



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Umwelt- und Bauausschusses am Donnerstag, 26.10.2023 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Vorstellung des Radverkehrskonzeptes 2022/2023 VO/2023/332
3. Niederschrift über die Sitzung vom 28.09.2023
4. Umsetzungskontrolle
- 4.1. Bericht über die Umsetzung von öffentlich gefassten Beschlüssen VO/2023/264-01
5. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
6. Antrag der FDP-Fraktion
- 6.1. Antrag der FDP- Fraktion zum Nationalpark Ostsee VO/2023/278-01
7. AWR
- 7.1. AWR - Entgeltkalkulation 2024 VO/2023/340
- 7.2. AWR - Änderung der AGB und Satzung Abfallentsorgung-Kreis vom 19.12.2005 VO/2023/342
8. Entlassung aus dem Landschaftsschutz
- 8.1. Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet Schwansener Ostseeküste VO/2023/344
9. Kommunales Benchmarking
- 9.1. Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise - Bericht 2023 - Bericht zur Bauaufsicht VO/2023/296
10. Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse

- 11. Verwaltungsangelegenheiten
- 12. Verschiedenes
- 12.1. Sitzungsplan für die Sitzungen des Umwelt- und Bauausschusses für das Jahr 2024 VO/2023/351

Die folgenden Tagesordnungspunkte werden voraussichtlich nicht öffentlich beraten:

- 13. AWR - Abfallwirtschaft Festpreisangebot 2024 VO/2023/341



MV - Vorstellung des Radverkehrskonzeptes 2022/2023

VO/2023/332 öffentlich <i>FD 5.1 Gebäudemanagement</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.09.2023 Ansprechpartner/in: Andreas Marx Bearbeiter/in: Sarah Kock

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
	Umwelt- und Bauausschuss (Kenntnisnahme)	Ö
	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 10.02.2021 wurde beantragt, ein zukunftsfähiges Radverkehrskonzept für eine sichere, alltagstaugliche Nahmobilität mit dem Fahrrad, dem E-Bike, Pedelec und Lastenfahrrad für Freizeit und Beruf für den Kreis Rendsburg-Eckernförde erstellen zu lassen. Dieses Konzept liegt nun in seiner Endfassung vor und soll am 26.10.2023 dem REA und dem UBA vorgestellt werden.

Relevanz für den Klimaschutz

keine

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlage/n:

1	Endbericht Radverkehrskonzept Kreis RD-ECK
2	Kartenmaterial_Radverkehrskonzept Kreis RD-ECK



Endbericht

Radverkehrskonzept

Kreis Rendsburg-Eckernförde

KielRegion



KielRegion GmbH
Neufeldtstraße 6
24118 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Sebastian Schröder-Dickreuter, Dipl.-Ing. (Projektleitung)

Carola Baier, M.Sc.

Niklas Engelhardt, M.A.

Bildnachweis

Foto: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	7
2	Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde	8
2.1	Siedlungsstruktur	8
2.2	Konzepte und bestehende Planungen	9
2.3	Unfallanalyse	11
2.4	Organisation und Akteure	17
3	Das kreisweite Ziel-Radverkehrsnetz	21
3.1	Wunschliniennetz	21
3.2	Pendlerdaten	26
3.3	Anpassung des Wunschliniennetzes	28
3.4	Netzumlegung	30
4	Qualitätsstandards	36
4.1	Empfehlungen Außerorts	40
4.2	Empfehlungen Innerorts	41
4.3	Musterlösungen für Knotenpunkte und Querungen	43
5	Situation des Radverkehrs	49
6	Zielsetzungen der Radverkehrsförderung	53
7	Maßnahmen	55
7.1	Handlungsfeld Infrastruktur	58
7.2	Handlungsfeld Service	72
7.3	Handlungsfeld Kommunikation	81
8	Ausblick und Abschluss	85
9	Anhang	87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ebenen der Radverkehrsplanung	7
Abbildung 2:	Strategie Regionales Radverkehrsnetz aus dem Masterplan Mobilität KielRegion	10
Abbildung 3:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020	11
Abbildung 4:	Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020.....	11
Abbildung 5:	Vergleich der Anteile von Unfällen mit Schwerverletzten und Getöteten am Gesamtaufkommen der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden in den Jahren 2018-2020.....	12
Abbildung 6:	Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020.....	12
Abbildung 7:	Unfallbeteiligte an Radverkehrsunfällen mit Personenschaden im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020	13
Abbildung 8:	Anzahl mit dem Pedelec verunglückter Personen im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2019-2021.....	14
Abbildung 9:	Anzahl der Radverkehrsunfälle (absolut und relativ) mit Personenschaden nach am stärksten betroffenen Kommunen im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020. 15	
Abbildung 10:	Räumliche Verteilung aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung an klassifizierten Straßen nach Unfallschwere und Unfalltyp in den Jahren 2018-2020	16
Abbildung 11:	Organigramm Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde	18
Abbildung 12:	Schlagworte aus den Akteursgesprächen	19
Abbildung 13:	Wunschliniennetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	25
Abbildung 14:	Kumulierte Pendlerströme im Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	27
Abbildung 15:	Angepasstes Wunschliniennetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	29
Abbildung 16:	Umgelegtes Radverkehrsnetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	31
Abbildung 17:	Ebene 3 - Freizeitradverkehrsnetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	32
Abbildung 18:	Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr	39
Abbildung 19:	Aufpflasterung mit Vorrang für den Geh- und Radweg über eine Erschließungsstraße	43
Abbildung 20:	Vorrang Fahrradstraße einrichten	44
Abbildung 21:	Gehwegüberfahrt mit Fahrradstraße auf der Hauptfahrbahn	45
Abbildung 22:	Gehwegüberfahrt mit getrenntem Geh- und Radweg im Seitenraum	46
Abbildung 23:	Rotmarkierung Furt im Einrichtungsradverkehr und Zweirichtungsradverkehr	47
Abbildung 24:	Einfädelerung auf die Fahrbahn mit Vorrang einrichten (mit kurzem Schutzstreifen):.....	47
Abbildung 25:	Radverkehr in Knotenpunkten führen und signalisieren – Beispiellösungen nach ERA.....	48
Abbildung 26:	Pittoreske Landesstraße.....	51
Abbildung 27:	Alternativführung auf Wirtschaftsweg	51
Abbildung 28:	Schutzstreifen in Ortsdurchfahrt.....	51
Abbildung 29:	Beschilderung	51
Abbildung 30:	B+R-Anlage.....	51
Abbildung 31:	Mobilitätsstation	51
Abbildung 32:	Unzureichender Forstweg	52
Abbildung 33:	Fehlender Radweg.....	52
Abbildung 34:	Unzureichende Furtmarkierung	52
Abbildung 35:	Schlechter Zustand des Radwegs	52
Abbildung 36:	Schmaler Radweg	52
Abbildung 37:	Ausbaufähige B+R-Anlage	52
Abbildung 38:	Radverkehr als System.....	53
Abbildung 39:	Aufbau der Maßnahmensteckbriefe	56
Abbildung 40:	Reflektierende Begrenzungslinien an außerörtlichen Wegen	60
Abbildung 41:	Bau Querungshilfe/Mittelinsel für den Radverkehr	63
Abbildung 42:	Innerörtlicher Schutzstreifen und Radfahrstreifen	64
Abbildung 43:	Piktogramm beim Übergang des Radwegs auf die Fahrbahn und Hinweisschild.....	64
Abbildung 44:	Visualisierung Furtmarkierung außerorts	67
Abbildung 45:	Gehwegüberfahrt und bevorrechtigter, eigenständig geführter Geh- und Radweg.....	68
Abbildung 46:	Knotenpunktführungen mit Markierungslösungen und Rotmarkierung Furt.....	68

Abbildung 47: Vorgeschlagene Qualitätsstandards für das Fahrradparken nach Ort und Nutzung.....	70
Abbildung 48: Muster Abstellanlagen Einzel- und Doppelaufstellung.....	71
Abbildung 49: Muster Abstellanlagen Lastenräder.....	71
Abbildung 50: Verschiedene Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen in der KielRegion.....	73
Abbildung 51: Zuständigkeiten im Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde	79
Abbildung 52: Dauerzählstellen in Rostock und Münster	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen	22
Tabelle 2: Quellen und Ziele des Radnetzes	23
Tabelle 3: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsradverkehr	33
Tabelle 4: Netzkonzeption – Zielgruppen.....	34
Tabelle 5: Abwägung Hauptstraßennetz vs. Nebenstraßennetz.....	35
Tabelle 6: Qualitätsstandards Premiumroute	38
Tabelle 7: Übersicht der Maßnahmen	57

Abkürzungsverzeichnis

A7	Bundesautobahn A 7
B76	Bundesstraße B 76
B+R	Bike + Ride
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
h	Stunde
H RSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen
Kfz	Kraftfahrzeug
K84	Kreisstraße 84
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
k.A.	Keine Angabe
LAG	Lokale Aktionsgruppe
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
L49	Landestraße 49
m	Meter
MWAVTT	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
NOK-Route	Nord-Ostsee-Kanal-Route
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVR	Radvorrangroute
s	Sekunde
SH	Schleswig-Holstein
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
WFG	Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde
ZZ	Zusatzzeichen

1 Einführung

Ziel von Kreisradverkehrskonzepten ist die Schaffung eines alltagstauglichen Radverkehrsnetzes zwischen den Kommunen eines Kreises. Kreisradverkehrskonzepte beinhalten Netze, die sich auf die direkten und interkommunal bedeutsamen Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen und den nahegelegenen Kommunen in Nachbarkreisen beschränken. Sie werden durch Radverkehrsnetze der Städte und Gemeinden weiter verdichtet (vgl. Abbildung 1).

Das Radverkehrskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde verfolgt einen integrierten Ansatz. Da der Kreis mit den Kreisstraßen selbst nur über wenige potenzielle Strecken (und damit über die Baulast) verfügt, die für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz nicht ausreichend sind, werden von Anfang an weitere Akteurinnen und Akteure des Kreises in die Netzkonzeption mit einbezogen. Ihre Wünsche an die Netzgestaltung des kreisweiten Netzes und die Maßnahmen sind Teil des Konzeptes und sichern die Durchgängigkeit und Umsetzbarkeit. Bestehende Planungen und Entwürfe der verschiedenen Baulastträger werden einbezogen, um möglichst viele Synergien zu nutzen und keine Parallelplanungen vorzunehmen.

Ergänzend erfolgt eine Befahrung von exemplarischen Abschnitten des Zielnetzes für den Radverkehr. Auf Basis der gesammelten Erkenntnisse können im Abgleich mit dem Stand der Technik, also vorrangig den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Schwachstellen und Netzlücken identifiziert und in einem zweiten Schritt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erstellt werden. Zusammen mit einer groben ersten Kostenschätzung bilden die erarbeiteten und abgestimmten Maßnahmen die Basis für den weiteren Planungsprozess.

Abbildung 1: Ebenen der Radverkehrsplanung



Quelle: Planersocietät

2 Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde

2.1 Siedlungsstruktur

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt zentral in Schleswig-Holstein. Während der Kreis nördlich direkt an der Ostsee liegt, grenzt er im Westen an die Kreise Schleswig-Flensburg und Dithmarschen. Östlich des Kreises befinden sich der Kreis Plön und die kreisfreie Stadt Kiel und im Süden die Kreise Segeberg und Steinburg sowie die kreisfreie Stadt Neumünster. Flächenmäßig handelt es sich beim Kreis Rendsburg-Eckernförde um den größten in Schleswig-Holstein: Auf einer Fläche von rund 2.190 km² leben 276.053 Einwohnende (Stand 31.12.2021). Die Bevölkerungsdichte fällt mit 125 Einwohnenden/km² geringer aus als der bei 184 Einwohnende/km² liegende Durchschnitt in Schleswig-Holstein. Somit wird der insgesamt ländliche Charakter des Kreises deutlich. In einzelnen Teilgebieten, wie zum Beispiel um Kiel, fällt die Bevölkerungsdichte deutlich höher aus als in den westlicheren Teilen des Kreises.¹

Kommunal gliedert sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde in die vier Städte Rendsburg, Eckernförde, Nortorf und Büdelsdorf. Hinzu kommen drei amtsfreie Gemeinden sowie weitere 158 Gemeinden, die insgesamt 14 Ämtern zugeordnet sind.² Zu den kleinsten Gemeinden im Kreis gehören Neu Duvenstedt (122 Einwohnende), Reesdorf (162 Einwohnende) und Grevenkrug (211 Einwohnende). Mit 28.705 Einwohnenden handelt es sich bei der Kreisstadt Rendsburg um die größte Stadt im Kreis. Eckernförde folgt mit 21.637 Einwohnenden. Mit Neumünster und Kiel grenzen zwei größere Städte unmittelbar an den Kreis. In weiterer Entfernung befinden sich ausgehend von der Kreisstadt Rendsburg außerdem Flensburg in Richtung Nordwesten (ca. 55 km Luftlinie) sowie Hamburg und Lübeck in Richtung Süden mit einer jeweiligen Entfernung von rund 80 km Luftlinie.

Direkt durch den Kreis führt die Bundesautobahn A 7 als wichtige Nord-Süd-Verbindung. Des Weiteren verlaufen die Autobahnen A 215 und A 210 durch den Kreis, wobei letztere in Ost-West-Richtung verläuft. Weitere wichtige Verkehrsadern für den Kfz-Verkehr sind die Bundesstraßen B 76, B 77, B 203 und B 503.

Der Schienenverkehr im Kreis läuft über die Bahnlinien RE7, RE70, RB63, RB73 und RB75, wodurch Nortorf, Rendsburg, Owschlag, Schüllndorf, Bredenbek, Felde, Achterwehr, Melsdorf, Kronshagen, Flintbek, Bordesholm, Wasbek, Aukrug, Hohenwestedt, Ostersedt, Beringstedt, Gokels, Hademarschen und Beldorf erschlossen werden. Weitere Kommunen sind indirekt über ein Busnetz an den Schienenverkehr angebunden. Mit dem Bahnhof Rendsburg ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde auch an den Fernverkehr angebunden, jedoch lediglich mit einigen wenigen Verbindungen. Die nächstgelegenen Fernverkehrs-Bahnhöfe außerhalb des Kreises befinden sich in Kiel und Neumünster.

Mit dem Nord-Ostsee-Kanal verläuft eine der weltweit meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe durch den Kreis und entfaltet eine starke Barrierewirkung für Verbindungen in Nord-Süd-Richtung. Der Kreishafen Rendsburg ist direkt an den Nord-Ostsee-Kanal angeschlossen und fungiert als wichtiger Umschlagplatz für Massengut aller Art in Schleswig-Holstein.

¹ Statistikamt Nord (2022)

² Kreis Rendsburg-Eckernförde (2022a)

2.2 Konzepte und bestehende Planungen

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde boomt vor allem der Radtourismus. Zusätzlich zu den drei **Radfernwegen** Nord-Ostsee-Kanal-Route (NOK-Route), Ochsenweg und Ostseeküstenradweg gibt es im Kreisgebiet 15 **touristische Themenrouten**, die zwischen 24 und 58 km lang sind.³ Sowohl die Radfernwege als auch die Themenrouten sind beschildert. Für die Radwegweisung ist das Büro Lebensraum Zukunft zuständig, welches die Qualität der Wegweisung mithilfe eines online abrufbaren Schilderkatasters sicherstellt. Im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWAVTT) finden aktuell Befahrungen und Bewertungen der in Schleswig-Holstein verlaufenden D-Routen (Radfernwege in Deutschland) statt. Teile dieser Prüfung können auch für die Erstellung des vorliegenden Radverkehrskonzept genutzt werden.

In Anbetracht der steigenden Anzahl an Pedelec-Fahrenden ist die Ausweisung von fünf **E-Bike-Routen** geplant, jeweils eine in jeder AktivRegion des Kreises. Im Zuge der Ausweisung dieser 50 bis 70 km langen Routen sollen u.a. neue Rastplätze errichtet und die Wegweisung angepasst werden. Die Federführung dieses geförderten Projekts übernimmt die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (WFG).⁴

Auch in der 2020 veröffentlichten **Radstrategie Schleswig-Holstein 2030** wird dem Radtourismus mit dem definierten Ziel „Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“ eine wichtige Rolle zugeschrieben. Weitere Ziele der Radstrategie, die auch den Alltagsradverkehr betreffen, sind „Mehr Leute aufs Rad“ und „Unfallzahlen verringern – Vision Zero“. Diese Ziele legen die Richtung der zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein fest, an denen sich auch das vorliegende Radverkehrskonzept orientiert.⁵

Weitere bestehende Konzepte, die für den Radverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde relevant sind, sind das **Radverkehrskonzept** aus dem Jahr 2010⁶ und der **Masterplan Mobilität KielRegion** aus dem Jahr 2017⁷. Durch die Entwicklungstrends der letzten Jahre und die zwischenzeitliche Erneuerung von Regelwerken ist das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2010 überholt und wird mit dem vorliegenden Konzept überarbeitet und abgelöst. Im Masterplan Mobilität KielRegion wurde der Radverkehr separat betrachtet und eine Strategie Regionales Radverkehrsnetz konzipiert (vgl. Abbildung 2), die teilweise in das Radverkehrskonzept mit einfließt. In dieser Strategie wurden potenzielle Verbindungen für sogenannte **Radpremiumrouten** festgelegt, für die die KielRegion GmbH eigene Standards definiert hat. Für die Radpremiumroute zwischen Kiel und Eckernförde wurde bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, für die Route zwischen Kiel und Neumünster befindet diese sich derzeit in Bearbeitung.

Ergänzend zu regionalen bzw. kreisweiten Planungen gibt es darüber hinaus im Kreis Rendsburg-Eckernförde kommunale Radverkehrsplanungen bzw. -konzepte einzelner (angrenzender) Kommunen. Hierzu zählen die vier **Velorouten der Region Rendsburg**, die die gleichnamige Stadt mit den unmittelbar angrenzenden Kommunen verbinden und momentan schrittweise umgesetzt werden.⁸ Das **Veloroutennetz**

³ Kreis Rendsburg-Eckernförde (2022b)

⁴ AktivRegion Schlei-Ostsee (2022)

⁵ MWAVTT (2020)

⁶ Büro Lebensraum Zukunft (2010)

⁷ Planersocietät, Gertz Gutsche Rümenapp, urbanus (2017)

⁸ Stadt Rendsburg (2019)

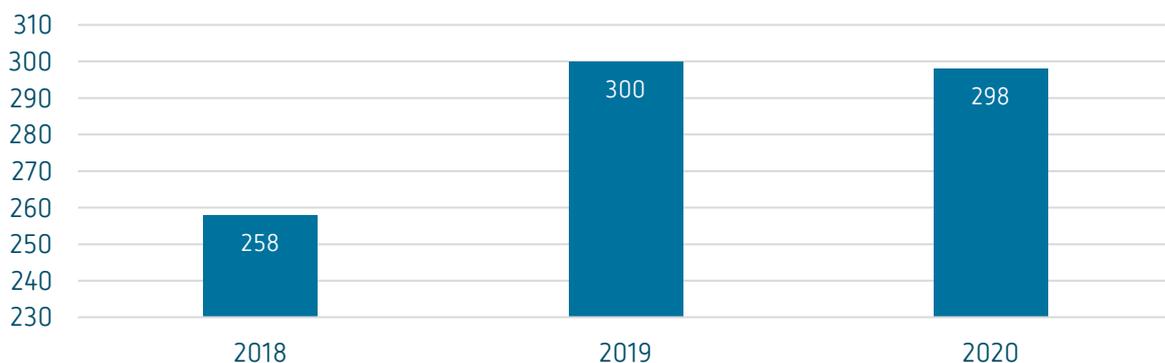
2.3 Unfallanalyse

Als Datengrundlage für die folgende Unfallanalyse wurde auf die Daten des Unfallatlas des statistischen Bundesamts für die Jahre 2018, 2019 und 2020 zurückgegriffen. Dabei wurden alle jene Unfälle betrachtet, bei denen der Radverkehr beteiligt war und sich mindestens eine am Unfall beteiligte Person mindestens leicht verletzt hat. Neben der Analyse von Unfallhäufigkeiten, Unfallorten, Verletzungsgrad und beteiligten Verkehrsmitteln, werden mithilfe dieser Daten auch die verschiedenen Unfalltypen identifiziert.

Entwicklung der Unfallzahlen

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde kam es in den Jahren 2018-2020 zu insgesamt 856 polizeilich registrierten Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden. Während 2018 noch 258 Unfälle registriert wurden, stieg die Zahl im folgenden Jahr um rund 16 % auf 300 Unfälle an und verringerte sich im darauffolgenden Jahr nur unwesentlich.

Abbildung 3: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020

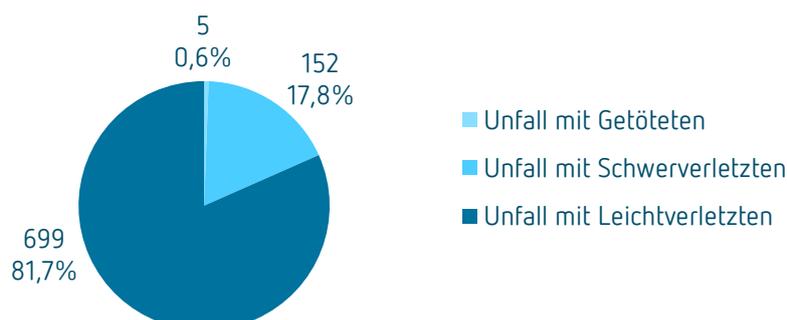


Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas.

Unfallschwere

Ein Großteil der an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden beteiligten Personen verletzte sich leicht (699), während sich 152 Personen schwer verletzten und fünf Personen in Folge des Unfalls verstarben. Somit ergibt sich ein Anteil von 18,4 % von Schwerverletzten und Getöteten am Gesamtaufkommen der Unfälle mit Personenschaden.

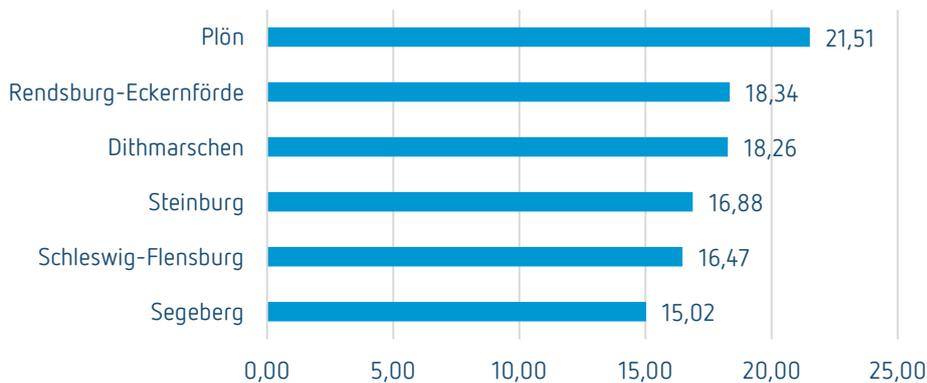
Abbildung 4: Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020



Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas.

Im Vergleich zu den umliegenden ländlich geprägten Kreisen ist dieser Wert in Rendsburg-Eckernförde vergleichsweise hoch. Lediglich in Plön liegt der Anteil Schwerverletzter und Getöteter mit ca. 21,5 Prozent höher. In den Kreisen Segeberg und Schleswig-Flensburg sind die Anteile mit ca. 15 Prozent bzw. 16,5 Prozent etwas niedriger als in Rendsburg-Eckernförde (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Vergleich der Anteile von Unfällen mit Schwerverletzten und Getöteten am Gesamtaufkommen der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden in den Jahren 2018-2020



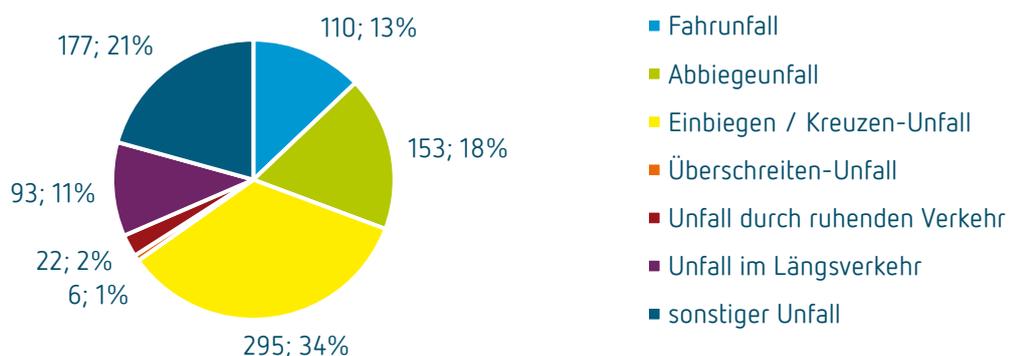
Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas

Unfalltypen

Mithilfe des Unfalltyps lässt sich der Vorgang bzw. die Konfliktsituation beschreiben, in deren Folge es zum Unfall kam. Es werden dabei in der Regel sieben verschiedene Typen unterschieden. In Rendsburg-Eckernförde waren die sogenannten Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle mit 34 % am häufigsten vertreten, gefolgt von Abbiegeunfällen mit 18 %. Somit stellen Unfälle an Knotenpunkten mit 52 % gut die Hälfte der Gesamtunfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden dar.

Am dritthäufigsten waren mit 13 % Fahrnfälle vertreten, bei denen beispielsweise wegen überhöhter Geschwindigkeit oder anderen Gründen, z. B. durch eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit, und ohne Einwirken anderer Verkehrsteilnehmenden ein Kontrollverlust des Fahrzeugs eintrat. In Folge der Unfälle konnten auch andere Verkehrsteilnehmende betroffen sein. Die Dunkelziffer dieser Alleinunfälle wird hoch geschätzt, da diese auch bei schwereren Verletzungen häufig polizeilich nicht erfasst werden.

Abbildung 6: Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020

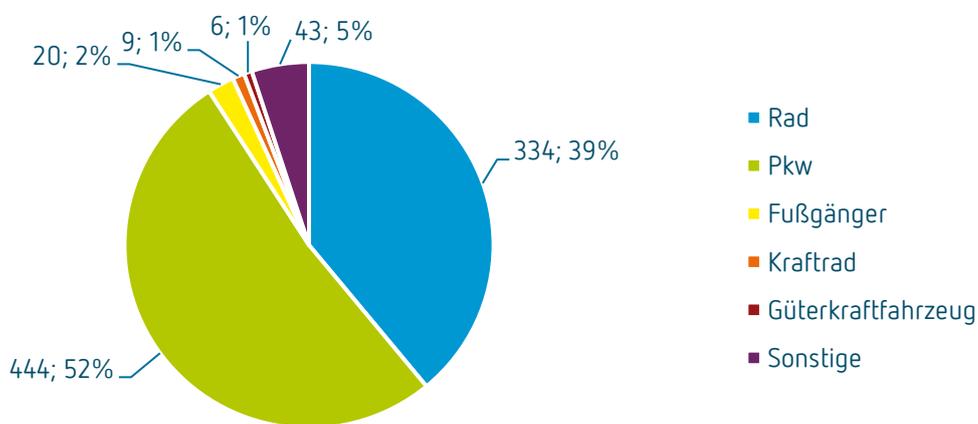


Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas.

Unfallbeteiligung

Die Ergebnisse der Auswertung der Unfallbeteiligten im Zeitraum 2018 bis 2020 kann in Abbildung 7 eingesehen werden. Es zeigt sich, dass von den 856 registrierten Radverkehrsunfällen mit Personenschaden innerhalb des Untersuchungszeitraumes etwa die Hälfte (444 Unfälle) mit einer Beteiligung von Pkw einhergingen. Ca. 39 % der Unfälle fanden ausschließlich mit Beteiligung des Radverkehrs statt. Somit sind die Unfallgegner Rad/Pkw, gefolgt von Rad/Rad (bzw. Alleinunfälle des Radverkehrs) mit einem Anteil von insgesamt ca. 80 % mehrheitlich an den Unfällen beteiligt. Unfälle mit den anderen Gruppen stellen hingegen lediglich einen kleinen Teil der Unfallstatistik dar. Nur bei 20 Unfällen (2 % aller Unfälle) stellten Fußgängerinnen und Fußgänger Unfallbeteiligte dar. Zusammen mit der Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (6 Unfälle) und Krafträdern (9 Unfälle) steigt der Anteil der Unfälle des Radverkehrs, in die der MIV involviert ist, auf 59 %.

Abbildung 7: Unfallbeteiligte an Radverkehrsunfällen mit Personenschaden im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020



Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas.

Pedelecs¹⁰

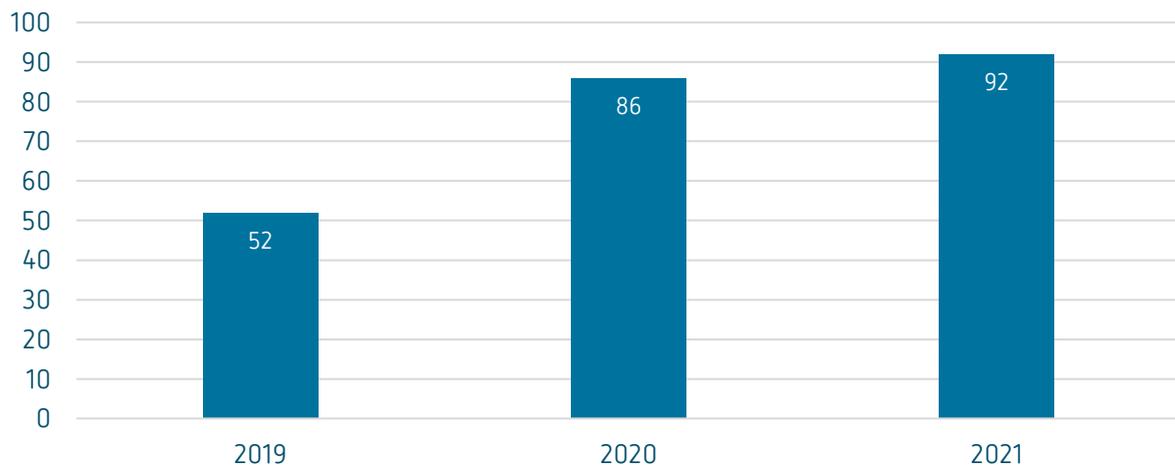
Pedelecs spielen im Radverkehr eine immer zentralere Rolle, was sich unter anderem anhand des Anstiegs der Verkaufszahlen in den letzten Jahren belegen lässt: Die Zahl der Pedelecs stieg in privaten Haushalten in Deutschland dem statistischen Bundesamt zu Folge auf 7,1 Millionen an, was einer Zunahme um 20 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.¹¹ Mit der Verbreitung von Pedelecs rücken jedoch auch die Unfälle mit diesem Fahrzeug in den Fokus: Die Zahl der verunglückten Pedelec-Fahrenden stieg in den Jahren 2014 bis 2021 um das Achtfache an. Im Jahr 2021 verunglückten in Deutschland rund 17.000 Personen mit einem Pedelec.¹² Diese Entwicklung spiegelt sich auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde wider, wo die Zahl von Personen, die sich mit einem Pedelec mindestens leicht verletzten, zwischen 2019 und 2021 um knapp 77 % anstieg (vgl. Abbildung 8).

¹⁰ Die kreisweiten Zahlen zu Unfällen mit Pedelecs stammen aus der kreisweiten polizeilichen Unfallstatistik. Ein Vergleich mit den anderen Ergebnissen der Unfallanalyse ist aufgrund der abweichenden Datengrundlage nur eingeschränkt möglich.

¹¹ Statistisches Bundesamt (2021)

¹² Statistisches Bundesamt (2022)

Abbildung 8: Anzahl mit dem Pedelec verunglückter Personen im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2019-2021



Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Polizeidirektion Neumünster.

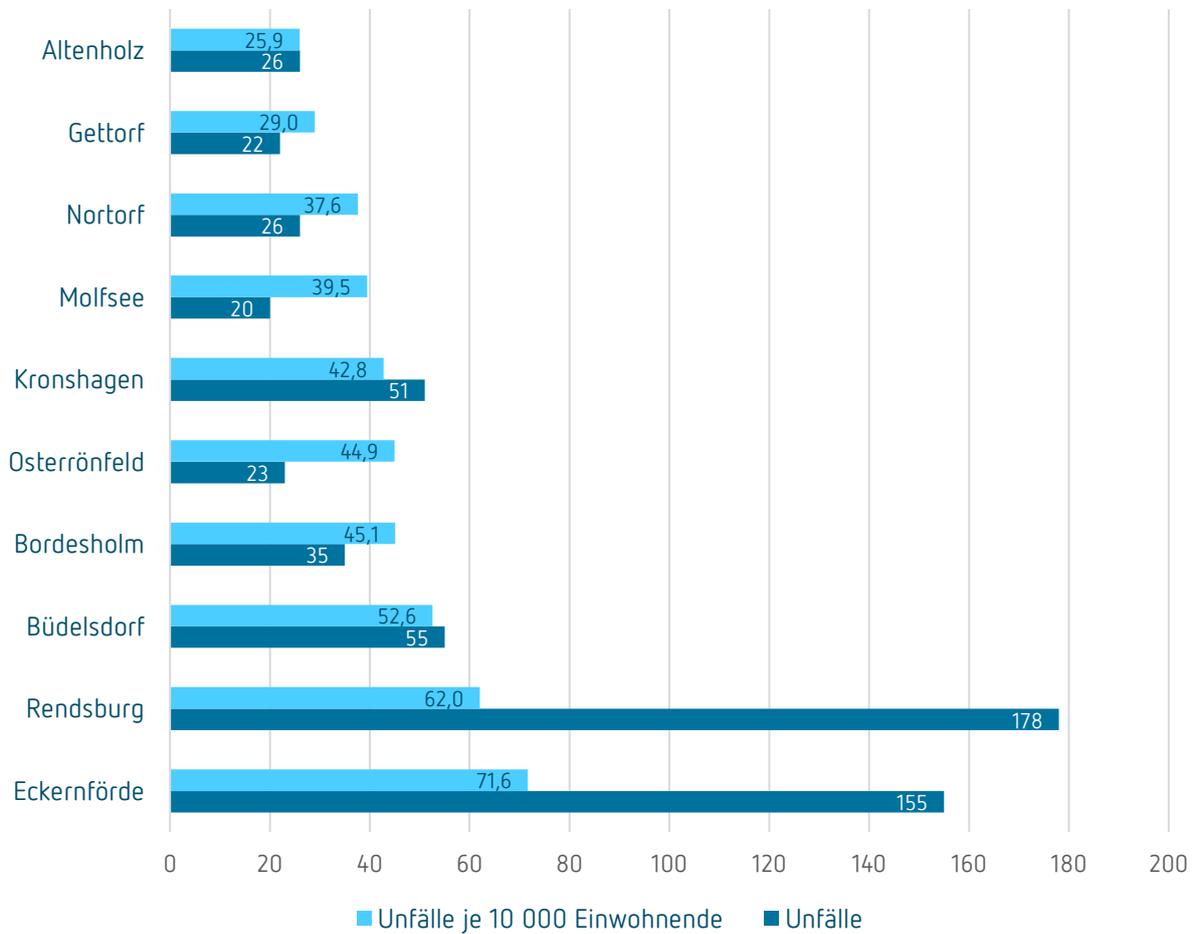
Räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle¹³

Die Analyse der räumlichen Verteilung der absoluten Anzahl an Radverkehrsunfällen im Kreis zeigt, dass Rendsburg mit 178 Unfällen im Betrachtungszeitraum am häufigsten betroffen war. Mit großem Abstand folgen Eckernförde (115), Büdelsdorf (55) und Kronshagen (51). Wird die Anzahl der Radverkehrsunfälle ins Verhältnis zur Bevölkerungsanzahl gesetzt, fallen die Unterschiede zwischen den Kommunen geringer aus und die Reihenfolge weicht etwas ab. Mit rund 72 Unfällen je 10.000 Einwohnende liegt dann Eckernförde an der Spitze, gefolgt von Rendsburg mit 62 Unfällen je 10.000 Einwohnende und Büdelsdorf mit 53 Unfällen je 10.000 Einwohnende (vgl. Abbildung 9).

Die räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle im Kreis zeigt zudem, dass ein Großteil der Radverkehrsunfälle in dichter besiedelten Gebieten stattfindet. Außerhalb der Siedlungsbereiche wurden lediglich vereinzelt Unfälle erfasst. Dies verdeutlicht die folgende Abbildung 10, welcher die Unfallhäufungspunkte im Kreis zu entnehmen sind Abbildung 4.

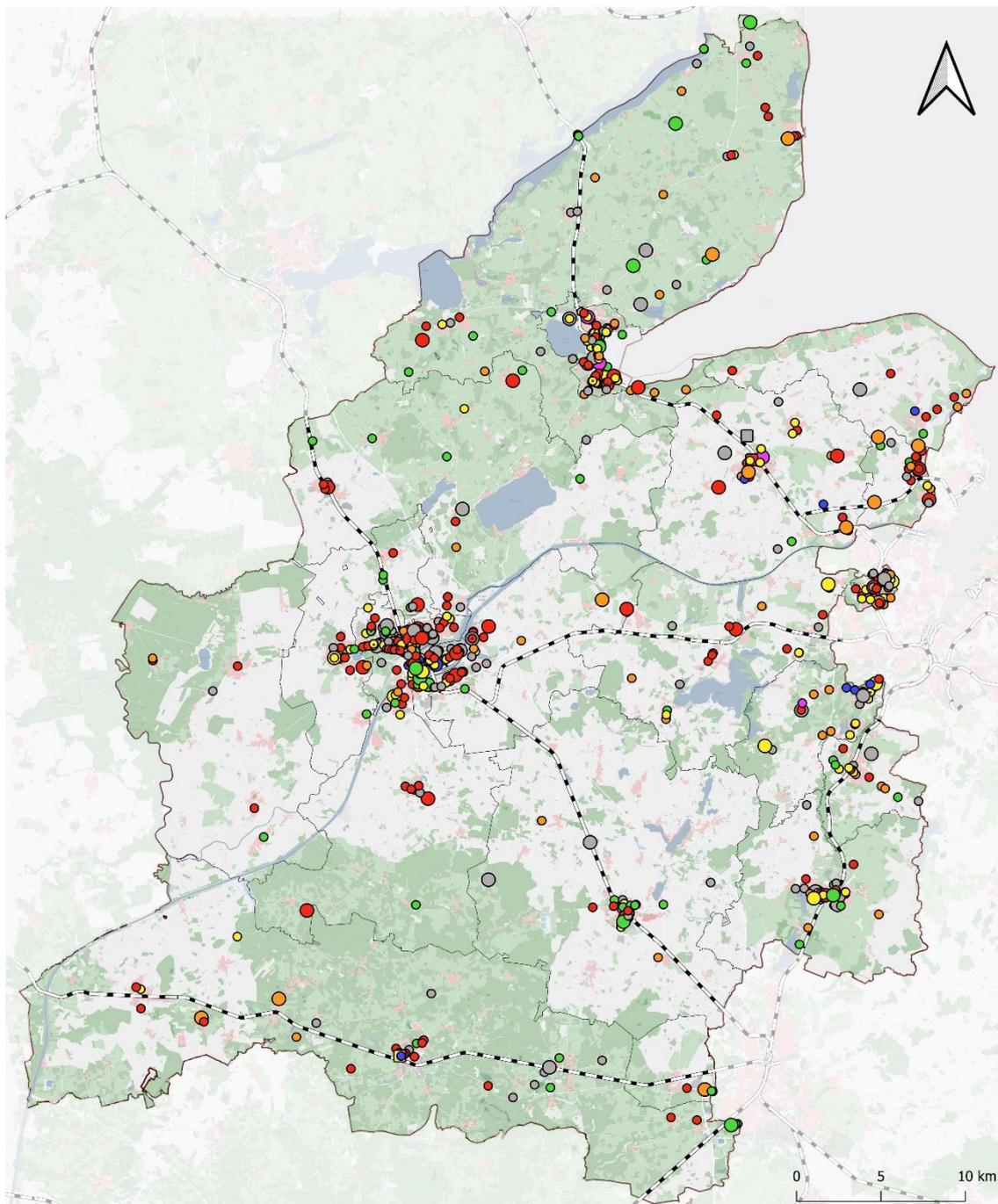
¹³ Aufgrund eingeschränkter Datenverfügbarkeiten konnte bei der Auswertung der räumlichen Verteilung keine Unterscheidung zwischen Radunfällen inner- und außerorts vorgenommen werden.

Abbildung 9: Anzahl der Radverkehrsunfälle (absolut und relativ) mit Personenschaden nach am stärksten betroffenen Kommunen im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2018-2020.



Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas.

Abbildung 10: Räumliche Verteilung aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung an klassifizierten Straßen nach Unfallschwere und Unfalltyp in den Jahren 2018-2020



Legende

Unfallschwere	Unfalltypen	Schienenpersonennahverkehr	
□ Unfall mit Getöteten	● Fahrnfall (F)	— Amtler	
○ Unfall mit Schwerverletzten	● Abbiegeunfall (AB)	— Kreis RD-ECK	
○ Unfall mit Leichtverletzten	● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	— Siedlungsfläche	
	● Überschreiten-Unfall (ÜS)	— Industrie- und Gewerbefläche	
	● Unfall im ruhenden Verkehr (RV)	— Grünfläche	
	● Unfall im Längsverkehr (LV)	— Landwirtschaftliche Fläche	
	● Sonstiger Unfall	— Wasserfläche	
			Stand: Februar 2022
			Datenquelle: OSM, DSB 2020
			Planersocietät
			Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät; Datengrundlage: Unfallatlas; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende.

2.4 Organisation und Akteure

Um die Frage zu klären, wie die Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde bisher organisiert wird, ist eine separate Betrachtung des Freizeitradverkehrs und des Alltagsradverkehrs notwendig. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat in beiden Bereichen die Auftragsverwaltung an andere Akteure übertragen. Im Freizeitradverkehr an die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (WFG) und im Alltagsradverkehr an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH). Neben der Auftragsvergabe ist der LBV.SH zuständig für die Unterhaltung und Erhaltung der Radwege entlang des Landesstraßen- und Bundesstraßennetzes. Dabei ist der Radverkehr oft Bestandteil der Planungen, aber steht nicht im Fokus. Ende 2021 entstand beim LBV.SH die Stabstelle Radverkehr, die zukünftig die Belange des Radverkehrs stärker in den Fokus rücken soll. Für alle Kreisstraßen und deren Radwege liegt die Baulastträgerschaft beim Kreis Rendsburg-Eckernförde. Die Aufgaben des Baues, der Unterhaltung und der Verwaltung wurden gemäß § 53 StrWG (Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein) an den LBV.SH übertragen, werden jedoch innerhalb der Kreisverwaltung, Fachgruppe Liegenschaftsverwaltung und Straßenwesen, federführend begleitet. Eine Ausnahme stellen die Ortsdurchfahrten von Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern dar, bei denen der Gemeinde die Baulastträgerschaft obliegt (§ 12 StrWG). Zudem gibt es Streckenabschnitte von Radwegen, die auf Wunsch der Gemeinden gepflastert sind. Hier obliegt ebenfalls der Gemeinde die Baulastträgerschaft für das Pflaster, der Unterbau ist weiterhin in der Baulastträgerschaft des Kreises. Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen sind die kreisangehörigen Gemeinden.

Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft ist im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde für die Entwicklung, Stärkung und Vermarktung der Region als Wirtschaftsstandort zuständig, wofür ein jährliches Budget zur Verfügung gestellt wird. Die Tätigkeiten, die dabei den Radverkehr betreffen, sind weitestgehend touristisch geprägt und belaufen sich u.a. auf die Ausweisung von Themenrouten, die Wartung der Radwegweisung oder die Planung von Rastplätzen. Zu den Institutionen, die ebenfalls im Bereich des Freizeitradverkehrs tätig sind, zählen darüber hinaus die AktivRegionen sowie die Lokalen Tourismusorganisationen (LTO). Die LTOs sind lokale Netzwerke zur Bündelung diverser Aufgaben und finanzieller Herausforderungen, die den Tourismus betreffen. Zu den LTOs im Kreis Rendsburg-Eckernförde zählen Mittelholstein Tourismus e.V., Eckernförder Bucht GmbH und Ostseefjord Schlei GmbH. Eine weitere Besonderheit in Schleswig-Holstein bilden die gemäß dem europäischen LEADER-Programm¹⁴ umgesetzten AktivRegionen. Die AktivRegionen sind von privaten und öffentlichen Akteurinnen und Akteuren aus den Bereichen Kommune, Wirtschaft, Soziales, Kultur und Umwelt gegründete Lokale Aktionsgruppen (LAG). Sie stellen rechtsfähige Organisationen dar und ermöglichen dadurch eine gewisse Selbstorganisation der ländlichen Regionen. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegen die AktivRegionen Eckernförder Bucht, Mittelholstein sowie Eider- und Kanalregion Rendsburg. Teilweise im Kreis liegen zudem die AktivRegionen Schlei-Ostsee und Eider-Treene-Sorge. Mittels Fördermittel setzen in den AktivRegionen öffentliche und private Träger Projekte in und für die ländlichen Räume um. Das Thema Mobilität wird dabei im touristischen Bereich als Daseinsvorsorge mitgedacht bspw. in Form von Kartenmaterial oder Beschilderung.

Ein weiterer Akteur, der im Zusammenhang mit dem Radverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu erwähnen ist, ist der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH). Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein koordiniert den öffentlichen Regionalverkehr und ist zuständig für den Tarif. Im Bereich

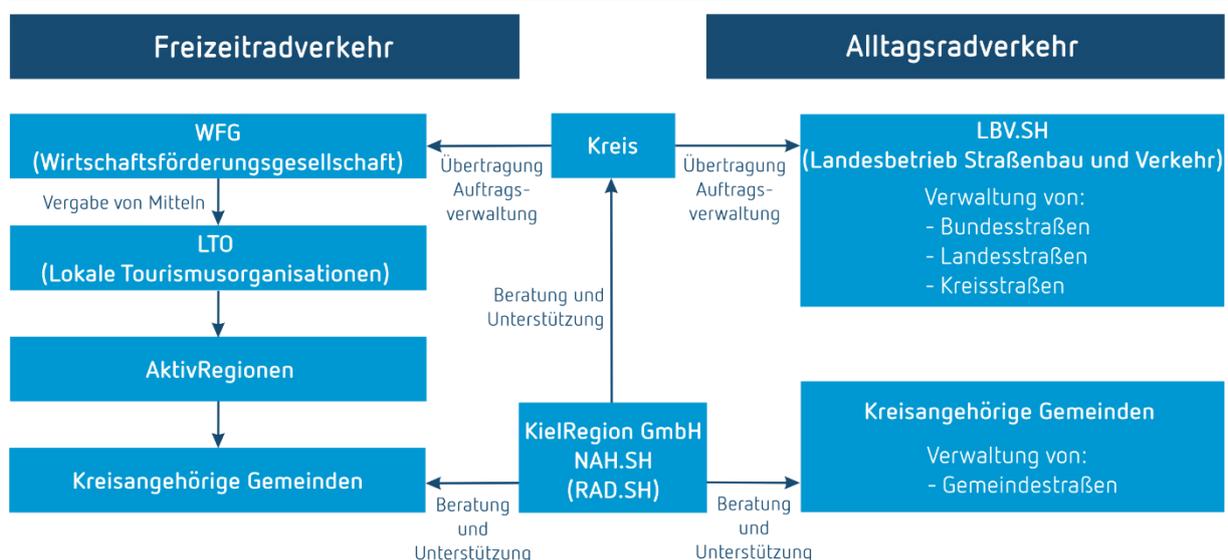
¹⁴ LEADER steht für „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale“, was übersetzt bedeutet „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“ (Landesportal Schleswig-Holstein (2022))

des Radverkehrs unterstützt und fördert die NAH.SH Kommunen bei der Beratung, der Planung, dem Bau und der Vermietung von B+R-Anlagen.

Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) bietet Unterstützung der Mitgliedskommunen in Form von fachlichem Input, Austausch, Fördermittel- und Planungsberatung sowie Öffentlichkeitskampagnen an. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind die Kommunen Eckernförde, Kronshagen und Holzdorf und die Ämter Flintbek und Molfsee Mitglieder der RAD.SH.

Als Teil der KielRegion profitiert der Kreis Rendsburg-Eckernförde zudem von der gleichnamigen KielRegion GmbH, welche den Kreis u.a. im Bereich der Mobilität bespielt, unterstützt und berät. Zu der KielRegion zählen neben dem Kreis Rendsburg-Eckernförde der Kreis Plön und die Landeshauptstadt Kiel. Ein Beispiel für eine von der KielRegion GmbH initiierte, kreisübergreifende Maßnahme ist das Fahrradverleihsystem SprottenFlotte.

Abbildung 11: Organigramm Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde



Darstellung: Planersocietät

Akteursgespräche

Im Rahmen der Analyse der Ausgangslage des Radverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde wurden fünf Interviews mit relevanten Akteuren der Radverkehrsförderung geführt. Dazu zählen Vertreterinnen und Vertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde, des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), der kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH), der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (WFG) und der im Kreis liegenden AktivRegionen. In den Gesprächen wurden die jeweilige Rolle der Institution im Bereich Radverkehr, die Wünsche und Erwartungen an das Radverkehrskonzept, die Vision des zukünftigen Radverkehrs im Kreis, bestehende Planungen und Ideen für Handlungsfelder abgefragt. Abbildung 12 stellt die am häufigsten genannten Schlagworte der Interviews dar, die im Folgenden näher erläutert werden. Dafür werden die Rückmeldungen der Vertreterinnen und Vertreter in fünf Oberthemen unterteilt, die die Chancen und Herausforderungen der Ausgangslage des Radverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde zusammenfassen.

Abbildung 12: Schlagworte aus den Akteursgesprächen



Darstellung: Planersocietät

Als eine Schwäche beziehungsweise Herausforderung wurde in den Akteursgesprächen vermehrt der **Zustand der Radinfrastruktur** genannt. Dies bezieht sich auf Radwege mit unzureichender Breite, mit Belagsschäden und Wurzeldurchbrüchen. Ein Sanierungsstau sorgt dafür, dass viele Radverkehrsanlagen nicht mehr den Anforderungen eines sicheren und komfortablen Radfahrens gerecht werden.

Ein weiteres Oberthema ist der **ländliche Raum**. Ein Großteil des Kreisgebiets kann als ländlicher Raum bezeichnet werden, in dem der Pkw noch oft ein Statussymbol darstellt, auf das in den meisten Fällen nur schwer verzichtet werden kann. Gleichzeitig bringen die Pendelnden des ländlichen Raums ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr mit. Um dieses zu nutzen, sollen qualitativ hochwertige Verbindungen in die Zentren entstehen, z. B. durch Radschnellwege. Aber auch in den kleineren Orten des ländlichen Raums selbst wäre die Radverkehrsförderung wünschenswert, beispielsweise durch den Einsatz von Fahrradstraßen oder der Umsetzung von Pilotprojekten wie einem Bike-Sharing-System.

Im Hinblick auf die **Verknüpfung von Verkehrsträgern** ist ebenfalls der Wunsch nach der Ausweitung des regionalen Bike-Sharing-Angebots Sprottenflotte zu nennen, welches sich bisher auf Rendsburg, Eckernförde und Kiel inklusive Umland beschränkt. Analog dazu wird auch die Errichtung von neuen Mobilitätsstationen als sinnvoll erachtet, bei der die Mobilitätsstation in Hamdorf als ein Vorreiter für kleinere Gemeinden angesehen werden kann. Als weitere Chance wird die Verknüpfung zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Radverkehr genannt, denn aufgrund zum Teil großer Entfernungen innerhalb des Kreises eignet sich das Fahrrad zum Bewältigen der letzten Meile. Vorgeschlagen werden eine höhere Flexibilität im Tarifsysteem, eine optimierte Fahrradmitnahme in Bus und Bahn sowie anwendungsgerechte Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen.

Die Akteurinnen und Akteure erklären, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Bereich des **Rad-Tourismus** Potenziale besitzt und dort bereits heute gut aufgestellt ist. Hierzu tragen die ausgeschilderten Fernradwege bei (Nord-Ostsee-Kanal-Route, Ochsenweg, Ostseeküstenradweg, Eider-Treene-Sorge Radweg). Als Chance wird genannt, Synergien zwischen dem touristischen Radverkehr und dem Alltagsradverkehr zu finden und zu nutzen.

Das abschließende Oberthema der Akteursgespräche bildet die **Kommunikation und Zusammenarbeit**. Es wird kritisiert, dass im Bereich der Radverkehrsförderung keine klaren Zuständigkeiten existieren und es an personellen sowie finanziellen Ressourcen mangelt. Im Bereich der Kommunikation wird vorgeschlagen, mithilfe von öffentlichkeitswirksamen Kampagnen Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen.

3 Das kreisweite Ziel-Radverkehrsnetz

Mit diesem Konzept wird ein kohärentes und hierarchisiertes Alltagsradverkehrsnetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde definiert und mit baulichen Standards hinterlegt. Dieses Zielnetz dient als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs im Kreis. Das Netz verbindet die Kommunen des Kreises miteinander und ist somit auf eine langfristige Umsetzung ausgelegt. Die Netzkonzeption versteht sich dabei ausdrücklich nicht als exklusiv. Zwar sollte eine Umsetzungspriorität auf den in der Netzkonzeption enthaltenen Routen liegen, dies schließt jedoch nicht den parallelen Ausbau weiterer Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen aus. Dabei sind die gestalterischen Grundsätze und Zielvorstellungen des Konzepts zu beachten.

Die Netzkonzeption ist als ein laufender Prozess zu verstehen, der wegen seiner Langfristigkeit einer regelmäßigen Fortschreibung bedarf. Besonders bei sich ändernden Rahmenbedingungen im Radverkehr, z. B. neuen Bedarfen durch neue Gewerbegebiete, aber auch bei neuen rechtlichen und technischen Entwicklungen, ist die Netzkonzeption zeitnah anzupassen.

Für die Konzeption des Radverkehrsnetzes werden folgende Schritte durchgeführt:

- Definition eines kategorisierten Wunschliniennetzes durch Luftlinienverbindungen
- Hierarchisierung des Netzes
- Umlegung der Luftlinien als Routen auf Straßen und Wege sowie Entwicklung eines Entwurfs für das Radverkehrsnetz
- Diskussion des Netzentwurfs, Konkretisierung und Abwägung der Alternativen

3.1 Wunschliniennetz

Die Grundlage der Netzkonzeption ist die Definition und Priorisierung der wichtigen Quellen und Ziele für den Radverkehr.

In den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) aus dem Jahr 2008, erstellt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), ist die strategische Entwicklung der Netzplanung geregelt. Es gibt sechs Verbindungsfunktionsstufen, welche von kontinental (0) bis kleinräumig (V) reichen. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien		Beschreibung
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	
0	kontinental	–	MR – MR	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumig	OZ – MR	OZ – OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	MZ – OZ	MZ – MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	GZ – MZ	GZ – GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
IV	nahräumig	G – GZ	G – G	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
V	kleinräumig	Grst – G	–	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion

MR Metropolregion
 OZ Oberzentrum
 MZ Mittelzentrum, auch innergemeindliches Mittelzentrum
 GZ Grundzentrum, Unter- und Kleinzentren, auch innergemeindliches Grundzentrum
 G Gemeinde/Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktion
 Grst Grundstück
 – nicht vorhanden

Quelle: RIN (2008)

Im Land Schleswig-Holstein erfolgt die Gliederung der Gemeinden und Städte nach dem Zentralörtlichen System¹⁵. Zu diesem System zählen u.a. folgende Kategorien:

- **Oberzentren** bieten Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs und weisen ein bedeutendes industrielles Potenzial auf, dessen Wachstum anzustreben ist.
- **Mittelzentren** haben eine über die Grundversorgung hinausgehende Versorgungsfunktion und Zentralitätsbedeutung. Sie bieten differenzierte Versorgungsmöglichkeiten zur Deckung des gehobenen längerfristigen Bedarfs und verfügen über ein breites Wirtschaftsgefüge mit Ansätzen zur Ausbildung eines industriellen Potentials.
- **Unterzentren** dienen überwiegend der Grundversorgung eines Nahbereiches und werden durch die Bevölkerungszahl ihres Nahbereiches, die Größe des Zentralen Ortes und besserer Ausstattung gegenüber ländlichen Zentralorten hervorgehoben.
- **Ländliche Zentralorte** dienen überwiegend der Grundversorgung eines Nahbereiches.
- **Stadtrandkerne II. Ordnung** entsprechen den ländlichen Zentralorten, liegen allerdings in einem Umkreis von zehn Kilometern um Mittel- und Oberzentren.

Wird das Zentralörtliche System des Landes Schleswig-Holstein auf das Prinzip der zentralen Orte der RIN übertragen, dann sind Oberzentren als Oberzentren, Mittelzentren als Mittelzentren und Unterzentren, Ländliche Zentralorte sowie Stadtrandkerne II. Ordnung als Grundzentren einzustufen.

Oberzentren gibt es im Kreis Rendsburg-Eckernförde keine, jedoch liegen mit Kiel und Neumünster zwei Oberzentren unmittelbar außerhalb der Kreisgrenze. Als Mittelzentren des Kreises sind Rendsburg und Eckernförde einzustufen. Gemäß der Tabelle 1 sind die Mittelzentren untereinander nach der Verbindungsstufe II der RIN zu verbinden. Mit Bordesholm, Hohenwestedt, Gettorf und Nortorf hat der Kreis vier Unterzentren und mit Felde, Owschlag, Hohn und Hanerau-Hademarschen vier Ländliche Zentralorte. In Bezug auf das Oberzentrum Kiel werden Altenholz, Kronshagen und Flintbek als Stadtrandkern II. Ordnung

¹⁵ ZÖSysV SH (2019)

eingestuft. Zu dem Mittelzentrum Rendsburg bildet Büdelsdorf einen Stadtrandkern II. Ordnung. Unter der Kategorie Grundzentren sind Unterzentren, Ländliche Zentralorte sowie Stadtrandkerne II. Ordnung nach der Verbindungsstufe III der RIN mit den Mittelzentren (Versorgungsfunktion) und untereinander (Austauschfunktion) anzubinden.

Weiter stellen Rieseby, Fleckeby, Schwedeneck, Osdorf, Dänischhagen, Molfsee, Wattenbek, Wasbek, Aukrug, Jevenstedt, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Fockbeck und Schacht-Audorf mit mehr als 2.000 Einwohnenden bei regionaler Betrachtung Siedlungsschwerpunkte im Kreisgebiet dar. Diese weiteren Siedlungsschwerpunkte sind nach der Verbindungsfunktionsstufe IV der RIN an die nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentren (Versorgungsfunktion) anzubinden.

Für die kreisübergreifenden Verbindungen werden darüber hinaus Nachbarkommunen berücksichtigt, die eine zentralörtliche Funktion und eine Verbindung von unter 15 km besitzen. Neben den kreisfreien Oberzentren Kiel und Neumünster zählen im Kreis Schleswig-Flensburg das Mittelzentrum Schleswig, die Unterzentren Kropp und Süderbrarup sowie der Ländliche Zentralort Erfde dazu. In dem Kreis Dithmarschen wird das Unterzentrum Albersdorf in das Radverkehrsnetz integriert und im Kreis Steinburg der Ländliche Zentralort Schenefeld.

Darüber hinaus wird die Lage der weiterführenden Schulen geprüft, die i. d. R. deckungsgleich mit den Zentren ist. Nicht zuletzt werden auch die Bahnhöfe und -haltepunkte als intermodale Verknüpfungspunkte berücksichtigt. Die Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Ziele und Quellen.

Tabelle 2: Quellen und Ziele des Radnetzes

Gliederungseinheit	Ziele & Quellen	
Oberzentren (außerhalb)	Kiel	Neumünster
Mittelzentrum	Rendsburg	Eckernförde
Unterzentren	Bordesholm	Hohenwestedt
	Gettorf	Nortorf
Stadtrandkerne II. Ordnung	Altenholz	Flintbek
	Büdelsdorf	Kronshagen
Ländliche Zentralorte	Felde	Hohn
	Hanerau-Hademarschen	Owschlag
Orte außerhalb des Kreises	Kiel	Neumünster
	Schleswig	Kropp
	Albersdorf	Erfde
	Süderbrarup	Schenefeld
Standorte der weiterführenden Schulen	Siehe beiliegende Liste im Anhang A	
Bahnhöfe	Bordesholm	Nortorf
	Eckernförde	Owschlag
	Felde	Rendsburg
	Gettorf	Rieseby
	Hohenwestedt	

Bahnhaltelpunkt	Achterwehr	Gokels
	Aukrug	Hanerau-Hademarschen
	Beldorf	Melsdorf
	Beringstedt	Osterstedt
	Bredenbek	Schülldorf
	Flintbek	Wasbek

Haupt und Nebennetz

Das Radverkehrsnetz des Kreises Rendsburg-Eckernförde unterscheidet zwischen einem Hauptnetz und einem Nebennetz für den Radverkehr. Zum Hauptnetz zählen die Verbindungsstufen II und III der RIN. Zu beachten ist, dass Verbindungen über 25 km für Radfahrende als Arbeitsweg potenziell unattraktiv sind und deswegen nicht im Hauptnetz berücksichtigt werden.

Hauptnetz:

- Oberzentrum – Mittelzentrum
- Oberzentrum – Unterzentrum
- Oberzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Mittelzentrum – Mittelzentrum
- Mittelzentrum – Unterzentrum
- Mittelzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Unterzentrum – Unterzentrum
- Unterzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländl. Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung – Ländl. Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung

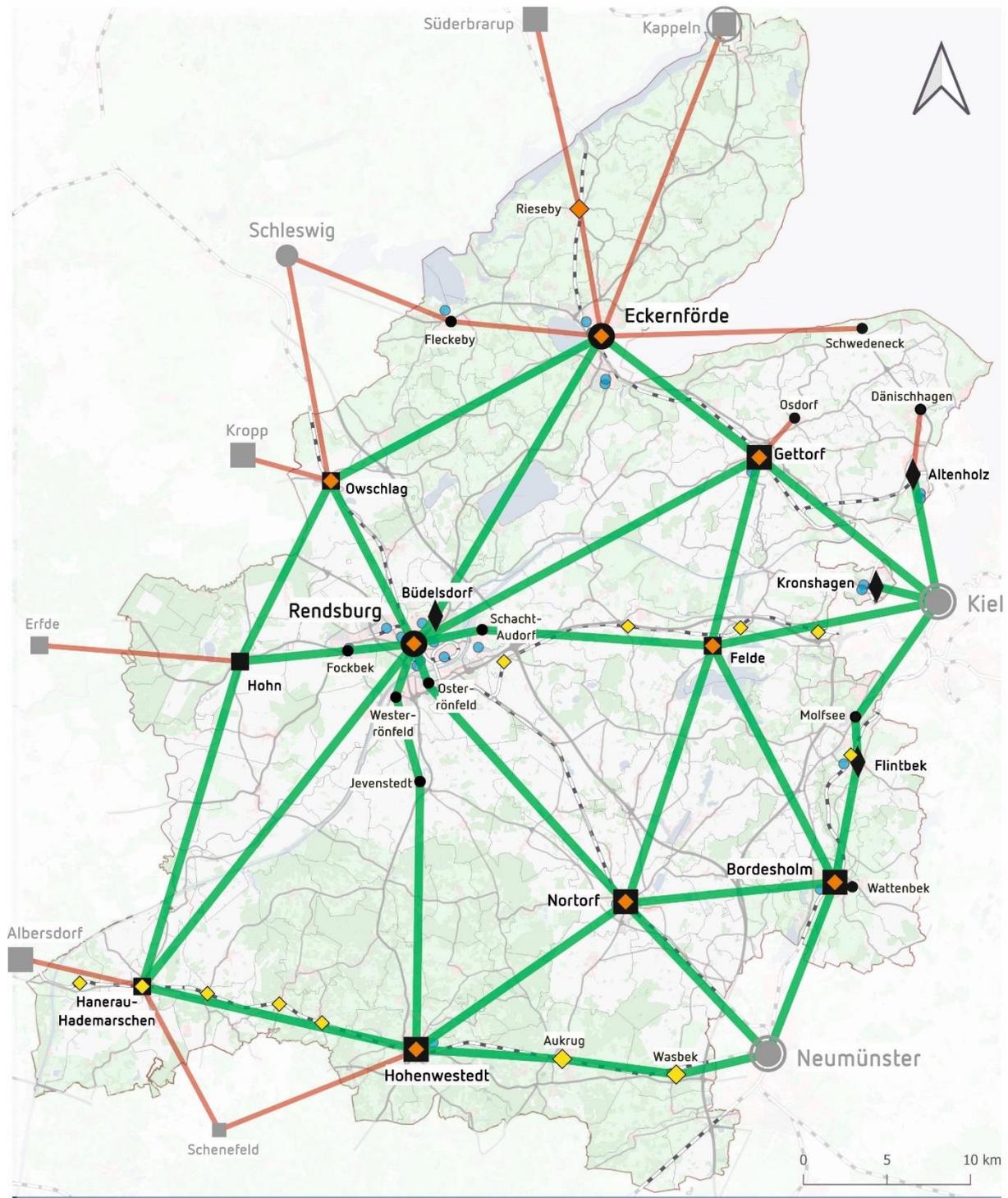
Alle Verbindungen, die nicht dem Hauptnetz zugeordnet werden, bilden das Nebennetz. Dies entspricht der Verbindungsfunktion IV der RIN.

Nebennetz:

- Verbindung zu weiteren Orten mit über 2.000 Einwohnenden
- Verbindung zu Orten außerhalb des Kreises (Oberzentren ausgenommen)

Unter Berücksichtigung der oben genannten Methodik entsteht das nachfolgende Wunschliniennetz für den Alltagsradverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Wunschliniennetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde



Legende

- Weiterführende Schule im Kreis
- ◆ Bahnhof im Kreis
- ◆ Bahnhaltepunkt im Kreis
- Schienenpersonennahverkehr

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländlicher Zentralort
- Ortszentrum über 2.000 EW

Wunschliniennetz

- Hauptnetz
- Nebennetz

Stand: Februar 2022

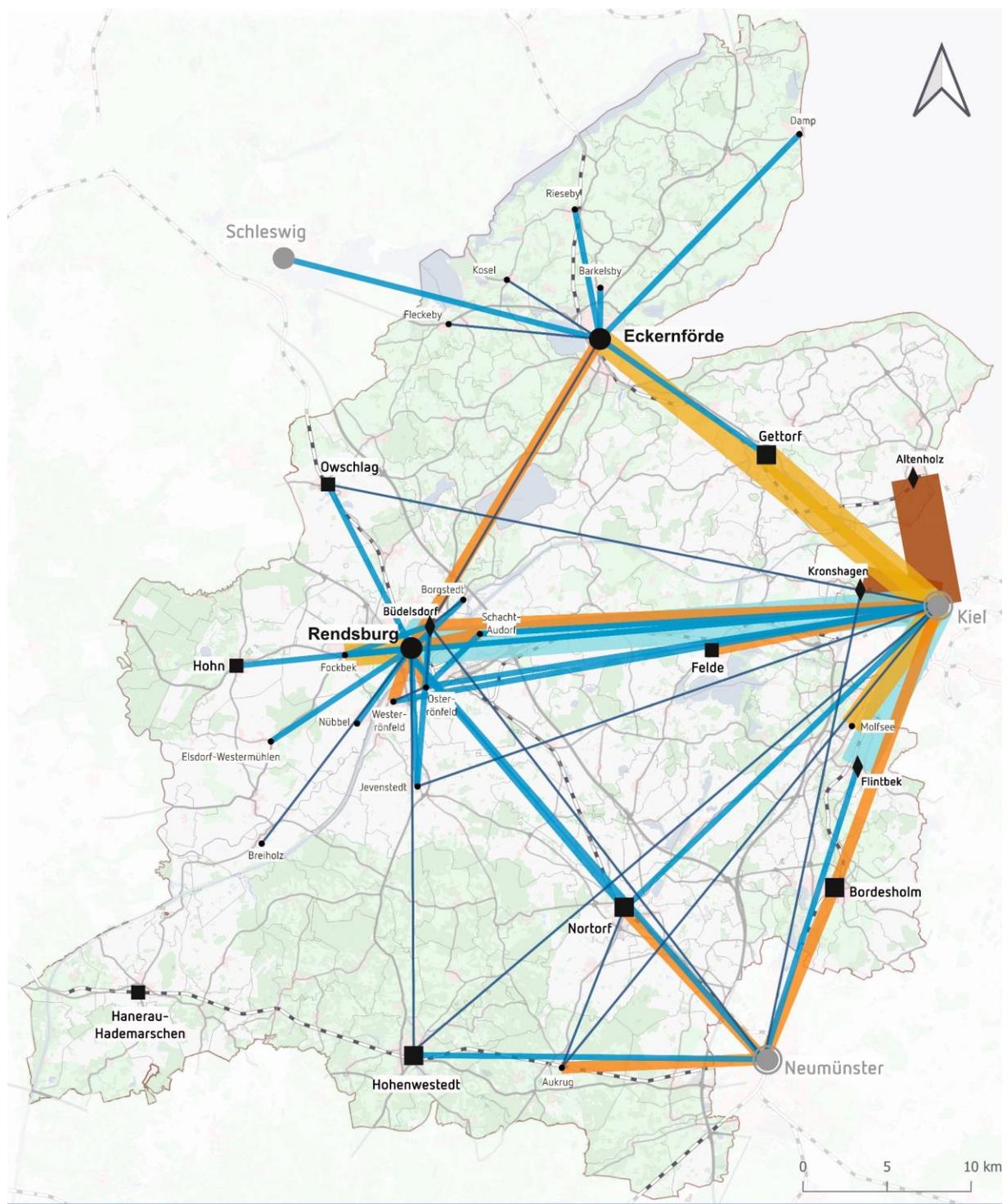
Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

3.2 Pendlerdaten

Im nachfolgenden Schritt wurden die Daten der innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde pendelnden Personen analysiert (vgl. Abbildung 14). Die nachfolgende Karte stellt die kumulierten Ströme der Pendelnden, d.h. die Summe der täglichen Ein- und Auspendelnden, dar. Die Breite der Linien entspricht dabei der Anzahl der Pendelnden. Mit über 3.300 Pendelnden weisen die Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Kiel und den Stadtrandkernen Altenholz und Kronshagen die größten Ströme auf. Mit über 2.000 täglichen Pendelnden sticht ebenfalls die Verbindung zwischen Rendsburg und Kiel sowie die Verbindung zwischen Flintbek und Kiel heraus. Jeweils über 1.000 Pendelnde weisen die Verbindungen zwischen Eckernförde und Kiel, Gettorf und Kiel, Kiel und Molfsee sowie Rendsburg und Fockbek auf. Werden die zwei Mittelzentren des Kreises Rendsburg-Eckernförde miteinander verglichen, dann wird deutlich, dass Rendsburg mehr und größere Pendlerströme verzeichnet als Eckernförde. Während Rendsburg mit rund 14.800 Ein- und 5.800 Auspendelnden ein positives Pendlersaldo aufweist, halten sich in Eckernförde rund 4.600 Ein- und 4.600 Auspendelnden die Waage.

Abbildung 14: Kumulierte Pendlerströme im Kreis Rendsburg-Eckernförde



Legende

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landstraße
- Kreisstraße
- - - Schienenpersonennahverkehr
- Gemeinden
- Kreis RD-ECK

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- ◆ Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländlicher Zentralort
- Bedeutendes Ortszentrum

Anzahl Pendler:innen

- über 3.000
- 2.000 bis 2.999
- 1.000 bis 1.999
- 500 bis 999
- 200 bis 499
- 150 bis 199

Stand: Februar 2022
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK

3.3 Anpassung des Wunschliniennetzes

Die Analyse der Daten zu den pendelnden Personen bestätigt die zuvor getroffene Annahme, dass insbesondere die Verbindungen zwischen den Mittelzentren und zwischen Mittel- und Oberzentrum im Alltagsradverkehrskonzept eine hohe Priorität im Netz erhalten sollten. Da basierend auf der Analyse keine Verbindung, die nicht bereits dem Hauptnetz zugeordnet ist, zu priorisieren ist, ergibt sich in dieser Hinsicht kein weiterer Anpassungsbedarf innerhalb der Netzhierarchisierung. Jedoch wird zusätzlich die Integration der im Masterplan Mobilität eingeführten Kategorie der Radpremiumrouten (vgl. Kapitel 2.2) in das Hauptnetz als sinnvoll erachtet. Angesichts der Daten werden hierzu nicht nur die Verbindungen zwischen Kiel und Eckernförde sowie zwischen Kiel und Neumünster gezählt, sondern auch die Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg.

Basierend auf der Analyse der Pendelströme werden darüber hinaus einige Verbindungen in der Netzhierarchisierung abgestuft. Dies betrifft die Verbindung der Grundzentren untereinander (Austauschfunktion) sowie die Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Rendsburg und dem Ländlichen Zentralort Hanerau-Hademarschen. Es ergibt sich dadurch folgende Anpassung der Netzzuordnung (vgl. Abbildung 15):

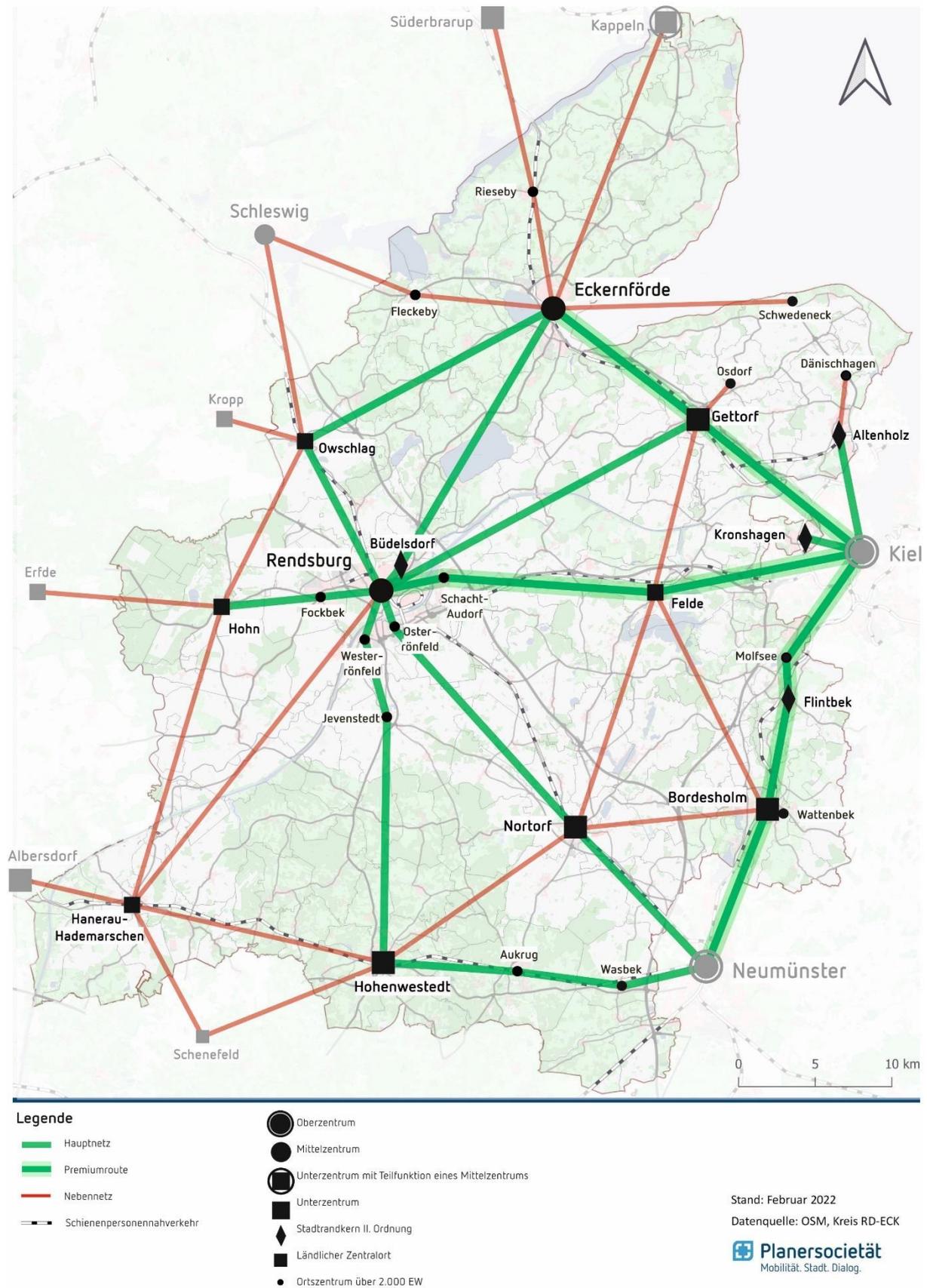
Hauptnetz:

- Oberzentrum – Mittelzentrum
- Oberzentrum – Unterzentrum
- Oberzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Mittelzentrum – Mittelzentrum
- Mittelzentrum – Unterzentrum
- Mittelzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung

Nebennetz:

- Unterzentrum – Unterzentrum
- Unterzentrum – Ländlicher Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländl. Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung – Ländl. Zentralort/Stadtrandkern II. Ordnung
- Verbindung zu weiteren Orten mit über 2.000 Einwohnenden
- Verbindung zu Orten außerhalb des Kreises

Abbildung 15: Angepasstes Wunschliniennetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde



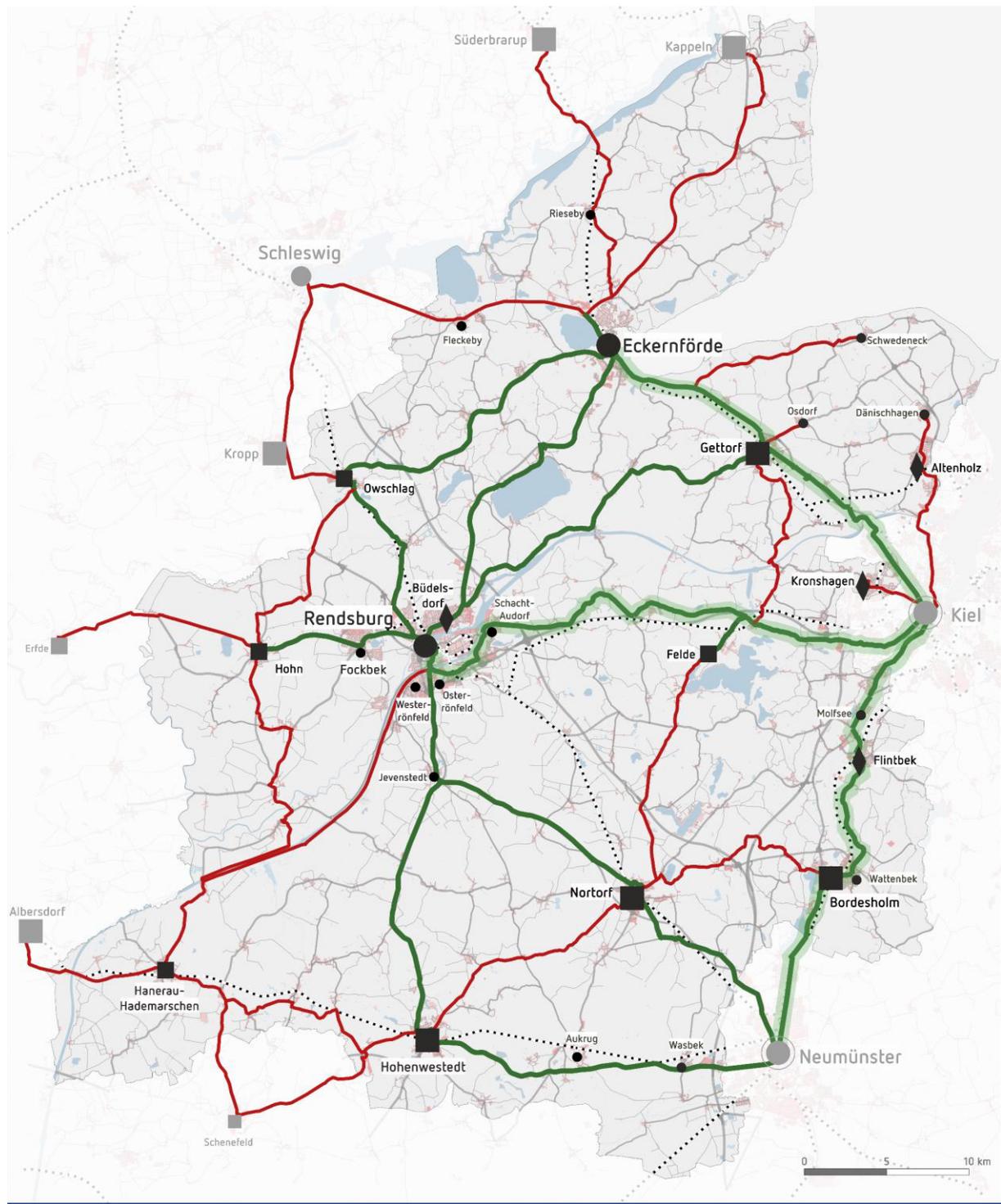
3.4 Netzumlegung

Im nächsten Schritt wird das Wunschliniennetz auf das bestehende Straßen- und Wegenetz des Kreises umgelegt. Zu jeder Wunschlinienverbindung wird dazu eine Route entwickelt. Als Grundlage für die Umlegung werden (falls vorhanden) die kommunalen Radnetze sowie die touristischen Radwegenetze genutzt. Das hoch frequentierte touristische Netz kann in Teilen auch für den Alltagsradverkehr relevant sein. Die touristischen Routen stellen häufig die landschaftlich attraktiveren Routen, aber vielfach nicht die kürzesten Verbindungen dar. Es werden bei der Netzumlegung zunächst lediglich die regional bedeutenden Verbindungen dieser Netze ausgewählt. Zusätzlich werden weitere bestehende Verkehrsbeziehungen geprüft (z. B. klassifizierte Straßen) und gegebenenfalls in das Netz aufgenommen. Das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein von Radwegen ist zunächst kein Ausschlusskriterium. Es sollten möglichst direkte (kurze) Verbindungen für den Alltagsradverkehr gefunden werden. Dennoch wurden im Falle größerer Netzlücken auch umwegigere Alternativverläufe mit vorhandener Radinfrastruktur geprüft, wofür auch auf das Schilderkataster des Kreisradnetzes zurückgegriffen wurde.

Jede Wunschlinie wird im Zuge der Umlegung zu einer regionalen Radverbindung, die entweder dem Haupt- oder Nebennetz zugeordnet wird. Dieser Grundsatz ermöglicht die Entwicklung eines Radnetzes, das die Interessen der Kommunen weitestgehend gleichberechtigt berücksichtigt. Das Ergebnis der Netzumlegung ist der Abbildung 16 zu entnehmen.

Darüber hinaus gibt es eine dritte Ebene im Netz, das sogenannten Freizeitradverkehrsnetz (vgl. Abbildung 17). Am Beispiel der Verbindung zwischen Eckernförde und Kappeln wurde während der Konzeptentwicklung deutlich, dass die Festlegung einer einzigen Route nicht immer eindeutig möglich ist. Die Strecke zwischen Eckernförde und Kappeln kann sowohl über einen Abschnitt des Ostseeküstenradwegs als auch über die Landesstraße zurückgelegt werden. Für welche Verbindung sich die Nutzenden letztendlich entscheiden, ist von den jeweiligen subjektiven Empfindungen abhängig, weshalb die Verbindung über den touristischen Radfernweg in die dritte Ebene mit aufgenommen wird. Eine Karte, in der die Freizeitrouten und die Alltagsrouten zusammen dargestellt sind, befindet sich im Anhang.

Abbildung 16: Umgelegtes Radverkehrsnetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde



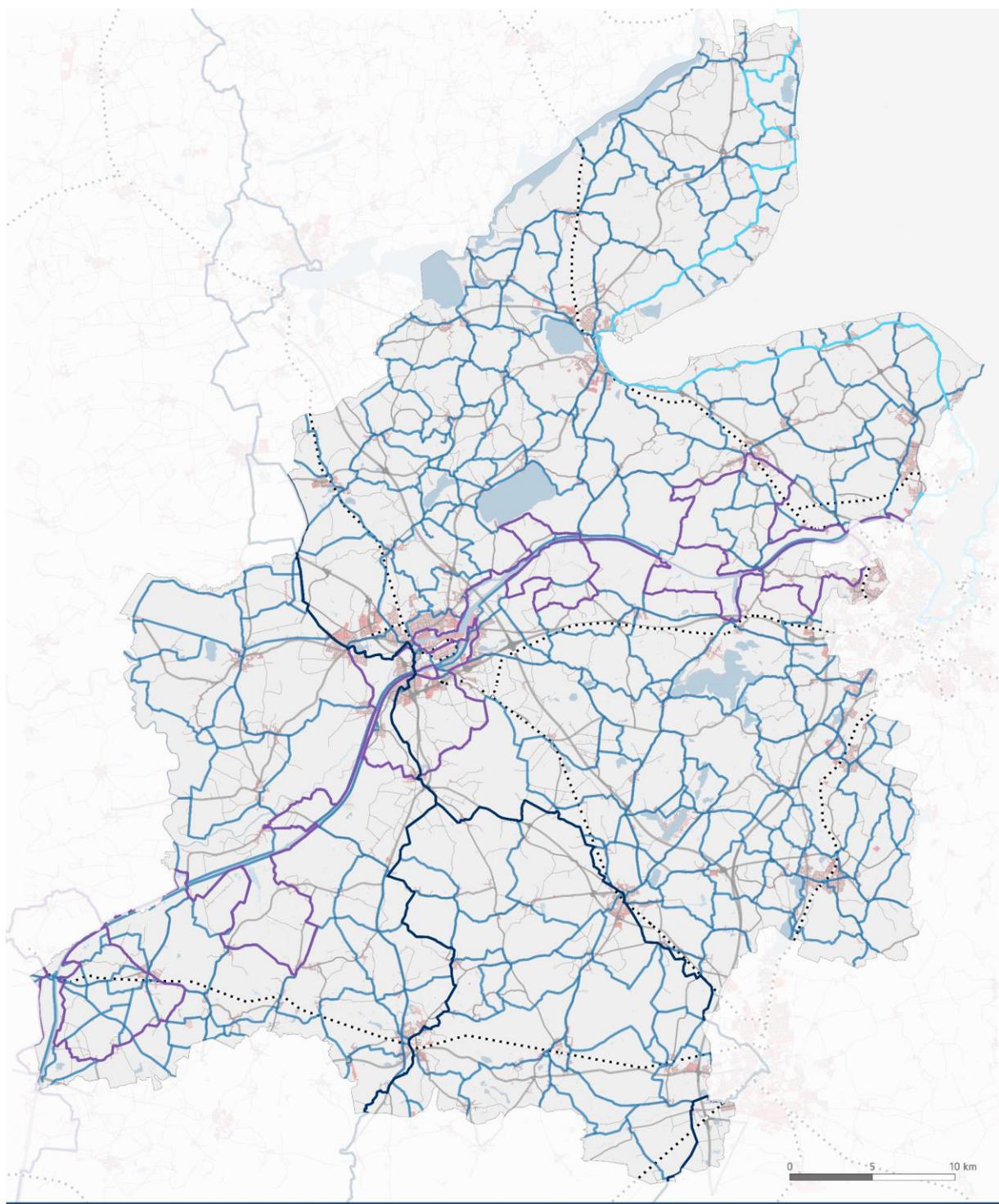
Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländlicher Zentralort
- Ortszentrum über 2.000 EW

Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK
Planersocietät
 Mobilität. Stadt. Dialog.

Abbildung 17: Ebene 3 - Freizeitradverkehrsnetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde



Freizeitradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- beschildertes Kreisradnetz
 - Ostseeküstenradweg
 - Nord-Ostsee-Kanal-Route
 - Ochsenweg
- Radfernwege

Umwegfaktor im Alltagsradverkehr

Die allgemeinen Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Radverkehrs sind schnelle und direkte Wege. Die ERA 2010 empfiehlt auf Netzebene „minimale Umwege (Umwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen“ (ERA 2010: Seite 10).

Weiterhin wird dazu folgendes festgehalten:

„Für den Fall, dass eine Radverkehrsverbindung in der bestehenden Linienführung nicht erhalten werden kann und eine Verlegung der Straßen oder Wege erforderlich wird, soll eine möglichst umwegarme Wegeführung angestrebt werden. Die im Ausnahmefall maximal vertretbare Umweglänge sollte sich insbesondere im Alltagsverkehr daran orientieren, dass in Entfernungsbereichen von bis zu fünf Kilometern zwischen bedeutenden Quell- und Zielgebieten besondere Potenziale für den Radverkehr bestehen. Die in der [Tabelle 4] dargestellten Qualitäten sollten entsprechend der Netzkategorie eingehalten werden.“ (ERA 2010, Seite 14)

Tabelle 3: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsradverkehr

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h ²⁾	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–
<p>Auf Netzebene anzustrebende Qualitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen – minimale Umwege (Umwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen – Erfüllung der in der Tabelle 4 (Seite 15) benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs – Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III) – sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z. B. zu Nachtzeiten <p>1) sofern Teil des Wegweisungsnetzes 2) einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach den RIN)</p>					

Quelle: RIN (2008)

Im Bereich von Knoten empfiehlt die ERA 2010 das folgende Vorgehen:

„Eine untergeordnete Straße kann als Hauptroute für den Radverkehr für diesen starke Bedeutung haben. Dann sind bei der Überquerung der bevorrechtigten Straße in besonderem Maße sichere Überquerungen geboten. Können solche nicht realisiert werden oder ist zu befürchten, dass sie wegen ihrer Umwegigkeit vom Radverkehr nicht akzeptiert werden, so ist es zweckmäßiger, den Knotenpunkt als Kreisverkehr auszubilden oder ihn zu signalisieren.“ (ERA 2010: Seite 72)

Knackpunkte, Diskussionspunkte – Hauptverkehrsstraßen vs. Nebenstraßennetz

Während des Prozesses der Netzumlegung ist deutlich geworden, dass die direktesten (kürzesten) Verbindungen teilweise von den bestehenden touristischen Netzen abweichen. Die touristischen Verbindungen verlaufen vorrangig im Nebenstraßennetz, die direkten Verbindungen jedoch häufig entlang der klassifizierten Straßen bzw. an den Hauptverkehrsstraßen. An diesen Stellen bedarf es einer gemeinsamen Abwägung, welche Verbindungen ins Netz aufgenommen werden sollen. Es ist keine pauschale Antwort möglich, welche Verbindung bevorzugt werden sollte.

Die direkten Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes haben den Vorteil, dass Radfahrende möglichst schnell ihre Ziele erreichen können und dazu gegebenenfalls weniger zusätzliche Querungen notwendig sind. Die direkten Verbindungen verlaufen häufig an klassifizierten Straßen, d.h. Kreis-, Landes-, und Bundesstraßen. Falls an diesen Verbindungen noch keine Radwegeinfrastruktur vorhanden ist, muss diese mit einem hohen Investitionsaufwand geschaffen werden. Wird der Radverkehr stattdessen über die vermeintlich attraktiveren und bereits touristisch genutzten Verbindungen (häufig Wirtschaftswegen) geführt, ist anzunehmen, dass weniger Investitionen zur Herstellung des Netzes getätigt werden müssen. Diese Verbindungen sind jedoch häufig deutlich länger und die Oberflächenbeschaffenheit der Wege ist teilweise nicht für den zügigen Alltagsradverkehr geeignet. Es ist allerdings anzunehmen, dass das subjektive Sicherheitsgefühl bei vielen Radfahrenden abseits der klassifizierten Straßen aufgrund des geringeren Kfz-Verkehrs höher ist. Weitere Argumente für die Führung im Hauptstraßennetz oder die Führung im Nebenstraßennetz sind in Tabelle 5 aufgeführt.

Tabelle 4: Netzkonzeption – Zielgruppen

Alltagsradfahrende	Freizeitradfahrende
Zielorientiert (der Weg ist die Strecke zum Ziel)	Wegeorientiert (der Weg ist das Ziel)
Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Erfordert Routenbeschilderung und Wegweisung
Fährt eher Ziele im dichtbebauten Ortsgebiet an	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
→ Direkte Wege (meist entlang von HVS/ geradliniges Nebennetz)	→ Auch umwegige Wege durch ruhige Straßen; Aussichten
Unterschiedliche Geschwindigkeiten und Sicherheitsempfinden auch innerhalb der Gruppen!	

Tabelle 5: Abwägung Hauptstraßennetz vs. Nebenstraßennetz

Argumente pro Hauptstraßennetz	Argumente pro Nebenstraßennetz
Meist kürzeste und schnellste Route mit weitgehender Bevorrechtigung	Politisch einfacher durchzusetzen
Weniger Querungen, weniger Konfliktpunkte	Höheres Sicherheitsgefühl v. a. bei unsicheren Radfahrern, geringere Verkehrsstärken
Höhere soziale Kontrolle	Geringere Belastung durch Abgase und Lärm
Größere Motivation zum Umstieg, weil sichtbarer; Verlauf von HVS ist in der Regel bei allen Menschen bekannt → größerer Beitrag zum Klimaschutz	Geringere Umsetzungskosten (Zone 30, Fahrradstraße, Wirtschaftsweg etc.)
Qualität für den Radverkehr muss besonders dort geschaffen werden, wo die Verkehrssituation komplex ist	Landschaftlich / städtebaulich schönere Routen
Gleichberechtigung der Verkehrsarten: Radverkehr wird nicht verdrängt	Abkürzungen unter Umständen möglich (z. B. Parks, Erholungsflächen, Fußgängerzonen)

Schlussfolgerung: Was bedeutet das für die Netzentwicklung?

Aus gutachterlicher Perspektive wird empfohlen, vorrangig die direkten Verbindungen für den Alltagsradverkehr zu bevorzugen. Es ist anzunehmen, dass dadurch voraussichtlich mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden. In begründeten Fällen können nach einer gemeinsamen Abwägung Ausnahmen getroffen werden, beispielsweise bei hohen Planungshemmnissen, sehr hohen Kfz-Belastungen oder Alternativrouten im Nebennetz mit einem geringen Umwegfaktor. Entsprechend dieser Empfehlung wurde das Radverkehrsnetz entwickelt.

4 Qualitätsstandards

Exkurs Bezeichnungen

Für Verbindungen in einem Radverkehrsnetz sind heutzutage verschiedene Bezeichnungen im Umlauf, u. a. „Radschnellverbindung“, „Radvorrangroute“, „Radschnellweg“, „Radfernweg“ und „Veloroute“. In der Regel sind mit diesen Bezeichnungen keine verbindlichen Infrastruktur- oder Verhaltensvorschriften verbunden, da sie im Sinne der Straßenverkehrsordnung bislang keine offiziellen Bezeichnungen sind.

Als „Velorouten“ werden meist attraktive Alltagsverbindungen in innerstädtischen Radverkehrsnetzen bezeichnet, die stellenweise auch Anschluss an überregionale Routen bieten. Innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde hat die Stadt und Region Rendsburg sowie die angrenzende Landeshauptstadt Kiel derartige Velorouten definiert (vgl. Kapitel 2.2). „Radfernwege“ beziehen sich hingegen auf den Freizeitradverkehr und stellen längere touristische Radrouten bzw. Radwanderwege dar. Mit dem Ochsenweg, dem Ostseeküstenradweg und der NOK-Route verlaufen Abschnitte von drei Radfernwegen innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Die umgangssprachlich verbreitete Bezeichnung „Radschnellweg“ ist an einen niederländischen Begriff angelehnt und wird in der Regel für qualitativ hochwertige Verbindungen verwendet, die ein zügiges Radfahren auf überregionalen Alltagsrouten ermöglichen. Die Bezeichnung „Weg“ impliziert hierbei fälschlicherweise häufig, dass es sich dabei stets um von anderen Verkehrsarten getrennte, selbstständig geführte Verbindungen handelt. In Nordrhein-Westfalen wurden Radschnellwege bereits in das Straßen- und Wegegesetz mit aufgenommen und sind somit an verbindlich einzuhaltende Standards geknüpft. Zur Orientierung für die übrigen Länder, somit auch für Schleswig-Holstein, dienen die gegenwärtigen Richtlinien und Arbeitspapiere zum Thema Radverkehrsanlagen. In diesen finden sich die Bezeichnungen „Radschnellverbindungen“ und „Radvorrangrouten“ wieder, deren Zweck es ist, „Quell-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs durch einen hohen und ein zügiges Radfahren ermöglichenden Standard für den Radverkehr zu erschließen“ (H RSV 2021). Für Radschnellverbindungen sind dabei die höchsten Standards angesetzt und dementsprechend weitere Kriterien formuliert. So soll auf Radschnellverbindungen ein Potenzial von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Werktag im Querschnitt prognostizierbar sein, die Flächen sollen getrennt von anderen Verkehrsarten verlaufen und die Mindestlänge der Verbindung soll mindestens fünf Kilometer betragen. Vor allem die Analyse der Pendelströme (vgl. Kapitel 3.2) zeigt, dass diese Kriterien im Kreis Rendsburg-Eckernförde meist schwer zu erfüllen sind und demnach wird sich im vorliegenden Kapitel primär an den Empfehlungen für Radvorrangrouten orientiert. Für Radvorrangrouten gelten die erläuterten Kriterien nicht, allerdings sollen auch diese einen hohen Standard für den Alltagsradverkehr aufweisen. So sollen sich Radfahrende auf den Radvorrangrouten bequem und sicher überholen und nebeneinanderfahrende Radfahrende konfliktfrei einem entgegenkommenden Radfahrenden begegnen können. Die von der KielRegion GmbH entwickelten „Premiumrouten“ orientieren sich in erster Linie an den Empfehlungen für Radschnellverbindungen.

Hauptnetz

Für die Verbindungen des Hauptnetzes wird empfohlen, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definierten Qualitätsstandards der Radvorrangrouten aus der H RSV, den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, anzustreben. Dieser Standard ist höher als der ERA-Standard und geringer als der Radschnellwegstandard. Radvorrangrouten (RVR) ermöglichen ein zügiges sowie komfortables Radfahren. Radwege des Hauptnetzes, die im Bestand bereits den ERA-Standard erfüllen, sind nicht umgehend auszubauen und können erhalten bleiben, bis beispielsweise eine Sanierung anfällt, spätestens dann ist der RVR-Standard anzustreben. Im Falle eines Neubaus und damit Netzlückenschluss ist der RVR-Standard direkt anzustreben.

Außerorts bedeutet dies, entweder die Herstellung eines gemeinsamen Rad-/Gehwegs möglichst im Einrichtungsverkehr oder die Führung des Radverkehrs über Wirtschaftswege. Innerorts variieren die möglichen Führungsformen. Wenn eine entsprechende Flächenverfügbarkeit gegeben ist, wird die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen empfohlen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen eignet sich dann, wenn der Radverkehr im Nebennetz des Kfz-Verkehrs geführt werden soll. Wenn keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen und der Radverkehr nicht über Nebenstraßen geführt werden kann, empfiehlt sich die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. In dem Fall kann zusätzlich eine Piktogrammreihe auf die Fahrbahn aufgebracht werden, um die Verkehrsteilnehmenden für eine gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren.

Damit die Radinfrastruktur eine konkurrenzfähige Alternative zur Kfz-Infrastruktur darstellt, muss der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen beschleunigt und bevorrechtigt werden. Innerorts ist eine Trennung vom Fußverkehr sowie eine eigene Signalisierung des Radverkehrs anzustreben. Außerorts sollte jede Radhauptverbindung vor Nebenstraßen und Wirtschafts- sowie Waldwegen bevorrechtigt werden.

Der RVR-Standard wird darüber hinaus nur dort empfohlen, wo er auf zusammenhängenden Abschnitten (zwischen zwei Zielen) umsetzbar ist. So soll vermieden werden, dass der RVR-Standard nur stückweise realisiert wird. An Engstellen ist eine Standardunterschreitung möglich, jedoch sollte dort mindestens der ERA-Standard realisiert werden. Die Qualitätsstandards für RVR sehen vor, dass nicht mehr als 20 % Standardunterschreitungen auf den zusammenhängenden Abschnitten vorkommen. Falls der RVR-Standard auf zusammenhängenden Abschnitten nicht umgesetzt werden kann, wird auch im Hauptnetz empfohlen den ERA-Standard umzusetzen. Für den Fall wird zusätzlich empfohlen außerorts eine reflektierende Radmarkierung einzurichten, den Radverkehr an Knoten trotzdem bestmöglich zu beschleunigen und dort, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, vorrangig Fahrradstraßen einzurichten.

Premiumrouten

Für die Premiumrouten des Hauptnetzes wird darüber hinaus der Qualitätsstandard übernommen, den die KielRegion GmbH definiert hat. Dieser Standard unterscheidet zwischen Reduziertem und Ziel-Standard. Der Ziel-Standard ist in den meisten Fällen etwas höher als der Standard der Radvorrangrouten.

Tabelle 6: Qualitätsstandards Premiumroute

	Ziel-Standard	Reduzierter Standard	Ergänzende Vorgaben
eigenständige Radtrasse (im Zweirichtungsverkehr)	4,00 m	3,00 m	
Straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr	4,00 m	3,00 m	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Straßenbegleitender Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Radfahrstreifen (nur im Einrichtungsverkehr)	2,50 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Schutzstreifen	/	2,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar
Fahrradstraße	4,00 m	3,50 m bei Einbahnstr. für den Kfz-Verkehr	+ Sicherheitsstreifen zu Parkständen
Wirtschaftsweg	4,00 m	/	
Gemeinsamer Fahrweg Rad + Linienbus	3,50 m	3,5 m	evtl. Aufweitung an Haltestellen auf 4,50 m
Gemeinsamer Geh-Radweg	/	3,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar

Quelle: KielRegion GmbH (2022)

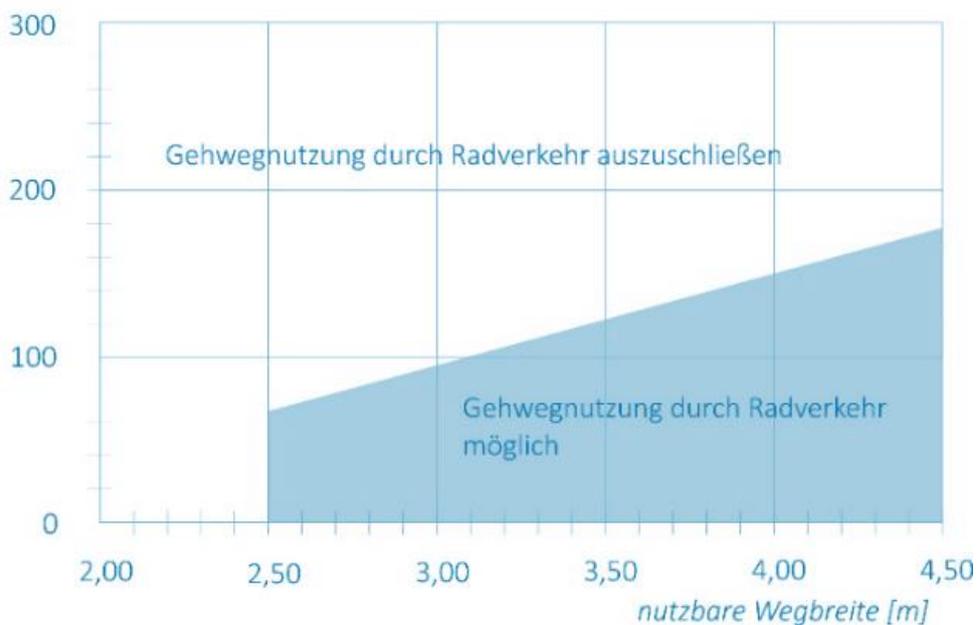
Nebennetz

Für Verbindungen im Nebennetz sollen die Standards der ERA angestrebt werden (Regel- und Mindestmaße). Dieser Basisstandard ermöglicht ein sicheres und konfliktfreies Radfahren auch auf den Verbindungen mit geringerer Priorität.

Nachfolgend sind die Qualitätsstandards für das Radverkehrskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde dargestellt. Hierbei wird zwischen der Führung innerorts und außerorts unterschieden. Darüber hinaus sind auch die Standards für bauliche Radwege innerorts aufgeführt. Die Umsetzung dieser Führungsform ist jedoch nicht gewünscht, da zum einen die Flächenverfügbarkeit im Seitenraum nur selten gegeben ist und zum anderen bereits heute im Kreis die Benutzungspflicht von Radwegen innerorts vermehrt aufgehoben wird. Die erforderlichen Breiten der Sicherheitstrennstreifen bei Radvorrangrouten können aus Tabelle 7 entnommen werden. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs ist unter Einhaltung der benötigten Breiten und unterhalb der Auslastungsgrenze (vgl. Abbildung 18) möglich. Als Regelfall sollte der Radverkehr vor allem innerorts auf der Fahrbahn geführt werden, um insbesondere an Kreuzungen die Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr sicherzustellen und Unfällen vorzubeugen.

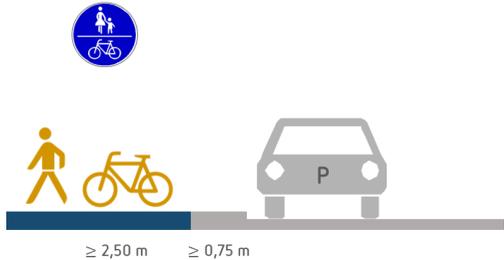
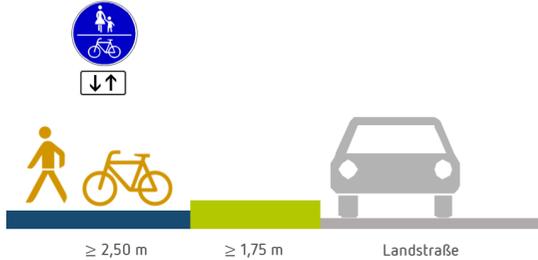
Abbildung 18: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr

*Fußgänger und
Radfahrer je
Spitzenstunde*

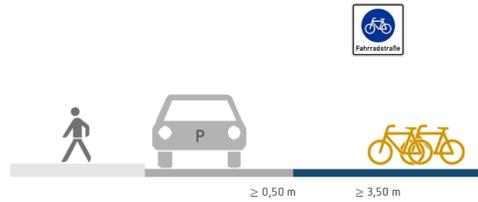
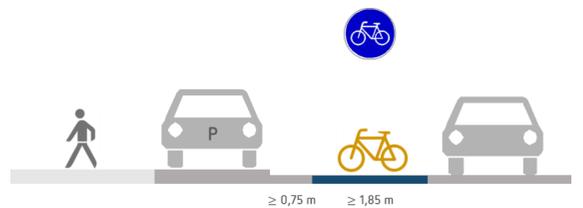
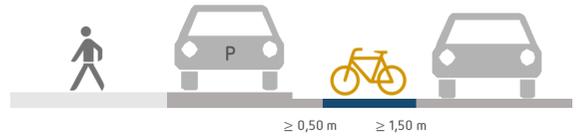


Quelle: Planersocietät nach ERA (2010)

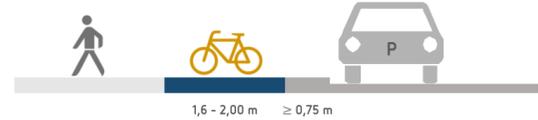
4.1 Empfehlungen Außerorts

Anlagentyp	Regelbreiten nach ERA 2010	Regelbreiten für Radvorrangrouten	Beschilderung	Weiterer Hinweis	Typischer Querschnitt ERA 2010
Gemeinsamer Rad-/Gehweg mit Einrichtungsverkehr	Breite: $\geq 2,50$ m für den Rad- und Fußverkehr + $\geq 1,75$ m Sicherheitsabstand bei Landstraßen	Außerorts: Regelbreite: $\geq 3,0$ m Mindestbreite: 2,5 m + Sicherheitstrennstreifen	 Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg)	Nicht auf Hauptverbindungen des Radverkehrs Von der Belastung im Fuß- und Radverkehr abhängig	
Gemeinsamer Rad-/Gehweg mit Zweirichtungsverkehr (einseitig)	Breite: $\geq 2,50$ m für den Rad- und Fußverkehr + $\geq 1,75$ m Sicherheitsabstand bei Landstraßen	Außerorts: Regelbreite: $\geq 3,5$ m Mindestbreite: 2,5 m + Sicherheitstrennstreifen	 Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) mit Zusatzzeichen 1000-31	Nicht auf Hauptverbindungen des Radverkehrs Von der Belastung im Fuß- und Radverkehr abhängig; Innerorts nicht empfohlen	
Wirtschaftswege	Die ERA 2010 rüft keine Aussage zum Radverkehr auf Wirtschaftswegen	Regelbreite: 4,50 m Mindestbreite: 3,50 m *nicht bei stärker von landwirtschaftlichem Verkehr genutzten Hauptwirtschaftswegen geeignet	 Zum Beispiel: Zeichen 237 (Sonderweg Radfahrer) + ZZ 1026-36	Außerorts können Wirtschaftswege Teil des Haupt- und Nebennetzes des Radverkehrs sein. Eine Breite von 4,0 m ist bei Neubau/Ersatzneubau anzustreben. Eine Befestigung der Bankette kann notwendig werden für Ausweichverkehre mit breiten Landmaschinen. Ausweichstellen sind zu schaffen, wenn Regelbreiten nicht eingehalten werden können.	

4.2 Empfehlungen Innerorts

Anlagentyp	Regelbreiten nach ERA 2010	Regelbreiten für Radvorrangrouten	Beschilderung	Weiterer Hinweis	Typischer Querschnitt ERA 2010
Fahrradstraßen	Breite: $\geq 3,50$ m + $\leq 0,50$ m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	Mit Kfz Verkehr in beide Fahrrichtungen Regelbreite: $\geq 4,6$ m Mindestbreite: 3,8 m + Sicherheitstrennstreifen			
Mischverkehr + Piktogrammreihe	Fahrbahnbreite: $< 6,00$ m; bis zu 700 Kfz/h Fahrbahnbreite: 6,00 bis 7,00 m: bis zu 400 Kfz/h und Anordnung von Überholverböten Fahrbahnbreite: $> 7,00$ m bis zu 700 Kfz/h	In Ausnahmefällen	Keine Beschilderung	Bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 bis 7,00 m sollte Überholverbot angeordnet werden. Bei Fahrbahnbreiten $> 7,50$ m sollte die Einrichtung von Schutzstreifen geprüft werden. Diese Führungsform kann durch die Markierung einer Piktogrammreihe ergänzt werden.	
Radfahrstreifen	Breite: $\geq 1,85$ m + $\leq 0,75$ m Sicherheitsabstand zu Längsparkständen	Regelbreite: $\geq 2,75$ m Mindestbreite: 1,85 m Incl. Breitstrich (0,25 m) + Sicherheitstrennstreifen	 Breitstrichmarkierung (Zeichen 295 StVO) 0,25m, innerhalb des Radfahrstreifens mit Zeichen 237 (Sonderweg Radfahrer)	Außerorts nicht zulässig	
Schutzstreifen	Breite: $\geq 1,50$ m + $\leq 0,50$ m Sicherheitsabstand zu Längsparkständen	Regelbreite: $\geq 2,0$ m Mindestbreite: 1,50 m + Sicherheitstrennstreifen	Keine Beschilderung Schmalstrichmarkierung (Zeichen 340 (Leitlinie): 0,12m breit, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke) auf der Fahrbahn	Keine Benutzungspflicht; keine Aneinanderreihung von Mindestmaßen!	

Bauliche Radwege innerorts (unwahrscheinlich/ungewünscht)

Anlagentyp	Regelbreiten nach ERA 2010	Regelbreiten für Radvorrangrouten	Beschilderung	Weiterer Hinweis	Typischer Querschnitt ERA 2010
Getrennter Rad-/Gehweg mit Einrichtungsverkehr	Breite: $\geq 2,00$ m für den Radverkehr + $\leq 0,50$ m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (bei hohen Verkehrsstärken $\leq 0,75$ m) innerorts + $\leq 0,75$ m Sicherheitsabstand zu Längsparkständen	Regelbreite (innerorts und außerorts): $\geq 2,5$ m Mindestbreite (innerorts und außerorts): 2,0 m + Sicherheitstrennstreifen	 Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)		
Getrennter Rad-/Gehweg mit Zweirichtungsverkehr (einseitig)	Breite: $\geq 3,00$ m für den Radverkehr + $\leq 0,50$ m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (bei hohen Verkehrsstärken $\leq 0,75$ m) innerorts + $\leq 0,75$ m Sicherheitsabstand zu Längsparkständen	Regelbreite (innerorts und außerorts): $\geq 3,0$ m Mindestbreite (innerorts): 2,5 m Mindestbreite (außerorts): 2,0 m + Sicherheitstrennstreifen	 Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) mit Zusatzzeichen 1000-31		
Anderer Radweg	Breite: $\geq 1,6 - 2$ m für den Radverkehr + $\leq 0,50$ m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (bei hohen Verkehrsstärken $\leq 0,75$ m) + $\leq 0,75$ m Sicherheitsabstand zu Längsparkständen	-	Keine Beschilderung	Keine Benutzungspflicht; sollte kein Radweg 2. Klasse werden	

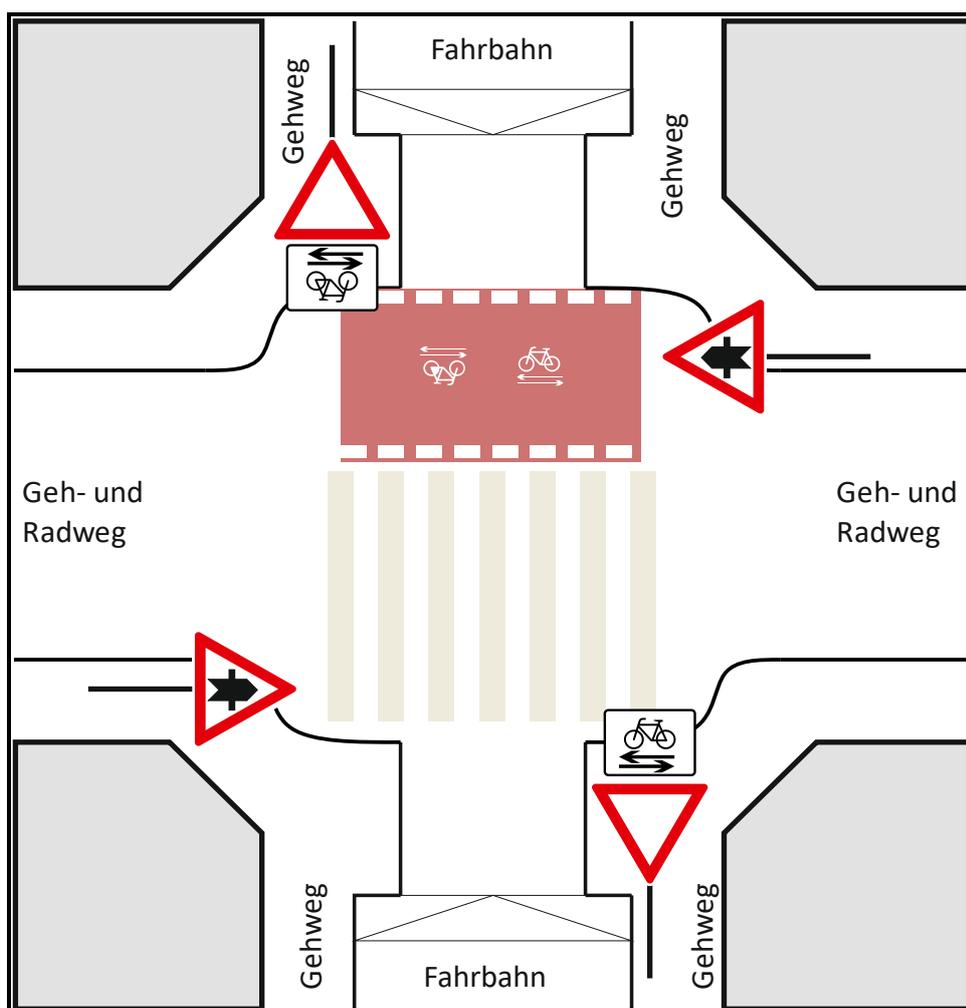
4.3 Musterlösungen für Knotenpunkte und Querungen

An Kreuzungen, Einmündungen und Ausfahrten kreuzen sich Verkehre und weisen damit ein höheres Konfliktpotenzial als Streckenabschnitte auf. Dies belegt auch die Analyse der Radverkehrsunfälle im Kreis Rendsburg-Eckernförde (vgl. Kapitel 2.3). Für verschiedene Herausforderungen an Kreuzungen und Querungen folgen Musterknotenpunktlösungen. Diese Lösungen werden im Folgenden kurz skizziert und orientieren sich am Stand der Technik der Standards für die Gestaltung von Knotenpunkten (ERA, RiLSA etc.). Ziel ist dabei immer die sichere und zugleich schnelle Führung des Radverkehrs. Nach Möglichkeit wird zur Beschleunigung des Radverkehrs bei Knotenpunkten mit untergeordneten Straßen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs empfohlen.

Aufpflasterung mit Vorrang Geh- und Radweg

Innerorts können eigenständig geführte Geh- und Radwege gegenüber Nebenstraßen bevorzugt werden, um den Radverkehr zu beschleunigen. Der Fußverkehr wird über einen eigenen Zebrastreifen geführt (Fußgängerüberweg), um ebenfalls bevorzugt zu sein. Der Vorrang des Geh- und Radwegs wird mittels Beschilderung und einer Anrampung der querenden Straße verdeutlicht und gesichert.

Abbildung 19: Aufpflasterung mit Vorrang für den Geh- und Radweg über eine Erschließungsstraße

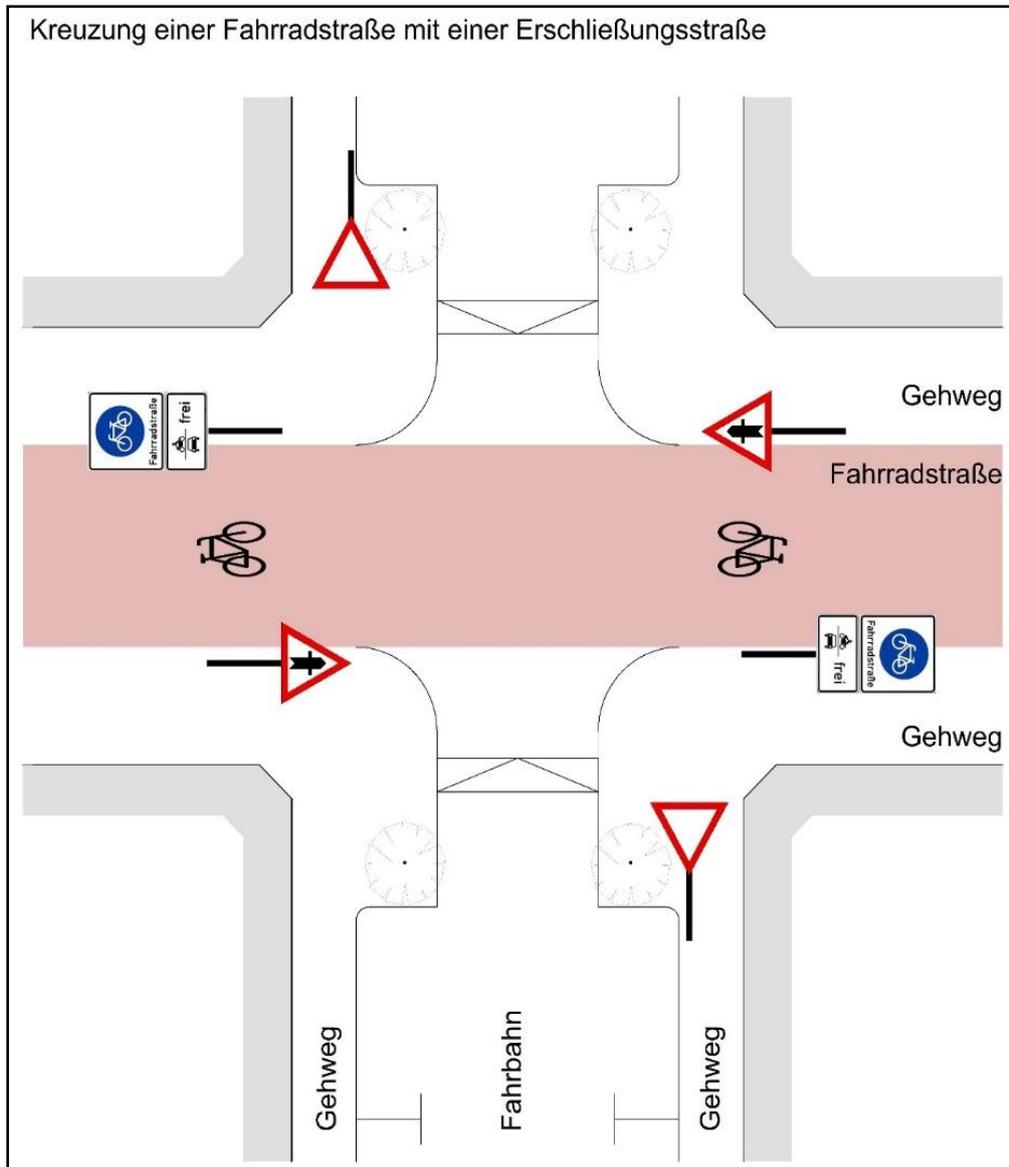


Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA/AGFS Querungsstellenbroschüre

Vorrang Fahrradstraße

Ähnlich wie im vorigen Beispiel können innerorts und außerorts Fahrradstraßen gegenüber Nebenstraßen bevorzugt werden, um den Radverkehr zu beschleunigen. Der Vorrang der Fahrradstraße wird mittels Beschilderung und einer Anrampung der querenden Straße verdeutlicht und gesichert.

Abbildung 20: Vorrang Fahrradstraße einrichten

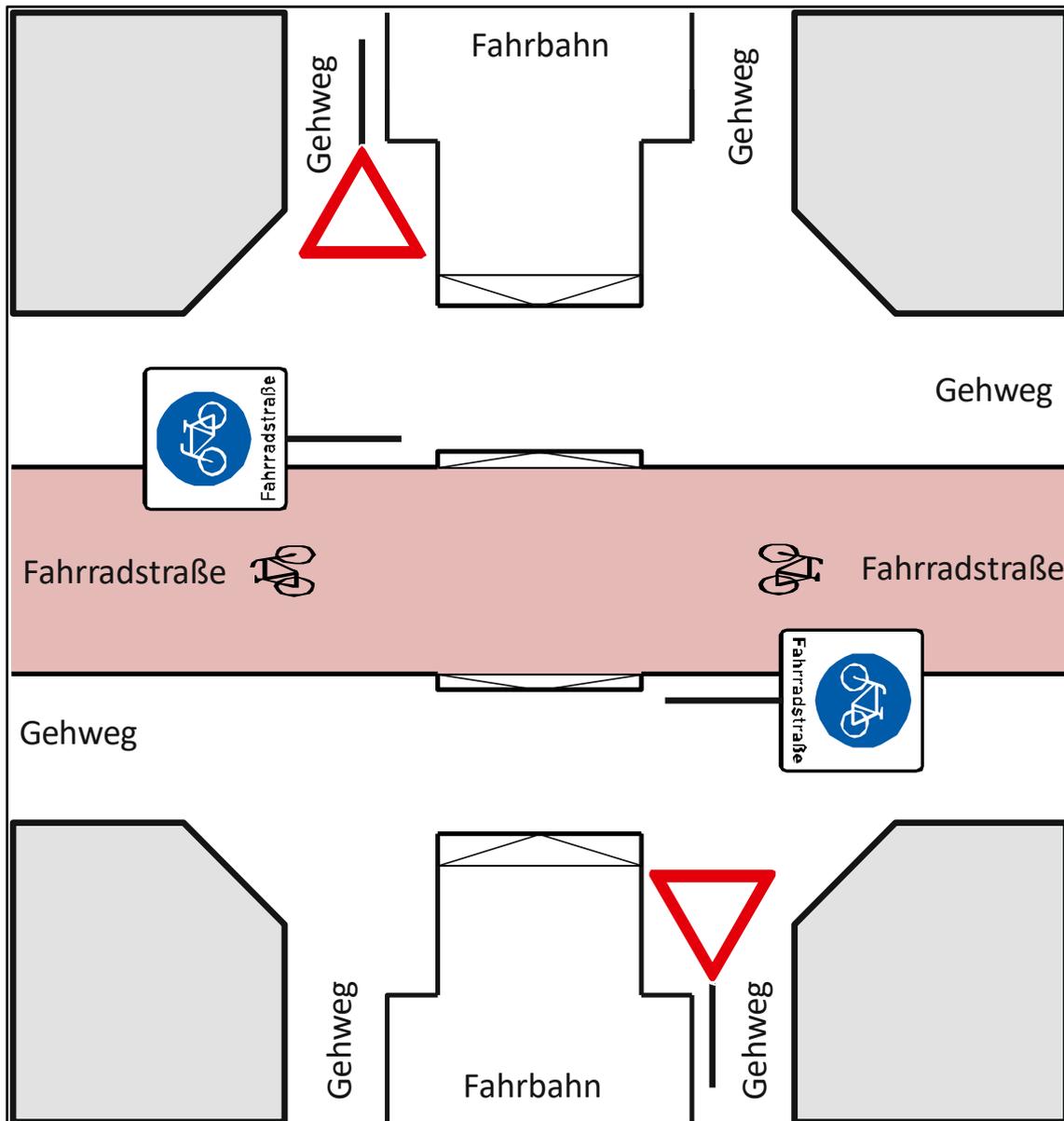


Quelle: Planersocietät

Vorrang Fahrradstraße mit Gehwegüberfahrt

Durch das Hinzufügen einer Gehwegüberfahrt wird die obige Bevorrechtigung der Fahrradstraße auch für den Fußverkehr nutzbar gemacht. Als positiver Nebeneffekt entsteht durch die Gehwegüberfahrt eine noch bessere Absicherung der bevorrechtigten Fahrradstraße. Eine so gesicherte Straße fungiert als qualitativ hochwertige Nahmobilitätsachse.

Abbildung 21: Gehwegüberfahrt mit Fahrradstraße auf der Hauptfahrbahn

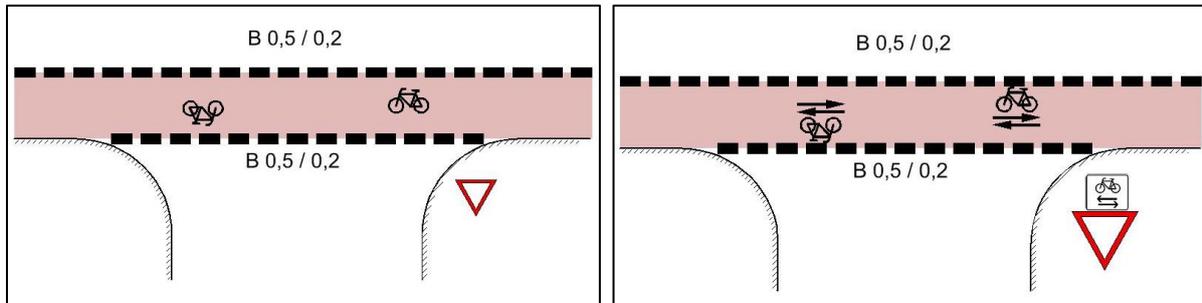


Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

Rotmarkierung Furt (Vorrang Radverkehr)

Als einfache Standardlösung wird die Rotfärbung von Furten des Radverkehrs an Vorfahrtstraßen überall dort empfohlen, wo Gehwegüberfahrten nicht möglich sind (einemündende Hauptverkehrsstraßen, Schwerverkehr etc.). Die Roteinfärbung von Furten zur Sicherung des Radverkehrs und das Markieren von Piktogrammen und ggf. Richtungspfeilen findet vor allem außerorts Anwendung.

Abbildung 23: Rotmarkierung Furt im Einrichtungsradverkehr (links) und Zweirichtungsradverkehr (rechts)

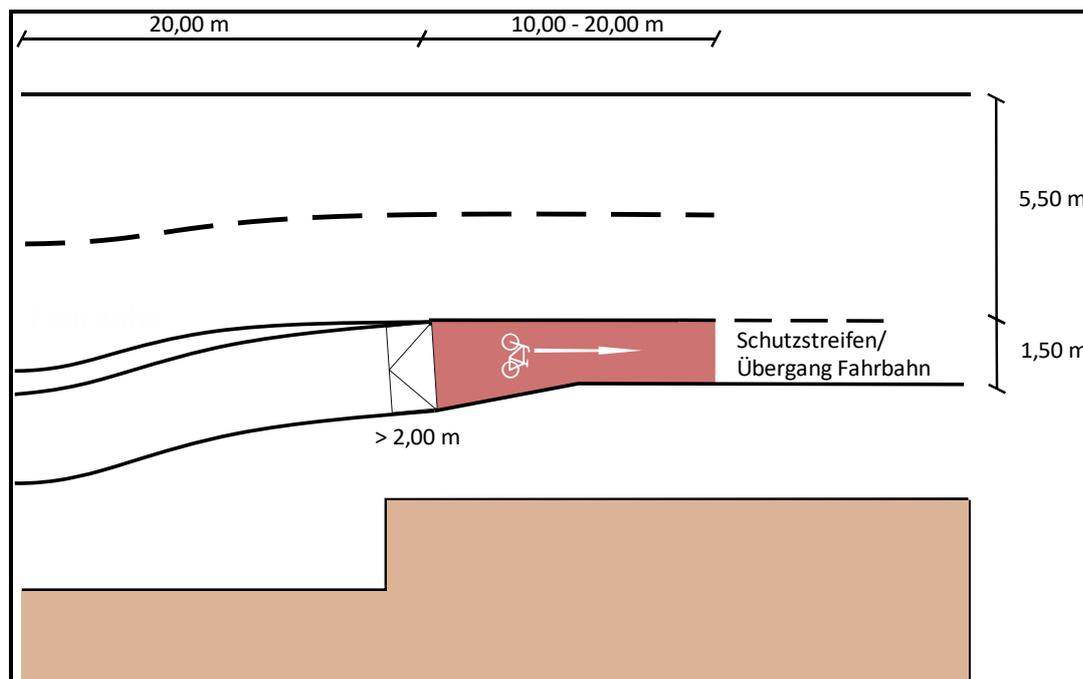


Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

Einfädeleradverkehr auf Fahrbahn

Eine Einfädeleradverkehr auf die Fahrbahn ist eine relativ häufig genutzte und einfache Maßnahme, die immer dann erforderlich wird, wenn bauliche Radwege enden. Dies ist zum Beispiel bei Kreisverkehren mit Fahrbahnführung und Übergängen auf Schutzstreifen oder Tempo-30-Zonen der Fall. Durch bauliche und markierungstechnische Sicherung kann der Radverkehr geordnet und sicher in den fließenden Kfz-Verkehr eingefädelt werden. Zu empfehlen ist eine Reduktion der Differenzgeschwindigkeiten von Kfz und Fahrrad, um das Einfädeleradverkehr zu erleichtern.

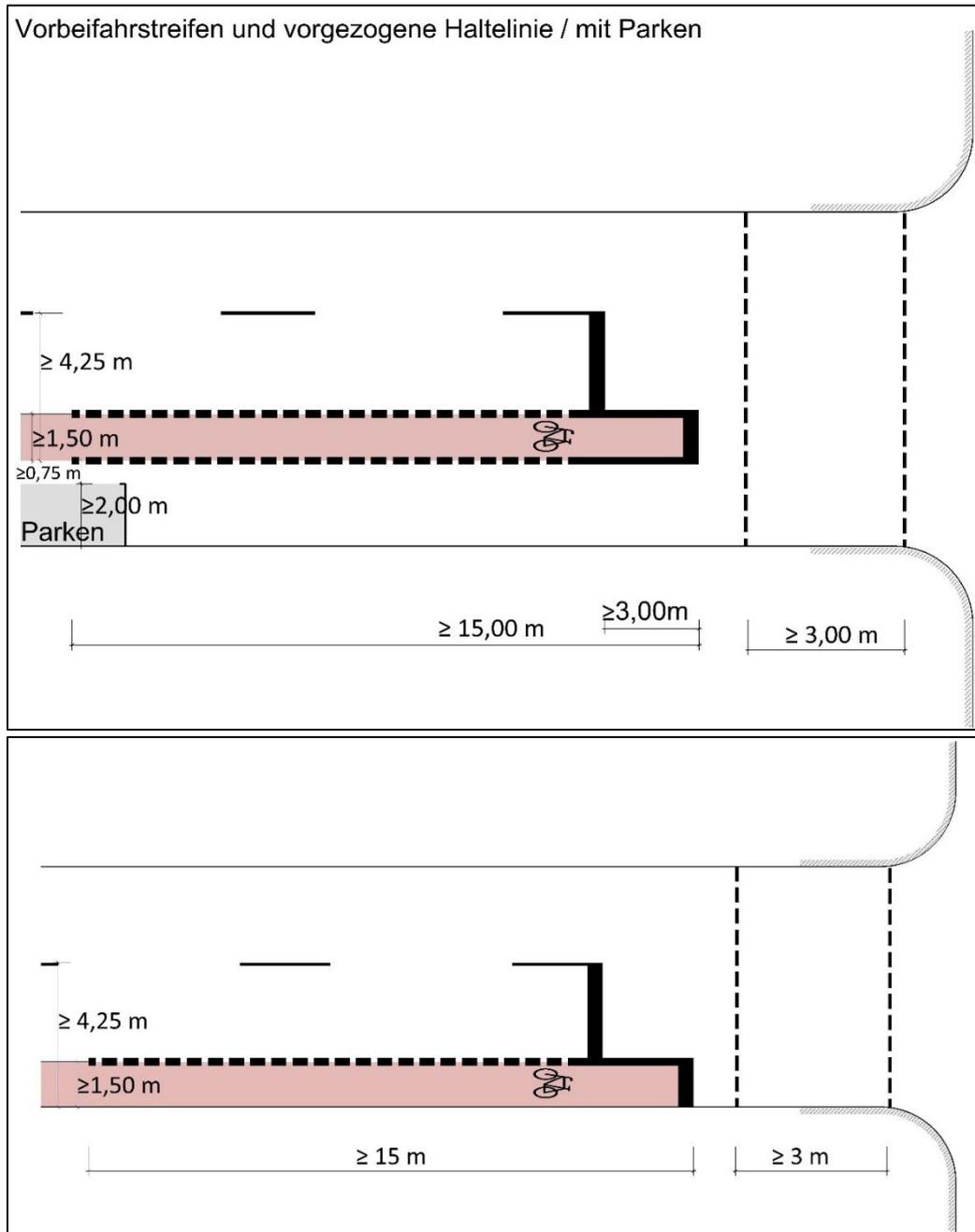
Abbildung 24: Einfädeleradverkehr auf die Fahrbahn mit Vorrang einrichten (mit kurzem Schutzstreifen):



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

Knotenpunktführungen mit Markierungslösungen

Abbildung 25: Radverkehr in Knotenpunkten führen und signalisieren – Beispiellösungen nach ERA



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

5 Situation des Radverkehrs

Zur Ermittlung des geplanten Radverkehrsnetzes wurden exemplarische Befahrungen durchgeführt. Aufgenommen wurden wichtige Qualitäten und Mängel der vorhandenen Wege und Straßen:

- Führungsform des Radverkehrs (Mischverkehr, Markierungslösung oder eigene Wege)
- Breite der Radinfrastruktur (falls vorhanden)
- Benutzungspflichten für den Radverkehr
- Oberflächenbeschaffenheit und -qualität

Positiv hervorzuheben ist die pittoreske Landschaft, durch die die Radwege im Kreis Rendsburg-Eckernförde führen. Dies trifft besonders auf die touristischen Radfernwege zu, welche teilweise auch Potenzial für den Alltagsradverkehr bieten. Auch das gut ausgeschilderte Kreisradnetz verläuft nahezu ausschließlich abseits von Hauptverkehrsstraßen, sodass darin enthaltene Strecken als Alternativführungen in das Radverkehrsnetz mit aufgenommen werden können. Die Oberflächenbeschaffenheit dieser Strecken variiert jedoch stark und reicht von gleichmäßig asphaltierten Wirtschaftswegen hin zu geschotterten Feldwegen.

Entlang der klassifizierten Straßen verläuft meist ein asphaltierter, gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr. Die Breite und Oberflächenqualität dieser Wege variieren ebenfalls. Negativ zur Oberflächenqualität tragen meist Wurzeldurchbrüche, Bewuchs oder durch die Landwirtschaft verursachte Verschmutzungen bei. An einigen Stellen wird bereits mit dem Hinweisschild „Achtung! Radwegschäden“ auf diese Missstände hingewiesen. Viele der Radwege entlang der Straßen weisen eine Breite von rund 1,80 m auf. In Anbetracht dessen, dass es sich i.d.R. um gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr handelt, ist diese Breite unzureichend und entspricht nicht den angestrebten Standards des Radverkehrsnetzes. Die Folgen davon können Konflikte mit dem Fußverkehr sowie Probleme bei Überholmanövern oder im Begegnungsverkehr sein. Positiv ist hingegen hervorzuheben, dass der Sicherheitsabstand zwischen Weg und Fahrbahn meist ausreichend bemessen ist. Als eine weitere Schwäche wurde die unzureichende Markierung von Furten identifiziert.

Die Routen des Radverkehrsnetzes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde verlaufen durch einige Gemeinden. Ortsdurchfahrten stellen in der Radverkehrsförderung aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten und begrenzten Straßenräume eine besondere Herausforderung dar. Während in einigen Gemeinden die Benutzungspflicht von innerörtlichen Radwegen aufgehoben ist und Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ versehen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert sind, besteht die Benutzungspflicht wiederum in anderen Gemeinden weiterhin. Die benutzungspflichtigen Radwege sind meist jedoch zu schmal und entsprechen nicht den angestrebten Standards.

Zusätzlich wurden sogenannte Netzlücken identifiziert, also ein Handlungsbedarf für den Neubau von Radwegen an klassifizierten Straßen, weil Kfz-Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit das Radfahren unsicher und unkomfortabel machen und keine geeigneten Alternativführungen existieren. Ein Beispiel hierfür ist die Netzlücke entlang der L 328 zwischen Nortorf und Jevenstedt. Zwar besteht hier mit dem östlichen Verlauf des Ochsenwegs eine alternative Route abseits der Landesstraße, allerdings weist diese einen hohen Umwegfaktor auf und die Breite sowie Oberflächenqualität entsprechen nicht dem Zielstandard.

Neben den Wegen und Straßen wurden die Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten im Kreis Rendsburg-Eckernförde untersucht. Analog zu den anderen Kategorien unterscheiden sich auch hier die Qualitäten voneinander. Während beispielsweise mit der Fahrradstation in Rendsburg oder den NAH.SH Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) in Felde oder Bredenkamp anwendungsgerechte Radabstellanlagen existieren, besteht an anderen Verknüpfungspunkten ein Ausbaubedarf. An den Bahnhöfen in Hohenwestedt, Nortorf oder Schüllsdorf existieren zum Beispiel ebenfalls Radabstellanlagen, allerdings sind diese im Hinblick auf die Sicherheit und Ausstattung ausbaufähig. An Bahnhaltepunkten wie Osterstedt oder Beringstedt mangelt es hingegen vollständig an einem Angebot.

Zu den weiteren Stärken im Bereich der Inter- und Multimodalität zählen zum einen die bereits vorhandenen Mobilitätsstationen in Hamdorf und Borgstedt und zum anderen das Fahrradverleihsystem Sprotten-Flotte, das in Rendsburg, Eckernförde und im Kieler Umland vertreten ist.

Durch den Abgleich des Ist-Zustandes mit dem Soll-Zustand konnten Handlungserfordernisse für die Führungsformen des Radverkehrs, die Oberflächen und weitere Punkte abgeleitet werden. Als Referenz dienten dabei die definierten Qualitätsstandards und die Vorgaben aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Übersicht über die Stärken und Schwächen

Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Radverkehrsanlagen bereits entlang vieler klassifizierter Straßen vorhanden	- Teilweise starke Verkehrsbelastung und hohe Geschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Strecken
+ Landschaftlich häufig reizvolle Routen	- Teilweise fehlende Infrastruktur an den Hauptverkehrsstraßen
+ Potenziale für Alternativführungen auf bestehenden Wirtschaftswegen	- Zum Teil schlechter Zustand und Qualität der Radwege
+ Bestehende touristische Radwege auch im Alltagsverkehr interessant und nutzbar	- Teilweise enge Ortsdurchfahrten mit Radwege-Benutzungspflicht
+ Umfassende Beschilderung der Freizeitrouten (Kreisradnetz und Radfernwege)	- Multifunktionale Wirtschaftswege/Alternativen baulich oft nicht für Alltagsverkehr geeignet und umwegig
+ Teilweise aufgehobene Benutzungspflicht in Ortsdurchfahrten	- Z. T. Fragmentierung der Eigentümerstruktur
+ An einigen Bahnhöfen/-haltepunkten bereits anwendungsgerechte B+R-Anlage	- An einigen Bahnhöfen/-haltepunkten unzureichende Radabstellanlagen
+ In einigen Gemeinden bereits Fahrradverleihsystem Sprotten-Flotte	- Bushaltestellen meist ohne Radabstellmöglichkeiten
+ Mobilitätsstationen im ländlichen Raum	

Impressionen Stärken & Chancen

Abbildung 26: Pittoreske Landesstraße



Abbildung 27: Alternativführung auf Wirtschaftsweg



Abbildung 28: Schutzstreifen in Ortsdurchfahrt



Abbildung 29: Beschilderung



Abbildung 30: B+R-Anlage



Abbildung 31: Mobilitätsstation



Quelle alle Bilder: Planersocietät

Impressionen Schwächen & Herausforderungen

Abbildung 32: Unzureichender Forstweg



Abbildung 33: Fehlender Radweg



Abbildung 34: Unzureichende Furtmarkierung



Abbildung 35: Schlechter Zustand des Radwegs



Abbildung 36: Schmäler Radweg



Abbildung 37: Ausbaufähige B+R-Anlage



Quelle alle Bilder: Planersocietät

6 Zielsetzungen der Radverkehrsförderung

Abgeleitet aus der Bestandsanalyse werden Ziele für die Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde festgelegt. Hierfür ist es darüber hinaus wichtig zu verstehen, welche Aspekte Personen zum Umstieg auf das Rad motivieren können:

- Verkürzung der Reisezeit
- Ansprechende Infrastruktur
- Gleichbleibende Führung (im Seitenraum oder auf der Fahrbahn)
- (Subjektiv) Sichere, komfortable, durchgängige Radinfrastruktur in einem geschlossenen Netz
- Attraktive intermodale Verknüpfungen (ÖPNV)
- Attraktive Abstellanlagen am Zielort

Bei der Festlegung der Zielsetzungen wird sich an dem übergeordneten Ziel orientiert, den **Radverkehr als System** zu denken, zu planen und zu fördern. Hieraus ergeben sich die drei Handlungsfelder Infrastruktur, Service sowie Kommunikation, welche im Folgenden jeweils mit weiteren Zielsetzungen hinterlegt werden.

Abbildung 38: Radverkehr als System



Darstellung: Planersocietät

Im Handlungsfeld **Infrastruktur** wird das Ziel verfolgt, ein zusammenhängendes und möglichst umwegarmes Radverkehrsnetz zu schaffen, welches wichtige Zielorte und Kommunen im Kreis miteinander verbindet und für alle Menschen gleichsam attraktiv und einfach nutzbar ist. Vor allem entlang dieses Netzes ist auf die Umsetzung der genannten Qualitätsstandards zu achten, um attraktive Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Dabei werden die Belange unterschiedlicher Zielgruppen und Fahrrad-Typen mit einbezogen, die soziale Teilhabe gestärkt und die Barrierefreiheit umgesetzt. Damit einher geht die Zielsetzung, die Unfallzahlen im Radverkehr substantziell zu senken, sodass die „Vision Zero“ in greifbare Nähe gelangt.

Neben verbesserten Bedingungen für den fließenden Radverkehr ist der Ausbau sicherer Radabstellanlagen ein weiteres Ziel. Dabei ist auch auf angemessene Abstellanlagen für Lastenräder zu achten, deren Förderung eine weitere Zielsetzung darstellt.

Das Handlungsfeld **Service** setzt sich aus mehreren Zielsetzungen zusammen: Hierzu gehört die Förderung intermodaler Wegekettensysteme, welche insbesondere im ländlich geprägten Kreis Rendsburg-Eckernförde mit seinen zum Teil langen Wegestrecken zwischen einzelnen Zielen eine bedeutende Rolle spielen, zum Beispiel beim Umstieg vom Rad auf die Bahn. Es gilt, das Fahrrad als zeitsparenden Zubringer zum ÖPNV zu stärken. Ein weiteres Ziel stellt die Etablierung geteilter Mobilitätsformen dar, sodass niedrigschwellige Möglichkeiten zum Radfahren geschaffen werden. Die bereits vorhandene Sprossenflotte als regionales Bikesharing-System im Kreis stellt dabei bereits eine gute Grundlage dar. Für die Umsetzung der zuvor genannten Ziele sind zudem ausreichend finanzielle und vor allem personelle Ressourcen unabdingbar, um die kreisweite Radverkehrsförderung zügig voranzubringen.

Mit dem Handlungsfeld **Kommunikation** sind vor allem „weiche“ Aspekte der Förderung des Radverkehrs gemeint, die jedoch von ebenso großer Relevanz sind und ein rücksichtsvolleres Miteinander bewirken können. Mit der Initiierung von zielgruppenspezifischen und maßnahmenbegleitenden Kampagnen zur Radverkehrsförderung soll für die Nutzung des Fahrrads auch im ländlichen Raum geworben werden und das Image des alltäglichen Fahrradfahrens im Kreis gestärkt werden. Darüber hinaus gilt es, Schulen, Betriebe und Gemeinden mit unterschiedlichen Angeboten bei der verstärkten Förderung des Radfahrens zu unterstützen.

In der folgenden Übersicht sind die formulierten Zielsetzungen aufgelistet und den eben genannten Bereichen zugeordnet:

Handlungsfeld Infrastruktur

- Schaffung eines zusammenhängenden und umwegarmen Radwegenetzes mit hohen Standards
- Gewährleistung der durchgängigen Nutzbarkeit des Netzes durch Pflege und Instandhaltung
- Ermöglichung einer zügigen und kontinuierlichen Fahrgeschwindigkeit
- Stärkung des Sicherheitsgefühls – Senkung der Unfallzahlen (Vision Zero)
- Einbezug der Belange unterschiedlicher Zielgruppen und Fahrrad-Typen
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Flächendeckende Ausstattung mit guten und sicheren Fahrradparkmöglichkeiten

Handlungsfeld Service

- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln verbessern – Intermodalität fördern
- Geteilte Mobilitätsformen nutzen – Ausweitung des Leihradsystems
- Auskömmliche Finanzierung und qualifiziertes Personal für eine zügige Umsetzung bereitstellen

Handlungsfeld Kommunikation

- Kampagnen zur Nutzung des Fahrrads und Begleitung von Maßnahmen initiieren
- Stärkung eines rücksichtsvollen Miteinanders
- Schulen, Unternehmen und Kommunen beim Umstieg aufs Fahrrad unterstützen

7 Maßnahmen

Das vorliegende Maßnahmenkonzept orientiert sich an den drei Handlungsfeldern, die in dem vorherigen Kapitel dargestellt wurden. Zu jedem Handlungsfeld wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die den Kern des Maßnahmenkonzeptes und somit die Grundlage für die künftige Radverkehrsförderung im Kreis Rendsburg-Eckernförde bilden. Da nicht alle Maßnahmenfelder aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen sowie der Abhängigkeit von Kooperationspartnerinnen und -partnern gleichzeitig angegangen werden können, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese fußt insbesondere auf dem Zielbeitrag, aber auch auf der Dringlichkeit des Maßnahmenfeldes, die sich aus den Analysen und der Partizipation ergeben. Die Maßnahmen wurden in Form von Steckbriefen ausgearbeitet, in deren Steckbriefkopf die Priorisierung sowie weitere wichtige kategorische Einordnungen hinsichtlich der Umsetzung vorgenommen wurden.

Priorisierung

Um für die Umsetzung der Maßnahmen eine Gewichtung vorzunehmen, wurden die Maßnahmen drei Prioritätenstufen zugeordnet. Diese sind als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und - ebenso wie die weiteren Kategorien - nicht bindend. Eingeflossen in die Bewertung sind insbesondere die politische, finanzielle und planerische Machbarkeit sowie die Wirkung auf die Erreichung der Ziele des vorliegenden Radverkehrskonzeptes. Daraus ergibt sich die Abgrenzung der Stufen „niedrig“, „mittel“ und „hoch“. Eine Umsetzung von Maßnahmen, die als geringe oder mittlere Priorität eingestuft sind, ist auch anzustreben und nur in der Abwägung hinter Maßnahmen zu stellen, die höher eingestuft sind.

Kosten

Für jede Maßnahme wird unter der Kategorie Kosten der finanzielle Aufwand für die Umsetzung auf einer fünfstufigen Skala von weniger als 50.000 € bis mehr als 1.000.000 € eingeordnet. Einige Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend eingeschätzt werden, da z. B. der Umfang noch nicht ausreichend definiert oder die Kostenbeteiligung einzelner Akteure unklar ist. Daher werden sie als grob geschätzte Kosten dargestellt. Bei einigen Maßnahmen beziehen sich die geschätzten Kosten auf eine Einheit oder ein Jahr. Dies ist entsprechend im Steckbriefkopf gekennzeichnet.

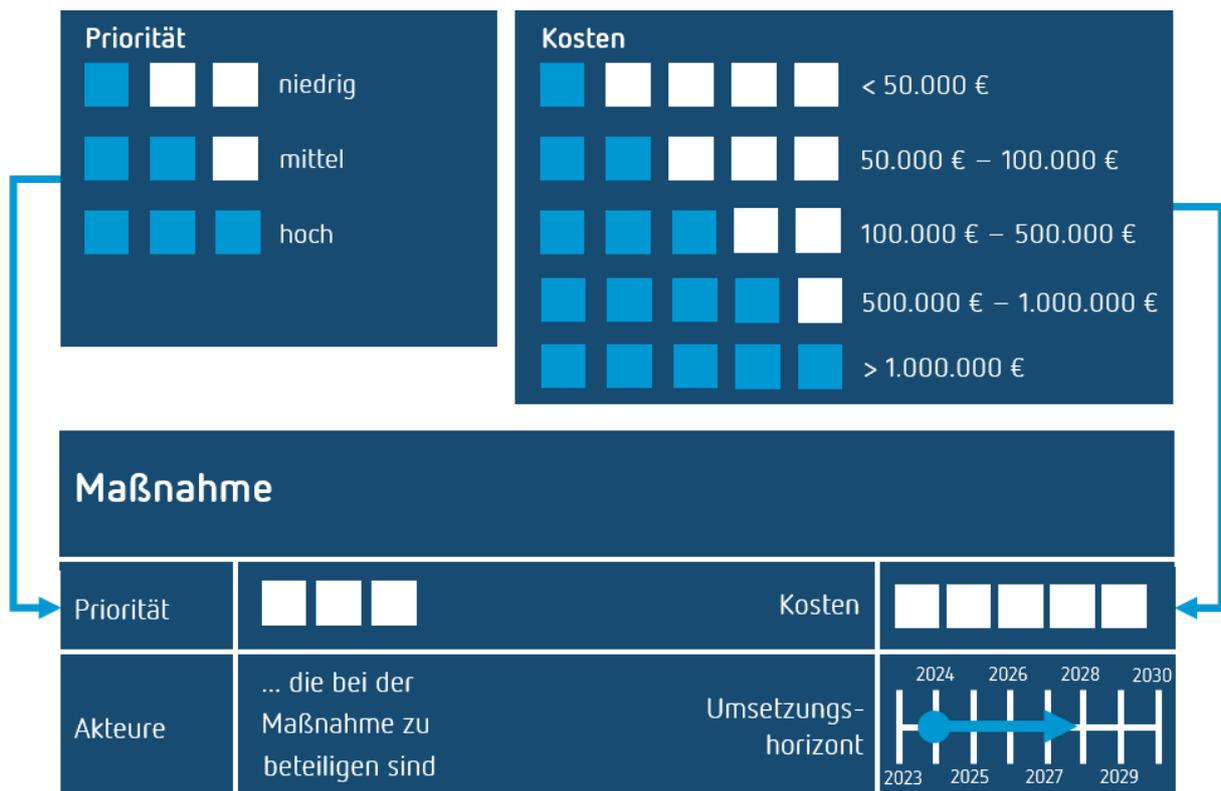
Umsetzungshorizont

Jeder Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihres Abstimmungsaufwandes ein Umsetzungshorizont inklusive eines Zeitpunkts des anzustrebenden Maßnahmenbeginns zugewiesen. Dabei werden diese Zeitpunkte auf den betrachteten Zeithorizont 2030 bezogen. Der Maßnahmenbeginn bedeutet, die entsprechenden Vorbereitungen aufzunehmen, Abstimmungen mit relevanten Akteuren durchzuführen, Finanzierung ggf. durch Fördermittel zu klären und weitere notwendige Schritte für die Finalisierung einzuleiten.

Akteure

Zudem sind die wesentlichen Akteure angegeben, die bei der Umsetzung bzw. Initiierung der Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. In der Regel sind dies die Straßenbaulastträger (LBV.SH, Kreis, Gemeinden). An einigen Stellen kann und muss Unterstützung durch die KielRegion GmbH, Privatanbieter, Verbände, übergeordneten SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger o.ä. erfolgen.

Abbildung 39: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

**Herausforderung**

Einordnung und Aufriss des Handlungsbedarfs

Fahrplan

Erläuterung der umzusetzenden Maßnahmenbausteine

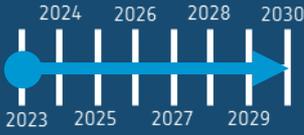
Weitere Umsetzungshinweise

ggf. Hinweise zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen

Tabelle 7: Übersicht der Maßnahmen

	Priorität	Kosten
Handlungsfeld Infrastruktur		
I 1 Sukzessiver Ausbau des Radverkehrsnetzes	hoch	> 1.000.000 € Gesamtkosten
I 2 Machbarkeitsstudie Premiumroute Kiel - Rendsburg	hoch	< 50.000 € Gesamtkosten
I 3 Ortsdurchfahrten	mittel	50.000 € – 100.000 € pro Ortsdurchfahrt
I 4 Fortlaufendes Qualitätsmanagement und Erhaltung	mittel	100.000 € – 500.000 € pro Jahr
I 5 Knotenpunkte und Einmündungsbereiche	mittel	< 50.000 € pro Einmündungsbereich 100.000 € – 500.000 € pro Knoten
I 6 Radabstellanlagen	hoch	< 50.000 € pro Radabstellanlage
Handlungsfeld Service		
S 1 Mobilitätsstationen	mittel	< 50.000 € pro Mobilitätsstation
S 2 Ausweitung der Sprottenflotte	mittel	< 50.000 € pro Station
S 3 Beschilderung	niedrig	100.000 € – 500.000 € Gesamtkosten
S 4 Ressourcen	hoch	> 1.000.000 € pro Jahr
S 5 Zuständigkeiten	hoch	k.A.
S 6 Evaluation	mittel	< 50.000 € alle zwei Jahre
Handlungsfeld Kommunikation		
K 1 Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit	niedrig	50.000 € – 100.000 € pro Jahr
K 2 Mobilitätsmanagement	mittel	< 50.000 € pro Jahr
K 3 Erhebung und Bereitstellung von Daten	mittel	50.000 € – 100.000 € Gesamtkosten

7.1 Handlungsfeld Infrastruktur

I 1 Sukzessiver Ausbau des Radverkehrsnetzes			
Priorität		Gesamtkosten	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde, LBV.SH, Gemeinden, Fördermit- telgebende	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Um ein zusammenhängendes und umweltfreundliches Radwegenetz mit hohen Standards für den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu schaffen, ist ein Ausbau erforderlich. Die Analyse der Ausgangssituation des Radverkehrs im Kreis zeigte, dass die nach veralteten Standards gebauten Bestandswegen meist nicht den in Kapitel 4 aufgezeigten, angestrebten Breitenstandards entsprechen. Dementsprechend ist zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes ein priorisierter Ausbau notwendig. Neben der Priorisierung stellen die Themen Oberflächen und Markierungen weitere Herausforderung für die Umsetzung dar.

Fahrplan

- **Umsetzungsperspektiven**

Aus gutachterlicher Sicht ist eine Stufung der Umsetzung des Radverkehrsnetzes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde sinnvoll und erforderlich. Dies liegt einerseits an der großen räumlichen Ausdehnung des Kreises und der daraus folgenden Länge des geplanten kreisweiten Alltagsradverkehrsnetzes von ca. 790 km (ca. 385 km Haupttrouten inkl. Premiumrouten und ca. 405 km Nebenrouten). Andererseits erfordert der teilweise rudimentäre Ausbauzustand des bestehenden Radverkehrsnetzes einen flächigen Ausbau, der massive finanzielle und personelle Ressourcen bindet.

Als Stufe I wird die Umsetzung der Radpremiumrouten und der Haupttrouten vorgeschlagen, welche aus gutachterlicher Sicht aufgrund der Pendlerverflechtung, der Anzahl der Ortschaften an der Strecke und der Streckenlänge die wichtigsten Verbindungen zwischen den Kommunen darstellen und das höchste Potenzial abbilden. Als wichtige regionale Radverbindungen zwischen den Kommunen sind sie recht lang, was in der Regel einen großen Planungsaufwand erfordert. Mit der weiteren Planung und Prüfung der Machbarkeit muss folglich unmittelbar begonnen werden, wenn in den nächsten Jahren substantielle Ausbauziele erreicht werden sollen. In Stufe II folgt die Umsetzung der weiteren Verbindungen des Zielnetzes, den Nebenrouten.

Empfohlen wird innerhalb der Stufen das vorrangige Schließen von **Netzlücken**. Damit ist der Bau von Radwegen, die Markierung von Schutzstreifen etc. oder die Ertüchtigung geeigneter Nebenstraßen und Wirtschaftswege überall dort gemeint, wo das Radfahren durch ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen unkomfortabel und unsicher ist.

Das Ziel-Radverkehrsnetz umfasst außerorts acht solcher Abschnitte (vgl. Anhang). Im Hauptroutenetz befinden sich die Lücken entlang folgender Strecken:

- L42 Ortsumgehung Sehestedt → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 3,5 m Breite (Zielstandard Hauptroute)
- L328 zwischen Nortorf und Brammer → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 3,5 m Breite (Zielstandard Hauptroute)
- K45 Rendsburger Straße zwischen Nortorf und L328 → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 3,5 m Breite (Zielstandard Hauptroute)
- K11 Hauptstraße/Wilhelmsruh zwischen Neumünster und Krogaspe → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 3,5 m Breite (Zielstandard Hauptroute)

Im Nebenroutennetz bestehen auf folgenden Abschnitten Netzlücken:

- K38 zwischen B430 und Alsen → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr außerorts mit 2,5 m Breite (Zielstandard Nebenroute)
- K71 Hoffelder Weg zwischen Bordesholm und L49 → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 2,5 m Breite (Zielstandard Nebenroute)
- K84 zwischen Nindorf und Heinkenborstel → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 2,5 m Breite (Zielstandard Nebenroute)
- K84 Hauptstraße zwischen Wapelfeld und Reher Weg → Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 2,5 m Breite (Zielstandard Nebenroute)

Zwar existieren für diese Abschnitte teilweise alternative Routen im Freizeitnetz, allerdings weisen diese einen hohen Umwegfaktor auf und entsprechen nicht den angestrebten Qualitätsstandards. Nach der Netzlückenschließung sind innerhalb der Stufen die Abschnitte priorisiert auszubauen, deren Maße deutlich unter den Zielstandards liegen (vgl. Anhang B) und die durch eine mangelnde Oberflächenqualität keinen durchgängigen Fahrkomfort bieten.

- **Parallelität in der Umsetzung und weitere kommunale Aktivitäten**

Die Stufen sollen keine eindeutige Priorisierung vorwegnehmen, da es in der Natur eines Kreisradverkehrsnetzes liegt, dass die verschiedenen Baulastträger verschiedene Prioritäten setzen, was unterschiedliche Ausbautempi bedingt. Bei der Vielzahl an Akteuren ist eine gewisse Parallelität der Radverkehrsplanung und Umsetzung demnach unvermeidbar. Vor allem durch Straßenbaumaßnahmen und bestehende Planungen gibt es zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die sich in den vorgeschlagenen Stufen nicht direkt widerspiegeln, gleichzeitig aber parallel ausgeführt werden sollen, um alle verfügbaren Ressourcen für die Verbesserung der Radverkehrsplanung zu nutzen. Durch den langen Planungsvorlauf für den Radwegeneubau ist dieses Vorgehen auch weiterhin sinnvoll. Während sich das Kreisradverkehrskonzept vor allem auf die interkommunalen Alltagsverbindungen konzentriert, haben die Gemeinden und Ämter häufig andere Prioritäten z. B. die touristischen Radrouten des Freizeitradverkehrsnetzes. Diese Parallelität ist für die Umsetzung des Zielnetzes des Kreises aber nicht hinderlich, sondern ergänzt das Zielnetz auf sinnvolle Weise. Explizit sollen die gestuften Bearbeitungsvorschläge keine laufenden oder geplanten Maßnahmen bzw. kommunalen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs verhindern oder verlangsamen.

- **Oberflächen** (vgl. Maßnahme I 4 Fortlaufendes Qualitätsmanagement und Erhaltung)
Ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen machen das Radfahren attraktiv und sicher. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten und werden deswegen als Standard für das Kreisradnetz gesetzt. Auch faserloses Betonsteinpflaster erfüllt die genannten Anforderungen relativ gut und kann alternativ in städtebaulich sensibleren Bereichen genutzt werden. Wassergebundene Decken sind im Alltagsradverkehr ungeeignet (Staub, Schlamm), sind wartungsintensiv und können nicht maschinell gereinigt und gewartet werden (Reinigung und Winterdienst).
- **Markierung unbeleuchteter Außerortsradwege**
Empfohlen wird bei Ausbau oder Sanierung der unbeleuchteten Außerortsradwege die Markierung von retroreflektierenden Begrenzungslinien, die die Orientierung von Radfahrenden, die in Dunkelheit fahren, enorm verbessert. Retroreflektierende Begrenzungstreifen sollten zum Standardrepertoire gehören, genau wie die Markierungen auf der Kfz-Fahrbahn, zumal Kfz mit deutlich stärkeren Lichtanlagen ausgerüstet sind als Fahrräder. Dies ist vor allem auf den bedeutenden interkommunalen Verbindungen wichtig. In Kurvenbereichen wird zusätzlich die Markierung einer Mittellinie auf den Wegen empfohlen, sodass Kollisionen zwischen sich entgegenkommenden Radfahrenden vermieden werden.

Abbildung 40: Reflektierende Begrenzungslinien an außerörtlichen Wegen



Quelle: Planersocietät

I 2 Machbarkeitsstudie Premiumroute Kiel – Rendsburg

Priorität		Gesamtkosten	
Akteure	KielRegion GmbH	Umsetzungs- horizont	

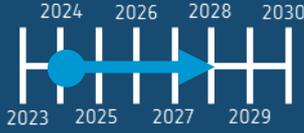
Herausforderung

Im Masterplan Mobilität wurden für die bedeutendsten regionalen Verbindungen in der KielRegion Korridore für potenzielle Premiumrouten festgelegt (vgl. Kapitel 2.2, Abbildung 2). Im Kreis Rendsburg-Eckernförde betrifft dies die Verbindung zwischen Kiel und Eckernförde sowie die Verbindung zwischen Kiel und Neumünster. Mit über 2.000 täglichen Pendelnden zählt jedoch auch die Verbindung zwischen Rendsburg und Kiel zu den wichtigsten Verbindungen im Kreis und weist ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr auf. Daher wird vorgeschlagen, diesen weiteren Korridor für eine Premiumroute festzulegen.

Fahrplan

Für den neuen Korridor der Premiumroute zwischen Rendsburg und Kiel ist eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Folglich ist der erste Schritt die Beauftragung dieser Machbarkeitsstudie. Es sollen geeignete Routen untersucht und für die bevorzugte Variante konkrete Ausbau- und Umbaumaßnahmen unter Beachtung der angestrebten Zielstandards erarbeitet werden. Die Machbarkeitsstudie bildet somit die Grundlage für die Umsetzung der Premiumroute seitens der Baulastträger.

13 Ortsdurchfahrten

Priorität		Kosten pro Ortsdurchfahrt	
Akteure	Gemeinden, Verkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

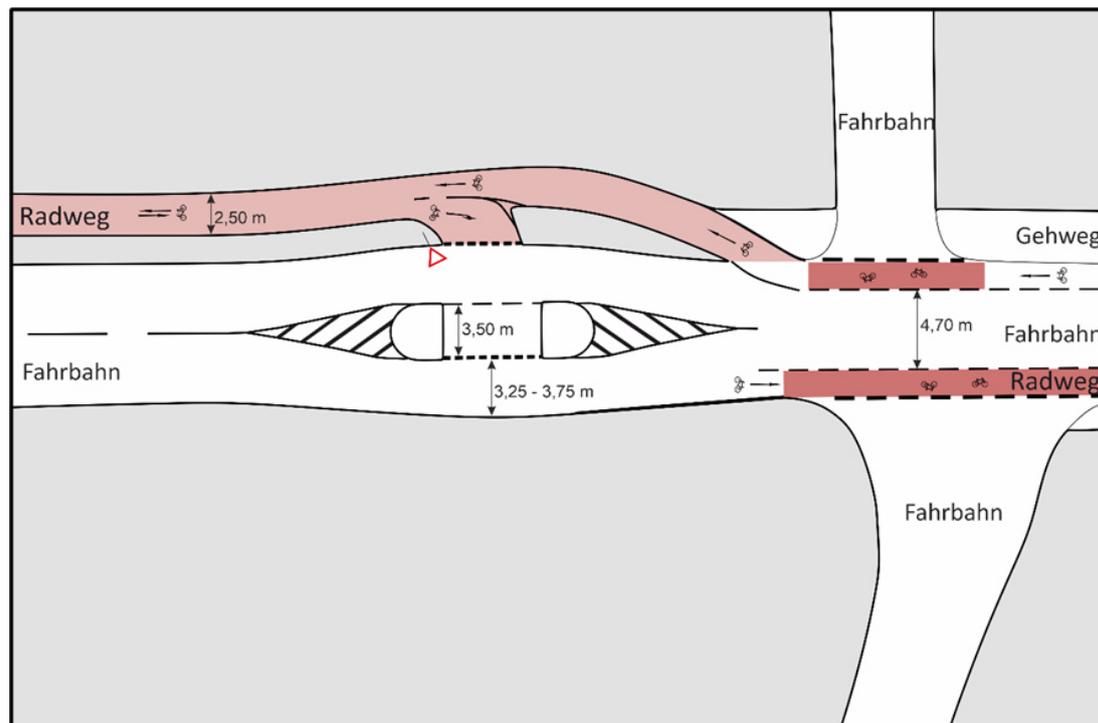
Die Routen des entwickelte Radverkehrsnetzes beinhalten zahlreiche Ortsdurchfahrten. Im Gegensatz zu den außerörtlichen Strecken muss der Radverkehr innerhalb von Ortschaften in beide Fahrrichtungen sicher geführt werden. In der Bestandsanalyse konnte festgestellt werden, dass die Situation des Radverkehrs je nach Ortsdurchfahrt stark variiert. Eine gemeinsame Herausforderung ist jedoch häufig die begrenzte Breite des Straßenquerschnitts.

Fahrplan

- **Querungshilfen**

Um die Übergänge zwischen einseitiger Radverkehrsführung außerorts und beidseitiger Radverkehrsführung innerorts verständlich und sicher zu gestalten, sind an den Ortseingängen Mittelseln als Querungshilfen herzustellen. Vor allem bei Straßen, auf denen mehr als 5.000 Kfz/Tag verkehren, ist dies empfehlenswert. Durch die Aufteilung des Querungsvorgangs auf jeweils einen Fahrstreifen, konzentrieren sich Querende besser auf den Verkehr. Die extrem gefährlichen Überschreiten-Unfälle können dadurch gut verhindert werden. Bei der Herstellung der Querungshilfen sind neben der Barrierefreiheit die sich verändernden Ansprüche neuer Fahrradtypen mit zu berücksichtigen. Während ein normales Fahrrad in der Regel eine Länge von unter zwei Metern aufweist, sind moderne Lastenräder bis zu 2,70 m lang. Für eine sichere Querbarkeit auch mit mehreren Radfahrenden und Lastenrädern sind folglich Aufstellbreiten von mindestens 3,50 m einzuhalten. Je nach Ausprägung können Querungshilfen auch eine sinnvolle Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung in der Ortseinfahrt darstellen. Dazu werden die Querungshilfen etwas im Verhältnis zur Fahrbahn angewinkelt.

Abbildung 41: Bau Querungshilfe/Mittelinsel für den Radverkehr



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

- **Aufhebung der Benutzungspflicht und Radfahren auf der Fahrbahn**

Die Prüfung von Benutzungspflichten in Ortsdurchfahrten durch die Verkehrsbehörde ist weiter fortzuführen. Entspricht der Radweg nicht den gängigen Empfehlungen oder kann keine besondere Gefahr für Radfahrende auf der Fahrbahn nachgewiesen werden, ist die Benutzungspflicht aufzuheben. Damit der Radverkehr sich jedoch tatsächlich auf die Fahrbahn verlagert, sind die Radverkehrsanlagen dementsprechend anzupassen. Langfristig sind die Angebotsradwege im Seitenraum zugunsten des Fußverkehrs zurückzubauen und wenn der Straßenquerschnitt es zulässt, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu markieren. Steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung, gilt es, das Radfahren auf der Fahrbahn durch weitere Maßnahmen zu verdeutlichen. Eine verbreitete Variante ist das Markieren eines Radverkehr-Piktogramms in regelmäßigen Abschnitten. Gemäß aktueller StVO ist das Markieren eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn derzeit lediglich zulässig, um auf eine besondere Verkehrssituation hinzuweisen. Das Schleswig-Holsteinische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus ordnet dementsprechend an, Radverkehr-Piktogramme nur punktuell anzuwenden. Um innerhalb dieses rechtlichen Rahmens das Radfahren auf der Fahrbahn bestmöglich sichtbar zu gestalten, sind Radverkehr-Piktogramme dort zu markieren, wo ein Radweg auf die Fahrbahn geführt wird. Zusätzlich können Kampagnen, Hinweisschilder oder Plakate Radfahrende und Kfz-Fahrende auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam machen und dafür sensibilisieren.

Umsetzungshinweis

Mit Perspektive auf die Zukunft können sich, abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO, zusätzliche Anwendungsspielräume für Piktogrammketten und auch Geschwindigkeitsregelungen im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben. Daher ist die Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen als Daueraufgabe zu verstehen.

Abbildung 42: Innerörtlicher Schutzstreifen (links) und Radfahrstreifen (rechts)



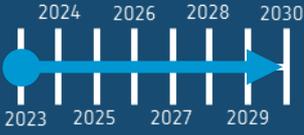
Quelle: Planersocietät

Abbildung 43: Piktogramm beim Übergang des Radwegs auf die Fahrbahn (links) und Hinweisschild (rechts)



Quelle: Planersocietät

I 4 Fortlaufendes Qualitätsmanagement und Erhaltung

Priorität		Kosten pro Jahr	
Akteure	Straßenbaulastträger	Umsetzungshorizont	

Herausforderung

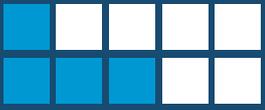
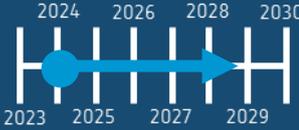
Die Bestandsanalyse zeigte, dass sich einige Radwege des Radverkehrsnetzes in einem schlechten Zustand befinden. Zum einen durch temporäre Verschmutzungen durch die Land- und Forstwirtschaft und zum anderen durch eine unzureichende Oberflächenqualität. Ein im gesamten Kreis verbreitetes Problem sind Wurzeldurchbrüche, die den Fahrkomfort verringern und ein Potenzial für Fahrnfälle darstellen.

Fahrplan

Für die angestrebte ganzjährige sichere Nutzbarkeit sind die Radwege des Kreisradwegenetzes verstärkt zu pflegen und zu reinigen. Überwuchs im Frühjahr und Sommer, Laub im Herbst und Schnee im Winter sind prioritär zu entfernen, da Radwege im Gegensatz zu Kfz-Straßen deutlich weniger durch die Fahrräder freigefahren werden. Auch saisonale Effekte wie Verschmutzungen durch die Land- oder Forstwirtschaft müssen für ein sicheres Radwegenetz kurzfristig beseitigt werden. Die Priorisierung des Winterdienstes und der Pflege sollte sich an der Netzhierarchisierung orientieren. Premiumrouten und Hauptrouten sind bevorzugt zu reinigen.

Die Sanierung der Radwege hängt mit dem sukzessiven Ausbau des Radverkehrsnetzes (vgl. Maßnahme I 1) zusammen. Die Priorität einer Verbindung und die Bewertung im Hinblick auf die angestrebten Standards gibt vor, welche Wege vorrangig angegangen werden sollen. In diesem Zuge ist die bestehende Infrastruktur mit einer ebenen, griffigen und widerstandsarmen Oberfläche zu versehen und Unebenheiten zu beseitigen. Welche Vor- und Nachteile dabei unterschiedliche Sanierungsarten aufweisen, zeigt die im Mai 2022 veröffentlichte „Vereinbarung zum Umgang mit Wurzelaufbrüchen in Radwegen“. Diese Vereinbarung betrachtet die verschiedenen Perspektiven des Naturschutzes, der Radfahrenden und der Straßenbaulastträger und zeigt eine Strategie für den Umgang mit Wurzeldurchbrüchen im Schleswig-Holsteinischen Radverkehrsnetz auf. Die Vereinbarung wurde gemeinsam von Verbänden für Naturschutz und Radfahrende, Fachbehörden sowie dem Umwelt- und das Verkehrsministerium erarbeitet und ist beim Ausbau des Kreisradwegenetzes in Rendsburg-Eckernförde zu berücksichtigen. Damit die Qualität der Radwege auch langfristig gesichert wird, muss der Zustand in regelmäßigen Abständen kontrolliert und Mängel beseitigt werden. Relevant für die Erhaltung der Radverkehrsflächen sind dabei die bauliche Unterhaltung (z. B. akute Kleinstreparaturen, Ausbessern zur Schlagloch- oder Rissbeseitigung), Instandsetzungsmaßnahmen (z. B. Fräsen, Neueinbau der Deckschicht) und Erneuerungsmaßnahmen (z. B. Aufbruch/Neueinbau des Oberbaus).

I 5 Knotenpunkte und Einmündungsbereiche

Priorität		Kosten pro Einmündungsbereich pro Knoten	
Akteure	Straßenbauasträger	Umsetzungs- horizont	

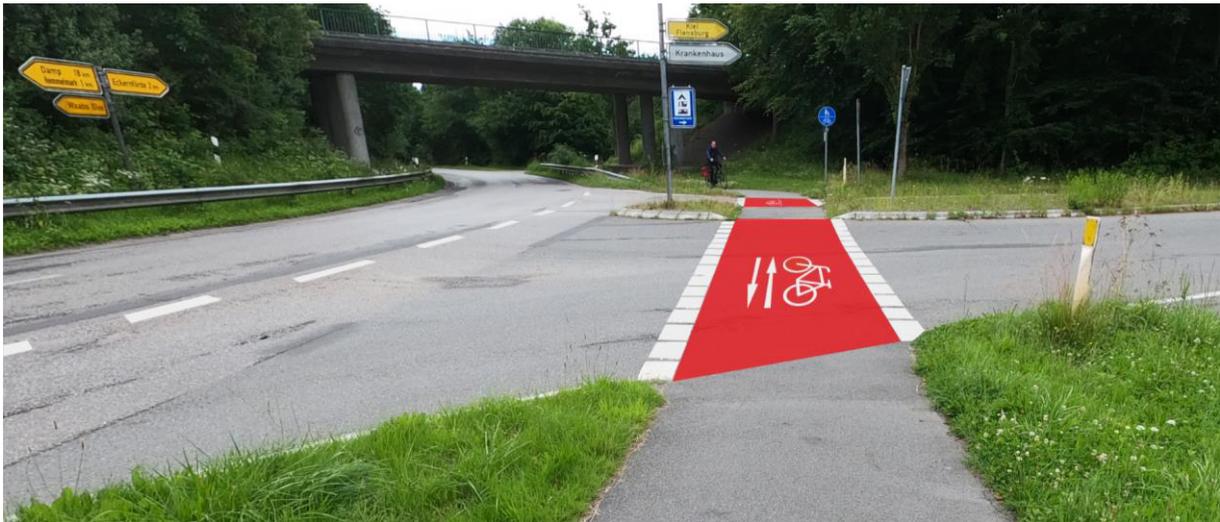
Herausforderung

Das Radverkehrsnetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde umfasst zahlreiche Knotenpunkte, an denen Verkehre sich kreuzen. Für die Sicherheit des Radverkehrs ist die Führung an Knotenpunkten von zentraler Bedeutung. Die Unfallanalyse zeigte, dass ein Großteil der Radverkehrsunfälle im Kreis Rendsburg-Eckernförde in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen zu verorten sind. Insbesondere die Sichtverhältnisse zwischen den Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr sind entscheidend für das Unfallgeschehen an Kreuzungen. Zudem hat die Knotenpunktgestaltung Einfluss auf Fahrtzeit der Radfahrenden (z. B. durch die Programmierung von Lichtsignalanlagen). An Knotenpunkten sind wiederkehrende Typen identifizierbar, so dass hier in den meisten Fällen mit den Musterlösungen (vgl. Kapitel 4.3) gearbeitet werden kann.

Fahrplan

Bei den interkommunalen Routen des Kreisradverkehrsnetzes liegt der Schwerpunkt auf den außerörtlichen Knotenpunkten. Wenn außerörtliche Zweirichtungsradswege eine wartepflichtige Straße mit weniger als 3.000 Kfz/Tag queren, ist meist eine Furtmarkierung ausreichend. Die Furtmarkierung sollte eine Rotfärbung und das Markieren von Fahrradpiktogrammen beinhalten (vgl. Abbildung 44). Die Breite der Furt richtet sich nach der Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs. Eine gekappte Mittelinsel kann dabei eine zusätzliche Haltmöglichkeit für die Radfahrenden bieten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Bei zu querenden Straßen mit mehr als 3.000 Kfz/Tag muss der Radverkehr i.d.R. die Vorfahrt gewähren. Hierbei sollte daher in jedem Fall zusätzlich zur Furt eine Mittelinsel mit Aufstellbereich vorhanden sein. Zudem ist die Furt leicht zu verschwenken, sodass für ein aus der Vorfahrtsstraße abbiegendes Kfz ein Aufstellbereich entsteht.

Abbildung 44: Visualisierung Furtmarkierung außerorts



Quelle: Planersocietät

Im Bereich gering belasteter Straßen im Zuge von Premium- und Haupttrouten ist zu prüfen, ob eine bevorrechtigte Querung für den Radverkehr herzustellen ist. Außerorts kann dies bei der Querung von Wirtschaftswegen der Fall sein und innerorts bei Querung von Nebenstraßen. Innerorts kann die Bevorrechtigung durch eine Gehwegüberfahrt verdeutlicht werden.

Bei signalisierten oder mehrarmigen Knotenpunkten sind folgende Prämissen der integrierten Knotenpunktgestaltung einzuhalten:

- Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit
- Stärkung der Sichtbeziehungen
- Klare Kommunikation: Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und / oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Dabei ist aus Sicht des Fußverkehrs die sichere Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- Direkte Wegführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen.
- Barrierefreie Gestaltung
- Sichere Aufstell- und Schutzräume: ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr und Fußverkehr (Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen etc.)

Abbildung 45: Gehwegüberfahrt (links) und bevorrechtigter, eigenständig geführter Geh- und Radweg (rechts)



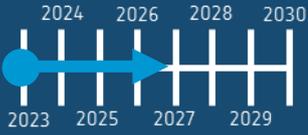
Quelle: Planersocietät

Abbildung 46: Knotenpunktführungen mit Markierungslösungen (links) und Rotmarkierung Furt (rechts)



Quelle: Planersocietät

I 6 Radabstellanlagen

Priorität		Kosten pro Abstellanlage	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde, Gemeinden, NAH.SH	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Das Rad muss an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, ebenerdig, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt geparkt werden können. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Parkmöglichkeiten bestimmen ihren Nutzwert und damit die Akzeptanz bei den Nutzenden. Wenn mehr Menschen Rad fahren sollen, muss die Anzahl an Fahrradparkmöglichkeiten deutlich erhöht werden. Der Trend hin zu teureren und schwereren Fahrrädern steigert die Ansprüche an das Fahrradparken: Pedelecs und gut ausgestattete normale Fahrräder sowie große, schwere Lastenräder, Spezialfahrräder und Gespanne erfordern den Bau von leicht zugänglichen, barrierefreien und sicheren Fahrradparkmöglichkeiten, die auch dem Platzbedarf größerer Fahrräder Rechnung tragen.

Fahrplan

Der Bedarf im öffentlichen Raum ist sehr unterschiedlicher Natur: vom kurzen Abstellen zum Einkauf über mittlere Abstellzeiten während der Arbeits- oder Schulzeit bis hin zu längeren Abstellzeiten an Bahnhöfen und anderen ÖPNV-Knotenpunkten. Entsprechend vielfältig sind die möglichen Parkmöglichkeiten und mehr oder weniger groß sind auch die Überschneidungen zum privaten Fahrradparken. In Abbildung 47 wird eine Übersicht möglicher Qualitätsstandards und Ausstattungsmerkmale für das Fahrradparken gegeben. Im Rahmen der Umsetzung des Alltagsradverkehrsnetzes liegt der Fokus vor allem auf dem Ausbau der Radabstellanlagen an den Bahnhöfen und -haltepunkten im Kreis. Das Radverkehrsnetz bindet alle im Kreis liegenden Bahnhöfe und -haltepunkte mit ein und soll somit auch die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Rad und Bahn fördern. Neben Abstellmöglichkeiten mit reiner Anschließfunktion sind an den Verknüpfungspunkten überdachte Anlagen, gesicherte Anlagen und ggf. weitere Ausstattungselemente wie Lademöglichkeiten oder Gepäckaufbewahrung herzustellen. In diesem Zusammenhang ist der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) als Akteur mit einzubeziehen. Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein unterstützt und fördert Kommunen bei der Beratung, der Planung, dem Bau und der Vermietung von B+R-Anlagen. Darüber hinaus ist das Thema Radabstellanlagen an Bahnhöfen integriert mit dem Thema Mobilitätsstationen (vgl. Maßnahme S 1) zu denken.



Reine Anschließfunktion



Luftpumpe



Gepäckaufbewahrung



Abgeschlossene Anlage
(z. B. Fahrradbox)



Werkzeug



Abstellanlagen für Lastenräder



Überdachte Anlage



Lademöglichkeit



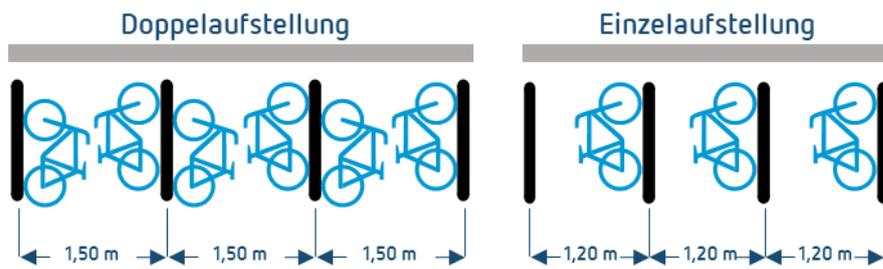
Besonderer Service
(z .B. Reparatur, Waschanlage)

Abbildung 47: Vorgeschlagene Qualitätsstandards für das Fahrradparken nach Ort und Nutzung

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze / Garagen / o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  	 
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden		
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhöfe mit RE-Halt (Service-Station)	Mehrere Stunden, Tagesparken	       	
	Bahnhofsvorplatz / -umfeld RB-Halt		 	  
	Schnellbus-haltestelle			
	Schnellbus-haltestelle / wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 	
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	    	
	Stadtteilzentren / zentrale Versorgungsbereiche / Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Std. kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
	Nahversorger / zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
Bildungseinrichtungen	Universitäten, Fachhochschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 
	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen			

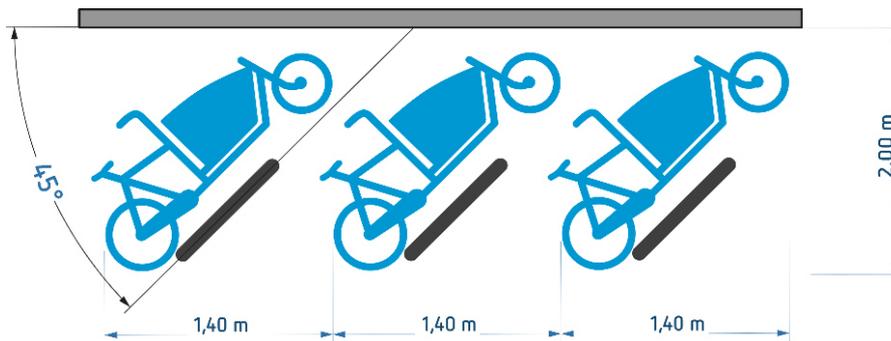
Quelle: Planersocietät

Abbildung 48: Muster Abstellanlagen Einzel- und Doppelaufstellung



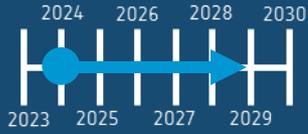
Quelle: Planersocietät

Abbildung 49: Muster Abstellanlagen Lastenräder



Quelle: Planersocietät

7.2 Handlungsfeld Service

S 1 Mobilitätsstationen			
Priorität		Kosten pro Mobilitätsstation	
Akteure	KielRegion GmbH, Gemeinden, NAH.SH	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität sind Mobilitätsstationen auch in Kommunen des ländlichen Raumes geeignet, um intermodale Mobilitätsroutinen, also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem zurückgelegten Weg, zu fördern. Durch die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bieten Mobilitätsstationen große Potenziale, um die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und geteilter Fahrzeuge zu attraktivieren. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde können Mobilitätsstationen insbesondere bei der Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs mit dem Radverkehr komfortablere Möglichkeiten schaffen, um die Nutzung des eigenen Pkw schrittweise überflüssig zu machen.

Fahrplan

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gibt es bereits vorhandene Strukturen, in deren Zuge mehrere Mobilitätsstationen geschaffen wurden, darunter in Hamdorf und Borgstedt. Im Sinne einer einheitlichen Gestaltung und einer Wiedererkennbarkeit als Marke im Kreis Rendsburg-Eckernförde und darüber hinaus, sollte die Planung und der Ausbau weiterer Mobilitätsstationen deshalb in die bereits von der KielRegion GmbH geschaffenen Strukturen integriert werden. Der weitere Ausbau des Angebots an Mobilitätsstationen soll zukünftig vor allem entlang der vielen Bahnhöfe und -haltepunkte im Kreis ausgebaut werden, bei dem z. B. dem Fahrrad die Funktion des Zubringers auf der „ersten und letzten Meile“ zukommt. Zu den potenziellen Standorten für eine Mobilitätsstation zählen u.a. die Bahnhöfe in Gettorf, Rendsburg, Eckernförde und Hohenwestedt, an denen neben einem Ausbau bereits bestehender Radabstellanlagen auch die Integration des Fahrradverleihsystems SprottenFlotte erfolgen sollte (vgl. Maßnahme S 2). Zu weiteren Ausstattungsmerkmalen können u.a. Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Autos sowie Carsharing-Stellplätze zählen. Bestehen in den Gemeinden bereits derartige Mobilitätsangebote, sind diese in die Mobilitätsstationen zu integrieren, bspw. das Dörpsmobil in Gettorf.

Analog zur Maßnahme I 6 (Radabstellanlagen) sind auch die Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen in Abhängigkeit ihres jeweiligen Standorts zu wählen: So werden an eine Mobilitätsstation an einem Bahnhof und -haltepunkt andere Ansprüche gestellt, als an eine Mobilitätsstation in einem Dorfkern (z. B. in Borgstedt). Neben grundlegenden Ausstattungselementen, wie einer Informationsstele und Fahrradbü-

geln sind je nach Standort weitere Elemente hinzuzufügen, wie z. B. Carsharing-Stellplätze, Serviceangebote, Taxisstände, Abstellmöglichkeiten speziell für Lastenräder und dynamische Fahrgastinformationen an Stationen des ÖPNV (vgl. Abbildung 50).

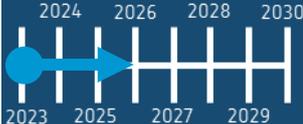
Neben wertvollen Tipps und Hinweisen für die Planung und konkrete Umsetzung von Mobilitätsstationen liefert ein detaillierter Leitfaden der KielRegion GmbH auch weitere Vorschläge für mögliche Ausstattungselemente. Bei der schrittweisen Umsetzung von Mobilitätsstationen sollte neben der KielRegion GmbH auch der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) als Akteur miteinbezogen werden.

Abbildung 50: Verschiedene Ausstattungselemente der Mobilitätsstationen in der KielRegion



Quelle: Planersocietät

S 2 Ausweitung der SprottenFlotte

Priorität		Kosten pro Station	
Akteure	KielRegion GmbH, Gemeinden, NAH.SH	Umsetzungshorizont	

Herausforderung

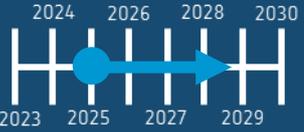
Zur Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und zur Erleichterung einer multimodalen Organisation von Wegekettten wird die Ausweitung des stationären Fahrradverleihsystems Sprotten-Flotte im Kreis Rendsburg-Eckernförde empfohlen. Mit seinem ländlichen Charakter bietet die Sprotten-Flotte im Kreis vor allem Potenziale für den Tourismus und für Pendelnde bei der Bewältigung der „letzten Meile“ zwischen Wohnort und ÖPNV-Haltestelle. Mithilfe eines Fahrradverleihsystems als leicht nutzbares und niedrigschwelliges Angebot kann zudem eine verstärkte Kultur des Teilens im Mobilitätsbereich etabliert und die im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach wie vor hohe Bedeutung des eigenen Pkw schrittweise abgebaut werden. Bisher befinden sich die Stationen der SprottenFlotte im Kreis in den größeren Ortschaften Eckernförde und Rendsburg sowie im Großraum von Kiel.

Fahrplan

Mit den in Form der SprottenFlotte bereits bestehenden Strukturen lassen sich im Kreis Rendsburg-Eckernförde zeitnah weitere Potenziale für ein Fahrradverleihsystem ausschöpfen. Neben dem geplanten Anbieterwechsel von nextbike zu Donkey Republic im Januar 2023 sind bereits weitere Stationen im Kreis geplant. Hierzu zählt eine Verdichtung der bestehenden Stationsnetze in Rendsburg und Eckernförde, indem unter anderem auch Kooperationen mit Unternehmen vor Ort eingegangen werden sollen. Darüber hinaus ist die Pilotierung von Stationen geplant, die in ländlicher geprägten Gegenden im Kreis liegen sollen. Hierzu wurden von Seiten der KielRegion GmbH Gespräche mit dem Amt Hüttener Berge geführt, dass durch seine Lage zwischen Rendsburg und Eckernförde Potenziale bietet, um auch ländlichere Gemeinden des Amtes an das Stationsnetz der SprottenFlotte anzuschließen und dieses zu verdichten. Gleichzeitig ist dadurch der wirtschaftliche Mehraufwand für die Serviceteams des privaten Anbieters begrenzt. Die Eröffnung dieser weiteren Stationen ist für den Verlauf des Jahres 2023 geplant. Perspektivisch bieten sich weitere Stationen der SprottenFlotte im ländlichen Raum und im Rahmen der Errichtung von Mobilitätsstationen (vgl. Maßnahme S 1) an. Erschließungspotenziale ergeben sich dafür zwischen bereits bestehenden Standorten, etwa entlang der im Masterplan Mobilität vorgeschlagenen Radpremiumrouten zwischen Rendsburg und Kiel sowie zwischen Kiel und Eckernförde.

Bei der schrittweisen Ausweitung des Stationsnetzes der SprottenFlotte in den ländlichen Raum des Kreises Rendsburg-Eckernförde sollten verschiedene Fahrradtypen zum Einsatz kommen, insbesondere auch (E-)Lastenräder und Pedelecs, um auch Umstiegspotenziale für Einkaufsfahrten sowie längere Pendelwege zu nutzen.

S 3 Beschilderung

Priorität		Gesamtkosten	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde, Büro Lebensraum Zukunft, Straßenbaulastträger	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Der überwiegende Anteil der Radrouten im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist durch das bestehende touristische Kreisradroutennetz beschildert. Dies stellt allerdings keine besonderen bzw. hohen Qualitätsstandards an die Radverkehrsführung, denn es wurde nicht als Alltagsroutennetz, sondern als Tourismus- und Freizeitrouthenetz, konzipiert. Die Beschilderung wird vom Büro Lebensraum Zukunft übernommen und digital dokumentiert. Es gilt nun, das Alltagsradverkehrsnetz in die bestehende Beschilderung zu integrieren.

Fahrplan

Das konzipierte Alltagsradverkehrsnetz ist mit einer flächendeckenden und zielorientierten Wegweisung zu versehen, die jeweils das nächste Fern- und Nahziel auf der Route und deren Entfernung gemessen vom aktuellen Standort angibt. Als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung hilft die Radwegweisung dabei, das Radverkehrsnetz und die Verbindungsrouten für die Öffentlichkeit sichtbar zu machen und die Nutzerinnen und Nutzer sicher und direkt zu leiten. Die Beschilderung sollte neben Ortschaften auch den Öffentlichen Verkehr, Mobilitätsstationen und weitere Alltagsziele beinhalten, beispielsweise Gewerbegebiete, Schulen, wichtige Arbeitgeber, Radabstellanlagen oder Einkaufsmöglichkeiten.

S 4 Ressourcen

Priorität		Kosten pro Jahr	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde	Umsetzungshorizont	

Herausforderung

Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen im Radverkehr erfordern erheblich finanzielle und personelle Ressourcen, die jedoch in aller Regel aufgrund der begrenzten Haushalte und personellen Planungskapazitäten nicht vollumfänglich vorhanden sind. Neben der im Radverkehrskonzept vorgenommenen Priorisierung der Maßnahmen ist deshalb ein möglichst effizienter Einsatz der begrenzten Mittel notwendig.

Fahrplan

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen steht in direkter Abhängigkeit zu personellen und finanziellen Kapazitäten, die zur Verfügung stehen. Daher ist es entscheidend, für die zügige Realisierung entsprechende Kapazitäten einzurichten, falls diese nicht den Anforderungen entsprechen. Das Radverkehrskonzept schlägt daher die Einrichtung einer (halben) Stelle als Radverkehrskordinatorin oder -kordinator für den Kreis Rendsburg-Eckernförde vor. Perspektivisch ist der Ausbau dieser Stelle zu einem Team von mindestens zwei Personen möglich, welches sich den kreisweiten Belangen des Radverkehrs widmen und die Umsetzung der Maßnahmen koordinieren kann (vgl. Maßnahme S 5). Die Kreispolitik hat bereits positive Signale für die Einrichtung einer solchen Stelle im Kreis ab dem Jahr 2023 gesendet. Die Einrichtung dieser Stelle ist in Schleswig-Holstein bislang noch nicht förderfähig. Die Einrichtung eines entsprechenden Förderprogramms auf Landesebene wird von den Umwelt- und Verkehrsverbänden ADFC Schleswig-Holstein, PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg und VCD Nord aber bereits gefordert. Angesichts dessen wird empfohlen, die Entwicklungen in der Förderlandschaft laufend hinsichtlich eines geeigneten Förderprogramms zu prüfen. Zusätzlich zur personellen Kapazität sollte das jährliche Budget zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufgestockt werden.

S 5 Zuständigkeiten

Priorität		Kosten	k.A.
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Viele unterschiedliche Akteure sind bei der Planung und Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs beteiligt. Vor diesem Hintergrund sind eindeutige Zuständigkeiten unabdingbar, um eine effiziente Umsetzung zu gewährleisten. Insbesondere bei den infrastrukturellen Maßnahmen sind auf Kreisebene in der Regel unterschiedliche Baulastträgerschaften zu berücksichtigen. Diese reicht von den einzelnen Gemeinden, über den Kreis Rendsburg-Eckernförde bis hin zur Landes- und Bundesebene (vgl. Abbildung 51). Im Fall des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) neben den Radwegen an Bundes- und Landesstraßen i.d.R. auch für den Bau und Unterhalt der Radwege entlang der Kreisstraßen zuständig.

Fahrplan

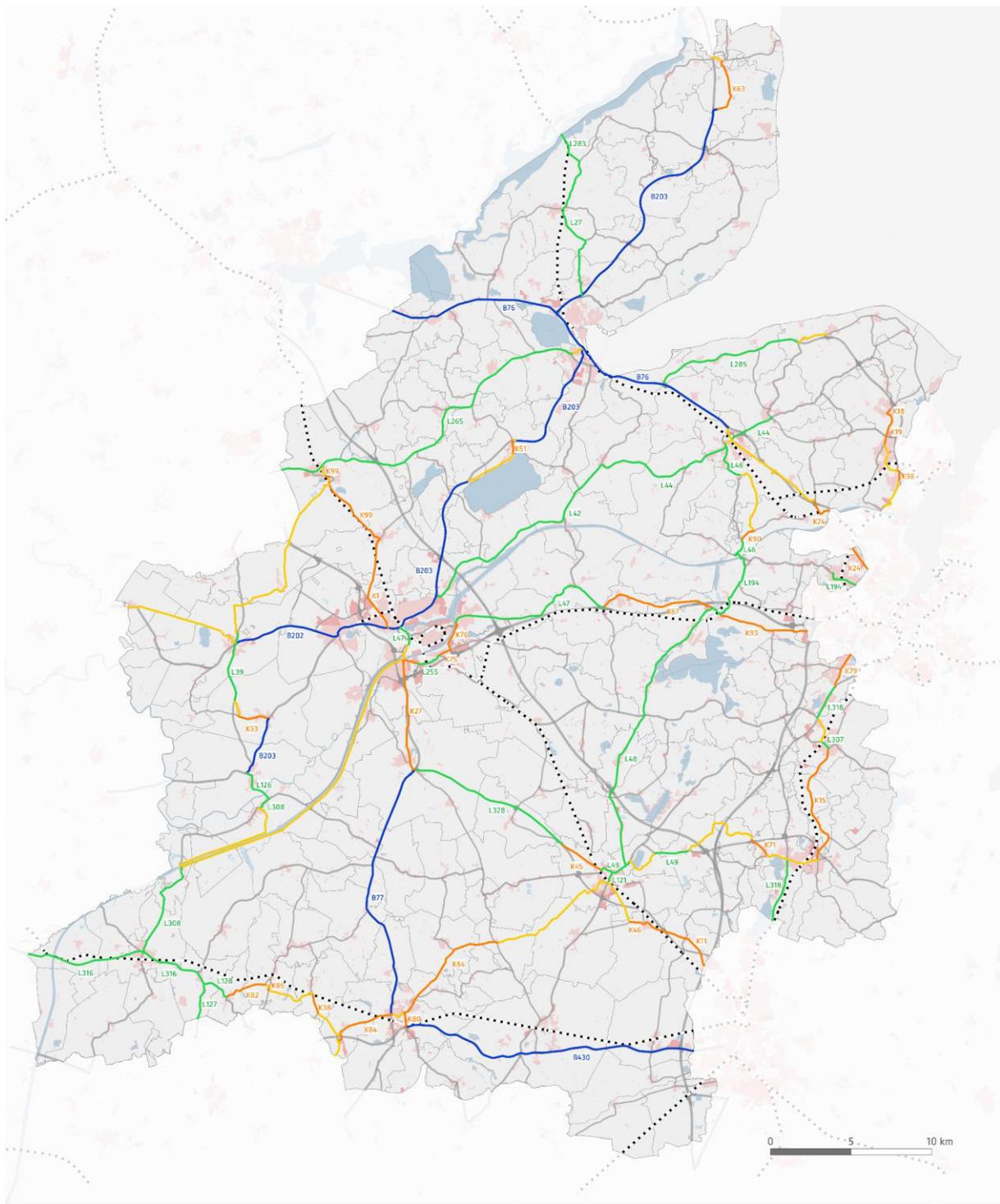
Um die identifizierten Defizite in der bestehenden Organisation des Radverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beseitigen, bedarf es in erster Linie eine zielgerichtete Koordination aller Belange. Es wird empfohlen, dass dies der zukünftige Radverkehrskoordinator bzw. die Radverkehrskoordinatorin des Kreises übernimmt (vgl. Maßnahme S 4). Im Alltagsradverkehr sollte diese Person bzw. dieses Team Ansprechpartner für den LBV.SH, die kreisangehörigen Gemeinden, die KielRegion GmbH, die NAH.SH und weitere betroffene Akteure sein. Um einen erfolgreichen Ausbau des Radverkehrsnetzes zu erzielen, sind dabei die angestrebten Qualitätsstandards in alle Ebenen zu kommunizieren und deren bestmögliche Umsetzung zu begleiten und kontrollieren. Dafür ist es empfehlenswert, dass der Radverkehrskoordinator bzw. die Radverkehrskoordinatorin die Notwendigkeit und Ziele der Radverkehrsförderung des Kreises verdeutlicht und dadurch an die Baulastträger appelliert, die Standards einzuhalten. Eine hilfreiche Option hierfür ist die Einrichtung eines regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises, dessen Organisation und Leitung der zukünftige Radverkehrskoordinator bzw. die Radverkehrskoordinatorin des Kreises obliegen könnte. Neben der Kommunikation, Koordination und Organisation kann das Tätigkeitsfeld durch das Akquirieren von Fördermitteln ergänzt werden.

Aus gutachterlicher Sicht ist es empfehlenswert, mit der perspektivischen Erweiterung des Radverkehrskordinators bzw. der Radverkehrskoordinatorin zu einem mehrköpfigen Team auch die Koordination des Freizeitradverkehrs beim Kreis anzusiedeln. Besonders in diesem Bereich zeigte die Analyse auf, dass den Akteuren klare Zuordnungen fehlen. Als zentraler Ansprechpartner könnte das Team Verantwortungsbereiche verdeutlichen und die Akteure an einen gemeinsamen Tisch bringen. Dabei sollten die Synergien zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr identifiziert und genutzt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen,

ob die Auftragsverwaltung weiter über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) läuft, die Mittel jedoch über den Kreis direkt an die LTOs vergeben werden, um Projekte optimal zu bedienen.

Vor diesem Hintergrund der neu geschaffenen Stelle zur Radverkehrskoordination wird darüber hinaus empfohlen, dass der Kreis Mitglied in der RAD.SH wird, um die Radverkehrsförderung auch auf organisatorischer Ebene voranzutreiben. Dafür ist u. a. eine feste Ansprechperson innerhalb der Kreisverwaltung für den Radverkehr zu benennen, die auch regelmäßig am Facharbeitskreis der RAD.SH teilnimmt. Hierfür würde sich die Stelle zur Radverkehrskoordination eignen. Das Ziel der RAD.SH ist die Unterstützung ihrer Mitglieder bei der Umsetzung einer rad- und fußverkehrsfreundlichen Verkehrspolitik. Hierzu dient sie ihren Mitgliedern als Anlaufstelle für Informationen, in Form einer Fördermittel- und Planungsberatung sowie weiterer Fachinformationen. Zudem unterstützt sie bei der Öffentlichkeitsarbeit, indem etwa Vorlagen für Flyer, Broschüren und Kampagnen bereitgestellt werden (vgl. Maßnahme K 1). Weiterhin betreibt die RAD.SH die Interessenvertretung ihrer Mitglieder gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und dem Bund.

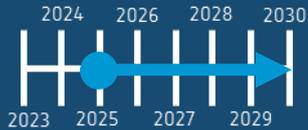
Abbildung 51: Zuständigkeiten im Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde



Zuständigkeiten Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

— Bundesstraße	Verwaltung durch LBV.SH
— Landesstraße	Verwaltung durch LBV.SH
— Kreisstraße	Verwaltung durch LBV.SH und Kreis Rendsburg-Eckernförde
— Sonstige Straße	Verwaltung durch Gemeinden

S 6 Evaluation

Priorität		Kosten alle zwei Jahre	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

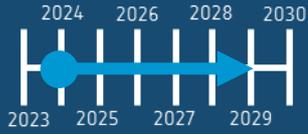
Ein Ziel ist es, die kontinuierliche Förderung des Alltagsradverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde und den kreisangehörigen Gemeinden weiter zu verfestigen. Daher soll das vorliegende Radverkehrsnetz regelmäßig evaluiert und weiterentwickelt werden.

Fahrplan

Zum einen ist die Konzeption des Ziel-Radverkehrsnetzes als laufender Prozess zu verstehen. Bei sich ändernden Rahmenbedingungen im Radverkehr, z. B. neue Bedarfe durch neue Gewerbegebiete, neue Bahnhaltedpunkte oder dem Bau neuer Straßenzüge ist das Netz auf Aktualität zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Zum anderen sind rechtliche und technische Entwicklungen zu beobachten. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV werden voraussichtlich 2023 novelliert. Leider gibt es Stand November 2022 noch keine Informationen zu neuen Regelungen, die für das Radverkehrskonzept im Kreis Rendsburg-Eckernförde relevant sein können. Sollte sich dies einstellen, ist eine Anpassung der Qualitätsstandards an den Stand der neuen ERA erforderlich. Dies würde vor allem die Nebenrouten und die Standards für Knotenpunktgestaltung betreffen. Analog dazu ist das Regelwerk „Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV), das den Haupttrouten zugrunde liegt, auf Neuerung zu prüfen. In Bezug auf die Netzkonzeption und -hierarchisierung ist zudem auf Aktualisierungen der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) zu achten.

Bei der Evaluation des Radverkehrskonzeptes ist zu prüfen, in welchem Umfang die Maßnahmen umgesetzt wurden oder sich in Planung befinden. Umgesetzte Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Wirkung und ihrem Nutzen zu evaluieren. Bei nicht umgesetzten Maßnahmen sind gemeinsam mit den jeweiligen Akteuren die Hemmnisse zu identifizieren. Bei Bedarf sind die Maßnahmen anzupassen oder weitere zu entwickeln. Dabei ist zu untersuchen, ob sich Rahmenbedingungen maßgebend verändert haben. Hierzu zählt die Entwicklung von Unfallzahlen und -häufungspunkten sowie die Entwicklung der Pendelbeziehungen.

7.3 Handlungsfeld Kommunikation

K 1 Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit			
Priorität		Kosten pro Jahr	
Akteure	Kreis Rendsburg-Eckernförde, Gemeinden, Radverkehrsverbände, RAD.SH	Umsetzungshorizont	

Herausforderung

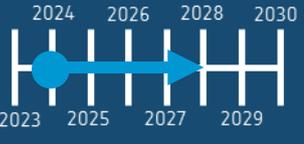
Das Image des Radverkehrs soll sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch im Tourismus sowie in der Politik und Verwaltung im Kreis Rendsburg-Eckernförde gleichermaßen weiter gestärkt werden. Hierfür ist eine Vernetzung und Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit allgemein und bei Kampagnen im Besonderen unerlässlich. Kampagnen können dazu dienen, sowohl Autofahrenden als auch Radfahrenden Regeln zum Verkehrsverhalten zu vermitteln und die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Aktionen rund um das Thema Fahrrad sind zudem gemeinschaftsstiftend und schaffen zusätzliche Motivation und Aufmerksamkeit für das Radfahren.

Fahrplan

Ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit ist die kontinuierliche Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger bei der schrittweisen Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes, was insbesondere im Rahmen der infrastrukturellen Maßnahmen unerlässlich ist. Durch eine rechtzeitige und transparente Kommunikation wird die nötige Akzeptanz für Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs geschaffen. Solch eine Öffentlichkeitsarbeit umfasst dabei auch fahrradfreundliche Umleitungen und Baustellenbeschilderungen im Zuge von infrastrukturellen Baumaßnahmen. Die Öffentlichkeitsarbeit endet nicht mit der Umsetzung der jeweiligen Maßnahme, sondern umfasst auch die öffentlichkeitswirksame Kommunikation von umgesetzten Projekten. Ein Kommunikationskanal kann dabei ein kreisweiter, radverkehrsbezogener Internetauftritt sein. Dieser kann neben Zahlen und Fakten zum Radverkehr (vgl. Maßnahme K 3) auch aktuelle Informationen zu Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen zum Radverkehr umfassen. Denkbar wäre z. B. eine Übersichtskarte des Kreises, die einen Überblick zu verschiedenen Radverkehrsmaßnahmen gibt. Damit wird auch eine Grundlage für eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Evaluation des Radverkehrskonzeptes geschaffen (vgl. Maßnahme S 6). Der bisherige Internetauftritt des Kreises wird diesen Anforderungen nicht gerecht und ist deshalb entsprechend zu erneuern.

Ein weiterer Baustein einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet die Teilnahme an Kampagnen und Wettbewerben mit Radverkehrs- und Umweltbezug: Hierzu zählen etwa das jährlich stattfindende STADTRADELN oder die Europäische Mobilitätswoche. Dabei sollten auch Synergien durch die Kooperation mit weiteren Akteuren wie der RAD.SH genutzt werden: So unterstützt die RAD.SH ihre Mitglieder bei der Teilnahme am Stadtradeln und darüber hinaus auch bei der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Radverkehrs.

K 2 Mobilitätsmanagement

Priorität		Kosten pro Jahr	
Akteure	KielRegion GmbH, Unternehmen, Kreishandwerkerschaft, IHK	Umsetzungshorizont	

Herausforderung

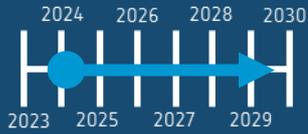
Ein Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität für Wege jeglicher Art, etwa zum Arbeitsplatz und für Dienstwege, zu fördern. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ergibt sich außerdem das Ziel einer klimafreundlichen Mobilität. Somit sollen sowohl die Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes als auch die Stärkung der Nutzung alternativer Antriebsformen im Fokus stehen.

Fahrplan

Mit der KielRegion GmbH gibt es bereits eine Akteurin, die auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde Projekte im Bereich des Mobilitätsmanagements voranbringt. Neben einer Informationsbroschüre gibt es für interessierte Betriebe die Möglichkeit, eine Erstberatung des Regionalen Mobilitätsmanagements der KielRegion GmbH in Anspruch zu nehmen.

Für die Förderung eines kreisweiten betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber zu rücken, was beispielsweise in Form von Informationsveranstaltungen der Kreishandwerkerschaft Rendsburg-Eckernförde und der IHK stattfinden kann. Hier existieren bereits Aktivitäten der jeweiligen Institutionen. Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegt im Ausbau von Radabstellanlagen und Radausleihmöglichkeiten im Bereich der Betriebe. Die KielRegion GmbH plant bereits im Rahmen der Ausweitung der Sprottenflotte Kooperationen mit Unternehmen vor Ort (vgl. Maßnahme S 2). Eine andere Möglichkeit zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegt in der Durchführung von Pilotprojekten, die sich vergleichsweise zügig umsetzen lassen und Potenziale aufzeigen, wie sich die betriebliche Mobilität umweltfreundlich gestalten lässt.

K 3 Erhebung und Bereitstellung von Daten

Priorität		Gesamtkosten	
Akteure	KielRegion GmbH, Gemeinden, Kreis Rendsburg-Eckernförde, WFG, RAD.SH	Umsetzungs- horizont	

Herausforderung

Die Erhebung und Bereitstellung von Daten ist sowohl für die Planung infrastruktureller Maßnahmen als auch für Aspekte der Kommunikation wichtig. Im Idealfall unterstützen sie beim Sichtbarmachen umweltfreundlicher Mobilitätsangebote und deren erleichterten Zugang. Hierzu zählen vor allem Zähldaten, die in der Verkehrsplanung bereits seit Jahrzehnten wichtige Indikatoren zur Planung von Verkehrsinfrastruktur darstellen, jedoch sich bisher vorrangig auf den Kfz-Verkehr beziehen. Doch auch in der Nahmobilität gewinnen Zähldaten immer stärker an Bedeutung, so auch in der Radverkehrsplanung. Dies hat einerseits einen psychologischen Faktor, denn häufig wird nur das, was quantifizierbar ist, auch in der öffentlichen Diskussion ausreichend berücksichtigt. Andererseits lassen sich anhand von Daten Prognosen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens aufstellen und Schlüsse zur Attraktivität von Radwegeverbindungen und -relationen ziehen.

Fahrplan

Es gibt bereits Bestrebungen, um Mobilitätsdaten für Nutzende im Kreis Rendsburg-Eckernförde zugänglich zu machen. Hierzu zählt die im Jahr 2022 eingeführte Mobilitätsinformation „KielRegion mobil“. Nutzende können sich dabei über eine App zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten in ihrer Umgebung informieren, darunter die Fahrzeit des nächsten Busses oder verfügbare Sharing-Angebote, um so die Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw zu gestalten. Die Daten zu den Mobilitätsangeboten sollen perspektivisch auch an zentralen Umsteigepunkten, wie zum Beispiel an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen (vgl. Maßnahme S 1), in Form von Informationsstelen mit entsprechenden Displays angezeigt werden. Von Seiten des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) im Projektteam vertreten.

Neben der schrittweisen Implementierung von „KielRegion mobil“ sollten im Kreis Rendsburg-Eckernförde zukünftig auch Radverkehrszähldaten erhoben und zugänglich gemacht werden. Hierzu können Zähl-schleifen und Radverkehrszählsäulen zum Einsatz kommen. Es wird vorgeschlagen, an wichtigen Radwegeverbindungen mit Bündelungsfunktion, Radverkehrszähldaten zu erheben. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde kann dies an ausgewählten Stellen entlang des konzipierten Hauptnetzes bzw. den Radpremiumrouten geschehen. Als erstes Pilotprojekt bietet sich dafür exemplarisch die Verbindung zwischen Rendsburg und Kiel an. Ergänzend zu den dauerhaften Zählstellen können auch die temporär nutzbaren Radzählgeräte der RAD.SH im Rahmen von zeitlich begrenzten Aktionen (z. B. Europäische Mobilitätswoche) genutzt werden. Hierfür ist eine entsprechende Mitgliedschaft notwendig (vgl. Maßnahme S 5). Im Sinne einer Sichtbarmachung der Zähldaten sollten diese auch im Rahmen der Mobilitätsinformation „Kiel-Region mobil“ zugänglich gemacht werden.

Abbildung 52: Dauerzählstellen in Rostock (links) und Münster (rechts)



Quelle: Planersocietät

8 Ausblick und Abschluss

Verkehrsplanung ist Angebotsplanung – das gilt besonders für den Radverkehr. Die Basis einer erfolgreichen Radverkehrsförderung ist ein attraktives Angebot an geeigneten Wegen für den Radverkehr. Je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen fahren Fahrrad. Das Radfahren soll für alle Menschen, die Fahrrad fahren können, sicher und schnell sein und Spaß machen. Dazu erforderlich sind schnelle, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen, vor allem im Alltagsradverkehr. Mit Blick darauf legt das vorliegende Konzept den Grundstein für einen planmäßigen Ausbau des Radverkehrsnetzes im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Als vorbereitende Arbeit dient es dazu, die Einwerbung von Fördermitteln zu erleichtern und Synergien sinnvoll zu nutzen.

Für diese Umsetzung sind vor allem finanzielle Mittel erforderlich, wie die Kostenschätzungen der Maßnahmen eindrucksvoll belegen. Ein Teil dieser Mittel steht schon heute bereit, z. B. über Förderprogramme. Auf Grund der wachsenden politischen Bedeutung des Radverkehrs und der Herausforderung durch den Klimawandel ist perspektivisch mit eher mehr verfügbaren Fördergeldern zu rechnen. Um diese Gelder zeitnah abzurufen, sind Umsetzungskapazitäten in der konzeptionellen Planung und der ausführenden Planung dringend erforderlich. Land, Kreis und Gemeinden verfügen derzeit noch nicht über eine ausreichende Anzahl qualifizierter Fachplanenden, um die vielen Kilometer des geplanten Radverkehrsnetzes auszubauen. Wie die Maßnahmen zeigen, ist beim Kreis Rendsburg-Eckernförde mit der Besetzung einer oder ggf. mehrerer neuen Stellen für die Koordination und Abstimmung der Akteure ein erster Schritt getan. Auch auf den anderen Ebenen braucht es weitere Personalkapazitäten um die zahlreichen Herausforderungen wie z. B. Ausgleichsmaßnahmen, Ausführungsplanungen oder Signalisierungsplanung vorzunehmen. Durch den langen Vorlauf der Planungsprozesse ist ein unmittelbarer Start der weitergehenden Planung erforderlich.

Dem infrastrukturellen Ausbau des Radverkehrsnetzes kommt zwar die größte Bedeutung zu, aber auch die ergänzenden Maßnahmen sind bis zum Zieljahr 2030 umzusetzen. Durch sie wird der Radverkehr integriert betrachtet und als System gedacht. Die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und die Realisierung nicht-infrastruktureller Maßnahmen leisten somit ebenfalls ihren Teil zur Radverkehrsförderung und sollten parallel zum Infrastrukturausbau umgesetzt werden. Je nach Priorität ist damit unmittelbar oder im Laufe der nächsten Jahre zu starten.

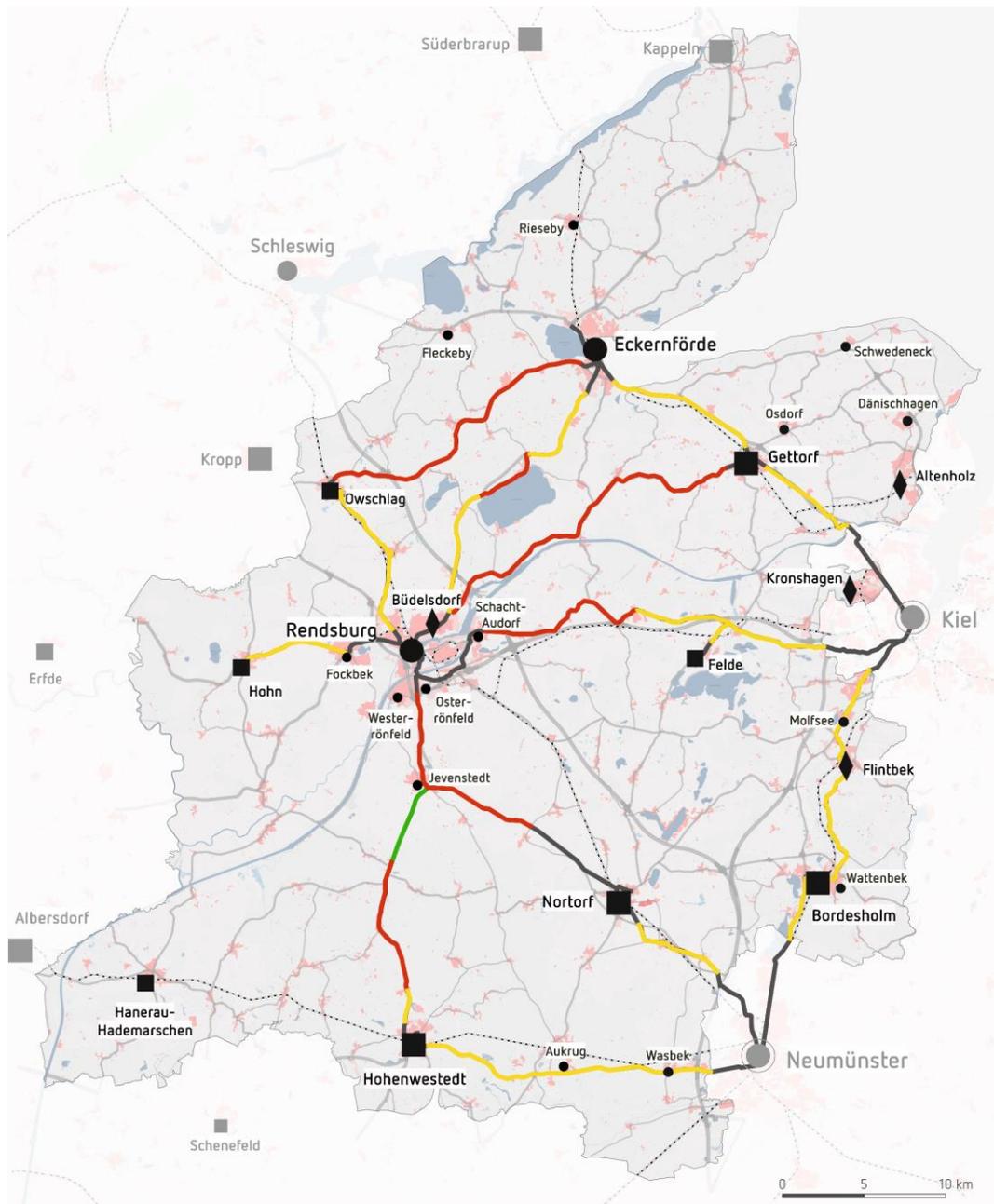
9 Anhang

A Weiterführende Schulen im Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Bergschule Fockbek
- Christian-Timm-Gemeinschaftsschule
- Freie Waldorfschule Eckernförde
- Gemeinschaftsschule Altenholz
- Gemeinschaftsschule Altstadt
- Gemeinschaftsschule Kronshagen
- Gemeinschaftsschule Nortorf
- Grund- und Gemeinschaftsschule Schacht-Audorf
- Gudewerdt Gemeinschaftsschule Eckernförde
- Gymnasium Altenholz
- Gymnasium Kronshagen
- Gymnasium Kronwerk Rendsburg
- Hans-Brüggemann-Schule Bordesholm
- Heinrich-Heine-Schule Büdelsdorf
- Helene-Lange-Gymnasium Rendsburg
- Herderschule Rendsburg
- Isarnwohld-Schule Gettorf
- Jes-Kruse-Skolen Eckernförde
- Jungmannschule Eckernförde
- Neue Waldorfschule Rendsburg
- Peter-Ustinov-Schule Eckernförde
- Privatschule Mittelholstein in Rendsburg
- Schule am Eiderwald in Flintbek
- Schule Hohe Geest in Hohenweststedt
- Stiftung Louisenlund in Güby

B Haupttroutennetz in Abhängigkeit der Breite der Radverkehrsanlagen

Die folgende Abbildung zeigt das Haupttroutennetz inkl. Premiumrouten in Abhängigkeit der Breite der Radverkehrsanlagen. Rot markierte Abschnitte weisen außerörtliche Geh- und Radwege mit weniger als 2,00 m Breite auf. Dies liegt weit entfernt von den angestrebten Zielstandards und gilt demnach auch nicht im Bestand als tolerierbar. Im Anschluss an die Netzlückenschließung sind diese Abschnitte priorisiert auszubauen, gefolgt von den gelb markierten Strecken. Die Breiten des Haupttroutennetzes wurden per Luftbildaufnahmen und exemplarischen Messungen vor Ort ermittelt. Dementsprechend können sie stellenweise von der Realität abweichen und bedürfen einer Detailprüfung.



Haupttrouten Kreis Rendsburg-Eckernförde

- unter 2,00 m
- 2,00 m bis 2,50 m
- über 2,50 m

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- ◻ Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- ◆ Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländlicher Zentralort
- Ortszentrum über 2.000 EW

Angehängte Karten im Format DIN A0

- Radverkehrsnetz Kreis-Rendsburg Eckernförde
- Ausschnitte des Radverkehrsnetzes Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Freizeitradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Zuständigkeiten Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Zuständigkeiten und Netzlücken im Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

Quellen

AktivRegion Schlei-Ostsee (2022): Entwicklung von 5 E-Bike Routen im Kreis Rendsburg-Eckernförde und Einrichtung von mindestens einem Rastplatz pro Route nach Routenentwicklung; Online verfügbar: <https://www.lag-schlei-ostsee.de/entwicklung-von-5-e-bike-routen-im-kreis-rendsborg-eckernfoerde-und-einrichtung-von-mindestens-einem-rastplatz-pro-route-nach-routenentwicklung/>.

Büro Lebensraum Zukunft (2010): Radverkehrskonzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

ERA (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; FGSV Verlag.

H RSV (2021): Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten; FGSV Verlag.

KielRegion GmbH (2022): Qualitätsstandards für ein übergeordnetes Radwegenetz in der KielRegion; Online verfügbar: https://www.kielregion.de/fileadmin/user_upload/kielregion/documents/masterplan-mobilitaet/Downloads_Mobilitaet/kielregion_factsheet_premiumradrouten_FINAL.pdf.

Kreis Rendsburg-Eckernförde (2022a): Kommunen im Kreis; Online verfügbar: <https://www.kreis-rendsborg-eckernfoerde.de/politik-verwaltung/der-kreis/kommunen-im-kreis>.

Kreis Rendsburg-Eckernförde (2022b): Radtouren im Kreis; Online verfügbar: <https://www.kreis-rendsborg-eckernfoerde.de/wirtschaft-tourismus/tourismus/radtouren-im-kreis-rendsborg-eckernfoerde>.

Landeshauptstadt Kiel (2022): Kiel mit dem Fahrrad; Online verfügbar: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/fahrrad/index.php.

Landesportal Schleswig-Holstein (2022): AktivRegionen / LEADER; Online verfügbar: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/landwirtschaft/aktivregion-leader/aktivregion-leader_node.html.

MWVATT (2020): „Ab aufs Rad im echten Norden“ – Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.

Planersocietät, Gertz Gutsche Rümenapp, urbanus (2017): MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion.

RIN (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung; FGSV Verlag.

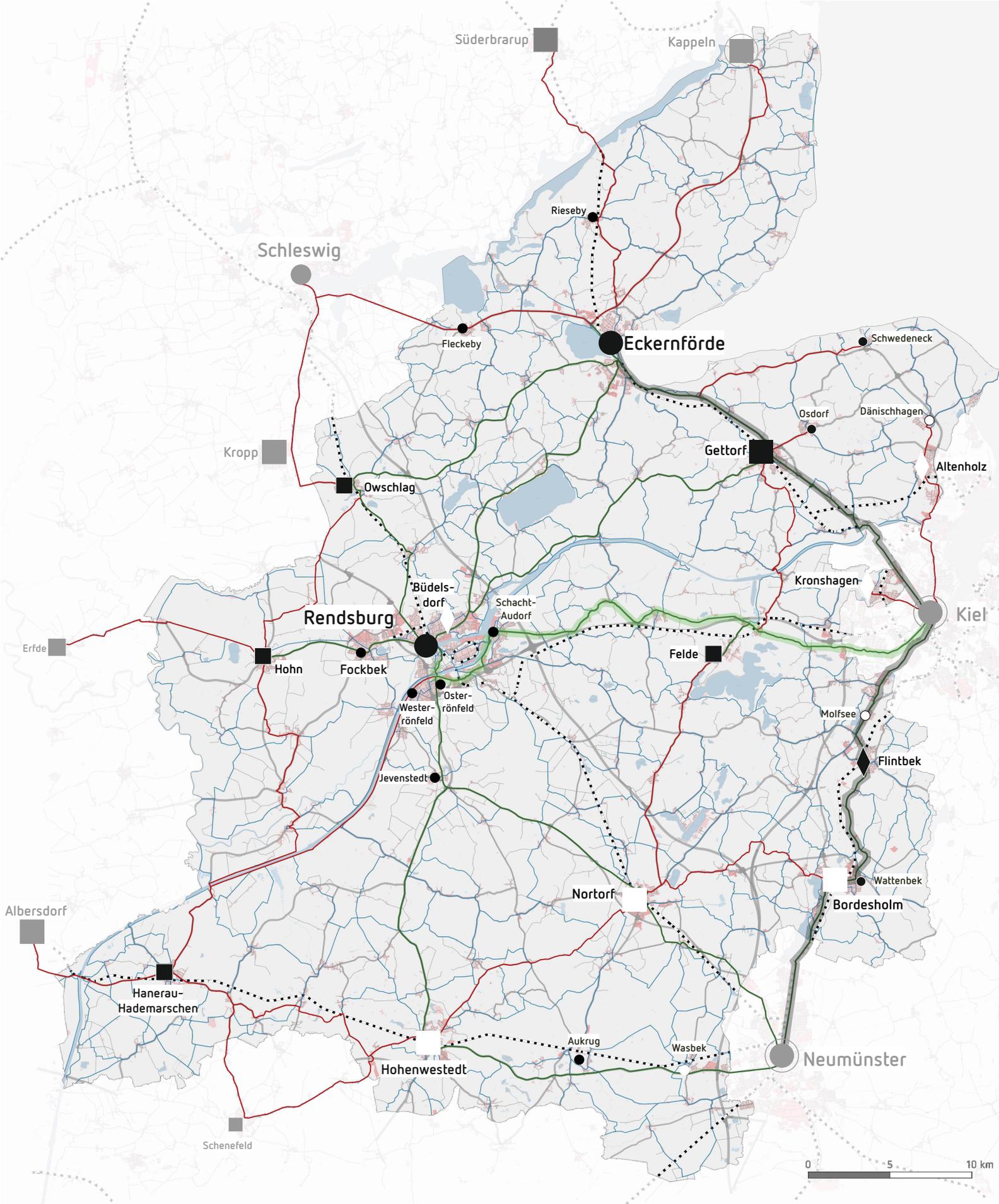
Stadt Rendsburg (2019): Velorouten der Region Rendsburg (Kernbereich); Online verfügbar: https://www.rendsborg.de/fileadmin/download/Stadtverwaltung/Bau_Verkehr_und_Umwelt/Foerdermassnahmen_Tiefbau/20_Tiefbau_Rendsburg_Veloroute_Stufe_2_190819.pdf.

Statistikamt Nord (2022): Regionaldaten für Rendsburg-Eckernförde; Online verfügbar: <https://region.statistik-nord.de/detail/01100000000000000000/1/351/>.

Statistisches Bundesamt (2021): Zahl der E-Bikes in Privathaushalten 2021 um 1,2 Millionen gestiegen; Online verfügbar: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2021/PD21_38_p002.html.

Statistisches Bundesamt (2022): Pedelec-Unfälle: Immer mehr jüngere Verunglückte; Online verfügbar: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_N043_46241.html.

ZÖSysV SH (2019): Verordnung zum Zentralörtlichen System vom 5. September 2019

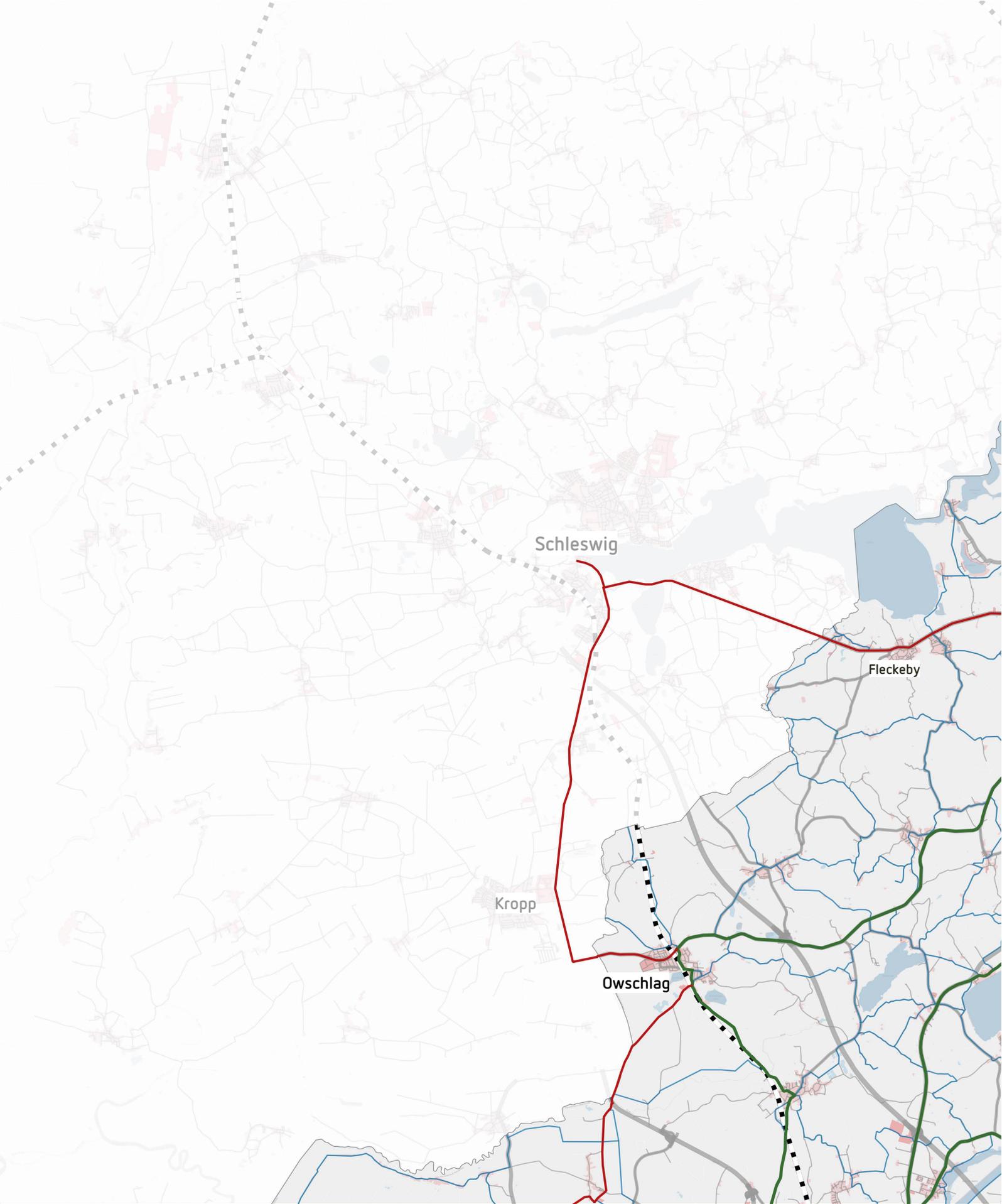


Radverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Alltagsnetz

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- Stadtrandkern II. Ordnung
- Ländlicher Zentralort
- Ortszentrum über 2.000 EW

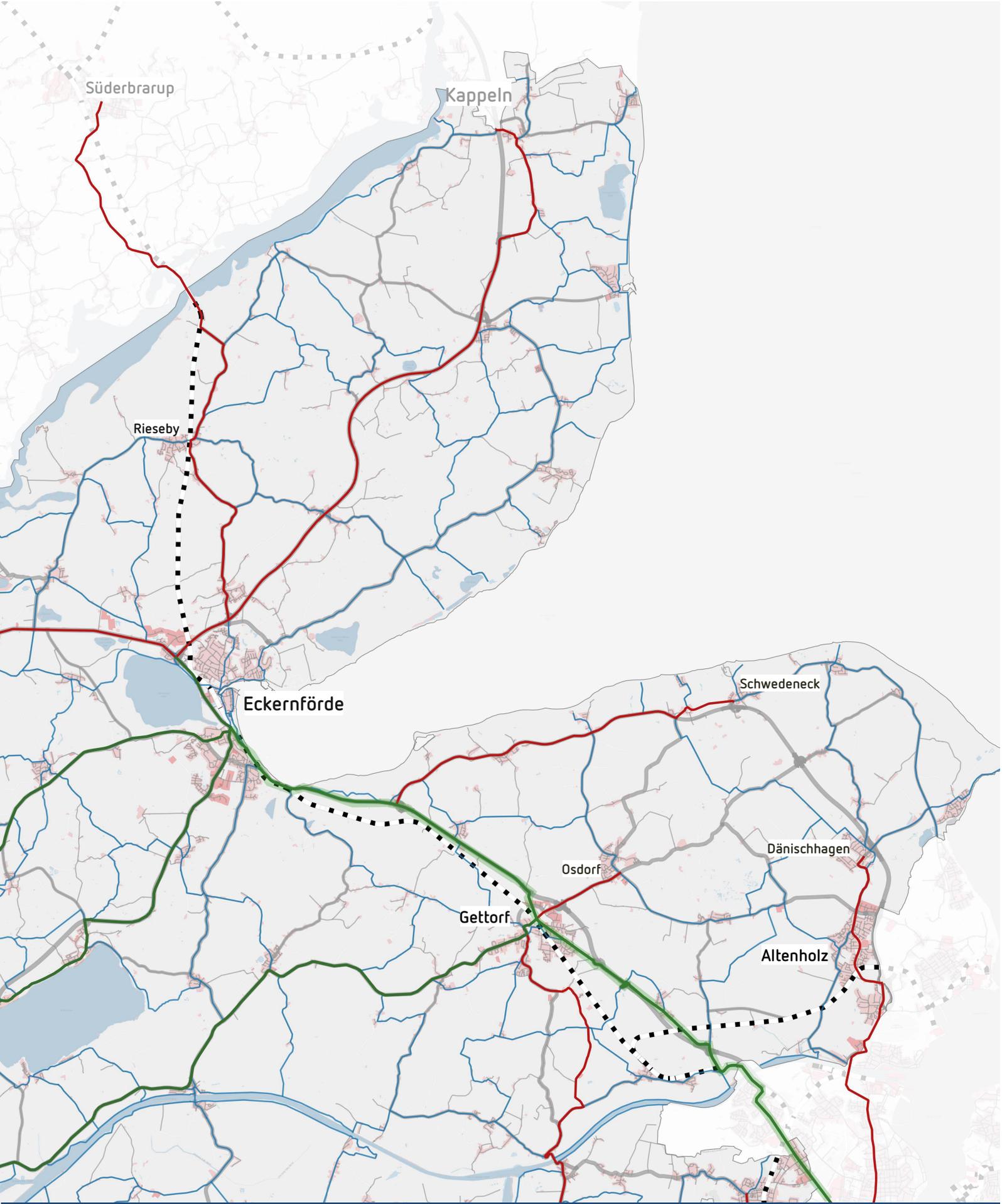
Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Radverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Alltagsnetz

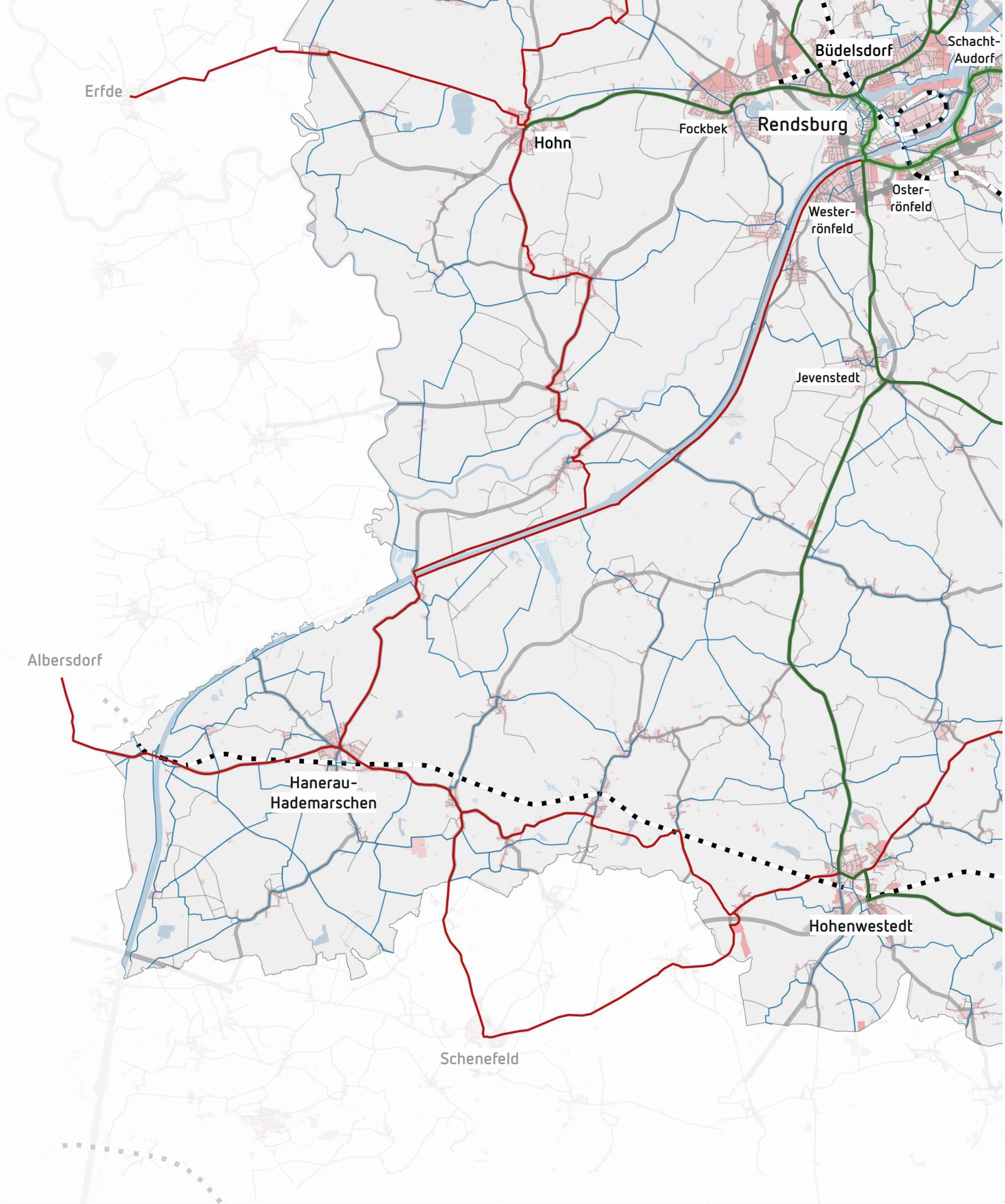
Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Radverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Alltagsnetz

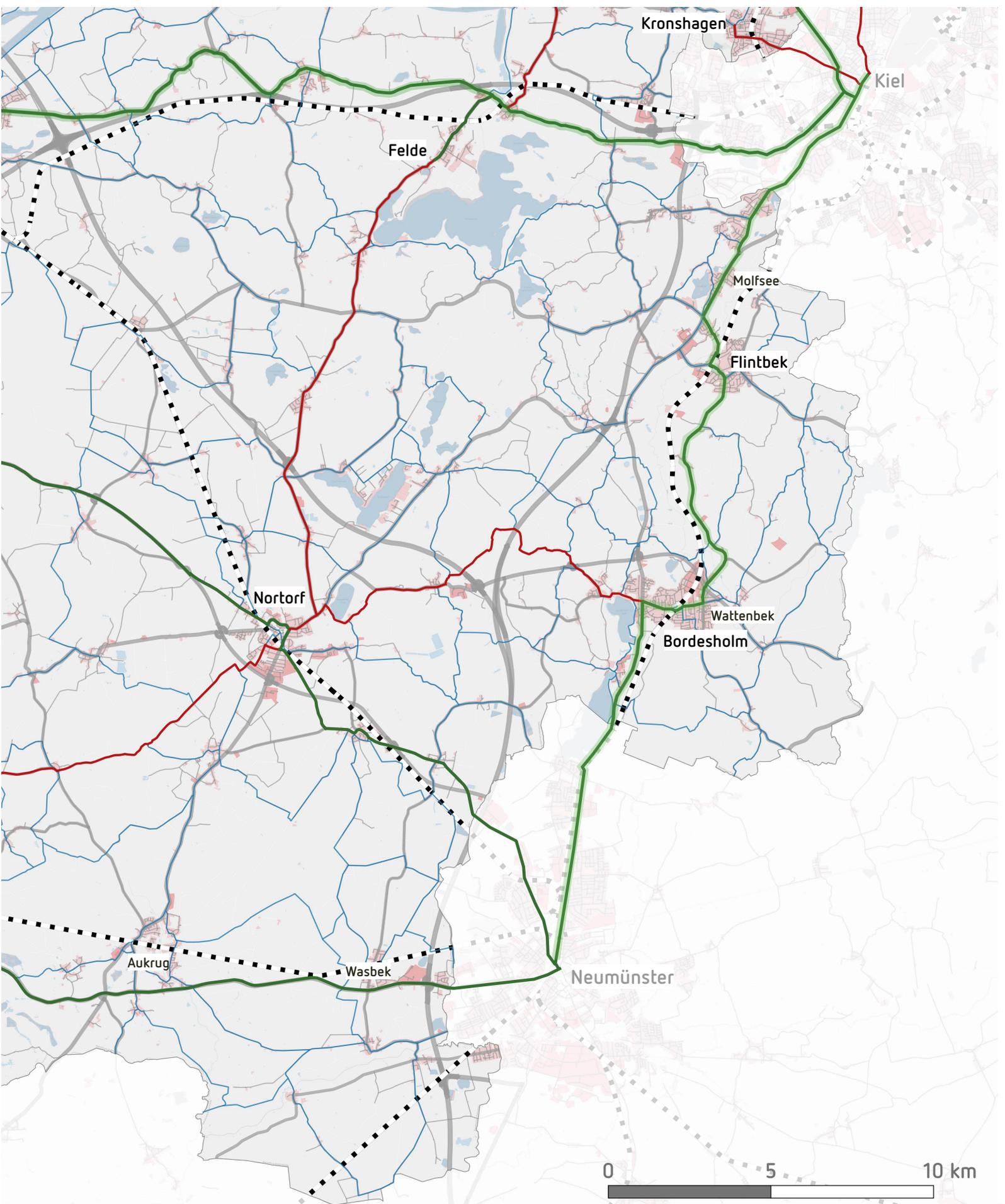
Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Radverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Alltagsnetz

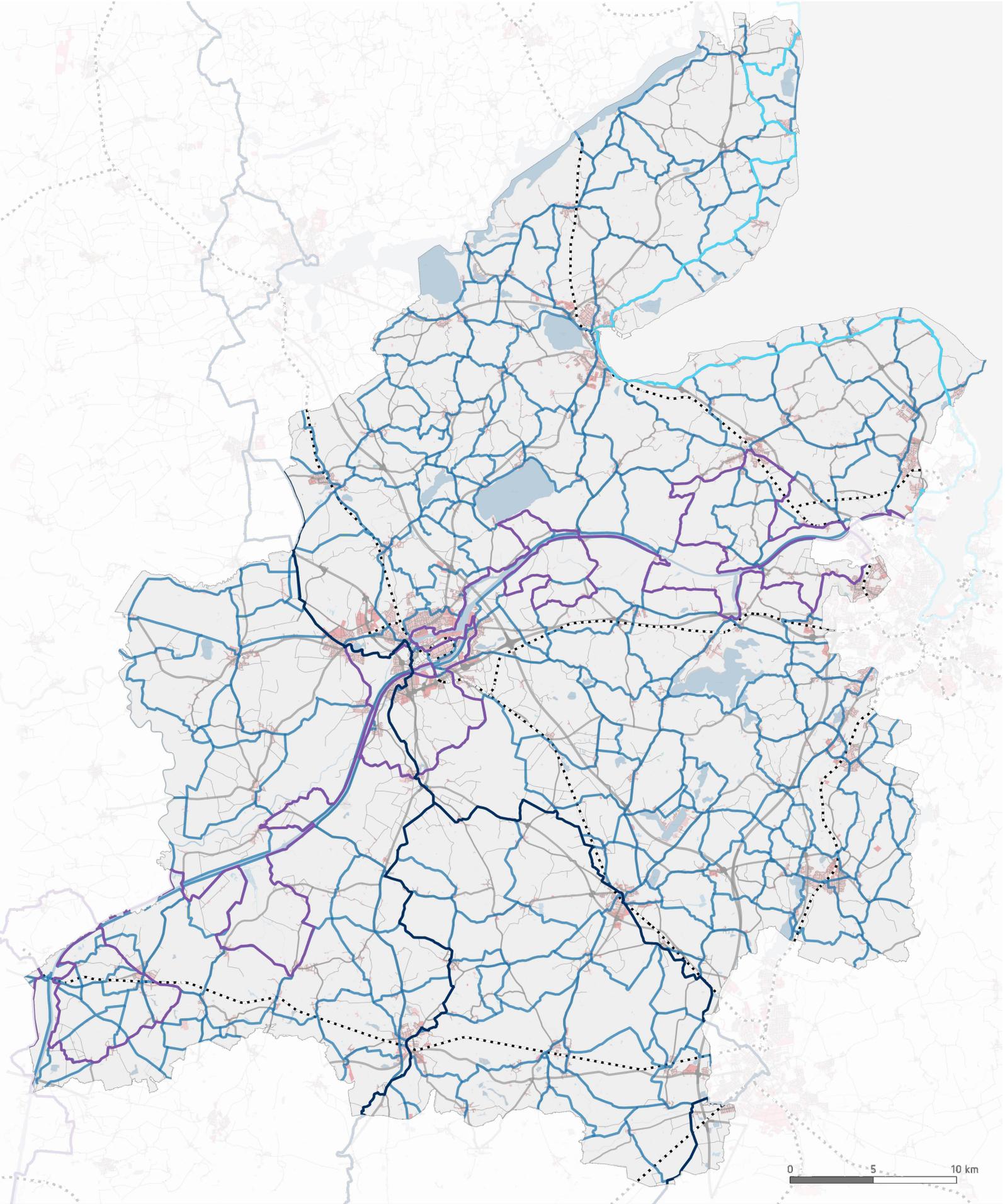
Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Radverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Hauptnetz
- Premiumroute
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Alltagsnetz

Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Freizeitradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

 beschildertes Kreisradnetz

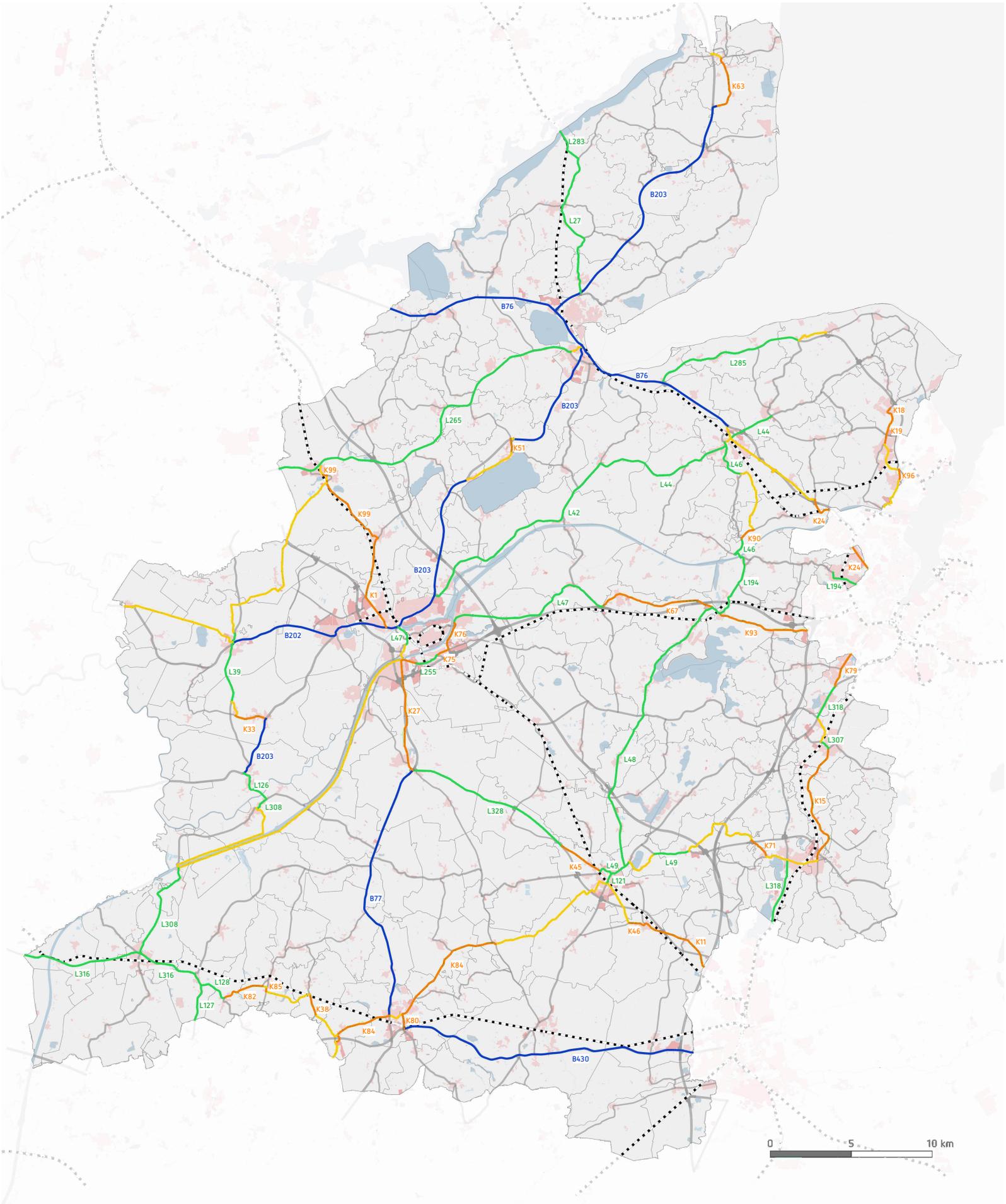
 Ostseeküstenradweg

 Nord-Ostsee-Kanal-Route

 Ochsenweg

Radfernwege

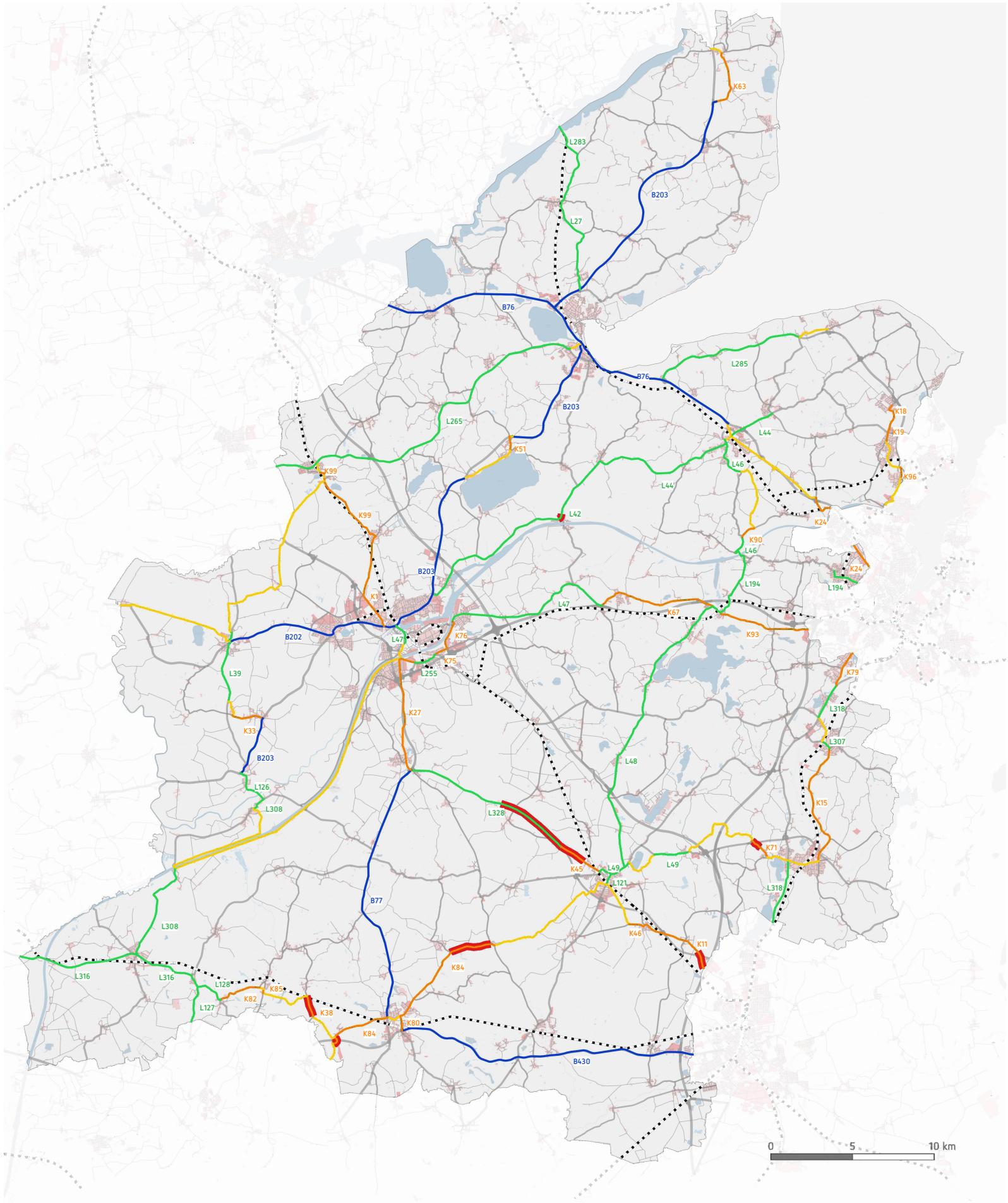
Stand: Februar 2023
Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Zuständigkeiten Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Bundesstraße Verwaltung durch LBV.SH
- Landesstraße Verwaltung durch LBV.SH
- Kreisstraße Verwaltung durch LBV.SH und Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Sonstige Straße Verwaltung durch Gemeinden

Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Zuständigkeiten und Netzlücken im Alltagsradverkehrsnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde

- | | | |
|---|---|--|
| — Bundesstraße | Verwaltung durch LBV.SH | — Netzlücke |
| — Landesstraße | Verwaltung durch LBV.SH | |
| — Kreisstraße | Verwaltung durch LBV.SH und Kreis Rendsburg-Eckernförde | |
| — Sonstige Straße | Verwaltung durch Gemeinden | |

Stand: Februar 2023
 Datenquelle: OSM, Kreis RD-ECK



Antrag der FDP zum Nationalpark Ostsee

VO/2023/278-01	Fraktionsantrag
öffentlich	Datum: 11.10.2023
<i>FD 1.3 Gremien und Recht</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malthe Riksted

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
26.10.2023	Umwelt- und Bauausschuss (Entscheidung)	Ö
13.11.2023	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Beschlussvorschlag

1. Der Umwelt- und Bauausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Landesregierung aufzufordern, ihre Nationalpark-Pläne fallen zu lassen und den Konsultationsprozess zu beenden. Stattdessen fordert der Kreistag die Landesregierung auf, in den bestehenden Schutzgebieten der Ostsee den Umwelt- und Naturschutz mit sinnvollen Maßnahmen und Projekten zu verbessern, die Munitionsbergung konsequent voranzutreiben, sowie das Thema Nährstoffeinträge ganzheitlich zu betrachten und wissenschaftlich basiert anzugehen.
2. Der Kreistag fordert die Landesregierung auf, ihre Nationalpark-Pläne fallen zu lassen und den Konsultationsprozess zu beenden. Stattdessen fordert der Kreistag die Landesregierung auf, in den bestehenden Schutzgebieten der Ostsee den Umwelt- und Naturschutz mit sinnvollen Maßnahmen und Projekten zu verbessern, die Munitionsbergung konsequent voranzutreiben, sowie das Thema Nährstoffeinträge ganzheitlich zu betrachten und wissenschaftlich basiert anzugehen.

Sachverhalt

Die FDP hat den Antrag zur Sitzung des Kreistages am 18.09.2023 gestellt. Der Antrag wurde an den Umwelt- und Bauausschuss verwiesen und der Ausschuss kann nach weiteren Informationen zum Sachverhalt eine Empfehlung an den Kreistag weitergeben. Der Beschluss des Kreistages lautete:

„Der Kreistag beschließt, den Antrag an den Umwelt- und Bauausschuss zu verweisen.“

Der Sachverhalt des FDP Antrages für die Sitzung des Kreistages am 18.09.2023 ergibt sich aus der Anlage.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	2023-08-30 FDP-Antrag Resolution Nationalpark Ostsee
---	--

28. August 2023

Resolution: Mehr Ostseeschutz ja, Nationalpark nein

Der Kreistag Rendsburg-Eckernförde stellt fest, dass intakte Meere für Biodiversität und Klimaschutz unabdingbar sind. Zur Erhaltung einer lebenswerten Umwelt sind der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, der Artenschutz sowie die Vermeidung von Schadstoffeinträgen in die Luft, den Boden und das Wasser sowie die Beseitigung von Altlasten maßgeblich.

Der Kreistag stellt zudem fest, dass der Zustand der Ostsee weiter und in Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten verbessert werden muss. Zusätzliche pauschale Einschränkungen für die Küsten- sowie die Angelfischerei und den Wassersport in Schleswig-Holstein lehnt der Kreistag Rendsburg-Eckernförde ab. Der Kreistag fordert die Landesregierung auf, ihre Nationalpark-Pläne fallen zu lassen und den Konsultationsprozess zu beenden. Stattdessen fordert der Kreistag die Landesregierung auf, in den bestehenden Schutzgebieten der Ostsee den Umwelt- und Naturschutz mit sinnvollen Maßnahmen und Projekten zu verbessern, die Munitionsbergung konsequent voranzutreiben, sowie das Thema Nährstoffeinträge ganzheitlich zu betrachten und wissenschaftlich basiert anzugehen.

FDP-Kreistagsfraktion

Tina Schuster

Fraktionsvorsitzende



BV - Abfallwirtschaft - AWR Entgeltkalkulation 2024

VO/2023/340	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 10.10.2023
<i>FD 2.2 Umwelt</i>	Ansprechpartner/in: Michael Wittl
	Bearbeiter/in: Olga Peters

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
26.10.2023	Umwelt- und Bauausschuss (Beratung)	Ö
13.11.2023	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit entfällt

Beschlussvorschlag

Der Umwelt- und Bauausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Änderung der Benutzungsentgelte wie vorgelegt zu beschließen.

Der Kreistag beschließt die Änderung der Benutzungsentgelte wie vorgelegt.

Sachverhalt

Zuletzt wurden die Abfallentgelte für private Haushalte für das Jahr 2023 kalkuliert. Die Entgeltkalkulation betrifft somit das Jahr 2024.

Gesetzliche Grundlage für die Abfallentgeltkalkulation ist wie bei Gebühren das Kommunale Abgabengesetz Schleswig-Holstein (KAG). Der Gebührenbemessung kann ein Kalkulationszeitraum von bis zu drei Jahren zugrunde gelegt werden. Die Verwaltung empfiehlt zusammen mit der Abfallwirtschaft Rendsburg-Eckernförde GmbH (AWR) einen einjährigen Kalkulationszeitraum, da insbesondere die Verwerfungen im Sekundärrohstoffmarkt zu starken Unsicherheiten in der Kalkulation führen.

Der Stand der Abfallentgeltrücklage zum 31.12.2022 beläuft sich auf 6.237.646,06 €. Aufgrund des Kalkulationszeitraums 01.01.2024 bis 31.12.2024, ist für das Jahr 2024 eine Entnahme aus der Rücklage in Höhe von rund 2,17 Mio. € zu erwarten. Für den neuen Kalkulationszeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 verbleibt somit ein Entgeltüberschuss von rund 4,068 Mio. €, der in den kommenden Kalkulationsperioden gemäß KAG zu verbrauchen ist.

Die wesentlichen Entgeltpositionen bleiben damit gegenüber 2023 konstant. Lediglich kleinere Positionen werden infolge geänderter Strukturen angepasst. Dieses betrifft die Nutzung eines Biofilterdeckels und der entgeltpflichtigen Sperrmüll- und/oder Altmetall- und E-Schrottabholung.

Die Auflösung der Rücklage kann gemäß KAG über einen bis zu dreijährigen Kalkulationszeitraum erfolgen. Von dieser Möglichkeit wird Gebrauch gemacht, so dass die wesentlichen Entgeltpositionen damit gegenüber 2023 konstant bleiben.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen Abfallentsorgung-Kreis (AGB) sind entsprechend geringfügig anzupassen. Die geänderten Passagen der AGBs sind in den Anlagen blau gekennzeichnet. Die bisher geltenden AGBs sind im Internet zum Vergleich unter folgendem Link abrufbar:

https://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/fileadmin/ortsrecht/dokument/2022-12-12_lesefassung_deckblattawsanlageundagbab2023-01-01.pdf

Relevanz für den Klimaschutz
entfällt

Finanzielle Auswirkungen
Entgelterhöhung für den Kunden

Anlage/n:

1	Entgeltkalkulation 2024
2	Änderung Anlage I zu § 12 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen Abfallentsorgung-Kreis

Entgelte 2024 für private Haushalte								
Restabfall	Volumen	Anz.Leer/a	2023	50% Kipp-	2024	Einheit	Differenz	
Grundpauschale			7,62	entgelt	7,62	€/Monat	-	0,0%
8-wöchentliche Abfuhr (nur Einpersonenhaushalte)	40	7	1,00	0,18	1,00	€/Monat	-	0,0%
4-wöchentliche Abfuhr	40	13	1,88	0,37	1,88	€/Monat	-	0,0%
	80	13	3,45	0,37	3,45	€/Monat	-	0,0%
	120	13	5,03	0,37	5,03	€/Monat	-	0,0%
	240	13	10,04	0,70	10,04	€/Monat	-	0,0%
14-tägliche Abfuhr	80	26	6,91	0,73	6,91	€/Monat	-	0,0%
	120	26	10,06	0,73	10,06	€/Monat	-	0,0%
	240	26	20,09	1,41	20,09	€/Monat	-	0,0%
	770	26	64,26	4,19	64,26	€/Monat	-	0,0%
	1.100	26	90,25	4,19	90,25	€/Monat	-	0,0%
wöchentliche Abfuhr	770	52	124,90	8,38	124,90	€/Monat	-	0,0%
	1.100	52	176,87	8,38	176,87	€/Monat	-	0,0%
Unterflurssysteme	1.500	13	129,65		129,65	€/Monat	-	0,0%
	2.500	13	168,42		168,42	€/Monat	-	0,0%
	3.000	13	187,81		187,81	€/Monat	-	0,0%
	5.000	13	265,35		265,35	€/Monat	-	0,0%
HUBS	40-240		2,50		2,50	€/Monat	-	0,0%
Sonderregelungen Restabfall								
Restabfall-Banderole	40		2,40		2,40	€/Stück	-	0,0%
Mehrmengensack	120		6,00		6,00	€/Stück	-	0,0%
Sonderentleerung Restabfall	40/80/120		35,00		35,00	€/Leerung	-	0,0%
	240		42,00		42,00	€/Leerung	-	0,0%
	770		65,00		65,00	€/Leerung	-	0,0%
	1.100		85,00		85,00	€/Leerung	-	0,0%
Bioabfall								
jede weitere Tonne	Volumen	Anz.Leer/a	2023		2024	Einheit		
	120	26	2,50		2,50	€/Monat	-	0,0%
	240	26	4,70		4,70	€/Monat	-	0,0%
Sonderregelungen Bioabfall								
Bioabfall-Banderole	120		4,00		4,00	€/Stück	-	0,0%
Pflanzenabfallsack	60		2,00		2,00	€/Stück	-	0,0%
Sonderentleerung Biotonne	40/80/120 l		35,00		35,00	€/Leerung	-	0,0%

Entgeltkalkulation 2024

Restabfall Leistungsentgelt

	HH	Einheit
Kosten Restabfall (Schüttkosten nur 50 %)	17.175.385	€
./. Überschüsse	- 1.285.168	€
Zws	15.890.217	€
davon über Grundpauschale	43,00%	%
./. Restabfallanteil in Grundpauschale	- 6.832.793	€
Soll 2024	9.057.424	€
Jahresvolumen Restabfallgefäße	255.044	m ³
Preis pro m ³	35,51	€/m ³
zzgl. 50 % des Schützentgelts (4 wö.-Sammlung)	0,37	€/Behälter
Leistungsentgelt für 80l 4 wöchentlich	3,45	€/Monat
bisher	3,45	€/Monat

Restabfall Grundpauschale

	HH	Einheit
Bioabfallanteil	5.789.138	€
./. Überschüsse	- 884.578	€
Zws	4.904.561	€
Restabfallanteil	6.832.793	€
Soll 2024	11.737.354	€
Anzahl Haushalte	128.288	HH
Grundpauschale gerundet	7,62	€/Monat
bisher	7,62	€/Monat

Hol- und Bringservice 14-tgl.

	Gesamt	Einheit
(Kleinbehälter)		
Kosten Hol- und Bringservice (bis 15 m)	2,50	€
Kosten Hol- und Bringservice (über 15 m bis 45 m)	7,44	€
Kosten Hol- und Bringservice (über 45 m bis 90 m)	14,87	€
Leistungsentgelt für Hol- und Bringservice (bis 15 m)	2,50	€/Monat
bisher	2,50	€/Monat

Parameter

	Dim.	Gesamt	HH	AHB
RM-Vol. Behälter bis 240l = Kleinbehälter	m³/a	199.755	184.719	15.036
RM-Vol. Behälter ab 770l = Großbehälter	m³/a	175.276	70.325	104.951
Gesamtvolumen Restabfall	m³/a	375.031	255.044	119.987
Volumenschlüssel Restabfall	%	100,0%	68,0%	32,0%
Bio Volumen Tonne	m³/a	376.997	366.315	10.682
Volumenschlüssel Bioabfall	%	100,0%	97,2%	2,8%
Anzahl Haushalte/AHB-Kunden	St		128.288	5.464
Kosten Kreis	€	96.800	78.336	18.464
<u>Überschüsse aus Vorjahren:</u>	€	2.169.745	2.169.745	
<u>Einstellung in Entgeltkalkulation (Summe)</u>	€	2.169.745	2.169.745	
Anzahl der Perioden, in denen die Überschüsse berücksichtigt werden			1	1
Restabfall	€	1.285.168	1.285.168	-
Bioabfall	€	884.578	884.578	-
Summe	€	2.169.745	2.169.745	-

Aufteilung des Bedarfs auf Private Haushalte (PHH) und Andere Herkunftsbereiche (AHB)

Aufwendungen und Erlöse saldiert	Gesamt	Anteil		Betrag	
		HH %	AHB %	HH EUR	AHB EUR
brutto	20.428.942				
Restmüll Sammlung/Transport	3.911.901	72%	28%	2.808.944	1.102.958
Sperrmüll Sammlung/Transport/inkl. Behandlung	372.892	100%	0%	372.892	
Abfallbehandlung	6.370.423	63%	37%	4.015.150	2.355.273
Bioabfallsammlung	2.995.271	100%	0%	2.995.271	
Bioabfallverwertung	3.126.817	97%	3%	3.038.217	88.600
Pflanzenabfallentsorgung	93.398	100%	0%	93.398	
Kühlgeräte, Sonderabfall, E-Schrott (KSE)	704.133	100%	0%	704.133	
PPK	669.427	75%	25%	505.095	164.331
Annahmestellen (RH)	1.034.711	86%	14%	892.748	141.963
Sonstiges	437.684	75%	25%	329.129	108.554
Zws bezogene Leistungen	19.716.656	80%	20%	15.754.976	3.961.680
Betriebs u. verwaltungskosten AWR (inkl.Wagnis)	10.426.705	82%	18%	8.553.776	1.872.929
Verwaltungskosten Kreis	115.192	81%	19%	93.220	21.972
Umsatzsteuer durch PPK- und Altmetallerlöse (TäU)	-			-	
Nachsorge Deponie Alt Duvenstedt	714.766			681.369	33.397
Gesamtkosten 2024	30.973.319	81%	19%	25.083.341	5.889.978
davon entfällt auf Restabfall	25.307.283	77%	23%	19.595.325	5.711.958
davon entfällt auf Bioabfall	4.993.161	98%	2%	4.904.561	88.600
davon entfällt auf Hol- und Bringservice	672.876	87%	13%	583.456	89.420
./. Überschüsse aus Vorjahren	2.169.745	100%	0%	2.169.745	-
Gesamtsoil 2024 brutto	28.803.574	80%	20%	22.913.595	5.889.978

Anlage I zu § 12 AGB Abfallentsorgung-Kreis

Artikel I :

Tarif der privatrechtlichen Benutzungsentgelte -gültig ab 01.01.2024-

Anmerkung:

Bei den nachfolgend aufgeführten Entgelten handelt es sich um Bruttopreise inkl. 19% Umsatzsteuer.

I. Monatliches Grundentgelt (*)

je Haushalt 7,62 Euro

II. Monatliches Leistungsentgelt für die Regelabfuhr von Restabfall

Restabfallbehälter 80 l	14-täglich	6,91 Euro
Restabfallbehälter 120 l	14-täglich	10,06 Euro
Restabfallbehälter 240 l	14-täglich	20,09 Euro
Restabfallbehälter 770 l	14-täglich	64,26 Euro
Restabfallbehälter 1100 l	14-täglich	90,25 Euro

Restabfallbehälter 770 l	wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 4)	124,90 Euro
Restabfallbehälter 1.100 l	wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 4)	176,87 Euro

Restabfallbehälter 40 l	4-wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 5)	1,88 Euro
Restabfallbehälter 80 l	4-wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 5)	3,45 Euro
Restabfallbehälter 120 l	4-wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 5)	5,03 Euro
Restabfallbehälter 240 l	4-wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 5)	10,04 Euro

Restabfallbehälter 40 l	8-wöchentlich (in Fällen des § 8 Absatz 6)	1,00 Euro
-------------------------	--	-----------

Unterflurbehälter 1.500 l	4-wöchentlich	129,65 Euro
Unterflurbehälter 2.500 l	4-wöchentlich	168,42 Euro
Unterflurbehälter 3.000 l	4-wöchentlich	187,81 Euro
Unterflurbehälter 5.000 l	4-wöchentlich	265,35 Euro

III. Monatliches Leistungsentgelt für die Regelabfuhr von Bioabfall

Pro Haushalt ist die Sammlung und Verwertung von Bioabfall bis zu 120 l vierzehntäglich im monatlichen Grundentgelt enthalten (= Regelentsorgung Bioabfall).

pro Haushalt - statt einer 120 l eine 240 l Biotonne 14-täglich 2,20 Euro

pro Haushalt - jede weitere Biotonne 120 l 14-täglich 2,50 Euro

pro Haushalt - jede weitere Biotonne 240 l 14-täglich 4,70 Euro

Für Eigenkompostierer, die eine Befreiung von der Anschluss- und Überlassungspflicht für Bioabfälle angezeigt und nachgewiesen haben, verringert sich der im Grundentgelt enthaltene Betrag für die Sammlung und Verwertung von Bioabfall um 1,25 €.

Das einmalige Entgelt für die Bereitstellung einer Biotonne (120 l)

mit Biofilterdeckel beträgt	25,00 Euro
Das einmalige Entgelt für die Bereitstellung einer Biotonne (240 l) mit Biofilterdeckel beträgt	39,00 Euro
Für die laufende Nutzung, Reparatur und Wartung des Biofilterdeckels beträgt das monatliche Nutzungsentgelt	0,50 Euro

IV. Leistungsentgelt für Sonderleerungen ordnungsgemäß befüllter Behälter

Rest-Abfallbehälter mit 40 l, 80 l oder 120 l Füllraum je Abfuhr	35,00 Euro
Rest-Abfallbehälter mit 240 l Füllraum je Abfuhr	42,00 Euro
Rest-Abfallbehälter mit 770 l Füllraum je Abfuhr	65,00 Euro
Rest-Abfallbehälter mit 1.100 l Füllraum je Abfuhr	85,00 Euro
Bio-Abfallbehälter mit 120/240 l Füllraum je Abfuhr	19,04 Euro
PPK-Abfallbehälter mit 120/240 l Füllraum je Abfuhr	19,04 Euro
PPK-Abfallbehälter mit 1.100 l Füllraum je Abfuhr	41,65 Euro

V. Leistungsentgelt für Sonderleerungen falsch befüllter Abfallbehälter

Bio-Abfallbehälter mit 120 l Füllraum je Abfuhr	35,00 Euro
Bio-Abfallbehälter mit 240 l Füllraum je Abfuhr	42,00 Euro
PPK-Abfallbehälter mit bis zu 240 l Füllraum	42,00 Euro
PPK-Abfallbehälter mit 1.100 l Füllraum	85,00 Euro
LVP-Abfallbehälter mit bis zu 240 l Füllraum	42,00 Euro
LVP-Abfallbehälter mit 1.100 l Füllraum	85,00 Euro

VI. Leistungsentgelt für den Erwerb eines Abfallsackes für die Einsammlung von vorübergehend verstärkt anfallenden Abfällen

120 l Mehrmengensack für Restabfälle je Stück	6,00 Euro
60 l Mehrmengensack für Restabfälle je Stück	3,00 Euro
60 l Mehrmengensack für Bio- und Grüngut je Stück	2,00 Euro

VII. Leistungsentgelt für den Erwerb von Banderolen für Rest- und Bio-Abfallbehälter

Banderole für einmalige Entsorgung von 40 l Restabfall Euro	2,40
Banderole für einmalige Entsorgung von 120 l Bio- und Grüngut Euro	4,00

VIII. Leistungsentgelt für die individuelle Sperrmüll- und/oder Altmetall- und E-Schrottabholung

Individuelle Sperrmüllabholung	60,00 Euro pro Abholung
Individuelle Altmetall- und/oder E-Schrottabholung	50,00 Euro pro Abholung

IX. Monatliches Leistungsentgelt für den Hol- und Bringservice (§ 3 Absatz 4 und 5) der Abfallwirtschaftssatzung)

Für Behälter der Rest- und Bioabfall-Abfuhr:

Bei MGB ab 770 l (bei 14-täglicher Abfuhr):

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m	kostenfrei
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag Euro	11,15
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag Euro	20,92

Bei MGB ab 770 l (bei wöchentlicher Abfuhr):

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m	kostenfrei
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag Euro	22,32
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag Euro	43,60

Bei MGB bis 240 l (bei vierwöchentlicher Abfuhr)

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m beträgt der Zuschlag	1,24 Euro
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag	3,72 Euro
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag	7,43 Euro

Bei MGB bis 240 l: (bei 14-täglicher Abfuhr):

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m beträgt der Zuschlag	2,50 Euro
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag Euro	7,44
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag Euro	14,87

Für Behälter der PPK-Abfuhr:

Bei MGB mit 1.100 l (bei vierwöchentlicher Abfuhr)

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m	kostenfrei
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag	15,24 Euro
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag	36,56 Euro

Bei MGB bis 240 l (bei vierwöchentlicher Abfuhr)

Bis zu einer Transportentfernung von 15 m beträgt der Zuschlag	3,05 Euro
Bei einer Transportentfernung über 15 m bis zu 45 m beträgt der Zuschlag	9,14 Euro
Bei einer Transportentfernung über 45 m bis zu 90 m beträgt der Zuschlag	27,42 Euro

X. Leistungsentgelt in sonstigen Fällen

Für eine Entsorgung für die in den vorstehenden Absätzen nicht erfassten Abfälle sowie sonstige Leistungen wird das Entgelt nach tatsächlichem Aufwand festgesetzt.

XI. Verwaltungskostenpauschale nach § 13 Abs. 5 AGB Abfallentsorgung-Kreis

Die Verwaltungskostenpauschale beträgt je Bearbeitungsfall 15,00 Euro

XII Kosten für Mahnungen

Die Kosten für Mahnungen betragen je Mahnung

5,00 Euro

XIII Bereitstellungs- bzw. Baukosten für Unterflur- und Halbunterflursysteme

Folgende Kosten werden pro Abfallfraktion vom Kreis getragen:

- Aufnahmesystem für Kranfahrzeug,
- Einwurfsäule,
- Gehwegplattform,
- Sammelbehälter (1,5 / 3 bzw. 5 m³ Volumen),
- Bodenklappen.

Alle bauseitig erforderlichen Aufwendungen für den Einbau der Unterflursysteme sind vom Auftraggeber zu tragen. Diese werden nach tatsächlichem Aufwand festgesetzt.

Einzelheiten für das jeweilige Bauvorhaben sind über die AWR GmbH (für die Abfallentsorgung zuständige Drittbeauftragte des Kreises) zu erfragen und mit dieser abzustimmen.

Artikel I

Die Regelung des Artikel I gilt an dem 01.01.2024

Rendsburg, den _____ .2024

Dr. Rolf-Oliver Schwemer

Landrat



BV - Abfallwirtschaft - AWR Änderung der AGB und Satzung Abfallentsorgung-Kreis vom 19.12.2005

VO/2023/342	Beschlussvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 10.10.2023
<i>FD 2.2 Umwelt</i>	Ansprechpartner/in: Michael Wittl
	Bearbeiter/in: Olga Peters

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
26.10.2023	Umwelt- und Bauausschuss (Beratung)	Ö
13.11.2023	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Entscheidung)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit entfällt

Beschlussvorschlag

Der Umwelt- und Bauausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Änderung der AGB des Kreises Rendsburg- Eckernförde für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushalten und die Änderung der Satzung über die Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg- Eckernförde wie vorgelegt zu beschließen.

Der Kreistag beschließt die Änderung der AGB des Kreises Rendsburg- Eckernförde für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushalten und die Änderung der Satzung über die Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg- Eckernförde wie vorgelegt.

Sachverhalt

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushaltungen und die Satzung über die Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wie in den Anlagen dargestellt anzupassen.

In den Anlagen befindet sich zur verbesserten Lesbarkeit die Version, die die geänderten Passagen der Satzung und der AGB farblich darstellt. Die bisher geltende Satzung ist im Internet zum Vergleich unter folgendem Link abrufbar:

https://www.kreis-rendsborg-eckernfoerde.de/fileadmin/ortsrecht/dokument/2022-12-12_lesefassung_deckblattawsanlageundagbab2023-01-01.pdf

Relevanz für den Klimaschutz
entfällt

Finanzielle Auswirkungen
keine

Anlage/n:

1	20231009_AWR_Änderung der allgemeinen Geschäftsbedingungen
2	20231009_AWR_Änderung der Satzungs

**Allgemeine Geschäftsbedingungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde
für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushaltungen
(AGB Abfallentsorgung-Kreis)
vom 19.12.2005
in der Fassung der 15. Änderung vom 23.11.2023**

Artikel I :

§ 4 erster Absatz letzter Satz wird wie folgt angepasst / geändert

**§ 4
Leichtverpackungen (LVP)**

Verpackungen aus Kunststoff- und Verbundstoffen sowie aus Metall (LVP) sind mit dem Ziel einer Verwertung gesondert bereitzustellen. Für die Erfassung dieser Abfälle stellen die Dualen Systeme „Gelbe Tonnen“ in Form von MGB mit 240 l Füllraum und Abfallgroßbehälter mit 1.100 l Füllraum zur Verfügung. Ergänzend hierzu werden fallweise auch Unterflurbehälter und Gelbe Säcke genutzt. ~~Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, LVP auf den Recyclinghöfen des Kreises abzugeben.~~

Die Sammelgefäße werden im Rahmen einer Regelabfuhr alle 4 Wochen geleert. Der für die Abfuhr vorgesehene Wochentag wird in geeigneter Weise bekanntgegeben.

§ 5 Absatz 2 wird wie folgt angepasst / geändert

**§ 5
Kompostierbare Abfälle, sperrige Pflanzenabfälle**

(1) Kompostierbare Abfälle sind biologisch abbaubare Abfälle pflanzlicher oder tierischer Herkunft nach § 1 Satz 1 dieser AGB (sog. Bioabfälle). Hierzu gehören grundsätzlich alle Küchen- und Gartenabfälle organischen Ursprungs sowie Speisereste und biogene Abfälle tierischen Ursprungs (Knochen, Wurst-, Fleisch- und Käsereste), die in privaten Haushaltungen angefallen sind.

Der Kreis kann aus betriebstechnischen Gründen oder aus Gründen des Allgemeinwohls einzelne Stoffe von der Bioabfallentsorgung ausschließen. Es ist nicht zulässig, die Biotonne mit Abfalltüten, die aus Kunststoff oder biologisch abbaubarem Kunststoff in Verbindung mit nachwachsenden Rohstoffen (wie z. B. Maisstärke) bestehen, zu befüllen.

(2) Kompostierbare Abfälle nach Absatz 1 hat der Kunde unter Verwendung der vom Kreis zur Verfügung gestellten Abfallbehälter (sog. Biotonnen) dem Kreis zu überlassen, es sei denn, der Kreis hat im Verfahren nach § 3 Abs. 7 seiner Abfallwirtschaftssatzung im Einzelfall von der grundsätzlich bestehenden Anschluss- und Überlassungspflicht für kompostierbare Abfälle eine Befreiung erteilt.

Für die grundstücksbezogene Bioabfallentsorgung werden braune MGB mit 120 l und 240 l Füllraum (sog. Biotonnen) eingesetzt. Für Großwohnanlagen / mehrere

Wohneinheiten in zusammenhängenden Wohngebieten können beim Vorhandensein bestimmter Voraussetzungen (siehe Abfallwirtschaftssatzung § 3 Absatz 13) Unterflurbehälter mit einem Füllraum von 1.500 l, 3.000 l oder 5.000 l eingesetzt werden. Bei einer Entsorgung über Unterflurbehälter werden keine zusätzlichen kostenfreien Behälter zur Verfügung gestellt. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt aus technischen Gründen 60 kg (für die 120 l-Tonne) sowie 110 kg (für die 240 l-Tonne) pro zur Abfuhr bereitgestelltem Behälter. Der Kreis kann im Einzelfall die Benutzung von anderen Behältern zulassen oder vorgeben. Die festen Abfallbehälter werden dem Kunden vom Kreis zur Verfügung gestellt. Die Abfallbehälter sind von den Kunden zu übernehmen, ordnungsgemäß zu verwahren und sachgemäß zu behandeln und bei Bedarf zu reinigen. Beschädigungen an diesen Abfallbehältern oder deren Verlust sind dem Kreis unverzüglich mitzuteilen. Für Beschädigung oder Verlust der Abfallbehälter haftet der Verpflichtete, falls er nicht nachweist, dass ihn insoweit kein Verschulden trifft. Die Biotonnen werden über ein Identifikationssystem (Identsystem) erfasst. Durch das Identsystem wird eine automatische elektronische Identifizierung jedes Behälters bei dessen Entleerung ermöglicht. Die Installation der für das Identsystem notwendigen technischen Hilfsmittel ist von dem Anschluss- bzw. Überlassungspflichtigen zu dulden. Nicht identifizierbare Behälter werden nicht entleert.

Der Kreis kann in Einzelfällen bestimmen, welche Behälterkapazität für die zu erwartende Bioabfallmenge als ausreichend anzusehen ist. Bei bewohnten Grundstücken muss mindestens ein fester Behälter für Bioabfall bereitstehen. Die festen Abfallbehälter werden dem Kunden vom Kreis zur Verfügung gestellt. Die Abfallbehälter sind von den Kunden zu übernehmen, ordnungsgemäß zu verwahren, sachgemäß zu behandeln und bei Bedarf zu reinigen. Beschädigungen an diesen Abfallbehältern oder deren Verlust sind der AWR unverzüglich mitzuteilen. Für Beschädigung oder Verlust der Abfallbehälter haftet der Verpflichtete, falls er nicht nachweist, dass ihn insoweit kein Verschulden trifft. Bei der Verwendung von mit Befüllungsmarken gekennzeichneten 240 l Biotonnen kann der Verpflichtete anstelle von Bioabfallsäcken für vorübergehend verstärkt anfallende Bioabfälle Banderolen entgeltspflichtig erwerben, die zur einmaligen Inanspruchnahme von zusätzlichem Behältervolumen berechtigen. Eine Banderole berechtigt jeweils zur einmaligen Inanspruchnahme von zusätzlich 120 l Abfallvolumen.

Der Kunde kann die 240 l Biotonne nach Absatz 2 für die Zeit vom 1. März bis 30. November bestellen (Bio-Saisontonne). In der Zeit vom 1. Dezember bis 28. Februar darf der Behälter nur bis zu 120 l gefüllt werden. Bei Überfüllung wird die Tonne nicht geleert. Die Bestellung einer abweichenden Behältergröße für andere Zeiträume ist nicht möglich. Das vom Kunden zu zahlende monatliche Abfallentgelt bemisst sich nach der im jeweiligen Monat bestellten Behältergröße.

Für die 120- und 240 l-Gefäße können bei der AWR passende Filterdeckel bestellt werden. Die Montage des Filterdeckels ist kostenpflichtig. Zum regelmäßigen Austausch des Filtermaterials versenden wir alle zwei Jahre das Filtermaterial zur Selbstmontage. Zur Kostendeckung wird ein monatliches Nutzungsentgelt erhoben.

Für die Einsammlung von vorübergehend verstärkt anfallenden kompostierbaren Abfällen dürfen neben den festen Abfallbehältern Bioabfallsäcke mit der Aufschrift „Abfallwirtschaft Rendsburg-Eckernförde“ verwendet werden. Die Bioabfallsäcke können bei den vom Kreis beauftragten Verkaufsstellen erworben werden. Die Bioabfallsäcke dürfen nur so befüllt werden, dass sie ein Gewicht von 15 kg nicht überschreiten. Die nach Satz 1 überlassenen Abfälle müssen frei von nicht kompostierbaren Stoffen oder Verunreinigungen sein. Kompostierbare Abfälle werden in der Regel 14-tägig abgeholt. Der Kreis kann im Einzelfall

sowie örtlich oder zeitlich begrenzt einen kürzeren Zeitraum für die regelmäßige Abfuhr festlegen. Auf Antrag ist eine Sonderleerung gegen ein gesondertes Entgelt möglich.

Der für die Abfuhr vorgesehene Wochentag wird in geeigneter Weise bekannt gegeben.

§ 10 Absatz 1 wird wie folgt angepasst / geändert

§ 10

Durchführung der Abfallentsorgung

- (1) Die Abfallbehälter sind stets verschlossen zu halten. Die festen Abfallbehälter dürfen nur so gefüllt werden, dass ihre Deckel noch gut schließen und eine spätere ordnungsgemäße Entleerung möglich ist, insbesondere ist ein Einstampfen oder Einschlämmen nicht erlaubt. Die Benutzung einer Pressvorrichtung wird untersagt. In die bereitgestellten Abfallbehälter dürfen entsprechend deren Zweckbestimmung Abfälle nur unter Beachtung der Trenngebote nach § 2 dieser AGB eingefüllt werden. Das Einfüllen von Asche und Schlacke in heißem Zustand ist nicht erlaubt. In die zugelassenen Abfallsäcke dürfen scharfkantige Gegenstände nicht gefüllt werden, um ein Aufreißen und Verletzungen beim Einsammeln zu vermeiden. Die Abfallsäcke müssen fest zugebunden sein und dürfen im Übrigen nur soweit gefüllt werden, als sie sich von einer Person von Hand verladen lassen. Die auf den Säcken angegebenen Höchstgewichte sind einzuhalten. Bei Zuwiderhandlungen bzw. wenn Behälterkennzeichnungen oder Transponder des Identifikationssystems für die Abfallgefäße etc. entfernt wurden, wird der Abfallbehälter nicht entleert oder der Abfallsack nicht eingesammelt.
- (2) Können die Abfallbehälter aus einem vom Kunden zu vertretenden Grunde nicht entleert oder abgefahren werden, so erfolgt die Entleerung und Abfuhr erst am nächsten regelmäßigen Abfuhrtag, wenn der Kunde den Grund der Nichtleerung beseitigt hat. In diesen Fällen besteht kein Anspruch auf Entgeltminderung. Bei grober Falschbefüllung oder unterbliebener Bereitstellung zur Leerung wird der Behälter auf Antrag gegen ein gesondertes Entgelt abgefahren.
- (3) Fällt ein feststehender Abfuhrtag auf einen gesetzlichen Feiertag, so wird in der Regel die Abfuhr an dem folgenden Werktag nachgeholt, auch wenn der Folgetag auf einen Sonnabend fällt. Gleichzeitig verschiebt sich die an den folgenden Werktagen derselben Woche stattfindende planmäßige Abfuhr jeweils um einen Tag. Lediglich wenn zwei gesetzliche Feiertage in eine Woche fallen, werden die Abfuhrtermine als Einzelregelung durch geeignete Bekanntmachung besonders festgelegt.
- (4) Bei vorübergehenden Einschränkungen, Unterbrechungen, Verspätungen oder Ausfällen der Abfuhr, die vom Kreis nicht zu vertreten sind, insbesondere infolge von Witterung, Betriebsstörungen, behördlichen Verfügungen, Streik oder höherer Gewalt, hat der Kunde keinen Anspruch auf Schadensersatz gegenüber dem Kreis oder seinen Erfüllungsgehilfen.
- (5) Der Kunde haftet für Schäden an Personen, Fahrzeugen und Anlagen, die durch falsche Deklaration der übergebenen Abfälle oder durch Einbringen nicht zugelassener Abfälle entstehen.
- (6) Soweit im Rahmen des Bringsystems Sammelcontainer für die Erfassung von Abfällen zur Verwertung zu benutzen sind, dürfen diese Abfälle nicht außerhalb der Sammelbehälter am Containerstandort abgelegt werden, auch dann nicht, wenn die Sammelbehälter wegen Überfüllung nicht mehr benutzbar sind.

§ 11 Absatz 1 Nummer 6, 7 und 8 wird wie folgt geändert

§ 11 Abfallentsorgungsanlagen

(1) Für den Kreis werden zur Entsorgung der in seinem Gebiet anfallenden Abfälle folgende Anlagen betrieben:

1. AWR-Umschlagstation, Abfallwirtschaftszentrum in Borgstedt
2. ABE-Bioabfallbehandlungsanlage, Abfallwirtschaftszentrum Borgstedt
3. Pflanzenkompostierungsanlage Knopf-Amelow & Co.KG in Böhnhusen
4. Pflanzenkompostierungsanlage Biomasse & Energie Rendsburg GmbH in Bordesholm
5. Pflanzenkompostierungsanlage Flora Kompost GmbH in Stafstedt

6. Recyclinganlage Fockbek GmbH in Fockbek

7. Recyclinghöfe in:

Altenholz
Bordesholm
Borgstedt
Eckernförde
Hanerau-Hademarschen
Hohenwestedt
Kappeln
Kronshagen
Nortorf
Osterrönfeld
Rendsburg

8. Wertstoffhöfe der Stadt Neumünster

(2) Die Inanspruchnahme der einzelnen vorgenannten Abfallentsorgungsanlagen hat unter Beachtung der jeweils geltenden, vom Betreiber aufgestellten Benutzungs- und Entgeltordnung zu erfolgen, die bei dem Betreiber eingesehen werden kann.

§ 17 wird wie folgt geändert

§ 17 Bekanntmachungen

Eine geeignete Bekanntmachung im Sinne dieser AGB kann wie folgt bewirkt werden:

- amtliche Bekanntmachung im Sinne der Hauptsatzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde
- Anzeigen in den Regionalzeitungen
- Tonnenanhänger (Verteilung über Abfallabfuhr)
- Hauswurfsendungen, Plakate

- Informationsschriften
- unsere Internetseite www.awr.de
- die AWR Abfall-APP
- das Kundenportal

Artikel II

Die Regelung des Artikel I gilt an dem 01.01.2024

Rendsburg, den _____ .2024

Dr. Rolf-Oliver Schwemer

Landrat

Satzung
über die Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde
(Abfallwirtschaftssatzung) vom 19.12.2005
in der Fassung der 12. Änderungssatzung vom 23.11.2023

Artikel I:

§ 3 Absatz 13 wird wie folgt geändert

§ 3 Anschluss-, Benutzungs- und Überlassungsrechte/-pflichten

- (1) Alle Eigentümer ständig oder zeitweise bewohnter Grundstücke im Kreisgebiet sind berechtigt und verpflichtet, ihre Grundstücke an die öffentliche Einrichtung der Abfallentsorgung anzuschließen (Anschlussrechte/-pflichten). Ausgenommen sind die Eigentümer solcher Grundstücke, auf denen keine nach dieser Satzung überlassungspflichtigen Abfälle anfallen. Den Eigentümern stehen Erbbauberechtigte, Wohnungseigentümer, Wohnungserbbauberechtigte, Nießbraucher und sonstige zur Nutzung eines Grundstücks dinglich Berechtigte gleich.
- (2) Grundstück im Sinne dieser Satzung ist - unabhängig von der Grundbuch- bzw. Katasterbezeichnung - jeder zusammenhängende Grundbesitz, der eine selbständige wirtschaftliche Einheit bildet.
- (3) Die Anschlusspflichtigen im Sinne von Absatz 1 sowie die Erzeuger und Besitzer von nach dieser Satzung überlassungspflichtigen Abfällen sind berechtigt und verpflichtet, die auf dem angeschlossenen Grundstück oder die sonst bei ihnen angefallenen überlassungspflichtigen Abfälle dem Kreis zu überlassen (Überlassungsrechte/-pflichten).

Die im Rahmen dieser Satzung dem Kreis zur Entsorgung überlassenen Abfälle gehen mit der Überlassung in das Eigentum des Kreises über. Mit dem Einfüllen in die Abfallgefäße gelten die Abfälle als überlassen.

- (4) Der Kreis stellt die zur grundstücksbezogenen Entsorgung der Abfälle erforderlichen Abfallbehälter nach Maßgabe der Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushaltungen (AGB Abfallentsorgung-Kreis) zur Verfügung. Der Anschlusspflichtige hat diese

Abfallbehälter zu übernehmen und nach Maßgabe der AGB Abfallentsorgung-Kreis zu nutzen.

Die Abfallbehälter sind von den Anschlusspflichtigen nach Absatz 3 am Abfuhrtag bis 7:00 Uhr so bereitzustellen, dass der Abfuhrwagen unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften an die Aufstellplätze heranfahren kann und das Laden sowie der Abtransport ohne Schwierigkeiten und Zeitverlust möglich ist. Die Aufstellung muss so erfolgen, dass Fahrzeuge und Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden und ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Nach der Entleerung sind die Abfallbehälter und eventuelle Abfallreste unverzüglich von der Straße zu entfernen. Sind Straßenteile, Straßenzüge und Wohnwege mit den Sammelfahrzeugen nicht befahrbar oder können Grundstücke nur mit unverhältnismäßigem Aufwand angefahren werden, so haben die Anschlusspflichtigen nach Absatz 3 die Abfallbehälter an eine für die Sammelfahrzeuge erreichbare Stelle zu bringen.

Bei den Großbehältern (ab 770 l) ist eine Entsorgung vom Standplatz (Hol- und Bringservice) bis 15 m Transportentfernung im Leistungsentgelt enthalten. Auf Antrag des Kunden ist auch eine längere Transportentfernung möglich. Hierfür wird ein gesondertes Entgelt erhoben. Die Standplätze müssen einen festen Untergrund und einen verkehrssicheren Zugang haben, auf dem die Behälter leicht bewegt werden können. Der Kreis kann im Einzelfall geeignete Standplätze bestimmen.

Weisungen des Kreises sowie des Beauftragten des Kreises zu den vorgenannten Verpflichtungen sind zu befolgen.

- (5) Auf Antrag kann gegen ein gesondertes Entgelt, abweichend von Absatz 4, eine Entsorgung aller Abfallbehälter vom Standplatz der Abfallbehälter durchgeführt werden (Hol- und Bringservice). Standplatz und Transportwege müssen so gestaltet sein, dass eine ordnungsgemäße und reibungslose Entleerung der Abfallbehälter möglich ist. Für Behälter, die über Treppen oder Stufen transportiert werden müssen, wird kein Hol- und Bringservice angeboten.
- (6) Der Kreis kann im Einzelfall bestimmen, welche Behälterkapazität für die zu erwartende Abfallmenge als ausreichend anzusehen ist. Bei bewohnten Grundstücken muss grundsätzlich mindestens ein fester Abfallbehälter für Restabfall bereitstehen.

Für die Entsorgung von organischen Abfällen aus privaten Haushaltungen (kompostierbare Abfälle) muss zusätzlich mindestens eine Biotonne bereitstehen. Das Mindestvolumen der Biotonne beträgt 120 l (bei 14täglichem Abfuhrintervall).

Ansonsten gilt § 3 Absatz 4 entsprechend.

(7) Die Anschluss- und Überlassungspflicht für Bioabfälle entfällt, wenn angezeigt und nachgewiesen wird, dass eine schadlose Verarbeitung und Verwertung aller Bioabfälle aus Garten und Haushalt (Eigenkompostierung) erfolgt. Diese Abfälle sind auf dem zur privaten Lebensführung genutzten Grundstück zu verwerten.

(8) Für Abfälle, die nicht in den zugelassenen Abfallbehältern nach Absatz 4 überlassen werden können (sperrige Abfälle und sperrige Grünabfälle nach § 3 Abs. 4 und 5 sowie § 5 AGB Abfallentsorgung-Kreis), gelten die Bestimmungen des Absatzes 4 Sätze 3 bis 6 und Satz 10 entsprechend.

(9) Der Kreis kann in begründeten Ausnahmefällen Befreiungen von der Überlassungspflicht erteilen, wenn die Anwendung der Satzungsregelungen zur Verwirklichung der Ziele der Kreislaufwirtschaft nicht geboten ist. Die Befreiung kann jederzeit widerrufen werden.

(10a) Papier, Pappe und Karton (PPK) sind mit dem Ziel einer Verwertung gesondert bereitzustellen. Als feste Sammelgefäße für die Entsorgung von Papier und Pappe stellt der Kreis Abfallgefäße mit 120l und 240 l Füllraum und Abfallgroßbehälter mit 1.100 l Füllraum zur Verfügung. Die Sammelgefäße werden im Rahmen der Regelabfuhr alle 4 Wochen geleert. Der Kreis kann im Einzelfall oder für örtlich begrenzte Abfuhrbereiche einen längeren oder kürzeren Zeitraum für die regelmäßige Abfuhr festlegen. Der für die Abfuhr vorgesehene Wochentag wird in geeigneter Weise bekanntgegeben.

Die Absätze 4 und 5 gelten entsprechend.

(10b) Leichtverpackungen (LVP) sind mit dem Ziel einer Verwertung gesondert bereitzustellen. Die hierfür erforderlichen Sammelgefäße werden in Abstimmung zwischen dem öffentlichen-rechtlichen Entsorgungsträger Kreis Rendsburg-Eckernförde und den Dualen Systemen zur Verfügung gestellt.

(11) Alttextilien sind mit dem Ziel einer Verwertung gesondert bereitzustellen. Als feste Sammelbehälter für die Entsorgung von Alttextilien stellt der Kreis flächendeckend Sammelcontainer zur Verfügung.

(12) Der Kreis ist berechtigt, Abfälle, für die nach den vorstehenden Regelungen keine Überlassungspflicht besteht, zur Verwertung und Beseitigung anzunehmen.

(13) Bei Vorhandensein der nachfolgend genannten Voraussetzungen und Standortkriterien stellt der Kreis für die Sammlung der Fraktionen Restabfall, Papier/Pappe/Karton (PPK) und Bioabfall Unterflursysteme mit Behältergrößen von 1.500 Liter, **2.500 Liter**, 3.000 Liter und 5.000 Liter Füllraum je Abfallart kostenfrei zur Verfügung.

Voraussetzungen / Standortkriterien:

- Nutzung durch eine oder mehrere Großwohnanlagen bzw. mehrere Wohnanlagen in zusammenhängenden Wohngebieten
- das Entsorgungsfahrzeug hat freie Zufahrt zum Standort
- die Traglast der Straße beträgt mindestens 26 t
- der Boden ist bis in eine Tiefe von 3 m **bei Vollunterflursystemen und von 60 cm bei Halbunterflursystemen** frei von Fernmeldekabeln, Versorgungsleitungen und großem Wurzelwerk
- die maximale Entfernung zwischen Mitte des Entsorgungsfahrzeugs und Hakenaufnahme der Einwurfsäule darf nicht mehr als 8 m betragen
- der Abstand zu Fensteröffnungen muss mindestens 2 m betragen
- oberhalb der Einwurfsäule sind mindestens 8 m freier Luftraum vorhanden. Im Kranbereich dürfen sich keine Hindernisse befinden.

Bezüglich der Kosten für die Entleerung der Unterflursysteme wird auf Anlage I zu § 10 AGB Abfallentsorgung-Kreis verwiesen.

§ 6 Absatz 1 Nummer 6, 7 und 8 wird wie folgt geändert

§ 6 Abfallentsorgungsanlagen

(1)——Für den Kreis werden zur Entsorgung der in seinem Gebiet anfallenden Abfälle folgende Anlagen betrieben:

1. AWR-Umschlagstation, Abfallwirtschaftszentrum Borgstedt,
2. ABE-Bioabfallbehandlungsanlage, Abfallwirtschaftszentrum Borgstedt
3. Pflanzenkompostierungsanlage Knopf-Amelow & Co.KG in Böhnhusen
4. Pflanzenkompostierungsanlage Biomasse und Energie Rendsburg GmbH in Bordesholm
5. Pflanzenkompostierungsanlage Flora Kompost GmbH in Stafstedt
6. **Recyclinganlage Fockbek GmbH in Fockbek**

7. Recyclinghöfe in:

Altenholz
Bordesholm
Borgstedt
Eckernförde
Hanerau-Hademarschen
Hohenwestedt
Kappeln
Kronshagen
Nortorf
Osterrönfeld
Rendsburg

8. Wertstoffhöfe der Stadt Neumünster

(2) Die Inanspruchnahme der einzelnen vorgenannten Abfallentsorgungsanlagen hat unter Beachtung der jeweils geltenden, vom Betreiber aufgestellten Benutzungs- und Entgeltordnung zu erfolgen, die bei dem Betreiber eingesehen werden kann.

Artikel II

Die Regelungen von Artikel I gelten ab dem 01.01.2024

Rendsburg, den _____ .2024

Dr. Rolf – Oliver Schwemer

Landrat



Landschaftsschutzgebiet (LSG) "Schwansener Ostseeküste"

VO/2023/344 öffentlich <i>FB 2 Umwelt und Ordnung</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 10.10.2023 Ansprechpartner/in: Michael Wittl Bearbeiter/in: Jennifer Hentzschel

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
26.10.2023	Umwelt- und Bauausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit entfällt

Sachverhalt

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 20 „Dorotheental“ in der Gemeinde Damp soll eine touristische Nutzung des bestehenden Gutshofes sowie die Errichtung eines Wohnmobilstellplatzes rechtlich abgesichert werden. Das Vorhaben grenzt unmittelbar an den Großparkplatz des Ostseebades Damp. Etwa die Hälfte der überplanten Fläche (rd. 10 ha) liegt im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes „Schwansener Ostseeküste“, das rd. 3.450 ha der Küstenlandschaft erfasst.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	20231010_Entlassung_LSG_Schwansener Ostseeküste
2	Verordnung_RD-ECK

Die Planung wurde im Jahr 2021 aufgenommen und der Beirat für Naturschutz über den Entwurf des Vorhabens informiert. Es wurden keine Bedenken erhoben. Der neu besetzte Beirat für Naturschutz hat kontrovers diskutiert, ob die Errichtung des geplanten Wohnmobilstellplatzes in einem angemessenen Verhältnis zu der voraussichtlichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft steht.

Die Naturschutzbehörde hat folgende Punkte, auch des Bauleitverfahrens geprüft:

Einwendung	Abwägung
Die Beanspruchung von Straßen und Landschaft durch Wohnmobile (zusätzliches Verkehrsaufkommen, mitgeführte Hunde) ist vermeidbar.	Verkehrlich ist der Bereich an das Ostseebad Damp gut angebunden. Ein Ausbau von Straßen erfolgt nicht. Die Landschaft ist durch das Ostseebad bereits mit einer Infrastruktur für Urlauber erschlossen. Das Abstellen von Wohnmobilen in der freien Landschaft soll durch das Angebot reduziert werden.
Im Nahbereich Damp sind bereits zahlreiche Campingplätze sowie ein Wohnmobilstellplatz vorhanden. Die Anzahl der Campingplätze an der Küste im Kreisgebiet wird kritisch gesehen.	Im Rahmen der Bauleitplanung wurde eine Nutzungsanalyse erstellt. Die bestehenden Campingplätze werden vorrangig durch Dauercamper genutzt. Die UNB hat bisher einer Überbelegung von bestehenden Wohnmobilstellplätzen zugestimmt. Der Bedarf ist vorhanden.
Prüfung eines möglichen Alternativstandortes nördlich der Zufahrt zum Ferienzentrum Damp	Der Alternativstandort ist durch Biotop sowie ein Geländere relief mit Senken und Kuppen gekennzeichnet. Dieser ist naturschutzfachlich höherwertiger als der überplante Standort einzustufen. Aufgrund des angrenzenden Bauhofs (Lärm) sowie den fehlenden Bezug zur Ostsee betrachtet die Gemeinde Damp den Standort als weniger geeignet.
Die Lage der Kompensationsflächen im Nahbereich von Verkehrswegen ist zu prüfen. Die Pflege der Obstbaumpflanzung ist verbindlich dem Flächeneigentümer aufzuerlegen.	Naturschutzrechtlich kann eine Kompensation bis zur Hälfte des Erfordernisses innerhalb eines Bebauungsplans nachgewiesen werden. Die Pflege der Obstwiese steht im Interesse des Betreibers der Anlage. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Pflegemaßnahmen besteht nicht.
	Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Bereitstellung einer touristischen Infrastruktur. Da die geplante Anlage oberhalb der Hochwasserrisikogebiete liegt, ist eine Klimafolgenanpassung berücksichtigt.

Es haben die Landesplanung sowie die oberste Naturschutzbehörde keine Einwände erhoben. Im Bauleitverfahren wurde das Vorhaben von der Gemeinde Damp einstimmig gebilligt. Im Verfahren zur Entlassung Landschaftsschutz ist keine Stellungnahmen der Umweltverbände eingegangen.

Entscheidung:

Die Planung ist durch eine umfassende grünordnerische und artenschutzfachliche Bearbeitung gekennzeichnet, die den Belangen der Küsten- und Erholungslandschaft Rechnung trägt. Im Rahmen der verstärkten Anstrengungen den Inlandtourismus zu fördern, hält die Naturschutzbehörde es für vertretbar, einen Anteil von 0,28% der Gesamtfläche des LSG „Schwansener Ostseeküste“ aus dem Landschaftsschutz zu entlassen.

**11. Kreisverordnung des Kreises Rendsburg-Eckernförde
zur Änderung der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet
„Schwansener Ostseeküste“ vom 21.06.2002**

Aufgrund der §§ 22 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 18.08.2021 (BGBl. I S. 3908) i.V. mit §§ 12 a, 15 und 19 des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301) zuletzt geändert am 02. 02. 2022 (GVOBl. Schl.-H. S. 91) wird verordnet:

§ 1

Die Kreisverordnung des Landschaftsschutzgebietes "Schwansener Ostseeküste" vom 21.06.2002 (Kreisblatt des Kreises Rendsburg-Eckernförde Nr. 18 vom 26. Juni 2002, S. 202) wird wie folgt geändert:

Der im Landschaftsschutzgebiet liegende Teil der Flurstücke 58/4, 58/7, 62/4, Flur 2, Gemarkung Dorotheental wird auf einer Fläche von rd. 9,61 ha aus dem Landschaftsschutz entlassen.

Der betroffene Bereich ist in der beigefügten Karte, die Bestandteil dieser Verordnung ist, schraffiert gekennzeichnet.

§ 2

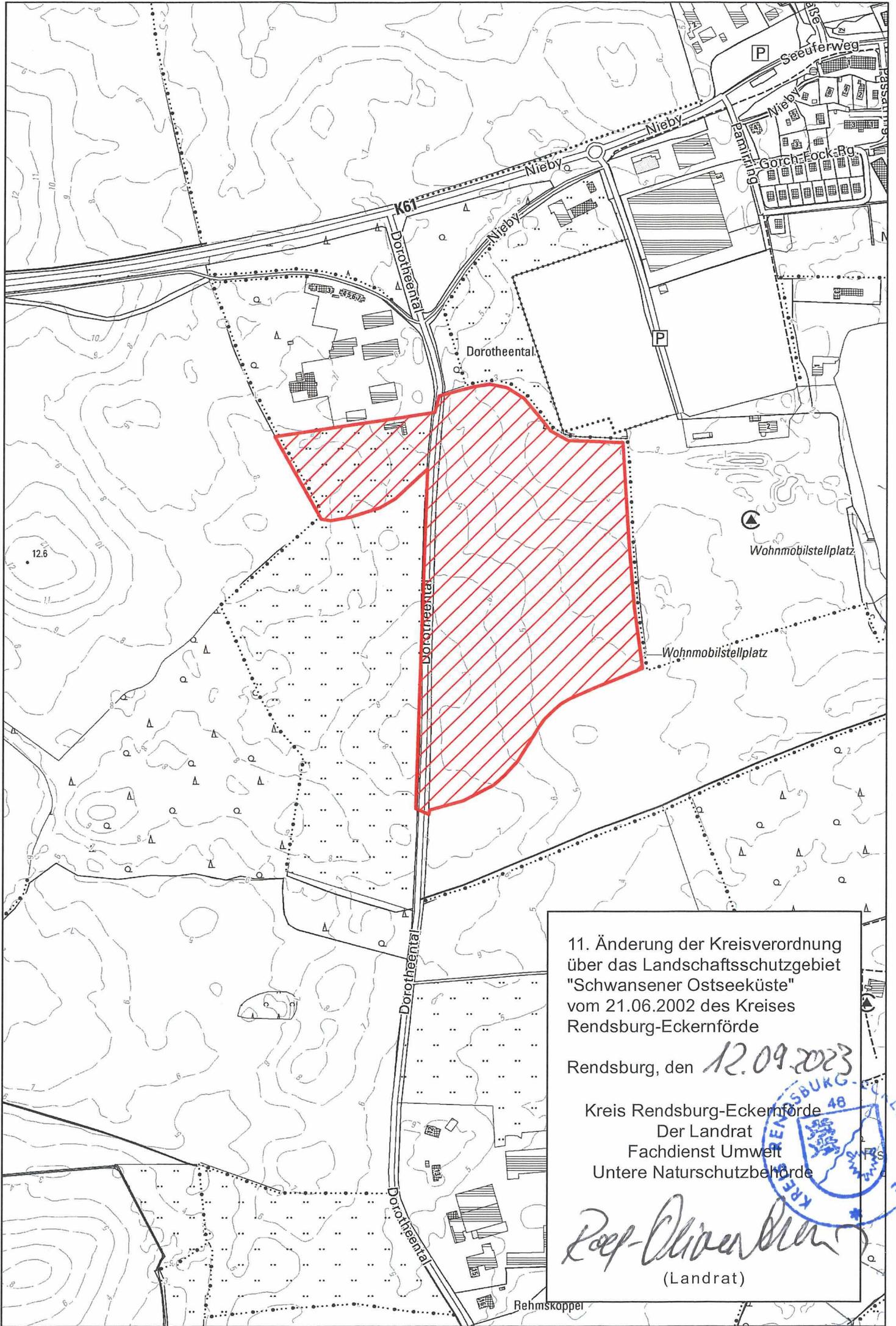
Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung auf der Homepage des Kreises Rendsburg-Eckernförde in Kraft.

Rendsburg, den *12.09.2023*

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachdienst Umwelt
Untere Naturschutzbehörde

Rep. Olliver
Landrat





11. Änderung der Kreisverordnung
über das Landschaftsschutzgebiet
"Schwansener Ostseeküste"
vom 21.06.2002 des Kreises
Rendsburg-Eckernförde

Rendsburg, den *12.09.2023*

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Fachdienst Umwelt
Untere Naturschutzbehörde

Prof. Oliver ...
(Landrat)



Rehmskoppel



Kommunales Benchmarking der schleswig- holsteinischen Kreise - Bericht 2023 - Bericht zur Bauaufsicht

VO/2023/296 öffentlich <i>FD 5.2 Bauaufsicht und Denkmalschutz</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 07.09.2023 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Britta Siefken

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
28.09.2023	Umwelt- und Bauausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

entfällt

Sachverhalt

Angefügt ist der Bericht 2023 zum kommunalen Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise für den Teilbereich Bauaufsicht.

Die jeweiligen Teilbereiche des Berichtes sind in den zuständigen Fachausschüssen vorzustellen.

Eine Auswertung des Berichtes für den Bereich der Bauaufsicht ist durch den Fachdienst erfolgt:

Die Ergebnisse des Benchmarkings für den Bereich Bauaufsicht zeigen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde keine maßgeblichen Handlungserfordernisse auf.

1. Gewichtetes Fallaufkommen

Das gewichtete Fallaufkommen je Vollzeitstelle liegt nach einer überdurchschnittlichen Belastung im Jahr 2020 im Jahr 2022 wie in den Vorjahren wieder unterhalb des Durchschnitts. Dieses liegt an den in 2021 zusätzlich zur Verfügung gestellten Personalressourcen, um den gestiegenen Antragszahlen begegnen zu können. Im Benchmarking werden jedoch auch die unbesetzten Stellen

erfasst, so dass de facto die Auslastung je VZ-Stelle höher war, da im Jahr 2022 bereits 2,5 VZ-Stellen Bauingenieur unbesetzt waren und angesichts der sinkenden Antragszahlen auch nicht nachbesetzt wurden.

2. **Bearbeitungsdauer**

Die Bearbeitungsdauer ist im Vergleich zu den Vorjahren wieder deutlich gesunken und liegt unter dem Mittelwert der Vergleichskreise. Es wurden Prozesse angepasst und zur Beschleunigung der Digitalisierung der Antragseingänge werden kurzfristig zusätzliche Personalressourcen eingesetzt.

3. **Widersprüche und Klagen**

a) **Widersprüche:**

Die Anzahl der eingegangenen Widersprüche ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken. Die Widerspruchsquote in RD-Eck liegt im Mittelwert von 4. Die Widerspruchstattgabequote in RD-Eck ist mit 17 im Vergleich zu den Vorjahren stark gesunken, liegt hingegen noch leicht über dem Mittelwert von 16.

Die Widerspruchstattgabequote wird weiterhin eingehend untersucht. In den Widerspruchsverfahren wurden seitens der Antragstellenden Bauvorlagen geändert bzw. korrigiert, Auflagen der beteiligten Fachbehörden angepasst bzw. das versagte Einvernehmen der Gemeinde ersetzt bzw. nachträglich erteilt.

b) **Klageverfahren:**

Die Klagequote in RD-Eck ist mit 14 im Vergleich zu den Vorjahren (45, 18) stark gesunken und liegt deutlich unter dem Mittelwert von 31.

Die Klagestattgabequote in RD-Eck liegt mit 17 über dem Mittelwert von 7.

Bei Betrachtung der Zahlen ist zu bedenken, dass in den jeweiligen Jahren über Klagen aus den Vorjahren entschieden worden ist.

6 Verfahren wurden entschieden, lediglich in 1 Fall erfolgte ein stattgebender Beschluss im Eilverfahren.

Relevanz für den Klimaschutz

nein

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlage/n:

1	2023.06.30 Bericht Benchmarking 2023
---	--------------------------------------



Kommunales Benchmarking

der schleswig-holsteinischen Kreise

Bericht 2023

Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise

Bericht 2023

Freigegebene Fassung
Stand: 30.06.2023

Teilnehmende Kreise:

Kreis Dithmarschen
Kreis Herzogtum Lauenburg
Kreis Nordfriesland
Kreis Ostholstein
Kreis Pinneberg
Kreis Plön
Kreis Rendsburg-Eckernförde
Kreis Schleswig-Flensburg
Kreis Segeberg
Kreis Steinburg
Kreis Stormarn

Herausgeber:

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
Reventlouallee 6
24105 Kiel

Redaktion:

Bernd Schroeder
Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
Referent für Bauen, Verwaltungsreform, Sport und Kultur
Reventlouallee 6
24105 Kiel
Tel.: 0431/570050-47
bernd.schroeder@sh-landkreistag.de

INHALT

Seite

1	Allgemeine Anmerkungen.....	1
2	Projektbeschreibung und Projektziel	3
3	Ziel und Aufbau des Berichtes	4
4	Wesentliche geschaffene Rahmenbedingungen und Grundsätze der Vergleiche	5
5	Übergreifende Struktur- und Haushaltsdaten.....	8
5.1	Einwohner und Einwohnerdichte	8
5.2	ALG II und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner	10
5.3	Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter	11
5.4	Ordentliches Ergebnis je Einwohner	12
5.5	Ergebnis aus lfd. Verwaltungstätigkeit je Einwohner	13
5.6	Aufwandsverteilung am Gesamtaufwand nach Produktbereichen	15
5.7	Aufwendungen nach Produktbereichen	16
5.8	Hebesätze Kreisumlage.....	16
5.9	Schulden	17
6	Daten aus den Teilprojektgruppen	18
6.1	Personalwirtschaft, Personalabrechnung.....	18
6.2	Vollstreckung.....	25

6.3	Zulassungsstelle.....	28
6.4	Bußgeld	31
6.5	Soziales	35
6.6	Jugend.....	36
6.7	Schulaufsicht	37
6.8	Gesundheit.....	39
6.9	Bauaufsicht.....	40
7	Ausblick	47
8	Anlagen	48

Übersicht der Kreise mit Abkürzung

Übersicht der Kreiskoordinatoren

Übersicht der Teilprojektgruppen

1 Allgemeine Anmerkungen

Veränderungen zu den Vorjahresberichten

Im Benchmarking wurde seit Projektbeginn im Jahr 2010 der Ansatz einer Gesamtbetrachtung der Kreisverwaltungen verfolgt. Es wurde festgelegt, dass zu allen kosten- und personalintensiven Bereichen sowie zu politisch besonders im Fokus stehenden Themen Vergleiche durchgeführt werden. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass in einigen Bereichen der Erkenntnisgewinn stark nachgelassen hat oder sich die Bereiche aufgrund erheblicher Strukturunterschiede nur bedingt für einen Vergleich eignen. Zudem haben sich die Anforderungen der Kreise an steuerungsunterstützende Zahlen verändert. Auch die Rahmenbedingungen, unter denen die Verwaltungen arbeiten, haben sich verändert. Zu Projektbeginn standen Haushaltskonsolidierung, Stelleneinsparungen und Diskussionen über grundlegende Verwaltungsstrukturreformen im Fokus. Mittlerweile sind die Anforderungen der Digitalisierung sowie der Fachkräftemangel zu bestimmenden Themen geworden.

Im Jahr 2020 wurde in den Teilprojektgruppen, im AK Benchmarking sowie in der Landrätekonferenz daher die zukünftige Ausrichtung des Benchmarking erörtert. Es wurde hinterfragt, in welchen Bereichen das Benchmarking weiterhin für sinnvoll gehalten wird und wie die Vergleiche die Steuerungsaktivitäten der Kreise am besten unterstützen können.

Im Ergebnis dieses Prozesses wurde u.a. entschieden, folgende Teilprojektgruppen bzw. Themenbereiche einzustellen:

- Naturschutz
- Bodenschutz
- Abfall
- Wasserwirtschaft
- Veterinärwesen
- Schülerbeförderung
- Schulen (berufliche Schulen und Förderzentren)
- Feuerwehr
- Kasse
- Gebäudemanagement

In diesen Bereichen erfolgen daher keine Erhebungen mehr. Die Abbildungen im Bericht entfallen.

Aufgrund der pandemiebedingten Arbeitsbelastungen in den Gesundheitsämtern wurde zudem entschieden, die Erhebungen im Bereich **Gesundheit** auch im Jahr 2023 auszusetzen.

Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat auch die Abläufe im Benchmarking beeinflusst. Die Corona-Pandemie hat spätestens ab März 2020 die Prioritäten und Abläufe in den Verwaltungen ganz erheblich verändert. Zur Unterstützung der besonders stark belasteten Bereiche (u.a. Gesundheits- und Ordnungsämter) wurde Personal aus anderen Bereichen abgezogen. Zugangsbeschränkungen, neu notwendig gewordene Instrumente zur Terminvereinbarung, stark ausgeweitetes Arbeiten im Homeoffice und viele weitere Faktoren haben die Kreise vor erhebliche Herausforderungen für die internen Abläufe gestellt.

Der **Kreis Herzogtum Lauenburg** hat aufgrund der Belastungen durch die Corona-Pandemie entschieden, im Jahr 2020 nicht und im Jahr 2021 nur eingeschränkt am Benchmarking teilzunehmen. Aus diesem Grund werden im vorliegenden Bericht teilweise keine Werte, die aus manuellen Erhebungen des Kreises Herzogtum Lauenburg stammen, abgebildet.

Dargestellte Jahreswerte

Um die Übersichtlichkeit zu erhalten, werden in diesem Bericht grundsätzlich die letzten 3 Jahre abgebildet. Werden ältere Daten benötigt, stehen diese in der Datenbank IKVS sowie in den Vorjahresberichten zur Verfügung.

Projektergebnisse und Umsetzung in den Kreisen

Es ist festzustellen, dass das Benchmarking in den Kreisen unterschiedlich genutzt und organisiert wird. Zu Projektbeginn wurde vereinbart, dass die Entscheidungen über Maßnahmen, die sich aus dem Benchmarking ableiten könnten, in den Kreisen eigenverantwortlich erfolgen. Die Entscheidung, welche Schlüsse aus den Kennzahlen gezogen werden, obliegt den einzelnen Kreisen. Auf allgemeingültige Empfehlungen wird daher auch weiterhin verzichtet.

2 Projektbeschreibung und Projektziel

Die 11 schleswig-holsteinischen Kreise führen seit August 2010 ein umfassendes Benchmarking durch. Die Landrätinnen und die Landräte der 11 schleswig-holsteinischen Kreise haben verbindlich erklärt, an einem Benchmarkingprozess teilzunehmen. Durch die landesweite Beteiligung aller Kreise wurde die Grundvoraussetzung für eine umfassende Betrachtung mit hoher Verbindlichkeit geschaffen.

Die Kreise verfolgen mit dem Projekt das **Ziel**, zu kostenintensiven und aufwändigen Bereichen und Aufgaben in den Kreisverwaltungen Vergleiche zu ermöglichen. Anhand dieser Vergleiche sollen Maßnahmen erarbeitet werden, die dem Ziel „Lernen vom Besseren“ folgen. Die Kennzahlenarbeit ist damit ein Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Kreise.

Für das Projekt standen bis Juli 2016 Mittel aus dem kommunalen Bedarfsfonds gem. § 17 FAG zur Verfügung. Hieraus wurden die externen Kosten gedeckt (z.B. externe Beratung, Vergleichsdatenbank, Personalkosten für den Projektkoordinator, Schulungen usw.). Seit August 2016 wird das Benchmarking aus Eigenmitteln der Kreise finanziert.

3 Ziel und Aufbau des Berichtes

Ziel des Berichtes

Mit diesem Bericht wird über das Projekt und die aktuellen Zwischenergebnisse informiert. Der Bericht ist durch Beschluss der Landrätinnen und Landräte für eine Veröffentlichung freigegeben.

Berichtsstruktur

Der Bericht gliedert sich in einen einleitenden Berichtsteil und in eine Beschreibung der wesentlichen geschaffenen Rahmenbedingungen bzw. erarbeiteten Grundlagen für einen sinnvollen und langfristigen Vergleich. Im Anschluss erfolgt die Darstellung der Ergebnisse der verschiedenen Teilprojektgruppen. Um den Umfang dieses Berichtes zu begrenzen, können nur einige Schlüsselkennzahlen sowie wesentliche Merkmale zur Beschreibung von Strukturunterschieden aufgeführt werden.

Bewertung der Ergebnisse

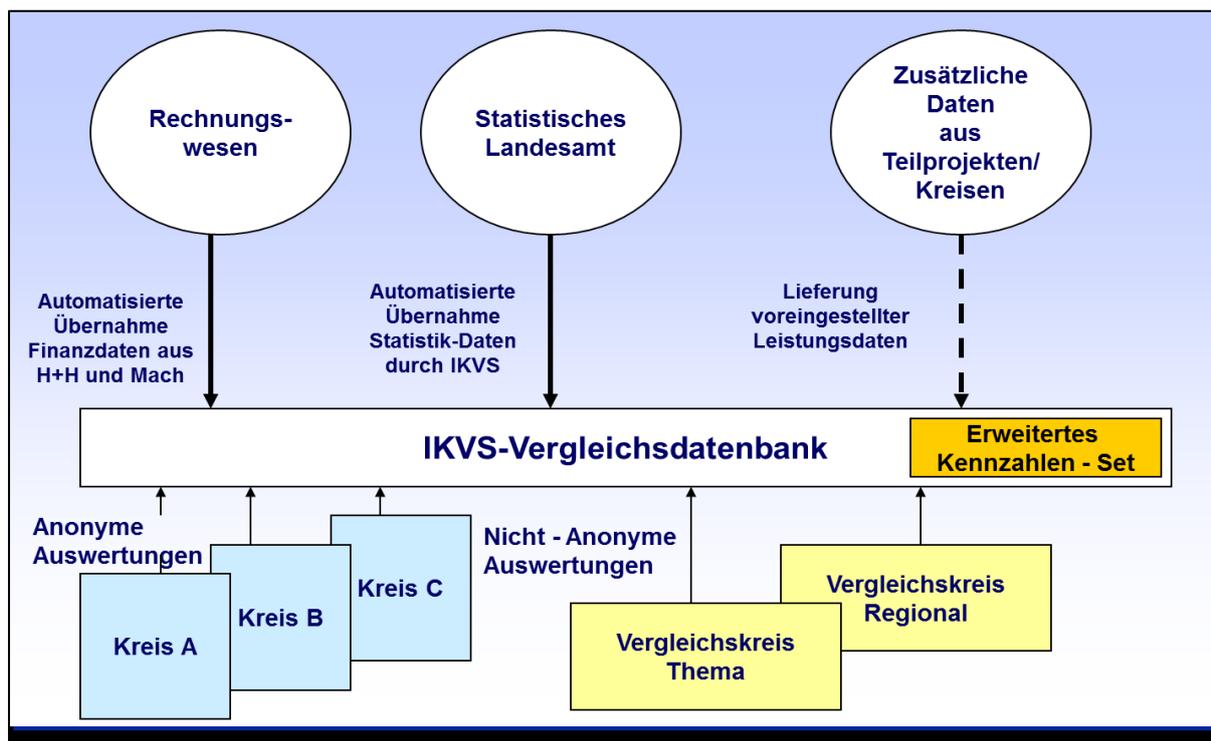
Eine Bewertung der Ergebnisse ist nicht Gegenstand dieses Berichtes. Die Bewertung erfolgt in der weiteren Arbeit der Teilprojektgruppen und in den Kreisverwaltungen.

Die Nutzung der Ergebnisse und Entscheidungen über Umsetzung von Maßnahmen obliegt den einzelnen Kreisen.

4 Wesentliche geschaffene Rahmenbedingungen und Grundsätze der Vergleiche

Nutzung der IKVS-Datenbank

Um einen effektiven und effizienten Vergleich zu ermöglichen, wurde die Vergleichsdatenbank IKVS ausgewählt (Interkommunales Kennzahlen-Vergleichs-System der Firma Axians IKVS GmbH, Sitz in Pinneberg, www.axians-ikvs.de). In dieser Datenbank werden die Haushaltspläne, die Rechenergebnisse sowie Daten aus den Teilprojektgruppen und dem statistischen Landesamt verknüpft und ausgewertet.



Sicherung der Vergleichbarkeit

Die 11 schleswig-holsteinischen Kreise weisen diverse Strukturunterschiede (u.a. Fläche, Einwohnerzahl, Sozial- und Wirtschaftsstruktur) und Unterschiede in den Verwaltungen (u.a. Aufgabenprioritäten, Organisationsformen, Vergabeumfang von Aufgaben, Technikeinsatz) auf.

Trotz aller Unterschiede nehmen die Kreise die gleichen Aufgaben wahr und setzen hierfür erhebliche Ressourcen in Form von Sachaufwendungen, Personal und Transferleistungen ein.

Kennzahlenvergleiche und Benchmarkingprozesse sind in der Praxis bewährte Instrumente, um die Arbeit zu analysieren und eine effektivere und effizientere Aufgabenwahrnehmung zu erreichen.

Im Projekt wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um einen aussagekräftigen Vergleich der Kreisverwaltungen herzustellen:

- Betrachtung von Aufgaben und nicht von Organisationseinheiten; damit werden aufbauorganisatorische Unterschiede weitestgehend ausgeblendet.
- Auswahl der richtigen Bezugsgrößen: Nicht immer ist der Einwohnermaßstab die richtige Bezugsgröße.
- Erfassung der strukturellen Unterschiede zur Bewertung der Kennzahlen und zur Identifikation der vergleichbaren Kreise. Wird erkannt, dass aufgrund unterschiedlicher Strukturen ein Vergleich aller 11 Kreise nicht sinnvoll ist, ermöglicht das IKVS- System eine einfache Änderung der Vergleichsgruppe. So können beispielsweise die Kreise mit einer eigenen Personalabrechnung und die Kreise mit einer Abrechnung durch die Versorgungsausgleichskasse gemeinsam oder getrennt ausgewertet werden. Hierdurch werden Unterschiede in den beiden Teilgruppen sowie zwischen den beiden Teilgruppen sichtbar.
- Es wurden Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Haushalts- und Buchungssystematik umgesetzt.

Mit diesen Schritten ist sichergestellt, dass die Kennzahlen eine größtmögliche Vergleichbarkeit aufweisen.

Gewichtung von Fällen

Zur Abbildung von Bereichen, in denen eine Vielzahl von unterschiedlichen Fällen bearbeitet wird, ist eine Gewichtung des durchschnittlichen Aufwandes für diese unterschiedlichen Fallarten notwendig. Durch die Gewichtung werden Einheitsfälle geschaffen, die dann z.B. ins Verhältnis zum eingesetzten Personal gesetzt werden. In den nachfolgenden Kennzahlenbereichen wird jeweils auf Gewichtungen hingewiesen.

Harmonisierung der Haushalte

Ausgangspunkt für die Nutzung der Datenbank IKVS ist die vollständige automatisierte Übernahme der Haushaltsplandaten und der Rechenergebnisse der Kreise. Bei der ersten Übernahme der Daten wurde deutlich, dass die Haushaltsgliederung der 11 Kreise unterschiedlich ist und somit langfristige Vergleiche erschwert werden. Um die Vergleichbarkeit zu erhöhen und zu vereinfachen, haben die Landrätinnen und Landräte entschieden, die Haushalts- bzw. Finanzstrukturen anzugleichen. Diese „Harmonisierung der Haushalte“ wurde verbindlich zum Haushaltsplanjahr 2012 vereinbart und ist weitgehend umgesetzt.

Teilweise kommt es noch zu Verzögerungen bei der Erstellung der Jahresabschlüsse und der Übergabe der Ist-Daten. Ein vollständiger Vergleich mit Rechenergebnissen ist daher nur mit Verzögerungen und nach Vorliegen aller Zahlen möglich.

In der IKVS- Datenbank stehen umfangreiche Auswertungsmöglichkeiten für Haushaltszahlen zur Verfügung. Jeder Kreis hat damit die Möglichkeit, eigeninitiativ Vergleiche auf Basis der Haushaltsdaten vorzunehmen.

Strukturen / Hinweise zu den folgenden Abbildungen

Als Einstieg in den Bericht werden zu Beginn verschiedene Strukturinformationen zur Einwohnerzahl, den sozialen Strukturen, dem Arbeitsmarkt sowie der Gesamtsituation der Haushalte der Kreise aufgeführt.

Zur Vereinfachung und um die Grafiken und Tabellen übersichtlicher gestalten zu können, werden anstelle der vollständigen Kreisnamen die bekannten Kürzel der KFZ- Kennzeichen aufgeführt. Aus technischen Gründen erscheinen die Daten des Kreises Nordfriesland jeweils zu Beginn bzw. links in der Tabelle. In den Grafiken wird der Mittelwert der Kreise angegeben, abgekürzt mit „MW“ oder „Mittelw.“.

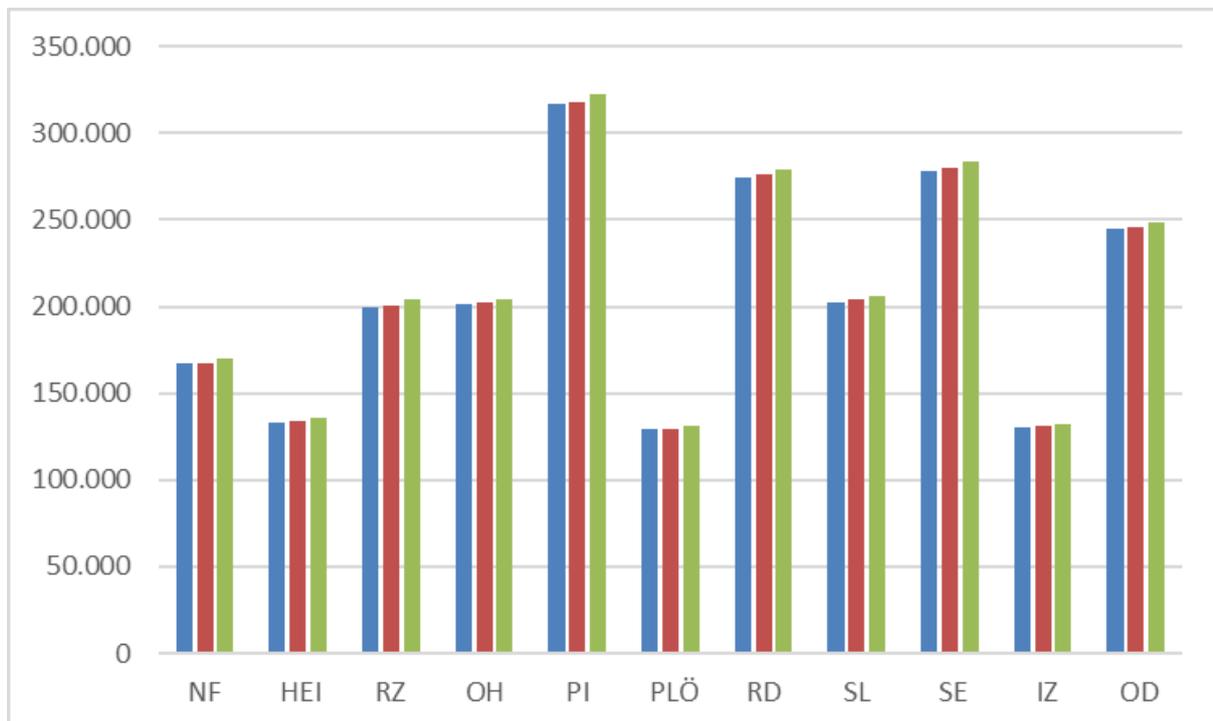
5 Übergreifende Struktur- und Haushaltsdaten

5.1 Einwohner und Einwohnerdichte

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung standen Einwohnerzahlen zum Stichtag 30.09.2022 zur Verfügung. Es werden für diesen Bericht für die Jahre 2020 und 2021 die Einwohnerzahlen zum Stichtag 31.12. und für das Jahr 2022 zum Stichtag 30.09.2022 genutzt.

Die Grafik bildet die Anzahl der Einwohner in den Jahren 2020 bis 2022 ab.

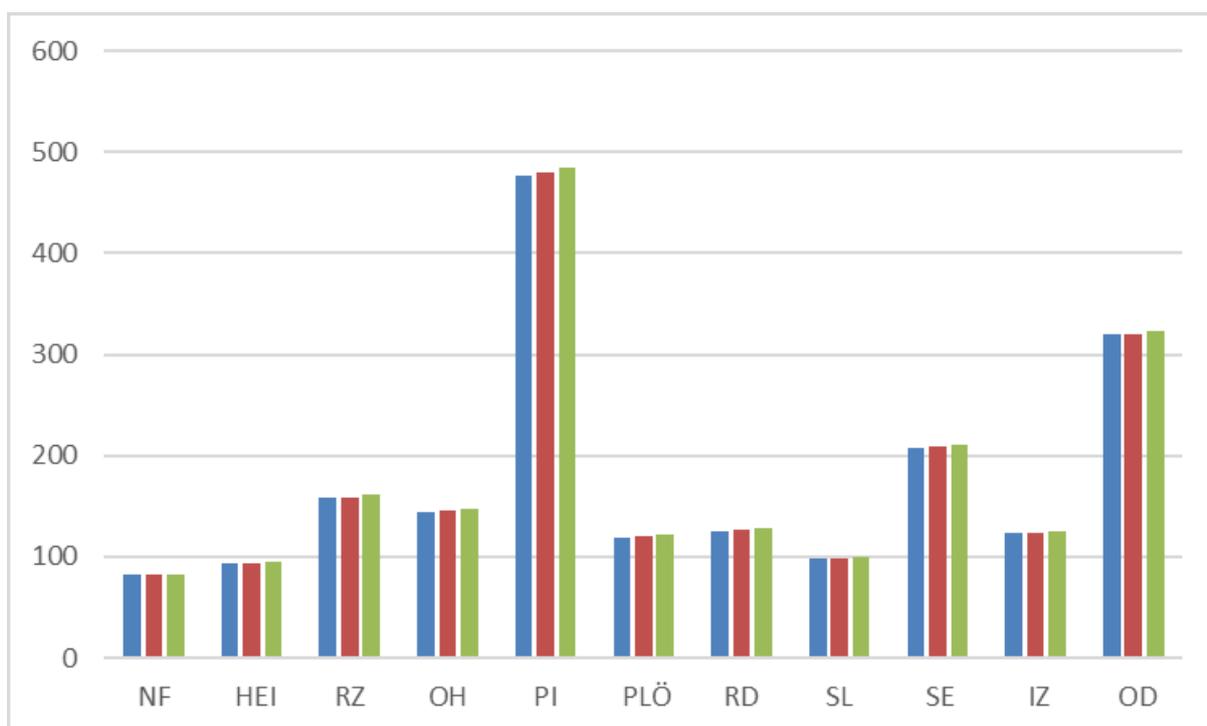
Anzahl der Einwohner											
Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	167.147	133.251	199.152	201.487	317.085	129.353	274.765	202.647	278.007	130.706	244.989
2021	167.560	133.969	200.819	202.014	318.326	129.687	276.053	203.799	280.400	130.843	245.406
2022	169.660	135.402	203.861	204.334	322.248	131.250	279.283	206.066	283.958	132.344	248.123



Einwohnerdichte: Einwohner je km² Fläche

Die Grafik bildet die Einwohnerdichte der Jahre 2020 bis 2022 ab. Die Einwohnerdichte sagt aus, wie viele Einwohner im Durchschnitt je **km²** Kreisfläche im Kreis mit Erstwohnsitz gemeldet sind.

Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Kreisfläche in km²											
	2.049	1.428	1.263	1.393	664	1.083	2.186	2.071	1.344	1.056	766
Einwohner je km² Fläche											
2020	82	93	158	145	477	119	126	98	207	124	320
2021	82	94	159	145	479	120	126	98	209	124	320
2022	83	95	161	147	485	121	128	99	211	125	324



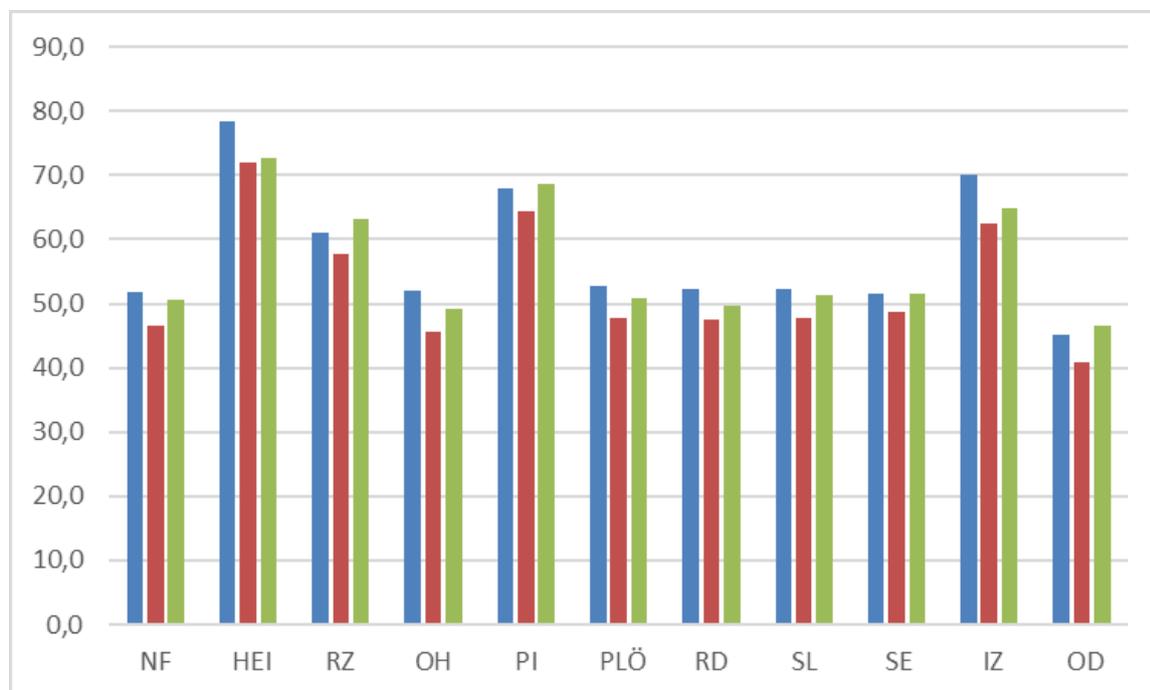
Die Kommunen weisen deutliche Unterschiede im Hinblick auf ihre Größe und die Bevölkerungsdichte auf.

Heraus ragt der von der Fläche kleinste Kreis Pinneberg mit der höchsten Bevölkerungsdichte, aber auch der größten Bevölkerung in absoluten Zahlen.

Die niedrigste Bevölkerungsdichte findet sich in Nordfriesland mit seinen Nordseeinseln und Halligen.

5.2 ALG II und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner

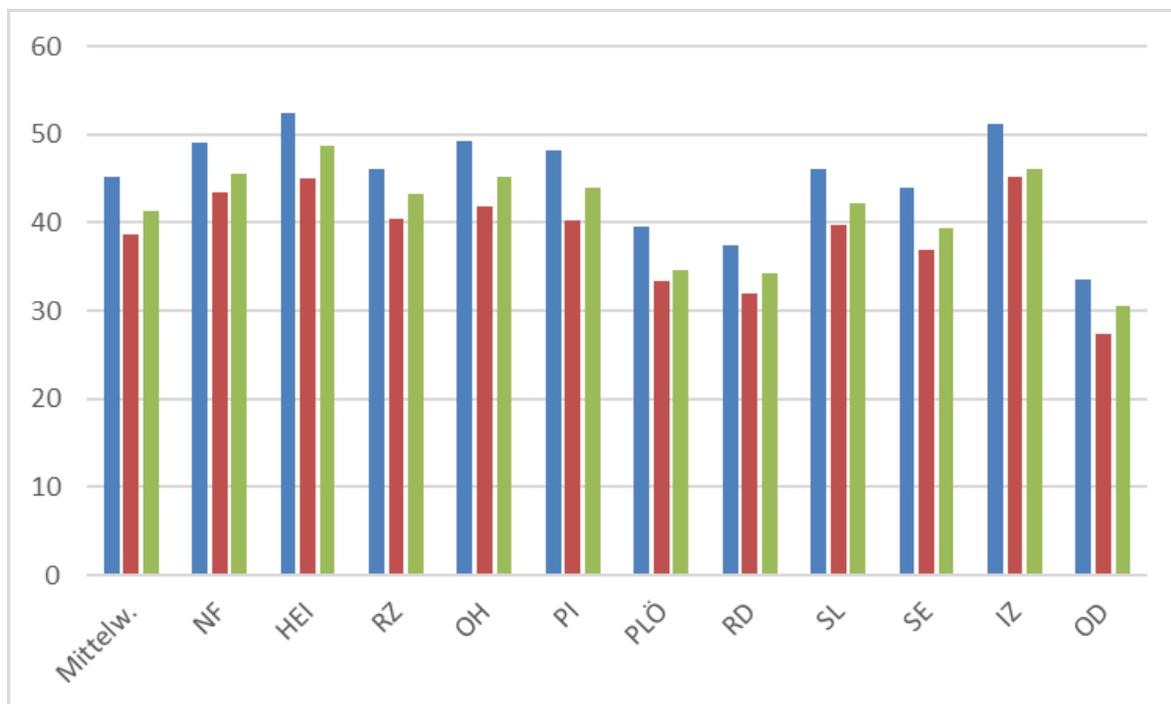
Die nachfolgende Grafik bildet die Dichte der Arbeitslosengeld II- und Sozialgeldempfänger je 1.000 Einwohner für die Jahre 2020 bis 2022 ab.



Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Bezieher von Arbeitslosengeld 2 oder Sozialgeld nach SGB II (absolut)											
2020	8.648	10.453	12.148	10.493	21.535	6.815	14.340	10.611	14.338	9.175	11.070
2021	7.821	9.643	11.610	9.213	20.521	6.201	13.104	9.720	13.636	8.189	10.012
2022	8.571	9.842	12.889	10.026	22.106	6.664	13.873	10.570	14.651	8.595	11.584
Bezieher von Arbeitslosengeld 2 oder Sozialgeld nach SGB II je 1000 Einwohner											
2020	51,7	78,4	61,0	52,1	67,9	52,7	52,2	52,4	51,6	70,2	45,2
2021	46,7	72,0	57,8	45,6	64,5	47,8	47,5	47,7	48,6	62,6	40,8
2022	50,5	72,7	63,2	49,1	68,6	50,8	49,7	51,3	51,6	64,9	46,7

5.3 Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter

Die Kennzahl stellt die Zahl der Arbeitslosen ins Verhältnis zur Einwohnerzahl in der Altersgruppe 15 - 65 Jahre. Im Durchschnitt der Kreise waren im Jahr 2022 rd. 41 von 1.000 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter arbeitslos. Die Grafik stellt die Zahlen der Jahre 2020 bis 2022 dar.



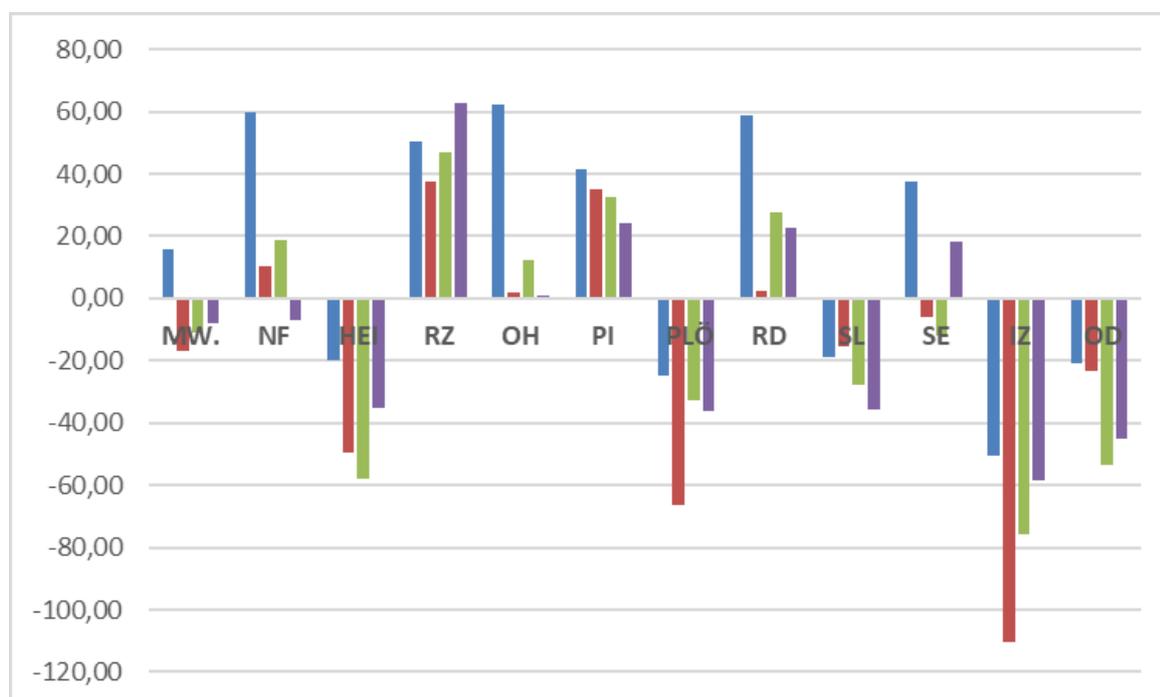
Arbeitslose je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	45	49	52	46	49	48	40	37	46	44	51	34
2021	39	43	45	40	42	40	33	32	40	37	45	27
2022	41	46	49	43	45	44	35	34	42	39	46	31

Nachfolgend werden **haushaltswirtschaftliche Kennzahlen** abgebildet. Es wird dabei auf die verfügbaren Zahlen für die Haushaltsjahre 2020 bis 2023 zurückgegriffen.

5.4 Ordentliches Ergebnis je Einwohner

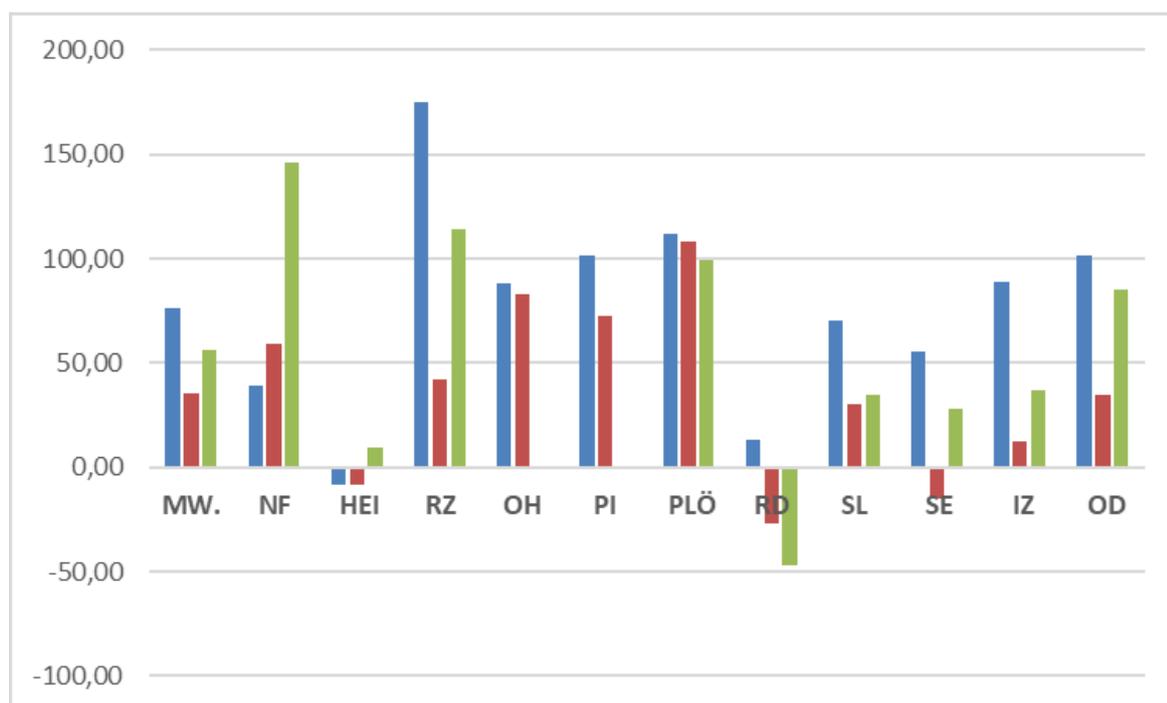
Das ordentliche Ergebnis ist eine maßgebliche Steuerungsgröße zur Beurteilung der kommunalen Haushaltswirtschaft. Es ist die Summe aus dem Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit sowie dem Finanzergebnis. Als Zielrichtung wird angestrebt, dass das ordentliche Ergebnis zumindest ausgeglichen ist.

Die Grafik bildet das ordentliche **Plan- Ergebnis** je Einwohner für die Haushaltsjahre 2020 bis 2023 in Euro ab.



Ordentliches Ergebnis (Plan) je Einwohner in Euro												
Jahr	MW.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	15,96	59,61	-20,06	50,44	62,41	41,65	-24,68	58,96	-18,75	37,77	-50,75	-21,04
2021	-16,76	10,25	-49,60	37,43	1,78	35,32	-66,28	2,18	-15,61	-5,98	-110,31	-23,52
2022	-10,94	18,67	-58,02	47,08	12,56	32,42	-32,67	27,83	-27,62	-11,69	-75,68	-53,25
2023	-8,01	-7,15	-35,02	63,02	1,10	24,30	-36,23	22,54	-35,65	18,39	-58,54	-44,89

Die Grafik bildet das ordentliche **Ist- Ergebnis** je Einwohner für die Haushaltsjahre 2020 bis 2022 in Euro ab.



Ordentliches Ergebnis (Ist) je Einwohner in Euro												
Jahr	MW.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	75,85	38,85	-8,70	174,62	88,45	101,16	111,60	13,09	70,45	55,14	88,59	101,11
2021	35,67	59,50	-8,09	42,05	83,18	72,18	108,42	-27,09	30,54	-14,89	12,09	34,49
2022	56,24	145,83	9,22	113,79	k.A.	k.A.	99,56	-47,29	34,51	28,26	37,03	85,23

Es ist anzumerken, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2022 teilweise um vorläufige Werte handelt.

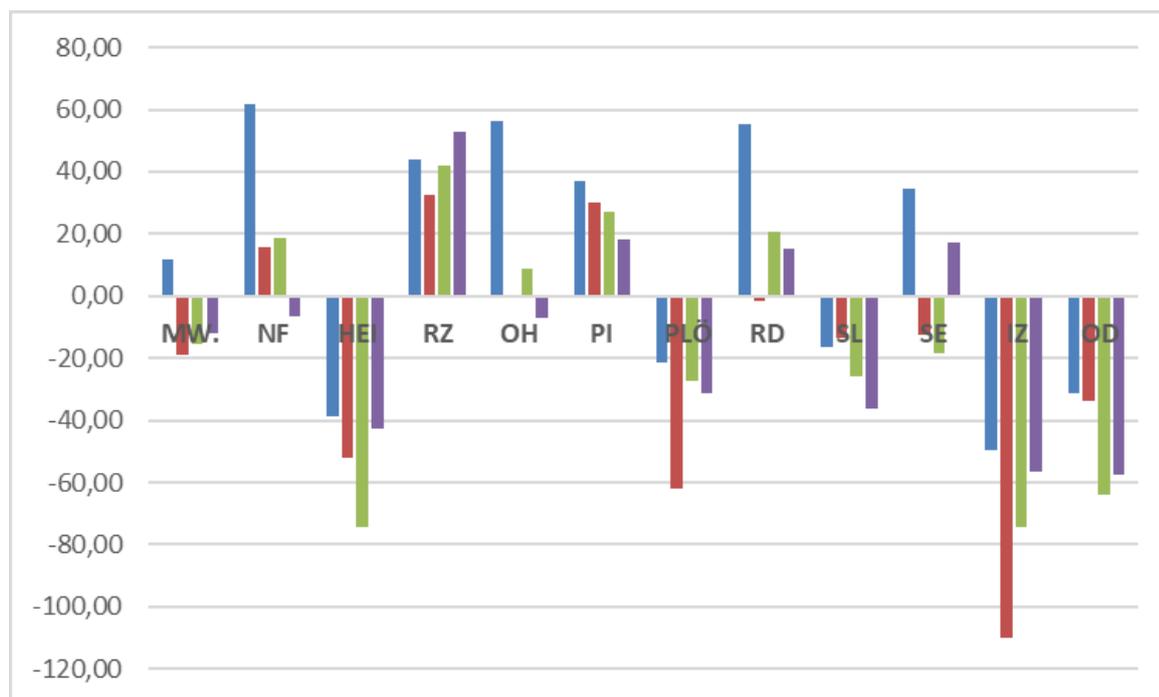
5.5 Ergebnis aus lfd. Verwaltungstätigkeit je Einwohner

Das Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit zeigt an, ob die Kommune in der Lage ist, den laufenden Betrieb durch die laufenden Erträge zu decken oder aber bereits aus dem laufenden Verwaltungsbetrieb heraus neue Schulden entstehen. Langfristig gesehen ist ein positives Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit ein absolutes Muss, da ansonsten der Weg unweigerlich in die Überschuldung führt.

Die Tabelle stellt das **Plan- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2020 bis 2023 in Euro dar.

Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit (Plan) je Einwohner in Euro												
Jahr	MW.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	11,98	61,54	-38,51	44,04	56,52	36,83	-21,32	55,26	-16,34	34,73	-49,65	-31,34
2021	-18,87	15,60	-51,96	32,33	-0,34	29,97	-62,10	-1,57	-13,50	-12,28	-110,10	-33,67
2022	-15,23	18,71	-74,27	41,79	8,56	26,87	-27,49	20,57	-25,66	-18,32	-74,33	-63,92
2023	-12,22	-6,59	-42,64	52,65	-7,10	18,31	-31,16	15,13	-36,23	17,07	-56,30	-57,51

Die nachfolgende Grafik stellt das **Plan- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2020 bis 2023 in Euro dar:



Die nachfolgende Grafik stellt das **Ist- Ergebnis** aus laufender Verwaltungstätigkeit je Einwohner für die Haushaltsjahre 2020 bis 2022 in Euro dar.



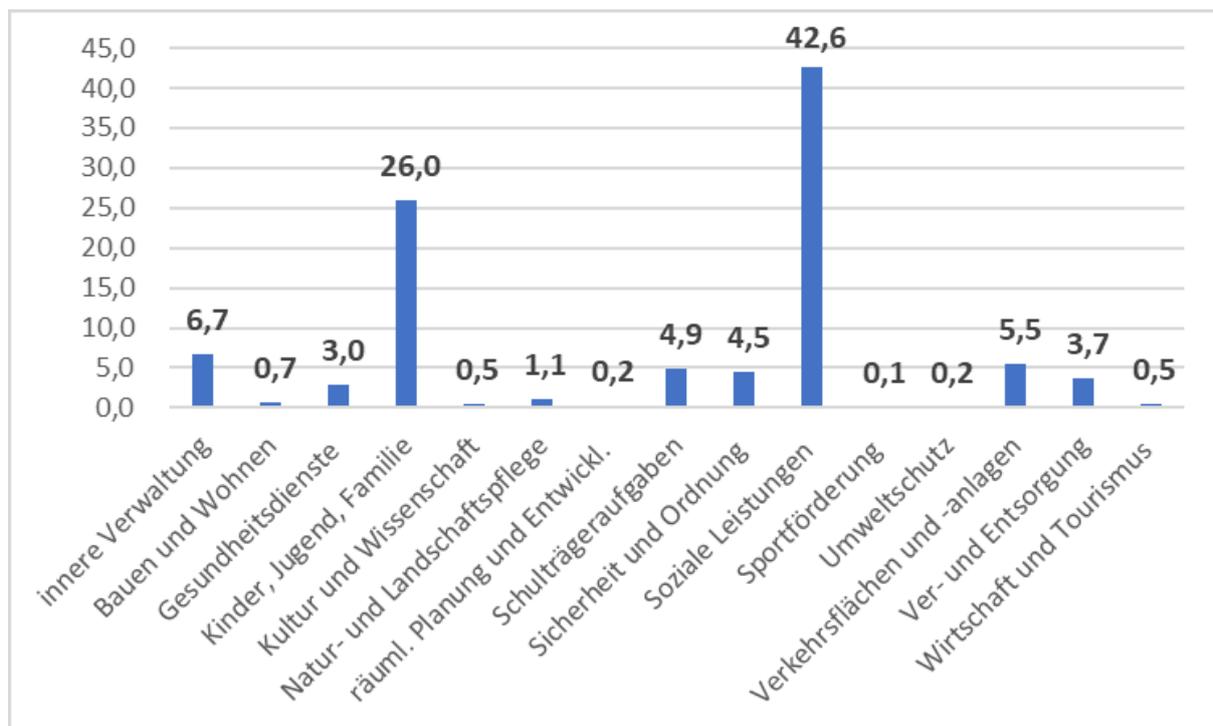
Ergebnis aus laufender Verwaltungstätigkeit (Ist) je Einwohner in Euro												
Jahr	MW.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	64,02	40,31	-30,90	164,94	84,30	99,79	29,35	9,23	72,62	50,34	93,46	90,75
2021	25,88	64,41	-13,68	39,13	81,50	69,96	25,99	-31,22	33,11	-22,18	13,06	24,56
2022	51,64	145,45	3,68	101,25	k.A.	k.A.	101,60	-54,85	35,51	20,95	38,12	73,08

Es ist anzumerken, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2022 teilweise um vorläufige Werte handelt.

5.6 Aufwandsverteilung am Gesamtaufwand nach Produktbereichen 2023

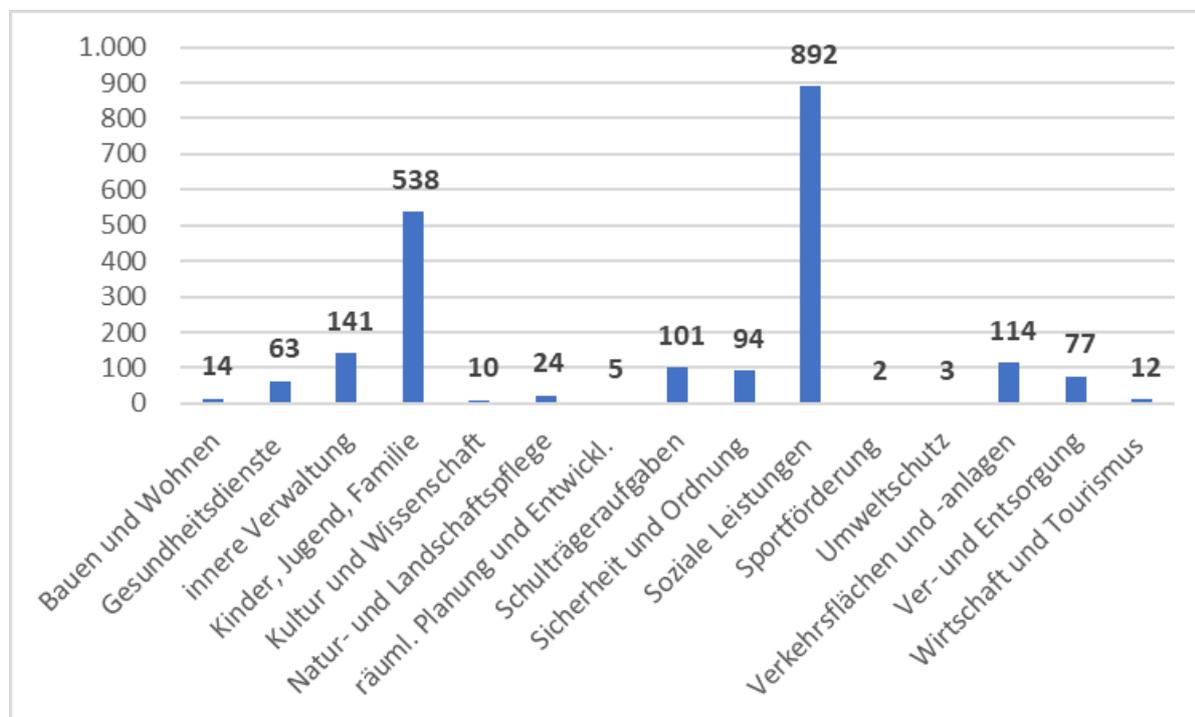
Die Grafik stellt den jeweiligen prozentualen Anteil der (Plan-) Aufwendungen des Produktbereichs am Gesamtaufwand für das Haushaltsjahr 2023 im Durchschnitt aller Kreise dar.

Der Produktbereich der sozialen Leistungen stellt mit durchschnittlich 42,6 % der Gesamtaufwendungen den größten Bereich dar, gefolgt vom Bereich Kinder, Jugend und Familie mit 26 %.



5.7 Aufwendungen nach Produktbereichen je Einwohner 2023

Die Grafik stellt die Plan- Aufwendungen in Euro nach Produktbereichen für das Haushaltsjahr 2023 je Einwohner im Durchschnitt aller Kreise dar. Die sozialen Leistungen stellen mit 892 € je Einwohner den Produktbereich mit den höchsten Aufwendungen je Einwohner dar, gefolgt von den Leistungen im Produktbereich Kinder, Jugend und Familie mit 538 € je Einwohner.



5.8 Hebesätze Kreisumlage

In der folgenden Tabelle werden die Hebesätze der Kreisumlage abgebildet.

Hebesätze Kreisumlage											
Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2021	36,00*	30,00	31,90	32,00	33,95	34,25	29,00	36,32	29,75	27,00	28,00
2022	33,00*	30,00	29,80	32,00	31,40	34,25	29,00	36,32	29,75	27,00	26,50
2023	33,00*	30,00	29,80	30,50	31,40	34,25	29,00	36,32	29,75	33,00	26,50

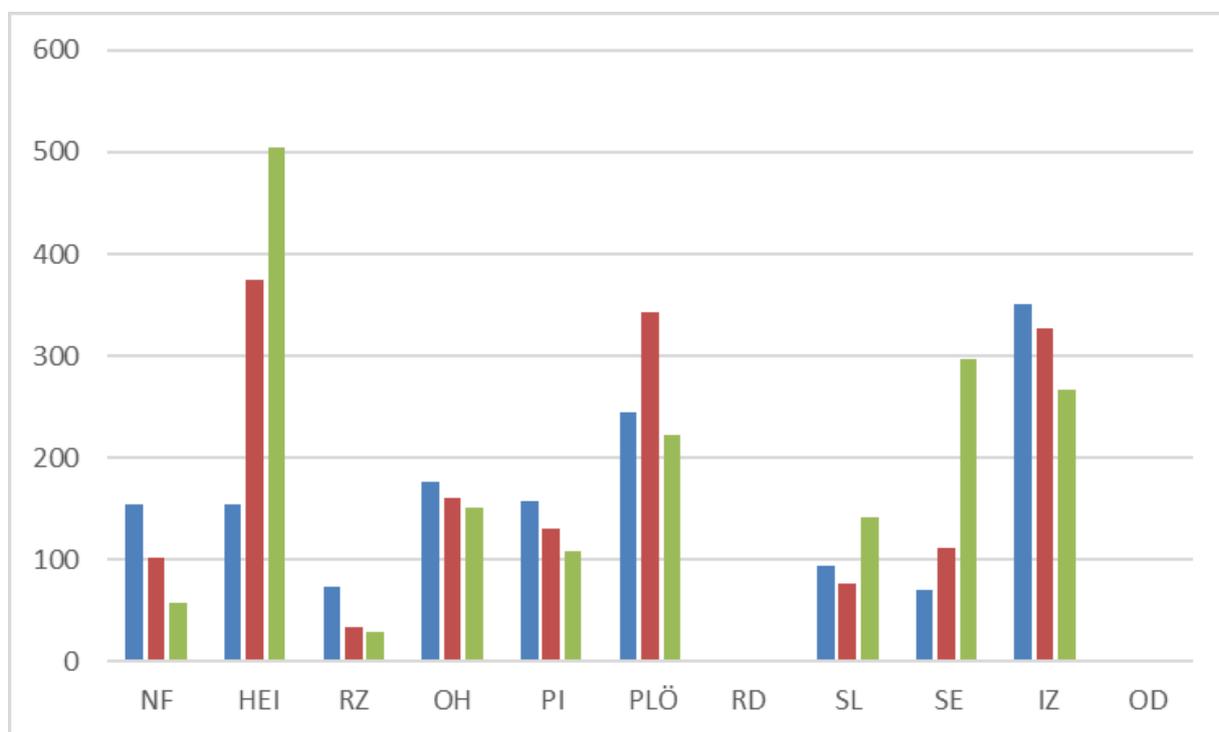
*NF: Der Kreis Nordfriesland erhebt seit 2021 die Kreisumlage mit differenzierten Umlagesätzen. Mit der 1. Nachtragshaushaltssatzung 2022 wurden diese auf 33,45 % von den Steuerkraftmesszahlen und 22,70 % von den Gemeindeschlüsselzuweisungen abzüglich der Zahlungen in die Finanzumlage festgesetzt.

5.9 Schulden

In der folgenden Tabelle werden der Stand der Schulden in tausend Euro und der Schuldenstand je Einwohner in Euro zum Jahresbeginn 2021 bis 2023 abgebildet (Datenstand: Juni 2023).

Schuldenstand zum Jahresanfang												
	Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Schuldenstand in Tsd. €	2021	25.937	20.600	14.840	35.796	49.945	31.692	502	19.116	19.543	45.927	0
	2022	17.247	50.800	7.077	32.934	42.225	45.002	200	15.913	31.890	43.340	0
	2023	9.770	68.318	6.052	31.057	34.899	29.112	171	29.152	84.346	35.262	0
Schuldenstand je Einwohner in Euro	2021	155	154	74	177	157	244	2	94	70	351	0
	2022	102	375	35	161	131	343	1	77	112	327	0
	2023	58	505	30	152	108	222	1	141	297	266	0

In der Grafik wird der Stand der Schulden je Einwohner in Euro zum Jahresbeginn 2021 bis 2023 abgebildet.



Bei der Betrachtung der Gesamtschulden des **Kreises Dithmarschen** in Höhe von 50,8 Mio. Euro 2022 und 68,3 Mio. Euro 2023 ist zu berücksichtigen, dass rd. 2,9 Mio. Euro 2022 und 0,2 Mio. Euro 2023 auf die Finanzierung des Neubaus und die Sanierung des Westküstenklinikums in Heide entfallen; den Schuldendienst hierfür trägt das Land Schleswig-Holstein. Die Schuldenbelastung des Kreises beträgt damit netto lediglich rd. 47,9 Mio. Euro 2022 sowie rd. 68,1 Mio. Euro 2023.

6 Daten aus den Teilprojektgruppen

Nachfolgend werden die Schlüsselkennzahlen und Strukturmerkmale aus den Teilprojektgruppen aufgeführt. Eine Bewertung der Kennzahlenergebnisse erfolgt, wie beschrieben, in diesem Bericht nicht, sondern eigenverantwortlich in den Kreisen und im Projekt durch die Teilprojektgruppen.

Zur Einordnung der Größenordnung der Bereiche wird ergänzend die durchschnittliche, absolute Anzahl der Personalstellen je Kreis mit aufgeführt.

6.1 Personalwirtschaft, Personalabrechnung

In dieser Teilprojektgruppe werden die Bereiche Personalwirtschaft (Personalverwaltung einschl. Personalentwicklung) und die Personalabrechnung behandelt.

Personalwirtschaft

Kurzbeschreibung

In der Personalwirtschaft werden alle Personalserviceaufgaben für die Beschäftigten des Kreises zusammengefasst. Hierzu zählen u.a. Einstellungen, Ernennungen, Beförderungen, Eingruppierungen, Abordnungen, Versetzungen, Umsetzungen und die Personalentwicklung. Nicht berücksichtigt wird hier die Personalabrechnung.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

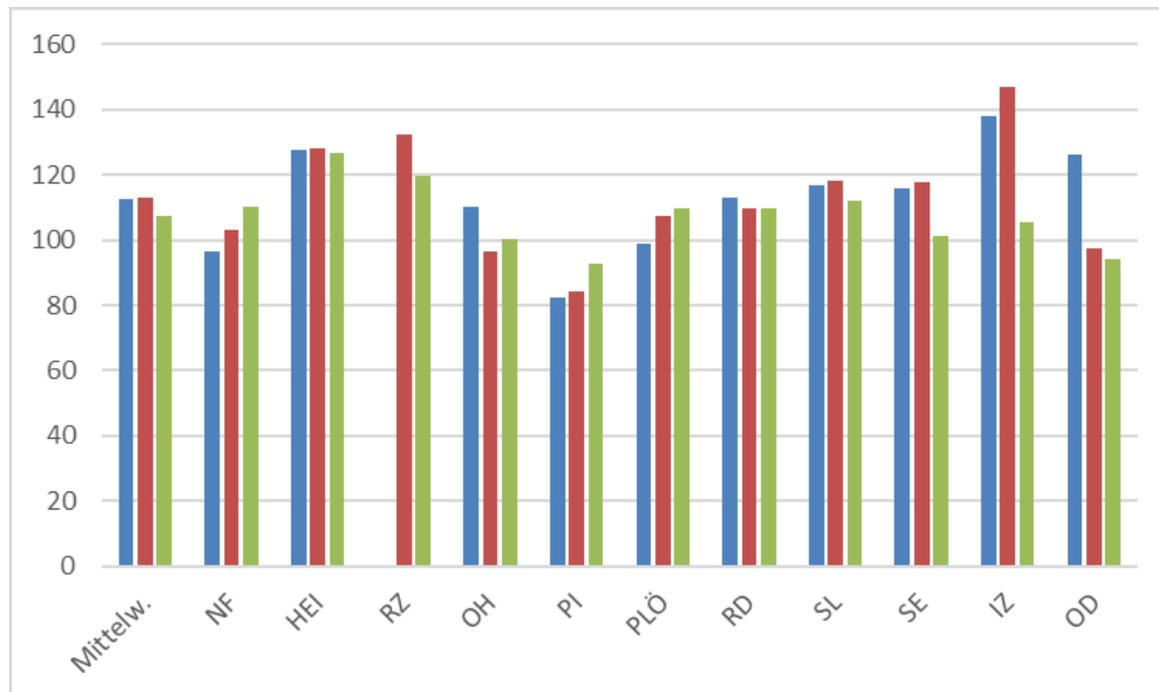
Im Rahmen des Projektes wurde festgestellt, dass die wahrgenommenen Aufgaben weitgehend vergleichbar sind. In der Teilprojektgruppe Personal wurde und wird die Intensität der Aufgabenwahrnehmung betrachtet.

Es wird von den Kreisen beschrieben, dass die Bearbeitung der Personalangelegenheiten der Beschäftigten, die im SGB II- Bereich tätig sind (Personal der Kreise z.B. im Jobcenter bzw. Sozialzentrum bei den Optionskreisen) im Durchschnitt aufwändiger ist als bei anderen Beschäftigten. Dies gilt besonders für die beiden zugelassenen kommunalen Träger Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. Hierbei nimmt der Kreis Schleswig-Flensburg eine besondere Rolle ein. Er ist der einzige Kreis, der die Grundsicherung als kommunaler Träger vollständig mit eigenem Personal bearbeitet.

Beschreibung der Schlüsselkennzahl Personalwirtschaft

Kennzahl: Personalfälle je besetzte Vollzeitstelle in der Personalwirtschaft. Diese Kennzahl berechnet, wie viele Personalfälle je besetzte Vollzeitstelle bearbeitet werden.

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022:



Personalfälle je bes. VZ-Stelle in der Personalwirtschaft												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	112	96	128	k.A.	110	82	99	113	117	116	138	126
2021	113	103	128	132	96	84	107	110	118	118	147	97
2022	107	110	127	120	100	93	109	110	112	101	105	94

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis für die Personalwirtschaft beträgt 2022 rd. 9 Stellen.

Stellenbesetzungsverfahren

Im Bereich der Personalwirtschaft wird ein nennenswerter Teil des Arbeitsaufwandes durch die **Stellenbesetzungsverfahren** begründet. Die meisten Kreise verzeichnen eine steigende Anzahl der Verfahren. Begründet sind die steigenden Verfahren durch eine erhöhte Fluktuation und durch Altersabgänge. Die Kreisverwaltungen haben zunehmend Schwierigkeiten, qualifizierte Bewerbungen zu erhalten. Oftmals sind mehrere Verfahren notwendig, um Stellen besetzen zu können. Dies trifft mittlerweile nicht nur für pädagogische, technische und ärztliche Stellen sondern auch für den allgemeinen Verwaltungsdienst zu. Die Personalverantwortlichen prognostizieren für

die Zukunft wachsende Herausforderungen, um qualifiziertes Personal für die eigene Verwaltung zu gewinnen und zu halten.

Nachfolgend werden die absoluten Zahlen der Stellenbesetzungsverfahren aufgeführt. Zur Zählweise ist anzumerken, dass Verfahren, mit denen mehrere gleichartige Stellen besetzt werden sollen, als ein Verfahren gezählt werden. Sollten Verfahren nicht erfolgreich verlaufen, wird das erneute Verfahren zusätzlich gezählt. Es wird dabei nach internen (interne Ausschreibung in der eigenen Verwaltung) und externen Verfahren (Verfahren mit öffentlicher Ausschreibung) unterschieden.

Nachfolgend werden die internen und externen **Stellenbesetzungsverfahren** sowie die Gesamtsumme der Verfahren dargestellt.

Stellenbesetzungsverfahren intern												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	36	75	91	k.A.	65	16	32	9	37	20	0	14
2021	38	61	85	32	93	30	28	15	37	17	0	20
2022	38	55	88	51	92	19	30	25	23	8	0	32

Stellenbesetzungsverfahren extern												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	84	105	76	k.A.	55	106	48	100	39	106	90	110
2021	98	97	71	132	79	163	45	80	69	125	118	103
2022	105	114	82	83	78	176	54	113	66	124	144	122

Stellenbesetzungsverfahren gesamt												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	119	180	167	k.A.	120	122	80	109	76	126	90	124
2021	136	158	156	164	172	193	73	95	106	142	118	123
2022	144	169	170	134	170	195	84	138	89	132	144	154

Personalabrechnung

Kurzbeschreibung

In der Personalabrechnung erfolgt die Bearbeitung der Bezüge und Gehälter für eigene Beschäftigte und in einigen Kreisen zusätzlich für externe Stellen.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Festgestellt wurden folgende erhebliche Unterschiede bei der Aufgabenwahrnehmung, wodurch ein sinnvoller Vergleich nur in zwei Teilgruppen möglich ist. Unterschieden werden die Kreise mit eigener Abrechnung und die Kreise mit einer Vergabe an die Versorgungsausgleichskasse der Kommunalverbände in Schleswig-Holstein (VAK).

Die Tabelle bildet die wesentlichen Strukturunterschiede ab.

Aufgabenwahrnehmung Personalabrechnung											
	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Abrechnung nur für Beschäftigte der Kreisverwaltung	X										
Abrechnung für Beschäftigte der Kreisverwaltung und für andere Stellen (Kreisbesoldungsstelle)		X	X			X		X			X
Abrechnung durch die VAK				X	X		X		X	X	

Die Kreise, bei denen die Abrechnung durch die VAK durchgeführt wird, zahlen hierfür Entgelte. In der Kreisverwaltung verbleiben Stellenanteile, die nötig sind, um Informationen zwischen VAK und Kreis auszutauschen und benötigte Daten zu den Personalabrechnungsfällen zu übermitteln.

Die Kreise, die Abrechnungen für andere Stellen (z.B. kreisangehörige Kommunen) durchführen, erhalten hierfür Entgelte.

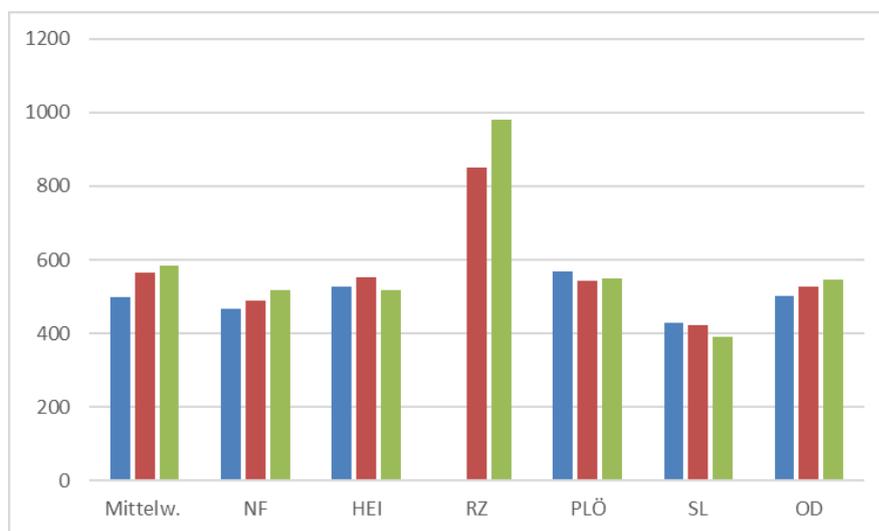
Beschreibung der Schlüsselkennzahl Personalabrechnung

Kennzahl: Personalabrechnungsfälle je besetzte Vollzeitstelle in der Personalabrechnung. Diese Kennzahl berechnet, wie viele Personalabrechnungsfälle je besetzte Vollzeitstelle bearbeitet werden.

Die folgende Grafik und Tabelle bilden die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022 für die Kreise mit eigener Abrechnung ab.

Kreise mit eigener Abrechnung:

Personalabrechnungsfälle je besetzte Vollzeitstelle 2020 bis 2022



Abrechnungsfälle je bes. VZ-Stelle							
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	PLÖ	SL	OD
2020	498	467	526	k.A.	568	429	501
2021	564	491	553	849	542	421	527
2022	583	517	519	979	549	390	546

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis für die Personalabrechnung bei Eigenwahrnehmung beträgt 2022 rd. 4,1 Stellen.

Kreise mit Abrechnung durch die Versorgungsausgleichskasse:

In der Kreisverwaltung verbleiben lediglich Stellenanteile, die nötig sind, um Informationen zwischen der VAK und dem Kreis auszutauschen und benötigte Daten zu den Personalabrechnungsfällen zu übermitteln. Die nachfolgende Grafik bildet die absoluten Stellenanteile dieser Kreise für die Jahre 2020 bis 2022 ab.

Verbliebene Stellenanteile bei Vergabe an die VAK					
Jahr	OH	PI	RD	SE	IZ
2020	1,0	0,8	0,5	0,4	0,5
2021	0,9	0,8	0,5	0,4	0,8
2022	0,9	0,8	0,5	0,4	0,9

Die durchschnittliche Stellenanzahl für die Kreise, die die Personalabrechnung nicht selbst durchführen, beträgt 2020 bis 2022 rd. 0,7 Stellen und ist insgesamt sehr gering. Die Unterschiede bei den Ergebnissen werden im Wesentlichen durch den Umfang von verbliebenen Aufgaben bei den Kreisen begründet.

Hinzuzurechnen sind die Aufwendungen, die für die Durchführung durch die Versorgungsausgleichskasse anfallen.

Die folgende Tabelle bildet die Aufwendungen für die Vergabe an die VAK ab:

Aufwendungen für Personalabrechnung durch die VAK					
Jahr	OH	PI	RD	SE	IZ
2020	116.774 €	210.008 €	130.373 €	202.037 €	103.159 €
2021	133.523 €	232.602 €	141.220 €	212.181 €	112.078 €
2022	144.301 €	262.807 €	149.472 €	224.460 €	122.251 €

Bei den VAK-Kreisen unterscheiden sich die Vergabekosten u.a. aufgrund eines unterschiedlichen Leistungsumfangs, unterschiedlicher Verhältnisse der Tarifbeschäftigten und Beamten sowie dem Anteil unständiger Bezügeanteile.

Kosten je Abrechnungsfall

In den vergangenen Jahren wurde untersucht, wie sich die beiden Modelle - Eigenabrechnung und Abrechnung durch die VAK- auf die Kosten je Abrechnungsfall auswirken. Dabei wurde festgestellt, dass die Kosten bei Eigenwahrnehmung tendenziell etwas geringer sind. Da alle Kreise bei ihrem Modell der Aufgabenwahrnehmung bleiben werden und eine weitere Erhebung keine zusätzlichen Erkenntnisse liefern würde, wird zukünftig auf die Erhebung und Abbildung dieser Zahlen verzichtet.

Vor- und Nachteile der beiden Modelle

Die Entscheidung zur Eigenwahrnehmung oder Vergabe der Personalabrechnung an die VAK wurde individuell in den Kreisen getroffen. Die Kreise beschreiben für beide Modelle jeweils Vor- und Nachteile.

Eine Vergabe an die VAK hat den Vorteil der dortigen Spezialisierung sowie- bedingt durch einen absolut höheren Personalbestand- einer größeren Ausfallsicherheit bei Krankheit und anderen Abwesenheiten.

Die Eigenwahrnehmung hat den Vorteil, dass das Fachwissen in der eigenen Verwaltung erhalten bleibt. Auch der direkte Zugriff auf die Daten und die flexiblere Anpassung an neue Anforderungen stellen sich als Vorteil dar. Gleichwohl ist festzustellen, dass die Eigenwahrnehmung mit einem kleinen Team hohe Anforderung an die Beschäftigten stellt und bei personellen Ausfällen oder Fluktuation nicht auf einen größeren Personalbestand zurückgegriffen werden kann.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass beide Varianten- die Eigenwahrnehmung und die Vergabe an die VAK- Vor- und Nachteile haben. Die meisten Kreise stellen ihre derzeitige Aufgabenwahrnehmung nicht in Frage. Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat aufgrund personeller Veränderungen jedoch entschieden, zum Jahresanfang 2023 die Personalabrechnung an die VAK abzugeben.

6.2 Vollstreckung

In der Teilprojektgruppe „Vollstreckung“ werden die Aufgabenbereiche des Vollstreckungsdienstes bearbeitet.

Kurzbeschreibung

Der Bereich Vollstreckung ist im Wesentlichen für die Verfolgung von Forderungen verantwortlich.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Bei den Vollstreckungsaufgaben bestehen Unterschiede bei der Wahrnehmung der Aufgaben. Ein Teil der Kreise nimmt die Vollstreckungsaufgaben ausschließlich mit eigenen Beschäftigten wahr, andere Kreise haben diese Aufgabe in Teilen oder vollständig vergeben.

Die Tabelle zeigt die wesentlichen **Strukturunterschiede**:

Strukturen Vollstreckung											
	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Wahrnehmung Außen- und Innendienst					X			X	X	X	X
Wahrnehmung nur Innendienst, Außendienst vergeben	X	X	X	X			X				
Wahrnehmung nur Innendienst, Außendienst durch nebenamtlich Beschäftigte						X					
Wahrnehmung Innendienst, Außendienst teilweise vergeben											
Wahrnehmung Außendienst für Dritte										X	X
Wahrnehmung Innen- und Außendienst für Dritte					X			X			
Zwangsentstempelungen durch die Vollstreckung					X			X			

Aufgrund der Strukturunterschiede kann ein Vergleich des Vollstreckungswesens derzeit nur mit 5 Kreisen (SL, OD, PI, SE, IZ) erfolgen.

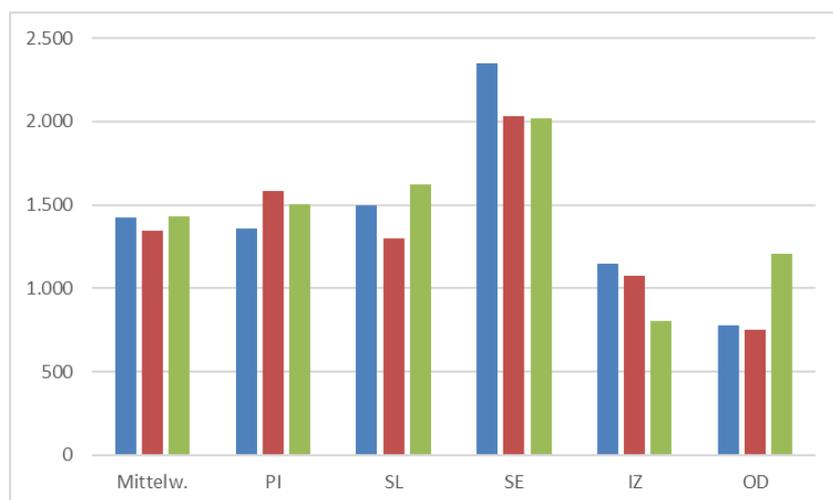
Der **Kreis Segeberg** nimmt seit 2020 den Vollstreckungsdienst vollständig selbst wahr. Bis einschließlich 2019 wurde der Außendienst teilweise durch Dritte wahrgenommen.

Beschreibung der Schlüsselkennzahlen

Kennzahl: Vollstreckungsfälle je besetzte Vollzeitstelle in der Vollstreckung. Diese Kennzahl berechnet, wie viele Vollstreckungsfälle je besetzte Vollzeitstelle im Jahr bearbeitet werden.

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022 für die Kreise, die die Vollstreckung ausschließlich mit eigenen Beschäftigten wahrnehmen.

Vollstreckungsaufträge je besetzte Vollzeitstelle 2020 bis 2022:



Vollstreckungsaufträge je bes. VZ-Stelle						
Jahr	Mittelw.	PI	SL	SE	IZ	OD
2020	1.427	1.358	1.500	2.348	1.151	780
2021	1.348	1.585	1.299	2.032	1.074	751
2022	1.432	1.503	1.626	2.016	804	1.210

Die durchschnittliche Stellenanzahl für die Vollstreckung in allen 11 Kreisen beträgt 2022 rd. 5 Stellen.

Mahnungen

In den meisten Kreisen werden die Mahnungen im Organisationsbereich des Zahlungsverkehrs (Kasse) und somit außerhalb des Vollstreckungswesens bearbeitet bzw. angestoßen.

Die Anzahl der Mahnungen sowie die Arbeitsweise zur Erstellung der Mahnungen hat jedoch einen nennenswerten Einfluss auf die Arbeit im Bereich der Vollstreckung. So tragen beispielsweise regelmäßige Mahnläufe dazu bei, die offenen Forderungen zu identifizieren. Im Vollstreckungsdienst können anhand der Mahnungen so-

wie mittels der Ankündigung weiterer Maßnahmen ausstehende Forderungen verfolgt werden.

Die Anzahl der Mahnungen wird von allen Kreisen erfasst. In der Tabelle wird die Anzahl der Mahnungen in den Jahren 2020 bis 2022 dargestellt:

Anzahl der Mahnungen												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	14.419	7.957	31.073	4.049	5.001	45.372	10.113	6.116	15.276	24.431	3.469	5.755
2021	13.908	6.527	31.321	5.164	6.884	41.013	17.352	6.312	10.644	20.295	2.700	4.776
2022	15.392	7.100	31.609	5.548	5.214	49.489	15.409	11.821	15.689	20.554	2.272	4.607

6.3 Zulassungsstelle

Kurzbeschreibung

In der Zulassungsstelle werden im Wesentlichen folgende Leistungen erbracht: Zulassung, Außerbetriebsetzung und Umschreibung von Fahrzeugen sowie Überwachung und Durchsetzung von Halterpflichten und Bestandspflege des Fahrzeugregisters; Erteilung von Ausnahmen von den Bau- und Betriebsvorschriften der Fahrzeuge einschließlich der Befreiung von der Zulassungspflicht.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Grundsätzlich wurden keine wesentlichen Strukturunterschiede sichtbar. Der Kreis Schleswig-Flensburg kooperiert im Bereich des Zulassungswesens mit der Stadt Flensburg und der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit der Stadt Kiel (Außenstelle Altenholz). Darüber hinaus ist die Anzahl der Standorte bzw. Außenstellen unterschiedlich.

Austausch zu Prozessen / Arbeitsabläufen

In der Teilprojektgruppe findet ein Austausch zu Prozessen und zur Arbeitsorganisation und den jeweiligen Vor- und Nachteilen statt.

Durch die stufenweise Einführung der **internetbasierten Zulassung (iKfz)** sind alle Zulassungsbehörden per bundesweiter Rechtsverordnung verpflichtet, die vorgesehenen Vorgänge onlinefähig anzubieten. Mit der Stufe I (seit 2015) können Außerbetriebsetzungen online erfolgen. Mit der 2017 eingeführten Stufe II besteht für die Antragstellerinnen/Antragsteller die Möglichkeit, die Wiederzulassung Ihres Fahrzeuges nach vorheriger Außerbetriebsetzung auf Ihren Namen vorzunehmen (Wiederzulassung auf den gleichen Halter im gleichen Zulassungsbezirk). Ab 2018 erfolgt die Ausgabe der neuen Zulassungsbescheinigung Teil II mit Sicherheitscode zur Vorbereitung einer späteren Nutzung für einen internetbasierten Antrag auf Neuzulassung bzw. Umschreibung eines Fahrzeuges. Mit der Stufe III, die zum 1. Oktober 2019 eingeführt wurde, sollte auch die Neuzulassung online erfolgen können.

Die Umsetzung hat sich in Schleswig-Holstein jedoch erheblich verzögert. Im Jahr 2020 standen die meisten Dienste nicht zur Verfügung. Im Laufe des Jahres 2020 wurden die Dienste der Stufe I wieder in Betrieb genommen. Die Dienste der Stufe II und III wurden erst im Frühjahr 2021 umgesetzt.

Die Zulassungsbehörden statten in der täglichen Arbeit die Fahrzeuge mit Zulassungsbescheinigungen (Druckstücknummern) und Plaketten (Sicherheitscodes) aus, die im internetbasierten Verfahren notwendig sind, um die gewünschte Dienstleistung in Anspruch zu nehmen.

Bislang hat sich für die Zulassungsstellen wenig Entlastung durch die Onlinedienste ergeben. Die verfügbaren Dienste wurden von den Bürgerinnen und Bürgern bislang eher zurückhaltend genutzt.

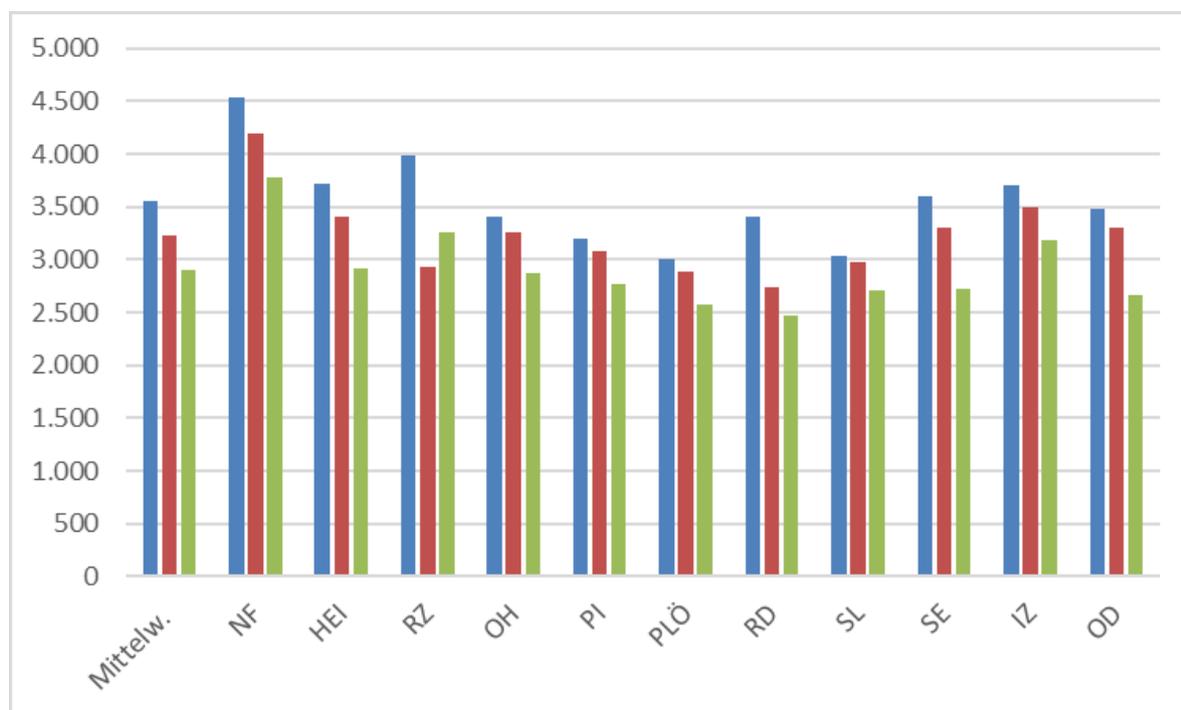
Folgen der Corona-Pandemie

Die Zulassungsstellen gehören in den Kreisverwaltungen zu den am höchsten frequentierten Bereichen mit direkten Kontakten zu Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Durch die pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen wurden in den Zulassungsstellen Prozesse umgestellt. Nach Auslaufen der Kontaktbeschränkungen hat sich nun eine Normalisierung ergeben. Viele Zulassungsstellen bleiben jedoch weiter bei der nun bewährten Praxis der Terminvereinbarung.

Beschreibung der Schlüsselkennzahl

Kennzahl: Gewichtete Fälle je besetzte Vollzeitstelle. Diese Kennzahl berechnet, wie viele gewichtete Zulassungsvorgänge je besetzte Vollzeitstelle bearbeitet werden.

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022:



gewichtete Geschäftsvorfälle je Vollzeitstelle												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	3.552	4.528	3.717	3.985	3.407	3.198	3.004	3.412	3.041	3.594	3.705	3.480
2021	3.232	4.186	3.403	2.931	3.261	3.082	2.888	2.736	2.968	3.298	3.495	3.297
2022	2.901	3.771	2.909	3.261	2.877	2.760	2.578	2.469	2.713	2.727	3.180	2.668

Kennzahlen zur Kundenorientierung

Neben den o.a. Fallzahlen wurden Zahlen erhoben, die als Indikatoren für Kundenorientierung bzw. Service dienen, u.a. Wartezeiten und reguläre Öffnungszeiten. Durch die bereits beschriebenen pandemiebedingten Änderungen in den Abläufen ist die Aussagekraft der regulären Öffnungszeiten sowie der Wartezeiten jedoch hinfällig. Die in den Vorjahren abgebildeten Wartezeiten werden aufgrund der vorwiegenden Bearbeitung nach Terminvereinbarung ebenfalls nicht abgebildet.

6.4 Bußgeld

Kurzbeschreibung

In dieser Teilprojektgruppe wird die zentrale Bußgeldstelle abgebildet. Zu den Aufgaben gehören u.a. die Bearbeitung der Verwarn- und Bußgeldvorgänge.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Die folgende Tabelle zeigt die z.T. unterschiedlich organisierte Aufgabenwahrnehmung im Überblick:

	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD	
Zentral für OWIG Verkehr			X	X	X		X		X			
Zentral für alle OWIG-Angelegenheiten	X	X				X		X			X	HEI: Dienstleister für IZ
Zentral für Fälle außer OWIG Verkehr (zweite zentr. Stelle)			X	X					X			SE: außer Baurecht
Sonstige: dezentral nach Aufgabenbereichen					X							
Anbindung zentr. OWI-Stelle der Polizei	X	X	X	X	X	X	X	X			X	
Ahndung ruhender Verkehr beim Kreis	X	X				X	X				X	RD: nur für die Stadt Nortorf
Ahndung fließender nur Kreis	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	
Überwachung ruhenden Verkehr z.T. durch Dritte (durch Städte und Gemeinden)	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	
Überwachung Geschwindigkeit durch Kreis (eigener Trupp)	X	X	X			X	X	X				
Überwachung Geschwindigkeit in Kooperation mit Polizei (Trupp gemischt Polizei und Kreis)	X	X		X	X		X		X		X	
Überwachung Geschwindigkeit durch Polizei (Trupp nur Polizei)		X	X		X	X	X	X			X	

Die Kreise Dithmarschen und Steinburg kooperieren im Bereich der Bußgeldbearbeitung. Im Kreis Dithmarschen werden im Rahmen der Kooperation die Fälle aus beiden Kreisen bearbeitet. Es erscheinen daher in den Auswertungen und Grafiken keine Werte des Kreises Steinburg. Zudem bearbeitet der Kreis Dithmarschen die „sonstigen Ordnungswidrigkeiten“ des Kreises Rendsburg-Eckernförde im Rahmen einer Kooperation.

Der Kreis Segeberg ist im Gegensatz zu allen anderen Kreisen nur mit einem Teil des Aufgabengebietes an die zentrale OWI-Stelle der Polizei angebunden.

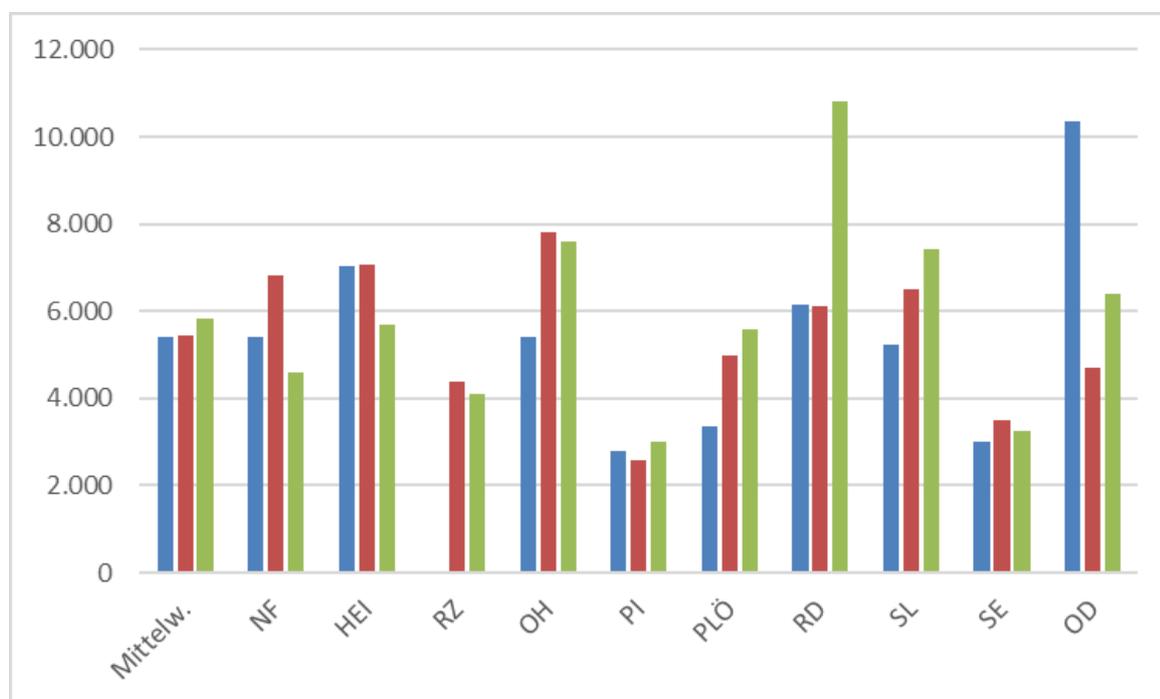
Einige Kreise bearbeiten in der zentralen Bußgeldstelle ausschließlich die Verfahren aus dem Verkehrsbereich und andere Kreise neben den Verkehrsfällen alle anderen Fälle, wie beispielsweise aus dem Bau- oder Ordnungsbereich. Dieser Unterschied wurde durch eine unterschiedliche Gewichtung der allgemeinen Verfahren und der Verkehrsverfahren berücksichtigt.

Beschreibung der Schlüsselkennzahl

Kennzahl: Gewichtete Fälle je besetzte Vollzeitstelle in der Bußgeldstelle.

Diese Kennzahl berechnet, wie viele gewichtete Fälle (Bußgeldbescheide, Verwarungen, Einsprüche, Akteneinsichten, Fahrverbote, Ermittlungen und Aufenthaltsermittlungen) je Vollzeitstelle bearbeitet wurden.

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022:



gewichtete Geschäftsvorfälle je besetzte VZ-Stelle											
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	OD
2020	5.411	5.405	7.038	k.A.	5.397	2.784	3.356	6.145	5.233	3.002	10.342
2021	5.442	6.833	7.069	4.367	7.807	2.583	4.970	6.111	6.494	3.486	4.701
2022	5.844	4.586	5.696	4.100	7.591	2.991	5.590	10.811	7.413	3.257	6.410

Insgesamt ist zum Arbeitsaufkommen festzustellen, dass die teilweise erheblichen Schwankungen durch **anlassbezogene Verkehrsüberwachungen** zustande kommen. Besonders bei Überwachungen im Bereich von Autobahnbaustellen können in kurzer Zeit viele tausend Verfahren entstehen. Im Jahr 2022 war dies beispielsweise im Kreis Rendsburg-Eckernförde festzustellen, wodurch die Fallzahlen nahezu verdoppelt wurden- bei gleichbleibendem Personal in der Bußgeldstelle. Ähnliche Effekte sind auch in anderen Kreisen festzustellen.

Diese Schwankungen sind kaum planbar. Der Personaleinsatz kann in den Kreisen nicht so flexibel aufgestockt werden, wie sich Fallzahlen spontan erhöhen. Hieraus ergeben sich oftmals Belastungssituationen in den Bußgeldstellen.

Einnahmen in der Bußgeldstelle

Ergänzend zu den gewichteten Geschäftsvorfällen werden die tatsächlich erzielten Einnahmen der zentralen Bußgeldstellen abgebildet. Die Daten wurden manuell aus den Kassenverfahren (H&H bzw. MACH) abgerufen. Sie werden als absolute Zahl (Gesamtsumme) und Kennzahl mit Bezug zu den gewichteten Fällen in der Bußgeldstelle abgebildet.

Beim **Kreis Dithmarschen** werden die gesamten Einnahmen einschließlich der Erträge aus der jeweiligen Kooperation mit dem Kreis Steinburg und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde berücksichtigt. Die Kooperation mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde beschränkt sich auf „sonstige Ordnungswidrigkeiten“, außerhalb der Verkehrsordnungswidrigkeiten. Die Personal-, Sach- und Gemeinkosten werden mit dem Kreis Steinburg auf Basis der gewichteten Geschäftsvorfälle und mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde auf Basis einer Fallkostenpauschale abgerechnet.

Sowohl der Kreis Steinburg als auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde erhalten vom Kreis Dithmarschen die ihnen zustehenden Erträge (örtliche Zuständigkeit gem. § 37 Ordnungswidrigkeitengesetz).

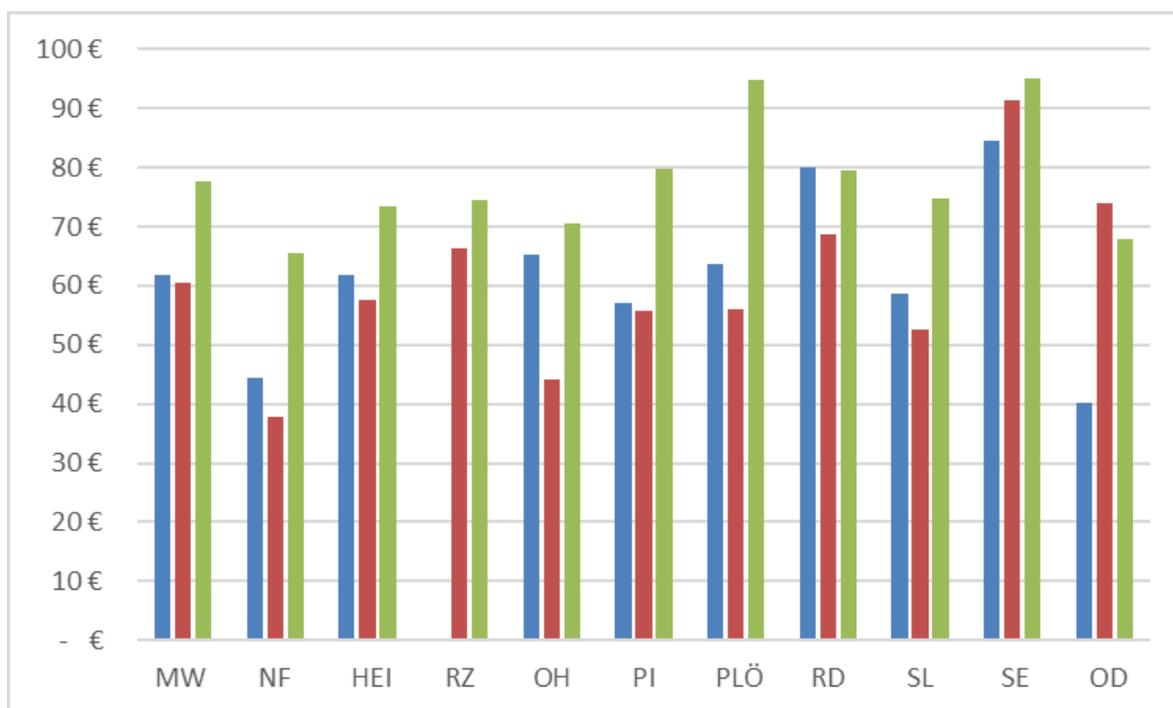
Gesamtsumme der Einnahmen in der Bußgeldstelle

Die folgende Tabelle bildet die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022 ab:

Einnahmen Bußgeld Ist (Quelle: Kassenverfahren H&H bzw. MACH) in Euro										
Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	OD
2020	1.142.288	6.468.090	k.A.	2.417.562	1.620.898	1.283.081	3.839.063	1.900.477	3.084.515	2.890.000
2021	1.474.630	6.879.938	1.536.097	2.019.406	1.621.210	1.666.781	3.267.882	2.385.502	3.293.640	3.512.423
2022	1.709.543	7.914.589	2.536.610	3.520.294	2.900.622	2.811.637	6.712.218	3.601.008	3.757.006	4.487.008

Einnahmen je gewichteter Geschäftsvorfall:

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2022:



Einnahmen je gew. Geschäftsvorfall											
Jahr	MW	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	OD
2020	62 €	44 €	62 €	k.A.	65 €	57 €	64 €	80 €	59 €	85 €	40 €
2021	60 €	38 €	58 €	66 €	44 €	56 €	56 €	69 €	52 €	91 €	74 €
2022	78 €	65 €	74 €	75 €	70 €	80 €	95 €	80 €	75 €	95 €	68 €

Die Einnahmen haben sich teilweise erheblich erhöht. Ein Grund ist die Reform der Bußgeldkatalog-Verordnung, die im November 2021 in Kraft getreten ist. Durch die Änderungen wurden einige ehemalige Ordnungswidrigkeiten zu Bußgeldtatbeständen, wodurch die Höhe des Bußgeldes steigt und zusätzlich Verwaltungsgebühren anfallen. Als weiterer Grund für die höheren Einnahmen sind die o.g. anlassbezogenen Kontrollen vornehmlich im Bereich von Autobahnbaustellen zu sehen. Nach Beendigung von Großbaustellen ist mit einem Rückgang der Einnahmen zu rechnen. Insgesamt sind Prognosen zur Einnahmeentwicklung durch diese Einflussfaktoren kaum möglich.

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis für die Bußgeldstelle beträgt 2022 rd. 9 Stellen.

6.5 Soziales

In der Teilprojektgruppe Soziales wird die Sozialhilfe nach SGB XII, differenziert in folgende Bereiche, betrachtet:

- Hilfe zum Lebensunterhalt,
- Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung,
- Hilfe zur Gesundheit,
- Hilfe zur Pflege,
- Hilfe zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten,
- Hilfe in anderen Lebenslagen und außerdem
- Leistungen aus dem Landespflegegesetz.

Nicht betrachtet wird der Bereich der Eingliederungshilfe, da dieser Bereich in einem bestehenden Benchmarkingprojekt (zusammen mit den kreisfreien Städten) betrachtet wird.

Die Ergebnisse der Teilprojektgruppe Soziales werden in einem **separaten Bericht**, der im Herbst erscheinen wird, differenziert dargestellt.

Im Juni 2023 erscheint ein separates **Kennzahlenheft 2023** mit aktuellen Zahlen aus dem Bereich Soziales.

6.6 Jugend

In der Teilprojektgruppe Jugend wurden u.a. die folgenden Bereiche betrachtet:

- Hilfen zur Erziehung,
- Hilfen nach § 19 SGB VIII (Gemeinsame Wohnformen für Mütter / Väter und Kinder),
- Hilfen nach § 35a SGB VIII (Eingliederungshilfe für seelisch behinderte Kinder und Jugendliche),
- Hilfen nach § 41 SGB VIII (Hilfe für junge Volljährige),
- Hilfen nach § 42 SGB VIII (Inobhutnahme von Kindern und Jugendlichen) und
- die Kindertagesbetreuung.

Die Ergebnisse der Teilprojektgruppe Jugend werden in einem **separaten Bericht**, der im Herbst erscheinen wird, differenziert dargestellt.

Im Juni 2023 erscheint ein separates **Kennzahlenheft 2023** mit aktuellen Zahlen aus dem Bereich Jugend.

6.7 Schulaufsicht

In dieser Teilprojektgruppe wird seit 2021 ausschließlich die Schulaufsicht betrachtet. Auf die Betrachtung der Schülerbeförderung, der Förderzentren und der beruflichen Schulen wird zukünftig verzichtet.

Kurzbeschreibung

In der Schulaufsicht werden u.a. die Personalangelegenheiten der Lehrkräfte der Schulen durch Beschäftigte der Kreise bearbeitet.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

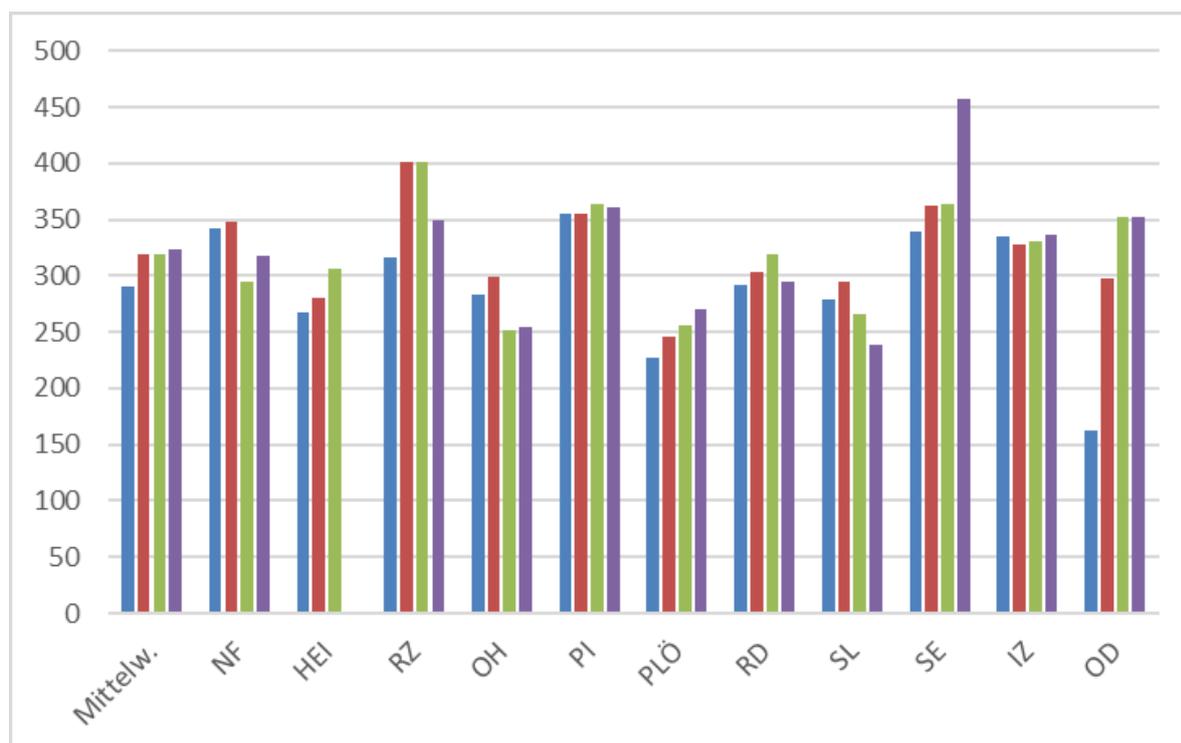
Es wurden keine wesentlichen Strukturunterschiede sichtbar.

Beschreibung der Schlüsselkennzahl

Kennzahl: Lehrkräfte (Personen) an Schulen in Zuständigkeit der unteren Schulaufsicht je bes. VZ-Stelle Schulaufsicht. Diese Kennzahl berechnet die Anzahl der Lehrkräfte je Vollzeitstelle in der Zuständigkeit der Schulaufsicht.

Für diese Kennzahl wurde der Erhebungstichtag auf den 01.10. festgelegt. Hierdurch wird die Anzahl der Stellen in der Schulaufsicht mit der Anzahl der Lehrkräfte für das aktuelle Schuljahr ins Verhältnis gesetzt (z.B. für 2020: Anzahl der Stellen zum 01.10.2019 für das Schuljahr 2019/2020).

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2020 bis 2023:



Lehrkräfte an Schulen in Zuständigkeit der unteren Schulaufsicht je bes. VZ-Stelle Schulaufsicht												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	291	342	267	316	283	356	227	293	279	340	335	162
2021	320	348	280	401	299	355	246	304	295	363	328	297
2022	319	295	307	401	252	364	256	319	266	364	331	352
2023	323	318	k.A.	349	255	361	270	296	239	458	336	352

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis für die Schulaufsicht beträgt 2023 rd. 4 Stellen.

6.8 Gesundheit

In der Teilprojektgruppe Gesundheit werden die Aufgaben der Gesundheitsämter in folgender Struktur betrachtet:

- amtsärztlicher Dienst,
- kinder- und jugendärztlicher Dienst,
- zahnärztlicher Dienst,
- Infektionsschutz und
- gesundheitlicher Umweltschutz.

Aufgrund der pandemiebedingten Arbeitsbelastungen in den Gesundheitsämtern wurde entschieden, die Erhebungen auch im Jahr 2023 auszusetzen.

6.9 Bauaufsicht

Kurzbeschreibung

In dieser Teilprojektgruppe wird ein Großteil der Aufgaben der unteren Bauaufsichtsbehörden betrachtet.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Grundsätzlich wurden keine wesentlichen Strukturunterschiede sichtbar. Es ist jedoch zu beachten, dass die Aufbauorganisation bzw. Zuordnung der Aufgaben der unteren Bauaufsichtsbehörde unterschiedlich ausgeprägt ist. Durch die Abbildung der gesamten Stellen für die Aufgaben ist eine Vergleichbarkeit sichergestellt.

Der Aufwand und die Arbeit in der Bauaufsicht ist u.a. abhängig von: Wohn- und Gewerbeansiedlung, Bevölkerungsentwicklung, Tourismus, Landwirtschaft, Windkraftanlagen, Kernkraftanlagen, Inseln und anderen Aspekten der Infrastruktur.

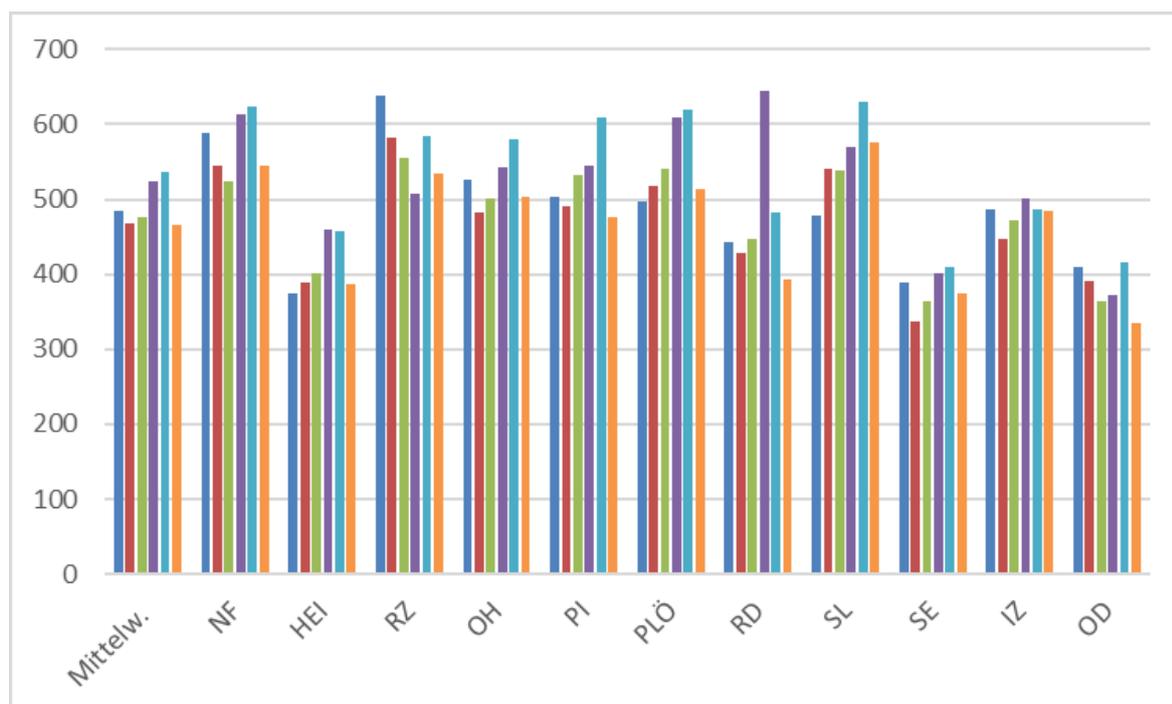
Nach Abbildung der Kennzahl zum Fallaufkommen folgen Darstellungen zu den Bearbeitungszeiten, Erträgen sowie zu Widersprüchen und Klagen in der Bauaufsicht.

Beschreibung der Schlüsselkennzahlen

Kennzahl: gewichtetes Fallaufkommen je VZ-Stelle Bauaufsicht. Diese Kennzahl berechnet, wie viele gewichtete Fälle je besetzte Vollstelle bearbeitet werden.

Die folgende Grafik und die Tabelle zeigen die Ergebnisse der Jahre 2017 bis 2022:

Gewichtetes Fallaufkommen je VZ-Stelle Bauaufsicht 2017 bis 2022



gewichtetes Fallaufkommen je VZ-Stelle												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2017	485	589	375	638	526	503	498	443	479	388	486	410
2018	468	545	390	583	482	491	517	429	541	337	446	390
2019	476	524	401	556	501	533	541	448	538	364	472	364
2020	524	613	459	507	543	545	609	644	569	401	501	373
2021	537	625	458	585	579	610	619	483	631	410	488	417
2022	466	544	387	535	503	476	513	393	576	375	485	335

Das Fallaufkommen war in den Jahren 2020 und 2021 außergewöhnlich hoch. Der Personalbedarf ist 2020 und 2021 aufgrund der hohen Fallzahlen stark angestiegen. Aus verschiedenen Gründen (Erkrankungen, Rente etc.) waren zudem diverse Stellen vakant. Viele Kreise konnten aufgrund des Fachkräftemangels nicht alle vakanten Stellen nach- bzw. neubesetzen. Bei den Unteren Bauaufsichtsbehörden sind aufgrund der hohen Arbeitsmenge und der Vakanzen Rückstände entstanden. Im Jahr 2022 ist das Fallaufkommen leicht zurückgegangen. Es liegt aber weiterhin auf einem hohen Niveau und deutlich über dem Niveau im Langzeitvergleich. Zur Abbildung dieses Langzeitvergleichs wurde der oben dargestellte Zeitraum verlängert.

Die Situation in den Unteren Bauaufsichtsbehörden ist weiterhin angespannt. Die Generierung von geeignetem Personal stellt die Kreise vor enorme Herausforderungen.

Eine zusätzliche Belastung ist die Umsetzung der vielen gesetzlichen Neuregelungen der letzten Jahre, beispielsweise infolge der neuen Landesbauordnung sowie der Vielzahl an energiebezogenen Regelungen.

Die Digitalisierung hat bislang keine Entlastung gebracht. Die Einführung von Onlinediensten und die Weiterentwicklung zum „Digitalen Bauamt“ bindet erhebliche Ressourcen. Eine Entlastung durch diese zusätzlichen Antrags- und Kommunikationswege wird kurzfristig nicht erwartet.

Bearbeitungszeiten Bauaufsicht

Die Bearbeitungszeiten werden differenziert betrachtet. Somit können die Bearbeitungszeiten der Bearbeitungsschritte besser analysiert werden.

In der Tabelle werden die Bearbeitungstage der Jahre 2020 bis 2022 abgebildet.

Durchschnittliche Bearbeitungszeit der Neuansträge in Tagen														
	Verfahren	Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Antragseingang bis Anforderung der fehlenden Antragsunterlagen	§ 66 LBO	2020	9	13	7	2	13	4	11	3	17	9	13	7
		2021	9	10	8	4	14	3	9	6	8	7	16	10
		2022	11	10	5	3	19	k.A.	5	7	15	13	20	10
	§ 67 LBO	2020	14	21	9	6	22	5	12	9	10	23	31	7
		2021	15	15	8	5	25	7	11	19	8	22	26	18
		2022	16	13	9	3	39	k.A.	8	12	15	26	22	15
	§ 69 LBO	2020	14	21	7	6	36	6	11	7	14	17	18	8
		2021	13	15	9	5	19	6	7	11	16	17	23	13
		2022	13	12	6	3	25	k.A.	4	12	14	19	21	14
Vollständigkeit der Unterlagen bis Bescheiderteilung	§ 66 LBO	2020	45	35	28	38	60	41	33	47	22	85	75	34
		2021	50	40	32	52	70	43	33	40	22	72	89	53
		2022	53	45	39	68	66	k.A.	34	26	22	80	92	54
	§ 67 LBO	2020	34	33	13	45	47	37	29	41	14	36	53	30
		2021	41	41	16	61	55	42	28	41	14	38	74	39
		2022	44	39	23	66	75	k.A.	24	27	16	43	78	48
	§ 69 LBO	2020	35	31	12	39	77	31	28	42	16	33	50	31
		2021	36	38	16	43	51	33	26	37	15	35	56	46
		2022	38	37	24	62	54	k.A.	24	25	15	39	52	48
Antragseingang bis Bescheiderteilung	§ 66 LBO	2020	72	63	54	45	65	68	74	77	73	88	102	80
		2021	75	61	57	68	74	71	79	91	73	78	101	67
		2022	80	66	69	80	79	k.A.	74	70	85	91	120	66
	§ 67 LBO	2020	75	76	49	71	75	74	88	79	67	88	97	64
		2021	83	80	63	87	85	91	83	97	67	89	96	79
		2022	85	77	74	86	103	k.A.	75	74	89	98	98	80
	§ 69 LBO	2020	73	68	41	65	122	61	76	73	67	78	87	62
		2021	72	74	58	63	73	65	72	83	71	78	84	74
		2022	74	72	60	80	78	k.A.	66	66	80	86	79	74

§ 66 LBO	Vorbescheidsverfahren
§ 67 LBO	Bauantragsverfahren
§ 69 LBO	Vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren

Erträge und fiktive Gebühreneinnahmen

Nachfolgend werden die Erträge und fiktiven Gebühreneinnahmen der Bauaufsicht abgebildet. Fiktive Gebühreneinnahmen sind nicht realisierte Einnahmen. Aufgrund des § 8 Verwaltungskostengesetz sind u.a. Gebietskörperschaften von Verwaltungsgebühren befreit. Dies ist der Fall, wenn beispielsweise eine Gemeinde Bauherrin ist. Hier entfallen die ansonsten fälligen Gebühreneinnahmen. Um in diesen Fällen den Ausfall der Gebühreneinnahmen darstellen zu können, bilden die Kreise die sog. fiktiven Gebühreneinnahmen ab.

Die nachfolgende Tabelle enthält die **ordentlichen Erträge**, die sich hauptsächlich aus den Gebühreneinnahmen ergeben.

Ordentliche Erträge (Ist- Werte) in Euro												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	1.341.128	1.882.067	830.466	1.113.897	1.528.275	1.324.921	801.883	1.536.030	1.606.202	1.557.678	1.070.787	1.500.199
2021	1.611.566	2.015.531	1.436.358	1.384.421	1.411.941	1.597.855	965.369	2.227.062	2.331.198	1.807.964	1.140.721	1.408.803
2022	1.744.621	2.240.978	1.102.675	954.145	1.698.159	k.A.	1.387.742	3.694.362	2.230.321	1.926.981	739.212	1.471.637

Die nachfolgende Tabelle enthält die **fiktiven Gebühreneinnahmen**. Die Daten stammen aus separaten Aufzeichnungen der Kreise.

Fiktive Gebühreneinnahmen in Euro												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	129.495	206.633	74.517	199.173	43.792	115.000	122.473	28.843	144.566	279.000	144.357	66.086
2021	121.967	103.758	98.785	120.536	232.414	75.306	88.237	73.975	62.480	201.329	77.709	207.103
2022	124.996	183.750	95.002	94.911	63.022	k.A.	100.810	31.063	112.520	132.617	176.964	259.302

Die nachfolgende Tabelle enthält die **Summe** aus den ordentlichen Erträgen und den fiktiven Gebühreneinnahmen.

Summe ordentliche Erträge und fiktive Gebühreneinnahmen in Euro												
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
2020	1.470.622	2.088.700	904.983	1.313.070	1.572.067	1.439.921	924.356	1.564.873	1.750.768	1.836.678	1.215.144	1.566.285
2021	1.733.532	2.119.289	1.535.143	1.504.957	1.644.355	1.673.161	1.053.606	2.301.037	2.393.678	2.009.293	1.218.430	1.615.906
2022	1.869.617	2.424.728	1.197.677	1.049.056	1.761.180	k.A.	1.488.552	3.725.425	2.342.841	2.059.598	916.176	1.730.940

Zu den Gebühreneinnahmen ist festzustellen, dass es aufgrund von Einmaleffekten zu stärkeren **jährlichen Schwankungen** kommen kann. Dies war beispielsweise beim Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2022 festzustellen. Dort hat ein einziges Großprojekt etwa die Hälfte der Einnahmen ausgemacht. Ähnliche Effekte entstehen nicht nur durch einmalige Großprojekte, sondern z.B. auch bei Abnahmen von Windkraftanlagen.

Widersprüche und Klagen in der Bauaufsicht

In der folgenden Tabelle werden absolute Zahlen zu Widersprüchen und Klagen abgebildet:

Jahr	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Anzahl der eingegangenen Widersprüche im Baugenehmigungsverfahren											
2020	97	30	65	97	33	20	103	44	100	33	106
2021	134	44	68	116	40	31	152	18	50	68	104
2022	85	48	51	77	44	37	95	25	84	42	67
Anzahl der eingegangenen Widersprüche Bauaufsicht gesamt											
2020	130	41	107	114	51	72	112	69	111	56	114
2021	174	51	114	164	50	74	154	63	110	93	130
2022	117	62	74	142	77	93	99	69	87	42	67
Anzahl der eingegangenen Klagen											
2020	37	11	11	17	18	16	21	11	17	5	22
2021	52	18	16	27	17	14	18	10	14	5	24
2022	33	20	26	40	21	11	17	12	14	2	13
Anzahl der entschiedenen Klagen											
2020	39	11	14	7	12	14	10	2	9	7	9
2021	25	18	14	19	5	14	22	11	3	5	18
2022	19	11	12	15	7	13	6	8	3	4	2
Anzahl der stattgegebenen Klagen											
2020	4	1	3	1	2	0	1	0	3	0	0
2021	1	0	3	2	0	0	3	1	0	1	1
2022	2	0	3	1	0	1	1	1	0	0	0

In der folgenden Tabelle werden Kennzahlen zu Widersprüchen und Klagen abgebildet:

Jahr	Mittelw.	NF	HEI	RZ	OH	PI	PLÖ	RD	SL	SE	IZ	OD
Widerspruchsquote im Baugenehmigungsverfahren (%)												
2020	4	4	3	4	4	2	1	4	2	5	3	8
2021	4	5	3	3	5	2	2	6	1	2	6	7
2022	4	4	5	3	4	3	3	4	1	5	4	6
Widerspruchsquote Bauaufsicht gesamt (%)												
2020	4	5	4	5	4	2	4	4	3	5	4	7
2021	5	6	4	5	6	2	4	5	2	5	7	8
2022	4	4	6	4	6	4	6	4	3	4	3	5
Widerspruchstattgabequote Bauaufsicht gesamt (%)												
2020	13	1	2	0	5	0	0	62	8	31	22	9
2021	13	1	3	0	2	0	1	35	9	41	38	11
2022	16	1	8	1	6	65	0	17	6	33	16	18
Klagequote (%)												
2020	28	23	10	30	40	51	20	45	28	20	11	27
2021	32	34	31	16	49	113	21	18	15	18	12	26
2022	31	33	33	17	37	105	33	14	17	16	4	29
Klagestattgabequote (%)												
2020	10	10	9	21	14	17	0	10	0	33	0	0
2021	8	4	0	21	11	0	0	14	9	0	20	6
2022	7	11	0	25	7	0	8	17	13	0	0	0

Die **Widerspruchsquote im Baugenehmigungsverfahren** berechnet sich wie folgt:
Die Summe der eingegangenen Widersprüche im Baugenehmigungsverfahren (Ablehnungen, Versagungen, Auflagen, Gebühren, Nachbarwidersprüche) wird ins Verhältnis gesetzt zur Summe der Neuanträge in der Bauaufsicht.

Die **Widerspruchsquote Bauaufsicht gesamt** berechnet sich wie folgt:
Die Summe aller eingegangenen Widersprüche (aus Baugenehmigungsverfahren sowie Ordnungsverfügungen / baurechtlichen Verfahren) wird ins Verhältnis gesetzt zur Summe der Neuanträge und Verfahren (einschließlich ordnungsrechtliche Verfahren) in der Bauaufsicht.

Die **Widerspruchstattgabequote** berechnet sich wie folgt:
Die Summe der stattgegebenen Widersprüche wird ins Verhältnis gesetzt zur Summe der beschiedenen Widersprüche in der Bauaufsicht.

Die **Klagequote** berechnet sich wie folgt:

Die Summe der eingegangenen Klagen wird ins Verhältnis gesetzt zur Summe der beschiedenen Widersprüche in der Bauaufsicht.

Die **Klagestattgabequote** berechnet sich wie folgt:

Die Summe der stattgegebenen Klagen wird ins Verhältnis gesetzt zur Summe der entschiedenen Klagen in der Bauaufsicht.

Bei den Quoten ist zu beachten, dass rechnerisch über 100 % möglich sind, wenn beispielsweise im laufenden Jahr Klagen eingehen, die gegen Widerspruchsbescheide des Vorjahres gerichtet sind. So ist beispielsweise die Klagequote im Kreis Pinneberg im Jahr 2021 von 113 % zu erklären. Im Jahr 2021 sind dort 17 Klagen eingegangen- teilweise gegen Widerspruchsbescheide des Vorjahres. Demgegenüber stehen im Jahr 2021 lediglich 15 Widerspruchsbescheide.

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis für die untere Bauaufsichtsbehörde beträgt 2022 rd. 20 Stellen.

7 **Ausblick**

Seit dem Projektbeginn im Jahr 2010 hat sich das Benchmarking zu einem Instrument zur Unterstützung der Steuerung in den Kreisen entwickelt. Durch die Fortschreibung der Grund- und Kennzahlen sind auch langfristige Entwicklungen erkennbar. Gleichzeitig ist der Aufwand für die Durchführung des Benchmarking für die Kreise kontinuierlich gesunken. Die jährliche Eingabe der Daten ist mittlerweile eingeübt und die Anzahl der notwendigen Sitzungen konnte über die Jahre reduziert werden. Eine weitere Reduzierung des Aufwandes hat sich durch die Einstellung einiger Teilprojektgruppen im Jahr 2021 ergeben. Gleichwohl stehen auch bei reduziertem Umfang weiterhin umfangreiche Kennzahlen aus verschiedenen Bereichen der Verwaltungen für Vergleiche zur Verfügung.

Der kreisinterne Umgang mit den Ergebnissen hat einen wesentlichen Einfluss auf den Erfolg des Benchmarking. Die Detailfragen zu den Gründen für Unterschiede werden nur durch gezielte Vor- und Nachbearbeitung in den Kreisverwaltungen zu beantworten sein. Insgesamt ist dabei festzustellen, dass das Benchmarking in den Kreisen unterschiedlich genutzt wird.

8 Anlagen

Übersicht der Kreise und Abkürzungen

Kreis Dithmarschen	HEI
Kreis Herzogtum Lauenburg	RZ
Kreis Nordfriesland	NF
Kreis Ostholstein	OH
Kreis Pinneberg	PI
Kreis Plön	PLÖ
Kreis Rendsburg-Eckernförde	RD
Kreis Schleswig-Flensburg	SL
Kreis Segeberg	SE
Kreis Steinburg	IZ
Kreis Stormarn	OD

Kreiskoordinatoren

Kreiskoordinatoren / Mitglieder des AK Benchmarking	Name
Kreis Dithmarschen	Herr Arens
Kreis Herzogtum Lauenburg	Herr Schutz
Kreis Nordfriesland	Herr Mentzel
Kreis Ostholstein	Frau Sommerfeld
Kreis Pinneberg	Herr Eichler
Kreis Plön	Frau Harwart-Liske
Kreis Rendsburg-Eckernförde	Frau Richter
Kreis Schleswig-Flensburg	Herr Scherzer
Kreis Segeberg	Herr Martin
Kreis Steinburg	Frau König
Kreis Stormarn	Frau Bebensee
Schleswig-Holsteinischer Landkreistag	Herr Schroeder

Teilprojektgruppen	
1a	Soziales
1b	Gesundheit (pausiert seit 2021)
2	Jugend
3	Bauaufsicht
4	Schulverwaltung
5b	Bußgeld
5b	Zulassung
6a	Personal
6b	Vollstreckung