Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) Rendsburg



Online-Umfrage zum Maßnahmen-Check
10. August bis 13. September 2026
Ergebnisdokumentation

REGION RENDSBURG IN BEWEGUNG

Entwicklungs-agentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Inhalt



Einleitung & Ergebnisüberblick	3
Soziodemographie: Über die Teilnehmenden	10
Handlungsfeld A: Ankommen und Aufsteigen	15
Handlungsfeld B: Vernetzen und Umsteigen	23
Handlungsfeld C: Lenken und Handeln	30
Handlungsfeld D: Entwickeln und Begleiten	36
Ranking der Maßnahmen	42
Ergebnisse nach Zielgruppen	50

REGION RENDSBURG IN BEWEGUNG

Entwicklungs-agentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Einleitung

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
liebe Interessierte an der Mobilität von morgen,
liebe Teilnehmende des Maßnahmen-Checks,

im Sommer 2026 waren die Menschen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eingeladen, sich im Rahmen des Online-Maßnahmen-Checks aktiv an der Entwicklung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) zu beteiligen. Im Zeitraum vom 10. August bis 13. September 2026 bewerteten insgesamt 349 Personen die vorgeschlagenen Maßnahmen und brachten zahlreiche Anregungen, Hinweise und Erfahrungen ein.

Der Mobilitätsentwicklungsplan bildet den strategischen Rahmen für die Mobilität der Zukunft in der Region. Ziel ist es, Verkehr sicher, verlässlich, klimafreundlich und für alle zugänglich zu gestalten und damit einen Beitrag zur Klimaneutralität bis 2040 zu leisten.

Im Rahmen des Maßnahmen-Checks konnten die Teilnehmenden die insgesamt 30 vorgeschlagenen Maßnahmen bewerten, Prioritäten sichtbar machen und zusätzliche Perspektiven in den Planungsprozess einbringen. Die Rückmeldungen liefern wichtige Hinweise für die weitere Ausarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans. Die Ergebnisse fließen in die abschließende Bearbeitung und Priorisierung der Maßnahmen ein.

Im Sinne eines transparenten Planungsprozesses werden die zentralen Erkenntnisse der Online-Beteiligung in diesem Bericht zusammengefasst und öffentlich zugänglich gemacht.

Unser herzlicher Dank gilt allen Teilnehmenden, die sich die Zeit genommen haben, ihre Einschätzungen, Erfahrungen und Ideen einzubringen. Mit Ihrem Engagement leisten Sie einen wichtigen Beitrag dazu, den Mobilitätsentwicklungsplan an den Bedürfnissen der Menschen in der Region auszurichten und die Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gemeinsam weiterzuentwickeln.

Ergebnisüberblick

Im Zeitraum vom 10. August bis 13. September 2026 beteiligten sich 349 Bürgerinnen und Bürger am Online-Maßnahmen-Check zum Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Die Teilnehmenden bewerteten insgesamt 30 Maßnahmen aus vier Handlungsfeldern und priorisierten die aus ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmen. Zusätzlich brachten die Teilnehmenden insgesamt 189 Anregungen, Hinweise und Verbesserungsvorschläge ein. Die Ergebnisse liefern wertvolle Erkenntnisse für die weitere Priorisierung und Ausgestaltung des Maßnahmenprogramms.

Zentrale Erkenntnisse

Fuß- und Radverkehr genießen die höchste Priorität

Die größte Zustimmung erhalten Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs. Besonders wichtig sind den Teilnehmenden ein durchgängiges Radverkehrsnetz, attraktive Fuß- und Radwege sowie mehr Sicherheit und Fahrkomfort auf bestehenden Verbindungen. Ergänzend werden Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Sicherung flexibler Bedarfsverkehre als besonders relevant bewertet. Diese Themen dominieren sowohl die Maßnahmenbewertungen als auch die Priorisierung der wichtigsten Maßnahmen.

Sicherheit ist das zentrale Querschnittsthema

Über alle Handlungsfelder hinweg wird deutlich, dass Verkehrssicherheit eine zentrale Voraussetzung für eine zukunftsfähige Mobilität darstellt. Besonders hohe Zustimmung erhält die Maßnahme „Sichere Wege zu Schule und Kindergarten“. Auch die Freitextkommentare zeigen, dass sichere Infrastruktur, sichere Querungsmöglichkeiten und ein konfliktarmes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden zu den wichtigsten Anliegen der Bevölkerung zählen.

Ein attraktiver und verlässlicher ÖPNV wird als Schlüssel für die Mobilitätswende gesehen

Die Teilnehmenden wünschen sich vor allem ein dichteres, zuverlässigeres und besser verknüpftes Bus- und Bahnangebot. Im Fokus stehen bessere Verbindungen in den Abendstunden und am Wochenende, eine stärkere Anbindung des Umlands sowie attraktive Umsteigemöglichkeiten. Besonders positiv werden flexible Bedarfsverkehre wie der NAH.SHUTTLE bzw. REMO bewertet.

Stadt und Umland setzen unterschiedliche Schwerpunkte

Die Auswertung zeigt, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraums unterscheiden. Während im regionalen Zentrum insbesondere die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrssteuerung und Aufenthaltsqualität thematisiert werden, spielen im Umland die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr, flexible Mobilitätsangebote und sichere Schulwege eine noch größere Rolle. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit eines Mobilitätssystems, das den unterschiedlichen Anforderungen der Teilräume gleichermaßen gerecht wird.

Die Grundprioritäten werden über Altersgruppen und Geschlechter hinweg weitgehend geteilt. Unabhängig von Alter und Geschlecht zählt die Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes zu den wichtigsten Maßnahmen des Mobilitätsentwicklungsplans. Unterschiede zeigen sich vor allem bei den nachgelagerten Prioritäten. Jüngere Teilnehmende messen der Ergänzung des ÖPNV-Angebots eine besonders hohe Bedeutung bei, während für die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen sichere Wege zu Schule und Kindergarten überdurchschnittlich wichtig sind.

Ergebnisüberblick

Ältere Teilnehmende bewerten insbesondere den Umgang mit E-Scootern als relevantes Thema. Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern fallen insgesamt deutlich geringer aus. Frauen gewichten Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen etwas stärker, während Männer Maßnahmen zur Elektromobilität häufiger priorisieren. Insgesamt zeigen die Ergebnisse eine breite Übereinstimmung bei den zentralen Zielen der Mobilitätsentwicklung.

Die Ergebnisse bestätigen die strategische Ausrichtung des Mobilitätsentwicklungsplans

Die hohe Zustimmung zu Maßnahmen der Nahmobilität, des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrssicherheit zeigt, dass die grundlegenden Ziele des Mobilitätsentwicklungsplans von einer breiten Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt werden. Gleichzeitig machen die Rückmeldungen deutlich, dass bei der Umsetzung insbesondere die Alltagstauglichkeit der Angebote, die Bedürfnisse des Umlands sowie konkrete Verbesserungen im Bestand im Fokus stehen sollten.

Fazit

Besonders hohe Priorität genießen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, sichere Wege für alle Verkehrsteilnehmenden sowie ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr. Die Priorisierung der Maßnahmen zeigt zugleich, welche Themen aus Sicht der Bevölkerung bei der weiteren Umsetzung des Mobilitätsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden sollten. Die Beteiligung bestätigt damit die strategische Ausrichtung des Mobilitätsentwicklungsplans und liefert zugleich wichtige Impulse für die weitere Konkretisierung und Priorisierung des Maßnahmenprogramms.

Aufbau des Maßnahmen-Checks

Der Online-Maßnahmen-Check war entlang der vier Handlungsfelder des Mobilitätsentwicklungsplans aufgebaut. Zu Beginn jedes Handlungsfeldes erhielten die Teilnehmenden eine kurze Einführung in die jeweiligen Ziele und Themenschwerpunkte. Anschließend wurden die zugehörigen Maßnahmen einschließlich einer Kurzbeschreibung vorgestellt.

Die vier Handlungsfelder des Mobilitätsentwicklungsplans sind:

- ***Ankommen und Aufsteigen*:** Maßnahmen zur Stärkung des **Fuß- und Radverkehrs** sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- ***Vernetzen und Umsteigen:*** Maßnahmen zur Weiterentwicklung des **öffentlichen Personennahverkehr**s, **neuer Mobilitätsangebote** und der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel
- ***Lenken und Handeln:*** Maßnahmen zur Steuerung des **Kfz-Verkehr**s und zur **Optimierung des Wirtschaftsverkehr**s
- ***Entwickeln und Begleiten*:** Maßnahmen des **Mobilitätsmanagement**s sowie der **Kommunikation, Information und Beteiligung**

Insgesamt lagen den Teilnehmenden 30 Maßnahmen zur Bewertung vor. Für jede Maßnahme wurde die Frage gestellt: „Wie bewerten Sie diese Maßnahme?“

Die Bewertung erfolgte auf einer fünfstufigen Skala: sehr unwichtig - eher unwichtig - teils/teils - eher wichtig - sehr wichtig.

Darüber hinaus bestand am Ende jedes Handlungsfeldes die Möglichkeit, über ein Freitextfeld zusätzliche Hinweise, Anregungen, Kritik oder eigene Ideen einzubringen.

Ergänzend wurden die Teilnehmenden gebeten, aus allen Maßnahmen diejenigen auszuwählen, die sie für besonders wichtig halten, und diese in eine Rangfolge von 1 bis 5 zu bringen.

Den Abschluss der Befragung bildeten freiwillige Angaben zum Wohnort, Alter und Geschlecht.

Die Teilnahme war anonym sowie orts- und zeitunabhängig online möglich.

Handlungsfelder im Überblick

Hier stehen der öffentliche Personennahverkehr und Sharing-Angebote im Mittelpunkt. Das Handlungsfeld verfolgt das Ziel, attraktive, zuverlässige und gut vernetzte Alternativen zum eigenen Auto zu schaffen. Dazu gehören ein leistungsfähiger ÖPNV, flexible On Demand Verkehre, Sharing-Angebote sowie das Zusammenspiel verschiedener Mobilitätsformen.

Vernetzen und Umsteigen

Dieses Handlungsfeld umfasst Maßnahmen zur Steuerung des Kfz-Verkehrs und zur Optimierung des Wirtschaftsverkehrs. Im Fokus stehen effiziente Verkehrsführungen und die Optimierung des ruhenden Verkehrs, um Belastungen wie Stau und Lärm zu reduzieren und gleichzeitig einen attraktiven Wirtschaftsstandort sicherzustellen.

Lenken und Handeln



Ankommen und Aufsteigen

Dieses Handlungsfeld umfasst Maßnahmen, die die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad stärken sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Ziel ist es, Wege sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten – von barrierearmen Gehwegen über durchgängige Radverbindungen bis hin zu lebendigen Straßenräumen, in denen sich Menschen gerne aufhalten.

Entwickeln und Begleiten

Hier geht es um Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Information. Ziel ist es, Mobilität nachhaltig zu gestalten, indem Informationsangebote, Beratung und Dialogformate die Kommunen, Unternehmen und Einzelpersonen dabei unterstützen, umweltfreundliche und passende Mobilitätsentscheidungen zu treffen. Maßnahmen aus diesem Handlungsfeld sorgen für Sichtbarkeit, Akzeptanz und Mitwirkung.

Methodik der Auswertung

Die Ergebnisse des Online-Maßnahmen-Checks basierten auf zwei Datenquellen: Die Bewertungen der 30 Einzelmaßnahmen sowie den Freitext-Kommentaren, die von den Teilnehmenden zu den vier Handlungsfeldern abgegeben werden konnten.

Quantitative Auswertung

Die quantitative Auswertung untersuchte, wie die einzelnen Maßnahmen von den Teilnehmenden bewertet wurden. Hierfür wurden die Antworten auf einer fünfstufigen Bewertungsskala je Maßnahme ausgewertet und vergleichend gegenübergestellt.

Die Ergebnisse wurden in den vier Handlungsfeldern dargestellt. Ergänzend wurde die Priorisierung der Maßnahmen ausgewertet. Hierzu wurden die von den Teilnehmenden vergebenen Ränge analysiert und zu einem Gesamtranking zusammengeführt, welches die oberen Ränge (Rang 1-3) kumuliert darstellte. Dadurch wurde sichtbar, welche Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden die höchste Priorität für die zukünftige Mobilitätsentwicklung besitzen. Ergänzend wurden die Ergebnisse vergleichend nach Altersgruppen und nach Raumtyp des Wohnorts ausgewertet. Nach Geschlecht wurden die Bewertungen ebenfalls betrachtet, hier zeigten sich jedoch keine nennenswerten Unterschiede.

Qualitative Auswertung

Alle Freitext-Rückmeldungen wurden gelesen und jeweils einer inhaltlichen Hauptkategorie zugeordnet. Die Kategorien ergaben sich dabei aus den Rückmeldungen selbst.

Um eine differenzierte Betrachtung zu ermöglichen, wurden zusätzlich folgende Merkmale erfasst:

- der Haupttenor der Aussage (Zustimmung, Verbesserungsvorschlag oder Kritik),
- das jeweilige Handlungsfeld,
- der Herkunftsraum der Teilnehmenden entsprechend den Regionstypen (Regionales Zentrum, verdichtetes Umland, erweitertes Umland, ländliches Umland – siehe Soziodemographie).

Dadurch ließ sich nachvollziehen, welche Themen besonders häufig genannt wurden, wie diese bewertet wurden und aus welchen Teilräumen der Region die entsprechenden Hinweise stammen.

Methodik der Auswertung

Qualitative Auswertung nach Zahlen

Insgesamt wurden 189 Freitext-Kommentare ausgewertet. Diese verteilen sich wie folgt auf die vier Handlungsfelder:

- Handlungsfeld A „Ankommen und Aufsteigen“: 81 Kommentare
- Handlungsfeld B „Vernetzen und Umsteigen“: 44 Kommentare
- Handlungsfeld C „Lenken und Handeln“: 40 Kommentare
- Handlungsfeld D „Entwickeln und Begleiten“: 24 Kommentare

Die Ergebnisse werden in den nachfolgenden Kapiteln handlungsfeldbezogen dargestellt. Dabei werden zunächst die thematischen Schwerpunkte und ihre Häufigkeiten erläutert. Anschließend werden die vorherrschenden Meinungsbilder sowie Unterschiede zwischen den Regionstypen beschrieben. Ergänzt werden die Ergebnisse durch ausgewählte Beispiele und zentrale Hinweise aus den Freitext-Kommentaren.

Hinweise zur Interpretation / Fallzahlen

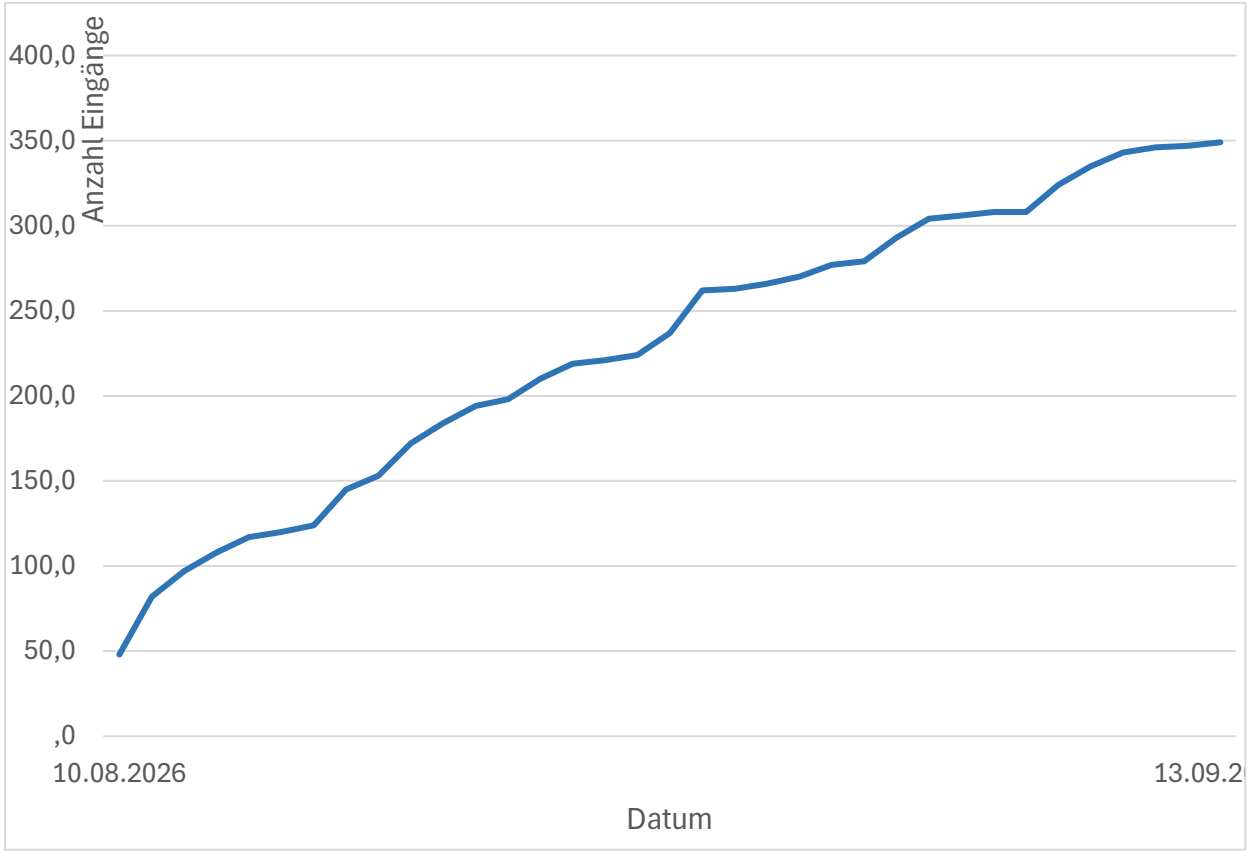
Bei den Freitext-Rückmeldungen handelt es sich um qualitative Beiträge. Die Auswertung dient daher dazu, Themen, Argumente und Perspektiven sichtbar zu machen. Aufgrund der teilweise geringen Fallzahlen, insbesondere in einzelnen Regionstypen, sind die dargestellten Ergebnisse nicht als repräsentative statistische Aussagen zu verstehen. Vielmehr liefern sie wertvolle Hinweise auf Anliegen, Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden.

Sozio-demographie

Über die Teilnehmenden



Teilnahme über den Befragungszeitraum



- Relativ konstanter Rücklauf über den Befragungszeitraum
- 349 hinreichend vollständige Antworten über einen Monat

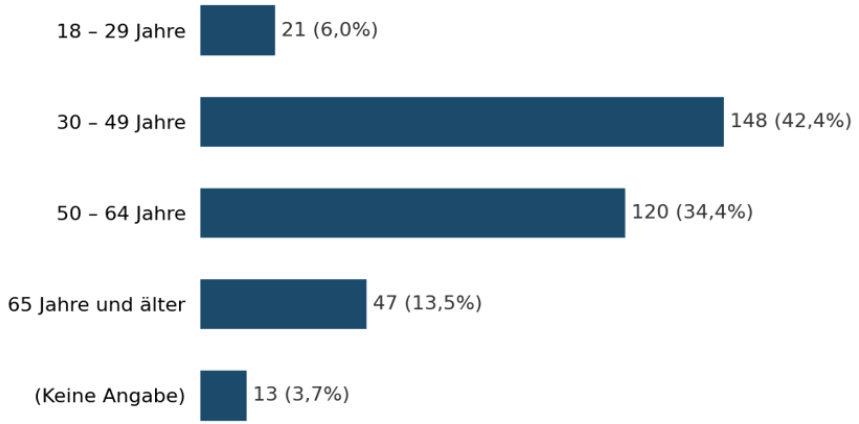
Teilnahme auf einen Blick

- **Beteiligungszeitraum:** 10.08.2026 bis 13.09.2026
- **Begonnene Fragebögen:** 486
- **Vollständig ausgefüllte Fragebögen:** 349
- **Handlungsfelder:** 4
- **Bewertete Maßnahmen:** 30
- **Freitextkommentare:** 189
- **Anteil Teilnehmende aus Rendsburg und Büdelsdorf:** 55,8%

Der Online-Maßnahmen-Check zum Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) fand vom 10. August bis 13. September 2026 statt. In diesem Zeitraum wurde die Umfrage von 486 Personen begonnen, davon haben 349 Personen den Fragebogen hinreichend vollständig ausgefüllt. Der Rücklauf verlief über den gesamten Beteiligungszeitraum hinweg konstant.

Alter & Geschlecht

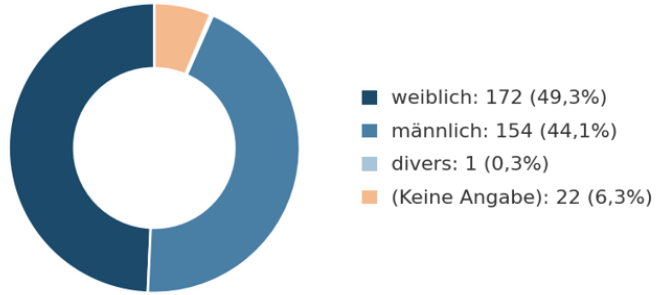
Alter (n = 349)



Alter der Teilnehmenden

Die Befragung wurde vor allem von Menschen im mittleren Lebensalter genutzt. Am stärksten vertreten waren die 30- bis 49-Jährigen (42,4 %), gefolgt von den 50- bis 64-Jährigen (34,4 %). Jüngere Teilnehmende im Alter von 18 bis 29 Jahren machten 6,0 % der Befragten aus.

Geschlecht (n = 349)



Geschlecht der Teilnehmenden

Die Geschlechterverteilung ist insgesamt ausgewogen. Knapp die Hälfte der Teilnehmenden gab an, weiblich zu sein (49,3 %), weitere 44,1 % männlich. Eine Person ordnete sich der Kategorie „divers“ zu. Rund 6,3% machten keine Angabe zum Geschlecht.

Wohnorte & Raumtypen

Wohnorte der Teilnehmenden

Die meisten Teilnehmenden stammen aus Rendsburg (42,4 %) und Büdelsdorf (13,4 %). Weitere häufig vertretene Wohnorte sind Fockbek (5,6 %), Borgstedt (5,3 %) und Jevenstedt (4,5 %).

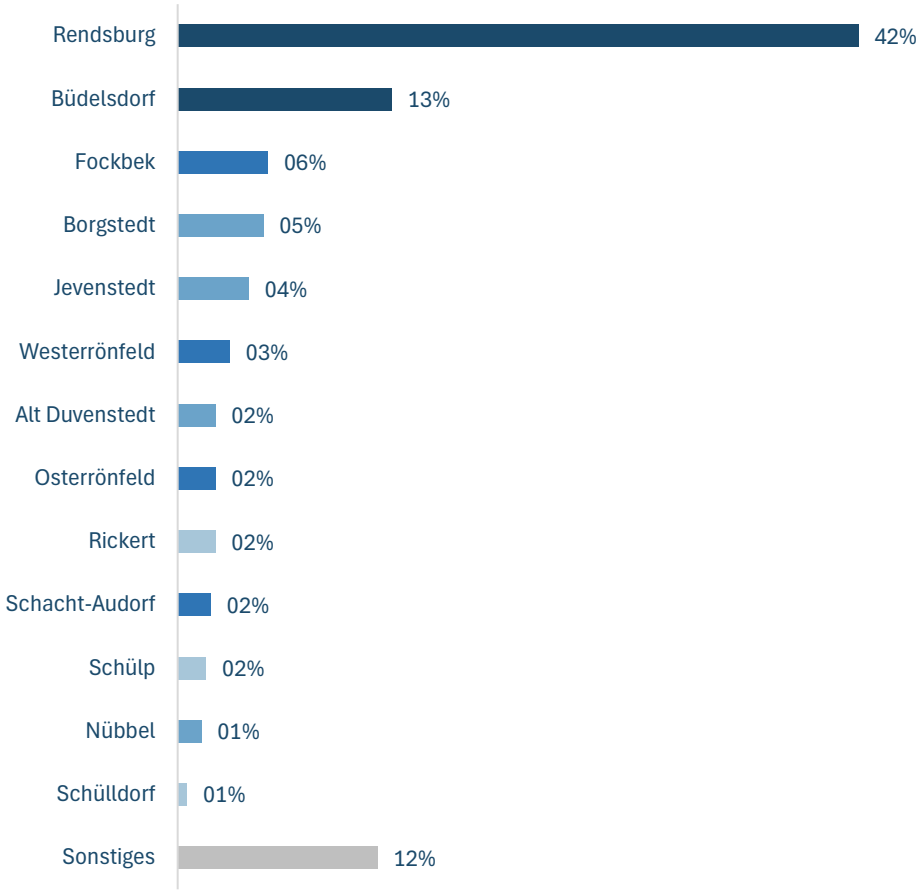
Für die Auswertung wurden die Wohnorte der Teilnehmenden vier Raumkategorien zugeordnet. Diese Einteilung ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der Ergebnisse zwischen dem städtischen Kernbereich und den umliegenden Gemeinden.

- **Regionales Zentrum:** Die Städte Rendsburg und Büdelsdorf als wirtschaftliches, infrastrukturelles und verkehrliches Zentrum der Region.
- **Verdichtetes Umland:** Gemeinden mit einer engen funktionalen Verflechtung zum regionalen Zentrum und hohen Pendel- und Alltagsbeziehungen, darunter Fockbek, Osterrönfeld, Schacht-Audorf und Westerrönfeld.
- **Erweitertes Umland:** Gemeinden mit einer stärkeren räumlichen Distanz zum Zentrum, die jedoch weiterhin enge wirtschaftliche und soziale Beziehungen zum Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg aufweisen, darunter Alt Duvenstedt, Borgstedt, Jevenstedt und Nübbel.
- **Ländliches Umland:** Gemeinden mit geringer Siedlungsdichte und überwiegend ländlicher Prägung, darunter Rickert, Schülp und Schülldorf.
- **Sonstiger Wohnort:** Teilnehmende, deren Wohnort nicht einer der im Fragebogen abgefragten Kommunen zugeordnet werden konnte. Die Kategorie umfasst Wohnorte außerhalb des definierten Untersuchungsraums sowie weitere Gemeinden der Region.

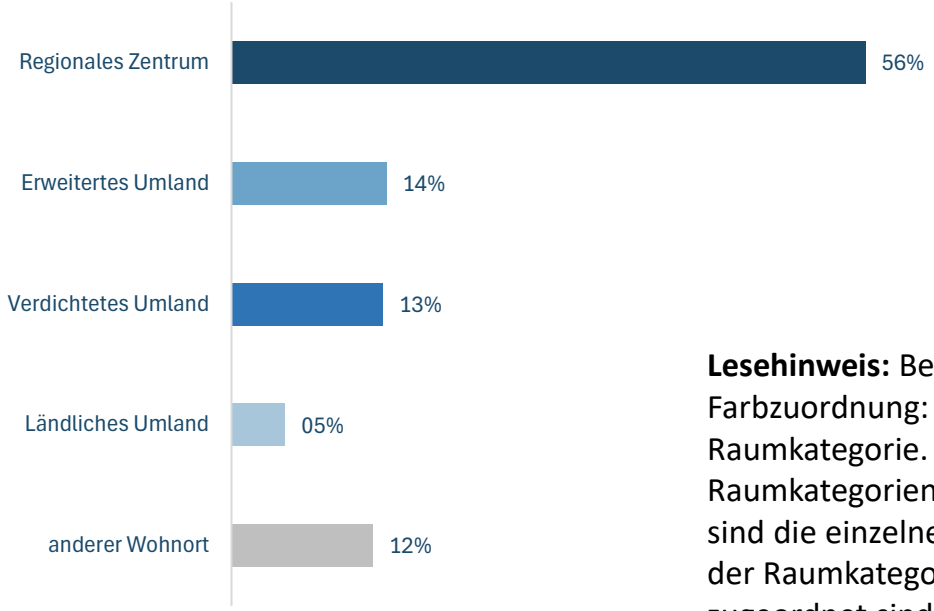
Knapp die Hälfte der Teilnehmenden lebt im regionalen Zentrum. Weitere Teilnehmende stammen aus dem verdichteten, erweiterten und ländlichen Umland. Die Kategorie „Sonstiger Wohnort“ verdeutlicht zudem, dass die Mobilitätsbeziehungen der Region über die unmittelbaren Gemeindegrenzen hinausreichen und der Mobilitätsentwicklungsplan auch für Menschen relevant ist, die außerhalb des Kernraums wohnen, diesen jedoch regelmäßig nutzen

Wohnort & Raumbezug

Wohnort (n = 337)



Raumkategorie (n = 349)



Lesehinweis: Beide Grafiken nutzen dieselbe Farbzuordnung: Jede Farbe steht für eine Raumkategorie. Rechts ist der Anteil der Raumkategorien insgesamt dargestellt, links sind die einzelnen Wohnorte in der Farbe der Raumkategorie eingefärbt, der sie zugeordnet sind (z. B. Rendsburg und Büdelsdorf = Regionales Zentrum). Die Balkenfarbe links zeigt damit direkt, welchem Balken rechts der jeweilige Wohnort zugerechnet wird.

Handlungsfeld A

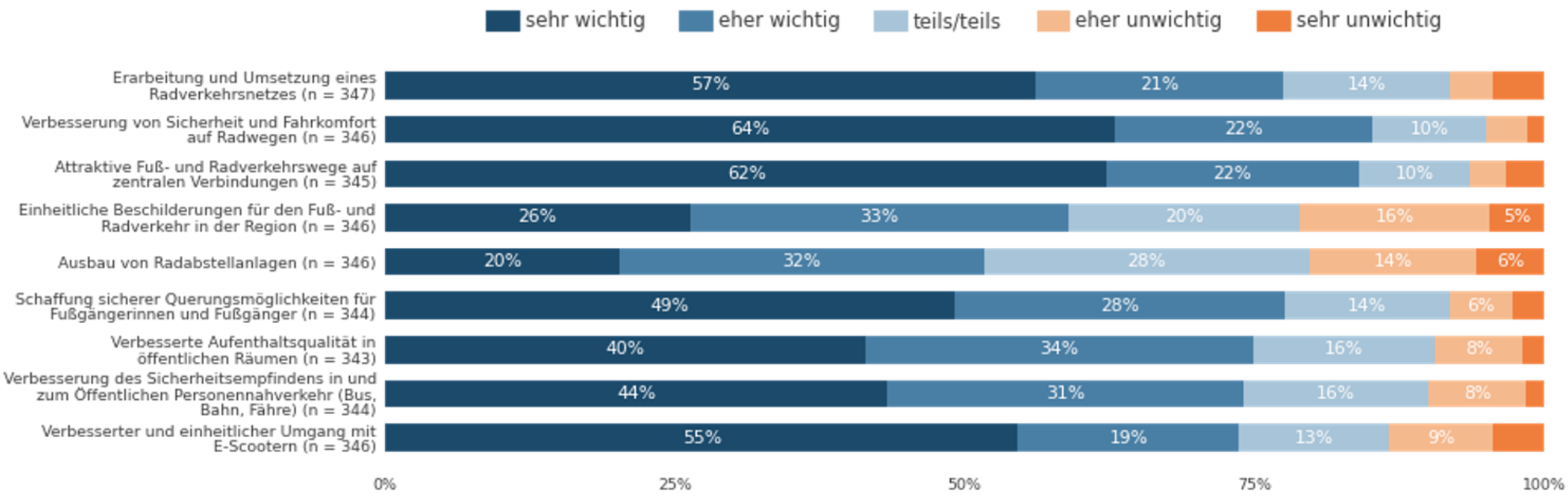
Ankommen und Aufsteigen



Handlungsfeld A: Maßnahmenansätze

Nr.	Titel
A1	Lückenschluss im Radwegenetz durch Neubau von Streckenabschnitten
A2	Qualifizierung des bestehenden Radwegenetzes durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen
A3	Auf- und Ausbau eines regionalen Wegeleitsystems für den Fuß- und Radverkehr für touristischen und Alltagsverkehr, sowohl analog als auch digital
A4	Errichtung von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen im öffentlichen und privaten Raum anhand von bedarfs- und nutzerorientierten Kriterien
A5	Bauliche Aufwertung von Nahmobilitätsachsen unter starker Priorisierung von Fuß- und Radverkehr in zentralen Ortslagen
A6	Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, insbesondere für Personengruppen mit besonderen Mobilitätsbedarfen
A7	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Erhöhung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
A8	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens und Komforts im ÖPNV

Handlungsfeld A: Bewertung der Maßnahmen



Radverkehrsnetz, Sicherheit und Fahrkomfort sowie attraktive Fuß- und Radwege erreichen 78 bis 86 % Zustimmung („sehr wichtig“ und „eher wichtig“).

Handlungsfeld A: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Von den 349 Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzten 81 die freiwillige Möglichkeit, im Themenblock A (Fuß- und Radverkehr) ergänzende Hinweise als Freitext zu hinterlassen. Das entspricht rund 23% der Teilnehmenden. Da einzelne Kommentare mehrere Themen ansprechen, wurden diese Mehrfachthemen getrennt codiert; die Auswertung zählt daher 83 thematische Nennungen (Mehrfachcodierung), auf die sich die folgenden Anteile beziehen.

Inhaltlich verteilen sich die Rückmeldungen auf 12 Themenfelder (83 Nennungen). Das mit Abstand häufigste Anliegen betrifft die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (22 Nennungen, rund 27%). Inhaltlich überwiegen konstruktive Ausbauvorschläge wie ein durchgängiges Netz, die klare Trennung von Rad- und Autoverkehr und konkrete Streckenführungen (u. a. eine Ost-West-Fahrradstraße durch Büdelsdorf); ergänzt werden sie durch Kritik am baulichen Zustand der vorhandenen Radinfrastruktur sowie durch den Wunsch nach überdachten, sicheren und diebstahlgeschützten Fahrradabstellanlagen (besonders am Bahnhof). Am zweithäufigsten folgen die Sicherheit im Verkehr und Konflikte zwischen den Verkehrsarten (16 Nennungen, rund 19%). An dritter Stelle steht der Umgang mit E-Scootern und Sharing-Angeboten (14 Nennungen, rund 17%) im Fokus.

Weitere wiederkehrende Themen sind rechtliche Rahmenbedingungen und Regulierung (6 Nennungen) sowie der öffentliche Verkehr, der als Kategorie ÖPNV Bahn, Bus/Haltestellen und Fähre zusammenfasst (6 Nennungen) – von besserer Bahnanbindung und Abendverkehr über zuverlässigere Schwebefähre und Fahrradmitnahme bis zu attraktiveren Wartehäuschen und barrierefreien Haltestellen.

Weiter genannt werden soziale Sicherheit und Angsträume rund um Bahnhof und Unterführung (4 Nennungen) sowie Radabstellanlagen und internationale Vorbilder wie die Niederlande und Dänemark (je 4 Nennungen). Ergänzend werden Aufenthaltsqualität und Grün, grundsätzliche Anmerkungen, Barrierefreiheit, Bildungsangebote sowie die Perspektive des Kfz-Verkehrs angesprochen.

Die Rückmeldungen verteilen sich sehr ungleich auf die fünf Regionstypen: Von den 83 thematischen Nennungen entfallen 49 (rund 59 %) auf das regionale Zentrum Rendsburg / Büdelsdorf. Das Umland ist mit dem Verdichteten (7), dem Erweiterten (8) und dem Ländlichen Umland (nur 1 Nennung) deutlich schwächer vertreten; weitere 18 Nennungen stammen von Personen mit anderem Wohnort (10) oder ohne Ortsangabe (8).

Über die Regionstypen hinweg dominieren dieselben drei Themen, die auch das Gesamtbild prägen: Rad- und Fußverkehr, Sicherheit & Konflikte sowie E-Scooter/Sharing. Diese Überschneidung ist besonders im Regionalen Zentrum ausgeprägt, wo Rad- und Fußverkehr (15 Nennungen bzw. 31 %), Sicherheit & Konflikte (10 bzw. 20 %) und E-Scooter/Sharing (8 bzw. 16 %) klar im Vordergrund stehen und zusammen rund zwei Drittel der dortigen Hinweise

Handlungsfeld A: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

ausmachen. Auch bei den Rückmeldungen ohne bzw. mit anderem Wohnort liegen Rad- und Fußverkehr sowie Sicherheit vorn.

Trotz dieser gemeinsamen Schwerpunkte zeigen sich Unterschiede in der Gewichtung: Im Verdichteten Umland fehlt das Thema Rad- und Fußverkehr in den Hinweisen vollständig; hier stehen E-Scooter/Sharing (3 von 7) sowie Vorbilder/Best Practice (2) im Mittelpunkt. Das Erweiterte Umland ist thematisch am breitesten gestreut und spiegelt mit Rad- und Fußverkehr sowie Sicherheit (je 2) das Zentrum im Kleinen wider. Das Ländliche Umland liefert mit einer einzigen Nennung (E-Scooter) keine belastbare Aussage.

Insgesamt bestätigt die Analyse ein einheitliches Kern-Themenfeld über alle Regionstypen, macht aber zugleich deutlich, dass sich die Auswertung im Umland auf sehr wenige Einzelstimmen stützt. Die dortigen Schwerpunkte sind daher qualitativ zu lesen und nicht als repräsentative Verteilung.

Vom Grundton her sind die Rückmeldungen überwiegend konstruktiv: 57 der 83 Nennungen (rund 69%) enthalten konkrete Verbesserungsvorschläge, während 26 (rund 31%) überwiegend kritisch formuliert sind.

Im Folgenden werden die Ergebnisse etwas detaillierter anhand der gebildeten Kategorien vorgestellt. Für jede Hauptkategorie sind die Anzahl der Nennungen, ihr Anteil, das vorherrschende Tenor-Bild sowie eine inhaltliche Zusammenfassung der zentralen Aussagen aufgeführt.

Rad-/Fußverkehrsinfrastruktur (N = 22 / Anteil: 26,5% / Tenor: überwiegend konstruktiv): Viele konkrete Ausbauvorschläge (11 der 13 Beiträge konstruktiv). Gefordert werden:

- ein durchdachtes Gesamtkonzept statt planloser Einzelmaßnahmen,
- eine echte räumliche Trennung von Rad- und Autoverkehr
- ein Radvorrangnetz (versetzte Vorrangnetze)
- Abgleich von Alltags- mit touristischen Routen
- Aus- und Neubauvorschläge: eine durchgehende, ampelfreie Ost-West-Fahrradstraße von Borgstedt über Büdelsdorf bis Rendsburg (2 Nennungen) (vom Kreisel Hollerstraße/Borgstedter Straße über Konrad-Adenauer-Str., Käthe-Kollwitz-Str., Neue Dorfstraße, Pappelweg, Astrid-Lindgren-Schule, Am Fischerende, Neuer Gartenweg, Zur Bücherei, Heinrich-Jacobsplatz, Kaiserstraße bis Hollerstraße (neben der bestehenden Veloroute), neue Straße beidseitig zur Fahrradstraße)
- Gefahren-/Engstellen: Querung der Eisenbahnunterführung Kieler Straße/Herrenstraße (Radweg, mind. Zebrastreifen)
- Erreichbarkeit des Altstädter Markts (bislang nur schiebend)
- Wegequalität: ausreichende Radstreifenbreite (z. B. Adolfstraße), bessere Oberflächen

Handlungsfeld A: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Sicherheit & Konflikte (N = 16 / Anteil: 19,3% / Tenor: überwiegend kritisch, teils konkrete Vorschläge)**:** Zentrales Anliegen ist die Sicherheit von Rad- und Fußverkehr. Wiederkehrend: Konflikte zwischen Radfahrenden, E-Scootern und Fußgängern, rücksichtsloses Verhalten und zu hohe Geschwindigkeiten (auch E-Bikes). Gefordert werden klare Trennung von Fuß-/Radverkehr, mehr Kontrollen und Aufklärung (u. a. richtige Fahrtrichtung) sowie Tempo 30 in Dörfern. Konkrete Gefahrenstellen wurden benannt (z. B. Fähranleger Nobiskrug, Einmündung Büsumer/Rendsburger Straße, Grundstücksausfahrten). Als eigenständige Sicherheitsanliegen wurden zudem sichere Schulwege im dörflichen Bereich sowie ein Beitrag der Polizei durch Prävention und Kontrollen zu einem sichereren Fuß- und Radverkehr genannt. Einzelne halten vorhandene Querungen/Ampeln für ausreichend und betonen, bestehende Regeln durchzusetzen, statt neue zu schaffen. Sicherheit wird mehrfach als wichtigste Voraussetzung für den Umstieg aufs Rad genannt.

E-Scooter/Sharing (N = 14 / Anteil: 16,9% / Tenor: gespalten: Verbot vs. Regulierung)**:** Ein Teil fordert ein komplettes E-Scooter-Verbot („abschaffen“), ein größerer Teil verlangt strengere Regulierung und Kontrolle – u. a. Tempolimit (15 km/h innerorts), Vorgehen gegen getunte Roller, Helm- und Führerscheinpflicht, Mindestalter 16, Verbot der Doppelbesetzung sowie feste Abstellstationen (analog SprottenFlotte). Kritisiert werden hohe Geschwindigkeiten, Fahren auf Gehwegen und mangelnde Kontrolle des Innenstadt-Fahrverbots. Vereinzelt wird umgekehrt ein E-Scooter-Angebot überhaupt erst gewünscht.

- Zustand & Erhalt: Deutliche Kritik am baulichen Zustand – Radwege vielerorts kaputt (Sturz-/Unfallgefahr). Priorität soll die Sanierung und Erhaltung bestehender Wege statt Neubau von Radwegen und Velorouten haben; Hauptrouten priorisieren, wenig genutzte Nebenstrecken nicht ausbauen. Vermeidung von Radwegen, die „im Nichts enden“
- Fahrradabstellanlagen: überdachte, kostenlose und diebstahlsichere Abstellanlagen mit Kameraüberwachung und Lademöglichkeit, insbesondere am HBF. Ergänzend gewünscht: dezentrale Abstellflächen für Sharing-Räder und Abstellmöglichkeiten auf privaten Grundstücken (z. B. Supermärkte und Points of Interest (POI))
- Zwei kritische Einzelstimmen:
    - halten das bestehende Radverkehrsnetz für ausreichend,
    - bitten um Überprüfung der Einbahnregelung auf Büdelsdorfer Radwegen

Handlungsfeld A: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Regulierung & Recht (N = 6 / Anteil: 7,2% / Tenor: sachlich-fordernd): Rechtlich argumentierende Beiträge. Betont wird, dass Radverkehr Fahrverkehr ist und einheitliche Beschilderung an rechtliche Grundlagen (§ 45 StVO u. a.) gebunden ist; eine pauschale Gleichbehandlung von Fuß- und Radverkehr wird abgelehnt. Diskutiert werden der Rechtsstatus von E-Scootern/E-Bikes (Versicherungs-/Fahrbahnpflicht), Gleichbehandlung geparkter E-Roller mit E-Bikes sowie – kontrovers – ein Radführerschein und ein Rennradverbot außerorts. Eine Stimme wendet sich ausdrücklich gegen kommunale E-Scooter-Sonderregeln („genug Vorschriften“).

Öffentlicher Personennahverkehr (N = 6 / Anteil: 7,2% / Tenor: konstruktiv):

- bessere Bahnanbindung (u. a. Richtung Flensburg),
- stärkerer ÖPNV-Ausbau mit Abendverkehr und besseren Umstiegen,
- zuverlässigere Schwebefähre (weniger Ausfälle)
- verbesserte Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Verbesserung von Haltestellen : attraktivere Wartehäuschen, barrierefreie Bushaltestellen
- sichere Schulwege im dörflichen Bereich sowie Prävention/Kontrollen durch die Polizei.

Sicherheit (N = 4 / Anteil: 5% / Tenor: kritisch-konstruktiv): Thema Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum, insbesondere am Bahnhof und in der Gleisunterführung (offene Drogenszene, Diebstähle, Angsträume). Vorgeschlagen werden bessere Beleuchtung, ggf. Videoüberwachung an unübersichtlichen Durchgängen sowie Umgestaltung/Rückbau von Untertunnelungen.

Vorbilder / Best-Practice (N = 4 / Anteil: 4,8% / Tenor: konstruktiv, mit Kritik am Standard): Verweis auf internationale Vorbilder: Niederlande, Dänemark und Kopenhagen werden als Maßstab für konsequente, einheitliche Umsetzung und hohe Qualitätsstandards genannt. Kritik: die aktuell in Schleswig-Holstein gebauten Radwege seien qualitativ minderwertig und nicht zukunftsorientiert.

Aufenthaltsqualität & Grün (N = 3 / Anteil: 3,6% / Tenor: konstruktiv): Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität: Plätze mit Grün und Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang (Kritik am neu gestalteten Altstädter Markt, positiv der ZOB). Grünflächen sollen nicht zulasten von Rad-/Fußwegen gehen (Flächenumverteilung innerhalb der Verkehrsflächen), zudem Trinkwasserbrunnen und Sprühnebel als Hitzeschutz.

Handlungsfeld A: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Barrierefreiheit (N = 3 / Anteil: 3,6% / Tenor: konstruktiv-kritisch):
Barrierefreiheit von Geh- und Verkehrswegen: unebene, schräge Gehwege und ungeeignetes Pflaster erschweren älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen das Gehen (z. B. Feldstraße, Mittelstraße). Gefordert werden ein durchgängig barrierefreier ÖPNV, gepflegte Gehwege, sichere Übergänge sowie mehr Beachtung der „Frauensicht“ (keine dunklen Ecken).

Bildung & Kampagnen (N = 1 / Anteil: 1,2% / Tenor: konstruktiv):
Bildungsangebote: kostenlose Rad- und Sicherheitstrainings für neue wie erfahrene Radfahrende sowie E-Scooter-Schulungen an Schulen.

Kfz & ruhender Verkehr (N = 1 / Anteil: 1,2% / Tenor: konstruktiv)
Erreichbarkeit und Durchquerung der Stadt mit dem Auto sollen erhalten, Parkplätze bewahrt bzw. geschaffen werden – begründet mit Pendlerinnen und Pendlern aus dem Umland.

Sonstiges: (N = 3 / Anteil 3,7% / Tenor: gemischt – kritisch):

- Kritik an einem vermeintlichen Touristenfokus
- Appell, Maßnahmen mit Augenmaß und Menschenverstand umzusetzen

Handlungsfeld B

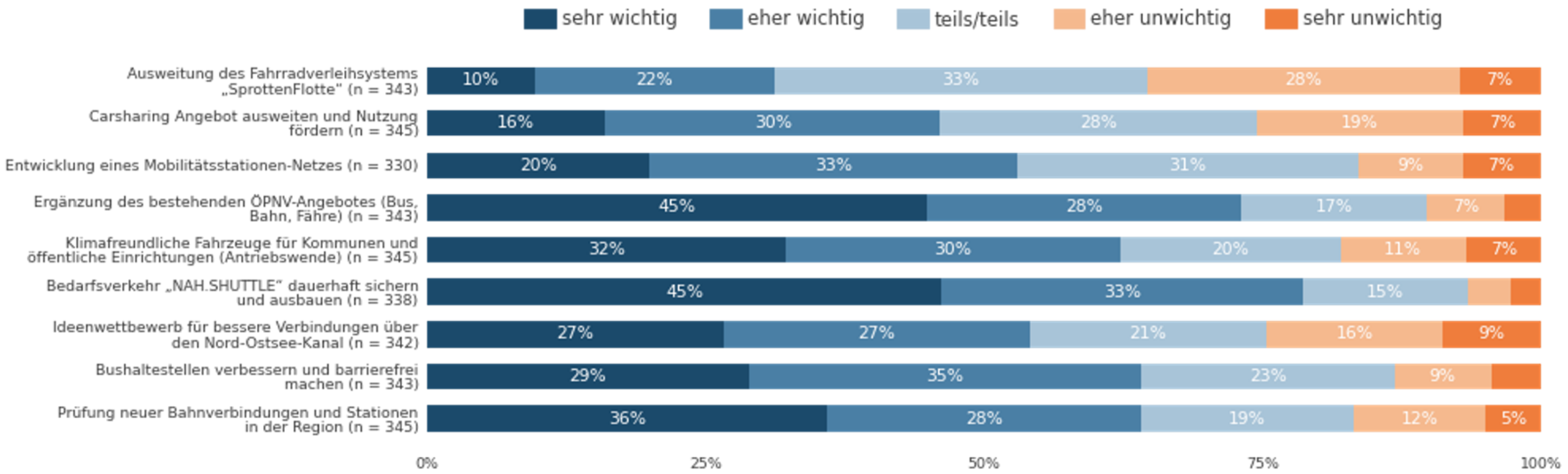
Vernetzen und Umsteigen



Handlungsfeld B: Maßnahmenansätze

Nr.	Titel
B1	Ausweitung des Stationsangebotes der SprottenFlotte auf die Gesamtregion sowie Erhöhung der Flottengröße mit besonderem Fokus auf Lastenräder und E-Bikes
B2	Carsharing-Angebot und -Nutzung fördern
B3	Entwicklung eines zusammenhängenden, regionalen Netzes von Mobilitätsstationen anhand von bedarfs- und nutzerorientierten Kriterien
B4	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes
B5	Elektrifizierung der Fahrzeugflotte im ÖPNV
B6	Neubeschaffung emissionsfreier Fahrzeuge im kommunalen und öffentlichen Zuständigkeitsbereich sowie Schaffung von Anreizen zur Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge für Unternehmen
B7	Langfristige Etablierung sowie Ausbau des bestehenden On Demand-Angebotes als Ergänzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot
B8	Ideenwettbewerb zur Verbesserung der NOK- Querung, um verschiedene Lösungsansätze zu prüfen
B9	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Qualifizierung von Bushaltestellen
B10	Verbesserung der Anbindung und Verbindung des Personenverkehrs auf der Schiene
B11	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Sichtbarmachung und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes

Handlungsfeld B: Bewertung der Maßnahmen



Bewertungsverteilung über alle Fragen des Handlungsfeldes. Am wichtigsten sind die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes (73 %) und die dauerhafte Sicherung des NAH.SHUTTLE (78 %); die Ausweitung der SprottenFlotte wird deutlich zurückhaltender bewertet.

Handlungsfeld B: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Von den 349 Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzten 44 die Möglichkeit, im Handlungsfeld B „Vernetzen und Umsteigen“ ergänzende Hinweise und Kommentare als Freitext zu hinterlassen. Das entspricht rund 13 % der Teilnehmenden. Anders als in Handlungsfeld A wurde hier jeder Kommentar genau einer Hauptkategorie zugeordnet; die Auswertung umfasst somit 44 thematische Nennungen (keine Mehrfachcodierung), auf die sich die folgenden Anteile beziehen.

Inhaltlich verteilen sich die Rückmeldungen auf 9 Themenfelder (44 Nennungen). Das mit Abstand häufigste Anliegen betrifft Angebot und Taktung des ÖPNV-Angebotes (20 Nennungen, rund 45 %). Hier äußert sich der Wunsch nach einem verlässlicheren, dichteren und besser abgestimmten Bus- und Bahnangebot – insbesondere in Rand- und Nachtzeiten, am Wochenende und im ländlichen Raum – ebenso wie konkrete Wünsche nach neuen bzw. schnelleren Bahnverbindungen (u. a. Rendsburg–Kiel, Eckernförde–Rendsburg, Halbstundentakt nach Neumünster). Wiederkehrend ist der Appell, zunächst den bestehenden Takt zu sichern und zuverlässiger zu fahren, bevor neue Verbindungen entstehen. Es folgt mit 6 Nennungen (rund 14 %) der Bedarfsverkehr (NAH.SHUTTLE/REMO), dessen dauerhafte Sicherung gefordert und dessen Abschaffung ausdrücklich bedauert wird. An dritter Stelle steht das Thema Barrierefreiheit & Haltestellen (5 Nennungen, rund 11 %) mit Kritik an nicht bündig anfahrbaren Haltestellen und fehlenden Unterständen, aber auch Lob für begonnene barrierefreie Umbauten.

Weitere wiederkehrende Themen sind Kanalquerung & Fähre (3 Nennungen) mit dem Wunsch nach Fähr-/Wassertaxi-Angeboten für Fuß- und Radverkehr über den Nord-Ostsee-Kanal sowie Kosten & Grundsätzliches (3 Nennungen) mit dem Appell zu sparsamem Mitteleinsatz und der Bitte, die Autofahrenden und Pendler nicht zu vergessen. Ergänzend angesprochen werden die Servicequalität und das Verhalten des Fahrpersonals (2 Nennungen, u. a. deutliche Kritik an Unzuverlässigkeit und Diskriminierung), die Antriebswende und Fahrzeugbeschaffung (2 Nennungen, u. a. Ablehnung von Wasserstofffahrzeugen), Sharing-Angebote wie SprottenFlotte und Carsharing (2 Nennungen) sowie die Preis- und Tarifgestaltung (1 Nennung).

Im Handlungsfeld B „Vernetzen und Umsteigen“ verteilen sich Kommentare und Hinweise sehr ungleich auf die fünf Regionstypen: 24 davon (rund 55 %) entfallen auf das Regionale Zentrum (Rendsburg, Büdelsdorf). Das Umland ist mit dem Erweiterten (7), dem Verdichteten (4) und dem Ländlichen Umland (nur 2 Nennungen) deutlich schwächer vertreten; weitere 7 Nennungen stammen von Personen mit anderem Wohnort (3) oder ohne Ortsangabe (4).

Regionstypübergreifend dominiert das Angebot und Takt. Im Regionalen Zentrum ist es mit 9 von 24 Nennungen (rund 38 %) das häufigste Anliegen, gefolgt von Barrierefreiheit & Haltestellen (4) sowie Bedarfsverkehr und Kanalquerung (je 3 bzw. 3). Damit spiegelt das Zentrum das Gesamtbild am deutlichsten wider und stellt zugleich mehr als die Hälfte aller Hinweise.

Handlungsfeld B: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Im Umland verschieben sich die Schwerpunkte: Im Verdichteten Umland stehen Bahn & neue Verbindungen (2 von 4) im Vordergrund, das Thema ÖPNV-Angebot & Takt fehlt hier ganz. Das Erweiterte Umland ist am breitesten gestreut und bringt als einziger Raumtyp die Themen Kosten & Wirtschaftlichkeit (2) und Sharing (2) stärker ein; hier zeigt sich auch die einzige Nennung zu Preis & Tarif. Das Ländliche Umland äußert sich ausschließlich zum ÖPNV-Angebot (2 Nennungen), liefert aber mit nur 2 Stimmen keine belastbare Aussage. Die Auswertung für das Umland basiert auf sehr wenigen Einzelstimmen und ist daher qualitativ und nicht als repräsentative Verteilung zu lesen.

Vom Grundton her sind die Rückmeldungen zu Handlungsfeld B „Vernetzen und Umsteigen“ ausgewogen bis leicht konstruktiv: 25 der 44 Nennungen (rund 57%) enthalten konkrete Verbesserungsvorschläge, während 19 (rund 43%) überwiegend kritisch formuliert sind. Insgesamt zeichnen die Kommentare und Hinweise ein klares Bild: ein verlässliches, dichtes und bezahlbares ÖPNV-Angebot – ergänzt durch flexible Bedarfsverkehre (NAH.SHUTTLE/REMO) und gute Bahnanbindungen – ist aus Sicht der Beteiligten der zentrale Hebel für die Mobilität von morgen, gerade zur Anbindung des ländlichen Raums in den Rand- und Nachtzeiten.

Im Folgenden werden die Ergebnisse etwas detaillierter anhand der gebildeten Kategorien vorgestellt. Für jede Hauptkategorie sind die Anzahl der Nennungen, ihr Anteil, das vorherrschende Tenor-Bild sowie eine inhaltliche Zusammenfassung der zentralen Aussagen aufgeführt.

Angebot & Takt (N = 20 / Anteil: 45,5% / Tenor: konstruktiv, teils abwägend): Zentral ist der Wunsch nach einem verlässlichen, dichteren und besser abgestimmten ÖPNV-Angebot: Ausbau von Takt und Netz – besonders in den Rand- und Nachtzeiten sowie am Wochenende und im ländlichen Raum (soziale Teilhabe, Erreichbarkeit ohne Auto). Konkret gefordert werden u. a. bessere Umstiege und abgestimmte Bus-/Bahnfahrpläne, Echtzeit-Anzeigetafeln an wichtigen Haltepunkten, Anpassung des Stadtbusnetzes an neue Baugebiete, eine Ringlinie an Wochenmarkttagen sowie ein verbessertes Angebot für Auszubildende. Beim Thema Bahn werden konkrete neue bzw. schnellere Verbindungen gewünscht (u. a. Rendsburg–Hochschule Kiel, Eckernförde bzw. Hohenwestedt–Rendsburg, Halbstundentakt nach Neumünster, Bahnlinie bis Fockbek). Mehrfach wird betont, zunächst den bestehenden Takt zu sichern und zuverlässiger zu fahren, bevor gänzlich neue Verbindungen entstehen; neue Strecken/Stationen seien zudem stark von der NAH.SH abhängig und realistisch einzuschätzen. Kritische Stimmen bemängeln fehlende Maßnahmen zur eigentlichen ÖPNV-Verbesserung (dichteres Netz, kürzere Reisezeiten) oder halten den bloßen Erhalt des Busnetzes bereits für ausreichend.

Handlungsfeld B: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Bedarfsverkehr (NAH.SHUTTLE/REMO) (N = 6 / Anteil: 13,6% / Tenor: überwiegend befürwortend, Kritik an Abschaffung): Starke Unterstützung für flexible Bedarfsverkehre. Das NAH.SHUTTLE bzw. REMO wird als wichtig für die Erreichbarkeit kleiner Orte am Abend und Wochenende und für die Sicherheit junger Menschen (sichere Heimfahrt) hervorgehoben; seine dauerhafte Sicherung wird gefordert. Die Beendigung nach der Projektphase wird ausdrücklich bedauert und als Rückschritt für die Verkehrswende bewertet. Flexible Bedienformen werden teils als zeitnähere Lösung gegenüber komplett neuen Schienennetzen gesehen.

Barrierefreiheit & Haltestellen(N = 5 / Anteil: 11,4% / Tenor: gemischt)**:** Rund um Bushaltestellen und Barrierefreiheit: Kritisiert werden Haltestellen, die kein bündiges Anfahren an die Bordkante erlauben (z. B. Paradeplatz, Röhlingsplatz), ein schwieriger Einstieg (Linie 8) sowie fehlende Wetterschutz-Unterstände. Positiv vermerkt werden die begonnene barrierefreie Auffrischung erster Haltestellen (mit dem Wunsch nach Fortführung) und das schnelle Handeln des Bauhofs bei Barrieren ergänzend genannt: Samstags fehlende Anbindung des Krankenhauses und ein Rauchverbot an Bushaltestellen.

Kanalquerung & Fähre (N = 3 / Anteil: 6,8% / Tenor: kritisch-konstruktiv)**:** Gewünscht werden Fährverbindungen für Fuß- und Radverkehr (z. B. über die Obereider) und Ideen wie ein Wassertaxi entlang des Kanals. Kritisch wird angemerkt, dass Radfahren am NOK vielerorts nicht möglich sei und dass der Ideenwettbewerb zur NOK-Querung angesichts der Zuständigkeit für die internationale Wasserstraße fraglich erscheine.

Kosten & Wirtschaftlichkeit (N = 2 / Anteil: 4,5% / Tenor: kritisch)**:** Es wird zu einem sparsamen Umgang mit Steuergeld gemahnt, eine kritische Kosten-Nutzen-Abwägung gefordert und der Fokus auf massentaugliche statt Nischenlösungen gelegt. Mehrfach wird auf fehlende finanzielle Mittel verwiesen („wird viel Geld kosten, welches wir nicht haben").

Servicequalität & Personal (N= 2 / Anteil: 4,5% / Tenorkritisch): Ein Beitrag regt an, Fahrerinnen und Fahrer zu sensibilisieren, Haltestellen so anzufahren, dass auch Menschen mit Rollator sicher einsteigen können. Ein weiterer, deutlich kritischer Beitrag berichtet von Unpünktlichkeit, rücksichtsloser Fahrweise, Unfreundlichkeit und Diskriminierung von Fahrgästen – mit dem Hinweis, dass Beschwerden folgenlos blieben.

Antriebswende & Fahrzeuge (N= 2 / Anteil: 4,5% / Tenor: kritisch): Kritische Sicht auf die kommunale Antriebswende (Maßnahme B5): Eine Stimme sieht dies als Entscheidung der gewählten kommunalen Politik und stellt die Zugehörigkeit der Frage zur Umfrage infrage. Ausdrücklich abgeraten wird von der Anschaffung von Wasserstofffahrzeugen, die als ineffizient, teuer und störanfällig bewertet werden.

Sharing-Angebote (SprottenFlotte / Carsharing) (N = 2 /Anteil: 4,5% / Tenor: gemischt): Der Wegfall des Angebotes, die SprottenFlotte in der ersten halben Stunde kostenlos nutzen zu können, wird als Attraktivitätsverlust kritisiert. Carsharing-Angebote werden, ebenso wie Ruftaxi-/Rufbus-Angebote, gerade für den ländlichen Raum als wirksamer eingeschätzt als ein rein fahrplangebundener, flächendeckender Busverkehr.

Handlungsfeld B: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Preise & Tarife (N = 1 / Anteil: 2,3% / Tenor: kritisch): Ein zu hoher Ticketpreis (Beispiel 4,40 € nach Rendsburg) macht den Bus gegenüber dem Auto unattraktiv; als Alternative werden Carsharing und das Leihen von Lastenrädern genannt.

Sonstiges:(N = 1 / Anteil: 2,3% / Tenor: hinweisend kritisch): Grundsätzlicher Hinweis, bei allen Maßnahmen für das öffentliche Verkehrsangebot die Autofahrenden und Pendler nicht zu vergessen – mit dem Appell, deren Belange im Blick zu behalten.

Handlungsfeld C

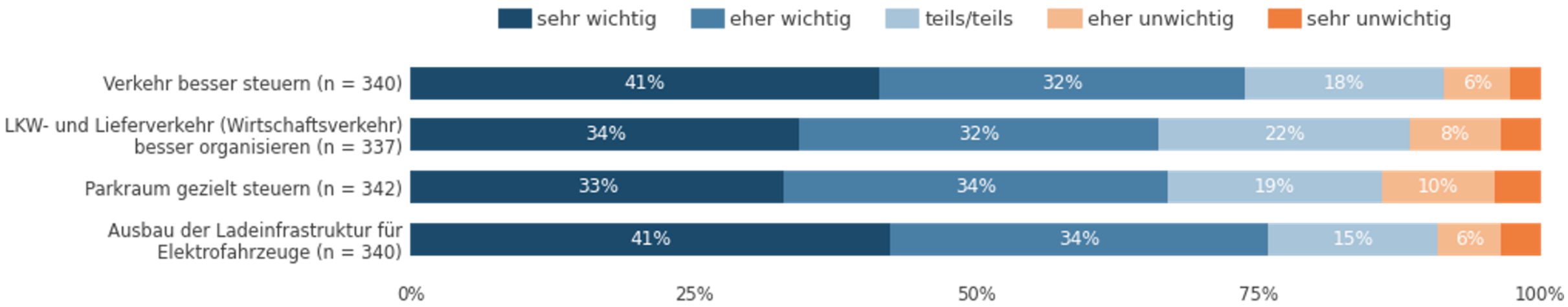
Lenken und Handeln



Handlungsfeld C: Maßnahmenansätze

Nr.	Titel
C1	Überprüfung und Anpassung der Straßennetzhierarchie mit dem Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Stärkung des Umweltverbundes
C2	Steuerung des ruhenden Verkehrs durch eine regionale Parkraumstrategie
C3	Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zum Ausbau der Ladeinfrastruktur auf öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Flächen
C4	Bündelung des LKW-Verkehrs auf leistungsfähige Hauptrouten durch verkehrsregelnde Maßnahmen
C5	Bündelung und Reduzierung des regionalen LKW-Güterverkehrs
C6	Aufbau von intelligenter Verkehrssteuerung inklusive der Prüfung einer möglichen Bevorrechtigung des Bus- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen sowie die Einrichtung von Busspuren

Handlungsfeld C: Bewertung der Maßnahmen



Alle vier Maßnahmen erhalten mehrheitlich Zustimmung – der Ausbau der Ladeinfrastruktur (75 %) und eine bessere Verkehrssteuerung (73 %) führen das Feld an.

Handlungsfeld C: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Von den 349 Personen, die den Fragebogen begonnen haben, nutzten 40 die Möglichkeit, im Handlungsfeld C „Lenken und Handeln“ ergänzende Hinweise und Kommentare zu hinterlassen. Das entspricht rund 11 % der Teilnehmenden.

Inhaltlich verteilen sich die Rückmeldungen auf 7 Themenfelder. Das häufigste Anliegen betrifft die Ladeinfrastruktur mit 10 Nennungen (25 %). Gewünscht werden mehr und besser auffindbare (Schnell-)Ladepunkte, eine klare Beschilderung sowie Lademöglichkeiten an Mehrfamilienhäusern und am Arbeitsplatz; die Beiträge sind überwiegend als konkrete Verbesserungsvorschläge formuliert. Zugleich gibt es deutliche Kritik an uneinheitlichen bzw. hohen Tarifen der Ladepunktbetreiber und daran, dass Ladeplätze zentrale oder Behindertenparkplätze blockieren – vereinzelt wird bezweifelt, ob der Ausbau überhaupt eine öffentliche Aufgabe sei.

Es folgt das Thema Parkraum & Parkraummanagement mit 8 Nennungen (20 %), das ein geteiltes Meinungsbild zeigt: Dem Ruf nach mehr – möglichst kostenfreiem – Parkraum zur Belebung der Altstadt steht der Wunsch nach gezielter Bewirtschaftung und Reduktion zugunsten von ÖPNV und Umweltverbund gegenüber. Konkret genannt werden der Schutz des Anwohnerparkens, ein einheitliches Parkgebühren- und Bezahlsystem mit App-gestützter Parkauskunft sowie mehr Kontrolle von Falsch- und Dauerparkern.

An dritter und vierter Stelle stehen mit je 7 Nennungen (je 17,5 %) die Verkehrssteuerung & Ampeln und der Wirtschafts- & Lieferverkehr.

Bei der Verkehrssteuerung dominiert der Wunsch nach besserem Verkehrsfluss – „grüne Welle“ (auch KI-gestützt), sinnvolle und einheitliche Ampelphasen sowie automatische Fußgängerampeln –, verbunden mit Kritik am Durchgangsverkehr in Büdelsdorf und am grundlosen Halten an roten Ampeln sowie dem Ruf nach mehr Überwachung und Sanktionen.

Beim Wirtschafts- und Lieferverkehr stehen sich Verbesserungsvorschläge (mehr Güterverkehr auf die Schiene, Reaktivierung alter Gleise, Bündelung des Lieferverkehrs) und deutliche Kritik gegenüber: Maßnahme C2 wird teils als utopisch bezeichnet oder es wird gefordert, den Wirtschaftsverkehr „in Ruhe zu lassen“; mehrfach wird die Praxistauglichkeit für Handwerk und Betriebe angezweifelt. Ergänzend werden Straßennetz & Umgehungsstraßen (3 Nennungen, u. a. Nordumfahrung Rendsburg/Büdelsdorf zur Entlastung der Ortsdurchfahrten), Kanalquerung & Tunnel (2 Nennungen, dauerhafte Nutzbarkeit von Kanaltunnel und Schwebefähre) sowie Sonstiges/Grundsätzliches (3 Nennungen)

Die Hinweise und Kommentare verteilen sich sehr ungleich auf die fünf Regionstypen: 26 davon (rund 65 %) entfallen auf das Regionale Zentrum (Rendsburg, Büdelsdorf). Das Umland ist mit dem Erweiterten Umland (6), dem Verdichteten Umland (3) und dem Ländlichen Umland (nur 1 Nennung) deutlich schwächer vertreten; weitere 4 Nennungen stammen von Personen mit anderem Wohnort (2) oder ohne Ortsangabe (2).

Handlungsfeld C: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Im Regionalen Zentrum spiegelt sich das Gesamtbild am deutlichsten wider: Häufigstes Anliegen ist hier die Ladeinfrastruktur (7 von 26 Nennungen), gefolgt von Verkehrssteuerung/Ampeln und Wirtschafts-/Lieferverkehr (je 5) sowie Parkraum (4). Damit stellt das Zentrum zugleich zwei Drittel aller Hinweise. Im Umland verschieben sich die Schwerpunkte und beruhen auf sehr wenigen Einzelstimmen: Das Erweiterte Umland ist mit 6 Nennungen am breitesten gestreut (u. a. Parkraum 2 sowie je eine Nennung zu Ladeinfrastruktur, Wirtschaftsverkehr, Straßennetz und Kanalquerung). Im Verdichteten Umland verteilen sich die 3 Nennungen auf Parkraum, Verkehrssteuerung und Sonstiges; das Ländliche Umland äußert sich mit seiner einzigen Stimme ausschließlich zum Wirtschafts- und Lieferverkehr.

Insgesamt bestätigt die Regionstyp-Analyse für Handlungsfeld C ein vom Regionalen Zentrum getragenes Themenbild rund um Ladeinfrastruktur, Parkraum und Verkehrssteuerung. Wie schon bei den Handlungsfeldern A und B stützt sich die Auswertung im Umland auf sehr wenige Einzelstimmen und ist daher qualitativ und nicht als repräsentative Verteilung zu lesen.

Ladeinfrastruktur (N = 10 / Anteil: 25% / Tenor: überwiegend Verbesserungsvorschläge): mehr (Schnell-)Ladepunkte, klare Beschilderung, Laden an Mehrfamilienhäusern/Arbeitsplatz. Kritik an uneinheitlichen/hohen Tarifen der Ladepunktbetreiber und daran, dass Ladeplätze zentrale bzw. Behindertenparkplätze blockieren; vereinzelt Zweifel, ob dies öffentliche Aufgabe ist.

Parkraum & Parkraummanagement (N = 8 / Anteil: 20% / Tenor: gemischt): Ruf nach mehr (kostenfreiem) Parkraum zur Belebung der Altstadt vs. gezielte Bewirtschaftung/Reduktion zugunsten von ÖPNV und Umweltverbund. Konkret: Anwohnerparken schützen, einheitliches Parkgebühren-/Bezahlsystem und App-Parkauskunft, mehr Kontrolle von Falsch- und Dauerparkern.

Verkehrssteuerung & Ampeln (N = 7 / Anteil: 17,5% / Tenor: überwiegend Verbesserungsvorschläge): Wunsch nach besserem Verkehrsfluss: „grüne Welle“ (auch KI-gestützt), sinnvolle und einheitliche Ampelphasen, automatische Fußgängerampeln. Kritik am Durchgangsverkehr Büdelsdorf und an grundlosem Halten an roten Ampeln; Ruf nach mehr Überwachung/Sanktionen.

Wirtschafts- & Lieferverkehr (N = 7 / Anteil: 17,5% / Tenor: gemischt): Verbesserungsseite: mehr Güterverkehr auf die Schiene, Reaktivierung alter Gleise, Bündelung von Lieferverkehr. Kritikseite: Maßnahme C2 sei utopisch bzw. man solle den Wirtschaftsverkehr in Ruhe lassen; Sorge um Praxistauglichkeit für Handwerk und Betriebe.

Handlungsfeld C: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Straßennetz & Umgehungsstraßen (N = 3 / Anteil: 7,5% / Tenor: Verbesserungsvorschläge): Wiederholter Wunsch nach Umgehungs-/Entlastungsstraßen (u. a. Nordumfahrung Rendsburg/Büdelsdorf), um Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Kanalquerung & Tunnel (N = 2 / Anteil: 5,0% / Tenor: Verbesserungsvorschläge)**:** Hinweise zur dauerhaften Nutzbarkeit von Kanaltunnel und Schwebefähre (u. a. Höhenkontrolle), als wichtige Querungen des Nord-Ostsee-Kanals.

Sonstiges (N = 3 / Anteil: 7,5% / Tenor: gemischt)**:** Einzelthemen: öffentliches E-Scooter-/E-Roller-Angebot wie in Kiel/Hamburg, Kontrolle des Rad- und Scooterverhaltens, sowie grundsätzliche Kritik, dass ohne klare Mehrheiten nur „klein-klein“ passiere.

Handlungsfeld D

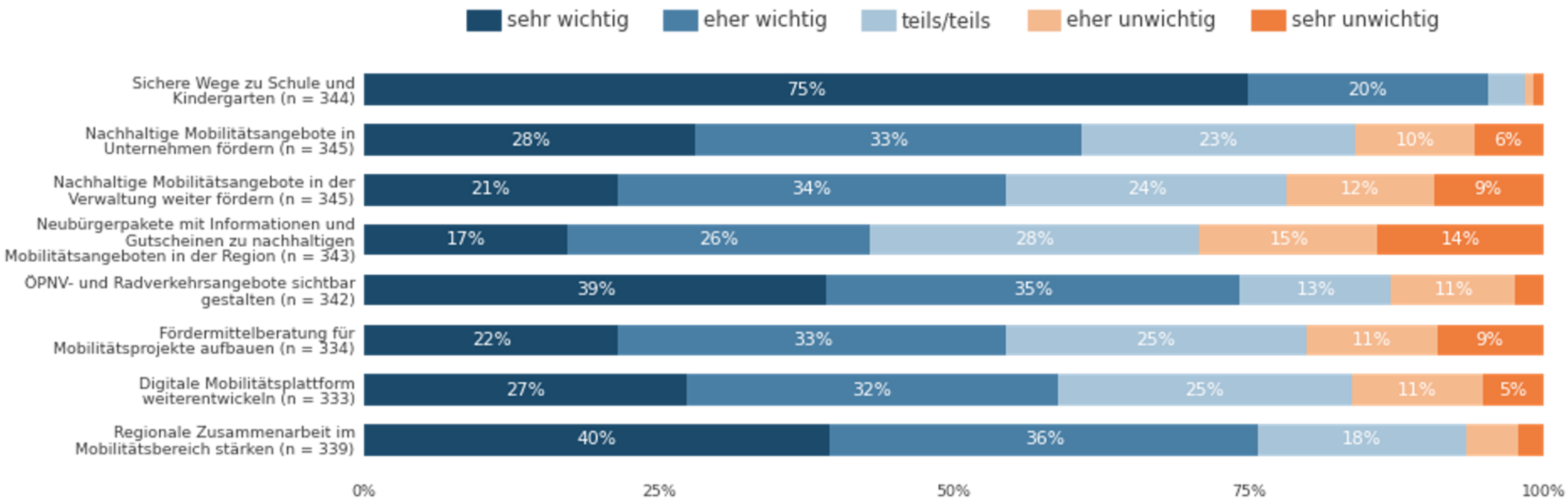
Entwickeln und Begleiten



Handlungsfeld D: Maßnahmenansätze

Nr.	Titel
D1	Etablierung eines regionalen schulischen Mobilitätsmanagements mit dem Ziel der lokalen Umsetzung konkreter Projekte zur Verbesserung der Schulwegsicherheit
D2	Aufbau und Zertifizierung eines regionalen Beratungsangebots für nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement
D3	Verstetigung des regionalen Mobilitätsmanagements und Etablierung regelmäßiger und fortlaufender Maßnahmen
D4	Bereitstellung eines Mobilitätspaketes für Neubürger:innen mit dem Ziel der Sichtbarmachung der Angebote im Umweltverbund
D5	Aufbau Angebots- und Fördermittelberatung
D6	Schaffung einer digitalen Schnittstelle zur Bündelung von bestehenden Informations- und Buchungsangeboten
D7	Etablierung eines regelmäßigen regionalen Austauschformates für mobilitätsrelevante Akteure

Handlungsfeld D: Bewertung der Maßnahmen



Sichere Wege zu Schule und Kindergarten sind mit 95 % Zustimmung die mit Abstand wichtigste Maßnahme; auch die regionale Zusammenarbeit wird stark unterstützt.

Handlungsfeld D: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Von den 349 Personen, die den Fragebogen begonnen haben, nutzten 24 die Möglichkeit, im Handlungsfeld D „Entwickeln und Begleiten“ ergänzende Hinweise und Kommentare zu hinterlassen. Das entspricht rund 6,9 % der Teilnehmenden.

Inhaltlich verteilen sich die Rückmeldungen auf 7 Themenfelder. Das häufigste Anliegen betrifft die Mobilität in Unternehmen & Verwaltung mit 5 Nennungen (20,8 %). Hier dominiert die Frage der Zuständigkeit: Mehrfach wird betont, dass Unternehmen und Verwaltung nachhaltige Mobilität selbst und aus eigenen Mitteln organisieren sollten, und es wird bezweifelt, ob eine Förderung sinnvoll ist bzw. ob die Stadtverwaltung erfolgreiche Projekte umsetzen kann. Konstruktiv werden zugleich konkrete Unternehmensmaßnahmen genannt (Abschaffung privat nutzbarer Dienstwagen, gezieltes Parkplatz-Management, aktive Ansprache und Best-Practice-Beratung).

Es folgen mit je 4 Nennungen (je 16,7 %) drei Themen: ÖPNV, Bedarfsverkehr & ländliche Erreichbarkeit, Sonstiges sowie digitale Plattformen und Apps.

Beim Thema ÖPNV, Bedarfsverkehr & ländliche Erreichbarkeit fällt der ausdrückliche Rückhalt für den Bedarfsverkehr „REMO“ auf, der gerade für Umlandorte, Jugendliche und die abendliche Sicherheit als wichtig beschrieben wird; ergänzend werden staatliches Carsharing „pro Dorf“ und das Mitdenken autofahrender Pendler gefordert.

Beim Thema digitale Plattformen & Apps ist der Tenor klar: Statt einer weiteren, neuen Plattform sollen bestehende und bekannte Tools genutzt werden (z. B. nah.sh). Außerdem werden ein einheitliches Gebührensystem und Schulungsangebote angeregt. Unter Sonstiges/Grundsätzliches finden sich Einzelthemen wie Barrierefreiheit, die Aufklärung über Radverkehrsregeln sowie grundsätzliche Kritik an der Auslagerung der Planung an die Entwicklungsagentur.

Mit je 3 Nennungen (je 12,5 %) folgen die Themenbereiche sichere Schulwege & Schulverkehr und Regionale Zusammenarbeit & Radinfrastruktur. Hier schwanken die Beiträge zwischen der Forderung nach Überwachung/Sanktionen und einem Verbot von „Elterntaxis“ einerseits und der Relativierung als Elternverantwortung andererseits. Gefordert wird eine regional gedachte Radinfrastruktur mit Radschnellwegen in der KERN-Region, besserer Wegweisung und mehr Platz für Fahrräder.

Das Thema Fördermittel & Wirtschaftlichkeit wird als Einzelstimme (1 Nennung, 4,2 %) genannt, mit dem Ziel, Fördermittel zu reduzieren und Maßnahmen wirtschaftlich zu platzieren.

Im Handlungsfeld D „Entwickeln und Begleiten“ verteilen sich die 24 thematischen Nennungen sehr ungleich auf die Regionstypen: 14 davon (rund 58 %) entfallen auf das Regionale Zentrum (Rendsburg, Büdelsdorf). Das Umland ist mit dem Erweiterten Umland (4), dem Verdichteten Umland (2) und dem

Handlungsfeld D: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

Ländlichen Umland (nur 1 Nennung) deutlich schwächer vertreten; weitere 3 Nennungen stammen von Personen mit anderem Wohnort (2) oder ohne Ortsangabe (1).

Im Regionalen Zentrum spiegelt sich das Gesamtbild am deutlichsten wider: Häufigstes Anliegen ist hier die Mobilität in Unternehmen & Verwaltung (5 von 14 Nennungen), gefolgt von Sonstiges/Grundsätzliches (3) sowie je 2 Nennungen zu digitaler Plattform, sicheren Schulwegen und regionaler Zusammenarbeit/Radinfrastruktur. Damit stellt das Zentrum deutlich mehr als die Hälfte aller Hinweise. Im Umland verschieben sich die Schwerpunkte und beruhen auf sehr wenigen Einzelstimmen: Das Erweiterte Umland äußert sich vor allem zu ÖPNV/Bedarfsverkehr (2) sowie zu Sonstiges und sicheren Schulwegen (je 1). Im Verdichteten Umland verteilen sich die 2 Nennungen auf digitale Plattform und regionale Zusammenarbeit; das Ländliche Umland äußert sich mit seiner einzigen Stimme zur digitalen Plattform.

Insgesamt bestätigt die Regionstyp-Analyse für Handlungsfeld D ein vom Regionalen Zentrum getragenes Themenbild rund um die Zuständigkeit von Unternehmen und Verwaltung, den ÖPNV/Bedarfsverkehr und die digitale Plattform. Wie schon bei den Handlungsfeldern A, B und C stützt sich die Auswertung im Umland auf sehr wenige Einzelstimmen und ist daher qualitativ und nicht als repräsentative Verteilung zu lesen.

Vom Grundton her sind die Rückmeldungen zu Handlungsfeld D „Entwickeln und Begleiten“ knapp mehrheitlich konstruktiv: 13 der 24 Nennungen (rund 54,2 %) enthalten konkrete Verbesserungsvorschläge, während 11 (rund 45,8 %) überwiegend kritisch formuliert sind. Kritik entzündet sich vor allem an der Frage der Zuständigkeit (Unternehmen/Verwaltung sollten nachhaltige Mobilität selbst tragen), an der Sinnhaftigkeit von Förderung und Neubürgerpaketen sowie an einem als zu weitgehend empfundenen Sicherheitsanspruch bei Schulwegen. Insgesamt zeichnen die Freitexte ein klares Bild: die Sicherung des Bedarfsverkehrs „REMO“, die Nutzung bestehender statt neuer digitaler Plattformen sowie eine klare Rollenverteilung zwischen öffentlicher Hand, Unternehmen und Verwaltung sind aus Sicht der Beteiligten die zentralen Stellhebel im Handlungsfeld „Entwickeln und Begleiten“.

Im Folgenden werden die Ergebnisse etwas detaillierter anhand der gebildeten Kategorien vorgestellt.

Mobilität in Unternehmen & Verwaltung (N = 5 / Anteil: 20,8 / Tenor: überwiegend kritisch): Zuständigkeit wird betont: D2/D3 sollten Unternehmen und Verwaltung selbst bzw. aus eigenen Mitteln regeln; Skepsis, ob Förderung sinnvoll ist und ob die Verwaltung erfolgreiche Projekte umsetzen kann. Konstruktiv: konkrete Unternehmensmaßnahmen (Dienstwagen-Abschaffung, Parkplatz-Management, Best-Practice-Beratung).

Handlungsfeld D: Ergänzende Anmerkungen und Hinweise

ÖPNV, Bedarfsverkehr & ländliche Erreichbarkeit (N = 4 / Anteil: 16,7% / Tenor: überwiegend Verbesserungsvorschläge): Starker Rückhalt für den Bedarfsverkehr „REMO“ (wichtig für Umlandorte, Jugendliche, Sicherheit). Weitere Ideen: staatliches Carsharing pro Dorf statt Bahnausbau, Mitdenken autofahrender Pendler (Ampeln, kostenfreie Parkplätze); Kritik, dass ländliche Mobilität ohne Auto realitätsfern sei.

Digitale Plattform & Apps (N = 4 / Anteil: 16,7% / Tenor: überwiegend Verbesserungsvorschläge): Klarer Tenor: keine weitere App/Plattform, sondern bestehende und bekannte Tools nutzen (z. B. nah.sh, Google Maps). Ergänzend: einheitliche Apps und einfaches Gebührensystem sowie Schulungsangebote für die digitale Plattform.

Sichere Schulwege & Schulverkehr (N = 3 / Anteil: 12,5% / Tenor: gemischt): Maßnahme D1 wird kontrovers gesehen: Forderung nach Überwachung/Sanktionen und Verbot von „Elterntaxis“ vs. Relativierung, Schulwegsicherheit sei Elternverantwortung und ein Nullrisiko unrealistisch. Beispiel Schule Rotenhof: dringender Handlungsbedarf.

Regionale Zusammenarbeit & Radinfrastruktur (N = 3 / Anteil: 12,5% / Tenor: Verbesserungsvorschläge): Regional gedachte Radinfrastruktur: Radschnellwege in der Kern-Region (Kiel, Neumünster, Schleswig), Wegweisung/Beschilderung sowie mehr Platz und bessere Radwege; zudem kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen.

Fördermittel & Wirtschaftlichkeit (N = 1 / Anteil: 4,2% / Tenor: kritisch): Einzelstimme: Fördermittel eher reduzieren und Maßnahmen stärker wirtschaftlich platzieren.

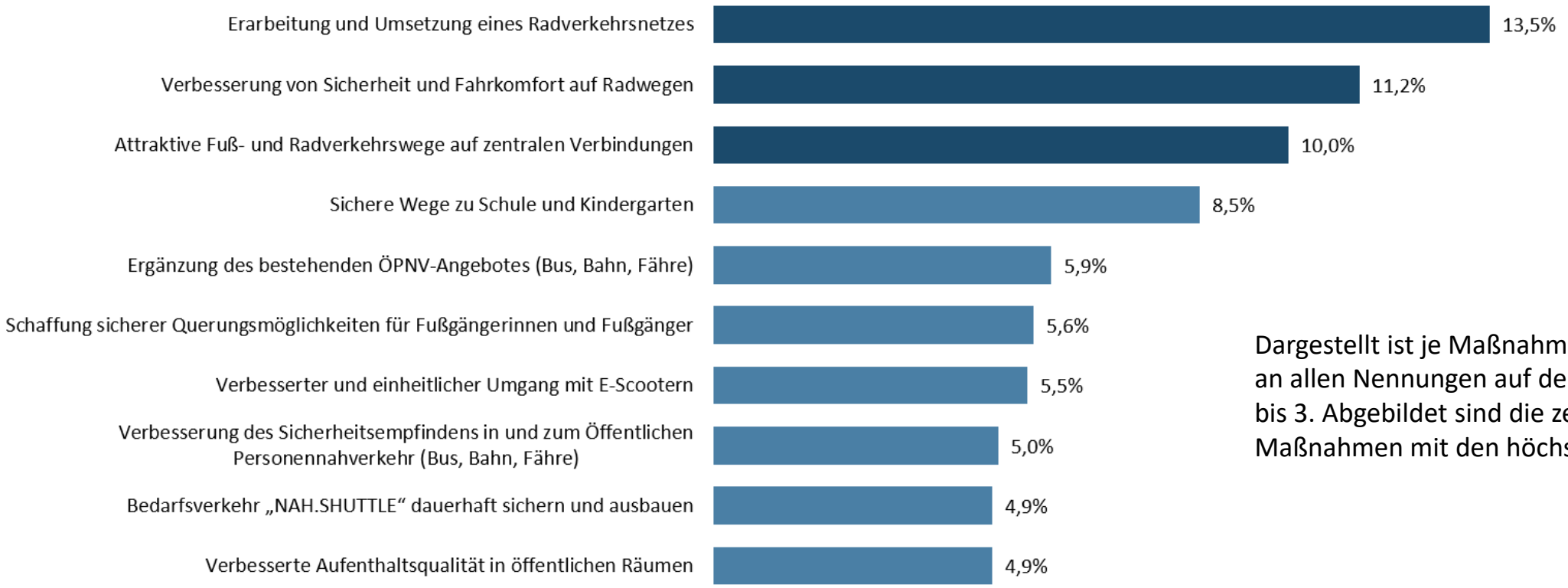
Sonstiges (N = 4 / Anteil: 16,7% / Tenor: gemischt): Einzelthemen und Grundsätzliches: Barrierefreiheit für Menschen mit Handicap, Aufklärung über Radverkehrsregeln (Fahren auf Fußwegen), Kritik an der Auslagerung an die Entwicklungsagentur sowie die These, ohne attraktive Innenstadt brauche es keine besondere Mobilität.

Maßnahmen-Ranking

Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht am wichtigsten für die Mobilität von morgen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ?



Wichtigste Maßnahmen: Top 10 kumuliert

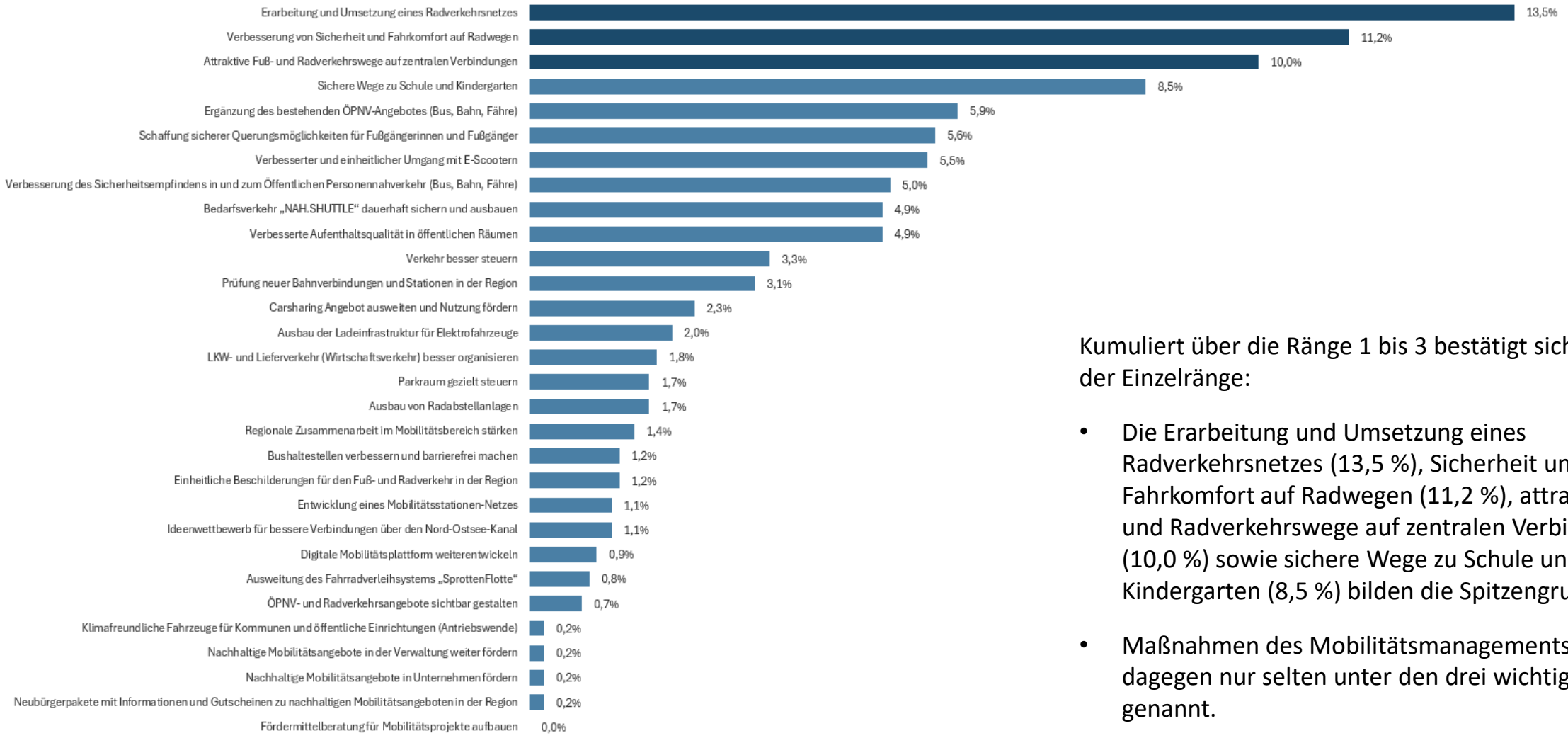


Dargestellt ist je Maßnahme der Anteil an allen Nennungen auf den Rängen 1 bis 3. Abgebildet sind die zehn Maßnahmen mit den höchsten Anteilen.

Top 10 der Maßnahmen nach kumulierten Rängen 1 bis 3:

- Die Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes (13,5 %), Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen (11,2 %), attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen (10,0 %) sowie sichere Wege zu Schule und Kindergarten (8,5 %) bilden die Spitzengruppe.
- Auf diese zehn Maßnahmen entfallen rund 75 % aller Top-3-Nennungen.

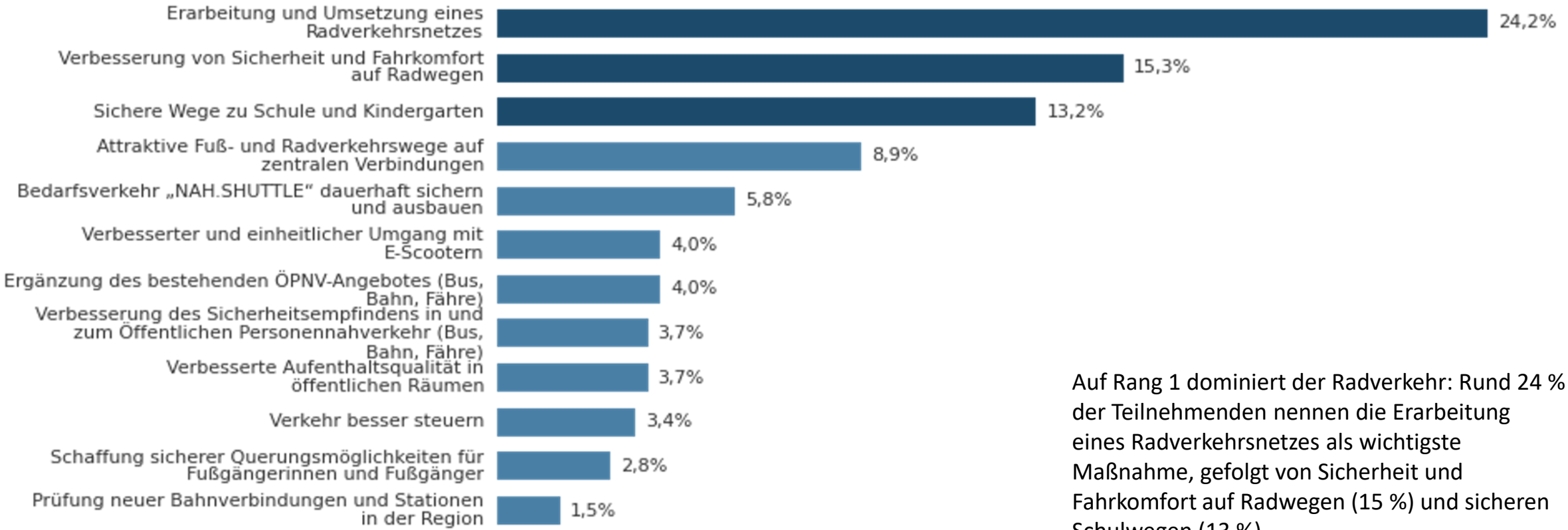
Wichtigste Maßnahmen: Kumulierte Ränge



Kumuliert über die Ränge 1 bis 3 bestätigt sich das Bild der Einzelränge:

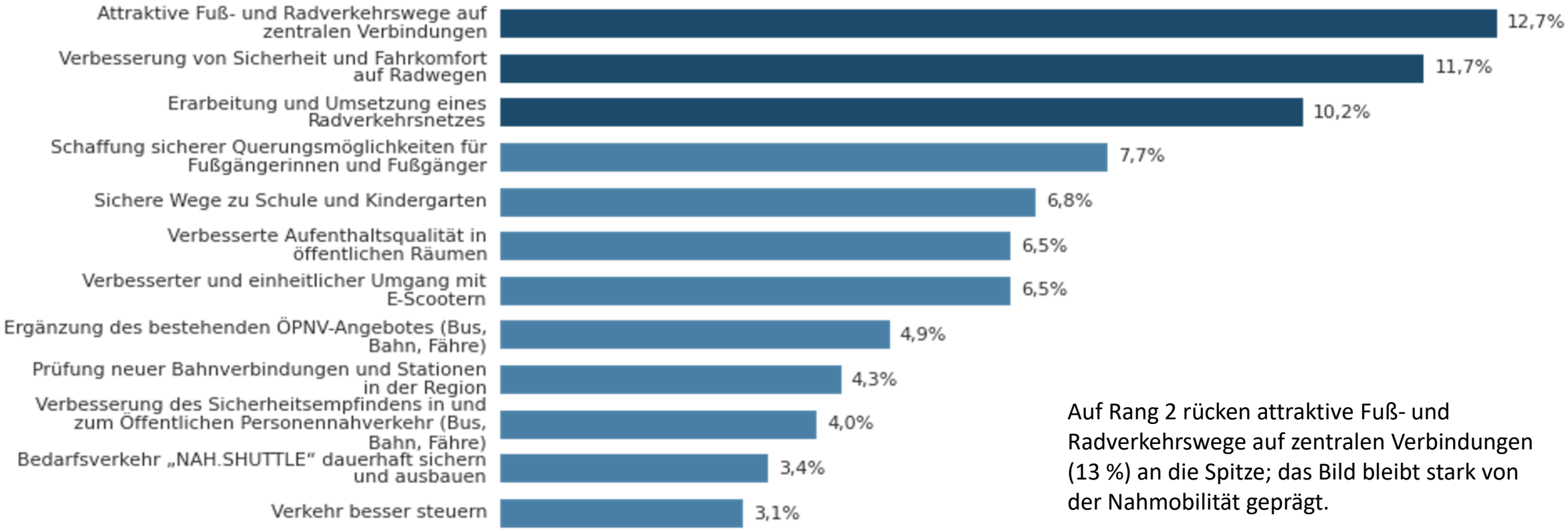
- Die Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes (13,5 %), Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen (11,2 %), attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen (10,0 %) sowie sichere Wege zu Schule und Kindergarten (8,5 %) bilden die Spitzengruppe.
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden dagegen nur selten unter den drei wichtigsten genannt.

Wichtigste Maßnahmen: Rang 1



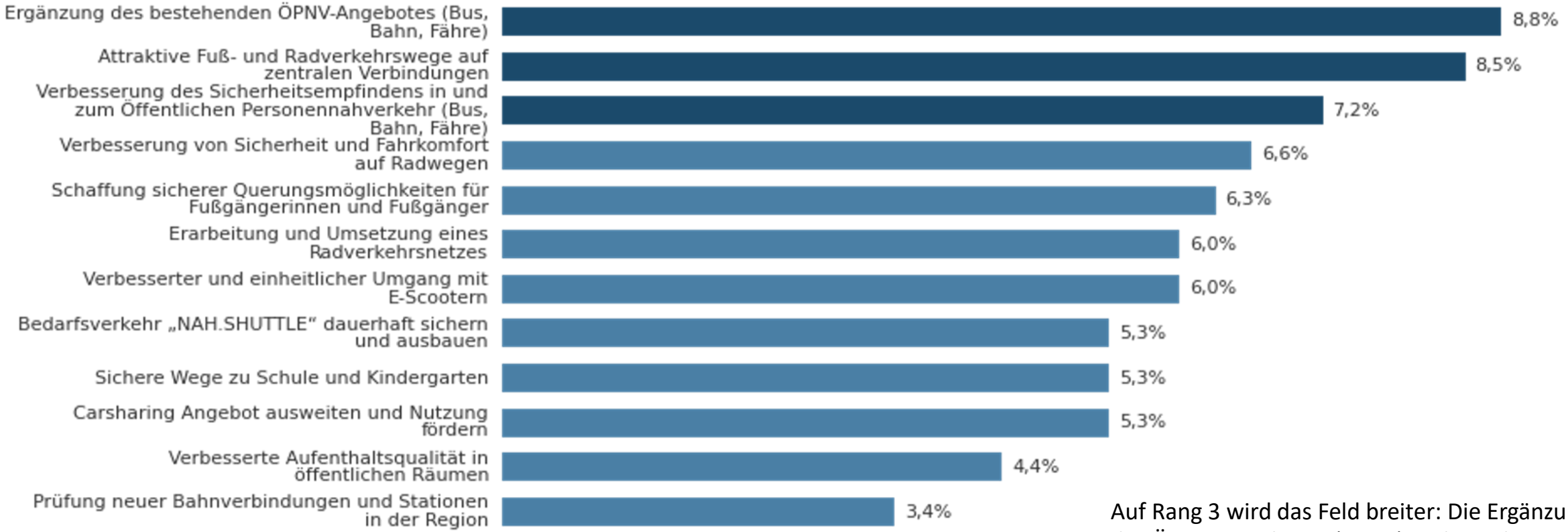
Auf Rang 1 dominiert der Radverkehr: Rund 24 % der Teilnehmenden nennen die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes als wichtigste Maßnahme, gefolgt von Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen (15 %) und sicheren Schulwegen (13 %).

Wichtigste Maßnahmen: Rang 2



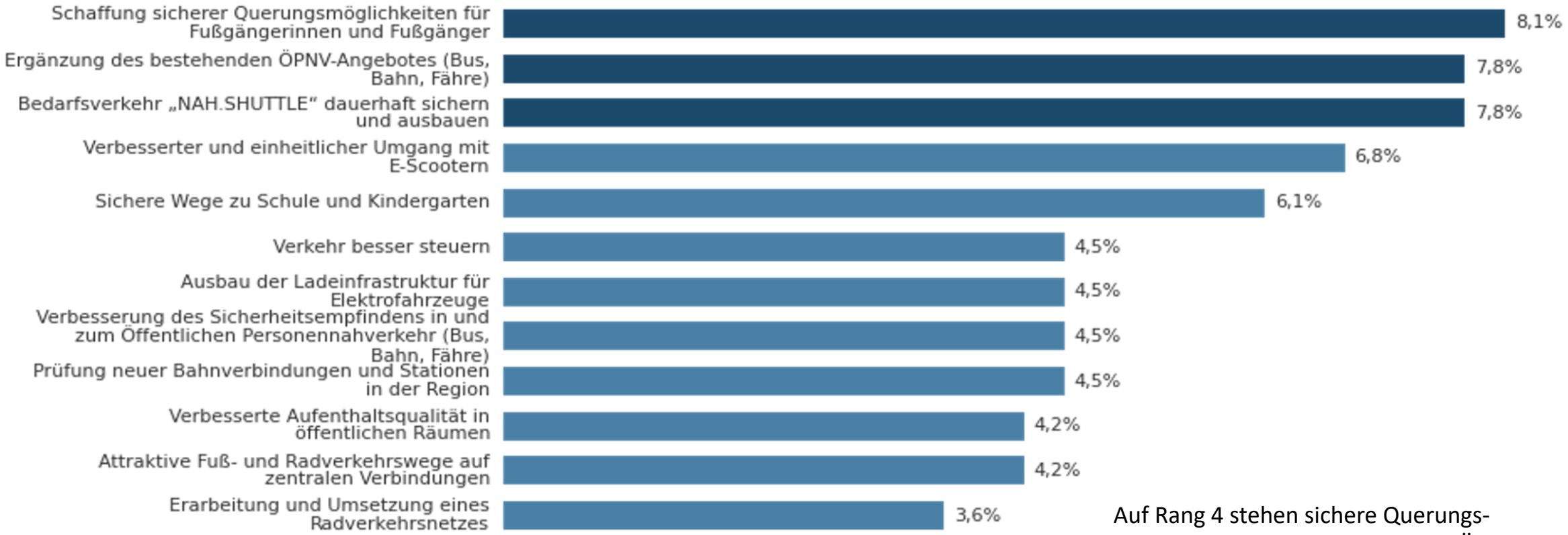
Auf Rang 2 rücken attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen (13 %) an die Spitze; das Bild bleibt stark von der Nahmobilität geprägt.

Wichtigste Maßnahmen: Rang 3



Auf Rang 3 wird das Feld breiter: Die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes (8,8 %) und attraktive Fuß- und Radwege (8,5 %) liegen nahezu gleichauf.

Wichtigste Maßnahmen: Rang 4



Auf Rang 4 stehen sichere Querungs-möglichkeiten, die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes und der Bedarfsverkehr NAH.SHUTTLE (je rund 8 %) im Vordergrund.

Wichtigste Maßnahmen: Rang 5



Auf Rang 5 verteilen sich die Nennungen sehr gleichmäßig – am häufigsten genannt wird die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes (6,4 %) vor besserer Verkehrssteuerung und sicheren Schulwegen (je 6,1 %).

Zielgruppen

Ergebnisse nach Alter,

Geschlecht und Raumtyp



Kumulierte Nennungen im Segmentvergleich

Kumulierte Top-3-Nennungen im Segmentvergleich (N = 326)
Die Grundprioritäten sind über alle Gruppen hinweg stabil: Die Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes ist in nahezu jedem Segment die meistgenannte Maßnahme (36,0 % bis 51,2 %). Unterschiede zeigen sich vor allem in der zweiten Reihe der Prioritäten.

Nach Alter

- 18–29 Jahre (N = 18): Ergänzung des ÖPNV-Angebotes mit 38,9 % gegenüber 17,5 % im Gesamtergebnis (+21,4 Pp.) – der stärkste Ausschlag überhaupt. Der Umgang mit E-Scootern ist dagegen deutlich unterdurchschnittlich (−16,3 Pp.).
- 30–49 Jahre (N = 139): Sichere Wege zu Schule und Kindergarten mit 30,2 % gegenüber 25,2 % – erwartbar die Gruppe mit Kindern im Haushalt.
- 50–64 Jahre (N = 114): Sicherheitsempfinden in und zum ÖPNV mit 19,3 % gegenüber 14,7 %.
- 65 Jahre und älter (N = 43): Umgang mit E-Scootern mit 30,2 % gegenüber 16,3 % (+14,0 Pp.); Schulwege spielen hier die geringste Rolle (−13,5 Pp.).

Nach Geschlecht

- Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern fallen deutlich geringer aus als zwischen den Altersgruppen – die Spitzenmaßnahme ist identisch.
- Weiblich (N = 160): Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen mit 38,1 % gegenüber 33,4 %; die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird seltener genannt (−4,6 Pp.).
- Männlich (N = 147): Ausbau der Ladeinfrastruktur mit 10,9 % gegenüber 5,8 %; sichere Schulwege werden seltener gewählt (−5,4 Pp.).
- Insgesamt bestätigt sich: Radverkehrssicherheit wird von Frauen, Elektromobilität von Männern etwas stärker gewichtet.

Nach Raumtyp

- Regionales Zentrum (N = 172): Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen mit 37,2 % gegenüber 33,4 % – prägt wegen der Fallzahl das Gesamtergebnis.
- Erweitertes Umland (N = 44): Sichere Wege zu Schule und Kindergarten mit 36,4 % gegenüber 25,2 % (+11,2 Pp.).
- Ländliches Umland (N = 16): Bedarfsverkehr „NAH.SHUTTLE" mit 37,5 % gegenüber 14,4 % (+23,1 Pp.) – der Wunsch nach flexibler Erschließung ist hier am größten.
- Verdichtetes Umland (N = 42): Attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen mit 40,5 % gegenüber 29,8 %.
- Anderer Wohnort (N = 36): Prüfung neuer Bahnverbindungen und Stationen mit 22,2 % gegenüber 9,2 % – typisches Einpendler-Profil.

Hinweis: Gruppen ohne Angabe sowie „divers" (N = 1) sind nicht ausgewiesen.
Segmente mit kleinen Fallzahlen (Ländliches Umland, 18–29 Jahre) sind nur als Tendenz zu lesen.

Auffällige Maßnahmen nach Altersgruppen

Lesehinweis: „+5“ bedeutet, dass die Maßnahme in dieser Altersgruppe 5 Prozentpunkte häufiger auf den Rängen 1 bis 3 genannt wurde als im Durchschnitt aller Befragten, „–5“ entsprechend seltener; je kräftiger die Farbe, desto größer die Abweichung. Dargestellt sind die zehn am häufigsten hoch gerankten Maßnahmen.

Abweichung der Auswahlquote vom Gesamtergebnis in Prozentpunkten (kumulierte Top-3-Nennungen).
***Blau** = überdurchschnittlich häufig hoch gerankt | **Orange** = unterdurchschnittlich häufig hoch gerankt*

Maßnahme	18–29	30–49	50–64	65+
Bedarfsverkehr „NAH.SHUTTLE“ dauerhaft sichern und ausbauen	+2,2	+1,4	-0,4	-2,8
Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes (Bus, Bahn, Fähre)	**+21,4**	-2,4	-2,6	+8,1
Attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen	-2,0	-0,3	-1,7	+9,8
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger	-5,5	-4,3	+0,1	**+11,3**
Verbesserter und einheitlicher Umgang mit E-Scootern	**-16,3**	-1,9	-1,3	**+14,0**
Verbesserung von Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen	-5,7	+0,4	-1,0	+1,4
Sichere Wege zu Schule und Kindergarten	**+13,7**	+5,1	-4,1	**-13,5**
Prüfung neuer Bahnverbindungen und Stationen in der Region	+1,9	+0,2	-0,4	+0,1
Ausbau von Radabstellanlagen	**+11,8**	-2,0	+0,4	-2,6
Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes	-6,9	-4,2	+4,6	**+11,0**

Auffällige Maßnahmen nach Raumtyp

Lesehinweis: „+5“ bedeutet, dass die Maßnahme in diesem Raumtyp 5 Prozentpunkte häufiger auf den Rängen 1 bis 3 genannt wurde als im Durchschnitt aller Befragten, „–5“ entsprechend seltener; je kräftiger die Farbe, desto größer die Abweichung. Dargestellt sind die zehn am häufigsten hoch gerankten Maßnahmen.

Abweichung der Auswahlquote vom Gesamtergebnis in Prozentpunkten (kumulierte Top-3-Nennungen).
***Blau** = überdurchschnittlich häufig hoch gerankt | **Orange** = unterdurchschnittlich häufig hoch gerankt*

Maßnahme	Reg. Zentrum	Erw. Umland	Verd. Umland	Ländl. Umland	Anderer Ort
Bedarfsverkehr „NAH.SHUTTLE“ dauerhaft sichern und ausbauen	-2,2	+6,0	-2,5	**+23,1**	-6,1
Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes (Bus, Bahn, Fähre)	-0,6	+5,2	-5,6	+7,5	+4,7
Attraktive Fuß- und Radverkehrswege auf zentralen Verbindungen	-0,7	-2,5	**+10,7**	**-17,3**	-2,0
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger	+0,9	+6,2	-4,7	**-16,6**	+0,1
Verbesserter und einheitlicher Umgang mit E-Scootern	+2,9	-7,2	+5,2	+2,5	**-13,5**
Verbesserung von Sicherheit und Fahrkomfort auf Radwegen	+3,8	-6,2	-2,5	**+10,3**	**-14,0**
Sichere Wege zu Schule und Kindergarten	-3,1	**+11,2**	+3,4	-6,4	+5,4
Prüfung neuer Bahnverbindungen und Stationen in der Region	-1,1	-6,9	+2,7	-3,0	**+13,0**
Ausbau von Radabstellanlagen	-0,3	-4,9	+4,6	+1,3	-2,1
Erarbeitung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes	-0,1	-1,5	+7,4	**+9,8**	-9,6