

8.10.2019

**Vorhabenbeschreibung zum Projektantrag  
"RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg"**

**Verbundpartner: Stadt Büdelsdorf**

Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit  
(Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr)

**Titel des Verbundvorhabens:** Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg: Rendsburg

**Akronym:** RaD stark!

**Gesamtvolumen des Projekts:** 355.068 Euro  
**Beantragte Fördermittel insgesamt:** 248.547 Euro

**Beantragte Laufzeit:** 01.07.2019 – 31.06.2022 (36 Monate)



**Koordinator:**

Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AÖR)  
Am Gymnasium 4, 24768 Rendsburg  
Ansprechpartner: Annika Müller  
Tel.: 04331 / 206 303  
E-Mail: annika.mueller@entwicklungsagentur-rendsbung.de

**Verbundpartner:**

- Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- Stadt Rendsburg
- Stadt Büdelsdorf
- Gemeinde Schacht-Audorf
- Gemeinde Osterrönfeld
- Gemeinde Schülldorf
- Gemeinde Westerrönfeld
- Gemeinde Jevenstedt
- Gemeinde Schülpl
- Gemeinde Fockbek
- Gemeinde Nübbel
- Gemeinde Alt-Duvenstedt
- Gemeinde Rickert
- Gemeinde Borgstedt

## Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Information .....	3
1. Hintergrund und Gebietsdarstellung .....	3
1.1. Hintergrund .....	3
1.2. Gebietsdarstellung .....	3
1. Ziele, Zielgruppen und Akteure .....	6
2. Darstellung der Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Radverkehrs .....	7
2.1 Regionale Erreichbarkeit   Velorouten   Tunnel beleben   Park+Bike .....	8
2.2 Intermodalität   Fahr Rad+Bus+Bahn   Pedelecs   FahrRad nach Schülldorf .....	13
2.3 Lastenradtransport   Lastenradverleih   Alternativ Liefern.....	13
3. Modellhaftigkeit .....	15
4. Treibhausgasminderung und Monitoring .....	16
5. Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation .....	17
6. Zeit- und Umsetzungsplan .....	18
6.1 Zeitplan .....	18
6.2 Umsetzungsplan .....	18
Anlagen.....	19
I. Übersichtskarte Maßnahmen .....	19
II. Flächenverfügbarkeit .....	20
III. Planungs- und Genehmigungsverfahren .....	20
IV. Quellen der Wertermittlung der Kosten.....	20

## **Allgemeine Information**

Die Projektskizze 'RaD stark!' umfasst Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, die Bestandteil des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und damit integriert in ein verkehrsmittelübergreifendes Handlungskonzept sind. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gehört zur Kiel Region<sup>1</sup>, die nunmehr ebenfalls einen Masterplan klimafreundliche Mobilität (als Klimaschutzteilkonzept) besitzt und in dem die Ergebnisse aus dem Rendsburger Konzept integriert sind. Dabei nimmt das Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eine Pilotfunktion in der Konzeption der Maßnahmen (u. a. Radverkehr) ein, die sich insbesondere mit dem Einstieg in die Umsetzung zum Vorbild entwickeln kann. Die Fragestellungen zur Förderung des Alltagsradverkehrs und damit u. a. zur Entwicklung von interkommunalen Radverkehrsverbindungen, als Zubringer zu den starken Achsen im SPNV/ÖPNV und für Transportlösungen mit dem Fahrrad sind übertragbar und werden mit der Projektskizze "RaD stark!" zu einem integralen Ansatz zusammengefasst.

## **1. Hintergrund und Gebietsdarstellung**

### **1.1. Hintergrund**

Im Zeitraum von Mai 2015 bis April 2016 wurde durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Entwicklungsagentur des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg als gemeinsame Auftraggeber für die Region Rendsburg ein umfassendes Klimaschutzteilkonzept Mobilität erarbeitet und erstellt.

Dieses umfassende Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg hat dabei nicht nur einen positiven Prozess in Bewegung gesetzt, sondern weist konkrete Handlungsbedarfe aus, deren Umsetzung nunmehr im Fokus stehen. Mit der klaren Zielsetzung aller Beteiligten, diesen Weg und diese Zielstellung fortzuschreiben, erfolgte im September 2017 die Einstellung eines „Klimaschutzmanager Mobilität“ (nachfolgend Mobilitätsmanager) bei der Entwicklungsagentur (FKZ: 03K05352).

Parallel sind im Klimaschutzteilkonzept Mobilität konkrete, modellhafte, investive Maßnahmen für eine klimafreundliche Fahrradmobilität identifiziert, welche mit diesem Vorhaben umgesetzt werden sollen.

### **1.2. Gebietsdarstellung**

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zeichnet sich mit ca. 70.000 Einwohner/innen in zwei Städten und 11 Gemeinden als Stadt-Umland-Region aus. Rendsburg als Mittelzentrum und Büdelsdorf weisen einen klein- bis mittelstädtischen Charakter auf, welcher sich auch in die angrenzenden Nachbargemeinden ausdehnt, während die übrige Region durch eine eher ländliche Struktur geprägt ist. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde, großräumig betrachtet sehr zentral in Schleswig-Holstein am Schnittpunkt des Nord-Ostsee-Kanals mit den Nord-Süd-Achsen auf Straße und Schiene sowie Richtung Osten.

---

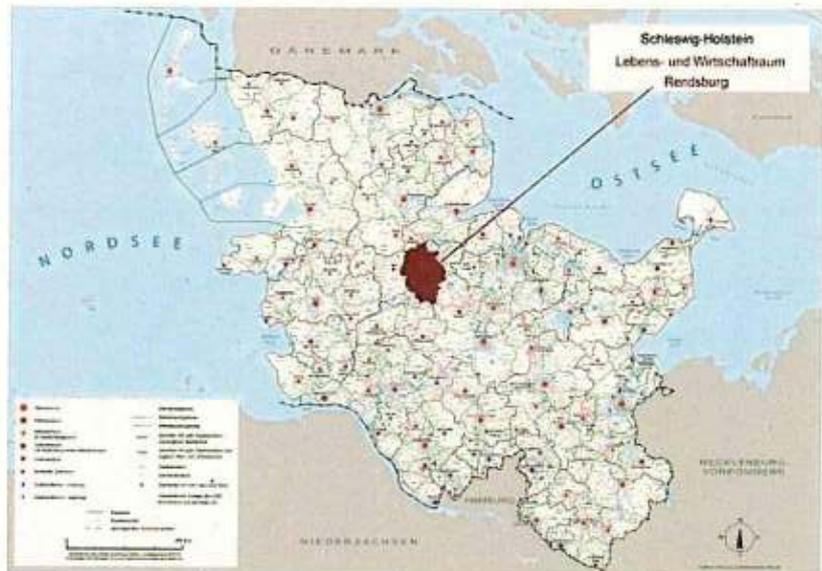
<sup>1</sup> Landeshauptstadt Kiel, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kreis Plön  
Projektskizze „RaD stark!“

Der Nord-Ostsee-Kanal stellt einen bedeutenden wirtschaftlichen und touristischen Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum dar. Gleichzeitig weist er mit nur einzelnen Querungsmöglichkeiten eine erhebliche Barrierewirkung für alltägliche Wegebeziehungen (Schüler/innen, Beschäftigte, Einkauf/Versorgung, Wirtschaftsverkehr) auf. Aktuell und in den kommenden Jahren ist die Kanalquerung aufgrund der Baustellensituation (Sanierung des Kfz-Kanaltunnels bis 2021, anschließend Sanierung der Rader Hochbrücke (BAB A7),

Ausfall der Schwebefähre seit Januar 2016 infolge eines Unfalls auf unbestimmte Zeit) ein Engpass, an dem es regelmäßig zu Störungen im motorisierten Verkehr kommt. Für den Radverkehr bieten sich demgegenüber mit der Nobiskrug-Fähre und dem Fuß- und Radverkehrstunnel Querungsmöglichkeiten (weitestgehend ohne Wartezeiten), deren Bedeutung durch den Ausfall der Schwebefähre noch zugenommen hat.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum ist ein Pendlerraum (täglich ca. 26.000 Pendler/innen) mit einer starken Ausrichtung auf Rendsburg als Mittelzentrum sowie Kiel als Landeshauptstadt. 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. Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg selbst sind in der Regel kürzer als 10 km – viele Entfernungen auch unter 5 km – und liegen damit im potenziellen Einsatzbereich des Fahrrads. Maximale Entfernungen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg betragen 16 km, die – mit Bezug auf die stetig steigende Anzahl e-mobiler Radfahrer/innen – als noch fahradaffin eingeschätzt werden können.



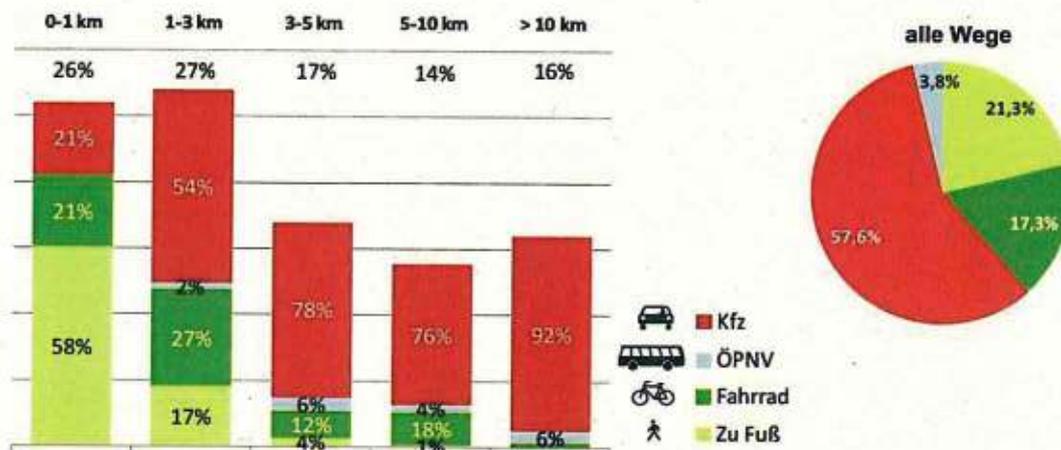
Lage des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg in Schleswig-Holstein  
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Landesplanung, zentralörtliches System SH



Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg  
(Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Kreis Rd-Eck)



Pendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) (dargestellt: sind die stärksten Pendlerströme je Gemeinde)  
(Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Kreis Rd-Eck, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit)



Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Quelle: Planersocietät nach SrV 2013)

Die Ausgangssituation in der Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (SrV 2013) zeigt einen relativ ausgeprägten Anteil des Umweltverbundes, in dem das Zufußgehen und Radfahren das Rückgrat darstellen.

Die Stärken der räumlichen Rahmenbedingungen mit geringen topografischen Anforderungen und relativ kurzen Entfernungen ( $\bar{\varnothing}$  7,7 km pro Weg) werden hier deutlich, so dass sich Rendsburg und Umgebung als eine Region der kurzen Wege auszeichnet.

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist mit 17 % vergleichsweise hoch, womit der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gemäß NRVP als Aufsteiger eingeordnet werden kann. Damit verbunden sind im NRVP Empfehlungen zur dynamischen Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung sowie der Infrastruktur und die Installation von organisatorischen Strukturen.

Der Radtourismus ist in der Region gut entwickelt und wird strukturell gefördert. Das touristische Radverkehrsnetz ist landesweit, so auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde ausgeschildert. In einer Arbeitsgruppe Radtourismus sind die relevanten Akteure vernetzt, aus deren Kooperation auch Service- und Tourenangebote entstehen.

Mit Start des Mobilitätsmanagements wurde im Dezember 2017 eine AG 'Nachhaltige Mobilität' gegründet, welche sich mit Themen der regionalen Radverkehrsförderung auseinandersetzt und somit ein Gremium zur Kooperation im Alltagsradverkehr bildet, dabei aber die Verknüpfung mit weiteren klimaschonenden Mobilitätsformen (Zufußgehen, ÖPNV) betrachtet. Hier wurden beispielsweise erste Planungen für die Velorouten diskutiert und ausgearbeitet. Leider fehlt es an Radverkehrsbeauftragten in den einzelnen Kommunen, die in der Verwaltung als Ansprechpartner genannt werden können.

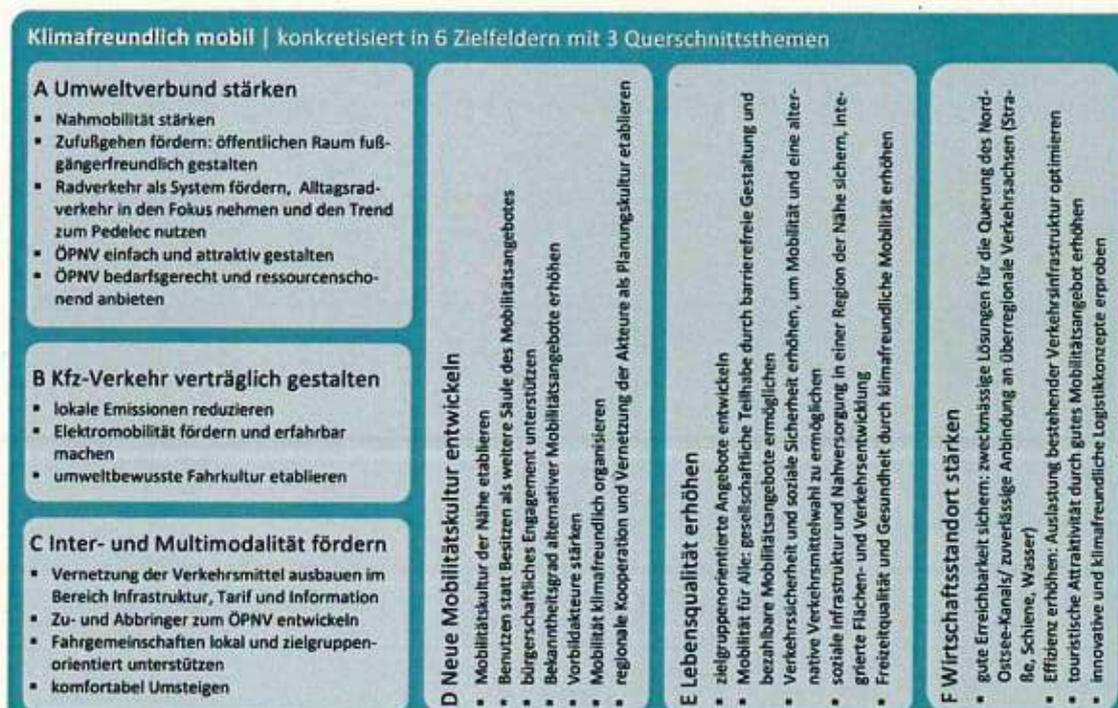
Insgesamt findet sich im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eine gute Ausgangssituation und ein hohes Niveau insbesondere im Radtourismus, worauf nun zur Förderung des Alltagsradverkehrs aufgebaut werden soll. Da in der Region Rendsburg im Durchschnitt relativ kurze Wege zurückgelegt werden, ergeben sich gute Voraussetzungen zur Steigerung des Radverkehrs. Der derzeitige Marktboom bei Pedelecs bietet zudem das Potenzial den Radverkehrsanteil auch auf längeren Strecken (z. B. bis zu 10-15 km) zu entwickeln und Transportlösungen mit dem Fahrrad zu vereinfachen. Als flexibler Zubringer zum SPNV/ÖPNV kann das Fahrrad außerdem den Umweltverbund stärken.

## 1. Ziele, Zielgruppen und Akteure

Thema des Projektes 'RaD stark!' ist die Förderung des Alltagsradverkehrs im regionalen Kontext des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Diese ist im Zielkonzept des Klimaschutzteilkonzepts zur Stärkung des Umweltverbundes verankert. Damit soll ein wesentlicher Beitrag zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur geleistet und die Lebensqualität erhöht werden.

Durch die Entwicklung von Velorouten als Stadt-Umland-Verbindungen wird die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Rendsburg verbessert und insbesondere die Querung des Nord-Ostsee-Kanals mit dem Rad als attraktive und zeitgünstige Alternative zu den störungsanfälligen Kanalquerungen mit dem Auto gestärkt. Auch durch die Vermarktung von Lastenrädern für Transporte und Lieferungen wird der Wirtschaftsstandort gestärkt. Ein besonderer Fokus liegt außerdem in der verbesserten Anbindung des neuen Bahnhofs Schülldorf (Strecke Rendsburg-Kiel), der aufgrund seiner dezentralen Lage für den Ausbau des Fahrrads als Zu- und Abbringer prädestiniert ist, so dass hier auch die Inter- und Multimodalität gefördert wird.

Als Zielgruppen werden damit neben einer Bewerbung des Radfahrens im Alltag (Einkaufen, Versorgung, Freizeit) in der allgemeinen Öffentlichkeit vor allem konkret Pendler/innen (Beschäftigte, Schüler/innen) angesprochen. Für die intermodale Nutzung des Fahrrads werden insbesondere ÖPNV-Kunden adressiert. Bereits das Klimaschutzteilkonzept Mobi-



Zielkonzept für das Klimaschutzteilkonzept Mobilität (Quelle: Planersocietät)

lität wurde in einem Planungsdialog und unter Beteiligung vieler Akteure<sup>2</sup> erarbeitet, um die Akzeptanz und Tragfähigkeit der Ergebnisse des Konzeptes sicherzustellen. Dabei wurde die Partizipation in der Konzeptentwicklung und damit Vernetzung der Akteure als wichtige Grundlage im Hinblick auf die Umsetzung verstanden.

<sup>2</sup> Mit den unterschiedlichen Beteiligungsangeboten konnten insgesamt ca. 150 Akteure am Planungsprozess beteiligt werden.

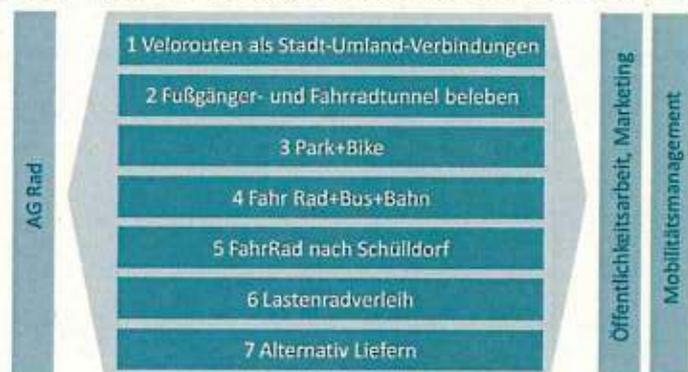


Öffentlichkeitsbeteiligung zur Maßnahmenentwicklung (Quelle: Planersocietat)

Auf Basis des Klimaschutzteilkonzepts konnte durch das eingesetzte Mobilitätsmanagement mittlerweile eine AG 'Nachhaltige Mobilität' als interkommunales Gremium zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eingerichtet werden. Die Kooperation der radverkehrsrelevanten Akteure (Verwaltung, Polizei, ADFC u. a.) trägt zum Austausch von Erfahrungen und Aufbau von Knowhow sowie zur Umsetzung gemeinsamer Projekte bei. In diesem Sinne wird auch das Projekt 'RaD stark!' in der AG 'Nachhaltige Mobilität' unter Federführung der Entwicklungsagentur gesteuert. Wichtige Akteure, die darüber hinaus eingebunden werden, sind die ÖPNV-Beauftragten des Kreises Rendsburg-Eckernförde sowie die AktivRegion Eider- und Kanalregion Rendsburg (Leader).

## 2. Darstellung der Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Radverkehrs

Radfahren ist im Lebens- und Wirtschaftsraum alltäglich (wie der Anteil von 17 % am Modal Split zeigt), wird aber in diesem Sinne - anders als der Radtourismus - bisher regional noch nicht systematisch gefördert. Eine Initialzündung dazu könnte die Neugestaltung der Radstation am Bahnhof Rendsburg darstellen, die mit einer Ausweitung des Serviceangebotes und Aufwertung des gesamten Bahnhofsvorplatzes einhergeht. Das Vorhaben soll in Kooperation mehrerer Akteure umgesetzt werden und befindet sich derzeit zur Beschlussfassung in den politischen Gremien. Gleichzeitig gibt es in den Kommunen lokale Projektideen. Mit einem Senatsbeschluss der Stadt Rendsburg vom 07. Mai 2015 zur Fahrradfreundlichkeit ist beispielsweise die politische Grundlage zur Förderung des Radverkehrs geschaffen worden. Weiterhin engagiert sich die Entwicklungsagentur als Vertretung der gesamten Region in der Rad.SH, einer landesweiten Arbeitsgemeinschaft der Kommunen. Mit dem Projekt 'RaD stark!' soll nun auf die vorhandenen Potenziale aufgebaut und der Alltagsradverkehr in der Region systematisch gefördert werden. Dies umfasst Verbesserungen der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, die intermodale Verknüpfung des Fahrrads als Zu- und Abbringer insbesondere zu den Hauptachsen des ÖPNV sowie das Erfahrbarmachen von Transportlösungen und die Unterstützung von Vorbildakteuren.



Übersicht der geplanten Maßnahmen im Projekt 'RaD stark!' (Quelle: Planersocietat)

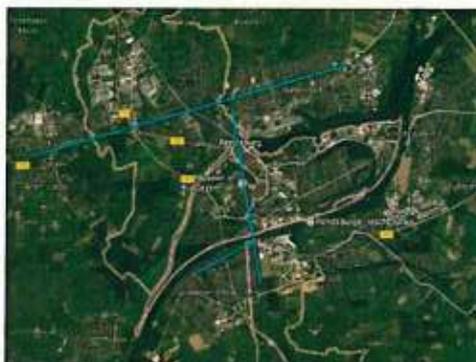
## 2.1 Regionale Erreichbarkeit | Velorouten | Tunnel beleben | Park+Bike

Das Radfahren bietet sich im Lebens- und Wirtschaftsraum auch für zwischengemeindliche Alltagswege an und soll daher weiter gefördert werden. Es gilt, Korridore für den Alltagsradverkehr zwischen dem Mittelzentrum Rendsburg und den Nachbargemeinden als Velorouten zu entwickeln. Schnelle Radwegeverbindungen sind ein wichtiges Infrastrukturelement, um das noch nicht ausgeschöpfte Potenzial des Alltagsradverkehrs auch auf längeren Entfernungen zu erschließen.



**Velorouten:** Mit der Maßnahme „Velorouten“ wurden in Weiterentwicklung des Gesamtverkehrsplans der Stadt Rendsburg (2002) vier mögliche Korridore für zügige und komfortable Stadt-Umland-Verbindungen aufgezeigt, die sukzessive entwickelt und Detail geplant werden sollen. Die Velorouten stellen so ein besonderes Qualitätsprodukt innerhalb des Alltagsradverkehrsnetzes dar. Mit dem Klimaschutzteilkonzept und aufbauend auf regionalen Planungsrunden wurden die relevanten Korridore aufgezeigt, in denen sich die Umsetzung von Velorouten anbietet.

Für die projektbezogene Umsetzung der Velorouten ist eine Prioritätenreihung vorzunehmen, die sich einerseits an den Nutzungspotenzialen und andererseits an den infrastrukturellen Möglichkeiten orientiert. Dazu bieten sich als Einstieg in die Umsetzung vier Korridore konkret an. Die Anbindung von Rendsburg an die Gemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals ist bereits heute aufgrund der Zwangspunkte der Tunnelquerung eine stark nachgefragte Verbindung, die Radverkehrsströme bündelt. Außerdem sind starke Pendlerverflechtungen zwischen Rendsburg und Büdelsdorf sowie Rendsburg und Fockbek vorhanden, die durch die Überlagerung mit den Pendlerbeziehungen zwischen Fockbek und Büdelsdorf noch verstärkt werden. Durch zukünftige Gewerbeentwicklungen sowie einem Pendlerparkplatz (Park+Drive) gewinnen die Pendlerbeziehungen zudem an Bedeutung. Die Entwicklung dieser Velorouten inkl. Anbindung an den Bahnhof Rendsburg ist bereits in einer planerischen Konkretisierungsphase. So wurden Workshops der örtlich zuständigen Fachplaner aus den betroffenen Verwaltungen unter Koordination des Mobilitätsmanagements durchgeführt und dabei sowohl die möglichen Trassenverläufe gemeinsam eruiert als auch die Übergangspunkte zwischen den Gemeinden festgelegt. In der Konzeption der Velorouten werden zudem die Zuwegungen aus den wichtigen Quell- und Zielgebieten berücksichtigt, um Netzlücken zu schließen und über funktionale Zubringer eine effektive Bündelung auf den Velorouten zu erreichen.

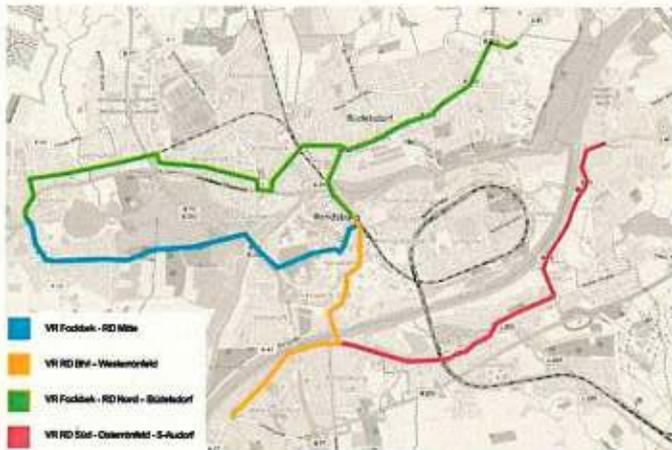


Veloroutenkorridore (Quelle: Klimaschutzmanagement, Entwicklungsagentur)



Veloroutenkonzeption unter Berücksichtigung wichtigen Quell- und Zielgebiete (Quelle: Klimaschutzmanagement, Entwicklungsagentur)

Zudem wurde ein Planungsbüro beauftragt, den bislang diskutierten Netzplan mit Maßnahmvorschlägen, die nach „ERA 2010“ Verbesserungen in der Situation für den Radverkehr bedeuten. Das Büro ist erfahren in der Konzeption und Umsetzung von Velorouten. Darüber hinaus erfolgt auf Basis dieser regionalen Planung auf der jeweiligen Gemeindeebene sowohl die nächste Konkretisierungsarbeit als auch in Teilen schon die Detailplanung. Damit werden derzeit die notwendigen Planungsleistungen erbracht, die letztendlich dann die zeitnahe bauliche Umsetzung im Rahmen des Projekts 'RaD stark!' ermöglichen.



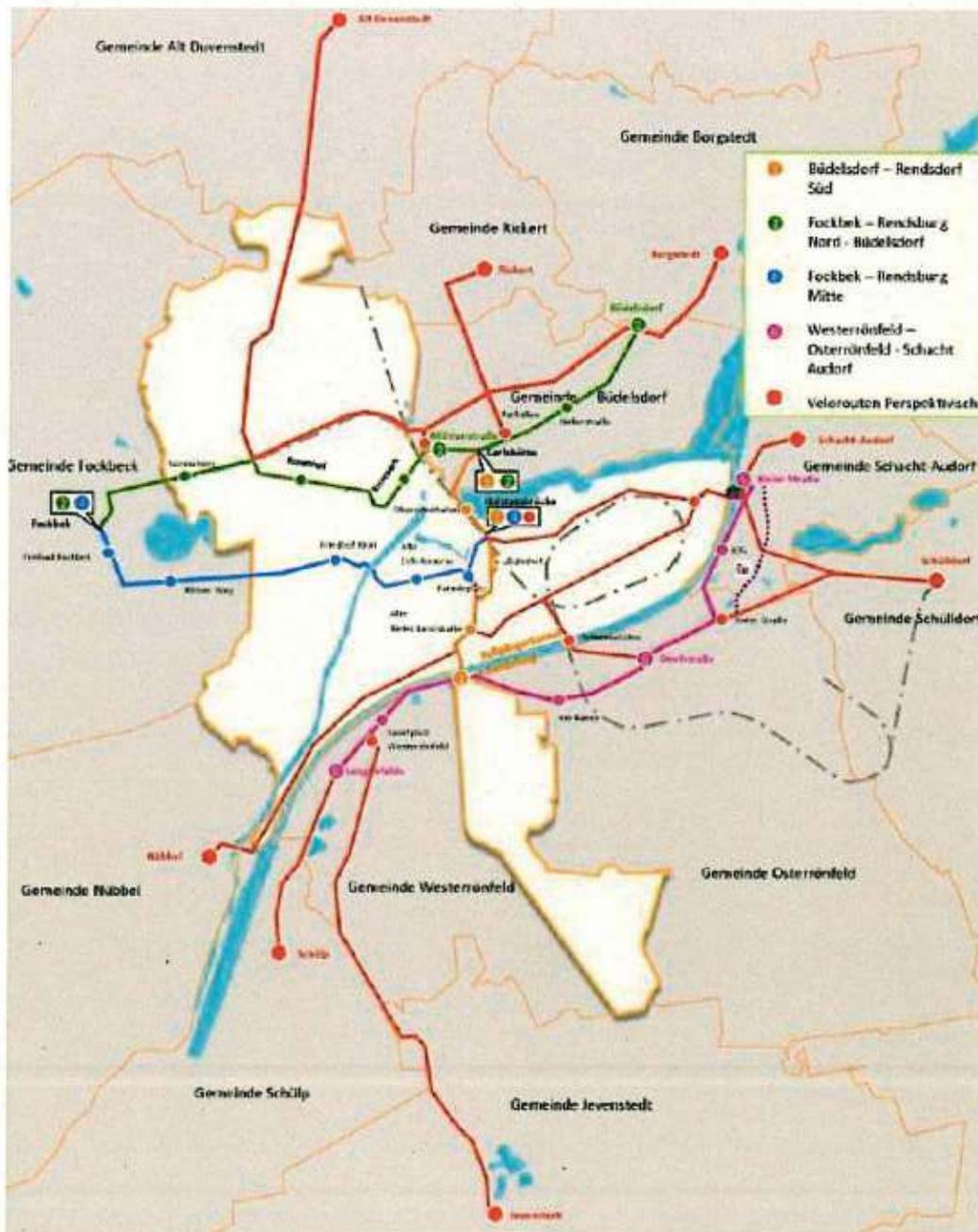
Feingliedrige Veloroutenkorridore  
(Quelle: Klimaschutzmanagement Entwicklungsagentur)



Detailanalyse entlang der Bahngleise  
Büsumer Strasse (Quelle: Klimaschutzmanagement Entwicklungsagentur)

Veloroutenführung Büdelsdorf  
(Quelle: Klimaschutzmanagement Entwicklungsagentur)

Mit der Erstellung des Veloroutenkonzepts wurden nun folgenden Routenführungen vorgeschlagen:



Übersichtskarte der Velorouten in der Region Rendsburg  
(Quelle: IPP Ingenieurgesellschaft GmbH)

Die hier ebenso dargestellten roten Routen verdeutlichen eine weitere Ausweitung der Vernetzung und Aufwertung der Radverkehrsverbindungen in der gesamten Region. Folgende Routenführung stellt die Umsetzungshorizonte für die Projektlaufzeit des Vorhabens „RaD stark!“ dar:



cÜbersicht Velorouten Kernbereich (Quelle: IPP Ingenieurgesellschaft GmbH)

Da es sich bei der südlichen Ost-West-Route (Veloroute 6) zum Teil um Liegenschaften in der Baulastträgerschaft des Kreises und des Bundes handelt, sind diese Teilabschnitte nicht Bestandteil dieser Antragstellung. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde begrüßt jedoch das Vorhaben und signalisiert, dass bei einer Sanierung der Straßenzüge die Grundsätze der auf Ebene der Entwicklungsagentur Rendsburg beschlossenen Grundzüge der Veloroutenausgestaltung bestmöglich Anwendung finden.

Mit Erstellung des Veloroutenkonzepts wird ebenso ein gemeindeübergreifender Leitfaden beschlossen, welcher einheitliche, mindestens Regelstandards (gemäß ERA 2010) erfüllende Kriterien für den Radverkehr in der Region darstellt. Dies soll neben diesem Projekt auch eine langfristige qualitativ hochwertige Weiterentwicklung der Velorouten als Stadt-Umland-Verbindungen in der Region garantieren. Dieser Standard berücksichtigt sowohl die bauliche wie auch die optische Wegweisung und wirkt auch mit dem Mobilitätskonzept der Kiel-Region zusammen. Die fertiggestellten Velorouten werden mit einer Radverkehrswegweisung beschildert und damit erkennbar gemacht. Auch eine Markierung mit Piktogrammen und/oder Zielangaben ist vorgesehen.

Um die Nutzung der Velorouten zu identifizieren werden zudem durch die Entwicklungsagentur Rendsburg Fahrradzählstellen eingerichtet. Diese werden möglichst zu Beginn der Baumaßnahmen der Kommunen eingerichtet um eine Vergleichbarkeit vor und nach der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf diesen Routen ableiten zu können.

## Erläuterung der Veloroutenabschnitte



### Veloroute 2

Betrifft die Kommunen: Fockbek, Rendsburg, **Büdelsdorf**

Die Veloroute 2 stellt eine der Ost-West-Verbindungen dar.

Größere Arbeitgeber in Büdelsdorf und Fockbek sowie die jeweiligen Wohnstandorte sind Quell- und Zielgebiete der Verbindung für den Alltagsradverkehr. Auf einem kurzen Abschnitt verläuft die Route auf einem ehemaligen Gleisbett. Parallele Entwicklungen zur Reaktivierung der Bahntrasse werden nicht eingeschränkt, sondern können gleichzeitig entwickelt werden.

Auf Büdelsdorfer Stadtgebiet bindet Veloroute 2 im Westen an das Stadtgebiet Rendsburgs an der Hollerstraße. Da auf diesem Abschnitt laufende Planungen zur Umgestaltung des Gebiets vorliegen, ist die Umsetzung dieses Routenabschnitts nicht Teil des Antrags. Die Planungen Büdelsdorfs werden jedoch in das eigene Vorhaben integriert. Nach derzeitigem Planungsstand werden auf dem Abschnitt der Hollerstraße West geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt und der Radverkehr auf die Straße geleitet. Im weiteren Verlauf Richtung Osten führt die Route entlang einer der Hauptverkehrsachsen der Region. Teilweise sind geringe Breiten vorhanden, die dann punktuell ausgebessert werden. Zudem wird durch die Umsetzung der Veloroute 2 eine Lücke in der Radverkehrsführung am Ortsein-/ bzw. -ausgang Büdelsdorfs geschlossen.



### Tunnel beleben



### Park & Bike

## 2.2 Intermodalität | Fahr Rad+Bus+Bahn | Pedelecs | FahrRad nach Schülldorf



**Fahr Rad + Bus + Bahn:** Das Fahrrad hat auf den alltäglichen Wegen zudem besonderes Potenzial in Ergänzung zu Bus und Bahn, für den Weg von und zur Haltestelle. Die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr soll daher gefördert werden. Dazu werden an den zentralen Haltestellen in den 13 Gemeinden bzw. Städten (je Gemeinde-1 Anlage, je Stadt 2 Anlagen) an den Endhaltestellen des Stadtverkehrs qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten mit Überdachung ausgebaut. Entlang der Veloroute 2 werden diese an den Bushaltestellen „Carlshütte“ und „Brandheide/ Mobilcom“ errichtet.



Verortung der Fahrradabstellanlage (Fahr Rad+Bus+Bahn) in Büdelsdorf „Carlshütte“ (links) und „Brandheide/ Mobilcom“ (rechts)  
(Quelle: Mobilitätsmanagement der Entwicklungsagentur Rendsburg)



### Pedelecs



### Fahr Rad nach Schülldorf

## 2.3 Lastenradtransport | Lastenradverleih | Alternativ Lieferrn

Lastenräder erweitern die Nutzungsmöglichkeiten im Radverkehr und ermöglichen kostengünstige und CO<sub>2</sub>-neutrale Transporte oder die Mitnahme von Kindern.

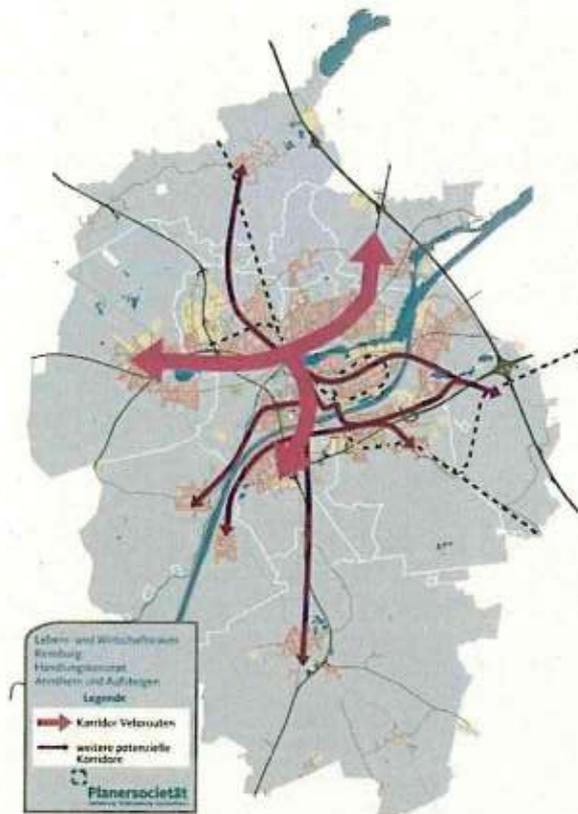


### Lastenradverleih



### Alternativ Lieferrn

## Visualisierung



Konzeption möglicher Korridore für Velorouten  
(Quelle: Planersocietät)



Best-Practice-Beispiel: Fietsroute plus Groningen-Zuidhorn  
(Quelle: Planersocietät)

## Fußgänger- und Fahrradtunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal beleben Verknüpfung Rad und SPNV am dezentral gelegenen Bahnhof Schülldorf



Bahnhof Schülldorf  
(Quelle: Planersocietät)



Fußgänger- und Fahrradtunnel Nord-Ostsee-Kanal  
(Quelle: Planersocietät)



Rolltreppen zum Fußgänger- und Fahrradtunnel  
(Quelle: Planersocietät)



#### 4. Treibhausgasminderung und Monitoring

Mit dem Ziel den Alltagsradverkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zu stärken (s. o.) wird eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs durch Substitution von Wegen mit dem Kfz und somit eine klimafreundlichere Mobilität und Minderung der Treibhausgasemissionen erzielt. Im Kontext der Velorouten werden Potenziale bspw. besonders bei den Pendlerverkehren gesehen, da die Pendlerströme innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg Entfernungen von maximal 10 km aufweisen. Mehr als zwei Drittel aller Wege im Lebens- und Wirtschaftsraum sind sogar kürzer als 5 km. Unter der Annahme, dass die im Projekt 'RaD stark!' enthaltenen Maßnahmen umgesetzt und genutzt werden, sind Verlagerungen im Modal Split zu erwarten. Wird demnach bereits jeder 10. Weg unter 5 km mit dem Rad statt mit dem Pkw zurückgelegt, werden – im Vergleich zum Ausgangsjahr 2014 – ca. 71.800 km Fahrleistung im MIV pro Tag eingespart, was einem Ausstoß von etwa 3.669 t CO<sub>2</sub> pro Jahr entspricht<sup>3</sup>. Eine Förderung durch den Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr wird die zügige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Bereich Radverkehr ermöglichen und gegenüber einer eigenen Finanzierung kurzfristiger zu den Klimaschutzzielen beitragen. Darüber hinaus werden weitere Effekte der Maßnahmen benannt, um auch die Wirkung der über den Klimaschutz hinausgehenden Zielstellungen darstellen zu können. Mit dem Projekt 'RaD stark!' werden folgende weitere Effekte erzielt:

- Imagegewinn der Region
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Rendsburg sowie des SPNV-Haltespunktes Schülldorf
- Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur
- Aktive Gesundheitsförderung
- regionale Wertschöpfung

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschrittes. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung), werden messbare Indikatoren für die Projektskizze herangezogen, welche als Kontrollinstrumente hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dienen.

Zielfeld	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
<b>Umweltverbund stärken</b>	Auswertung Mobilitätserhebung (Fuß-/ Radverkehrsanteil, ÖPNV)	Alle fünf Jahre
	Rad- und Fahrgastzählungen	Alle fünf Jahre
	Auswertung Fahrradzahlstellen	Jährlich
<b>Inter- und Multimodalität</b>	Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen/ B+R	Jährlich
	Auswertung Mobilitätserhebung (Multimodalität)	Alle fünf Jahre
<b>Neue Mobilitätskultur entwickeln</b>	Nutzerstatistik und -befragung zu Leihangeboten	Jährlich
	Kampagnen und Evaluation zur Mobilitätskultur	Jährlich
<b>Lebensqualität erhöhen</b>	Anzahl zielgruppenspezifischer Projekte	Jährlich
	Auswertungen der Unfallstatistik	Jährlich

<sup>3</sup> Angenommen wird ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g/km (Quelle: Umweltbundesamt 2018)

## 5. Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation

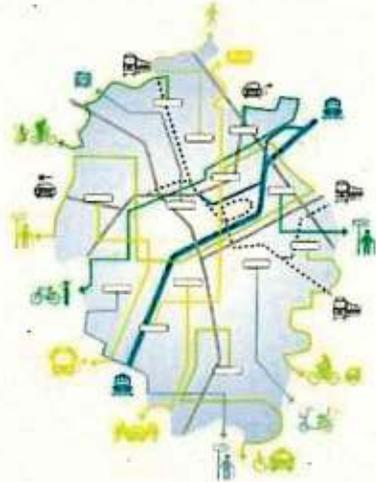
Mehr Information, mehr Werbung, mehr Nutzung. Eine bessere Kommunikation macht die vorhandenen lokalen Mobilitätsangebote bekannter. Mit dem Projekt 'RaD stark!' werden Anlässe geschaffen, die genutzt werden sollen, um das Radfahren nicht nur attraktiver zu machen, sondern auch ins Gespräch zu bringen. Durch eine wiederkehrende und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit wird der Gedanke der klimafreundlichen Mobilität und Fahrradfreundlichkeit in regelmäßigen Abständen belebt und gleichzeitig ein identitätsstiftendes Image in der Region verankert.

Es ist vorgesehen, das speziell für die Öffentlichkeitsarbeit des Klimaschutzteilkonzeptes entwickelte Logo „Region in Bewegung“ im Rahmen der Maßnahmenrealisierung weiterzuverwenden, um z. B. umgesetzte Maßnahmen in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen. Für das Projekt 'RaD stark!' ist es denkbar, das Logo hinsichtlich des zentralen Themas Alltagsradverkehr weiterzuentwickeln wie auch im Corporate Design der Region zu agieren. In Kooperation mit Akteuren

**RaD stark!**  **Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region**  
**Rendsburg**

Logo „RaD stark!“ im CD der Region  
(Quelle: Entwicklungsagentur)

und Partnern werden die entstehenden Angebote auch in deren Marketing, im Bereich der intermodalen Verknüpfung des Fahrrads z. B. der NAH.SH integriert. Außerdem können die neuen Angebote der im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes geplanten Aktionen kommuniziert und beworben werden. So bietet sich eine Integration an, die z. B. die Eröffnung/Einführung eines neuen Angebotes mit dem Startschuss zum Stadtradeln oder dem autofreien Tag verknüpft. Wesentlich ist darüber hinaus eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die die Pendler/innen konkret anspricht. Insgesamt pendeln täglich 6.600 Beschäftigte innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes von und nach Rendsburg mit durchweg fahrradfreundlichen Entfernungen, die Relation zur Landeshauptstadt Kiel, für die eine attraktive Schienenanbindung besteht, wird täglich von ca. 4.200 Pendler/innen genutzt. Diese Potenziale liegen der Maßnahmenkonzeption zugrunde und werden auch in der Vermarktung offensiv genutzt. Die Veloroute Fockbek-Rendsburg-Büdelorsorf bindet die Gewerbegebiete in Fockbek (u. a. Hobby Wohnwagenwerk, 1.000 MA) und Büdelorsorf (u. a. Mobilcom-Debitel, ca. 1.000 MA) an, während die Nutzung des Fuß- und Radverkehrstunnels zur Kanalquerung (im Zuge der Veloroute) sowie die optimierte Anbindung und Verknüpfung am Bahnhof Schüllsdorf für die Beschäftigten der Gewerbegebiete südlich des Kanals (u. a. Senvion und Max Bögl, ca. 800 MA) interessant ist. Die Kooperation mit den großen Arbeitgebern erfolgt bereits im Rahmen des Mobilitätsmanagements. Auch an Schulen ist mit dem Klimaschutzteilkonzept ein Mobilitätsmanagement vorgesehen, so dass Schüler/innen und in der Multiplikation auch deren Familien als Zielgruppe angesprochen werden, wobei auch der Schulradverkehr in die Konkretisierung der Velorouten eingebracht wird. So können Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Schulen, Institutionen) im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und ihre Erfahrungen als sogenannte „early Adopters“<sup>4</sup> im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber“ nach außen tragen.



Logo „Region in Bewegung“  
(Quelle: baumert-design)

<sup>4</sup> frühzeitige Anwender: i. d. R. Personen, die die neuesten Techniken oder die neuesten Varianten von Produkten/Angeboten nutzen  
Projektskizze „RaD stark!“

Hierdurch können drei Effekte zugunsten des Projektes aber auch der jeweiligen Akteure ausgelöst werden:

- Bekanntmachung neuer Mobilitätsangebote/Techniken durch die sichtbare Nutzung im öffentlichen Raum
- Aufzeigen der praxistauglichen Nutzung der Technik/des Angebotes im Alltag
- Verknüpfung eines positiven klimafreundlichen Images des Akteurs gegenüber der Öffentlichkeit

## **6. Zeit- und Umsetzungsplan**

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen wurden nach dem aktuellen Stand der Planung abgeschätzt und hinsichtlich Investitions- und Sachkosten sowie Kosten für die Auftragsvergabe an Dritte (Öffentlichkeitsarbeit, Bauüberwachung) sowie in Aufteilung auf die Verbundpartner differenziert. Der Eigenanteil umfasst 30 % an den Gesamtkosten der Maßnahme.

### **6.1 Zeitplan**

Die Umsetzung des Projekts 'RaD stark!' ist innerhalb von drei Jahren für den Zeitraum von Q3/2019 bis Q2/2022 vorgesehen. Während einzelne Maßnahmen noch planerisch konkretisiert und vorbereitet werden müssen, können andere kurzfristig in die Umsetzung gehen. Das Projekt ist in drei Phasen gegliedert und wird kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Die Planungen insbesondere zu den Velorouten werden bis einschließlich Vorbereitung möglicher Vergabeleistungen weiter vorangetrieben. Eine Vergabe ist haushaltsrechtlich erst mit Zusage dieser Förderung möglich.

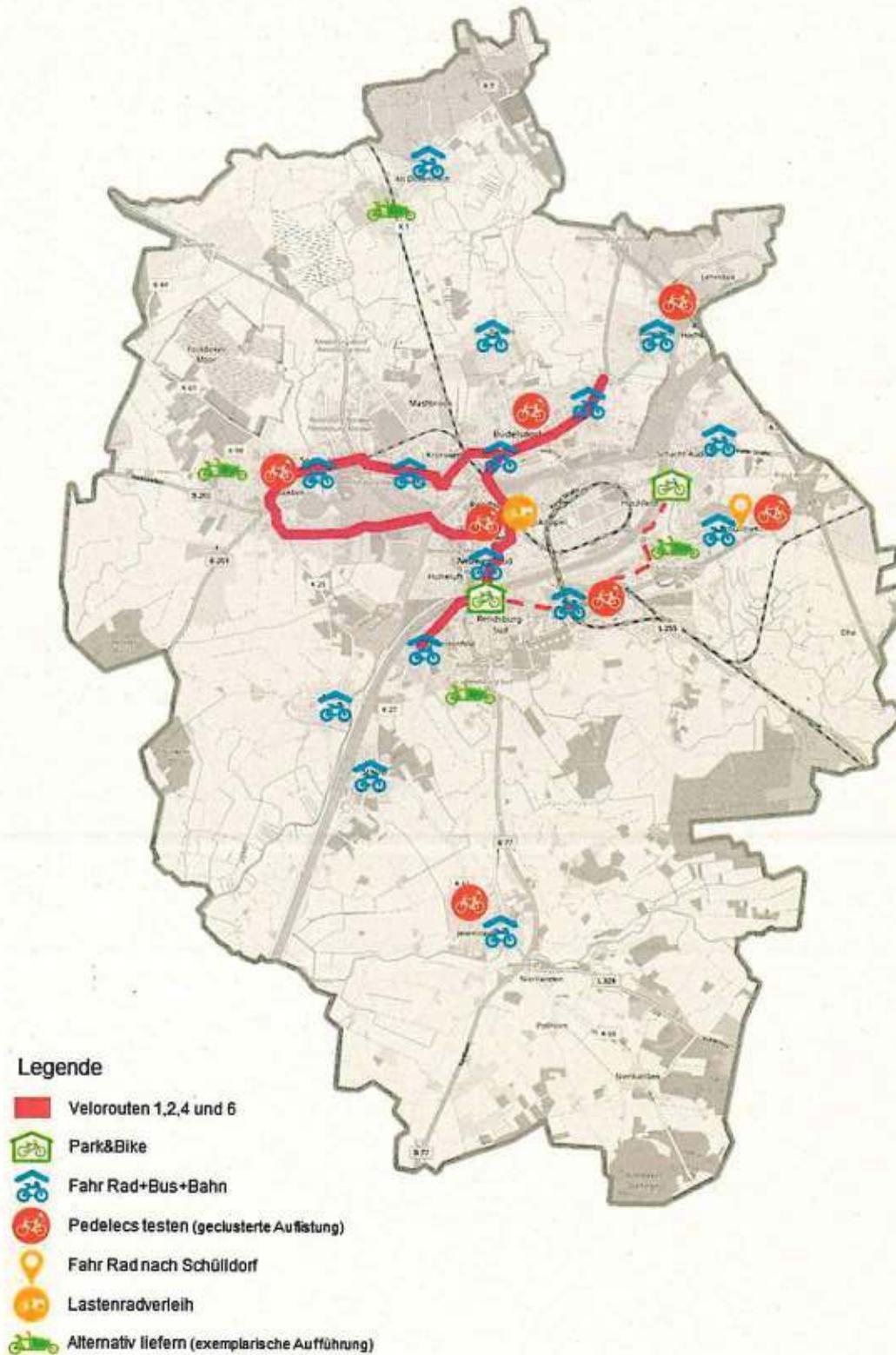
*Siehe Anhang*

### **6.2 Umsetzungsplan**

*Siehe Anhang*

# Anlagen

## I. Übersichtskarte Maßnahmen



## **II. Flächenverfügbarkeit**

### **VELOROUTEN**

Mit Erstellung des Veloroutenkonzepts für die Region Rendsburg wurde auch die Baulastträgerschaft der einzelnen Straßenzüge des Netzplans analysiert. Dementsprechend finden sie alle in diesem Antrag enthaltenen Straßenzüge der Velorouten in Baulastträgerschaft der einzelnen Kommunen bzw. Verbundpartner.

### **FAHR RAD+BUS+BAHN**

Das Aufstellen von überdachten Fahrradabstellanlagen an Bushaltepunkten ist ausschließlich für Flächen vorgesehen, die eine Bebauung seitens der Kommune zulassen.

## **III. Planungs- und Genehmigungsverfahren**

Alle Maßnahmen bedürfen einer weiteren Planung (Planungs- und Genehmigungsverfahren) durch die Kommunen vor Ort. Dementsprechend sind weitere Planungsschritte vonnöten, die im Vorwege einer Umsetzung durchgeführt werden.

## **IV. Quellen der Wertermittlung der Kosten**

*siehe Anlage Gesamtvorhabenbeschreibung unter VII a (Velorouten) und VII c (Fahr Rad+Bus+Bahn)*

	2019												2020												2021												2022												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6							
<b>Projekttablauf 'Rad stark' - Büdelsdorf</b>	Vorphase Planung / Vergabe												bauliche Umsetzung (1) / Zahlstellenanforderung (2) / Contenterstellung (3) / Aktionen (4)												Projektlaufzeit																								
1.2 Veloroute 2: Fockebek - Rendsburg - Büdelsdorf																																																	
4 Fahr Rad+Bus+Bahn																																																	

MS 2  
B&R-Anlagen  
errichtet

MS 3  
Velorouten 2  
fertig

