

Seniorenrat der Stadt Nortorf  
Stellvertretender Vorsitzender  
Hans Wartner  
Elbinger Straße 30  
24589 Nortorf

24589 Nortorf, 17. Oktober 2022  
04392 898751  
01522 1939855  
h.h.wartner@gmail.com

An  
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nortorf  
Niedernstraße 6, 24589 Nortorf

Regionalentwicklungsausschuss des Kreises Rendsburg – Eckernförde  
Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg

Kreissenioresenbeirat Rendsburg-Eckernförde  
Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg

nachrichtl.:  
Kinder- und Jugendbeirat der Stadt Nortorf  
Niedernstraße 6, 24589 Nortorf

Betr.: Einrichtung einer digitalen Busanzeigetafel (Antrag des Kinder- und Jugendbeirates der Stadt Nortorf) J  
Hier: Stellungnahme und erweiterte Forderung des Seniorenrates der Stadt Nortorf  
Bez./Anl.: 1. Vorlage-Nr. 2022/18/807 der Stadt Nortorf  
2. Beschluss des Ausschusses für Bauwesen und Umwelt der Stadt Nortorf vom 26.09.2022  
3. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nortorf vom 04.10.2022  
(Dokument noch nicht verfügbar)

### **Sachverhalt:**

Der Kinder- und Jugendbeirat (KJBR) der Stadt Nortorf hat die Einrichtung einer digitalen Busanzeigetafel für die Bushaltestellen am Bahnhof in Nortorf beantragt. Die Begründungen des KJBR sind dem Antrag zu entnehmen.

### **Stellungnahme des Seniorenrates (SR) der Stadt Nortorf:**

Der SR unterstützt den Antrag des KJBR nachdrücklich und bittet die zuständigen Gremien, diesen Antrag zügig umzusetzen.

Die Begründungen des KJBR beschreiben die Situation in Nortorf zutreffend. Der SR ergänzt die Begründungen wie folgt:

- Die bisher vorhandenen vier Bussteige reichen in Spitzenzeiten nicht für die ankommenden Busse aus. Teilweise drängen sich bis zu acht Busse vor dem Bahnhof und führen regelmäßig zu Stau und

Unübersichtlichkeit. Die Stadt Nortorf hat deshalb beschlossen, die dem Bahnhofsvorplatz gegenüberliegenden KFZ-Parkplätze in zwei weitere Bussteige umzuwandeln.

- Die Bussteige sind nicht mit Nummern, Buchstaben oder Linienanzeige gekennzeichnet. Die Fahrgäste müssen sich anhand der Anzeigen der einzelnen Busse orientieren, um den richtigen Einstieg zu finden. Mitunter stehen Busse ohne Anzeige und man muss den Busfahrer um Auskunft bitten.
- Für wartende Fahrgäste wird es, wenn die zwei zusätzlichen Bussteige eingerichtet sind, noch schwieriger werden, den richtigen Bus ausschließlich anhand der Anzeige in den Bussen zu finden, da die Busse dann auf größerer Fläche verteilt sind. Hierzu muss dann zusätzlich noch die Straße überquert werden.
- Die bisherigen Bussteige sind, was den Einstieg angeht, weitestgehend barrierefrei. Dennoch sollte man älteren Menschen oder Menschen mit **Gehbehinderung** das Ablaufen der Busse, um den richtigen Einstieg zu finden, ersparen.
- Für Menschen mit **Sinnesbeeinträchtigung** ist die jetzige Situation eine Zumutung. Die ausgehängten Fahrpläne konzentrieren sich auf einem kleinen Feld bei der Überdachung und können mangels Bussteigkennzeichnung nicht den Bussteigen zugeordnet werden. Eine digitale Informationstafel, die den Menschen klar anzeigt, wo und wann ihr Bus abfährt, wäre eine große Unterstützung und Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

#### **Erweiterte Forderungen des SR:**

Der Seniorenrat der Stadt Nortorf begrüßt und unterstützt deshalb den Antrag des KJBR zur Einrichtung einer digitalen Busanzeigttafel mit folgenden zusätzlichen Forderungen:

- Die einzelnen Bussteige werden unterschiedlich gekennzeichnet, z. B. durchnummeriert.
- Die Informationen auf der Busanzeigttafel werden um die entsprechende Bussteigkennzeichnung erweitert, um Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern.
- Die **Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nortorf** wird gebeten, für eine rasche Umsetzung des Antrages des KJBR zu sorgen.

Darüber hinaus ist der SR der Ansicht, dass dieses Thema kreisweit behandelt werden sollte, um Bushaltestellen durch digitale Informationssysteme übersichtlicher und barrierefreier zu gestalten.

- Der **Regionalentwicklungsausschuss des Kreises Rendsburg – Eckernförde** wird gebeten, das Thema zeitnah in eine Sitzungsveranstaltung aufzunehmen, um eine kreisweit flächendeckende Einrichtung von digitalen Businformationssystemen (DFI) zu erreichen. Hierbei wäre zu prüfen, ob dies Maßnahmen sind, die durch die Aktivregion Mittelholstein, impulsRE oder Smarte KielRegion unterstützt werden können.
- Der **Kreissenorenbeirat Rendsburg-Eckernförde** wird gebeten, das Thema zeitnah in eine Sitzungsveranstaltung aufzunehmen, um die Beantragung zur Einrichtung von digitalen Businformationssystemen (DFI) im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Wartner



---

# Radwegeverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse Husum-Rendsburg - Vorstudie -

**Wirtschaftsausschuss  
Kreis Nordfriesland  
am 25. Oktober 2022**

**Regionalentwicklungsausschuss  
Kreis Rendsburg-Eckernförde  
am 26. Oktober 2022**

**Dipl.-Ing. Stefan Luft**  
urbanus, Lübeck



## Übersicht

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung
2. Übersicht zum Streckenverlauf
3. **Funktion und Potenziale einer Radverbindung**
4. **Qualitätsstandards**
5. **Teilräumliche Betrachtungen der Hauptabschnitte**
6. **Aufwandsabschätzung**
7. **Fazit der Vorstudie und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen**



## Ausgangslage

Unfallzahlen  
verringern  
("Vision Zero")

„Mehr Leute aufs Rad“  
Modal-Split-Anteil des  
Radverkehrs erhöhen

Schleswig-Holstein  
unter die Top-3-Länder  
im Radtourismus bringen

Förderprogramme auf  
Bundes-, Landes-  
und Kreisebene

30%  
Radverkehrs-  
anteil bis 2030  
(2020 ca. 15%)



„Ab aufs Rad im  
echten Norden“

Radstrategie Schleswig-Holstein 2030



## Aufgabenstellung

- ✓ Erfassung von Planungsgrundlagen: Bevölkerung, Einzugsbereich etc. und Anschätzen von Nachfragepotenzialen
- ✓ Erarbeitung von Korridorvorschlägen und Befahrung der Korridore (ggf. auch gemeinsam mit Kommunalvertreter:innen)
- ✓ Betrachtung und Bewertung des vorhandenen parallelen Wegenetzes
- ✓ Empfehlung einer Routenführung mit Abschnittsbildung für eine stufenweise Umsetzung
- ✓ Grobe Kostenschätzung für die Aktivierung der Strecke
- ✓ Vorschläge zum weiteren Vorgehen

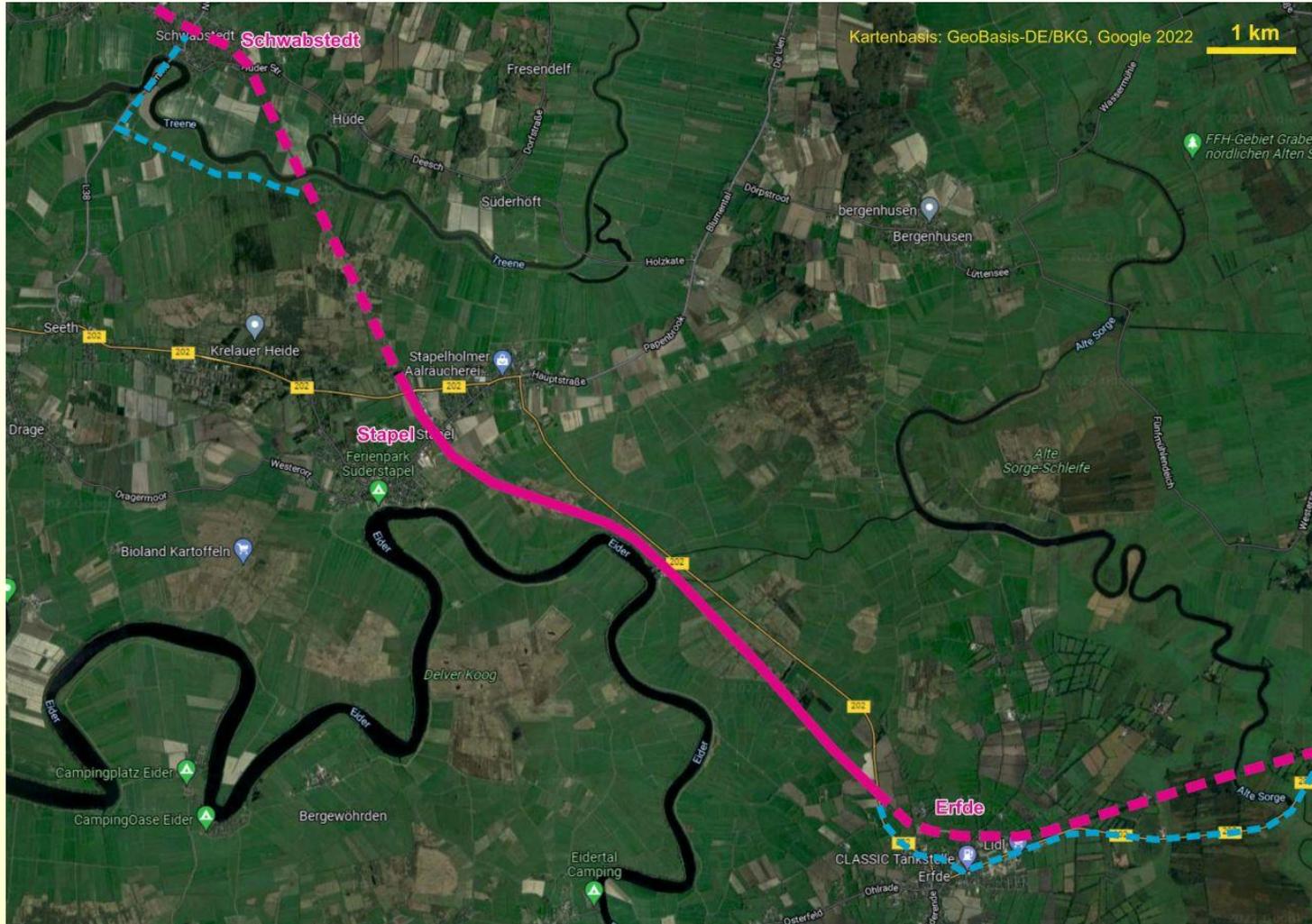


## Übersicht zum Streckenverlauf - Husum - Schwabstedt



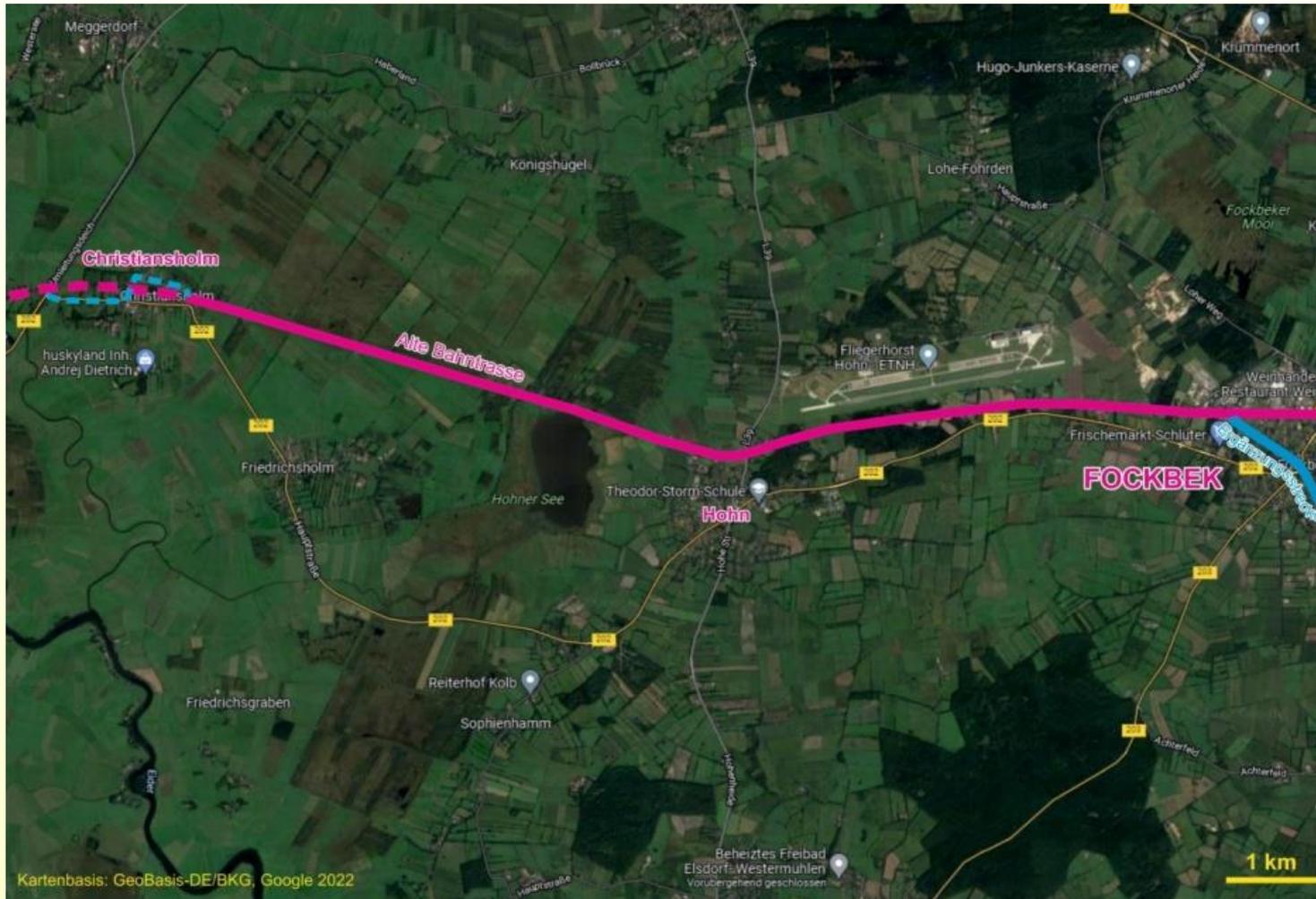


# Übersicht zum Streckenverlauf - Schwabstedt - Christiansholm



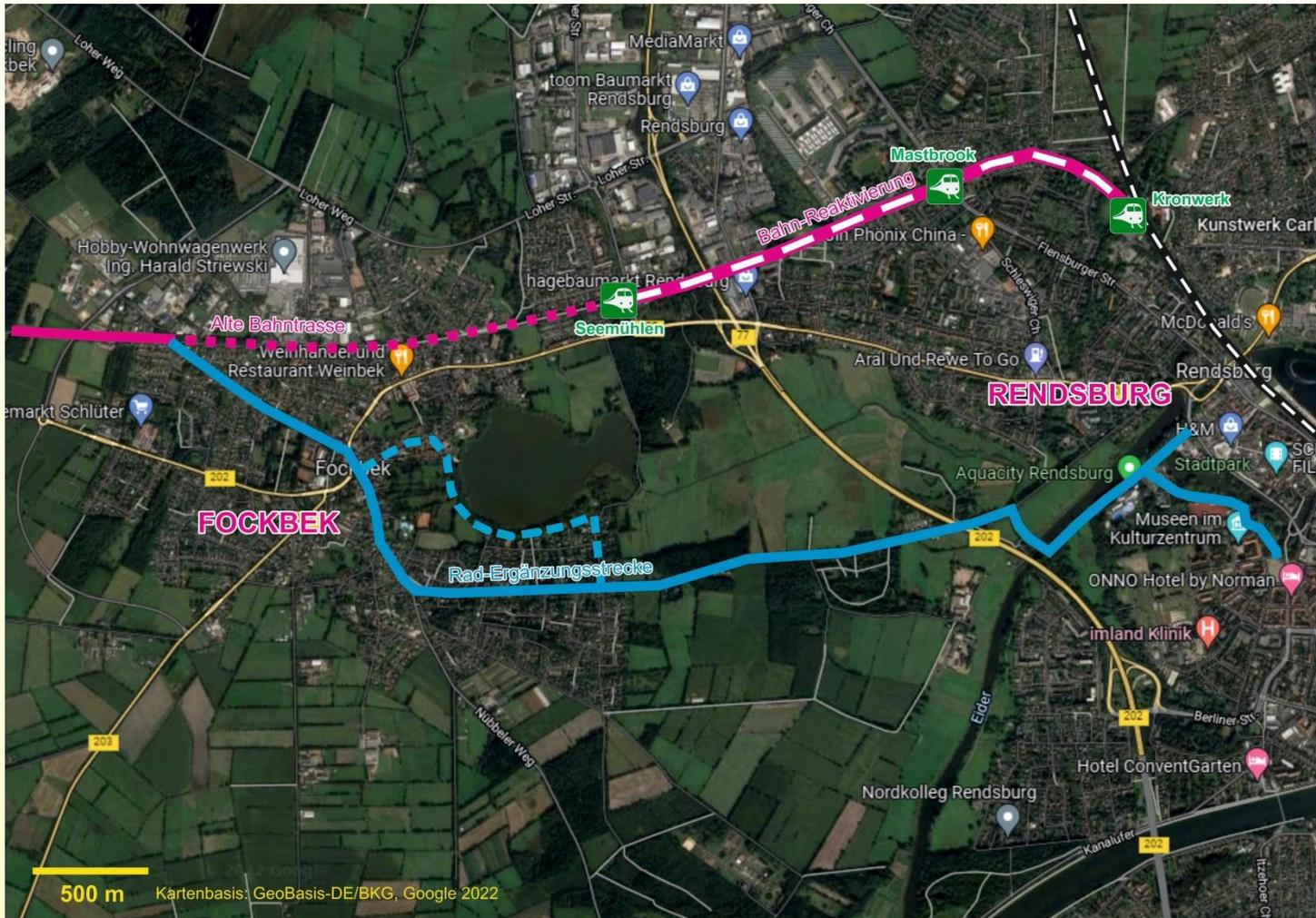


## Übersicht zum Streckenverlauf – Christiansholm - Fockbek





# Übersicht zum Streckenverlauf - Fockbek - Rendsburg





## Funktion einer Radverbindung Husum - Rendsburg

- ✓ Fokus **Verflechtungsbereiche** der Zentralorte  
= übergeordnete Nachfrage im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.
- ✓ Abschnittsweise Überlagerung mit übergeordneten **touristischen Routen** wie Ochsenweg, Eider-Treene-Sorge-Radweg, NOK-Route.
- ✓ Keine ausreichenden Rahmenbedingungen für einen Radschnellweg, aber mögliche Einstufung als **Radvorrangroute**.
- ✓ Große Chancen als neue grenzenüberschreitende Radthemenroute im Kontext bundesweiter, historischer **Bahntrassenradwege**.  
(Infos siehe [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de))



## Potenziale - Entfernungen

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Husum – Mildstedt   | 5,0 km  |
| Husum – Rantrum     | 8,5 km  |
| Husum – Schwabstedt | 15,5 km |
| Husum – Stapel      | 22,0 km |
| Husum -- Erfde      | 29,8 km |
| Husum – Rendsburg   | 57,0 km |
| Erfde – Rendsburg   | 20,5 km |
| Hohn – Rendsburg    | 11,5 km |
| Hohn – Fockbek      | 6,8 km  |
| Fockbek – Rendsburg | 4,5 km  |

Typische Radverkehrsentfernungen  
in den Verflechtungsbereichen  
Husum und Rendsburg

Sonst eher Entfernungen für Freizeit  
und Radtourismus sowie Pedelec-Nutzung

Quelle: Statistikamt Nord 2022, nur ausgewählte Gemeinden



# Potenziale – Verkehrsaufkommen Alltagsverkehr

|                |        |                        |
|----------------|--------|------------------------|
| Husum          | 23.500 | Einwohner (31.12.2021) |
| Mildstedt      | 4.000  |                        |
| Rantum         | 2.000  |                        |
| Ramstedt       | 500    |                        |
| Schwabstedt    | 1.300  |                        |
| Stapel         | 1.800  |                        |
| Erfde          | 2.000  |                        |
| Christiansholm | 200    |                        |
| Hohn           | 2.500  |                        |
| Fockbek        | 6.600  |                        |
| Rendsburg      | 29.000 |                        |

Engerer Verflechtungsbereich Husum  
ca. 100.000 Wege /Fahrten pro Tag

Engerer Verflechtungsbereich Rendsburg  
ca. 130.000 Wege /Fahrten pro Tag

Quelle: Statistikamt Nord 2022



## Potenziale - Berufspendler

| Wohnort        | Arbeitsort | Pendler     |
|----------------|------------|-------------|
| Mildstedt      | Husum      | 730         |
| Husum          | Mildstedt  | 180         |
| Rantrum        | Husum      | 340         |
| Husum          | Rantrum    | 40          |
| Rantrum        | Mildstedt  | 40          |
| Ramstedt       | Husum      | 60          |
| Schwabstedt    | Husum      | 160         |
| Stapel         | Husum      | 60          |
| Erfde          | Fockbek    | 50          |
| Erfde          | Rendsburg  | 100         |
| Christiansholm | Rendsburg  | 50          |
| Hohn           | Rendsburg  | 270         |
| Hohn           | Fockbek    | 80          |
| Rendsburg      | Hohn       | 30          |
| Fockbek        | Rendsburg  | 800         |
| Rendsburg      | Fockbek    | 420         |
| <b>Summe</b>   |            | <b>3410</b> |

ca. 500 Radfahrten im Berufsverkehr pro Tag bei 20% Radverkehrsanteil

1.000 – 1.500 Radfahrten pro Tag inkl. Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr

Alle Pendlerströme > 20  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

ca. 600 Radfahrten im Berufsverkehr pro Tag bei 20% Radverkehrsanteil

1.500 – 1.800 Radfahrten pro Tag inkl. Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr



## Potenziale - Tourismus

|                |        |                                      |
|----------------|--------|--------------------------------------|
| Husum          | 59.000 | Urlaubsgäste (Mai bis Dezember 2021) |
| Mildstedt      |        |                                      |
| Rantum         |        |                                      |
| Ramstedt       |        |                                      |
| Schwabstedt    |        |                                      |
| Stapel         | 1.700  |                                      |
| Erfde          |        |                                      |
| Christiansholm |        |                                      |
| Hohn           |        |                                      |
| Fockbek        | 4.000  |                                      |
| Rendsburg      | 34.000 |                                      |

Touristische Impulswirkung durch Umsetzung eines Qualitätsstandards für touristische Radrouten (Einstufung ADFC u.a.)

Quelle: Statistikamt Nord 2022, nur ausgewählte Gemeinden



## Qualitätsstandards – Führungsformen für eine Radvorrangroute

**1 Separierte Radverkehrsanlagen**  
= Radweg – Radfahrstreifen – Protected-Bike-Lane



➤ **Vorzugslösung 1:**  
In Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belegung und/oder bei ausreichender Flächenverfügbarkeit

**2 Fahrradstraßen**



➤ **Vorzugslösung 2:**  
In Nebenstraßen mit hohem Radverkehrspotenzial und auf übergeordneten Schulwegen

**3 Eigenständige oder straßenbegleitende Radwege**  
als gemeinsamer Geh- und Radweg



➤ **Alternativlösung:**  
In Straßen und auf Kfz-freien Verbindungen mit geringem Konfliktpotenzial Fuß – Rad und eingeschränkter Flächenverfügbarkeit

**4 Radführung in der Fahrbahn** teilweise ergänzt durch Schutzstreifen oder Piktogrammketten



➤ **Ausnahmelösung:**  
In Hauptverkehrsstraßen mit geringer Flächenverfügbarkeit und in allen Nebenstraßen



## Qualitätsstandards – Anforderungen an eine Radvorrangroute

- ✓ Möglichst umwegarme Routen- / Linienführung = kurze Fahrzeiten
- ✓ Möglichst Trennung vom Fußverkehr insbesondere bei höherem Aufkommen
- ✓ Mindestens regelkonforme Abmessungen bzw. ausreichend Flächenverfügbarkeit
- ✓ Gut befahrbare Oberflächen (vorzugsweise Asphalt)
- ✓ Radverkehrsfreundliche Knoten und Überquerungsstellen
- ✓ LED-Beleuchtung optional auch adaptiv
- ✓ Lückenlose Wegweisung
- ✓ Barrierefreiheit
- ✓ Winterdienst



## Qualitätsstandards – Abmessungen von Radverkehrsanlagen

| Art der RVA  | Grundstandard (ERA 2010*)<br>(größere Werte je nach Nutzungsintensität und Gefährdungslage möglich) | Premiumstandard (Entwurf)<br>(herausgehobene Haupt- oder Veloroute /<br>Radschnellverbindung***) |
|--|---|--|
| <b>Innerorts</b><br>(Sämtliche Werte zuzüglich 0,70 m Sicherheitstrennstreifen neben park. Kfz)  |   |  |
| 1-Rtg.-Radweg  | 2,00 m*   | ≥ 2,00 m / ≥ 3,00 m  |
| 2-Rtg.-Radweg** (einseitig)  | 3,00 m*   | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m  |
| gem. GRW (1-Rtg.-Führ.)  | ≥ 2,50 m*   | ≥ 2,50 m (Fußg. mögl. sep.) / nicht zul.   |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.)**  | ≥ 2,50 m*   | 3,00 m (Fußg. mögl. sep.) / nicht zul.   |
| Schutzstreifen   | 1,50 m*   | 2,00 m / nicht zulässig  |
| Radfahrstreifen  | 1,85 m*   | 2,00 m / ≥ 3,00 m  |
| Fahrradstraße (Fahrgasse)  | ≥ 3,50 m  | ≥ 3,50 m / ≥ 4,00 m  |
| Selbständiger Radweg   | ≥ 3,00 m  | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m  |
| <b>Außerorts</b><br>(Sämtliche Werte zuzüglich 1,70 m Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn) |   |  |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.)  | 2,50 m  | ≥ 2,50 m / nicht zulässig  |
| Ldw. Weg   | ca. 4,00 m  | ca. 4,00 m / ≥ 4,00 m (Fußg. sep.)   |



## Qualitätsstandards – Fahrradstraßen



Quelle: [www.verkehrswende-darmstadt.de](http://www.verkehrswende-darmstadt.de)



Abbildung 9: Eine Fahrradstraße außerorts mit einer Mittelpflasterung in Friedrichswalde (Brandenburg).

Quelle: difu u.a. –Fahrradstraßen, Leitfaden für die Praxis

- ✓ Bei guter Gestaltung ist ein Fahrradstraße mit die komfortabelste und **sicherste Führungsform** für den Radverkehr.
- ✓ **Einsatzbereich vorzugsweise bei Haupttrouten** wenn „eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu erwarten ist“ oder „das Gebiet eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz Verkehr aufweist“ (VwV StVO 2021).
- ✓ Führung über Straßen mit eher **geringer Kfz-Belegung** (unter 4.000 Kfz/24h) und möglichst wenig Kfz-Durchgangsverkehr sowie auch regional auf Kfz-freien Verbindungen.
- ✓ Einrichtung **innerorts und außerorts** und unabhängig von Straßenklassifizierung möglich



## Qualitätsstandards – Verkehrsberuhigung in Ortskernen / -durchfahrten

**Gestaltung sensibler Straßenabschnitte und städtebaulich wichtiger Räume (z.B. Ortszentren) mit „weicher Separation“**

Rudersberg, Ortsdurchfahrt



Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR

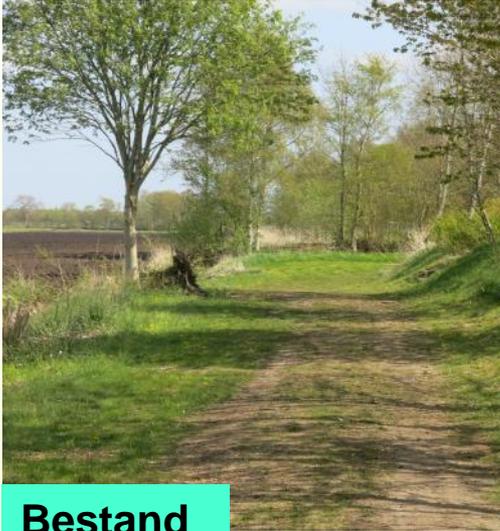


Foto. Stadtgemeinde Landeck

Geschäftsstraße / Ortskern Landeck



## Qualitätsstandards – Belagsgestaltung



**Bestand**

Foto: Hermann Kutter GmbH & Co.KG



Foto: Stadt Andernach



**Wassergebundene Decken mit Bindemitteln**



Foto: Basalt AG



Foto: Bayrische Asphalt-Mischwerke



**Eingefärbter Asphalt**



## Qualitätsstandards – Belagsgestaltung

- Asphalt ist und bleibt der **beste Belag** zum Radfahren bei hoher Langlebigkeit auch mit hoher Belastung.
- Relativ hohen Herstellungskosten stehen geringe **Unterhaltungskosten** gegenüber (Ausnahme: Wurzelaufrühe)
- Eine gestalterische Aufwertung / Integration kann durch materialintegrierte **Einfärbung** erfolgen.
- Die Qualität wassergebundener Decken wird durch umweltverträgliche **Bindemittel** und einen hochwertigen **Bauablauf** deutlich verbessert.
- Die **Herstellungskosten** liegen 30-50% unter Asphaltdecken, der Unterhalt ist aber aufwändiger.
- Bei **Radvorrangrouten** und Radschnellwegen bilden wassergebundene Beläge die absolute Ausnahme.

Foto: Stadt Andernach



Foto: Bayrische Asphalt-Mischwerke





## Qualitätsstandards – Beleuchtung



Bildquellen: [veloroute.de](http://veloroute.de), Stadt Münster



## Qualitätsstandards – Touristische Qualitätsroute

- Durchgängig gute Befahrbarkeit
- Hoher Erlebnischarakter
- Ansprechende Informationsangebote
- Hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen
- Attraktive Rastplätze mit Serviceangeboten
- Anbindung touristischer Hot-Spots
- Transparente und lückenlose Wegweisung
- Flankierendes touristisches Angebot und touristische Infrastruktur
- Produktbezogenes Marketing

**RÖMER-LIPPE-ROUTE**  
GESCHICHTE IM FLUSS

INFORMIEREN ENTDECKEN PLANEN ÜBERNACHTEN & EINKEHREN AKTIV & ERLEBEN SERVICE BARRIEREFREI ERFAHREN DIGITALER RADFERNWEG

Römer-Lippe-Route: Stausee - Haltern am See

**Die Römer-Lippe-Route**  
Mehr als 400 Routenkilometer zwischen Detmold und Xanten

**Der Weser-Radweg**  
VOM WESERBERGSLAND BIS ZUR NORDSEE

ETAPPEN & HIGHLIGHTS ÜBERNACHTEN GASTRONOMIE PAUSCHALANGEBOTE SERVICE SHOP

Etappen: Die 8 Etappen des Weser-Radwegs und Besten... WEITERLESEN

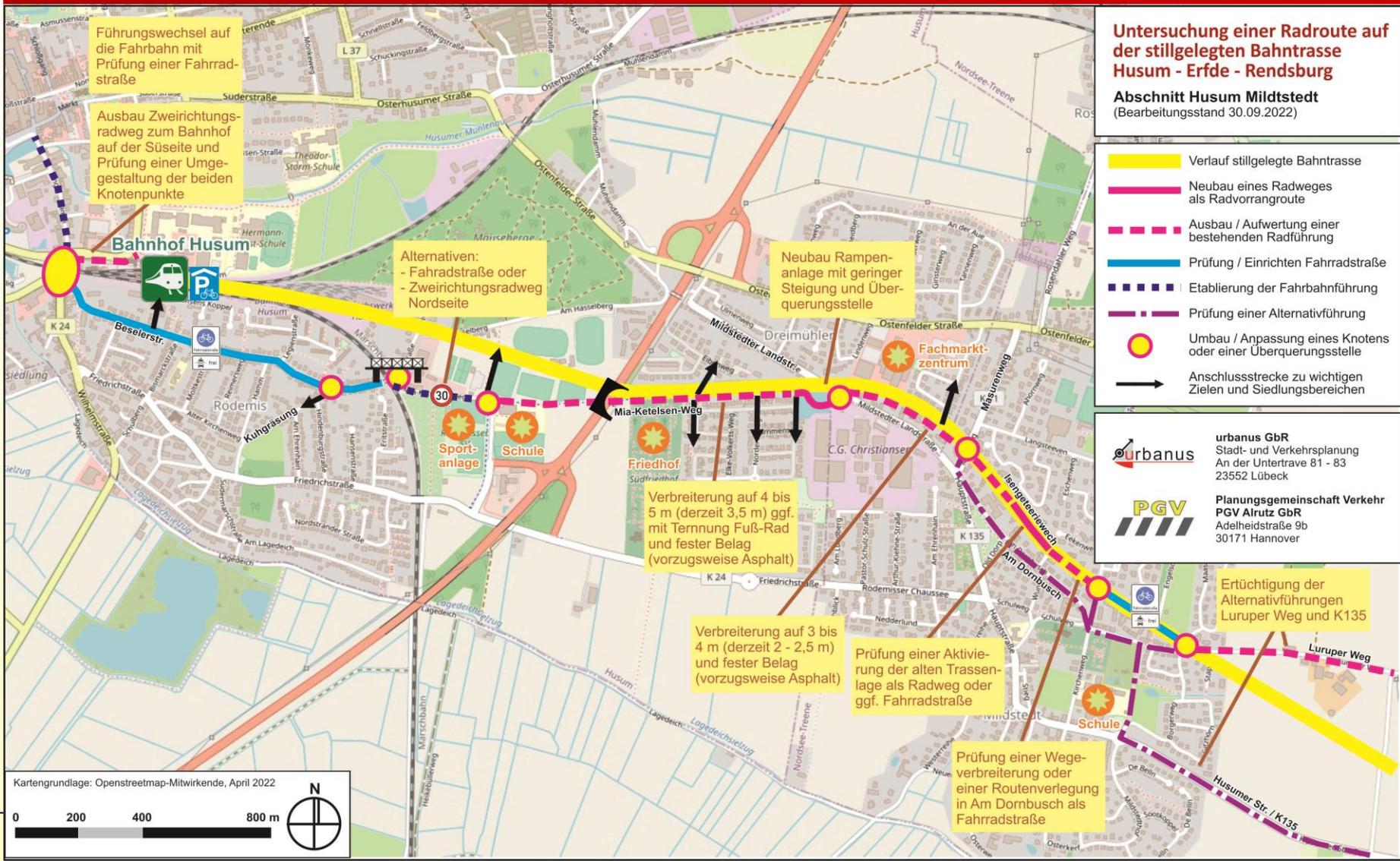
Lage und Wegeverlauf: Immer entlang des Weserlaufes WEITERLESEN

DEUTSCHE FAHRRADREISE 1. PLATZ KATEGORIE SERVICE





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt



Beselerstraße



Beselerstraße Bahnbrücke



Kreisverkehr an der Iven-Agßen-Schule



Unterführung B5



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt



Mia-Ketelsen-Weg (Mitte)



Abfahrt zur Mildstedter Landstr.



Dreimühlen



Alte Bahntrasse am Seniorendomizil

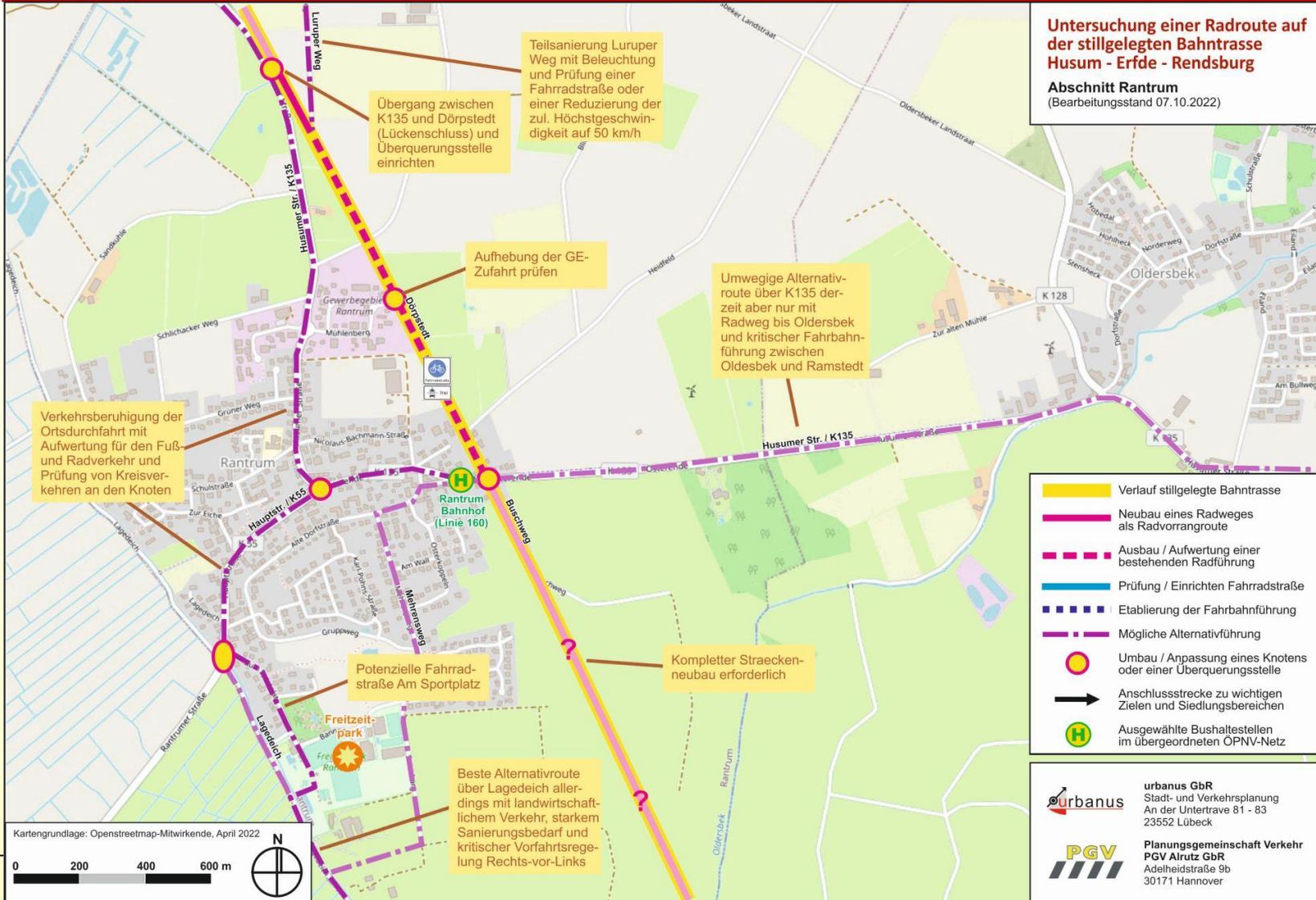


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rantrum





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rantrum



Luruper Weg (nördlich Rantrum)



Ortsausgang Rantrum Luruper Weg



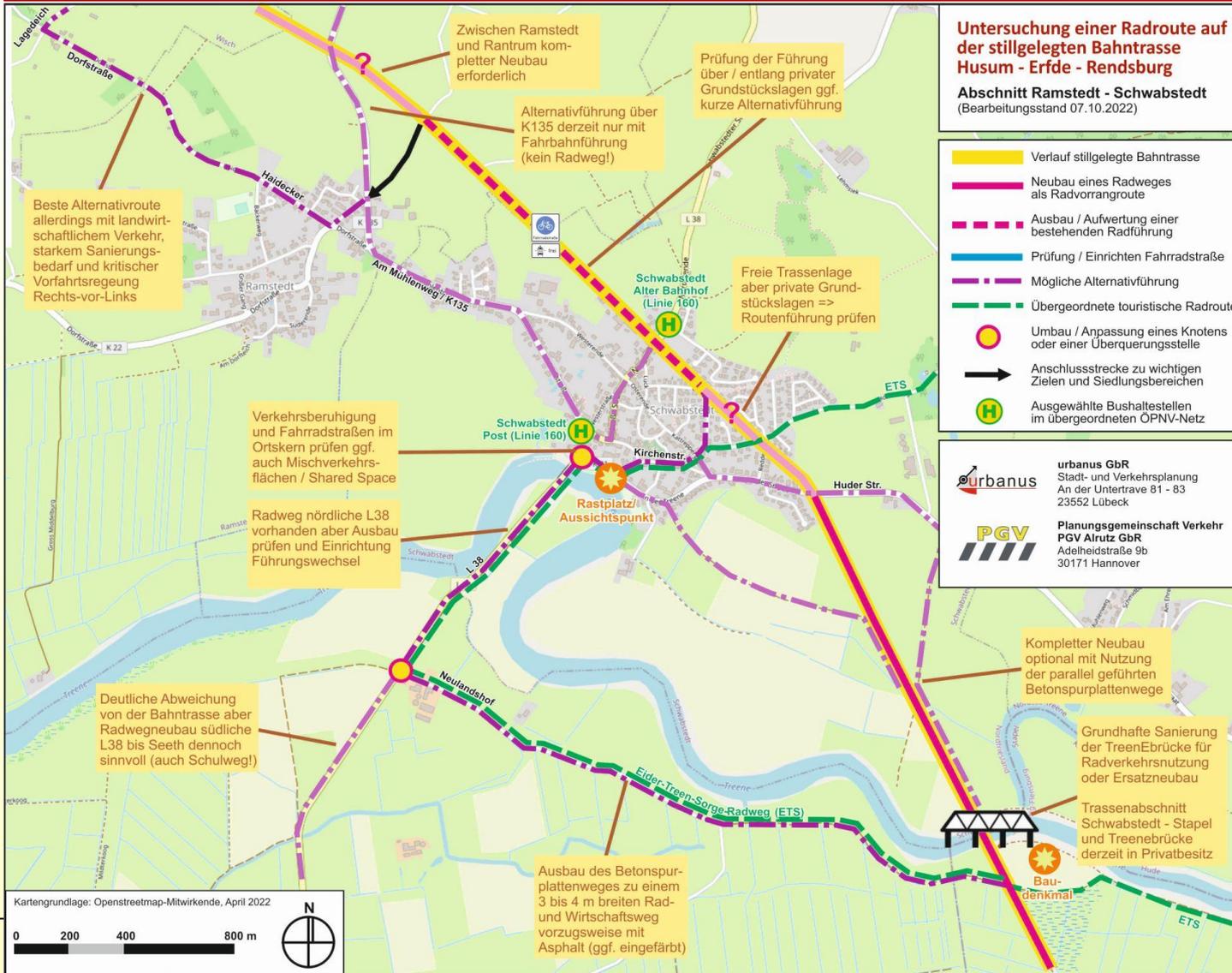
Dörpstedt (von K135)



Lagedeich



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Schwabstedt



**Untersuchung einer Radroute auf der stillgelegten Bahntrasse Husum - Erfde - Rendsburg**  
**Abschnitt Ramstedt - Schwabstedt**  
 (Bearbeitungsstand 07.10.2022)

- Verlauf stillgelegte Bahntrasse
- Neubau eines Radweges als Radvorrangroute
- Ausbau / Aufwertung einer bestehenden Radführung
- Prüfung / Einrichten Fahrradstraße
- Mögliche Alternativführung
- Übergeordnete touristische Radroute
- Umbau / Anpassung eines Knotens oder einer Überquerungsstelle
- Anschlussstrecke zu wichtigen Zielen und Siedlungsbereichen
- Ausgewählte Bushaltestellen im übergeordneten ÖPNV-Netz

**urbanus**  
 Stadt- und Verkehrsplanung  
 An der Untertrave 81 - 83  
 23552 Lübeck

**PGV**  
 Planungsgemeinschaft Verkehr  
 PGV Alritz GbR  
 Adelheidstraße 9b  
 30171 Hannover



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Schwabstedt



Am alten Bahnhof Schwabstedt



Verbindungsweg östlich der L38



Abzweig alte Bahntrasse vom Burweg



Derzeit gesperrte Treenbrücke

29/04/2022



Bahntrasse nördlich der Treenbrücke

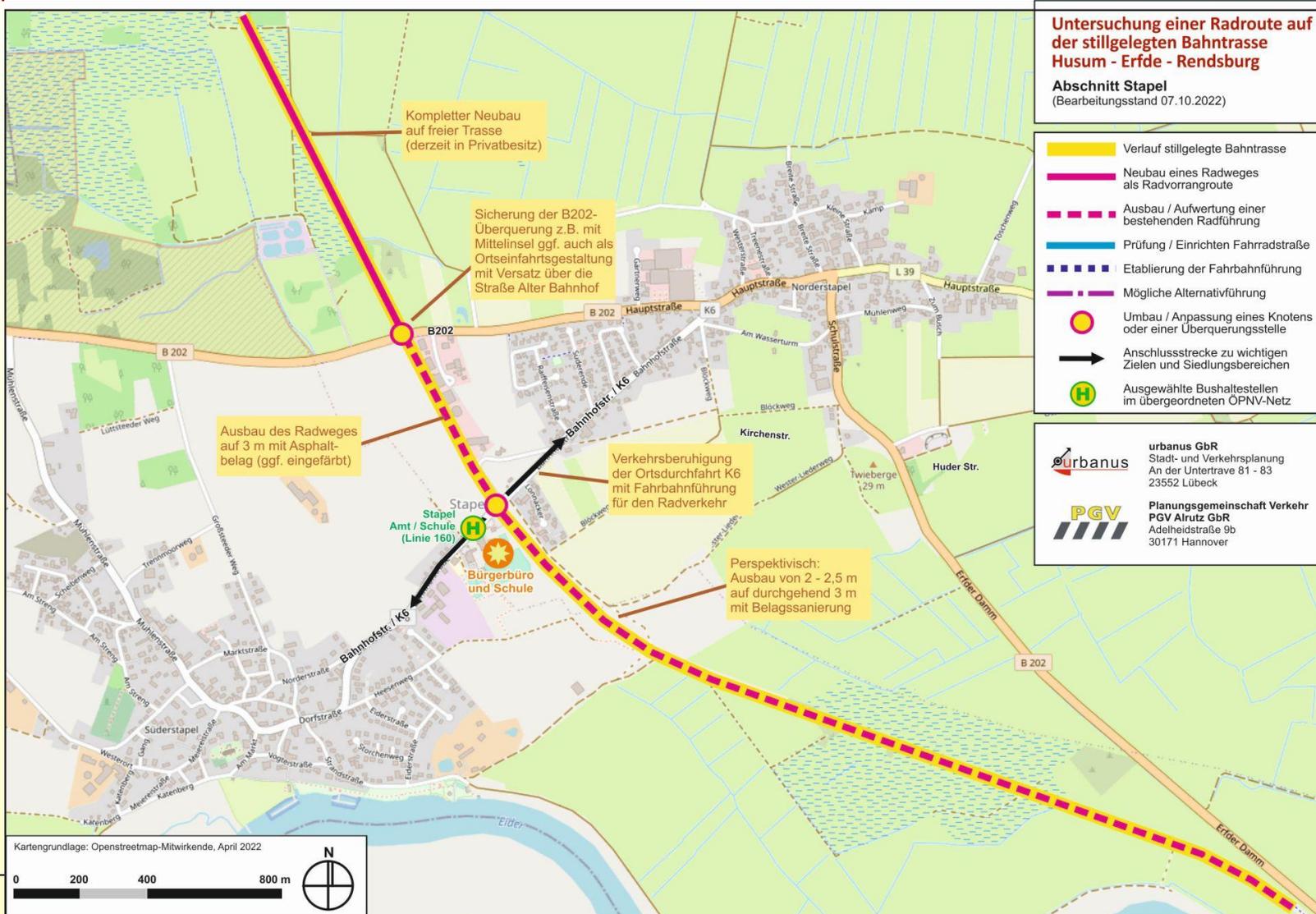
29/04/2022



Verlauf ETS südlich der Treene



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Stapel





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Stapel



Alte Bahntrasse nördlich der B202 in Stapel



Weg entlang der Bahntrasse südlich der B202



29/04/2022

Altes Brückenbauwerk nördl. Bahnhofstraße

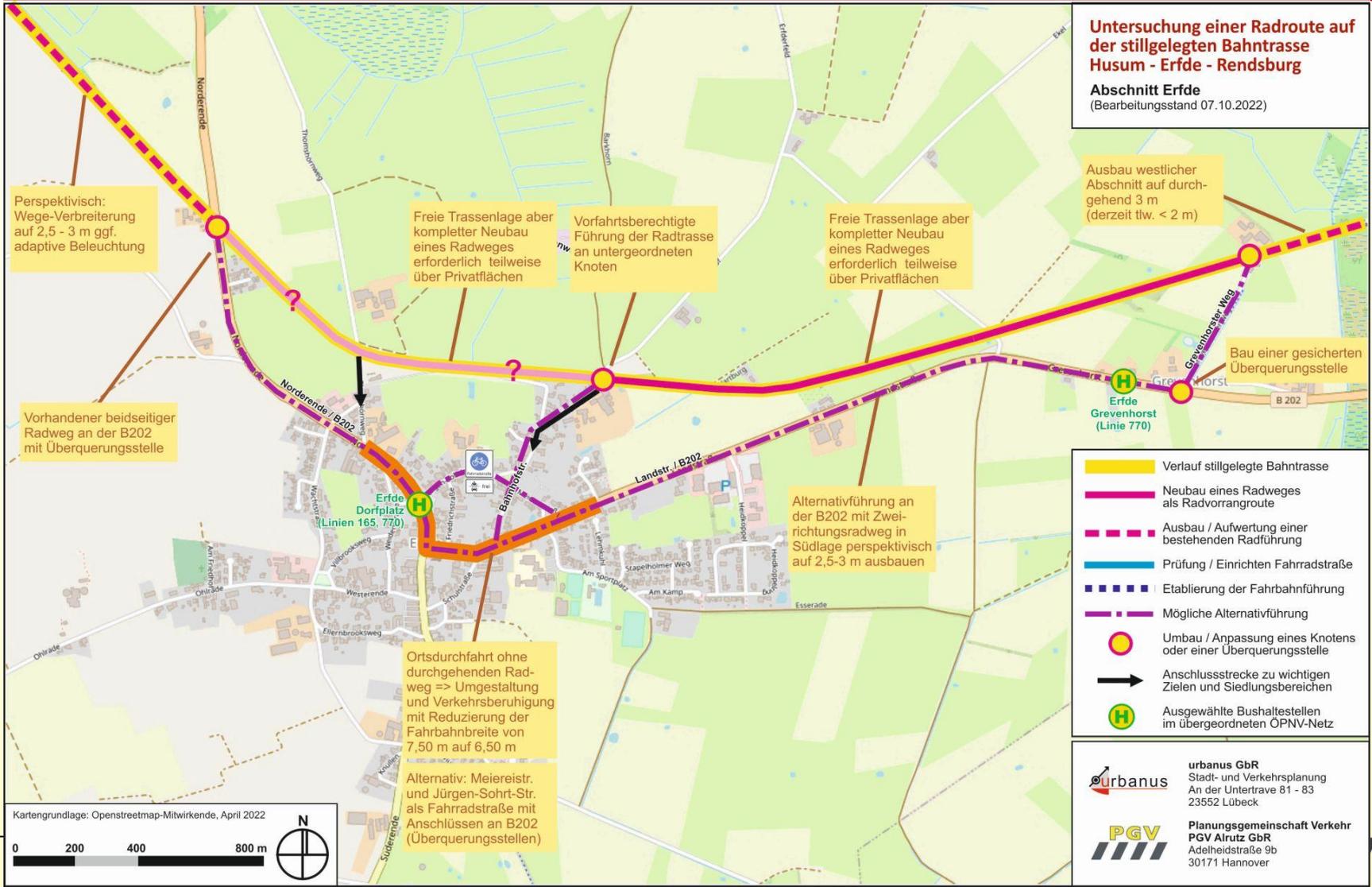


29/04/2022

Weg entlang der Bahntrasse südl, Bahnhofstraße



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Erfde



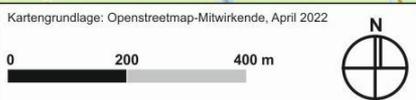
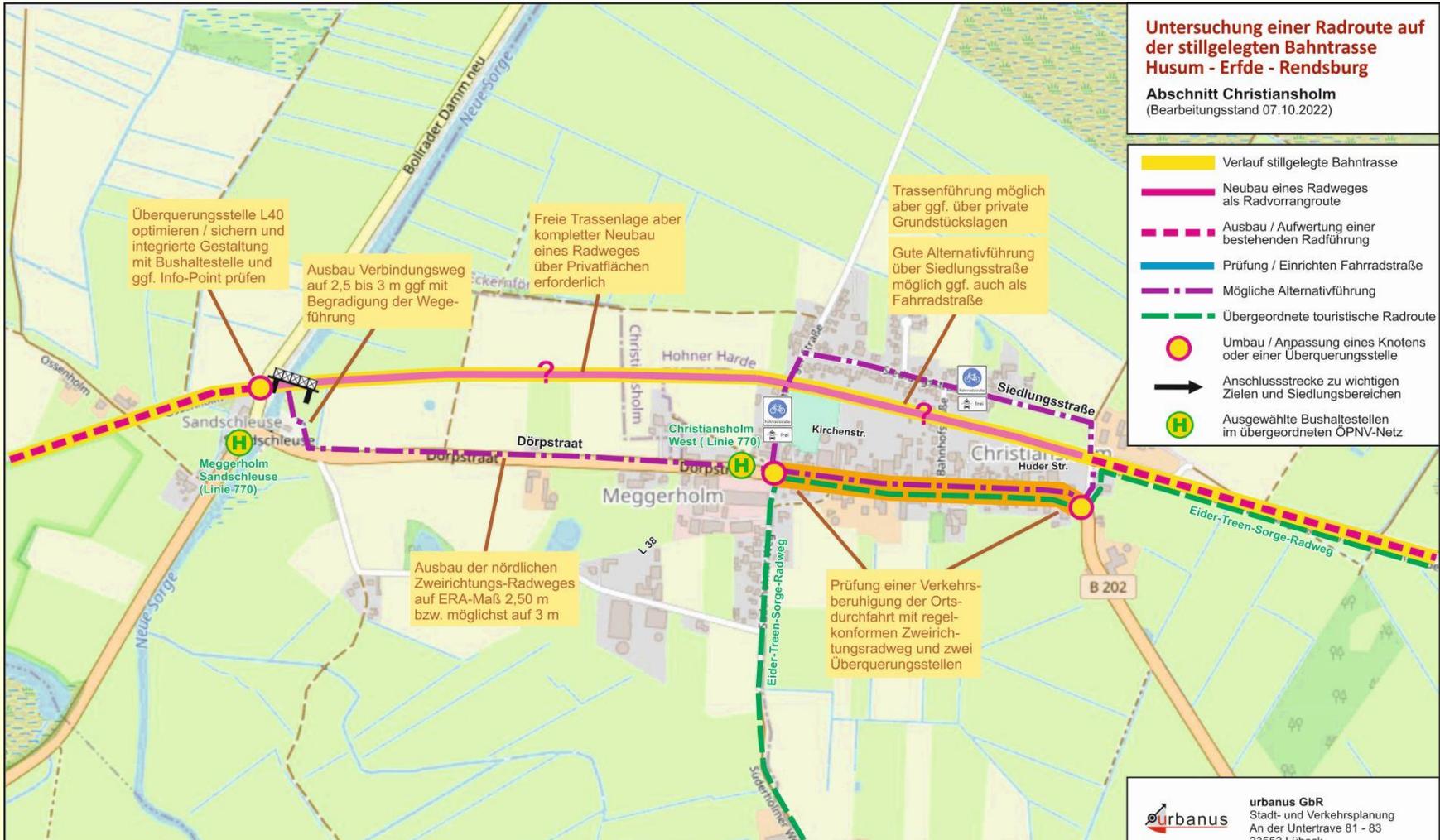


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Erfde





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Christiansholm



**urbanus**  
 urbanus GbR  
 Stadt- und Verkehrsplanung  
 An der Untertrave 81 - 83  
 23552 Lübeck

**PGV**  
 Planungsgemeinschaft Verkehr  
 PGV Alrutz GbR  
 Adelheidstraße 9b  
 30171 Hannover



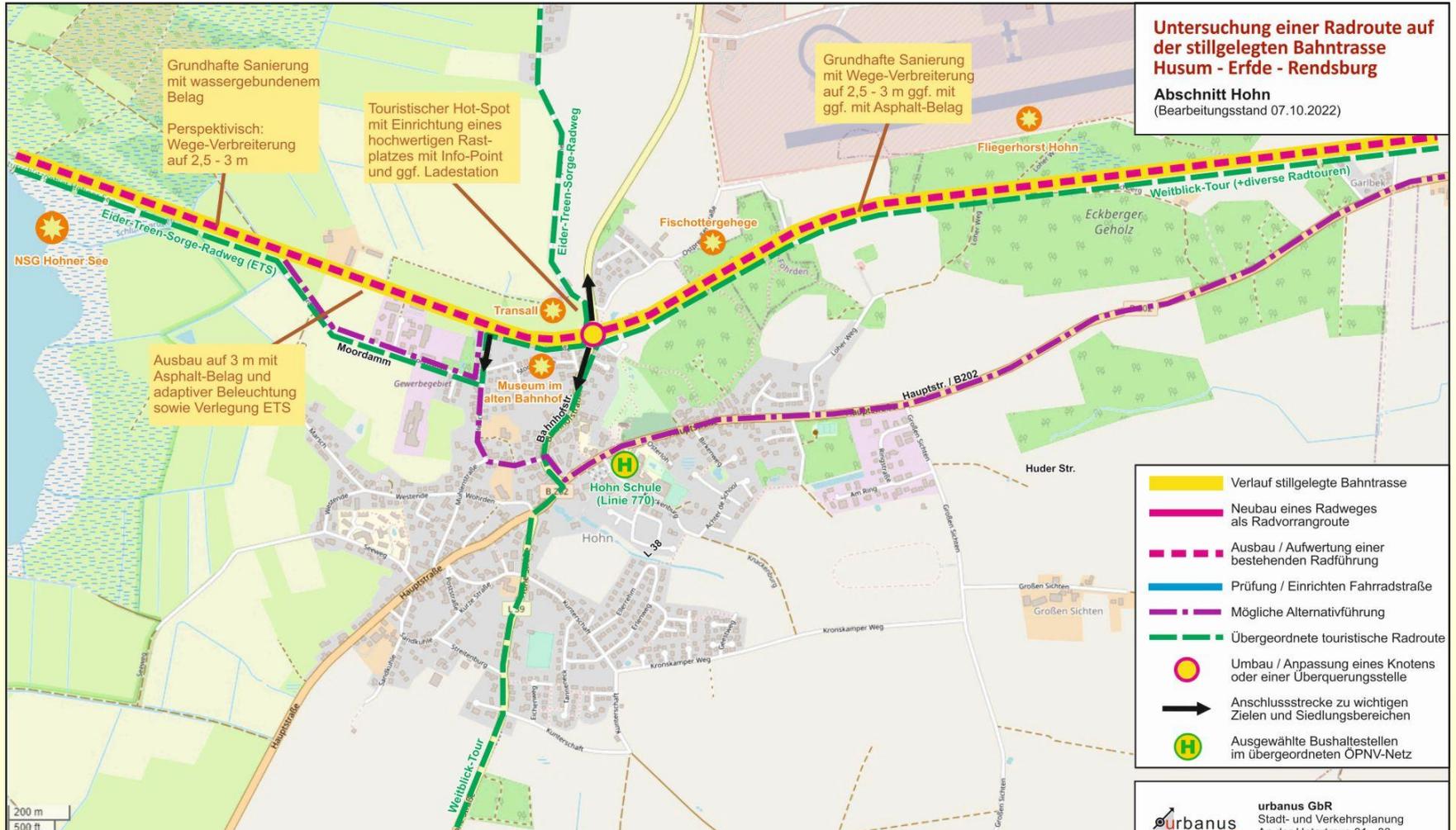


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Christiansholm





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Hohn



**urbanus**  
 Stadt- und Verkehrsplanung  
 An der Untertrave 81 - 83  
 23552 Lübeck

**PGV**  
 Planungsgemeinschaft Verkehr  
 PGV Alrutz GbR  
 Adelheidstraße 9b  
 30171 Hannover





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Hohn







## Teilräumliche Betrachtung – Fockbek





## Teilräumliche Betrachtung – Fockbek







## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rendsburg





## Aufwandsabschätzung

### Trassenabschnitte mit kompletter Neubauerfordernis

| Straße / Weg | Abschnitt           |                     | Länge [km]  | Stadt / Gemeinde  | Priorität | Zuständigkeit       | Kostenschätzung   |
|--------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------------|-----------|---------------------|-------------------|
|              | von...              | bis...              |             |                   |           |                     |                   |
| Bahntrasse   | Luruper Weg/Stapele | Husumer Str. / K135 | 2,2         | Mildstedt/Rantrum | 3         | Kreis Nordfriesland | 1.760.000         |
| Bahntrasse   | Buschweg            | Ramst. Holz / K135  | 4,2         | Rantrum/Ramstedt  | 3         | Kreis Nordfriesland | 3.360.000         |
| Bahntrasse   | Ramst. Holz / K135  | Op de Sein          | 0,4         | Ramstedt          | 3         | Kreis Nordfriesland | 320.000           |
| Bahntrasse   | Burweg              | Huder Straße        | 0,5         | Schwabstedt       | 2         | Kreis Nordfriesland | 450.000           |
| Bahntrasse   | Huder Straße        | Treenebrücke        | 1,3         | Schwabstedt       | 2         | Kreis Nordfriesland | 1.040.000         |
| Bahntrasse   | Treenebrücke        |                     | 0,1         |                   | 2         | Offen               | 500.000           |
| Bahntrasse   | Treenebrücke        | B202 / Hauptstraße  | 2,6         | Stapel            | 1         | Kreis SL-FL         | 2.080.000         |
| Bahntrasse   | B202 / Norderende   | Grevenhorster Weg   | 3,2         | Erfde             | 2         | Kreis SL-FL         | 2.560.000         |
| Bahntrasse   | Sandschleuse        | Siedlungsstraße     | 1,6         | Christiansholm    | 2         | Kreise RD-ECK+SL-FL | 1.280.000         |
| <b>Summe</b> |                     |                     | <b>16,1</b> |                   |           |                     | <b>13.350.000</b> |

Kalkulationsgrundlage: Radwegbreite 3,0 m



## Aufwandsabschätzung

### Kalkulation für Gutachternvorschlag mit Teilnutzung der Bahntrasse

Kosten für ca. 50 km Wegestrecke gesamt ca. **15 Mio EUR**  
davon

- ca. 3 Mio EUR für Komplettneubau der Bahntrassenabschnitte  
Treenebrücke – Stapel/B202 und Erfde – Christiansholm
- ca. 3 Mio EUR für Sanierung und Ausbau der vorhandenen Strecke  
Christiansholm – Hohn mit wassergebundenem Belag  
und Hohn – Fockbek mit Asphaltbelag
- ca. 2 Mio EUR für Ausbau und Ertüchtigung des Streckenabschnitts  
Husum Bhf. - Mildstedt



## Vorläufiges Fazit der Vorstudie

- ❖ Eine durchgehende Radverbindung Husum – Rendsburg im Korridor der ehemaligen Bahntrasse wäre ein **touristisches Leuchtturmprojekt** mit Relevanz für den Radtourismus in Schleswig-Holstein und ein Beitrag zur SH-Radstrategie.
- ❖ Mit flankierenden Maßnahmen (Info-Points, Rastplätze etc.) könnte hier eine attraktive „Vorzeigestrecke“ im bundesweiten **Netz der Bahnradtrassen** entstehen.
- ❖ Signifikante **Potenziale im Alltagsverkehr** mit Verlagerungsmöglichkeiten vom Kfz-Verkehr bestehen vor allem in den Verflechtungsbereichen Husum und Rendsburg.
- ❖ Der hohe Umsetzungsaufwand für die bisher nicht befahrbaren Bahntrassen-Abschnitte bedarf eines **abgestuften Vorgehens** und einer intensiven Abwägung alternativer Routenführungen.



## Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

- ❖ Abschließende Festlegung der Streckenverläufe (Abwägung der Alternativrouten) und **Entwurfsplanung** für die Abschnitte Husum – Mildstedt – Rantrum und Rendsburg – Fockbek – Hohn.
- ❖ Endwidmung der restlichen Bahnstrecke und Bau eines **Radweges zwischen Stapel und Treenebrücke**.
- ❖ Entwicklung eines **touristischen Gesamtpaketes** für die Gesamtstrecke mit Sondierung von Fördermöglichkeiten speziell im touristischen Kontext.
- ❖ Aufstellung eines Handlungsprogramms zur **Ertüchtigung** der bestehenden Streckenabschnitte.
- ❖ Vertiefende Untersuchung der **Treenebrücke**-Gründung und Entscheidung über Sanierung oder Ersatzneubau .



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**Stefan Luft**  
urbanus, Lübeck



---

# Radwegeverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse Husum-Rendsburg - Ergebnisse der Vorstudie -

**Wirtschaftsausschuss  
Kreis Nordfriesland  
am 25. Oktober 2022**

**Regionalentwicklungsausschuss  
Kreis Rendsburg-Eckernförde  
am 26. Oktober 2022**

**Dipl.-Ing. Stefan Luft**  
urbanus, Lübeck



## Übersicht

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung
2. Übersicht zum Streckenverlauf
3. **Funktion und Potenziale einer Radverbindung**
4. **Qualitätsstandards**
5. **Teilräumliche Betrachtungen der Hauptabschnitte**
6. **Aufwandsabschätzung**
7. **Fazit der Vorstudie und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen**



## Ausgangslage

Unfallzahlen  
verringern  
("Vision Zero")

„Mehr Leute aufs Rad“  
Modal-Split-Anteil des  
Radverkehrs erhöhen

Schleswig-Holstein  
unter die Top-3-Länder  
im Radtourismus bringen

Förderprogramme auf  
Bundes-, Landes-  
und Kreisebene

30%  
Radverkehrs-  
anteil bis 2030  
(2020 ca. 15%)



„Ab aufs Rad im  
echten Norden“

Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

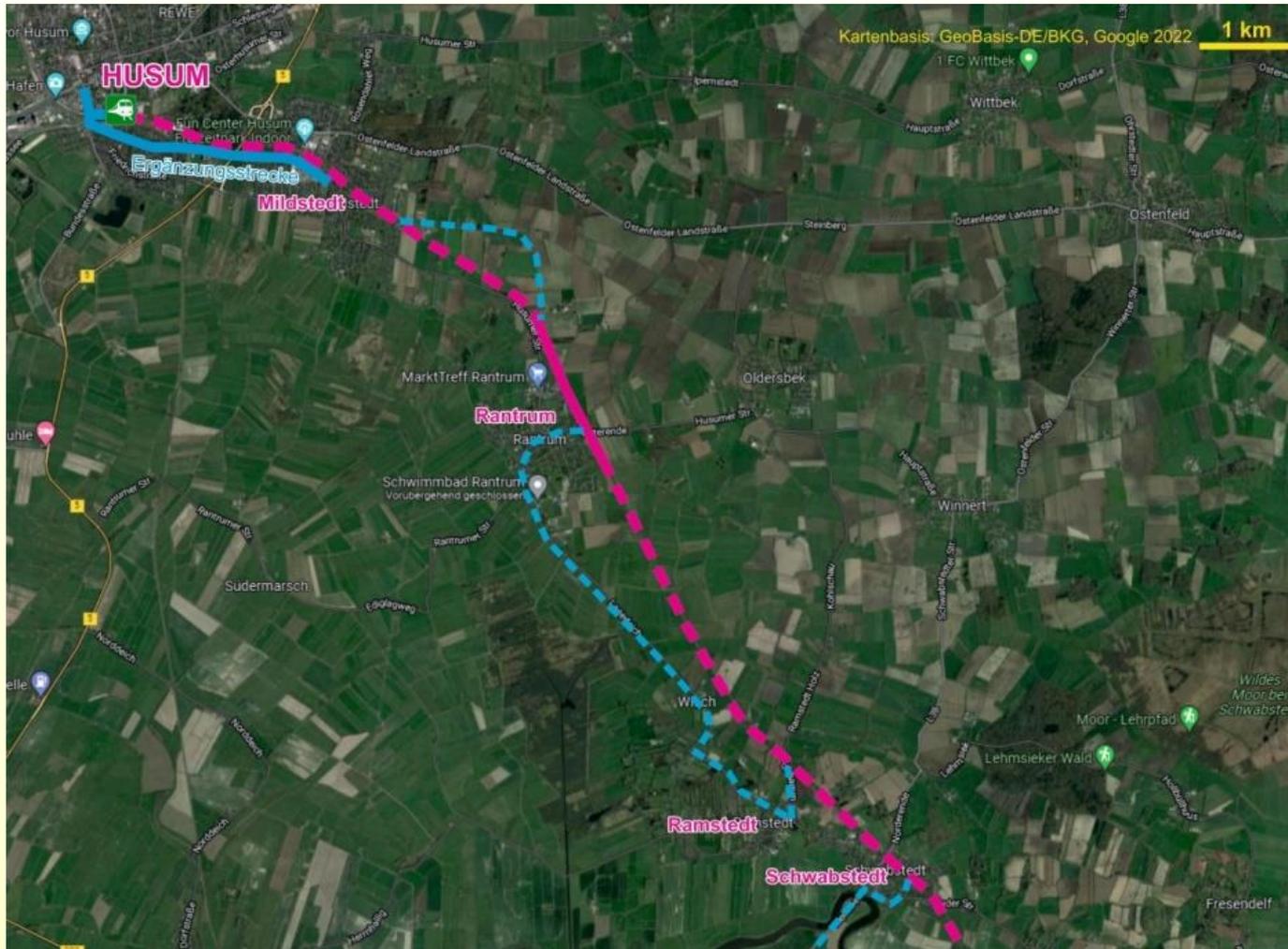


## Aufgabenstellung

- ✓ Erfassung von Planungsgrundlagen: Bevölkerung, Einzugsbereich etc. und Abschätzen von Nachfragepotenzialen
- ✓ Erarbeitung von Korridorvorschlägen und Befahrung der Korridore (ggf. auch gemeinsam mit Kommunalvertreter:innen)
- ✓ Betrachtung und Bewertung des vorhandenen parallelen Wegenetzes
- ✓ Empfehlung einer Routenführung mit Abschnittsbildung für eine stufenweise Umsetzung
- ✓ Grobe Kostenschätzung für die Aktivierung der Strecke(n)
- ✓ Vorschläge zum weiteren Vorgehen

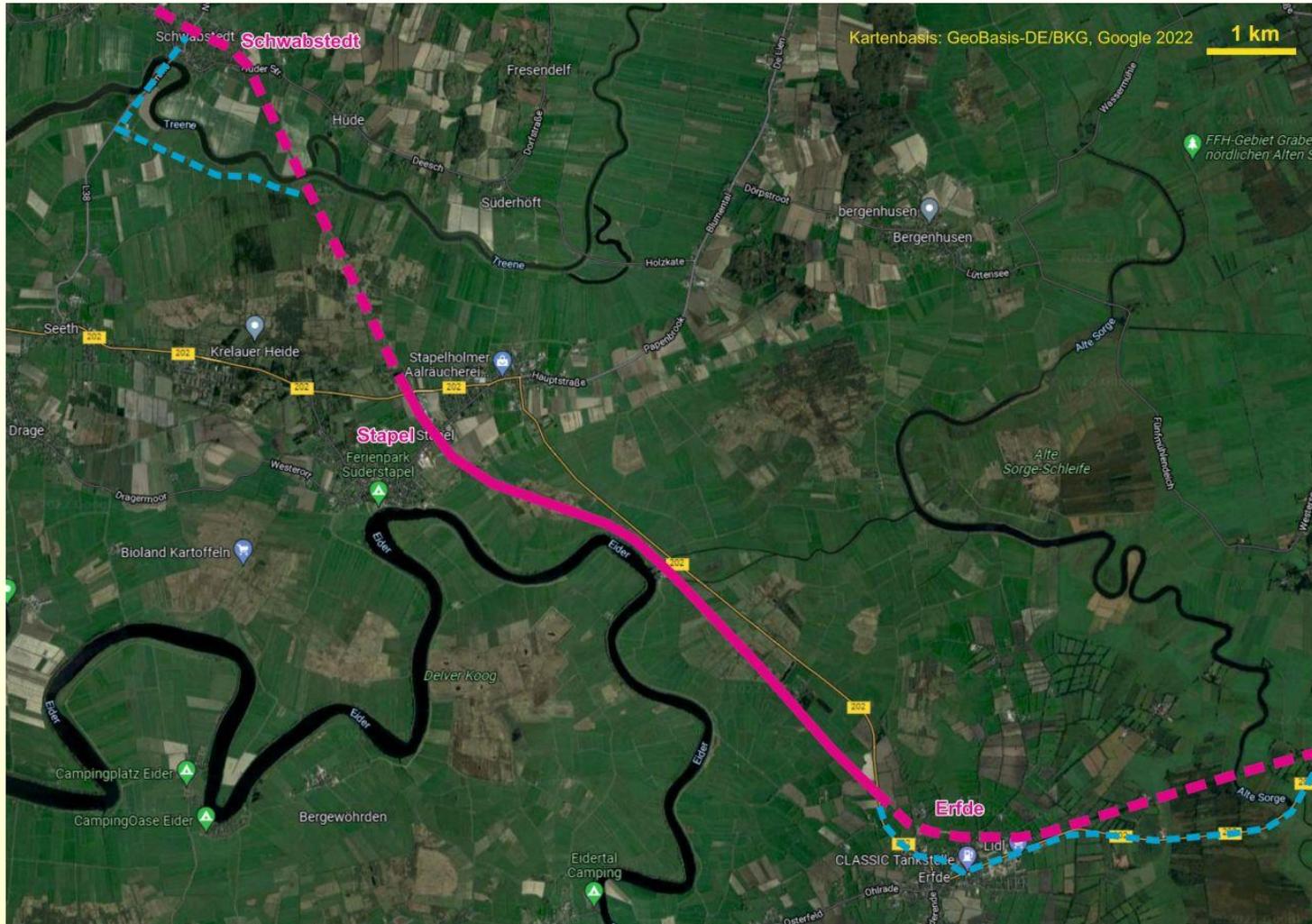


## Übersicht zum Streckenverlauf - Husum - Schwabstedt





# Übersicht zum Streckenverlauf - Schwabstedt - Christiansholm



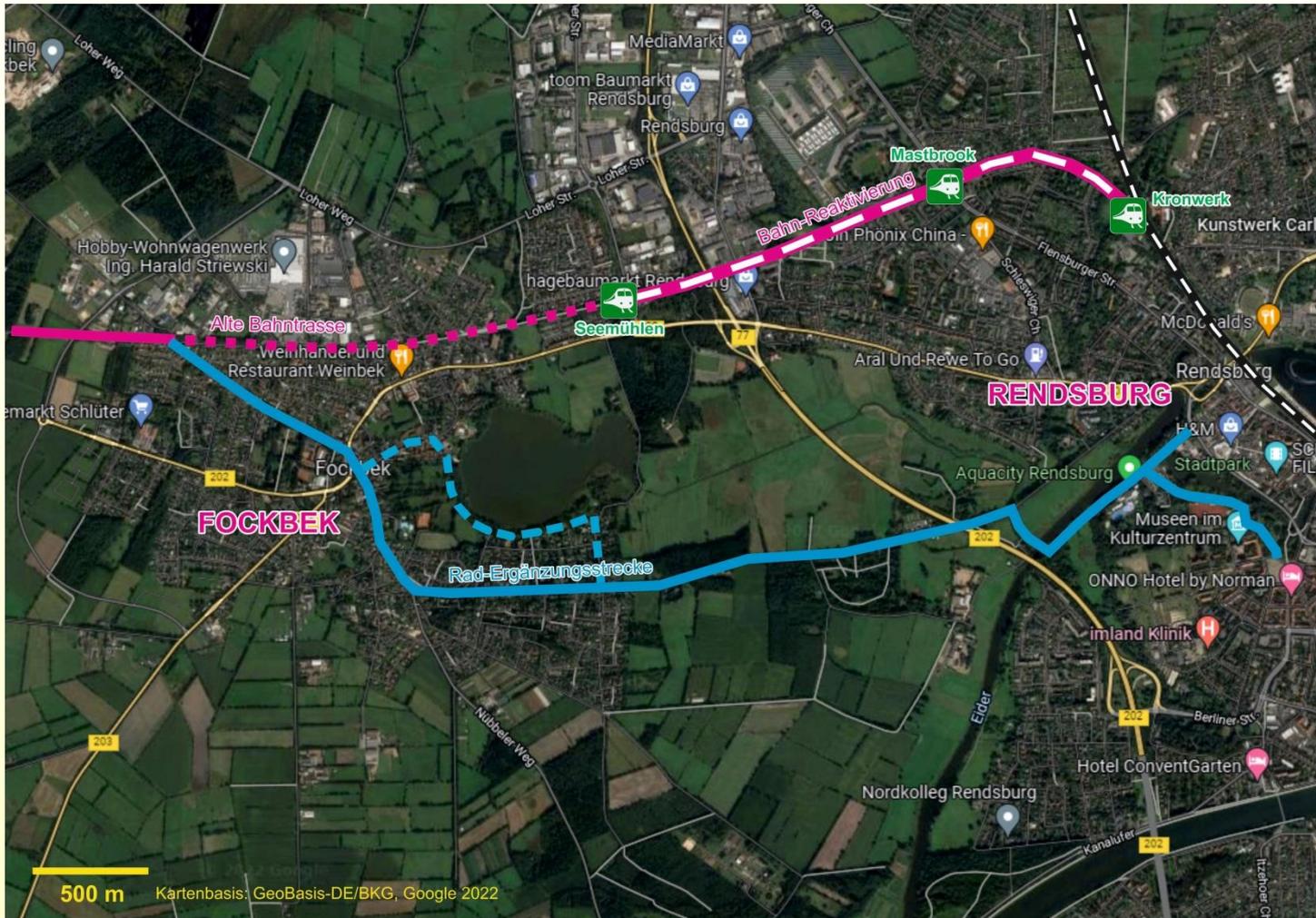


## Übersicht zum Streckenverlauf – Christiansholm - Fockbek





## Übersicht zum Streckenverlauf - Fockbek - Rendsburg





## Funktion einer Radverbindung Husum - Rendsburg

- ✓ Keine ausreichenden Rahmenbedingungen für einen Radschnellweg, aber mögliche Einstufung als **Radvorrangroute**.
- ✓ **Fokus Verflechtungsbereiche** der Zentralorte  
= übergeordnete Nachfrage im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.
- ✓ Abschnittsweise Überlagerung mit übergeordneten **touristischen Routen** wie Ochsenweg, Eider-Treene-Sorge-Radweg, NOK-Route.
- ✓ Chancen als neue grenzenüberschreitende Radthemenroute im Kontext bundesweiter, historischer **Bahntrassenradwege**.  
(Infos siehe beispielsweise unter [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de))



## Potenziale - Entfernungen

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Husum – Mildstedt   | 5,0 km  |
| Husum – Rantrum     | 8,5 km  |
| Husum – Schwabstedt | 15,5 km |
| Husum – Stapel      | 22,0 km |
| Husum -- Erfde      | 29,8 km |
| Husum – Rendsburg   | 57,0 km |
| Erfde – Rendsburg   | 20,5 km |
| Hohn – Rendsburg    | 11,5 km |
| Hohn – Fockbek      | 6,8 km  |
| Fockbek – Rendsburg | 4,5 km  |

Typische Radverkehrsentfernungen in den Verflechtungsbereichen Husum und Rendsburg

Sonst eher Entfernungen für Freizeit und Radtourismus sowie Pedelec-Nutzung

Quelle: Statistikamt Nord 2022, nur ausgewählte Gemeinden



## Potenziale - Berufspendler

| Wohnort        | Arbeitsort | Pendler     |
|----------------|------------|-------------|
| Mildstedt      | Husum      | 730         |
| Husum          | Mildstedt  | 180         |
| Rantrum        | Husum      | 340         |
| Husum          | Rantrum    | 40          |
| Rantrum        | Mildstedt  | 40          |
| Ramstedt       | Husum      | 60          |
| Schwabstedt    | Husum      | 160         |
| Stapel         | Husum      | 60          |
| Erfde          | Fockbek    | 50          |
| Erfde          | Rendsburg  | 100         |
| Christiansholm | Rendsburg  | 50          |
| Hohn           | Rendsburg  | 270         |
| Hohn           | Fockbek    | 80          |
| Rendsburg      | Hohn       | 30          |
| Fockbek        | Rendsburg  | 800         |
| Rendsburg      | Fockbek    | 420         |
| <b>Summe</b>   |            | <b>3410</b> |

ca. 500 Radfahrten im Berufsverkehr pro Tag bei 20% Radverkehrsanteil

1.000 – 1.500 Radfahrten pro Tag inkl. Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr

Alle Pendlerströme > 20  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

ca. 600 Radfahrten im Berufsverkehr pro Tag bei 20% Radverkehrsanteil

1.500 – 1.800 Radfahrten pro Tag inkl. Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr



## Qualitätsstandards – Führungsformen für eine Radvorrangroute

**1 Separierte Radverkehrsanlagen**  
= Radweg – Radfahrstreifen – Protected-Bike-Lane



➤ **Vorzugslösung 1:**  
In Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belegung und/oder bei ausreichender Flächenverfügbarkeit

**2 Fahrradstraßen**



➤ **Vorzugslösung 2:**  
In Nebenstraßen mit hohem Radverkehrspotenzial und auf übergeordneten Schulwegen

**3 Eigenständige oder straßenbegleitende Radwege**  
als gemeinsamer Geh- und Radweg



➤ **Alternativlösung:**  
In Straßen und auf Kfz-freien Verbindungen mit geringem Konfliktpotenzial Fuß – Rad und eingeschränkter Flächenverfügbarkeit

**4 Radführung in der Fahrbahn** teilweise ergänzt durch Schutzstreifen oder Piktogrammketten



➤ **Ausnahmelösung:**  
In Hauptverkehrsstraßen mit geringer Flächenverfügbarkeit und in allen Nebenstraßen



## Qualitätsstandards – Anforderungen an eine Radvorrangroute

- ✓ Möglichst **umwegarme Routenführung** = kurze Fahrzeiten
- ✓ Möglichst **Trennung vom Fußverkehr** insbesondere bei höherem Aufkommen
- ✓ Mindestens **regelkonforme Abmessungen** bzw. ausreichend Flächenverfügbarkeit
- ✓ Gut befahrbare **Oberflächen** (vorzugsweise Asphalt)
- ✓ Radverkehrsfreundliche **Knoten** und Überquerungsstellen
- ✓ **LED-Beleuchtung** optional auch adaptiv
- ✓ Lückenlose **Wegweisung**
- ✓ **Barrierefreiheit**
- ✓ **Winterdienst**



## Qualitätsstandards – Abmessungen von Radverkehrsanlagen

| Art der RVA  | Grundstandard (ERA 2010*)<br>(größere Werte je nach Nutzungsintensität und Gefährdungslage möglich) | Premiumstandard (Entwurf)<br>(herausgehobene Haupt- oder Veloroute /<br><b>Radschnellverbindung***)</b> |
|--|---|---|
| <b>Innerorts</b><br>(Sämtliche Werte zuzüglich 0,70 m Sicherheitstrennstreifen neben park. Kfz)  |   |   |
| 1-Rtg.-Radweg  | 2,00 m*   | ≥ 2,00 m / ≥ 3,00 m   |
| 2-Rtg.-Radweg** (einseitig)  | 3,00 m*   | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m   |
| gem. GRW (1-Rtg.-Führ.)  | ≥ 2,50 m*   | ≥ 2,50 m (Fußg. mögl. sep.) / <b>nicht zul.</b>   |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.)**  | ≥ 2,50 m*   | 3,00 m (Fußg. mögl. sep.) / <b>nicht zul.</b>   |
| Schutzstreifen   | 1,50 m*   | 2,00 m / <b>nicht zulässig</b>  |
| Radfahrstreifen  | 1,85 m*   | 2,00 m / ≥ 3,00 m   |
| Fahrradstraße (Fahrgasse)  | ≥ 3,50 m  | ≥ 3,50 m / ≥ 4,00 m   |
| Selbständiger Radweg   | ≥ 3,00 m  | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m   |
| <b>Außerorts</b><br>(Sämtliche Werte zuzüglich 1,70 m Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn) |   |   |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.)  | 2,50 m  | ≥ 2,50 m / <b>nicht zulässig</b>  |
| Ldw. Weg   | ca. 4,00 m  | ca. 4,00 m / ≥ 4,00 m (Fußg. sep.)  |



## Qualitätsstandards – Fahrradstraßen



Quelle: [www.verkehrswende-darmstadt.de](http://www.verkehrswende-darmstadt.de)



Abbildung 9: Eine Fahrradstraße außerorts mit einer Mittelpflasterung in Friedrichswalde (Brandenburg).

Quelle: difu u.a. –Fahrradstraßen, Leitfaden für die Praxis

- ✓ Bei guter Gestaltung ist ein Fahrradstraße mit die komfortabelste und **sicherste Führungsform** für den Radverkehr.
- ✓ **Einsatzbereich vorzugsweise bei Haupttrouten** wenn „eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu erwarten ist“ oder „das Gebiet eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz Verkehr aufweist“ (VwV StVO 2021).
- ✓ Führung über Straßen mit eher **geringer Kfz-Belegung** (unter 4.000 Kfz/24h) und möglichst wenig Kfz-Durchgangsverkehr sowie auch regional auf Kfz-freien Verbindungen.
- ✓ Einrichtung **innerorts und außerorts** und unabhängig von Straßenklassifizierung möglich



## Qualitätsstandards – Belagsgestaltung



**Bestand**



Foto: Hermann Kutter GmbH & Co.KG



Foto: Stadt Andernach

**Wassergebundene Decken mit Bindemitteln**



Foto: Basalt AG

**Eingefärbter Asphalt**



Foto: Bayrische Asphalt-Mischwerke



## Qualitätsstandards – Beleuchtung



Bildquellen: veloroute.de, Stadt Münster

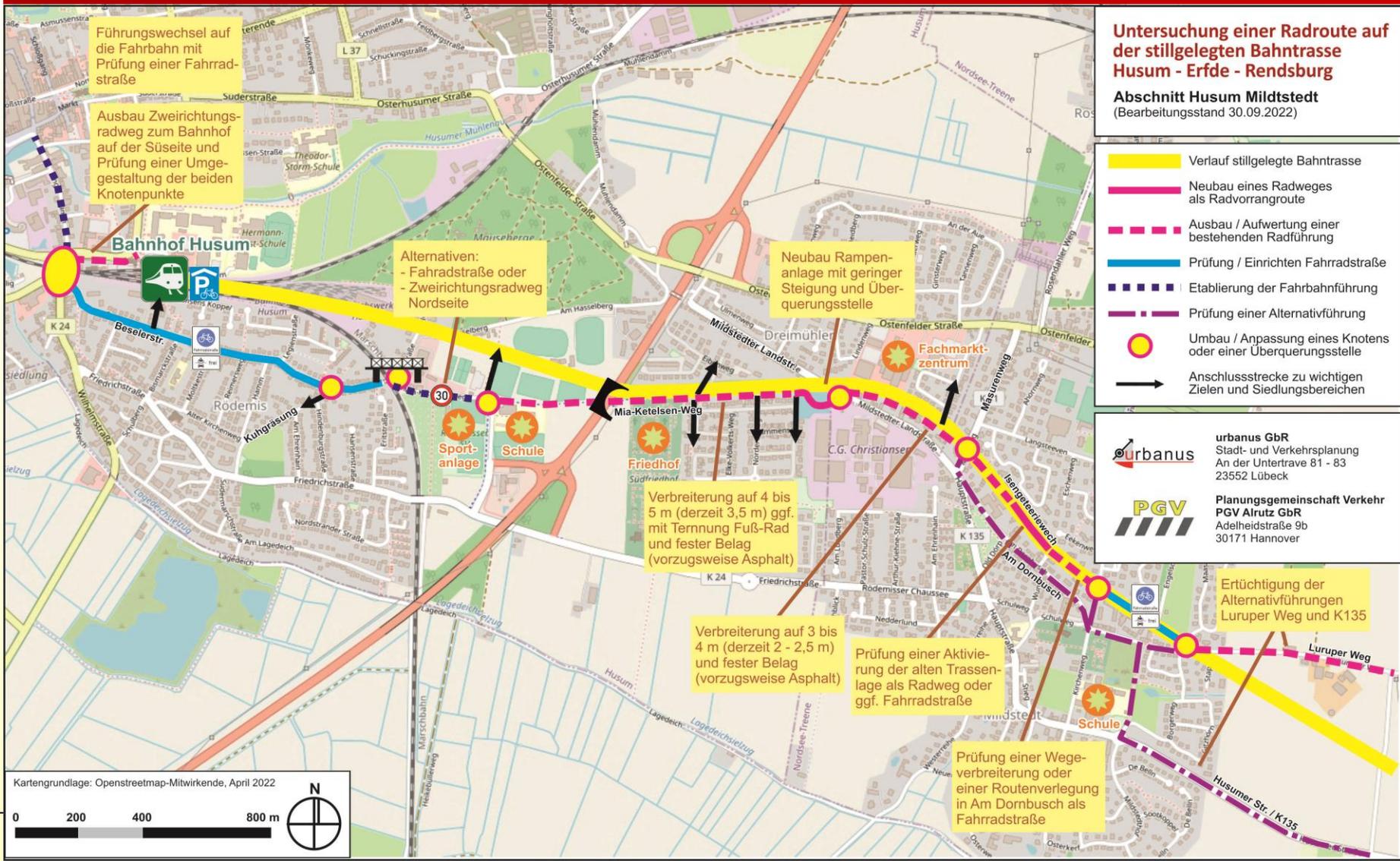


## Qualitätsstandards – Touristische Qualitätsroute

- Durchgängig gute **Befahrbarkeit**
- Hoher **Erlebnischarakter**
- Ansprechende **Informationsangebote**
- Hochwertige Fahrrad-**Abstellanlagen**
- Attraktive **Rastplätze** mit Serviceangeboten
- Anbindung touristischer Hot-Spots
- Transparente und lückenlose **Wegweisung**
- Flankierendes **touristisches Angebot** und touristische Infrastruktur
- Produktbezogenes **Marketing**



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt



Beselerstraße



Beselerstraße Bahnbrücke



Kreisverkehr an der Iven-Agßen-Schule



Unterführung B5



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt



Mia-Ketelsen-Weg (Mitte)



Abfahrt zur Mildstedter Landstr.



Dreimühlen



Alte Bahntrasse am Seniorendomizil

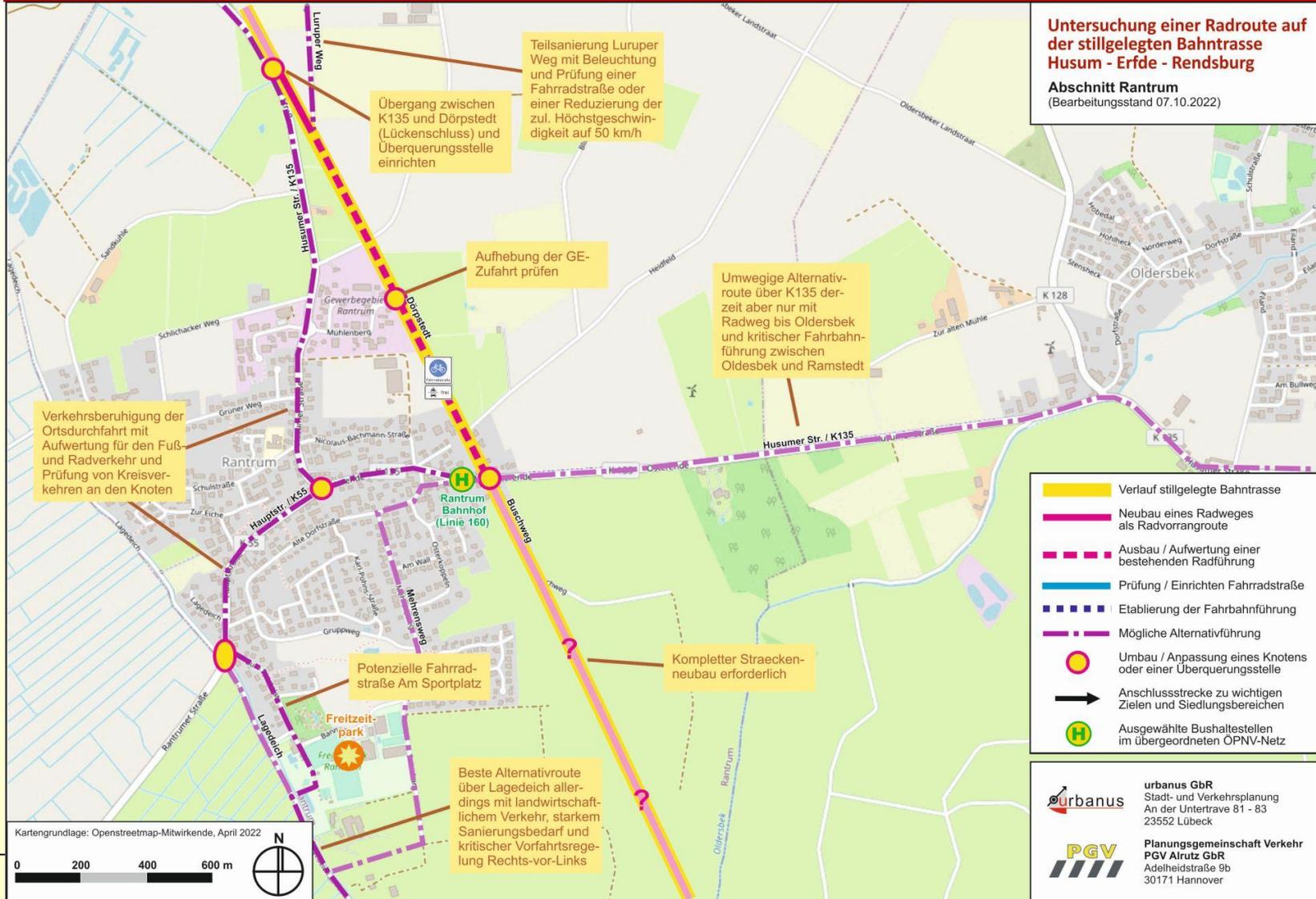


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Husum - Mildstedt





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rantrum





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rantrum



Luruper Weg (nördlich Rantrum)



Ortsausgang Rantrum Luruper Weg



Dörpstedt (von K135)



Lagedeich





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Schwabstedt



Am alten Bahnhof Schwabstedt



29/04/2022  
Verbindungsweg östlich der L38



Abzweig alte Bahntrasse vom Burweg



29/04/2022  
Derzeit gesperrte Treenbrücke



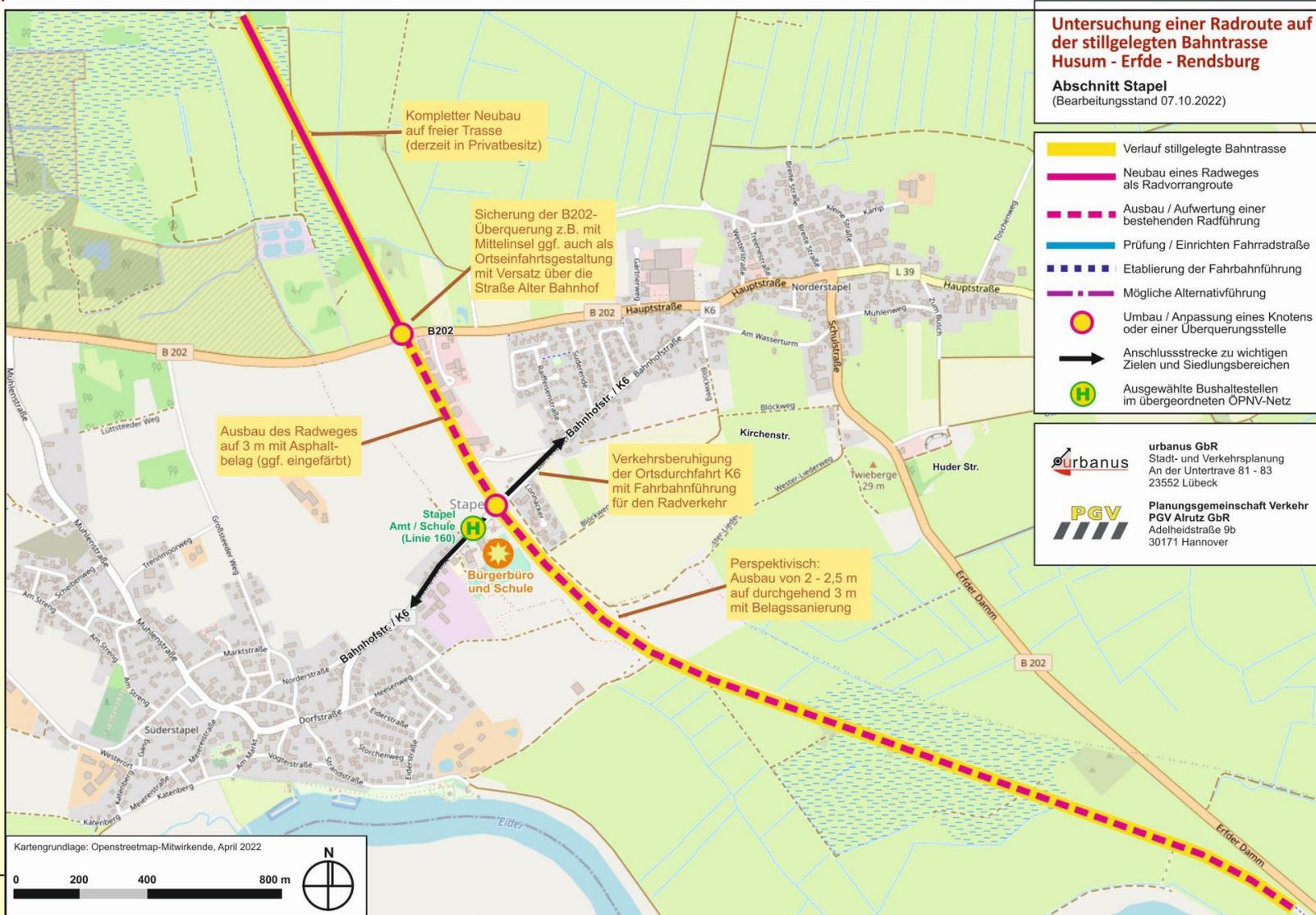
29/04/2022  
Bahntrasse nördlich der Treenbrücke



Verlauf ETS südlich der Treene



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Stapel



Kompletter Neubau auf freier Trasse (derzeit in Privatbesitz)

Sicherung der B202-Überquerung z.B. mit Mittelinsel ggf. auch als Ortseinfahrtsgestaltung mit Versatz über die Straße Alter Bahnhof

Ausbau des Radweges auf 3 m mit Asphaltbelag (ggf. eingefärbt)

Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt K6 mit Fahrbahnführung für den Radverkehr

Perspektivisch: Ausbau von 2 - 2,5 m auf durchgehend 3 m mit Belagssanierung

Stapel  
 Amt / Schule  
 (Linie 160)

Bürgerbüro und Schule



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Stapel



Alte Bahntrasse nördlich der B202 in Stapel



Weg entlang der Bahntrasse südlich der B202



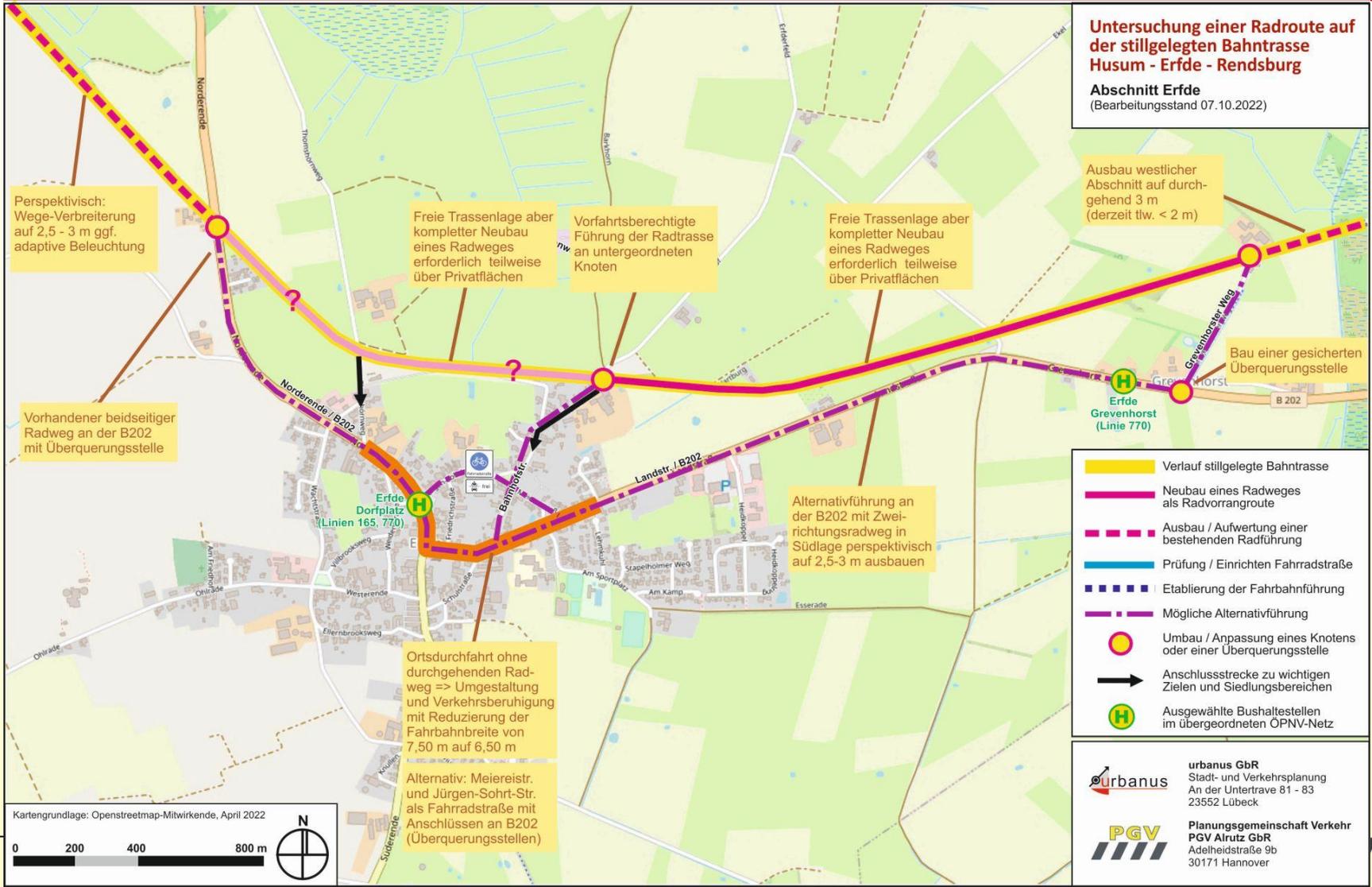
Altes Brückenbauwerk nördl. Bahnhofstraße



Weg entlang der Bahntrasse südl, Bahnhofstraße



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Erfde



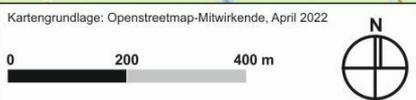


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Erfde





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Christiansholm



**urbanus**  
 urbanus GbR  
 Stadt- und Verkehrsplanung  
 An der Untertrave 81 - 83  
 23552 Lübeck

**PGV**  
 Planungsgemeinschaft Verkehr  
 PGV Alrutz GbR  
 Adelheidstraße 9b  
 30171 Hannover



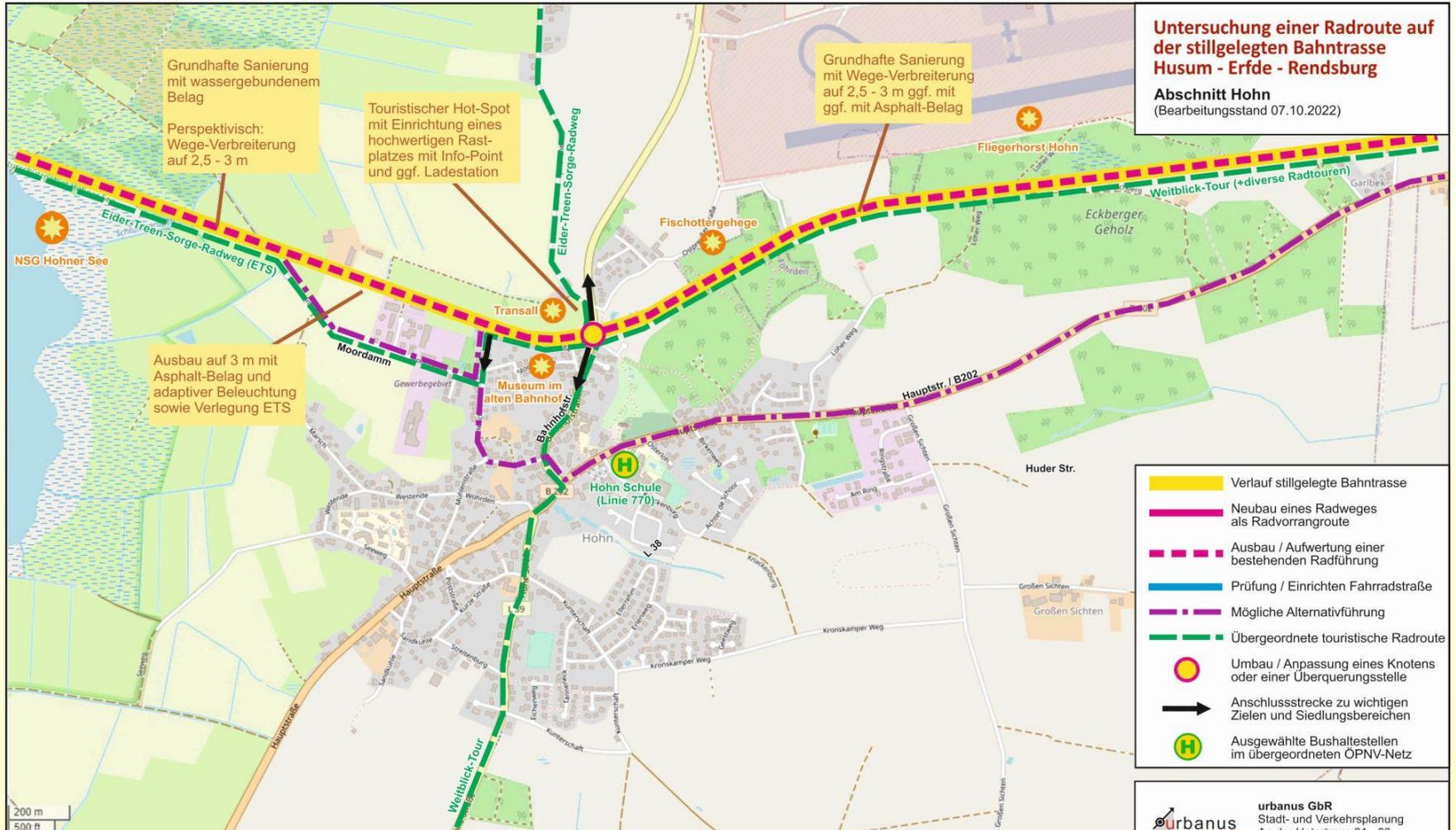


## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Christiansholm





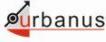
## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Hohn



**Untersuchung einer Radroute auf der stillgelegten Bahntrasse Husum - Erjde - Rendsburg**  
**Abschnitt Hohn**  
 (Bearbeitungsstand 07.10.2022)

- Verlauf stillgelegte Bahntrasse
- Neubau eines Radweges als Radvorrangroute
- Ausbau / Aufwertung einer bestehenden Radführung
- Prüfung / Einrichten Fahrradstraße
- Mögliche Alternativführung
- Übergeordnete touristische Radroute
- Umbau / Anpassung eines Knotens oder einer Überquerungsstelle
- Anschlussstrecke zu wichtigen Zielen und Siedlungsbereichen
- H Ausgewählte Bushaltestellen im übergeordneten ÖPNV-Netz





urbanus GbR  
 Stadt- und Verkehrsplanung  
 An der Untertrave 81 - 83  
 23552 Lübeck



Planungsgemeinschaft Verkehr  
 PGV Alrutx GbR  
 Adelheidstraße 9b  
 30171 Hannover



Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende, April 2022



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Hohn



Moordamm Richtung Hohner See



Weg am alten Bahnhof Hohn



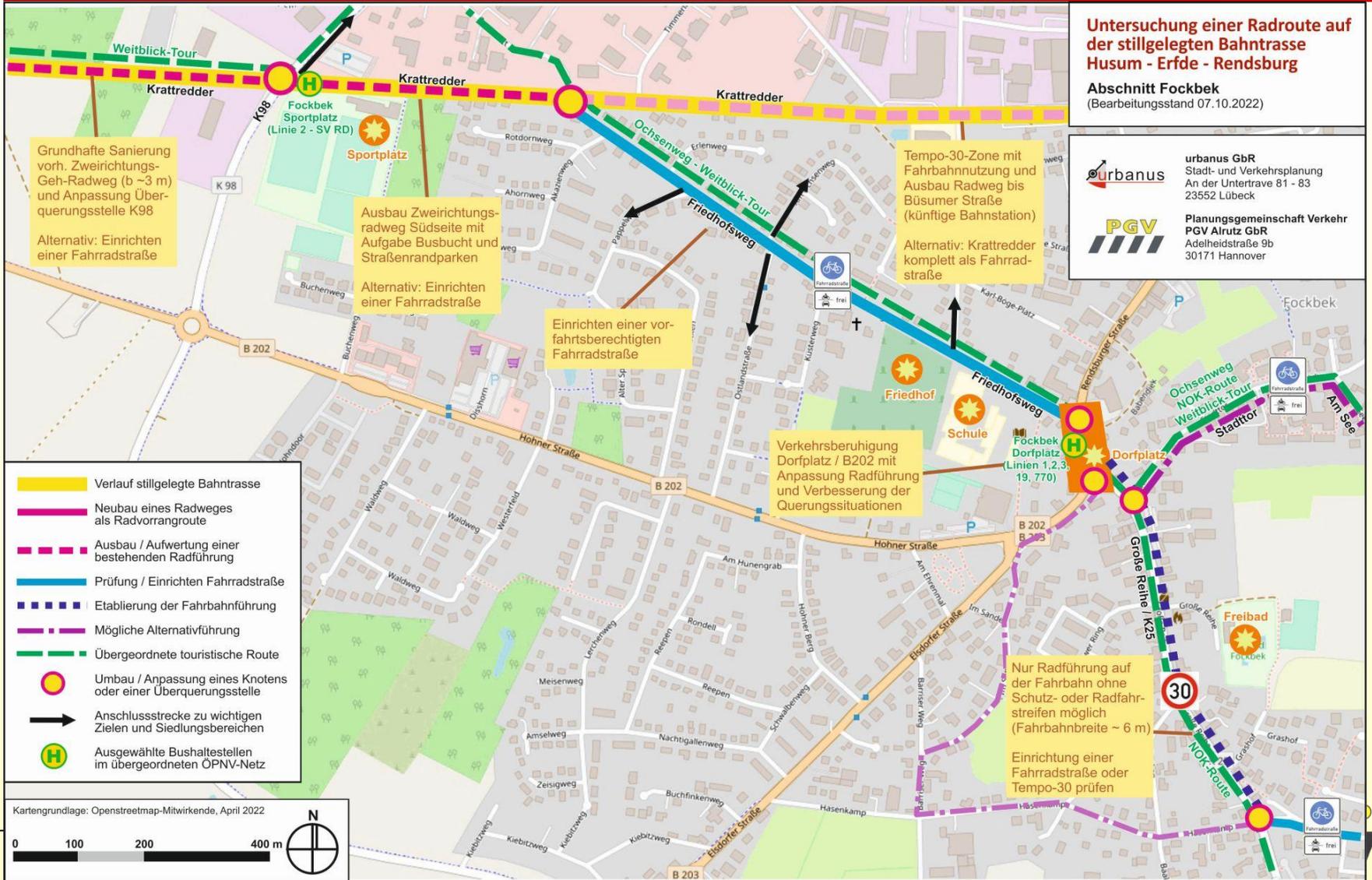
Bahntrassenweg Höhe Fischottergehege



Bahntrassenweg Richtung Fockbek



## Teilräumliche Betrachtung – Fockbek





## Teilräumliche Betrachtung – Fockbek



02/08/2022

Verbindungsweg Bahntrasse Richtung Hohn



02/08/2022

Krattredder westlich K98



02/08/2022

Krattredder östlich K98



02/08/2022

Nördlicher Friedhofsweg



## Teilräumliche Betrachtung – Fockbek



Fockbek Dorfplatz / B202



Große Reihe / K25 nördl. Kliner Weg



Große Reihe / K25 südl. B202



Fahrradstraße Kliner Weg / Große Reihe



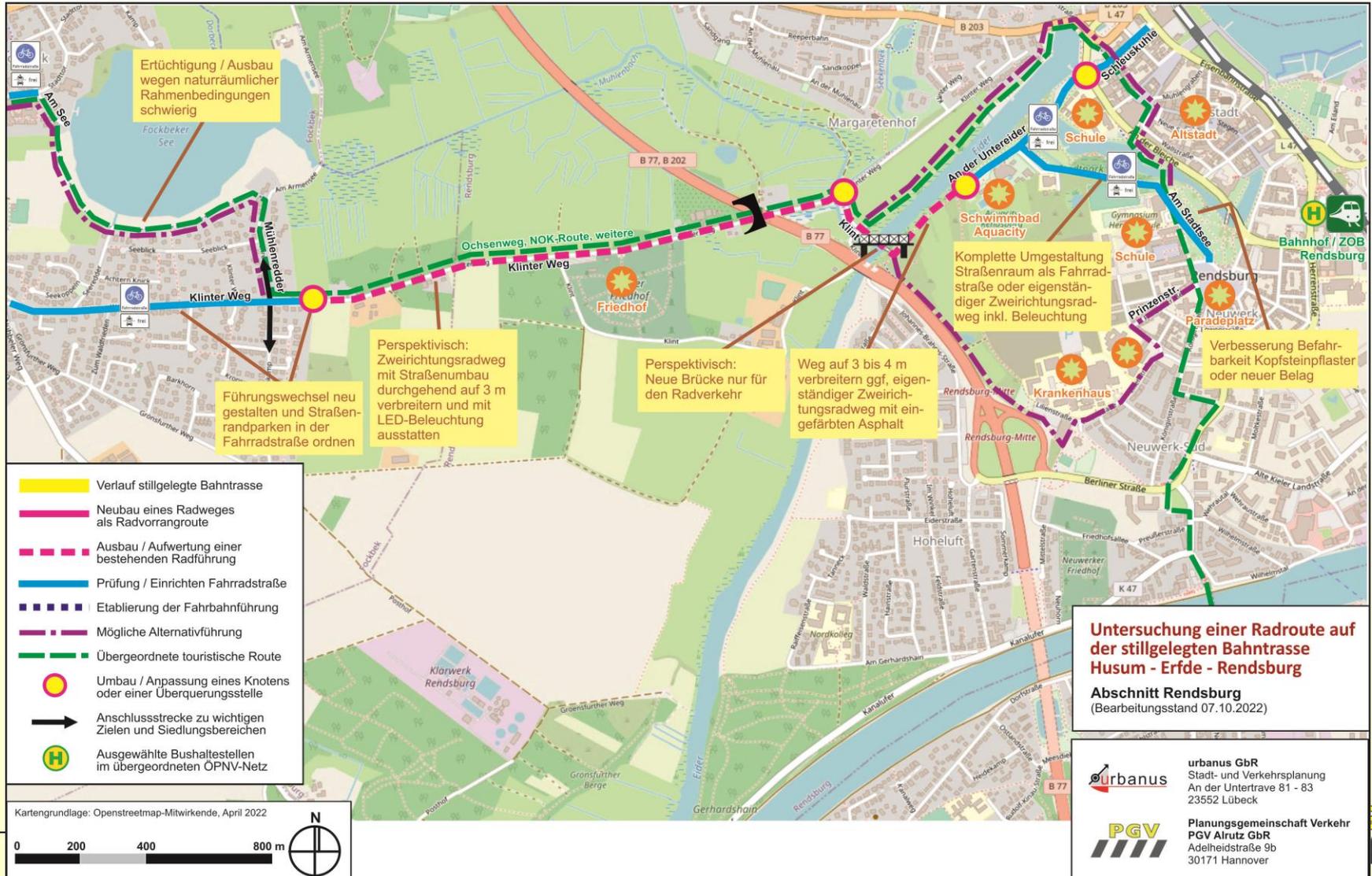
Fahrradstraße Kliner Weg



Ende der Fahrradstraße Kliner Weg



## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rendsburg





## Teilräumliche Betrachtung – Abschnitt Rendsburg





## Aufwandsabschätzung

### Trassenabschnitte mit Erfordernis eines kompletten Radwege-Neubaus

| Straße / Weg | Abschnitt           |                     | Länge [km]  | Stadt / Gemeinde  | Priorität | Zuständigkeit       | Kostenschätzung   |
|--------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------------|-----------|---------------------|-------------------|
|              | von...              | bis...              |             |                   |           |                     |                   |
| Bahntrasse   | Luruper Weg/Stapele | Husumer Str. / K135 | 2,2         | Mildstedt/Rantrum | 3         | Kreis Nordfriesland | 1.760.000         |
| Bahntrasse   | Buschweg            | Ramst. Holz / K135  | 4,2         | Rantrum/Ramstedt  | 3         | Kreis Nordfriesland | 3.360.000         |
| Bahntrasse   | Ramst. Holz / K135  | Op de Sein          | 0,4         | Ramstedt          | 3         | Kreis Nordfriesland | 320.000           |
| Bahntrasse   | Burweg              | Huder Straße        | 0,5         | Schwabstedt       | 2         | Kreis Nordfriesland | 450.000           |
| Bahntrasse   | Huder Straße        | Treenebrücke        | 1,3         | Schwabstedt       | 2         | Kreis Nordfriesland | 1.040.000         |
| Bahntrasse   | Treenebrücke        |                     | 0,1         |                   | 2         | Offen               | 500.000           |
| Bahntrasse   | Treenebrücke        | B202 / Hauptstraße  | 2,6         | Stapel            | 1         | Kreis SL-FL         | 2.080.000         |
| Bahntrasse   | B202 / Norderende   | Grevenhorster Weg   | 3,2         | Erfde             | 2         | Kreis SL-FL         | 2.560.000         |
| Bahntrasse   | Sandschleuse        | Siedlungsstraße     | 1,6         | Christiansholm    | 2         | Kreise RD-ECK+SL-FL | 1.280.000         |
| <b>Summe</b> |                     |                     | <b>16,1</b> |                   |           |                     | <b>13.350.000</b> |

Kalkulationsgrundlage: Radwegbreite 3,0 m



## Aufwandsabschätzung

### Umsetzung-Varianten mit Voll- oder Teilnutzung der Bahntrasse

#### Variante 1:

(Fast) Durchgehende Radführung auf der alten Bahntrasse  
= ideale Konstellation für touristische Vermarktung  
(Ausnahmen: Husum und Rendsburg)

**~21 Mio EUR**

#### Variante 2:

Gutachternvorschlag mit Nutzung von Bestands- und  
Alternativstrecken sowie Neubau der Bahntrassenabschnitte  
Treenebrücke – Stapel/B202 und Erfde – Christiansholm

**~15 Mio EUR**

#### Variante 3:

Fokussierung auf die Verflechtungsräume Husum –  
Mildstedt – Rantrum und Hohn – Fockbek – Rendsburg  
mit hoher Radverkehrs-Qualität (Radwegbreite  $\geq$  3 m,  
Asphaltbelag, Beleuchtung etc.)

**~2,0 Mio EUR NF**  
**~2,7 Mio EUR RD**



## Vorläufiges Fazit der Vorstudie

- ❖ Eine durchgehende Radverbindung Husum – Rendsburg im Korridor der ehemaligen Bahntrasse wäre ein **touristisches Leuchtturmprojekt** mit Relevanz für den Radtourismus in Schleswig-Holstein und ein Beitrag zur SH-Radstrategie.
- ❖ Mit flankierenden Maßnahmen (Info-Points, Rastplätze etc.) könnte hier eine attraktive „Vorzeigestrecke“ im bundesweiten **Netz der Bahnradtrassen** entstehen.
- ❖ Signifikante **Potenziale im Alltagsverkehr** mit Verlagerungsmöglichkeiten vom Kfz-Verkehr bestehen vor allem in den Verflechtungsbereichen Husum und Rendsburg.
- ❖ Der hohe Umsetzungsaufwand für die bisher nicht befahrbaren Bahntrassen-Abschnitte bedarf eines **abgestuften Vorgehens** und einer intensiven Abwägung alternativer Routenführungen.



## Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

- ❖ Abschließende Festlegung der Streckenverläufe (Abwägung der Alternativrouten) und **vertiefende Planung** für die Abschnitte Husum – Mildstedt – Rantrum und Rendsburg – Fockbek – Hohn.
- ❖ Endwidmung der restlichen Bahnstrecke und Bau eines **Radweges zwischen Stapel und Treenebrücke**.
- ❖ Aufstellung eines Handlungsprogramms zur **Ertüchtigung** der bestehenden Streckenabschnitte.
- ❖ Vertiefende Untersuchung der **Treenebrücke**-Gründung und Entscheidung über Sanierung oder Ersatzneubau.
- ❖ Entwicklung eines **touristischen Gesamtpaketes** für die Gesamtstrecke mit Sondierung von Fördermöglichkeiten speziell im touristischen Kontext.



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**Stefan Luft**  
urbanus, Lübeck

# Elektromobilität im ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde



# Fördermöglichkeiten für emissionsfreie Elektromobilität

## ➤ Aktuell bestehende Fördermöglichkeiten (positive Bescheide) bei der Autokraft:

- Förderung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (früher Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI):
  - 80% der Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge (Vergleich zum Dieselbus)
  - 40% der Infrastrukturkosten
  - Förderung von Solobussen (Gelenkzüge nur auf Anfrage und nach Genehmigung durch Fördermittelgeber)
  - Zweckbindungsdauer: Mindestens 5 Jahre
  
- Förderung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (früher Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, BMU):
  - 80% der Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge (Vergleich zum Dieselbus)
  - 40% der Infrastrukturkosten
  - Förderung von Solobussen (Gelenkzüge nur auf Anfrage und nach Genehmigung durch Fördermittelgeber)
  - Zweckbindungsdauer: Mindestens 5 Jahre
  
- Fördervoraussetzung ist die Nutzung von 100 % Ökostrom

# Preisindikation zur Umstellung auf emissionsfreie Elektrobusse

## ➤ Kalkulation / Lieferzeiten / Einsatzgebiet:

- Kalkulation Mehraufwand: Annahme Fahrleistung 60 TKM je Gelenk-KOM bzw. 75 TKM je Solo-KOM p.a.; Strompreis 0,40 €/kwh; Ersatz älterer Bestandsfahrzeuge (überwiegend Euro 5); weitere (befristete) Vorhaltung Diesel-KOM als Reserve
- Neuanschaffung Ladeinfrastruktur am Standort Kiel
- Einsatzgebiet vom Standort Kiel überwiegend in den Teilnetzen Nordost und Südost
- Aktuelle Lieferzeiten: Elektro-KOM mindestens 12 Monate ab Bestellung; Ladeinfrastruktur 12-15 Monate
- Bestellung der Fahrzeuge aufgrund der Fördermittelvorgaben bis **30.04.2023** notwendig (sonst Verfall)

## ➤ Angebotsvarianten:

- Variante 1: Beschaffung von 5 Elektro-Solo-KOM
- Variante 2: Beschaffung von 5 Elektro-Solo-KOM und 5 Elektro-Gelenk-KOM
- Mehraufwand Szenario 1: 402 T € p.a.; Szenario 2: 763 T € p.a.
- Zum Vergleich: Mehraufwand **ohne Förderung** Szenario 1: 634 T € p.a.; Szenario 2: 1.265 T € p.a.
- Lokale Einsparung von ca. 750 Tonnen CO2 pro Jahr (Variante 2)

# Exkurs: Einsatz alternativer emissionsarmer Kraftstoffe

- **Ersatz von fossilem Diesel durch HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) Bio-Kraftstoff (deutsch: hydriertes Pflanzenöl):**
  - 90 % CO<sub>2</sub>-Reduzierung ggü. klassischem Diesel (bei der Herstellung); Emissionsreduzierung auch bei Nox
  - Sauberes rußfreies Verbrennungsverhalten; keine Aromaten + schwefelhaltige Verbindungen; weniger Geruch
  - Herstellung ausschließlich aus Abfall- und (pflanzlichen) Reststoffen; keine Verwendung von Palmfettsäure-Destillaten; keine Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion
  - Geringer Umrüstaufwand an vorhandenen Tankanlagen und vorhandenen Dieselfahrzeugen
  - Einsparung von 1.850 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr
  - Aktueller Einsatz in Schleswig-Holstein beim Sylt-Shuttle der DB seit Juli 2022
  
- **Kalkulation / Lieferzeiten / Einsatzgebiet :**
  - Umstellung des Autokraft-Standortes Eckernförde mit 30 Fahrzeugen (Jahresfahrleistung 2 Mio. Kilometer)
  - Preisdifferenz aktuell ca. + 0,35 € je Liter ggü. klassischem Diesel (Preisstand 10/2022)
  - Mehraufwand ca. 240 T € p.a.

# Dokumentation

---

2. Dialogforum Wohnen  
Kreis Rendsburg-Eckernförde  
26. September 2022



Kreis  
Rendsburg-Eckernförde

**GOS.**  
Projektsteuerung auf den Punkt

- **Einführung**
- **Grußwort**
- **Inputvortrag „Bezahlbares Wohnen“**
- **Inputvortrag „Integrierte Wohnquartiersentwicklung“**
- **Good-Practice-Beispiel „Borstel-Hohenraden“**
- **Rückfragerunden mit den Referenten**
- **Austausch an Themenstationen**
- **Evaluation**
- **Ausblick und Kontaktdaten**

# Einführung

## 2. Dialogforum Wohnen

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat mit gutachterlicher Unterstützung des Instituts Raum & Energie und Gertz Gutsche Rümenapp von Februar 2020 bis August 2021 ein Wohnraumentwicklungskonzept für den Kreis erarbeitet. Durch die Schwerpunktsetzung auf die Akteursvernetzung und den interkommunalen Wissenstransfer konnten Wege aufgezeigt werden, wie die kommunalen, gemeinnützigen und privaten Wohnungsmarkt-Akteure im Kreis Rendsburg-Eckernförde zusammenwirken können, um den Wohnungsbestand an die örtlichen Bedürfnisse anzupassen und diesen bedarfsgerecht zu ergänzen. Dem Wunsch vieler kommunaler Akteure nach einer Fortsetzung des Austauschs folgend, werden im Jahr 2022 im Rahmen des „Dialogforums Wohnen Kreis Rendsburg-Eckernförde“ zwei Veranstaltungen durchgeführt, die auf den Ergebnissen des Wohnraumentwicklungskonzeptes aufbauen. Im Rahmen der beiden Veranstaltungen werden die zentralen, heutigen und zukünftigen Herausforderungen der Wohnraumentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde gemeinsam mit externen Experten diskutiert. Auf dieser Grundlage werden erste Eckpunkte möglicher Leitlinien für die Wohnraumentwicklung erarbeitet. Ziel der beiden Dialogforen ist es,

einen breit angelegten Austausch über die Entwicklung des Wohnungsmarktes, innovative und erfolgversprechende Projekte und Initiativen sowie Handlungsansätze zu fördern. Das Dialogforum soll auch dazu dienen, sich über Schwerpunkte und Kriterien für die Wohnbauentwicklung zu verständigen und gemeinsam Qualitätskriterien zu definieren.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde beauftragte die GOS mbH mit der Konzeption, Durchführung und der Auswertung der beiden Dialogforen im Jahr 2022. In der vorliegenden Broschüre wird das zweite Dialogforum Wohnen des Kreises Rendsburg-Eckernförde, das am 26. September 2022 im Kulturzentrum „Hohes Arsenal“ in Rendsburg stattgefunden hat, dokumentiert und erste Erkenntnisgewinne beschrieben. An der Veranstaltung nahmen ca. 30 Teilnehmende aus Politik und Verwaltung sowie Vertreter:innen der Wohnungswirtschaft und von Interessensverbänden teil. Im offenen Austausch wurden die Themen „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, „Bedarfsgerechtes und bezahlbares Wohnen“, „Ressourcenschonende Flächeninanspruchnahme“, sowie „Klimaschutz und Klimafolgenanpassung“ diskutiert.

# Grußwort

## 2. Dialogforum Wohnen

Herr Hetzel begrüßt als Vertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde die Teilnehmenden und freut sich über die rege Teilnahme sowie die Fortführung des im Rahmen der Erarbeitung des Wohnraumentwicklungskonzeptes erfolgreich gestarteten interkommunalen Prozesses.



# Inputvortrag „Bezahlbares Wohnen“

## 2. Dialogforum Wohnen



**Gerhard Petermann**  
In Vertretung für Dr. Maik Krüger

**Investitionsbank Schleswig-Holstein**  
Leiter Wohnquartiersentwicklung/Städtebauförderung

gerhard.petermann@ib-sh.de  
0431 9905-3241

Herr Dr. Krüger (MIKWS) konnte kurzfristig nicht am Dialogforum teilnehmen, daher hat Herr Petermann (IB.SH) den Vortrag übernommen.

Herr Petermann erläuterte zunächst den integrativen Ansatz, den das Ministerium bei der Förderung der Wohnraumentwicklung im Land verfolgt. Dieser geht mit seinen Fördermöglichkeiten von Pilot- und Modellvorhaben, über die Förderung besonderer Bedarfsgruppen bis zur Baulandentwicklung weit über die klassische Förderung von Sozialwohnungen hinaus. Im Anschluss stellte er die grundlegende Logik der sozialen Wohnraumförderung dar. Um Mietpreise unter dem Marktzins (Fördermiete), der die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben seitens der Bauwilligen unter Marktbedingungen sicherstellen würde, zu ermöglichen, werden über die Förderung zinsgünstige Darlehen und ggf. auch Zuschüsse an die Investoren seitens des Ministeriums/der IB.SH ausgereicht. Bedingungen, um diese zu erhalten, sind die Zusicherung einer Fördermiete und von Belegungsbindungen über einen gewissen Zeitraum (je nach Förderkonstellation 20 oder 35 Jahre). Die einzelnen Konditionen der Förderung und der Einkommensgrenzen für die Mieter wurden im Folgenden dargestellt. Als Bauwillige kommen private Investoren, Kommunen und Genossenschaften in Frage. Für die Neugründung von Genossenschaften ist derzeit ein eigenes Förderprogramm in Vorbereitung.

Auf kommunaler Seite können die Programme „Neue Perspektive Wohnen“ und „Baulandfonds“ zur Aktivierung von Grundstücken für den Wohnungsbau eingesetzt werden.

### Was ist eigentlich soziale Wohnraumförderung?



Mietwohnungsneubau



Studentisches Wohnen



Sanierung/Modernisierung



Konzepte, Pilot- & Modellprojekte



Erwerb von Zweckbindungen



Besondere Bedarfsgruppen

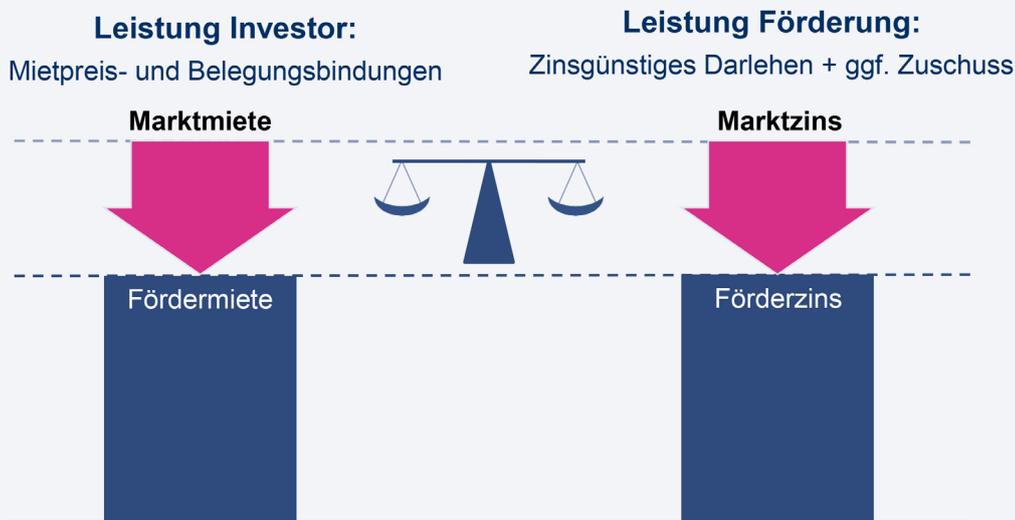


Genossenschaftsförderung

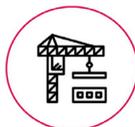


„Neue Perspektive Wohnen“  
& NEU: Baulandfonds

## Förderung von Mietwohnraum - Grundprinzip -



## Einkommensgrenzen



| Anzahl Haushaltsmitglieder                   | Einkommensgrenze für den Gesamthaushalt, monatlich | Berufsgruppen des öffentlichen Dienstes  | Monatliches Einkommen in €* |
|--|--|--|-----------------------------|
| 1 Person                                     | 1.700 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 2<br>Beschäftigte mit einfachen Tätigkeiten   | 1.685 €                     |
| 2 Personen                                   | 2.342 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 8 bzw. KR 8<br>z.B. Erzieherinnen, Hebammen, Rettungsassistenten als Leiter einer Rettungsleitstelle    | 2.150 €                     |
| 2 Personen<br>Alleinerziehende/-r + 1 Kind   | 2.400 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 9 bzw. KR 9<br>z.B. Oberförster, Krankenpfleger in Leitungsfunktionen, Lehrkräfte in Gesundheitsberufen | 2.221 €                     |
| 3 Personen<br>Eltern + 1 Kind                | 2.733 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 10<br>z.B. Diplombibliothekare als Leiter einer Bücherei, Leiter von Kindertagesstätten mit 100 Plätzen | 2.721 €                     |
| 3 Personen<br>Alleinerziehende/-r + 2 Kinder | 2.792 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 10<br>z.B. Diplombibliothekare als Leiter einer Bücherei  | 2.638 €                     |
| 4 Personen<br>Eltern + 2 Kinder              | 3.300 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 13<br>z.B. Dolmetscher, Verwaltungsdienst im höheren Dienst   | 3.205 €                     |
| 5 Personen<br>Eltern + 3 Kinder              | 3.858 €  | bis einschließlich Entgeltgruppe 15<br>z.B. Apotheker, Ärzte, Zahnärzte, Tierärzte mit Leitungsfunktion                                  | 3.738 €                     |

\* Bruttoeinkommen ./ Werbungskostenpauschale ./ 30% Abzug für Steuer, Kranken- und Rentenversicherung  
Stand monatliches Einkommen: 2020

**Hinweis:** Diese Übersicht ist nicht abschließend. Der Aufstellung liegen Annahmen zugrunde, die sich an Durchschnittswerten der Entgelttabelle zum Tarifvertrag Länder orientieren.

# Inputvortrag „Integrierte Wohnquartiersentwicklung“

## 2. Dialogforum Wohnen



### Gerhard Petermann

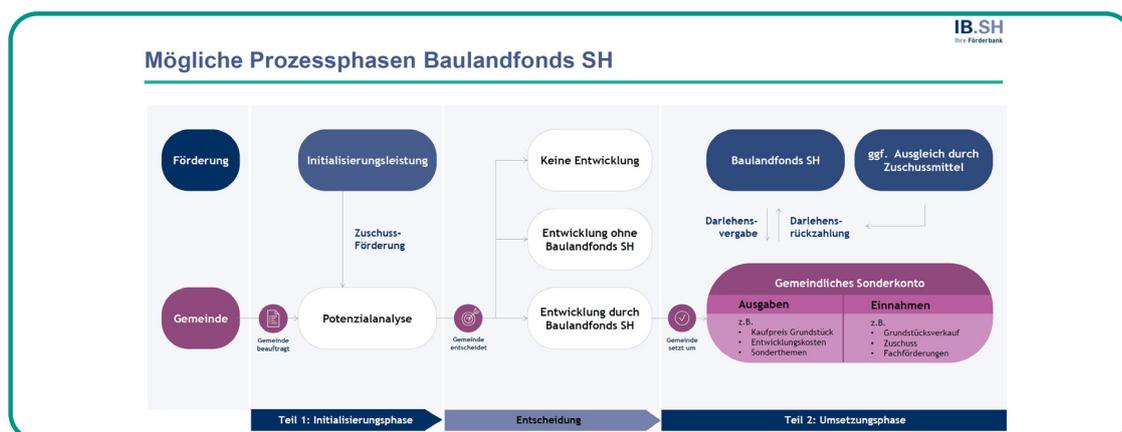
Investitionsbank Schleswig-Holstein  
Leiter Wohnquartiersentwicklung/Städtebauförderung

gerhard.petermann@ib-sh.de  
0431 9905-3241

Herr Petermann stellte darauf aufbauend die Förderprogramme vor, die einer integrierten Quartiersentwicklung dienen und damit über die Betrachtung einzelner Neubauprojekte hinausgehen, vor. Dazu zählt neben den bereits erwähnten Programmen „Neue Perspektive Wohnen“ und „Baulandfonds SH“ das KfW Programm 432 „Energetische Stadt-sanierung“.

Herr Petermann stellte darauf aufbauend die Förderprogramme vor, die einer integrierten Quartiersentwicklung dienen und damit über die Betrachtung einzelner Neubauprojekte hinausgehen, vor. Dazu zählen neben den bereits erwähnten Programmen Neue Perspektive Wohnen und Baulandfonds SH das KfW Programm 432 „Energetische Stadt-sanierung“. Eine integrierte Quartiersentwicklung zeichnet sich durch eine fächerübergreifende Herangehensweise aus, die von sozialen Aspekten bis zur technischen Infrastruktur reicht. Entsprechend vielfältig sind auch die einzelnen Förderprogramme. Darüber hinaus werden über den Wohnquartierslotsen, der über die EU gefördert wird, maßgeschneiderte Lösungsansätze für das jeweilige Projekt unter Nutzung des gesamten Förderinstrumentariums gemeinsam mit den Kommunen entwickelt. Über die drei bereits genannten Programme wird die Zusammenführung der vielfältigen Einzelthemen im Rahmen eines übergeordneten Konzeptes und Umsetzungsansatzes förder-technisch unterstützt. Im Einzelnen bedeutet das:

- Über KfW 432 werden Zuschüsse für die Erstellung integrierter Quartierskonzepte für energetische Sanierungsmaßnahmen und Zuschüsse für ein Sanierungsmanagement gewährt.
- Über die „Neue Perspektive Wohnen“ werden Kommunen im Bereich der Planung und Gestaltung von qualitätvollen und zugleich bezahlbaren neuen Wohnquartieren mit Mietwohnungen und Eigentumsformen über die verschiedenen Lebensphasen hinweg unterstützt.
- Mit dem Baulandfonds sollen bei der aktiven Bodenpolitik und Baulandmobilisierung insbesondere im Bereich der aufwändigen Innenentwicklung und Nachverdichtung unterstützt werden.



# Energetische Stadtsanierung – KfW 432

Zuschüsse für die **Erstellung integrierter Quartierskonzepte für energetische Sanierungsmaßnahmen** und **Zuschüsse für ein Sanierungsmanagement**, das die Planung sowie die Realisierung der in den Konzepten vorgesehenen Maßnahmen begleitet und koordiniert.

Integrierte Quartierskonzepte zeigen unter **Beachtung städtebaulicher, denkmalpflegerischer, baukultureller, wohnungswirtschaftlicher, demografischer und sozialer Aspekte** die technischen und wirtschaftlichen Energieeinsparpotenziale im Quartier auf.

## Worum geht es in Kürze?<sup>(gemäß KfW-Merkblatt)</sup>

- Zuschuss in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten
- Zur Erstellung von energetischen Konzepten und für die Leistung eines Sanierungsmanagements
- Für Kommunen
- Kombination mit weiteren Fördermitteln möglich

## Förderrichtlinie „Neue Perspektive Wohnen“ Qualitätskriterien - Wohnquartiere

IB.SH  
Ihre Förderbank

### Mindestkriterien (50 P.)! für Wohnquartiere



- Mix Eigentum und Mietwohnungsbau
- Mindestgröße 30 WE ;ländlich 24 WE
- 90% der Gebäudetypen mind. 2-Geschossigkeit
- >= 50% Mietwohnungen

**oder** >= 30% geförderter Mietwohnungsbau gemessen am Geschosswohnungsbau;

- max. 20 % Wohnflächen EFH



Geeigneter Standort zur Funktionsstärkung und Nachverdichtung; Geeignetes Baugebiet – keine Zersiedelung der Landschaft



Nachhaltig; zukunftsorientiert; bezahlbar; demographiefester Mix an Wohnformen; flächensparende maßvoll verdichtete Gebäudetypen; multimodale Verkehrskonzepte; digitale Grundversorgung



Rechtlich abgesichertes Gestaltungskonzept (Richtwert Durchführungszeitraum 3 bis 5 Jahre; umsetzungsorientiert); leitbildbasiertes Bebauungskonzept



Mindestens Energiestandard SH Effizienzhaus 70

# Good-Practice-Beispiel „Borstel-Hohenraden“

## 2. Dialogforum Wohnen



### Harm Kähler

Bürgermeister,  
Gemeinde Borstel-Hohenraden

Der Vortrag von Bürgermeister Harm Kähler stellte ein laufendes Quartiersentwicklungsprojekt der Gemeinde Borstel-Hohenraden vor. Hierbei wurde auf der Grundlage eines energetischen Quartiersentwicklungskonzeptes eine integrative Quartiersentwicklung verbunden mit einer nachhaltigen Wärmeversorgung initiiert. Dabei ging Herr Kähler auf die Vorbereitung und Umsetzung des Projektes ein und stellte dar, wie in diesem Zusammenhang Fördermittel genutzt und akquiriert wurden. Die Besonderheit hierbei ist, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb genutzt werden konnte, um mit Hilfe von Biogas kommunale Gebäude zu beheizen. Auch wenn diese Möglichkeit nicht in jeder Kommune gegeben ist, zeigte sich, welche Vorteile und Synergien sich bei einer integrierten Betrachtung im Rahmen einer Quartiersentwicklung bei der Entwicklung neuer Baugebiete ergeben.

### Quartiersentwicklung in Borstel-Hohenraden



- Abgrenzung Quartierskonzept nach KfW 432
- ▨ Abgrenzung Neubaugebiet „Neue Perspektive Wohnen“

## Quartiersentwicklung in Borstel-Hohenraden

- Entwicklung eines integrativen Quartierskonzeptes
- Entwicklung Wärmekonzept für kommunale Infrastruktur
- Entwicklung von gemeindeeigenen Flächen zur zukunftsfähigen Wohnbebauung

Nutzung Förderprogramme:

- **KfW Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“**
  - Förderung KfW 75 %: 71.400 EUR
  - Förderung des Landes 15 %: 14.280 EUR
- **Förderprogramm „Neue Perspektive Wohnen“ – Bewilligung ist im Juli 2022 erfolgt.**
  - Förderung 50.000 EUR

## Quartiersentwicklung in Borstel-Hohenraden



### Wohnquartiersentwicklung

- Gemischtes Quartier
- Kompakte Bauformen
- Geförderter Wohnraum

### Schulquartier

- Kindergarten
- Grundschule

### Energetische Versorgung

- Nutzung einer bestehenden Biogasanlage
- Anschluss öffentlicher Liegenschaften

# Rückfragerunden mit den Referenten

## 2. Dialogforum Wohnen



Herr Kähler, was geben Sie Ihren Kollegen mit auf den Weg, sind die drei zentralen Punkte, damit bedarfsgerechtes Wohnen – auch in kleinen Kommunen – ermöglicht wird?

Damit größere Neubauvorhaben im Konsens auf den Weg gebracht werden, ist ein intensiver Diskussionsprozess innerhalb der Politik und Verwaltung aber auch mit den Bewohner:innen und Eigentümer:innen in der Gemeinde sinnvoll und unerlässlich. Nur so kann ein Zusammenhalt und eine erfolgreiche Zusammenarbeit gelingen. Darüber hinaus ist das persönliche Gespräch mit den Fördermittelgebern (MIKWS und IB.SH) sinnvoll, um passgenaue Lösungen und finanzielle Unterstützung für die Projektrealisierung zu finden. Dabei waren Herr Petermann und Herr Dr. Krüger sehr konstruktive Gesprächspartner und Unterstützer.



## RÜCKFRAGEN UND ANMERKUNGEN IM PLENUM:

Können die Förderprogramme für „Studentisches Wohnen“ auch für die Schaffung von Wohnungsangeboten für Gesellen und Auszubildende genutzt werden?

Das studentische Wohnen umfasst Studenten und jugendliche Auszubildende. Geregelt wird dies in den WoFöRL. Wichtig ist hierbei, dass es sich um Wohnen handelt und nicht um kostenfreie Unterbringung.

Wie gut hat bei Ihnen in Borstel-Hohenraden die Zusammenarbeit mit der Verwaltung funktioniert und haben Sie Tipps für einen konstruktiven Umgang?

Als ehrenamtlicher Bürgermeister und Mann aus der Praxis handle ich grundsätzlich umsetzungsorientiert. Dies war auch bei der vorgestellten Quartiersentwicklung der Fall. Die Erfahrungen mit der Verwaltung waren hier unterschiedlich. Mit vielen Behörden verlief die Zusammenarbeit problemlos und zügig. Bei anderen Stellen hatten wir aber auch Probleme. Um unser Projekt im Zeitplan realisieren zu können, mussten wir von der Seite der Kommune Entscheidungen fällen und auch Risiken eingehen.

Für die erfolgreiche Installation von Fernwärmenetzen wäre die Anordnung eines Anschlusszwangs erforderlich, was in der Praxis kaum möglich ist.

Diesbezüglich besteht eine Möglichkeit darin, einen entsprechenden Anschlusszwang in neu aufzustellenden Bebauungsplänen zu verankern.

# Austausch an Themenstationen

## 2. Dialogforum Wohnen



Nach einer kurzen Pause, in der sich die Teilnehmenden des 2. Dialogforums Wohnen mit Getränken und belegten Brötchen stärken konnten, wurde die Arbeitsphase an zwei Themenstationen aufgenommen. Die erste Themenstation umfasste die Entwürfe möglicher Leitlinien zum qualitativen Wohnungsbau im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Diese wurden anhand der Ergebnisse des 1. Dialogforums Wohnen erarbeitet und sollten in diesem zweiten Schritt geschärft und bewertet werden. Hierbei standen die Themen „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, „Bedarfsgerechtes und bezahlbares Wohnen“, „Ressourcenschonende Flächeninanspruchnahme“ und „Klimaschutz und Klimaanpassung“ im Fokus. Jedes Themenfeld wurde mit einem Plakat aufgearbeitet an dem verschiedene Leitlinienentwürfe präsentiert wurden. Diese konnten ergänzt und mit vorher erhaltenen Klebepunkten gewertet werden. Ebenso bestand die Möglichkeit, eigene Leitlinienentwürfe einzubringen und zur Abstimmung zu stellen.

An der zweiten Themenstation wurde die im Vorfeld des 2. Dialogforums Wohnen erhobene Online-Befragung zum Fortbildungsbedarf präsentiert. Die Ergebnisse wurden anhand eines Plakates aufgearbeitet und visualisiert. Durch Graphen wurden verschiedene Tendenzen der Befragung aufgezeigt. Darüber hinaus konnte die Befragung über einen bereitgestellten Laptop oder über einen QR-Code vor Ort durchgeführt werden. Somit hatten die Teilnehmenden des 2. Dialogforums Wohnen die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen, auch wenn sie im Vorfeld der Veranstaltung nicht dazu gekommen sind.

Die dargestellten Ergebnisse bilden den Rücklauf bis einschließlich 5.10.22 ab, so dass auch die Rückmeldungen, die nach der Veranstaltung bei der GOS eingingen, noch berücksichtigt wurden.

Beide Arbeitsstationen zeigen, dass weiterer Austauschbedarf besteht. Die Ergebnisse der Station 1 zeigen, dass insbesondere das Themenfeld „Bedarfsgerechtes und bezahlbares“ Wohnen sehr kontrovers betrachtet wurde und somit weiter diskutiert werden sollte. Auch die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass ein Schulungsbedarf besteht.

Grundsätzlich zeichnet sich zudem ein Bedeutungszuwachs der Ansprache und Beteiligung aller Akteure ab. Themen der Innenentwicklung wie Nachverdichtung und Bestandsrevitalisierung rücken dabei zunehmend in den Fokus der Debatten, während gleichzeitig die Umsetzung wohnungspolitischer Ziele durch hohe Kosten in allen Bereichen (Boden, Bauen, Mieten) sowie hohe Auflagen und lange Planungsprozesse erheblich erschwert wird. Nachfrage und Markt entwickeln sich somit gegenläufig zu den Zielsetzungen, was in Zukunft zentralere Lenkungsprozesse erforderlich macht. Gerade kleine Kommunen können dabei von Unterstützung in Planung und Konzeption profitieren. Kenntnisse über Fördermöglichkeiten (Bsp. Förderlotse) sind hier besonders zielführend, zumal an Unterstützungselementen wie dem Baulandfonds allgemein ein gesteigertes Interesse besteht.

## INNENENTWICKLUNG VOR AUßENENTWICKLUNG

**A**

Die Nachverdichtung im Innenbereich hat Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Innerörtliche Baulücken sollen zunächst geschlossen werden.

### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung



Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung



Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung



### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung



Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung



Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung



### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung

**C**

### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung

**D**

ERGÄNZUNGEN/ANMERKUNGEN:

# Themenstation 1

## BEDARFSGERECHTES UND BEZAHLBARES WOHNEN

**A** Der Wohnungsneubau wird interkommunal abgestimmt, mit dem Ziel Wohnraum dort zu schaffen, wo er gebraucht wird.

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | ●         |                     | ●               |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            | ● ● ●     | ●                   | ● ●             |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | ● ●       |                     | ● ● ●           |

**B** Die wohnbauliche Entwicklung orientiert sich am demografisch bedingten Bedarf. Dabei werden die Alters- und Haushaltsstruktur sowie die lokalen Einkommensverhältnisse berücksichtigt.

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | ● ●       |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            | ● ● ● ●   |                     | ● ●             |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | ● ● ●     | ●                   | ●               |

**C** Im Neubau wird ein verpflichtender Anteil an gefördertem Wohnraum (Miete) realisiert.

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | ● ● ●     |                     | ● ●             |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            | ● ● ●     |                     | ● ● ● ●         |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | ● ●       | ●                   | ●               |

**D**

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                |           |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            |           |                     |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung |           |                     |                 |

**E**

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                |           |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            |           |                     |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung |           |                     |                 |

ERGÄNZUNGEN/ANMERKUNGEN:

## RESSOURCENSCHONENDE FLÄCHENINANSPRUCHNAHME

**A**

Die Neuinanspruchnahme von Flächen soll möglichst reduziert werden. Darüber hinaus wird bei dem Neubau auf der „grünen Wiese“ auf flächensparende Wohnformen gesetzt.

### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung



Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung



Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung



### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung



Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung



Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung



### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

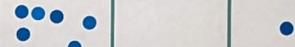
STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung



Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung



Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung



### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung

### PUNKTABFRAGE

STIMME ZU

STIMME TEILWEISE ZU

STIMME NICHT ZU

Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung

Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung

Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung

**D**

**E**

ERGÄNZUNGEN/ANMERKUNGEN:

KLIMASCHUTZ UND KLIMAANPASSUNG

**A** Das klimafreundliche und ressourcenschonende Bauen wird in allen Bereichen des Wohnungsbaus angestrebt. Dazu gehört die Verwendung klimafreundlicher Baustoffe sowie der Einsatz erneuerbarer Energien für die Strom- und Wärme-gewinnung.

**B** In Bebauungsplänen erfolgt die Festlegung von Klimaschutzstandards.

**C** Die Vergabe kommunaler Grundstücke erfolgt grundsätzlich nach Konzeptvergabe.

**D**

**E**

| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
|--|-----------|---------------------|-----------------|
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | •         |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            | •••       | •••                 |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | ••        | •                   |                 |
| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | •         |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            | •••       | ••                  |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | •••       | •                   |                 |
| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                | •         | •                   |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            |           | •                   | •••             |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung | ••        | ••                  |                 |
| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                |           |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            |           |                     |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung |           |                     |                 |
| PUNKTABFRAGE   | STIMME ZU | STIMME TEILWEISE ZU | STIMME NICHT ZU |
| Kommunen mit hoher Infrastrukturausstattung                |           |                     |                 |
| Kommunen mit mittlerer Infrastrukturausstattung            |           |                     |                 |
| Kommunen mit keiner bis niedriger Infrastrukturausstattung |           |                     |                 |

ERGÄNZUNGEN/ANMERKUNGEN:

- Hier fehlt der Klimaschutz im Bestand!
- Wärmeenergieversorgung → s. Diskussion im Plenum
- CO<sub>2</sub>-Bilanz ermitteln bevor gebaut wird

## Themenstation 2 - Ergebnisse zur Umfrage „Fortbildungsbedarf“

Eine Zielsetzung des Dialogforums Wohnen ist es, Themen zu identifizieren, die die Wohnraumentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde erschweren. Um einen Einblick in diese Themenfelder zu erhalten, wurde eine digitale Umfrage gestartet, um Schwerpunkte identifizieren zu

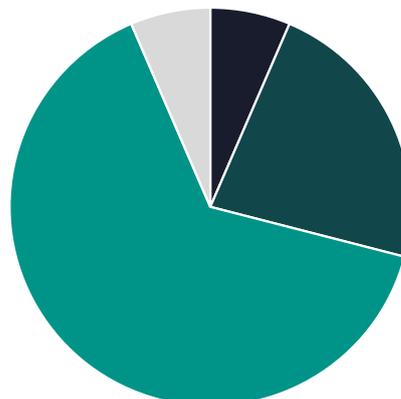
können. Themenfelder der Umfrage waren unter anderem der interkommunale Austausch so wie die Kenntnisse über verschiedene Förderprogramme und rechtliche Steuerungsinstrumente der Wohnraumentwicklung. Ein Auszug der Ergebnisse ist nachstehend aufgeführt.

### TEILNEHMENDE

Insgesamt haben 31 Personen an der Onlinebefragung teilgenommen.

Die meisten Befragten kommen aus der Politik.

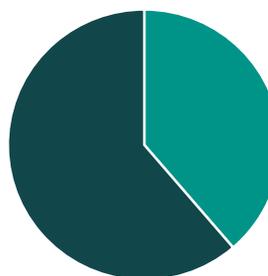
In welcher Funktion nehmen Sie am Dialogforum Wohnen teil?



■ Nichregierungsorganisation (NRO) ■ Verwaltung ■ Politik ■ Sonstiges

### AUSTAUSCH

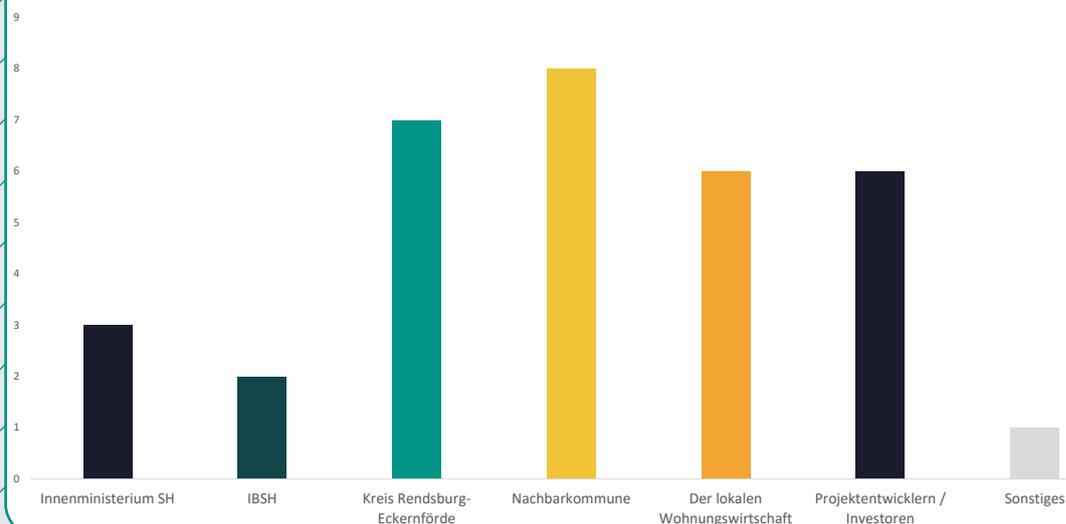
Stehen Sie bezogen auf die Wohnraumentwicklung in ihrer Kommune im Austausch mit anderen Institutionen / Kommunen?



■ Ja ■ Nein

### VERNETZUNG

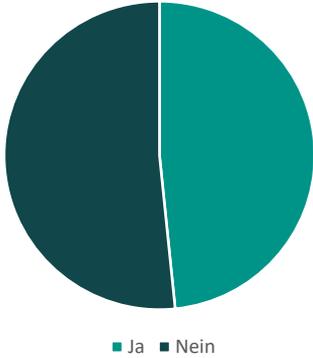
Mit welchen Institutionen stehen Sie im Austausch bzw. arbeiten Sie bezogen auf die Wohnraumentwicklung in Ihrer Kommune zusammen? (Mehrere Antworten möglich)



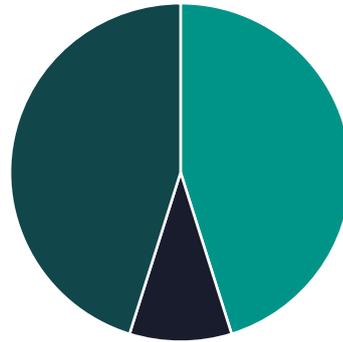
# Themenstation 2 - Ergebnisse zur Umfrage „Fortbildungsbedarf“

## INFORMATIONSBEDARF

Besteht ihrerseits weiterer Informationsbedarf zu Förderprogrammen?



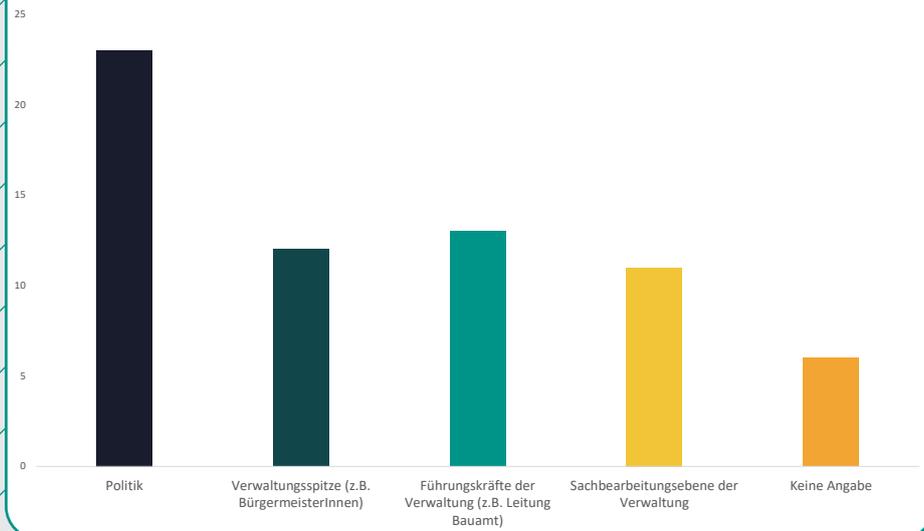
Besteht ihrerseits weiterer Informationsbedarf zu rechtlichen Instrumenten?



- Ja, ich benötige insgesamt mehr Informationen zu den rechtlichen Instrumente
- Ja, ich benötigen zu bestimmten Instrumenten mehr Informationen
- Nein

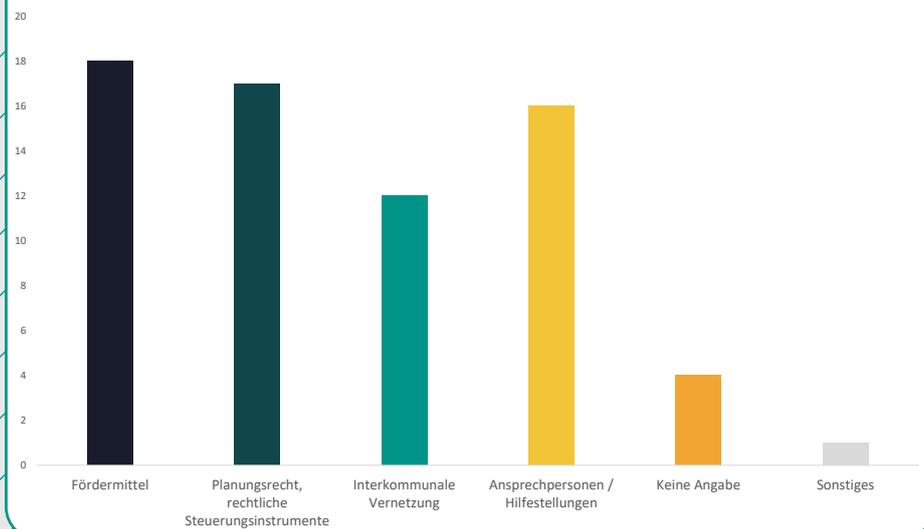
## SCHULUNGSBEDARF

In welchem Bereich ihrer Kommune sehen Sie Schulungsbedarf? (Mehrere Antworten möglich)



In den Handlungsfeldern Fördermittel und rechtliche Steuerungsinstrumente besteht am meisten Schulungsbedarf.

In welchen Handlungsfeldern sehen Sie für sich persönlich Schulungsbedarf? (Mehrere Antworten möglich)



# Evaluation

## 2. Dialogforum Wohnen

Um das Format des Dialogforums Wohnen bewerten zu können, wurde eine kurze Evaluation vor Ort abgehalten, bei der die Teilnehmenden des 2. Dialogforums Wohnen ein erstes Stimmungsbild abgeben konnten. Dazu

ergänzend wurde eine ausführliche digitale Evaluation an alle Teilnehmenden der beiden Dialogforen übermittelt. Ein Auszug der Ergebnisse ist nachstehend aufgeführt.

### VOR ORT EVALUATION

**Soll das Dialogforum Wohnen als Veranstaltungsformat fortgeführt werden?**

Ja auf jeden Fall, auch einmal in kleiner Runde regional in 2-3 Ämtern.

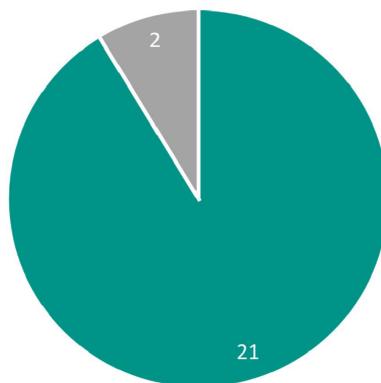
Gerne auch in die Gemeinden gehen!

Unbedingt?

Ja, weitermachen!

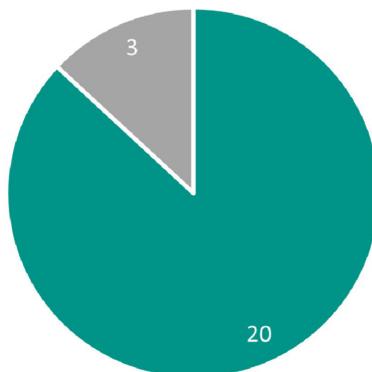
### DIGITALE EVALUATION

Soll der Kreis Rendsburg-Eckernförde gemeinsam mit der Kommunalen Ebene die Entwicklung von Leitlinien für den qualitativen Wohnungsbau aufnehmen?



■ Ja ■ Nein ■ Weiß ich nicht

Soll der Kreis Rendsburg-Eckernförde das Dialogforum Wohnen fortsetzen?



■ Ja ■ Nein ■ Weiß ich nicht

# Grußwort & Kontaktdaten

## 2. Dialogforum Wohnen

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Bereitschaft zur Mitwirkung am Dialogforum Wohnen des Kreises Rendsburg Eckernförde. In beiden Foren hat sich ein interessanter interkommunaler Austausch ergeben. Die Ergebnisse des Forums haben gezeigt, dass insbesondere die Informationen zu den aktuellen Fördermitteln für die Teilnehmenden hilfreich waren. Darüber hinaus wurde deutlich, dass die Leitlinien zwar grundsätzlich von den Teilnehmenden begrüßt werden, aber aufgrund der regionalen Unterschiede im Kreis durchaus einer weiteren Ausarbeitung bedürfen.

Sebastian Hetzel

Carolin Wandzik  
Wandzik@gos-mbh.de  
040 593 636 230

Simon Kropshofer  
Kropshofer@gos-mbh.de  
040 59 36 36 210

Marvin Böttger  
marvin.boettger@kreis-rd.de  
04331 202-1293



Kreis  
Rendsburg-Eckernförde

**GOS.**  
Projektsteuerung auf den Punkt