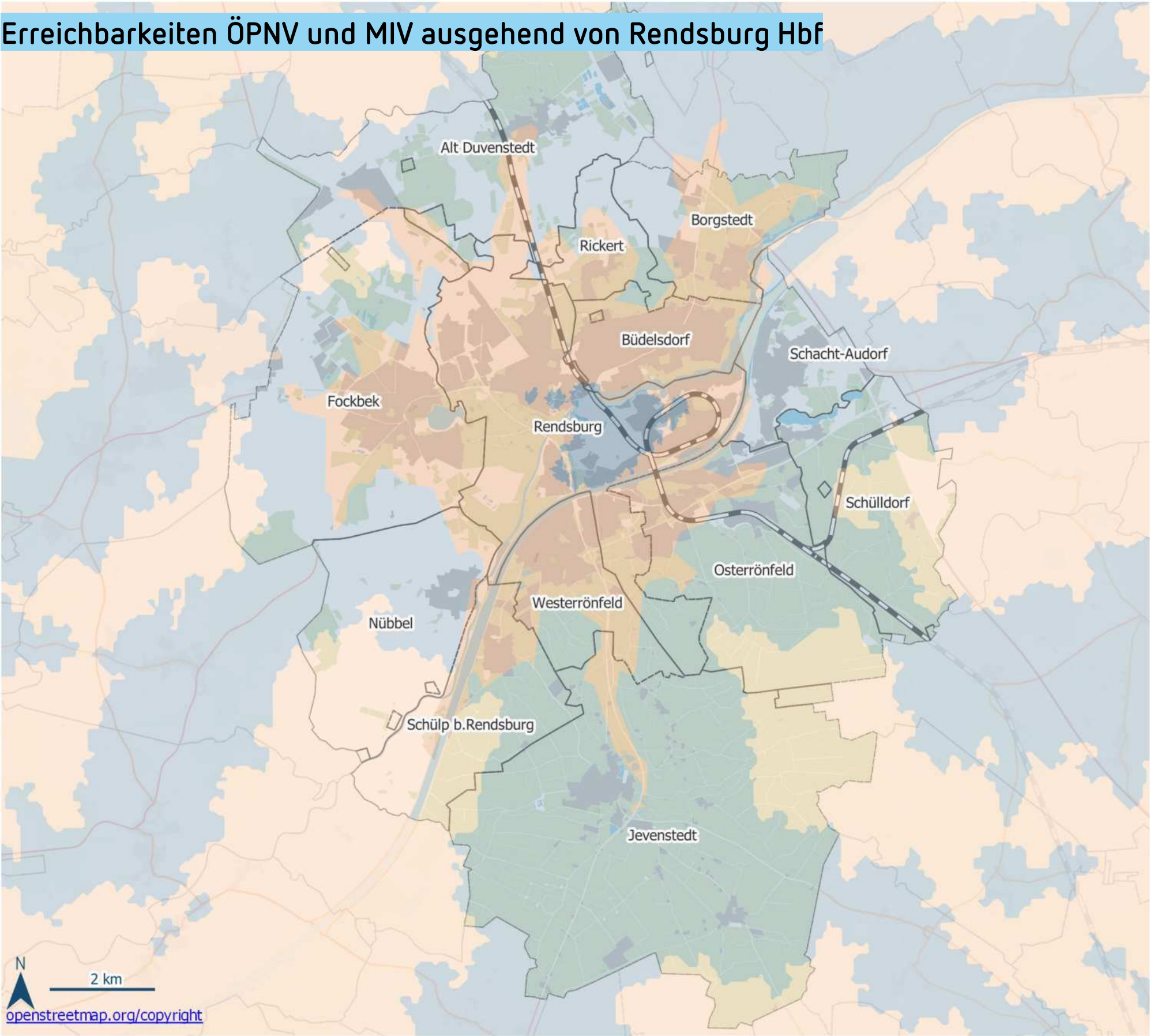
LEGENDE

Bewertung der  
Reisezeitverhältnisse

- B** Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen. (Kein Handlungsbedarf)
- C** Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt eine Alternative. (evtl. Handlungsbedarf)
- E** Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen. (Handlungsbedarf)



# Erreichbarkeiten ÖPNV und MIV ausgehend von Rendsburg Hbf



## LEGENDE

— Schienennetz

### Nutzung

■ Siedlungsraum & Gewerbe

■ Grünflächen

### Erreichbarkeiten ÖPNV und MIV (in Minuten), ausgehend von Rendsburg Hbf.

■ MIV (15 Minuten)

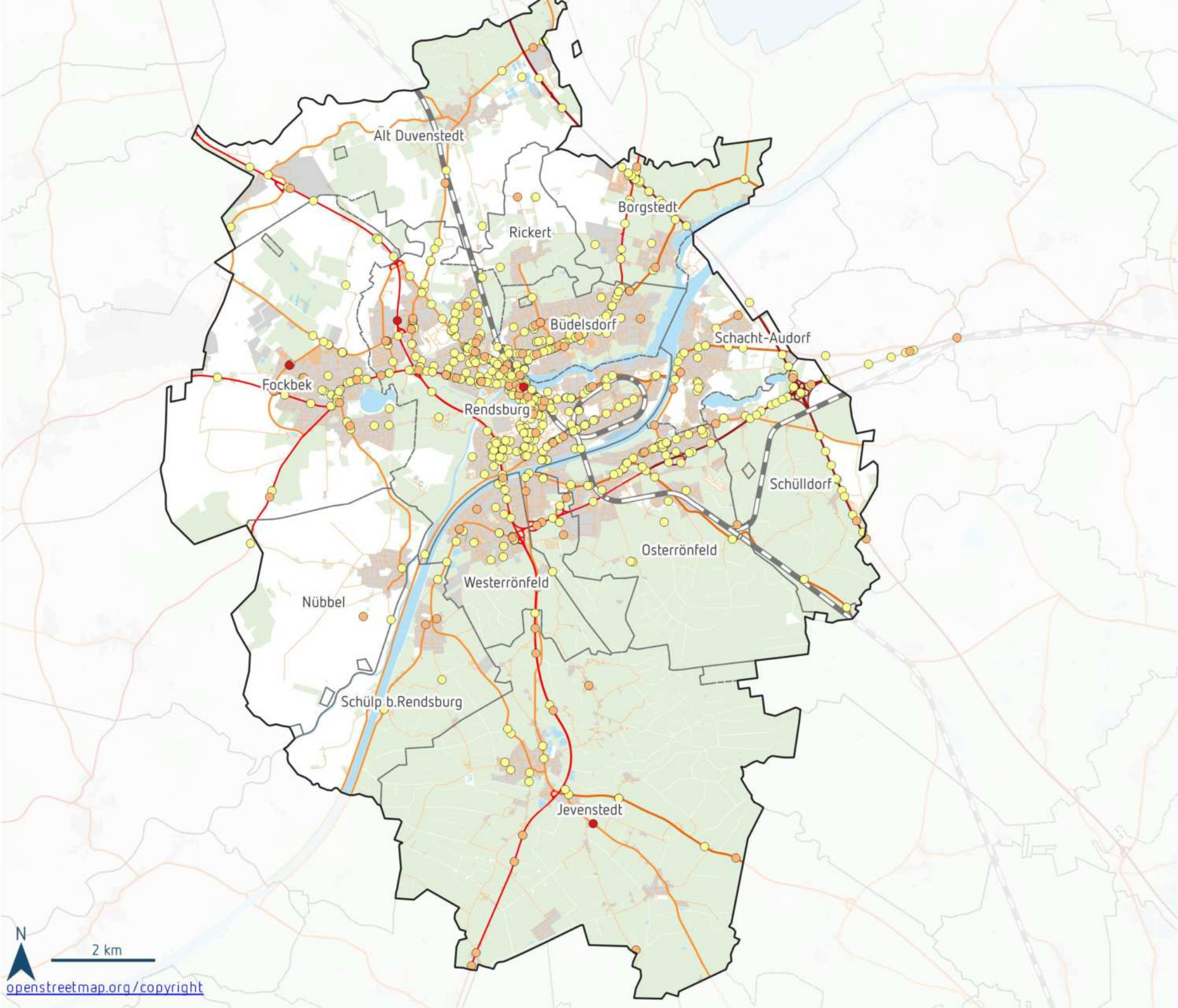
■ MIV (60 Minuten)

■ ÖPNV (15 Minuten)

■ ÖPNV (60 Minuten)



# Räumliche Verteilung der Unfallkategorien nach Schweregrad



## LEGENDE

### Unfallfallkategorie nach Schweregrad

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

### Gebietsabgrenzung

- Gemeinden
- Untersuchungsgebiet

### Nutzung

- Siedlungsraum & Gewerbe
- Grünflächen
- Wasser

### Eisenbahnlinie

- Schienennetz

### Straßenlinie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Wege niedrigerer Ordnung

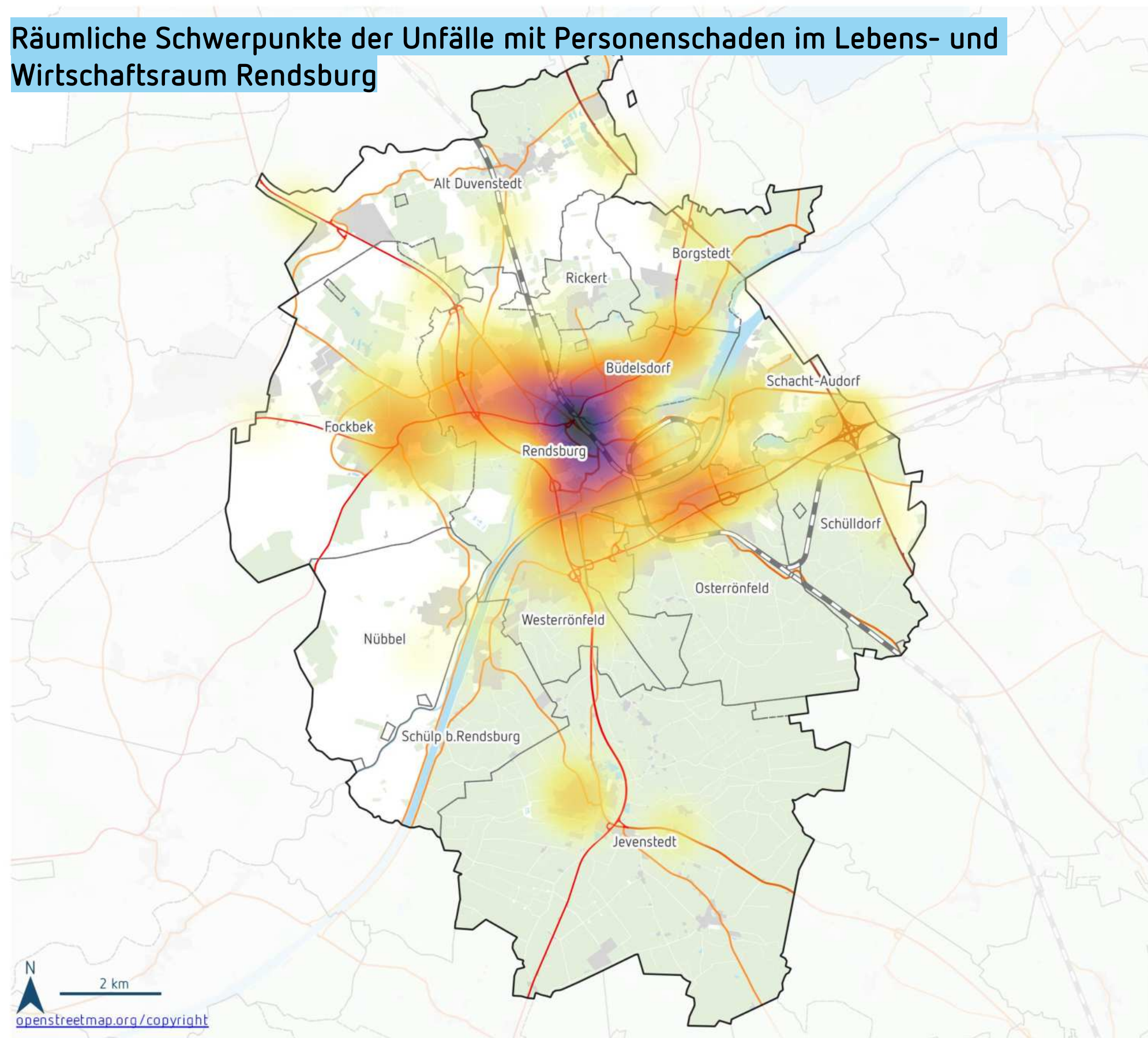
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 21/07/2025



# Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



## LEGENDE

### Analysen

#### Unfallstellen

- hohes Unfallaufkommen
- niedriges Unfallaufkommen

### Kartengrundlage

- Gemeinden
- Untersuchungsgebiet

### Nutzung

- Siedlungsraum & Gewerbe
- Wasser
- Grünfläche

### Eisenbahnlinie

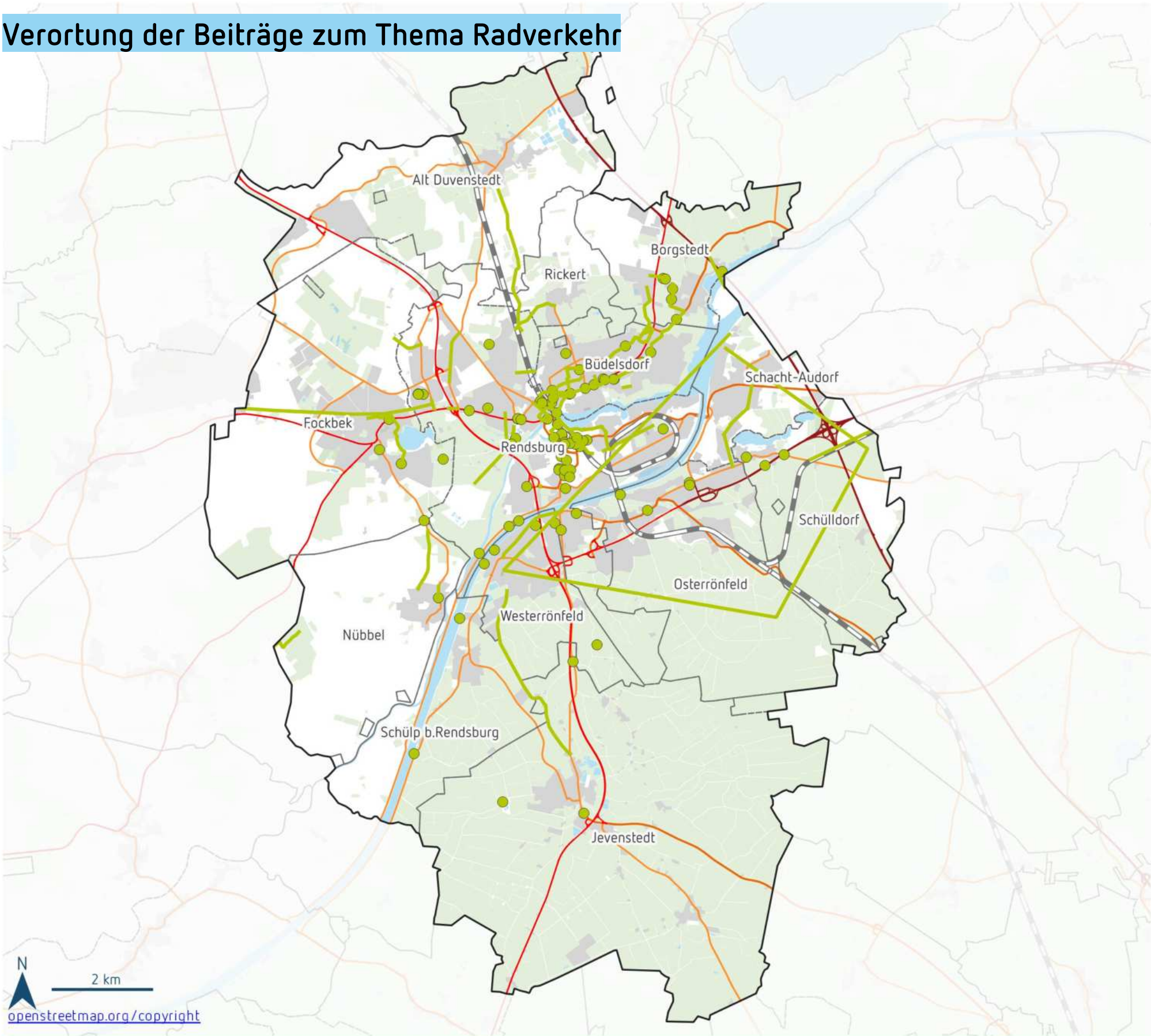
- Schienennetz

### Straßenlinie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Wege niedrigerer Ordnung



# Verortung der Beiträge zum Thema Radverkehr



**LEGENDE**

Onlinebeteiligung

Beiträge (Punkte)

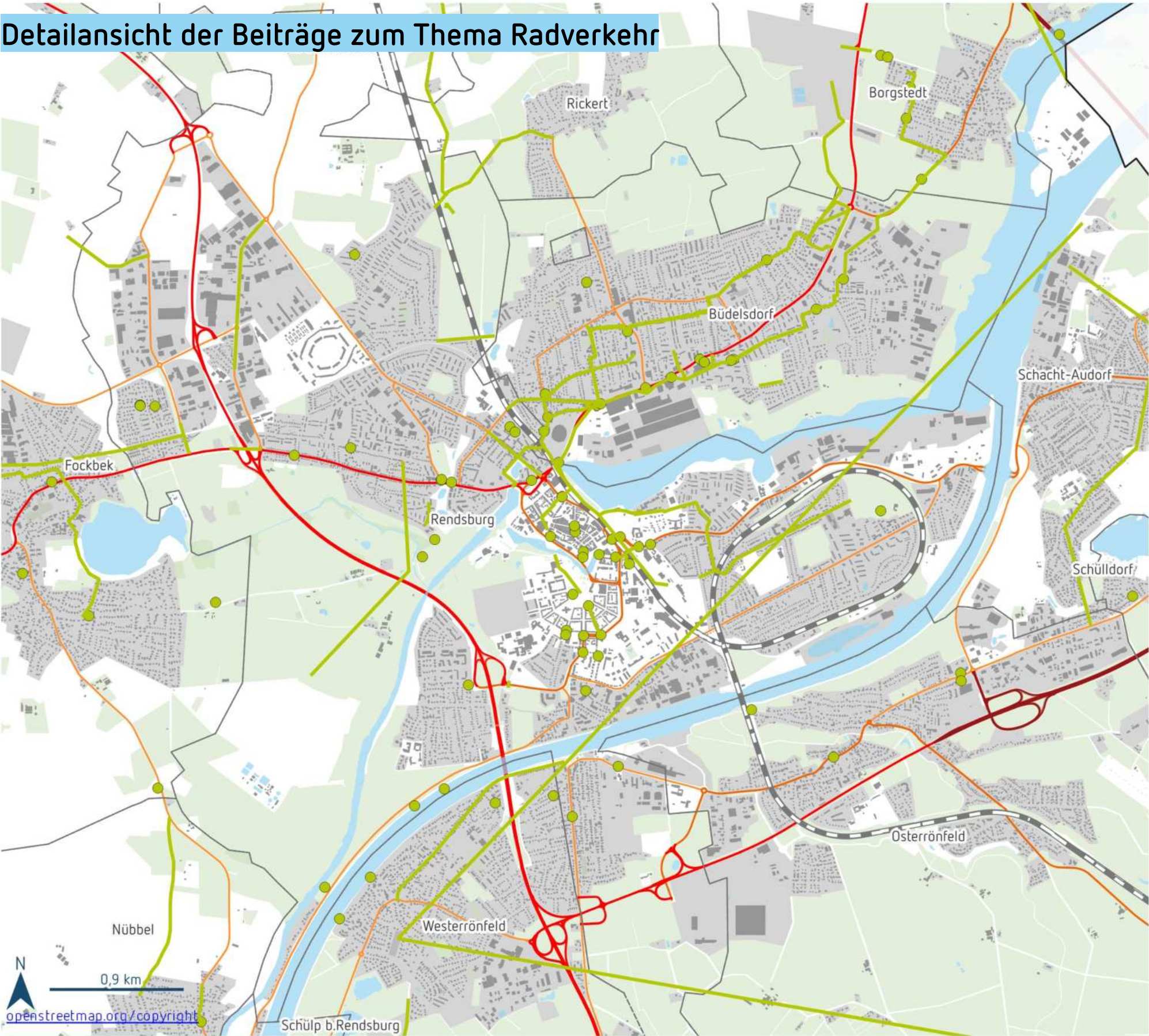
- Radverkehr

Beiträge (Linien)

- Radverkehr



# Detailansicht der Beiträge zum Thema Radverkehr



**LEGENDE**

Onlinebeteiligung

Beiträge (Punkte)

- Radverkehr

Beiträge (Linien)

- Radverkehr

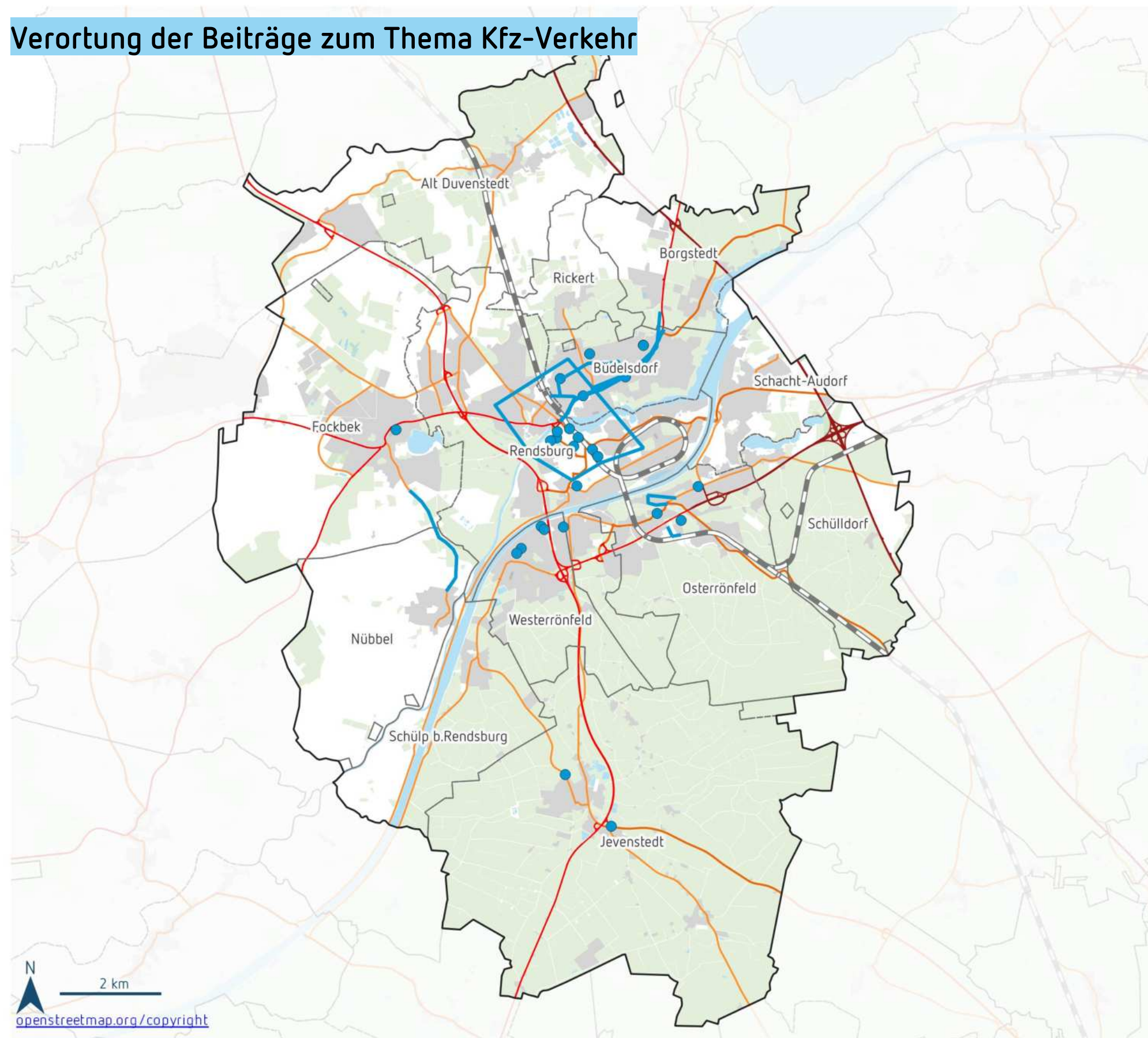
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 18/06/2025



# Verortung der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr



## LEGENDE

### Onlinebeteiligung

#### Beiträge (Punkte)

● Kfz-Verkehr

#### Beiträge (Linien)

— Kfz-Verkehr

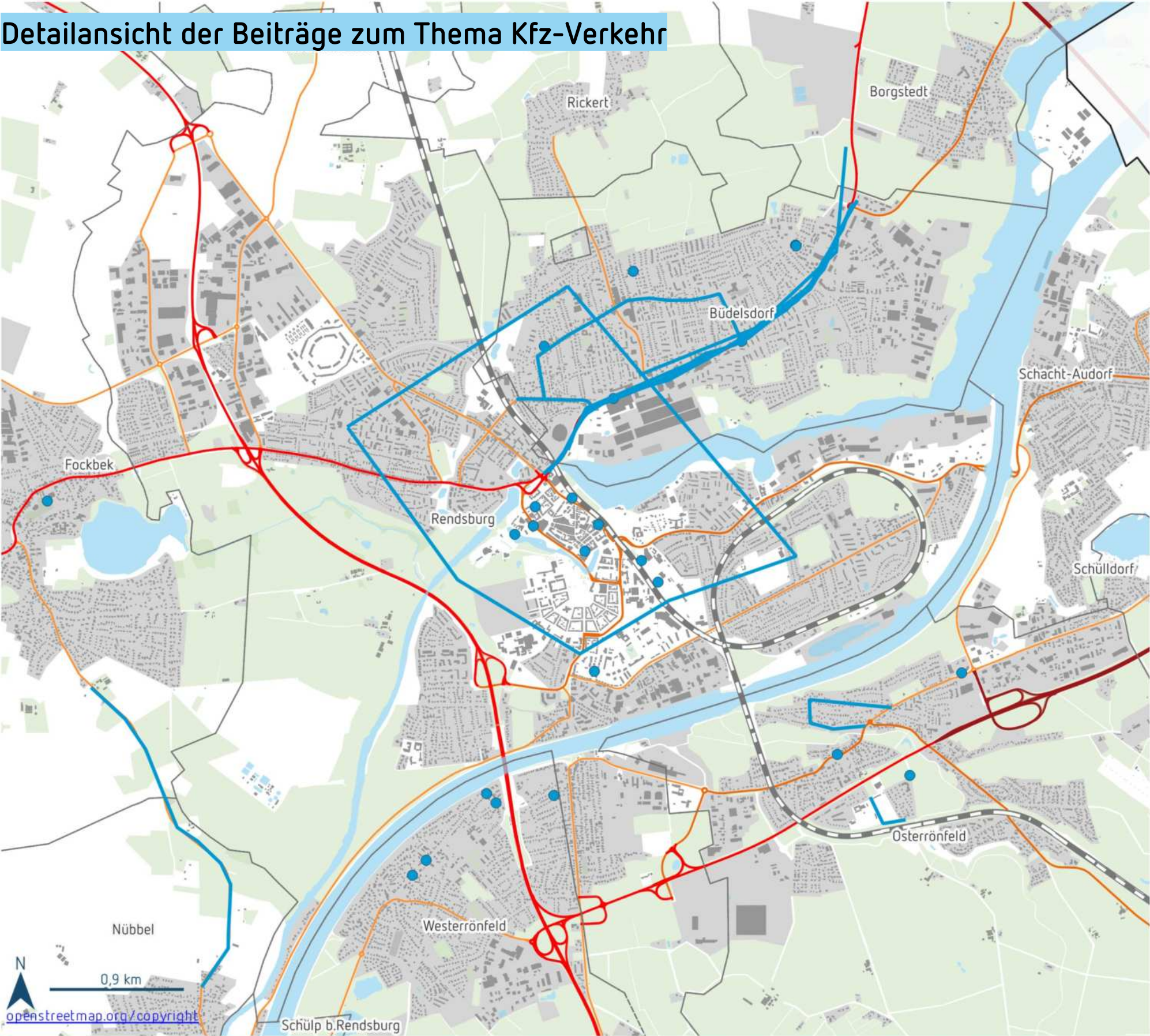

  
[openstreetmap.org/copyright](https://openstreetmap.org/copyright)


**Planersocietät**  
 Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 18/06/2025



# Detailansicht der Beiträge zum Thema Kfz-Verkehr



**LEGENDE**

Onlinebeteiligung

Beiträge (Punkte)

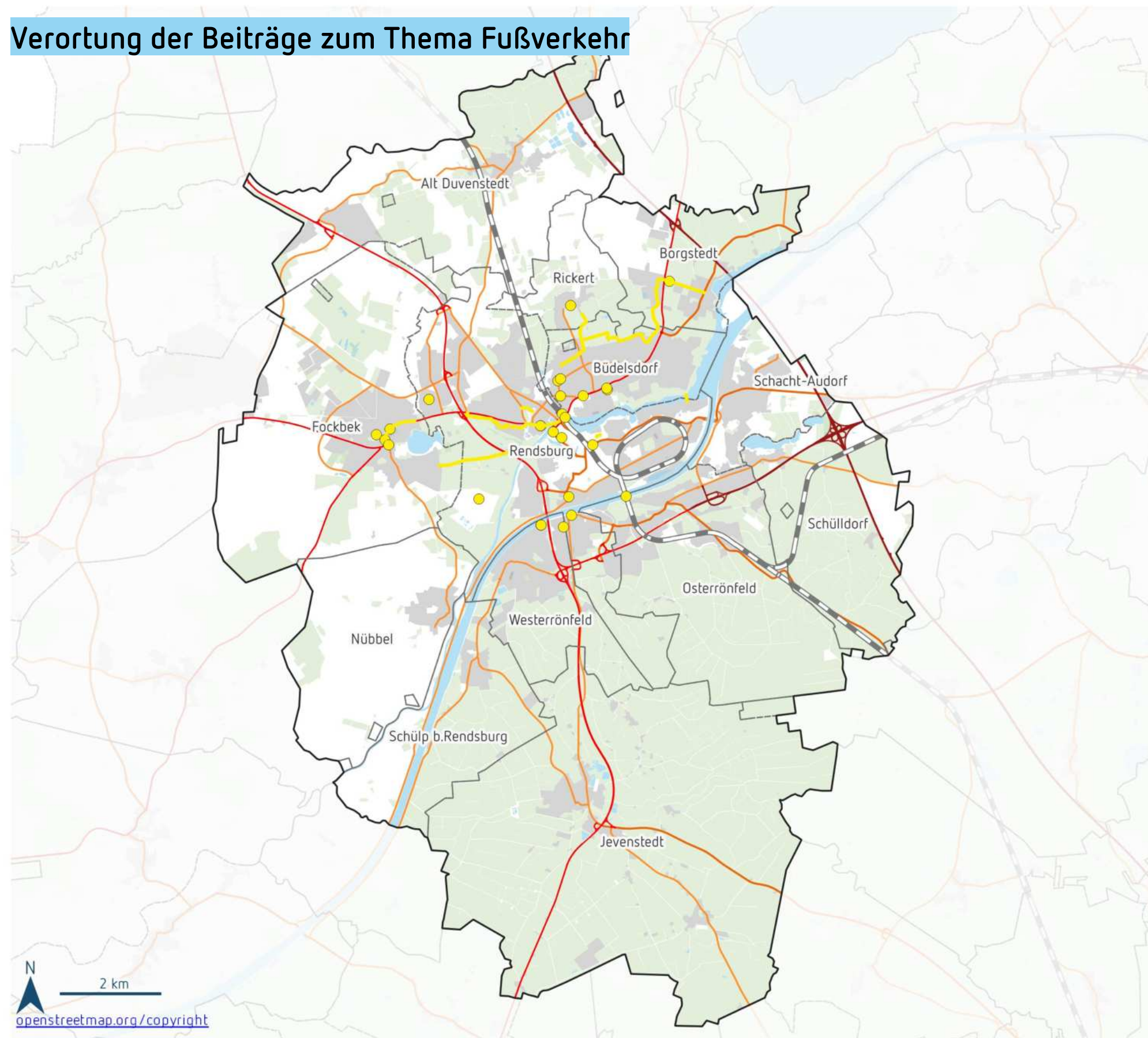
- Kfz-Verkehr

Beiträge (Linien)

- Kfz-Verkehr



# Verortung der Beiträge zum Thema Fußverkehr



## LEGENDE

### Onlinebeteiligung

#### Beiträge (Punkte)

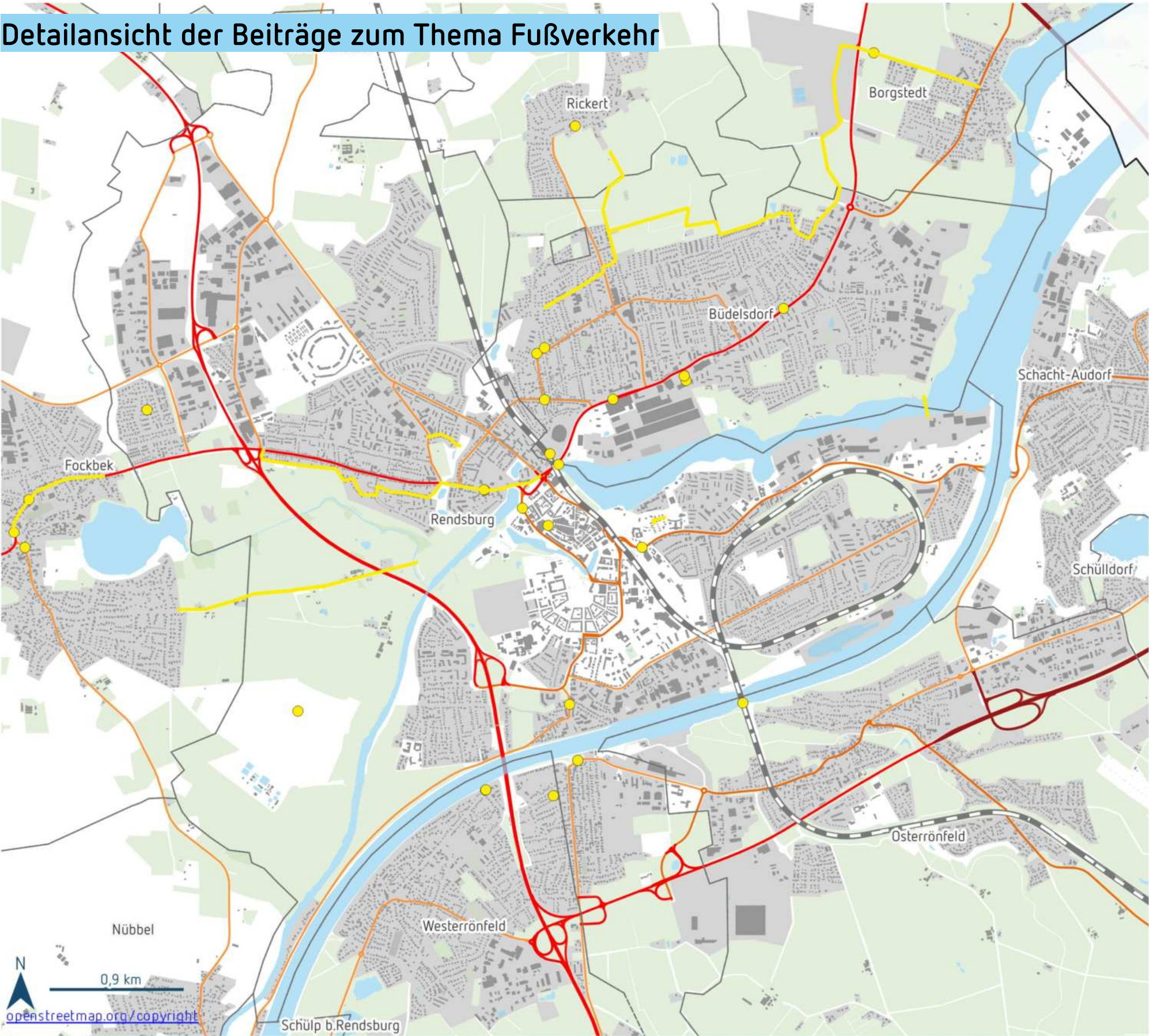
● Fußverkehr

#### Beiträge (Linien)

— Fußverkehr



# Detailansicht der Beiträge zum Thema Fußverkehr



LEGENDE

Onlinebeteiligung

Beiträge (Punkte)

● Fußverkehr

Beiträge (Linien)

— Fußverkehr

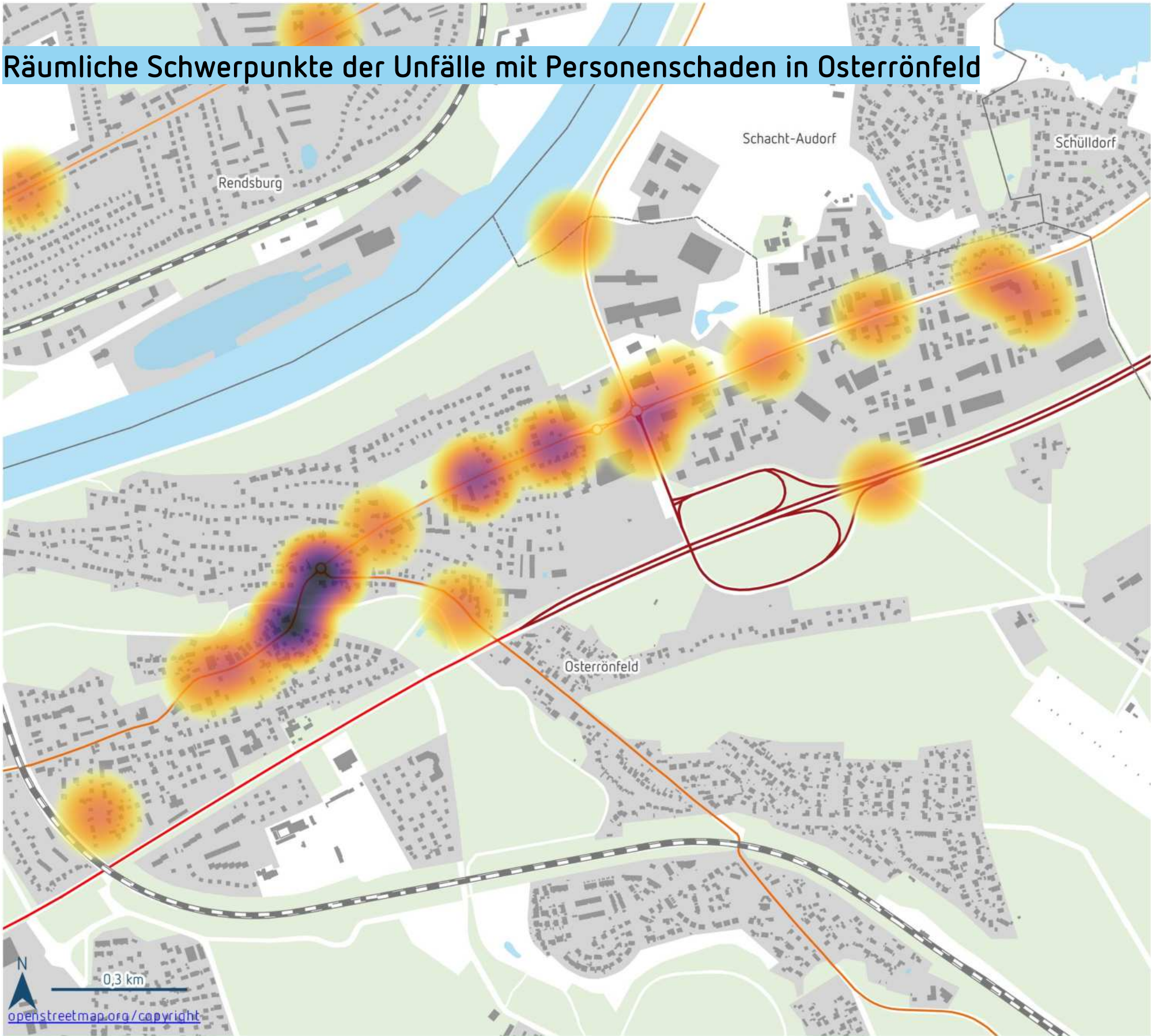
openstreetmap.org/copyright

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 18/06/2025



# Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Osterrönfeld



## LEGENDE

### Analysen

#### Unfallstellen

- hohes Unfallaufkommen
- niedriges Unfallaufkommen

### Kartengrundlage

- Gemeinden
- Untersuchungsgebiet

### Nutzung

- Siedlungsraum & Gewerbe
- Wasser
- Grünfläche

### Eisenbahnlinie

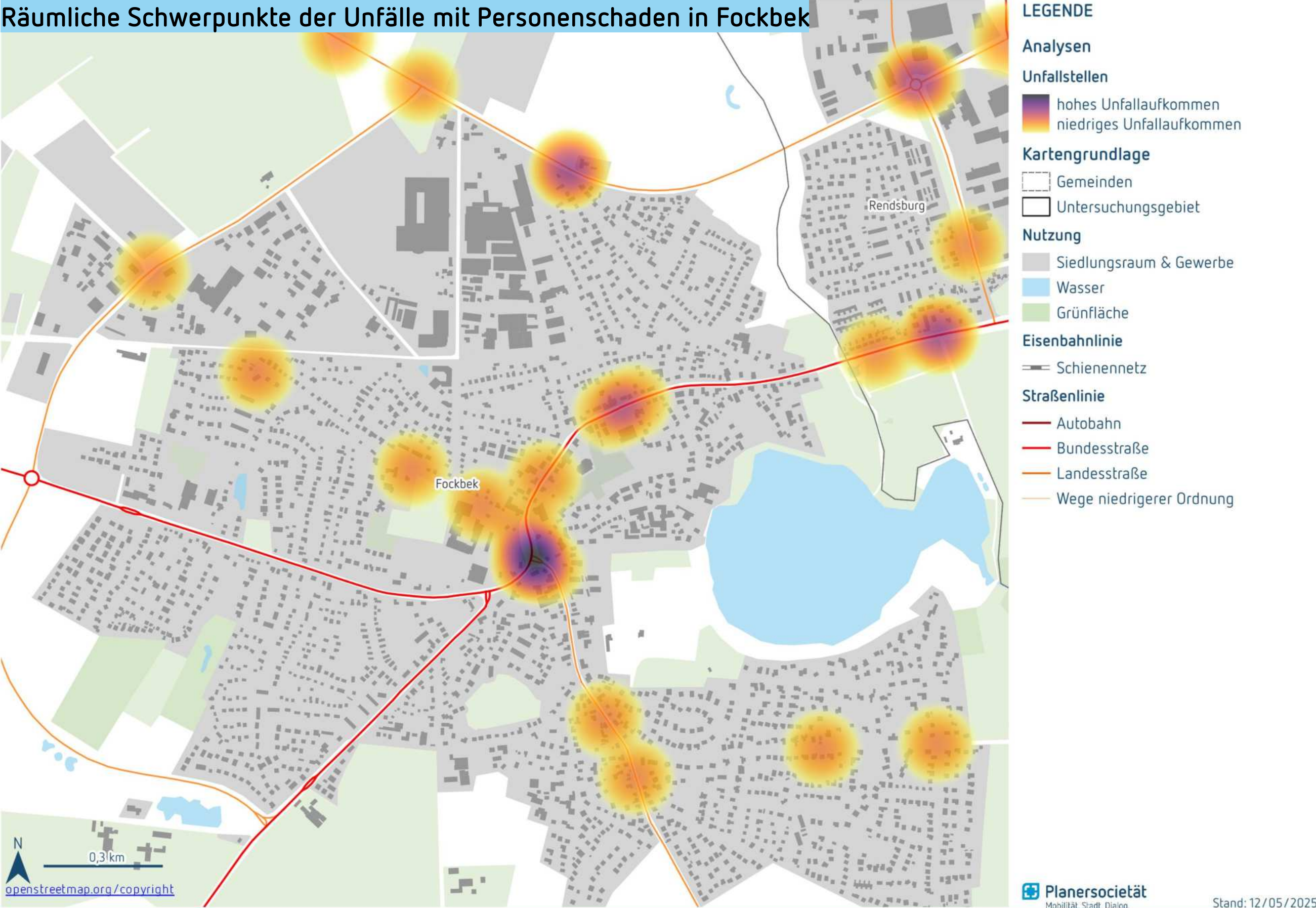
- Schienennetz

### Straßenlinie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Wege niedrigerer Ordnung

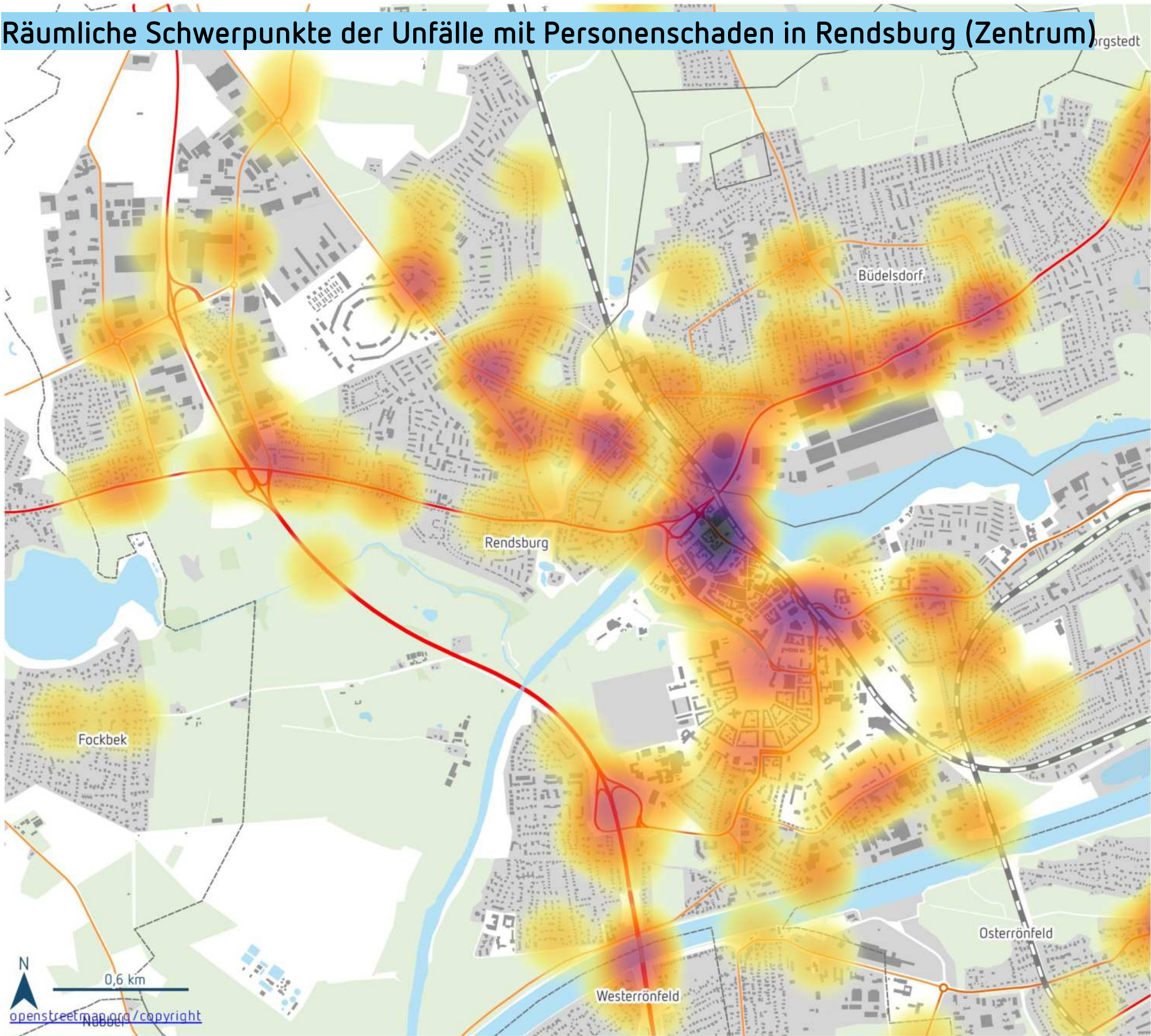


# Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Fockbek





# Räumliche Schwerpunkte der Unfälle mit Personenschaden in Rendsburg (Zentrum)



## LEGENDE

### Analysen

#### Unfallstellen

- hohes Unfallaufkommen
- niedriges Unfallaufkommen

### Kartengrundlage

- Gemeinden
- Untersuchungsgebiet

### Nutzung

- Siedlungsraum & Gewerbe
- Wasser
- Grünfläche

### Eisenbahnlinie

- Schienennetz

### Straßenlinie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Wege niedrigerer Ordnung



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 ...

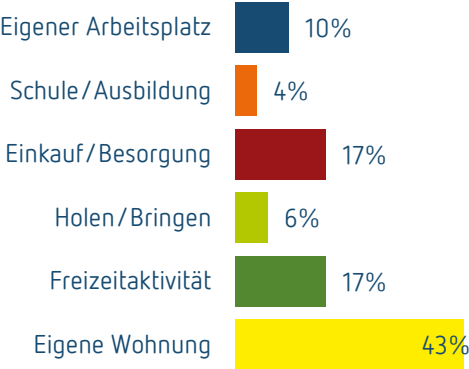
- legen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg pro Werktag durchschnittlich 3,9 Wege zurück,
- legen im Schnitt 6,1 km pro Weg zurück, also rund 23,8 km am Tag.

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.

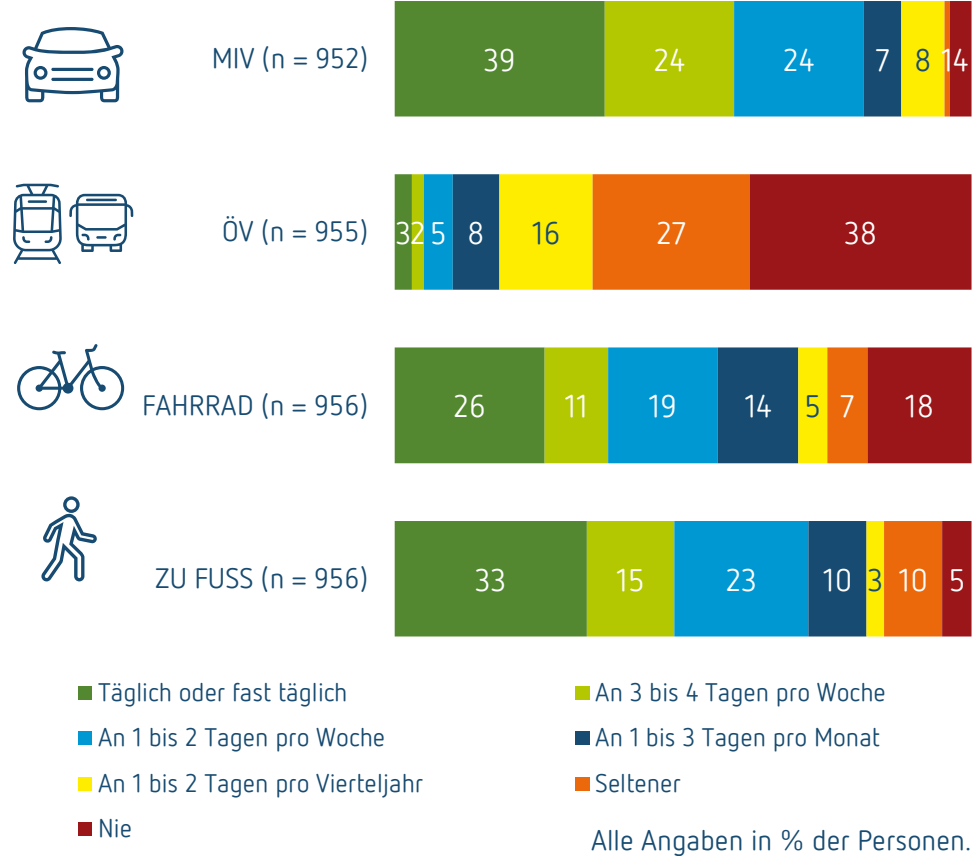
Mit dem Umweltverbund werden insgesamt 49 % der Wege zurückgelegt. 45 % werden mit aktiven Verkehrsmitteln (25 % zu Fuß, 20 % mit dem Fahrrad) zurückgelegt, 4 % mit dem ÖV.

Zwecke der Wege

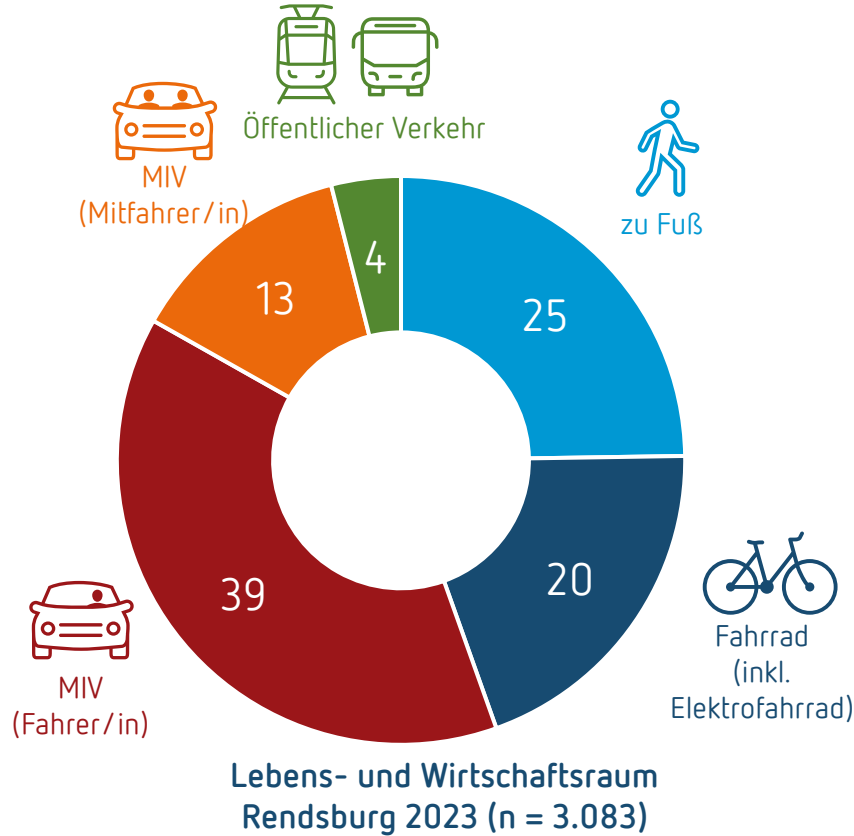


Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

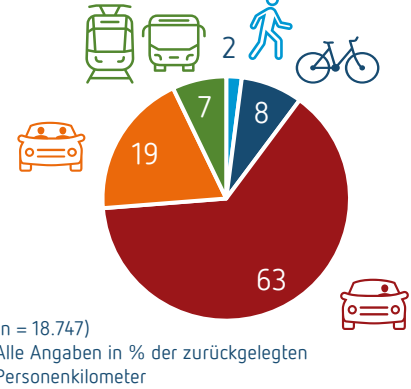


Modal Split 2023 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

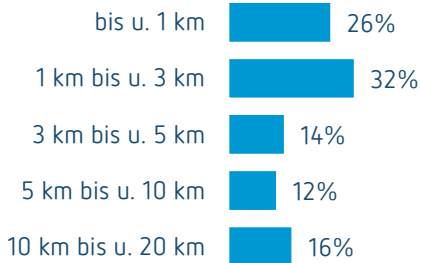
Modal Split nach Verkehrsleistung



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 Wegezwecke, insbesondere Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung.

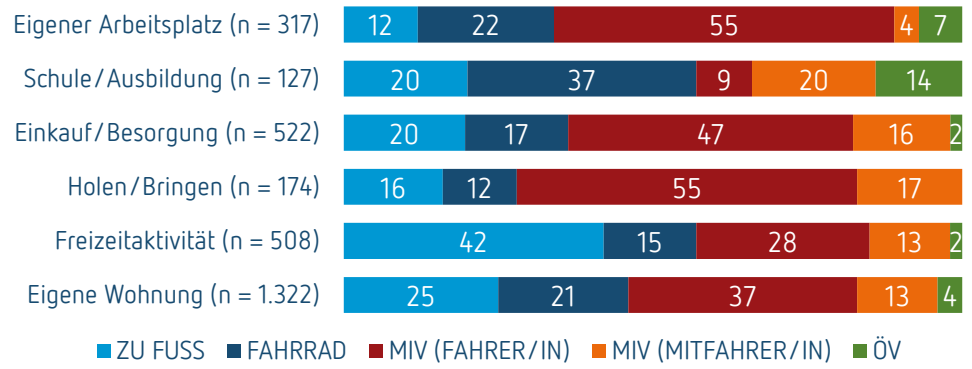
72 % der Wege sind kürzer als 5 km



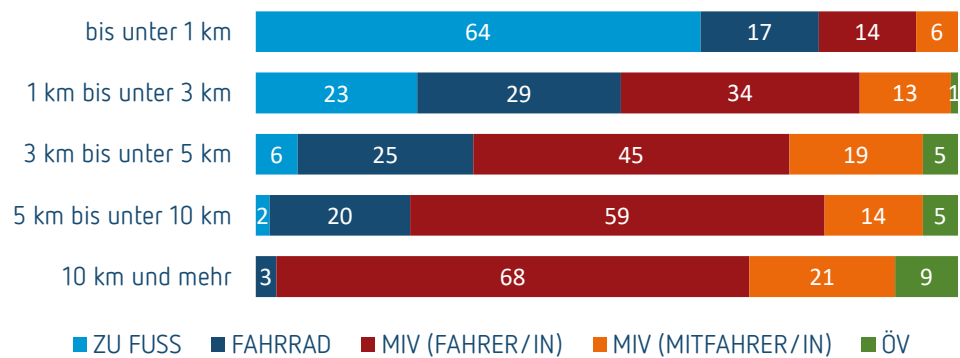
(n = 2.852)  
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

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 Wegezweck

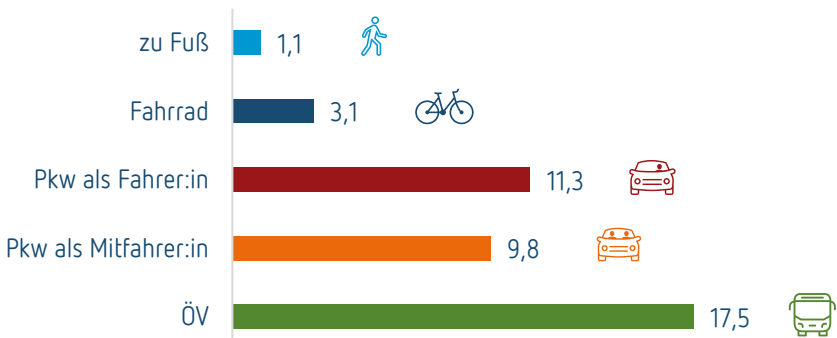


Modal Split in Entfernungsklassen



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