

Rahmenbedingungen für die Schülerbeförderung gemäß der jeweiligen Kreissatzung (Stand 06/2015)

Kreis	Km-Grenze	Wartezeit	nächstgelegene Schule	innerörtliche Beförderung	Art der Beförderung	höchstzulässige Beförderungszeit
Kreis Dithmarschen	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 10. Klasse - 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/ innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/ innen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der gleichen Schulart, begründete Ausnahmen sind zulässig, Grundsatz gilt nicht, wenn nächstgelegenes Förderzentrum wegen fehlender Aufnahmemöglichkeit nicht besucht werden kann	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km- Grenze überschritten wird	in öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs und des schienegebundenen Verkehrs, der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung, sonstigen Kraftfahrzeugen in begründeten Ausnahmefällen, Wegstreckenentschädigung für Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge	nicht festgelegt
Kreis Herzogtum Lauenburg	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 10. Klasse - 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/ innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/ innen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der jeweiligen Schulart (§ 114 Abs. 2 SchulG), Kostenübernahme darüberhinaus nur bei fehlender Aufnahmemöglichkeiten oder Zuweisung von der Schulaufsichtsbehörde, dann aber kein Anspruch auf Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km- Grenze überschritten wird	in öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs und des schienegebundenen Verkehrs, der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten, eigenen oder geleasteten Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung, sonstigen Träger in begründeten Ausnahmefällen, Wegstreckenentschädigung für Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge	nicht festgelegt
Kreis Nordfriesland	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 10. Klasse - 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/ innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/ innen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der jeweils gewählten Schulart, daüberhinausgehende Kostenerstattung nur wenn der Schulbesuch von der Schulaufsichtsbehörde als pädagogisch erforderlich bestätigt wird oder das nächstgelegene Förderzentrum wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten nicht besucht werden kann	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km- Grenze überschritten wird	im ÖPNV (z.B. Linienbusse, Bahn, Fähre), freigestellten Schülerverkehr (z.B. schulträgereigene bzw. angemietete Busse bzw. VU), Sonderbeförderungen (z.B. Taxi, Behindertentaxi), Wegstreckenentschädigungen an die Eltern für Bef. mit Privat-Pkw	nicht festgelegt

<b>Kreis</b>	<b>Km-Grenze</b>	<b>Wartezeit</b>	<b>nächstgelegene Schule</b>	<b>innerörtliche Beförderung</b>	<b>Art der Beförderung</b>	<b>höchstzulässige Beförderungszeit</b>
Kreis Ostholstein	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 10. Klasse - 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/innen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der gewählten Schulart oder der zuständigen Schule nach § 24 Abs. 2 SchulG, davon ausgenommen Fälle, in denen das Förderzentrum wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten nicht besucht werden kann, oder der Schulbesuch von der Schulaufsichtsbehörde als pädagogisch erforderlich bestätigt wird	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km-Grenze überschritten wird	in öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs, in der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung im Rahmen des freigestellten Verkehrs, sonstigen Kraftfahrzeugen, Wegstreckenentschädigungen an die Eltern für Bef. mit Privat-PKW	nicht festgelegt
Kreis Pinneberg	bis Jahrgangsstufe 4 - 2 km, ab Jahrgangsstufe 5 in der Zeit von 01.11. bis 31.03. 4 km, in der übrigen Zeit 6 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/innen	nächstgelegene bzw. zuständige Schule der jeweils gewählten Schulart, Ausnahme bei Zuweisung von der Schulaufsichtsbehörde und Ausschluss von privaten Gründen, Ausnahme außerdem bei Fällen, in denen das nächstgelegene Förderzentrum wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten nicht besucht werden kann	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km-Grenze überschritten wird	in öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs und des schienengebundenen Verkehrs, Schüleronderlinienverkehr, angemieteten und eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung, sonstigen Kraftfahrzeugen, Entschädigung bei Benutzung privateigener Kraftfahrzeuge, Entschädigung bei Benutzung des Fahrrades	nicht festgelegt
Kreis Plön	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 10. Klasse - 4 km	30 Min. vor, 60 Min. nach Unterricht, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der jeweils gewählten Schulart oder der zuständigen Schule	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km-Grenze überschritten wird	in öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs, in der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung im Rahmen des freigestellten Verkehrs, sonstigen Kraftfahrzeugen, Wegstreckenentschädigungen an die Eltern für Bef. mit Privat-PKW	nicht festgelegt
Kreis Rendsburg-Eckernförde	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 6. Klasse - 4 km, ab 7. Klasse 6 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/innen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der jeweils gewählten Schulart oder der gem. § 24 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG zuständigen Schule, bei Nachweis der pädagogischen Notwendigkeit Kostenübernahme zur nicht nächstgelegenen Schule (zusätzlich zur Regelung in der Satzung)	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km-Grenze überschritten wird	in Verkehrsmitteln des Linienverkehrs sowie des schienengebundenen Verkehrs, der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung, sonstigen Kraftfahrzeugen, Wegstreckenentschädigung an die Eltern für Beförderung im privateigenen Personenkraftwagen, Entschädigung bei Benutzung des Fahrrades	nicht festgelegt

Kreis	Km-Grenze	Wartezeit	nächstgelegene Schule	innerörtliche Beförderung	Art der Beförderung	höchstzulässige Beförderungszeit
Kreis Schleswig-Flensburg	bis Jahrgst. 4 = 2 km; Jahrgst. 5 bis 10 = 4 km zumutbare Entfernungen	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/ innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/ innen, ohne das ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der gewählten Schulart, sollte diese nicht die zuständige Schule sein, werden die Kosten zur zuständigen Schule nach § 24 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG anerkannt, Kostenanerkennung auch beim Besuch entfernterer Förderzentren wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten beim nächstgelegenen Förderzentrum	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km- Grenze überschritten wird	in Verkehrsmitteln des Linienverkehrs sowie des schienengebundenen Verkehrs, der Sonderform des Linienverkehrs, angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen des Trägers der Schülerbeförderung, sonstigen Kraftfahrzeugen, Wegstreckenentschädigung an die Eltern für Beförderung im privateigenen Personenkraftwagen	soll in der Regel die Fahrzeit von 60 Minuten nicht überschreiten (ist nicht Bestandteil der Satzung). Anwendung: Schüler- behinderten- beförderung Taxi/Kleinbusse
Kreis Segeberg	bis zur Klassenstufe 5 - 2 km, im übrigen 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/ innen bis zur Klassenstufe 5 und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der Klassenstufen 6 bis 10, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	zur nach § 24 Abs. 1, 2, 3 und 5 SchulG zuständigen Schule, bei anderen Schularten bis Klassenstufe 10 der nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart im Geltungsbereich des Schl-Holst. SchulG	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km- Grenze überschritten wird	öffentliche Verkehrsmittel des Linienverkehrs, des schienengebundenen Verkehrs, Sonderformen des Linienverkehrs, angemietete Kraftfahrzeuge im Rahmen des freigestellten Verkehrs, sonstige Kraftfahrzeuge, Wegstreckenentschädigung für Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge	nicht festgelegt

<b>Kreis</b>	<b>Km-Grenze</b>	<b>Wartezeit</b>	<b>nächstgelegene Schule</b>	<b>innerörtliche Beförderung</b>	<b>Art der Beförderung</b>	<b>höchstzulässige Beförderungszeit</b>
Kreis Steinburg	bis zur Jahrgangsstufe 4 - 2 km, Jahrgangsstufen 5 und 6 - 4 km, ab Jahrgangsstufe 7 in der Zeit vom 01.05. - 30.09. 6 km, in der übrigen Zeit 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der GS und FÖZ (bis Klassenstufe 4) und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 90 min. nach Unterrichtsschluss für die übrigen Schüler/innen, ohne das ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht	nächstgelegene Schule der gewählten Schulart, sollte diese nicht die zuständige Schule sein, werden die Kosten zur zuständigen Schule nach § 24 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG anerkannt, Kostenanerkennung auch beim Besuch entfernterer Förderzentren wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten beim nächstgelegenen Förderzentrum	innerörtliche Beförderung nur bei Schüler/innen zum Förderzentrum mit Förderschwerpunkt "geistige Entwicklung", außerdem innerörtliche Beförderung, wenn die Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die km-Grenze überschritten wird	öffentliche Verkehrsmittel des Linienverkehrs, des schienengebundenen Verkehrs, Sonderformen des Linienverkehrs, angemietete Kraftfahrzeuge im Rahmen des freigestellten Verkehrs, sonstige Kraftfahrzeuge, Wegstreckenentschädigung für Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge	nicht festgelegt
Kreis Stormarn	bis zur Klassenstufe 4 - 2km, im übrigen 4 km	von mehr als 30 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen bis zur Klassenstufe 4 und 60 min. vor Unterrichtsbeginn oder 60 min. nach Unterrichtsschluss für Schüler/innen der Klassenstufen 5 bis 10	zur nach § 24 Abs. 2, 3 und 5 SchulG zuständigen Schule, bei anderen Schularten (bis Klassenstufe 10) zur nächstgelegenen Schule im Geltungsbereich des Schl-Holst. SchulG	innerörtliche Beförderung nur dann, wenn Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers in einem anderen Ortsteil als die Schule liegt und die Km-Grenze überschritten wird	öffentliche Verkehrsmittel des Linienverkehrs, des schienengebundenen Verkehrs sowie sonstige Kraftfahrzeuge, Wegstreckenentschädigung für Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge	nicht festgelegt

## Rahmenbedingungen

Kreis	zentrale Punkte	Sicherheit (z.B. DIN-Norm)	Eigenbeteiligung	Sonstiges
Kreis Dithmarschen	NEIN	nicht festgelegt	keine Eigenbeteiligung	Bestimmungen über Datenverarbeitung (§ 11)
Kreis Herzogtum Lauenburg	ja, ein oder mehrere zentrale Punkte pro Gemeinde	nicht festgelegt	HVV - 1 Zone: Klassenstufe 1-4 20 %, Klassenstufe 5-10 25 % HVV - 2 Zonen: Klassenstufe 1-4 25 %, Klassenstufe 5-10 30 % HVV - Kreiskarte: Klassenstufe 1-4 25 %, Klassenstufe 5-10 30 % HVV - Großbereich: Klassenstufe 1-4 25 %, Klassenstufe 5-10 30 % HVV - Gesamtbereich: Klassenstufe 1-4 30 %, Klassenstufe 5-10 35 % SH-Tarif: Klassenstufe 1-4 25 %, Klassenstufe 5-10 30 %	Bestimmungen über Datenverarbeitung (§ 12), Übernahme von Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule nur von bzw. zu dem Schul-/Außenstellenstandort, an dem der Regelunterricht stattfindet, kein Anspruch auf Einrichtung eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes (§ 1)
Kreis Nordfriesland	nicht festgelegt	nicht festgelegt	keine Eigenbeteiligung	Ausnahmen, z.B. Beförderung zu einer anderen als die nächstgelegene Schule bei vorliegenden pädagogischen Gründen, die von der Schulaufsichtsbehörde bestätigt werden o. vorliegenden ärztlichen Gutachten (z.B. Behindertenbeförderung)

Kreis	zentrale Punkte	Sicherheit (z.B. DIN-Norm)	Eigenbeteiligung	Sonstiges
Kreis Ostholstein	anstelle der Wohnung können vom Träger der Schülerbeförderung und der Wohnsitzgemeinde gemeinsam ein oder mehrer zentrale Punkte zum Ausgangspunkt des Schulweges bestimmt werden	nicht festgelegt	1. Kind 60,00 Euro, 2. Kind 30,00 Euro, ab 3. Kind frei, Befreiung für Empfänger von Leistungen nach SGB II und XII sowie für Schüler, die Schulen für Geistig- oder Körperbehinderte besuchen, ganzjährige Nutzungsmöglichkeit der Schülerjahreskarten auf allen Linien im Kreis Ostholstein	
Kreis Pinneberg	ein oder mehrere zentrale Punkte des Wohnortes, anstelle des zentralen Punktes kann auch die Wohnung des Schülers zum Ausgangspunkt des Schulweges bestimmt werden	nicht festgelegt	Eigenbeteiligung, wenn Fahrkarten im Rahmen des öffentlichen Linienverkehrs auch zu privaten Zwecken genutzt werden können: 3,50 Euro monatlich bzw. 42,00 Euro jährlich für die Schülerkarte / 1 Tarifzone 5,50 Euro monatlich bzw. 66,00 Euro jährlich für die Schülerkarte / 2 Tarifzonen 7,50 Euro monatlich bzw. 90,00 Euro jährlich für die Schülerkarte / Kreiskarte 9,50 Euro monatlich bzw. 114,00 Euro jährlich für die HVV Schülerkarte/Großbereich Hamburg 13,70 Euro monatlich bzw. 164,40 Euro jährlich für die HVV Schülerkarte/Gesamtbereich Ermäßigung für das 2. Kind um 50 %, ab 3. Kind entfällt die Eigenbeteiligung, kein Eigenanteil für Empfänger von Leistungen nach SGB II und XII sowie Wohngeld	Hinweis auf Pflicht der Eltern, den Träger der Schülerbeförderung bei der Schülerbeförderung zu unterstützen (§ 114 Abs. 1 letzter Satz SchulG) in § 1
Kreis Plön	anstelle der Wohnung können vom Kreis nach Anhörung des Schulträgers und der Wohnsitzgemeinde ein oder mehrere zentrale Punkte bestimmt werden, in einem geschlossenen Wohnort wird nur ein zentraler Punkt festgelegt	nicht festgelegt	ab dem Schuljahr 2015/16 entfällt die Eigenbeteiligung	
Kreis Rendsburg-Eckernförde	ein zentraler Punkt des Wohnortes	nicht festgelegt	1. Kind 84, 00 Euro, 2. Kind 24,00 Euro, ab 3. Kind frei kein Eigenanteil für Schülerinnen und Schüler, die ein Förderzentrum nach § 45 Abs. 2 Nr. 3 bis 9 SchulG besuchen Verminderung auf die Hälfte der zu zahlenden Beträge bei Bezug von Wohngeld oder Kindergeldzuschlag Sommerregelung monatsweise Berechnung bei einem Wechsel zwischen Inanspruchnahme der Radfahrentschädigung und einer Inanspruchnahme der Schülerbeförderung im Linienverkehr	

<b>Kreis</b>	<b>zentrale Punkte</b>	<b>Sicherheit (z.B. DIN-Norm)</b>	<b>Eigenbeteiligung</b>	<b>Sonstiges</b>
Kreis Schleswig-Flensburg	können vom Kreis bestimmt werden, werden aber nicht	PBefG, BO-Kraft, VOAllgBefBed., FreistellungsV, StVO, StvZO, FeV, Kraftknotensysteme (DIN 75078-2)	Jahrgangsstufen eins bis vier: 80,00 Euro, Jahrgangsstufen fünf bis zehn 135,00 Euro, 2. Kinder: Jahrgangsstufen eins bis vier 60,00 Euro, Jahrgangsstufen fünf bis zehn 100,00 Euro, alle weiteren Schüler: Jahrgangsstufen eins bis vier 40,00 Euro, Jahrgangsstufen fünf bis zehn 70,00 Euro ; kein Eigenanteil beim Besuch von Förderzentren mit den Förderschwerpunkten nach § 45 Abs. 2 Ziffern 2 bis 9; bei Bezug von Leistungen nach dem SGB II und XII Eigenbeteiligung nur für das älteste Kind: Jahrgangsstufen eins bis vier: 40,00 Euro, Jahrgangsstufen fünf bis zehn 70,00 Euro	Weitere Punkte zur Minderung des Risikos sind Bestandteil der Beförderungsverträge zwischen Kreis und Bus/Taxi-Unternehmen, Bestimmungen über Datenverarbeitung (§ 11), Übernahme von Beförderungskosten zur offenen Ganztagschule nur von bzw. zu dem Schul-/Außenstellenstandort, an dem der Regelunterricht erfolgt, ansonsten kein Anspruch auf Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes (§ 1)
Kreis Segeberg	ein oder bei Gemeinden mit geschlossenen Ortsteilen mehrere zentrale Punkte des Wohnortes und ein oder mehrere zentrale Punkte des Schulortes der nach § 24 Abs. 1, 2, 3, und 5 zuständigen Schule, bei anderen Schularten der nächstgelegenen gewählten Schule, anstelle des zentralen Punktes kann ausnahmsweise auch die Wohnung der Schülerin oder des Schülers zum Ausgangspunkt des Schulweges bestimmt werden	nicht festgelegt	keine Eigenbeteiligung	

<b>Kreis</b>	<b>zentrale Punkte</b>	<b>Sicherheit (z.B. DIN-Norm)</b>	<b>Eigenbeteiligung</b>	<b>Sonstiges</b>
Kreis Steinburg	anstelle der Wohnung können vom Träger der Schülerbeförderung und der Wohnsitzgemeinde gemeinsam ein oder mehrere zentrale Punkte zum Ausgangspunkt des Schulweges bestimmt werden	nicht festgelegt	keine Eigenbeteiligung	Kostenerstattungen und Wegstreckenentschädigung nach der Satzung sind von den Eltern oder der volljährigen Schülerin/dem volljährigen Schüler im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 3 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen (§ 10), Bestimmungen über Datenverarbeitung (§ 11)
Kreis Stormarn	keine zentralen Punkte	nicht festgelegt	keine Eigenbeteiligung	



## Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Landrat  
Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und  
Kulturwesen

13.07.2015

### **1. Vermerk i.S. Überarbeitung der Schülerbeförderungssatzung** **hier: Zwischenbericht zur Bestandsaufnahme bei den anderen Kreisen**

Die anderen Kreise in Schleswig-Holstein sind im Mai 2015 gebeten worden, einige Fragen zu den Rahmenbedingungen für die Schülerbeförderung zu beantworten. Zum einen ging es um die Rahmenbedingungen gemäß der jeweiligen Kreissatzung und zum anderen sollten folgende Fragen zu weiteren Rahmenbedingungen beantwortet werden:

1. In welchem Bereich ist die Schülerbeförderung angesiedelt? (Schulen, ÖPNV oder anderweitig)
2. Erfolgt eine getrennte oder gemeinsame Haushaltsführung in den Bereichen ÖPNV/Schülerbeförderung?
3. Wird dem ÖPNVG-SH dahingehend Rechnung getragen, dass den Kreisen als Aufgabenträger allein die Zuständigkeit für die Vereinbarung von ÖPNV-Leistungen zukommt?
4. Für wie viele Fahrschüler/innen ist der Kreis zuständig?
5. Für wie viele Schulträger werden mit dem Kreis Verwendungsnachweise abgerechnet?
6. Wie erfolgt die Abrechnung der Verwendungsnachweise mit den örtlichen Schulträgern (z. B. Spitzabrechnung, Stichprobenprüfung, Pauschalabrechnung)
7. Welche Art der Beförderung (Linienverkehr, Sonderverkehr, freigestellter Schülerverkehr) überwiegt?
8. Welche personelle Ausstattung besteht für die Aufgabe Schülerbeförderung?

Eine Übersicht der Antworten aller Kreise ist anliegend beigefügt.

Im Hinblick auf die Rahmenbedingungen nach der jeweiligen Schülerbeförderungssatzung ist festzustellen, dass alle schleswig-holsteinischen Kreise grundsätzlich lediglich die Beförderung zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart als notwendig anerkennen.

Unterschiede bestehen hinsichtlich der Berechnung des zumutbaren Schulweges ab Wohnort des Schülers / der Schülerin bzw. eines zentralen Punktes des Wohnortes des Schülers / der Schülerin.

Die überwiegende Anzahl der Kreise hat den zumutbaren Schulweg ab der 5. Klasse auf 4 km festgesetzt. Im Gegensatz hierzu enthält die Schülerbeförderungssatzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine erhöhte Zumutbarkeitsgrenze vom 6 km ab der 7. Klasse.

Seit der letzten Umfrage bei den Kreisen in 2011 haben mittlerweile 6 von 11 Kreisen die Eigenbeteiligung der Eltern an den Schülerbeförderungskosten abgeschafft. Zum damaligen Zeitpunkt verfügten alle Kreise über eine Eigenbeteiligung der Eltern.

Bezogen auf die weiteren Rahmenbedingungen ist festzustellen, dass die Schülerbeförderung in den einzelnen Kreisen sehr unterschiedlich organisiert ist. Gleiches gilt auch für die Fallzahlen.

In allen anderen Kreisen überwiegt der Linienverkehr, während im Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Schülerbeförderung Linien- und Sonderverkehr am meisten genutzt wird.

Nahezu alle anderen Kreise tragen dem ÖPNVG-SH dahingehend Rechnung, dass den Kreisen als Aufgabenträger allein die Zuständigkeit für die Vereinbarung von ÖPNV-Leistungen zukommt bzw. befinden sich in der Umstellungsphase.

Nach dem Bericht 2013 des Kommunalen Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise stellen sich die Aufwendungen je Fahrschüler wie folgt dar:

Abbildung für die Kreise HH Rand

Aufwendungen Schülerbeförderung je Fahrschüler im Jahr					
Jahr	Mittelw.	RZ	PI	SE	OD
2010	433 €	379 €	383 €	518 €	454 €
2011	468 €	434 €	359 €	567 €	512 €
2012	471 €	412 €	414 €	537 €	522 €

Quelle: Bericht 2013 des Kommunalen Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise

Abbildung für die anderen Kreise

Aufwendungen Schülerbeförderung je Fahrschüler im Jahr								
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	OH	PLÖ	RD	SL	IZ
2010	557 €	486 €	476 €	708 €	606 €	574 €	627 €	421 €
2011	620 €	521 €	542 €	854 €	656 €	656 €	678 €	435 €
2012	638 €	535 €	565 €	889 €	641 €	740 €	605 €	487 €

Quelle: Bericht 2013 des Kommunalen Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise

In diesem Bericht wird erläutert, dass die Kreise Wechselwirkungen zwischen der Schülerbeförderung und dem Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs beschreiben. Die Höhe der Aufwendungen für die Schülerbeförderung und den ÖPNV wird u.a. durch folgende Gegebenheiten beeinflusst:

- Strukturelle Unterschiede (Anzahl und Standorte der Schulen, Fläche des Kreises, Anzahl der Schüler, Reiseweiten)
- Veränderungen in der Schullandschaft (Schließung von Standorten)
- Zuschnitt der Tarifzonen und dem damit zusammenhängenden Tarifniveau
- Einzel- und Sonderbeförderung, z.B. per Taxi

Da die am Hamburger Rand gelegenen Kreise (PI, OD, SE, RZ) durch den Hamburgischen Verkehrsverbund über eine andere Infrastruktur verfügen, erfolgte in dem Bericht eine Trennung der Abbildung.

In der Prüfungsmitteilung des Landesrechnungshof Schleswig-Holstein vom 27.04.2015 zur Querschnittsprüfung „ÖPNV in kommunaler Trägerschaft“ ist der durchschnittliche kommunale Mitteleinsatz 2007 bis 2011 für die Bereiche ÖPNV und Schülerbeförderung wie folgt dargestellt:

Durchschnittlicher kommunaler Mitteleinsatz 2007 bis 2011 – in € je Einwohner

	ÖPNV kreisfreie Städte/ Kreise	Schülerbeförderung	Gemeinden	Summe
FL	0*	-	-	0
HL	74	4	-	78
KI	36	-	-	36
NMS	37	-	-	37
HEI	0	22	1	23
IZ	4	22	-	26
NF	0	31	4	35
OH	5	29	2	36
PLÖ	13	27	-	40
RD	9	25	-	34
SL	0	41	-	41
OD	13	17	1	31
PI	9	4	3	16
RZ	17	16	2	35
SE	10	15	11	36

\* Stadt Flensburg: Städtische Zahlungen saldieren sich mit Gewinnausschüttungen.

Quelle: Prüfungsmitteilung des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein vom 27.04.2015

Anhand der Tabelle der Prüfungsmitteilung des Landesrechnungshof Schleswig-Holstein wird deutlich, dass die Kosten der Schülerbeförderung eng mit den Kosten für den ÖPNV in Verbindung stehen.

(Weit)

#### Anlagen

Rahmenbedingungen für die Schülerbeförderung gemäß der jeweiligen Kreissatzung (Stand 06/2015)

Rahmenbedingungen für die Schülerbeförderung (Stand 06/2015)

# **Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“**

**Auftraggeber:**

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

**Auftragnehmer:**

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Anne Mechels  
Dipl.-Ing. Sebastian Schröder  
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

*Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.*

# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>3</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>1 Einleitung / Projektgegenstand .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Methodik .....</b>	<b>7</b>
2.1 Projektablauf .....	7
2.2 Datengrundlage .....	8
2.3 Beteiligung.....	8
2.3.1 Projektteam .....	9
2.3.2 Entwicklungsagentur .....	10
2.3.3 Projektbeirat.....	10
2.3.4 Akteursgespräche.....	11
2.4 CO <sub>2</sub> -Bilanzierung .....	13
<b>3 Bestandsaufnahme und Analyse .....</b>	<b>15</b>
3.1 Untersuchungsraum .....	15
3.2 Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg .....	16
3.3 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr .....	21
3.4 ÖPNV und verknüpfte Mobilität .....	25
3.5 Radverkehr und Nahmobilität.....	29
3.6 Elektromobilität .....	33
3.7 Mobilitätskultur .....	35
3.8 CO <sub>2</sub> -Bilanzierung .....	36
3.8.1 Entwicklung der Emissionen 2007 - 2014.....	36
3.8.2 CO <sub>2</sub> -Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien im Jahr 2014.....	42
<b>4 Ausblick .....</b>	<b>46</b>
<b>5 Quellenverzeichnis.....</b>	<b>48</b>
<b>6 Anhang.....</b>	<b>50</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Pilotprojekt für regionale Mobilitätskonzepte .....	6
Abbildung 2:	Ablaufplan des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität .....	8
Abbildung 3:	Partizipative Maßnahmenentwicklung .....	9
Abbildung 4:	Akteure und Netzwerke/Arbeitsgruppen.....	11
Abbildung 5:	räumliche Stärken und Schwächen .....	16
Abbildung 6:	Modal Split im Vergleich.....	17
Abbildung 7:	Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	19
Abbildung 8:	Verkehrsmittelwahl und Smartphone-Besitz.....	20
Abbildung 9:	Pendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) .....	21
Abbildung 10:	Wirtschaftsstandorte.....	23
Abbildung 11:	Einzug und Takt ÖPNV (Werktag, 6 bis 20 Uhr).....	26
Abbildung 12:	Vorrangflächen für Alltagsradverkehr und Netzlücken .....	30
Abbildung 13:	Ladeinfrastruktur und Pedelecverleih.....	34
Abbildung 14:	Zugelassene Sattelzugmaschinen (große LKW) 2007-2014 .....	37
Abbildung 15:	Die Entwicklung der Energieverbräuche (in Gwh/a) 2007 - 2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern .....	37
Abbildung 16:	Entwicklung des Energieverbrauchs (in Gwh/a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien .....	38
Abbildung 17:	Entwicklung der CO <sub>2</sub> -Emissionen (in t/a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	39
Abbildung 18:	Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/a) 2007 - 2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	40
Abbildung 19:	Entwicklung der CO <sub>2</sub> -Emissionen (in t/a) 1990 - 2012 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	41
Abbildung 20:	Entwicklung von CO <sub>2</sub> -Emission und Fahrleistung im Personenverkehr 2007 - 2014.....	41
Abbildung 21:	Der CO <sub>2</sub> -Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich nach Fahrzeugkategorien .....	42
Abbildung 22:	Der CO <sub>2</sub> -Ausstoß (in t/a) 2014 im Verkehrsbereich nach Energieträgern ....	43
Abbildung 23:	CO <sub>2</sub> -Ausstoß (in t/a) 2014 im Güterverkehr nach Fahrzeugart .....	44
Abbildung 24:	CO <sub>2</sub> -Ausstoß (in t/a) 2014 im Personenverkehr nach Fahrzeugarten.....	44
Abbildung 25:	CO <sub>2</sub> -Emissionen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg je Einwohner .....	45

## 1 Einleitung / Projektgegenstand

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg haben ein Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“ in Auftrag gegeben.

Das Klimaschutzteilkonzept ist verkehrsmittelübergreifend und integrativ angelegt, wobei im Sinne der Zielsetzungen der Modal Split für den Umweltverbund weiter gestärkt werden soll.

Der vorliegende Zwischenbericht dokumentiert die Bestandsanalyse des Mobilitätsangebotes im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Die Ergebnisse sollen in der geplanten Auftaktveranstaltung "Region in Bewegung" vorgestellt und gemeinsam reflektiert werden, um anschließend als Grundlage für die dialogorientierte Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zu dienen.

Ziel ist es, aufbauend auf den bisherigen Aktivitäten und Ideen, eine zukunftsorientierte Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre zu erarbeiten.

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

Nicht nur hinsichtlich seiner Lage zwischen KielRegion und AktivRegion Eider-Treene-Sorge, sondern auch inhaltlich in Bezug auf die Raumstruktur kann der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg als Zwischenraum beschrieben werden (vgl. Abbildung 1). Während auf der einen Seite die KielRegion das Mobilitätsangebot in einer Stadt-Land-Stadt-Region betrachtet und damit sehr weit fasst, ist andererseits die AktivRegion Eider-Treene-Sorge sehr ländlich geprägt. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wird die Thematik von Stadt und direktem Umland angesprochen. Aufgrund des kleineren Betrachtungsraumes wird der Detaillierungsgrad größer und spezifischer ausfallen als im Masterplan Mobilität der KielRegion. Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse - nicht zuletzt um eine Doppelförderung zu vermeiden - in den Masterplan der KielRegion zu integrieren. Um eine optimale Vernetzung der drei Mobilitätskonzepte zu gewährleisten, sind die Projektleiter jeweils im Projektteam der benachbarten Konzepte vertreten.

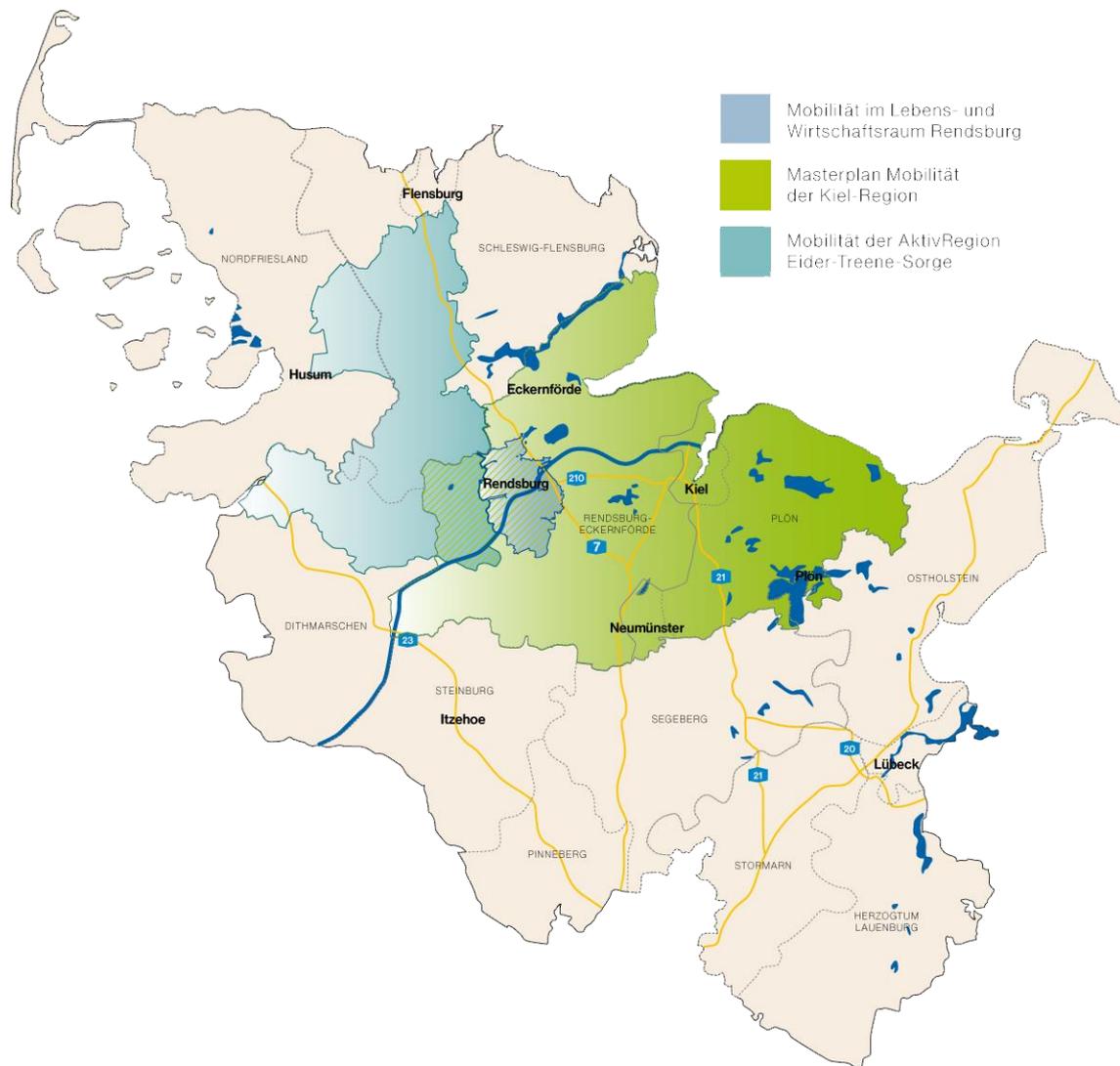


Abbildung 1: Pilotprojekt für regionale Mobilitätskonzepte

Quelle: Kreis Rendsburg Eckernförde

## 2 Methodik

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist verkehrsmittelübergreifend, partizipativ und umsetzungsorientiert angelegt. Damit wird ein Stadt-Umland-Konzept für die zukünftige Mobilitätsentwicklung erarbeitet.

### 2.1 Projektablauf

Das Klimaschutzteilkonzept ist in vier Bearbeitungsphasen gegliedert. Mit dem vorliegenden Zwischenbericht wird die Analyse (Phase A, vgl. Abbildung 2) abgeschlossen. Ein Schwerpunkt in der Konzepterstellung ist die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung (vgl. Kap. 2.4) und darauf aufbauend die Potenzialabschätzung zur Einsparung von Treibhausgasen als Wirkung der aufzuzeigenden Maßnahmen (Phase B).

Zur strategischen Ausrichtung des Rahmenplans für die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird ein Zielkonzept entwickelt und abgestimmt. Aus der Analyse und auf Grundlage der Ziele werden daraufhin Strategien sowie Maßnahmen abgeleitet und in einem Handlungsplan mit Prioritätenreihung zusammengestellt (Phase C). Um schließlich eine zielorientierte Umsetzung zu gewährleisten wird ein Instrumentarium für das Controlling aufgezeigt. Das Projekt wird durch eine Kommunikationsstrategie begleitet (Phase D). Das Klimaschutzteilkonzept wird in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie einem Projektteam und unter Beteiligung der kommunalen Ebene, mit Einbindung von Akteuren sowie der Öffentlichkeit erarbeitet (vgl. Kap. 2.3).

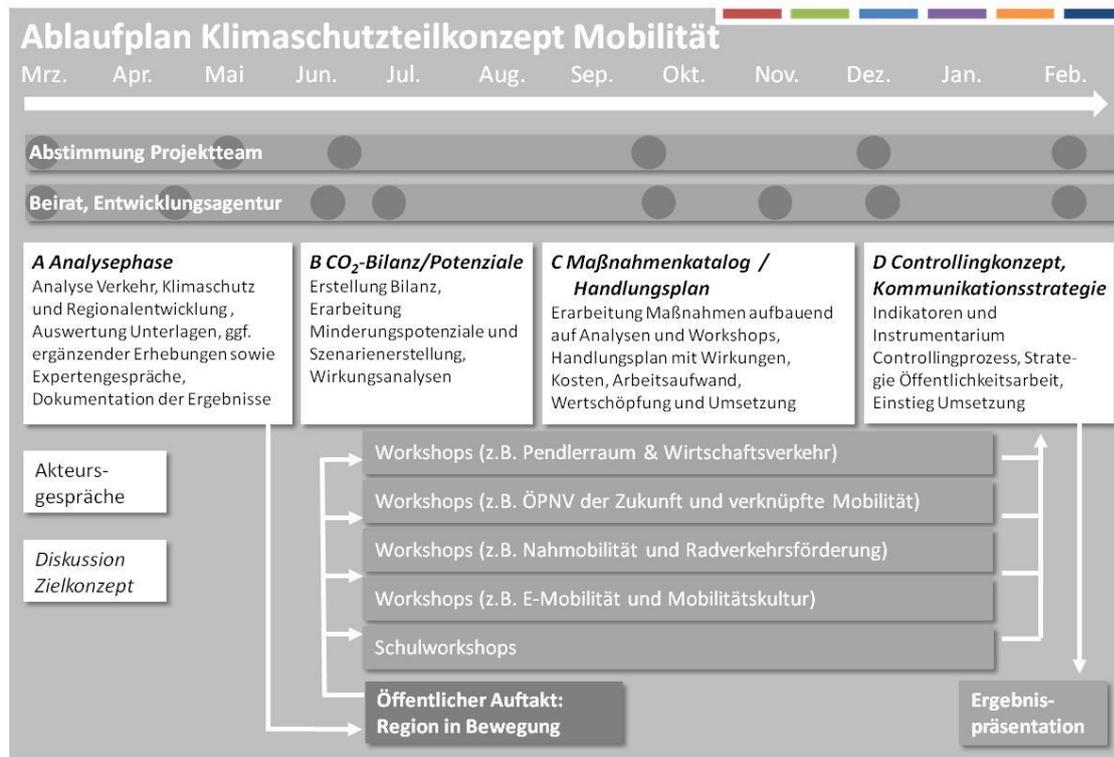


Abbildung 2: Ablaufplan des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität

Quelle: eigene Darstellung

## 2.2 Datengrundlage

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität kann auf wesentlichen, vorangegangenen Grundlagen und Konzepten aufbauen:

- SrV-Erhebung 2013
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2012
- Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2013 und Maßnahmenplan Barrierefreiheit im Entwurf 2014
- Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg 2002
- Radverkehrskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde 2010

Die vorliegenden Konzepte und Unterlagen wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme gesichtet und ausgewertet. Die Erkenntnisse sind in die Analyse eingeflossen.

## 2.3 Beteiligung

Gemäß den Zielen der Städte und Gemeinden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (gemeinsame Weiterentwicklung des Wirtschaftsraums unter Berücksichtigung individueller Interessen) ist eine breite Beteiligung aller Akteure bei der Erarbeitung vorgesehen, um die Akzeptanz und Tragfähigkeit der Ergebnisse des Konzepts sicherzustellen. Hierfür kommen

unterschiedliche Gremien und Instrumente zum Tragen, die ein möglichst vielfältiges Beteiligungsportfolio gewährleisten (vgl. Abbildung 3).

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde als Auftraggeber des Klimaschutzteilkonzepts ist im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen auf die gute Zusammenarbeit mit den Kommunen angewiesen, da viele Maßnahmen auf kommunaler Ebene umzusetzen sind. Zunehmend spielt auch das Engagement einzelner - Unternehmen, Initiativen etc. - eine wichtige Rolle im Bereich klimafreundlicher Mobilität. So ist die Partizipation in der Konzeptentwicklung wichtige Grundlage im Hinblick auf die Umsetzung.



Abbildung 3: Partizipative Maßnahmenentwicklung

Quelle: eigene Darstellung

Im Jahr 2011 wurde von der Volkshochschule Rendsburg ein Mobilitätskonzept initiiert, das sich unter Beteiligung vieler Akteure und der Öffentlichkeit mit dem Thema "Mobilität für alle in Stadt und Region" auseinandergesetzt hat. Unter anderem wurde ein Bürgerforum (mit 120 Teilnehmer/innen) veranstaltet. Aufbauend auf eine Stärken-Schwächen-Analyse der Ist-Situation wurden Ideen zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zusammengetragen. Die im Ergebnis konkreten Projektvorschläge wurden damals jedoch von Seiten des Kreises mit Hinweis auf das Modellprojekt Pendlertportal nicht weiterverfolgt. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ermöglicht es, die zusammengetragenen Ideen aufzunehmen, zu bewerten und hinsichtlich der Umsetzung zu konkretisieren.

### 2.3.1 Projektteam

Das Projektteam bildet das inhaltlich-strategische Steuerungsgremium des Klimaschutzteilkonzeptes und stellt für das Gutachterteam die erste Konsultationsebene für die Projektbearbeitung dar. In regelmäßiger Rückkopplung zur Arbeit des Gutachterteams wird die weitere Vorgehensweise inhaltlich abgestimmt. In Anbetracht des Pilotcharakters (vgl. Kap. 1) sind neben Vertretern der Verwaltung und der Entwicklungsagentur ebenso Vertreter/innen der

AktivRegion Eider-Treene-Sorge, der KielRegion sowie der nah.sh Mitglieder des Projektteams.

### 2.3.2 Entwicklungsagentur

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität betrachtet im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde das Gebiet des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg, welcher durch die Entwicklungsagentur vertreten wird. Mit personeller Vertretung im Projektteam (s. o.) und projektbegleitenden Beirat (s. u.) ist die Entwicklungsagentur in die Bearbeitung und inhaltlichen sowie strategischen Absprachen hinsichtlich des Projektablaufs direkt eingebunden. Darüber hinaus werden die unterschiedlichen Ebenen der Entwicklungsagentur – der Vorstand, der Verwaltungsrat (Kommunen) und die Regionalkonferenz – im Einzelnen durch die direkte Information und Konsultation am Konzept beteiligt.

### 2.3.3 Projektbeirat

Um die wesentlichen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung sowie Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Interessenverbänden/-vereinen kontinuierlich in das Klimaschutzteilkonzept einzubinden wurde ein projektbegleitender Beirat konstituiert. Im Sinne eines Qualitätsmanagements werden insgesamt vier Sitzungen zu strategisch wichtigen Zeitpunkten der Projektbearbeitung angesetzt, um die bis dato erarbeiteten Zwischenergebnisse zu kommunizieren, zu reflektieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

Am 17. Juli 2015 fand die konstituierende Sitzung des Projektbeirates statt. In den Beirat sind folgende Vertretungen eingeladen:

- Projektteam
- Vorstand der Entwicklungsagentur
- CDU
- SPD
- Bündnis 90 / Die Grünen
- FDP
- SSW
- Piraten
- IHK
- Wirtschaftsförderung
- AktivRegion Eider-Treene-Sorge
- ADFC
- ADAC
- ProBahn e. V.
- Kreissenorenbeirat
- Gleichstellungsbeauftragte Kreis Rd-Eck
- Kreisbeauftragter für Menschen mit Behinderungen

Die erste Sitzung diente der Zusammenkunft der jeweiligen Beiratsmitglieder sowie der Vorstellung der bisherigen Zwischenergebnisse und dem Austausch mit dem Gutachterteam. Der Beirat ist im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts das Gremium zur Qualitätssicherung. Seine Aufgabe umfasst die inhaltliche Abstimmung und strategische Ausrichtung, die auch

als Korrektiv wirken kann. Der Beirat wird als empfehlendes Gremium vor dem Regionalentwicklungsausschuss und dem Vorstand der Entwicklungsagentur konsultiert. Die Umsetzung kann der Beirat als Multiplikator begleiten.

Die nächste Sitzung findet im Frühherbst 2015 statt.

### 2.3.4 Akteursgespräche

In der Phase der Bestandsaufnahme wurden relevante Akteure, Fachleute und Interessensvertreter/innen aus den unterschiedlichen Bereichen klimafreundlicher Mobilität in das Projekt eingebunden. So konnte in Experteninterviews das in der Region vorhandene Knowhow abgefragt und Erfahrungen genutzt werden. Die Gespräche bilden eine wichtige Grundlage für die Vernetzung, auch im Hinblick auf das weitere Beteiligungsverfahren und für die Umsetzung.

Insgesamt wurden 28 Gespräche mit Akteuren zu unterschiedlichen Themen im Bereich klimafreundlicher Mobilität geführt. Diese Experteninterviews haben eine Dauer von 60-90 Minuten umfasst und wurden telefonisch oder vor Ort geführt. Den Gesprächen lag ein Gesprächsleitfaden zugrunde, mit dem neben allgemeinen Fragen zum Einstieg in das Gespräch, laufende oder geplante Projekte sowie Projektideen angesprochen wurden (vgl. Anhang). Dabei wurden auch Einschätzungen zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen sowie Erfahrungen in Netzwerken und Kooperation abgefragt.



Abbildung 4: Akteure und Netzwerke/Arbeitsgruppen

Quelle: eigene Darstellung

Die Gespräche wurden für die Auswertung intern dokumentiert. Die aussagekräftigen Erkenntnisse im Hinblick auf die Bestandsaufnahme (Stärken, Schwächen, durchgeführte Projekte) sind in die Analyse (siehe Kap. 3) eingeflossen.

Als Herausforderung für die zukünftige Mobilität wurden von den Akteuren folgende Themen benannt:

- demografischer Wandel: Finanzierung des ÖPNV aufgrund Schülerrückgangs, Nahversorgung, Lebensqualität, Standortqualität
- Finanzierbarkeit der Mobilität, Instandhaltung der Infrastruktur
- bezahlbare Mobilität
- Mobilität für alle, keine Sondermaßnahmen für Menschen mit Behinderung, vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 (gem. PBefG)
- Mobilität im Kontext zum Klimaschutz
- Wandel im Mobilitätsverhalten: Verlagerung vom MIV auf den ÖV
- attraktive und nachfrageorientierte Angebote
- Partizipation, Involvierung und Motivation
- Kooperation, Kommunikation, Kongruenz gegenseitiger Planungen
- erfolgreiche Arbeit im Bahnsektor auf den Busverkehr übertragen
- Kanal ist das Markenzeichen der Region, trennt diese aber auch
- Stadt-Land-Beziehung: Anbindung des ländlichen Raumes als Herausforderung

An das Klimaschutzkonzept Mobilität wurden Erwartungen formuliert, die das Verfahren und die Zielstellung betrachten:

- Schnittstellen zwischen der lokalen und (über)regionalen Ebene
- ausstrahlende Wirkung auf KielRegion und AktivRegion Eider-Treene-Sorge
- Konzept für Rendsburg als Pilot für andere vglb. Städte (Husum, Heide etc.), systematisch, übertragbar - Werkzeugkasten
- Umsetzungsorientiertes Konzept: konkrete Projekte mit Kosten, Wirkungsabschätzung, Personal, Akteuren
- langfristiges Konzept: Mobilität in 30 Jahren
- Beteiligung der Nutzer/innen

Daneben wurden von den Akteuren aber auch inhaltliche Erwartungen geäußert:

- Vereinbarung von Mobilität und Klimaschutz: Umweltverbund stärken, Anreize für Verhaltensveränderung schaffen
- kollektivierende Ideen, inklusive Lösungen

- Schwerpunkt: ÖV, Multimodalität
- Verknüpfung ÖV und Radverkehr
- Thema Elektromobilität vertiefen, regenerative Energien
- auch Thema Lärm betrachten (Lärmaktionspläne), z. B. im touristischen Sektor
- positive Effekte für Wirtschaft/Unternehmen, keine Belastungen
- Thema Smartphone nutzen

Als Erfolgsfaktoren für gelungene Projekte und Aktivitäten wurden vor allem die Themen Kooperation, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von den Akteuren benannt.

Demgegenüber wurden mit der Frage nach Hemmnissen und Barrieren folgende Rahmenbedingungen genannt, die sich ändern sollten:

- Finanzierung notwendig, insbesondere wg. Barrierefreiheit
- bei mangelnder Umsetzung auch sanktionieren wie z. B. kürzen von Zuschüssen (Malus-System)
- personelle Unterstützung auf lokaler Ebene wichtig (Potenzial: AktivRegionen, Klimaschutzmanager als Gestalter)
- unterschiedlichen Zuständigkeiten, Ansprechpartner problematisch, z. B. im Radverkehr
- Foren erforderlich, in denen sektorübergreifende Kommunikation stattfinden kann
- Unternehmen und Kommunen müssen den Mehrwert erkennen und sich aktiv im Bereich klimafreundlicher Mobilität engagieren (z. B. eigenen Fuhrpark umstellen)
- Fördermittel für Elektromobilität von Seiten des Gesetzgebers sinnvoll

Mit den Experteninterviews ist eine wichtige Grundlage für die nächsten Bearbeitungsschritte geschaffen. So werden auch benannte Projektansätze und -ideen in die Maßnahmenentwicklung einfließen.

## 2.4 CO<sub>2</sub>-Bilanzierung

Die Erstellung der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg im Verkehrsreich wurde nach dem Verursacherprinzip vorgenommen. Dies bedeutet, dass alle Emissionen berücksichtigt wurden, die durch die Wege der Bevölkerung und Beschäftigten des Raums verursacht wurden. Dies beinhaltet auch die durch den Pendlerverkehr der Einwohner verursachten Emissionen außerhalb der Gemeindegrenzen.

Die Bilanzierung erfolgte mit dem Onlinetool „ECORegion smart DE“. Kfz-Zulassungsdaten vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie die Beschäftigten- und Bevölkerungsdaten des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg wurden in das Programm eingepflegt. Die Bilanzie-

rung (vgl. Kap. 3.8) betrachtet den Zeitraum von 2007 bis 2014, für den Daten recherchiert werden konnten.

Die Software ECORegion erlaubt die Feststellung und den Vergleich der Bilanzen verschiedener Sektoren (Wirtschaft, Haushalte, Verkehr), lässt aber auch eine differenziertere Betrachtung der einzelnen Sektoren zu. So lassen sich innerhalb des Bereichs Verkehr die Werte für die verschiedenen Verkehrsträger sowie für die verschiedenen im Verkehrsbereich eingesetzten Energieträger unterscheiden.

Die für den Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg vorliegenden Zulassungsdaten ermöglichen lediglich eine spezifische Bilanz in den Bereichen motorisierter Individualverkehr (MIV) und Straßengüterverkehr. Alle anderen Daten werden von ECORegion anhand der eingespeisten Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen beruhend auf nationalen Durchschnittswerten automatisch generiert.

Im Bereich Personenfernverkehr werden die Werte für Flugverkehr und Schienenfernverkehr ebenfalls aus der Startbilanz generiert, da bei einer Bilanzierung nach dem Verursacherprinzip auch für Kommunen ohne Fernbahnhof oder Flughafen davon ausgegangen wird, dass die Einwohner der Kommune diese Verkehrsmittel dennoch nutzen (außerhalb des betrachteten Gebiets) und somit auch in diesem Bereich einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursachen.

Auch für den Güterverkehr per Schiff und Bahn sind deutschlandweite Durchschnittswerte vorgegeben. Durch die Anwendung des Verursacherprinzips werden die Güterverkehre - vergleichbar mit dem Personenfernverkehr – ebenfalls anhand der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen generiert.

### 3 Bestandsaufnahme und Analyse

Für eine umfassende Bewertung der Ist-Situation der Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wird anhand von zusammengefassten Themenfeldern vorgegangen, welche unterschiedliche Schwerpunkte aufweisen. Im Gesamtkontext werden alle relevanten Verkehrsträger, Mobilitätsbereiche und Querschnittsthemen durch diese Vorgehensweise übersichtlich abgedeckt ohne dabei den fokussierten Betrachtungsmaßstab zu vernachlässigen.

#### 3.1 Untersuchungsraum

Großräumig betrachtet liegt der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sehr zentral in Schleswig-Holstein und ist gut in das überörtliche Straßen- und Schienennetz eingebettet. In Nord-Süd-Ausrichtung sowie in westlicher Richtung bestehen mit der Autobahn A7 und A210 sowie mit der Bahnanbindung Dänemark, Hamburg und Kiel regionale und internationale Verflechtungen, während die westliche Anbindung im Vergleich schwach ausgebildet ist (vgl. Abbildung 5). Insgesamt wird hinsichtlich der Straßeninfrastruktur kein weiterer Ausbaubedarf im Sinne einer Erweiterung gesehen. Der Nord-Ostsee-Kanal stellt einen bedeutenden wirtschaftlichen und touristischen Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum dar.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist durch eine ländliche Struktur mit Verdichtungsansätzen geprägt (vgl. Webseite BBSR). Dieses Stadt-Land-Verhältnis spiegelt sich ebenfalls im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wider, während Büdelsdorf und Rendsburg einen klein- bis mittelstädtischen Charakter aufweisen, kann zeichnet sich die übrige Region durch eine ländliche Struktur aus. Das Siedlungsgebiet konzentriert sich primär auf den Raum Rendsburg/Büdelsdorf, mit zunehmender Entfernung von beiden Städten kommen zunehmend - erwartungsgemäß – ländliche bzw. dörfliche Strukturen zum Tragen, sodass der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg insgesamt als Region mit klein- bis mittelstädtischer Struktur charakterisiert werden kann<sup>1</sup>.

Hinsichtlich der Rahmen gebenden Voraussetzungen des Untersuchungsraumes, können folgende Stärken und Schwächen festgehalten werden:

- + zentrale Lage in Schleswig-Holstein, gute Einbettung in das überörtliche Straßen- und Schienennetz
- + Nord-Süd-Achse: Autobahn A7, Schienennah- und fernverkehr Dänemark – Hamburg
- + Anbindung nach Kiel: Autobahn A 210, 30-Minuten-Takt im Schienenverkehr
- o vergleichsweise schlechte Anbindung in westlicher Richtung (z. B. Heide)
- + Nord-Ostsee-Kanal als wichtiger touristischer und wirtschaftlicher Standortfaktor

---

<sup>1</sup> Mit gut 37.000 Einwohnern leben über 50 % der Bevölkerung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg in den Gemeinden Büdelsdorf und Rendsburg (vgl. Statistischen Ämter des Bundes und der Länder 2015)

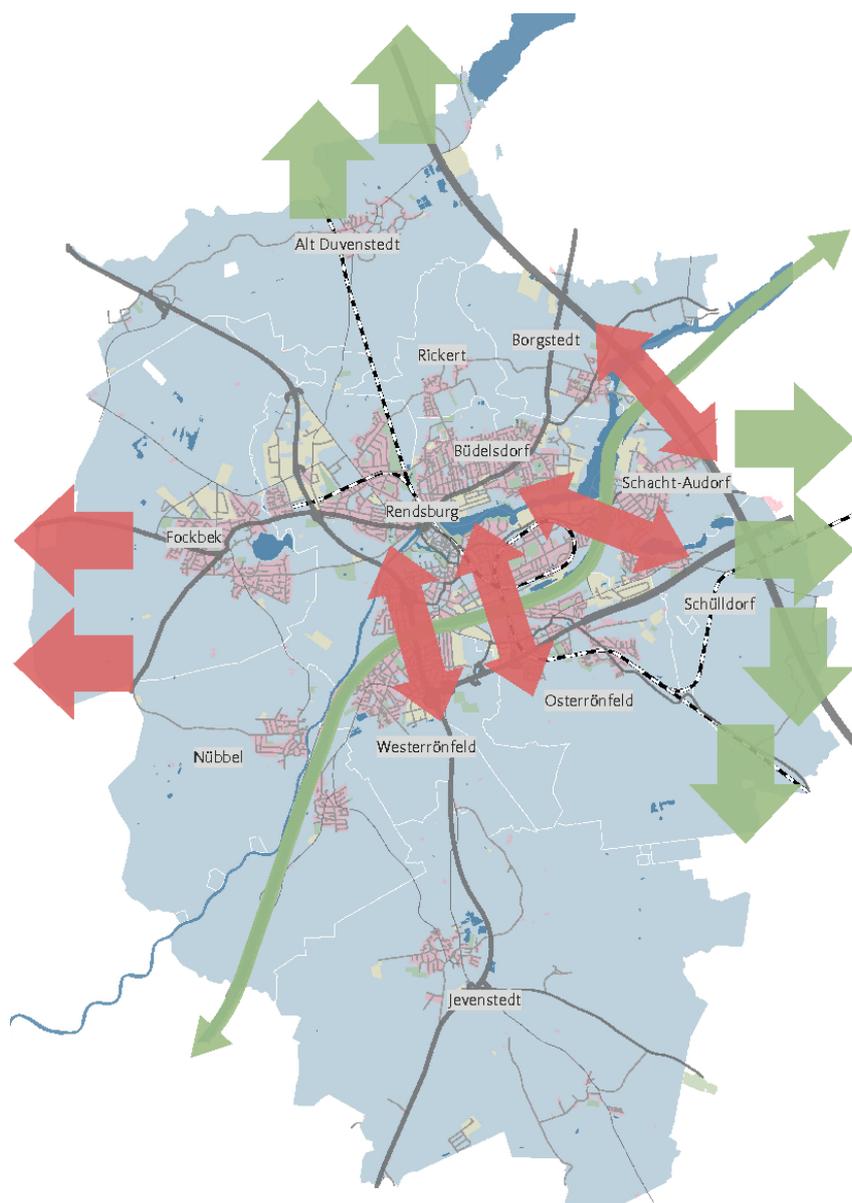


Abbildung 5: räumliche Stärken und Schwächen

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kreis RD-Eck

### 3.2 Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Im Jahr 2013 fand der zehnte Erhebungsrundgang der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)“ statt. Zweck der Untersuchung ist es Aussagen über die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung anhand der Befragung<sup>2</sup> über das Verkehrsverhalten einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe treffen zu können. Neben einzelnen Städten wurde die Erhebung auch für Untersuchungsräumen mit

<sup>2</sup> Die Befragung vollzieht sich über ein ganzes Jahr.

mehreren Städten oder Gemeinden durchgeführt, sodass bundesweit über 300 Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften an der Erhebung teilgenommen haben. Mit dem Untersuchungsgebiet „Großraum Kiel“ wurde auch Rendsburg bzw. das Gebiet des Gebietsentwicklungsplans Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg in die Befragung einbezogen. 754 Personen des Entwicklungsraumes haben an der Erhebung teilgenommen.

Die Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (z. B. Führerschein, Fahrzeuge, ÖV-Zeitkarten) in Haushalten stellt einen bedeutenden Faktor als Ausgangsgröße für das individuelle Mobilitätsverhalten dar. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sind ca. 93 % der Haushalte mit einem oder mehr Pkw ausgestattet, dies entspricht einem gerade für das (Mittel-)Stadt-Umland-Gefüge vergleichsweise hohen Wert<sup>3</sup>. Dies bestätigt sich auch hinsichtlich der relativ hohen Führerscheinbesitzquote über alle Altersgruppen. Dabei sind genderrelevante Unterschiede im Hinblick auf einen geringeren Führerscheinbesitz bei Frauen vor allem in der Altersgruppe über 65 Jahren zu erkennen. Darüber hinaus zeigt sich eine insgesamt geringere Verkehrsmittelverfügbarkeit für alle relevanten Verkehrsträger (Pkw, (Elektro-)Fahrrad, ÖV-Zeitkarte) bei Frauen, was damit korrespondiert, dass die im Durchschnitt längsten Wege zur Arbeit (17,1 km) bei Männern  $\frac{1}{4}$  ausmachen während bei Frauen nur ca. jeder sechste Weg zum Arbeitsplatz führt. Erfahrungsgemäß werden von Frauen mehr und kürzere Wege zurückgelegt, diese auch häufiger im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) als bei Männern. Dies spiegelt die noch übliche Rollenteilung wieder, in der Frauen häufiger für die Reproduktionsarbeit in Haushalt und Familie zuständig sind, häufiger in Teilzeit berufstätig sind und dementsprechend mehr Wege mit den Kindern und zum Einkauf zurücklegen, während Männer mit dem Pkw zur Arbeitsstätte fahren.

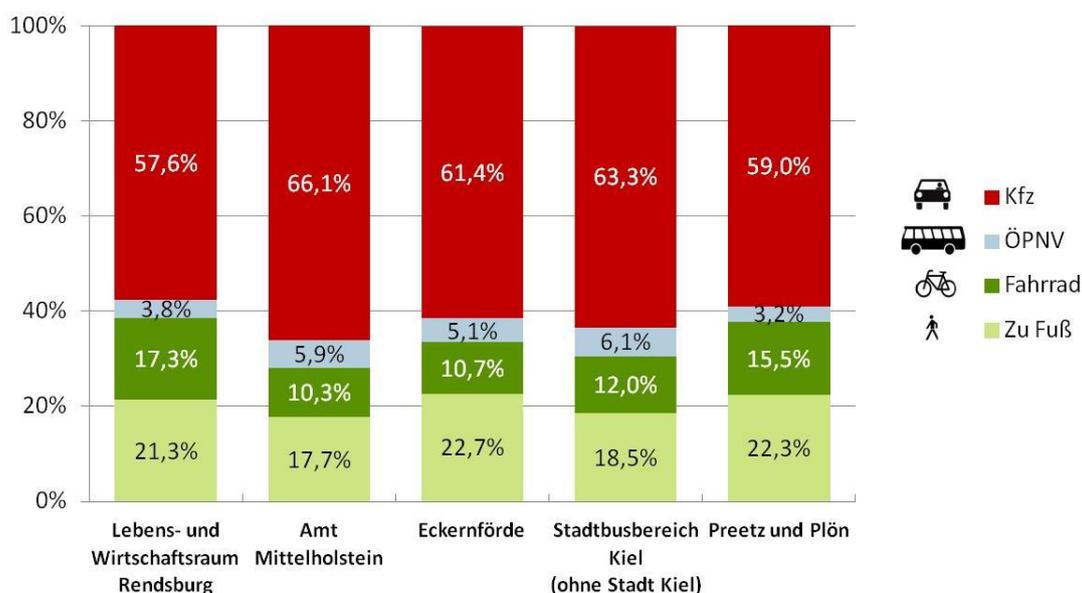


Abbildung 6: Modal Split im Vergleich

Quelle: eigene Darstellung nach SrV 2013

<sup>3</sup> In Schleswig-Holstein sind 81 % der Haushalte mit einem oder mehr Pkw ausgestattet (vgl. MiD 2008)

Die Verkehrsmittelwahl<sup>4</sup> einer Stadt bzw. einer Region ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen. Der Modal Split im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zeichnet sich im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen in der KielRegion (z. B. Preetz/Plön, Eckernförde, Amt Mittelholstein) durch einen relativ ausgeprägten Anteil des Umweltverbundes sowie einen entsprechend niedrigeren Kfz-Anteil (ca. 58 %) aus. Auffällig hierbei ist, dass das Zufußgehen und Radfahren sehr populär in und um Rendsburg sind – und somit das Rückgrat des Umweltverbundes bilden –, während der Anteil des öffentlichen Verkehrs relativ schwach ausgebildet ist (vgl. Abbildung 6). Die Stärken der räumlichen Ausgangssituation im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (Stadt und Umland) werden hier gegenüber weitgehend ländlich geprägten Räumen (d.h. längere Wege, ungünstigere ÖPNV-Erschließung und daher Pkw-orientierte Mobilität) wie dem Amt Mittelholstein deutlich.

Im Durchschnitt werden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ca. 3,7 Wege pro Person und Tag zurückgelegt, was einen vergleichbaren Wert zu benachbarten Regionen darstellt, aber leicht über dem Bundesdurchschnitt von 3,4 Wegen pro Person und Tag liegt. Gleichzeitig werden mit durchschnittlich 7,7 km pro Weg – in Gegenüberstellung zu anderen Untersuchungsgebieten – kurze Entfernungen zurückgelegt, der Bundesdurchschnitt liegt hier bei 11,5 km pro Weg (siehe SrV 2013, MiD 2008). Dies korreliert direkt mit dem starken Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split, wodurch sich Rendsburg und Umgebung als eine Region kurzer Wege auszeichnen. Dies bestätigt sich zudem bei dem Blick auf die Wegeanteile hinsichtlich zurückgelegter Entfernungen. 70 % der Wege liegen unter 5 km, jeder vierte Weg sogar unter 1 km Entfernung (vgl. Abbildung 7). Dennoch wird in der kleinsten Entfernungsklasse jeder fünfte Weg mit dem Auto zurückgelegt, bei Wegelängen über 1 km ist das Kfz wieder durchgängig dominant. Dies spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Wegelänge von 11,5 km bei Kfz-Fahrten wider. Der öffentliche Verkehr zeichnet sich – analog zum gesamten Modal Split – auch bei Entfernungen über 10 km durch einen geringen Anteil von 6 % aus.

---

<sup>4</sup> je Weg der Bewohner/innen



Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Quelle: eigene Darstellung nach SrV 2013

Für eine inter- bzw. multimodale Verkehrsmittelnutzung spielt die Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) hinsichtlich Echtzeitinformationen sowie mobiler Endgeräte bei der Verkehrsmittelwahl und -nutzung (z. B. Smartphone) zukünftig eine immer bedeutendere Rolle im mobilen Alltag. Vor allem im Bereich der Vernetzung (Informationszugriff) unterschiedlicher Verkehrsmittel wird Potenzial für den Umweltverbund gesehen. Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg überwiegt der Anteil der „Smartphone-Nichtbesitzer/innen“ (57 %), diese weisen allerdings einen klimafreundlicheren Modal Split auf als die Bevölkerungsgruppe mit Smartphone (vgl. Abbildung 8), sodass der beschriebene Trend hier noch nicht spürbar ist.

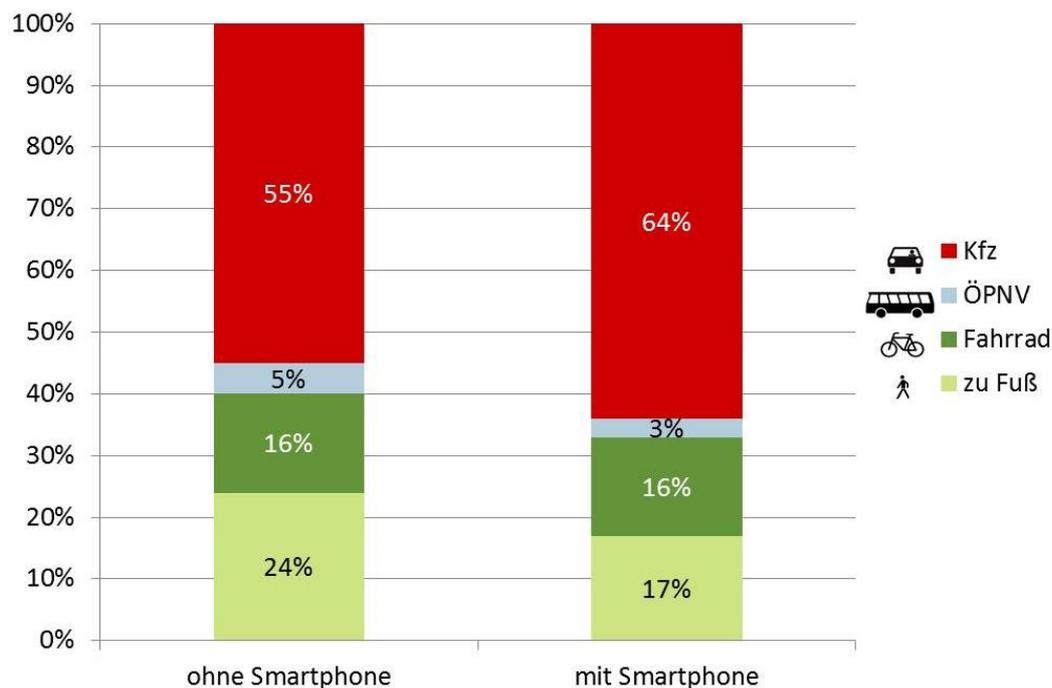


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl und Smartphone-Besitz

Quelle: eigene Darstellung nach SrV 2013

Die Analyse zeigt, dass im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg im Durchschnitt relativ kurze Wege zurückgelegt werden und somit gute Voraussetzungen hinsichtlich der Nutzung des Umweltverbundes vorhanden sind. Der MIV hingegen ist auch bei kürzeren Entfernungen sehr präsent und gerade auf diesen Strecken weisen Kfz einen starken CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf. Um den Umweltverbund konkurrenzfähig zum Pkw zu halten, bedarf es einer Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs auf kurzen (bis ca. 5 km) und des ÖPNV auf längeren Strecken. Der derzeitige Marktboom bei Pedelecs bietet zudem das Potenzial den Radverkehrsanteil auch auf längeren Strecken (z. B. bis zu 10 km) zu stärken, vor allem auch im Hinblick auf die durchschnittliche Wegelänge von Kfz-Fahrten.

### 3.3 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Mit dem Kreishafen sowie dem Rendsburg Port bestehen direkte Beziehungen an die internationale Schifffahrt. Gleichzeitig weist der Nord-Ostsee-Kanal mit nur einzelnen Querungsmöglichkeiten (B77 Kanaltunnel, A7 Rader Hochbrücke, Fähre Nobiskrug, Rendsburger Hochbrücke mit Schwebefähre, Fußgängertunnel) eine erhebliche Barrierewirkung auf. Aktuell und in den kommenden Jahren ist die Kanalquerung aufgrund der Baustellensituation (Sanierung des Kanaltunnels bis 2018 (vgl. Webseite Kanaltunnel), anschließend Sanierung der Rader Hochbrücke bis ca. 2026 (vgl. Webseite Landesportal Schleswig-Holstein)) ein Engpass, an dem es regelmäßig zu Verkehrsstörungen kommt.

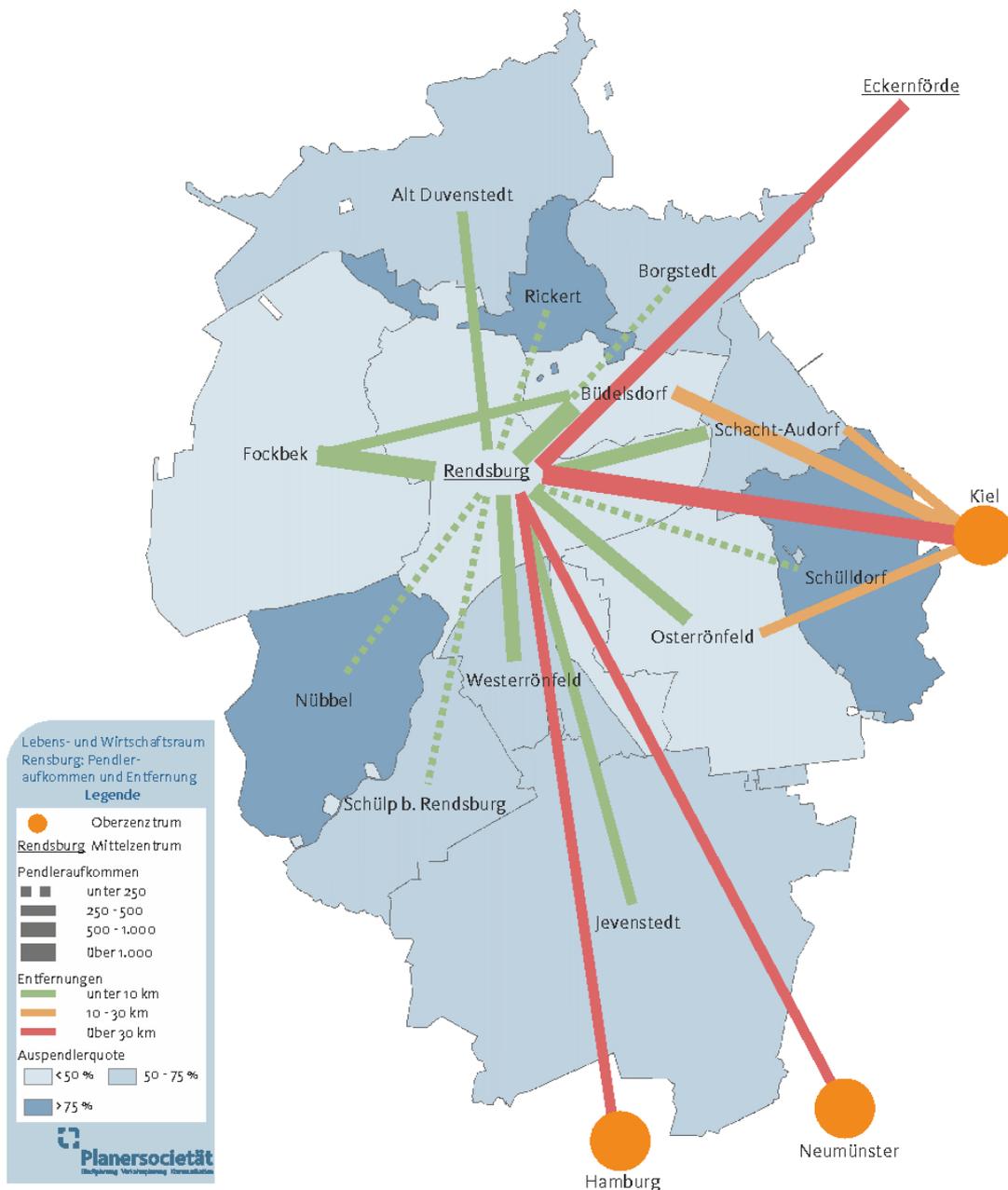


Abbildung 9: Pendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kreis RD-Eck, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit (Hinweis: dargestellt sind die stärksten Pendlerströme je Gemeinde)

Mit täglich ca. 26.000 Pendler/innen<sup>5</sup> werden starke Herausforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gestellt. Hinsichtlich der Pendlerströme wird eine starke Ausrichtung auf Rendsburg (ca. 6.600 Pendler/innen) als Mittelzentrum sowie auf Kiel (knapp 4.200 Pendler/innen) als Landeshauptstadt deutlich (vgl. Abbildung 9). Auffällig ist, dass die Pendlerströme mit Entfernungen über 30 km (z. B. Kiel, Neumünster, Hamburg und Eckernförde) an starken ÖPNV-Achsen mit Direktverbindungen liegen, sodass auf diesen Bezügen eine Alternative zur Pkw-Nutzung besteht. Dabei wird die Beziehung nach Eckernförde gegenüber den Schienenstrecken mit einem Schnellbus bedient (vgl. Kapitel 3.4). Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg sind kürzer als 10 km – viele Entfernungen liegen auch unter 5 km – und liegen damit im potenziellen Einsatzbereich des Fahrrads oder Pedelecs.

Im Rahmen einer Befahrung vor Ort wurde ersichtlich, dass bereits vereinzelt intermodale Angebote in der Region existieren. So befindet sich an den Bahnhöfen Rendsburg sowie Schülldorf ein Park-Ride-Parkplatz sowie Fahrradabstellanlagen als Bike+Ride-Angebot. In Büdelsdorf ist auf dem Weg zur Autobahn A7 ein ausgeschilderter Mitfahrerparkplatz (Park+Drive) vorhanden, der gut ausgelastet erscheint. Ebenso befindet sich an der Anschlussstelle Schacht-Audorf (BAB 210) ein Mitfahrerparkplatz. Ein 2013 im Kontext der Tunnelbauarbeiten errichteter Park+Ride-Parkplatz (südl. des Kanals) nahe des Fuß- und Radverkehrstunnels wurde schlecht bzw. kaum von aus Richtung Süden anreisenden Pendler/innen genutzt. Die Radstation am Bahnhof Rendsburg wurde Anfang des Jahres wieder eröffnet, die derzeitige Planung beabsichtigt einen Ausbau mit Service- und Dienstleistungsmöglichkeiten (vgl. Kap. 3.5).

Mit dem Pendlerportal gibt es einen kostenlosen Online-Service für die Organisation von Mitfahrgelegenheiten auf dem Weg zur Arbeit. Nach einer Imagekampagne zum Start des Angebotes im Kreis Rendsburg-Eckernförde, hat sich nur eine sehr geringe Nachfrage eingestellt. Offensichtlich bestehen Ängste, bei fremden Personen in das Auto zu steigen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/mit Rollstuhl ist das Angebot nicht nutzbar, da private Pkw kaum barrierefrei/Rollstuhlgerecht sind. Zusätzlich fehlt eine innerhalb der Gruppe der Berufspendler/innen differenzierte Zielgruppenorientierung. In Zusammenarbeit mit einzelnen Unternehmen bestehen hierbei Optimierungsmöglichkeiten, vor allem auf lokaler Ebene.

Die gute überregionale Erreichbarkeit des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg ist für die lokale Wirtschaft von großer Bedeutung. Mit Blick auf die Karte wird ersichtlich, dass sich die Gewerbe- und Industriestandorte primär entlang von wichtigen Verkehrsachsen (Autobahn, Bundesstraße, Nord-Ostsee-Kanal, Schiene) orientieren und somit eine ver-

---

<sup>5</sup> nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

kehrsgünstige Anbindung gewährleisten (vgl. Abbildung 10). Neben Güter- und Warenlieferung bedarf es einer ebenso adäquaten Erreichbarkeit für die Belegschaft der Unternehmen.

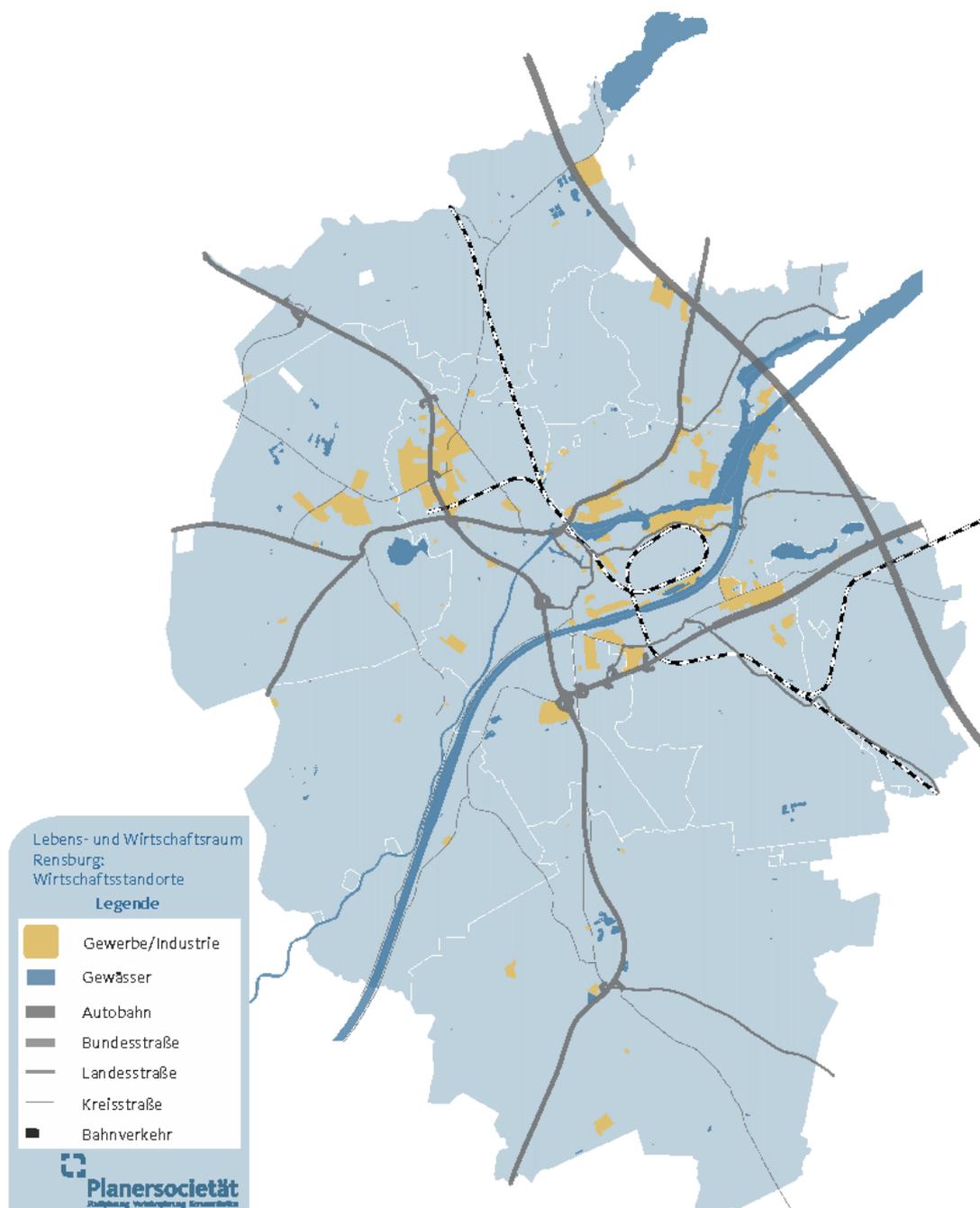


Abbildung 10: Wirtschaftsstandorte

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kreis RD-Eck

Im Kontext zukünftig steigender Mobilitätskosten, sind alternative Mobilitätsangebote zum privaten Pkw auch für die Betriebe für die Arbeitnehmer/innen von Interesse, um einem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Zusätzlich sind die Querungsstellen des Kanals (Brücke und Tunnel) von hoher Bedeutung für die Wirtschaft im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Eine intakte und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (v. a. Straße und Schiene) über den Nord-Ostsee-Kanal sind notwendig, um die Erreichbarkeit des Standortes Rendsburg sicherzustellen und diesen somit zukunftsfähig zu halten. Abschnittsweise existieren stark Kfz-orientierte Straßenraum hinsichtlich Gestaltung und Ausbaustandard (z. B. innerstädtischer Einbahnring Rendsburg), welche v. a. für die Nahmobilität eine hohe Barrierewirkung aufweisen und bzgl. der Verkehrsführung ungünstige Voraussetzung für die Linienführung des ÖPNV darstellen. Darüber hinaus sind einzelne Einfallstraßen mit vergleichsweise starken Verkehrsmengen konfrontiert (z. B. B203 in Büdelsdorf), wodurch sich zu Hauptverkehrszeiten Rückstaus bilden, was sich ebenso negativ auf die umliegenden Nutzungen und die querenden Verkehre auswirkt. Mit acht öffentlichen Parkplätzen<sup>6</sup> im innenstadtnahen Bereich der Stadt Rendsburg besteht ein vergleichsweise ausreichendes Angebot für Besucher ihr Kfz abzustellen und den Stadtkern fußläufig zu erreichen (vgl. Webseite Stadt Rendsburg). Insgesamt stehen den Besuchern, Kunden und Beschäftigten in der Rendsburger Innenstadt über 870<sup>7</sup> Parkplätze zur Verfügung, welche über ein Parkleitsystem angefahren werden können, in Eckernförde – zum Vergleich – befinden sich ca. 1.870 in unmittelbarer Entfernung zum Stadtkern. Mit bspw. 0,70 € pro Stunde<sup>8</sup> für das Parkdeck Nienstadtstraße, welches von der Stadt Rendsburg betrieben wird, liegen die Kosten unter den Parkgebühren in Eckernförde (0,50 – 0,75 € pro halbe Stunden) (vgl. Stadt Rendsburg 2015 und Stadt Eckernförde).

Parallel zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität wird an der Fortschreibung zur zukünftigen Ausrichtung der Flächenentwicklung (Wohnen und Gewerbe) im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gearbeitet. Dies ermöglicht eine Abstimmung der Konzepte untereinander, wodurch ein ganzheitlicher Ansatz im Sinne einer integrierten Verkehrs- und Flächenplanung zum Tragen kommt. Im konkreten Fall bedeutet dies bspw. Orte der kurzen Wege zu schaffen, indem Wege zur Arbeit oder Nahversorgungseinrichtungen mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können.

Für den Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg können folgende Stärken und Schwächen festgehalten werden:

- Nord-Ostsee-Kanal als starke Barriere für Nord-Süd-Querung
- + Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes kürzer als 10 bzw. 5 km: Potenzial für Nahmobilität und Elektromobilität (Pedelec)
- + Pendlerbeziehungen nach Hamburg, Kiel, Neumünster, Eckernförde an ÖPNV-Achsen mit Direktverbindungen: Potenzial Umweltverbund

---

<sup>6</sup> ohne Park+Ride

<sup>7</sup> Aufgrund fehlender Angaben ergibt sich die Gesamtzahl aus folgenden fünf Parkdecks: Rathaus, Sparkasse, Provianthaus, Nienstadtstraße, Wallstraße.

<sup>8</sup> die ersten 30 Minuten sind frei

- + gute verkehrliche Anbindung der Wirtschaftsstandorte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (Straße, Schiene, Wasser): Potenzial für kombinierte Verkehrslösungen (Güter- und Beschäftigtenverkehr)
- abschnittsweise stark Kfz-orientierte Straßenräume und Staubildung zu Hauptverkehrszeiten: Trennwirkung für Nahmobilität bzgl. der Erreichbarkeit der Innenstadt
- + Parkleitsystem zur Lenkung des Parksuchverkehrs vorhanden
- o Parkraumbewirtschaftung teilweise vorhanden

### 3.4 ÖPNV und verknüpfte Mobilität

Rendsburg ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt im ÖPNV/SPNV und wird im landesweiten Nahverkehrsplan (vgl. LVS Schleswig-Holstein mbH 2014) als Richtungsknoten mit Umsteigemöglichkeiten für die nachfragestarken Relationen beschrieben. Seit Anfang 2015 wird im Schienenpersonennahverkehr auf der leistungsstarken Achse Rendsburg - Kiel ein Halbstundentakt angeboten. Gleichzeitig sind fünf neue Bahnhöfe eingerichtet worden, darunter der im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gelegene Bahnhof Schülldorf. Aufgrund der dezentralen Lage wurde ein Busshuttle als Pilotversuch eingerichtet, der den Bahnhof mit zwei Buslinien aus Westerröfeld (Linie 14) und Schacht-Audorf (Linie 14A) anbindet. Allerdings ist bislang die Nachfrage insbesondere für die Linie 14A nach Schacht-Audorf sehr schwach. Für den Busshuttle wird ein Schnupper-Tarif angeboten, der als Anschlussticket an die Bahnfahrt einen günstigeren Gesamtpreis als den regulären SH-Tarif ermöglicht.

Auch für die Strecke Flensburg - Rendsburg - Neumünster - Hamburg ist mit dem Fahrplanwechsel 2015 eine Verdichtung zum Halbstunden-Takt geplant.

Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Rendsburg - Fockbek ist im Prüfstatus, vor Ort aber umstritten und wird insbesondere in Fockbek abgelehnt. Mit vergleichsweise geringem Aufwand könnte laut LNVP die Strecke auf Rendsburger Stadtgebiet bis Rendsburg-Seemühlen in Betrieb genommen werden. Die Einrichtung eines Bahnhofs in Alt Duvenstedt auf der Strecke Rendsburg - Flensburg ist im LNVP nicht vorgesehen.

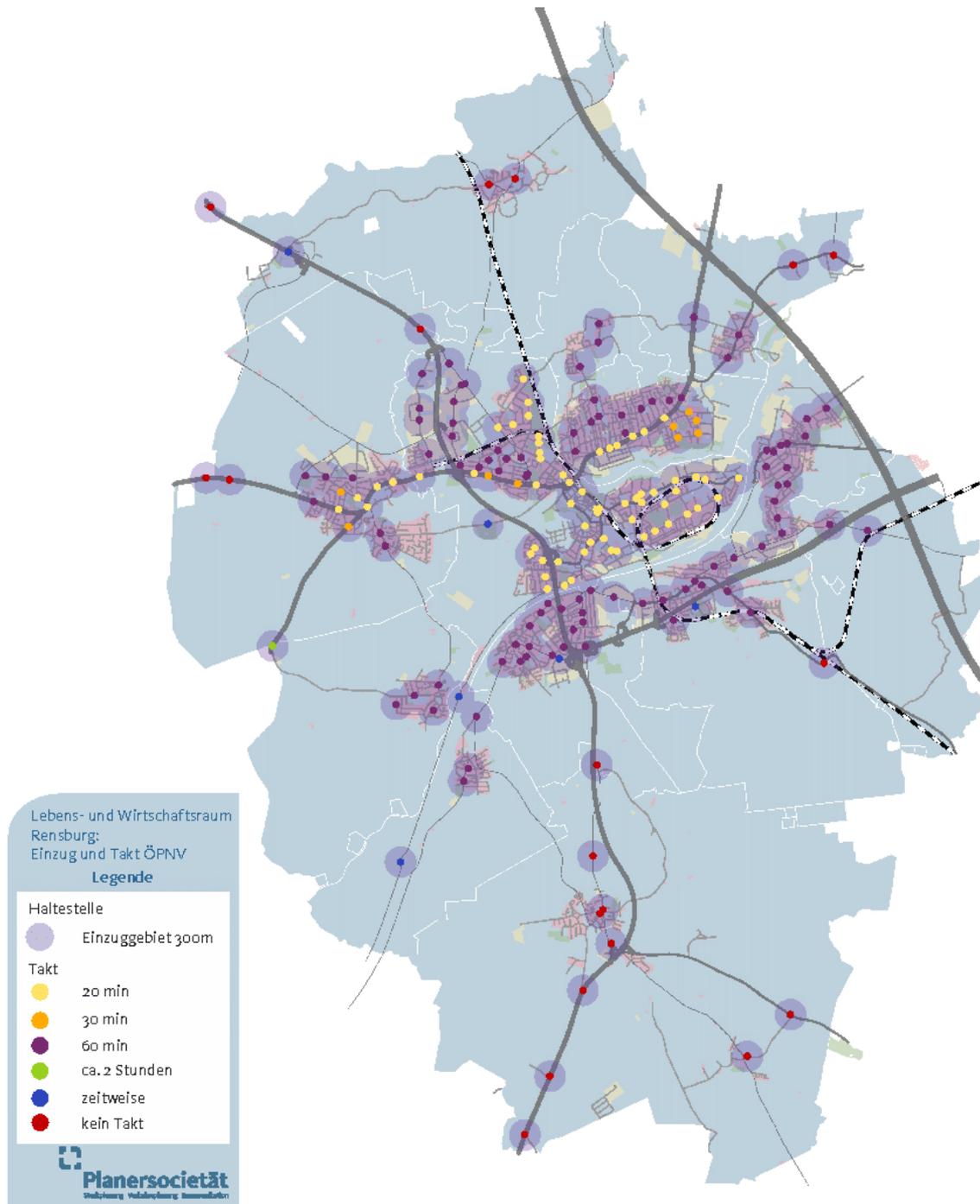


Abbildung 11: Einzug und Takt ÖPNV (Werktag, 6 bis 20 Uhr)

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kreis RD-Eck, Datengrundlage: Autokraft

Im Bus-ÖPNV erschließt der Stadtverkehr Rendsburg weite Teile des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Damit ist ein gutes Busangebot mit barrierefreien Niederflrbusen gewährleistet. Das Liniennetz besteht aus Linientripeln, deren einzelne Linien im Stundentakt fahren, sich auf den Hauptstrecken überlagern und hier in der Hauptverkehrszeit einen 20-Minuten-Takt ergeben. An den Endästen spalten sich die Linien auf und bedienen so einen Großteil des Stadtgebietes. Allerdings werden damit die Haltestellen z. T. nur

im Stunden-Takt bedient, wie auch in den Gemeinden südlich des Kanals. In den Abendstunden (ab 20/21 Uhr) findet kein Spätverkehr statt. Die Linientripel sind als gewachsenes Liniennetz in Rendsburg zwar bekannt, können aber für unerfahrene oder ortsfremde ÖPNV-Nutzer/innen intransparent, kompliziert und somit als Nutzungshemmnis wirken.

Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals insbesondere während der Tunnelbaustelle ist auch für den ÖPNV im Hinblick auf die Pünktlichkeit problematisch. Fahrzeuge des ÖPNV (v. a. Schülerverkehr) und von Fahrdiensten für Menschen mit Behinderung werden auf der Fähre Nobiskrug vorrangig behandelt. Von einigen Fahrgästen wird auch der Fußgängertunnel als Umsteigemöglichkeit von Stadtbus zu Stadtbus genutzt.

Während der Stadtverkehr Rendsburg von dem Verkehrsunternehmen TH Sievers GmbH in Kooperation mit der Graf Recke GmbH gefahren wird, obliegt die Sicherstellung des Regionalverkehrs überwiegend bei der Autokraft.

Im Regionalverkehr werden die Hauptstrecken Rendsburg - Eckernförde über Borgstedt mit dem Schnellbus 3050 und Rendsburg - Jevenstedt mit einer Überlagerung mehrerer Linien im Stundentakt bzw. vergleichbarer Fahrtenhäufigkeit bedient und im RNVP entsprechend der Kategorie A zugeordnet. In den Abendstunden und auch an den Wochenendabenden werden keine Fahrten angeboten. Die Linie 2820 von Rendsburg nach Heide verkehrt im 2-Stunden-Takt. Demgegenüber sind die übrigen Regionalverbindungen zwar nicht vertaktet, bieten aber mit einzelnen Fahrtenpaaren am Tag ein über den Schülerverkehr hinausgehendes Angebot. Dennoch ungünstig ist im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg vor allem die Anbindung von Alt Duvenstedt.

Zum Ausbau der Echtzeitinformation läuft aktuell landesweit ein Projekt in Schleswig-Holstein, das bis 2016 abgeschlossen werden soll. Fahrplaninformationen stehen online zur Verfügung. Zudem ist seitens des Verkehrsverbundes eine App in Entwicklung, welche die Funktionen Echtzeitauskunft und Ticketkauf ermöglicht.

Landesweit gilt der SH-Tarif. Fahrtkosten von Schüler/innen bis zur 10. Klasse, die eine Schule in einer Nachbargemeinde besuchen<sup>9</sup>, werden bei einer geringen Eigenbeteiligung übernommen. Für Oberstufen-Schüler/innen (11.-13. Klasse) wurde vor zwei Jahren der Bildungstarif eingeführt, der die Bezuschussung eines Monatstickets zu 20 % durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde vorsieht. Allerdings wird dieses Angebot bislang nur schwach nachgefragt, so dass das jährlich bereitgestellte Budget des Kreises nur zu 10 % abgerufen wird.

Das Amt Hüttener-Berge hat im Rahmen einer Zukunftsstrategie zum demografischen Wandel eine Arbeitsgruppe Mobilität gegründet, in der u. a. neue Projektideen entwickelt werden. Die Projektidee eines Kulturbusses, der Samstagabends die Mittelzentren Rendsburg und Eckernförde verbindet, wurde im Kreistag aufgrund der entstehenden Kosten abgelehnt.

---

<sup>9</sup> falls es sich nicht um die nächstgelegene Schule handelt, ist der Differenzbetrag durch die Eltern zu finanzieren

Zum Juli 2015 startet der Betrieb von Hüttis Marktbus, mit dem zwei Mal pro Woche Fahrten zum Markt in Eckernförde mit dem Amtsbus von ehrenamtlichen Fahrern angeboten werden.

In Rendsburg ermöglicht seit 2008 das Projekt "Fahrdienst für kulturelle Zwecke" älteren Menschen die Erreichbarkeit von Veranstaltungen der VHS, Theater, Kirche o. ä. Nach telefonischer Anmeldung bei der VHS werden Fahrten für Senior/innen durch ehrenamtliche Fahrer (mit ihren privaten Fahrzeugen) angeboten.

Neben den zwei Bürgerbussen in Schleswig-Holstein (Ladelund, Fehmarn) sind dies weitere Initiativen, Mobilität für Menschen ohne eigenen Pkw durch ehrenamtliches Engagement zu ermöglichen.

In Gettorf - zwar außerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes aber dennoch als gutes Beispiel aus dem Kreisgebiet interessant - wurde auf Initiative des Seniorenbeirats ein Seniorenfahrdienst in Kooperation mit einem Taxiunternehmen eingeführt (vgl. Kieler Nachrichten, 26.11.2014). An zwei Wochentagen werden nach Fahrplan Fahrten zum Markt mit einem Großraumtaxi zu einem günstigen Tarif angeboten. Die Kostendifferenz wird von der Gemeinde getragen, eine finanzielle Unterstützung leistet der Handels- und Gewerbeverein.

Intermodale Schnittstellen, die eine Verknüpfung der Verkehrsmittel anbieten, gibt es im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg vor allem an den Bahnhöfen des SPNV, d. h. am Bahnhof Rendsburg und am Bahnhof Schülldorf. Hier finden sich neben der Verknüpfung des Bus-ÖPNV mit dem SPNV P+R- wie auch B+R-Anlagen. Die Verknüpfung von Stadtverkehr und Schienenverkehr ist am Bahnhof Rendsburg aufgrund des Fußweges zum ZOB suboptimal, sodass einige Anschlüsse zwischen Bus und Bahn schwierig sind. Aktuell wird außerdem eine Optimierung der Radstation am Bahnhof Rendsburg geplant (vgl. Kap.3.3 und 3.5). An den Bushaltestellen gibt es zum Teil auch Fahrradabstellmöglichkeiten im Sinne intermodaler Schnittstellen, allerdings gibt es diesbezüglich keine Übersicht.

Aufgrund der mit Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (2013) aufgenommenen politischen Zielbestimmung, bis zum Jahr 2022 einen barrierefreien ÖPNV anzustreben, erarbeitet der Kreis Rendsburg-Eckernförde derzeit einen Maßnahmenplan Barrierefreiheit (vgl. Kreis Rendsburg-Eckernförde 2014). Die Zielbestimmung der vollständigen Barrierefreiheit wird vor allem als Pflicht, sich über den Bedarf vor Ort und die Möglichkeiten der Umsetzung klar zu werden, verstanden. Die finanziellen Möglichkeiten sowie sachlichen Notwendigkeiten sind dabei, im Interesse der Erhaltung eines attraktiven Gesamtangebotes im ÖPNV, bei der Umsetzung zu berücksichtigen.

Im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gibt es ein gutes und teilweise stark konkurrierendes Angebot von Taxiunternehmen. Das Taxigewerbe gewährleistet eine Mobilität ohne eigenen Pkw ergänzend zum ÖPNV flächendeckend und auch außerhalb der ÖPNV-Bedienzeiten. Einzelne Taxiunternehmen bieten auch Fahrten mit rollstuhlgerechten Fahrzeugen an. Ebenso wie bei den Fahrdiensten für Menschen mit Behinderung werden im Taxigewerbe (zwangsläufig) Leerfahrten durchgeführt bzw. haben Fahrzeuge Leerlauf. Der Maßnahmenplan Barrierefreiheit (vgl. Kreis Rendsburg-Eckernförde 2014) spricht Möglichkeiten

an, wie diese als Potenzial für eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung genutzt werden könnten. Der Öffentliche Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg weist folgende Stärken und Schwächen auf:

- + leistungsstarke SPNV-Achsen: 30 Minuten-Takt Richtung Kiel seit 2015 und geplant mit dem nächsten Fahrplanwechsel Richtung Hamburg
- + neuer Bahnhof Schülldorf mit Busshuttle als Pilotversuch
- intermodale Schnittstellen nur an den Bahnhöfen mit P+R, B+R und der Verknüpfung Bus+Bahn, Ausstattung teilweise verbesserungswürdig
- + gutes Busangebot im Stadtverkehr Rendsburg mit barrierefreien Niederflurbussen
- o Linientripel eingeführt, aber mit Nachteilen
- o zum Teil nur Stundentakt, z. B. südlich des Kanals
- + gute Anbindung mit Schnellbus nach Eckernförde, allerdings kein Spätverkehr am Wochenende
- o Jevenstedt mit mehreren Linien angebunden, aber kein Takt
- übrige Regionalbus-Linien ohne Taktverkehr
- kein Spätverkehr (auch nicht am Wochenende) im Bus-ÖPNV
- o Handlungsbedarf in Bezug auf Barrierefreiheit, Maßnahmenplan liegt im Entwurf vor
- + ehrenamtlicher Fahrdienst für kulturelle Zwecke
- o flexible oder bedarfsgerechte Angebote als Potenzial
- o Potenzial durch die Einbindung des Taxiverkehrs und von Fahrdiensten in den ÖPNV

### 3.5 Radverkehr und Nahmobilität

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zeichnet sich durch einen hohen Anteil von Wegen aus, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat im Jahr 2010 ein Radverkehrskonzept vorgelegt, um ausgehend von den Radverkehrsverbindungen des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) auf den regionalen Maßstab und die Detailgenauigkeit zu verdichten. Das Radverkehrsnetz differenziert Alltags- und Freizeitrouuten. Im Besonderen wird der Schulradverkehr betrachtet. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurden nur einzelne Netzlücken identifiziert und entsprechend der Netzfunktion Prioritätengruppen zugeordnet:

Priorität 1

- K43 Schülp - Jevenstedt
- Westerrönhof entlang der B77 (B202 bis Kanalallee)

- Büdelsdorf entlang der L42 Rendsburger Straße (B203 bis Fehmarnstraße)
- Priorität 2
- Lohe - Fockbek

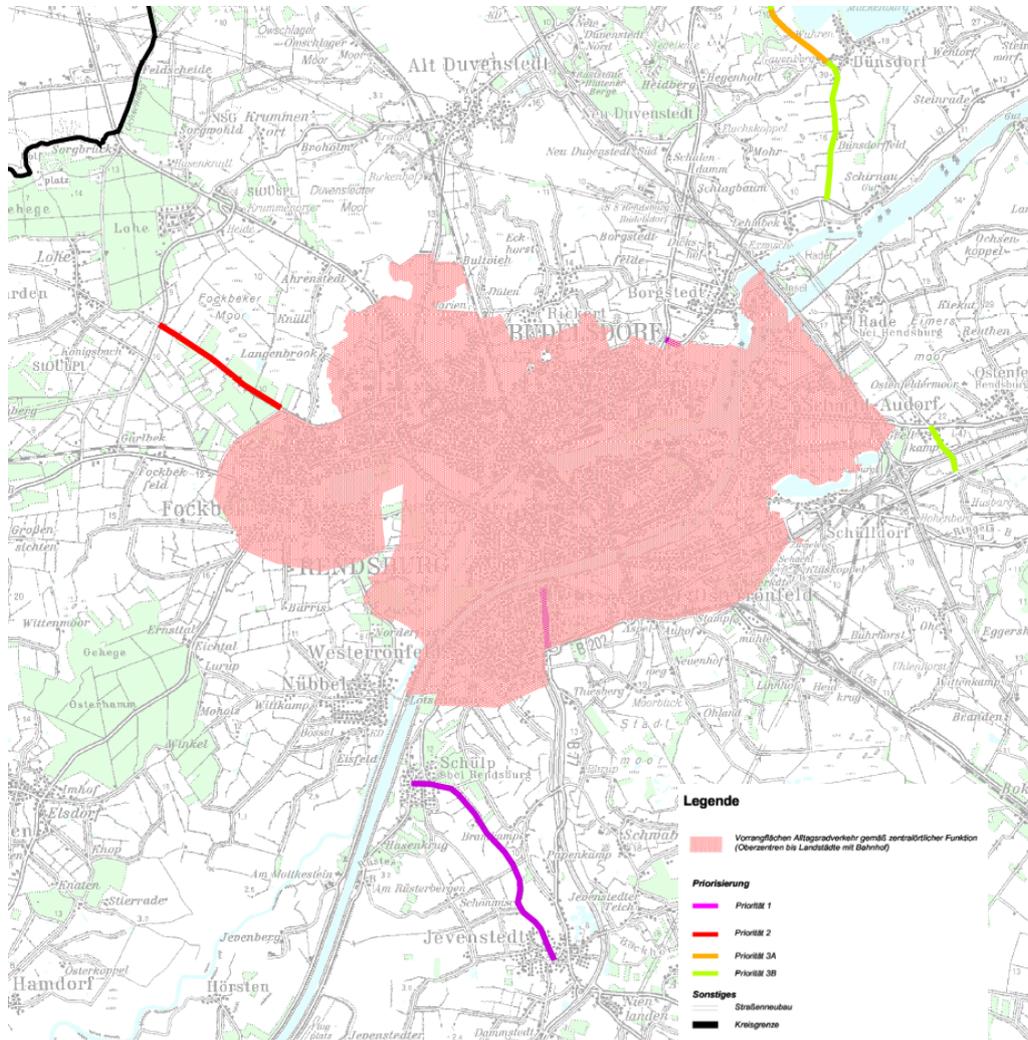


Abbildung 12: Vorrangflächen für Alltagsradverkehr und Netzlücken

Quelle: Radverkehrskonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde 2010

Die Städte Rendsburg und Büdelsdorf sowie die direkten Umlandgemeinden Fockbek, Schacht-Audorf, Osterrönfeld und Westerrönfeld werden im Radverkehrskonzept des Kreises aufgrund der komplexen Quell- Zielbeziehungen als Vorrangflächen für den Alltagsradverkehr ausgewiesen. Demnach ist hier eine Konkretisierung des Radverkehrsnetzes und von Maßnahmen der kommunalen Ebene überlassen. Die Stadt Rendsburg hat bereits mit dem Gesamtverkehrsplan (vgl. Stadt Rendsburg 2002) eine Konzeption für Velorouten vorgelegt, die v. a. radial aus den Umlandgemeinden in das Stadtzentrum verlaufen. In den folgenden Jahren wurden Infrastrukturmaßnahmen auf diese Routen konzentriert (z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen). Allerdings sind die Velorouten nicht mit Fahrradwegweisung beschildert.

dert und weisen Mängel auf (z. B. gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Umlaufsperrern u. ä.), so dass sie vor Ort nicht erkennbar und nachvollziehbar sind. Die vorhandene Radwegweisung im Stadtgebiet von Rendsburg bezieht sich auf Freizeit- und touristische Radrouten. In einem Ausbau und der Ausschilderung der Velorouten wird entsprechend Optimierungspotenzial für den Alltagsradverkehr in Rendsburg erkannt. Mit einem Senatsbeschluss der Stadt Rendsburg vom 07. Mai 2015 zur Fahrradfreundlichkeit ist dazu die politische Grundlage geschaffen worden (vgl. Stadt Rendsburg 2015 (2)). Die Ergebnisse des ADFC-Klimatest 2014 zeigen auf der einen Seite die gute Ausgangssituation in Rendsburg für den Radverkehr, während gleichzeitig Mängel und Handlungsbedarf von den Nutzer/innen benannt werden (vgl. ADFC 2015, Stadt Rendsburg 2015 (3)).

Für die übrigen Gemeinden sind keine Radverkehrskonzepte bekannt. Eine differenzierte Betrachtung der Radverkehrsführung im Zuge von Ortsdurchfahrten konnte mit dem Radverkehrskonzept des Kreises nicht geleistet werden, hierfür sind Detailbetrachtungen erforderlich.

Vor dem Hintergrund einer Befahrung kann im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sowohl in den Städten als auch in den Ortsdurchfahrten der Gemeinden Handlungsbedarf in Bezug auf eine StVO-konforme Radverkehrsführung erkannt werden. Der Stand der Technik ist vor allem hinsichtlich der Fahrbahnführung bei nichtbenutzungspflichtigen Radwegen umzusetzen. Auch muss der Einsatz von Beidrichtungsradwegen vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus der Unfallforschung kritisch abgewogen werden.

In Bezug auf die Querung des Kanals bietet sich Fußgänger/innen und Radfahrer/innen neben den Fähren und der Schwebefähre der Fußgängertunnel an. Während die Leistungsfähigkeit der Fähren für motorisierte Fahrzeuge begrenzt ist, können Passagiere zu Fuß und mit dem Rad die Fähren ohne Stau und entsprechende Wartezeiten nutzen. Gegenüber den Fähren bietet der Tunnel eine Querungsmöglichkeit unabhängig der Fährzeiten bzw. Berücksichtigung des Schiffsverkehrs. Allerdings ist der Tunnel nur über sehr lange Rolltreppen bzw. mit dem Rad, Kinderwagen o. ä. barrierefrei über einen Aufzug erreichbar. Von einigen Menschen wird der Tunnel aufgrund der fehlenden sozialen Sicherheit, der beengten räumlichen Situation ohne Fluchtwege und mit künstlicher Beleuchtung als Angstraum wahrgenommen und daher gemieden.

Im Radtourismus sind attraktive Angebote vorhanden. Das touristische Radverkehrsnetz ist landesweit, so auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde ausgeschildert. Die Beschilderung wird regelmäßig gewartet und ist in einem guten Zustand.

Wichtige Radfernwege, die den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg queren sind

- NOK-Route: Radroute entlang des Nord-Ostsee-Kanals
- Ochsenweg: verläuft auf seiner Strecke von Flensburg bis Wedel durch den Lebens- und Wirtschaftsraum in Nord-Süd-Richtung von Fockbek über Rendsburg nach Jevenstedt

Außerdem gibt es im Kreis Rendsburg-Eckernförde 15 lokale touristische Touren, von denen die Weitblick-Tour (44 km), die Städte-Tour (37 km) sowie die Kanal-Tour (32 km) auch im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg verlaufen.

In einem Arbeitskreis Radtourismus Kreis Rendsburg-Eckernförde sind die relevanten Akteure (Tourismusakteure, Natur- und Fahrradverbundene Vereine (ADFC, Naturfreunde), AktivRegion) vernetzt. Aus der Kooperation entstehen auch Tourenangebote wie z. B. eine kreisweite Sternfahrt "Der Kreis radelt los - auf in die Natur" am 10. Mai 2015 als Auftakt in die Fahrradsaison und zur Förderung des Radverkehrs.

Demgegenüber ist kein Gremium zur Kooperation im Alltagsradverkehr vorhanden, so dass die Abstimmung in Bezug auf gemeindegrenzenüberschreitende Radverkehrsverbindungen aufwändig ist. Auch sind in den Städten und Gemeinden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg bislang keine Radverkehrsbeauftragten in der Verwaltung als Ansprechpartner benannt.

Am Bahnhof Rendsburg wurde die Radstation Anfang des Jahres wieder eröffnet. Die Radstation ist mit begrenzten Öffnungszeiten an 7 Stunden des Tages (6-9, 12-14, 16-18 Uhr) geöffnet und somit nur relativ unflexibel nutzbar. Der bauliche Zustand wirkt wie ein Provisorium. An der Radstation werden v. a. als touristisches Angebot Pedelecs verliehen. Die AktivRegion Eider- und Kanal-Region Rendsburg hat im Jahr 2014 eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Radstation zur Servicestation erstellt (vgl. AktivRegion Eider- und Kanal-Region Rendsburg 2014). Aktuell wird aufgrund des mangelhaften Zustands eine bauliche Umgestaltung geplant.

Für 2016 ist in Rendsburg eine touristische Fußwegebeschilderung geplant, die auch Nachbargemeinden mit einbezieht. Es besteht außerdem die Absicht, dazu eine App für mobile Endgeräte anzubieten.

Für die Nahmobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg können folgende Stärken und Schwächen zusammengefasst werden:

- + kurze Wege sowie fahrradfreundliche Entfernungen und Topografie
- + relativ hoher Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split
- + Radverkehrskonzept des Kreises differenziert Alltags-, Schulverkehrs- und Freizeitrouten und weist Netzlücken aus
- + Fußwegebeschilderung in Rendsburg und Nachbargemeinden geplant
- + gute Kooperation im Arbeitskreis Radtourismus
- + attraktive touristische Radrouten mit Beschilderung und Tourenangebote
- o Konzeption von Velorouten in Rendsburg als Stadt-Umland-Radverbindungen im Alltagsradverkehr, aber fehlende Umsetzung
- Nachholbedarf in der Förderung der Nahmobilität: Fußverkehr und Alltagsradverkehr

- Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur
- fehlende Kooperation der Akteure zum Alltagsradverkehr

### 3.6 Elektromobilität

Mit der Anschaffung eines ersten dienstlichen Elektrofahrzeugs für die Flotte der Kreisverwaltung und der Testphase eines zweiten E-Autos wurden bereits erste öffentlichkeitswirksame Schritte von Seiten der Verwaltung zur Förderung der Elektromobilität getan. Mit aktuell nur drei öffentlichen Ladestationen für Elektroautos im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist die Infrastruktur schwach ausgebaut.

Demgegenüber besteht bereits ein Netzwerk von Ladestationen für Pedelecs, welches in Kooperation mit Hotels, Gastronomie und der Tourist-Information Nord-Ostsee-Kanal aufgebaut wurde (vgl. Abbildung 13). Darüber hinaus können in Rendsburg E-Fahrräder geliehen werden. Die Radstation am Bahnhof Rendsburg hatte in Vergangenheit ebenfalls – im Rahmen eines Projekts der AktivRegion Eider- und Kanal-Region Rendsburg – Pedelecs zum Verleih angeboten, nach der Wiedereröffnung dieses Jahr soll das Angebot zukünftig wieder aufgenommen werden. Ein Carsharing-Angebot (Kfz) existiert in Rendsburg nicht, die nächstgelegenen Möglichkeiten diesbezüglich befinden sich in Flensburg, Kiel oder Hamburg.

Die Firma T. H. Sievers Stadtverkehr hat aktuell einen Elektrobus für Testzwecke auf unterschiedlichen Linien im Einsatz. Durch die Stromversorgung über eine auf dem Dach des Betriebsgebäudes installierte Photovoltaikanlage fährt der Elektrobus direkt und indirekt<sup>10</sup> CO<sub>2</sub>-neutral. Aufgrund der Projektaktualität liegen derzeit noch keine Ergebnisse vor. Darüber hinaus wurde die Firma MOTEG GmbH von der Kreisverwaltung für eine Potenzialanalyse hinsichtlich elektrischer Linienbusse (technisch, energetisch, wirtschaftlich) für das gesamte Liniennetz im Stadtverkehr beauftragt. Die Ergebnisse werden aktuell ausgewertet und demnächst vorgestellt.

Für die erfolgreiche Verbreitung und Implementierung der Elektromobilität im Verkehrsbe- reich ist eine den (lade-)infrastrukturellen Ausbau begleitende Öffentlichkeitsarbeit im Sinne von Kampagnen, Testfahrten und Werbung essentiell. Eine spezifisch für den Lebens- und Wirtschaftsraum organisierte Kampagne ist aktuell unbekannt, auf Landesebene wurde 2014 das Projekt „ePendlers – elektromobil unterwegs“ durchgeführt. Hierfür wurden unter landesweiten Bewerbungen insgesamt 30 Teilnehmer/innen ausgewählt, die für eine Woche ein Elektrofahrzeug leihen und Probe fahren konnten, um individuell Erfahrungen mit E-Autos zu sammeln.

---

<sup>10</sup> Es fallen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Stromherstellung an.

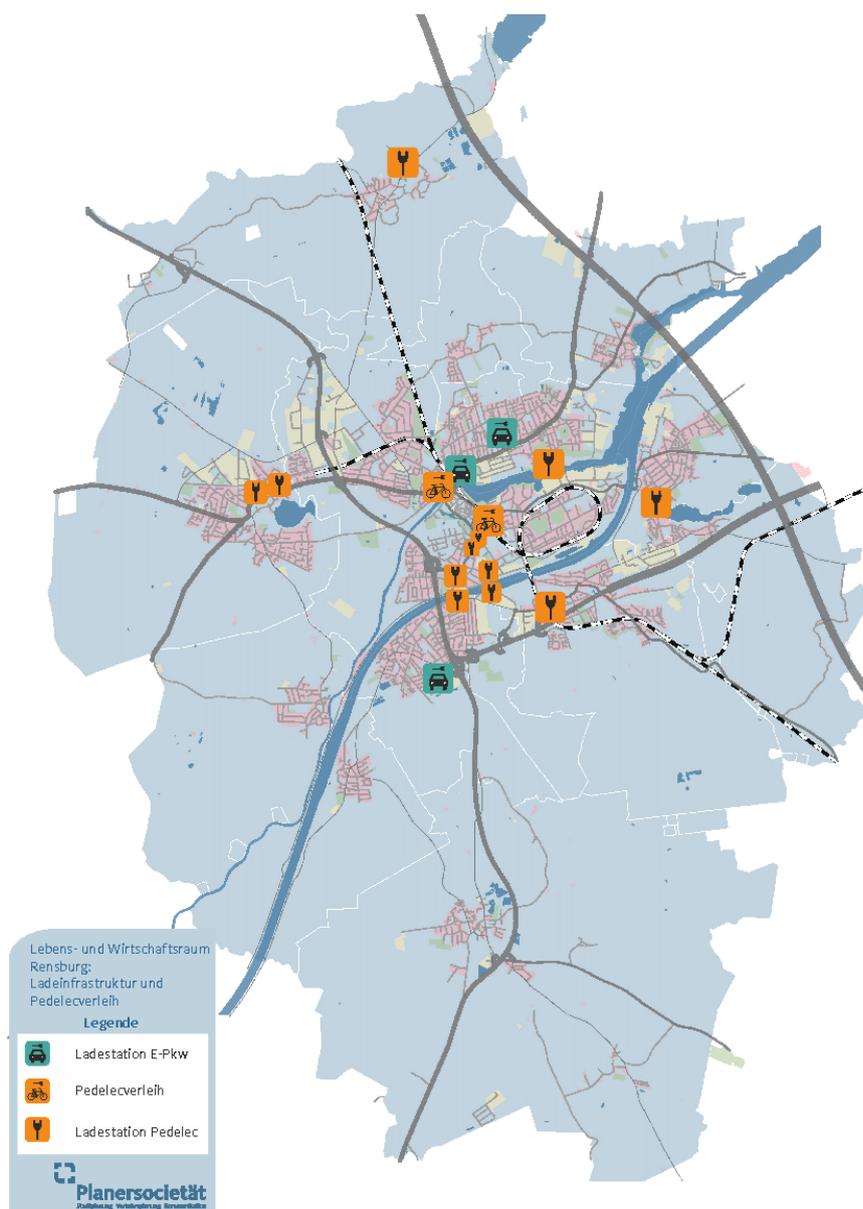


Abbildung 13: Ladeinfrastruktur und Pedelecverleih

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kreis-RD-Eck, Datengrundlage: LEMnet.org /ChargeMap.com

Im Juni 2015 wurde das deutsch-dänische INTERREG<sup>11</sup> 4A-Projekt „eMotion“ mit einer Abschlusskonferenz beendet. Gegenstand des Projekts war es – aufgrund der Annahme des Marktzuwachses bzgl. der Elektromobilität – ein gemeinsames Wissens- und Forschungsnetzwerk in der Region aufzubauen, um zukünftig mit einer entsprechenden Infrastruktur aus Knowhow und innovativen Geschäftsmodellen vorbereitet zu sein. Partner des Projekts war u. a. auch die Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

<sup>11</sup> Europäisches Förderprogramm hinsichtlich der Zusammenarbeit benachbarter Regionen an europäischen Binnengrenzen. Hier: Schleswig-K.E.R.N. und Syddanmark (vgl. Webseite eMotion)

Im Bereich der Elektromobilität gibt es bereits einige Aktivitäten, die weiter verstärkt werden können:

- + landesweite Koordinierungsstelle Elektromobilität: Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit, Testfahrten, EU-Projekten+ Kreisverwaltung in Vorbildfunktion: E-Fahrzeug im Fuhrpark
- + Potenzialanalyse zum Einsatz von Elektrobussen im Stadtverkehr Rendsburg
- + Testfahrten mit Elektrobus im Stadtverkehr Rendsburg
- wenige Ladesäulen für Elektroautos
- + E-Fahrrad-Verleih in Rendsburg
- + Netzwerk von Ladestationen für E-Fahrräder
- o Potential alternativer Antriebstechnologien für klimafreundliche Mobilität ausbaubar

### 3.7 Mobilitätskultur

Die für die Elektromobilität beispielhaft genannten landesweiten Veranstaltungen/Projekte zeigen, wie ernst das Thema Knowhow bzw. publikumsnahe Öffentlichkeitsarbeit – auch regionsübergreifend – in Schleswig-Holstein bereits genommen wird. Um die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote oder Technologien von Seiten der Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen, bedarf es begleitender Kampagnen, damit potenzielle Hemmnisse und Bedenken frühzeitig ausgeräumt werden können. Neben der grundlegenden Information über neue Angebote (z. B. Tickets, Carsharing) zählen hierzu bspw. die Erläuterung von Arbeitsabläufen (z. B. Ausleihvorgang) oder die Erklärung technischer Funktionsweisen (z. B. Apps). Ergänzend kann der informative Charakter durch praktische Testphasen für potenzielle Nutzer/innen begleitet werden. Damit besteht die Möglichkeit neue Mobilitätsangebote zu implementieren und somit eine klimafreundliche Mobilitätskultur effektiv vor Ort anzustoßen. Diese Strategie ist zudem übertragbar auf bestehende Mobilitätsangebote, um bspw. mit einem Marketing zum Fuß- und Radverkehr für eine „Mobilität der Nähe“ zu bewerben. Zielgruppenorientierte Ansprachen, Aufklärung über die Vorteile und die komplexen Zusammenhänge einer klimafreundliche (Nah-)Mobilitätskultur (z. B. Nahversorgungsstruktur, öffentlicher Straßenraum, soziale Treffpunkte) sowie regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit vor Ort verstetigen den Mobilitätsansatz in den Köpfen der Bevölkerung.

Instrumente der Kommunikation und der Organisation werden auch im Bereich des Mobilitätsmanagements genutzt. Hier greifen die Bausteine Information, Beratung und Motivation, um zusammen mit den relevanten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Pendler, Betriebe, Kommune, Schulen) bedarfsorientierte Strategien und Angebote zu entwickeln. Bisher sind diese Ansätze im Lebens- und Wirtschaftsraum kaum bekannt.

Neben einzelnen touristischen (Radtouren-)Angeboten von Seiten der Tourist-Information Nord-Ostsee-Kanal oder dem kreisweiten Startschuss zur Fahrradsaison „Der Kreis radelt los – auf in die Natur“ von der AG Radtourismus, existieren auch einzelne Beispiele/Aktionen hinsichtlich einer klimafreundlichen Mobilität bzw. Mobilitätsmanagements. Das Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal – Europaschule ist bspw. seit 2013 im Besitz von drei Pedelecs (Leihgabe von den Stadtwerken Rendsburg) für die Belegschaft, die zwischen den unterschiedlichen Schulstandorten pendeln. Zudem wurde im gleichen Jahr eine provisorische Ladestation für das Elektroauto eines Schülers installiert.

Für die Mobilitätskultur im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg können folgende Stärken und Schwächen festgehalten werden:

- wenig Öffentlichkeitsarbeit im Bereich klimafreundlicher Alltagsmobilität
- + Angebote/Engagement einzelner Akteure
- keine gemeinsame Strategie/Öffentlichkeitsarbeit im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

### **3.8 CO<sub>2</sub>-Bilanzierung**

Im Klimaschutzkonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde (vgl. Kreis Rendsburg-Eckernförde 2012) wird ein mit 45 % vergleichsweise hoher Anteil des Bereichs Verkehr an allen CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>12</sup> im Kreisgebiet dargestellt. Im Vergleich macht bundesweit Verkehr durchschnittlich 20 % an den CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Entsprechend deutlich ist die Bedeutung des Verkehrs im Hinblick auf den Klimaschutz. Im Folgenden wird die CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Bereich Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg dargestellt.

#### **3.8.1 Entwicklung der Emissionen 2007-2014**

Die Betrachtung des gesamten Energieverbrauchs aller Energieträger zeigt einen leichten Rückgang über den gesamten Zeitraum, der jedoch seit dem Jahr 2011 wieder steigt. Nach dem Rückgang von 2007 – 2009 ist im Jahr 2010 ein sprunghafter Anstieg und zum Jahr 2011 ein ebenso sprunghafter Abfall zu verzeichnen (vgl. Abbildung 15).

Da der Anstieg vor allem den Energieträger Diesel betrifft, ist dieser durch einen parallel verlaufenden Zuwachs und Abfall in den Zulassungszahlen der Sattelzugmaschinen zu erklären (vgl. Abbildung 14).

---

<sup>12</sup> dabei werden neben dem Verkehr die Teilbereiche Haushalt, Handel und Dienstleistung und Gewerbe betrachtet

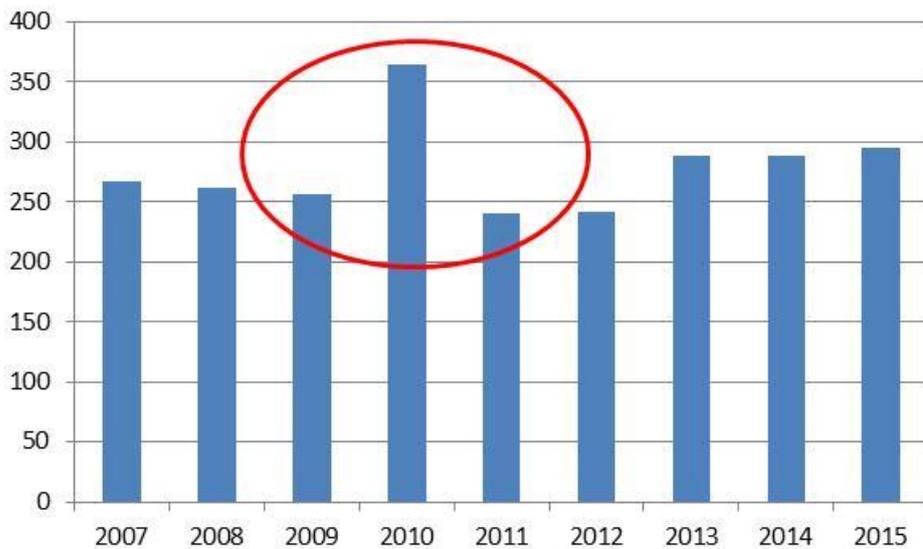


Abbildung 14: Zugelassene Sattelzugmaschinen (große LKW) 2007-2014

Quelle: KBA 2015

Auch der Kerosinverbrauch lässt längerfristig eine geringe Abnahme erkennen. Der durch den schienengebundenen Verkehr verursachte Stromverbrauch macht nur einen marginalen Anteil am Gesamtverbrauch aus.

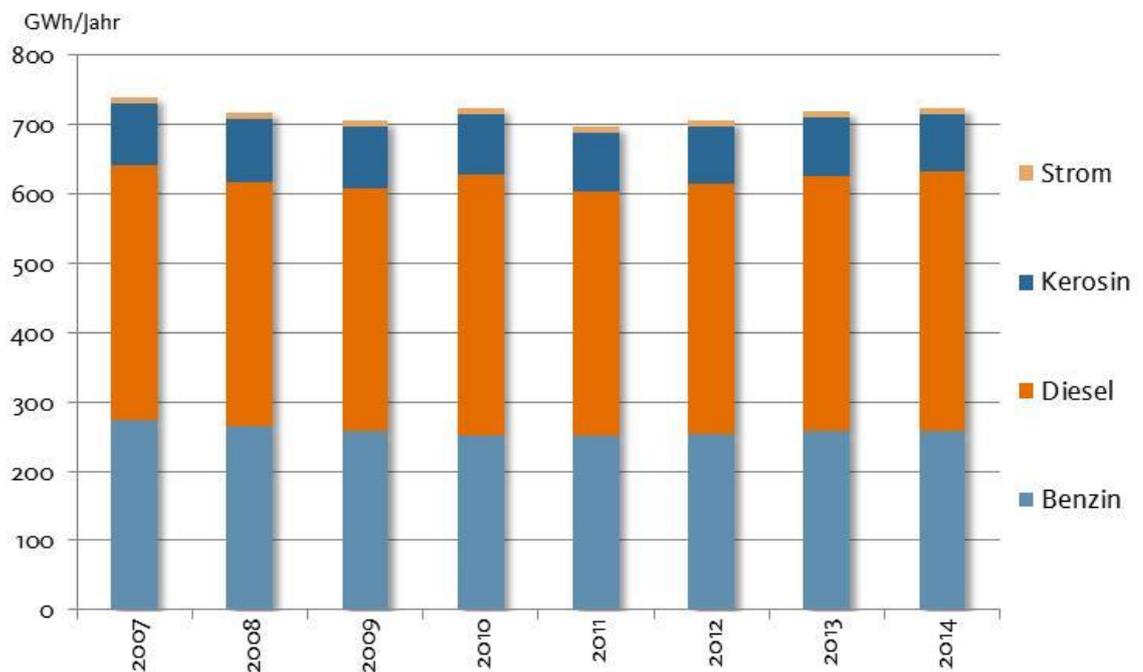


Abbildung 15: Die Entwicklung der Energieverbräuche (in Gwh/a) 2007-2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

### Entwicklung im Güterverkehr

Im Güterverkehr wird zur Angabe der Fahrleistung in der Regel die Einheit Tonnenkilometer pro Jahr (tkm/a) genutzt. Da in ECORegion jedoch die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge in Fahrzeugkilometern pro Jahr (Fz-km/a) und des Schienen- und Schiffsgüterverkehrs in tkm/a dargestellt werden, können diese Werte nicht aufaddiert werden. Aus diesem Grund wird im Folgenden der Verbrauch (GWh/a) genutzt, um die Entwicklung im Güterverkehr zwischen 2007 und 2014 darzustellen. Zusätzlich wird auch die Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes dargestellt. Für eine langfristige CO<sub>2</sub>-Bilanzierung ist diese Gegenüberstellung relevant, da bei Verwendung CO<sub>2</sub>-ärmerer Antriebsarten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinkt, während der Energieverbrauch gleich bleibt bzw. auch steigen oder – bestenfalls – sinken kann.

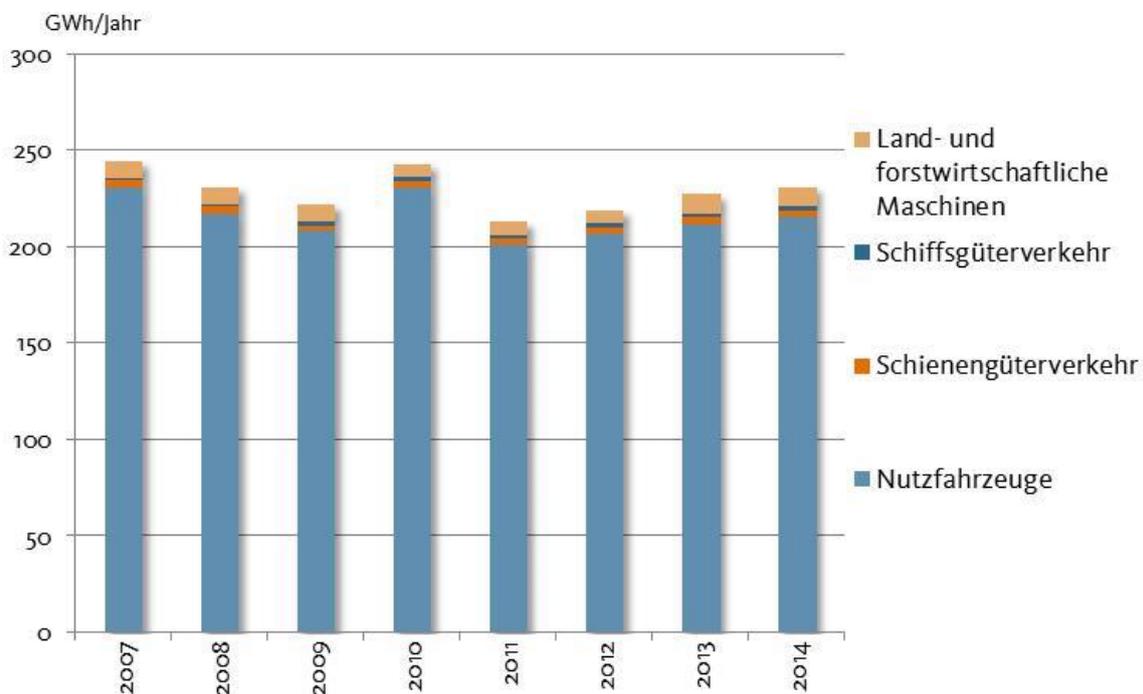


Abbildung 16: Entwicklung des Energieverbrauchs (in GWh/a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

Beide Grafiken ähneln sich sehr stark in ihrem Verlauf. Sowohl die Verbräuche, als auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Schwankungen unterlegen, fallen aber zunächst bis zum Jahr 2009 ab und steigen dann zum Jahr 2010 sprunghaft an. Zum Jahr 2011 fallen sie ebenso sprunghaft wieder ab. Dies ist wie bereits beschrieben mit den Zulassungszahlen an Zugmaschinen des KBA zu erklären (vgl. auch Abbildung 14). Nach 2011 an steigen Energieverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Ausstoß stetig an.

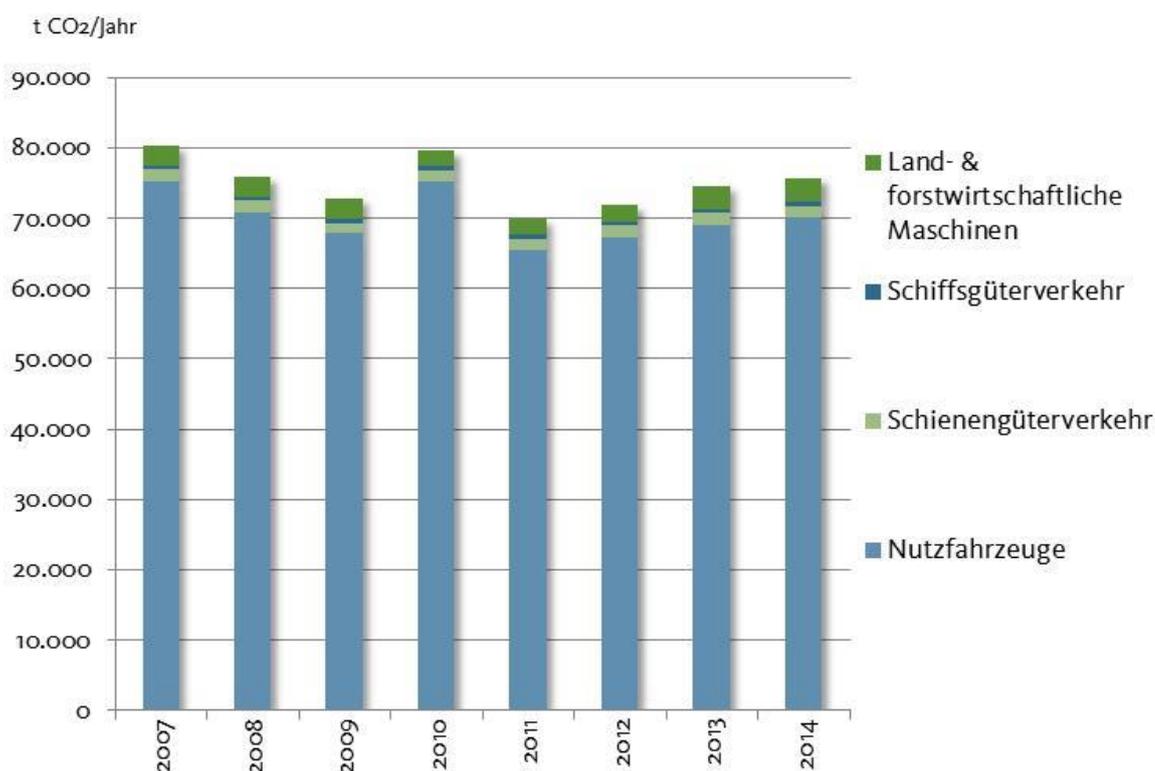


Abbildung 17: Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (in t/a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

Sowohl die Werte im Schienengüterverkehr, als auch die des Schiffsgüterverkehrs liegen insgesamt auf einem relativ konstant niedrigen Niveau, wobei sie im betrachteten Zeitraum leicht gesunken sind.

#### *Entwicklung im Personenverkehr*

Für die Darstellung der Entwicklung im Personenverkehr werden die Fahrleistungen in Mio. Personenkilometern pro Jahr (Pkm/a) sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen.

Die Entwicklung zeigt, dass die Gesamtfahrleistungen für den Personenverkehr seit 2007 weiter gestiegen sind, wobei zwischen 2007 und 2009 ein relativ konstanter Wert vorliegt. Der MIV weist mit Werten zwischen 777 und 833 Mio. Pkm/a bzw. zwischen 126.600 und rund 131.900 t CO<sub>2</sub>/a mit großem Abstand die höchsten Werte auf.



Abbildung 18: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/a) 2007 - 2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

Mit Werten zwischen 157 und 175 Mio. Pkm/a weist der Flugverkehr nach dem MIV die zweithöchsten Fahrleistungen auf, die im betrachteten Zeitraum leicht gestiegen sind. Dies kann durch den starken Zuwachs der Billigfluglinien und die dadurch deutlich reduzierten Flugpreise begründet werden.

Die jährlichen Fahrleistungen der Verkehrsträger im ÖPNV (Linienbusse, Straßenbahn/U-Bahn, Schienennahverkehr) nehmen zwischen 2007 und 2014 ebenfalls zu und weisen Werte zwischen 77 und 82 Mio. Pkm/a auf. Damit sind in diesem Bereich die geringsten Fahrleistungen im Personenverkehr zu verzeichnen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Hier liegen die Verkehrsträger des ÖPNV mit Werten zwischen 5.700 und 6.200 t CO<sub>2</sub>/a weit unter den Werten des MIV.

Beim direkten Vergleich der Fahrleistung mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zeigt sich, dass die Effizienz der Fahrzeuge im Laufe der Jahre gestiegen ist (vgl. Abbildung 20): Während die jährliche Fahrleistung seit 2007 insgesamt gestiegen ist, hat der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar ganz leicht abgenommen (ca. 2 %).

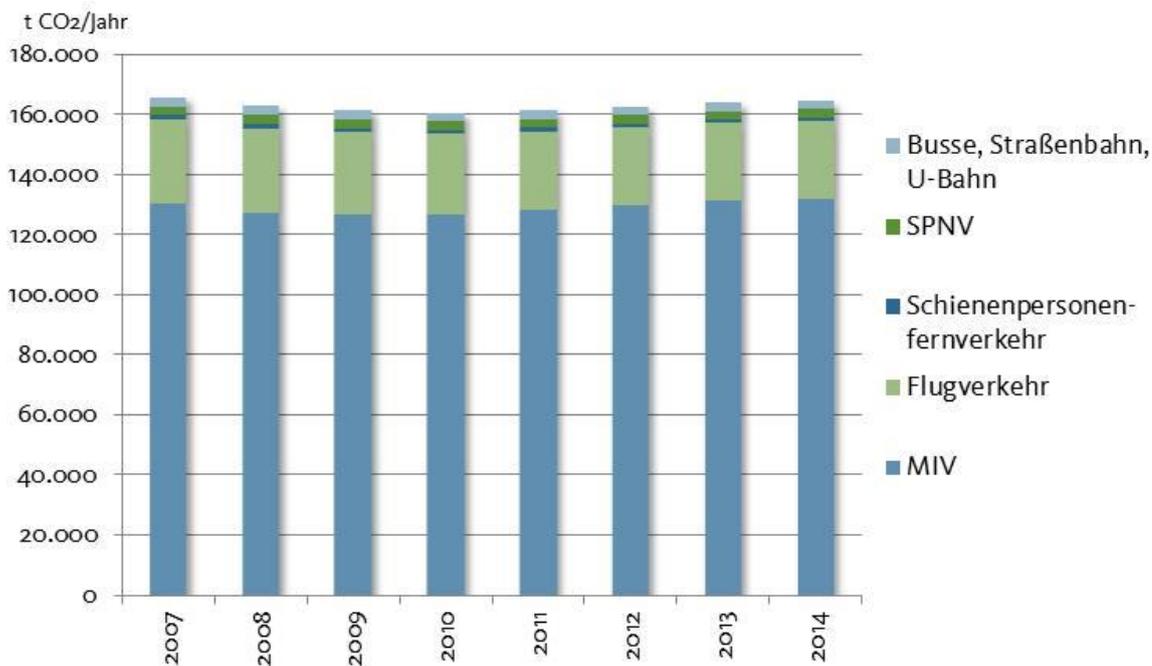


Abbildung 19: Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (in t/a) 1990 - 2012 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)



Abbildung 20: Entwicklung von CO<sub>2</sub>-Emission und Fahrleistung im Personenverkehr 2007 - 2014

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

### 3.8.2 CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien im Jahr 2014

Der Gesamtausstoß im Verkehr belief sich im Bilanzjahr 2014 auf rund 240.200 t, wovon 76.000 t (32 %) auf den Güterverkehr und 164.500 t (68 %) auf den Personenverkehr entfallen.

Die Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Ausstöße nach Fahrzeugkategorien zeigt, dass der MIV mit rund 132.000 t und die Nutzfahrzeuge mit rund 70.000 t die jeweils höchsten Anteile im Personen- bzw. Güterverkehr besitzen.

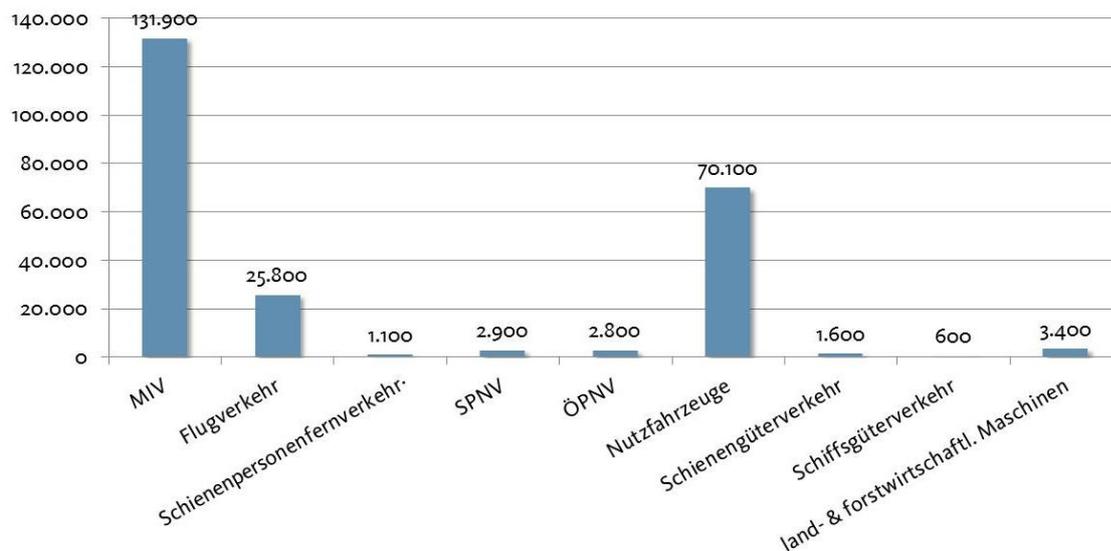


Abbildung 21: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich nach Fahrzeugkategorien

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Güter- und Personenverkehr im Bilanzjahr 2014 verteilt sich wie folgt auf die Energieträger (vgl. Abbildung 22): Die Anteile von Benzin und Diesel sind mit ca. 37 % bzw. ca. 51 % am höchsten, Kerosin hat einen Anteil von ca. 11 % und Strom einen Anteil von ca. 2 %.

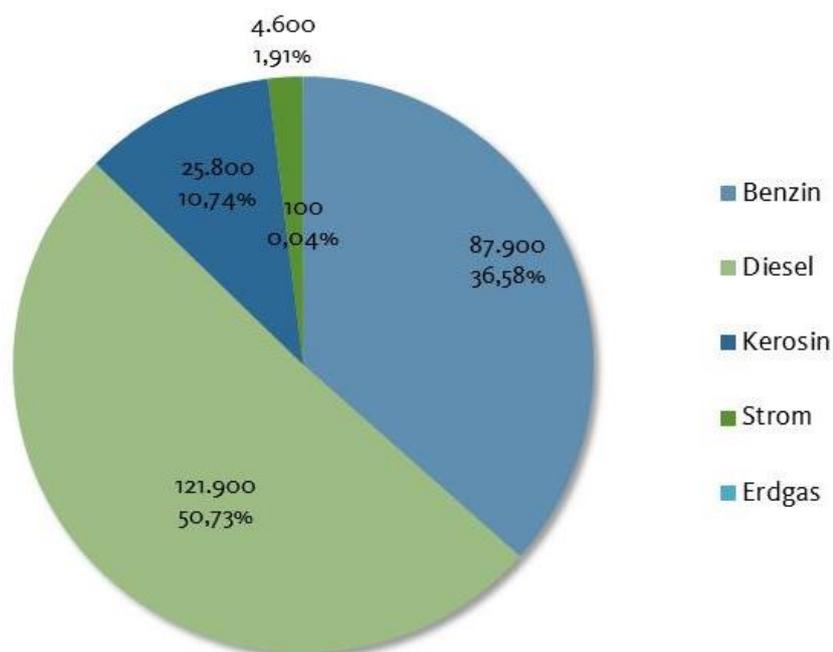


Abbildung 22: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in t/a) 2014 im Verkehrsbereich nach Energieträgern

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

### Güterverkehr

Im Bereich des Güterverkehrs haben die Nutzfahrzeuge mit einem Ausstoß von rund 70.000 t im Jahr 2014 den größten Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dies entspricht ca. 93 % des Ausstoßes im Güterverkehr. Die Emissionen von Schienen- und Schiffsgüterverkehr für das Jahr 2014 betragen rund 1.600 t (2,1 %) und rund 630 t (0,8 %). Die land- und forstwirtschaftlichen Maschinen hatten mit einem Ausstoß von ca. 3.400 t den zweithöchsten Anteil von ca. 4,4 %.

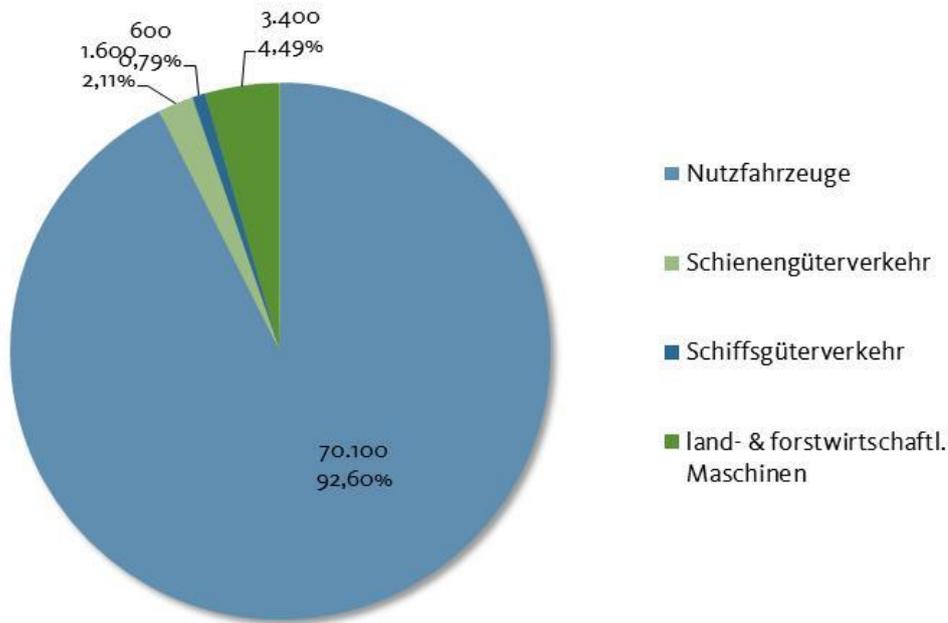


Abbildung 23: CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in t/a) 2014 im Güterverkehr nach Fahrzeugart

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

*Personenverkehr*

Im Bereich des Personenverkehrs entfielen 2014 die größten Anteile des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg auf die Verkehrsmittel des MIV mit rund 132.000 (80 %).

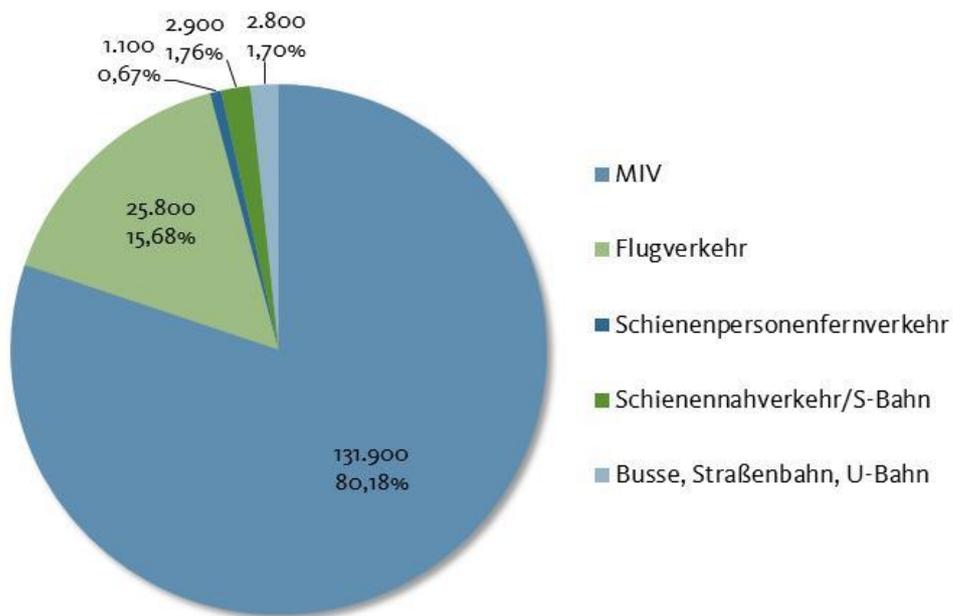


Abbildung 24: CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in t/a) 2014 im Personenverkehr nach Fahrzeugarten

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

Der Flugverkehr weist einen Ausstoß von rund 25.800 t CO<sub>2</sub> auf und ist somit nach dem MIV die Verkehrsart mit den höchsten Werten.

Der öffentliche Verkehr weist mit insgesamt rund 4 % einen sehr geringen Anteil am CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf.

#### *CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner im Teilbereich Verkehr*

Jeder Bundesbürger verursacht durch seine Mobilität durchschnittlich 2,4 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente<sup>13</sup> pro Jahr (vgl. Webseite UBA). Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Einwohner/innen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg liegen noch darüber. So ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Einwohner/in seit dem Jahr 2007 – für den gesamten Betrachtungszeitraum – zwar relativ konstant, seit 2009 jedoch wieder gestiegen und lag im Jahr 2014 bei 3,47 t (siehe Abbildung 25). Noch verträgliche Zielwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Person pro Jahr liegen laut UBA bei 2,5 t über alle Bereiche. Hierzu zählt nicht allein der Verkehr, sondern ebenfalls Energie, Ernährung und Konsum. Im Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg müssen daher erhebliche Reduktionen verzeichnet werden, um dieses Ziel erreichen zu können.

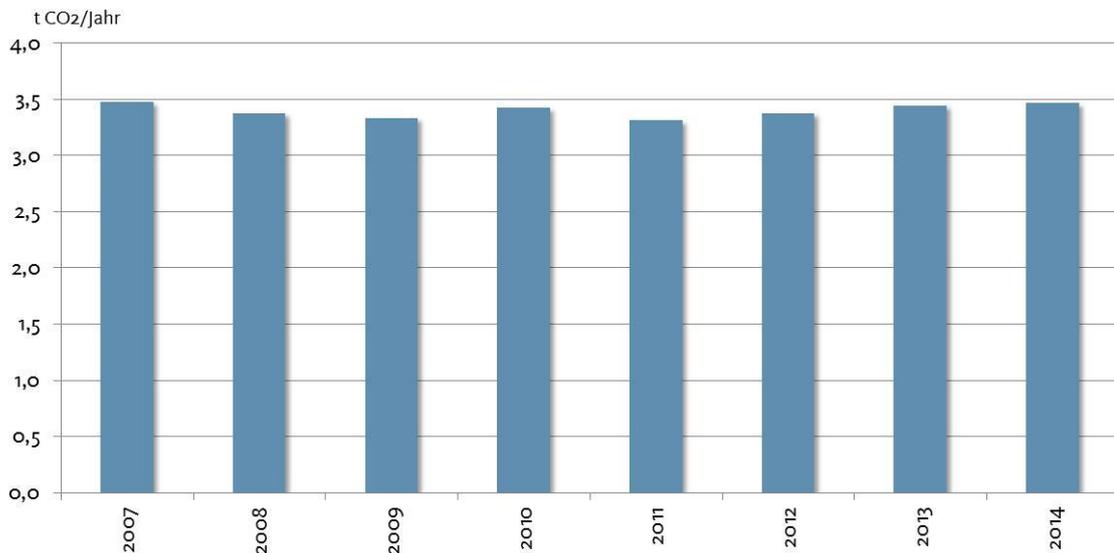


Abbildung 25: CO<sub>2</sub>-Emissionen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg je Einwohner

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 16.06.2015)

<sup>13</sup> CO<sub>2</sub> ist das bekannteste klimabeeinflussende Treibhausgas. Daher wird oft auch das Gefährdungspotenzial weniger bekannter Gase in eine äquivalente Menge CO<sub>2</sub> umgerechnet (Quelle: Umweltdatenbank).

## 4 Ausblick

Die dargestellten Ergebnisse der Bestandsanalyse des Mobilitätsangebotes im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg werden im nächsten Schritt in der Auftaktveranstaltung 'Region in Bewegung' vorgestellt und mit den Teilnehmer/innen reflektiert. Aus der Analyse werden im weiteren Verfahren partizipativ Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Dabei sollen zur strategischen Ausrichtung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität Ziele und Leitbilder formuliert und im projektbegleitenden Beirat diskutiert und abgestimmt werden.

In der Bestandsanalyse ist Potenzial zur Weiterentwicklung einer klimafreundlichen Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zu erkennen. Ansatz zur Änderung des alltäglichen Verkehrsverhaltens bieten die Pendlerströme. Viele alltägliche Entfernungen bzw. Relationen ermöglichen die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel. Der hohe Anteil sehr kurzer und kurzer Wege im Lebens- und Wirtschaftsraum bietet Potenzial für die Nahmobilität, das Zufußgehen und das Radfahren. Das Zufußgehen kann gerade im Zusammenhang klimafreundlicher Mobilität aber auch im Zusammenhang mit demografischem Wandel und der Daseinsvorsorge, d. h. auch Nahversorgung neu belebt werden. Im Radverkehr zeigt die Förderung des alltäglichen Radfahrens ggü. dem Radtourismus Aufholbedarf. Neben einem Verbesserungspotenzial in der Infrastruktur ist auch auf der Ebene der gemeindeübergreifenden Kooperation und des Knowhows Potenzial zur Förderung des Radverkehrs zu erkennen.

Um die bislang begrenzte Nachfrage im ÖPNV im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zu erhöhen, sind Nutzungshemmnisse zu identifizieren und das Angebot weiter zu qualifizieren. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit können den ÖPNV kundenorientiert vermarkten. Der ÖPNV kann darüber hinaus durch flexible und bedarfsgerechte Angebote gestärkt werden und damit auch Bedienungslücken in den Abendstunden und am Wochenende bzw. in der Fläche decken. Eine Mobilität für alle erfordert den Abbau von Barrieren, im ÖPNV im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist hier v. a. der Regionalverkehr gefordert. Nicht zuletzt die schwache Nachfrage des Bildungstarifs zeigt Potenziale schulischer Mobilität, die mit einem Workshop mit Schüler/innen vertieft werden sollen.

Elektromobilität weist als Querschnittsthema vom ÖPNV, über den Kfz-Verkehr, Radverkehr bis hin zum Wirtschaftsverkehr Potenziale auf, die durch die Wahrnehmung einer Vorbildfunktion bzw. durch Öffentlichkeitsarbeit, aber auch den Ausbau der Ladeinfrastruktur gehoben werden können.

Die integrierte Betrachtung von Verkehrsplanung und Flächenentwicklung schafft die Voraussetzungen für eine klimafreundliche Mobilität, sowohl in der Siedlungs- als auch in der Gewerbeflächenentwicklung.

Nicht zuletzt liegt in der intelligenten Verknüpfung der Verkehrsmittel die Chance multimodale Mobilität alltagstauglich zu machen. Beispielhaft wird aktuell die Neugestaltung der Radstation am Bahnhof Rendsburg geplant. Begleitende kommunikative Ansätze (Marke-

ting, Öffentlichkeitsarbeit) werden im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg noch wenig genutzt, um eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu bewerben. Als Form neuer Mobilitätskultur könnte das Modell 'Benutzen statt Besitzen' mit Carsharing oder Bikesharing das Mobilitätsangebot im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ergänzen.

Die alltägliche Herausforderung und wesentliches Problem für die Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg stellt die Querung des Nord-Ostsee-Kanals dar. Diese Barriere wird nicht behoben werden können, die Problematik v. a. während der Baustellenzeit ist aber in der Konzeption von Strategien und Maßnahmen zu berücksichtigen.

In den weiteren Schritten kann an die dargestellten Potenziale angeknüpft werden, indem in einem partizipativen Verfahren daraus Strategien abgeleitet und konkrete Maßnahmen entwickelt werden.

## 5 Quellenverzeichnis

**ADFC 2014 - ADFC-Fahrradklimatest 2014, Auswertung Rendsburg**

**AktivRegion Eider- Kanal-Region Rendsburg 2014** - Machbarkeitsstudie mit Wirtschaftlichkeitsberechnung zum Vorhaben Neubau einer "Fahrrad-Servicestation am Rendsburger Bahnhof"

**Kreis Rendsburg-Eckernförde 2010** - Radverkehrskonzept

**Kreis Rendsburg-Eckernförde 2012** - Klimaschutzkonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde

**Kreis Rendsburg-Eckernförde 2013** - **Regionaler Nahverkehrsplan** des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

**Kreis Rendsburg-Eckernförde 2014** - Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg. Entwurf 19.11.2014. Rendsburg

**LVS Schleswig-Holstein mbH 2014** - Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2017

**Statistischen Ämter des Bundes und der Länder 2015** – Regionaldatenbank Deutschland

**Stadt Eckernförde 2014** – Parkraumkonzept der Stadt Eckernförde 2014

**Stadt Rendsburg 2002** - Gesamtverkehrsplan

**Stadt Rendsburg 2015** – Bekanntmachung Änderung des Tarifes für das städtische Parkdeck Nienstadtstraße, Ratsversammlung am 26.06.2011

**Stadt Rendsburg 2015 (2)** - Auszug aus der Niederschrift über die 5. Sitzung des Senats am 07.05.2015 im Ratssaal im Alten Rathaus, Tagesordnungspunkt 7: 2015/404

**Stadt Rendsburg 2015 (3)** - Mitteilungsvorlage für den Bauausschuss am 08.09.2015: ADFC-Fahrradklima-Test, Stellungnahme zur Umfrage. Stadt Rendsburg, Der Bürgermeister, Fachdienst III/3

**TU Dresden 2013** - Mobilitätssteckbrief Kieler Umland, Gebiet des GEP Rendsburg. Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2013

## Internet

**BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (zuletzt aufgerufen: August 2015)

<http://www.inkar.de/documents/Referenzdatei%20Kreise2012.xlsx>

**eMotion** – eMotion (zuletzt aufgerufen : Juli 2015)

<http://www.emotion-interreg.de/>

**Kanaltunnel** – Modernisierung Kanaltunnel (zuletzt aufgerufen: Juli 2015)

<http://www.kanaltunnel-rd.de/>

**Landesportal Schleswig-Holstein** - Sanierung der Rader Hochbrücke

(zuletzt aufgerufen: Juli 2015)

<http://www.schleswig-holstein.de>

**Stadt Rendsburg** – Parken in Rendsburg (zuletzt aufgerufen: August 2015)

<http://www.rendsborg.de/tourismus/service/parken.html>

**UBA** – Umweltbundesamt (zuletzt aufgerufen: Juli 2015)

[http://uba.klimaktiv-co2-rechner.de/de\\_DE/page](http://uba.klimaktiv-co2-rechner.de/de_DE/page)

## 6 Anhang



Klimaschutzteilkonzept Mobilität  
Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg  
Gesprächsleitfaden

### **Gesprächsleitfaden im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“**

#### *Vorbemerkung*

*Die Fragen dieses Gesprächsleitfadens sind als Ansatzpunkte für das zu führende Interview zu verstehen.*

*Ihre Aussagen und Ideen werden in einem internen (für die Kommunen nicht einsehbaren) Protokoll festgehalten. Sie werden für die Vororientierung zur Erarbeitung eines Handlungsprogramms im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität genutzt, einzelne Aussagen sind jedoch im Endergebnis nicht mehr auf Sie zurückzuführen.*

#### **1. Herausforderungen und Erwartungen an das Klimaschutzteilkonzept Mobilität**

- 1.1. Welche Herausforderungen sehen Sie für eine zukünftige Mobilität?
- 1.2. Welche Erwartungen haben Sie an das Klimaschutzteilkonzept Mobilität?
- 1.3. Welche Stärken und Schwächen sehen Sie im Mobilitätsangebot im Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg?

#### **2. Laufende oder geplante Projekte**

- 2.1. Welche Aktivitäten im Bereich klimafreundlicher Mobilität wurden bzw. werden von Ihrem Unternehmen / Verband / Ihrer Institution bereits durchgeführt?
- 2.2. Welche Aktivitäten waren besonders erfolgreich und warum?
- 2.3. Welche Rahmenbedingungen müssten für zukünftige Aktivitäten verbessert werden? Von welcher Institution wünschen Sie sich mehr Unterstützung?

#### **3. Networking, Kooperation, Partnerschaften**

- 3.1. Mit welchen Partnern haben Sie bereits in Projekten klimafreundlicher Mobilität zusammengearbeitet?

3.2. Erfolgten Projekte auch in Kooperation mit dem Kreis Rendsburg bzw. mit der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg? Welche Erfahrungen haben Sie dabei sammeln können?

3.3. In welchen Netzwerken/Foren/Arbeitskreisen engagieren Sie sich bereits?

#### 4. Projektideen und -ansätze

4.1. Welches sind Ihrer Meinung nach effektive / sinnvolle Maßnahmen für ein klimafreundliches Mobilitätsangebot im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg?

4.2. In welcher Rolle sehen Sie Ihr Unternehmen/Ihren Verband/Ihre Institution in der Umsetzung solcher Maßnahmen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg? Welche Maßnahmen könnten Sie direkt in Ihrem Einflussbereich anstoßen?

4.3. Wo sehen Sie Barrieren für die Umsetzung einer Idee bzw. wie könnten diese überwunden werden (z.B. durch Kooperationen, finanzielle Aspekte, Informationen, Networking, Weiterbildung, Motivation, ideelle Unterstützung...)?

#### 5. Abschluss des Gesprächs

5.1. Welche wichtigen neuen Aspekte nehmen Sie aus unserem Gespräch mit?

5.2. An welchen Bereichen / Maßnahmen hätten Sie (am meisten) Interesse (auch weiterhin) mitzuwirken / zu profitieren?

5.3. Hätten Sie Interesse an einer Auftaktveranstaltung für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität, die Anfang Juli stattfinden soll, teilzunehmen? Könnten Sie sich hier auch eine aktive Beteiligung vorstellen?

5.4. Hätten Sie Interesse an einem Arbeitskreis zur Weiterentwicklung der angesprochenen Ideen teilzunehmen?

5.5. Sind Ihnen weitere Aspekte wichtig, die bisher noch nicht angesprochen wurden?