GV3 16.09.2019, Anlage 1 TOP 13, Vorhabenbeschreibung

8.10.2018

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

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

Akronym: RaD stark!

Gesamtvolumen des Projekts: 3.117.558 € Euro
Beantragte Fördermittel insgesamt: 2.242.292 Euro

Beantragte Laufzeit: 01.07.2019 – 31.06.2022 (36 Monate)

Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

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 Schülp
- Gemeinde Fockbek
- Gemeinde Nübbel
- Gemeinde Alt-Duvenstedt
- Gemeinde Rickert
- Gemeinde Borgstedt

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassende Informationen zu inhaltlichen Abweichungen zur Projektskizze 3
Allgemeine Information 4
1. Hintergrund und Gebietsdarstellung 4
1.1. Hintergrund 4
1.2. Gebietsdarstellung 4
2. Ziele, Zielgruppen und Akteure 7
3. Darstellung der Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Radverkehrs 8
3.1 Regionale Erreichbarkeit | Velorouten | Tunnel beleben | Park+Bike 9
3.2 Intermodalität | Fahr Rad+Bus+Bahn | Pedelecs | FahrRad nach Schülldorf 15
3.3 Lastenradtransport | Lastenradverleih | Alternativ Liefern 16
4. Modellhaftigkeit 18
5. Treibhausgasminderung und Monitoring 19
6. Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation 20
7. Zeit- und Umsetzungsplan 21
7.1 Zeitplan 21
7.2 Umsetzungsplan 22
Anlagen 24
I. Projektsteckbrief 24
II. Beschreibung der Antragsteller und seiner Partner 26
III. Übersichtskarte Maßnahmen 28
IV. Flächenverfügbarkeit 29
V. Planungs- und Genehmigungsverfahren 29
VI. Betreiben von Sammelschließanlagen 29
VII. Quellen der Wertermittlung der Kosten 30

Zusammenfassende Informationen zu inhaltlichen Abweichungen zur Projektskizze

Velorouten

Ein externes Planungsbüro hat zwischen Projektskizzeneinreichung und Antragsphase ein Veloroutenkonzept für die Region Rendsburg erarbeitet, welches die bisherigen Überlegungen konkretisiert, die Wunschlinien des Klimaschutzteilkonzept Mobilität auf konkrete Straßenzüge überführt, Maßnahmen unter Beachtung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (FGSV 2010) vorschlägt und realistische Kostenansätze für die Umsetzung als Handreichung für die Verbundpartner zur Verfügung stellt. Gleichzeitig wurden auch die Baulastträgerschaften der Straßenzüge betrachtet, was dazu führt, dass ein Teil einer Routenführung (Veloroute 6) nicht in der Baulastträgerschaft der betreffenden Kommunen liegt. Aus diesem Grund werden anderweitige Umsetzungsmöglichkeiten dieser Veloroute (ab Osterrönfeld – Schacht-Audorf) außerhalb dieser Antragstellung erarbeitet werden.

Pedelecs

Mit Projektskizzeneinreichung wurden 50 Pedelecs zur Bewerbung des Bahnhaltepunkts Schülldorfs bei Pendlern beansprucht. Bisherige planerische Überlegungen zeigen jedoch, dass die zu errichtende Sammelschließanlage am Bahnhof Schülldorf den Fahrzeugpool von 50 Pedelecs nicht aufgreifen kann. Zudem würden die zu installierenden Stellplätze durch die Aktion blockiert, was nicht Ziel des Projekts sein soll. Dementsprechend werden Pedelecs sowie zwei Lastenräder ohne elektrische Unterstützung von der Entwicklungsagentur Rendsburg angeschafft, diese auf die Verbundpartner verteilt und für Dienstfahrten als Ersatz zur Nutzung des Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor in den Kommunen zum Testen und als Vorbildfunktion eingesetzt.

Dienstreisen

Zur Wahrnehmung der Statustreffen als auch Netzwerktreffen im Rahmen des Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr werden jeweils zwei Dienstfahrten für zwei Personen der Entwicklungsagentur Rendsburg pro Jahr mitbeantragt.

Sonderkonditionen/ Vergünstigungen für ÖPNV-Abonnenten

Maßnahmen, welche vergünstigten Angebote für ÖPNV-Abonnenten adressierten sind nun nicht mehr Bestandteil des Antrags. Alle anzuschaffenden Fahrzeuge bleiben mindestens für die Dauer des Bewilligungszeitraums sowie die Zweckbindungsfrist im Besitz der Entwicklungsagentur Rendsburg und stehen grundsätzlich zielgruppenoffen und kostenlos zur Verfügung.

Projektlaufzeit

Um eine zeit- und fristgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu gewährleisten, wurde die Projektlaufzeit abweichend von der Skizze um drei Monate nach hinten versetzt (Beginn Q3/2019). Hiermit erhalten die Kommunen die notwendige Zeit, um die Planungs- und Vergabeverfahren vor Beginn der eigentlichen Umsetzung durchzuführen.

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[1], 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.

---

[1] Landeshauptstadt Kiel, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kreis Plön

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.



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

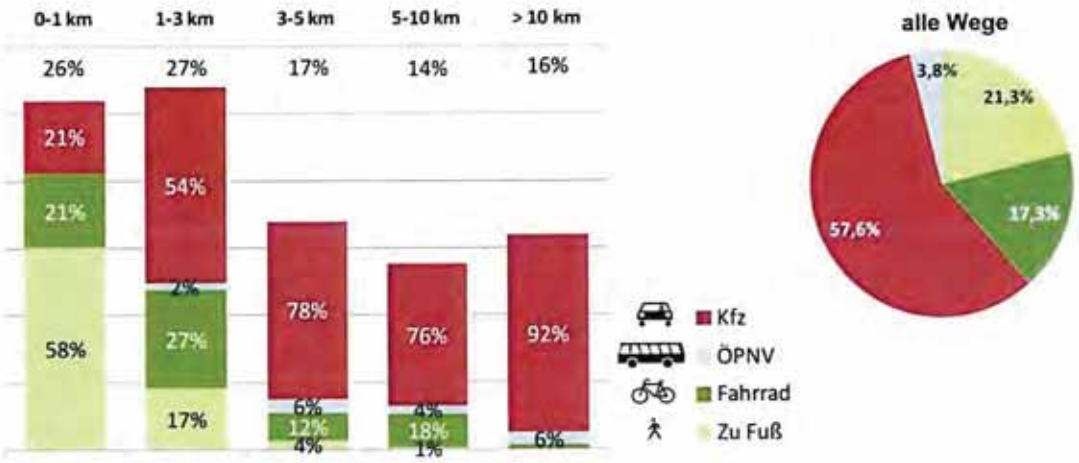
Der Lebens- und Wirtschaftsraum ist ein Pendlerraum (täglich ca. 26.000 Pendler/innen) mit einer starken Ausrichtung auf Rendsburg als Mittelzentrum sowie Kiel als Landeshauptstadt. Auffällig ist, dass die Pendlerströme mit Entfernungen über 30 km (z. B. Kiel, Neumünster, Hamburg und Eckernförde) an 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 fahrradaffin eingeschätzt werden können.



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 (Ø 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.

2. 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[2] 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.

---

[2] Mit den unterschiedlichen Beteiligungsangeboten konnten insgesamt ca. 150 Akteure am Planungsprozess beteiligt werden.



Öffentlichkeitsbeteiligung zur Maßnahmenentwicklung (Quelle: Planersocietät)

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).

3. 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: Planersocietät)

3.1 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 Maßnahmenvorschlägen, die nach „ERA 2010" Verbesserungen in der Situation für den radverkehr bedeuten. Das Büro ist erfahren in der Konzeption und Umsetzung von Veloroute-n. Darüber hinaus erfolgt auf Basis dieser regionalen Planung auf der jeweiligen Gemeindeebene sowohl die nächste Konkretisierungsausarbeitung 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.



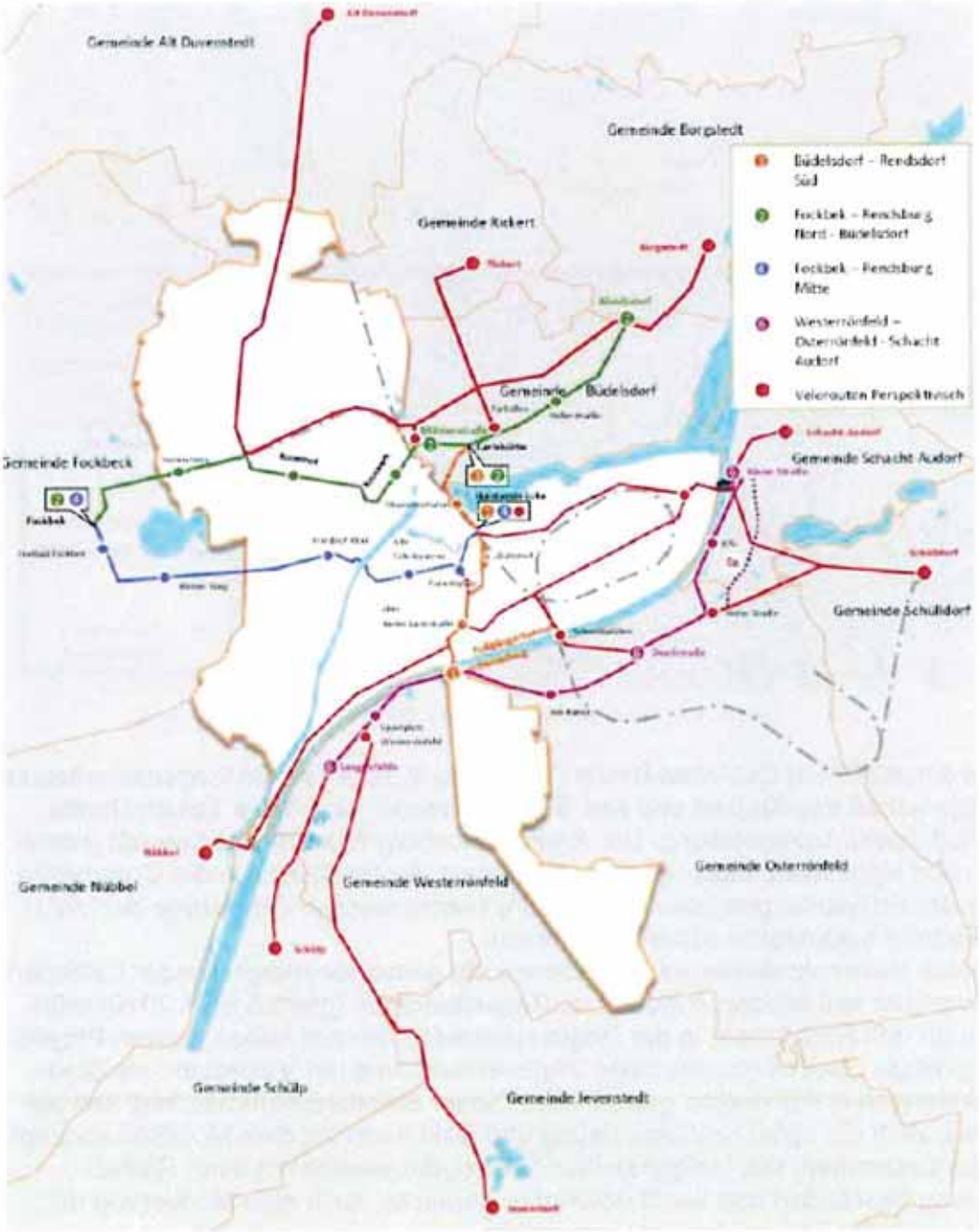
Feingliedrige Veloroutenkorridore
(Quelle: Klimaschutzmanagement Entwicklungsagentur)



Veloroutenführung Bodelsdorf
(Quelle: Klimaschutzmanagement Entwicklungsagentur)

Detailanalyse entlang der Bahngleise Büsumer Strasse (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.



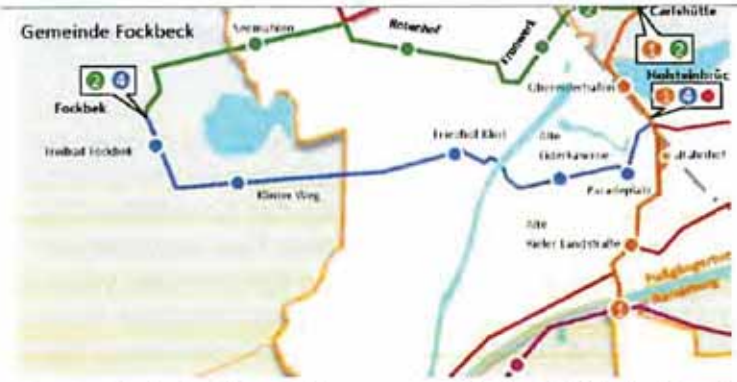
Veloroute 1
Betrifft die Kommune: Rendsburg

Bei der Veloroute 1 handelt es sich um die Nord-Süd-Verbindung der Region. Sie führt vorbei am zentral gelegenen Bahnhof Rendsburg und bildet auch die Querung des Nord-Ostsee-Kanals über den Fußgängertunnel Rendsburgs ab.



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.



Veloroute 4
Betrifft die Kommunen: Fockbek, Rendsburg

Weitere Alternative zur Verbesserung der Ost-West-Verbindung für den Alltagsradverkehr stellt die bereits stark genutzte Route über den Klinter Weg dar. Diese Route bindet wiederum an den zentral gelegenen Bahnhof Rendsburg an und durchfährt dabei ein Gebiet eines ehemaligen Kasernengeländes (Ehemalige Eiderkaserne). Da diese Fläche derzeit von der Stadt Rendsburg inklusive hochwertiger Radwegeverbindungen überplant wird, werden in diesem Antrag keine Mittel für die Route durch das Eiderkasernengelänge mitbeantragt.



Veloroute 6
Betrifft die Kommunen: Westerrönfeld, Rendsburg, Kreis Rendsburg-Eckernförde (Osterrönfeld und Schacht-Audorf)

Veloroute 6 stellt eine weitere Ost-West-Verbindung südlich des Nord-Ostsee-Kanals dar. Gerade der Fußgängertunnel Rendsburg bündelt eine Vielzahl der Radpendler, weshalb einer erhöhten Radverkehrsnachfrage durch die Aufwertung der Straßenabschnitts nachgekommen werden soll. Der Abschnitt ab Osterrönfeld Richtung Schacht-Audorf (weiter östlich gelegener Part) befinden sich in der Baulastträgerschaft des Kreises, weshalb die Kommunen Osterrönfeld und Schacht-Audorf als Antragsteller für diese Veloroutenabschnitte nicht in Betracht kommen.

2 

Tunnel beleben: Da die Barrierewirkung des Nord-Ostsee-Kanals in der Region eine spezifische Herausforderung darstellt, die gleichzeitig geeignete Potenziale für den Radverkehr mit sich bringt, wird ein Fokus auf die Querungssituation im Zuge der Velorouten gelegt. Der Fuß- und Radtunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal wird trotz seines guten baulichen Zustands aufgrund der unterirdischen Situation ohne Fluchtmöglichkeiten als Angstraum wahrgenommen. Um die soziale Sicherheit im Tunnel zu erhöhen und den besonderen Raum in der Wahrnehmung positiv zu inszenieren, sollen kulturelle Initiativen gewonnen werden (z. B. NordArt, Theater, Jugendzentren, Schulen, VHS, Künstler/innen). Insbesondere ist angedacht, den Tunnel durch besondere, dynamische Lichtinstallationen kreativ zu gestalten, ihn als attraktiven Anziehungspunkt erlebbar zu machen und so zu beleben ohne dabei die Funktion als Verkehrsweg negativ zu beeinflussen. Die technischen Installationen sollen im Rahmen einer parallelen Förderung beantragt werden und sind hier nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Im Rahmen von ‚RaD stark!' ist geplant, einen speziellen Content zur regionalen Fahrradmobilität für diese Installation zu entwickeln.

3 

Park & Bike: Um für die täglichen Engpässe in der Kanalquerung eine klima- und nutzerfreundliche Lösung anzubieten werden außerdem zwei Park+Walk- bzw. Park+Bike-Angebote am Fußgängertunnel sowie an der Kanalfähre Nobiskrug eingerichtet. Für eine weitere Attraktivierung dieser Querungsstellen sowie einer Entlastung der angrenzenden Gemeinden/Städte und des Kfz-Tunnels im Zuge der B202 entsteht ein den jeweiligen Querungsstellen nahe gelegener Parkplatz, welcher als Park+Walk bzw. Bike-Parkplatz dient. Die Nähe ermöglicht eine Fortsetzung des Weges und die Querung des Kanals mit dem Fahrrad (oder zu Fuß). Am anderen Ende des Tunnels soll so auch zu einem Umstieg in den Bus für die letzte Wegstrecke motiviert werden. Für die Nutzung als Park+Bike-Standort werden sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen (als Fahrradsammelschließanlagen) sowie frei zugängliche überdachte Fahrradabstellanlagen installiert.

Das Betreiben der Radverkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich für alle Nutzer kostenlos. Im Bereich der Sammelschließanlagen wird jedoch ein digitales Schließsystem eingerichtet, welches laufende Kosten verursacht. Betreiber der jeweiligen Sammelschließanlage ist die jeweilige Kommune – dementsprechend die Stadt Rendsburg als auch die Gemeinde Schacht-Audorf. Die Kommunen behalten es sich vor zur Deckung der laufenden Kosten und zur Regelung der Belegung der Stellplätze in den Sammelschließanlagen Gebühren zu erheben. Diese werden jedoch die laufenden Kosten nicht übersteigen, sodass keine Gewinne durch die zu installierende Fahrradinfrastruktur entstehen.

3.2 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.



Pedelecs:
Um die Nutzungsmöglichkeiten eines Pedelecs in der Region zu vermarkten wird jeder Gemeinde zum Testen ein Pedelec durch die Entwicklungsagentur Rendsburg kostenfrei zur Verfügung gestellt, die für kommunale Dienstfahrten genutzt werden. Den Städten Rendsburg und Büdelsdorf werden jeweils zwei Pedelecs sowie ein Lastenrad kostenlos zur Verfügung gestellt, da es sich hier um einen größeren Mitarbeiterpool handelt. Im Gegenzug wird ein Fahrtenbuch geführt, welches die Nutzung des Pedelecs über die Projektlaufzeit dokumentiert. Die erhobenen Daten werden auch für die Öffentlichkeitsarbeit genutzt. Die Kommunen beweisen mit der Nutzung des klimaschonenden Pedelecs Vorbildfunktion. Durch die Gestaltung der Fahrzeuge mit dem zu entwickelnden Corporate Design, wird das Gesamtvorhaben mit jeder Fahrt im öffentlichen Raum sichtbar gemacht und zeigt die Potenziale klimaschonender Mobilitätsformen – dem Pedelec. Zudem bedeutet die Nutzung der Fahrzeuge auch eine Reduktion der THG-Emissionen durch den Verzicht auf das Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Zusätzlich werden fünf Pedelecs zum „Erfahrbarmachen" des erneuerten Fahrradparkangebots am Bahnhof Schülldorf zum Testen zur Verfügung gestellt (s.u.).



Fahr Rad nach Schülldorf: Seit 2015 wird im SPNV auf der leistungsstarken Achse Rendsburg - Kiel ein Halbstundentakt angeboten. Gleichzeitig sind fünf neue Bahnhöfe eingerichtet worden, darunter der im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg südlich des Nord-Ostsee-Kanals gelegene Bahnhof Schülldorf. Aufgrund der dezentralen Lage wurde bereits mit Eröffnung des Bahnhofs ein Busshuttle als Pilotversuch eingerichtet. Die Nachfrage ist allerdings begrenzt, so dass nun ergänzend offensiv das Fahrrad bzw. Pedelec für die erste und letzte Meile vermarktet werden soll. Im Zuge der Einrichtung des Bahnhofs Schülldorf wurde die Überdachung der Fahrradabstellanlagen (15 Anlehnbügel) versäumt. Vor diesem Hintergrund sind eine Überdachung vorhandener Bügel sowie die Errichtung einer Sammelschließanlage mit einer effektiven Raumausnutzung vorgesehen. Für diese Optimierung der noch jungen Anlage steht erneut der Fördermittelgeber NAH.SH bereit (nicht Gegenstand dieser Förderung). Im Rahmen von ‚RaD stark!' soll daher die Anbindung des Bahnhofs Schülldorf aus den benachbarten Gemeinden für den Radverkehr beschildert werden, so dass die exklusive Möglichkeit des Fahrrads als Zu- und Abbringer zum Bahnhof dauerhaft sichtbar wird. Eine punktuelle Optimierung der Infrastruktur ist in diesem Zuge erforderlich.

Die zu errichtende Anlage wird, wenn auch begrenzte, Stellplatzmöglichkeiten für hochwertige Räder anbieten können. Um das Pedelec als Zu- und Abbringer zum Bahnhaltpunkt Schülldorf zu bewerben, werden fünf Pedelecs angeschafft, welche Pendlern im begrenzten Zeitraum kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Im Gegenzug werden die Nutzer animiert Erfahrungsberichte wiederzugeben, welche öffentlichkeitswirksam zur Bewerbung der Möglichkeiten des Pedelecs im Alltagsradverkehr dienen.

3.3 Lastenradtransport | Lastenradverleih | Alternativ Liefern

Lastenräder erweitern die Nutzungsmöglichkeiten im Radverkehr und ermöglichen kostengünstige und CO_2-neutrale Transporte oder die Mitnahme von Kindern.

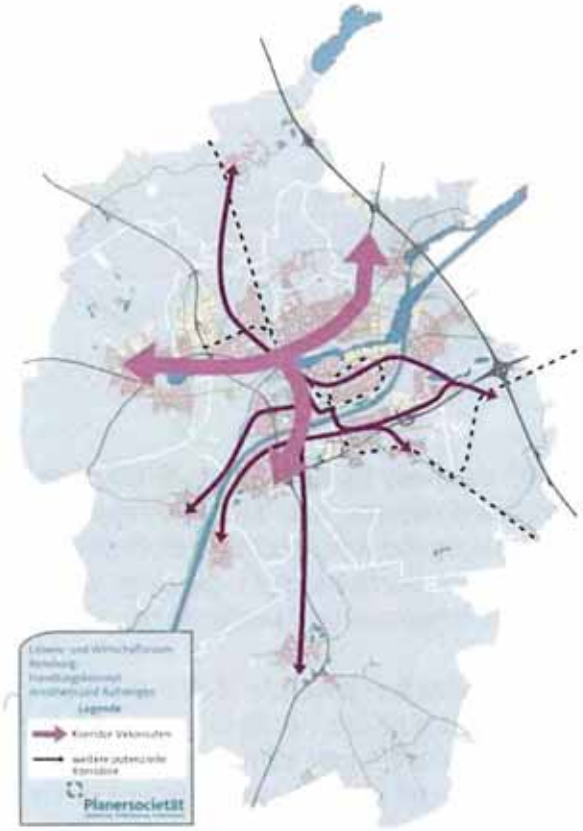


Lastenradverleih: Da Lastenräder - im Vergleich zu normalen Fahrrädern - mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden sind, das sichere und witterungsgeschützte Parken insbesondere im urbanen Umfeld schwieriger zu realisieren ist und oftmals die Kenntnis über die breite Modellauswahl fehlt, wird das Leihportfolio der Radstation am Bahnhof Rendsburg um Lastenräder erweitert. Dies ermöglicht interessierten Nutzer/innen die Fahrzeuge zu testen und Praxiserfahrungen zu sammeln, sodass Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad praktisch erfahren werden können. Zudem werden die Einsatzmöglichkeiten von Fahrrädern durch das neue Leihangebot am Bahnhof prominent präsentiert. Der kostenlose und zielgruppenoffene Verleih wird durch den lokalen Betreiber der Fahrradservicestation übernommen. Das Prinzip 'Benutzen statt Besitzen' wird gleichzeitig als Modell einer neuen Mobilitätskultur auch im Radverkehr etabliert.



Alternativ Liefern: Vor allem im Bereich der Lieferdienste mit handhabbaren Warengruppen, können Lastenräder mit Elektrounterstützung außerdem zu einer umweltfreundlichen Lieferkette und zur Entlastung der lokalen Räume beitragen. Die gezielte Ansprache entsprechender Unternehmen in Kombination einer Aufklärung über Möglichkeiten und Fahrzeuge schaffen ein Bewusstsein für einen klimafreundlichen Wirtschafts-/Lieferverkehr in der Region, welcher als Image nach außen getragen wird und die wirtschaftliche Wertschöpfung fördert. Eine Pilotphase bildet hierbei einen attraktiven Einstieg in das Thema. Dazu werden von Seiten der Entwicklungsagentur vier E-Lastenräder angeschafft und an interessierte/ausgewählte Unternehmen zeitich befristet kostenlos verliehen.
Nach der Pilotphase können die Lastenräder dem Verleih in der Radstation zur Verfügung gestellt oder für eine Ausweitung des Projekts auf Kreisebene genutzt werden.

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)





Bild links:
Lageplan Neubau Bahnhof Schülldorf
(Quelle: Ingenieurbüro Soll, 2014)

Bild rechts:
Best-Practice-Beispiel
Fahrradsammelschließanlage
(Quelle: Planersocietät)

4. Modellhaftigkeit

Die Region ist in Bewegung. Das Projekt 'RaD stark!' zeichnet sich methodisch durch seinen integralen Ansatz und die regionalen Kooperationsstrukturen aus. Dieser Ansatz ist auf Stadt-Umland-Regionen übertragbar, die gute Voraussetzungen zum Radfahren bieten (fahrradfreundliche Entfernungen, geringe topografische Anforderungen), dies ggf. auch bereits radtouristisch vermarkten, jedoch bislang keine regionale und umfassende Förderung des Alltagsradverkehrs nutzen.
Eingebettet in das Klimaschutzteilkonzept Mobilität und das bestehende Mobilitätsmanagement für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist die Förderung des Alltagsradverkehrs beispielhaft integriert in die regionale Entwicklung einer klimafreundlichen Mobilität. Synergieeffekte der integrierten Planung können so genutzt und auch zu einer effektiven Kooperation der Akteure, die bereits mit der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes installiert wurde, beitragen.
Die Akteurskonstellation ist mit der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gut aufgestellt. Die Zusammenarbeit der 13 Kommunen in der Stadt-Umland-Region ist erprobt und soll nun auch für die Förderung des regionalen Alltagsradverkehrs als Gesamtkoordinator genutzt werden. Sowohl Verwaltung als auch Politik sind in den Organisationsstrukturen der Entwicklungsagentur beteiligt. Für die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes ist eine Personalstelle für Mobilitätsmanagement eingestellt. Zur gemeinsamen Förderung des Alltagsradverkehrs ist außerdem eine gemeindeübergreifende AG 'Nachhaltige Mobilität' eingerichtet und für Schleswig-Holstein vorbildlich.
Bis auf wenige Ausnahmen sind die einzelnen Maßnahmen niederschwellig, entwickeln aber als Maßnahmenbündel ein umfassendes Konzept, das von Infrastrukturmaßnahmen über die Aufwertung des öffentlichen Raums, Bike+Ride-Angebote bis hin zu alltagspraktischen Transportlösungen reicht. Integriert werden Aktionsangebote, künstlerisch-kreative Aktionen und das Prinzip 'Benutzen statt Besitzen'. So geht die Förderung des Alltagsradverkehrs einher mit einer erlebbaren neuen Mobilitätskultur. Spezifische Lösungsansätze werden mit dem Projekt 'RaD stark!' vor allem für die fahrradfreundliche Anbindung eines dezentralen Bahnhofs sowie für den Umgang mit Barrieren (Kanal) und einem Tunnel als Zwangspunkt aufgezeigt.
Für den Masterplan Mobilität der KielRegion hat das Klimaschutzteilkonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg einen Pilotcharakter und wird mit der Realisierung von Maßnahmen eine Vorbildfunktion entwickeln. Die Umsetzung des Projekts 'RaD stark!' wird damit über den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg hinaus wahrgenommen und erhält aufgrund der Bedeutung der KielRegion in Schleswig-Holstein auch landesweit Beachtung. Damit kann ein Aufbruch signalisiert werden und Dynamik in die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur bringen.

5. 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 CO2 pro Jahr entspricht[3]. 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-Haltepunktes 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
Umweltverbund stärken	Auswertung Mobilitätserhebung (Fuß-/ Radverkehrsanteil, ÖPNV)	Alle fünf Jahre
	Rad- und Fahrgastzählungen	Alle fünf Jahre
	Auswertung Fahrradzählstellen	Jährlich
Inter- und Multimodalität	Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen/ B+R	Jährlich
	Auswertung Mobilitätserhebung (Multimodalität)	Alle fünf Jahre
Neue Mobilitätskultur entwickeln	Nutzerstatistik und -befragung zu Leihangeboten	Jährlich
	Kampagnen und Evaluation zur Mobilitätskultur	Jährlich
Lebensqualität erhöhen	Anzahl zielgruppenspezifischer Projekte	Jährlich
	Auswertungen der Unfallstatistik	Jährlich

[3] Angenommen wird ein durchschnittlicher CO_2-Ausstoß von 140 g/km (Quelle: Umweltbundesamt 2018)

6. 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.



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

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 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 Klimaschutzteilkonzepts 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-Büdelsorf bindet die Gewerbegebiete in Fockbek (u. a. Hobby Wohnwagenwerk, 1.000 MA) und Büdelsdorf (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 Schülldorf 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.

RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg

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

So können Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Schulen, Institutionen) im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und ihre Erfahrungen als sogenannte „early Adopters[4]" im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber" nach außen tragen.

---

[4] frühzeitige Anwender: i. d. R. Personen, die die neuesten Techniken oder die neuesten Varianten von Produkten/Angeboten nutzen

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

7. 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.

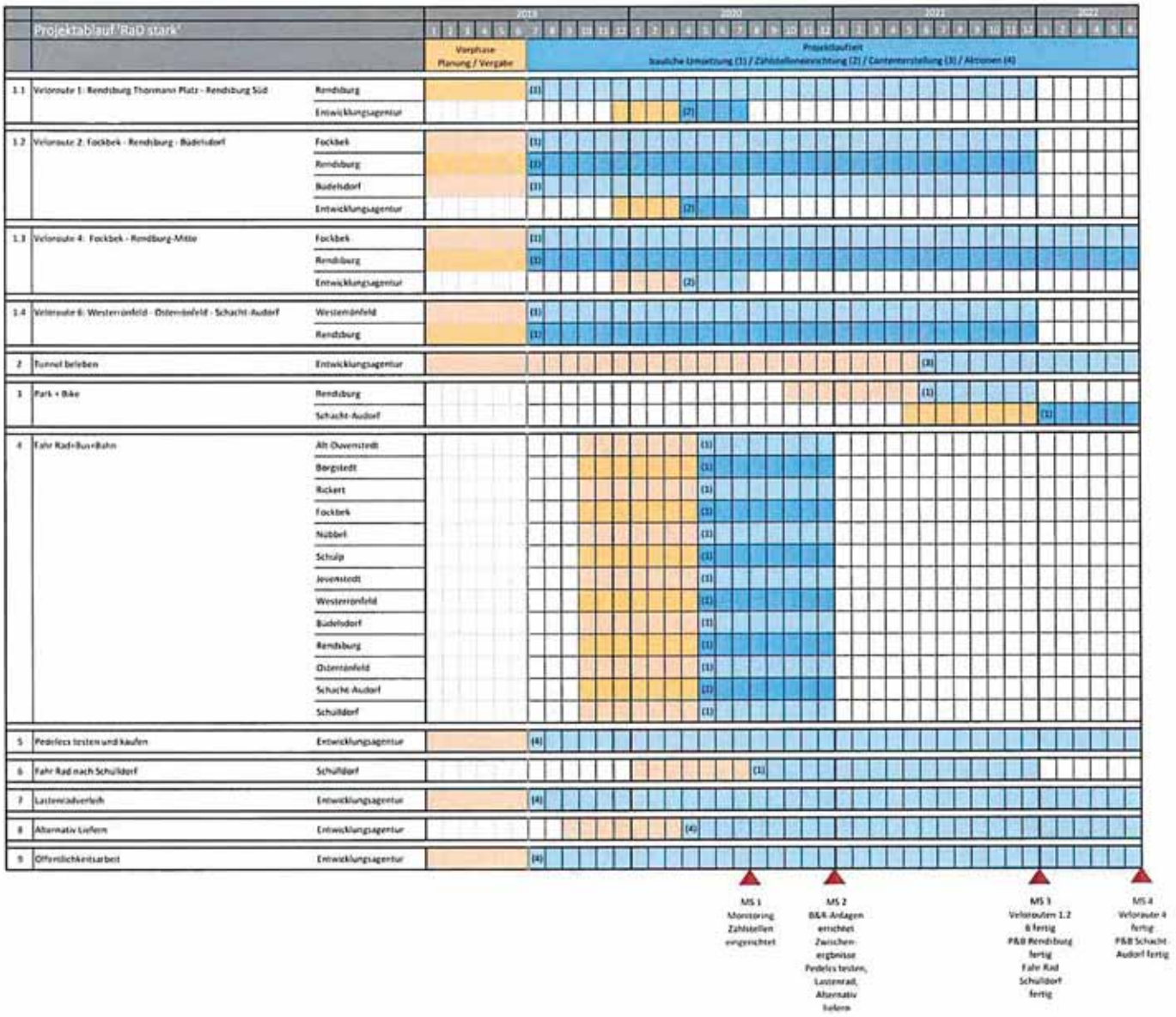
7.1 Zeitplan

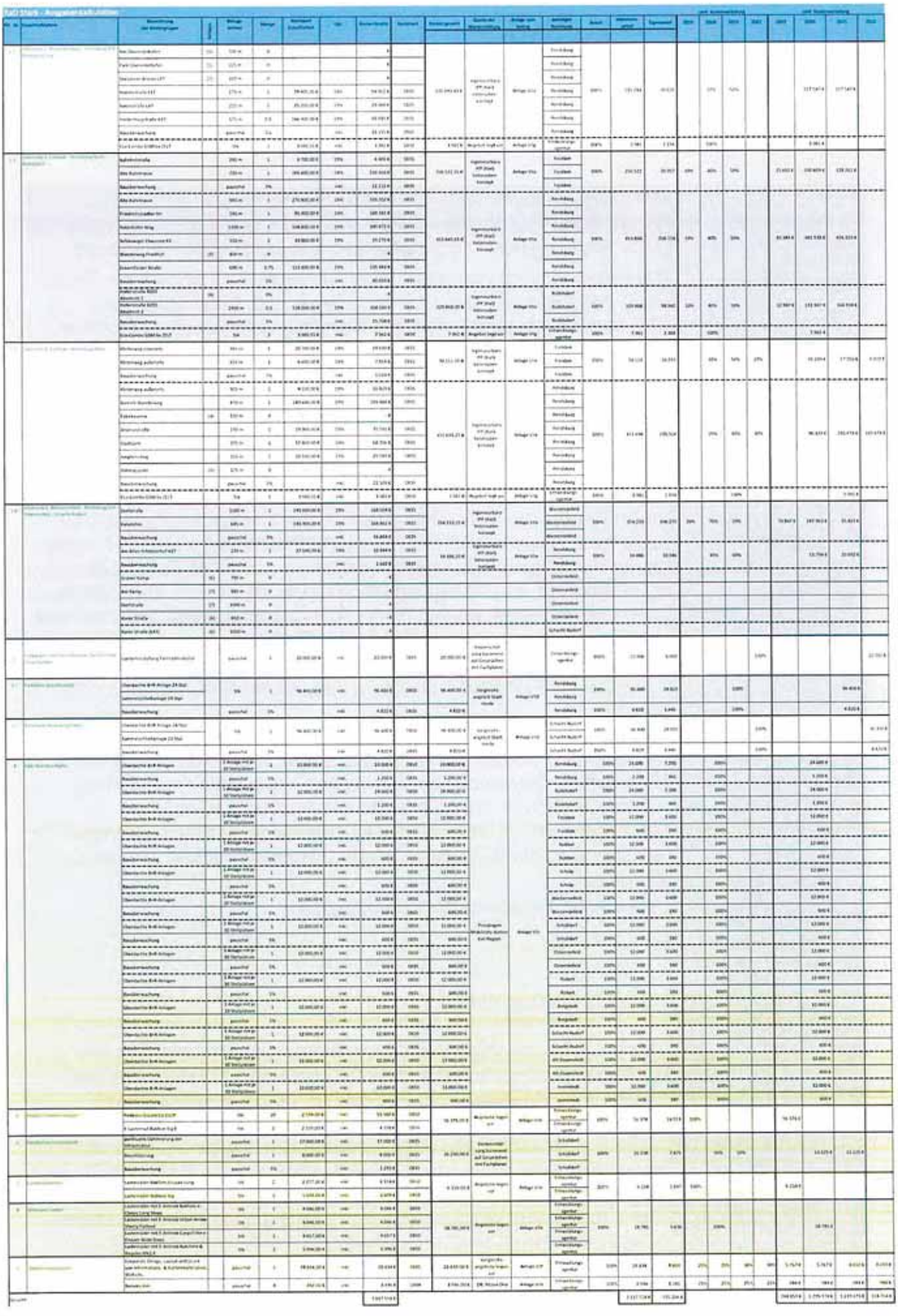
Die Umsetzung des Projekts 'RaD stark!' ist innerhalb von drei Jahren für den Zeitraum von Q3/2019 bis Q2/2022 vorgesehen. Während einzelne Maßnahmen noch planerisch konkretisiert und vorbereitet werden müssen, können andere kurzfristig in die Umsetzung gehen. Das Projekt ist in drei Phasen gegliedert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

Die Maßnahmen „Tunnel beleben" und „Fahr Rad nach Schülldorf" werden in einer ersten Phase außerhalb dieses Vorhabens durchgeführt. Gleichzeitig wird durch die Gesamtkoordination der Entwicklungsagentur sichergestellt, dass diese Maßnahmen sich integrativ in dieses Vorhaben einfügen.

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

7.2 Umsetzungsplan





Hinweise:

(1) Die Maßnahmen werden sukzessiv im Rahmen einer Investorenerschließung umgesetzt
(2) Die Maßnahme wird im Rahmen einer Förderung aus dem regionalen
(3) Die Maßnahme ist optional und könnte auch aus dem regionalen
(4) Die Maßnahme wird im Bereich der Städtebauförderung umgesetzt
(5) Die Maßnahme wird zunächst über den regionalen Strukturfond, spätere
(6) Die Umsetzung obliegt dem Kreis rendsburg Eckernförde

Anlagen

I. Projektsteckbrief

Projektsteckbrief	RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg
Titel	NKI: Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg
Kurzbeschreibung	Das Verbundvorhaben '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, 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 Vorhabenbeschreibung "RaD stark!' zu einem integralen Ansatz zusammengefasst. Verbundpartner des Projektes sind: Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, Stadt Rendsburg, Stadt Büdelsdorf, Gemeinde Schacht-Audorf, Gemeinde Osterrönfeld, Gemeinde Schülldorf, Gemeinde Westerrönfeld, Gemeinde Jevenstedt, Gemeinde Schülp, Gemeinde Fockbek, Gemeinde Nübbel, Gemeinde Alt-Duvenstedt, Gemeinde Rickert, Gemeinde Borgstedt
Website des Antragstellers zur Projektdarstellung	www.entwicklungsagentur-rendsburg.de
THG-Minderung in t/Jahr	3.669 t CO2 pro Jahr
Kurze Beschreibung des definierten Gebiets	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-

Projektsteckbrief	RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Region Rendsburg
	Süd-Achsen auf Straße und Schiene sowie Richtung Osten. 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 auf. Für den Radverkehr bieten sich demgegenüber mit der Nobiskrug-Fähre und dem Fuß- und Radverkehrstunnel Querungsmöglichkeiten. 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 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. 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 (Ø 7,7 km pro Weg) werden hier deutlich, so dass sich Rendsburg und Umgebung als eine Region der kurzen Wege auszeichnet.
Einwohnerzahl im definierten Gebiet	circa 70.000 Einwohner
Länge zusätzlicher Radweg(e) in km	circa 1 km
Anzahl neuer Radabstellplätze	Circa 250
Anzahl neuer Leihräder	29

II. Beschreibung der Antragsteller und seiner Partner

Die Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurde im Juli 2012 in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) gegründet. Gesellschafter sind die Kommunen Alt-Duvenstedt, Borgstedt, Büdelsdorf, Jevenstedt, Fockbek, Nübbel, Osterrönfeld, Rendsburg, Rickert, Schacht-Audorf, Schülldorf, Schülp b. Rendsburg, Westerrönfeld, die alle zusammen Verbundpartner des Projekts 'RaD stark! ' sind.
Mit der Gründung der Agentur wurde die Grundlage geschaffen, die im Jahr 2002 begonnene, allein auf vertraglichen Vereinbarungen beruhende interkommunale Kooperation, in einem verbindlichen Rahmen inhaltlich weiter zu entwickeln. Zu den Kernthemen der Kooperation zählen die gewerbliche und wohnbauliche Flächenentwicklung sowie Verkehr und Einzelhandel.
Die im Kooperationsvertrag und der Satzung der Entwicklungsagentur verankerten Ziele der im Lebens- und Wirtschaftsraum kooperierenden Kommunen lauten:

- Denken ohne Grenzen
- Innenentwicklung fördern
- Zersiedelung vermeiden
- Regionale Identität fördern
- Kommunale Identität wahren
- Unterschiedliche Lebensqualitäten sichern
- Freizeitqualitäten und soziale Infrastruktur sichern und ausbauen
- Den Wirtschaftsraum attraktiv gestalten

Schwerpunkt ist eine gemeinsame, langfristige Gebietsentwicklungsplanung, um damit eine bedarfsgerechte, geordnete und auf Schwerpunkte ausgerichtete Siedlungsentwicklung der beteiligten Gemeinden und Städte im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg sicherzustellen. Die flächenbezogene Abstimmung ist nach wie vor eine der Kernaufgaben der Kooperation. Hierdurch ist es der Region möglich, gemeinsam auf die demografischen Änderungen zu reagieren, gemeinsam den Wirtschaftsraum zu entwickeln und gleichzeitig eine auch in den kleineren Gemeinden eigene Identität zu wahren, ohne an diesen großen Aufgaben zu scheitern. Diese gemeinsame Gebietsentwicklungsplanung wurde sogar 2004 als Modellvorhaben der (Bundes-) Raumordnung (MORO) in das Forschungsfeld „Innovative Projekte zur Regionalentwicklung" aufgenommen und ist heute bundesweites Vorbild.
Zu den Besonderheiten zählt der vertraglich vereinbarte Interessenausgleich. In diesem Zusammenhang zahlen die Mitgliedskommunen einen Grundbeitrag sowie einen an die wohnbauliche Entwicklung gekoppelten Entwicklungsbeitrag in einen gemeinsamen Strukturfonds ein. Das jährliche Beitragsaufkommen liegt zwischen 650 tsd. Euro und 700 tsd. Euro. Der Strukturfonds wird für sog. „Leitprojekte" (bevorzugt in den beiden Städten) und die Deckung der Geschäftskosten eingesetzt.
Die Entwicklungsagentur wird von einem nebenamtlichen Vorstand (besetzt aus den regionalen Verwaltungen der Gemeinden) und zwei hauptamtlichen Mitarbeiter/Innen geführt. Hauptamtlich Tätige sind die Klimaschutzmanagerin Mobilität (Fr. Annika Müller) sowie gemeinsam mit der Entwicklungsagentur Region Heide die Leitstelle „Fördermittelmanagement" (Hr. Martin Eckhard).
Weitere Informationen zur Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, AöR, stehen auf der Homepage unter www.entwicklungsagentur-rendsburg.de zur Verfügung.

Verbundpartner	Ansprechpartner, Anschrift	Merkmale
Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	Annika Müller Am Gymnasium 4, 24768 Rendsburg	70.000 Einwohner, zentral in S.-H., Anbindung Hamburg – Kiel – Nordsee – Dänemark,
Stadt Rendsburg	Frank Thomsen Am Gymnasium 4, 24768 Rendsburg	Mittelzentrum, Schulen, Gewerbe & Industrie (KMU, GU), Hafen, Wohnen, Anbindung BAB, Bahnhof, Nahversorgung, Kultur, Konversionsstandorte, Tourismus
Stadt Büdelsdorf	Torben Sievers Am Markt 1, 24782 Büdelsdorf	Stadt, Schulen, Gewerbe & Industrie (KMU + GU), Wohnen, BAB-Anbindung, Nahversorgung
Gemeinde Schacht-Audorf [1]	Thorsten Eickstädt Schulstraße 36 24783 Osterrönfeld	Gemeinde, Schulzentrum, Gewerbe + Industrie (KMU, GU), Wohnen, Nahversorgung, BAB-Anschluss, Tourismus
Gemeinde Osterrönfeld [1]		Gemeinde, Fachhochschule (Ast Kiel), Messe, Gewerbe + Industrie (KMU, GU), Wohnen, Grundschule, Nahversorgung
Gemeinde Schülldorf [1]		Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft, Bahnhof
Gemeinde Westerrönfeld [2]	Dietmar Böhmke Meiereistraße 5 24808 Jevenstedt	Gemeinde, Schulzentrum, Gewerbe (KMU), Wohnen, Nahversorgung, Landwirtschaft
Gemeinde Jevenstedt [2]		Gemeinde, Grundschule, Gewerbe (KMU), Wohnen, Nahversorgung, Landwirtschaft
Gemeinde Schülp [2]		Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft, Grundschule
Gemeinde Fockbek [3]	Jürgen Rathjen Rendsburger Straße 42 24787 Fockbek	Gemeinde, Schulzentrum, Gewerbe (KMU, GU), Wohnen, Nahversorgung
Gemeinde Nübbel [3]		Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft
Gemeinde Alt-Duvenstedt [3]		Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft, Grundschule
Gemeinde Rickert [3]		Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft
Gemeinde Borgstedt [4]	Andreas Betz Mühlenstraße 8 24361 Groß-Wittensee	Gemeinde, Gewerbe (KMU), Wohnen, Landwirtschaft, BAB-Anschluss, Grundschule

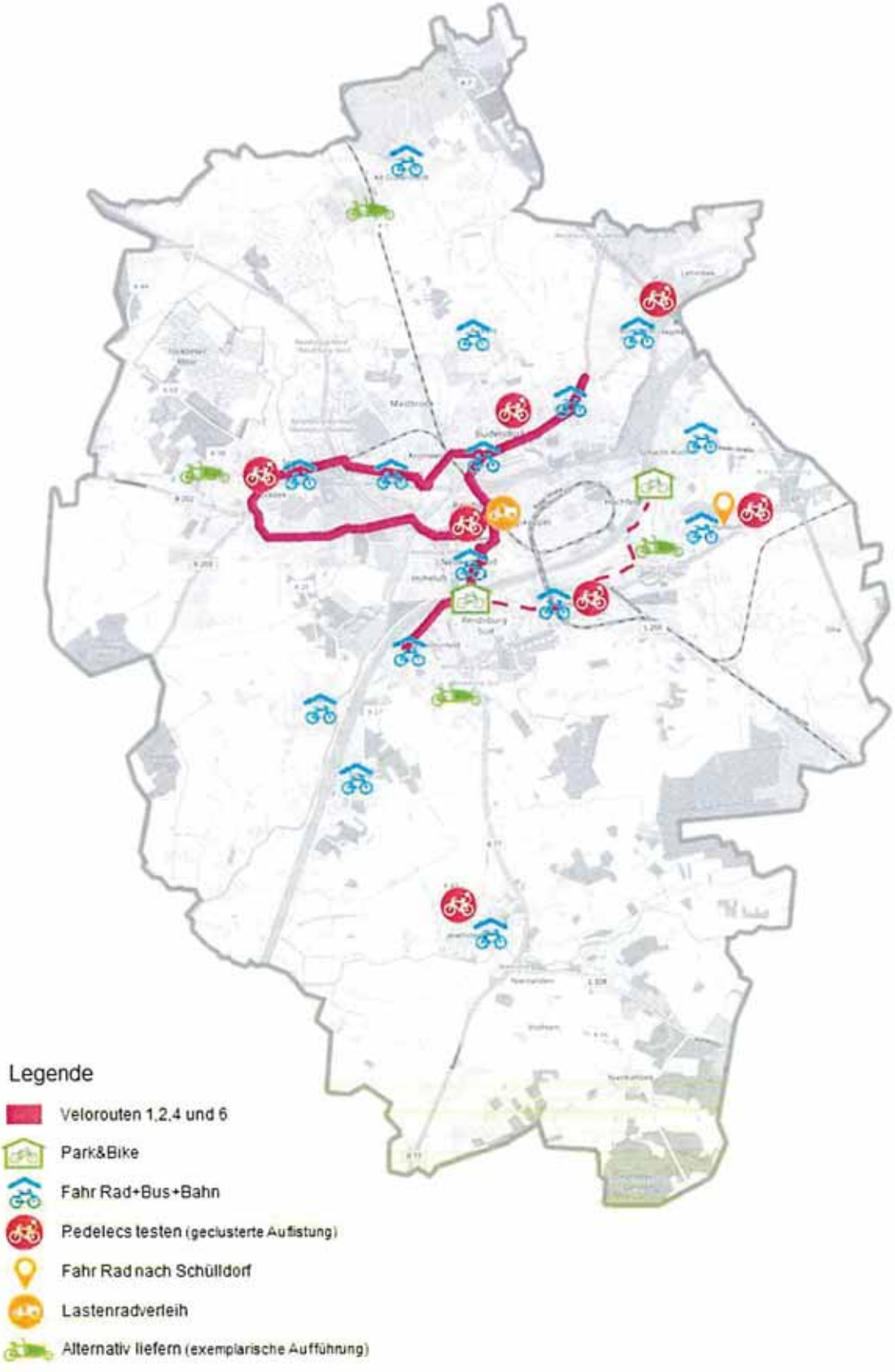
1 Die Gemeinden Schacht-Audorf, Osterrönfeld und Schülldorf sind amtsangehörige Gemeinden des Amts Eiderkanal.

2 Die Gemeinden Westerrönfeld, Jevenstedt und Schülp sind amtsangehörige Gemeinden des Amts Jevenstedt.

3 Die Gemeinden Fockbeck, Nübbel, Rickert und Alt-Duvenstedt sind amtsangehörige Gemeinden des Amts Fockbek.

4 Die Gemeinde Borgstedt ist amtsangehörige Gemeinde des Amts Hüttener Berge.

III. Übersichtskarte Maßnahmen



IV. 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.

TUNNEL BELEBEN
Wie oben beschrieben ist eine Content-Erstellung mit dieser Beantragung vorgesehen. Der Fußgängertunnel befindet sich in der Liegenschaft des Wasser- und Schifffahrtsamtes (Bund). In einem ersten Schritt (außerhalb dieses Förderantrags) wird eine Machbarkeitsstudie Lösungen aufzeigen, wie der Tunnel Rendsburgs belebt werden kann, und die technische Umsetzung (Hardware Installationen) realisiert.

BIKE&RIDE AM KANALTUNNEL RENDSBURG
BIKE&RIDE FÄHRE NOBISKRUG IN SCHACHT-AUDORF
Bei den betrachteten Flächen handelt es sich um Flächen der Stadt Rendsburg bzw. der Gemeinde Schacht-Audorf. Jedoch ist eine weitere konkrete Planung der Fahrradabstellanlagen nötig, um den tatsächlichen Platzbedarf und dementsprechend auch die Ausmaße der Fahrradabstellanlagen zu bestimmen.
Flächen, die sich im näheren Umkreis zum Nord-Ostssee-Kanal befinden, werden durch das Wasser- und Schifffahrtsamt verwaltet. Dieses hat in einem Gespräch bereits ein mögliches Verpachten der Liegenschaften signalisiert, sollte dies notwendig sein.

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

V. 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.

VI. Betreiben von Sammelschließanlagen

Für das Betreiben der Sammelschließanlagen werden digitale Buchungsplattformen eingerichtet, welche dem Nutzer unkompliziertes und jederzeit digitales Buchen eines Fahrradstellplatzes ermöglicht. Unter sparsamster und wirtschaftlichster Verwendung der Mittel wird die Buchungsplattform über einen externen Betreiber bereitgestellt. Überschüsse dieses Betreibers werden jährlich ermittelt und der Stadt/ Gemeinde ausgezahlt. Eine eigenständige Beschaffung der Buchungsplattform würde einen sechsstelligen Betrag bedeuten.
Für das erste Jahr sind noch keine Einnahmen hinsichtlich des Betreibers zu erwarten, da erst mit einer steigenden Auslastung der Sammelschließanlage der positive Effekt eintreten wird. Sollten Einnahmen während der Projektlaufzeit entgegen dieser Annahmen dennoch entstehen, werden sie im Rahmen der Erstellung des Verwendungsnachweis dargestellt und berücksichtigt.

VII. Quellen der Wertermittlung der Kosten

Übersicht

VII a	Planungsleistung Velorouten in der Region Rendsburg durch Planungsbüro IPP *hier Maßnahmenübersicht und Kostenkalkulation*
VII b	Reisekosten
VII c	Fahr Rad+Bus+Bahn
VII d	Park&Bike
VII e	Gegenstände und andere Investitionen: Pedelecs testen und kaufen - Lastenradverleih – Alternativ liefern (inkl. Angeboten)
VII f	Öffentlichkeitsarbeit
VII g	Monitoring