



Fachbereich: FB 1 Zentrale Dienste

Telefon: 04331/202-350

E-Mail: martin.schmedtje@kreis-rd.de

## **TAGESORDNUNG**

### Sitzung des Kreistages Rendsburg-Eckernförde

---

**Sitzungstermin:** Montag, 23.09.2013, 16:00 Uhr  
**Ort, Raum:** Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768  
Rendsburg, Kreistagssitzungssaal

---

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Verwaltungsbericht des Landrats
4. Umbesetzung von Ausschüssen
5. Gültigkeit der Kreiswahl am 26.05.2013
6. Änderung der Aufbauorganisation in der Kreisverwaltung **VO/2013/058**
7. Regionaler Nahverkehrsplan 2013-2017 **VO/2013/066**
8. Abfallwirtschaftskonzept 2013-2017 **VO/2013/028**
9. Entwurf einer Richtlinie des Kreises für die Gewährung von Zuschüssen für die Förderung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten **VO/2013/043**
10. Entwurf einer Satzung des Kreises über die Bestellung einer/eines ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten **VO/2013/038**
11. Nordkolleg Rendsburg GmbH; hier: Anpassung des Betrauungsbeschlusses **VO/2013/008**
12. Verabschiedung der ausgeschiedenen Kreistagsabgeordneten

Eine Beschlussfassung über die nicht öffentliche Beratung einzelner Tagesordnungspunkte ist möglich.



<b>Mitteilungsvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/058
Federführend: FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	22.08.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Rohlfs, Thilo
		Bearbeiter/in:	Thilo Rohlfs
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Änderung der Aufbauorganisation in der Kreisverwaltung</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Kenntnisnahme	

#### Finanzielle Auswirkungen:

keine

#### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

#### 2. Sachverhalt:

Es ist beabsichtigt, das zeitgleiche Ausscheiden zweier Fachdienstleitungen im Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen für eine Straffung der Aufbauorganisation der Kreisverwaltung durch eine Zusammenlegung von zwei Fachdiensten zu nutzen.

Konkret ist folgende Änderung vorgesehen:

Die beiden bisherigen Fachdienste „Allgemeine Ordnungsverwaltung“ und „Verkehr“ sollen künftig in einem Fachdienst „Allgemeine Ordnungsangelegenheiten und Verkehr“ zusammengefasst werden. Damit wird eine inhaltlich sinnvolle Bündelung dieser beiden, bislang in zwei Fachdiensten wahrgenommenen, ordnungsrechtlich geprägten Aufgabenbereichen vorgenommen.

Der Fachdienst „Allgemeine Ordnungsangelegenheiten und Verkehr“ soll untergliedert werden in vier Fachgruppen, die bereits in den beiden bisherigen Fachdiensten „Allgemeine Ordnungsverwaltung“ und „Verkehr“ bestanden. Gleichzeitig soll es künftig auch in den zwei Fachgruppen, deren Leitung bisher gleichzeitig von der jeweiligen Fachdienstleitung wahrgenommen wurde, eine eigene Fachgruppenleitung geben. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass sich die künftige Fachdienstleitung des neuen Fachdienstes „Allgemeine Ordnungsangelegenheiten und Verkehr“ ausschließlich auf die mit der Leitung des Fachdienstes verbundenen Aufgaben konzentrieren kann.

Die Umorganisation erfolgt im Rahmen des vereinbarten Personalkostenbudgets. Eine Stellenmehrung findet ebenfalls nicht statt.

Dem Kreistag wird der dieser Vorlage beigefügte Vorschlag für eine Änderung an der Aufbauorganisation der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde gemäß § 51 Abs. 3 KrO vorgelegt. Der Vorsitzende des Personalrats hat nach § 83 MBG bei der Beratung ein qualifiziertes Anhörungsrecht.

Der Hauptausschuss hat die vorgesehene Veränderung in seiner Sitzung am 15.08.2013 zur Kenntnis genommen und die Verwaltung ermächtigt, bereits vor einer abschließenden Befassung des Kreistages die notwendigen Schritte für eine rechtzeitige Besetzung der neuen Fachdienstleitung vorzunehmen.

Zur besseren Übersicht ist die vorgesehene Änderung an der Verwaltungsgliederung noch einmal in rot markiert dem anliegenden Verwaltungsgliederungsplan zu entnehmen. Ein Entwurf des neuen Verwaltungsgliederungsplanes mit Stand für den 01.12.2013 ist ebenfalls als Anlage beigefügt.

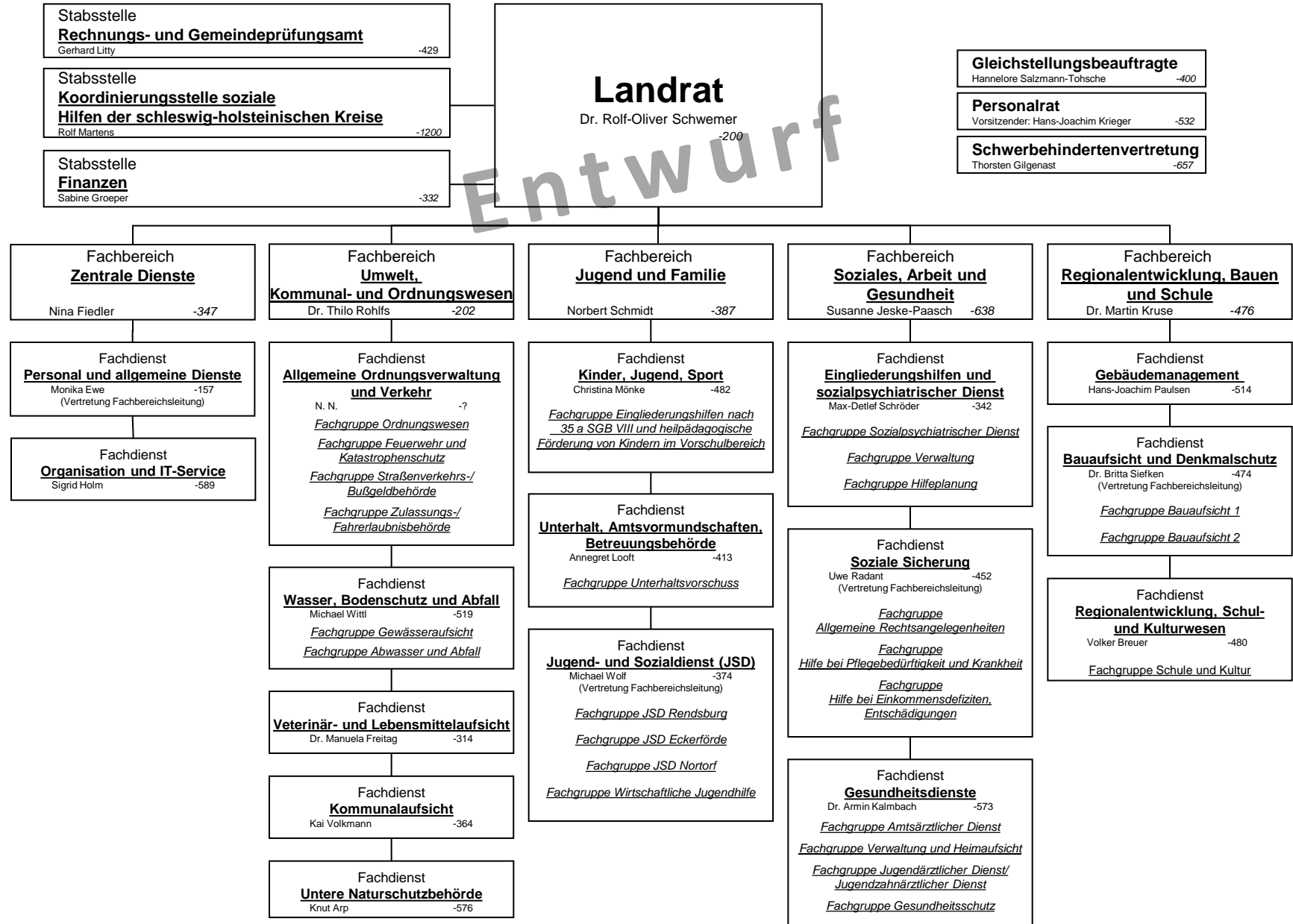
**Anlagen:**

Verwaltungsgliederungsplan mit Änderungen bzw. mit Stand zum 01.12.2013



# Verwaltungsgliederungsplan der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde

Stand für den 01.12.2013  
Telefon Kreishaus Rendsburg  
Zentrale: 04331 202-0





# Verwaltungsgliederungsplan der Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde

Stand für den 01.12.2013  
Telefon Kreishaus Rendsburg  
Zentrale: 04331 202-0

Stabsstelle 02  
**Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt**  
Gerhard Littig -429

Stabsstelle 04  
**Koordinierungsstelle soziale  
Hilfen der schleswig-holsteinischen Kreise**  
Rolf Martens -1200

Stabsstelle 05  
**Finanzen**  
Sabine Groeper -332

**Landrat**

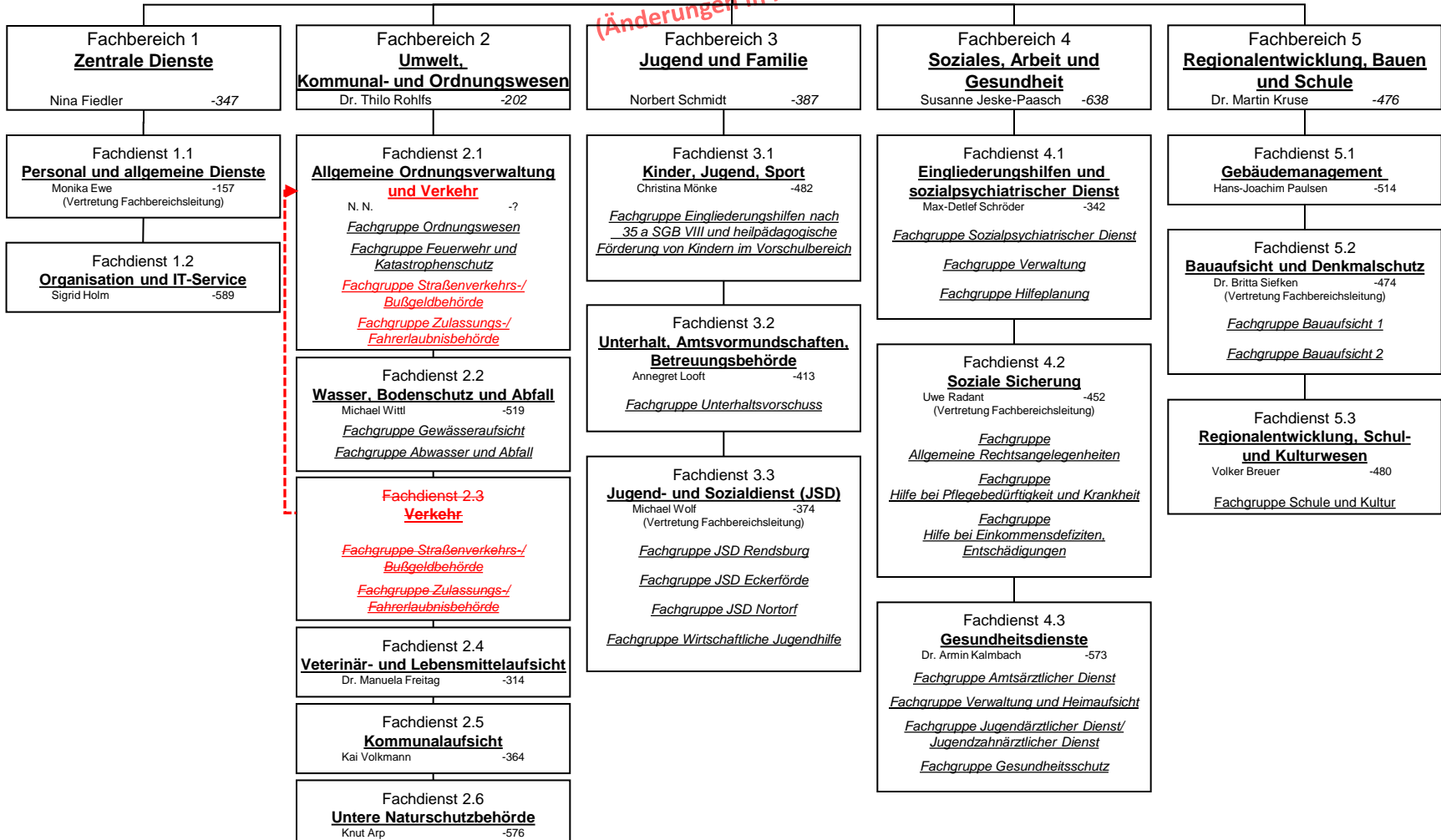
Dr. Rolf-Oliver Schwemer  
-200

**Gleichstellungsbeauftragte**  
Hannelore Salzmann-Tohsche -400

**Personalrat**  
Vorsitzender: Hans-Joachim Krieger -532

**Schwerbehindertenvertretung**  
Thorsten Gilgenast -657

**Entwurf**  
(Änderungen in roter Farbe)





<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/066
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	05.09.2013
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
<b>Regionaler Nahverkehrsplan 2013-2017</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde beschließt, dem als Anlage beigefügten Regionalen Nahverkehrsplan 2013-2017 zuzustimmen.

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

entfällt

**2. Sachverhalt:**

Der Regionalentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 14. August 2013 den vorliegenden RNVP-Entwurf, unter Berücksichtigung der beschlossenen Änderungen, mit 6 Ja-Stimmen bei 7 Enthaltungen beschlossen.

Den Mitgliedern des Kreistages wird mit der Einladung zur Sitzung der aktuelle RNVP zur Verfügung gestellt, in dem die von der SPD-Fraktion eingebrachten und im Regionalentwicklungsausschuss beschlossenen Änderungen enthalten sind.

Der Kreistag wird um abschließende Beratung und Beschlussfassung gebeten.

**Finanzielle Auswirkungen:**

ja

**Anlage/n:**

Regionaler Nahverkehrsplan 2013-2017

# **Regionaler Nahverkehrsplan 2013 - 2017**



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**

**Stand: 06.09.2013**



**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auftragnehmer:

VRK – Geschäftsstelle

Alexander Müller

Mitarbeit:

ÖPNV-Beratung Wolfgang Budde

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrspolitische Zielsetzungen .....</b>	<b>2</b>
2.1	Ziele des Raumordnungsgesetzes (ROG, Fassung vom 31.07.2009).....	2
2.2	Ziele des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP) .....	3
2.3	Ziele des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte 2000.....	3
2.4	Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.05.2007).....	4
2.5	Ziele des Bundes- und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG, Fassung vom 01.01.2008/LBGG, Fassung vom 18.11.2008).....	5
2.6	Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, letzte Fassung 2008-2012 unter Berücksichtigung bekannter Inhalte für die Fassung 2013-2017).....	5
2.7	Ziele des Kreises Rendsburg-Eckernförde.....	5
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen .....</b>	<b>6</b>
3.1	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	6
3.1.1	Europäische Ebene.....	6
3.1.1.1	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union von 2009 (AEU-Vertrag) .....	6
3.1.1.2	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 .....	7
3.1.2	Bundesebene.....	8
3.1.2.1	Regionalisierungsgesetz (RegG, Fassung vom 12.12.2007).....	8
3.1.2.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Stand: 1.1.2013).....	8
3.1.2.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG, Fassung vom 24.5.2007) .....	9
3.1.3	Landesebene .....	9
3.1.3.1	Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein – GVFG-SH -) .....	9
3.1.3.2	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.5.2007).....	9
3.1.3.2.1	Nahverkehrsplan (ÖPNVG §§ 4 und 5).....	10
3.1.3.2.2	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 .....	11
3.1.4	Auswirkungen des rechtlichen Rahmens auf die Finanzierung des ÖPNV.....	11
3.1.4.1	RegG .....	12
3.1.4.2	PBefG .....	12
3.1.4.3	GVFG .....	12
3.1.4.4	ÖPNVG.....	13
3.1.4.5	Weiteres .....	13
3.2	Strukturelle Gegebenheiten im Kreis Rendsburg-Eckernförde und deren Entwicklung.....	14
3.2.1	Grundlagen.....	14
3.2.2	Größe, Verteilung und Struktur der Bevölkerung.....	15
3.2.3	Schulischer Bereich .....	17
3.2.4	Arbeitsplätze/Beschäftigung.....	19
3.2.4.1	Verteilung der Arbeitsplätze .....	19
3.2.4.2	Berufspendler .....	20
3.2.5	Tourismus.....	21
3.2.6	Verkehrsinfrastruktur.....	22
3.2.6.1	Schiene.....	22
3.2.6.2	Straße.....	22
3.2.7	Motorisierung .....	24
3.3	ÖPNV und Klima- bzw. Umweltschutz .....	25
3.4	Finanzielle Rahmenbedingungen.....	27

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

<b>4</b>	<b>Leistungsangebot und Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr des Kreises</b>	<b>28</b>
4.1	Entwicklungen der letzten Jahre .....	28
4.1.1	SPNV .....	28
4.1.2	Busverkehr.....	28
4.1.2.1	Allgemeines .....	28
4.1.2.2	Einzelmaßnahmen .....	29
4.1.2.2.1	Anpassungen an Schülerbelange .....	29
4.1.2.2.2	Sonstiges.....	30
4.2	Mobilitätsangebote zusätzlich zum öffentlichen Nahverkehr .....	31
4.2.1	PendlerPortal .....	31
4.3	Im Kreis Rendsburg-Eckernförde tätige Verkehrsunternehmen und deren Leistungsangebot.....	32
4.3.1	Allgemeines .....	32
4.3.2	Schienenpersonennahverkehr .....	33
4.3.3	Busverkehr.....	34
4.3.3.1	Stadt- und Stadt-Umlandverkehre.....	34
4.3.3.2	Regionalverkehr.....	39
4.3.4	Alternative Bedienformen.....	41
4.3.5	Fährschiffahrt auf der Kieler Förde.....	41
4.3.6	Bestehende Verknüpfungen zwischen Schienen- Bus- und Fährverkehr sowie zwischen diesen und dem Individualverkehr .....	41
4.3.7	Technische Ausstattung der Fahrzeuge.....	42
4.3.8	Bauliche Infrastruktur .....	43
4.3.9	Serviceleistungen und Fahrgastinformation .....	44
4.3.10	Barrierefreiheit .....	45
4.3.11	Marketing.....	46
4.3.12	Vertragliche Grundlagen und Finanzierung.....	47
4.4	Bestand und Prognose der Fahrgastnachfrage.....	47
4.4.1	Entwicklung der letzten Jahre .....	47
4.4.2	Voraussichtliche Weiterentwicklung .....	48
<b>5</b>	<b>Zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde .....</b>	<b>48</b>
5.1	Allgemeines .....	48
5.2	Geplante Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur und deren Auswirkungen auf den ÖPNV.....	49
5.3	Konzeptionelle Eckpunkte.....	50
5.3.1	Beitrag des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz .....	50
5.3.2	Berücksichtigung des demografischen Wandels .....	50
5.3.3	Wirtschaftlichkeit des Verkehrs .....	52
5.3.4	Angebotsstruktur.....	52
5.3.5	Verknüpfung und Vernetzung .....	53
5.3.6	Barrierefreiheit .....	54
5.3.7	Berücksichtigung der Anforderungen spezieller Nutzergruppen gem. § 1 (4) ÖPNVG.....	56
5.3.7.1	Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende .....	56
5.3.7.2	Berufstätige.....	56
5.3.7.3	Frauen .....	57
5.3.7.4	Kinder .....	57
5.3.7.5	Alte Menschen .....	57
5.3.7.6	Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen....	57
5.3.7.7	Touristen.....	57
5.4	Weiterentwicklung der verschiedenen Angebotsformen.....	58
5.4.1	Schienenpersonennahverkehr .....	58
5.4.1.1	Reaktivierung von Schienenstrecken und Bahnstationen.....	58
5.4.1.1.1	Strecke Kiel – Eckernförde – Flensburg.....	59

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

5.4.1.1.2	Strecke Kiel – Rendsburg – Schleswig – Husum .....	59
5.4.1.1.2.1	Melsdorf .....	59
5.4.1.1.2.2	Achterwehr .....	59
5.4.1.1.2.3	Bredenbek .....	60
5.4.1.1.2.4	Schülldorf .....	60
5.4.1.1.3	Streckenabschnitt Rendsburg – Fockbek .....	60
5.4.1.1.4	Sonstige Strecken .....	61
5.4.2	Busverkehr .....	61
5.4.2.1	Verknüpfung Bus/Schiene und Bus/Bus .....	61
5.4.2.2	Angebotsänderungen im Busverkehr .....	61
5.4.2.2.1	Ausrichtung von Busverkehren auf die SPNV-Bedienung .....	61
5.4.2.2.1.1	Station Kronshagen .....	61
5.4.2.2.1.2	Reaktivierung von Bahnhalten an der Strecke Kiel – Rendsburg - Fockbek ....	62
5.4.2.2.2	Ausbildungsverkehr .....	63
5.4.2.2.3	Busliniengrundnetz-Konzept des Landes .....	63
5.4.2.2.4	Stadtverkehrsbereiche .....	64
5.4.2.2.4.1	Stadtverkehrsbereich Rendsburg .....	64
5.4.2.2.4.2	Stadtverkehrsbereich Eckernförde .....	65
5.4.2.2.4.3	Stadt- und Stadtregionallinien im näheren Kieler Umland .....	65
5.4.2.2.5	Tourismusorientierte Verkehrskonzepte .....	66
5.4.2.2.6	Teilbereiche mit alternativen Bedienformen .....	68
5.4.3	Fährschiffahrt auf der Kieler Förde .....	69
5.4.4	Verknüpfung und Integration des ÖPNV/SPNV mit dem Individualverkehr ....	69
5.4.4.1	Verknüpfung mit dem Pendlerportal .....	69
5.4.4.2	Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride .....	69
5.5	Zukünftige Anforderungen an Tarifstrukturen, Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Linienführungen, Fahrpläne und Serviceleistungen .....	70
5.5.1	Tarifstrukturen .....	70
5.5.1.1	Weiterentwicklung des SH-Tarifs .....	70
5.5.1.2	Kreisbezogene Vorhaben .....	72
5.5.2	Barrierefreiheit .....	72
5.5.3	Fahrzeuge .....	73
5.5.4	Bauliche Anlagen .....	75
5.5.4.1	Haltestellen .....	75
5.5.4.2	Fahrwege .....	76
5.5.5	Linienführungen und Fahrpläne .....	76
5.5.6	Anschlussicherung, Echtzeitinformation und Dynamische Fahrgastinformation .....	77
5.5.7	Serviceleistungen .....	78
5.5.7.1	Fahrgastinformation .....	78
5.5.7.2	Sonstiges .....	79
5.6	Qualitätssicherung .....	79
5.7	Kommunikation und Werbung .....	80
5.8	Organisation .....	80
5.8.1	Derzeitige Strukturen .....	80
5.8.2	Perspektiven .....	82
<b>6</b>	<b>Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV .....</b>	<b>82</b>
<b>7</b>	<b>Zukünftige Finanzierung .....</b>	<b>83</b>
<b>8</b>	<b>Verordnung (EG) 1370/2007 und PBefG-Novelle: Handlungserfordernisse und -möglichkeiten .....</b>	<b>83</b>
8.1	Allgemeines .....	83
8.2	Teilnetzbildung/Linienbündel .....	84
8.3	Vergabestrategien .....	85
8.4	Folgerungen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde .....	85

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

9	<b>Schlusswort</b> .....	86
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	87
	<b>Übersicht zur Umsetzung der Zielsetzungen aus Kap. 2</b> .....	89

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde in den Jahren 2000 bis 2011
Abbildung 2	Vorausberechnete Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen
Abbildung 3	Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen in den Schuljahren 2002/03-2011/12

### Verzeichnis der Abkürzungen

ABS	Antiblockiersystem
AEU-Vertrag	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ALiTa	Anruflinientaxi
AST	Anrufsammeltaxi
B&R	Bike and ride
BAB	Bundesautobahn
BBZ	Berufsbildungszentrum/-zentren
CD	Corporate Design
CD-RL	Corporate Design-Richtlinie
DB	Deutsche Bahn
DFI	dynamische Fahrgastinformation
EU	Europäische Union
Ew.	Einwohner
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HBF	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBIS	integriertes Bordinformationssystem
ITF	integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
K&R	Kiss and ride
KBS	Kursbuchstrecke
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	motorisierter Individualverkehr
NBE	nicht bundeseigene Eisenbahn
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

ÖV	öffentlicher Verkehr
P&R	Park and ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROG	Raumordnungsgesetz
SGB	Sozialgesetzbuch
SH	Schleswig-Holstein
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SWN	Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VO	Verordnung
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof

## 1 Einführung

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde legt hiermit – nach dem ersten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) 1997 – seinen zweiten Plan dieser Art vor. Dieser bildet den Rahmen für die Weiterentwicklung des sog. „übrigen ÖPNV“. Dieser Begriff ist aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein (ÖPNVG) entnommen und steht – bezogen auf die Bedingungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde – für den öffentlichen Buslinienverkehr. Nur für diesen kommt dem Kreis die Aufgabenträgerschaft, d.h. die Aufgabe, für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen Sorge zu tragen, zu. Für den im Kreisgebiet ebenfalls in erheblichem Umfang durchgeführten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt hingegen die Aufgabenträgerschaft beim Land Schleswig-Holstein, das dessen Weiterentwicklung in einem Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) festlegt. Gleichwohl werden Aussagen zum SPNV auch im RNVP des Kreises getroffen, zumal sich die Regionalen Nahverkehrspläne gemäß ÖPNVG an die Vorgaben eines LNVP anzupassen haben. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der noch gültige LNVP aus dem Jahre 2008 datiert und der Nachfolgeplan z.Zt. in Vorbereitung ist. In stetem Austausch mit der zuständigen Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH konnten entscheidende vorgesehene Inhalte der Fortschreibung des LNVP bereits in Erfahrung gebracht und für diesen RNVP verwendet werden.

Gesetzliche Grundlage für den RNVP und die dargestellte Aufgabenteilung bei der Aufgabenträgerschaft bildet das ÖPNVG. In einer Änderung dieses Gesetzes liegt auch begründet, warum nach dem ersten RNVP kein weiterer RNVP erstellt wurde: Während 1997 das ÖPNV-Gesetz bestimmte, dass die Kreise und kreisfreien Städte einen solchen Plan vorzulegen haben, wurde diese Regelung in 2007 dahingehend geändert, dass ein solcher Plan vorgelegt werden kann. Zeitgleich war seinerzeit bereits abzusehen, dass es im schulischen Bereich aufgrund gesetzlicher Entscheidungen des Landes zu Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Schullandschaft und infolgedessen auch auf die Schülerverkehrsströme kommen würde. Angesichts deren herausragender Bedeutung für den Buslinienverkehr im Kreis fiel die Entscheidung, erst nach Abschluss der Schulneuordnung und absehbarer Stabilisierung der entsprechenden Verkehrsströme einen neuen RNVP aufzustellen.

Wenngleich die Regelung des ÖPNV-Gesetzes zum RNVP weiterhin gilt, ist seit 1. Januar 2013 eine neue Bestimmung mit nachhaltiger Tragweite in dieser Hinsicht wirksam: Die Auszahlung eines erheblichen Teils der finanziellen Mittel des Landes, die dem Kreis zur Finanzierung des ÖPNV grundsätzlich zustehen, werden nur unter der Maßgabe des Vorhandenseins eines RNVP ausgezahlt (geregelt in der für 2013 bis 2017 geltenden Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen).

In diesem vorliegenden RNVP wird vor dem Hintergrund des langen Zeitraums seit dem ersten RNVP auf eine darauf bezogene Bilanz verzichtet; gleichwohl wird ein Überblick über die Entwicklung der letzten Jahre gegeben. Weiter wird aus diesem Grund einer Beschreibung der vorhandenen Verhältnisse – und dabei nicht nur derjenigen im Bereich des ÖPNV selbst, sondern auch der gesetzlichen und strukturellen Rahmenbedingungen und deren zukünftiger Entwicklung – breiter Raum eingeräumt. Darauf aufbauend wird der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden 5 Jahren (gesetzlich festgelegte Laufzeit des RNVP), also für die Zeit von 2013 bis 2017, hinsichtlich aller Aspekte soweit wie möglich beschrieben.

Weiter ist hervorzuheben, dass die Ausführungen generell so gehalten sind, dass die mit dem Begriff des Rahmenplans verbundenen Rechte der Unternehmen zur Detailgestaltung des Verkehrsangebotes ebenso gewahrt werden wie die finanziellen Möglichkeiten des Kreises. Da es sich um einen Rahmenplan handelt, wird von Detailvorgaben, die zur Ausweitung der Leistung oder anderweitig zu spürbarer Aufwandserhöhung führen können, abgesehen.

## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Inwieweit sich Weiterentwicklungen des Angebotes realisieren lassen, hängt nicht nur von den finanziellen Rahmenbedingungen, sondern auch von den Erfordernissen ab, die ein moderner ÖPNV erfüllen muss. Besondere Aufmerksamkeit wird den aktuell wichtigen Fragen des demografischen Wandels und besonders der Weiterentwicklung der Barrierefreiheit zuteil; geeignete Maßnahmen trotz der engen finanziellen Spielräume umzusetzen, wird für den Kreis und die Verkehrsunternehmen eine erhebliche Herausforderung darstellen. Das novelierte PBefG sieht vor, dass die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden soll. Konkret benannte und begründete Ausnahmen sind dabei möglich.

Weiter ist hervorzuheben, dass seitens des Landes in den nächsten Jahren mehrere Maßnahmen im Bereich des SPNV vorgesehen sind, die Auswirkungen auf den Busverkehr haben können, worauf dieser RNVP entsprechend eingeht.

Ein weiteres landesweites Projekt, das deutliche (positive) Wirkungen erzielen wird, ist die Weiterentwicklung des landesweiten Tarifes und in diesem Zusammenhang die Einführung eines Anschlusssicherungssystems und die Erweiterung der Möglichkeiten des Vertriebs und der Fahrgastinformation.

Noch nicht abschließend geklärt sind und daher nur im Hinblick auf die Aufgabenstellung und mögliche Entwicklungen beschrieben werden Handlungserfordernisse aufgrund des rechtlichen Rahmens hinsichtlich der Verordnung (EG) 1370/2007 (hier gibt es in der juristischen Fachdiskussion nach wie vor unterschiedliche Interpretationen) und das Vorhaben des Landes zur Implementierung eines landesweiten Aufgabenträgerverbunds (es liegt noch kein abschließendes Diskussionsergebnis vor). Diesbezüglich ist während der Laufzeit des Planes weiterer Entscheidungsbedarf zu erwarten. Ähnliches gilt für Möglichkeiten der Mobilitätssicherung dünn besiedelter Bereiche durch internetgestützte Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten bzw. Fahrzeugausleihe im Individualverkehr sowie der Nutzung privater Fahrdienste als Ergänzung zum in solchen Räumen unter Wirtschaftlichkeitsaspekten höchst problematischen ÖPNV; im Kreis ist bereits das PendlerPortal als ein derartiges Angebot vorhanden. Es sind jedoch mehrere verschiedene Modelle gegenwärtig als Pilotvorhaben im Bundesgebiet im Verfahren.

Sofern sich während der Laufzeit dieses RNVP Erkenntnisse oder Anforderungen für eine ganze oder teilweise vorzeitige Fortschreibung des RNVP ergeben sollten, so wäre diese Möglichkeit zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu nutzen. Dies könnte sich z.B. aus der Fortschreibung des LNVP, der Öffnung weiterer Haltepunkte auf der Schienenstrecke Kiel – Rendsburg oder aus der Fortschreibung des RNVP der Landeshauptstadt Kiel ergeben.

## **2 Verkehrspolitische Zielsetzungen**

Für die verkehrspolitischen Ziele der Kreises Rendsburg-Eckernförde bilden zunächst die Zielsetzungen übergeordneter Ebenen und entsprechende gesetzliche Grundlagen die maßgebende Basis. Diese werden daher nachfolgend im Überblick dargestellt. Eine Zuordnung zwischen diesen Zielsetzungen und den Kapiteln dieses RNVP, die entsprechende Maßnahmen / Vorschläge oder strategische Ansätze beschreiben, die der Umsetzung der jeweiligen Ziele dienen, findet sich als tabellarische Übersicht am Schluss des Textteils.

### **2.1 Ziele des Raumordnungsgesetzes (ROG, Fassung vom 31.07.2009)**

Aufgabe der Raumordnung ist es, die Teilräume innerhalb Deutschlands durch umfassende und übergeordnete Raumordnungspläne, raumordnerische Zusammenarbeit und Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen weiterzuentwickeln, zu ordnen und zu sichern. Nach den verkehrlichen Grundsätzen der Raumordnung sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem geschaffen



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

werden. Zur guten und verkehrssicheren Erreichbarkeit der Teilräume soll ein schneller und reibungsloser Personen- und Güterverkehr sichergestellt werden. V. a. in hochbelasteten Räumen sollen die Voraussetzungen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße geschaffen werden. Daneben sollen die Raumstrukturen verkehrsmindernd wirken. (§ 2, Abs. 3 ROG).

Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung oder bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen. (§ 4, Abs. 1 ROG)

### 2.2 Ziele des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP)

Durch Konzentration von Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur soll eine Vermeidung von Verkehren ermöglicht werden. Möglichst viel Verkehr soll auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Gemäß den Grundsätzen und Zielen des Landesentwicklungsplanes 2010 bezüglich des ÖPNV wird allgemein eine Steigerung von dessen Attraktivität angestrebt. Besonders gilt dies in verdichteten Gebieten, wo die Siedlungsschwerpunkte gut an den ÖPNV – dabei möglichst an den SPNV – anzubinden sind. In ländlichen Gebieten soll das ÖPNV-Angebot zumindest gesichert werden, besonders in abgelegenen Räumen wird eine gute Verknüpfung mit dem MIV sowie die Entwicklung flexibler bzw. multifunktionaler Bedienformen als wichtig erachtet.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV sind zu beachten:

- der demografische Wandel und die hieraus resultierenden Änderungen im Mobilitätsverhalten,
- sich ändernde Nachfragestrukturen im Schülerverkehr,
- die zunehmende Bedeutung der Nachfrage durch Senioren mit dem Bedarf an Barrierefreiheit und guter Erreichbarkeit,
- die zu erwartenden Pendlerverflechtungen im Einzugsbereich der kreisfreien Städte und in der Metropolregion Hamburg durch gute Verbindungen zwischen Kernstadt und Umland (in der Kiel-Region unter der Maßgabe einer engen Kooperation),
- Verbindung von zentralen Orten und anderen Gemeinden mit überörtlicher Versorgungsfunktion,
- Anbindung größerer neuer Wohn- und Gewerbegebiete,
- gute Verknüpfung Bahn – Bus und ÖPNV – IV,
- Belange der Urlaubs- und Erholungsverkehre,
- Weiterer Ausbau der verkehrlich-tariflichen Kooperation im Rahmen des SH-Tarifes.

### 2.3 Ziele des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte 2000

Der Regionalplan konkretisiert die landesplanerischen Grundsätze für die jeweilige Teilregion. Der für den Planungsraum III vorliegende Plan wurde aufgrund seines Entstehungsjahres noch nicht an den LEP angepasst. Grundsätzlich wird eine Verlagerung des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt. Mit dem ÖPNV-Ausbau wird eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit angestrebt. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sollen u.a. folgende Aspekte optimiert werden:

- Räumliche und zeitliche Vernetzung zwischen Fern-, Nah- und Regionalverkehr sowie Busverkehr,
- Taktverkehr,
- Integration anderer Verkehrsträger,
- übersichtliches Tarifkonzept sowie landesweite Fahrplanauskunft und der verbesserte Zugang zu den Einrichtungen des ÖPNV.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Mit der Qualitätssteigerung der Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sollen mehr potenzielle Fahrgäste erreicht werden. Die Verknüpfungspunkte werden dabei in drei Kategorien unterteilt:

Die **zentralen Verknüpfungspunkte** sollen als Knotenpunkte zwischen dem Bahnverkehr, vorwiegend dem Fernverkehr und dem SPNV sowie dem übrigen ÖPNV dienen. Angestrebt werden soll eine stündliche Bedienung durch den Regionalbusverkehr. Der Stadtbusverkehr soll mindestens im 20-min-Takt angeboten werden. Im Planungsraum III, zu dem der Kreis Rendsburg-Eckernförde gehört, sind als zentrale Verknüpfungspunkte Kiel und Neumünster ausgewiesen.

Die **städtischen Verknüpfungspunkte** im Kreisgebiet, Eckernförde und Rendsburg, sollen vom Regionalbusverkehr in einem 2-Stunden-Takt und vom Stadtbusverkehr in einem 30-min-Takt an den Schienenverkehr angebunden werden.

Weiter sind **regionale Verknüpfungspunkte** in Bordesholm, Gettorf, Hohenwestedt und Nortorf dargestellt. An diesen Knotenpunkten soll eine Verknüpfung zwischen dem Schienenverkehr und den Regionalbussen erfolgen, deren Organisation im RNVP enthalten sein soll.

Im Hinblick auf die starken Pendlerverflechtungen innerhalb des Planungsraumes soll durch Verkehrsverbünde, einheitliche Tarife und transparente Information das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Im Rahmen eines Nahverkehrsplanes soll die Planung und Umsetzung für den Einsatz leistungs- und zukunftsfähiger Nahverkehrssysteme angestrebt werden. In den ländlichen Gebieten des Kreises soll der ÖPNV auf die zentralen Orte Kiel, Neumünster, Rendsburg und Eckernförde ausgerichtet sein. Geeignete Verknüpfungspunkte müssen an den entsprechenden Stellen geschaffen werden. Im übrigen soll der ÖPNV die Nahbereiche sowie Arbeits- und Schulplätze erschließen. Ebenso sollen touristische Ziele durch den ÖPNV erschlossen werden.

### 2.4 Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.05.2007)

Die inhaltlichen Anforderungen an einen regionalen Nahverkehrsplan regeln die Abs. 2 und 3 in § 5 des ÖPNVG; ergänzt werden diese durch die Anlage 1 der Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012, die vom 1.1.2013 bis zum 31.12.2017 gilt.

Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land dienen. Er soll eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum MIV darstellen. Die Aufgabenträger sollen dahingehend bemüht sein, den Anteil des MIV durch Verlagerung auf den ÖPNV insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen zu verringern bzw. zumindest einen Anstieg zu vermeiden. Grundsätzlich soll daher der Ausbau und die Finanzierung des ÖPNV Vorrang haben vor dem MIV. Verbunden mit dieser Zielsetzung sind die Aufgabenträger dazu angehalten, eine Verbesserung der Infrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Neben den spezifischen Belangen einzelner Nutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden und Beschäftigten sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Zu beachten sind ferner das spezifische Mobilitätsverhalten von Frauen und die Anforderungen des Tourismus- und Freizeitverkehrs.

Der ÖPNV soll außerdem mit dem Ziel der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit gestaltet werden. In der o.g. Landesverordnung wird das Vorliegen eines RNVP, die transpa-

## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

rente Darstellung der Verwendung der Mittel und die Umsetzung des landesweiten Corporate Design gefordert als Voraussetzung für die volle Auszahlung der Mittel.

### **2.5 Ziele des Bundes- und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG, Fassung vom 01.01.2008/LBGG, Fassung vom 18.11.2008)**

Ziel dieser Gesetze ist, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie deren gleichberechtigte Teilhabe am Leben der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Daher fordern § 8 des BGG und § 11 des LBGG unter anderem die Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr. So bestimmt § 8 BGG, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Gemäß § 11 LBGG sind Neubauten, größere Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffung neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Belange behinderter und älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätseinschränkung zu gestalten oder durchzuführen. Ergänzend hierzu wurde in einer landesweiten Arbeitsgruppe eine Checkliste verfasst, die unter anderem Orientierung, welche Aspekte hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit“ bei der Aufstellung von regionalen Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen sind, geben soll (vgl. Anlage 8.1). Analoge Zielsetzungen verfolgt auch die UN-Behindertenrechtskonvention vom 13.12.2006, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundestags- und Bundesratsbeschluss zugestimmt hat und deren grundsätzlicher Zweck die Förderung, der Schutz und die Gewährleistung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen sowie Förderung der Achtung der ihnen innewohnenden Würde ist. Vor diesem Hintergrund wird auch dort u.a. (in Art. 9) gleichberechtigter Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln und zu Information und Kommunikation gefordert, was die Freiheit von Zugangshindernissen oder –barrieren bedingt.

### **2.6 Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, letzte Fassung 2008-2012 unter Berücksichtigung bekannter Inhalte für die Fassung 2013-2017)**

Das Oberziel aller bisherigen Landesweiten Nahverkehrspläne bestand darin, mehr Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen sowie die Zufriedenheit der vorhandenen Fahrgäste zu sichern und diese zu halten. Aktuell werden die Verbesserung der Qualität, der Nutzbarkeit und der Verständlichkeit des Nahverkehrs als zielführend erachtet. Dabei gilt es, diese Ziele unter den Rahmenbedingungen immer knapperer öffentlicher Mittel und des demografischen Wandels zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der Weiterentwicklung von Bahn und Bus zu e i n e m integrierten System mit größtmöglicher Effizienz und der Bereiche Hamburgs und Schleswig-Holsteins zu e i n e m Verkehrsraum zu, wobei flankierend eine dementsprechende Kommunikationsstrategie eine wichtige Rolle spielt. Von hoher Priorität sind ferner weitere Fortschritte bei der Herstellung von Barrierefreiheit.

### **2.7 Ziele des Kreises Rendsburg-Eckernförde**

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der steigenden Kosten des Individualverkehrs für den Einzelnen und die gesamte Gesellschaft kommt dem ÖPNV in der Zukunft eine wichtigere Rolle als bisher zu, um die Mobilität im Kreisgebiet sicherzustellen.

Unter Beachtung der Ziele der übergeordneten Ebenen und der Rahmenbedingungen im Kreis werden die spezifischen kommunalen verkehrspolitischen Ziele des Kreises Rendsburg-Eckernförde wie folgt definiert:

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

- Sicherstellung einer bedarfsgerechten Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen in allen Teilen des Kreises im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel bei Sicherung und Ausbau des erreichten Standards und dessen Anpassung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse unter Beachtung des demografischen Wandels,
- Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz) und weiterer Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie im Interesse einer erhöhten Verkehrssicherheit,
- weitere Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger einschließlich alternativer Bedienformen durch Verknüpfung und Vernetzung – auch mit über den ÖPNV hinausgehenden Mobilitätsformen – und Sicherung einheitlicher Tarifstrukturen im Rahmen des Schleswig-Holstein-Tarifes; anzustreben ist ein integrierter Taktverkehr im Kreisgebiet und mit den angrenzenden Gebietskörperschaften,
- Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse von Schülerinnen und Schülern,
- Verbesserung der Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen durch Abbau von Barrieren im Verkehrsbereich (sukzessive Herstellung von Barrierefreiheit),
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf touristische Belange,
- Konsequentes Qualitätsmanagement aller Bereiche des ÖPNV-Angebotes (Sicherheit, Attraktivität, Verlässlichkeit, Service und Beratung). Dabei sollen die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV an dem Qualitätsmanagement mitwirken durch einen kreisweiten ÖPNV-Beirat mit der Funktion des Interessenvertreters und Ansprechpartners für alle ÖPNV-Belange im Kreis.
- Beachtung der Vorgaben aus der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen im Interesse der Sicherung der höchstmöglichen Zuwendungsbeträge aus den mit dieser Verordnung zur Verfügung gestellten Mitteln des Landes.

## 3 Rahmenbedingungen

Für die weitere Entwicklung des ÖPNV spielen die Rahmenbedingungen rechtlicher, struktureller, finanzieller und (umwelt)politischer Art eine wichtige Rolle, da hiervon eine Reihe von den ÖPNV bestimmenden Determinanten ausgeht. Daher sollen die genannten Bereiche nachfolgend einer umfassenden Betrachtung unterzogen werden.

### 3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

#### 3.1.1 Europäische Ebene

##### 3.1.1.1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union von 2009 (AEU-Vertrag)

Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist neben dem Vertrag über die Europäische Union (EUV oder EU-Vertrag) einer der Gründungsverträge der Europäischen Union (EU). Zusammen bilden sie die primärrechtliche Grundlage des politischen Systems der EU; nach Art. 1 AEU-Vertrag sind beide Verträge rechtlich gleichrangig und werden gemeinsam als „die Verträge“ bezeichnet. Bisweilen werden diese Verträge deshalb auch als

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

„europäisches Verfassungsrecht“ bezeichnet, formal sind sie jedoch völkerrechtliche Verträge zwischen den EU-Mitgliedstaaten. (Quelle: Wikipedia)

In dem im Titel VI geregelten Sachgebiet werden die Ziele der Verträge im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt.

Im Titel VII Kapitel 1 werden in den Abschnitten 1 und 2 die gemeinsamen Regeln zu den Themen Wettbewerb und Beihilfen beschrieben.

### 3.1.1.2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Auf Basis der in den Verträgen formulierten Regeln und Ermächtigungen wurde die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße erlassen.

Dieser Verordnung sind viele Erwägungsgründe vorangestellt. Unter Ziffer (9) wird folgendes formuliert:

„Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen alle zuständigen Behörden“ [z.B. der Kreis Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV] „die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes gemäß den Bedingungen dieser Verordnung frei auszuwählen und dabei die Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Um die Anwendung der Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung konkurrierender Betreiber und der Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, wenn Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt werden, müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde an den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die vereinbarten Gegenleistungen festgelegt werden. Die Form oder die Benennung dieses Vertrages kann je nach den Rechtssystemen der Mitgliedsstaaten variieren.“

Unter Ziffer (31) heißt es auszugsweise:

„Da die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes Zeit benötigen, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen, sollten Übergangsregelungen vorgesehen werden. ...“

Unter Ziffer (33) heißt es auszugsweise:

„In seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in den Randnummern 87 – 95 festgestellt, dass Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Begünstigung im Sinne von Artikel 87 [Art. 107 AEU-Vertrag] des Vertrages darstellen, sofern vier kumulative Voraussetzungen erfüllt sind. ...“

In Absatz 2 von Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 heißt es:

„Unbeschadet des Absatzes 3 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraums treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden. ...“

In Artikel 5 ist die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge geregelt.

*[Anmerkung: Auf Basis der vorstehenden Ausführungen werden im Kreis Rendsburg-Eckernförde Linienbündel gebildet, die zur Vorbereitung der Umsetzung der VO (EG) Nr. 1370/2007 dienen. Hierbei sind die Möglichkeiten der Direktvergabe von Leistungen an kleine und mittlere Unternehmen zu prüfen und zu nutzen. Details zu den Linienbündeln sind der Anlage 1 zu entnehmen.]*

### **3.1.2 Bundesebene**

#### **3.1.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG, Fassung vom 12.12.2007)**

Im Regionalisierungsgesetz wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Ferner wird bestimmt, dass die Zuständigkeit für die Wahrnehmung dieser Aufgabe durch Landesrecht bestimmt wird. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Näheres ist durch die Länder zu regeln.

Unter der Überschrift „Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen“ wird darauf hingewiesen, dass zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart oder einem Verkehrsunternehmen auferlegt werden können.

Mit dem Inkrafttreten der (neuen) Verordnung (EG) 1370/2007 wird im Artikel 10 dieser Verordnung die vorstehend genannte Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Ferner regelt das Regionalisierungsgesetz in welchem Umfang die einzelnen Länder Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes erhalten und dass diese Mittel insbesondere den Schienenpersonennahverkehr finanzieren sollen.

#### **3.1.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Stand: 1.1.2013)**

Den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Das Personenbeförderungsgesetz regelt die Voraussetzungen für die Beantragung von Genehmigungen im Linienverkehr, die Erteilung der Genehmigungen und die Rechte und Pflichten, die mit der Genehmigung verbunden sind.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 1.1.2013 wurden u.a. die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergebenden Anforderungen in das Personenbeförderungsgesetz eingearbeitet.

Insbesondere folgende Änderungen wurden eingearbeitet und gelten nun ab 1.1.2013:

- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022. Ausnahmen können im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.
- Es gilt die Anwendung der Verordnung 1370/2007 für die Verkehre, die nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.
- Konkretisierung der Möglichkeiten zur Direktvergabe.
- Ergänzung der Gründe zum Versagen einer Genehmigung.
- Verpflichtung des Unternehmers, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.
- Eindeutige Zuordnung der Zuständigkeit für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf die Aufgabenträger, die die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan definiert.
- Die Übergangsbestimmungen führen zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aus, dass diese in der Zeit bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilt werden dürfen. Ferner wird bestimmt, dass die vor dem 1. Januar 2013 erteilten Genehmigungen bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Genehmigungsdauer wirk-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

sam bleiben und dass die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, durch die Änderung des PBefG nicht berührt werden.

- Bezüglich der Barrierefreiheit können die Länder, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt für die vollständige Barrierefreiheit (1. Januar 2022) abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

### 3.1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG, Fassung vom 24.5.2007)

Der vollständige Name des Gesetzes lautet: „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)“.

Nach diesem Gesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Es werden förderungsfähige Vorhaben benannt und die Voraussetzungen der Förderung, die Höhe und der Umfang der Förderung definiert.

Für die Förderung von Vorhaben sind Programme aufzustellen und jährlich der Entwicklung anzupassen.

### 3.1.3 Landesebene

#### 3.1.3.1 Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein – GVFG-SH -)

Dieses Gesetz regelt die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes für die Vorhaben in Schleswig-Holstein und entspricht weitgehend dem Bundesgesetz. Es hat eine Gültigkeit vom 1.1.2007 bis zum 31.12.2019. Zuständige Behörde ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

#### 3.1.3.2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.5.2007)

Das ÖPNV-Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ferner wird das Ziel formuliert, dass der ÖPNV im Sinne des Regionalisierungsgesetzes der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen soll. Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Das ÖPNV-Gesetz ordnet die Zuständigkeit für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr dem Land zu. Die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV ist freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder ihrer jeweiligen Zweckverbände als Aufgabenträger für den ÖPNV. Die Aufgabenträger sind seit dem 1.1.2007 auch zuständig für die Abwicklung der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs.

Gemäß § 2 (4) des ÖPNVG ist die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) 1191/69 für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Für den Schienenpersonennahverkehr kann das zuständige Ministerium einen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) aufstellen oder fortschreiben.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Für den übrigen ÖPNV können die Kreise und kreisfreien Städte als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen oder fortschreiben. Die Mindestinhalte für den RNVP werden unter der Überschrift „Nahverkehrsplan“ (Kap. 3.1.3.2.1) näher ausgeführt.

Die Finanzverantwortung für den übrigen ÖPNV obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, haben sich die Aufgabenträger abzustimmen.

Zur Finanzierung der nicht anderweitig gedeckten Kosten des ÖPNV werden die gesetzlichen und nach Maßgabe des Haushalts die freiwilligen Leistungen des Bundes, des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften herangezogen. Die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sind nach Maßgabe dieses Gesetzes für den ÖPNV, insbesondere für den SPNV, zu verwenden.

Aus den Mitteln nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes und aus ergänzenden Landesmitteln erhalten die Aufgabenträger eine jährliche Pauschale zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes, für die länderverbindenden Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist zwischen dem Aufgabenträger und dem in seinem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen eine Finanzierungsvereinbarung zu schließen, insbesondere über die pauschale Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Gemäß § 9 des Gesetzes wird den Verkehrsunternehmen der Anspruch auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr pauschal abgegolten und ersetzt insoweit individuelle Anträge der Verkehrsunternehmen.

### 3.1.3.2.1 Nahverkehrsplan (ÖPNVG §§ 4 und 5)

In § 4 des ÖPNVG ist die Zuständigkeit des Landes für den Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) definiert. Ferner werden dort vom Gesetzgeber die Punkte definiert, zu denen der LNVP Aussagen enthalten muss.

In § 5 (1) des ÖPNVG heißt es: „Als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils einen RNVP aufstellen oder fortschreiben.“ In Absatz 2 heißt es dann:

Der RNVP muss mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten:

1. verkehrspolitische Ziele;
2. Bestand des gesamten ÖPNV-Netzes und zukünftige Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte zu allen übrigen Verkehren;
3. Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen;
4. Bestand und zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens;
5. zukünftige Anforderungen an
  - a) Fahrzeuge,
  - b) bauliche Anlagen,
  - c) Fahrpläne,
  - d) Linienführungen,
  - e) Serviceleistungen,
  - f) Tarifstrukturen,
  - g) Barrierefreiheit;
6. Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung;
7. Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel;
8. Investitionsplanung für die öffentlichen Infrastruktur im übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsmittel;
9. Finanzierungsrahmen;
10. Organisation.



## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

In Absatz 3 wird das umfangreiche Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren beschrieben. Laut ÖPNVG soll der RNVP für einen Zeitraum von 5 Jahren aufgestellt werden.

Nach dem ÖPNVG ist die Aufstellung des RNVP eine Kann-Vorschrift. Diese Kann-Vorschrift wird jedoch durch die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen dadurch zu einer Muss-Vorschrift, dass die Mittel zur Finanzierung des ÖPNV nur dann in voller Höhe zur Verfügung gestellt werden, wenn ein von den zuständigen Gremien des Aufgabenträgers beschlossener Regionaler Nahverkehrsplan vorliegt.

### **3.1.3.2 Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012**

Die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 gilt ab 1.1.2013 und ist die Nachfolgeregelung der Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 31.5.2007, die am 31.12.2012 auslief.

Mit der Landesverordnung vom 31.5.2007 wurde vom Land Schleswig-Holstein von der Öffnungsklausel gemäß § 64a des Personenbeförderungsgesetzes Gebrauch gemacht. Dadurch konnte das Land Schleswig-Holstein die bisherigen Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen durch eine andere Regelung ersetzen.

Die ab 1.1.2013 gültige Landesverordnung stellt höhere Ansprüche an die Auszahlung der Mittel als die bisherige Landesverordnung. Um die Mittel in voller Höhe zu erhalten, sind folgende 3 Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Vorlage eines regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) durch Beschluss der zuständigen Gremien des Aufgabenträgers,
2. transparente Darstellung der Verwendung der Mittel unter Berücksichtigung auch der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und
3. landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes.

Ergänzend dazu, dass ein regionaler Nahverkehrsplan Auszahlungsvoraussetzung ist, werden in der Anlage 1 zur Verordnung die im ÖPNVG definierten Mindestanforderungen näher bestimmt. Die Anlage 1 der Landesverordnung ist als Anlage 2 Bestandteil dieses RNVP.

Da die mit der Landesverordnung in Aussicht gestellten Mittel dringend für die Finanzierung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde benötigt werden, sind vom Kreis als Aufgabenträger die erforderlichen Voraussetzungen herzustellen.

Bezüglich der einheitlichen Kommunikation des Nahverkehrsangebotes ist der Einfluss des Aufgabenträgers gering und insofern bedarf die Anwendung dieser Voraussetzung noch weiterer kurzfristiger Klärung und Abstimmung.

Für die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu schließende Finanzierungsvereinbarung gibt es aktuell keine Vorgabe des Landes und insofern ist sie noch zu erarbeiten. Inhaltliche Orientierung geben die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die Anlage 1 zur Landesverordnung vom 11. April 2012.

### **3.1.4 Auswirkungen des rechtlichen Rahmens auf die Finanzierung des ÖPNV**

Auf der Grundlage der vorgenannten und weiterer Gesetze sind Festlegungen getroffen worden, die weite Teile der ÖPNV-Finanzierung bestimmen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 3.1.4.1 RegG

Die Bundesländer erhalten vom Bund im Rahmen ihrer Finanzverantwortung für den regionalen Personennahverkehr Regionalisierungsmittel. Gegenwärtig ist eine Dynamisierung der Mittel mit einer jährlichen Erhöhung um 1,5% gesetzlich abgesichert. Für 2012 stehen bundesweit über 7 Mrd. Euro zur Verfügung. Dem Land Schleswig-Holstein stehen von dem Gesamtbetrag 3,11% zu, dies sind für 2012 rd. 220 Mio. Euro. Für die Zeit ab 2015 ist eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Mittelhöhe vorgesehen. Inwieweit – wie bereits 2006 – Kürzungen zu befürchten sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. – Die weitere Aufteilung dieser Mittel regeln die Länder selbst, allerdings ist zu beachten, dass sie insbesondere dem SPNV zugute kommen sollen (§ 6 Abs. 1 RegG).

In Schleswig-Holstein werden aus diesen Mitteln u.a. jedem Aufgabenträger 75.000 Euro für den mit der Regionalisierung verbundenen Aufwand zur Verfügung gestellt. Diese sind seit 2007 Bestandteil der Kommunalisierungsmittel (siehe 3.1.3.2), die die Kreise und kreisfreien Städte erhalten. Mit der Zielsetzung der Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes Bus-Schiene wird ein erheblicher zusätzlicher Anteil an diesen Mitteln aus den Regionalisierungsmitteln finanziert (ab 2013 29,3 Mio. Euro landesweit inkl. der o.a. Teilsomme; eine Dynamisierung findet hier jedoch nicht statt). Der verbleibende Anteil von rd. 190 Mio. Euro kommt direkt dem SPNV zugute.

### 3.1.4.2 PBefG

Im Personenbeförderungsgesetz spielt der § 45a für die Finanzierung insbesondere des regionalen ÖPNV auf der Straße eine herausragende Rolle, da er Ausgleichsleistungen für preisermäßigte Schülerzeitkarten regelt. Das Land Schleswig-Holstein hat jedoch von der vorhandenen Öffnungsklausel (§ 64a PBefG) Gebrauch gemacht, die es erlaubt, eine länderspezifische Ersatzregelung zu treffen. In der Praxis kommt in Schleswig-Holstein eine pauschale Abgeltung dieser Leistungen zur Anwendung. Deren Höhe ist jedoch, da sie ohne weitere Differenzierung in der Gesamtsumme der im Rahmen der gemäß ÖPNVG gezahlten Zuwendungen an die einzelnen Aufgabenträger (vgl. 3.1.4.4) enthalten ist, nicht näher zu beziffern. Es ist hervorzuheben, dass die Unternehmen nach wie vor einen gesetzlich gesicherten Anspruch auf diese Leistungen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein haben (§ 7 - 9. ÖPNVG S-H).

### 3.1.4.3 GVFG

Dieses Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ist insbesondere bei ÖPNV-bezogenen Investitionsmaßnahmen von Bedeutung. Über die auf dessen Grundlage vorhandenen Mittel können traditionell Investitionsmaßnahmen bis zu einer Höhe von 50% (Bund) und weiteren 25 % (jeweiliges Bundesland) gefördert werden. Die Verteilung zwischen Straßen- und ÖPNV-Investitionen erfolgt durch die Länder. Mit dem Entflechtungsgesetz im Zuge der Föderalismusreform erhalten die Länder seit dem 01.01.2007 entsprechend Bundesmittel, so dass der Bundesanteil insofern nur noch indirekt von diesem gezahlt wird. Die Gesamthöhe dieser Mittel beträgt 1,3355 Mrd. Euro im Jahr. Schleswig-Holstein erhält hiervon 3,24%, mithin rd. 43,25 Mio. Euro jährlich. Förderungsfähige Maßnahmen können aus den Bundeshilfen bis zu 75% gefördert werden. Hinsichtlich deren Verwendung hat das Land ein eigenes GVFG erlassen (vgl. 3.1.3.1). Ab 2014 erfolgt eine Änderung dahingehend, dass allgemein investive Maßnahmen gefördert werden können; der spezifische Verkehrsbezug entfällt dann. Ab 2020 soll dieses Finanzierungsinstrument komplett entfallen; eine Ersatzregelung ist bislang nicht vorgesehen.

Derzeit gibt es nach wie vor ergänzend eine direkte Bundesförderung für Maßnahmen, die im entsprechenden Bundesprogramm aufgenommen sind. Dieses umfasst Projekte auf Vorschlag der Länder, die 50 Mio. Euro an zuwendungsfähigen Kosten überschreiten. Insgesamt steht für diese Maßnahmen bundesseitig eine Summe von bis zu 335 Mio. Euro im Jahr zur Verfügung (keine länderspezifische Zuteilung), wobei die Finanzzuwendungen des Bundes bis zu 60% betragen dürfen. Mit Vorbehalten aufgenommen wurde in dieses Pro-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

gramm das Projekt der StadtRegionalbahn Kiel. Der Bund hat hier eine Förderung von 60%, das Land ergänzend von 15% (nach neuesten Erklärungen Erhöhung auf 25%) in Aussicht gestellt.

### 3.1.4.4 ÖPNVG

Wie in 3.1.3.2 beschrieben, erhalten seit 2007 die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein eine jährliche Pauschale für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands, für länderverbindende Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Die hierfür notwendigen Mittel speisen sich zum einen aus den vorgenannten Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund erhält, und zum anderen aus Eigenmitteln des Landes (§ 6, Abs. 3 ÖPNVG). In der zugehörigen Landesverordnung (vgl. Kap. 3.1.3.2.2) werden hierzu konkretere Regelungen zur Höhe und Aufteilung der Mittel getroffen: Für die Jahre 2009 bis 2012 beträgt diese Pauschale insgesamt 57,26 Mio. Euro. Auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde entfallen davon 8,26%, d.h. 4,73 Mio. Euro. Weiter werden Regelungen zu folgenden Fragen definiert:

- Höhe der Mittel je Aufgabenträger,
- Kriterien und Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Aufteilung der Mittel auf die Aufgabenträger,
- Verwendung der Mittel,
- Voraussetzung, Verfahren und Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
- Maßgaben zur Sicherung der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel einschließlich der Auskunftspflichten.

Mit Wirkung vom 1.1.2013 wurde diese Verordnung neu gefasst. Ab diesem Zeitpunkt gilt:

Landesweit werden 57,31 Mio. Euro pro Jahr bereitgestellt; dabei ist keine Dynamisierung vorgesehen. Der prozentuale Anteil des Kreises Rendsburg-Eckernförde bleibt unverändert, so dass sich rd. 4,734 Mio. Euro pro Jahr ergeben. Hierin enthalten sind 4.130 Euro (ausgehend von landesweit 50.000 Euro) für die neu hinzukommende Aufgabe des Genehmigungswesens im Linienverkehr, das vom selben Zeitpunkt an vom Land auf die Gebietskörperschaften übertragen wurde. Die genannten Beträge gelten bis 31.12.2017 und stehen unter Finanzierungsvorbehalt.

Voraussetzung zum Erhalt der Mittel in voller Höhe sind (wie in 3.1.3.2.2 dargestellt)

- das Vorliegen eines Nahverkehrsplanes, der besondere, die Bestimmungen im ÖPNVG konkretisierende Mindestangaben enthalten muss (in Anlage 1 der Landesverordnung geregelt),
- transparenter Verwendungsnachweis der Mittel sowie
- die Anwendung des landesweiten CD bei Marketing und Kundenkommunikation.

Ist mindestens eine dieser Voraussetzung nicht erfüllt, wird nicht die volle Höhe der Mittel ausgezahlt.

Nachrichtlich sei hier erwähnt, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde rd. 2,2 Mio € an eigenen Mitteln für die Förderung des ÖPNV im Kreisgebiet einsetzt.

### 3.1.4.5 Weiteres

An sonstigen gesetzlich geregelten Finanzierungsinstrumenten ist noch § 148 SGB IX zu nennen: Nach diesem ist bestimmten Personen mit Behinderungen Freifahrt zu gewähren; hierfür erhalten die Verkehrsunternehmen durch Zahlungen des Landes und des Bundes einen finanziellen Ausgleich.

Daneben existieren weitere Ausgleichsleistungen, soweit über Fahrgelderträge, die beschriebenen gesetzlichen Zuwendungen und sonstige Einnahmen die Aufwendungen des

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Unternehmens nicht gedeckt werden können; solche Zahlungen sind i.d.R. auf vertraglicher Basis geregelt. Im Hinblick auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde enthält hierzu Kap. 4.3.12 eine genauere Darstellung.

### 3.2 Strukturelle Gegebenheiten im Kreis Rendsburg-Eckernförde und deren Entwicklung

#### 3.2.1 Grundlagen

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist im Bundesland Schleswig-Holstein gelegen und umfasst zentrale und teilweise östliche Bereiche dieses Landes. Er grenzt im Osten an die Ostsee, die Landeshauptstadt Kiel, den Kreis Plön und die Stadt Neumünster. Im Süden schließen sich die Kreise Segeberg und Steinburg an, im Westen ist der Kreis Dithmarschen und im Norden und Nordwesten der Kreis Schleswig-Flensburg benachbart. Mit einer Fläche von 2.186 km<sup>2</sup> ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde der größte Kreis in Schleswig-Holstein.

Als grundlegend für die Strukturen im Kreis Rendsburg-Eckernförde können die zentralörtliche Struktur (unter Einschluss der beiden benachbarten Oberzentren Kiel und Neumünster) sowie die sie verbindenden Achsen und die Achsenzwischenräume angesehen werden. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass sich im Hinblick auf die zentralörtliche Gliederung und die Siedlungsstruktur gegenüber dem 1. RNVP von 1997 keine umwälzenden Änderungen ergeben haben:

Neben den beiden genannten Oberzentren sind im Kreisgebiet selbst die Städte Rendsburg und Eckernförde als Mittelzentren ausgewiesen. Unterzentren sind Bordesholm, Gettorf, Hohenwestedt und Nortorf. Als ländliche Zentralorte sind Felde, Hanerau-Hademarschen, Hohn und Owschlag ausgewiesen. Daneben existieren noch die Stadtrandkerne 2. Ordnung Altenholz, Büdelsdorf, Flintbek und Kronshagen. (Siehe Karte 1)

Der unmittelbare Nachbarbereich zu Kiel gilt – mit der Landeshauptstadt zusammen – als Verdichtungsraum; hieran schließt sich der bis Bordesholm, Felde und Gettorf reichende Ordnungsraum an, wobei die genannten Gemeinden Endpunkte der von Kiel ausgehenden Siedlungsachsen sind. Die Umfelder der beiden Mittelzentren und der Stadt Neumünster zählen zu den Stadt- und Umlandbereichen im ländlichen Raum. Weite Teile des sonstigen Kreisgebietes sind ländlicher Raum, z.T. mit Funktion als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft. Die Küstenbereiche um Strande sowie zwischen Karlsminde und der Kreisgrenze zu Schleswig-Flensburg sind Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung. Als Entwicklungsräume für diese Zwecke sind zum einen der Gesamttraum des nördlichen Dänischen Wohldes zusammen mit dem Naturpark Hüttener Berge (Bereiche zwischen den Stadt-Umlandräumen Eckernförde und Rendsburg, Hüttener Berge und Owschlag) und zum anderen der Gesamttraum der Naturparke Westensee und Aukrug sowie zusätzlich der Bereich um Hanerau-Hademarschen ausgewiesen.

Entlang der das Kreisgebiet durchquerenden Autobahnen 7 und 215 verlaufen so im LEP definierte Landesentwicklungsachsen, so dass der Kreis auch an diesen Anteil hat.

Wie in der Vergangenheit, ist auch gegenwärtig die herausragende Bedeutung der Oberzentren Kiel und Neumünster sowie der Mittelzentren Rendsburg und Eckernförde als Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungsorte nach wie vor vorhanden; besonders im Falle von Kiel und Rendsburg gilt dies für den gesamten, deutlich über die Stadtgrenzen hinausreichenden verstärkten Bereich. Den übrigen Zentralen Orten kommen – in deutlich abgestuftem Maße – analoge Funktionen zu. In den ländlichen Bereichen – insbesondere abseits der Siedlungs- bzw. Entwicklungsachsen – sind vergleichsweise niedrige Bevölkerungsdichten und geringe gewerbliche Aktivitäten kennzeichnend.

Soweit durch die Planung des Landes bzw. des Kreises beeinflussbar, sollen sich auch in den nächsten Jahren keine deutlichen Veränderungen einstellen: Demzufolge sollen auch zukünftig die Zentralen Orte mit ihren unmittelbaren Randbereichen und die von Kiel ausge-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

henden Achsen durch eine dynamische Entwicklung gekennzeichnet sein, während die Achsenzwischenräume sich vorwiegend im Rahmen des innerörtlichen Bedarfs weiterentwickeln sollen. Hinzu kommen die spezifischen Entwicklungsperspektiven in Schwerpunkt- und Entwicklungsräumen für Tourismus und Erholung, wo weitere(r) Ausbau bzw. Aufwertung der diesbezüglichen Infrastruktur vorgesehen wird (unter Berücksichtigung der Erhaltung der Naturräume).

Im Schulbereich haben sich v.a. durch die in 2007 tiefgreifend geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen deutliche Änderungen im Standortmuster wie auch in den Verkehrsströmen ergeben (siehe Kap. 3.2.3 und 4.1.2.2.1).

### 3.2.2 Größe, Verteilung und Struktur der Bevölkerung

Die Gesamtbevölkerung des Kreises beläuft sich auf rd. 270.000 (Stand 2011) und entspricht nahezu dem Stand des Jahres 2000. Nach einem geringen Anstieg bis zu einem Maximum von rd. 273.000 in 2003 fällt die Zahl seither. Die Bevölkerungsdichte beträgt im Durchschnitt 124 Einwohner je km<sup>2</sup>. Damit unterschreitet der Kreis den Landesdurchschnitt von 179 Einwohnern je km<sup>2</sup> merklich, jedoch sind die Kreise Dithmarschen, Nordfriesland und Schleswig-Flensburg noch dünner besiedelt. Vergleichbare Besiedlungsdichten weisen die Kreise Plön und Steinburg auf.

Die Dichtewerte variieren im Kreisgebiet erheblich: Mit Ausnahme der Gemeinde Wasbek weisen alle Städte und amtsfreien Gemeinden deutlich über dem Durchschnitt liegende Werte – meist über 1.000 Einwohner je km<sup>2</sup> – auf. Abgesehen von diesen nicht überraschenden lokalen Besonderheiten zeichnet sich bei flächenhafter Betrachtung der Osten des Kreises durch eine deutlich höhere Besiedlungsdichte als der Norden, Westen und Süden aus. So kommen die Ämter Flintbek, Molfsee und Bordesholm mit 264, 178 und 141 Einwohnern je km<sup>2</sup> auf überdurchschnittliche Werte, während z.B. die Ämter Schlei-Ostsee, Mittelholstein und Hohner Harde mit 61, 59 und 53 Einwohnern je km<sup>2</sup> sehr geringe Bevölkerungsdichten aufweisen.

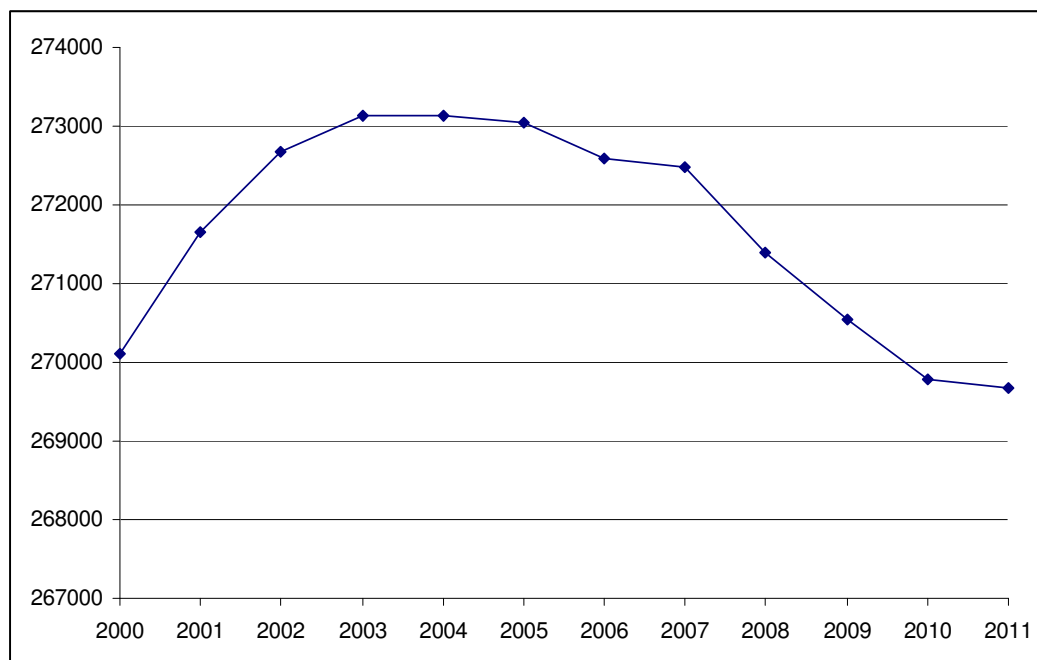


Abb. 1 Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2000 - 2011

Charakteristisch ist weiter die hohe Anzahl von Gemeinden mit geringen Einwohnerzahlen: Von den 165 Kommunen im Kreis haben nur 64 mehr als 1.000 Einwohner. 63 haben hingegen eine Bevölkerungszahl von unter 500. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinden oft keine kompakte Siedlungsstruktur, sondern mehrere weilerartige Ortsteile aufweisen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Mithin ist eine disperse Siedlungsstruktur für weite Teile des Kreisgebietes kennzeichnend. (Siehe Karte 1)

Ergänzend muss angemerkt werden, dass sich aufgrund der touristischen Bedeutung des Kreises in einigen Orten an der Ostseeküste in der Urlaubssaison erhebliche Bevölkerungszuwächse von teilweise über 1.000 Feriengästen ergeben.

Das Verhältnis zwischen männlicher und weiblicher Bevölkerung beträgt 49,1% zu 50,9%. Bei Betrachtung der örtlichen Ebene gibt es auch hier naturgemäß Abweichungen, die sich jedoch in aller Regel in engen Grenzen bewegen. Tendenziell kann festgestellt werden, dass in den Städten, Stadtrandgemeinden und Zentralen Orten eher ein überdurchschnittlicher Frauenanteil, hingegen in einer Reihe von kleinen ländlichen Gemeinden ein überdurchschnittlicher Männeranteil vorhanden ist. Erklärt werden könnte dies einerseits mit den stark auf die erstgenannte Gruppe von Kommunen konzentrierten Wohneinrichtungen für ältere Menschen (hier ist der Frauenüberschuss aufgrund der höheren Lebenserwartung erfahrungsgemäß deutlicher als in jüngeren und mittleren Jahrgängen) sowie andererseits mit den Beschäftigungsmöglichkeiten: In ersterer Gruppe sind zahlreichere und Frauen stärker ansprechende Berufe vorhanden, während im Gegensatz dazu die Erwerbstätigkeit im abseitig gelegenen ländlichen Raum stark landwirtschaftlich ausgerichtet ist.

4,1% der Kreisbewohner sind Kinder unter 6 Jahre. 10,7% gehören den schulpflichtigen Altersstufen (6-15 Jahre) an; 6,0% zählen zu weiteren für den Schülerbereich bedeutsamen Altersstufen (16-20 Jahre). Auf die von Erwerbstätigkeit dominierten Jahrgänge (21-60 Jahre) entfallen 51,7%. 6,2% sind zwischen 61 und 65 Jahre alt und die Altersgruppe der typischerweise im Ruhestand befindlichen Personen über 65 Jahre umfasst 21,3% der Bevölkerung (alle Werte für 2010).

Die Prognoseberechnungen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein berechnen für die kommenden 5 Jahre einen Bevölkerungsrückgang um ca. 1,5% auf rd. 266.000 und bis Mitte des kommenden Jahrzehnts um gut 4% auf rd. 259.000. Bis 2025 wird von einer deutlichen Änderung der Altersstruktur ausgegangen (Werte jeweils bezogen auf das Ausgangsjahr 2009): Die Zahl der über 65-jährigen wird um fast 25% zunehmen und die der 60-65-jährigen sogar um knapp 47%. Hingegen kommt es bei den 6-20jährigen zu einem Rückgang von ungefähr 25%! Auch in der Gruppe der 21-60jährigen ist ein Rückgang von 14% prognostiziert. Aus den Vorausberechnung geht hervor, dass die Veränderungen tendenziell in den Altersgruppen ab 15 Jahren in den Jahren nach 2015 noch an Dynamik gewinnen (also bis dahin eher unterdurchschnittlich sind), während sie bei den jüngeren Jahrgängen bereits in den Jahren davor überdurchschnittlich sind und danach wieder in begrenztem Maße abflauen. Im für den Schülerverkehr bedeutsamen Alterssegment der 6-20jährigen wird bis 2015 mit rd. 10% und in den folgenden 10 Jahren mit einem weiteren Minus von fast 18% gerechnet. D.h. für die Laufzeit dieses RNVP, dass insbesondere in den Jahrgängen der Schulpflichtigen bereits deutliche Rückgänge zu erwarten sind. (Schon seit 2006 ist in diesem Bereich eine Minderung um 10% zu beobachten.) Diese werden sich allerdings danach noch weiter beschleunigen, was stark von der Entwicklung bei den 15-20jährigen getragen wird; erst nach 2025 könnte aufgrund des Trends bei den unter 15jährigen wieder eine moderate Abschwächung der „Talfahrt“ eintreten. Inwieweit diese Prozesse auf die Nachfrage im ÖPNV durchschlagen, hängt zum einen von Unterschieden in einzelnen Teilräumen des Kreisgebiets und zum anderen von weiteren möglichen Veränderung der Schulstandorte ab.

Die Veränderungen in den Bevölkerungsgruppen v.a. der Erwerbstätigen, aber auch der Ruheständler werden ebenfalls bis 2015 noch moderater ausgeprägt sein als in den dann folgenden Jahren bis 2025. Gleichwohl gilt es, die für die weitere Zukunft vorhergesagten deutlichen Verschiebungen im Auge zu behalten und sich konzeptionell darauf vorzubereiten. Abschwächend können hier bereits absehbare politische Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensarbeitszeit wirken.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

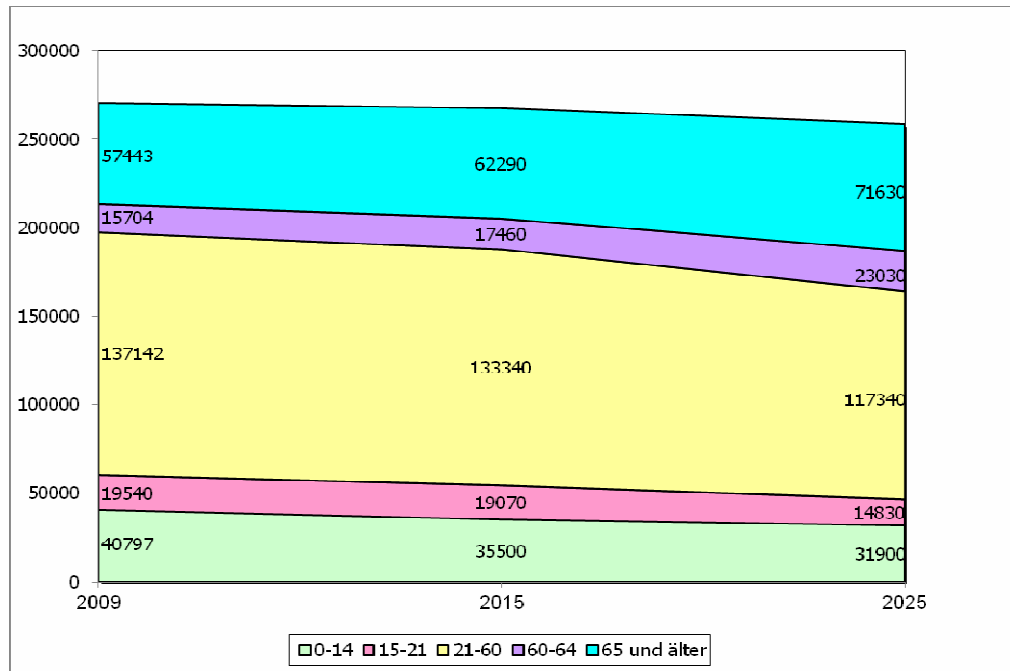


Abb. 2 Vorausberechnete Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen

### 3.2.3 Schulischer Bereich

Als Folge des schleswig-holsteinischen Schulgesetzes vom 9.2.2007 kam es zu einer nachhaltigen Veränderung im Schulsystem des Landes und somit auch des Kreises. Der Übergangszeitraum erstreckte sich vom Schuljahr 2008/09 bis zum Schuljahr 2010/11. Während die Grundschule unverändert erhalten blieb, wurden im Bereich der weiterführenden Schulen durchgreifende strukturellen Veränderungen vorgenommen: Die Hauptschule, die Realschule und die Gesamtschule wurde umgestaltet zugunsten der neuen Schularten „**Regionalschule**“ und „**Gemeinschaftsschule**“.

Insgesamt existieren 78 allgemeinbildende Schulen im Kreis (alle Zahlenangaben in diesem Kapitel zu Schulen und ihren Standorten beziehen sich auf das Schuljahr 2011/12). Naturgemäß ist die Grundschule die zahlreichste und räumlich am weitesten verbreitete Schulart. Im Kreisgebiet bestehen 57 Städte/Gemeinden mit mindestens einer Grundschule (bzw. einem Grundschulteil). Aufgrund sinkender Schülerzahlen entstehen absehbar Probleme, alle Grundschulstandorte mit einer für den Weiterbestand ausreichenden Schülerzahl zu erhalten.

Auch im Bereich der weiterführenden Schulen ist Ziel, jedem Schüler/jeder Schülerin in zumutbarer Entfernung ein Schulangebot zur Verfügung zu stellen. In allen Ämtern bzw. jeweils zu diesen benachbarten amtsfreien Gemeinden (bzw. ergänzend in den kreisfreien Städten Kiel und Neumünster) ist mindestens eine weiterführende Schule (Regional- oder Gemeinschaftsschule) vorhanden. Dabei bestehen an 13 Standorten Regionalschulen (oder -teile) und an 8 Standorten Gemeinschaftsschulen (davon eine [Eckernförde] mit gymnasialer Oberstufe). Gymnasien (bzw. gymnasiale Zweige) sind auf weniger (insgesamt 6) Standorte konzentriert und befinden sich ausschließlich in Gemeinden mit mindestens einer Regionalschule (in Eckernförde und Rendsburg zusätzlich Gemeinschaftsschule). Die Standortverteilung hat sich gegenüber 2007 insoweit geändert als in Hohenwestedt ein Gymnasium mit Regionalschulteil neu aufgebaut wurde, ebenso bereits länger in Gettorf. Zu den im Verfahren befindlichen Anträgen, bei den Gemeinschaftsschulen in Bordesholm, Büdelsdorf, Fockbek und Nortorf gymnasiale Oberstufen einzurichten, liegen seitens des zuständigen Ministeriums inzwischen zustimmende Entscheidungen für die Schulstandorte in Bordesholm, Büdelsdorf und Nortorf vor.

Über die vorgenannten allgemeinbildenden Schularten hinaus sind vorhanden:

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

- Förderzentren für lernschwächere oder behinderte Schüler(innen) in 10 Städten/Gemeinden,
- Dänische Schulen für Schüler(innen), die der dänischen Minderheit angehören (6 Standorte),
- die Berufsbildungszentren (BBZ) Rendsburg-Eckernförde (2 Standorte: Rendsburg und Eckernförde) und am Nord-Ostsee-Kanal (3 Standorte: Rendsburg, Osterrönfeld, Hademarschen)
- verschiedene private Schulen (u.a. 2 Freie Waldorfschulen, Internatsgymnasium Louisenlund).

Ferner befinden sich in Altenholz die Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung und in Osterrönfeld der landwirtschaftliche Fachbereich der Fachhochschule Kiel. Ansonsten ist der für den Kreis bedeutendste Hochschulstandort die benachbarte Landeshauptstadt Kiel mit der Christian-Albrechts-Universität, der Fachhochschule und der Muthesius-Kunsthochschule.

Bei den allgemeinbildenden Schulen besteht freie Schulwahl (d.h. es gibt keine verbindliche Zuordnung von Wohnort und Schule), wobei diese allerdings durch die Aufnahmekapazitäten limitiert werden kann. In diesen Fällen sind sog. „zuständige Schulen“ definiert.

Zahlreiche Schulen sind als Ganztagschule organisiert, d.h. die früher dominierende Unterrichtsdauer von 6 Schulstunden je Tag ist inzwischen überholt. Das Schulgesetz sieht dabei für die Gemeinschaftsschulen ausdrücklich vor, dass diese als Ganztagschulen geführt werden. Zudem wurde der Unterrichtsbeginn in den vergangenen Jahren zunehmend auf die 1. Unterrichtsstunde konzentriert. Auch die an einigen Gymnasien durchgeführte Reduzierung der Ausbildungsdauer auf 8 Jahre („G 8“) und die Einführung der verlässlichen Grundschule bedingten ähnlich gerichtete Auswirkungen auf die täglichen Unterrichtszeiten

Die Schulträgerschaft für allgemeinbildende Schulen liegt gem. Schulgesetz bei den Gemeinden, wobei die Möglichkeit der gemeinsamen Wahrnehmung dieser Aufgabe auf dem Wege des öffentlich-rechtlichen Vertrages, der Bildung eines Schulverbandes oder – nur bei amtsangehörigen Gemeinden – der Übertragung auf das jeweilige Amt besteht. Gerade im ländlichen Bereich ist dies aufgrund der geringen Schülerzahlen einzelner Gemeinden von hoher Bedeutung.

Die BBZ befinden sich in der Trägerschaft des Kreises.

Rund 29.900 Schülerinnen und Schüler zählte der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Schuljahr 2011/12 an allgemeinbildenden Schulen. Nach einer Zahl von 32.701 im Schuljahr 2006/07 ist dieser Wert im Sinken begriffen. Aus den Prognosen zum demografischen Wandel (siehe Kap. 3.2.2) geht hervor, dass dieser Trend sich in den kommenden Jahren weiter fortsetzen und zu weiteren deutlichen Rückgängen der Schülerzahlen führen wird.



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

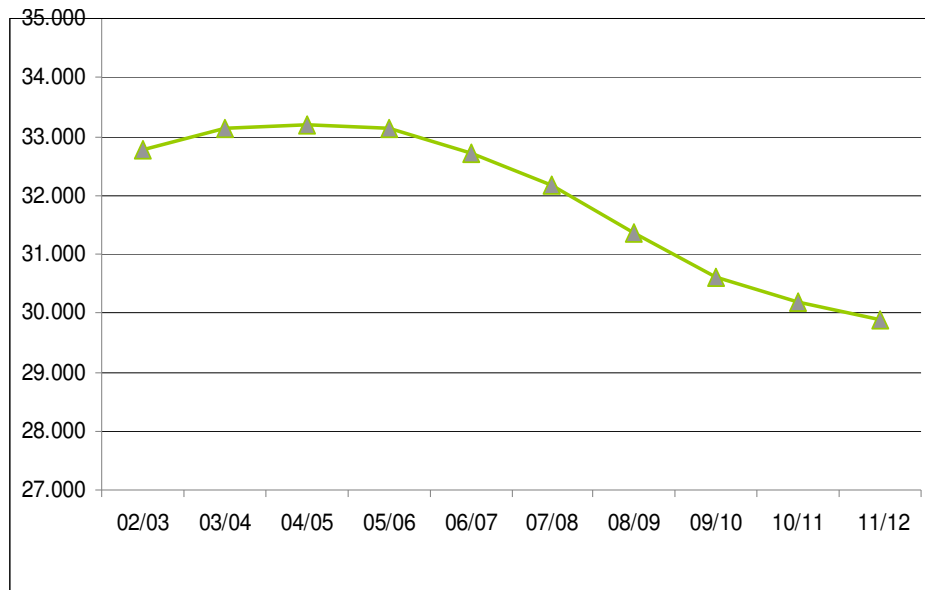


Abb. 3 Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen 2002/03-2011/12

Die Zahl der an den in Kiel ansässigen Hochschulen eingeschriebenen Studierenden ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen; diese Tendenz wurde im wesentlichen von der Christian-Albrechts-Universität und der Fachhochschule getragen. Der größte Teil der Studierenden ist innerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt wohnhaft. Im Sommersemester 2012 hatten von den an der Universität eingeschriebenen Studierenden jedoch auch rund 2.500 und damit etwas mehr als 10% ihren Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Größere Konzentrationen mit 100 und mehr Studierenden waren dabei in den Bereichen (z.T. inkl. Nachbargemeinden) Altenholz, Bordesholm, Dänischenhagen (Amtsgebiet), Eckernförde, Gettorf, Kronshagen und Rendsburg festzustellen, wobei Kronshagen mit knapp 400 Studierenden Spitzenreiter war. Von den knapp 6.500 Studierenden der Fachhochschule Kiel wohnten fast 800 (rd. 12%) im Kreisgebiet (eine genauere Aufschlüsselung liegt aktuell nicht vor, jedoch ist anzunehmen, dass eine ähnliche Verteilung wie bei den Studierenden der Universität vorhanden ist; lediglich die knapp 400 Studierenden des Fachbereichs Agrarwissenschaften dürften zu erheblichen Teilen in der Nähe ihres Studienortes Osterrönfeld wohnen oder aber auf dem elterlichen Bauernhof bzw. beim ausbildenden Betrieb.).

Zu Standorten von Schulen und zur Anzahl von Schülerinnen und Schülern siehe Karten 2 und 3.

### 3.2.4 Arbeitsplätze/Beschäftigung

#### 3.2.4.1 Verteilung der Arbeitsplätze

Regelmäßig aktualisierte Erhebungen zu Arbeitsplätzen und Beschäftigung bietet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Da hier jedoch durchschnittlich nur rd. 70% aller Arbeitsplätze erfasst werden, können die realen Verhältnisse zumindest im begrenztem Maße von den dort gemachten Angaben abweichen. Die grundsätzlichen Aussagen dürften jedoch auch in Bezug auf die Gesamtheit aller Arbeitsplätze gelten. Nachfolgende Zahlen beziehen sich stets auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten; dabei werden nur die besetzten Arbeitsplätze – also die Beschäftigtenzahl – herangezogen, da freie Stellen für Verkehrsbelange keine Bedeutung besitzen.

Insgesamt waren im Jahr 2010 65.834 Beschäftigte an Arbeitsstätten im Kreisgebiet gemeldet. Seit 2005 (damaliger Wert: 61.655) ist diese Zahl im Steigen begriffen, jedoch liegt sie noch unter der aus 2000 (66.591).

Im Hinblick auf die Verteilung der Arbeitsplätze ist vorauszuschicken, dass die dem Kreis benachbarten Oberzentren Kiel und Neumünster mit ihren umfangreichen Arbeitsplatzange-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

boten für den Kreis ganz erhebliche Bedeutung als Arbeitsplatzstandort besitzen, wobei die Landeshauptstadt mit über 21.000 Beschäftigten aus dem Kreis deutlich vor Neumünster mit knapp 4.800 liegt. Im Falle Kiels kommen ferner ergänzend verschiedene Stadtrandgemeinden hinzu, von denen die im Kreis Rendsburg-Eckernförde gelegenen Kommunen Altenholz und Kronshagen mit jeweils über 2.000 Beschäftigten zu den zehn stärksten Arbeitsplatzstandorten des Kreises zählen; mit nur geringem Abstand folgt das ebenfalls stadtnah gelegene Flintbek. Auch den Randgemeinden Melsdorf, Molfsee und Wasbek kommt mit 500 - 1.000 Beschäftigten eine gewisse Bedeutung zu.

Im übrigen Kreisgebiet spielt die Kreisstadt Rendsburg mit gut 15.000 Beschäftigten die dominierende Rolle beim Arbeitsplatzangebot. Auch hier haben die benachbart gelegenen Städten und Gemeinden erhebliche Bedeutung (Büdelstedt, Osterrönfeld und Fockbek mit zwischen 2.000 und knapp über 5.000, Westerrönfeld und Schacht-Audorf mit 800-1.000 Beschäftigten). Der Gesamttraum kommt insgesamt auf über 26.000 Arbeitsplätze.

Mit deutlichem Abstand folgt dann die Stadt Eckernförde (knapp 7.000 Beschäftigte). Es folgen mit rd. 2.000 – 2.500 Arbeitsplätzen Bordesholm (inkl. Wattenbek und Brügge), Hohenwestedt, Damp und Nortorf. Hierbei ist anzumerken, dass – hinsichtlich der Pendlerzahl aus dem Kreis – die Freie und Hansestadt Hamburg noch über dieser Größenordnung liegt, was die – angesichts der erheblichen Entfernung – bemerkenswerte Bedeutung dieser Metropole für die Erwerbstätigkeit der Kreisbevölkerung belegt. Weiterhin kommt den Gemeinden Gettorf mit rd. 1.350 Beschäftigten sowie Aukrug, Jevenstedt, Alt Duvenstedt, Dänischenhagen, Owschlag, Hanerau-Hademarschen und Hohn (zwischen 400 und 1.000 Arbeitsplätze) noch eine gewisse Bedeutung zu. Dies gilt zusätzlich für die außerhalb des Kreises gelegenen Städte Itzehoe, Schleswig, Flensburg und das zu Kiel benachbarte Schwentinental sowie die Gemeinde Kropp, die jeweils eine dieser Größenordnung entsprechende Einpendlerzahl aus dem Kreisgebiet aufweisen. (Siehe Karte 4)

### 3.2.4.2 Berufspendler

Auch hier liefert die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten regelmäßig aktualisierte Daten. Demnach waren in 2011 in allen Städten und Gemeinden des Kreises insgesamt 71.145 Auspendler zu verzeichnen. Bezogen auf die ermittelte Gesamtheit von 86.280 Beschäftigten wird ersichtlich, dass von den erfassten Berufstätigen (und Auszubildenden) über 80% ihren Wohnort verlassen, um ihrer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Auch hier gilt, dass bei Einbeziehung der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Abweichungen vorhanden sein können.

Die stärksten Berufspendlerströme im Kreisgebiet finden zum einen im Nachbarortsverkehr zu den beiden Oberzentren Kiel und Neumünster sowie zur Stadt Rendsburg statt; zum anderen folgen sie den Hauptverkehrsachsen. An erster Stelle steht hierbei die Achse Kiel – Neumünster, wobei hier große Verkehrsanteile den Kreis im Transitverkehr passieren (zwischen Kiel und Neumünster sowie Kiel und Hamburg). Große Bedeutung haben weiter die Korridore Rendsburg – Kiel, Eckernförde – Kiel, Rendsburg – Neumünster, Rendsburg – Schleswig und Rendsburg – Eckernförde. Weiter kommt den Verbindungen Nortorf – Kiel, Aukrug – Neumünster, Eckernförde – Schleswig, Eckernförde – Flensburg und Eckernförde – Kappeln gewisse Bedeutung zu. (Siehe Karte 5)

Für den Zeitraum der zurückliegenden zehn Jahre sind auf verschiedenen Relationen spürbare Veränderungen festzustellen. Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich haben sich in erster Linie auf den o.g. Hauptkorridoren ergeben:

Eckernförde – Kiel, Eckernförde – Rendsburg, Rendsburg – Kiel, Gettorf (inkl. Osdorf!) – Kiel, Felde – Kiel, Hohenwestedt – Neumünster (- Kiel), Nortorf – Kiel, Eckernförde – Schleswig und Eckernförde – Kappeln, wobei hier die Gemeinde Damp als Einpendlerstandort eine erhebliche Rolle spielt. Auch auf der Strecke Kiel – Neumünster ist deutliches Wachstum eingetreten, das aber von den Verkehren zwischen den beiden Oberzentren bzw. zwischen Kiel und Hamburg getragen wird und somit den Kreis nicht unmittelbar betrifft. In einzelnen Fällen sind auch auf den Achsen Rückgänge um über 10% zu beobachten, so z.B.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Aukrug – Neumünster, Owschlag – Rendsburg, Nortorf – Neumünster, Verflechtungen auf den Gesamtstrecken Flensburg – Eckernförde und Schleswig – Rendsburg (Binnenverflechtungen außerhalb der Kreisgrenzen sind dabei nicht berücksichtigt). Bei den Stadt-Umland-Verkehren herrschten in weiten Teilen Stagnation bzw. sogar Rückgänge; Ausnahmen bilden hier die Verbindungen Dänischenhagen – Kiel und Wasbek – Neumünster. Betrachtet man die Pendlerströme im westlichen/südwestlichen Randbereich des Kreises, fällt folgendes auf:

Der Raum Hanerau-Hademarschen weist keine eindeutige Ausrichtung aus, d.h. die ohnehin vergleichsweise schwachen Pendlerströme verteilen sich in mehrere Richtungen.

Die Pendlerverkehre auf den Achsen Rendsburg – Heide und Rendsburg – Husum spielen zwar in der Summe noch eine nennenswerte Rolle mit moderat steigender Tendenz, jedoch kommt es zu einem deutlichen Abfall der Zahlen westlich von Hamdorf bzw. Hohn; ähnlich verhält es sich mit der Achse Rendsburg – Itzehoe; hier sind die Verflechtungen zwischen Rendsburg und Jevenstedt dominierend. Mithin spielen die Pendlerverflechtungen mit den Kreisen an der Westküste nur eine untergeordnete Rolle.

Zusammenfassend kann verallgemeinernd gesagt werden, dass v.a. die über den unmittelbaren Umlandbereich der Städte hinausgehenden (also längeren) Pendlerverflechtungen entlang der ohnehin starken – meist durch SPNV erschlossenen – Korridore weiter zugelegt haben. Die stark auf Busverkehre sich stützenden Stadt-Umland-Verkehre bzw. nachgeordneten Pendlerbeziehungen in der Fläche waren von solchen Prozessen weit weniger betroffen. Speziell bei den in nördliche Richtung aus dem Kreisgebiet ausbrechenden Achsen waren die Vorgänge eher umgekehrt.

### 3.2.5 Tourismus

In den letzten Jahren gab es im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Beherbergungsbereich um die 200 Betriebe mit einer Bettenanzahl zwischen 11.000 und 12.000. Die Zahl der Gästeankünfte im Jahr bewegte sich zwischen 300.000 und 400.000 (seit 2005 steigende Tendenz) bei 1,5 bis 1,6 Mio. Übernachtungen. (Zahlen gelten jeweils für Beherbergungsbetriebe mit 9 und mehr Betten. Rechnet man Campingplätze hinzu, belief sich für 2011 die Zahl der Gästeankünfte auf rd. 460.000 und die Zahl der Übernachtungen auf rd. 1,86 Mio.). Führender Fremdenverkehrsort mit jährlich über 80.000 Gästen ist das Ostseebad Damp. Sehr bedeutend sind mit 20.000-40.000 Gästeankünften im Jahr daneben Eckernförde, Rendsburg und Brodersby (Ostseebad Schönhagen) sowie – mit deutlichen Schwerpunkt im Camping-Segment – Waabs. Eine gewisse Bedeutung (7.500 bis unter 20.000 Gästeankünfte) kommt ferner der Stadt Nortorf und den Gemeinden Aukrug, Noer, Strande und Westensee zu. Betrachtet man die Zahl der Übernachtungen, nimmt ebenfalls Damp mit nahezu 350.000 den Spitzenplatz ein. An zweiter Stelle, aber deutlich dahinter liegt Brodersby mit fast 190.000, gefolgt von Waabs mit rd. 150.000. Mit teils erheblichem Abstand folgen die übrigen o.g. Orte (z.B. Eckernförde über 90.000, Aukrug ca. 75.000, sonstige Orte ca. 20.000-30.000, Nortorf rd. 14.000); zusätzlich ist Schwedeneck mit über 50.000 Übernachtungen zu nennen (vorgenannte Werte beziehen sich sämtlich auf 2011).

Hinzu kommen die zahlreichen Touristen in Unterkünften mit weniger als 9 Betten bzw. in privaten Quartieren (eigene oder privat vermietete Ferienwohnung u.ä.), die in der Statistik nicht erfasst sind. Die hiermit verbundenen Differenzen zur tatsächlichen Gäste- und Übernachtungszahl scheinen allerdings erheblich zu sein, denn für das Ostseebad Damp wurde von der Amtsverwaltung Schlei-Ostsee für 2011 eine Übernachtungszahl in gewerblichen Beherbergungsbetrieben von über 600.000 mitgeteilt.

Gleiches gilt für die Tagestouristen und Ausflügler, die u.a. erfahrungsgemäß an schönen Sommertagen in erheblichem Umfang die Badeorte aufsuchen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 3.2.6 Verkehrsinfrastruktur

#### 3.2.6.1 Schiene

Das Kreisgebiet wird von zwei Fernverkehrsstrecken und 4 Nah-/Regionalverkehrsstrecken durchquert. Die gesamte für die Personenbeförderung im Betrieb befindliche Streckenlänge beträgt 192 km. Darüber hinaus sind eine Güterverkehrsstrecke zur Anbindung des Industriegebiets in Kiel-Friedrichsort und ein kleines Teilstück der ehemaligen Strecke Rendsburg – Husum zwischen Eckernförder Straße und Büsumer Straße in Rendsburg vorhanden.

Seit mehreren Jahren befindet sich die Rendsburger Hochbrücke im Zuge der Fernverbindung Hamburg – Flensburg (– Dänemark) und der Regionalverbindung Kiel – Rendsburg in der Sanierung mit bedeutenden Beeinträchtigungen der Kapazitäten auf den genannten Verbindungen.

Fernverkehr:

Bei den Fernverkehrsstrecken handelt es sich um die folgenden Kursbuchstrecken (KBS):

- KBS 103 Hamburg – Neumünster – Kiel mit für den Kreis bedeutsamen Fernbahnhöfen in Neumünster und Kiel;
- KBS 131 (Hamburg –) Neumünster – Rendsburg – Schleswig – Flensburg (- Dänemark); Fernbahnhöfe mit Bedeutung für den Kreis sind in Neumünster und Rendsburg vorhanden. Diese Strecke besitzt dabei auch mit ihren Verbindungen nach Dänemark international Bedeutung.

Beide Strecken sind zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Nah- und Regionalverkehr:

Auf den vorgenannten Fernstrecken werden auch in bedeutendem Umfang Verkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr abgewickelt. Bahnhalte befinden sich außer den genannten

- auf der KBS 103 in Einfeld (Stadtgebiet Neumünster) Bordesholm und Flintbek,
- auf der KBS 131 in Nortorf und Owschlag.

In beiden Fällen gibt es natürlich noch außerhalb des Kreisgebietes bzw. der Stadt Neumünster zusätzliche Nahverkehrshalte.

Weitere in Betrieb befindliche Schienenstrecken, auf denen nur Regional- und Nahverkehrsangebote bestehen, sind:

- KBS 132 Neumünster – Heide mit Stationen in Neumünster-Stadtwald, Wasbek, Aukrug, Hohenwestedt, Osterstedt, Beringstedt, Gokels, Hademarschen, Beldorf (weitere Haltepunkte im Kreis Dithmarschen);
- KBS 134 Kiel – Rendsburg mit Bahnhalten in Kiel (HBF), Felde und Rendsburg;
- KBS 146 Kiel – Eckernförde – Flensburg mit Bahnhalten in Kiel (HBF, Hassee-CITTI-Park und Suchsdorf), Gettorf, Eckernförde und Rieseby (weitere Halte im Kreis Schleswig-Flensburg bzw. der Stadt Flensburg).

Diese Verbindungen sind größtenteils eingleisig und nicht elektrifiziert.

#### 3.2.6.2 Straße

Das Kreisgebiet weist Straßenverbindungen aller Kategorien auf:

- Bundesautobahnen,
- Bundesstraßen,
- Landesstraßen,
- Kreisstraßen,
- Gemeindestraßen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Das gesamte Straßennetz des überörtlichen Verkehrs hat eine Länge von 1.214 km (rd. 12% des landesweiten Gesamtnetzes), davon sind 91 km Autobahnen, 187 km Bundesstraßen, 431 km Landesstraßen und 506 km Kreisstraßen.

Bundesautobahnen:

Näherungsweise parallel zu den o. g. Fernverbindungen der Schiene wird das Kreisgebiet auch von Autobahnverbindungen durchquert, wobei zusätzlich zwischen Rendsburg und Kiel eine solche vorhanden ist:

- BAB 7 Hamburg – Neumünster – Rendsburg – Flensburg: Diese Autobahn erstreckt sich in Ihrer Gesamtheit über die volle Nord-Süd-Erstreckung der Bundesrepublik Deutschland und ist Teil einer wichtigen europäischen Nord-Süd-Verbindung. (Dänemark – Italien). Für Teile der BAB 7 liegen Planfeststellungsbeschlüsse zum 6-streifigen Ausbau vor.
- BAB 210 Kiel – Rendsburg: Diese Achse verbindet die beiden bedeutenden Wirtschaftsräume Kiel und Rendsburg und bindet überdies die Landeshauptstadt an die A 7 in nördlicher Richtung an. Ferner kann sie als Teilstück der landesweiten Ost-West-Verbindung zwischen Ostholstein und mittlerem Teil der Westküste angesehen werden.
- BAB 215: Hier handelt es sich um einen Abzweiger der vorgenannten BAB 7 zur Anbindung des Raumes Kiel in südlicher Richtung. Zudem besteht auch hier infolge der von Kiel nach Norwegen, Schweden und ins Baltikum abgehenden Fährverbindungen eine internationale Verkehrsbedeutung. Ferner kommt ihr hinsichtlich der Verknüpfung der Räume Kiel und Neumünster Bedeutung zu.
- BAB 23 Hamburg – Heide: Diese Autobahn verbindet die schleswig-holsteinische Westküste mit Hamburg und darüber hinaus mit den südlich davon gelegenen Teilen Deutschlands. Sie tangiert das Kreisgebiet zwar nur im Bereich der Querung des Nord-Ostsee-Kanals, bietet aber mit ihren in benachbarten Streckenabschnitten vorhandenen Anschlussstellen für den Südwesten des Kreises gute Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz.

Alle Autobahnen sind mit vier Fahrstreifen ausgestattet, wobei auf der A 7 bei starkem Verkehrsaufkommen (besonders in der Urlaubssaison im Sommer) der Standstreifen zur Benutzung freigegeben wird. Derzeit befindet sich der sechsstreifige Ausbau dieser Autobahn zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Landesgrenze zu Hamburg im Planfeststellungsverfahren.

Bundesstraßen:

Das Kreisgebiet hat Anteil an folgenden Bundesstraßen:

- B 76 Schleswig – Eckernförde – Kiel – Plön – Eutin – Lübeck,
- B 77 Schleswig – Rendsburg – Hohenwestedt – Itzehoe,
- B 202 St. Peter-Ording – Friedrichstadt – Rendsburg (Fortsetzung: BAB 210 und weiter Kiel – Oldenburg/Holstein),
- B 203 Büsum – Heide – Rendsburg – Eckernförde – Kappeln ,
- B 430 BAB 23 – Hohenwestedt – Neumünster – Plön – Lütjenburg,
- B 503 Kiel – Schwedeneck.

In aller Regel handelt es sich bei den Bundesstraßen innerhalb des Kreisgebietes um 2-streifige Fahrbahnen. Vierstreifig ausgebaut und ohne niveaugleiche Kreuzungen sind die Abschnitte Kiel – Gettorf (B 76), Rendsburg – Jevenstedt (B 77) und Kiel – Altenholz-Stift (B 503). Zudem sind innerhalb der städtischen Räume Rendsburg und Eckernförde mehrstreifige Abschnitte vorhanden. Ferner sind einige Teilstrecken im Überlandbereich auch bei Zweistreifigkeit niveaufrei ausgebaut wie z.B. die B 503 zwischen Altenholz und Schwedeneck-Surendorf sowie teilweise die B 203 im Abschnitt Eckernförde – Kappeln.

Von den übrigen Straßen (Landes- und Kreisstraßen) sticht die L 328 (ehem. B 205) hervor: Auf gesamter Länge zwischen Jevenstedt und Neumünster sind die meisten Kreuzungen

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

niveaufrei ausgebaut, wobei zwischen BAB-Anschluss Neumünster-Nord und Neumünster zusätzlich Vierstreifigkeit gegeben ist. Die übrigen Straßen dieser Kategorien sind gewöhnlich (bis auf kurze innerörtliche Abschnitte) zweistreifig mit niveaugleichen Kreuzungen.

### 3.2.7 Motorisierung

Die Motorisierung der Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde hat mit insgesamt (2011) 562 PKW/1.000 Ew. ein sehr hohes Niveau und liegt auch deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt mit 521 bzw. 518 PKW/1.000 Ew. Weniger als 500 PKW/1.000 Ew. sind nur in wenigen Kommunen zu beobachten: Eckernförde, Friedrichsgraben, Klein Wittensee und Rendsburg. Spitzenwerte über 700 PKW/1.000 Ew. sind in Rumohr und Tetschelsdorf vorhanden. Weit verbreitet sind über dem Kreisdurchschnitt liegende Werte von über 600 PKW/1.000 Ew. Die tatsächliche Verfügbarkeit der Bevölkerung kann hieraus im Detail nicht unmittelbar abgeleitet werden, da alle angemeldeten PKW, gleichgültig ob gewerblich, privat, Erst-, Zweit- oder Drittwagen erfasst sind. Jedoch kann wohl unterstellt werden, dass im allgemeinen – außer in den Städten Rendsburg und Eckernförde – abgesehen von Schülerinnen und Schülern nur noch geringe, teils geradezu vernachlässigbare Potenziale an Bürgerinnen und Bürgern, die keinen Zugriff auf ein privates motorisiertes Verkehrsmittel haben und damit leicht an den ÖPNV gebunden werden könn(t)en, vorhanden sind. Dies gilt offenkundig sogar auch für die Umlandgemeinden von Kiel, Neumünster und Rendsburg.

Zukünftige Entwicklung:

In der Shell-Studie zur zukünftigen Entwicklung der Motorisierung in Deutschland wird von einer weiteren Zunahme des PKW-Bestandes ausgegangen; bis 2030 wird ein Wert von 630 PKW/1.000 Ew. erwartet (für Deutschland insgesamt). Ausschlaggebend hierfür sind eine weitere leichte Zunahme der Motorisierung der männlichen Bevölkerung, besonders der Senioren und eine deutliche Zunahme der Motorisierung von Frauen; auch hier findet dieser Prozess besonders bei den über 50jährigen statt. Hingegen ist ein leicht rückläufiger Trend der Motorisierung bei den jüngeren Jahrgängen (unter 30 Jahren) zu beobachten, der sich fortsetzen soll; dieser Prozess vermag aber nicht den insgesamten Anstieg in den übrigen Bevölkerungsgruppen zu kompensieren.

In Bezug auf die Entwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist zu beachten, dass vorgenannte Prognosen für den Bundesdurchschnitt gelten. In den ländlichen Räumen des Kreises liegen allerdings bereits derzeit deutlich höhere Motorisierungsquoten vor, so dass die beschriebenen Prozesse dort z.T. schon in der Vergangenheit stattgefunden haben dürften; der o.g. Motorisierungs-Wert 2030 wird in einer Reihe von Gemeinden bereits heute erreicht bzw. überschritten und dies bei noch höheren Anteilen junger Menschen unter 18 Jahren. Somit sind dort die Spielräume nach oben z.B. bei Frauen und Senioren geringer als im Bundesdurchschnitt. Hingegen muss für den Rückgang bei jüngeren Jahrgängen konstatiert werden, dass dieser in den großen Städten am stärksten ist: Ausreichend attraktive Alternativen im gegenseitig sich ergänzenden Zusammenspiel (ÖPNV, car-sharing<sup>1</sup>, fahrradfreundliche Distanzen und Strukturen) in Kombination mit Attraktivitätsmindernden Faktoren für den MIV (Parkplatznot und -kosten, geringe Beförderungsgeschwindigkeit wegen hoher Verkehrsdichten) dürften hier ausschlaggebende Bedeutung besitzen. Im Kreisgebiet sind letztere allerdings kaum und in den benachbarten Oberzentren auch nur in beschränktem Umfang, erstere ebenfalls dort und ansonsten zumindest teilweise in den Städten und auf sehr gut bedienten ÖPNV-Achsen anzutreffen. Schon in der jüngeren Vergangenheit schlugen sich solche unterschiedlichen Voraussetzungen z.B. in divergierenden Entwicklungen der Motorisierungsquoten nieder.

---

<sup>1</sup>) Nach Angaben des Bundesverbandes Car-sharing hat sich die Zahl der Teilnehmer(innen) an solchen Modellen in den letzten zehn Jahren von 40.000 auf fast 200.000 verfünffacht und die Zahl der bereitgestellten Fahrzeuge von gut 2.000 auf rd. 5.000 mehr als verdoppelt. Grundsätzlich sind hierbei aber, ähnlich wie beim ÖPNV, in ländlichen Räumen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb problematisch, so dass die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Alternative im Kreis auf absehbare Zeit als begrenzt anzusehen sind.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

sierung in der Metropole Hamburg und dem ländlich geprägten Schleswig-Holstein nieder: In Hamburg ist bereits in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts nahezu eine Stagnation eingetreten, die lediglich in den Jahren um die Jahrtausendwende noch einmal durch ein deutliches Wachstum unterbrochen wurde, während in Schleswig-Holstein zwar seither das Wachstum deutlich geringer als in früheren Perioden, aber dennoch ungebrochen ist und auch in den letzten Jahren etwa bei 1% pro Jahr lag; dieser Wert wurde im Kreis Rendsburg-Eckernförde sogar noch leicht übertroffen.

Die genannten Annahmen können natürlich von unvorhersehbaren Entwicklungen wirtschaftlicher wie auch administrativer Art beeinträchtigt werden: Dies betrifft zum einen die generelle weitere Wirtschafts- und Einkommensentwicklung, im speziellen die Preisentwicklung für Kraftstoffe, aber auch – aus welcher Motivation auch immer – denkbare Eingriffe des Staates in die uneingeschränkte private Mobilität (z.B. Fahrbeschränkungen/-verbote für bestimmte Fahrzeuge o.ä.).

### 3.3 ÖPNV und Klima- bzw. Umweltschutz

Die nachhaltige Nutzung der Umwelt und die Begrenzung des Klimawandels sind heute wichtige ökonomische und soziale Herausforderungen. Die Folgen des Klimawandels bergen ein bedeutendes Gefahrenpotenzial; in der wissenschaftlichen Diskussion wird mit kaum oder nicht beherrschbaren Konsequenzen gerechnet, sollte die mittlere Temperatur um mehr als zwei Grad Celsius über das Niveau der vorindustriellen Zeit ansteigen (z.Zt. beträgt der Anstieg bereits ca. 0,7 Grad). Als Folgen wären neben einem stark ansteigenden Meeresspiegel infolge der Eisschmelze in den Polarregionen, von dem ein Küstenland wie Schleswig-Holstein besonders betroffen wäre, u.a. die deutliche Zunahme von Wetterextremen wie Hitze- und Dürreperioden, aber auch Intensivierung von Sturm- und Niederschlagsereignissen sowie die daraus resultierenden Folgen (Ernteauffälle, Zerstörung von Ökosystemen, Artensterben, durch Einzelereignisse bedingte wiederholte lokale Zerstörung von Natur, Gebäuden und Infrastruktur, aber auch Migrationsbewegungen und politische Folgen in kaum abschätzbarem Ausmaß) zu nennen. Ein wesentlicher Antriebsfaktor, der für den Klimawandel ursächlich ist, sind die sogenannten Treibhausgase, wobei hier aufgrund der emittierten Menge an erster Stelle das CO<sub>2</sub> als Indikator für weitere Prozessbeobachtungen herangezogen wird. Weitere relevante Treibhausgase sind Methan, Distickstoffoxid, Fluorkohlenwasserstoffe und Schwefelhexafluorid. Um das Zwei-Grad-Ziel bis 2100 mit über 50%iger Wahrscheinlichkeit zu erreichen, wird im Umweltprogramm der UN eine Reduzierung der globalen gesamten Treibhausgasemissionen ab 2015 bei einer Minderung um 48-72% gegenüber 2000 bis Mitte des Jahrhundert als notwendig erachtet. Auf dem Weltklimagipfel in Kyoto 1997 wurde von den Teilnehmerstaaten erstmalig eine Reduzierung von Treibhausgasen vereinbart (von 2008-2012 um 5,2% gegenüber 1990; in diesem Rahmen hatte sich die BRD zu einer deutlich weitergehenden Minderung um 21% verpflichtet). Bis 2020 ist eine Reduzierung um 25-40% (für Deutschland gilt 40%) das Ziel, welches aber bislang nicht vertraglich vereinbart werden konnte (Quelle: Wikipedia).

Für Schleswig-Holstein wurde für das Jahr 2010 ein (verursacherbezogener) CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoß von 21,5 Mio. Tonnen (1990: 29,3 Mio. Tonnen!) errechnet, von denen rund 24% dem Verkehr zuzurechnen waren (1990: 21%) (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein). Bei Umrechnung der Emissionen anderer Treibhausgase in CO<sub>2</sub>-Äquivalente ergibt sich ein Gesamtausstoß von 27,1 Mio. Tonnen (1995: 32,3 Mio. t)

Im Straßenverkehr ist bundesweit nach einer Vervierfachung zwischen 1960 und 1999 eine näherungsweise Konstanz (mit leichter Abnahmetendenz seit 2007) auf dem hierdurch erreichten hohen Niveau festzustellen. Die emittierte Menge liegt bei rd. 160 Mio. t im Jahr. Dies entspricht einem Anteil von über 80% an der durch den Verkehr insgesamt und von 19% an der durch alle Emittenten hervorgerufenen CO<sub>2</sub>-Belastung.

Auch andere Luftschadstoffe, die bei der Verbrennung fossiler Energieträger entstehen, stellen nach wie vor Belastungsfaktoren dar, wenngleich in diesen Bereichen in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte durch teilweise gesetzlich erzwungene technische Ver-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

besserungen (v.a. auch Abgasnachbehandlung) gemacht werden konnten und infolgedessen diese Emissionen (abgesehen vom Feinstaub) derzeit keine so starke Rolle mehr in der öffentlichen Diskussion spielen. So haben sich die Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs seit 1990 mehr als halbiert (umfassen insgesamt gut 40% der Summe aller Emittenten von 1,4 Mio. t). Die Kohlenmonoxidbelastung lag 2011 um 83% niedriger als 1980 (Summe aller Emittenten: 3,7 Mio. t). Kohlenwasserstoffemissionen gingen von 1990 bis 2011 um 89% zurück. Auch bei der Dieselpartikelemission ist seit 1995 eine Minderung um über 50% festzustellen. Allerdings stammen über 90% der hieraus resultierenden verkehrsbedingten Belastungen aus dem Straßenverkehr (Quelle: IFEU).

Zu den nach wie vor drängenden Problemen speziell des Verkehrs gehört ferner die Lärmbelastung. Nach einer Studie des Forschungsverbund „Leiser Verkehr“ fühlen sich grob 75% der bundesdeutschen Bevölkerung von Straßenverkehrslärm betroffen, davon knapp die Hälfte stark bis sehr stark. Auch unter diesem Aspekt ist also eine Entlastung anzustreben, zumal Lärmbelastungen nachweislich auch die Gesundheit beeinträchtigen.

Ein zusätzlicher umweltpolitischer Aspekt ist die wachsende Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr. 4,4% der Landesfläche Schleswig-Holsteins, d.h. 695 km<sup>2</sup> (entspricht fast der Gesamtfläche der Freien und Hansestadt Hamburg), werden von Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind es mit 90 km<sup>2</sup> 4,1%.

Bei öffentlichen Verkehrsmitteln entfallen auf die einzelne zu befördernde Person erheblich weniger Abgase als im PKW. Nach Angaben des VDV erspart die Nutzung von Bussen und Bahnen (Gesamtverkehr) in Deutschland CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Größenordnung, wie sie in der Stadt Hamburg insgesamt emittiert werden. Bus und Bahnen weisen im Bundesdurchschnitt geringere Emissionen sowohl im Bereich der Abgase als auch hinsichtlich des Lärms auf. Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emission im ÖPNV entsprechen mit 74 g je Pkm nur etwa die Hälfte derjenigen eines PKW. Zum Vergleich seien hier die entsprechenden Werte für andere Verkehrsarten genannt: 46 g im Schienenfernverkehr, 31 g im Reisebusverkehr und 183 g im Inlandsflugverkehr (alle Werte bei realen Besetzungsgraden). Die spezifischen Diesel-Partikelemissionen beim Linienbus sind mit 0,004 g je Pkm ebenfalls erheblich geringer als beim PKW mit 0,013 g. Hier konnte durch Abgasnachbehandlung und Motoroptimierungen seit 1995 eine starke Absenkung erreicht werden, allerdings zu höheren Kosten und einem Mehrbedarf an Energie.

Dieser emissionsmindernde Effekt kann weiter durch Entwicklungen wie Bremsenergieerückgewinnung, Hybridantriebe bei Bussen und Nutzung von Ökostrom bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen verstärkt werden. Der spezifische Energieverbrauch im ÖPNV konnte von 1995 bis 2008 um nahezu ein Viertel verringert werden. Bei PKW, Flugzeug und Reisebus liegt die entsprechende Zahl jedoch nur bei 10-15%.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die gesamten externen Kosten (umfassen neben den Folgekosten für die Umwelt auch die eher dem Bereich Verkehrssicherheit zuzuordnenden Kosten wie Unfall- und Unfallfolgekosten) des PKW-Verkehrs ungefähr viermal so hoch sind wie die von Bussen und Bahnen.

Im Hinblick auf die Lärmproblematik kann zwar der Pegel durch Verringerung des Individualverkehrs mit Verlagerung auf öffentlichen Verkehr reduziert werden, doch ist zu beachten, dass auch die ÖPNV-Fahrzeuge z.T. erheblich Lärm emittieren. So fühlen sich nach obiger Studie etwa 30% von Schienenverkehrslärm betroffen (stark bis sehr stark jedoch unter 10%). Und im Bussektor handelt es sich um Schwerlastverkehr vergleichbare Fahrzeuge, die als Einzel-Lärmquelle deutliche Belästigungswirkung haben können; somit muss in beiden Sektoren auf weitere Lärminderungen hingewirkt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen.

Zur Frage des Raumbedarfs bedarf es keiner weiteren Erläuterung, dass öffentliche Verkehrsmittel allein schon durch den Umstand, dass für den einzelnen Nutzer im Gegensatz zum individuellen Fahrzeug das Abstellfordernis entfällt, wesentlich zur Flächensparnis beitragen. Hinzu kommen starke Differenzen bei der Abstelldauer: Fahrzeuge des ÖPNV sind über viele Stunden am Tag im Einsatz, während verschiedene Mobilitätsuntersuchun-



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

gen gezeigt haben, dass private PKW im Schnitt häufig nur ca. 1 Std. am Tag bewegt werden, so dass sich ein ungleich höheres Flächenerfordernis für ruhenden PKW-Verkehr ergibt. Auch während der Personenbeförderung selbst gilt Ähnliches: Ein Standardlinienbus hat eine Grundfläche von rd. 30 m<sup>2</sup>; bei einer (realitätsnahen) Besetzung von 20 Personen (entspricht etwa 20% der gesamten Platzkapazität) sind dies 1,5 m<sup>2</sup> je Person. Ein Kompaktwagen kommt etwa auf 8 m<sup>2</sup> Grundfläche; bei einer – ebenfalls dem realen Durchschnitt nahe kommenden – Besetzung von 1,25 Personen ergibt dies 6,4 m<sup>2</sup> pro Person; aufgrund der Vielfalt des vorhandenen PKW-Bestandes, notwendiger Abstände und des Umstandes, dass diese mit zunehmender Geschwindigkeit stark ansteigen, werden in der Literatur für den fließenden PKW-Verkehr im Vergleich zum Linienbusverkehr erheblich höhere Raumbedarfsdifferenzen genannt (i.a. rd. 5-10 x mehr Raum für den PKW).

Öffentliche Verkehrsmittel sind entsprechend den vorstehenden Ausführungen ein wichtiger Beitrag zu Steigerung der Umweltqualität und für Abwicklung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Nachhaltigkeit. Im Hinblick auf alle Belastungsfaktoren und die gewünschte entlastende Wirkung des ÖPNV muss an dieser Stelle aber folgendes deutlich gemacht werden: Voraussetzung für positive Umwelteffekte ist eine ÖPNV-Konzeption dergestalt, dass auch eine gute Fahrzeugauslastung erreicht wird; diese muss überdies wenigstens zum Teil durch eine echte Verlagerung von PKW-Selbstfahrern erzielt werden. Ist dies nicht der Fall, werden im Busverkehr Umweltbelastungen je beförderte Person erzeugt, die die eines PKW übertreffen bzw. es werden keine PKW-Fahrten eingespart, sondern zusätzlicher Fahrzeugverkehr erzeugt. Beides führt in der Summe dann zu einer Erhöhung der negativen Umweltwirkungen! Bezüglich der Raumbedarfsproblematik wäre überdies die Minderung der PKW-Anzahl als Folge der ÖPNV-Angebote zielführend.

Für einen in weiten Teilen dünn besiedelten Flächenkreis wie Rendsburg-Eckernförde entstehen aus diesen Bedingungen heraus erhebliche Begrenzungen des Handlungsspielraums, zumindest im Hinblick auf konventionellen Linienbusverkehr.

### 3.4 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die finanzielle Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde wird bestimmt durch die dem Kreis zur Verfügung gestellten Mittel gemäß der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 sowie durch die vom Kreis aus seinem Haushalt für den ÖPNV eingeplanten Mittel in Höhe von derzeit rd. 2,2 Mio. €.

Seitens des Landes hat man die Förderung von ÖPNV-Fahrzeugen beendet. Diese Beträge sind – soweit es sich im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung auswirkt – durch den Kreis übernommen worden. Dies betrifft insbesondere die Stadtverkehre in Rendsburg und Eckernförde. Von den Gemeinden und Städten im Kreisgebiet werden keine eigenen Mittel für den ÖPNV eingesetzt. Seit der ÖPNV-Neuordnung im Jahre 1992 wurde diese Aufgabe vom Kreis Rendsburg-Eckernförde übernommen und durch eine höhere Kreisumlage finanziert.

Die seit dem 1.1.2007 vom Land zur Verfügung gestellten Kommunalisierungsmittel wurden in den Jahren 2008 und 2009 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr reduziert. Für die Jahre 2009 bis 2012 wurde dem Kreis ein jährlicher Betrag in Höhe von rd. 4,730 Mio. € zur Verfügung gestellt. Ab 2013 erhöht sich dieser Betrag geringfügig um 4.130 € Konnexitätsmittel; gleichzeitig wird dem Kreis die Zuständigkeit für die Genehmigung von Linienverkehren übertragen (vgl. 3.1.4.4).

Im Zuge der Haushaltskonsolidierung sind die vom Kreis zur Verfügung gestellten Mittel pro Jahr um 410.000 Euro gesenkt worden.

Die Entscheidung über den Mitteleinsatz für den ÖPNV muss dabei die finanziellen Rahmenbedingungen, die unter 2.7 genannten Zielsetzungen des Kreises und die steigenden Kosten im ÖPNV insbesondere bei der Entwicklung der Kraftstoffkosten und der Personalkosten in Einklang bringen.

## 4 Leistungsangebot und Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr des Kreises

Als Ausgangspunkt für die Planungen hinsichtlich der nächsten Jahre wird im Folgenden die Ist-Situation bezüglich der angebotenen Leistung und Nachfrage im ÖPNV des Kreises dargestellt. Hierbei finden auch die Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit ihre Berücksichtigung.

### 4.1 Entwicklungen der letzten Jahre

#### 4.1.1 SPNV

Als bedeutendste Maßnahme im SPNV-Angebot des Kreises kann die schrittweise Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Kiel und Eckernförde auf einen ganztägigen 30-min-Takt an allen Werktagen angesehen werden.

Flankierend hierzu wurde mit dem Neubau der Station „Kiel-Hassee-CITTI-Park“ eine für den Kreis bedeutsame Maßnahme umgesetzt, da hiermit von Eckernförde und Gettorf eine stündliche Direktanbindung dieses groß dimensionierten Einkaufsstandorts geschaffen wurde.

Weiterhin wurde auf der Relation Neumünster – Hohenwestedt eine Spätverbindung an Wochenenden eingerichtet.

Im Infrastrukturbereich wurden eine Erweiterung der P&R- und B&R-Anlagen in Bordesholm vorgenommen und der Bahnhof in Rendsburg grundlegend saniert. Zudem wurde der Bahnhofsvorplatz in Nortorf umgestaltet (ZOB + P&R-Anlage).

Durchschnittstäglich sind für alle Bahnhöfe im Kreisgebiet 12.331 Ein- und Aussteiger zu verzeichnen, was auf 1 Jahr hochgerechnet eine Zahl von 4,5 Mio. ergibt. Dieser Wert ist nicht mit der Anzahl der Fahrgäste gleichzusetzen, da auf Binnenverkehrsrelationen diese sowohl als Ein- als auch als Aussteiger erfasst sind (gilt nicht bei ein-/ausbrechenden Verkehren). Realistischerweise kann von einer Größenordnung von jährlich etwa 3 Mio. Fahrgästen im SPNV ausgegangen werden.

Zu erwähnen wäre noch die landesweit im SPNV eingeführte Kundengarantie, die bei Verspätungen von 20 min und mehr die Erstattung der Hälfte des Fahrpreises vorsieht.

#### 4.1.2 Busverkehr

##### 4.1.2.1 Allgemeines

Mit der Einführung der **verlässlichen Grundschule** wurde der Grundschulverkehr auf weniger Fahrten (zumeist 2 hin und eine zurück oder umgekehrt) konzentriert. Fahrten zur dritten oder vierten Stunde sind entfallen. Mitunter werden Grundschüler vermehrt zur ersten Schulstunde befördert, so dass zum einen Kapazitätsprobleme auftraten und zum anderen sich die sehr jungen Schüler in vergleichsweise vollen Bussen gegenüber den älteren Schülern behaupten müssen.

Mit der Einführung von **G8** an den weiterführenden Schulen, der vermehrten Einrichtung von Mensen und Ganztagesbetreuung sowie der **Umstrukturierung der Schularten** hat sich der Unterrichtsschluss zunehmend in den Nachmittag verlagert. Die Bedienung der 5. Schulstunde hat an Bedeutung verloren, während am späten Nachmittag je nach Schulstandort zumeist gegen 16:00 Uhr zusätzliche Heimfahrtmöglichkeiten geschaffen werden mussten

Die tatsächliche oder drohende **Schließung von Grundschulstandorten** und der zunehmende Wettbewerb der Schulen um die Schüler hat zu einer Verlagerung der Nachfrage geführt.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Aufgrund des **zunehmenden Wettbewerbs der Schulen** untereinander um die Schülerzahlen und der gestiegenen Ansprüche der Eltern an die **freie Schulwahl** ist eine zunehmende Diversifizierung der Schülerströme zu beobachten, die von Seiten der Eltern und der Schulen auch im ÖPNV eingefordert wird. Inwieweit diesen Wünschen Rechnung getragen werden kann, ist im Einzelfall vor allem unter Kosten und Nachfragegesichtspunkten zu entscheiden, möglicherweise sind auch Korrekturen im bestehenden Netz zu prüfen.

### 4.1.2.2 Einzelmaßnahmen

#### 4.1.2.2.1 Anpassungen an Schülerbelange

Beispiele für zusätzlich eingerichtete **Spätfahrten im Schülerverkehr**:

- Schulverkehr Nortorf/Einfeld (Linien 4611 bis 4620) 16:10 Uhr montags-donnerstags in alle Richtungen;
- Schulstandort Kiel 15:30 Uhr dienstags und donnerstags zusätzliche Fahrten auf den Linien 520/620,
- Schulstandort Gettorf 15:05 Uhr in alle Richtungen und 16:00 Uhr bedarfsgerechte Verteilung der Schüler

Beispiele für **veränderte Schülerströme**:

Beförderung von Grundschulern aus Gettorf zur Grundschule Neudorf zur Sicherung des Schulstandorts Neudorf; Einrichtung neuer bzw. Verlegung bestehender Linienfahrten zur zeitnahen Bedienung der Unterrichtszeiten.

Mit der Schließung des **Schulstandorts Felde** ist die Linie 4631 Felde – Klein Königsförde 2009 eingestellt worden. Im Rahmen der Linie wurde ausschließlich Schülerverkehr abgewickelt.

Im Zuge der Aufbauphase des **Schulzentrums Gettorf** wurde der Schülerverkehr zunächst kontinuierlich auf letztlich 8 Linien/6 Fahrzeuge (Fahrplan 2004) inklusive einer separaten Bedienung der Grundschule Gettorf ausgeweitet.

Aus Kostengründen musste der Fahrzeugeinsatz zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 in enger Abstimmung mit dem Schulverband durch Routenoptimierung (längere Fahrwege zur optimierten Ausnutzung der Fahrzeugkapazitäten) und gleichzeitiger Integration der **Grundschulbedienung Gettorf** in die Fahrten zum Schulzentrum auf 5 Linien/Fahrzeuge reduziert werden. Weitere Einsparungen konnten durch die Integration der bis dato zusätzlich durchgeführten Grundschulbeförderung im Zuge der Linien 821 und 921 zur Grundschule Osdorf in die Fahrten zum Schulzentrum Gettorf erreicht werden. Entsprechende Fahrten auf den Linien 821 und 921 wurden eingestellt bzw. dem Bedarf der sonstigen Fahrgäste angepasst. Die Linie 821 bindet seither nur noch Osdorf an den Bahnhof bzw. ZOB Gettorf an.

Die Voraussetzung für die Integration der Grundschulverkehre war eine flexible und auf den ÖPNV ausgerichtete **Anpassung der Unterrichtszeiten**. Im Zuge der Umstellung konnte die Grundschulbedienung zudem an die geänderten Anforderungen im Zuge der Einrichtung von verlässlichen Grundschulzeiten angepasst werden.

Die Schülerverkehre zur **Grundschule Neudorf** sind in die Fahrten zum Schulzentrum Gettorf integriert. Eine im Zuge der Sicherung des Grundschulstandorts Neudorf notwendige Beförderung von Schülern aus dem Raum Gettorf zur Grundschule Neudorf konnte kostengünstig durch die Mitnahme im Zuge einer bisherigen Leerfahrt realisiert werden. Aufgrund der Integration der Neudorfer Grundschulverkehre und der dadurch vorgegebenen Routen sind die Neudorfer Schüler des Schulzentrums jedoch auf dem Umweg über Osdorf vergleichsweise lange im Bus unterwegs. Eine Umkehr der Fahrtrichtung außerhalb der Bedienzeiten der Grundschule Neudorf konnte hier jedoch zur 1. und nach der 7. Stunde des Schulzentrums Abhilfe schaffen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Mit zunehmendem Ausbau des Schulstandorts Gettorf haben sich die Schülerströme aus dem Raum Gettorf zum **Schulzentrum Kronshagen** stark reduziert. Die Verbindung über die Linie 830 hat heute im Schülerverkehr so gut wie keine Bedeutung mehr, so dass in den nächsten Jahren der Linienweg einer grundsätzlichen Überarbeitung bedarf. Weiterhin werden jedoch Schüler aus dem Bereich Groß Königsförde / Schinkel über die Linie 640 zum Schulzentrum Kronshagen befördert, wenn auch die überwiegende Anzahl der Fahrgäste sich aus dem Raum südlich des Nord-Ostsee-Kanals (Achterwehr, Flehmhude, Landwehr) zusammensetzt. An Bedeutung hat zudem der Raum Felde / Westensee gewonnen, der über Umstieg in Achterwehr das Schulzentrum Kronshagen gut erreichen kann. Mit einer zusätzlichen Fahrt um 14:20 Uhr ab Schulzentrum Kronshagen konnte zum Fahrplanwechsel 2009 zudem eine Bedienungslücke geschlossen und eine durchgebundene Heimfahrt über Achterwehr bis Klein Königsförde eingerichtet werden.

Mit dem Start des **Gymnasiums Hohe Geest in Hohenwestedt** wird die Schülerbeförderung seit August 2008 kontinuierlich im gesamten Linienbereich der Verwaltungsgemeinschaft Mittelholstein ausgebaut. Mittlerweile werden 54 Gemeinden über die Linien 3240, 3241, 3250, 3251, 3253, 3254, 3260, 3280 und 3525 an dieses Gymnasium mit Anfahrten zur 1., teilweise 2. Stunde und Abfahrten nach der 5., 6. und tageweise nach der 8. Stunde angebunden.

Im Frühjahr 2011 wurden in enger Abstimmung mit der **Stadt Eckernförde** Schulabfahrten nach der **7. Stunde** im **Linienbereich der 3010, 3030, 3040, 3050, 3060, 3070 und 3080** eingerichtet. Anfahrten zur 2. Std. wurden nach Prüfung im Ausgleich weitestgehend herausgenommen.

Weitere **Nachmittagsfahrten** wurden im Dezember 2010 von Rendsburg nach der 9. Std. über Bokel in Richtung Nortorf (Linie 3230), im März 2011 von Rendsburg nach der 7. Std. nach Bredembek (Linie 4630), von Kappeln nach der 8. Std. in Richtung Schönhagen (Linie 3020) und Vogelsang-Grünholz (Linie 3010) und im Oktober 2011 von Rendsburg nach der 9. Std. nach Bredembek eingerichtet.

### 4.1.2.2.2 Sonstiges

Zur Anbindung des reaktivierten **Haltepunktes Suchsdorf** wurde in Kooperation mit den betroffenen Gemeinden versuchsweise zum November 2000 eine Kleinbus-Linie 8 von Altenholz über Felm nach Suchsdorf und zurück eingerichtet. Aufgrund mangelnder Nutzung einerseits und der abnehmenden Bereitschaft der betroffenen Gemeinden zur Beteiligung an den ungedeckten Kosten andererseits musste die Linie jedoch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wieder eingestellt werden.

Auf Wunsch der betroffenen Gemeinden wurden 2008 im Raum Neuwittenbek / Landwehr / Schinkel an Freitagen in der Schulferienzeit Marktfahrten mit einem Kleinbus (1,5 Fahrtenpaare an Freitagen in den Schulferien) nach Gettorf eingerichtet. Die Fahrten wurden 2009 auf Initiative der betroffenen Gemeinden und mit Unterstützung des Amtes Dänischer Wohld um die Orte Revensdorf / Lindau / Groß Königsförde erweitert. Aufgrund mangelnder Nutzung wurden die Fahrten jedoch im Jahr 2010 wieder eingestellt.

Durch Straffung und weitgehende Vertaktung des Fahrplans (Studentakt wochentags und 2-Studentakt am Wochenende) der bestehenden Linie 3050 zwischen **Rendsburg und Eckernförde** konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 eine attraktive **Schnellbusverbindung** zwischen den Bahnhöfen Rendsburg und Eckernförde eingerichtet werden, die sowohl eine schnelle Verbindung aus dem Raum Rendsburg an die Ostsee als auch aus der Eckernförder Urlaubsregion in die Kreisstadt Rendsburg herstellt. Diese Linie hat in Eckernförde Anschluss an den Schienenverkehr der KBS 146 (Kiel – Flensburg) und den Busverkehr der Linie 3010 in Richtung Damp sowie in Rendsburg Anschluss an verschiedene Schienenverbindungen und an den Busverkehr der Linie 2820 in Richtung Heide.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde in Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen Autokraft und Nord-Ostsee-Bahn ein **Schnellbus Jevenstedt – Kiel**

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

(Linie 3400) eingerichtet. Ziel war die Abdeckung der Pendlerströme aus dem Rendsburg/Jevenstedter Raum südlich des Nord-Ostsee-Kanals in Richtung Kiel, die in Ergänzung zur Regionalbuslinie 4630 mit Ortsbedienung eine Schnellverbindung über die Autobahn nach Kiel herstellen sollte. Aufgrund mangelnder Fahrgastzahlen und einer fehlenden Kostendeckung musste die Linie jedoch im März 2010 wieder eingestellt werden.

Nach einer sehr aufwendigen Teilsanierung des Erfder Dammes wurde die Linie 3210 im Dezember 2008 in Norderstapel – Rendsburg (Linie 3210) u. Erfde – Husum (Linie 1063) aufgeteilt. Diese überlappenden Teillinien sichern auch weiterhin den Schüler- und Berufsverkehr in die Städte Rendsburg und Husum. Als Direktverbindung zwischen Rendsburg und Husum wird der Stundentakt der Bahnlinie (KBS 134) genutzt.

Zur Steigerung der Attraktivität der Buslinie 3010 von **Eckernförde nach Damp** wurde diese zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 am Wochenende konsequent vertaktet und auf gute Anschlüsse in Eckernförde zur Bahn in Richtung Kiel und zum Schnellbus in Richtung Rendsburg ausgerichtet. In Vogelsang-Grünholz besteht zudem ein guter Anschluss an den auf der Nebenstrecke über Waabs kommenden Bus aus Eckernförde zur Weiterfahrt nach Kappeln. Aufgrund der Zubringerfunktion zum Klinikzentrum in Damp werden im direkten Fahrtverlauf der B 203 ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt.

Zum August 2011 wurden die Linien 3251 und 3253 des **Hademarscher Umlandes** mit zusätzlichen Fahrten besser an die Bahnlinie Neumünster – Heide (KBS 132) angebunden.

Auf der VRK-Linie 6 wurde ein ganztägiger 30-Minutentakt (montags-freitags) geschaffen; ferner mussten diverse Fahrten auf Gelenkwagenbedienung umgestellt werden. Ursächlich hierfür ist in erster Linie die steigende auf die Universität ausgerichtete Nachfrage der Studierenden, aber auch der Schüler des Regionalen Berufsbildungszentrum der Landeshauptstadt Kiel am Ravensberg und anderer allgemeinbildender Schulen.

Mit der VRK-Linie 902 wurde zwischen Dänischenhagen/Altenholz und Kiel montags-freitags ein attraktives (gut angenommenes) Schnellbusangebot eingerichtet, das in der HVZ 1 halbstündlich und in der HVZ 2 stündlich verkehrt.

## 4.2 Mobilitätsangebote zusätzlich zum öffentlichen Nahverkehr

### 4.2.1 PendlerPortal

Beim PendlerPortal handelt es sich um eine internetgestützte Vermittlung von Fahrgemeinschaften für den Berufspendlerverkehr. Auch der Kreis gewährt für diese Einrichtung seit Herbst 2007 mit begrenzten Mitteln finanzielle Unterstützung. Die entsprechende Internetseite ist u.a auch mit der landesweiten Fahrplanauskunft verlinkt, so dass auch für die gewünschte Verkehrsverbindung im Rahmen der individuellen Suchanfrage schnell und unkompliziert ÖPNV-Verbindungen ermittelt werden können. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde besteht der Vorteil darin, dass auch in den abseits der Hauptverkehrsachsen und dichter besiedelten Bereichen gelegenen Räumen, in denen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit kein attraktiver ÖPNV vorgehalten werden kann, Möglichkeiten bestehen, individuelle PKW-Fahrten zu minimieren (durch Bildung von Fahrgemeinschaften) und Personen ohne eigenen PKW die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen zu erleichtern. Zusätzlich kann durch die Verlinkung mit der Fahrplanauskunft der Informationsstand über das Vorhandensein von ÖPNV-Verbindungen bzw. deren Qualität gesteigert werden. Inwieweit hierdurch dem ÖPNV Nachfrage zugeführt oder aber durch Bildung von Fahrgemeinschaften im PKW entzogen wird, lässt sich mit vertretbarem Aufwand nicht ermitteln.

## 4.3 Im Kreis Rendsburg-Eckernförde tätige Verkehrsunternehmen und deren Leistungsangebot

### 4.3.1 Allgemeines

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde werden Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene (SPNV), der Straße (Linienbusverkehr und Anruflinientaxi) und dem Wasser (Fährschiffahrt Kieler Förde) angeboten. Letztere tangiert den Kreis nur in der Gemeinde Strande und hat vorwiegend Bedeutung im Ausflugs- und Tourismusverkehr. Somit erledigen praktisch komplett die Verkehre mit Bahn und Bus die Aufgabe der Erfüllung der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse.

Das Verkehrssystem entspricht dabei im wesentlichen den Verkehrsstrukturen im Kreisgebiet:

Der – in der Aufgabenträgerschaft des Landes befindliche – SPNV versorgt vor allem die aufkommensstarken Verkehrsachsen (Kiel – Neumünster – Hamburg, Kiel – Rendsburg, Kiel – Eckernförde, Flensburg – Schleswig – Rendsburg – Neumünster – Hamburg). Mit den Strecken Eckernförde – Flensburg und Neumünster – Heide werden auch nachfrageschwächere Linien, die aber überörtliche Bedeutung besitzen, auf der Schiene bedient. Den Vorgaben des Landes folgend, sind im SPNV Taktverkehre mit Bedienung auch an Wochenenden vorherrschend.

Im Busnetz können unterschieden werden:

- Regionalverkehr:
  - *Hauptstrecken der Kategorie A* (Studentakt bzw. vergleichbare Fahrtenhäufigkeit und/oder Schnellbusverkehr, ganztägige Bedienung an Wochenenden, Fahrplanangebot in Schul- und Ferienzeiten unterscheidet sich kaum, direkte Fahrstrecken mit geringen Linienwegvarianten), ergänzen das Schienennetz;
  - *Hauptstrecken der Kategorie B* (2-Studentakt oder montags-freitags mehrere Fahrten am Tag, geringes Angebot am Wochenende (meist mit Kleinbussen), Fahrplanangebot in Unterrichts- und Ferienzeiten unterscheidet sich i.d.R. kaum, Fahrstrecken meist direkt mit geringen Linienwegvarianten);  
Die Hauptstrecken werden meist auf Teilabschnitten durch Schülerverkehrslinien ergänzt (siehe unten);
  - *Nebenstrecken* (Konzentration auf Bedürfnisse der Schülerbeförderung, nur wenige darüber hinausgehende Fahrten, kaum/keine Fahrten an Wochenenden und in Ferienzeiten, stärkere Variation des Linienweges);
  - *Schülerverkehrslinien* (zwar für alle Fahrgäste nutzbare, aber nur auf die Schulunterrichtsanfänge und –enden begrenztes Fahrtenangebot, z.T. unübersichtliche Linienwege);
  - Alternative bzw. flexible Bedienformen. Gegenwärtig ist nur ein Anruflinientaxi (im Bereich Kleinflintbek) im Betrieb: Bei dieser Angebotsform besteht grundsätzlich ein fester Fahrplan mit einem eindeutig definierten Linienweg, jedoch wird die Fahrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung durch den Fahrgast durchgeführt.

- Stadt- und Stadt-Umlandverkehre:

In den Umlandbereichen von Kiel und Neumünster sowie im Wirtschaftsraum Rendsburg und der Stadt Eckernförde vorhandene Verkehre mit Taktverkehren (vielfach mehrmals pro Stunde) und Bedienung an Wochenenden und in der Ferienzeit.

Die Fahrleistung im Busverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt bei rd. 7,6 Mio. Fahrplan-km jährlich. Gemäß den Verwendungsnachweisen der Verkehrsunternehmen Autokraft GmbH, T.H.Sievers Stadtverkehr (Rendsburg) GmbH, Stadtverkehr Eckernförde, RoPe-Reisen und Graf Recke GmbH verlief die Entwicklung in den letzten Jahren wie folgt:

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

**2011: 7.038.457 Wagen-km**

2010: 7.045.480 Wagen-km

2009: 7.042.307 Wagen-km

2008: 7.088.912 Wagen-km

2007: 6.995.237 Wagen-km

Die Differenz zwischen den insgesamt 7,6 Mio. Fahrplan-km und den Werten lt. Verwendungsnachweis entfällt auf die Unternehmen Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH, die linie GmbH und Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH.

Das Verkehrsangebot im Linienbusverkehr wird sichergestellt durch die Firmen

- Autokraft GmbH
- die linie GmbH – Verkehrsbetrieb
- Graf Recke GmbH
- Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (Konzessionsinhaberin Landeshauptstadt Kiel)
- Omnibusbetrieb ROPE-Reisen
- Stadtverkehr Eckernförde Kerstin Bügler e.K. (Konzessionsinhaberin Stadt Eckernförde)
- Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH
- T.H. Sievers Stadtverkehr GmbH, Rendsburg (Konzessionsinhaberin teilweise Stadt Rendsburg)
- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

Nachrichtlich ist noch zu erwähnen, dass freigestellte Schülerverkehre derzeit noch zu den Schulen in Altenholz, Ascheffel, Dänischenhagen, Hohn, Holtsee, Owschlag und Strande vorhanden sind.

Im SPNV ist auf fast allen Strecken die DB Regio AG Regionalbahn Schleswig-Holstein Anbieterin. Nur auf der Strecke Neumünster – Heide wird der Verkehr durch die Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co KG durchgeführt.

Der Fährverkehr auf der Kieler Förde wird durch die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH betrieben.

In der Anlage 4 sind die von der Verkehrsgemeinschaft Rendsburg-Eckernförde bedienten Linien sowie die Schienenstrecken enthalten.

### 4.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Das Fahrtenangebot im SPNV gestaltet sich auf den im Kreis vorhandenen Kursbuchstrecken wie folgt (genannte Stationen jeweils nur im Kreisgebiet):

- KBS 103: Regionalexpresszüge (RE) Kiel – Hamburg stündlich mit Halt in Bordesholm, Regionalbahnzüge (RB) Kiel – Neumünster werktags stündlich, sonn- und feiertags zweistündlich mit Halten in Flintbek und Bordesholm
- KBS 131: RE-Züge Flensburg – Hamburg zweistündlich mit Halten in Nortorf und Rendsburg, RB-Züge Neumünster – Flensburg zweistündlich mit Halten in Nortorf, Rendsburg und Owschlag, RB-Züge Kiel – Husum (im Abschnitt Rendsburg – Jübek) stündlich mit Halten in Rendsburg und Owschlag,
- KBS 132: NBE-Züge (RB vergleichbar) Neumünster – Heide – Büsum zweistündlich, im Abschnitt Neumünster – Hohenwestedt an Werktagen stündlich, mit Halten in Beldorf, Hademarschen, Gokels, Beringstedt, Osterstedt, Hohenwestedt, Aukrug und Wasbek,
- KBS 134: RB-Züge stündlich mit Halten in Felde, Rendsburg und Owschlag,
- KBS 146: RB-Züge Kiel – Flensburg stündlich, im Abschnitt Kiel – Eckernförde werktags halbstündlich, mit Halten in Gettorf, Eckernförde und Rieseby.

Die genannten Angebote werden bis auf einige Tagesrandlagen stets im Taktverkehr durchgeführt. Die Verkehrsleistung liegt bei rd. 3,45 Mio. Zug-km im Jahr.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 4.3.3 Busverkehr

#### 4.3.3.1 Stadt- und Stadt-Umlandverkehre

Stadt- und Stadt-Umlandverkehre finden sich in städtischen Gebieten und deren Umlandgemeinden.

Von herausragender Bedeutung ist hierbei das Verkehrsangebot im Bereich der Landeshauptstadt Kiel, an dem auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde in erheblichem Maße Anteil hat und der z.T. über das geschlossen bebaute Gebiet hinausführt und damit bereits auch Regionalverkehrsfunktion übernimmt. Dieser Umstand ist Resultat der Netzneuordnung in der Region Kiel mit Einrichtung des Verkehrsverbunds Region Kiel (VRK) im Jahre 1998, wo aufgrund der intensiven Verflechtungen gerade das Bestreben darin bestand, die Abgrenzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr zumindest bei aufkommensstarken Regionalachsen aufzuweichen und zu einem hochgradig integrierten Verkehrsangebot zu gelangen. In diesem Zuge wurden auch Regionalbuslinien, die bis dahin – wie üblich – am ZOB Kiel endeten, über diesen hinausgeführt (durchgebunden), um neue Direktverbindungen innerhalb bzw. in weitere Bereiche der Landeshauptstadt zu schaffen. Auch das Liniennummernsystem wurde seinerzeit komplett neu nach einheitlichen Regeln gestaltet.

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde werden folgende Orte von Stadt- und Stadtregionallinien des VRK bedient:

- Altenholz (Linien 900/901/902),
- Dänischenhagen (Linien 900/901/902),
- Flintbek (Linien 501/502),
- Kronshagen (Linien 6, 22, 34, 71/72, 81),
- Melsdorf (Linien 91, 100),
- Molfsee (Linien 501/502),
- Schwedeneck (Linie 900),
- Strande (Linien 33, 501/502, 901/902).

Hervorzuheben ist, dass unter diesen Linien mit der Linie 902 auch eine Schnellbuslinie, die im Kieler Stadtgebiet über die Schnellstraße „Olof-Palme-Damm“ geführt wird, vorhanden ist und Altenholz, Dänischenhagen und Strande schnell an die Kieler Innenstadt anbindet. Im VRK-Bedienungsraum verkehren zusätzlich auch Nachtbuslinien, die Kronshagen (Linie 703), Molfsee und Flintbek (Linie 706) anfahren.

Im Wirtschaftsraum Rendsburg gibt es insgesamt 15 Stadtverkehrs-Linien. Allerdings bilden hierbei die Linien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 Bündel mit weitgehend gleicher Streckenführung und abgestimmten Takten, so dass diese jeweils auch als e i n e Linie angesehen werden können. Daneben ist die Linie 17 A eine Unterlinie der Linie 17, die nur im Schülerverkehr Beförderungsaufgaben übernimmt. Einbezogen in den Bedienungsbereich sind

- die Kreisstadt Rendsburg,
- die Stadt Büdelsdorf,
- die Gemeinde Fockbek,
- die Gemeinde Nübbel,
- die Gemeinde Osterrönfeld,
- die Gemeinde Rickert,
- die Gemeinde Schacht-Audorf,
- die Gemeinde Schülp und
- die Gemeinde Westerrönfeld.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Rendsburg ist als Anlage 5 im Anhang beigelegt.

In Eckernförde wird der Stadtverkehr durch vier Linien sichergestellt. Dabei verkehren die Linien 1 und 2 weitgehend auf demselben Linienweg in entgegengesetzter Fahrtrichtung und bilden daher gleichsam e i n e Linie. Die Linie 3 verkehrt ausschließlich an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen und ersetzt dann die übrigen (montags-freitags verkehrenden) Linien.



## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Eckernförde ist als Anlage 6 im Anhang beigefügt.

Im Umland von Neumünster werden von Linien der SWN die Gemeinden

- Wasbek (Linie 9) und
- Padenstedt (Linie 12)

angebunden.

Im Folgenden sind die Bedienungsangebote der Stadt- und Stadt-Umlandverkehre tabellarisch dargestellt.

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

**Fahrtenhäufigkeiten und Betriebszeiten der Stadt- und Stadtregionallinien im Kreis Rendsburg-Eckernförde**

**Region Kiel**

Linie	Mo-Fr				Sa			So/Fei		
	HVZ	NVZ	SVZ	Betriebszeit	NVZ	SVZ	Betriebszeit	NVZ	SVZ	Betriebszeit
6	30 min		keine Fahrten	5:23-18:48	keine Fahrten			keine Fahrten		
7	30 min		keine Fahrten	4:26-20:19	30 min	keine Fahrten	4:42-17:23	keine Fahrten		
22	30 min		60 min	5:05-0:45	30 min	60 min	5:34-0:45	60 min		5:50-0:45
34	20 min	30 min	60 min	4:56-0:22	30 min	60 min	5:03-0:22	60 min		5:33-0:22
71/72	30 min		keine Fahrten	5:15-20:32	30 min	keine Fahrten	5:15-20:32	60 min	keine Fahrten	5:53-20:38
81	15 min	30 min	60 min	5:11-23:14	30 min	60 min	6:17-23:12	60 min		8:20-23:15
91	30 min		keine Fahrten	4:27-19:54	30 min	keine Fahrten		keine Fahrten		
100	Einzelfahrten		30 min	5:35-0:21	keine Fahrten	30 min	17:00-0:21	keine Fahrten	60/30 min	5:12-0:21
501/502 Nord	30 min			4:49-0:50	30 min		4:31-0:50	30 min		4:50-0:50
501 Süd	30 min		60 min	4:44-0:45	60 min		4:47-0:45	60 min		5:50-0:45
502 Süd	30/60 min	keine Fahrten		6:04-23:34	60 min		4:57-23:34	60 min		8:20-23:34
900	60 min			5:27-0:29	60 min		5:50-1:07	60 min	60 min	8:50-0:27
901	Einzelfahrten			6:25-19:45	60 min	keine Fahrten	6:30-20:35	60 min	keine Fahrten	7:50-19:35
902	30/60 min	60 min/k.F.	keine Fahrten	5:08-21:01	keine Fahrten			keine Fahrten		
706 (Nachtbus)	keine Fahrten				keine Fahrten	80 min	0:10-3:36	keine Fahrten		

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

**Stadtverkehr Rendsburg**

Linie	Mo-Fr				Sa			So/Fei		
	HVZ	NVZ	SVZ	Betriebszeit	NVZ	SVZ	Betriebszeit	NVZ	SVZ	Betriebszeit
1/2/3	20 min		1 Fahrt	5:17-20:36	30 min	60 min	6:07-23:36	60 min		8:37-20:36
5/6/7	20 min		1 Fahrt	5:18-20:37	30 min	60 min	6:08-23:37	60 min		8:38-20:37
10/11/12	20 min		1 Fahrt	5:14-20:34	30 min	60 min	6:04-23:34	60 min		8:34-20:34
15	60 min		1 Fahrt	6:48-20:27	60 min		6:48-20:27	keine Fahrten		
16	60 min		keine Fahrten	5:41-19:14	60 min	keine Fahrten	6:46-14:14	keine Fahrten		
17	60 min		keine Fahrten	6:30-19:20	60 min	keine Fahrten	6:30-14:20	keine Fahrten		
17 A	Einzelfahrten (Schultage)		keine Fahrten	8:25-13:49	keine Fahrten			keine Fahrten		
18	1 Fahrt (Mai-Nov.)		keine Fahrten	14:50-16:18	keine Fahrten			1 Fahrt	keine Fahrten	14:50-16:18
19	60 min		keine Fahrten	6:40-19:03	60 min	keine Fahrten	6:40-13:03	keine Fahrten		

**Stadtverkehr Eckernförde**

Linie	Mo-Fr				Sa			So/Fei		
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		NVZ	SVZ	
1	30 min		1 Fahrt	5:57-20:56	30 min	keine Fahrten	6:37-13:56	keine Fahrten		
2	30 min		1 Fahrt	5:45-20:05	30 min	keine Fahrten	6:43-13:35	keine Fahrten		
3	keine Fahrten					keine Fahrten	13:25-20:25	30 min	keine Fahrten	12:55-18:25
4	90 min		keine Fahrten	7:00-17:45	90 min	keine Fahrten	9:00-13:15	keine Fahrten		

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

**Stadtverkehr Neumünster**

Linie	Mo-Fr				Sa			So/Fei		Betriebszeit
	HVZ	NVZ	SVZ	Betriebszeit	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ	
9	20/40 min	60 min	keine Fahrten	5:09-19:24	60 min	keine Fahrten	6:09-19:24	60 min (Linientaxi ab/bis Wasbek, Bullenbek)		11:38-18:40
12	20 min	40 min	1 Fahrt	5:08-19:58	40 min	60 min	7:36-19:38	60 min		10:31-17:38

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

### 4.3.3.2 Regionalverkehr

Der regionale Buslinienverkehr erschließt den Kreis flächendeckend und stellt die Verbindung zu den Schulstandorten, in die zentralen Orte und die städtischen Zentren bzw. zwischen diesen her.

*Hauptstrecken der Kategorie A* gibt es nur wenige, da die aufkommensstarken Achsen meist durch SPNV erschlossen sind. Hierzu sind folgende Verbindungen zu zählen:

- Linie 3050 (Rendsburg – Eckernförde), die zudem noch Schnellbuscharakter aufweist,
- Linie 4810 (Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg) und
- Linie 3010 (Eckernförde – Damp – Kappeln)
- annähernd: Rendsburg – Hohenwestedt (hier aber mehrere überlagernde Linien mit variierenden Wegen)

Zu den *Hauptstrecken der Kategorie B* zählen die meisten übrigen zentrenverbindenden Linien:

3070, 2820, 3210, 3220, 3230, 3250, 3290, 3525, 4610.

Die *Nebenlinien* umfassen Verbindungen wie die Linie 521, 620, 830, 922.

*Schülerverkehrslinien*: Z.B. Linien 4, 451, 522, 541, 542, 921, 3031, 831-835.

### Fahrtenhäufigkeiten im Regionalverkehr des Kreises

Linie	tägl. Fahrtenanzahl und Betriebszeiten							
	Mo-Fr				Sa		So	
	Schulzeit		Ferienzeit					
4	8	6:27-18:08	1	17:35-18:08	0		0	
451	2/1	6:40-14:05	0		0		0	
520	7/5	6:05-16:22	4/4	6:05-14:39	1/1	8:32-14:20	0	
521	8/10	6:17-16:27	0		0		0	
522	0/1	12:04-12:15	2/2 Di+Fr	8:14-12:30	0		0	
541	3/3	6:31-15:10	0		0		0	
542	2/3	6:33-15:07	0		0		0	
543	5/3	6:40-14:55	0		0		0	
620	8/8	5:07-18:41	4/3	5:07-18:41	0		0	
640	10/8	5:25-19:55	6/6	5:25-19:55	0		0	
821	4/2	5:29-18:45	2/3	5:29-18:15	0		0	
830	4/5	5:40-20:25	3/4	5:40-20:25	0		0	
831	2/3	6:22-14:41	0		0		0	
832	2/4	6:25-15:31	0		0		0	
833	2/3	6:55-14:50	0		0		0	
834	2/4	6:28-16:19	0		0		0	
835	3/3	6:45-14:53	0		0		0	
921	5/9	5:59-17:51	0		0		0	
922	5/7	5:54-15:33	1/3	5:54-11:45	0		0	
2820	8/8 2-Std.-Takt	5:22-20:51	8/8 2-Std.-Takt	5:22-20:51	3/3	9:37-20:16	3/3	9:37-20:16
3010	34/32	5:16-21:26	29/25	5:16-21:26	10/10	7:15-20:40	8/8	8:50-20:40
3011	2/6	6:45-14:27	0		0		0	
3012	4/5	6:55-15:28	0		0		0	

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Linie	tägl. Fahrtenanzahl und Betriebszeiten							
	Mo-Fr				Sa	So		
	Schulzeit		Ferienzeit					
3020	8/6	6:40-19:00	3-4/3-4	7:05-19:00	0		0	
3021	8/10	6:25-13:21	0		0		0	
3030	5-7/5-8	6:40-18:46	2-4/2-4	6:45-19:26	0		0	
3031	6	6:45-13:19	0		0		0	
3040	10/8	6:04-18:34	5/5	6:04-18:34	0		0	
3050	20/18 1-Std.-Takt	5:43-20:00	14/14 1-Std.- Takt	6:20-20:00	6/6 2-Std.- Takt	8:05-19:45	5/5 2-Std.- Takt	10:05- 19:45
3060	6/4	6:36-18:51	4	6:36-18:51	2	6:45-13:04	0	
3070	13/13	5:40-20:00	6/6	5:40-20:00	2/2	7:25-14:53	0	
3080	5/6	6:30-18:13	2/2	14:05-18:13	0		0	
3121	2/4	6:42-16:10	0		0		0	
3122	2/2	6:32-13:30	0		0		0	
3123	6	6:33-14:26	0		0		0	
3124	5	6:35-14:24	0		0		0	
3210	12/8	5:20-19:38	6/7	5:20-19:38	4/4	8:19-19:10	2/2	11:04- 19:10
3211	9/7	6:36-13:55	0		0		0	
3220	4/4	7:01-18:56	3/3	7:01-18:56	1/1	8:01-13:33	0	
3221	3-5/5-6	7:30-18:56	3-5/2-4	8:05-18:56	0		0	
3230	14-15/11	4:45-19:38	10/11	4:45-19:38	5/5	7:00-19:39	2/2	12:00- 18:24
3231	10/9	6:25-18:56	8/6	6:25-18:56	4/4	6:45-13:37	2/2	11:25- 15:37
3240	6/8	5:50-18:09	4/4	5:50-18:09	1/0	15:50- 15:48	0	
3241	7/7-10	6:40-16:12	0		0		0	
3250	11/11	5:15-19:30	8/9	5:15-19:30	1/2	6:44-13:33	0	
3251	9/7-10	6:10-17:13	0		0		0	
3253	4/6-8	6:10-17:05	0		0		0	
3254	21	6:27-13:51	0		0		0	
3260	5/7	6:00-19:23	5/6	6:00-19:23	3/4	7:20-16:21	2/2	9:20-20:22
3270	5/4	6:35-19:04	5/4	6:45-19:04	3/2	6:45-13:10	0	
3280	5/6	5:58-17:44	1/1	13:00-16:07	0		0	
3290	8/10	5:45-19:40	4/5	6:00-19:40	2/2	10:00- 17:59	2/2	8:55-14:58
3291	0/3	12:50-13:17	0		0		0	
3295	9/11	6:30-19:35	5/7	6:30-19:35	2/2	9:00-16:00	0	
3310	8/7	6:30-15:16	4/4	6:30-15:16	0		0	
3510	2/4	6:45-16:58	0		0		0	
3520	1-3/1-3	9:10-17:54	0		0		0	
3525	8/10	5:55-18:35	7/6	5:55-18:35	3/3	10:00- 18:54	0	
4610	12/14	5:30-20:30	11/12	5:30-20:30	4/4	6:09-16:28	2/2	10:20- 21:42
4611	4/4	7:03-16:30	0		0		0	
4612	2/5	6:35-16:52	0		0		0	
4613	4/4	6:29-16:53	0		0		0	

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

Linie	tägl. Fahrtenanzahl und Betriebszeiten							
	Mo-Fr				Sa		So	
	Schulzeit		Ferienzeit					
4614	4/4	6:30-16:35	0		0		0	
4615	1/4	6:30-16:40	0		0		0	
4616	1/4	7:01-15:51	0		0		0	
4620	2/1	7:08-16:17	0		0		0	
4630	16-17/14-15	4:45-19:34	10/11	4:45-19:34	3/3	7:25-19:50	0	
4810	12/13	5:11-21:26	11/12	5:11-21:26	6/5	7:20-21:56	4/4	10:15-21:52
6551	4/4	6:57-17:55	4/4	7:39-17:55	2/2	7:39-12:13	0	

### 4.3.4 Alternative Bedienformen

Wie bereits dargestellt, gibt es im Kreisgebiet derzeit nur ein hierzu zu zählendes Anrufliniertaxi, das im Gemeindebereich Flintbek den Ortsteil Kleinflintbek erschließt. In der Vergangenheit wurden für die Anbindung kleiner Siedlungen bereits mehrfach derartige Angebote eingerichtet, mangels Nachfrage aber wieder eingestellt. Bei den Planungen für gewünschte entsprechende neue Angebote sind die vorhandenen Erfahrungen auszuwerten und zu berücksichtigen.

### 4.3.5 Fährschiffahrt auf der Kieler Förde

Das Fahrtenangebot der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde erstreckt sich zum größten Teil auf die Bereiche der benachbarten Gebietskörperschaften Landeshauptstadt Kiel und Kreis Plön. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird nur ein Anleger in der Gemeinde Strande bedient. Die Andienung beschränkt sich dabei auf den Sommerfahrplan, der i.d.R. von Mai bis Anfang September gilt. Im Sommerfahrplan 2012 werden montags bis freitags 3 und sonnabends, sonn- und feiertags 4 Fahrten angeboten. Es handelt sich dabei um als Rundkurs über Strande und Kiel-Schilksee gestaltete Verlängerungen von Fahrten der „Stammstrecke“ der Linie F1 zwischen Kiel, Bahnhofsbrücke und Laboe. Insbesondere in diesem Verlängerungsabschnitt dient der Verkehr hauptsächlich touristischen Zwecken.

### 4.3.6 Bestehende Verknüpfungen zwischen Schienen- Bus- und Fährverkehr sowie zwischen diesen und dem Individualverkehr

Die für den öffentlichen Verkehr des Kreises bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind der Bahnhof Rendsburg mit ZOB sowie in den benachbarten Städten der Hauptbahnhof Kiel mit ZOB und Haltestelle „Hauptbahnhof“ und der Bahnhof Neumünster mit ZOB. Hier gibt es Übergänge zwischen verschiedenen Schienenverkehren, zwischen Schiene und Bus sowie zwischen Buslinien untereinander, auch und gerade zwischen Regional- und jeweiligem Stadtverkehr. Auch zum/vom Fernverkehr bestehen an diesen Bahnhöfen Übergänge.

Weitere Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn bestehen an fast allen sonstigen Bahnhöfen: Aukrug, Beldorf, Beringstedt, Bordesholm, Eckernförde (mit Übergang zum/vom Stadtverkehr), Felde, Flintbek, Gettorf, Gokels, Hademarschen, Hohenwestedt, Nortorf, Osterstedt, Owschlag, Rieseby und Wasbek. Auch die Bahnhöfe Einfeld (Stadtgebiet Neumünster) und Suchsdorf (Stadtgebiet Kiel) bieten solche Verknüpfungen. Außer an diesen und den Bahnhöfen Aukrug, Beldorf, Beringstedt, Felde und Osterstedt gibt es an allen Stationen auch Verknüpfungen zwischen Buslinien.

Daneben existieren noch an mehreren Haltestellen Verknüpfungen nur zwischen verschiedenen Buslinien: Altenholz-Stift (Ostpreußenplatz), Barlohe, Holtsee, Emkendorfer Kreuz,

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Klein Nordsee, Klein Vollstedt, Legan, Lehmkatzen, Osdorf, Osterrönfeld und Vogelsang-Grünholz.

Am Fähranleger Strande ist ein Übergang zwischen Bus- und Fährverkehr möglich.

Für die Wertigkeit von Verknüpfungen ist die Gestaltung der Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten zwischen den einzelnen Linien von herausragender Bedeutung. Im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Rendsburg-Eckernförde arbeiten die Verkehrsunternehmen im Kreis Rendsburg-Eckernförde seit Jahren mit dem Ziel aufeinander abgestimmter Fahrpläne zusammen. Noch stärker gilt dies für den VRK-Bereich, der den Ostteil des Kreises mit der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön verbindet. Hier wurde 1998 u.a ein stark modifiziertes Liniennetz geschaffen, um zu einem integrierten Verkehrsangebot zu gelangen. Im Hinblick auf die Schienenverkehre ist festzustellen, dass infolge der in den zurückliegenden Jahren vorgenommenen Fahrplanverdichtungen und der Stabilisierung des Fahrplanangebotes (über die jährlichen Fahrplanwechsel hinweg) die Voraussetzungen für günstige Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn deutlich verbessert wurden.

Weiter ist auch eine Integration des Tarifsystems von hoher Bedeutung für Verkehrsverknüpfungen, um die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und -unternehmen zu erleichtern. Hier waren mit der Verkehrsgemeinschaft Rendsburg-Eckernförde (VG RD-Eck) und dem VRK bereits in der Vergangenheit entscheidende Fortschritte erzielt worden. Durch Verwirklichung des landesweiten Gemeinschaftstarifes (SH-Tarif) im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2005 gibt es hinsichtlich der im „Grundsortiment“ angebotenen Fahrkartenarten (Einzelfahrkarte Erwachsene und Kind, Tageskarte, Kleingruppenkarte, Wochenkarte, Monatskarte, Monatskarte im Jahresabonnement, Schülerwochenkarte, Schülermonatskarte, Schülermonatskarte im Jahresabonnement, Fahrradtageskarte) sowohl für Verkehre innerhalb des Kreises wie auch in die übrigen Teile des Landes und auch in den HVV-Großbereich ein einheitliches unternehmens- und verkehrsmittelübergreifendes Tarifsystem.

Verknüpfungen zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln sind im Kreis zahlreich vorhanden. An den Bahnhöfen (und somit auch an diesen zugeordneten Bushaltestellen) sind P&R, B&R sowie K&R-Möglichkeiten grundsätzlich vorhanden. P&R-Anlagen (bzw. als solche nutzbare Parkplätze) an reinen Bus-Haltestellen sind deutlich seltener (in Osdorf und Barlohe vorhanden). B&R-Anlagen sind an Bushaltestellen zwischenzeitlich recht häufig vorzufinden. K&R ist ohnehin an Bushaltestellen ohne besondere Vorrichtungen möglich.

Die barrierefreien Verknüpfungspunkte konnten hier noch nicht aufgeführt werden. Dies wird nach der noch kurzfristig und detailliert aufzuführenden Bestandsaufnahme ergänzt, bzw. in einer besonderen Aufstellung vorgenommen werden.

### 4.3.7 Technische Ausstattung der Fahrzeuge

Für den ÖPNV im Kreisgebiet werden alle Fahrzeuggrößen vom Gelenkbus mit 18 Meter Länge sowie Solo-Fahrzeuge mit 15 Meter, 13,80 Meter und 12 Meter Länge eingesetzt. Zusätzlich werden Kleinbusse, sowie 4- bis 8-Sitzer-Pkw für die Bedienung von schwach nachgefragten Relationen verwendet.

Die technische Ausstattung entspricht insgesamt dem Stand der Technik.

Bei den ÖPNV-Fahrzeugen ab 12 Meter Länge sind rd. zwei Drittel als Niederflurbusse vorhanden. Diese Fahrzeuge haben einen niedrigen, stufenlosen Einstieg und ermöglichen so den Fahrgästen mit Mobilitätsbeeinträchtigung einen einfacheren und barrierefreieren Zugang in die ÖPNV-Fahrzeuge (mehr dazu in Kap. 4.3.10) .

Zusammen mit der Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs im Jahre 2005 wurden alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgestattet. Diese Fahrscheindruckern sind technisch so ausgelegt, dass sie auch Fahrgastinformationseinrichtungen wie Zielanzeigen, Haltestellenansage und Haltestelleninnenanzeige mit den jeweiligen Daten versorgen können.



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Diese Möglichkeiten wurden gerade in den vergangenen drei Jahren vermehrt von den Unternehmen genutzt. Dies ist ebenfalls ein wichtiger Beitrag zum barrierefreien ÖPNV.

Die im Nachbarortsverkehr zur Landeshauptstadt verkehrenden Busse der KVG sind in das bereits seit Jahren dort bestehende RBL, zu dem auch eine personenbesetzte Funkleitstelle gehört, integriert, das ein zwar verhältnismäßig kostenaufwendiges, aber auch umfassendes Management des gesamten Betriebsablaufs sicherstellt; Unregelmäßigkeiten und Störungen wie z.B. Fahrplanabweichungen, Umleitungen oder Notfälle, aber auch sonstige Zustandsmeldungen wie z.B. Besetztgrade können über die Leitstelle schnell erfasst und Reaktionsmaßnahmen eingeleitet werden. Die Fahrzeuge dieses Unternehmens weisen einen sehr weit entwickelten Standard in den Bereichen Kommunikation und Datenversorgung/-management auf. Hierzu gehören Funk, WLAN, IBIS/RBL und Fahrkarten- Verkaufsgeräte. Mit der dort eingesetzten Technik sind umfangreiche Funktionen im Bereich des Datentransfers vorhanden:

- Fahrplandaten,
- Tarifdaten,
- Daten für e-Ticketing,
- Verkaufsdaten (fahrerbezogen),
- Fahrzeugdaten (km-Stände),
- Daten für IBIS/RBL,
- Ist-Daten für Anschlusssicherung,
- Vernetzung von Leitsystemen,
- Expressdaten e-Ticketing (z.B. Handyticket),
- Ist-Fahrplandaten z.B. für Handy- oder Internetabfrage,
- Ansteuerung und Update der DFI,
- Bild-/Filmtransfer in Notfällen,
- Meldungen aus dem RBL,
- Textdaten der Funkleitstelle für Fahrpersonal,
- Notruf

Somit sind neben der Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Leitstelle die Steuerung der Fahrzeugaußen- und –innenanzeigen, der Haltestellenansagen und der Entwertergeräte, die Beeinflussung von LSA (Genauigkeit der Fahrzeugpositionsmeldung +/- 2,5 m) und die Ansteuerung der DFI (bisher nur im Stadtgebiet Kiel vorhanden) sichergestellt. Die Fahrzeugdaten auch der Autokraft können in den DFI angezeigt werden. Weiter sind die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des SH-Tarifs zum „SH-Tarif 2.0“, e-Ticketing einschl. Handyticket sowie das vorgesehene Anschlusssicherungssystem ebenso gegeben wie verbesserte Fahrgastinformation, z.B. Echtzeit auf Handys/Smartphones. Da die entsprechenden Anlagen die vorgegebenen Standards gemäß VDV zur Leitstellenvernetzung, elektronischen Fahrplanauskunft und e-Ticketing erfüllen, ist die Möglichkeit der uneingeschränkten Kompatibilität mit anderen Unternehmen im SH-Tarif gegeben.

### 4.3.8 Bauliche Infrastruktur

Zu den baulichen Anlagen gehören alle Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur im ÖPNV. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gehören dazu

- Haltestellen (in der „Fläche“, in städtischen Räumen, in städtischen Zentren, an Schulstandorten),
- Zentrale Omnibusbahnhöfe,
- ÖPNV-Einrichtungen an Bahnhöfen (Bahnhofsvorplätze, Wendeschleifen, Bushaltestellen),
- Verknüpfungsanlagen zum Individualverkehr (P&R, B&R, auch Taxianlagen)
- Fahrwege (unter Berücksichtigung von Busspuren und Bus-Vorrang-Systemen)

Zu Haltestellen wie auch zu Fahrwegen gibt es aktuell keine erschöpfende, detaillierte Übersicht, die alle diese Anlagen hinsichtlich ihrer Qualitäten, Ausstattungsmerkmale im einzel-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

nen beschreibt. Zu Haltestellen wurden 1996 für den 1. RNVP zu den Haupthaltestellen jeder Gemeinde solche Erhebungen durchgeführt; weiter gab es 2003 eine Untersuchung des VRK zu niederflurbusgerechten Haltestellen an den Hauptstrecken und in städtischen Räumen (sowie zu Busbevorrechtigungseinrichtungen).

Allgemein kann gesagt werden, dass sich sowohl die Haltestellen als auch die Fahrwege in sehr unterschiedlichem Zustand befinden. V.a. in den Städten, aber auch in vielen Teilen des ländlichen Raumes gibt es inzwischen viele Beispiele gut ausgestatteter Haltestellen, wobei stets die – entsprechend der deutlichen Unterschiede in der Nachfrage – divergierenden Anforderungen und daraus folgenden Qualitätsniveaus zu berücksichtigen sind. Angesichts der Zahl von rd. 2.000 Haltestellen ist es jedoch auch nachvollziehbar, dass auch noch zahlreiche Haltestellen verbesserungswürdig sind.

Besondere Herausforderungen ergeben sich aufgrund der aus der Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV folgenden Anforderungen an Haltestellenanlagen. Auch in diesem Bereich wurden in der jüngeren Vergangenheit an vielen Haltestellen Umbaumaßnahmen vorgenommen, die sich zumindest außerhalb der Städte allerdings auf erhöhte Bordsteine beschränkten. Hiermit gibt es noch keine vollständige Barrierefreiheit, denkt man an z.B. an die Anforderungen für Menschen mit Sehbehinderungen. Auch gibt es noch viele Haltestellen ohne jede barrierefreie Ausstattung. U.a. im Hinblick hierauf wird im Rahmen eines „Aktionsplanes“ zum barrierefreien ÖPNV die Erstellung eines Haltestellenkatasters vorzunehmen sein, die einen vollständigen Überblick über die Situation an den einzelnen Haltestellen gewährleistet und auch die Erstellung von Ausbauprogrammen erlaubt. (vgl. auch Kap. 4.3.10 und 5.3.6)

Hinsichtlich der Fahrwege ist zunächst zu konstatieren, dass im Kreisgebiet keine längeren Busspuren vorzufinden sind. Vorrangschaltungen an LSA, die durch den Bus beeinflussbar sind, befinden sich nur im Bedienungsgebiet der KVG (Nachbarbereiche von Kiel). In Rendsburg gibt es auf der Fockbeker Chaussee eine generell verkehrsaufkommensabhängige LSA-Schaltung. Ansonsten sind an Haltestellen Prioritätssignale zur bevorzugten Ausfädelung an Busbuchten anzutreffen.

### 4.3.9 Serviceleistungen und Fahrgastinformation

Die wichtigste Leistung in diesem Bereich ist die umfassende, den Fahrgastbedürfnissen entsprechende Bekanntmachung des Fahrplan- und Tarifangebotes. In der heutigen Zeit sind dabei unbedingt die unterschiedlichen Kommunikationsmedien zu berücksichtigen. Hier profitiert der Kreis Rendsburg-Eckernförde zunächst von entsprechenden landesweiten Angeboten: Unter dem Produktnamen „nah.sh“ werden zahlreiche landesweite Informationen zum ÖPNV im Internet gegeben. Besonders ist hier die Fahrplanauskunft zu nennen, die bereits seit etlichen Jahren – früher unter dem Namen „scout“ – angeboten wird. Weiter gibt es ein landesweit gültiges Kursbuch für den SPNV.

Im Kreisgebiet wird jährlich ein Kreisfahrplanheft mit allen Linien (Straße und Schiene) im Kreis außer den reinen KVG-Linien aufgelegt. Zusätzlich hält der VRK ein analoges Gesamtfahrplanbuch für sein Gebiet inkl. Tarifzonenplan und –information vor. Der Stadtverkehr Rendsburg gibt für seinen Bedienungsgebiet ebenfalls ein separates Fahrplanheft heraus und verteilt dieses kostenlos an alle Haushalte im Bedienungsgebiet. Die aktuelle Ausgabe entspricht der Corporate Design-Richtlinie für die landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes. Für Eckernförde gibt es vergleichbare Überlegungen. Für eine Reihe von Linien werden zudem unternehmensseitig Fahrplanfaltblätter angeboten. Ergänzend gibt es zu besonderen Ereignissen wie etwa der Kieler Woche zusätzliche Info-Faltblätter bzw. –broschüren.

Entsprechende Informationen sind über die Internetseiten der Verkehrsunternehmen und des VRK abrufbar; hier werden auch z.B. Auskünfte über Umleitungen u.a. aktuelle Maßnahmen gegeben. Nicht verfügbar sind Apps, so dass die internetbasierten Informationen nicht in jedem Falle befriedigend auf Smartphones etc. abrufbar sind. Fahrplanauskünfte sind jedoch

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

identisch mit denen der DB, so dass über deren Internetangebot diese abgerufen werden können.

An Haltestellen sind Fahrplanaushänge obligatorisch; weitergehende Informationen, z.B. zum Liniennetz und Tarif, sind nur an bedeutenden Haltestellen in städtischen Bereichen vorhanden. Von besonderem Interesse v.a. an Verknüpfungspunkten sind auch elektronische Echtzeitanzeigen bzw. Informationen zur Anschlusssicherung. Solche sind bisher im Kreisgebiet nicht verwirklicht.

In den Fahrzeugen sind bei KVG, Stadtverkehr Rendsburg und Autokraft (im Stadt-Umlandverkehr Kiel) automatische Haltestelleninnenanzeigen und –ansagen die Regel. Im Stadtverkehr Eckernförde sind die Busse erst z.T. mit automatischen Innenanzeigen ausgerüstet (Ansagen durch Fahrer/in).

An weiteren Serviceleistungen wären zu nennen:

- Regelmäßige Fahrerschulungen (hier besteht nach Auskunft von Vertretern von Menschen mit Behinderungen in Bezug auf deren spezifische Belange Nachholbedarf),
- Fahrradmitnahme: wurde im Zuge des SH-Tarifes vereinheitlicht (max. 2 Fahrräder je Bus, Kinderwagen bzw. Rollstühle haben Vorrang),
- bargeldloses Bezahlen mit Geldkarte: war von KVG und Autokraft eingeführt worden, ist aufgrund mangelnder Inanspruchnahme aber wieder aufgegeben worden.
- Zeitungsverkauf, Nachrichten-TV: war von der KVG getestet worden, aber auch hier war die Akzeptanz seitens der Kunden nicht ausreichend vorhanden, so dass hieraus keine Dauereinrichtungen wurden.

### 4.3.10 Barrierefreiheit

Zur Frage der Barrierefreiheit wurde hinsichtlich der Haltestellen bereits im Kapitel 4.3.8 eingegangen: Derzeit existiert keine erschöpfende Übersicht über die diesbezügliche Ausgestaltung der Haltestellen im Kreisgebiet; die letzte in diese Richtung weisende Untersuchung des VRK stammt aus dem Jahre 2003 und beschränkte sich auf die Hauptstrecken und städtischen Räume sowie die Frage der erhöhten Bordsteine.

Zu den Fahrzeugen liegen genauere Erkenntnisse vor: Der im Kreis im Einsatz befindliche Fuhrpark besteht aus rund zwei Dritteln aus Niederflurbussen. Dabei sind in den Stadtverkehren Rendsburg und Eckernförde sowie im Stadt- und vertakteten Stadt-Umlandverkehr Kiel weitgehend Niederflurbusse mit Absenkvorrichtung („kneeling“) im Einsatz. Zunehmend weisen die Busse dort auch vergrößerte „Stehperrons“ an der zweiten Tür für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren auf. Nicht alle diese Fahrzeuge sind jedoch mit einer Klapprampe ausgerüstet.

Schon rein rechnerisch ergibt sich hieraus, dass im Regionalverkehr in unterdurchschnittlichem Maße solche Fahrzeuge eingesetzt werden. Insbesondere auf stark oder ausschließlich auf die Schülerbeförderung ausgerichteten Linien gibt es häufig sehr geringe oder gar keine Niederflurbus-Anteile. Dies hängt u.a. auch mit dem dort gehäuft auftretenden Betrieb durch Auftragsunternehmen des eigentlichen Konzessionsinhabers zusammen; diese verwenden aus Wirtschaftlichkeitsgründen oft Busse, die gleichzeitig für Linien- und Reiseverkehr einsatzfähig sind. Zudem sollen gerade im Schülerverkehr möglichst viele Sitzplätze angeboten werden, um stehende Fahrgäste zu vermeiden – zum einen aus Sicherheitsgründen, zum anderen, um im Interesse der Fahrplantreue Geschwindigkeiten über 60 km/h zu fahren (ist mit stehenden Fahrgästen nicht zulässig). Niederflurbusse haben konstruktionsbedingt weniger Sitzplätze als vergleichbare Hochflur-Modelle. Auf den Hauptlinien mit Angeboten für alle Fahrgastgruppen schwanken die Niederflurbus-Anteile grob zwischen einem und zwei Dritteln.

Ziel ist, während der Laufzeit dieses RNVP, den Anteil an Niederflurbusse kreisweit auf 80% zu steigern. Daneben wird in diesem Zusammenhang auf die in Kap. 5.5.3 dokumentierten Anforderungen an Fahrzeuge verwiesen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Barrierefreiheit über die Frage der Niederflrigkeit und der Bordsteinerhöhung hinausgeht; es sind Belange seh- und hörbehinderter Fahrgäste zu beachten; ebenso sind Zuwegungen zu Haltestellen, dort und an den Warteflächen vorhandene Neigungen, Abstände zwischen Bordstein, Wartehalle, Haltestellenmast u.ä. zu berücksichtigen. Nicht zuletzt spielt auch die Höhe des Fahrplanaushangs eine Rolle.

Um zu allen aufgezeigten Fakten einen fundierten Überblick zu gewinnen und Handlungsnotwendigkeiten abzuleiten, wird der Kreis sich in einem separaten Maßnahmenplan zur Barrierefreiheit im Busverkehr entsprechenden Untersuchungen widmen (mehr hierzu in Kap. 5.5.2 ff.).

### 4.3.11 Marketing

Unter Marketing wird hier die Gestaltung und der Vertrieb der Produkte des öffentlichen Personennahverkehrs verstanden.

Der öffentliche Personennahverkehr produziert Verkehrsleistungen und bietet diese den Menschen zur Benutzung an. Dabei unterscheiden sich die Anforderungen an die Beförderungsleistung insbesondere durch den Verkehrszweck. Die wesentlichen Verkehrszwecke sind Fahrten zu den Schulen und Ausbildungsstätten, zu den Arbeitsstätten, Fahrten zum Einkauf, zu touristischen oder sonstigen Zwecken sowie Fahrten in der Freizeit.

Bei der Gestaltung der Produkte orientieren sich die Verkehrsunternehmen bei den Fahrten an den Bedürfnissen der jeweiligen Kundengruppen Schüler/Auszubildende, Berufstätige und Einkauf/Freizeit.

Alle Produkte der Verkehrsunternehmen zusammen sind im Fahrplanheft für den Kreis Rendsburg-Eckernförde bzw. – für das östliche Kreisgebiet – im VRK-Fahrplanbuch enthalten. Zusätzlich wird in Linienfahrplänen auf die Produkte hingewiesen. Über das Medium Internet können die Fahrgäste ihre Verkehrsverbindung finden. Hier sei auf die landesweite Fahrplanauskunft [www.scout-sh.de](http://www.scout-sh.de) hingewiesen. Diese Technik sucht für die Kundinnen und Kunden anhand von Angaben wie Datum der Fahrt, Quelladresse, Zieladresse und gewünschte Fahrtankunft oder Fahrtabfahrt die verfügbaren Verkehrsverbindungen und stellt sie den Kunden zum Ausdruck zur Verfügung.

Für höherwertige stärker nachgefragte Verkehrsverbindungen werden Schnellbusse eingerichtet, die sich durch eine kurze Fahrzeit mit wenigen Halten als schnelle Verbindung zwischen größeren Orten auszeichnen. Für dieses Produkt „Schnellbus“ gibt es spezielle Marketingmaßnahmen durch erhöhte Kommunikation. In den vergangenen Jahren gab es verstärkte Bemühungen, die Marketingmaßnahmen mit der landesweiten Dachmarke „nah.sh“ zu verbinden. Hierzu gehörte auch der Slogan „Mein Weg“. Zukünftig wird die landesweite einheitliche Kommunikation mit dem Logo „nah.sh Der Nahverkehr“ einen höheren Stellenwert bekommen, weil sie für den Erhalt von Mitteln durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde notwendig ist.

Nachstehend sind die Anteile der beförderten Personen nach Verkehrszweck und Verkehrsbereich dargestellt:

	Region	Stadt	Gesamt
Schüler/Auszubildende:	91%	27%	73%
Berufstätige (Zeitkarten für Erwachsene):	2%	27%	9%
Barverkauf (Einkauf/Tourismus/Sonstige):	7%	46%	18%

Problematisch wirkt sich bei dieser Betrachtung aus, dass gegenwärtig als Grundlagendaten nur die Fahrkartenverkäufe vorliegen. V.a. im Bereich des VRK, aber auch im Nachbarbereich von Neumünster sind erhebliche Divergenzen zwischen Bezugsquelle und tatsächlich genutztem Unternehmen vorhanden, so dass die o.g. Verteilung speziell für diese Bereiche nicht gelten dürfte. Abhilfe könnte hier nur eine umfangreiche Fahrgasterhebung schaffen. Für den nächsten RNVP können voraussichtlich auch die Ergebnisse der SrV-Untersuchung

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

der Universität Dresden Aussagen liefern. Für den Bereich des Stadtverkehrs in Rendsburg können mittels des hier vorhandenen Fahrgastzählsystems die Nutzungen erfasst und ausgewertet werden.

### 4.3.12 Vertragliche Grundlagen und Finanzierung

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat folgende Bereiche bei der ÖPNV-Bedienung zu berücksichtigen:

- Verkehrsverbund Region Kiel
- Regionaler Verkehr im gesamten Kreis
- Stadtverkehr Rendsburg
- Stadtverkehr Eckernförde
- Einzugsbereich der Stadt Neumünster
- Schülerbeförderung im Kreisgebiet.

Für die verkehrliche und tarifliche Gestaltung des ÖPNV im Verkehrsverbund Region Kiel gibt es Vereinbarungen über die jeweiligen Leistungen und Pflichten sowie finanziellen Beiträge.

Bei dem regionalen Verkehr im gesamten Kreis wurden im Rahmen der ÖPNV-Neuordnung im Jahre 1992 Mehrverkehre bestellt und den Unternehmen vergütet. Diese vertragliche Vereinbarung gilt noch. In dieser Vereinbarung ist auch der finanzielle Ausgleich geregelt.

Für die Leistungserbringung im Stadtverkehr Rendsburg im Wirtschaftsraum Rendsburg gibt es seit 2006 eine Vereinbarung über die zu erbringenden Leistungen und die hierfür zu gewährenden Mittel.

Die Leistungserbringung im Stadtverkehr Eckernförde wird jeweils mit der Stadt Eckernförde abgestimmt und vom Kreis finanziert.

Für die Bedienung der Gemeinden Wasbek und Padenstedt gibt es ein Verfahren zur Gestaltung und Finanzierung dieses Verkehrs der Stadtwerke Neumünster.

Die zu weiten Teilen im Öffentlichen Personennahverkehr durchgeführte Schülerbeförderung im Kreisgebiet wird durch vertragliche Regelungen zwischen Schulträger und Verkehrsunternehmen geregelt. Die in diesem Rahmen erbrachten Leistungen werden bei der Frage zur Beurteilung der ausreichenden Verkehrsbedienung berücksichtigt.

## 4.4 Bestand und Prognose der Fahrgastnachfrage

### 4.4.1 Entwicklung der letzten Jahre

Die Fahrgastnachfrage hat sich in den Jahren 2007 bis 2011 wie nachstehend dargestellt entwickelt:

Jahr	Regionalverkehr	Stadtverkehr	Gesamtergebnis
<b>2011</b>	<b>4.786.754</b>	<b>1.860.344</b>	<b>6.647.098</b>
2010	4.660.409	1.943.982	6.604.391
2009	5.208.841	1.838.863	7.047.704
2008	5.098.462	1.860.562	6.959.024
2007	4.964.047	1.864.858	6.828.905

Auch hier kann mit dem vorhandenen Datenmaterial die Entwicklung der Nachfrage im unmittelbaren Nachbarbereich der Landeshauptstadt Kiel und der Stadt Neumünster nicht real wiedergegeben werden; hier wäre ebenfalls für exakte Ergebnisse eine Fahrgasterhebung erforderlich (vgl. 4.3.11).

#### 4.4.2 Voraussichtliche Weiterentwicklung

Aufgrund der unter 4.3.11 dargestellten Werte beruht die Fahrgastnachfrage derzeit im Kreisgebiet im wesentlichen auf den beförderten Schülerinnen und Schülern. ÖPNV ist aber mehr als Schülerbeförderung. Die Zielsetzung des Kreises ist es, den ÖPNV attraktiver zu machen und zu stärken.

Bei den Stadt-Umlandverkehren Kiel ist besonders darauf hinzuweisen, dass zum einen für die Landeshauptstadt eine Bevölkerungszunahme prognostiziert wird, von der auch die Randgemeinden profitieren dürften; hier sind auch noch Neubaugebiete geplant (z.B. in Molfsee, Melsdorf, Gettorf, Felm, Tüttendorf und in Kronshagen). Auch ist es in diesem städtischen Raum am ehesten anzunehmen, dass der in den Metropolen zu beobachtende Trend weg vom eigenen Auto bei jungen Leuten deutlich Fuß fasst. Somit können hier durchaus Fahrgastzuwächse auftreten.

### 5 Zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde

#### 5.1 Allgemeines

Aus den in Kap. 2.7 angeführten Zielen des Kreises ergibt sich, dass es – neben der Sicherstellung eines attraktiven und nachfragegerechten Bedienungsangebotes – gilt, die Vorhaltung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes zu gewährleisten und gleichzeitig den Aufwand dafür im wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten; diese Erfordernisse folgen auch aus dem Bestreben, mit den Entwicklungen im SPNV und landesweit, dabei insbesondere mit den benachbarten Aufgabenträgern im VRK, Schritt zu halten. Hierbei sind angesichts der intensiven Verkehrsverflechtungen im VRK-Bereich ein einheitliches Attraktivitätsbild mit möglichst einheitlichen hohen Qualitätsstandards wünschenswert. Zu beachten ist dabei aber, dass in den verschiedenen Teilräumen des Kreises die Gegebenheiten und daraus folgend auch die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot sehr stark differieren, so dass flächendeckend die Dichte des ÖPNV nicht einheitlich sein kann. So findet sich im Kreisgebiet im Randbereich von Kiel, im Wirtschaftsraum Rendsburg, auf den Hauptachsen und auch in der Stadt Eckernförde eine beachtliche Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsarten, während in den abseits hiervon gelegenen Räumen die Nachfrage sich derzeit v.a. auf den Schülerverkehr konzentriert. Der Individualverkehr wird in diesen Bereichen immer eine große Rolle spielen. Dennoch muss auch in diesen Regionen eine bedarfsorientierte ÖPNV-Versorgung sichergestellt sein. Die Sicherstellung der Qualität und die Weiterentwicklung des ÖPNV müssen sich sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich des Kreises auch vor dem Hintergrund der erwarteten demografischen Entwicklung vollziehen.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Rahmenvorgaben beschrieben, innerhalb derer sich der ÖPNV in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Teilräumen weiterentwickeln soll, wobei v.a. Aussagen zur Angebotsgestaltung inkl. Verknüpfungen, Gestaltung der baulichen Infrastruktur, Tarifstrukturen Fahrzeugeigenschaften, Fahrplangestaltung, Linienführungen und Serviceleistungen getätigt werden.

Detailliertere Festlegungen können in Verkehrsverträgen oder Ausschreibungen entwickelt werden. In diesem Fall bedürfte es zur Überprüfung der Einhaltung der geforderten Qualität der Festlegung eines geeigneten Verfahrens zur Überwachung (Entwicklung von Messgrößen und der Implementierung eines Anreiz- bzw. Sanktionssystems; Qualitätsmanagement). Solche Gegebenheiten liegen im Bedienungsgebiet der Kieler Verkehrsgesellschaft, an dem auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Nachbarbereich zur Landeshauptstadt Kiel Anteil hat, vor; dort wurde zwischen dem Eigenbetrieb Beteiligungen, dem das operative ÖPNV-Aufgabenträgergeschäft in Kiel zukommt, und diesem Unternehmen ein Verkehrsvertrag geschlossen (bis Ende 2020 gültig), der detaillierte Vorgaben hinsichtlich der zu erbringen-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

den Leistung und ihrer Qualität macht und deren Erfüllungsgrad im Rahmen eines Brutto-Anreizsystems bei der Verkehrsfinanzierung u.a. finanziell gewürdigt werden kann.

Der Kreis wird eine regionale Mobilitätszentrale als Ansprechpartner für alle ÖPNV-Fragen im Kreis einrichten. Diese wird auch die Gemeinden bei der Optimierung ihres ÖPNV-Angebotes unterstützen. Ein kreisweiter ÖPNV-Beirat steht als Interessenvertreter und Ansprechpartner für die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV zur Verfügung und wirkt beim Qualitätsmanagement mit. Die Mobilitätszentrale koordiniert und unterstützt die Arbeit des ÖPNV-Beirates.

### 5.2 Geplante Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur und deren Auswirkungen auf den ÖPNV

Die bis ca. 2017 vorgesehenen Maßnahmen im Hinblick auf Aus- oder Neubau der Straßeninfrastruktur im Kreisgebiet beschränken sich auf eine überschaubare Anzahl von Maßnahmen. Hinzu kommen Projekte in der Schieneninfrastruktur (meist im Zusammenhang mit der seitens des Landes als zuständigem Aufgabenträger geplanten Weiterentwicklung des SPNV).

Aktuell wird im Stadtgebiet Eckernförde die B 76 zwischen Noorstraße und Carlshöhe auf 4 Fahrspuren erweitert. Eine zügigere Verkehrsabwicklung kann nach Fertigstellung erwartet werden, was auch dem Regionalbusverkehr zugute kommt (die Stadtverkehrslinien verkehren hier nicht). Gleichwohl bleibt der südlich des Lornsenplatzes im bisherigen Ausbaustandard verbleibende Abschnitt dieser Straße rückstauanfällig, so dass es dort weiterhin zeitweilig zu Verzögerungen im Busverkehr kommen dürfte.

In Osterrönfeld soll, nachdem eine neue Anschlussstelle an die B 202/A210 zur Anbindung des neuen Kanalhafens geschaffen wurde, die bisherige Anschlussstelle aufgelassen werden. Für den Buslinienverkehr ist dies ohne nennenswerte Bedeutung.

Auch für Westerrönfeld/Rendsburg-Süd ist – allerdings längerfristig – ein Umbau des Verknüpfungsbereiches B 77/B 202/Itzehoer Chaussee vorgesehen. Da derzeit noch keine Detailplanungen vorliegen, kann hier keine Aussage zu den Auswirkungen auf den ÖPNV getroffen werden. Jedoch ist nach Angaben der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg eine Schließung sowohl der Verknüpfung zwischen der B 202 und der Itzehoer Chaussee wie auch der Durchfahrt von der B 202 in die Lindenallee in Westerrönfeld in der Diskussion. Eine Aufhebung dieser bestehenden Fahrtmöglichkeiten wird negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben und sollte daher vermieden werden.

Innerhalb des Kieler Stadtgebiets wird ein Umbau der Anschlussstelle Kiel-Mitte mit Zufahrten zum CITTI-Park auch von Norden her geplant. Auswirkungen auf den ÖPNV des Kreises sind hier ebenfalls kaum zu erwarten.

Neben den genannten Maßnahmen sind noch Grundsanierungen der L 123 zwischen Meezen und Grauel sowie der K 29 im Bereich Bokel in Umsetzung bzw. geplant. Auch hier ergeben sich keine direkten Folgen für das ÖPNV-Angebot.

Abschließend ist anzumerken, dass die o.a. Maßnahmen stets unter Vorbehalt zu betrachten sind, da die Umsetzung von der Bereitstellung der notwendigen Gelder und möglichen Verzögerungen im Ablauf der Planungsverfahren abhängt.

Im Bereich der Schiene ist die Fertigstellung der Sanierung der Rendsburger Hochbrücke für Ende 2014 vorgesehen. Weiter wird die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Rendsburg – Büsumer Straße und ggf. ergänzend ein Wiederaufbau der Streckenfortsetzung bis Fockbek vorgesehen. Zusätzlich soll auf der Strecke Kiel – Rendsburg die Möglichkeit einer Zugkreuzung errichtet werden. Auch einige Bahnhöfe werden wieder in Betrieb genommen bzw. neu errichtet. Mehr dazu in Kap. 5.4.1.1.

### 5.3 Konzeptionelle Eckpunkte

Ausgehend von den Zielen, Rahmenbedingungen und derzeitigem Angebot werden im Folgenden die generellen Leitlinien, an denen sich die weitere Entwicklung des ÖPNV im Kreis orientieren wird und die auch die Grundlage für Einzelmaßnahmen bilden, umrissen.

#### 5.3.1 Beitrag des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz

Wie im Kap. 3.3 zu ÖPNV und Umweltschutz gezeigt, schneidet der ÖPNV hinsichtlich der Emissionen und des Raumbedarfs deutlich günstiger ab als der PKW. Die entsprechenden Werte liegen meist um ein Mehrfaches unter denen für den MIV. Insofern sind Anstrengungen zur Förderung des ÖPNV und zur Vermeidung von MIV grundsätzlich zielführende Maßnahmen im Sinne des Klima- und Umweltschutzes; u.a. auch deshalb wurden entsprechende verkehrspolitische Ziele auf den verschiedenen administrativen Ebenen gefasst. Auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde fühlt sich diesen verpflichtet. Jedoch ist ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass die dargestellten Vorteile auf der Grundlage der realen gegenwärtigen Verhältnisse beruhen. Besonders hervorzuheben sind dabei die Besetzungsgrade: Gerade um seinen Vorteil auszuspielen, müssen die öffentlichen Verkehrsangebote auch gut genutzt werden; angesichts von Kraftstoffverbräuchen in Höhe von 30 bis gegen 50 l/100 km (je nach Fahrzeug und Einsatzbedingungen) liegt es auf der Hand, dass die Vorhaltung von Angeboten im konventionellen Linienbusverkehr, die dann nur von wenigen Fahrgästen je Fahrzeug genutzt werden, in umwelt- und klimapolitischer Hinsicht kontraproduktiv ist, erst recht, wenn man sich auf die Zahl derjenigen Fahrgäste, die auf eine PKW-Fahrt verzichten, beschränkt. Das bedeutet natürlich zunächst, das Verkehrsangebot möglichst attraktiv und kundengerecht zu gestalten, um die Menschen zur Nutzung zu bewegen; auch die Frage der Bündelung von Linien/Routen oder die Bedienung mit kleineren Fahrzeugen ist hier relevant, auch im Zusammenspiel mit dem SPNV.

Gerade für dünn besiedelte Bereiche wie den Kreis Rendsburg-Eckernförde muss allerdings der Umstand beachtet werden, dass die Verkehrsstärken auf vielen Relationen so niedrig sind, dass bei Schaffung von Angeboten, die hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Schnelligkeit überhaupt erfahrungsgemäß dazu geeignet sind, Autofahrer zum Umstieg zu veranlassen, die zu erwartende Inanspruchnahme (besonders außerhalb von Hauptverkehrszeiten) in der Tat eine in obigem Sinne höchst problematische Fahrzeugauslastung bedingen würde. Infolgedessen können – unabhängig von der Frage der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit – derartige Angebote nur auf ausgewählten Strecken angestrebt werden. Abseits davon wären neben den (vorhandenen) ÖPNV-Grundangeboten im Hinblick auf umweltpolitische Sinnhaftigkeit entweder flexible Bedienungsformen oder aber Maßnahmen zur Bildung von Fahrgemeinschaften im Individualverkehr zielführender (Anmerkung hierzu: In diesem Bereich steckt grundsätzlich angesichts von PKW-Besetzungsgraden im Bereich von durchschnittlich 1,1, bis 1,3 erhebliches Potenzial). Daneben ist es selbstverständlich wichtig, bei der Umweltverträglichkeit der ÖPNV-Fahrzeuge selbst ein hohes Niveau sicherzustellen.

#### 5.3.2 Berücksichtigung des demografischen Wandels

Im Zuge des demografischen Wandels ist gemäß den Vorausberechnungen mit einem Rückgang der Gesamtbevölkerung sowie einer deutlichen Veränderung der Alterszusammensetzung zu rechnen. Die Zahl junger Menschen – v.a. auch in den für den Schulbesuch typischen Jahrgängen – wird erheblich zurückgehen, während der Anteil der Seniorinnen und Senioren deutlich zunehmen wird. (vgl. Kap. 3.2.2) Bezüglich der räumlichen Verteilung wird allgemein angenommen, dass es eher noch den städtischen Räumen gelingen wird, die Bevölkerungszahl zu halten oder sogar auszubauen, während ländliche Räume in abseitiger Lage in besonderem Maße von den genannten Prozessen betroffen sein werden.

Für einen in weiten Teilen vergleichsweise dünn besiedelten Kreis wie den Kreis Rendsburg-Eckernförde sind damit im Hinblick auf die ÖPNV-Gestaltung Herausforderungen verbunden:



## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Die mit der Bevölkerungsdichte verbundenen oftmals geringen Nachfragepotenziale werden voraussichtlich noch weiter geschwächt, zumal die Änderung in der Alterszusammensetzung eine Verlagerung von (potenziellen) Kunden, die täglich zu bestimmten Zeiten konzentriert auftreten und in bedeutendem Maße auf den ÖPNV angewiesenen sind (Schülerinnen/Schüler), hin zu solchen, die weniger häufig Fahrten unternehmen, dabei aber sowohl hinsichtlich der Zeiten als auch der Fahrwege stark unterschiedliche Bedürfnisse haben (davon immer weniger ohne PKW-Verfügbarkeit), bewirkt. Ferner ist es in vielen Teilen des Kreises nicht möglich, an die Belange der unterschiedlichen Kundengruppen spezifisch angepasste, differenzierte ÖPNV-Angebote anzubieten; vielmehr gilt es, mit begrenztem Aufwand möglichst allen Nachfragegruppen simultan gerecht zu werden; dass hierbei nur Kompromisslösungen hinsichtlich der gruppenspezifischen Anforderungen möglich sind, liegt auf der Hand. Diese Problematik wird durch den Bevölkerungsrückgang, gerade außerhalb der Verdichtungsräume, verstärkt.

Eine bedarfsgerechte Beförderung der Schülerinnen und Schüler ist nach wie vor auch in Zukunft sicherzustellen; mit Änderungen des Standortmusters im Schulbereich und dabei besonders mit der Schließung kleiner Schulstandorte muss gerechnet werden; infolgedessen (und auch aufgrund erneuter Reformbestrebungen der Politik im Bildungswesen) sind Änderungen der Schülerströme zu erwarten, an die die Fahrtenangebote anzupassen sein werden. Die hiermit verbundenen Nachfrageänderungen (zusätzliche Nachfrage aus den Orten, die von Schulschließungen betroffen sind, längere Fahrtstrecken wegen der Ausdünnung des Schulstandortnetzes) können dazu führen, dass die Bevölkerungsrückgänge der betroffenen Jahrgänge nur abgeschwächt auf Nachfrage und Fahrleistung durchschlagen und so die Betriebsmittelauslastung der Unternehmen weiterhin gewährleistet wird. Genauere Erkenntnisse hierzu werden nach Abschluss der Schulentwicklungsplanung des Kreises vorliegen.

Im Hinblick auf die wachsenden Anteile älterer Menschen kann allgemein festgestellt werden, dass der Berücksichtigung der Belange dieser Bevölkerungsgruppe stärkere Bedeutung beizumessen sein wird. Zwar ist zu beobachten, dass auch unter den Seniorinnen und Senioren die PKW-Verfügbarkeit zunimmt, jedoch wird diese hier auch weiterhin zunächst unterdurchschnittlich sein. Zudem kann bei dieser Altersgruppe zeitweilige Fahruntüchtigkeit aus gesundheitlichen Gründen auftauchen oder aber es besteht die Absicht, Räume hoher Verkehrsdichte im PKW zu meiden (z.B. Besuche in der Stadt). Ferner gilt auch hier das verkehrspolitische Bestreben nach einer Verringerung des Individualverkehrsaufkommens aus umwelt- und klimapolitischen Gründen.

Ein wichtiger Aspekt ist daher, dass die Bestrebungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit insbesondere auch diesen Menschen zugute kommen. Weiter ist im Hinblick auf die Liniennetzgestaltung zu beachten, dass die Anbindung von Versorgungseinrichtungen, medizinischen Einrichtungen, Seniorenzentren und entsprechenden Wohnanlagen sichergestellt wird; dabei ist auch die durch die körperliche Verfassung dieser Menschen oft bedingte Notwendigkeit kurzer Zu- und Abwegungen zu/von Haltestellen zu berücksichtigen. Der Einsatz von über den regulären Linienbusverkehr hinausgehenden Angebotsformen kann sinnvoll sein und ist daher zu prüfen, zum einen im Interesse einer „Tür-zu-Tür-Bedienung“ zum anderen, um in Gebieten, in denen ein reguläres ÖPNV-Angebot in Zukunft nicht mehr aufrechterhalten werden kann, Mobilitätsmöglichkeiten für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit oder -bereitschaft des eigenen PKW zu bieten. Die Fahrplangestaltung muss z.B. beim Umsteigen ausreichend Umsteigezeit bieten. In den Fahrzeugen müssen Haltemöglichkeiten in dichten Abständen vorhanden sein; des Weiteren sind Sitzplätze, die für behinderte Menschen gekennzeichnet sind, in ausreichender Anzahl vorzuhalten und möglichst in Türnähe auszuweisen; sowohl das Fahrpersonal (im Rahmen von Schulungen) als auch die übrigen Fahrgäste (mittels Kommunikationsmaterialien) sind auf die Schwierigkeiten/Unsicherheiten von älteren Menschen insbesondere in fahrenden Bussen hinzuweisen mit dem Ziel, diese beim eigenen Verhalten zu berücksichtigen. Auch auf das Mobilitätsverhalten von Senioren zugeschnittene tarifliche Angebote sind bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifes zu prüfen und ggf. umzusetzen

### 5.3.3 Wirtschaftlichkeit des Verkehrs

Angesichts des Umstands, dass hinsichtlich der engen Finanzspielräume des Aufgabenträgers, der Schulträger und der Städte und Gemeinden wie auch der Verkehrsunternehmen keine Entspannung, sondern eher eine Verschärfung zu erwarten ist, muss weiterhin an einer Steigerung der Kosteneffizienz des Verkehrsangebotes gearbeitet werden, die nicht zu Lasten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Arbeitsbedingungen gehen darf. Hier sollten Anreize für die Verkehrsanbieter geschaffen werden, neben den Möglichkeiten der Kostenoptimierung durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen und überbetriebliche Kooperationen durch individuelle Aktivitäten und Maßnahmen neue Kunden zu erreichen und zu binden. Beispielhaft sei auf die Kooperation von T.H.Sievers Stadtverkehr Rendsburg mit der Autokraft als Rendsburg-Bus hinzuweisen. Ferner auch auf die Kooperation von T.H.Sievers mit Graf Recke Reisen bei der gemeinsamen Bedienung der Linien 15 und 16 im Wirtschaftsraum Rendsburg. Im Stadt-Umlandverkehr Kiel werden die Linien 501/502 und 900/901/902 gemeinsam von der Autokraft und der Kieler Verkehrsgesellschaft bedient.

Auch die Möglichkeit des Sponsorings durch Dritte ist in die Überlegungen mit einzubeziehen. Weiter wird auf eine Erhöhung der Kapazitätsauslastung abzustellen sein. Im Schülerverkehr sind hier gestaffelte Unterrichtszeiten und (v.a. in den dünn besiedelten Kreisbereichen mit entsprechend geringer – zukünftig sinkender! – Gesamtschülerzahl) die Konzentration auf möglichst einen Schulstandort der jeweiligen Schulart zielführend. Die „verlässliche Schule“ und insbesondere die freie Schulwahl stehen dem z.Zt. allerdings entgegen.

Zur Gewinnung von wahlfreien Kunden für den ÖPNV ist zunächst eine Erhöhung der Attraktivität zur Erschließung weiterer Kundenpotenziale notwendig. Insbesondere außerhalb der Städte und deren Umfeldern sowie abseits der Hauptverkehrsachsen werden solche Maßnahmen allerdings aufgrund der geringen Fahrgastpotenziale nur in begrenztem Maße effektiv sein. Hier wird auch über Änderungen im Leistungsangebot, z.B. den Ersatz der regulären Buslinienbedienung durch flexible Bedienungsformen oder aber auch verstärkte Verknüpfung mit Individualverkehren, zu entscheiden sein. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass auch solche Maßnahmen nicht gleichsam „wahllos“ eingesetzt werden können, zum einen aufgrund von Restriktionen der Verfügbarkeit von für flexible Bedienungsformen notwendigen Betriebsmitteln, zum anderen wegen steigender km-Kosten des verbleibenden Leistungsvolumens regulärer Linienbusse, wenn nicht entscheidende Verringerungen der Fixkosten zumindest durch Verkleinerungen des Fuhrparks erzielt werden können; dem steht meist das Erfordernis großer Fahrzeuge für die Schülerbeförderung entgegen. Infolge dieser Bedingungen sind auch flexible Bedienungsformen in der Regel nicht kostendeckend realisierbar.

### 5.3.4 Angebotsstruktur

Die vorhandene Angebotsstruktur aus

- Schienenpersonennahverkehr,
- Stadt- und Stadt-Umlandverkehren,
- sehr gut bzw. gut (in mehreren Fällen mit Taktverkehren) bedienten Achsen,
- sonstigen bedarfsgerechten Regionalbusverkehren und
- auf die Schülerbelange konzentrierten Verkehren

wird auch für die kommenden Jahre als nachfragegerechtes Basisangebot Bestand haben und entsprechend den Zielsetzungen des RNVP weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Dabei werden vom Land als Aufgabenträger für den SPNV Änderungen durch neue Bahnhöfe und Ausbau der Infrastruktur vorgesehen.

Das erreichte Bedienungsniveau der Stadt- und Stadt-Umlandverkehre soll nach Möglichkeit sichergestellt werden; aufgrund der in diesen Bereichen vorhandenen Nachfragepotenziale ist besonderes Augenmerk auf Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung und zum Ange-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

botsausbau zu legen. Die Verknüpfungssituation an den Bahnhöfen ist unter Berücksichtigung der Belange der Binnenverkehre diese Verkehrsräume möglichst optimal zu gestalten.

Die Buslinienverkehre auf den Hauptachsen sollen ebenfalls in ihrer bisherigen Qualität gesichert werden. Neben der Einfügung in den landesweiten ITF muss das Ziel sein, eine möglichst gute Transparenz und Merkbarkeit des Angebotes zu erreichen, maßgeblich durch Bildung sauberer Takte (wo nicht bereits vorhanden), ggf. durch Verlagerung von Leistungen zwischen einzelnen Linien. Auch die Möglichkeiten zur Begradigung von Linien und ergänzenden Zubringern aus den benachbarten Räumen ist dabei in die Überlegungen einzubeziehen; unter ähnlicher Maßgabe ist die Angebotsgestaltung/Linienführung schienenparalleler Buslinien in diesem Kontext kritisch zu überprüfen.

In beiden vorgenannten Angebotsformen soll – als erster Schritt zur Umsetzung der Barrierefreiheit – der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge verlässlich sichergestellt und weiter ausgebaut werden. Auch die Anpassung der Haltestellen in diesem Sinne muss in Absprache mit den Straßenbaulastträgern vorangetrieben werden.

Die stark nachfrageorientierte in Verbindung mit betrieboptimalen Aspekten verknüpfte Angebotsgestaltung der übrigen Verkehre wird grundsätzlich weiter beibehalten werden müssen. Die hier meist dominierenden schülerbezogenen Fahrtenangebote werden sich an die weitere Änderung der entsprechenden Beförderungsnotwendigkeiten anpassen müssen, die aus dem demografischen Wandel und möglichen weiteren Reformen der Schulpolitik resultieren. Darüber hinausgehende Fahrtenangebote sollen nach Möglichkeit im Interesse einer Grundversorgung aufrechterhalten werden. Dabei ist auch hier in Einzelfällen durch Umschichtung von Linienleistungen die Neuentstehung achsenähnlicher Strecken denkbar (somit begrenzte Attraktivitätssteigerung). Andererseits können auch infolge der bevölkerungsdynamischen Prozesse Angebotseinstellungen notwendig werden. Um betroffene Räume nicht gänzlich „abzuhängen“ und auch im Interesse des wachsenden Seniorenanteils wird die Einrichtung flexibler Bedienformen stärker in Erwägung gezogen werden müssen; ergänzend ist auch der Integration ÖPNV-IV (nach dem Muster des „Pendlerportals“) erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

### 5.3.5 Verknüpfung und Vernetzung

Die Abstimmung von Fahrplänen, v.a. der Bus- und Schienenverkehre mit dem Grundsatzziel einer Integration des Busverkehrs in den ITF ist ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV und dementsprechend auch eine Anforderung aus dem geltenden (und erwartungsgemäß auch im zukünftigen) LNVP. Entsprechende Optimierungsmaßnahmen werden im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten sowie in Abwägung mit den übrigen Anforderungen an den ÖPNV (v.a. der Schülerverkehre) angestrebt und sind beständige Aufgabe der Leistungsersteller in gemeinsamer kooperativer Fahrplangestaltung. Neue Erfordernisse werden sich hier bei der vorgesehenen Reaktivierung bzw. Neueinrichtung von Bahnhöfen und anderen Infrastrukturmaßnahmen im SPNV ergeben mit der Zielsetzung der Verbesserung des integrierten Bus-Schiene-Systems. Im Rahmen des betrieblich Machbaren sollen die Fahrpläne für Bus und Bahn unter Berücksichtigung der Schülerverkehre (ggf. durch Anpassungen bei den Linienführungen) harmonisiert werden, um verlässliche Anschlussbeziehungen zu sichern bzw. neu zu schaffen. In Anlage 10 ist die derzeitige Anschlusssituation an wichtigen Verknüpfungspunkten im Kreis dargestellt. Damit ist eine Grundlage vorhanden, anhand der die Unternehmen im Zuge ihrer Planungen Optimierungen in diesem Sinne vornehmen sollen.

Eine bedeutende Ergänzung erfährt die Optimierung der Verknüpfung und Vernetzung durch ein einheitliches Tarifsystem. Hier ist mit der Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifes landesweit eine attraktive Grundlage geschaffen; auch die „Durchtarifizierung“ in den HVV, die angesichts der erheblichen Pendlerverflechtungen mit Hamburg wichtig ist, wurde hierbei umgesetzt. Für die kommenden Jahre gilt es, durch Vereinfachungen besonders im Hinblick auf die große Anzahl an Sondertarifstufen und landesweit nicht einheitlich vorhandener Sonderfahrkartenarten eine Erhöhung der Transparenz zu erreichen; dabei ist jedoch auch dar-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

auf zu achten, die Ergiebigkeit des Tarifsystems nicht zu untergraben, sondern hier noch vorhandene Potenziale zu erkennen und auszuschöpfen.

Auch die bauliche Gestaltung der Verknüpfungs- und Umsteigepunkte und die dort vorhandenen Fahrgastinformationen sind von erheblicher Bedeutung für den Fahrgastkomfort. Der im Kreis Rendsburg-Eckernförde in dieser Hinsicht erreichte generell hohe Standard ist zu erhalten; gleichwohl besteht Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Information z.B. über Pünktlichkeit und Sicherung von Anschlüssen.

Die Verknüpfung zwischen IV und ÖPNV ist weiter sukzessive zu verbessern; u.a. ist hier auf den Ausbau von B&R-Anlagen im Zuge von Haltestellenausbaumaßnahmen an gut bedienten Hauptachsen zu achten. Von Bedeutung ist hierbei auch die Möglichkeit einer zukünftig deutlichen Zunahme des Gebrauchs von Pedelecs und deren Funktion als Zu- und Abbringerverkehrsmittel für den ÖPNV (vgl. 5.4.4.2). Weiter müssen angesichts der schrumpfenden Potenziale v.a. in den dünn besiedelten Teilräumen (mit der möglichen Folge der Einstellung konventioneller Linienverkehre), aber auch im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsversorgung in Schwachlastzeiten, die bereits vorhandenen Möglichkeiten der EDV-gestützten Verknüpfung von IV-Fahrgemeinschaften und ÖV (PendlerPortal) aufrechterhalten und mit dem Ziel einer Integration der beiden Systeme weiterentwickelt werden; die andernorts im Bundesgebiet angelaufenen Pilotvorhaben hierzu sind zu beobachten, um die Anwendbarkeit auf den Kreis zu prüfen und ggf. entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Derartige Systeme müssen so eingesetzt werden, dass sie eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Systems darstellen und diesem nicht überwiegend Fahrgäste abjagen. Daher ist umfassende Information über ÖPNV-Fahrtmöglichkeiten bei der durch den Nutzer jeweils nachgefragten Verbindung Voraussetzung; weiter soll möglichst auf eine Zubringerfunktion zu gut bedienten ÖPNV-Verbindungen abgestellt werden.

An Haltestellen mit Verknüpfung zu anderen Linien sollten der jeweilige bzw. die jeweiligen Liniennetzpläne zur besseren Orientierung der Fahrgäste aufgestellt werden.

### 5.3.6 Barrierefreiheit <sup>2</sup>

Die Verwirklichung von Barrierefreiheit im ÖPNV ist infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes verpflichtendes Ziel. Im Prinzip ist sie als ein Bestandteil des weitergefassten Ziel der Inklusion der Behinderten, wie sie auch durch die UN-Behindertenrechts-Konvention angestrebt wird, zu betrachten. Hierunter ist zu verstehen, dass den Behinderten ermöglicht wird, dieselben Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben einzuräumen wie den Nichtbehinderten, ohne ihnen eine Sonderbehandlung angedeihen zu lassen (Es bestehen Bestrebungen, die Inklusion zu einem einklagbaren Rechtsanspruch auszubauen; die UN-Mitgliedstaaten können sich durch Erstellung von Aktionsplänen zur Verwirklichung der Inklusion gegen diesbezügliche Schadensersatz-Klagen schützen). Im ÖPNV-Bereich bedeutet dies, dass im allgemein zugänglichen Linienverkehr für diesen Zweck ausreichende Angebote vorgehalten werden müssen, die auch ohne fremde Hilfe von Behinderten nutzbar sind. Daraus ergibt sich das Erfordernis, für Menschen mit Behinderungen eine verlässliche Planung und Durchführung der gesamten Reisekette zu ermöglichen. Dies umfasst v.a. folgende Komponenten des ÖPNV-Systems:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation.

Besondere Bedeutung kommt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit zum Einen der Abbau vorhandener physischer Barrieren und zum anderen dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu, nachdem

---

<sup>2</sup>) Hinweis: Die Ausführungen sind z.T. dem RNVP Schleswig-Flensburg entnommen (gilt auch für 5.5.2 ff.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden.

Zur hier behandelten Thematik gibt es für die Erarbeitung von regionalen Nahverkehrsplänen eine landesweit einheitliche Checkliste, die zu beachten ist. Ferner gilt es, im Interesse einer schrittweisen Herstellung von Barrierefreiheit in den nächsten Jahren folgende Anforderungen im ÖPNV zu verwirklichen:

- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zu barrierefreier Gestaltung (z.B. DIN 18040-3 für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum, DIN 32984 für Bodenindikatoren/Leitstreifen, DIN 32975 für Gestaltung von Information im öffentlichen Raum, DIN 32981 für akustische Signale, EU-Omnibusrichtlinie),
- Ausweitung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen (v.a. Niederflurtechnik mit Klapprampe und kneeling) und Kennzeichnung dieser Fahrten in den Fahrplattabellen,
- Berücksichtigung der Anforderungen von Niederflurbussen in der Straßenplanung (Vermeidung von Aufpflasterungen),
- Schulungsmaßnahmen des Fahrpersonals im Hinblick auf die besonderen Anforderungen behinderter Fahrgäste,
- in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern weiterer Ausbau von Haltestellen entsprechend den Anforderungen an Barrierefreiheit (Anlage, Ausstattung, Zuwegung),
- Verbesserung der Fahrgastinformation im Sinne der Barrierefreiheit.

In Abstimmung mit den Behindertenvertretern ist für die Laufzeit dieses RNVP Ziel, in einer ersten Stufe auf den Hauptverbindungen das Angebot von täglich 1-2 „barrierefreien“ Fahrtenpaaren, die entsprechend ihrer Fahrplanlagen die Durchführung von Erledigungen in den nächsten Zentralorten ermöglichen, verlässlich sicherzustellen. Da hierfür umfangreiche Vorarbeiten notwendig sind (kreisweite Haltestellenanalyse, Verhandlungen mit Unternehmen über Fahrzeugeinsatz- und -umlaufplanung, Fahrerschulung und Fahrgastinformation, Dialog mit Straßenbaulastträgern zur erforderlichen Umgestaltung von Haltestellen, Klärung von Finanzierungsfragen), wird der Kreis die erforderlichen Einzelmaßnahmen in einem gesonderten Maßnahmenplan für die Laufzeit dieses RNVP zusammenführen; auch auf in diesem Zeitraum umsetzbare über diese „erste Stufe“ hinausgehende Maßnahmen wird darin einzugehen sein.

Der Maßnahmenplan zur Erstellung der Barrierefreiheit ermöglicht es, durch die Festlegung von geeigneten Maßnahmen, wie z.B. idealerweise innerörtlich einzurichtende Kaphaltestellen oder zumindest Haltestellen am Fahrbahnrand, sowohl Lösungen für die schrittweise Realisierung der Barrierefreiheit als auch Flächen sparende Lösungen für die qualitative Weiterentwicklung des ÖPNV erarbeiten zu können. Ein barrierefrei durchdachtes System dient allen Beteiligten.

Von Bedeutung im Zusammenhang mit dem Oberziel der Inklusion ist nach Auskunft des Behindertenbeauftragten des Kreises, dass viele Behinderte (aufgrund mangelhafter Versorgung mit bezahlbarem barrierefreiem Wohnraum in den städtischen Räumen) in Dörfern wohnhaft sind, wo die unabhängig von der Frage der Barrierefreiheit unterdurchschnittliche ÖPNV-Versorgung in Verbindung mit geringen Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften (wegen mangelnder Eignung der PKW z.B. für die Mitnahme von Rollstuhlfahrern) große Probleme für die Mobilität und damit für die gesellschaftliche Teilhabe dieses Personenkreises bedingt. Daher soll auch im Rahmen des o.g. Maßnahmenplanes die Möglichkeit der Nutzung von Behindertenfahrdiensten bzw. deren Fuhrparks für ÖPNV-Zwecke bzw. eine vergünstigte Nutzung von Behinderten-Taxen geprüft werden.

### 5.3.7 Berücksichtigung der Anforderungen spezieller Nutzergruppen gem. § 1 (4) ÖPNVG

#### 5.3.7.1 Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende

Trotz der absehbar sinkenden Schülerzahlen und der Stärke der in Ausbildung befindlichen Altersjahrgänge wird diesem Kundensegment auch in den nächsten Jahren in weiten Teilen des Kreisgebietes eine dominierende Rolle bei der ÖPNV-Nachfrage zukommen. Den entsprechenden Anforderungen soll auch weiterhin bezüglich Linienführung, Kapazitäten und Fahrplanlagen entsprochen werden. Die in der Satzung des Kreises zur Schülerbeförderung genannten Grenzwerte zu Zuwegungsentfernungen und Wartezeiten sind einzuhalten, sollen aber möglichst unterschritten werden, sofern die Anforderungen einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung dies zulassen. Auch auf die dort verankerte Regelung, dass eine Beförderung zur nächstgelegenen Schule der jeweiligen Schulart sichergestellt sein muss, ist an dieser Stelle hervorzuheben; im Zuge der freien Schulwahl wachsende Beförderungswünsche zu anderen Schulen kann ebenfalls nur im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten nachgekommen werden. Die Verkehrsunternehmen werden sich dabei voraussichtlich darauf einzustellen haben, auf weitere Änderungen im Standortmuster der Schulen insgesamt wie auch der einzelnen Schularten sowie sich daraus ergebender Veränderungen in der Ausrichtung der Schülerströme und zusätzlich auf Veränderungen der Unterrichtszeiten (Thema Ganztagschule) flexibel und relativ kurzfristig zu reagieren. Die vorhandene Grundstruktur im ÖPNV des Kreises, die dieses mit überschaubarem Aufwand erlaubt, muss weiter aufrecht erhalten werden. Ob der Rückgang der Schülerzahlen zu tatsächlichen Minderungen der Leistung führen wird, oder aber infolge von Ausdünnungen der Schulstandorte mit dann weiteren Wegen aufgewogen wird, kann z.Zt. nicht mit Gewissheit gesagt werden.

Die Angebotsgestaltung für Berufsschüler ist nachfragegerecht weiterzuentwickeln; deren Konzentration an zentralen Standorten erleichtert dies. Hingegen kann eine Beförderung zu Ausbildungsplätzen dann problematisch werden, wenn diese die Aufrechterhaltung von aufkommensschwachen Verkehrsbeziehungen erfordert. Es können leider nicht alle Quelle-Ziel-Relationen in diesem Bereich durch ÖPNV-Leistungen hergestellt werden.

Die in den letzten Jahren gestiegenen Studierendenzahlen an den Kieler Hochschulen hatten für den ÖPNV im Kreis nur für Kronshagen Folgen (Nachfrageengpässe auf der VRK-Linie 6); bei einer (zunächst erwarteten) Fortsetzung des Wachstumstrends wird in erster Linie den Verbindungen zwischen Universität und dieser Gemeinde (Linie 6) sowie der Achse Eckernförde/Gettorf Aufmerksamkeit zu widmen sein.

#### 5.3.7.2 Berufstätige

Grundsätzlich wird angestrebt, einer möglichst großen Anzahl von Berufstätigen die Möglichkeit zu bieten, ihren Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Unter der Maßgabe einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung (siehe oben) muss für den ÖPNV als Massenverkehrssystem der Fokus auf den Hauptpendlerströmen sowie in den städtischen/verstäderten Räumen liegen. Dies gilt insbesondere für Verbindungen, die den Anforderungen nach zügiger, bequemer Beförderung mit hoher zeitlicher Verfügbarkeit und im Falle von Umsteigenotwendigkeiten kurzen, verlässlichen Anschlüssen entsprechen und insofern auch als Alternative für den MIV fungieren. Für diese Verkehrsbeziehungen und -räume sind Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung im Sinne der genannten Anforderungen zu ermitteln und umzusetzen. In abseits der Hauptachsen gelegenen Räumen sind dementsprechende ÖPNV-Angebote wirtschaftlich nicht vertretbar. Wie bisher auch, wird man sich dort auf das Vorhalten eines Grundangebotes beschränken müssen, das nicht allen Fahrtwünschen – besonders im Lichte der eben genannten Anforderungen an die Beförderungsqualität – entsprechen kann. Die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen und der Integration des IV sind dabei zu berücksichtigen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 5.3.7.3 Frauen

Aus den spezifischen Lebensumständen von Frauen und Mädchen, gekennzeichnet durch:

- unterdurchschnittliche Verfügbarkeit von eigenen Kraftfahrzeugen,
- Erfordernis von Sicherheitsgefühl im Fahrzeug, an Haltestellen und deren Zuwegungen,
- Erfordernis der Vereinbarkeit von Berufstätigkeit und Haushalt/Familie,
- Notwendigkeit der Betreuung und Begleitung von Kindern,

resultieren besondere Anforderungen an öffentliche Verkehrsangebote, wie z.B.

- angstraumfreie Gestaltung von Haltestellen und deren Zuwegungen sowie von Fahrzeugen,
- Fahrtenangebote auch außerhalb der üblichen Berufs- und Schülerverkehrszeiten,
- Anbindung von Einrichtungen für Kinder bzw. Mütter mit Kindern,
- Einsatz von Fahrzeugen mit leichter Zugänglichkeit und Stellplatz für Kinderwagen.

Diesen Anforderungen soll im Rahmen des jeweils finanziell Machbaren Rechnung getragen werden. Durch die Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurde und wird bezüglich der letztgenannten Anforderung ein wichtiger Beitrag geleistet.

### 5.3.7.4 Kinder

Die Anforderungen von Kindern an den ÖPNV unterscheiden sich stark nach jeweiliger Altersklasse. Für Kleinkinder, die in Begleitung Erwachsener im Kinderwagen bzw. und der Sportkarre befördert werden, sind in den Fahrzeugen entsprechende Aufstellflächen für diese erforderlich; daneben kommen die Vorrichtungen für einen barrierefreien ÖPNV (Niederflurbusse, erhöhte Haltestellenborde) zweifellos den entsprechenden Interessen sehr entgegen. Zudem ist die im SH-Tarif bestehende Gratismitnahme für bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren im Hinblick auf die in diesem Alter meist erforderliche Begleitung durch Erwachsene (im Verkehr allgemein) von besonderem Interesse und sollte aufrechterhalten werden. Für ältere Kinder, die in ländlich geprägten Räumen wie dem Kreis Rendsburg-Eckernförde bereits häufig auf dem Weg zur/von der Schule den Bus nutzen müssen, spielt neben der Beachtung der geringeren Körpergröße bei Fahrzeugen und Haltestellen (Verhinderung des „Übersehenwerdens“) die Sicherheit eine bedeutende Rolle. Sowohl beim Fahrpersonal als auch bei den Kindern selbst sind entsprechende Schulungen erforderlich und positive Aktionen wie „Busschule“ müssen in diesem Zusammenhang aufrecht erhalten werden. Auch den Eltern gegenüber ist die Sicherheit der Beförderung im Bus durch Aufklärung und Kommunikation zu vermitteln, um dem Trend zum Holen/Bringen im privaten PKW entgegenzuwirken; solches Verhalten schafft durch das erhöhte Verkehrsaufkommen Risiken und kann daneben das Einüben des richtigen Verhaltens im Verkehr bei den Kindern untergraben.

### 5.3.7.5 Alte Menschen

Die Anforderungen dieser Fahrgäste sind bereits im Kapitel zur Berücksichtigung des demografischen Wandels (5.3.2) abgehandelt worden; die entsprechenden Aussagen gelten auch hier.

### 5.3.7.6 Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen

Die Anforderungen dieser Fahrgäste sind bereits im Kapitel zur Barrierefreiheit (5.3.6) abgehandelt worden; die entsprechenden Aussagen gelten auch hier.

### 5.3.7.7 Touristen

Der Tourismus stellt für den Kreis einen besonderen Wirtschaftsfaktor dar. Dessen Förderung bedarf u.a. auch einer Sicherstellung der Mobilitätsmöglichkeiten der Gäste, sowohl hinsichtlich der An- und Abreise als auch der Ortsveränderung innerhalb der Region. Wenn gleich die Mehrzahl der Feriengäste Individualverkehrsmittel nutzt, ist sowohl mit Blick auf

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

den Umweltschutz („nachhaltiger Tourismus“) als auch mit dem Ziel, ein möglichst großes Gästepotenzial – auch diejenigen, die über keinen PKW verfügen – anzusprechen, bei der Gestaltung des ÖPNV das touristische Interesse zu beachten. Dabei gilt es grundsätzlich, günstige Verbindungen zwischen Bahnhöfen und touristisch interessanten Bereichen sicherzustellen (sofern keine unmittelbare Schienenanbindung vorhanden ist) sowie vor Ort bedarfsgerechte Fahrtmöglichkeiten vorzuhalten. Es empfiehlt sich, dabei nach den unterschiedlichen Belangen der verschiedenen Gästegruppierungen zu unterscheiden. So finden sich bei Städtereisen oder auch „Gesundheitstouristen“ (Verbindung mit medizinischen Einrichtungen wie z.B. Damp) wohl größere Fahrgastpotenziale als z.B. bei Besuchern von Campingplätzen. Auch die Nachfrager im Bereich des „sanften Tourismus“ abseits der Hauptferienzentren können der ÖPNV-affinen Gruppe zugerechnet werden, jedoch stellt sich hier dann systemimmanent das Problem der relativ geringen absoluten Zahlen. Hier erscheint es nur unter finanzieller Beteiligung Dritter (z.B. der „Aktiv-Regionen“) möglich, adäquate Saison-Angebote einzurichten. Dies gilt nach bisherigen Erfahrungen auch für spezielle (bereits mehrfach versuchsweise gestartete, aber immer wieder eingestellte) Angebote für Fahrradtouristen (Fahrradbusse).

Eine wichtige Maßnahme, die zusätzliche touristische Nachfragepotenziale erschließen kann, ist eine Pauschallösung in tariflicher Hinsicht nach dem Modell „Kurkarte=Fahrkarte“. Wichtig ist hierbei neben einer für die ÖPNV-Unternehmen auskömmlichen Abgeltung ein ausreichend großes Geltungsgebiet, um Besuche verschiedener Touristenattraktionen unkompliziert möglich zu machen. Diesbezüglich gilt es, in Zusammenarbeit mit den Kurverwaltungen bzw. Touristikverbänden Lösungen zu entwickeln.

Auch die Tagestouristen/-ausflügler, die, v.a. gespeist von den größeren Städten, z.T. erhebliche Besucherströme verursachen, müssen bei der Fahrplangestaltung und dem Kapazitätsangebot Berücksichtigung finden, im Falle von Strande auch unter Einbeziehung der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde.

## 5.4 Weiterentwicklung der verschiedenen Angebotsformen

### 5.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Landes. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung v.a. auf den Hauptverkehrsachsen und auch im Rahmen eines Gesamtsystems Bahn-Bus wird im Folgenden auf die seitens der LVS während der Laufzeit des neuen (4.) Landesweiten Nahverkehrsplanes bis 2017 vorgesehenen Änderungen eingegangen.

Im Hinblick auf das in der Diskussion befindliche Projekt einer StadtRegionalbahn für Kiel und seine Umgebung ist festzustellen, dass – in Übereinstimmung mit den zu erwartenden Inhalten des 4. LNVP – dieses unter längerfristiger Perspektive berücksichtigt wird, aber keine detaillierten Maßnahmen oder Planungen hierfür vorgesehen werden. Dies liegt in dem Umstand begründet, dass – da noch immer kein endgültiger gemeinsamer Beschluss aller Beteiligten zur Projektverwirklichung vorliegt – eine Realisierung während der Laufzeit dieses RNVP nicht erwartet werden kann, zumal gemäß bisheriger Projektplanung der 1. Bauabschnitt weitgehend auf Kieler Stadtgebiet erfolgen soll.

#### 5.4.1.1 Reaktivierung von Schienenstrecken und Bahnstationen

Bis 2017 sind auf den Strecken Kiel – Eckernförde – Flensburg und Kiel – Rendsburg – Husum Wiedereröffnungen von Bahnstationen vorgesehen. Im Zusammenhang mit Angebotsänderungen auf letzterer wird von der LVS auch die Reaktivierung des vorhandenen Restabschnitts Rendsburg – Büsumer Straße der ehemaligen Verbindung Rendsburg – Husum geplant, gegebenenfalls erweitert um einen Wiederaufbau der Streckenfortsetzung bis Fockbek.



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 5.4.1.1.1 Strecke Kiel – Eckernförde – Flensburg

Auf dieser Schienenverbindung soll in Kronshagen wieder ein Bahnhof eingerichtet werden. Voraussichtlich wird er – ebenso wie der ehemals bestehende – südlich der Kieler Straße, aber mit Zugang von der Ostseite (Ortskern) entstehen. Das Fahrplankonzept sieht einen Stundentakt vor, wobei noch nicht entschieden ist, ob dies durch die Züge Kiel – Eckernförde oder Kiel – Flensburg sichergestellt wird. Realisierungszeitpunkt soll Ende 2014 sein. Für die Gemeinde ergeben sich dadurch stark verbesserte Fahrtmöglichkeiten Richtung Eckernförde – Flensburg sowie zumindest ab Ortsmitte deutlich kürzere Reisezeiten zum Kieler HBF. Gleiches gilt natürlich in umgekehrter Richtung für Fahrgäste mit Ziel Kronshagen. Relativiert werden diese Vorteile dadurch, dass Kronshagen ganz überwiegend auf Kiel ausgerichtet ist und dort zahlreiche Quell-/Zielbeziehungen auch außerhalb des engeren Umfeldes des HBF liegen. Zudem liegen maßgebliche Gemeindebereiche in erheblicher Entfernung zum Bahnhof.

Für einen ursprünglich vorgesehen weiteren zusätzlichen Bahnhof in Neuwittenbek bestehen im Fahrplangerüst keine zeitlichen Reserven, so dass dieser zunächst nicht weiterverfolgt wird; eine Änderung kann in dieser Hinsicht eintreten, wenn es zur Einrichtung eines StadtRegionalbahn-Systems in der Region Kiel kommt.

### 5.4.1.1.2 Strecke Kiel – Rendsburg – Schleswig – Husum

Auf dieser Strecke sind ab Ende 2014 auf Kreisgebiet neue Bahnhalte in Meldsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf geplant; weiter bestehen für den von der LVS vorgesehen Abzweiger nach Büsumer Straße/Fockbek folgende Planungen: Büdelsdorf, Mastbrook, Büsumer Straße/Seemühlen und ggf. Fockbek (siehe hierzu Kap. 5.4.1.1.3).

Der Vollständigkeit halber seien zusätzlich die auf Kieler Stadtgebiet gelegene zu reaktivierende Station Russee und Halte am bereits bestehenden Halt Kiel-Hasse, CITTI-Park erwähnt. Insbesondere letztere Maßnahme führt im Zusammenspiel mit den neuen Bahnstationen auf Kreisgebiet zu einer deutlich besseren Erreichbarkeit des benachbarten Einkaufszentrums aus dem Einzugsbereich der Strecke Kiel – Rendsburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Zeitgleich soll das Fahrplanangebot auf einen Halbstundentakt (an Werktagen) verdichtet und ein „Schell-Langsam-Konzept“ eingeführt werden. Die genannten neuen Bahnhalte sollen alle durch die „langsamen“ RB-Züge angefahren werden, während „schnelle“ RE-Züge zwischen Kiel und Rendsburg wie bisher nur in Felde halten werden.

#### 5.4.1.1.2.1 Meldsdorf

Der Bahnhof Meldsdorf soll an alter Stelle westlich des Bahnübergangs (Querung der K 4) entstehen. Mit dem vorgesehenen Stundentakt ergeben sich entscheidende Verbesserungen für Fahrten in/aus Richtung Rendsburg, von denen bei entsprechender Busanbindung auch die Bevölkerung aus dem Kieler Südwesten (Mettenhof) profitieren kann. Zum/vom HBF Kiel entstehen deutlich kürzere Reisezeiten. Relativiert werden diese Vorteile auch hier wie im Falle Kronshagens dadurch, dass Meldsdorf ganz überwiegend auf Kiel ausgerichtet ist und dort zahlreiche Quell-/Zielbeziehungen auch außerhalb des engeren Umfeldes des HBF liegen. Einige Gemeindebereiche und Kiel-Mettenhof liegen ebenfalls in erheblicher Entfernung zur Bahnstation.

#### 5.4.1.1.2.2 Achterwehr

Der Bahnhof Achterwehr soll neben dem Bahnübergang (Querung der L 194) als Bedarfshalt eingerichtet werden, d.h. die Züge halten nur auf Wunsch. Die Einrichtung dieses Haltepunktes ist angesichts der Ortsgröße und der nahen Station Felde hinsichtlich der Sinnhaftigkeit grundsätzlich nicht den anderen Reaktivierungsmaßnahmen ebenbürtig; sie ist jedoch dem Umstand geschuldet, dass das Fahrplangerüst die entsprechende zeitliche Reserve bietet (die ansonsten vor der Einfädelung in Kiel-Hassee auf die Strecke Kiel – Eckernförde – Flensburg „abzubbummeln“ wäre), die Lage den Siedlungsbereich gut erschließt und der Hal-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

tepunkt relativ kostengünstig herzustellen ist. Für die Bevölkerung von Achterwehr verbessert sich die Anbindung sowohl nach Kiel (schwerpunkthafte Ausrichtung) als auch nach Rendsburg dadurch deutlich.

### 5.4.1.1.2.3 Bredenbek

Die Station Bredenbek soll an völlig neuer Stelle entstehen. Die Anbindung dieser Gemeinde wird durch die Maßnahme erheblich gestärkt, da dann sowohl Richtung Kiel als auch Richtung Rendsburg stündliche Fahrmöglichkeiten mit relativ kurzen Fahrzeiten bestehen werden. Durch Busanbindung, aber auch Verknüpfung mit dem IV profitieren auch die umliegenden Gemeinden hiervon.

### 5.4.1.1.2.4 Schülldorf

Der Bahnhof Schülldorf ist bereits seit langem in der Diskussion und soll am alten Standort an der Straße „Am Bahnhof“ wieder eingerichtet werden. Er ist nicht in erster Linie mit dem Nachfragepotenzial, dass die Gemeinde selbst bietet, zu begründen. Vielmehr ist hiermit beabsichtigt, Vorteile für die Verkehrsbedürfnisse der südlich des Kanals gelegenen Gemeinden des Wirtschaftsraums Rendsburg, v.a. von Osternfeld, Osterrönfeld und auch Westerrönfeld, zu schaffen. Die bisherige Anbindung an den SPNV nur über den Bahnhof Rendsburg bedingt für die betroffenen Fahrgäste stets den Zwang zur Querung des NOK und die zeitintensive Befahrung der schleifenförmige Brückenauffahrt gleichsam in die Richtung des ursprünglichen Start- oder Zielortes. Über die Station Schülldorf können diese Nachteile zumindest für Verkehre in /aus Richtung Kiel vermieden werden. Allerdings ist hierbei zu bedenken, dass für die genannten Gemeinden auch dann eine fußläufige Erreichbarkeit nicht gegeben ist und infolgedessen ein Zu-/Abbringerverkehrsmittel in Anspruch genommen werden muss; dabei ist die Gemeinde Westerrönfeld sogar außerhalb üblicher B&R-Distanzen gelegen. Wichtig ist infolgedessen die Einrichtung einer gut abgestimmten Zubringerbuslinie. Für einige Teile des beschriebenen Bereiches wird auch die Nutzung des Bahnhofes Rendsburg wegen der dort zusätzlich vorhandenen „schnellen“ Verbindung nach wie vor interessant sein. Alle diese Faktoren schmälern die Attraktivität dieses Bahnhofes; aufgrund der Größe des Potenzials des Einzugsbereiches (auch als Einpendlerstandort) kann eine befriedigende Inanspruchnahme dennoch erwartet werden.

Bezüglich der Einrichtung eines Shuttle-Busses zur Bedienung der Station Schülldorf werden Gespräche mit den anzuschließenden Gemeinden hinsichtlich deren Vorstellungen zur Anbindung, aber auch zur Finanzierung des Shuttle-Busses zu führen sein. Die in diesem Zusammenhang erstellte Broschüre der LVS ist als Anlage 7 beigelegt.

Alternativ ist auch die Einrichtung eines Bahnhofs in Osterrönfeld geprüft worden, der näher am Siedlungsbereich liegt und außerdem auch von den Zügen Richtung Neumünster – Hamburg genutzt werden könnte. Es ergab sich jedoch, dass zur unmittelbaren Erschließung des Ortsbereiches der Halt im Übergangsbereich zur Hochbrücke bzw. auf dieser errichtet werden müsste, was aus technischen Gründen ausgeschlossen werden muss. Ein Standort an der früher vorhandenen Station im Bereich der Verzweigung der Strecken Rendsburg – Neumünster und Rendsburg – Kiel (ca. 2 km weiter südöstlich) befände sich bereits, ähnlich wie Schülldorf, in deutlichem Abstand zur eigentlichen Ortslage und würde die Nutzung durch die Züge von/nach Neumünster/Hamburg betrieblich sehr verkomplizieren. Zudem wird das Gelände gegenwärtig als Gastanklager genutzt; ferner ist auch hier eine Lage auf dem zur Hochbrücke führenden Hochdamm gegeben; beide Fakten hätten für die Herstellung einer zeitgemäßen Zugänglichkeit einen nicht vertretbaren finanziellen Aufwand nach sich gezogen.

### 5.4.1.1.3 Streckenabschnitt Rendsburg – Fockbek

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Änderungen auf der Verbindung zwischen Rendsburg und Kiel wird seitens der LVS eine Wiederaufnahme des Verkehrs auf dem von der früheren Strecke Rendsburg – Husum noch vorhandenen Teilstück zwischen Rendsburg und Büsumer Straße geplant; verfolgt wird von der LVS auch noch die Überlegung einer

## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Fortsetzung bis Fockbek, wofür allerdings der Streckenteil Büsumer Straße – Fockbek wiederaufgebaut werden müsste. Bahnhalte sind vorgesehen in Büdelsdorf (im Bereich der Abzweigung von der Hauptstrecke), Mastbrook (Nähe Kreuzung Schleswiger Chaussee), Büsumer Straße/Seemühlen und gegebenenfalls Fockbek (alter Bahnstandsstandort). Die Planungen beruhen auf dem Umstand, dass der im Zuge des Schnell-Langsam-Konzepts vorgesehene „langsame“ Zug Kiel – Rendsburg – Kiel in Rendsburg ohnehin ausreichend Wendezeit haben wird, um die Fahrt bis Fockbek und zurück durchzuführen; diese Zeit soll somit zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale genutzt werden. Besonders im Fokus stehen hier Pendler aus dem entsprechenden Einzugsbereich nach Kiel (und umgekehrt), die dann eine umsteigefreie, durchgängige Bahnverbindung erhielten. Ferner sieht die LVS Potenzial für Fahrgäste in Richtung Hamburg, Flensburg und auch Kopenhagen aufgrund der besseren Verkehrsbedienung im Netz Mitte ab 2014. Aber auch für Binnenverkehre im Bereich Fockbek / Rendsburg / Büdelsdorf werden von der LVS Vorteile und somit Nachfragepotenziale gesehen, zusätzlich wird eine Verknüpfung mit der Buslinie nach Heide zur Herstellung einer schnelleren Verbindung Kiel – Heide vorgeschlagen. Es besteht allerdings bereits derzeit eine Verknüpfung mit den Zügen zwischen Rendsburg und Kiel sowie der Schnellbuslinie 3050 Rendsburg – Eckernförde am Bahnhof Rendsburg.

Der Bauausschuss der Stadt Rendsburg hat in diesem Zusammenhang das Angebot der LVS zur kostenfreien Überplanung innerstädtischer Verknüpfungsanlagen an der Teilstrecke Rendsburg – Seemühlen angenommen; Ergebnisse (Investitionskosten und jährlich wiederkehrende finanzielle Belastungen) sind abzuwarten.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Gemeinde Fockbek hat gegen die Reaktivierung der Bahnstrecke und des Bahnhofes in Fockbek gestimmt.

### **5.4.1.1.4 Sonstige Strecken**

Die in früheren LNVPen angedachte Einrichtung von Stationen in Alt-Duvenstedt (Strecke Flensburg – Schleswig – Rendsburg – Neumünster – Hamburg) und Aukrug-Ost (Strecke Neumünster – Heide) werden z.Zt. nicht weiter verfolgt.

## **5.4.2 Busverkehr**

Nach der Beschreibung der zu erwartenden Maßnahmen im Schienenverkehr werden nachfolgend die Perspektiven des Busverkehrs, der im Zuständigkeitsbereich des Kreises als Aufgabenträger liegt, dargestellt.

### **5.4.2.1 Verknüpfung Bus/Schiene und Bus/Bus**

Bei den derzeit bereits bedienten Verknüpfungspunkten Bus/Schiene und Bus/Bus besteht Handlungsbedarf insbesondere im Zusammenhang mit der Herstellung der Barrierefreiheit. Ergänzend könnte an einigen Standorten die Fahrgastinformation durch dynamische Fahrgastinformationssysteme verbessert werden. Konkrete Vorgaben für die Ausstattung von Verknüpfungspunkten gibt es derzeit nicht.

Der konkrete barrierefreie Ausbau und die Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit dynamischer Fahrgastinformation ist in der Laufzeit des RNVP (Maßnahmeplan zur Barrierefreiheit, vgl. 5.5.2) konkret zu ermitteln und sollte sodann in den Investitionsmaßnahmen für die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV aufgenommen werden.

### **5.4.2.2 Angebotsänderungen im Busverkehr**

#### **5.4.2.2.1 Ausrichtung von Busverkehren auf die SPNV-Bedienung**

##### **5.4.2.2.1.1 Station Kronshagen**

Zu den diesbezüglichen Perspektiven wird auf die Ausführungen unter 5.4.2.2.4.3 verwiesen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 5.4.2.2.1.2 Reaktivierung von Bahnhaltungen an der Strecke Kiel – Rendsburg - Fockbek

Für die von der LVS geplante Angebotsverbesserung auf der Strecke Kiel – Rendsburg – Büsumer Straße (-Fockbek) ist von der LVS die als Anlage 7 beigefügte Informationsbrochure erstellt worden. Sie stellt die ab Dezember 2014 geplanten Maßnahmen vor.

Gemäß der internen Potenzialanalyse der LVS und der Bewertung der Reaktivierung von Bahnhaltungen wird der Halt Schülldorf wie folgt bewertet: „Nachteilig für den Standort der Station ist die Ortsrandlage und somit die schlechte fußläufige Erreichbarkeit. Eine schnelle und auf den Bahnverkehr abgestimmte Busanbindung ist daher zwingende Voraussetzung für die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste aus diesem fast 1.000 Personen zählenden Berufverkehrspotenzial.“

Beim Potenzial werden die aus den Gemeinden Osterrönfeld und Schacht-Audorf nach Rendsburg auspendelnden Personen im Gegensatz zur LVS nicht als Potenzial gesehen. Dieses Potenzial kann bereits mit den vorhandenen Buslinien nach Rendsburg und zurück fahren.

Die LVS geht davon aus, dass bei Realisierung des Fahrplanentwurfs für den SPNV die Gemeinden Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schacht-Audorf und Schülldorf mit einem Shuttle-Bus an den Bahnhof Schülldorf angeschlossen werden. Die Kosten für diesen Shuttle-Bus sind entsprechend der Aufgabenteilung gemäß ÖPNV-Gesetz vom Aufgabenträger für den „übrigen ÖPNV“, also vom Kreis Rendsburg-Eckernförde zu tragen.

Die LVS hat anlässlich eines Gesprächs zum Bahnhof Schülldorf einen Fahrplan vorgestellt, der die Bedienung von Schülldorf an Werktagen von 5:45 Uhr bis 21:11 Uhr vorsieht. Es entstehen hier Kosten für ein zusätzliches Fahrzeug sowie erhebliche Personalkosten und natürlich auch noch die Betriebskosten. Die LVS beziffert die Kosten auf rd. 160.000 € pro Jahr.

Es ist heute nicht absehbar, mit welcher Platzkapazität ein entsprechendes Fahrzeug ausgestattet sein müsste. Insofern kann derzeit auch noch nicht der Kostenrahmen verlässlich ermittelt werden. Dies ist auch für die Zuordnung der Einnahmen nicht möglich. Im Rahmen des SH-Tarifs werden die Einnahmen für die Beförderung mit Bus und Bahn zwischen den beiden Unternehmen aufgeteilt. Das bedeutet für den Bus-Shuttle nur einen relativ geringen Einnahmeanteil.

Ferner werden die neuen Bahnhalte dazu führen, dass Fahrgäste, die heute den Bus benutzen, zukünftig die Bahn benutzen werden. Damit gehen den Linienverkehrsunternehmen in der Stadt Rendsburg und auf der Achse von Rendsburg nach Kiel Fahrgeldeinnahmen verloren, die dann entweder zu einem höheren Ausgleich durch den Aufgabenträger oder/und zur Reduzierung des Verkehrsangebotes führen werden.

Inwieweit es durch das neue zusätzliche Verkehrsangebot zu einer höheren Fahrgastzahl insgesamt kommen wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Es wird vorgeschlagen, dass in Gesprächen mit den Gemeinden unter Beteiligung des Kreises und der betroffenen Verkehrsunternehmen die nachstehenden Themen unter Berücksichtigung der vorhandenen Gutachten und Untersuchungen erörtert werden:

- Erwartung der LVS an die künftige Fahrgastnachfrage,
- Investitionskosten, die von den einzelnen Gemeinden im Streckenverlauf zu tragen wären,
- jährlich wiederkehrende Kosten (Betriebs- bzw. Unterhaltungskosten),
- Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage, die derzeit mit Bussen befördert werden,
- Auswirkungen auf das derzeitige Fahrplanangebot (Bus),
- Anbindung der jeweiligen Bahnstationen an den Bus,
- Zeitplanung für die Umsetzung der Maßnahmen.

Die LVS hat am 19.10.2012 darum gebeten, dass sie im 1. Quartal 2013 eine schriftliche Mitteilung des Aufgabenträgers über die Einrichtung des Shuttle-Busses bekommt, um die Realisierung der Baumaßnahmen für die Reaktivierung der Station Schülldorf vorantreiben

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

zu können. Der LVS wurde der zustimmende Beschluss des Kreistages zur Einrichtung des Shuttle-Busses und zur Übernahme der Kosten mit Schreiben vom 25.3.2013 mitgeteilt.

Für die Bus-Anbindung an den Bahnhof Schülldorf wird ein Bedienungsvorschlag bis zum Herbst 2013 erarbeitet. Hierbei soll auch die Anbindung von Schacht-Audorf berücksichtigt werden.

### 5.4.2.2.2 Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr werden einerseits die Schülerinnen und Schüler befördert und andererseits die Auszubildenden sowie auch die Studierenden. Gerade im Bereich der Schüler und Schülerinnen ist durch die Veränderungen bei den Schulstandorten und durch die freie Schulwahl sowie aufgrund eines derzeit nicht vorhandenen Schulentwicklungsplanes keine gesicherte Prognose möglich. Das vorhandene Bussystem hat bereits in der Vergangenheit bewiesen, dass es ausreichend flexibel ist, um kurzfristig auf sich ändernde Anforderungen zu reagieren. Die vorhandenen Verkehrsunternehmen haben dies in der Vergangenheit mehrfach bewiesen. Beispielhaft sei hier die Einführung der verlässlichen Grundschule genannt. Aktuell konnte auch für sich neu ergebende Verflechtungen im Schülerverkehr zwischen Kiel-Neumeimersdorf und Flintbek in Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und dem Verkehrsunternehmen eine Lösung gefunden werden.

Besonders ist auch auf die zunehmenden freiwilligen Arbeitsgemeinschaften in den Nachmittagsstunden sowie die wachsende Funktion der Schule als sozialer Mittelpunkt für Jugendliche mit Bildungs- und Freizeitaktivitäten hinzuweisen, die vom Grundsatz her eine Gewährleistung von Verkehrsangeboten in den Nachmittags- und frühen Abendstunden erforderlich erscheinen lässt.

Für die Verkehrsgestaltung vor Ort wird – wie im Bereich Bordesholm vorhanden – die Einrichtung örtlicher Arbeitskreise aus Vertretern der Schulträger, der Schulen, der Eltern und der Unternehmen angeregt.

### 5.4.2.2.3 Busliniengrundnetz-Konzept des Landes

Der LNVP für die Jahre 2008 bis 2012 enthält auf den Seiten 91 bis 93 Vorschläge des Landes für ein landesweites Buslinien-Grundnetz Schleswig-Holstein ab 20xx. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde werden folgende Linien vorgeschlagen:

- a) Kappeln – Eckernförde
- b) Eckernförde – Schleswig
- c) Eckernförde – Rendsburg
- d) Rendsburg – Hohn – Erfde
- e) Rendsburg – Heide
- f) Hanerau-Hademarschen – Heide/Meldorf
- g) Hanerau-Hademarschen – Wacken – Itzehoe
- h) Hanerau-Hademarschen – Schenefeld – Itzehoe
- i) Rendsburg – Hohenwestedt – Itzehoe
- j) Felde – Nortorf – Hohenlockstedt
- k) Nortorf – Bordesholm – Preetz
- l) Kiel – Rendsburg (Süd)
- m) Kiel – Gettorf
- n) Gettorf – Holtsee – Rendsburg

Zu den vorstehend aufgeführten Linien gibt es nachstehende Erkenntnisse bzw. Einschätzungen:

Die Verbindung Kiel – Jevenstedt wurde für etwas mehr als ein Jahr mit einer Schnellbuslinie angeboten. Dieser wurde im Jahre 2010 mangels Nachfrage wieder eingestellt,

Die Linie Eckernförde – Rendsburg wird seit vielen Jahren als Schnellbusverbindung erfolgreich gefahren.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Die Verbindungen Kappeln – Eckernförde und Eckernförde – Schleswig haben bereits heute einen guten Standard und bieten sich für ein Buslinien-Grundnetz an ebenso wie Kiel – Gettorf, die derzeit allerdings über Eckernförde und Schleswig bis Flensburg weitergefahren wird (Linie 4810). Auf dem Abschnitt zwischen Gettorf und Kiel ZOB sollte für diese angesichts des derzeit weitgehenden Parallelangebots zur Schiene über alternative Fahrtwege, wie z.B. über Osdorf und Felm, nachgedacht werden. Denkbar wäre auch, in Kiel die Universität besser zu erschließen. Zwingend erforderlich wäre hierfür jedoch vor dem Hintergrund der heute vergleichsweise hohen Nutzerzahlen zunächst eine eingehende Nachfrageanalyse, um im Ergebnis eine Attraktivitätsminderung der Bedienung zu vermeiden.

Ebenso wäre die Linie Rendsburg – Heide mit ihrem 2-Std.-Takt in ein Busgrundnetz einzufügen. Für die Linie Rendsburg – Hohenwestedt könnte auf der Grundlage des beträchtlichen Gesamtangebotes aller in diesem Korridor verkehrenden Linien ebenfalls ein 2-Std.-Takt angestrebt werden, der in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden könnte. Speziell für den verkehrintensiven Abschnitt Jevenstedt – Rendsburg wäre eine ganztägige Verdichtung auf den Stundentakt anzustreben.

Für eine Relation Nortorf – Bordesholm – Preetz wird kein Bedarf gesehen. Alternativ könnte die Relation Nortorf – Blumenthal – A 215 – Kiel als Schnellverbindung in Erwägung gezogen werden, da es sich hierbei um eine recht bedeutende Pendlerbeziehung handelt und die Alternative SPNV wegen der umwegigen Verbindungen hier eher unattraktiv ist.

Die Möglichkeiten zu einer wirtschaftlichen Verkehrsdurchführung sind bei allen Grundnetzlinien auszuloten.

Bei den übrigen Verbindungen wird derzeit keine ausreichende Nachfrage für eine Buslinien-Grundnetz-Verbindung gesehen. Das Beispiel des Schnellbusses von Jevenstedt nach Kiel hat als Praxisversuch gezeigt, dass sich ein derartiges Angebot am Markt nicht etabliert.

### 5.4.2.2.4 Stadtverkehrsbereiche

#### 5.4.2.2.4.1 Stadtverkehrsbereich Rendsburg

Im Stadtverkehr Rendsburg werden die Städte und Gemeinden Rendsburg, Büdelsdorf, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Nübbel, Schülup, Schacht-Audorf, Rickert und Fockbek im Wirtschaftsraum Rendsburg bedient. In den vergangenen Jahren wurde das Fahrplanangebot stetig an die sich ändernde Nachfrage angepasst und bis auf die Linien 17a und 18 vertaktet. Innerhalb der Woche wurde in den Abendstunden das Angebot durch eine Anpassung an die Nachfrage reduziert. Bei Veranstaltungen in Rendsburg wird das ÖPNV-Angebot bis in die Nachtstunden erweitert. Im Jahre 2010 wurde der ZOB-Bereich für eine wesentlich verbesserte barrierefreie Zugänglichkeit umgebaut und der Eingang zum ZOB-Büro, das vom Stadtverkehr betrieben wird, jedoch für Auskünfte über alle Unternehmen genutzt wird, wurde mit einer automatisch schließenden Tür versehen.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot des Stadtverkehrs im Wirtschaftsraum Rendsburg soll auch künftig in der heute vorhandenen hohen Qualität aufrechterhalten werden.

Hinsichtlich der Planung zur Einrichtung eines Schienenverkehrs zwischen Rendsburg und Büsumer Straße bzw. Fockbek ist festzustellen, dass der betroffene Einzugsbereich in das Rendsburger Stadtverkehrssystem integriert ist und auch mit dem werktäglichen 20-min-Takt den dort üblichen hohen Attraktivitätsstandard bereits derzeit bietet. In einem von der den Stadtverkehr betreibenden Fa. Sievers in Auftrag gegebenen Gutachten wird vor diesem Hintergrund gegenüber der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke eine zurückhaltende Position eingenommen. Es wird betont, dass auch für diesen Fall das bestehende Busangebot unverändert weiter aufrecht erhalten werden sollte, um Einbußen bei der Gesamtangebotsqualität im betroffenen Bereich zu vermeiden. Gleichwohl wird für diesen Fall im Busverkehr ein Fahrgastverlust (durch Wanderungen zum SPNV) in Höhe von 8% angenommen, was die Einnahmen schmälert und den Zuschussbedarf erhöht; wird die Schiene nur bis Büsumer Straße reaktiviert, sind die Wanderungen (aber auch das Potenzial für die Schiene) deutlich geringer. Letztlich muss auch die Stadt Rendsburg über die Realisierung

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

dieses Projekts entscheiden. Sollte sich die Stadt für eine Reaktivierung der Schienenstrecke von Rendsburg bis zur Büsumer Straße entscheiden, ist das Angebot von Schiene und Stadtverkehr in diesem Bereich zu überprüfen, um Doppelbedienungen zu vermeiden und eine Vernetzung herzustellen.

Handlungsbedarf kann sich in den nächsten Jahren auch durch die Ausweisung des neuen interkommunalen Gewerbegebiets Rendsburg/Osterrönfeld südlich der B 202 ergeben: Dieser Bereich liegt in erheblicher Entfernung zu den vorhandenen Buslinien, so dass bei Entstehung eines entsprechenden Nachfragepotenzials durch Unternehmensansiedlungen eine direkte Busanbindung im Rahmen der Finanzierbarkeit sicherzustellen ist.

### 5.4.2.2.4.2 Stadtverkehrsbereich Eckernförde

Für die künftige Gestaltung des Stadtverkehrs in Eckernförde gibt es einen Vorschlag. Dieser Vorschlag berücksichtigt das Verkehrskonzept der Stadt Eckernförde und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Eckernförde von 2006.

Die nachstehenden Merkmale eines modernen Stadtbussystems werden aufgeführt:

- Übersichtliches Liniennetz, das kurze Fahrzeiten ermöglicht.
- Verknüpfung aller Stadtbuslinien an einer Rendezvous-Haltestelle in der Innenstadt. Konsequenter Taktfahrplan. Danach AST-Verkehr.
- Dichte Haltestellenfolge (ca. 250 - 300 m), damit flächendeckende Erreichbarkeit.
- Beschleunigungsmaßnahmen Busspuren, Busschleusen vor Ampeln und Ampelvorrangschaltung.
- Niederflurgerechte, einheitliche und attraktive Haltestellen mit einer umfassenden Fahrgastinformation.
- Moderne Niederflurbusse.
- Übersichtlicher und leicht verständlicher Tarif.
- Umfassende Werbe-, und PR-Strategie und offensive Informationspolitik.

Auf der Basis der vorstehenden Punkte wurde ein konkreter Fahrplanentwurf erstellt. Für das weitere Vorgehen wird vorgeschlagen, dass während der Gültigkeit dieses RNVP geklärt wird ob der Vorschlag Grundlage für ein zukünftiges Stadtverkehrskonzept sein kann. Bei einem positiven Ergebnis dieser Prüfung sollten die konkreten Schritte für die Umsetzung dieses Vorschlages mit allen Beteiligten erörtert werden und es sollte auch geprüft werden, ob der Vorschlag noch Bereiche enthält, die noch nicht zufriedenstellend gelöst sind. Hier wird insbesondere an die Belange der zu befördernden Schülerinnen und Schüler gedacht.

Aktuell hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der politischen Parteien und von Interessengruppen mit starkem Bezug zum ÖPNV zur Analyse, Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV konstituiert und die Diskussion aufgenommen. Ein Abschluss der Beratungen der Arbeitsgruppe wird für Spätherbst 2013 erwartet. Das erarbeitete Konzept geht dann auch der Kreisverwaltung zu.

### 5.4.2.2.4.3 Stadt- und Stadtregionallinien im näheren Kieler Umland

Konkrete Planungen für Veränderungen in diesem Bereich, soweit sie den Kreis Rendsburg-Eckernförde betreffen, liegen zur Zeit nur im Falle der Linien 900/901/902 vor. Zwar sollen sich auch bei diesen im Kreisgebiet Linienführungen und Fahrtenhäufigkeiten vom Grundsatz her nicht verändern, wohl aber können sich die Fahrplanlagen verschieben: Im Rahmen der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der Bedienung auf dem Halbast zwischen Kiel HBF und Kiel-Rönne wird eine Änderung des Bedienungskonzeptes speziell zwischen Kiel-Wellsee und Rönne geprüft, was bei Umsetzung Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung der betreffenden Linien insgesamt haben kann.

Weiter ist die gut angenommene Schnellbuslinie 902 in den nächsten Jahren besonders hinsichtlich ihrer Nachfrageentwicklung zu beobachten; weitere Steigerungen könnten auch in der HVZ 2 eine zeitweise Verdichtung auf einen 30-min-Takt erfordern, was auch eine deutliche Attraktivitätssteigerung dieser Verbindung bedeuten würde. Hingegen müssen die nörd-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

lich der Gemeinde Dänischenhagen gelegenen Teilstrecken der „900er“ Linien vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der „Bedienungsgerechtigkeit“ kritisch beobachtet werden. Leistungseinsparungen könnten hier notwendig werden, zumal andere Teilräume im Kreis mit vergleichbaren Potenzialen bereits heute mit spürbar geringeren Fahrtenangeboten versorgt werden. Ein für den Schulstandort Surendorf bedarfsgerechtes Fahrtenangebot im Schülerverkehr muss dabei in jedem Fall gewährleistet werden.

Neben diesen Anpassungen kann sich Änderungsbedarf aus der Wiederinbetriebnahme von Bahnhöfen ergeben. Insbesondere im Hinblick auf den Bahnhof Melsdorf sind Möglichkeiten zur Verknüpfung mit dem Stadt- oder StadtRegionalverkehr Kiel zu prüfen; dabei stehen (angesichts der Flächenausdehnung) weniger die Erschließung der Gemeinde selbst, sondern eher der Bereich Mettenhof und ggf. Kronshagen im Mittelpunkt des Interesses; mit einer solchen Anbindung kann für diese eine deutliche Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten in/aus Richtung Rendsburg erreicht werden. Nach Information des Amtes Achterwehr wird die Gemeinde Melsdorf am zukünftigen Bahnhof eine entsprechende bauliche Verknüpfungsmöglichkeit errichten.

Die Reaktivierung der Bahnstation in Kronshagen bedingt v.a. die Notwendigkeit der fahrplantechnischen Verknüpfung mit der Linien 71/72. Alternativ ist eine Neuordnung des gesamten Bedienungskonzepts der Gemeinde, die sich z.B. an der z.Zt. im Spätverkehr erfolgenden Führung der Linie 34 orientiert oder aber einen Abstecher dieser Linie im Gemeindezentrum zum Bahnhof beinhaltet, in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Wenngleich die betriebliche Umsetzung problematisch ist, erscheint es mit dem Ziel der Kostensenkung zusätzlich zu vorgenannten (möglichen) Anpassungen erforderlich, Möglichkeiten der Minimierung von parallelen Fahrtenangeboten zwischen den Stadt- bzw. StadtRegionallinien und den reinen Regionallinien durch Zusammenlegung von Fahrzeugumläufen zu überprüfen; dies betrifft die Strecken vom Kieler Zentrum Richtung Kiel-Suchsdorf – Gettorf (– Eckernförde), Kronshagen – Quarnbek – Achterwehr, Kiel-Russee – Achterwehr (– Brendbek – Rendsburg/- Westensee – Emkendorfer Kreuz) und Schulensee – Rammsee – Mielkendorf – Emkendorfer Kreuz. Die genannte Umsetzungsproblematik entsteht dadurch, dass entweder Anschlussfahrten an den Stadtverkehr mit Umsteigezwang und Notwendigkeit der Anschlusssicherung geschaffen oder aber – bei Übernahme von Stadtverkehrsfunktion durch die Regionalbusfahrt – Einklang der Zeitlagen für die Regionalbusfahrten und des Taktgefüges des Stadtverkehrs hergestellt werden müssen.

Alle dargestellten Maßnahmen müssen in enger Abstimmung zwischen dem Kreis und dem benachbarten, unmittelbar betroffenen Aufgabenträger, der Landeshauptstadt Kiel, erfolgen. Zu beachten ist dabei, dass die Verkehre der KVG den Bestimmungen des Verkehrsvertrages mit dem Eigenbetrieb Beteiligungen unterliegen (vgl. 5.1).

Weiter ist festzustellen, dass die Umsetzung des in der Diskussion befindlichen StadtRegionalbahn-Projektes natürlich tiefgreifende Änderungen im Busverkehr gerade des engeren Kieler Bereiches nach sich zöge. Wie an anderer Stelle bereits gesagt, wäre aber (ungeachtet der derzeitigen Beschlusslage) mit einer Realisierung erst während der Laufzeit des nächsten RNVP zu rechnen, so dass hierauf an dieser Stelle nicht weiter eingegangen wird.

### 5.4.2.2.5 Tourismusorientierte Verkehrskonzepte

Für die im Kreisgebiet vorhandenen, touristisch nachgefragten Regionen wird über verkehrliche und tarifliche Angebote nachgedacht.

In 2012 wurde im Auftrag der LVS eine umfangreiche Expertise zu touristischen Potenzialen im ÖPNV in Schleswig-Holstein angefertigt. Hier wurden zum einen zahlreiche statistische und gutachterliche Erkenntnisse ausgewertet und zum anderen in mehreren Workshops Urlaubsgäste in verschiedenen Teilregionen Schleswig-Holsteins befragt. Die Ergebnisse können an dieser Stelle nicht in aller Detailliertheit dargestellt werden, jedoch können einige



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

grundlegende Aussagen mit Relevanz für den touristischen ÖPNV im Kreis getätigt werden. Als wichtige Rahmenbedingungen können herausgearbeitet werden:

- Es gibt in Schleswig-Holstein je nach Teilregion deutliche Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl bei der Urlaubsreise (An- und Abreise). Die für den Kreis Rendsburg-Eckernförde sehr bedeutende Gruppe der Urlaubsgäste an der Ostseeküste weist (im Gegensatz z.B. zur Nordseeküste) bei weitem den höchsten PKW-Anteil auf (nur 3% kommen mit Bahn oder Bus). Somit muss eine sehr hohe PKW-Verfügbarkeit bei dieser Gästegruppe unterstellt werden.
- Im „übrigen Schleswig-Holstein“ (d. h. weder Ostsee- noch Nordseeküste) liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs rd. 10x so hoch mit deutlicher Dominanz des Verkehrsmittels Bus (22%). Insgesamt ist auch zumindest bezogen auf die Verhältnisse im Kreis Rendsburg-Eckernförde die Gesamtgruppe wesentlich kleiner.
- Hinsichtlich der Mobilität vor Ort ist von Bedeutung, dass 2/3 der Gäste während ihres Aufenthaltes Ausflüge unternehmen, im Mittel insgesamt knapp vier. Die Prioritäten bei den Ostseeküsten-Touristen liegen hier bei
  - maritimen Attraktionen einschließlich Stränden, Schiffstouren und Seebrücken,
  - Innenstädten und
  - Shopping-Centern.
- Weitere Ziele wie Baudenkmäler, Natur-/Nationalparks oder sonstige landschaftlichen Attraktionen genießen bei dieser Gruppe relativ nachrangige Priorität; Gäste des Binnenlands haben hieran merklich mehr Interesse, wenngleich auch dort die o. g. Ziele sehr wichtig sind.
- Die „ÖPNV-Affinität“ ist bei der Gruppe der Urlauber mit den im vorstehenden Unterpunkt genannten Interessenschwerpunkten größer als beim klassischen „Strandurlauber“ - der relativ hohe ÖPNV-Anteil bei der Anreise der Besucher des „übrigen S-H“ scheint dies zu stützen.
- Insgesamt gibt es große zielgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Wünsche zu Linien und Zielen.
- Generell als günstig für die ÖPNV-Nutzung im Urlaub sind Ausflüge in Städte/Städtereisen, Kombination verschiedener Verkehrsmittel, problematische Parkplatz- und IV-Situationen sowie die ÖPNV-Fahrtberechtigung einschließende Touristentickets anzusehen.

Die Analyse der ÖPNV-spezifischen Bedürfnisse der Touristen ergab, dass die Bereiche „Tarife/Tickets“ sowie „Information“ von besonders hoher Relevanz sind.

Konkret wurde u. a. Folgendes ermittelt:

- Oft werden bei der Mobilitätsinformation vor Ort Defizite gesehen; z.B. kommen die Informationen über tarifliche Angebote nicht bei den Touristen an (d.h. auch attraktive Ticketangebote oder auch die Möglichkeit der Durchtarifierung im Rahmen des SH-Tarifs sind nicht ausreichend bekannt);
- im Endergebnis erweist sich das tatsächliche ÖPNV-Angebot dann oft besser als erwartet; 55-75% der Gäste landesweit bewerten den ÖPNV als gut oder sehr gut.
- die aktive Informationsbeschaffung der Gäste hält sich in Grenzen.
- Gewünscht werden z.B.
  - übersichtliche, gut lesbare Fahrpläne,
  - ÖPNV-Informationen nicht nur an Bahnhöfen und Bushaltestellen, sondern z.B. auch in Gaststätten oder an öffentliche Stadtplanaushängen oder anderen öffentliche Orten,
  - gute Beschilderung,
  - kompetente und aktive Informationstätigkeit auch bei den örtlichen Kurverwaltungen und auch bei den Beherbergungsbetrieben.

Hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung ist festzustellen:

- Wert gelegt wird auf eine einfache, kostengünstige und flexible Nutzung des ÖPNV vor Ort;

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

- Gewünscht werden im tariflichen Bereich
  - Mehrtagestickets,
  - Mehrpersonentickets (beide regional gültig),
  - Gruppenzeitkarten,
  - Ferientickets.
- Aber auch in Gästekarten, die zur ÖPNV-Benutzung berechtigen, wird ein wichtiger Anreiz zur ÖPNV Nutzung gesehen.

Für die touristischen Verkehre ergeben sich unter den genannten Bedingungen diese Folgerungen:

In erster Linie für Verbindungen, die die großen Ferienorte an der Ostseeküste (Brodersby, Damp, Waabs, Eckernförde, Noer/Schwedeneck) untereinander sowie diese mit den Städten verbinden, sind in diesem Segment zumindest saisonal Fahrgastpotenziale in größerem Umfang vorhanden, wenngleich die aufgezeigte sehr hohe PKW-Verfügbarkeit zu berücksichtigen ist. Die entsprechenden Fahrtbeziehungen werden bereits heute großteils gut bedient. Örtliche Verbesserungen, wie z.B. eine verbesserte Anbindung des Ostseebades Schönhaagen oder ein „Lückenschluss“ zwischen Eckernförde (Verknüpfung mit SPNV, Buslinien 3010 und 3050) und Krusendorf (VRK-Linie 900), wären allerdings zu prüfen. Problematischer erscheinen angesichts der aufgezeigten Prioritäten der Küstenurlauber und der deutlich geringeren Urlauberzahl im Binnenland dessen Anbindung bzw. Verknüpfungen zwischen diesen beiden Bereichen. Ähnliches gilt für Spezialangebote wie z.B. Fahrradbusse. Die offenbar höhere ÖPNV-Affinität von Binnenlandurlaubern ist dabei zu berücksichtigen, so dass ausreichend attraktive Angebote geschaffen werden sollten. Dazu ist aber auch eine Drittmittelfinanzierung notwendig. Vorstellbar wären hier die örtliche Ebene oder die Aktiv-Regionen. Als zielführend sind zum einen die Verbesserung der Erreichbarkeit (v. a. abgestimmte Zu- und Abbringerverkehre von und zu Bahnhöfen), zum anderen aber auch die Schaffung ausreichend attraktiver Fahrplanangebote, die eine hohe zeitliche Verfügbarkeit gewährleisten, anzusehen. Solche Maßnahmen wären jedoch mit erheblichen Mehrleistungen und Mehrkosten verbunden.

Für die nächsten Jahre gilt es zunächst, für alle touristisch relevanten Bereiche (Großräume Ostseeküste, Aukrug, Westensee, Wittensee, Hüttener Berge), die ermittelten Mängel hinsichtlich der ÖPNV-Information zu beseitigen und hier Verbesserungen zu bewirken (aufgrund der eingeschränkten Eigeninitiative der Gäste müssen diese gleichsam „über die ÖPNV-Informationen stolpern“); die Mitwirkung der örtlichen bzw. regionalen Touristikinstitutionen ist hierbei vonnöten. Weiter sind in der Zusammenarbeit mit der NSH Möglichkeiten, den Wünschen in tariflicher Hinsicht entgegenzukommen, auszuloten und soweit möglich umzusetzen; besonders zu berücksichtigen ist wegen der einfachen Handhabbarkeit das Modell „Kurkarte = Fahrkarte“ (auch hier in Zusammenarbeit mit den Kurverwaltungen). Auch Tarifangebote, die z.B. eine Schifffahrt mit dem ÖPNV kombinieren, können hier von Belang sein. Zu beachten ist grundsätzlich eine Kompatibilität mit dem SH-Tarifsystem (z.B. Vermeidung von Unterlaufungen vorhandener Fahrkartenarten), die Wahrung der Übersichtlichkeit sowie die Vermeidung von Mindereinnahmen.

Verbesserungen in der ÖPNV-Bedienung, wie oben aufgezeigt, sind hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit – v. a. im Binnenland auch in Kooperation mit Dritten – zu prüfen und ggf. umzusetzen. Die im Kreis tätigen Touristikorganisationen, der ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam einen Maßnahmenplan einschließlich Finanzierungsplan erarbeiten, um den Kreis Rendsburg-Eckernförde auch als ÖPNV-freundlichen Tourismuskreis zu profilieren.

### 5.4.2.2.6 Teilbereiche mit alternativen Bedienformen

Unter alternativen Bedienformen werden insbesondere nachstehende Verkehrsformen verstanden:

- Anrufsammeltaxi

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

- Anruflinientaxi
- Rufbus
- Bürgerbus.

Die Realisierung dieser Bedienformen ist zu erwägen, wenn der vorhandene Linienverkehr mit Bussen und Kleinbussen im ÖPNV aus Kapazitätsgründen nicht oder nicht mehr sinnvoll ist. Die Ursachen dafür können sowohl in einer geringeren Nachfrage aufgrund von Veränderungen in der Infrastruktur, wie z.B. bei Schulstandorten, aber auch der demografische Wandel sein.

Einerseits werden die Verkehrsunternehmen diese alternativen Bedienformen aus eigenem Interesse einsetzen, um unnötige Kosten zu vermeiden. Andererseits kann es sein, dass Gemeinden durch alternative Bedienformen an Haltestellen mit dem „klassischen“ Linienverkehr angebundener werden möchten. Wenn dieser Bedarf vor Ort gesehen wird, kann und sollte die örtliche Ebene initiativ werden. Der Kreis kann sich an der Finanzierung beteiligen. Hierfür wären die jeweiligen Einzelfälle zu betrachten und zu bewerten.

### 5.4.3 Fährschiffahrt auf der Kieler Förde

Im Bereich der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde wird von einem Fortbestehen des derzeitigen Angebotes ausgegangen.

### 5.4.4 Verknüpfung und Integration des ÖPNV/SPNV mit dem Individualverkehr

#### 5.4.4.1 Verknüpfung mit dem Pendlerportal

Mit der Internet-Seite „[www.pendler-portal.de](http://www.pendler-portal.de)“ gibt es eine bundesweit angebotene Möglichkeit, Fahrgemeinschaften zu bilden. Hierfür gibt es zwei Varianten: einmal dadurch, dass der Nutzer bei anderen Personen mitfährt oder dadurch, dass der Nutzer sein Fahrzeug für die Mitbenutzung durch Dritte anbietet. Diese Form der Bildung von Fahrgemeinschaften unterliegt nicht den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes, wenn das Entgelt für die Beförderungsleistung die Betriebskosten nicht übersteigt.

Die Benutzung dieses Portals ist kostenlos. Dem Mitfahrgelegenheiten suchenden Nutzer werden nicht nur die möglichen Mitfahrgelegenheiten angezeigt sondern es wird zugleich ein Link zu der Fahrplanauskunft angeboten. So hat der Nutzer immer die Wahlmöglichkeit, ob er den öffentlichen Personennahverkehr oder aber eine Mitfahrgelegenheit in Anspruch nehmen möchte.

Der derzeitige Schwerpunkt liegt beim Pendlerportal auf die bessere Nutzung durch mehr Personen bei regelmäßig stattfindenden Fahrten. Für die Zukunft sollte erwogen werden, das Pendlerportal auch für einzelne Events, wie Konzerte oder aber auch für große öffentliche Veranstaltungen wie z.B. den Schleswig-Holstein-Tag anzubieten. Ergänzend wird auch auf die Ausführungen in Kap. 5.3.5 verwiesen.

Dies sollte mit dem Betreiber des Portals zielführend erörtert werden.

#### 5.4.4.2 Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride

Die Möglichkeiten zur Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr werden derzeit an vielen Orten durch Park & Ride-Plätze verbessert. Durch die Herstellung von Park & Ride-Parkplätzen in der Nähe von öffentlichen Verkehrsmitteln (Busse und Bahnen) wird der Verkehr mit dem PKW in die Innenstädte reduziert und damit werden auch die negativen Begleitumstände der PKW-Nutzung reduziert.

In der Fläche gibt es hierfür weniger Ansätze als in Ballungsräumen.

Die Einrichtung von Bike & Ride – Stationen ist schon eher für den ländlichen Raum geeignet. Bisher wird dieser Bereich nur zögerlich ausgebaut. In Mecklenburg-Vorpommern gibt

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

es Vorhaben, die auch auf die Einbeziehung von „Elektrofahrrädern“ als Zu- und Abbringer für abseits der gut bedienten Verkehrsachsen gelegenen Räume zum/vom ÖPNV abzielen. Dieser Aspekt sollte angesichts der stark zunehmenden Verbreitung der Elektrofahrräder zukünftig stärker beachtet werden. Gerade vor diesem Hintergrund ist unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-/Nutzenverhältnisses eine vermehrte Ausstattung von Bushaltestellen mit diebstahl- und standsicheren Fahrradabstellplätzen (nach Möglichkeit überdacht bzw. in abschließbaren Fahrradboxen) anzustreben. Sinnvoll ergänzt werden sollte ein solches Vorgehen durch die Bereitstellung von Darstellungen von mit solchen Anlagen ausgestatteten Haltestellen in Kartenmaterialien oder/und Fahrplanauskunftsmedien.

Auch hierzu sollte die Initiative von der jeweiligen örtlichen Ebene ausgehen. Im Hinblick auf eine systematische Vorgehensweise ist aber auch eine Koordinierung durch den Kreis in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Die Kiss & Ride – Variante kann überall angewandt werden, wo eine oder mehrere Personen mit Individualverkehrsmitteln zu einem Verknüpfungspunkt gebracht werden, um dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Reise fortzusetzen.

Auch diese Möglichkeiten sollten bei der künftigen Gestaltung von Verknüpfungspunkten beachtet werden.

In der Region gibt es vielfach – insbesondere an den Anschlussstellen von Autobahnen – Parkplätze für Pendler, die dann Fahrgemeinschaften bilden und so zu einer Verringerung des Schadstoffausstoßes beitragen.

Im Zusammenhang mit der Aufnahme der Haltestellen-Situation (Lage, Ausstattung) sollte auch geprüft werden, an welchen Haltestellen eine der vorstehend aufgeführten Verknüpfungsformen realisiert werden sollte.

## 5.5 Zukünftige Anforderungen an Tarifstrukturen, Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Linienführungen, Fahrpläne und Serviceleistungen

### 5.5.1 Tarifstrukturen

#### 5.5.1.1 Weiterentwicklung des SH-Tarifs

Auf tariflichem Gebiet ist mit dem landesweit einheitlichen SH-Tarif einschließlich des Übergangstarifes zum HVV (Großbereich) im Bereich der Fahrkartenarten des Grundsortimentes (die die Bedürfnisse der Hauptnutzergruppen im wesentlichen abdecken) eine unternehmens- und kreisübergreifende Durchtarifierung gewährleistet und ein hoher Standard erreicht; mit sukzessiver Implementierung dieses Tarifes wurden für zahlreiche Verkehrsbedürfnisse im Gesamttraum Schleswig-Holstein – Hamburg Zugangshürden abgebaut und die Transparenz verbessert. Damit bildet der SH-Tarif eine wesentliche Grundlage für ein ÖPNV-Gesamtsystem „aus einem Guss“.

Diesen Standard gilt es zu sichern und optimierend weiterzuentwickeln. Hierzu gehört zum einen, die Verständlichkeit und Begreifbarkeit zu erhöhen, maßgeblich dadurch, dass die Vielzahl von regionalen Sonderlösungen v.a. im Bereich des Fahrkartensortiments reduziert wird; dabei ist darauf zu achten, dass dies nicht so „radikal“ erfolgt, dass Kunden in den regionalen bzw. lokalen Binnenverkehren in größerem Umfang abwandern: dieses würde dem Ziel des Kreises einer Stärkung der ÖPNV-Nutzung zuwiderlaufen und auch den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen schmälern.

Weiter soll aber auch die Flexibilität der Tarifgestaltung erhöht werden, um regional unterschiedlichen Gegebenheiten – v.a. hinsichtlich der Kundenzusammensetzung und der Zahlungsbereitschaft – noch besser Rechnung zu tragen. Auch zeitlich gestaffelte Fahrpreise (Nachfragespitzen teurer, Nachfrageminima billiger) müssen dabei in die Überlegungen mit einbezogen werden.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Insbesondere hinsichtlich letztgenanntem Punkt sind derzeit die Möglichkeiten mit den vorhandenen technischen Gegebenheiten eng begrenzt. Derzeit befindet sich allerdings die Weiterentwicklung des Tarifsystems zum „SH-Tarif 2.0“ in der Vorbereitung (momentan laufen gutachterliche Untersuchungen), mit dessen Umsetzung sich neue entsprechende Spielräume ergeben sollen.

Ein wichtiges Thema ist auch – gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – die Forderung nach speziell auf die Bedürfnisse von Senior(inn)en zugeschnittenen Angeboten; im Vordergrund steht dabei ein besonderes Zeitkartenangebot mit vergünstigtem Preis und Ausschluss zumindest der HVZ 1. Da bei diesem Personenkreis i.d.R. keine tägliche Nutzung wie bei Berufstätigen oder Schüler(inne)n zu beobachten ist und auch andere zeitliche Fahrtbedürfnisse bestehen, somit also keine vergleichbare Ausnutzung der regulären Zeitkarten vorliegt, ist diese Forderung grundsätzlich nachvollziehbar. Festgestellt werden muss an dieser Stelle jedoch, dass sich hierbei die Frage nach der Finanzierung stellt, aller Voraussicht nach (gutachterliches Untersuchungsergebnis) muss bei Umsetzung mit Mindereinnahmen gerechnet werden; der Kreis Rendsburg-Eckernförde sieht – wie andere Aufgabenträger im Lande auch – kaum Möglichkeiten zu deren Übernahme. Erschwert wird die Umsetzung zumindest als Bestandteil des landesweiten Grundsortiments auch dadurch, dass erhebliche Verhaltensunterschiede (spezifischen Fahrtenhäufigkeit; räumliche Ausrichtung der Fahrtbedürfnisse) bei städtischer und ländlicher älterer Bevölkerung vorliegen.

In den nächsten Jahren ist ferner besonderes Augenmerk auf die Kommunikation des Tarifes und den Vertrieb zu legen. Landesweite Marktforschungsergebnisse belegen, dass der SH-Tarif bzw. die mit diesem verbundenen Möglichkeiten, mit e i n e m Fahrschein von der Start- zur Zielhaltestelle zu gelangen, noch unzureichend bekannt und im Bewusstsein der Bevölkerung verankert sind. Hier gilt es, durch gezielte Kampagnen und Aufklärung Abhilfe zu schaffen und die rein im Bewusstsein potenzieller Kunden vorhandenen Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen.

Daneben setzen sich moderne Vertriebsstechniken nach und nach immer mehr durch und werden wohl in einigen Jahren zumindest von der jüngeren Bevölkerung als Standard erwartet. Hierzu gehören z.B.

- Online-Vertrieb,
- Handyticket,
- e-Ticketing.

Der Online-Vertrieb ist seit Ende Oktober 2012 möglich, zunächst beschränkt sich dieses Angebot dabei auf Einzel-, Tages-, Kleingruppen- und Fahrradtageskarten der Preisstufen 4 und höher.

Das Thema „e-Ticketing“ wird im Rahmen der o.g. Untersuchungen zum „SH-Tarif 2.0“ eingehend beleuchtet. Je nach Ergebnis und Klärung der Finanzierung kann voraussichtlich ab 2014 mit der Umsetzung begonnen werden; inwieweit in diesem Zuge auch die Möglichkeit von Handytickets vorgesehen werden kann, ist abzuwarten.

Eine weitere moderne Entwicklung im tariflichen Bereich ist – derzeit v.a. in Großstädten – die Zusammenfassung der Nutzung mehrerer Mobilitätsangebote in einer Karte („Mobilitätskarten“) als eine Antwort auf den in solchen Bereichen zu beobachtenden Trend v.a. der jüngeren Leute weg vom eigenen Auto, verbunden mit multimodaler Fortbewegung. Neben der ÖPNV-Zeitkartenfunktion beinhalten diese z.B. die Nutzungsberechtigung für car-sharing und Leihfahrräder. Inwieweit solche Angebote zumindest in den städtischen Räumen des Kreises sinnvoll und umsetzbar sind, ist mit Blick auf die weitere Zukunft zu prüfen.

Abschließend soll noch erwähnt werden, dass mit den Kieler Randgemeinden Altenholz, Kronshagen, Mielkendorf, Molfsee und Ottendorf auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde Anteil an der „Cityticket“-Regelung der DB hat. In diesem Rahmen berechtigt ein Fernverkehrsfahrschein der DB in bestimmten Tarifräumen am jeweiligen Start- und Zielort zur Nutzung des örtlichen ÖPNV im Ab- bzw. Zubringerverkehr zur Bahn; die DB zahlt den betroffenen Unternehmen hierfür einen Ausgleich.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### 5.5.1.2 Kreisbezogene Vorhaben

Gemäß Kreistagsbeschluss vom 18.3.2013 sollen folgende tarifliche Maßnahmen umgesetzt werden:

- Einführung eines „Bildungstarifs“ für Bus und Bahn. Hierbei handelt es sich um eine um 20% gegenüber der regulären Schülerzeitkarte vergünstigte Fahrkarte für alle Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 11 – 13 bis zum Ende des Schuljahres, in dem das 18. Lebensjahr vollendet wird, sofern der Wohnort im Kreis gelegen ist und nicht identisch mit der Gemeinde des Schulorts ist.
- Zuschussmodell für die Schülerbeförderung zu den freien Schulen im Kreis.
- Wiedereinführung einer „Schüler-Plus-Karte“ für alle Schülerinnen und Schüler, die unter die Schülerbeförderungssatzung fallen. Diese Karte soll gegen einen preislichen Aufschlag zur Nutzung des gesamten ÖPNV-Netzes (Bus) im Kreisgebiet berechnen.

Die Erfahrungen mit diesen tariflichen Maßnahmen sind auszuwerten und im Lichte der Ergebnisse ist über Änderungen bzw. Ausweitungen zu entscheiden.

### 5.5.2 Barrierefreiheit

Die Herstellung von Barrierefreiheit bei allen öffentlich zugänglichen Einrichtungen ist ein Erfordernis, das sich aus dem LBGG und der UN-Behindertenrechtskonvention ergibt. Daher muss auch im ÖPNV dafür Sorge getragen werden, den diesbezüglich erreichten Standard zu sichern und weiter auszubauen. Hierbei ist wichtig zu beachten, dass die gesamte Reisekette barrierefrei sein muss, d.h. die Zu- bzw. Abwegung zu/von genutzten Haltestellen, die Haltestellenanlagen selbst und das/die Fahrzeug(e) einschließlich aller dort vorhandenen Fahrgast-Informationen. Weiter beschränkt sich die Barrierefreiheit nicht nur auf die Freiheit von Höhenungleichheiten (physische Barrieren), sondern umfasst auch die Berücksichtigung von Belangen Schwerhöriger, Sehbehinderter oder Menschen mit Lernschwierigkeiten. Somit ist es grundsätzlich erforderlich, bei den genannten Einrichtungen die Gestaltung nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ vorzunehmen, so dass bei einem Ausfall von einem der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) die Information noch wahrgenommen werden kann.

Folgende grundsätzliche Anforderungen sind zukünftig für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu beachten:

- Berücksichtigung der gängigen (aktuellen) Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung,
- Einsatz von Niederflurbussen mit Absenkeinrichtung und Klapprampe oder alternativ mit Hublift am vorderen Einstieg und deren Kennzeichnung mit Rollstuhl-Piktogramm,
- Kennzeichnung der mit Niederflurbussen durchgeführten Fahrten in der Fahrplanveröffentlichung (alle Medien),
- Gestaltung der Fahrgastinformation nach den Kriterien der Barrierefreiheit (v.a. große, kontrastreiche Schrift),
- regelmäßige Fahrerschulungen speziell mit Blick auf die Belange Behinderter, möglichst unter Beteiligung von Behindertenvertretern,
- Umgestaltung von Haltestellen und ihrer Zuwegungen nach Kriterien der Barrierefreiheit,
- niederflurbusgerechte Gestaltung der Fahrwege.
- Die barrierefreien Haltestellen sollten in Fahrplänen, Unternehmens-Internetseiten und durch Flyer publiziert werden.
- Es sollten Informationen (auf Fahrplanaushängen / in eigenen Info-Faltblättern) über Hilfemöglichkeiten in Notfällen (z.B. Bus kommt nicht bzw. es kommt Hochflur- anstatt Niederflurfahrzeug) vorhanden sein.

Detailliertere Anforderungen enthalten auch die nachfolgenden Kapitel.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Hinsichtlich der Umsetzung muss beachtet werden, dass diese nur sukzessive erfolgen kann; zunächst ist es das Ziel, auf den Hauptstrecken ein verlässliches Grundangebot barrierefreier ÖPNV-Verbindungen sicherzustellen. Entscheidend hierfür ist der zuverlässige Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Absenkvorrichtung und Klapprampe (bzw. Hublift); sollte aus betrieblichen Gründen ein anderes Fahrzeug zum Einsatz kommen, muss eine Ersatzlösung gewährleistet werden. Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, wird angesichts derzeit fehlender fundierter Grundlageninformation im Anschluss an die Aufstellung des RNVP der Kreis einen Maßnahmenplan zur Barrierefreiheit im ÖPNV unter Beteiligung des Kreis-Behindertenbeauftragten und weiterer Interessenvertreter Behinderter und der Senioren erstellen, der die in den nächsten Jahren konkret umzusetzenden Maßnahmen aufzeigt. Es ist das Ziel, diesen Plan bis zum Ende des Jahres 2013 fertigzustellen, wobei während der Laufzeit des RNVP eine kontinuierliche politische Diskussion und konkretisierende Weiterentwicklung im Bereich der Einzelmaßnahmen stattfinden wird. Die bisher bereits im RNVP definierten Maßnahmen sind im dem Entwurf des Maßnahmenplans in der Anlage 8.2 enthalten. Besondere Bedeutung hat für die gesamte Thematik die Vorgabe aus dem PBefG, der zufolge bis 1. Januar 2022 – abgesehen von begründeten Ausnahmefällen – vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen ist.

### 5.5.3 Fahrzeuge

Die im Kreis eingesetzten Fahrzeuge des ÖPNV haben zunächst allen technischen Vorgaben des Gesetzgebers zu entsprechen. Hierzu gehören u.a. Vorgaben zu

- Umwelteigenschaften,
- Abmessungen,
- Betriebssicherheit,
- Ausrüstung,
- Beschriftung,
- Kennzeichnung und Beschilderung,
- Fahrgastsicherheit.

Weiter müssen sie sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste, des Umweltschutzes und – am Fahrerplatz – denjenigen des Fahrpersonals orientieren, wobei die unterschiedlichen Fahrgastgruppen z.T. unterschiedliche Bedürfnisse haben, denen im Rahmen eines Kompromisses entsprochen werden muss. Besondere Beachtung ist den Anforderungen der Barrierefreiheit zu schenken.

Auch hier gilt es zunächst, den erreichten Standard zu sichern und nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit wie auch der zukünftigen Entwicklungen der Nutzfahrzeugindustrie mit dem Ziel weiterer Attraktivitätssteigerungen weiterzuentwickeln.

Nachfolgende Auflistung gibt einen Überblick über die wesentlichen Merkmale, die für die im Kreis eingesetzten Fahrzeuge gelten sollen.

- Bequeme, gepolsterte Fahrgastsitze,
- ausreichende Dimensionierung der Fahrzeuggröße (eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 80% der Platzkapazität<sup>3</sup> soll vermieden werden; kurzfristige Auslastung von mehr als 80% der vorstehend genannten Platzkapazität auf kurzen Strecken in den Verkehrsspitzen ist zulässig zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten),
- Anzeige der Liniennummer möglichst an allen Fahrzeugseiten, Fahrtzielanzeige vorne und an der rechten Seite,
- Wärmeschutz- bzw. Colorverglasung,
- Türschließsicherung bzw. Wegfahrsperrung bei geöffneter Tür,
- Ausreichend wirksame Heizungsanlage und dicht schließende Türen,
- Sauberkeit außen und innen sowie gepflegtes Erscheinungsbild,

<sup>3</sup>) Bemessungsgrundlage: Alle Sitzplätze zzgl. Stehplätzen bei 6 Pers./m<sup>2</sup>

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

- Funktionsfähigkeit aller technischen Aggregate bzw. schnellstmögliche Behebung von Defekten/Ersatz eines hiervon betroffenen Fahrzeugs,
- Einen zügigen Betriebsablauf unterstützende technische Merkmale (Motoren mit ausreichender Leistungs- und Beschleunigungsstärke, zügig arbeitende Türmechanismen).

Besonders mit Blick auf die Barrierefreiheit ist auf folgende Merkmale zu achten:

- Niederflurbauweise mit Absenkvorrichtung und Klapprampe bzw. (optional) Hublift am vorderen Einstieg,
- gut auffindbare Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- ausreichend breiter Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern,
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge,
- Vorhandensein und ausreichende Dimensionierung der Mehrzweckfläche für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren (insbesondere im Stadt- und Stadt-Umlandverkehr ist deren zunehmende Zahl zu berücksichtigen)
- lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstaster im gesamten Fahrzeug,
- deutliche Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,
- optische und akustische Signale bei Türöffnung und -schließung,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung mit blendfreier, ausreichend heller Beleuchtung,
- Haltstellenansage und -anzeige im Fahrzeug,
- kontrastreiche Gestaltung inkl. guter Ausleuchtung bei Dunkelheit aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnung mit geeigneten Schriften.

Neben den genannten Merkmalen und Eigenschaften soll auch vom Alter der Fahrzeuge keine Attraktivitätsminderung ausgehen, so dass die Fahrzeuge möglichst nicht älter als 15 Jahre sein sollen; das Durchschnittsalter soll 9 Jahre nicht überschreiten.

Besondere Aufmerksamkeit ist überdies technischen Neuerungen im Antriebsbereich (Hybridmotoren, Elektroantriebe, Radnabenmotoren) und bei der Fahrzeugkonzeption (Buszüge) zu widmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der obige Anforderungskatalog bei älteren im Einsatz befindlichen Fahrzeugen nicht vollumfänglich zu gewährleisten ist. Konstruktionsbedingt gilt dies auch für Kleinbusse (sowohl im Linienverkehr wie auch bei flexiblen Bedienformen), wobei hier zumindest zukünftig namentlich die Anforderungen an Barrierefreiheit zu beachten sind. Entsprechende Modelle werden von der Fahrzeugindustrie angeboten und sollen auf den Fahrplanfahrten der betroffenen Unternehmen (vorwiegend sind dies Auftragsunternehmen) eingesetzt werden. Im Falle fehlender Klapprampen bei Niederflurfahrzeugen sollte eine Nachrüstung mit manuell auslegbaren (Not-)Rampen erfolgen (ähnlich der Praxis bei den LINT-Fahrzeugen im SPNV). Ausnahmen sind ferner möglich, wo Busmodelle, die auch für Touristikfahrten geeignet sind, zum Einsatz kommen; solche sollen jedoch möglichst nur dort eingesetzt werden, wo aufgrund der Kundenstruktur keine wesentlichen Beförderungsprobleme zu erwarten sind (Schülerbeförderungsfahrten). Auch hier gibt es inzwischen mit Hubliften Lösungen für Menschen mit Behinderungen, die – auch vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit im Reiseverkehr mit Bussen – vermehrt zur Anwendung kommen sollen.

Zudem müssen für die angestrebte Umsetzung des „SH-Tarif 2.0“ – auch für die in diesem Zuge vorgesehene Weiterentwicklung der Anschlusssicherung – flächendeckend entsprechend moderne EDR-Geräte/Bordrechner vorhanden sein. Die Angemessenheit des Verhältnisses zwischen Aufwand und Nutzen muss hierbei beachtet werden. (Weitere Ausführungen hierzu in Kap. 5.5.6).

In der Landeshauptstadt Kiel (z.T. auch in den Randgemeinden) sind den Fahrgastkomfort steigernde Einrichtungen wie LSA-Beeinflussung und DFI vorhanden. Die fahrzeugeitig



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

notwendigen technischen Vorrichtungen zur Nutzung dieser Systeme sollen in den dort verkehrenden Bussen ebenfalls vorgehalten werden.

### 5.5.4 Bauliche Anlagen

Zu den baulichen Anlagen zählen Haltestellen und Fahrwege. Die Sicherung und Verbesserung des Ausbaustandards selbiger bleibt auch längerfristig beständige Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulastträger. Dies ist meist die jeweilige Stadt/Gemeinde oder der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr, so dass der Kreis hier nur indirekt – auf dem Wege der Kommunikation und Beratung – tätig werden kann.

#### 5.5.4.1 Haltestellen

Haltestellen stellen gewissermaßen das „Eingangstor“ zum ÖPNV dar, weshalb einer fahrgastfreundlichen Ausgestaltung derselben besondere Bedeutung zukommt. Neben der Mindestausstattung mit Haltestellenschild und Aushangfahrplan sollen Haltestellen grundsätzlich die nachfolgend aufgeführten Eigenschaften und Merkmale aufweisen:

- Sichere Zuwegung,
- gute Zugänglichkeit,
- angenehme Aufenthaltsqualität,
- ordentlicher Unterhaltungszustand (mit ordnungsgemäßer Räumung der Warte- bzw. Ein-/Ausstiegsbereiche bei Schneefall),
- Schutz vor Regen und Wind,
- Beleuchtung,
- ausreichende Informationsmöglichkeiten,
- gute Einsehbarkeit (Transparenz derjenigen Seite des Unterstandes, aus der der Bus kommt zur Herstellung von Blickkontakt),
- insgesamt angstrumfreie Gestaltung,
- gute Fahrwegqualität,
- gute Anbindung an das Radverkehrsnetz,
- Fahrradabstellmöglichkeit (ggf. auch abschließbare Fahrradboxen),
- Sauberkeit.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ergeben sich folgende besondere Anforderungen:

- Vermeidung von Längsneigungen im Einstiegsbereich von über 5%.
- Erleichterung der direkten Anfahrbarkeit der Bordsteinkante durch deren besondere Profilierung,
- Gewährleistung einer Bordsteinhöhe von mindestens 16 (besser 18) cm,
- Verdeutlichung des erhöhten Bordsteins durch taktile Elemente,
- Markierung des Einstiegsbereiches taktil und visuell (Aufmerksamkeitsfeld und Haltestellenmast),
- systematische und konsequente Umsetzung von visuellen und taktilen Orientierungshilfen,
- Gewähr ausreichenden Bewegungsraumes (mindestens 1,50 m) im Haltestellenbereich für Rollstuhlfahrer,
- kontrastreiche Gestaltung der Unterstände und ihrer Möblierung,
- große, kontrastreiche Schrift auf den Informationsaushängen,
- dort Mitteilung von Rufnummern oder sonstige Hinweise zum Verhalten in Notfällen (z.B. Bus kommt nicht oder es kommt Hochflur- anstatt Niederflurbus).

Einschränkend muss angemerkt werden, dass vorgenannter Anforderungskatalog immer in Relation zur Nutzung der Haltestelle gesehen werden muss. So gibt es gerade im ländlichen Raum eine Vielzahl von Haltestellen, deren Fahrgastfrequenz einen solchen Standard nicht rechtfertigt. Auch sind z.B. Fahrgastunterstände bei weitgehend auf Ausstiegsvorgänge beschränkten Haltestellen (i.d.R. kurz vor Linienendpunkten) nicht unbedingt sinnvoll.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Hingegen bestehen bei Verknüpfungspunkten noch weitere Anforderungen. Hier gilt es, reibungslose Umsteigevorgänge zu gewährleisten, v.a. durch

- kurze Wege,
- übersichtliche Gestaltung,
- leichte Anfahrbarkeit.

Ferner sollten dort folgende Ausstattungselemente vorhanden sein:

- Wegweisung/Information zu den weiterführenden Verkehrsmitteln,
- Uhr,
- Notrufeinrichtung,
- ggf. Kiosk.

Somit ist die konkrete Haltestellengestaltung immer mit ihrer Funktion und Frequentierung abzuwägen, um zu einer pragmatischen und sinnvollen Lösung zu gelangen. Im übrigen sind die Richtlinien des Landes für die Gewährung von Fördermitteln zum Haltestellenausbau zu beachten.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit erscheint es zweckmäßig, zunächst – in Anpassung an das Vorgehen zur Sicherstellung verlässlicher barrierefreier Angebote (siehe 5.5.5) – auf den Hauptachsen und in den städtischen Räumen entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Im Zuge des bereits mehrfach angesprochenen Maßnahmeplanes ist diesbezüglich zunächst eine Bestandsaufnahme der gesamten Haltestellensituation vorzunehmen und sodann Handlungsbedarf abzuleiten. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde wird dann bei dem jeweiligen Straßenbaulastträger auf deren Abarbeitung hinwirken müssen.

### 5.5.4.2 Fahrwege

Die Fahrwege sollen grundsätzlich eine sichere, zügige und bequeme Beförderung der Fahrgäste ermöglichen. Hierfür sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- ausreichende Dimensionierung,
- guter, ebener Fahrbahnbelag (einschließlich seitlicher Begrenzung),
- Befahrbarkeit durch Niederflurbusse (Vermeidung von Aufpflasterungen),
- Vorfahrtberechtigung und Vermeidung der Einbeziehung in Tempo-30-Zonen mit „Rechts-vor-Links“-Regelung,
- Priorität bei Schneeräumung im Winter,
- Zugänglichkeit und günstige Anbindbarkeit neuer Wohn- und Gewerbegebiete für Linienverkehre.

V.a. in städtischen Räumen sind anzustreben:

- in staugefährdeten Bereichen Busspuren (ohne Nutzungsberechtigung anderer Fahrzeuge) oder Busschleusen zur Minimierung der Behinderungen durch den Individualverkehr,
- Priorisierung an Lichtsignalanlagen.

### 5.5.5 Linienführungen und Fahrpläne

Generell sollen, den Zielen des Kreises entsprechend, die Verkehrsangebote mit ihren Linienführungen und Fahrplangestaltungen bedarfsgerecht sein. Hier gilt, ähnlich wie bei den Fahrzeugen, dass die Gestaltung meist ein Kompromiss aus den divergierenden Anforderungen einzelner Nutzergruppen sein muss, da nur wenige Bereiche oder Relationen derart hohe Nachfrage aufweisen, dass eine Differenzierung der Bedienung möglich ist, bei der im selben Korridor unterschiedliche Linien oder Betriebsformen, die jeweils auf die Belange einzelner oder einiger weniger Nutzergruppen zugeschnitten sind, vorgehalten werden können. Aufgrund seiner hohen Bedeutung ist es insbesondere häufig erforderlich, die Bedürfnisse der Schülerbeförderung zu beachten. Dies kann, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit folgend, durchaus auch bei überwiegend sich an den Bedürfnissen anderer Nutzergruppen orientie-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

renden Angeboten wie z.B. Taktverkehren oder Schnellbussen bedeuten, dass in bestimmten Zeitfenstern von der „reinen Lehre“ des sauberen Takte oder des verlässlich schnellen Fahrwegs abgewichen werden muss. Vom Grundsatz her erscheint es dennoch wichtig, auch weiterhin sich an Prioritäten der jeweiligen Nutzer- bzw. Potenzialstruktur zu orientieren:

Die Hauptstrecken des Regionalverkehrs, besonders diejenigen der Kategorie A, wie auch die Stadt- und StadtRegionalverkehre sollen ein Angebot vorhalten, das für möglichst viele Nutzergruppen attraktiv ist; entsprechende Kriterien wie

- kurze Reisezeiten,
- sauber vertaktete bzw. regelmäßige Angebote,
- ausgedehnte Betriebszeiten,
- übersichtliche Linien- und Fahrplangestaltung,
- gute Anschlüsse zum SPNV (wo vorhanden) und zu anderen Buslinien

sollen hier sichergestellt bzw. angestrebt werden, um möglichst viele Berufspendler, Versorgungsverkehre und auch Freizeitverkehre/Touristen anzusprechen und zum Umstieg vom PKW zu bewegen. Sofern die Bedürfnisse des Schülerverkehrs es unter diesen Bedingungen erfordern, sollen, soweit wirtschaftlich vertretbar, für diesen separate Fahrten- bzw. Linienangebote vorgehalten werden (wie z.B. zwischen Rendsburg und Hamdorf die Linie 3295 in Ergänzung zur Linie 2820).

Die v.a. abseits der Städte und Hauptachsen vorzufindenden Angebote, die sich wesentlich am Schülerverkehr orientieren und auch in diesem Segment ihre dominierende Nachfrage realisieren, werden dies im Regelfalle auch zukünftig trotz zurückgehender Schülerzahlen tun; eine Abkehr von diesem Prinzip würde die maßgebliche Fahrgastgruppe deutlich benachteiligen, i.d.R. ohne einen dies rechtfertigenden Zugewinn anderer Fahrgäste (aufgrund geringer Potenziale). Dennoch ist die Integration dieser Angebote in den allgemeinen Linienverkehr zur Sicherstellung eines Grundangebotes aufrechtzuerhalten.

Generell muss festgestellt werden, dass der demografische Wandel neben einer möglichen sukzessive erfolgenden Wandlung der Angebotsstruktur unter stärkerer Einbeziehung flexibler Bedienformen bzw. der Mitfahrmöglichkeiten bei Individualverkehrsfahrten auch eine weitere Verstärkung der Erschließungswirkung von regulären Linienfahrten erfordern kann, um kurze Wege zu/von den Haltestellen zu gewährleisten. Auch die Anbindung von für ältere Menschen wichtigen Einrichtungen (Seniorenwohnanlagen, Ärztezentren, Kliniken) wird an Bedeutung gewinnen; besonders neue derartige Standorte werden mit ÖPNV versorgt werden müssen.

Speziell Letzteres kommt auch den Interessen Behinderter entgegen. Mit Blick auf die Barrierefreiheit wird hinsichtlich der Fahrplangestaltung ferner das Ziel in einem ersten Schritt darin bestehen, auf den Hauptverbindungen werktäglich ein bis zwei verlässliche Fahrtenpaare zur Durchführung von Erledigungen in den Zentralorten zu schaffen (vgl. hierzu auch Kap. 5.5.2). Darauf aufbauend wird sukzessive ein Ausbau des Angebotes barrierefreier Beförderungsleistungen erfolgen. Weiter wird die Einbeziehung von Behinderten- oder Krankentransporten privater Träger in das System öffentlicher Beförderungsmöglichkeiten zu prüfen sein.

### 5.5.6 Anschlusssicherung, Echtzeitinformation und Dynamische Fahrgastinformation

Die Anschlusssicherung soll dazu beitragen, dass die Anschlüsse zu Folgefahrten bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn und Bus) erreicht werden. So ist dem Fahrpersonal der Folgefahrt die Verspätung der aktuellen Fahrt mitzuteilen. Das Fahrpersonal der Folgefahrt oder übergeordnete Dienststellen/Einsatzstellen entscheiden sodann, ob die Folgefahrt warten kann oder nicht.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Bei der ÖPNV-Nutzung ist die Anschlusssicherung ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Gerade in den Bedienungsgebieten, in denen keine 10-, 15- oder 20-Minuten-Taktverkehre vorhanden sind, ist die Anschlusssicherung für das Erreichen der Folgefahrt wichtig.

In diesem Zusammenhang ist auch die Information über die aktuelle Fahrplanlage, die sogenannte Echtzeitinformation (pünktlich/Verspätung/Verfrühung in Minuten) sehr wichtig, weil Verspätungen zum Verpassen der Anschlüsse führen können. Die Echtzeitinformation kann über das Internet z.B. mittels Smartphones abgerufen werden und verbessert so die Informationen für die Reisenden selbst, aber auch für die Angehörigen, die z.B. einen Reisenden abholen möchten und wissen wollen, ob der Zug oder der Bus pünktlich ist. Für mobilitäts eingeschränkte Fahrgäste sollte auch über den jeweils aktuell eingesetzten Fahrzeugtyp (Niederflur/Hochflur) informiert werden.

Anschlusssicherung und Echtzeitinformation sind derzeit auch Gegenstand einer Offensive des Landes zur Verbesserung der Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die LVS hat durch einen beauftragten Gutachter Lastenhefte erstellen lassen, die dazu führen sollen, dass es möglichst ab dem Jahre 2014 ein landesweites Echtzeitinformationssystem mit Anschlusssicherung gibt, das schrittweise aufgebaut werden soll und möglichst alle öffentlichen Personennahverkehrsmittel einbindet.

Für die konkrete Umsetzung sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand noch wesentliche Maßnahmen bei der Fahrzeugausstattung und auch bei der Datenver- und -entsorgung erforderlich. Seitens des Landes ist eine teilweise Förderung der Maßnahme in Aussicht gestellt.

Vergleichbare Projekte sind in anderen Bundesländern in der Umsetzung, teilweise wurden sie auch schon realisiert. Die Umsetzung dieser Maßnahme in Schleswig-Holstein bringt dem ÖPNV eine neue, bessere Qualität.

Für die Fahrgastinformation können die Ergebnisse der Echtzeitinformation ebenfalls genutzt werden. Einerseits durch die Möglichkeit, den jeweiligen Pünktlichkeitsstatus im Internet mit den derzeitigen Medien abzurufen und andererseits durch stationär aufgebaute Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen und auch in Gebäuden mit potenziellen Fahrgästen (Bahnhof, Einkaufszentren). Diese Systeme erhalten die Information über die Pünktlichkeit der Verkehrsmittel zugeleitet und können die Fahrgäste über die voraussichtliche Ankunft der Verkehrsmittel an dem jeweiligen Standort der Anzeige informieren. Als Förderkriterien für entsprechende Anlagen wurden von der LVS die Bedienung mit 3 oder mehr Linien mindestens im Stundentakt oder eine Verknüpfung mit Übergangszeiten von unter 20 min und mindestens 100 Umsteigern/Tag definiert. Im Kreisgebiet kommen demnach in erster Linie die Bahnhöfe/ZOB Rendsburg und Eckernförde in Frage. Für weitere Standorte müssen die Bedingungen geprüft werden.

### 5.5.7 Serviceleistungen

#### 5.5.7.1 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation hat bereits eine hohe Qualität erreicht. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung bei der aktuellen Fahrzeitsituation sind unter 5.5.6 beschrieben.

Bei allen Informationen für die Fahrgäste zum Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs über Fahrzeiten, Baumaßnahmen, Umleitungen und Störungen des Verkehrs ist das Internet derzeit das am häufigsten verwendete Medium. Nach wie vor häufig in Anspruch genommen werden auch die Aushänge direkt an den einzelnen Haltestellen. In geringerem Umfang werden die zur Verfügung stehenden Printmedien genutzt; hier insbesondere die Fahrplanbücher für die jeweiligen Regionen sowie die linienbezogenen Fahrpläne.

Durch die inzwischen weite Verbreitung von smartphones sind die im Internet verfügbaren Informationen auch mobil abrufbar und das führt zu einer hohen Aktualität der Informationen.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind die Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips, die angemessene Größe und Kontrastintensität der Schriften und grafischen Darstellungen zu beachten. Ferner ist Informationsmateriel zum Verhalten in Notsituationen, insbesondere einem unfreiwilligen Aufenthalt an der Haltestelle, der z.B. durch den Einsatz eines nicht barrierefreien Busses verursacht wurde, bereitzuhalten (vgl. Kap. 5.5.2 und 5.5.4.1).

### 5.5.7.2 Sonstiges

Weitere für den Fahrgast attraktive Serviceleistungen, die bereits im SPNV erprobt sind, sollten (auch unter dem Aspekt der Vereinheitlichung und Transparenz des SH-Tarifes) auf ihre Übertragbarkeit auf den Busverkehr geprüft werden. Hierzu zählen z.B. die „nah.sh-Garantie“ (Erstattung von 50% des Fahrpreises bei vom Unternehmen zu verantwortenden Verspätungen von über 20 min) oder die Kostenfreistellung auch des Erwachsenen bei der Mitnahmeregelung für Monatskarteninhaber.

## 5.6 Qualitätssicherung

Unter Qualitätssicherung wird hier verstanden, dass die Qualität des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs im Zuständigkeitsbereich des Kreises Rendsburg-Eckernförde mittel- und langfristig gesichert wird. Zu begründen ist dies mit dem Umstand, dass neben einer guten Verkehrsbedienung, deren Rahmen in diesem RNVP definiert und die im Detail durch die betrieblichen Planungen der Unternehmen festgelegt wird, auch die qualitativ hochwertige Durchführung der Leistungserstellung maßgeblich zur Zufriedenheit der Fahrgäste und damit zur Attraktivität des ÖPNV beiträgt. Daher wird es als sinnvoll erachtet, hinsichtlich beider Komponenten – Planung/Konzeption und Durchführung des ÖPNV – kontinuierlich auf die Einhaltung möglichst hoher Standards zu achten. Zur Realisierung der Qualitätssicherung gibt es folgende Möglichkeiten:

- a) Vorgaben des Aufgabenträgers (Kreis Rendsburg-Eckernförde) an die Verkehrsunternehmen und Überwachung durch diesen,
- b) Gemeinsame Definition der Inhalte der Qualitätssicherung durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und deren Überwachung,
- c) Externe Qualitätssicherung.

Vor dem Hintergrund der bisherigen guten Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger und unter der Maßgabe der Aufrechterhaltung vorhandener Organisationsstrukturen soll die unter b) vorgeschlagene Variante in der Laufzeit dieses Regionalen Nahverkehrsplanes zeitnah in Stufen umgesetzt werden. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde geht im Hinblick auf die Überwachung der Qualität dabei zunächst davon aus, dass diese im Eigeninteresse der Kundenbindung und -gewinnung von den Unternehmen durchgeführt wird; angesichts des nicht unerheblichen finanziellen Aufwands für den ÖPNV und der Verantwortung in der Aufgabenträgerfunktion wird ein regelmäßiger Informationsaustausch über die entsprechenden Maßnahmen und daraus gewonnenen Erkenntnisse als erforderlich erachtet. Der hierfür zu tätige organisatorische Aufwand muss dabei in angemessenem Verhältnis zum Nutzen stehen. Werden mit diesem Verfahren keine zufrieden stellenden Ergebnisse erzielt, behält der Kreis sich eigene Aktivitäten zur Qualitätsüberwachung vor. An der Qualitätssicherung wird auch der zu gründende kreisweite ÖPNV-Beirat beteiligt. Über die konkrete Umsetzung der Qualitätssicherung verständigen sich der Kreis, die Verkehrsunternehmen und der ÖPNV-Beirat.

Für die Verkehre der KVG gelten die in ihrem Verkehrsvertrag mit dem Eigenbetrieb Beteiligungen gesetzten Standards (vgl. 5.1) und ein darauf basierendes umfassendes Qualitätsmanagement. Im Rahmen der beschlossenen engeren Kooperation der Aufgabenträger im VRK (vgl. 5.8) erscheint es insbesondere für die zur Landeshauptstadt Kiel benachbarten Bereiche geboten zu prüfen, inwieweit hier eine Einbeziehung auch von Linien der Autokraft in dieses möglich ist.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Sofern – ggf. auch für einzelne Teilbereiche – Ausschreibungen der ÖPNV-Leistungen vorgenommen werden sollen oder müssen, kann eine vorzugsweise Anwendung der Variante a) erforderlich werden.

### 5.7 Kommunikation und Werbung

Mit der ab 1.1.2013 geltenden Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 wird in § 4 unter der Überschrift Kommunikation formuliert:

„(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium legt auf der Grundlage der Beratungen des von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern gebildeten Arbeitskreises Kommunikation die Fortschreibung der Corporate Design-Richtlinie (CD-RL – einzusehen auf [www.nah-sh.de](http://www.nah-sh.de)) jeweils verbindlich fest.

(2) Innerhalb der Vorgaben der CD-RL können Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und regionale Verkehrsverbände öffentlich auftreten.

(3) Die Vorgaben der CD-RL sind auch einzuhalten bei

1. der Beauftragung von Subunternehmern durch Verkehrsunternehmen und
2. der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an Verkehrsunternehmen.“

Absatz 4 betrifft den Bereich des Hamburger Verkehrsverbund.

Anlässlich der vorstehenden Ausführungen wird sich der Kreis intensiv für die Verwendung der CD-RL einsetzen. Über die konkrete Anwendung derselben und ihre Auswirkungen auf die Gewährung von Landesmitteln gegenüber dem Kreis besteht noch Klärungs- und Abstimmungsbedarf.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass für die Anwendung der CD-RL dem Kreis eine Übergangsfrist gewährt wird, um mit den Verkehrsunternehmen entsprechende Vereinbarungen treffen zu können.

Im übrigen unterstützt der Kreis alle Maßnahmen, die zur Fahrgastgewinnung für den ÖPNV beitragen und durch die Unternehmen vorgenommen werden. Besonderes Augenmerk ist dabei u.a. auf die Steigerung der Bekanntheit der mit dem landesweiten Tarifsystem verbundenen Durchtarifierung – sowohl innerhalb Schleswig-Holsteins als auch in Hamburg – zu legen. Derzeit setzt der Kreis aufgrund seiner Haushaltssituation keine eigenen Finanzmittel für Werbung und Kommunikation ein.

### 5.8 Organisation

#### 5.8.1 Derzeitige Strukturen

Die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV (lt. ÖPNV-Gesetz: übriger ÖPNV) liegt für das gesamte Kreisgebiet beim Kreis Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger. Keine Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet hat die Übertragung der Aufgabenträgerschaft beantragt.

Somit werden alle organisatorischen Maßnahmen bezüglich der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen durch den Kreis selbst wahrgenommen.

Hierbei berücksichtigt der Kreis die Leistungen, die von den Schulträgern bei den Verkehrsunternehmen bestellt sind und von den Verkehrsunternehmen im Einvernehmen mit dem Schulträger und dem Kreis als Linienverkehr gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erbracht werden.

Die praktische Durchführung der Verkehrsbedienung obliegt den Verkehrsunternehmen, wobei der Kreis Rendsburg-Eckernförde sich hier – im Gegensatz z.B. zu einigen benachbarten

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Aufgabenträgern (Kiel, Neumünster, Kreis Plön) ausschließlich Unternehmen in der Eigentümerschaft Dritter bedient.

Der Kreis ist – zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Land Schleswig-Holstein auf der Aufgabenträgerseite sowie der Autokraft GmbH, der DB Regio AG Regionalbahn Schleswig-Holstein, der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH und der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH auf der Unternehmensseite – Vertragspartner im VRK. In diesem Rahmen stellen die genannten Partner für den Bereich der Stadt Kiel, des Kreises Plön und des Ostteils des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine koordinierte und aufeinander abgestimmte Verkehrskonzeption sowie in Teilen eine gemeinsame Finanzierung sicher; letztere beschränkt sich dabei auf den Ausgleich von tariflichen Mindereinnahmen, die durch die in den letzten Jahrzehnten schrittweise weiterentwickelte tarifliche Integration entstanden sind.

Während die Unternehmen für ihre Kooperation im Innenverhältnis eine eigene Gesellschaft (Verkehrsgemeinschaft Region Kiel GbR) gegründet haben, ist die Zusammenarbeit der Aufgabenträger bisher im VRK-Vertrag geregelt. Seit 1.1.2013 gilt für letztere zusätzlich ein öffentlich rechtlicher Vertrag, der im Rahmen der Möglichkeiten des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit die Durchführung einiger ÖPNV-bezogener Aufgaben der Landeshauptstadt Kiel – auch für die beiden Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön – überträgt. In diesem Zuge wurde die bisherige VRK-Geschäftsstelle der Stadtverwaltung zugeschlagen.

Zudem laufen derzeit – fußend auf der politischen Willenserklärung der gegenwärtigen Landesregierung – verstärkt Bemühungen, einen landesweiten Aufgabenträgerverbund ins Leben zu rufen. Erreicht werden soll hiermit eine Verbesserung der Markenverbreitung von „nah.sh“ sowie der Kundenkommunikation, eine Optimierung der Verknüpfung und Vernetzung durch verbesserte Fahrplanabstimmung, eine Angleichung von Standards, die Sicherung des landesweiten Tarifsystems und eine Erhöhung der „Schlagkraft“ der ÖPNV-Aufgabenträgerseite.

Zur Zeit werden Beratungen über die detaillierte organisatorische Ausgestaltung, die Finanzierung und die konkrete Aufgabenzuordnung auf verschiedenen Ebenen geführt. Entsprechend bisheriger Erkenntnisse sollen die Verbundaufgaben primär in großen, überregionalen Herausforderungen angesiedelt sein; für die Aufgaben auf lokaler und regionaler Ebene bleiben weiterhin die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte verantwortlich (oder deren Kooperationen). Zusätzliche Managementkosten, die der landesweite Verbund verursacht, sollen vom Land übernommen werden. Die Verbundorganisation soll aus der LVS erwachsen, indem diese zu einer Nahverkehrsverbund GmbH für Schleswig-Holstein weiterentwickelt wird. Die Zusammenarbeit mit der Unternehmensseite, die über die „Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH“ landesweit organisiert ist, soll durch vertragliche Vereinbarungen geregelt werden.

Es ist angestrebt, bis zum Jahresende 2013 die Beratungen zu einem umsetzungsreifen Ergebnis zu führen.

Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde sind im Hinblick auf die Gestaltung des Verbundes folgende (mit den beiden anderen VRK-Aufgabenträgern abgestimmte) Aspekte von hoher Bedeutung:

- Es sollten keine zusätzlichen Strukturen geschaffen werden, die nicht an anderer Stelle Entlastung bringen.
- Die Finanzierung muss abschließend geklärt sein, wobei zusätzliche finanzielle Belastungen – auch was mögliche Folgekosten von Verbundentscheidungen angeht – für den Kreis kaum darstellbar sind.
- Ausreichende Mitwirkungsrechte der einzelnen Aufgabenträger müssen gesichert sein, wobei allerdings auch eine Blockade durch einzelne Partner unterbunden werden muss.
- Die bestehende Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern im VRK ist im Hinblick auf die Aufgabenzuordnung zu beachten; hier besteht bereits eine „schlan-

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

ke“ Organisation zur umfassenden abgestimmten Aufgabenwahrnehmung innerhalb der Gesamtregion.

- Im Mittelpunkt der Verbundausgestaltung muss die Sicherung eines guten und finanzierbaren ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung stehen.

### 5.8.2 Perspektiven

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass der Kreis seit 1.1.2013 auch zuständig ist für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz. Diese Aufgabe gehört jedoch zu denjenigen, deren Durchführung der Stadt Kiel übertragen ist. Daher kann die derzeitige Organisation – unter Berücksichtigung der in 5.8.1 dargestellten Intensivierung der Kooperation der VRK-Aufgabenträger – zunächst weiterhin beibehalten werden.

Während der Laufzeit dieses Regionalen Nahverkehrsplanes muss für die künftige Gestaltung der Organisation aufgrund folgender Faktoren ein Vorschlag erarbeitet werden:

- Mögliche Anpassungserfordernisse an die Verordnung (EG) 1370/2007 und das novellierte, ab 1.1.2013 geltende PBefG,
- ab 1.1.2013 geltende Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012,
- Bestrebungen des Landes zur Implementierung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein (Aufgabenträgerverbund),
- Weiterentwicklung der gemeinsamen Aufgabendurchführung oder –wahrnehmung auf der Ebene der VRK-Gebietskörperschaften (wird maßgeblich von den drei vorgenannten Faktoren beeinflusst).

Sobald abschließende Erkenntnisse zu diesen Aspekten und Regelungen vorliegen, muss auf deren Grundlage ein geeignetes Organisationsmodell mit Definition der Aufgabenzuordnung entwickelt werden, im Hinblick auf die Kooperation innerhalb des VRK-Bereiches im Konsens mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern.

## 6 Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV

Im Hinblick auf die Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des in der Aufgabenträgerschaft des Kreises befindlichen „übrigen ÖPNV“ (= Busverkehr) sind in erster Linie die Bushaltestellen zu betrachten. Hier ist zunächst zu wiederholen, dass Baumaßnahmen in diesem Bereich in die Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers und nicht des Kreises fallen; in der Regel sind dies die Gemeinden oder – außerhalb von Siedlungsbereichen – der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr. Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen ist allgemein festzustellen, dass Aus- oder Umbaumaßnahmen an Bushaltestellen gegenwärtig häufig nur noch im Zuge ohnehin vorgenommener Straßenumbauten durchgeführt werden. In diesen Fällen ist dann eine genaue nur für die Bushaltestelle geltende Kostenabgrenzung problematisch. Lediglich die Stadt Rendsburg und die Gemeinde Kronshagen haben angegeben, jährlich eine Haltestelle mit Wartehalle zu versehen (in Kronshagen ggf. auch Bau eines Buskaps), wobei auch diese Maßnahmen unter Haushaltsvorbehalt stehen; die Stadt Rendsburg beziffert die Kosten je Haltestelle auf 7.500 Euro.

Darüber hinaus plant die Stadt Rendsburg, analog zur Fockbeker Chaussee die Einbeziehung weiterer LSA in die verkehrsaufkommensabhängige Steuerung; hierbei handelt es sich zwar um keine ÖPNV-spezifische Investition, jedoch kommt ein besserer Verkehrsfluss auch diesem zugute.

Im Zusammenhang mit dem landesweiten Projekt zur landesweiten Fahrplänechtheitsauskunft in Ergänzung mit der Dynamischen Fahrgastinformation und der Weiterentwicklung des SH-Tarifs (Arbeitstitel: Version 2.0) werden in den Jahren 2014 und 2015 voraussichtlich finanzielle Aufwendungen zur Realisierung der Projekte notwendig werden.



## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Für das gesamte Land veranschlagt die LVS dabei Investitionskosten von insgesamt 13,8 Mio. Euro (für alle erforderlichen Komponenten: Zentrale Datendrehscheibe, Regio-RBL, Bordrechner, DFI-Zentrale, DFI-Anzeiger). Dabei ist eine Landesförderung von insgesamt 10 Mio. Euro zugesichert. Zusätzlich werden erhebliche laufende Kosten anfallen, alleine für die Zentrale Datendrehscheibe 133.000 Euro jährlich.

## 7 Zukünftige Finanzierung

Für die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der mittelfristigen Ergebnisplanung des Haushalts des Kreises für 2013 (Haushalt 2012; Teilergebnisplan 2012; Mittelfristige Ergebnisplanung 2013 - 2015) Mittel für die Jahre 2013 bis 2015 jeweils jährlich 6.961 T € vorgesehen:

In Anbetracht der überproportional steigenden Kraftstoffkosten und der ebenfalls überdurchschnittlichen Tarifabschlüsse bei den Personalkosten ist es für alle Beteiligten eine große Herausforderung, mit den o.g. Mitteln das derzeitige ÖPNV-Angebot im gesamten Kreis zu erhalten.

Für zusätzliche Verkehrsleistungen, wie z.B. den ab Dezember 2014 erforderlichen Shuttle-Bus zum neuen Bahnhof Schülldorf werden die derzeit eingestellten Mittel nicht ausreichen. Die LVS hat die Kosten für den Shuttle-Bus mit 160.000 € pro Jahr beziffert. Mit Beschluss vom 18.3.2013 hat jedoch der Kreistag die Sicherstellung der Finanzierung dieser Busverbindung durch den Kreis als Aufgabenträger festgelegt.

Da aufgrund der ab 1.1.2013 geltenden Landesverordnung zur Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen zu schließen sind, wird anzustreben sein, mit den Unternehmen verbindliche Beträge zu vereinbaren. Hierbei wird eine gewisse Flexibilität bezüglich der Kosten- und Ertragspositionen notwendig sein, die von den Unternehmen bzw. vom Aufgabenträger nicht abgeschätzt werden können.

Es besteht weiterhin das Anliegen, dass der ÖPNV an der Nachfrage ausgerichtet sein muss. Die Betreiber sind gehalten, die Kostenstrukturen für den Aufgabenträger so günstig wie möglich zu gestalten.

Der Kreis akzeptiert selbstverständlich auch die finanzielle Beteiligung der örtlichen Ebene bei Maßnahmen zum Erhalt oder zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter 5.3.3 hingewiesen.

Der von der KVG durchgeführte Verkehr wird gemäß den Bestimmungen des Verkehrsvertrages mit dem Eigenbetrieb Beteiligungen von der Landeshauptstadt Kiel (vgl. 5.1) voll (d.h. unter Einbeziehung anfallender Defizite) finanziert.

## 8 Verordnung (EG) 1370/2007 und PBefG-Novelle: Handlungserfordernisse und -möglichkeiten

### 8.1 Allgemeines

Mit dem Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 am 3.12.2009 wurde der Europäische Rechtsrahmen für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße überarbeitet.

Ergänzend zu den Ausführungen im Abschnitt 3.1.1.2 ist „...Zweck dieser Verordnung, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.“

Die Verordnung (EG) 1370/2007 formuliert in Absatz 2 von Artikel 8 unter der Überschrift „Übergangsregelung“ „Unbeschadet des Absatzes 3 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3.12.2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraumes treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

Um den Anforderungen der Verordnung zu genügen, werden mit diesem Regionalen Nahverkehrsplan bereits die Linienbündel definiert, um so die Voraussetzungen für eine wettbewerbliche Vergabe herzustellen. Die Bildung der Linienbündel ist im Abschnitt 8.2 näher beschrieben und in der Anlage 1 aufgelistet.

### 8.2 Teilnetzbildung/Linienbündel

Zur Vorbereitung von möglichen wettbewerblichen Vergaben werden folgende Linienbündel mit den in Anlage 1 genannten Harmonisierungszeitpunkten definiert. Die Definition der Linienbündel ist keine Entscheidung über die Ausschreibung und die Vergabe von Verkehrsleistungen.

- Netz Nord,
- Netz Ost,
- Netz Süd,
- Netz West,
- Stadtverkehr im Wirtschaftsraum Rendsburg,
- Stadtverkehr Eckernförde.

Besondere Beachtung ist der Vorgehensweise bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien zu schenken; dies sind:

- Kiel – Flensburg
- Rendsburg – Heide
- Rendsburg – Itzehoe
- Linien nach Neumünster
- Linien nach Kiel
- Linie nach Kropp

Bei diesen Kreisgrenzen überschreitenden Linien ist das weitere Vorgehen mit dem jeweils zuständigen Aufgabenträger abzustimmen. Soweit es von den anderen Aufgabenträgern Festlegungen gibt, sollten diese – soweit möglich – berücksichtigt werden. Dies betrifft vor allem die Stadt- und StadtRegionallinien im Bereich Kiel. Für alle durch den Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel konzessionierten Strecken sind von diesem bereits Linienbündelungen mit Festlegung von Harmonisierungszeitpunkten vorgenommen worden (über die Teilfortschreibung zum 2. RNVP der Landeshauptstadt Kiel durch die Ratsversammlung verabschiedet). Dies betrifft die Linien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 100, 501/502 und 900/901/902. Für die Linien 501/502 gilt dies jedoch nur für den Abschnitt Strande – Schullensee und für die Linien 900/901 nur für den Abschnitt HBF – Rönne innerhalb des Kieler Stadtgebietes (Linie 902 jedoch auf gesamter Länge Dänischenhagen – Rönne); Ursache hierfür ist, dass nur diese Linienteilstücke – ungeachtet der gemeinsamen Bedienung von Autokraft und KVG über die gesamte jeweilige Linienlänge – vom Eigenbetrieb Beteiligungen konzessioniert sind. Gerade hier ergibt sich mithin intensiver Abstimmungsbedarf.

## **2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

Obige Vorschläge für die Linienbündel stehen unter dem Vorbehalt der noch stattfindenden Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.

In novellierten Personenbeförderungsgesetz ist ausgeführt, dass die Lose so zu bilden sind, dass sich kleine und mittelständische Unternehmen auf diese Lose bewerben können.

### **8.3 Vergabestrategien**

Vor dem Hintergrund der aktuellen Ergebnisse der Ausschreibungen in den Kreisen Ostholstein und Stormarn, die für die Aufgabenträger mit höheren Kosten verbunden waren, wird in jedem Einzelfall zu prüfen sein, ob die Ausschreibung von Leistungen für den Kreis als Verkehrsträger Vorteile bringt und das ÖPNV-Angebot verbessert.

Aufgrund der bestehenden Verträge und der in der Verordnung (EG) 1370/2007 genannten Übergangsfristen besteht kein unmittelbarer zeitlicher Zwang für den Aufgabenträger, die derzeitigen ÖPNV-Leistungen auszuschreiben.

Und vor dem Hintergrund, dass die derzeit von den Verkehrsunternehmen angebotenen Verkehrsleistungen eine ausreichende Sicherstellung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen gewährleisten, besteht aktuell auch kein Handlungsbedarf für das Einleiten von Veränderungen.

Das seit 1.1.2013 geltende PBefG wurde insbesondere um Inhalte aus der Verordnung (EG) 1370/2007 ergänzt und ist somit Grundlage bei der Genehmigung von ÖPNV-Leistungen.

Es sind bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV auch die zur Förderung des Mittelstandes vorgesehenen Vergabemöglichkeiten auf ihre konkrete Anwendung auf die kleinen und mittelständischen Unternehmen im Kreisgebiet zu prüfen. Die bisherige konstruktive Zusammenarbeit bietet eine solide Basis für eine weitere Zusammenarbeit.

Vor einer Ausschreibung und Vergabe im Öffentlichen Personennahverkehr sind die hierfür erforderlichen Beratungsleistungen und auch die Kosten der Durchführung der Verfahren zu ermitteln. Bei diesen komplexen Verfahren ist in der Regel auch eine externe Beratung erforderlich. Der Aufwand hierfür ist bei den Überlegungen für den Kreis zu berücksichtigen.

Das seit dem 1.1.2013 geltende PBefG formuliert in Absatz 1 von § 62 PBefG „Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 dürfen bis zum 31.12.2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.“

### **8.4 Folgerungen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde**

Die derzeitigen Vereinbarungen sollen im Rahmen der bestehenden Übergangsfristen fortgeführt werden. Im Jahre 2013 soll analysiert werden, ob und ggf. welche Anpassungen bei den Vereinbarungen notwendig werden und wie diese zeitnah umgesetzt werden können. Danach soll während der Laufzeit dieses Regionalen Nahverkehrsplanes unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sowie unter Würdigung der konkreten Entwicklungen und Auswirkungen der Anwendung der Verordnungen in der Bundesrepublik das weitere Vorgehen im Kreisgebiet, gerade auch im Zusammenspiel mit den Kreisen Plön, Schleswig-Flensburg und der Stadt Kiel in der Verbesserung der Ost-West-Verkehre des nördlichen Bereiches Schleswig-Holsteins definiert, abgestimmt und entschieden werden.

## **9 Schlusswort**

Entsprechend den vorstehenden umfangreichen Ausführungen ist zu folgern, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße während der Laufzeit dieses RNVP in Zusammenarbeit mit den Schulträgern, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und benachbarten Aufgabenträgern bedeutende Herausforderungen zu bewältigen bzw. zu begleiten hat. Ganz generell gilt dies schon für die Aufgabe, ein bedarfsgerechtes, attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu sichern, da die finanziellen Rahmenbedingungen hierfür immer schwieriger werden. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde bekennt sich aber ausdrücklich zu dieser Zielsetzung. In diesem Rahmen gilt es, besonderen Anforderungen gerecht zu werden wie

- der Erstellung des Maßnahmeplanes zur Barrierefreiheit im ÖPNV und Gewährleistung von dessen Umsetzung,
- der flexiblen Anpassung an sich nachhaltig ändernde Verkehrsbedürfnisse bei der Schülerbeförderung,
- der Anpassung des ÖPNV-Angebotes an den demografischen Wandel und die daraus resultierenden Wandlungen der Mobilitätsbedürfnisse,
- den Anpassungen und Abstimmungen im Hinblick auf neue Angebote im SPNV,
- der weiteren Verbesserung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde,
- der konstruktiven Begleitung des Prozesses zur Einführung eines Landesweiten Verkehrsverbundes, dabei Sicherung der Interessen des Kreises und Ausbau der intensiven regionalen Kooperation mit den übrigen Partnern im VRK.

In gemeinsamer Anstrengung der genannten Beteiligten wird es sicher gelingen, in der Fortschreibung zu diesem RNVP in 2017/18 auf diesen Gebieten Erfolge dokumentieren zu können.

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### Quellenverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort ab 100 Beschäftigten nach Gemeinden, Stand 30.06.2011

Bundesagentur für Arbeit:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Aus- bzw. Einpendlern, Stand 30.06.2011

Bundesagentur für Arbeit:

Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach ausgewählten Merkmalen am Arbeitsort (im Internet)

Deutsche Shell Holding GmbH: Shell-PKW-Szenarien bis 2030 – Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität – Kurzfassung (im Internet)

Ernst Basler + Partner GmbH, Potsdam: Regionales Entwicklungskonzept für die Kiel-Region – SWOT-Analyse, Entwurfs-/Arbeitsstand 15.10.2012

Forschungsverbund Leiser Verkehr: Übersichtsfolien im Internet ([www.fv-leiserverkehr.de](http://www.fv-leiserverkehr.de))

Hamburg-Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verkehrsmanagement mbH: Potenzialanalyse Schienenanbindung Rendsburg - Fockbek, Hamburg, Oktober 2011

Hamburg-Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verkehrsmanagement mbH: Stadtverkehr Rendsburg – Schlussbericht, Hamburg, Oktober 2011

IFEU Heidelberg:

Energieverbrauch und Emissionen des Verkehrs 1960-2011, in: TREMOD (Transport Emission Model) Version 5.3 – Endbericht, 30.09.2012

Innenministerium des Landes Schleswig Holstein: Demographischer Wandel in Schleswig-Holstein – Aktualisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein (im Internet)

Kraftfahrt-Bundesamt:

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2011 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl – Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 3, 1. Januar 2011

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Herausg.): Schulentwicklungsplan 2008

Kreis Schleswig-Flensburg (Herausg.): Entwurf zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan Kreis Schleswig-Flensburg

Landeshauptstadt Kiel (Herausg.): 3. Regionaler Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Kiel 2009 -2013, Kiel 2010

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Herausg.):

Dritter Landesweiter Nahverkehrsplan 2008 – 2012, Kiel 2008

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH:  
Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein, Kiel 2012  
Untersuchung im Auftrag der LVS

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste jeweils in Beherbergungsbetrieben und auf Campingplätzen im Jahr 2011 nach Gemeinden und Kreisen – in: Der Fremdenverkehr in den Gemeinden Schleswig-Holsteins, Statistischer Bericht G IV 1 – j/11 S

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Beherbergungsangebot sowie Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsbetrieben einschl. Campingplätzen im Jahr 2011 nach Gemeinden und Kreisen – in: Der Fremdenverkehr in den Gemeinden Schleswig-Holsteins, Statistischer Bericht G IV 1 – j/11 S

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern in den Kreisen Schleswig-Holsteins am 1. Januar der Jahre 2008-2011 – Statistischer Bericht H I 2 – j/11 T2 S

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Bevölkerung am 31.12.2011 nach Gemeinden und Kreisen (im Internet)

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2025 – Statistischer Bericht A I 8 – 2011 S

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2025 – Statistik informiert Nr. III/2011

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2011/2012

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Umweltökonomische Gesamtrechnungen – Treibhausgasemissionen in Schleswig-Holstein 2010  
Statistischer Bericht P V 2 – j/10 S

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:  
Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen 2011/2012

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln 2010:  
Busse und Bahnen für eine nachhaltige Mobilität

[www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de) – diverse Artikel

## 2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013

---

### Übersicht zur Umsetzung der Zielsetzungen aus Kap. 2

Im Folgenden erfolgt eine Zuordnung zwischen den Zielsetzungen aus Kapitel 2 und den Kapiteln, die entsprechende Maßnahmen / Vorschläge oder strategische Ansätze beschreiben, die der Umsetzung der jeweiligen Ziele dienen. Im nächsten RNVP 2017/18 wird dann eine Bilanzierung dahingehend erfolgen, dass zwischen (vollständiger) Umsetzung, teilweiser Umsetzung / Zurückstellung und Nichtumsetzung / Verwerfung unterschieden wird.

Ziel	Kapitel zur Umsetzung
<b>2.1 Ziele des Raumordnungsgesetzes (ROG, Fassung vom 31.07.2009)</b>	3.2.1 5.3.4/5.3.5/5.4.1/5.4.2.2.1 bis 5.4.2.2.4
<b>2.2 Ziele des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP)</b> Einführungstext:  Sp.1 (demogr. Wandel): Sp.2 (Schülerverkehr): Sp.3 (zunehmende Bedeutung der Senioren): Sp.4 (Pendlerverflechtungen größerer Städte): Sp.5 (Anbindung an zentrale Orte): Sp.6 (Anbindung neuer Wohn-/Gewerbegebiete): Sp.7 (Verknüpfungen): Sp.8 (Belange von Urlaubs- / Erholungsverkehren): Sp.9 (Kooperation im Rahmen SH-Tarif):	3.2.1/5.3.4/5.3.5/5.4.1./5.4.2.2.1 bis 5.4.2.2.4/5.4.4 5.3.2 5.3.7.1/5.4.2.2.2 5.3.2./5.3.6/5.5.2, ergänzend Anl. 8.1 5.4.2.2.4.3/5.8 5.3.4/5.3.5/5.4.1/5.4.2.2.1 bis 5.4.2.2.4 5.4.2.2.4.1 5.3.5/5.4.2.1/5.4.4 5.4.2.2.5/5.3.7.7 5.3.5/5.5.1.1/5.8
<b>2.3 Ziele des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte 2000</b> Räumliche/zeitliche Vernetzung und Integration (auch mit anderen Verkehrsträgern): Taktverkehr: Übersichtliches Tarifkonzept, landesweite Fahrplanauskunft, verbesserter Zugang zu den ÖPNV-Einrichtungen: städtische Verknüpfungspunkte: regionale Verknüpfungspunkte: Berücksichtigung der Pendlerverflechtungen im Gesamttraum: Ausrichtung des ÖPNV-Systems auf zentrale Orte: Erschließung von Arbeits- und Schulplätzen: Erschließung touristischer Ziele:	5.3.5/5.4.2.1/5.4.4 5.3.4/5.4.2.2.3/5.4.2.2.4/5.5.5  5.3.5/5.5.1.1/5.5.6/5.5.7/5.8 5.4.2.2.4.1, 5.4.2.2.4.2 5.3.5/5.4.2.2.1/5.4.2.2.3  5.4.2.2.4.3/5.8  5.3.4/5.3.5/5.4.1/5.4.2.2.1 bis 5.4.2.2.4 5.3.7.1/5.3.7.2/5.4.2.2.2/5.4.2.2.4.1 5.3.7.7/5.4.2.2.5
<b>2.4 Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.05.2007)</b> Gleichwertige Lebensbedingungen, attraktive umweltverträgliche Alternative z. MIV, Verlagerung v. MIV zum ÖPNV insbes. in und zwischen den Verdichtungsräumen: spezifische Belange einzelner Nutzergruppen: Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des ÖPNV: Landesweites CD:	5.3/5.4.1/5.4.2 5.3.7/5.4.2.2.2/5.4.2.2.5  5.3.1./5.3.3. 5.7

**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

<p><b>2.5 Ziele des Bundes- und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG, Fassung vom 01.01.2008/LBGG, Fassung vom 18.11.2008)</b></p>	<p>vgl. Anlage 8.1</p>
<p><b>2.6 Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, letzte Fassung 2008-2012 unter Berücksichtigung bekannter Inhalte für die Fassung 2013-2017)</b>          Verbesserung der Qualität, Nutzbarkeit, Verständlichkeit des Nahverkehrs:          Weiterentwicklung zu e i n e m integrierten System inkl. entsprechender Kommunikationsstrategie:          Barrierefreiheit:</p>	<p>5.3.5/5.5.1.1/5.5.6/5.5.7/5.8           5.4.1./5.4.2/5.7/5.8          vgl. Anl. 8.1</p>
<p><b>2.7 Ziele des Kreises Rendsburg-Eckernförde</b>          Sp.1 (bedarfsgerechte Bedienung mit Anpassung an sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse u. dem. Wandel:          Sp.2 (ÖPNV-Anteil erhöhen, Umweltbelastungen reduzieren, Verkehrssicherheit erhöhen):          Sp.3 (Integration unterschiedlicher Verkehrsträger):          Sp.4 (bedarfs- u. qualitätsorientiertes Angebot im Schülerverkehr):          Sp.5 (sukzessive Herstellung von Barrierefreiheit):          Sp.6 (touristische Belange):          Sp.7 (Qualitätsmanagement/ÖPNV-Beirat):          Sp.8 (Beachtung der Vorgaben aus der Finanzierungsverordnung des Landes):</p>	<p>5.3./5.4.1 bis 5.4.4           Wie Sp. 1, unter bes. Beacht. v. 5.3.1/5.3.3           5.3.4/5.3.5/5.4.2.1/5.4.4/5.5.1.1/5.8           5.3.7.1/5.4.2.2.2           vgl. Anl. 8.1          5.3.7.7/5.4.2.2.5          5.1/5.6           1/7</p>



**2. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Stand 06.09.2013**

---

**Anhang**

Inhaltsverzeichnis:

Anlage 1	Linien- und Genehmigungsverzeichnis
Anlage 1a	Ergänzende Angaben zum Liniennetz gemäß Anlage 1 zu § 5 der Landesverordnung Nr. 2. Buchstabe a) (Fahrplankilometer, überwiegender Nutzerkreis, eingesetzte Fahrzeuge)
Anlage 2	Anlage 1 der Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen
Anlage 3	Adressen der Verkehrsunternehmen im Kreis Rendsburg-Eckernförde
Anlage 4	Liniennetzplan der Verkehrsgemeinschaft Rendsburg-Eckernförde
Anlage 5	Liniennetzplan des Stadtverkehrs Rendsburg
Anlage 6	Liniennetzplan des Stadtverkehrs Eckernförde
Anlage 7	Broschüre der LVS zur Bahnstrecke Kiel – Rendsburg – Seemühlen
Anlage 8.1	Checkliste Barrierefreiheit mit zusammenfassenden Angaben
Anlage 8.2	Maßnahmeplan Barrierefreiheit
Anlage 9	Anruf-Linien-Taxi Flintbek (Fahrplan; Stand: Dez. 2012)
Anlage 10	Anschlusssituation an wichtigen Verknüpfungspunkten
Anlage 11	Dokumentation der Beteiligung gem. § 5 Abs. 3 ÖPNVG
Karte 1	Einwohnerzahlen und zentralörtlicher Rang
Karte 2	Schulstandorte im Kreisgebiet
Karte 3	Schülerzahlen an Schulstandorten
Karte 4	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Karte 5	Berufspendlerströme
Tabelle 1	Bevölkerung am 31.12.2011 in den Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Tabelle 2	Anzahl von Schülerinnen und Schülern an Schulstandorten im Kreis Rendsburg-Eckernförde – Stand Schuljahr 2011/12
Tabelle 3	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (ab 100 Beschäftigten) Stand: 30.06.2011
Tabelle 4	Pendlerverflechtungen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, ab 50 Pendlern) – Stand 30.06.2011
Tabelle 5	PKW-Bestand am 01.01.2011 in den Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Fahrplannr.	Genehm.-Nr	Betreiber	Ablaufdatum	von	nach	via	Anmerkungen	Linienbündel	Harmonisierung	Dritte AT
3011	31-32a	Autokraft GmbH	28.01.2017	Schulverkehr Waabs	Bösby			Nord	12 / 2017	-
3010	31-32	Autokraft GmbH	31.01.2017	Eckernförde	Kappeln	Vogelsang-Grünholz		Nord	12 / 2017	SL-FL
3012	31-32b	Autokraft GmbH	31.01.2017	Schulverkehr Barkelsby	Eckernförde			Nord	12 / 2017	-
3040	31-36	Autokraft GmbH	31.03.2017	Eckernförde	Lindaunis	Rieseby		Nord	12 / 2017	SL-FL
3020	31-27	Autokraft GmbH	30.04.2017	Kappeln	Schuby	Karby		Nord	12 / 2017	SL-FL
3021	31-373	Autokraft GmbH	30.04.2017	Kappeln	Schuby	Ellenberg		Nord	12 / 2017	SL-FL
3030	31-31a	Autokraft GmbH	31.07.2017	Rieseby	Eckernförde	Missunde-Gammelby		Nord	12 / 2017	-
3031	31-31b	Autokraft GmbH	31.07.2017	Fleckeby	Fleckeby	Hummelfeld-Kosel		Nord	12 / 2017	-
520	31-048	Autokraft GmbH	31.07.2015	Kiel	Schierensee			Ost	12 / 2019	Kiel
522	31-048a	Autokraft GmbH	31.07.2015	Schierensee	Flintbek	Rumohr		Ost	12 / 2019	-
620	31-016	Autokraft GmbH	31.07.2015	Kiel	Kiel	Rumohr - Emkendorf - Westensee		Ost	12 / 2019	Kiel
640	31-043	Autokraft GmbH	31.07.2015	Kiel	Königsförde	Landwehr - Achterwehr		Ost	12 / 2019	Kiel
3510	31-221	Autokraft GmbH	31.10.2016	Wattenbek	Neumünster	Bordesholm - Einfeld		Ost	12 / 2019	NMS
4810	31-49	Autokraft GmbH	31.05.2017	Kiel	Flensburg	Eckernförde-Schleswig		Ost	12 / 2019	Kiel, SL-FL
521	31-241	Autokraft GmbH	30.06.2017	Flintbek	Rammsee	Blumenthal-Schierensee		Ost	12 / 2019	-
706	31-210	Autokraft GmbH	30.06.2017	Kiel	Flintbek/Blumenthal	Molfsee	Nachtbus	Ost	12 / 2019	Kiel
821	31-240	Autokraft GmbH	30.06.2017	Gettorf	Osdorf			Ost	12 / 2019	-
921	31-244	Autokraft GmbH	30.06.2017	Friedrichsort	Gettorf	Felm		Ost	12 / 2019	Kiel
922	31-243	Autokraft GmbH	30.06.2017	Friedrichsort	Krusendorf	Dänisch-Nienhof		Ost	12 / 2019	Kiel
900 / 901	31-242	Autokraft GmbH	30.06.2017	Kiel	Krusendorf/Strande	Dänischenhagen		Ost	12 / 2019	Kiel
3080	31-54	Autokraft GmbH	31.07.2017	Eckernförde	Surendorf	Noer		Ost	12 / 2019	-
900 / 901	31-52	Autokraft GmbH	31.07.2017	Kiel	Strande/Krusendorf	Altenholz-Dänischenhagen		Ost	12 / 2019	Kiel
4	31-51	Autokraft GmbH	30.09.2018	Flintbek	Flintbek	Schönhorst-Kleinflintbek		Ost	12 / 2019	-
7	31-53	Autokraft GmbH	30.09.2018	Ortsverkehr Flintbek	Flintbek			Ost	12 / 2019	-
501 / 502	31-50	Autokraft GmbH	30.09.2018	Kiel	Flintbek	Schulensee - Rammsee		Ost	12 / 2019	Kiel
830	31-46	Autokraft GmbH	31.05.2019	Kiel	Gettorf	Neuwittenbek		Ost	12 / 2019	Kiel
831	31-47	Autokraft GmbH	31.05.2019	Schülerverkehr Gettorfund Umgebung				Ost	12 / 2019	-
832	31-47	Autokraft GmbH	31.05.2019	Schülerverkehr Gettorfund Umgebung				Ost	12 / 2019	-
833	31-47	Autokraft GmbH	31.05.2019	Schülerverkehr Gettorfund Umgebung				Ost	12 / 2019	-
834	31-47	Autokraft GmbH	31.05.2019	Schülerverkehr Gettorfund Umgebung				Ost	12 / 2019	-
835	31-47	Autokraft GmbH	31.05.2019	Schülerverkehr Gettorfund Umgebung				Ost	12 / 2019	-
4620	31-295	Autokraft GmbH	10.08.2019	Borgdorf	Einfeld	Langwedel		Ost	12 / 2019	NMS
3520	35-4	Autokraft GmbH / ROPE	30.11.2013	Groß Buchwald	Neumünster	Bordesholm		Ost	12 / 2019	NMS
541	8-2	Ro-PE Reisen GmbH	31.12.2017	Negenharrie	Bordesholm	Dosenbek		Ost	12 / 2019	-
542	8-3	Ro-PE Reisen GmbH	31.12.2017	Bordesholm	Wattenbek	Blumenthal		Ost	12 / 2019	-
543	8-4	Ro-PE Reisen GmbH	31.12.2017	Bordesholm	Wattenbek	Einfeld		Ost	12 / 2019	NMS
451	27-5	VKP	31.08.2017	Neumünster	Negenharrie	Tasdorf-Großharrie		Ost	12 / 2019	NMS, Plön
1	21-1	Stadt Eckernförde	31.12.2016	Borby	Grasholz	Wilhelmsthal		Stadtverkehr Eck	12 / 2016	-
2	21-2	Stadt Eckernförde	31.12.2016	Grasholz	Borby	Distelkamp - Wilhemsthal		Stadtverkehr Eck	12 / 2016	-
3	21-3	Stadt Eckernförde	31.12.2016	Grasholz	Grasholz	Wilhelmsthal		Stadtverkehr Eck	12 / 2016	-
4	21-4	Stadt Eckernförde	31.12.2016	Borby	Domsland	Broosbyer Koppel		Stadtverkehr Eck	12 / 2016	-
16	20-1	Sievers und von der Recke	31.12.2016	Rendsburg	Schacht Audorf	Westerrönfeld - Osterrönfeld		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
15	23-9	Stadt Rendsburg	31.12.2016	Rendsburg, ZOB	Rendsburg Industriegebiet			Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
18	23-8	Stadt Rendsburg	31.12.2016	Rendsburg, Paradeplatz	Klinter Friedhof			Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
1,2,3	23-1	Stadt Rendsburg	31.12.2016	Rendsburg, Nobiskrug	Fockbek	Fockbeker Chaussee		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
10,11,12	23-5	Stadt Rendsburg	31.12.2016	Rendsburg Karl Maria	Büdelndorf, Rotdornstr			Stadtverkehr RD	12 / 2016	-

Fahrplannr.	Genehm.-Nr	Betreiber	Ablaufdatum	von	nach	via	Anmerkungen	Linienbündel	Harmonisierung	Dritte AT
5,6,7	23-3	Stadt Rendsburg	31.12.2016	Rendsburg, Hochfeld	Kolberger Straße	Kaiserstraße		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
17	24-1	T.H.Sievers	31.12.2016	Rendsburg	Schülp	Westerrönfeld		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
19	24-4	T.H.Sievers	31.12.2016	Nübbel	Rickert	Rendsburg		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
17a	24-5	T.H.Sievers	31.12.2016	Rendsburg	Osterrönfeld	Westerrönfeld		Stadtverkehr RD	12 / 2016	-
3251	31-40a	Autokraft GmbH	28.01.2017	Lütjenwestedt	Oersdorf	Hademarschen		Süd	12 / 2020	-
3250	31-40	Autokraft GmbH	31.01.2017	Rendsburg	Itzehoe	Hademarschen-Schen		Süd	12 / 2020	Steinburg
3254	31-40b	Autokraft GmbH	31.01.2017	Schulverkehr Todenbüttel	Todenbüttel			Süd	12 / 2020	-
3230	31-131	Autokraft GmbH	31.05.2017	Neumünster	Rendsburg	Nortorf		Süd	12 / 2020	NMS
3260	31-165	Autokraft GmbH	31.05.2015	Rendsburg	Itzehoe	Hohenwestedt		Süd	12 / 2020	Steinburg
4610	31-44	Autokraft GmbH	31.05.2017	Kiel	Itzehoe	Nortorf		Süd	12 / 2020	Kiel
4611	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4612	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4613	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4614	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4615	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4616	31-294	Autokraft GmbH	31.05.2017	im Raum Nortorf				Süd	12 / 2020	-
4630	31-132	Autokraft GmbH	31.08.2017	Rendsburg	Kiel	Achterwehr		Süd	12 / 2020	Kiel
3310	31-133	Autokraft GmbH	30.09.2018	Padenstedt	Wasbek	Arpsdorf-Ehndorf		Süd	12 / 2020	-
3280	31-39	Autokraft GmbH	30.04.2019	Oldenhütten	Hohenwestedt	Mörel - Tappendorf		Süd	12 / 2020	-
3270	31-163	Autokraft GmbH	31.05.2015	Itzehoe	Hademarschen	Schenefeld		Süd	12 / 2020	Steinburg
3525	33-004	Autokraft GmbH	31.05.2015	Neumünster	Heide	Aukrug - Hohenwestedt		Süd	12 / 2020	NMS
3123/3124	25-3	Graf von der Recke GmbH	31.12.2014	Schacht Audorf	Schacht-Audorf	Osterrade - Haßmoor		Süd	12 / 2020	-
3121/3122	25-2	Graf von der Recke GmbH	30.09.2017	Jevenstedt	Jevenstedt	Schülp - Schwabe - Brinjah		Süd	12 / 2020	-
3253	16-15	Heider Stadtverkehr GmbH	31.12.2017	Hanerau-Hademarschen	Lütjenbornholt	Grünental		Süd	12 / 2020	-
3240	22-1	Kreis Rendsburg-Eckernförde	30.11.2013	Rendsburg	Schenefeld			Süd	12 / 2020	-
3210	34-1	Autokraft GmbH	Antrag auf WE bis zum 31.7.2020 gestellt	Rendsburg	Norderstapel (Süderstapel)	Erfde		West	12 / 2018	SL-FL
3050	31-33	Autokraft GmbH	31.05.2017	Eckernförde	Rendsburg	Holzbung	Schnellbus	West	12 / 2018	-
3060	31-34	Autokraft GmbH	31.05.2017	Eckernförde	Eckernförde	Haby-Holtsee		West	12 / 2018	-
3070	31-35	Autokraft GmbH	31.05.2017	Eckernförde	Owschlag	Ascheffel		West	12 / 2018	-
3220	31-37	Autokraft GmbH	31.05.2017	Rendsburg	Kropp	Tetenhusen		West	12 / 2018	SL-FL
3231	31-131a	Autokraft GmbH	31.05.2017	Schleswig/Kropp	Rendsburg	Alt Duvenstedt		West	12 / 2018	SL-FL
2820	31-045a	Autokraft GmbH	30.04.2014	Rendsburg	Heide	Wrohm		West	12 / 2018	Dithmarschen
3291	31-045c	Autokraft GmbH	30.04.2014	Sehestedt/Klein Wittensee	Rendsburg	Borgstedt		West	12 / 2018	-
3295	31-045d	Autokraft GmbH	30.04.2014	Rendsburg	Breiholz			West	12 / 2018	-
3221	31-245	Autokraft GmbH	30.06.2017	Owschlag	Kropp			West	12 / 2018	SL-FL
3290	31-045b	Autokraft GmbH	30.04.2014	Gettorf	Rendsburg	Sehestedt		West	12 / 2018	-
6551	55-4	Storjohann	31.12.2018	Hohenwestedt	Bad Bramstedt	Kellinghusen		(Kreis Steinburg)		Steinburg; Segeberg
9	56-19	Stadtwerke NMS	31.12.2015	Neumünster	Wasbek und zurück	Ehndorf		(Stadt NMS)		NMS
12	56-16	Stadtwerke NMS	31.12.2015	Neumünster, Hbf.	Neumünster, Hbf.	Wittorf - Padenstedt		(Stadt NMS)		NMS
81	26-34	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2015	Suchsdorf, Rungholtplatz	Botanischer Garten	Hbf - Universität		EBK		Kiel
22	26-38	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2015	Klausdorf, Schule	Suchsdorf, Rungholtplatz			EBK		Kiel
34	26-7	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2016	Kroog, Am Wellsee	Kronshagen, A.-Schweitzer Str.			EBK		Kiel

Fahrplannr.	Genehm.-Nr	Betreiber	Ablaufdatum	von	nach	via	Anmerkungen	Linienbündel	Harmonisieru	Dritte AT
71	26-3	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2015	Kronshagen, Schulzentrum	Elmschenhagen, Tröndelweg	Hbf - Gaarden - Ellerbek		EBK		Kiel
72	26-3	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2015	Kronshagen, Schulzentrum	Wellingdorf	Hbf - Gaarden - Ellerbek		EBK		Kiel
91	26-21	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2016	Friedrichsort, Falckensteiner Straße	Melsdorf/Mettenhof, Roskilder Weg			EBK		Kiel
6	26-13	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.04.2017	Kiel-Hassee, Kolonnenweg	Kiel-Wik, HerthasträÙe	Kronshagen		EBK		Kiel
100/101	26-20	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.04.2017	Laboe, Hafen/Heikendorf	Melsdorf	Mettenhof, Roskilder Weg		EBK		Kiel
501/502	26-10	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2014	Schulensee	Schilksee/Strande	Hauptbahnhof		EBK		Kiel
902	26-42	Eigenbetrieb Beteiligungen K	30.06.2014	Dänischenhagen	Kiel Hbf		Schnellbus	EBK		Kiel
<b>Fährlinie</b>										
F 1		Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH		Laboe	Strande			-		Kiel
<b>Fernverkehrslinien:</b>										
4550	31-101	Autokraft GmbH	31.12.2015	Kiel	Hamburg, Flughafen	Neumünster	Nicht SH-Tarif	-		-
4000	28-2	Autokraft GmbH	31.03.2016	Eckernförde	Berlin	Kiel-Lübeck-Ratzeburg	Nicht SH-Tarif	-		-
2000	28-1	Autokraft GmbH	31.10.2016	Flensburg	Berlin	Neumünster, Bad Segeberg	Nicht SH-Tarif	-		-
<b>Feigestellter Schülerverkehr</b>										
3211	Freigestellt	Autokraft GmbH		Fockbek	Friedrichsholm	Hohn		-		-
3241	Freigestellt	Autokraft GmbH		Hohenwestedt	Hennstedt	Seefeld - Schenefeld - Peissen		-		-
3296	Freigestellt	Autokraft GmbH		Breiholz	Hamdorf, Grundschule			-		-

Linie	VU	FPI-km (rd. Im Kreis RD-Eck)	Fz	Qualität = davon Niederflur	Takt s. RNVP Tz.:	Bedienungszeit s. RNVP Tz.:	Üw-Nutzer	Stand
4	AK	30.000	3	33,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
6	KVG	40.000	5	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Ausbildungsverkehr	2012
7	AK	50.000	1	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Barzahler	2011
22	KVG	20.000	5	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
33	KVG	3.000	4	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
34	KVG	80.000	5	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
71/72	KVG	70.000	4	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
81	KVG	20.000	7	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
91	KVG	20.000	6	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
100	KVG	30.000	9	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
451	VKP	1.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2012
501/502	KVG	180.000	15	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2011
501/502	AK	210.000	17	99,1%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2011
512	KVG - Sommerlinie	2.000	3	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Freizeitverkehr	2012
520	AK	50.000	2	27,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
521	AK	40.000	3	7,7%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
522	AK	2.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
541	RoPe-Reisen	wird noch nachgetragen						
542	RoPe-Reisen							
543	RoPe-Reisen							
620	AK	130.000	5	58,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
640	AK	90.000	3	22,8%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
706	AK	3.000	1	0,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Barzahler	2011
821	AK	10.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
830	AK	50.000	2	31,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
831	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
832	AK	30.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
833	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
834	AK	30.000	1	83,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
835	AK	20.000	2	66,7%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011

Linie	VU	FPI-km (rd. Im Kreis RD-Eck)	Fz	Qualität = davon Niederflur	Takt s. RNVP Tz.:	Bedienungszeit s. RNVP Tz.:	Üw-Nutzer	Stand
900/901/902	AK	610.000	15	98,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2011
901/902	KVG	90.000	3	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2012
921	AK	50.000	2	7,1%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
922	AK	40.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
1547	AK	96	1	50,0%		0	Barzahler	2011
2820	AK	100.000	1	4,5%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3010	AK	450.000	6	39,9%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3011	AK	30.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3012	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3020	AK	30.000	1	41,7%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3021	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Barzahler	2011
3030	AK	70.000	4	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3031	AK	20.000	3	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3040	AK	30.000	3	14,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3050	AK	270.000	5	72,4%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3060	AK	50.000	2	14,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3070	AK	150.000	6	25,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3080	AK	60.000	2	5,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3121/3122	Graf Recke	80.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3123/3124	Graf Recke	50.000	3	33,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3210	AK	100.000	2	29,8%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3211	AK	50.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3220	AK	30.000	1	12,5%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3221	AK	10.000	1	15,8%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3230	AK	300.000	5	40,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3231	AK	60.000	2	29,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3240	AK	90.000	3	42,9%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3241	AK	30.000	3	5,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3250	AK	200.000	4	17,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3251	AK	30.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011

Linie	VU	FPI-km (rd. Im Kreis RD-Eck)	Fz	Qualität = davon Niederflur	Takt s. RNVP Tz.:	Bedienungszeit s. RNVP Tz.:	Üw-Nutzer	Stand
3254	AK	70.000	3	30,4%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3260	AK	110.000	1	17,1%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3270	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3280	AK	40.000	2	8,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3290	AK	120.000	3	10,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3291	AK	20.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3295	AK	120.000	5	41,7%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3310	AK	40.000	2	4,3%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3510	AK	20.000	2	28,6%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
3520	RoPe-Reisen	wird noch nachgetragen						
3525	AK	120.000	2	15,4%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4610	AK	210.000	4	30,8%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4611	AK	20.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4612	AK	30.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4613	AK	40.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4614	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4615	AK	20.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4616	AK	20.000	2	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4620	AK	10.000	1	0,0%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4630	AK	200.000	4	6,7%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
4810	AK	300.000	4	20,2%	4.3.3.2	4.3.3.2	Ausbildungsverkehr	2011
6551	die Linie	wird noch nachgetragen						
SV RD	Stadtverkehr RD	1.110.000	18	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Barzahler	2011
SV Eck	Stadtverkehr Eck	390.000	8	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Barzahler	2011
9 und 12	SWN	ca. 35.000	2	100,0%	4.3.3.1	4.3.3.1	Alle Fahrgastgruppen	2011/12

**Anlage 1**  
(zu § 5 der Verordnung)

**Erläuterungen der Mindestanforderungen an einen Regionalen Nahverkehrsplan nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG**

Die Regionalen Nahverkehrspläne sollen insbesondere folgende Punkte enthalten:

1. Bei der Darstellung der Verkehrspolitischen Ziele (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 ÖPNVG) ist insbesondere auf die Fragen einzugehen,
  - a) welchen Stellenwert der ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers hat,
  - b) wie sich der ÖPNV im definierten Zeitraum weiterentwickeln soll und
  - c) welche Voraussetzungen für diese Weiterentwicklung noch geschaffen werden müssen (z.B. Finanzierung, politische Willensbildung).
2. Die Darstellung des gesamten ÖPNV-Netzes (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 ÖPNVG) ist nach folgenden Kriterien zu gliedern:
  - a) Linienverkehre (Angaben je Linie):  
Name des Verkehrsunternehmens, Fahrplankilometer je Linie, überwiegender Nutzerkreis, eingesetzte Fahrzeuge, Takt, Bedienungszeit und ggf. weitere vereinbarte Qualitätskriterien.
  - b) alternative Bedienformen:  
Name des Verkehrsunternehmens, Anmeldezeit, Bediengebiet, eingesetzte Fahrzeuge, Qualität, Takt, Bedienungszeit.
  - c) sofern bekannt: Aufnahme weiterer Maßnahmen und Verkehre, die nicht im Aufgabenbereich der Aufgabenträger fallen.
  - d) Angebotskonzept:  
Produkte, Takte, Verknüpfung, Bedienzeit, Aussagen zur Barrierefreiheit, Tarif inkl. Tarifkooperationen
  - e) Beschreibung der Finanzierung und Art der Vergabe sowie Inhalt des Vertrages.
  - f) Darstellung Haltestellen / ZOB (sofern Aufgabenträger hierfür zuständig) inklusive Verknüpfungspunkte Bus / Bahn und Bus / Bus, Anzahl bedienter Haltestellen und deren Ausstattung (z.B. P+R, Wartehäuschen), Modernisierungsmaßnahmen.
  - g) Darstellung der technischen Ausstattung wie Betriebsleitsysteme und Fahrgastinformationen sowie deren Wirkungsweise, einschließlich Beschreibung der umgesetzten Investitionsmaßnahmen.
  - h) Darstellung der durchgeführten Marketingmaßnahmen einschließlich Anwendung der Kommunikationsmaßnahmen nach § 4 der Verordnung.
3. Bei der Darstellung des Bestandes und der zukünftigen Entwicklung des Fahrgastaufkommens (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG) soll insbesondere die Anzahl der Fahrgäste, untergliedert nach Netz / Vertrag / Linie / Bedienungsgebiet berücksichtigt werden, eine Bewertung der vorherigen Planungsperiode erfolgen und der Einfluss externer Einflüsse erläutert werden.
4. Zur Darstellung der geplanten Maßnahmen nach § 5 Abs. 2 Nr. 6 bis 8 ÖPNVG gehören:



- a) Vorgesehene Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes (z.B. Mehr-, Minderangebot, Anschlüsse, Takt, Bedienungszeit), geplante Untersuchungen, Maßnahmen zur Qualität.
  - b) Darstellung geplanter neuer Verträge, Vertragsverlängerungen, Finanzierungsarten, Vergabestrategien, Netzbildung.
  - c) Maßnahmenplan Investitionen im Planungszeitraum (soweit möglich) und Maßnahmenplan Verknüpfung Bus / Bahn und Bus / Bus
  - d) Maßnahmenplan Marketing unter Berücksichtigung der Kommunikationsmaßnahmen nach § 4 der Verordnung
  - e) Geplante Tarifmaßnahmen (z. B. Kooperationen)
5. Zum Finanzierungsrahmen (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 ÖPNVG) gehören eine Beschreibung der Entwicklung der Finanzmittel und der Beiträge Dritter.
6. Es ist darzustellen, in welcher Form Dritte nach § 5 Abs. 3 und 4 ÖPNVG bei der Aufstellung des RNVP beteiligt wurden. Bei der Beteiligung der Verbände für Menschen mit Behinderung erfolgt die Beteiligung anhand der „Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden“.

Ist eine Darstellung der Mindestanforderungen nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG nicht möglich, ist dies zu begründen.

**Busunternehmen:****Autokraft GmbH, Hamburger Chaussee 10, 24114 Kiel**

Tel.: 0431 666-0  
Fax: 0431 666 26 66  
Internet: [www.bahn.de/autokraft/view/index.shtml](http://www.bahn.de/autokraft/view/index.shtml)

**Stadtverkehr Eckernförde, Rosseer Weg 20, 24340 Eckernförde**

Tel.: 04351 82 311  
Fax: 04351 858 39

**Stadtverkehr Rendsburg, Aalborgstraße 63 - 71, 24768 Rendsburg**

Tel.: 04331 13 14 60  
Fax: 04331 13 14 66  
Internet: [www.sievers-reisen.de](http://www.sievers-reisen.de)

**Graf Recke GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 10, 24790 Schacht-Audorf**

Tel.: 04331 95 00-0  
Fax: 04331 95 00-21  
Internet: [www.graf-recke-reisen.de](http://www.graf-recke-reisen.de)

**Rope-Reisen GmbH & Co. KG vertreten durch die Rope Verwaltungs GmbH; Dieselstraße 4, 24582 Wattenbek**

Tel.: 04322 37 77  
Fax: 04322 69 99 71  
Internet: [www.rope-reisen.de](http://www.rope-reisen.de)

**die linie GmbH, Verkehrsbetrieb, Overndorfer Straße 52, 25548 Kellinghusen**

Tel.: 04822 / 1573  
Fax.: 04822 / 8648  
Internet: [www.dielinie.de](http://www.dielinie.de)

**Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, Werftstraße 233-243, 24143 Kiel**

Telefon: 0431 2203-2203  
Telefax: 0431 2203-1299  
Internet: [www.kvg-kiel.de](http://www.kvg-kiel.de)

**SWN Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH, Bismarckstraße 51, 24534 Neumünster  
SWN-Kundenzentrum, Kuhberg 35-37, 24534 Neumünster**

Tel.: 04321 202-121  
Fax: 04321 202-5969  
Internet: [www.stadtwerke-neumuenster.de](http://www.stadtwerke-neumuenster.de)

**Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH, Diedrichstraße 5, 24143 Kiel**

Tel.: 0431 7058-41  
Fax: 0431 7058-80  
Internet: [www.vkp.de](http://www.vkp.de)

**Schienenpersonennahverkehr****NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG; Rudolf-Diesel-Straße 2; 24568 Kaltenkirchen**

Tel.: 04191 933-933  
Fax: 04191 / 933-118  
Internet: [www.nbe-nordbahn.de](http://www.nbe-nordbahn.de)

**DB Regio AG Regionalbahn Schleswig-Holstein, Alte Lübecker Chaussee 15, 24114 Kiel**

Tel.: 01805 99 66 33 (14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.)  
Fax: 0431 247 93 74  
Internet: [www.bahn.de/region-sh](http://www.bahn.de/region-sh)

**Fährverkehr****Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, Kaistraße 51, 24114 Kiel**

Tel.: 0431 594-1263  
Fax: 0431 594-1286  
E-Mail: [ahoi@sfk-kiel.de](mailto:ahoi@sfk-kiel.de)  
Internet: [www.sfk-kiel.de](http://www.sfk-kiel.de)




# Liniennetz







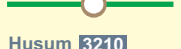
# Linienetzplan Stadtverkehr Rendsburg



 T. H. Sievers GmbH  
04331 5096

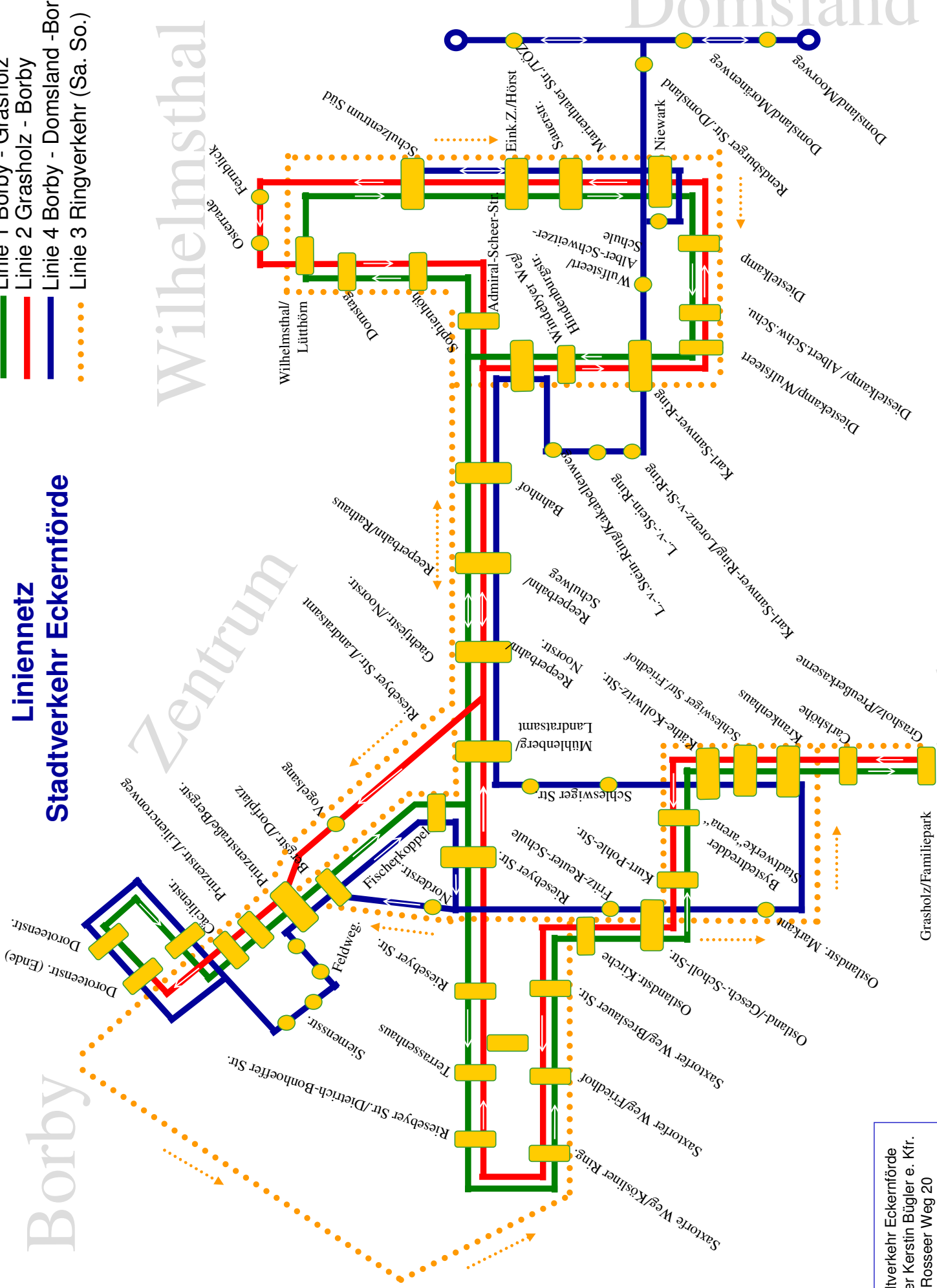
 Fahrplanauskunft:  
[www.nah.sh](http://www.nah.sh)  
[www.sievers-reisen.de](http://www.sievers-reisen.de)

Alle Angaben ohne Gewähr  
© urbanus GbR Lübeck, gültig ab 01.08.2012

	Bahnstrecke mit Bahnhof
	Buslinie mit Liniennummer und Endhaltestelle
	nur zeitweise Bedienung (nähere Details im Fahrplanheft)
	Bedienung nur in einer Richtung
	Überlandlinie (Regionalbus) (alle Linien von / bis Rendsburg ZOB)

**Linienetz  
Stadtverkehr Eckernförde**

- Linie 1 Borby - Grasholz
- Linie 2 Grasholz - Borby
- Linie 4 Borby - Domsland - Borby
- Linie 3 Ringverkehr (Sa. So.)



Stadtverkehr Eckernförde  
 Inhaber Kerstin Bügler e. Kfr.  
 Rosseer Weg 20  
 24340 Eckernförde  
 Tel.: 04351 - 8 23 11

Borby

Zentrum

Wilhelmstal

Domsland

Grasholz



Ab  
Dezember  
2014

# Regionalbahn Kiel – Rendsburg – Seemühlen

Angebot – Stationen – Fahrplan

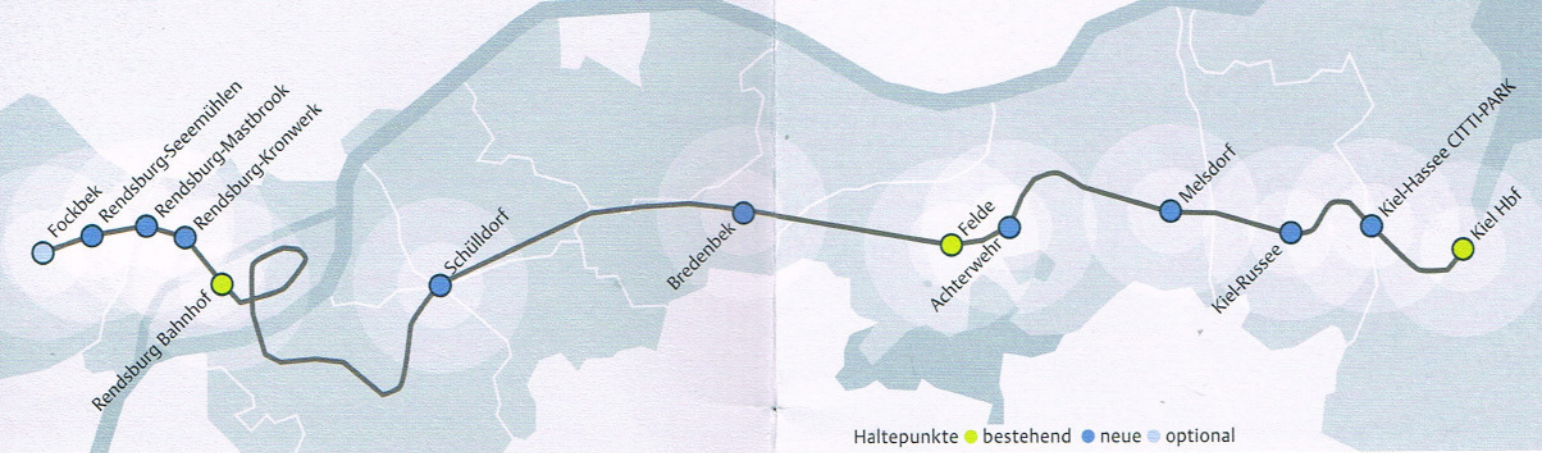
Alles über den Nahverkehr finden Sie unter  
[www.nah.sh](http://www.nah.sh)

nah.sh-Kundendialog T 018 05.71 07 07 (14 Ct/Min. aus  
dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis maximal  
42 Ct/Min.)

LVS Schleswig-Holstein GmbH  
Raiffeisenstraße 1  
24103 Kiel



**nah.sh**  
Der Nahverkehr



## Ein neuer Takt zwischen Kiel und Rendsburg

Immer mehr Menschen nutzen die Bahnverbindung zwischen Kiel und Rendsburg. Die hier seit mehreren Jahren stetig steigende Nachfrage belegt die Bedeutung der Strecke im Verkehrsnetz der Region. Deshalb will das Land Schleswig-Holstein den Nahverkehr in der Region zukünftig verdichten und ausweiten.

Zurzeit wird die Strecke Kiel – Rendsburg im Stundentakt durch eine schnelle Regionalbahn-Verbindung bedient. Einziger Haltepunkt auf der Strecke ist Felde. Dieses Angebot reicht jedoch nicht aus, um den Bedürfnissen der Fahrgäste zukünftig und dauerhaft gerecht zu werden: Um die Region besser zu erschließen, sind zusätzliche Züge ebenso notwendig wie weitere Haltepunkte zwischen Kiel und Rendsburg. Deshalb wurden für die Strecke Kiel – Rendsburg – Fockbek stillgelegte Bahnhöfe sowie potenzielle neue Standorte auf eine mögliche (Wieder-) Inbetriebnahme hin geprüft.

Das Ergebnis: eine zusätzliche Verbindung Kiel – Rendsburg mit neuen Halten. Geplant ist eine Weiterführung bis nach Rendsburg-Seeemühlen. Darüber hinaus besteht die Option auf eine Verlängerung bis nach Fockbek.



## Das neue Angebot

### Halbstundentakt ab / bis Rendsburg

Die bestehende Verbindung Kiel – Rendsburg wird ab Dezember 2014 durch eine Regionalbahn ergänzt. Damit kann die Strecke Kiel – Rendsburg zweimal pro Stunde befahren werden, die Fortführung bis Rendsburg-Seeemühlen soll im Stundentakt erfolgen.

### Neue Haltepunkte

Darüber hinaus ist die Inbetriebnahme von acht neuen Halten geplant, verteilt über die gesamte Strecke Kiel – Rendsburg – Rendsburg-Seeemühlen. Damit werden auch Stadtteile von Rendsburg und weitere Gemeinden direkt an das Bahnnetz angeschlossen.

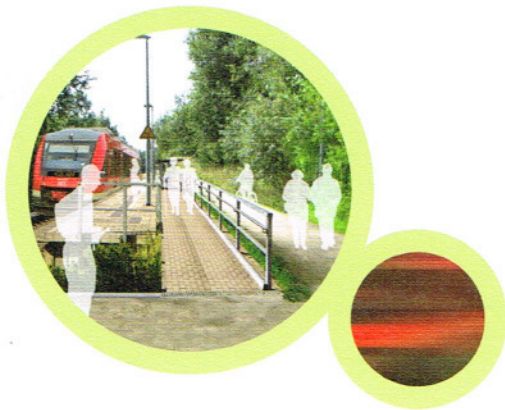
### Umsteigebeziehungen

Fahrgäste erreichen durch die neue Regionalbahn günstige Anschlüsse zur Bahn Richtung Neumünster – Hamburg. Auch die Vernetzung von Bus und Bahn wird verbessert, unter anderem durch einen Bus-Shuttle im Rendsburger Süden.

### Sicher und leise durch die Stadt

Die neue Regionalbahn fährt mit leichten Dieseltriebwagen. In Verbindung mit der im Stadtbereich geplanten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h sind die Züge sehr leise. Auch Sicherheit und Komfort für die Fahrgäste werden bei dem geplanten Streckenausbau gewährleistet: Unter anderem werden barrierefreie Haltestellen und einfache Querungsmöglichkeiten eingerichtet.

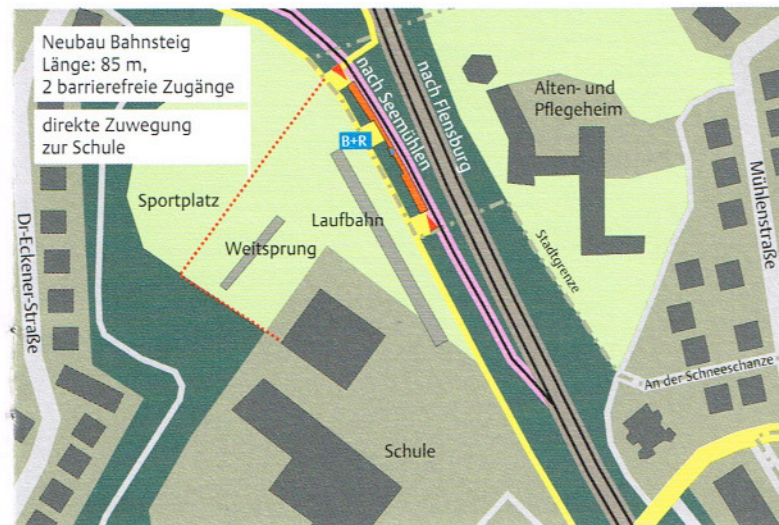




## Die neuen Haltepunkte

Zukünftig sollen im Raum Rendsburg vier neue Halte angefahren werden: Schülldorf, Rendsburg Gymnasium Kronwerk, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen. Zwischen Kiel und Schülldorf sind weitere Halte geplant.

Darüber hinaus besteht die Option, die Strecke zwischen Rendsburg-Seemühlen und Fockbek zu reaktivieren. Damit wäre Fockbek neuer Endpunkt der bisherigen Strecke Kiel – Rendsburg.



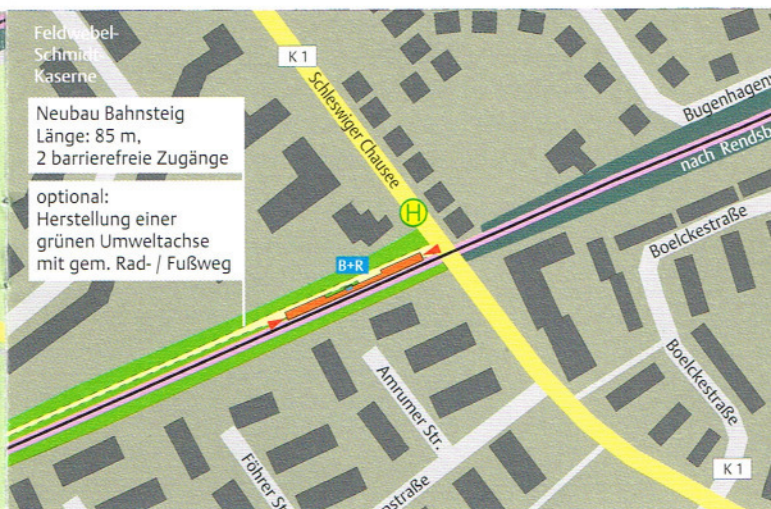
### Rendsburg Gymnasium Kronwerk

Der Halt am Gymnasium Kronwerk soll vor allem die Schülerbeförderung vereinfachen: Die Schülerinnen und Schüler können hier die neue, stündliche Verbindung nach Rendsburg (Mitte) und in die Rendsburger Vororte nutzen.



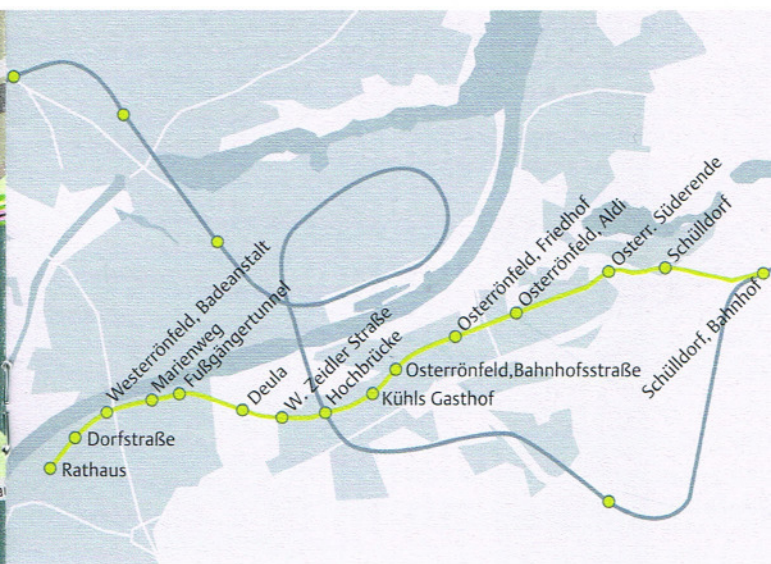
### Schülldorf

Schülldorf ist der zentrale Haltepunkt für den Rendsburger Süden. Der Standort gewährleistet einen guten Bahnanschluss für die Gemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals.



### Rendsburg-Mastbrook

Der Halt Rendsburg-Mastbrook soll als weitere Zwischenstation zwischen Rendsburg (Mitte) und Rendsburg-Seemühlen einen komfortablen Anschluss an das Bahnnetz sicherstellen.



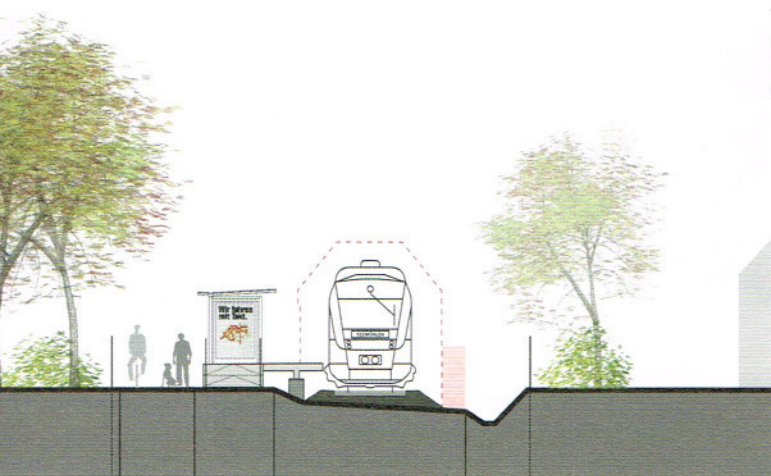
### Rendsburg-Seemühlen

Die Reaktivierung des Haltepunkts Rendsburg-Seemühlen ermöglicht für diesen Ortsteil erstmals eine umstiegsfreie Verbindung bis nach Kiel.

### Bus-Shuttle für den Rendsburger Süden

Von dem neuen, verbesserten Verkehrsangebot profitieren auch die Kommunen im Rendsburger Süden. Damit die Einwohner das neue Angebot optimal nutzen können, ist die zusätzliche Einrichtung eines Bus-Shuttles geplant.

Der Bus-Shuttle ist auf die Bahnverbindungen abgestimmt und verbindet Osterrönfeld, Rendsburg-Süd und Westerrönfeld mit dem geplanten Haltepunkt in Schülldorf. Für die Einwohner bedeutet das eine höhere Mobilität und damit eine bessere Vernetzung in der Gesamtregion.



# Fahrplan ab Dezember 2014 (Entwurf)

## Rendsburg-Seemühlen – Rendsburg – Kiel

Zugtyp Zugnummer Verkehrstag	R 2204 W	R 2208 W	R 2210 TGL	R 2212 W	R 2214 TGL	R 2216 W	R 2218 TGL	R 2220 W	R 2222 TGL	R 2224 W	R 2226 TGL	R 2228 W	R 2230 TGL	R 2232 W	R 2234 TGL	R 2236 W	R 2240 TGL	R 2242 W	
1 Rendsburg-Seemühlen	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:52	23:22
3 Rendsburg-Mastbrook	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:55	23:25
4 Rendsbg. Gymnasium Kronwerk	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:57	23:27
5 Rendsburg	o 5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:59	23:29
Rendsburg	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	23:00	23:34
18 Schülldorf	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:11	23:45
26 Bredenbek	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:18	23:52
32 Felde	o 6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:22	23:56
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 Kiel Hbf	o 6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:40	0:13

Alle Fahrpläneangaben ohne Gewähr.

# Fahrplan ab Dezember 2014 (Entwurf)

## Kiel – Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen

Zugtyp Zugnummer Verkehrstag	R 2201 W	R 2203 W	R 2205 TGL	R 2207 W	R 2209 TGL	R 2211 W	R 2213 TGL	R 2215 W	R 2217 TGL	R 2219 W	R 2221 TGL	R 2223 W	R 2225 TGL	R 2227 W	R 2229 TGL	R 2231 W	R 2233 TGL	R 2235 W	R 2237 TGL
0 Kiel Hbf	4:25	5:25	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 Felde	4:44	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44
19 Bredenbek	4:49	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49
27 Schülldorf	4:56	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
40 Rendsburg	o 5:06	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06
Rendsburg	5:07	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07
41 Rendsbg. Gymnasium Kronwerk	5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10
42 Rendsburg-Mastbrook	5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12
44 Rendsburg-Seemühlen	5:15	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15

Alle Fahrpläneangaben ohne Gewähr.

## Reaktivierung Rendsburg – Seemühlen – Fockbek

Bis zum Jahr 2000 war die Bahnstrecke Rendsburg – Fockbek in Betrieb, zuletzt allerdings nur noch im Güterverkehr. Nach Einstellung des Betriebs blieb die Bahnstrecke bis Rendsburg-Seemühlen erhalten. Zwischen Seemühlen und Fockbek wurden die Gleise abgebaut, die Strecke wurde in einen gemeinsamen Geh- / Radweg umgewandelt. Die Anbindung an Rendsburg und damit an die Bahn erfolgt seitdem durch das Rendsburger Stadtbusnetz.

Die Reaktivierung der Strecke von Rendsburg (Mitte) nach Rendsburg-Seemühlen bzw. bis nach Fockbek ist damit eine unmittelbare Verbesserung des Nahverkehrsangebots in Rendsburg und der Region.

### Bestehende Gleise nutzen

Durch die Reaktivierung der ungenutzten Gleise kann mit der neuen Regionalbahn eine direkte Verbindung aus Richtung Kiel über Rendsburg nach Seemühlen geschaffen werden. Die Strecke zwischen Seemühlen und Rendsburg soll im Stundentakt bedient werden. Für dieses neue Angebot sollen 3,5 km alte Bahnstrecke reaktiviert werden. Anschließend besteht für die Fahrgäste aus Seemühlen in Rendsburg ein direkter Anschluss in Richtung Neumünster – Hamburg und nach Flensburg.

Darüber hinaus ist es möglich, auch die Gemeinde Fockbek wieder an den Bahnverkehr anzubinden. Hierfür müsste die Bahnstrecke Kiel – Seemühlen wieder bis nach Fockbek verlängert werden. Hierfür wäre die Neuverlegung von 1,5 km Bahngleisen notwendig.

### Rad- und Fußweg entlang der Bahn

Der bestehende Rad- und Fußweg auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Rendsburg-Seemühlen und Fockbek wird in die neue Planung einbezogen: Er soll erhalten bleiben und eventuell bis Rendsburg-Mastbrook verlängert werden. Die umliegenden Naherholungsräume werden so miteinander vernetzt und sind auch zukünftig bequem zu erreichen.

## Finanzierung

Die Kosten für die Bahninfrastruktur (Gleise und Bahnsteige) betragen nach den bisherigen Planungen ca. 4 Mio. Euro (ohne die Anbindung von Fockbek). Sie werden vom Land Schleswig-Holstein getragen.

Das Umfeld der Stationen fällt dagegen in die Zuständigkeit der Kommunen. Fahrradabstellanlagen, Pkw-Stellplätze und ggf. Buszufahrten müssen also von den Kommunen finanziert werden. Das Land kann hierfür einen Zuschuss in Höhe von maximal 75 % der Kosten gewähren.

## Projektträger und Zuständigkeiten

### LVS Schleswig-Holstein

Die Gesellschaft des Landes Schleswig-Holstein organisiert den Schienenpersonennahverkehr.

### DB Netze

Das Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn bewirtschaftet das Schienennetz einschließlich der Bahnstationen und organisiert den Gesamtfahrplan (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr).

### DB Regio (Regionalbahn SH)

Fährt die Nahverkehrszüge Kiel – Husum und Hamburg – Neumünster – Flensburg im Auftrag des Landes.

### Stadt Rendsburg

Die Stadt ist für Fahrradabstellanlagen oder ähnliches an den neuen Stationen zuständig. Darüber hinaus gehört ihr das Gleis in Richtung Seemühlen.



## **Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden**

### **Präambel**

Wir wollen einen Prozess zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für alle Nutzer des ÖPNV vorantreiben. Dabei verpflichten sich die Verbände für Menschen mit Behinderungen die Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger über aktuelle Änderungen in den Anforderungen an einen barrierefreien öffentlichen Verkehr zu informieren.

Diese Checkliste soll dazu dienen, sowohl den Aufgabenträgern (Kreise, kreisfreie Städte) als auch den regionalen Verbänden für Menschen mit Behinderungen eine Orientierung zu geben, welche Aspekte bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind. Sie soll dazu beitragen, die Kommunikation der Beteiligten bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne zu optimieren. Die gesetzlichen Normen und Vorschriften gelten unabhängig von der Checkliste.

Wenn zu einzelnen Punkten der Checkliste noch keine Daten vorliegen oder keine verlässlichen Aussagen getroffen werden können, ist dies zu begründen. Unabhängig von der Checkliste haben die Verbände für Menschen mit Behinderungen und die Aufgabenträger die Möglichkeit eigene Zielvereinbarungen abzuschließen.

### **Allgemeines**

In der Einleitung und in allen Kapiteln des regionalen Nahverkehrsplans, die Belange behinderter Fahrgäste betreffen (könnten), wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen.

*In den nachfolgend aufgeführten Kapiteln wird auf die Barrierefreiheit eingegangen:*

*1, 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1.2.2, 3.1.3.2.1, 4.3.7, 4.3.8, 4.3.10, 5.3.2, 5.3.4, 5.3.5, 5.3.6, 5.3.7.3, 5.3.7.4, 5.3.7.6, 5.4.2.1, 5.5.2, 5.5.3, 5.5.4.1, 5.5.5, 5.5.6.*

Es gibt ein Kapitel, das übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit eingeht.

*Als Anlage 8 wird der Maßnahmenplan zur Herstellung der Barrierefreiheit beigefügt. Der Maßnahmenplan wird nach dem Beschluss des Regionalen Nahverkehrsplanes 2013 – 2017 Kreis Rendsburg-Eckernförde fortgeschrieben und quartalsweise im zuständigen Ausschuss beraten, ggf. ergänzt bzw. angepasst.*

### **Ziele**

Bei Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel für den Kreis / die kreisfreie Stadt genannt.

*Siehe hierzu insbesondere die Ausführungen in den Abschnitten 5.3.6 und 5.5.2.*

Für den Bestand wird die schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit als Ziel festgeschrieben.

*Siehe hierzu die Ausführungen im letzten Absatz von Abschnitt 5.5.2.*

Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen, insbesondere von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen, von blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten wird als Ziel genannt.

*Siehe hierzu die Ausführungen im ersten Absatz von Abschnitt 5.5.2 und in den folgenden Abschnitten.*

Weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus vorangegangenen Nahverkehrsplänen sind aufgenommen.

### **Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)**

Der regelmäßige verlässliche Einsatz barrierefreier Fahrzeuge inklusive alternativer Bedienungsformen sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung aufgeführt. Hierzu gehört auch eine Angabe zu dem prozentualen Anteil.

*Hierzu ist auszuführen, dass die Stadtverkehre im Wirtschaftsraum Rendsburg und Eckernförde sowie die Stadt- und Stadtregionallinien im näheren Kieler Umland vollständig mit Niederflurfahrzeugen gefahren werden. Insofern ist hierzu eine Bestandsaufnahme entbehrlich. Für die regionalen Verkehre sind in den Fahrplänen die Fahrten, die mit für Rollstuhl-Benutzer geeigneten Fahrzeugen durchgeführt werden, auf einigen Linien mit einem Piktogramm in einer Zeile über den Zeitangaben gekennzeichnet.*

Die Standorte barrierefreier Haltestellen (z.B. stufenlos zugängliche Haltestellen, Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen) sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung genannt. Hierzu gehört auch eine Angabe zu dem prozentualen Anteil.

*Vor allem in städtischen Bereichen wurden in den letzten Jahren an zahlreichen Haltestellen die Barrierefreiheit hergestellt oder zumindest in diese Richtung weisende Verbesserungsmaßnahmen getätigt; auch in der Fläche wurde ein Teil der Haltestellen zumindest mit erhöhten Bordsteinen versehen. Um einen detaillierten Überblick über die bauliche Gestaltung und die Ausstattung der Haltestellen zu gewinnen, wird derzeit eine Erfassung mittels Erhebungsbogen über die gemeindliche Ebene durchgeführt. Es besteht das Ziel, dies im Laufe des Jahres 2013 abzuschließen.*

Bei der Entwicklung der Kriterien dieser Bestandsaufnahme ist eine Beteiligung der (regionalen) Behindertenbeauftragten/Behindertenverbände erfolgt

*Die Bestandsaufnahme orientiert sich an der Anlage der Checkliste.*

### **Anforderungsprofil (Soll-Zustand)**

Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Haltestellen ist vorhanden. (vgl. Anhänge Empfehlung Mindeststandards für barrierefreie Regional- und Stadtbushaltstellen)

*Ein abschließendes Anforderungsprofil gibt es derzeit nicht, jedoch sind allgemeine Anforderungen in Kap. 5.5.4.1 definiert. Zur Zeit (auch bei der laufenden Erhebung) wird sich an dem Anhang zur Checkliste orientiert. Die Definition und Abstimmung eines Anforderungsprofils wird im Jahre 2013 erfolgen.*

Es gibt ein Anforderungsprofil für die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen inklusive alternativer Bedienungsformen. (vgl. Anhang Empfehlung Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse)

*Ein abschließendes Anforderungsprofil gibt es derzeit nicht, jedoch sind allgemeine Anforderungen in Kap. 5.5.3 beschrieben. Zur Zeit wird sich an dem Anhang zur Checkliste orientiert. Die Definition und Abstimmung eines Anforderungsprofils wird im Jahre 2013 erfolgen.*

Ein Anforderungsprofil für eine barrierefreie Fahrplangestaltung und Aussagen zur barrierefreien Bedienungshäufigkeit sind enthalten.

*In Kap. 5.5.5 ist als erster Schritt die Einrichtung von 1-2 verlässlich barrierefreien Fahrtenpaaren am Tag auf den Hauptstrecken zur Sicherstellung von Erledigungen in den Zentralorten beschrieben; eine Konkretisierung (welche Strecken, ab welchem Zeitpunkt, weitere Schritte (somit die Definition und Abstimmung eines Anforderungsprofils) wird im Jahre 2013 erfolgen.*

Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Fahrgastinformationen und Service (zeitliche Erreichbarkeit) ist vorhanden.

*In Kap. 5.5.2 werden die Kennzeichnung von Niederflerbus-Fahrten und barrierefreien Haltestellen in den Fahrplänen sowie spezielle Schulungen für das Fahrpersonal gefordert. In 5.5.6 sind Forderungen nach Information über den Fahrzeugtyp (Niederflur/Hochflur) und ebendort sowie in 5.5.2 und 5.5.4.1 Informationen zu Verhalten in Notfällen (mit der Folge des „Festsitzens“ an der Haltestelle) beschrieben. Die abschließende Definition und Abstimmung eines Anforderungsprofils wird im Jahre 2013 erfolgen.*

### **Maßnahmen**

Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind festgelegt (Prioritätenliste mit Angaben zur zeitlichen Realisierung, erstellt in Kooperation mit den Trägern der Straßenbaulast).

*Aufgrund der derzeit nicht vorliegenden Informationen über die Haltestellensituation ist die Definition dieser Maßnahme vom Vorliegen der Haltestellenanalyse abhängig, was im Zuge der laufenden Erhebungsaktion in diesem Jahr abzuschließen sein sollte. Allerdings ist aufgrund*

*bisheriger Erfahrungen damit zu rechnen, dass die Rücklaufquote der Erhebungsbögen erheblich unter 100% liegen wird, so dass nur die dann erfassten Haltestellen einbezogen werden können; eine vollständige Haltestellenerfassung wird realistischere einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Es ist eine Herausforderung, die rd. 2.000 Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde mit ihrer derzeitigen Ausstattung zu erfassen. Auch ist die Abstimmung mit den Trägern der Straßenbaulast zeitaufwändig.*

Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festgeschrieben inklusive alternativer Bedienungsformen (mit Zeitplan für die Umsetzung).

*Für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge sind die Ausstattungsmerkmale im Abschnitt 5.5.3 benannt. Maßnahmen und Zeitplan werden 2013 in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen entwickelt; eine „Auftaktberatung“ hierzu fand bereits Ende Januar statt.*

Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge wird in den Fahrplänen gekennzeichnet.

*Dies erfolgt bereits bei einigen Regionallinien; eine Ausdehnung dieses Informationsmerkmals auf alle Regionallinien wurde mit den Verkehrsunternehmen grundsätzlich abgestimmt; genaue Umsetzungszeitpunkte werden in 2013 definiert. Bei den Linien des Stadtverkehrs Eckernförde, des Stadtverkehrs Rendsburg im Wirtschaftsraum Rendsburg sowie im Stadt- und Stadtreionalverkehr im näheren Kieler Umland werden grundsätzlich nur „barrierefreie“ Fahrzeuge eingesetzt.*

Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind festgelegt und mit Zeitangaben versehen.

*Derzeit sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote noch nicht abschließend festgelegt. Im Laufe des Jahres 2013 wird hierzu eine inhaltliche und zeitliche Definition erfolgen.*

*Die noch zu erledigenden Aufgaben konnten im Rahmen der Erstellung des RNVP aufgrund des hohen Aufwandes bei der Bestandsaufnahme und Bewertung insbesondere im Bereich der Haltestellen nicht durchgeführt werden. Bei den übrigen Themenfeldern sind die Themen noch entscheidungsreif vorzubereiten. Hierzu gehört auch, dass noch Informations- und Abstimmungsgespräche geführt werden müssen.*



## Maßnahmenplan Barrierefreiheit (Vorentwurf als tabellarische Übersicht diesbezüglicher RNVP-Inhalte)

Tz.	Seite	Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
4.3.6	42	Darstellung der barrierefreien Verknüpfungspunkte	bis 31.12.2013			
4.3.8	44	Haltestellenkataster	bis TT.MM.JJJJ			
4.3.9	45	Fahrerschulungen (u.a. auch im Zshg. mit Menschen mit Behinderungen; s. auch 5.3.6)	permanente Aufgabe			
4.3.10	45	Quote für Niederflrbusse; Zielwert 80% bis Ende 2017(s. auch 5.3.4 und 5.3.6)	31.12.2017			
5.3.4	53	Verlässlicher Einsatz barrierefreier Fahrzeuge	permanente Aufgabe			
5.3.5	54	Barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungspunkte	bis TT.MM.JJJJ			
5.3.6	55	Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung	permanente Aufgabe			
5.3.6	55	Verbesserung der Fahrgastinformation im Sinne der Barrierefreiheit	bis TT.MM.JJJJ			
5.3.6	55	Auf den Hauptverbindungen täglich 1-2 Fahrtenpaare einrichten, die die Durchführung von Erledigungen in den nächsten Zentralorten ermöglichen (Erste Stufe) - Vorarbeiten sind zu berücksichtigen -	Ab Fahrplanwechsel 12/2014			
5.3.6	55	Über die Erste Stufe hinausgehende Maßnahmen definieren	31.12.2013			
5.3.6	55	Prüfung, ob die Möglichkeit besteht, dass Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen für ÖPNV-Zwecke eingesetzt werden können	31.12.2013			
5.4.2.1	61	Herstellung der Barrierefreiheit an den Verknüpfungspunkten Bus/Bus und Bus/Bahn (incl. dynamischer Fahrgastinfo.)	bis TT.MM.JJJJ (vgl. 5.3.5)			
5.5.2	72	Barrierefreie Herstellung der Zuwegung zur Haltestelle	31.12.2021			
5.5.2	72	Barrierefreie Herstellung der Haltestellenanlage	31.12.2021			
5.5.2	72	Barrierefreie Fahrzeuge	31.12.2021			
5.5.2	72	Barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation	31.12.2021			

Tz.	Seite	Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
5.5.3	73f.	Anforderungen an die Fahrzeuge (Barrierefrei)	permanent			
5.5.4.1	75	Anforderungen an die Haltestellen (Barrierefreiheit)	permanent			
5.5.5	77	Sukzessiver Ausbau des barrierefreien Angebotes	permanent			
...						
...						
...						

**ALiTa**

**Flintbek - Kleinflintbek und zurück**

**ALiTa**

AUTOKRAFT GmbH, Bunsenstr. 2, 24145 Kiel

		<b>Montag - Freitag</b>											
Linie		ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa
Fahrtnummer		102	103	105	106	107	108	109	110	111	112	113	
<b>Informationen zum Fahrplan</b>													
<i>Bus aus Kiel (501/502)</i>	<i>an</i>	6:19			8:24		9:24		10:29		11:29		
<i>Ortsbus Linie 7</i>	<i>an</i>	6:13			8:13		9:13		10:13		11:18		
<b>Flintbek, Parkplatz</b>		6:20			8:30		9:30		10:30		11:30		
<i>Zug aus Neumünster (103)</i>	<i>an</i>				7:52		8:52		9:52		10:52		
<i>Zug aus Kiel (103)</i>	<i>an</i>	6:01			8:07		9:02		10:02		12:02		
<b>Flintbek, Post</b>		6:22			8:32		9:32		10:32		11:32		
<b>Flintbek, Müllershörn</b>		6:23			8:33		9:33		10:33		11:33		
<b>Flintbek, Vogelstange</b>		6:24			8:34		9:34		10:34		11:34		
<b>Kleinflintbek</b>		6:27	6:31	7:31	8:37	8:40	9:37	9:40	10:37	10:40	11:37	11:40	
<b>Flintbek, Vogelstange</b>			6:34	7:34	8:43	8:43	9:43	9:43	10:43	10:43	11:43	11:43	
<b>Flintbek, Müllershörn</b>			6:35	7:35	8:44	8:44	9:44	9:44	10:44	10:44	11:44	11:44	
<b>Flintbek, Post</b>			6:36	7:36	8:45	8:45	9:45	9:45	10:45	10:45	11:45	11:45	
<i>Zug nach Kiel (103)</i>	<i>ab</i>		6:41	7:52	8:52	8:52	9:52	9:52	10:52	10:52	11:52	11:52	
<i>Zug nach Neumünster (103)</i>	<i>ab</i>		7:00	8:06	9:02	9:02	10:02	10:02	11:02	11:02	12:02	12:02	
<b>Flintbek, Parkplatz</b>			6:38	7:38	8:47	8:47	9:47	9:47	10:47	10:47	11:47	11:47	
<i>Ortsbus Linie 7</i>	<i>ab</i>		6:58	7:58	8:58	8:58	9:58	9:58	10:58	10:58	12:03	12:03	
<i>Bus nach Kiel (501/502)</i>	<i>ab</i>		6:45	7:45	8:50	8:50	9:50	9:50	10:50	10:50	11:50	11:50	
Schönhorst													
Teichelsdorf													
Bönnhusen, Schmiedekoppel													
Bönnhusen, Dorfstraße													

**ALiTa = Anruf-Linien-Taxi - verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung unter 0 43 47 / 33 00. Anmeldung 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Anmeldung für Frühfahrten vor 09:00 Uhr bitte am Vortag und nur während der Geschäftszeiten von Mo. - Fr. 06:00 - 18:00 Uhr.**

<b>ALiTa</b>	<b>Flintbek - Kleinflintbek und zurück</b>	<b>ALiTa</b>
--------------	--	--------------

AUTOKRAFT GmbH, Bunsenstrafte 2, 24145 Kiel

		Montag - Freitag									
Linie		ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa	ALiTa
Fahrtnummer		114	115	116	117	118	119	120	121	122	
Informationen zum Fahrplan											
Bus aus Kiel (501/502)	an	13:59		14:59		15:59		16:59		17:59	
Ortsbus Linie 7	an	13:48		14:48		15:53		16:53		17:53	
Flintbek, Parkplatz		14:05		15:05		16:05		17:05		18:05	
Zug aus Neumünster (103)	an	13:52		14:52		15:52		16:52		17:52	
Zug aus Kiel (103)	an	1402		15:02		16:02		17:02		18:02	
Flintbek, Post		14:07		15:07		16:07		17:07		18:07	
Flintbek, Müllershörn		14:08		15:08		16:08		17:08		18:08	
Flintbek, Vogelstange		14:09		15:09		16:09		17:09		18:09	
Kleinflintbek		14:12	14:15	15:12	15:15	16:12	16:15	17:12	17:15	18:12	
Flintbek, Vogelstange			14:18		15:18		16:18		17:18		
Flintbek, Müllershörn			14:19		15:19		16:19		17:19		
Flintbek, Post			14:20		15:20		16:20		17:20		
Zug nach Kiel (103)	ab		14:52		15:52		16:52		17:52		
Zug nach Neumünster (103)	ab		15:02		16:02		17:02		18:02		
Flintbek, Parkplatz			14:22		15:22		16:22		17:22		
Ortsbus Linie 7	ab		14:33		15:38		16:38		17:38		
Bus nach Kiel (501/502)	ab		14:25		15:25		16:25		17:25		
Schönhorst				15:20		16:20		17:20		18:20	
Teichelsdorf				15:30		16:30		17:30		18:30	
Bönnhusen, Schmiedekoppel				15:33		16:33		17:33		18:33	
Bönnhusen, Dorfstraße				15:36		16:36		17:36		18:36	

**ALiTa = Anruf-Linien-Taxi - verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung unter 0 43 47 / 33 00. Anmeldung 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Anmeldung für Frühfahrten vor 09:00 Uhr bitte am Vortag und nur während der Geschäftszeiten von Mo. - Fr. 06:00 - 18:00 Uhr.**

	Linie Ankunft	Minute Mo - Fr	Linie Abfahrt
Alle 2 Stunden ab 8:01 Uhr von Neumünster	131	1	
		2	
		3	131 alle 2 Stunden ab 8:03 Uhr nach Flensburg
		4	
von Fockbek	2	5	
von Mastbrook	7		
von Büdelsdorf	12		
von Hohe Luft	10		
von Nobisfähre	1	7	
von Hochfeld	5		
Alle 2 Stunden ab 9:07 Uhr von Neumünster	131		
		8	2 nach Nobisfähre
			7 nach Hochfeld
			12 nach Hohe Luft
			131 alle 2 Stunden ab 9:08 Uhr nach Flensburg
		9	
		10	1 nach Fockbek
			5 nach Mastbrook
			10 nach Büdelsdorf
		11	
		12	
		13	
		14	
von Schacht-Audorf (06:15)	16	15	
		16	
		17	
		18	
		19	
von Schülpe	17	20	16 nach Schacht-Audorf (6:20 danach immer Minute 35)
6:21 Uhr von Husum	134	21	
		22	134 6:22 Uhr nach Kiel (Danach stündlich um Minute 27)
		23	
		24	
von Fockbek	3	25	
von Mastbrook	6		
von Büdelsdorf	11		
von Schacht-Audorf (07:25)	16		
von Hohe Luft	12	26	
Stündlich ab 7:26 Uhr von Husum	134		
von Nobisfähre	2	27	134 Stündlich ab 7:27 nach Kiel
von Hochfeld	7		
von Eiderpark	15		
		28	3 nach Nobisfähre
			6 nach Hochfeld
			11 nach Hohe Luft
		29	

Linie	Ankunft	Minute	Linie	Abfahrt
		Mo - Fr		
		30	2	nach Fockbek
			7	nach Mastbrook
			12	nach Büdelsdorf
			17	nach Schülpe
		31		
<i>Stündlich ab 7:32 Uhr von Kiel</i>	134	32		
		33	134	<i>Stündlich ab 6:33 nach Kiel</i>
		34		
		35	16	nach Schacht-Audorf (Außer 6:20 Uhr immer Minute 35)
		36		
		37		
		38		
		39		
<i>von Schacht-Audorf (8:40 - 18:40)</i>	16	40		
		41		
		42		
		43		
		44		
von Fockbek	1	45		
von Mastbrook	5			
von Büdelsdorf	10			
von Hohe Luft	11	46		
von Nobisfähre	3	47		
von Hochfeld	6			
<i>Alle 2 Stunden ab 6:48 Uhr von Flensburg</i>	131	48	1	nach Nobisfähre
			5	nach Hochfeld
			10	nach Hohe Luft
			15	Eiderpark
		49		
		50	3	nach Fockbek
			6	nach Mastbrook
			11	nach Büdelsdorf
			131	<i>alle 2 Stunden ab 6:50 Uhr nach Neumünster / HH</i>
		51		
		52		
		53		
		54		
<i>Alle 2 Stunden ab 7:55 Uhr von Flensburg</i>	131	55		
		56	131	<i>alle 2 Stunden ab 7:56 Uhr nach Neumünster</i>
		57		
		58		
		59		
		60		

Weitere Anschlusssituationen werden ergänzt und am 16.9.2013 nachträglich versandt.

**Anlage 11: Dokumentation der Beteiligung gem. § 5 Abs. 3 ÖPNVG****Sicherstellung der Mitwirkung der Verkehrsunternehmen:**

Einführende Konsultationen:

Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel	08.12.2011
Autokraft	16.01.2012
Sievers, Bügler, Graf Recke	27.01.2012
KVG	23.02.2012
die linie, RoPe, VKP	schriftlich

Versendung eines RNVP-Vorentwurfs vom 26.10.2012 zur Durchsicht und Stellungnahme an alle o.a. Unternehmen

Abschließende Beteiligung im entsprechenden Beteiligungsverfahren (siehe unten)

**Beteiligung der Vertreter von Senioren und Menschen mit Behinderungen  
(Gesprächsrunden zur Abstimmung im Hinblick auf das Thema Barrierefreiheit):**

Vertreter von Menschen mit Behinderungen:	19.06.2012
	13.12.2012

Seniorenbeirat:	20.06.2012
-----------------	------------

**Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG – Zusendung des RNVP-Entwurfes an  
nachfolgend aufgelistete Adressaten m.d.B. um schriftliche Stellungnahme  
(Einleitung am 27.11.2013, Frist bis 28.02.2013)**

Städte des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
 Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
 Ämter des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
 Industrie- und Handelskammer zu Kiel  
 Kreis Schleswig-Flensburg  
 Kreis Dithmarschen  
 Kreis Steinburg  
 Kreis Segeberg  
 Stadt Neumünster  
 Kreis Plön  
 Stadt Kiel  
 NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG  
 Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH  
 Autokraft GmbH / Kiel, Rendsburg, Eckernförde  
 Stadtverkehr Eckernförde  
 T.H.Sievers Stadtverkehr Rendsburg  
 Graf Recke GmbH  
 Omnibusbetrieb ROPE-Reisen  
 die linie GmbH  
 Heider Stadtverkehr  
 Kieler Verkehrsgesellschaft mbH

Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH  
 Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH  
 Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH  
 Landesbetrieb Straßenbau und  
 Verkehr Schleswig-Holstein  
 Landesbetrieb Straßenbau und  
 Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Rendsburg  
 Omnibus Verband Nord e.V.  
 NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH  
 VDV-Landesgruppe Nord  
 DGB Bezirk Nord  
 dbb Beamtenbund und Tarifunion  
 EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft  
 ver.di Nord  
 Pro Bahn e.V.  
 Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
 ADFC Landesverband Schleswig-Holstein  
 BUND Landesverband Schleswig-Holstein  
 Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH  
 Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV)  
 Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände Schleswig-Holstein  
 Naturschutzbund Schleswig-Holstein e.V.  
 Kreiselternbeiratsvorsitzender für Real- und Regionalschulen  
 Kreiselternbeiratsvorsitzende für Grundschulen, Hauptschulen und Förderzentren  
 Kreiselternbeiratsvorsitzender für Gymnasien  
 Kreiselternbeiratsvorsitzender für Gemeinschaftsschulen  
 Dansk-Skoleforening  
 Schulsprecher der Beruflichen Schulen  
**BBZ am NOK**  
 Schulsprecher der Beruflichen Schulen  
**BBZ Rendsburg-Eckernförde**  
 Landesfrauenrat Schleswig-Holstein, Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holstein  
 Landesseniorenrat  
 Kreisarbeitsgemeinschaft der Seniorenbeiräte  
 Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen  
 Behindertenbeauftragter des Kreises  
**Behindertenbeauftragte auf kommunaler Ebene:**

- Eckernförde
- Kronshagen
- Rendsburg und Büdelsdorf

 Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.  
 Blinden- und Sehbehindertenverband  
 Deutscher Schwergehörigenbund  
 LV für körper- und mehrfachbehinderte Menschen  
 Kreisbeauftragter für Verkehrserziehung  
 AWO-Kreisverband Rendsburg-Eckernförde  
 LVS Schleswig-Holstein  
 Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein  
 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein  
 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein

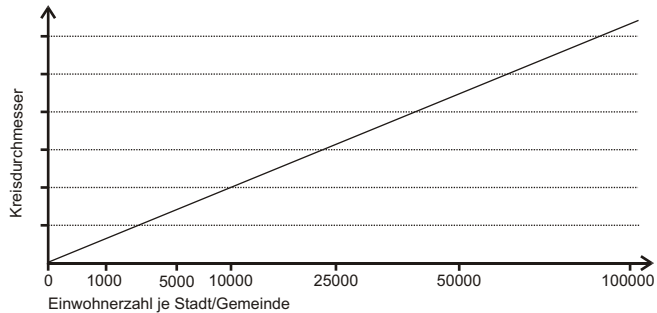


Kreis Rendsburg-Eckernförde; Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen  
Kreistagsfraktion der CDU  
Kreistagsfraktion der SPD  
Kreistagsfraktion des SSW  
Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen  
Kreistagsfraktion der FDP  
Kreistagsfraktion "Die Linke"

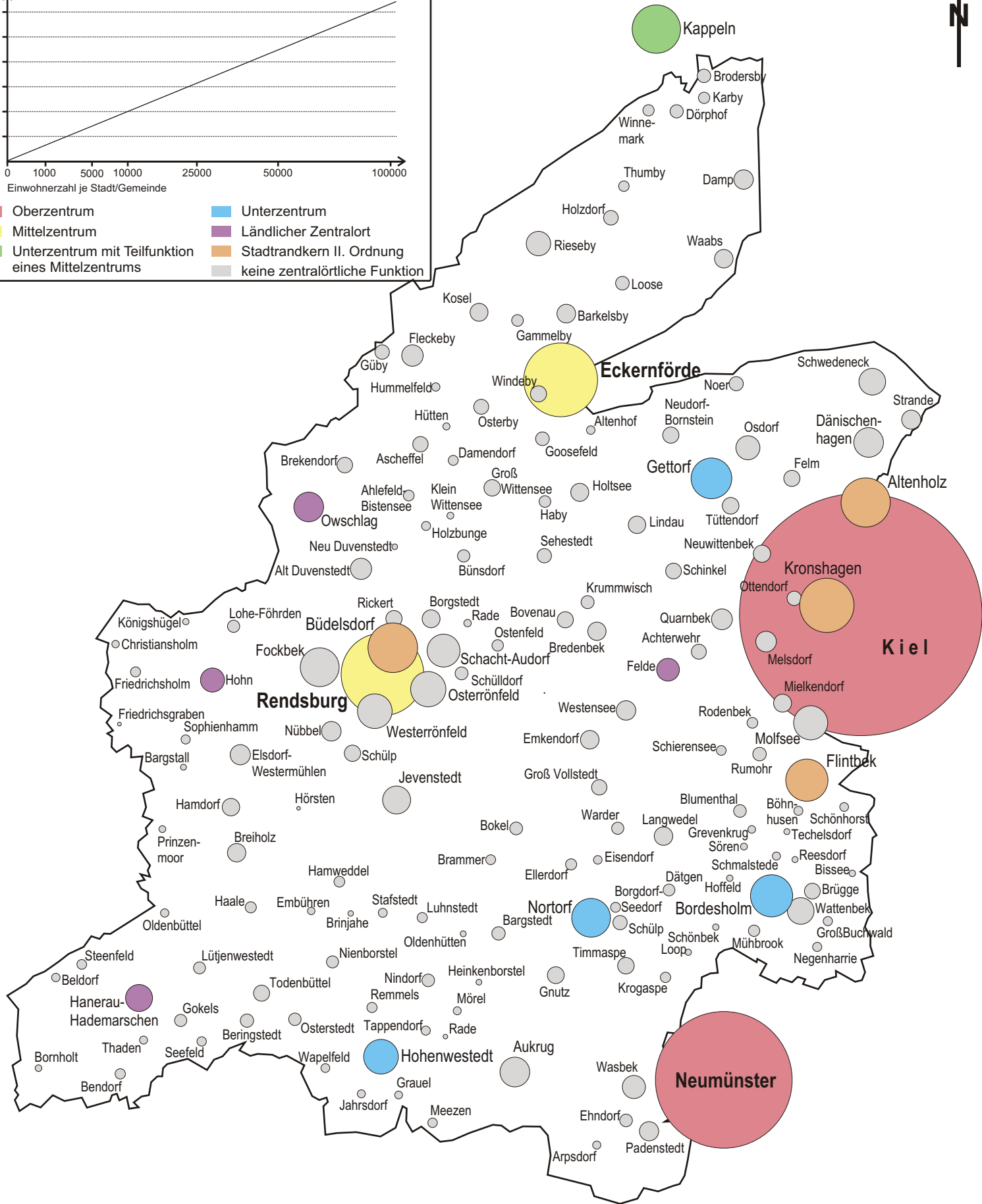
**Informationsveranstaltung zum RNVP am 20.02.2013**



Karte 1: Einwohnerzahlen und zentralörtlicher Rang  
Stand: 31.12.2011



- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum
- Ländlicher Zentralort
- Stadtrandkern II. Ordnung
- keine zentralörtliche Funktion



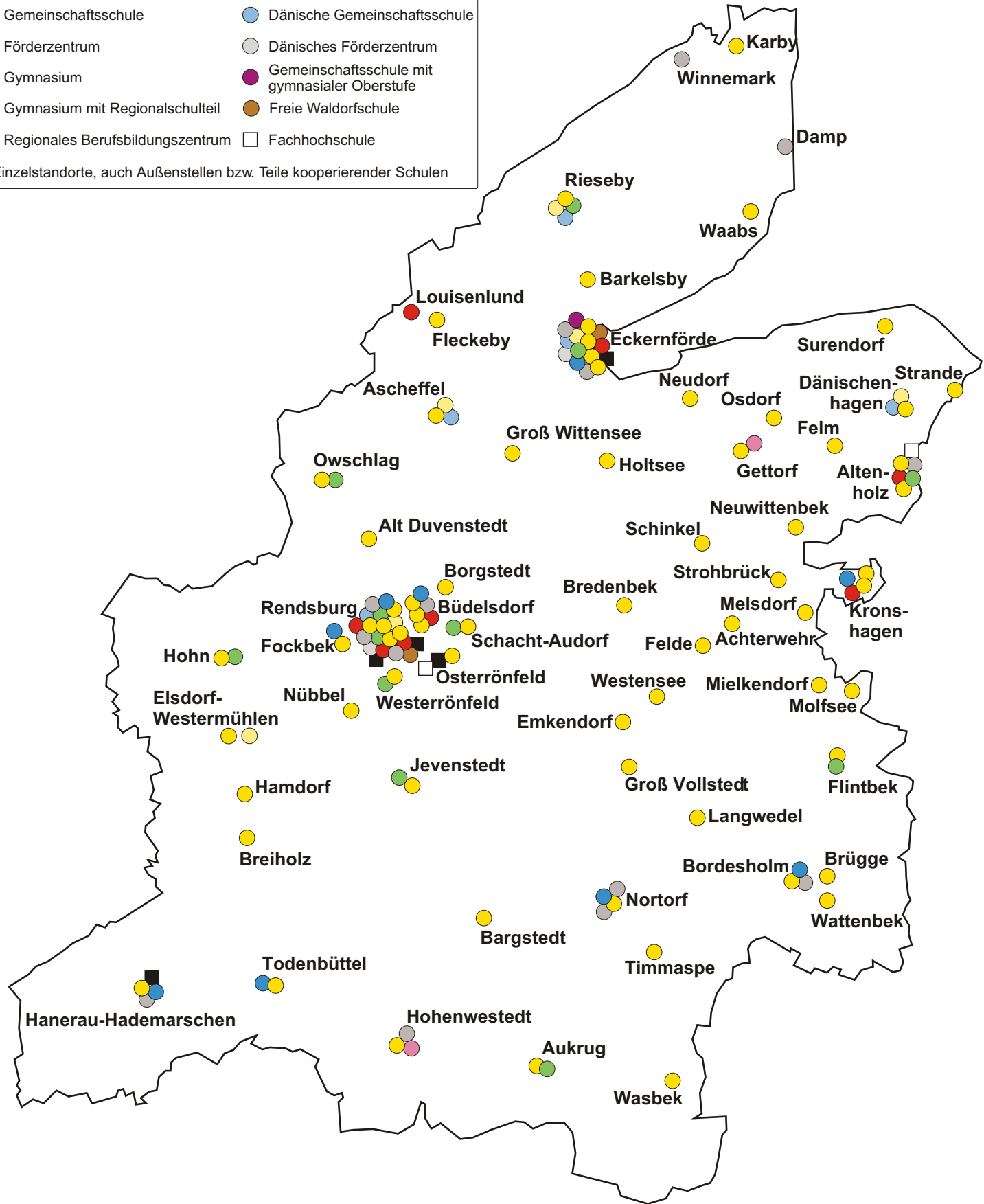


Karte 2: Schulstandorte\* im Kreis (alle Schularten)

Stand Schuljahr 2011/12

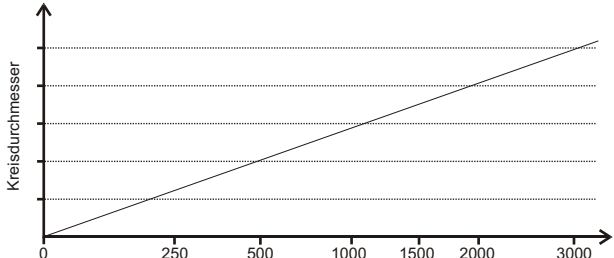
- Grundschule
- Regionalschule
- Gemeinschaftsschule
- Förderzentrum
- Gymnasium
- Gymnasium mit Regionalschulteil
- Regionales Berufsbildungszentrum
- Dänische Grundschule
- Dänische Gemeinschaftsschule
- Dänisches Förderzentrum
- Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe
- Freie Waldorfschule
- Fachhochschule

\*) Einzelstandorte, auch Außenstellen bzw. Teile kooperierender Schulen

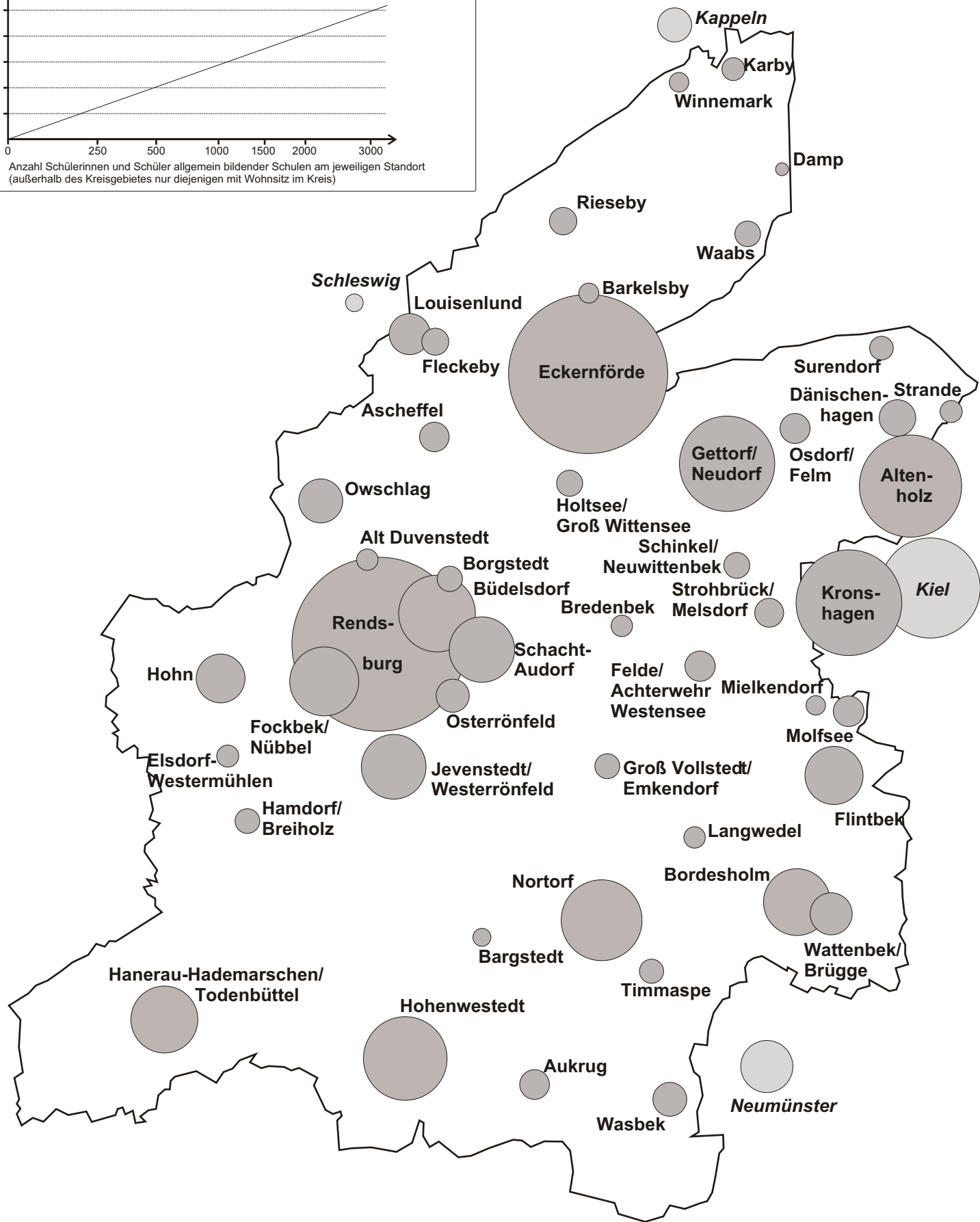




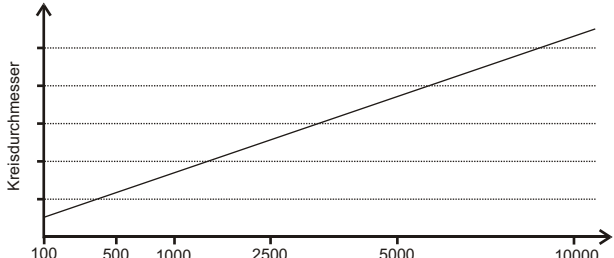
Karte 3: Schülerzahlen an Schulstandorten (nur allgemein bildende Schulen) - Stand Schuljahr 2011/12



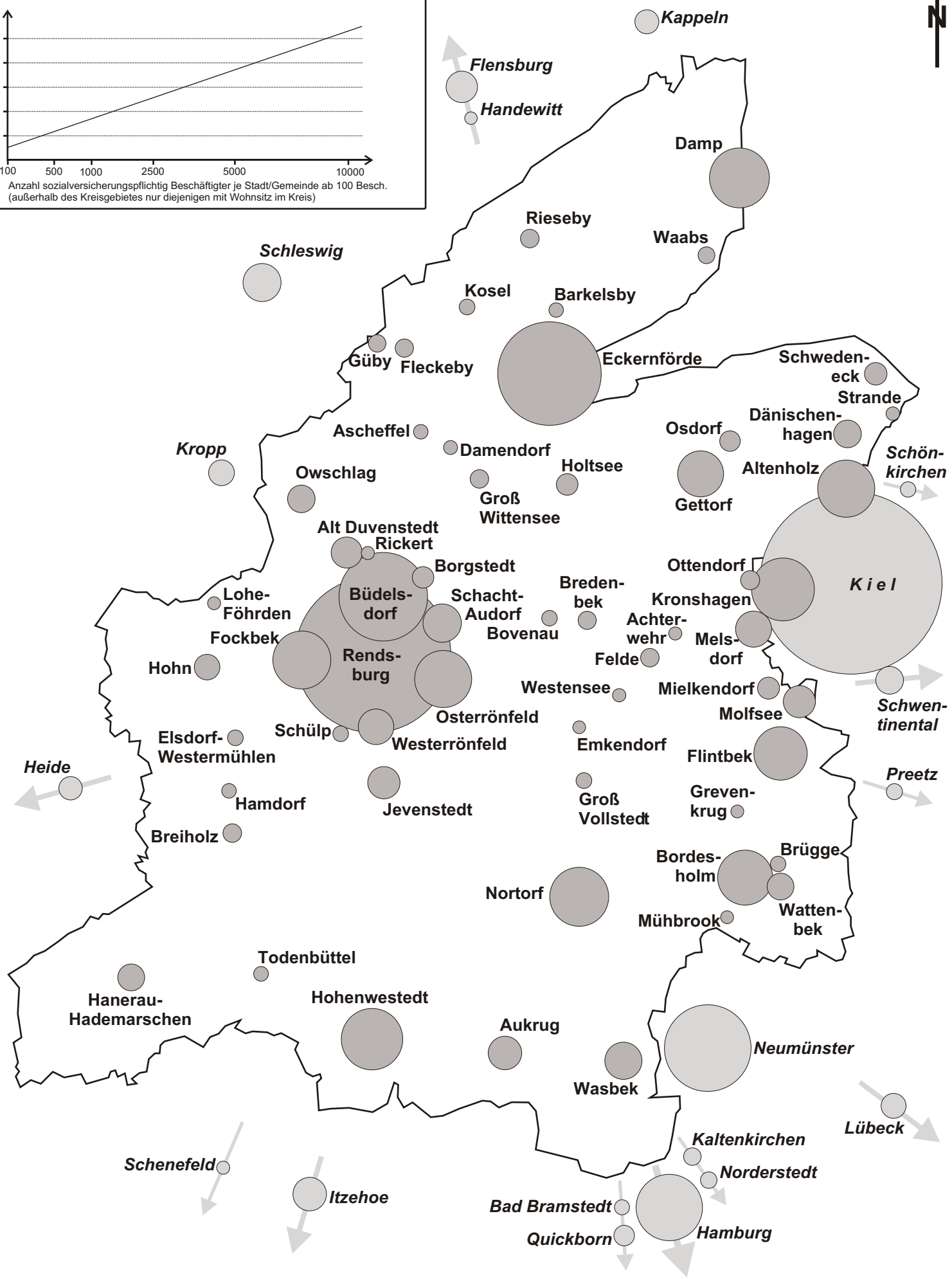
Anzahl Schülerinnen und Schüler allgemein bildender Schulen am jeweiligen Standort (außerhalb des Kreisgebietes nur diejenigen mit Wohnsitz im Kreis)



Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte  
Stand: 30.06.2011

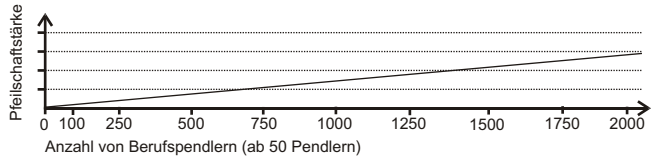


Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter je Stadt/Gemeinde ab 100 Besch.  
(außerhalb des Kreisgebietes nur diejenigen mit Wohnsitz im Kreis)





Karte 5: Berufspendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)  
Stand: 30.06.2011



Graufärbung dient der besseren Unterscheidbarkeit gegensätzlicher Richtungen bei einzelnen Relationen

Darstellung der Nachbarortverflechtungen in den Räumen Kiel und Rendsburg in gesonderten Kartenausschnitten

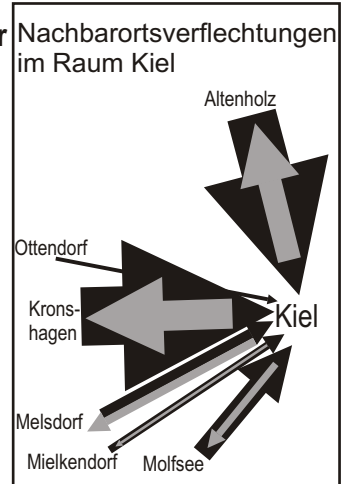
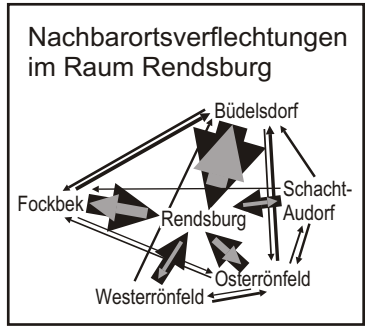
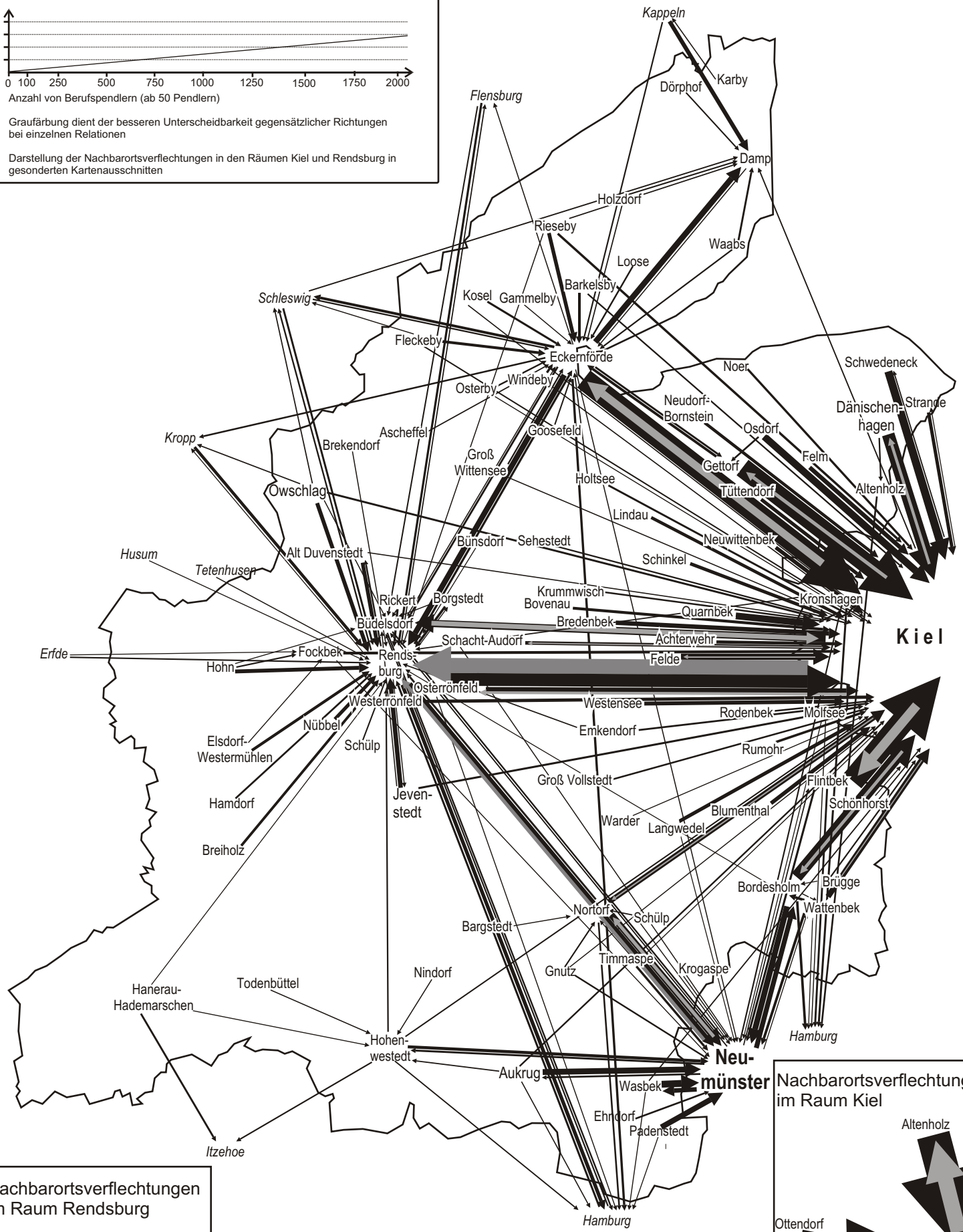


Tabelle 1: Bevölkerung am 31.12.2011 in den Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde

	männlich	weiblich	insgesamt
Achterwehr	455	465	920
Ahlefeld-Bistensee	233	250	483
Alt Duvenstedt	927	929	1 856
Altenhof	166	135	301
Altenholz	4 816	5 134	9 950
Arpsdorf	150	122	272
Ascheffel	498	472	970
Aukrug	1 787	1 848	3 635
Bargstall	74	73	147
Bargstedt	365	370	735
Barkelsby	700	736	1 436
Beldorf	145	149	294
Bendorf	217	222	439
Beringstedt	388	337	725
Bissee	85	91	176
Blumenthal	336	320	656
Bönnhusen	166	170	336
Bokel	338	332	670
Bordesholm	3 573	3 750	7 323
Borgdorf-Seedorf	195	211	406
Borgstedt	663	652	1 315
Bornholt	95	87	182
Bovenau	539	528	1 067
Brammer	196	203	399
Bredenbek	663	712	1 375
Breiholz	702	691	1 393
Brekendorf	520	476	996
Brinjahe	63	61	124
Brodersby	382	366	748
Brügge	525	503	1 028
Büdelndorf, Stadt	4 894	5 226	10 120
Bünsdorf	319	309	628
Christiansholm	120	109	229
Dänischenhagen	1 794	1 826	3 620
Dätgen	294	280	574
Damendorf	204	208	412
Damp	752	798	1 550
Dörphof	357	363	720
Eckernförde, Stadt	10 980	11 462	22 442
Ehndorf	346	315	661
Eisendorf	155	149	304
Ellerdorf	265	246	511
Elsdorf-Westermühlen	824	854	1 678
Embühren	105	124	229
Emkendorf	733	685	1 418
Felde	1 110	1 020	2 130
Felm	523	549	1 072
Fleckeby	891	998	1 889
Flintbek	3 568	3 767	7 335
Fockbek	2 934	3 279	6 213
Friedrichsgraben	37	23	60
Friedrichsholm	212	203	415
Gammelby	282	280	562
Gettorf	3 377	3 443	6 820
Gnutz	599	567	1 166

Gokels	298	316	614
Goosefeld	393	379	772
Grauel	121	132	253
Grevenkrug	148	92	240
Groß Buchwald	174	178	352
Groß Vollstedt	489	479	968
Groß Wittensee	573	544	1 117
Güby	450	406	856
Haale	265	249	514
Haby	289	273	562
Hamdorf	641	616	1 257
Hamweddel	243	235	478
Hanerau-Hademarschen	1 467	1 533	3 000
Haßmoor	157	134	291
Heinkenborstel	68	71	139
Hörsten	28	28	56
Hoffeld	80	90	170
Hohenwestedt	2 359	2 593	4 952
Hohn	1 192	1 183	2 375
Holtsee	646	688	1 334
Holzbunge	165	170	335
Holzdorf	453	425	878
Hütten	105	104	209
Hummelfeld	131	156	287
Jahrsdorf	134	133	267
Jevenstedt	1 593	1 632	3 225
Karby	249	282	531
Klein Wittensee	90	104	194
Königshügel	80	86	166
Kosel	631	691	1 322
Krogaspe	241	202	443
Kronshagen	5 663	6 471	12 134
Krummwisch	375	321	696
Langwedel	705	702	1 407
Lindau	655	596	1 251
Lohe-Föhrden	388	225	613
Loop	78	84	162
Loose	387	377	764
Lütjenwestedt	298	294	592
Luhnstedt	199	225	424
Meezen	185	187	372
Melsdorf	869	875	1 744
Mielkendorf	660	667	1 327
Mörel	144	120	264
Molfsee	2 296	2 494	4 790
Mühbrook	263	271	534
Negenharrie	167	179	346
Neudorf-Bornstein	526	554	1 080
Neu Duvenstedt	68	64	132
Neuwittenbek	626	594	1 220
Nienborstel	318	281	599
Nindorf	325	330	655
Noer	405	418	823
Nortorf, Stadt	3 042	3 144	6 186
Nübbel	834	744	1 578
Oldenbüttel	157	129	286
Oldenhütten	70	76	146
Osdorf	1 184	1 192	2 376
Ostenfeld (Rendsburg)	285	255	540



Osterby	466	457	923
Osterrönfeld	2 559	2 553	5 112
Osterstedt	316	321	637
Ottendorf	396	449	845
Owschlag	1 843	1 781	3 624
Padenstedt	753	768	1 521
Prinzenmoor	102	91	193
Quarnbek	852	936	1 788
Rade b. Hohenwestedt	44	44	88
Rade b. Rendsburg	107	121	228
Reesdorf	76	76	152
Remmels	212	216	428
Rendsburg, Stadt	13 673	14 404	28 077
Rickert	523	558	1 081
Rieseby	1 214	1 238	2 452
Rodenbek	222	256	478
Rumohr	382	371	753
Schacht-Audorf	2 163	2 287	4 450
Schierensee	188	204	392
Schinkel	524	493	1 017
Schmalstede	149	123	272
Schönbek	84	83	167
Schönhorst	156	162	318
Schülldorf	342	340	682
Schülp b. Nortorf	414	423	837
Schülp b. Rendsburg	527	567	1 094
Schwedeneck	1 483	1 453	2 936
Seefeld	170	193	363
Sehestedt	411	431	842
Sören	89	108	197
Sophienhamm	163	181	344
Stafstedt	174	158	332
Steenfeld	211	181	392
Strande	707	787	1 494
Tackesdorf	42	43	85
Tappendorf	180	165	345
Techelsdorf	78	71	149
Thaden	138	129	267
Thumbby	220	234	454
Timmaspe	542	585	1 127
Todenbüttel	545	518	1 063
Tüttendorf	583	559	1 142
Waabs	686	727	1 413
Wapelfeld	154	167	321
Warder	289	325	614
Wasbek	1 093	1 104	2 197
Wattenbek	1 422	1 507	2 929
Westensee	751	808	1 559
Westerrönfeld	2 414	2 526	4 940
Windeby	525	543	1 068
Winnemark	255	269	524
<b>Gesamt</b>	<b>132 374</b>	<b>136 645</b>	<b>269 019</b>

Datenquelle:  
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

**Tabelle 2: Anzahl von Schülerinnen und Schülern an Schulstandorten im Kreis Rendsburg-Eckernförde - Stand: Schuljahr 2011/12**

Alt Duvenstedt	85
Altenholz	1939
Ascheffel	162
Aukrug	164
Bargstedt	60
Barkelsby	74
Bordeholm	826
Borgstedt	119
Bredenbek	85
Büdelsdorf	1091
Dänischenhagen	248
Damp	31
Eckernförde	4699
Elsdorf-Westermühlen	90
Felde	170
Fleckeby	135
Flintbek	626
Fockbek	882
Gettorf	1685
Groß Vollstedt	115
Güby	313
Hamdorf	113
Hanerau-Hademarschen	1013
Hohenwestedt	1297
Hohn	442
Holtsee	126
Jevenstedt	776
Kronshagen	2072
Langwedel	85
Mielkendorf	70
Molfsee	174
Nortorf	1213
Osdorf	167
Osterrönfeld	203
Owschlag	359
Quarnbek-Strohbrück	155
Rendsburg	5617
Rieseby	139
Schacht-Audorf	794
Schinkel	125
Strande	91
Schwedeneck-Surendorf	104
Timmaspe	104
Waabs	122
Wasbek	213
Wattenbek	328
Winnemark	71

***Standorte außerhalb des Kreisgebietes,  
Anzahl Schüler(innen) aus dem Kreis:***

Kappeln	215
Kiel	1859
Neumünster	504
Schleswig	58

**Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (ab 100 Beschäftigten)  
Stand 30.06.2011**

Achterwehr	109	<i>außerhalb des Kreisgebietes</i>	
Alt Duvenstedt	617	<i>(Beschäftigte aus dem Kreis):</i>	
Altenholz	2.081		
Ascheffel	135	Bad Bramstedt	145
Aukrug	718	Flensburg	629
Barkelsby	133	Hamburg	2.809
Bordesholm	1.932	Handewitt	100
Borgstedt	295	Heide	349
Bovenau	154	Husum	191
Bredenbek	209	Itzehoe	717
Breiholz	220	Kaltenkirchen	196
Brügge	153	Kappeln	367
Büdelsdorf, Stadt	5.006	Kiel	21.229
Dänischenhagen	489	Kropp	424
Damendorf	124	Lübeck	397
Damp	2.290	Neumünster	4.794
Eckernförde, Stadt	6.843	Norderstedt	174
Elsdorf-Westermühlen	157	Preetz	164
Emkendorf	104	Quickborn	269
Felde	219	Schenefeld (Kr. Steinburg)	109
Fleckeby	212	Schleswig	924
Flintbek	1.818	Schönkirchen	151
Fockbek	2.143	Schwentinental	491
Gettorf	1.351		
Grevenkrug	106		
Groß Vollstedt	158		
Groß Wittensee	218		
Güby	194		
Hamdorf	135		
Hanerau-Hademarschen	460		
Hohenwestedt	2.409		
Hohn	418		
Holtsee	298		
Jevenstedt	664		
Kosel	158		
Kronshagen	2.517		
Lohe-Föhrden	107		
Melsdorf	829		
Mielkendorf	308		
Molfsee	658		
Mühbrook	106		
Nortorf, Stadt	2.220		
Osdorf	269		
Osterrönfeld	2.077		
Ottendorf	233		
Owschlag	484		
Rendsburg, Stadt	15.471		
Rickert	109		
Rieseby	220		
Schacht-Audorf	941		
Schülp b. Rendsburg	156		
Schwedeneck	323		
Strande	116		
Todenbüttel	138		
Waabs	180		
Wasbek	882		
Wattenbek	458		
Westensee	112		
Westerrönfeld	806		
Windeby	93		

**Tabelle 4: Pendlerverflechtungen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, ab 50 Pendlern)  
im Kreis Rendsburg-Eckernförde; Stand: 30.06.2011**

Wohnort	Arbeitsort	Pendlerzahl
Achterwehr	Kiel, Landeshauptstadt	176
Alt Duvenstedt	Kiel, Landeshauptstadt	60
	Rendsburg, Stadt	212
Altenholz	Kiel, Landeshauptstadt	1.868
	Hamburg, Freie und Hansestadt	100
Ascheffel	Eckernförde, Stadt	68
Aukrug	Kiel, Landeshauptstadt	92
	Neumünster, Stadt	331
	Hohenwestedt	68
	Hamburg, Freie und Hansestadt	61
Bargstedt	Nortorf, Stadt	55
Barkelsby	Kiel, Landeshauptstadt	87
	Eckernförde, Stadt	149
Blumenthal	Kiel, Landeshauptstadt	110
Bordesholm	Kiel, Landeshauptstadt	682
	Neumünster, Stadt	325
	Rendsburg, Stadt	50
	Wattenbek	57
	Hamburg, Freie und Hansestadt	139
Borgstedt	Büdelsdorf, Stadt	57
	Rendsburg, Stadt	136
Bovenau	Kiel, Landeshauptstadt	158
Bredenbek	Kiel, Landeshauptstadt	249
Breiholz	Rendsburg, Stadt	145
Brekendorf	Rendsburg, Stadt	58
Brügge	Kiel, Landeshauptstadt	83
	Bordesholm	50
Büdelsdorf, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	268
	Neumünster, Stadt	89
	Eckernförde, Stadt	60
	Fockbek	126
	Osterrönfeld	65
	Rendsburg, Stadt	1.102
	Hamburg, Freie und Hansestadt	89
Bünsdorf	Rendsburg, Stadt	51
Dänischenhagen	Kiel, Landeshauptstadt	716
	Altenholz	85
Damp	Eckernförde, Stadt	58
Dörphof	Damp	78
Eckernförde, Stadt	Flensburg, Stadt	59
	Kiel, Landeshauptstadt	1.205
	Neumünster, Stadt	59
	Büdelsdorf, Stadt	108
	Damp	325
	Gettorf	110
	Rendsburg, Stadt	313
	Kropp	95
	Schleswig, Stadt	148
Hamburg, Freie und Hansestadt	128	
Ehndorf	Neumünster, Stadt	100
Elsdorf-Westermühlen	Fockbek	54
	Rendsburg, Stadt	160
Emkendorf	Kiel, Landeshauptstadt	103
	Rendsburg, Stadt	66
Felde	Kiel, Landeshauptstadt	352
Felm	Kiel, Landeshauptstadt	241

Wohnort	Arbeitsort	Pendlerzahl
Fleckeby	Kiel, Landeshauptstadt	77
	Eckernförde, Stadt	154
	Schleswig, Stadt	56
Flintbek	Kiel, Landeshauptstadt	1.297
	Neumünster, Stadt	117
	Hamburg, Freie und Hansestadt	109
Fockbek	Kiel, Landeshauptstadt	155
	Neumünster, Stadt	54
	Büdelsdorf, Stadt	141
	Osterrönfeld	51
	Rendsburg, Stadt	716
Gammelby	Eckernförde, Stadt	57
Gettorf	Kiel, Landeshauptstadt	1.095
	Eckernförde, Stadt	146
Gnutz	Kiel, Landeshauptstadt	56
	Neumünster, Stadt	91
	Nortorf, Stadt	80
Groß Vollstedt	Kiel, Landeshauptstadt	96
Groß Wittensee	Kiel, Landeshauptstadt	60
	Eckernförde, Stadt	86
Hamdorf	Rendsburg, Stadt	104
Hanerau-Hademarschen	Hohenwestedt	52
	Rendsburg, Stadt	50
	Itzehoe, Stadt	108
Hohenwestedt	Kiel, Landeshauptstadt	77
	Neumünster, Stadt	170
	Rendsburg, Stadt	85
	Itzehoe, Stadt	81
	Hamburg, Freie und Hansestadt	72
Hohn	Büdelsdorf, Stadt	52
	Fockbek	82
	Rendsburg, Stadt	218
Holtsee	Kiel, Landeshauptstadt	110
	Eckernförde, Stadt	66
Holzdorf	Damp	78
	Eckernförde, Stadt	66
Jevenstedt	Kiel, Landeshauptstadt	114
	Büdelsdorf, Stadt	60
	Rendsburg, Stadt	249
Karby	Kappeln, Stadt	61
Kosel	Kiel, Landeshauptstadt	63
	Eckernförde, Stadt	116
Krogaspe	Neumünster, Stadt	58
Kronshagen	Kiel, Landeshauptstadt	2.198
	Neumünster, Stadt	81
	Rendsburg, Stadt	67
	Hamburg, Freie und Hansestadt	113
Krummwisch	Kiel, Landeshauptstadt	93
Langwedel	Kiel, Landeshauptstadt	203
	Neumünster, Stadt	50
Lindau	Kiel, Landeshauptstadt	177
Loose	Eckernförde, Stadt	91
Goosefeld	Eckernförde, Stadt	76
Melsdorf	Kiel, Landeshauptstadt	379
Mielkendorf	Kiel, Landeshauptstadt	294
Molfsee	Kiel, Landeshauptstadt	777
	Neumünster, Stadt	50
	Hamburg, Freie und Hansestadt	56
Neudorf-Bornstein	Kiel, Landeshauptstadt	171

Wohnort	Arbeitsort	Pendlerzahl
Neuwittenbek	Kiel, Landeshauptstadt	216
Nindorf	Hohenwestedt	59
Noer	Kiel, Landeshauptstadt	124
Nortorf, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	291
	Neumünster, Stadt	374
	Rendsburg, Stadt	111
	Hamburg, Freie und Hansestadt	96
Nübbel	Rendsburg, Stadt	196
Osdorf	Kiel, Landeshauptstadt	403
	Gettorf	100
Osterby	Kiel, Landeshauptstadt	54
	Eckernförde, Stadt	90
Osterrönfeld	Kiel, Landeshauptstadt	268
	Büdelsdorf, Stadt	127
	Fockbek	61
	Rendsburg, Stadt	505
	Schacht-Audorf	73
	Westerrönfeld	52
	Hamburg, Freie und Hansestadt	55
Ottendorf	Kiel, Landeshauptstadt	147
Owschlag	Kiel, Landeshauptstadt	111
	Büdelsdorf, Stadt	57
	Rendsburg, Stadt	220
	Kropp	66
	Schleswig, Stadt	66
Padenstedt	Neumünster, Stadt	311
	Hamburg, Freie und Hansestadt	52
Quarnbek	Kiel, Landeshauptstadt	381
Rendsburg, Stadt	Flensburg, Stadt	68
	Kiel, Landeshauptstadt	720
	Neumünster, Stadt	254
	Alt Duvenstedt	93
	Borgstedt	53
	Büdelsdorf, Stadt	762
	Eckernförde, Stadt	122
	Fockbek	402
	Jevenstedt	54
	Osterrönfeld	264
	Schacht-Audorf	149
	Westerrönfeld	146
	Kropp	51
	Schleswig, Stadt	89
Hamburg, Freie und Hansestadt	202	
Rickert	Büdelsdorf, Stadt	64
	Rendsburg, Stadt	124
Rieseby	Kiel, Landeshauptstadt	131
	Damp	68
	Eckernförde, Stadt	209
	Rendsburg, Stadt	58
Rodenbek	Kiel, Landeshauptstadt	93
Rumohr	Kiel, Landeshauptstadt	137
Schacht-Audorf	Kiel, Landeshauptstadt	202
	Neumünster, Stadt	57
	Büdelsdorf, Stadt	96
	Fockbek	51
	Osterrönfeld	93
	Rendsburg, Stadt	422
Schinkel	Kiel, Landeshauptstadt	190
Schönhorst	Kiel, Landeshauptstadt	55

Wohnort	Arbeitsort	Pendlerzahl
Schülp b. Nortorf	Neumünster, Stadt	56
	Nortorf, Stadt	68
Schülp b. Rendsburg	Rendsburg, Stadt	77
Schwedeneck	Kiel, Landeshauptstadt	447
Sehestedt	Kiel, Landeshauptstadt	84
Strande	Kiel, Landeshauptstadt	187
Timmaspe	Kiel, Landeshauptstadt	53
	Neumünster, Stadt	127
	Nortorf, Stadt	55
Todenbüttel	Hohenwestedt	60
Tüttendorf	Kiel, Landeshauptstadt	196
Waabs	Damp	108
	Eckernförde, Stadt	84
Wapelfeld	Rendsburg-Eckernförde	55
Warder	Kiel, Landeshauptstadt	53
Wasbek	Kiel, Landeshauptstadt	70
	Neumünster, Stadt	385
	Hamburg, Freie und Hansestadt	54
Wattenbek	Kiel, Landeshauptstadt	318
	Neumünster, Stadt	146
	Bordesholm	146
	Hamburg, Freie und Hansestadt	50
Westensee	Kiel, Landeshauptstadt	218
Westerrönfeld	Kiel, Landeshauptstadt	183
	Büdelsdorf, Stadt	89
	Osterrönfeld	105
	Rendsburg, Stadt	508
Windeby	Kiel, Landeshauptstadt	64
	Eckernförde, Stadt	128
<b><i>Einpendler aus Orten außerhalb des Kresigebietes:</i></b>		
Flensburg, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	77
	Rendsburg, Stadt	121
Erfde	Fockbek	50
	Rendsburg, Stadt	80
Hamburg, Freie und Hansestadt	Büdelsdorf, Stadt	82
	Rendsburg, Stadt	113
Husum, Stadt	Rendsburg, Stadt	52
Kappeln, Stadt	Damp	234
	Eckernförde, Stadt	82
Kiel, Landeshauptstadt	Altenholz	877
	Bordesholm	176
	Büdelsdorf, Stadt	410
	Dänischenhagen	163
	Damp	71
	Eckernförde, Stadt	427
	Felde	52
	Flintbek	524
	Gettorf	196
	Kronshagen	1.131
	Melsdorf	310
	Mielkendorf	98
	Molfsee	260
	Nortorf, Stadt	73
	Osterrönfeld	154
Ottendorf	137	
Rendsburg, Stadt	844	

Wohnort	Arbeitsort	Pendlerzahl
<i>noch Kiel</i>	Schacht-Audorf	63
	Schwedeneck	70
	Strande	51
	Wattenbek	60
Kropp	Rendsburg, Stadt	168
Neumünster, Stadt	Aukrug	101
	Bordesholm	274
	Büdelsdorf, Stadt	71
	Flintbek	66
	Hohenwestedt	109
	Nortorf, Stadt	188
	Rendsburg, Stadt	199
	Wasbek	255
Wattenbek	52	
Schleswig, Stadt	Damp	72
	Eckernförde, Stadt	84
	Rendsburg, Stadt	110
Tetenhusen	Rendsburg, Stadt	58



Tabelle 5: PKW-Bestand am 01.01.2011 in den Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde

	insgesamt	davon gewerblich gemeldet	je 1000 Einw.
Achterwehr	593	13	630
Ahlefeld-Bistensee	317	8	652
Alt Duvenstedt	1 034	36	557
Altenhof	190	21	619
Altenholz	5 733	303	575
Arpsdorf	144	k.A.	543
Ascheffel	561	10	582
Aukrug	2 174	98	601
Bargstall	100	k.A.	671
Bargstedt	448	4	595
Barkelsby	875	17	618
Beldorf	184	4	624
Bendorf	289	6	651
Beringstedt	445	5	618
Bissee	103	k.A.	592
Blumenthal	460	4	688
Bönnhusen	179	k.A.	542
Bokel	365	k.A.	546
Bordesholm	4 125	265	561
Borgdorf-Seedorf	241	10	589
Borgstedt	774	41	589
Bornholt	111	k.A.	603
Bovenau	699	31	662
Brammer	246	4	618
Bredenbek	880	48	639
Breiholz	839	43	601
Brekendorf	635	k.A.	631
Brinjahe	82	k.A.	651
Brodersby	408	6	548
Brügge	597	36	576
Büdelsdorf, Stadt	6 217	1219	615
Bünsdorf	395	6	628
Christiansholm	138	k.A.	590
Dänischenhagen	2 336	101	638
Dätgen	375	24	679
Damendorf	278	20	656
Damp	917	147	590
Dörphof	388	4	533
Eckernförde, Stadt	11 006	667	488
Ehndorf	385	5	596
Eisendorf	192	k.A.	625
Ellerdorf	303	4	591
Elsdorf-Westermühlen	910	9	543
Embühren	135	4	572
Emkendorf	841	23	595
Felde	1 174	27	560
Felm	740	k.A.	685
Fleckeby	1 215	48	647
Flintbek	3 849	145	526
Fockbek	3 540	158	566
Friedrichsgraben	29	k.A.	460
Friedrichsholm	246	4	601
Gammelby	297	k.A.	529
Gettorf	3 840	192	567
Gnutz	718	26	608

Gokels	321	k.A.	514
Goosefeld	482	5	619
Grauel	146	k.A.	589
Grevenkrug	121	11	519
Groß Buchwald	218	8	609
Groß Vollstedt	563	19	591
Groß Wittensee	726	37	626
Güby	341	11	396
Haale	291	5	589
Haby	354	7	644
Hamdorf	765	23	601
Hamweddel	297	14	625
Hanerau-Hademarschen	1 524	46	504
Haßmoor	169	k.A.	567
Heinkenborstel	90	k.A.	629
Hörsten	38	k.A.	644
Hoffeld	99	k.A.	604
Hohenwestedt	2 729	311	551
Hohn	1 338	46	570
Holtsee	874	50	647
Holzbunge	203	11	599
Holzdorf	527	5	575
Hütten	136	k.A.	654
Hummelfeld	165	k.A.	565
Jahrsdorf	148	k.A.	558
Jevenstedt	1 790	74	549
Karby	341	k.A.	643
Klein Wittensee	92	k.A.	460
Königshügel	93	k.A.	571
Kosel	887	12	675
Krogaspe	265	5	594
Kronshagen	6 144	445	508
Krummwisch	421	k.A.	611
Langwedel	969	14	682
Lindau	792	15	632
Lohe-Föhrden	367	84	520
Loop	112	12	659
Loose	449	4	573
Lütjenwestedt	306	5	512
Luhnstedt	246	7	563
Meezen	254	k.A.	676
Melsdorf	1 118	157	639
Mielkendorf	791	22	587
Mörel	147	k.A.	557
Molfsee	2 936	121	614
Mühbrook	357	13	684
Negenharrie	235	9	671
Neudorf-Bornstein	659	k.A.	612
Neu Duvenstedt	76	k.A.	547
Neuwittenbek	721	9	586
Nienborstel	386	21	640
Nindorf	378	8	571
Noer	551	5	662
Nortorf, Stadt	3 539	291	569
Nübbel	875	11	548
Oldenbüttel	161	4	561
Oldenhütten	92	k.A.	582
Osdorf	1 397	25	582
Ostenfeld (Rendsburg)	344	22	638

Osterby	587	k.A.	628
Osterrönfeld	2 961	215	576
Osterstedt	369	11	598
Ottendorf	498	18	591
Owschlag	2 022	47	557
Padenstedt	826	12	555
Prinzenmoor	99	k.A.	532
Quarnbek	1 084	7	593
Rade b. Hohenwestedt	52	k.A.	578
Rade b. Rendsburg	129	k.A.	561
Reesdorf	81	k.A.	536
Remmels	272	5	628
Rendsburg, Stadt	13 238	1936	470
Rickert	611	10	569
Rieseby	1 423	28	585
Rodenbek	315	8	647
Rumohr	530	19	724
Schacht-Audorf	2 388	109	536
Schierensee	239	6	629
Schinkel	651	6	637
Schmalstede	152	k.A.	571
Schönbek	111	4	661
Schönhorst	219	8	697
Schülldorf	340	10	513
Schülp b. Nortorf	444	13	528
Schülp b. Rendsburg	661	13	610
Schwedeneck	1 762	30	599
Seefeld	213	k.A.	565
Sehestedt	502	28	603
Sören	110	k.A.	561
Sophienhamm	216	k.A.	626
Stafstedt	211	k.A.	624
Steenfeld	205	k.A.	526
Strande	964	18	650
Tackesdorf	52	k.A.	578
Tappendorf	198	k.A.	576
Techelsdorf	112	k.A.	747
Thaden	165	k.A.	600
Thumbby	313	6	665
Timmaspe	615	12	548
Todenbüttel	600	15	563
Tüttendorf	725	7	634
Waabs	876	11	614
Wapelfeld	171	k.A.	515
Warder	402	4	648
Wasbek	1 384	107	625
Wattenbek	1 566	108	545
Westensee	985	23	620
Westerrönfeld	2 700	134	544
Windeby	661	10	618
Winnemark	289	k.A.	556
<b>Gesamt</b>	<b>151 550</b>		<b>562</b>

k. A. = keine Angaben

Datenquelle:  
Krafftahrt-Bundesamt



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/028
Federführend: FD 2.2 Wasser, Bodenschutz und Abfall		Status:	öffentlich
		Datum:	26.07.2013
		Ansprechpartner/in:	Wittl, Michael
		Bearbeiter/in:	Tanja Petersen
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
<b>Abfallwirtschaftskonzept 2013-2017</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Dem Kreistag wird lt. Beschluss des Umwelt- und Bauausschusses vom 27.06.2013 empfohlen, dem Abfallwirtschaftskonzept zuzustimmen.

**1. Sachverhalt:**

Dem Kreis Rendsburg-Eckernförde obliegen als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger (ÖrE) die Rechte und Pflichten, eine geordnete und zukunftsgerichtete, an den Vorgaben des Bundes sowie des Landes Schleswig-Holstein orientierte Abfallentsorgung in seinem Hoheitsgebiet zu organisieren. Zu diesen Pflichten gehören gemäß § 4 Absatz 1 des Landesabfallwirtschaftsgesetzes das Aufstellen von Abfallwirtschaftskonzepten (AWK) sowie auch deren regelmäßige Fortschreibung (mindestens alle fünf Jahre).

Das Abfallwirtschaftskonzept für die Jahre 2013-2017 wurde wie auch das zuletzt gültige von der Abfallwirtschaftsgesellschaft (AWR) erarbeitet.

Änderungen sind hinsichtlich der Bioabfallerrfassung zu erwarten, da ab 2015 nach § 11 Abs. 1 KrWG (Kreislaufwirtschaftsgesetz) eine getrennte Sammlung zu erfolgen hat.

Der Entwurf des Konzepts ist mit der obersten Abfallentsorgungsbehörde, den anliegenden Kreisen, kreisfreien Städte und dem Umwelt- und Bauausschuss des Kreises abgestimmt worden.

**Finanzielle Auswirkungen:****Anlage/n:**

Abfallwirtschaftskonzept 2013-2017



# Abfallwirtschaftskonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Fortschreibung 2013 - 2017

Erstellt in Zusammenarbeit mit der



Beschlossen durch den Kreistag des  
Kreises Rendsburg-Eckernförde  
am  
XX. YYYYYY 2013

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abkürzungen .....	III
Verzeichnis der Abbildungen.....	IV
Verzeichnis der Tabellen .....	IV
Verzeichnis der Anhänge .....	V
1. Einleitung.....	1
1.1. Rechtlicher Hintergrund für die Fortschreibung des AWK .....	1
1.2. Rechtliche, umweltpolitische und abfallwirtschaftliche Rahmenbedingungen.....	3
1.2.1. Europarecht und nationale Umsetzung .....	3
1.2.2. Nationales Recht - Bundesrecht .....	5
1.2.3. Nationales Recht – Landesrecht .....	6
1.3. Ziele und Leitlinien der Abfallwirtschaft.....	6
2. Strukturdaten des Kreises Rendsburg-Eckernförde .....	9
2.1. Einwohner- und Flächendaten .....	9
2.2. Wirtschaftsdaten .....	11
2.3. Verkehrsinfrastruktur .....	12
3. Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde .....	13
3.1. Verwaltungsorganisation, Zuständigkeiten und Qualitätsmanagement .....	13
3.2. Entgeltentwicklung .....	15
3.2.1. Entgeltentwicklung „Private Haushalte“ .....	15
3.2.2. Entgeltentwicklung „Andere Herkunftsbereiche“ .....	16
3.3. Abfallerfassung im Überblick.....	17
3.3.1. Erfassungssysteme .....	17
3.3.2. Abfallmengen .....	18
3.4. Abfallerfassung im Detail: Holsystem.....	19
3.4.1. Restabfall aus privaten Haushalten.....	19
3.4.2. Restabfall aus anderen Herkunftsbereichen .....	22
3.4.3. Bioabfall aus privaten Haushalten (inkl. Grünabfall und Weihnachtsbäumen) 23	

3.4.4.	Bioabfall aus anderen Herkunftsbereichen .....	27
3.4.5.	Sperrmüll / Altholz.....	28
3.4.6.	Elektro- und Elektronikaltgeräte .....	30
3.4.7.	PPK (Papier, Pappe Kartonagen) aus privaten Haushalten .....	31
3.4.8.	PPK (Papier, Pappe, Kartonagen) aus anderen Herkunftsbereichen .....	33
3.4.9.	Leichtverpackungen (Duale Systeme).....	34
3.5.	Abfallerfassung im Detail: Bringsystem .....	36
3.5.1.	Sperrmüll .....	36
3.5.2.	Altholz .....	37
3.5.3.	PPK (Papier, Pappe, Kartonagen) .....	37
3.5.4.	Altmetalle.....	38
3.5.5.	Elektro- und Elektronikaltgeräte .....	39
3.5.6.	Grün- und Gartenabfall .....	40
3.5.7.	Bauschutt / Baustellenabfall / Leichtbaustoffe / Flachglas .....	40
3.5.8.	Alttextilien.....	41
3.5.9.	Altglas (Verpackungsglas) .....	42
3.5.10.	Schadstoffe.....	43
3.6.	Schadstoffentfrachtung .....	44
3.7.	Deponie Alt Duvenstedt: Stilllegung & Nachsorge .....	45
3.8.	Öffentlichkeitsarbeit.....	46
3.8.1.	Allgemeine Ziele, Aufgaben und Maßnahmen.....	46
3.8.2.	Besondere Maßnahmen und Projekte.....	47
3.8.3.	Ergänzende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für die anderen Herkunftsbereiche .....	48
3.9.	Klärschlamm Entsorgung .....	48
4.	Bewertung der Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	49
5.	Ausblick, Ziele und Handlungsbedarf .....	54

## Verzeichnis der Abkürzungen

ABE	AWR BioEnergie GmbH (Betreiberin der BBA Tochter der AWR)
AltholzV	Altholzverordnung
ASF	Abfallwirtschaft Schleswig-Flensburg GmbH
AWK	Abfallwirtschaftskonzept
AWR	Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde mbH
AWZ	Abfallwirtschaftszentrum
BBA	Bioabfallbehandlungsanlage (in Borgstedt)
BMU	Bundesumweltministerium
CSR	Corporate Social Responsibility (Unternehmerische Gesellschaftsverantwortung)
DSD GmbH	Duales System Deutschland GmbH
EAR	Stiftung Elektro-Altgeräte-Register
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EfB	Entsorgungsfachbetrieb
ElektroG	Elektro- und Elektronikaltgerätegesetz
ElektroStoffV	Elektro- und Elektronikgeräte-Stoff-Verordnung
EW	EinwohnerInnen
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LAbfWG	Landesabfallwirtschaftsgesetz (Abfallwirtschaftsgesetz für das Land Schleswig-Holstein)
MBA	Mechanisch-Biologische Abfallbehandlungsanlage
MELUR	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
Mg	Megagramm $\triangleq$ 1.000 kg
MVA	Müllverbrennungsanlage
n. V.	nicht vorhanden
örE	öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger
PPK	Papier, Pappe, Kartonagen
PV	Photovoltaik
RH	Recyclinghof
SUP	Strategische Umweltprüfung
SUPG	Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG
TEV	Thermische Ersatzbrennstoff-Verwertungsanlage
VerpackV	Verpackungsverordnung
WEEE	Waste of electrical and electronical equipment (Europäische Richtlinie über Elektro- und Elektronikaltgeräte)



## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Entwicklung der Einwohnerzahlen RD-ECK und Nachbarkreise..... 10

Abbildung 2: Qualitätsmanagementsystem der AWR..... 14

*Nicht aufgeführt sind illustrative Abbildungen.*

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung.....9

Tabelle 2: Auspendlerstatistik 2005 - 2011 ..... 11

Tabelle 3: Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter ..... 11

Tabelle 4: Entwicklung der Übernachtungszahlen..... 12

Tabelle 5: Entgeltentwicklung „Private Haushalte“ ..... 15

Tabelle 6: Entgeltentwicklung "Andere Herkunftsbereiche" (Netto-Werte)..... 16

Tabelle 7: Übersicht Erfassungssysteme ..... 17

Tabelle 8: Übersicht Abfallmengen ..... 18

Tabelle 9: Behälterstruktur Restabfall „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012) ..... 19

Tabelle 10: Restabfallmengen „Private Haushalte“ ..... 20

Tabelle 11: Behälterstruktur Restabfall „Andere Herkunftsbereiche“  
(Jahresdurchschnitt 2012)..... 22

Tabelle 12: Restabfallmengen „Andere Herkunftsbereiche“ ..... 23

Tabelle 13: Behälterstruktur Bioabfall „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012) ..... 24

Tabelle 14: Bioabfallmengen „Private Haushalte“, Grün- und Gartenabfallmengen,  
Weihnachtsbäume..... 24

Tabelle 15: Behälterstruktur Bioabfall „Andere Herkunftsbereiche“  
(Jahresdurchschnitt 2012)..... 27

Tabelle 16: Bioabfälle „Andere Herkunftsbereiche“ ..... 27

Tabelle 17: Sperrmüllmengen (nur Private Haushalte) ..... 28

Tabelle 18: Altholzmengen (nur Private Haushalte) ..... 28

Tabelle 19: Elektro- und Elektronikaltgeräte (nur Private Haushalte) .....	30
Tabelle 20: PPK-Mengen „Private Haushalte“ .....	31
Tabelle 21: Behälterstruktur PPK „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012) .....	31
Tabelle 22: PPK-Mengen „Andere Herkunftsbereiche“ .....	33
Tabelle 23: Behälterstruktur PPK „Andere Herkunftsbereiche“ (Jahresdurchschnitt 2012) ....	33
Tabelle 24: LVP-Mengen .....	34
Tabelle 25: Sperrmüllmengen .....	36
Tabelle 26: Altholz mengen.....	37
Tabelle 27: PPK-Mengen .....	37
Tabelle 28: Altmetallmengen .....	38
Tabelle 29: Elektro- und Elektronikaltgerätemengen .....	39
Tabelle 30: Grün- und Gartenabfälle .....	40
Tabelle 31: Bauschutt-/Flachglas-/Leichtbaustoffmengen.....	40
Tabelle 32: Alttextilmengen .....	41
Tabelle 33: Altglasmengen.....	42
Tabelle 34: Schadstoffmengen .....	43

## Verzeichnis der Anhänge

- Anhang A: Erfassungsmengen Restabfälle in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang B: Erfassungsmengen Bioabfall in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang C: Erfassungsmengen Grünabfall in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang D: Erfassungsmengen PPK in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang E: Erfassungsmengen Leichtverpackungen in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang F: Erfassungsmengen Altglas in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang G: Erfassungsmengen Sonstige Wertstoffe in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr
- Anhang H: Übersichtskarte der RH im Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kooperationen

## 1. Einleitung

### 1.1. Rechtlicher Hintergrund für die Fortschreibung des AWK

Nach den gesetzlichen Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) sowie des Landesabfallwirtschaftsgesetzes (LAbfWG) ist das für die Zeit 2008 – 2012 erstellte und vom Kreistag verabschiedete AWK um weitere fünf Jahre fortzuschreiben.

Inhaltlich sind im AWK insbesondere darzustellen<sup>1</sup>

- die bestehende Entsorgungssituation,
- die Maßnahmen und Ziele der Abfallvermeidung, der Abfallberatung und der Abfallverwertung,
- die Maßnahmen zur Schadstoffentfrachtung,
- die Methoden, Anlagen und Einrichtungen der Abfallverwertung und der sonstigen Entsorgung, die zur Gewährleistung der Entsorgungssicherheit für die nächsten zehn Jahre notwendig sind.

Die Darstellung dieser Themengebiete verfolgt das Ziel, die abfallwirtschaftliche Situation im Kreis abzubilden und zu bewerten. Maßgebendes Kriterium für die Bewertung ist die Sicherstellung einer vollständigen und qualitativ hochwertigen Abfallentsorgung im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Aufbau und Umfang des vorliegenden AWK wurden gegenüber der zweiten Fortschreibung aus dem Jahr 2008 geringfügig geändert. Wie bisher werden im 1. Abschnitt die **Rechtlichen Rahmenbedingungen** erläutert und die **Ziele und Leitlinien der Abfallwirtschaft** im Kreis Rendsburg-Eckernförde dargestellt. Das Kapitel 2 stellt die für die Abfallwirtschaft relevanten **Strukturdaten** wie beispielsweise Einwohner- und Wirtschaftsdaten dar. Der 3. Abschnitt beinhaltet weiterhin die Darstellung der derzeitigen Ausgestaltung der **Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde**, wurde jedoch gegenüber der Fortschreibung aus dem Jahr 2008 umstrukturiert. Neben Organisation und Zuständigkeiten finden sich hier abfallspezifische Informationen zur Erfassung und Behandlung der einzelnen Fraktionen. Darüber hinaus erfolgt eine Darstellung der bisher erfassten und zukünftig erwarteten Mengen. Bei Abfällen, die im Umleerbehälterverfahren gesammelt werden, wird als weitere steuerungsrelevante Größe auch die Behälterstruktur dargestellt. Der nachfolgende Abschnitt 4 nimmt eine zusammenfassende **Bewertung** der öffentlich-rechtlichen Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-

---

<sup>1</sup> Vgl. § 4 LAbfWG.

Eckernförde vor. Im abschließenden 5. Kapitel werden aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre und den zukünftig zu erwartenden Entwicklungen **Ziele und Handlungsbedarfe** abgeleitet.

Die seit 2002 gültige Übertragung der Pflichten zur Entsorgung von Abfällen zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen (§ 16 (2) KrW-/ AbfG) vom Kreis Rendsburg-Eckernförde auf die AWR wurde im Jahr 2011 durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR) und den Kreis bis zum Jahr 2025 verlängert. Die Ausführungen des AWK müssen sich – soweit möglich und sinnvoll – entsprechend auf die Sparten „Private Haushalte“ bzw. „Andere Herkunftsbereiche“ aufteilen. Nach Vorbereitung des AWK obliegt die Beschlusszuständigkeit im Bereich der Privaten Haushalte kraft Gesetzes den politischen Gremien des Kreises. Für die Anderen Herkunftsbereiche liegt diese bei den Gremien der AWR.

Auf die wörtliche Wiedergabe von Gesetzesgrundlagen wurde im vorliegenden AWK verzichtet. Die entsprechenden Texte finden sich in der Regel im Internet (bspw. [www.bundesrecht.juris.de](http://www.bundesrecht.juris.de); <http://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de>).

Gleiches gilt für die Beschreibung der beauftragten Abfallbehandlungsanlagen. Diese werden hier nur benannt und soweit in diesem Zusammenhang notwendig beschrieben. Weitergehende Informationen (bspw. Adressen, Betreiberdaten, Kapazitäten etc.) finden sich in den Veröffentlichungen des Landes Schleswig-Holstein.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> u. a. Umweltatlas Schleswig-Holstein auf <http://www.umweltdaten.landsh.de/atlas/script/index.php>, Abfallbilanz, Abfallwirtschaftsplan

## 1.2. Rechtliche, umweltpolitische und abfallwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Ziele und Leitlinien der Abfallwirtschaft finden sich in den Bundes- und Landesgesetzen und untergeordneten Regelwerken wieder. Diese geben den Handlungsrahmen vor, können die Besonderheiten eines bestimmten Gebietes jedoch nur unzureichend berücksichtigen. Auf eine detaillierte Darstellung der Rechtslage wird hier verzichtet, die geltenden Gesetze sind im Internet jederzeit einsehbar<sup>3</sup>. Vielmehr werden die für die Abfallwirtschaft wesentlichen Änderungen der vergangenen und - soweit mit hinlänglicher Sicherheit absehbar - kommenden Jahre und in diesem Zusammenhang die kreisspezifischen Besonderheiten dargestellt.

### 1.2.1. Europarecht und nationale Umsetzung

Die Ende 2008 in Kraft getretene **EU-Abfallrahmenrichtlinie (AbfRRL)**<sup>4</sup> wurde vom deutschen Gesetzgeber im Wesentlichen durch die **Novellierung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes** (bisher: *Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, KrW-/AbfG*) umgesetzt. Die zum 1. Juni 2012 in Kraft getretene Novellierung beinhaltet u. a. folgende Punkte:

- Präzisierung und Definition zentraler Rechtsbegriffe des Abfallrechts,
- Abgrenzung zwischen der energetischen Verwertung und der Beseitigung von Abfällen
- 5-stufige Abfallhierarchie (bisher 3-stufig),
- Regelungen zum Ende der Abfalleigenschaft,
- Abfallvermeidung und Erstellung eines Abfallvermeidungsprogramms,
- Recyclingquoten für Siedlungsabfälle,
- Förderung der Getrennterfassung von Wertstoffen (Bioabfall, „Wertstofftonne“ u. a. m.)
- Anzeigepflicht für alle gewerblichen Sammlungen.

Ziel dieser Regelungen ist neben einer Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz eine erhöhte Rechts- und Planungssicherheit für die handelnden Akteure in der Abfallwirtschaft. Dies wird insbesondere durch schärfere gesetzliche Abgrenzungen zwischen der öffentlich-rechtlichen und privaten Abfallwirtschaft bzw. deren Zuständigkeiten erreicht. In der Folge ist es nun für die öRE einfacher, Verwertungskonzepte zu intensivieren und auch neue Stoff-

---

<sup>3</sup> Siehe Hinweis unter 1.1 .

<sup>4</sup> Richtlinie 2008/98/EG

ströme bzw. Materialien (z. B. Alttextilien) zum Wohl des Entgelt-/Gebührenzahlers in die Stoff- (und Erlös)ströme einzubeziehen.

Eine weitere Novellierung des europäischen Gesetzgebers bezog sich im Jahr 2012 auf die WEEE-Richtlinie<sup>5</sup>. Diese Vorgaben sind bis Februar 2014 in nationales Recht umzusetzen, so dass in den kommenden Monaten mit einer Überarbeitung des heutigen **Elektro- und Elektronikgerätegesetz (ElektroG)** zu rechnen ist. Dieses wurde zuletzt in 2012 durch Vorgaben aus dem „**Gesetz zur Neuordnung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts**“ geändert<sup>6</sup>. Bedeutendste Änderung war dabei die Klarstellung, dass die Sammlung, Beförderung und Annahme von Altgeräten ausschließlich durch den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger, die Hersteller oder Vertreiber erfolgen darf. Unzulässig ist also insbesondere die Abholung von Altgeräten aus dem privaten Bereich im Rahmen einer gewerblichen Sammlung (z.B. durch Schrotthändler).

Als Hauptziele sind zu nennen:

- Steigerung der Sammelmengen (u. a. durch Einführung einer begrenzten Rücknahmepflicht von Elektroaltgeräten durch den Handel),
- Erhöhung der Recyclingqualität,
- intensivere Bekämpfung der illegalen Verbringung von Elektro-Schrott in das Nicht-EU-Ausland.

Flankiert wird diese Änderung durch die am 9. Mai 2013 in Kraft getretene Verordnung zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten (**Elektro- und Elektronik-Stoff-Verordnung – ElektroStoffV**).

Des Weiteren werden die Rahmenbedingungen für die Abfallwirtschaft durch das Europäische **Wettbewerbsrecht** beeinflusst. Hier steht die in Deutschland stark gewichtete **Daseinsvorsorge** den **Liberalisierungs**bestrebungen der EU entgegen. Betroffen vom Wettbewerbsrecht ist darüber hinaus auch das von öffentlichen Auftraggebern einzuhaltende **Vergaberecht** in Deutschland, wo diese Regelungen im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich um Entwicklungen, deren genaue Ausgestaltung derzeit noch nicht absehbar ist. Unstrittig ist jedoch, dass sie zu Änderungen führen werden.

---

<sup>5</sup> Richtlinie 2012/19/EU

<sup>6</sup> Veröffentlicht am 29. Februar 2012 im BGBl., Inkrafttreten am 1. Juni 2012.

### 1.2.2. Nationales Recht - Bundesrecht

Bestandteil der Novellierung des Abfallrechts war auch die Fortentwicklung der **haushaltsnahen Wertstofffassung**. In diesem Zusammenhang wurde und wird die Einführung einer Wertstofftonne in vielen Ausgestaltungen diskutiert, in Teilen Deutschlands in Projektform auch umgesetzt. Die Ausgestaltung der im KrWG verankerten Verordnungsermächtigung durch ein **Wertstoffgesetz** steht indes noch aus, ebenso dessen Zusammenspiel mit der derzeit gültigen 5. Novelle der Verpackungsverordnung (VerpV). Da das Wertstoffgesetz insbesondere die Frage nach der Zuständigkeit für die ihr unterliegenden Abfälle bzw. Wertstoffe regeln soll, findet hier ein intensiver Austausch der (gegensätzlichen) Standpunkte kommunaler und privater Entsorger statt.

Die **Bioabfallverordnung** (BioAbfV) von 1998 wurde im Jahr 2012 ebenfalls novelliert und ergänzt nun die neuen Regelungen des KrWG, das eine bundesweit flächendeckende Getrenntsammlung von Bioabfällen ab dem 1. Januar 2015 vorsieht.

Die AWR betreibt seit Oktober Mitte 2008 eine Bioabfallbehandlungsanlage mit Trockenvergärung, um u. a. die eigenen Bioabfälle zu behandeln und die aus dem Prozess entstehende Energie zu nutzen. Ferner wurden auf dem Betriebsgelände der AWR in Borgstedt drei Photovoltaikanlagen installiert. Daher ist die Gesetzgebung in Bezug auf **erneuerbare Energien** zu erwähnen. Die letzte große Änderung trat im April 2012 durch das „Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien“ (sog. PV-Novelle) in Kraft. Im Anschluss daran wurde im Oktober 2012 ein Verfahrensvorschlag zu einer umfassenden Novelle des EEG durch das Bundesumweltministerium veröffentlicht. Ziel wird es sein, die heutigen Rahmenbedingungen für erneuerbare Energien an die sich aus der „Energiewende“ ergebenden Anforderungen anzupassen. Hier sind vor allem die Etablierung einer bedarfsorientierten Energieerzeugung und die Entwicklung von Energiespeichersystemen zu nennen.

### 1.2.3. Nationales Recht – Landesrecht

Auf Landesebene ist weiterhin das Landesabfallwirtschaftsgesetz Schleswig-Holstein (LABfWG) maßgebend. Der aktuell gültige Abfallwirtschaftsplan Schleswig-Holstein, Teilplan Siedlungsabfälle, wurde im Juli 2008 verabschiedet und betrachtet die Jahre 2007 - 2016. Die turnusgemäß zu erfolgende Aktualisierung liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die „Landesverordnung über den Abfallwirtschaftsplan Siedlungsabfälle“ aus dem Jahr 2001 ist weiterhin gültig. Die Prüfung, ob diese Landesverordnung geändert oder gar aufgehoben werden soll, ist inzwischen erfolgt. Die Verordnung wurde im Frühjahr 2012 an neuere Rechtsentwicklungen angepasst.

### 1.3. Ziele und Leitlinien der Abfallwirtschaft

Die aufgeführten abfallrechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beinhalten die Grundlagen zur Umsetzung der übergeordneten Ziele einer an der Kreislaufwirtschaft orientierten Entsorgung. Den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern kommt die Aufgabe zu, diese Vorgaben des Gesetzgebers aufzugreifen und Maßnahmen zu entwickeln, die die Schonung der natürlichen Ressourcen und den Schutz von Mensch und Umwelt bei der Bewirtschaftung von Abfällen unter Berücksichtigung des Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzips sicherstellen<sup>7</sup>. Die in 2012 in Kraft getretene Novelle des KrWG führte zu einer Ausweitung der bisher 3-stufigen Zielhierarchie auf fünf Stufen:

- (1) Abfallvermeidung
- (2) Vorbereitung zur Wiederverwendung
- (3) Recycling
- (4) Sonstige Verwertung
- (5) Abfallbeseitigung

Die **Abfallvermeidung** fällt in erster Linie in die Verantwortung der produzierenden Unternehmen und der Verbraucher. Deren Verhalten hinsichtlich einer umweltfreundlichen Produktgestaltung, einer langen Produktlebensdauer oder deren Kaufverhalten kann durch die öffentlichen-rechtliche Abfallentsorgung bzw. die AWR wenig beeinflusst werden, bestimmt aber in erheblichem Maße das Abfallpotenzial. Gleichwohl versucht die AWR durch Bildungsangebote (hier ist insbesondere das AW-Erle zu nennen) und gezielte Abfallberatung sowie Öffentlichkeitsarbeit abfallvermeidendes Verhalten zu fördern (siehe 3.6 und 3.8).

---

<sup>7</sup> Vgl. hier und nachfolgend §§ 1 und 6 - 8 KrWG-/AbfG.



Wenn Abfallvermeidung dennoch nicht stattfindet, soll das Material - sofern ökologisch und ökonomisch sinnvoll - wiederverwendet werden können, was evtl. eine **Vorbereitung zur Wiederverwendung** (Reinigung, Reparatur) erfordert.

Fallen Abfälle an, sind diese als Vorbereitung auf optimale Behandlungsmöglichkeiten grundsätzlich separat zu erfassen und darin enthaltene Schadstoffpotentiale zu vermeiden bzw. zu minimieren. Das novellierte KrWG sieht für eine Vielzahl von Abfällen ab dem 01. Januar 2015 eine Getrennterfassung vor (Bioabfälle und Klärschlämme, Papier-, Metall-, Kunststoff- und Glasabfälle).<sup>8</sup> Die erfassten verwertbaren Abfälle sind dem **Recycling** (stoffliche Verwertung) oder **sonstigen Verwertungsverfahren** (insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung) zuzuführen. Nicht-verwertbare Abfälle sind schlussendlich umweltverträglich zu **beseitigen**.

Eine Vielzahl von Einflüssen wirkt auf das Entsorgungsverhalten der Abfallerzeuger - Private Haushalte und Andere Herkunftsbereiche - ein.

An dieser Stelle werden zwei Entwicklungen hervorgehoben, die in jüngster Zeit die abfallwirtschaftliche Diskussion bereichern:

- Der „Demografische Wandel“ führt zu einer Zunahme der älteren Bevölkerungsschicht. Es ist zu erwarten, dass sich dies auf das Entsorgungsverhalten auswirken wird. Auch wird diese Entwicklung zu Überlegungen entsprechend altersgerechter Entsorgungsmöglichkeiten führen. So könnten die heute als Standard geltende Abholung vom Straßenrand (Teilservice) ersetzt werden durch eine generelle Abholung vom Grundstück oder Haus (Hol- und Bringservice). Ferner dürfte die zunehmende Alterung der Gesellschaft auch zu sich ändernden Haushaltsgrößen (Zunahme von Einpersonenhaushalten) führen.
- Die politisch ausgerufene Energiewende und die zunehmend spürbaren Folgen der Klimaveränderung rücken die **umweltpolitische Bedeutung der Abfallwirtschaft** weiter in den Vordergrund. Dies nun auch in einem stärkeren Maße, als das bisher allein durch die Verknappung von Rohstoffen und steigende Energiepreise geschehen ist. Auch die in den vergangenen Jahren zunehmende Diskussion über die Nachhaltigkeit der **Agrargaserzeugung** einerseits und der **Lebensmittelproduktion** andererseits führt zu einer verstärkten Fokussierung auf die Energieerzeugung aus Abfällen. Dies wird auch durch die im neuen KrWG verankerte getrennte Erfassung von Bioabfällen ab dem 1. Januar 2015 deutlich, die neben der Kompostproduktion zusätzlich auch für

---

<sup>8</sup> Vgl. §§ 11, 14 KrWG

die Biogaserzeugung und anschließende Gaseinspeisung oder Verstromung genutzt werden können.

Im Hinblick auf die Ziele und Maßnahmen der kommunalen Abfallwirtschaft im Kreis bedeutet dies, dass Unternehmen auf Wunsch maßgeschneiderte Entsorgungslösungen höchster Qualität zu angemessenen Preisen anzubieten sind. Dies umfasst nicht nur die eigentliche Entsorgungsleistung, sondern auch schon die Beratungsleistungen im Vorfeld bei den gewerblichen Kunden wie oben beschrieben.

Gleiches gilt in abgewandelter Form auch für das Massengeschäft der Privathaushalte. Eine qualifizierte Beratung in Form informativer und serviceorientierter Medien sowie kompetenten persönlichen Ansprechpartnern hilft maßgeblich, die Zielhierarchie einer modernen Abfallwirtschaft zu erfüllen.

Für beide Kundengruppen gilt, dass die Verwertung und die Beseitigung in modernen und an dem Wohl der Allgemeinheit und der Umwelt orientierten Entsorgungsanlagen zu gewährleisten sind.

ENTWURF

## 2. Strukturdaten des Kreises Rendsburg-Eckernförde

### 2.1. Einwohner- und Flächendaten

Die Verteilung der Einwohner auf Städte, amtsfreie Gemeinden und Ämter sowie deren historische Entwicklung und Fortschreibung, letztere nur auf Ebene des Kreises verfügbar, zeigt Tabelle 1:

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung

Stadt / <i>Amtsfreie</i> <i>Gemeinde</i> / Amt	Einwohner zum 31.12.2008	Einwohner zum 30.06.2012	%	Einwohner 2020	Einwohner 2025	% (2025/2011)
Rendsburg	28.350	27.999	-1,2%			
Eckernförde	22.798	22.420	-1,7%			
Büdelsdorf	10.207	10.060	-1,4%			
<i>Altenholz</i>	<i>9.889</i>	<i>9.957</i>	<i>+0,7%</i>			
<i>Kronshagen</i>	<i>11.981</i>	<i>12.098</i>	<i>+1,0%</i>			
<i>Wasbek</i>	<i>2.232</i>	<i>2.177</i>	<i>-2,5%</i>			
Achterwehr	11.017	11.014	-0,0%			
Bordesholm	14.263	14.021	-1,7%			
Dänischenhagen	8.887	8.858	-0,3%			
Dänischer Wohld	16.066	15.986	-0,5%			
Eiderkanal	12.402	12.369	-0,3%			
Flintbek	8.017	8.111	+1,2%			
Fockbek	10.942	10.744	-1,8%			
Hohner Harde	9.010	8.773	-2,6%			
Hüttener Berge	14.327	14.100	-1,6%			
Jevenstedt	11.634	11.469	-1,4%			
Mittelholstein	23.929	23.693	-1,0%			
Molfsee	8.459	8.367	-1,1%			
Nortorfer Land	18.204	17.888	-1,7%			
Schlei-Ostsee	18.779	18.507	-1,4%			
<b>Summe Kreis RD-ECK</b>	<b>271.393</b>	<b>268.611</b>	<b>-1,0%</b>	<b>263.760</b>	<b>258.710</b>	<b>-1,9%</b>

Quellen: Statistikamt Nord; [www.statistik-nord.de](http://www.statistik-nord.de)

Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins,  
herausgegeben von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Dezember 2010

Aus den obigen Daten und der Kreisfläche von 2.186 km<sup>2</sup> errechnet sich im Kreisdurchschnitt per 30.06.2012 eine Einwohnerdichte von rd. 123 EW/km<sup>2</sup>. Damit zählt der Kreis im statistischen Sinn zu den *ländlich dichter besiedelten Regionen*.

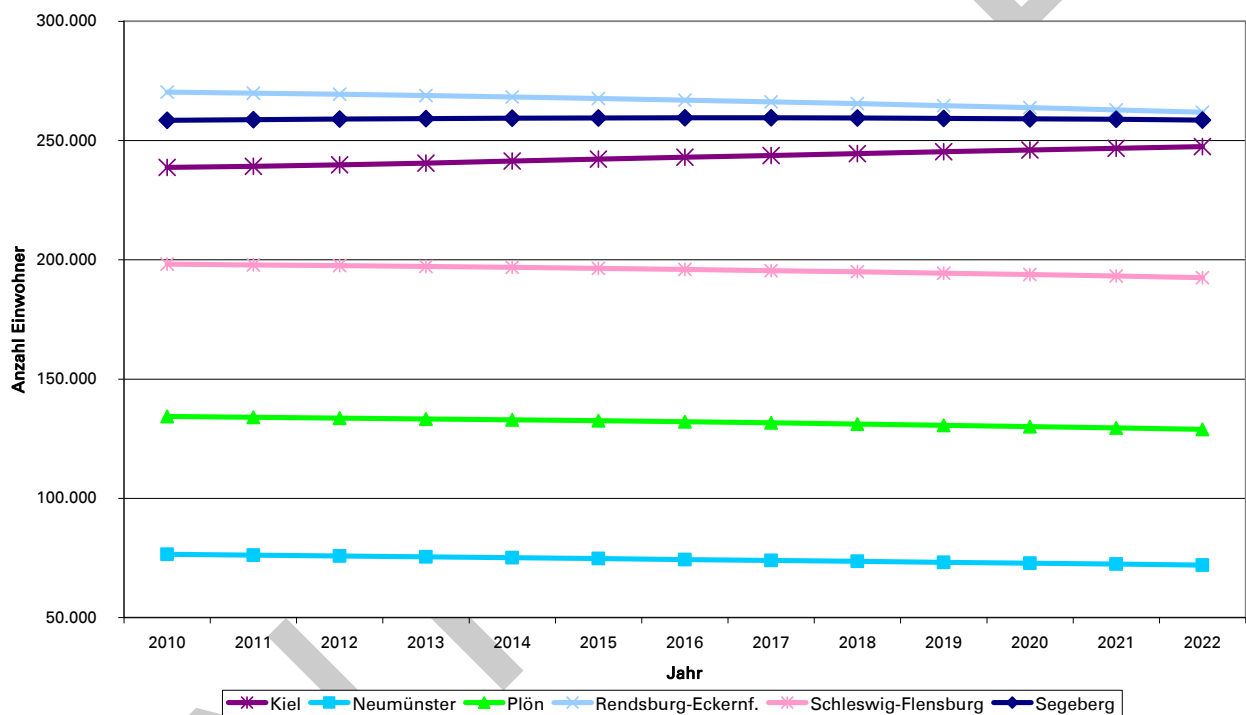
Wie auch in vielen anderen Flächenkreisen in Schleswig-Holstein sinken die Bevölkerungszahlen seit 2004 auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Dieser Trend wird nach der aktuellen Bevölkerungsvorausrechnung mindestens bis 2025 anhalten und auch die Entwicklung im gesamten Land bestimmen. Lediglich die kreisfreien Städte und die an Hamburg angrenzenden Flächenkreise verzeichnen steigende Bevölkerungszahlen. Die Tendenz der Menschen zum Leben in der Stadt bei zunehmender „Flucht aus der Fläche“ ist unverkennbar.

Die Abfallwirtschaft muss sich auch auf dieses Phänomen einstellen.

Die Entwicklung in Rendsburg-Eckernförde wird durch den natürlichen Saldo (Geburten abzgl. Todesfälle) bestimmt. Zwar gibt es eine positive Entwicklung beim Wanderungssaldo (Zugezogene abzgl. Weggezogene). Dieser kann die Entwicklung beim natürlichen Saldo aber bei Weitem nicht ausgleichen.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Entwicklung auch im Vergleich zu umliegenden Kreisen und der kreisfreien Stadt Kiel:

Abbildung 1: Entwicklung der Einwohnerzahlen RD-ECK und Nachbarkreise



Quelle: Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins, herausgegeben von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Dezember 2010

Neben den Einwohnerdaten sind die möglichen Auswirkungen der berufsbedingten Pendlerströme in die Betrachtungen des AWK einzubeziehen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Pendlerströme von 2005 bis 2011. Der Pendlersaldo wächst bereits seit Jahren an, d. h. die Anzahl der Auspendler übersteigt die der Einpendler.

Die hohe Zahl der Auspendler unterstreicht die Bedeutung des Kreises als Wohnort. Die im Verhältnis dazu niedrige Zahl der Einpendler lässt hingegen Rückschlüsse auf die Attraktivität als Gewerbestandort und damit auch auf das Arbeitsplatzangebot im Kreis zu.

Tabelle 2: Auspendlerstatistik 2005 - 2011

	30.06.2005		30.06.2007		30.06.2009		30.06.2011	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
I. Einpendler insgesamt	19.548	32%	20.523	32%	21.947	33%	21.760	33%
II. Auspendler insgesamt	37.298		39.177		40.096		41.590	
III.=I.+II. <b>Pendlersaldo*</b>	<b>-17.750</b>		<b>-18.654</b>		<b>-18.149</b>		<b>-19.830</b>	
IV. Wohnort gleich Arbeitsort	42.107	68%	42.709	68%	43.711	67%	44.708	67%
V = I. + IV. <b>Beschäftigte in RD-ECK</b>	<b>61.655</b>	<b>100%</b>	<b>63.232</b>	<b>100%</b>	<b>65.658</b>	<b>100%</b>	<b>66.468</b>	<b>100%</b>

\* Negativer Wert = Mehr Auspendler als Einpendler

Quelle: "Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten";  
Internetangebot der Bundesagentur für Arbeit; Datenabruf am 05.11.2012

## 2.2. Wirtschaftsdaten

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt mit Hilfe der in den jeweiligen Branchen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Struktur der im Kreis ansässigen Wirtschaftsunternehmen:

Tabelle 3: Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter

	31.03.2009	31.03.2012	Veränd. ggü. 31.03.2009 absolut	Veränd. ggü. 31.03.2009 %	Anteil an Summe Veränd.
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei; Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	1.360	1.612	252	+15,6 %	+11,0 %
Verarbeitendes Gewerbe	9.018	9.179	161	+1,8 %	+7,0 %
Energie- und Wasserversorg.; Abwasser- u. Abfallentsorg. u. Beseit. von Umweltverschm.	1.253	1.710	457	+26,7 %	+20,0 %
Baugewerbe	5.579	6.516	937	+14,4 %	+41,0 %
Handel; Instandhaltg. und Reparatur v. Kfz	10.321	10.729	408	+3,8 %	+17,9 %
Verkehr und Lagerei	3.484	3.125	-359	-11,5 %	-15,7 %
Gastgewerbe	1.791	1.813	22	+1,2 %	+1,0 %
Information und Kommunikation	2.731	2.356	-375	-15,9 %	-16,4 %
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	1.512	1.553	41	+2,6 %	+1,8 %
Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen	3.652	3.643	-9	-0,2 %	-0,4 %
Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	3.128	3.472	344	+9,9 %	+15,1 %
Öffentl. Verwaltung, Verteidigung; Sozialvers., Exterritoriale Organisationen und Körperschaften	5.408	5.106	-302	-5,9 %	-13,2 %
Erziehung und Unterricht	2.404	2.538	134	+5,3 %	+5,9 %
Gesundheits- und Sozialwesen	10.888	11.376	488	+4,3 %	+21,4 %
Sonstiges*	2.898	2.984	86	+2,9 %	+3,8 %
<b>Summe</b>	<b>65.427</b>	<b>67.712</b>	<b>2.285</b>	<b>+3,4 %</b>	<b>+100,0 %</b>

\* Sonstiges: Grundstücks- und Wohnungswesen; ohne Zuordnung; Priv. Haushalte mit Hauspersonal; Kunst, Unterhaltung und Erholung; Sonstige Dienstleistungen

Quelle: "Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten";  
Internetangebot der Bundesagentur für Arbeit; Datenabruf am 05.11.2012

Eine ungefähre Einordnung der oben dargestellten Daten in abfallreichere und abfallärmere Wirtschaftsbereiche führt zu dem Ergebnis, dass beide Bereiche zu etwa gleichen Anteilen zu dem Beschäftigungsanstieg führen. Diesem Anstieg wirkt jedoch die zugenommene Sensibilität der Unternehmen in Bezug auf die Entsorgungskosten entgegen (siehe 1.3), die zu einer konsequenteren Abfalltrennung in den Betrieben und einem verstärkten Wettbewerb führt.

Als weitere Rahmenbedingung für die Beurteilung des Abfallaufkommens dient die in Tabelle 4 dargestellte Anzahl der Übernachtungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde und damit die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors „Tourismus“:

**Tabelle 4: Entwicklung der Übernachtungszahlen**

	2003	2005	2007	2009	2011
Anzahl Übernachtungen*	1.732.384	1.693.752	1.742.007	1.869.338	1.859.188
Vorjahr		-2,2%	2,8%	7,3%	-0,5%

\* Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten und Campingplätze

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein; Statistische Berichte: Tourismus;  
www.statistik-nord.de; Datenabruf 03.01.2013

### 2.3. Verkehrsinfrastruktur

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde grenzt im Westen an den Kreis Dithmarschen, im Norden an den Kreis Schleswig-Flensburg, im Nordosten an die Ostsee, im Osten an die kreisfreie Stadt Kiel, den Kreis Plön und die kreisfreie Stadt Neumünster sowie im Süden an die Kreise Segeberg und Steinburg.

Die Verkehrsinfrastruktur wird durch die Bundesautobahnen (Hamburg/Dänemark BAB 7, Rendsburg/Kiel A 210, Neumünster/Kiel A 215), sowie mehrere verkehrsreiche Bundesstraßen (bspw. Schleswig/Lübeck B76, Schleswig/Itzehoe B77) geprägt. Die BAB 7 stellt eine wesentliche Transitstrecke (Güter- und Urlaubsverkehr) dar. Darüber hinaus durchquert der Nord-Ostseekanal den Kreis auf einer Länge von rund 70 Kilometern.

Im Anhang findet sich eine Kreiskarte, die u. a. die wichtigen Verkehrsachsen und Knotenpunkte darstellt.

### 3. Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde

#### 3.1. Verwaltungsorganisation, Zuständigkeiten und Qualitätsmanagement

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist Träger der öffentlich-rechtlichen Abfallentsorgung nach Maßgabe des KrWG und LAbfWG. Er bedient sich zur Erfüllung dieser ihm obliegenden Aufgaben dabei der privat-rechtlich organisierten Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde mbH (AWR). Diese wurde von vom Kreis im Jahr 1992 gegründet und anschließend an die heutigen Gesellschafter *Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde* (51%) und *SERVICE plus GmbH* (49%) veräußert. Gemäß Entsorgungsvertrag wurden auf die AWR die folgenden Aufgaben übertragen:

- Vorbereitung des vom Kreis zu beschließenden AWK<sup>9</sup>
- Eigenverantwortliche Umsetzung der im AWK formulierten Vorgaben
- Sammlung und Behandlung der Abfälle, für die der Kreis entsorgungspflichtig ist
- Vermarktung gewonnener Sekundärrohstoffe
- Förderung der Abfallvermeidung und Schadstoffentfrachtung durch geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Abfallberatung
- Einzug von Gebühren/Entgelten<sup>10</sup>
- Jährliche Erstellung der Abfallbilanz
- Kooperationen mit anderen öRE oder deren beauftragten Unternehmen
- Planung, Finanzierung, Bau und Betreiben von Anlagen zum Zwecke der Abfallentsorgung

Bei der Planung und Umsetzung ihrer Ziele und Maßnahmen ist die AWR darüber hinaus verpflichtet, die in Abschnitt 1.3 skizzierten allgemeinen Grundsätze einer nachhaltigen Abfallwirtschaft und das Vorsorgeprinzip bei gleichzeitiger Wahrung der Wirtschaftlichkeit zu beachten.

---

<sup>9</sup> Frühere Bezeichnung „Abfallwirtschaftsprogramm“.

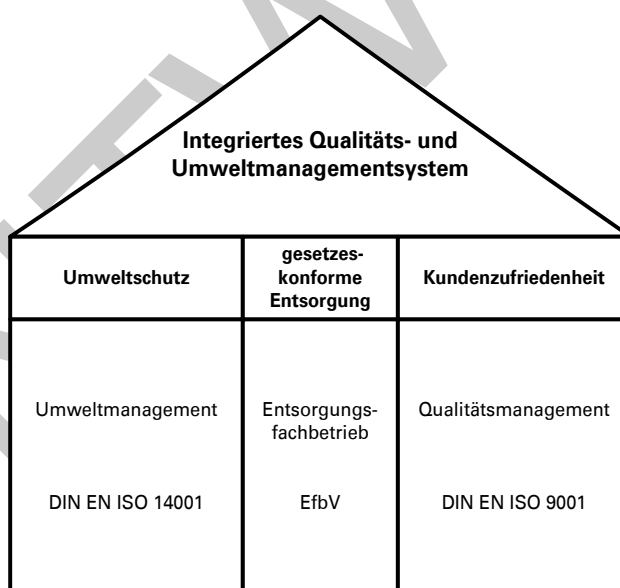
<sup>10</sup> Der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die AWR erheben seit 2002 privatrechtliche Entgelte.

Seit 2002 wurden die Entsorgungsrechte und -pflichten für Abfälle aus anderen Herkunftsbe-  
reichen als privaten Haushaltungen in Form einer **Pflichtenübertragung gemäß  
§ 16 (2) KrWG a. F.** (siehe auch Übergangsvorschrift §72 (1) KrWG n. F.) an die AWR über-  
tragen. Die Übertragung ist bis 2025 befristet. Die Entsorgungsstrukturen sind im Wesentli-  
chen identisch. Ebenso erfolgt die Kalkulation der Entgelte dieser beiden Geschäftsbereiche  
nach weitestgehend identischen Grundsätzen und Schemata.

Als erste Abfallwirtschaftsgesellschaft in Schleswig-Holstein hat die AWR 1998 das Quali-  
tätsmanagement nach DIN/ISO 9002 eingeführt, das im September 2001 nach der neuen  
DIN/ISO 9001 rezertifiziert wurde. Im Jahr 2000 kamen das Umweltmanagement nach  
DIN/ISO 14001 für sie selbst und ihre Tochterunternehmen hinzu. Um höchstmögliche Effek-  
tivität zu erreichen, wurden beide Stränge in einem integrierten Managementsystem zu-  
sammengeführt.

Nicht zuletzt die Übernahme des Behälterservice im Jahr 2007 führte zu der Entscheidung,  
die AWR auch als Entsorgungsfachbetrieb (EfB) für die Tätigkeiten Einsammeln und Beför-  
dern zertifizieren zu lassen.

**Abbildung 2: Qualitätsmanagementsystem der AWR**



Für alle drei Bereiche wird der Zertifizierungszeitraum im Februar 2013 mit dem erneuten  
Rezertifizierungsaudit enden. Innerhalb der nächsten dreijährigen Zertifizierungsperiode er-  
folgen in den Jahren 2013 und 2014 Überwachungsaudits. 2015 beginnt mit einem Rezertifi-  
zierungsaudit wieder der nächste dreijährige Zertifizierungszeitraum.



Der Nachweis der für die AWR relevanten Zertifizierungen ist auch Voraussetzung für die Auswahl der in ihrem Auftrag in Rendsburg-Eckernförde tätigen Subunternehmen.

### 3.2. Entgeltentwicklung

#### 3.2.1. Entgeltentwicklung „Private Haushalte“

Die Entwicklung der Entgelte für Private Haushalte bis zum Jahr 2014 wird nachfolgend anhand von drei gängigen Dienstleistungen dargestellt:

**Tabelle 5: Entgeltentwicklung „Private Haushalte“**

Entgelte in EUR/Monat	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Restabfall 80 L / 2wö	7,40 €	7,40 €	5,90 €	5,90 €	5,80 €	5,80 €	5,50 €	5,50 €	5,50 €
Restabfall 1.100 L / 2-wö	101,50 €	101,50 €	77,00 €	77,00 €	76,20 €	76,20 €	71,50 €	71,50 €	71,50 €
Bioabfall 120 L / 2wö (bis 2007 80 L / 2wö)	3,90 €	3,90 €	3,60 €	3,60 €	3,40 €	3,40 €	2,50 €	2,50 €	2,50 €

\* 2012-2014: 3-jähriger Kalkulationszeitraum

Entgegen der Entwicklung der allgemeinen Verbraucherpreise in diesem Zeitraum (2006-2014: ca. + 16%)<sup>11</sup> konnten die Entgelte gesenkt werden. Die gesunkenen Entgelte sind Folge einer konsequenten Nutzung von Einsparpotenzialen, aber auch der Einbringung zunehmend steigender Verwertungserlöse in die Entgelte. Dabei wurde das Dienstleistungsangebot der AWR in den vergangenen Jahren eher ausgeweitet als eingeschränkt. Beispielhaft seien hier die Einführung der PPK-Behälter, die Inbetriebnahme der Biobehandlungsanlage oder auch die Modernisierung bzw. der Neubau von RH genannt.

Die Senkung im Jahr 2012 war im Wesentlichen auf die stark gestiegenen Verwertungserlöse für PPK (Papier, Pappe, Kartonagen) zurückzuführen. Diese konnten für einen Zeitraum zwischen 2-3 Jahren vertraglich gesichert werden. Die weiteren wesentlichen Entgeltbestandteile auf der Kostenseite sind an mittel-/ langfristige Verträge gebunden, die wiederum mit marktüblichen Preisanpassungsklauseln versehen sind. Daher ist in den kommenden Jahren mit Preissteigerungen im Rahmen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen zu rechnen.

Welche Entwicklungen in den kommenden Jahren schwerer wiegt - Erlössteigerungen oder Kostensteigerungen - kann insbesondere vor dem Hintergrund des volatilen Marktes für Sekundärrohstoffe und der Preisentwicklung bei den Kraftstoffen an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

<sup>11</sup> Eigene Berechnung aus dem vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verbraucherpreisindex (VPI) sowie Vorhersagen der „Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose“, Herbst 2012.

**3.2.2. Entgeltentwicklung „Andere Herkunftsbereiche“**

Die Entwicklung der Entgelte für Kunden aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushalten wird ebenfalls anhand von drei gängigen Dienstleistungen der AWR dargestellt. Als Folge der Pflichtenübertragung handelt es sich dabei um Nettopreise:

**Tabelle 6: Entgeltentwicklung "Andere Herkunftsbereiche" (Netto-Werte)**

Entgelte in EUR/Monat	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Restabfall 120 L / 2wö	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €	14,70 €
Restabfall 1.100 L / 2-wö	71,60 €	71,60 €	69,10 €	69,10 €	69,10 €	69,10 €	58,70 €	58,70 €	58,70 €
Bioabfall 120 L / 2wö	5,10 €	5,10 €	3,03 €	3,03 €	2,86 €	2,86 €	2,10 €	2,10 €	2,10 €

\*2012-2014: 3-jähriger Kalkulationszeitraum

Die Entwicklungen und deren Gründe folgen in den Grundzügen denen der „Privaten Haushalte“ im vorherigen Abschnitt.

### 3.3. Abfallerfassung im Überblick

#### 3.3.1. Erfassungssysteme

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfolgt die Erfassung der bedeutsamsten Abfallfraktionen haushaltsnah im Holsystem. Weitere Abfallfraktionen können auf den insgesamt 11 Recyclinghöfen im Kreis - teilweise gegen Entgelt - angeliefert werden. Die Anzahl der Recyclinghöfe, deren Kapazitäten und Leistungsangebote wurden von der AWR in den vergangenen Jahren stetig erhöht. Heute sind sie ein wichtiger und bedeutsamer Bestandteil der bequemen, bürgerfreundlichen und ökologischen Abfallentsorgung im Kreis.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Entsorgungsmöglichkeiten einzelner Fraktionen getrennt nach Hol- und Bringsystem:

**Tabelle 7: Übersicht Erfassungssysteme**

Fraktion	Holsystem		Bringsystem
	Behälterart/-größe	Abfuhrhythmus	
Altglas	./.	./.	Recyclinghöfe Depotcontainer
Altholz	./.	1 fester Termin im Jahr; kstpfl. auch auf Abruf möglich	Recyclinghöfe
Alttextilien	./.	./.	Recyclinghöfe, Depotcontainer
Altmetalle	./.	Abrufabholung	Recyclinghöfe
Altpapier (PPK)	120 + 240 + 1100 Liter	4-wö	Recyclinghöfe
Bauschutt, Baustellenabfall, Leichtbaustoffe, Flachglas	./.	./.	Recyclinghöfe
Bioabfall	120 + 240 + 660 Liter	2-wö	./.
	Biotüte 13 L	1-wö	
	Abfallsack: 60 Liter	Individuell als Beistellung der Bioabfall-Regelabfuhr	
Grün-/Gartenabfall	Abfallsack: 60 Liter	Individuell als Beistellung der Bioabfall-Regelabfuhr	Recyclinghöfe
	./.	2 feste Termine im Jahr (Bündelsammlung)	
Elektrogeräte	./.	kstpfl. Abrufabholung	Recyclinghöfe
Kühl- und Gefriergeräte	./.	kstpfl. Abrufabholung	Recyclinghöfe
Leichtverpackungen (LVP)	Gelber Abfallsack	2-wö	
Restabfall	40 + 80 + 120 + 240 Liter	2-wö, 4-wö, 8-wö	./.
	770 + 1100 + 2500 + 5000 Liter	1-wö, 2-wö	
	Abfallsäcke: 60 + 120 Liter	Individuell als Beistellung der Restabfall-Regelabfuhr	
Schadstoffhaltige Abfälle	./.	Mobile Schadstoffsammlung an festgelegten Orten 2-mal jährlich	Recyclinghöfe
Sperrmüll	./.	1 fester Termin im Jahr; kstpfl. auch auf Abruf möglich	Recyclinghöfe

## 3.3.2. Abfallmengen

Die nachfolgende Tabelle zeigt im Überblick die Mengenentwicklung der vergangenen Jahre sowie die für die mittelfristige Zukunft erwarteten Abfallmengen der bedeutendsten Fraktionen.<sup>12</sup> Detaillierte Erläuterungen zu den einzelnen Fraktionen finden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

Tabelle 8: Übersicht Abfallmengen

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Altglas	7.934	7.928	6.826	7.292	7.000	7.000	7.000
Altholz	6.318	6.026	6.488	7.864	7.407	7.400	7.400
- davon Bringsystem	4.194	4.397	5.139	6.583	6.336	6.400	6.400
- davon Holsystem	2.124	1.629	1.349	1.281	1.071	1.000	1.000
Altmetalle	1.154	1.019	1.178	1.186	1.399	1.200	1.200
- davon Bringsystem	997	1.018	1.178	1.186	1.399	1.200	1.200
- davon Holsystem	157	0	0	0	0	0	0
Alttextilien	0	0	0	52	400	500	600
Bauschutt	2.843	2.791	2.947	3.643	3.662	3.600	3.600
Bioabfälle	20.897	23.842	25.879	29.229	30.421	31.029	32.581
- davon aus Privathaushalten	19.959	22.914	24.948	28.205	29.362	29.950	31.447
- davon aus anderen Herkunftsbereichen	938	927	932	1.024	1.059	1.080	1.134
Elektro-/Elektronikaltgeräte	1.341	1.720	1.946	2.039	2.312	2.500	2.500
- davon Holsystem	115	7	18	24	28	30	30
- davon Bringsystem	1.226	1.713	1.928	2.015	2.284	2.470	2.470
Flachglas	174	173	221	241	248	250	250
Grün-/Gartenabfälle	943	1.271	1.401	1.688	1.502	1.560	1.610
- davon Holsystem	526	750	757	863	811	843	870
- davon Bringsystem	417	521	644	826	690	717	740
Leichtbaustoffe	558	758	846	1.025	990	1.000	1.000
Leichtverpackungen	9.014	9.066	9.167	8.099	9.200	9.200	9.200
PPK (Papier, Pappe, Kartonagen)	25.499	25.874	24.718	24.837	25.147	25.200	25.500
- davon Holsystem aus Privathaushalten	19.325	19.605	18.499	18.574	19.088	19.128	19.356
- davon Bringsystem aus Privathaushalten	746	816	1.011	1.471	1.137	1.139	1.153
- davon Holsystem aus Anderen Herkunftsbereichen	5.428	5.452	5.208	4.793	4.922	4.932	4.991
Restabfall	46.238	46.210	46.854	46.280	47.182	46.000	45.000
- davon aus Privathaushalten	33.999	32.744	33.440	32.502	33.056	32.228	31.527
- davon aus Anderen Herkunftsbereichen	12.239	13.466	13.414	13.778	14.126	13.772	13.473
Schadstoffhaltige Abfälle	306	309	349	418	441	450	500
Sperrmüll	6.738	6.451	7.319	7.872	7.743	7.700	7.700
- davon Bringsystem	4.291	4.688	5.375	5.843	5.956	6.200	6.400
- davon Holsystem	2.447	1.763	1.944	2.029	1.787	1.500	1.300
Weihnachtsbäume	332	309	279	240	240	240	240
<b>Summe</b>	<b>130.289</b>	<b>133.745</b>	<b>136.418</b>	<b>142.004</b>	<b>145.294</b>	<b>144.829</b>	<b>145.881</b>

<sup>12</sup> Die hier aufgeführten Daten folgen einer anderen Struktur als es bei den Meldungen an das LLUR der Fall ist. Daher kann es vereinzelt zu Abweichungen kommen.

### 3.4. Abfallerfassung im Detail: Holsystem

#### 3.4.1. Restabfall aus privaten Haushalten

##### Erfassung (IST)

Die Sammlung der Restabfälle erfolgt zum größten Teil im Umleerbehältersystem, das durch Abfallsäcke für sporadisch anfallende Mehrmengen ergänzt wird. Die Abfuhr erfolgt in der Regel 2-wöchentlich, in Ausnahmefällen auch wöchentlich. Die 4-wöchentliche Abfuhr ist seit dem Entgeltzeitraum 2012 auch für die Behältergrößen 80 Liter bis 240 Liter möglich (bisher nur für 40 Liter Behälter). Neu ist seit dem Entgeltjahr 2012 auch die 8-wöchentliche Abfuhr der 40-Liter Behälter. Mit diesen Erweiterungen bietet der Kreis Rendsburg-Eckernförde seinen Bürgern im Rahmen der vorhandenen Behältergrößen höchstmögliche Flexibilität bei der Auswahl des zur Verfügung stehenden Entsorgungsvolumens für Restabfall und damit gleichzeitig finanzielle Anreize zu einer verbesserten Abfalltrennung - insbesondere vor dem Hintergrund der gestiegenen Bedeutung guter Bioabfallqualitäten (siehe auch 3.4.3).

Wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, zeichnet sich die Behälterstruktur im Bereich der privaten Haushalte durch eine hohe Anzahl kleiner und mittlerer Behältergrößen aus (40 bis 240 Liter Volumen; Zwei-Rad-Behälter). Vorwiegend bei Wohnungsbaugesellschaften kommen auch größere Behälter zum Einsatz (770 und 1.100 Liter Volumen).

**Tabelle 9: Behälterstruktur Restabfall „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>13</sup>**

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus			
	wöchentlich	2-wöchentlich	4-wöchentlich	8-wöchentlich
40	n. a.	39,90%	2,91%	0,05%
80	n. a.	36,96%	0,05%	n. a.
120	n. a.	16,88%	0,01%	n. a.
240	n. a.	1,29%	0,00%	n. a.
770	0,10%	0,42%	n. a.	n. a.
1100	0,30%	1,14%	n. a.	n. a.
2500	./.	./.	n. a.	n. a.
5000	./.	./.	n. a.	n. a.
<i>Summe</i>	<i>0,40%</i>	<i>96,58%</i>	<i>2,97%</i>	<i>0,05%</i>
	<i>100,00%</i>			

Legende: n. a. = nicht angeboten  
./. = angeboten, aber kein Bestand

<sup>13</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.

Die Vertragslaufzeit für die Sammlungslogistik wird mit dem Ende der Laufzeit des vorliegenden AWK zum 31.12.2017 enden. Entsprechend sind diese Leistungen neu auszuschreiben.

Wechselbehälter werden im Bereich der privaten Haushalte nicht angeboten. Ferner ist die Anlieferung von Restabfall auf den Recyclinghöfen nicht möglich.

Grundlegende Änderungen der Entsorgungsstruktur sind in den kommenden Jahren nicht geplant. Auswirkungen der in Zusammenhang mit dem KrWG möglichen Verordnungen des Gesetzgebers – bspw. zur Wertstoff- und Bioabfallerrfassung - sind derzeit nicht belastbar zu prognostizieren. Losgelöst von diesen Entwicklungen ist das Angebot zur Abfalltrennung bereits heute sehr gut ausgestaltet. In den kommenden Jahren ist von relativ konstanten Restabfallmengen auszugehen.

**Tabelle 10: Restabfallmengen „Private Haushalte“**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Restabfall	46.238	46.210	46.854	46.280	47.182	46.000	45.000
- davon aus Privathaushalten	33.999	32.744	33.440	32.502	33.056	32.228	31.527

### Behandlung (IST)

Für die Behandlung der Restabfälle bestehen unterschiedliche interkommunale Kooperationen.

Ein Teil der gesammelten Restabfälle wird auf dem Betriebsgelände in Borgstedt umgeschlagen und für den Transport zur Mechanisch-Biologischen Abfallbehandlungsanlage (MBA) nach Neumünster vorbereitet. Die Nutzung einer MBA stellt den konsequenten



Schritt zur Nutzung der in den Restabfällen noch enthaltenen Sekundärrohstoffe und Energie dar (siehe auch 1.3). Die MBA Neumünster ist das Ergebnis der Zusammenarbeit des Kreises Rendsburg-Eckernförde und der AWR mit dem Kreis Plön und der Stadt Neumünster. Sie wird aber auch von anderen kommunalen und privaten Entsorgern in Schleswig-Holstein genutzt. Hauptgesellschafter ist die SWN Entsorgung GmbH, eine Tochter der Neumünsteraner Stadtwerke.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Weitere Informationen zur MBA unter [www.mba-nms.de](http://www.mba-nms.de), zur TEV unter [www.stadtwerke-neumuenster.de](http://www.stadtwerke-neumuenster.de) => „So gewinnen wir Energie“

Die Fraktion der energiereichen (hochkalorischen) Abfälle wird in der Thermischen-Ersatzbrennstoff-Verwertungsanlage (TEV) auf dem Gelände der Stadtwerke Neumünster in einem eigens dafür errichteten Kraftwerksblock verbrannt. Damit werden zur Erzeugung von Strom und Fernwärme die knapper werdenden fossilen Energieträger durch Sekundärbrennstoffe aus dem Restabfall ersetzt, der bis 2005 häufig vollständig deponiert wurde.

Um die logistischen Abläufe im Kreis Rendsburg-Eckernförde und angrenzender Kreise zu optimieren, wurden umfangreiche Ringtauschkooperationen mit den Kreisen Plön und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Kiel vereinbart. Über den Ausfallverbund der Behandlungsanlagen hinaus wird so unter anderem auch der Ausgleich kurzfristiger Entsorgungseingpässe (bspw. durch unvorhersehbare Anlagenausfälle) möglich.

### **Entwicklung (Plan)**

Die für die Kunden angebotenen Entsorgungsmöglichkeiten sowie die in den vergangenen Jahren eingerichteten Logistik- und Behandlungsstrukturen weisen die Richtung für die kommenden Jahre. Der Kunde kann mit Einführung der 4-bzw. 8-wöchentlichen Abfuhrmöglichkeit ausgewählter Restabfallbehältergrößen sein Restabfallvolumen nun noch flexibler und individueller bestimmen. Dies erhöht nochmals die Möglichkeiten, die Abfalltrennung konsequenter durchzuführen und die Vorteile auch in Form niedriger Abfallentgelte zu erfahren.

Weitere grundsätzliche Änderungen sind im Rahmen der Vorgaben des KrWG insbesondere ab dem Jahr 2015 zu erwarten (verpflichtende Getrennterfassung von Bioabfall, Papier-, Metall-, Kunststoff- und Glasabfällen). Die dazugehörigen gesetzlichen Regelungen (Wertstoffgesetz, div. Rechtsverordnungen) befinden sich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden AWK jedoch noch in der Diskussions- und Entstehungsphase, sind also noch nicht konkret genug, um berücksichtigt werden zu können. An dieser Stelle muss auch erwähnt werden, dass die Behandlung der Restabfälle in einer MBA bereits zu einem hohen Verwertungsgrad - stofflich wie auch thermisch - führt. Gleichwohl werden der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die AWR die wirtschaftlichen, technischen und ökologischen Entwicklungen in der Abfallwirtschaft beobachten und, soweit aus ihrer Sicht sinnvoll, Anpassungen des heutigen Systems vorschlagen bzw. durchführen.

Die Laufzeit des Behandlungsvertrages geht über den Betrachtungszeitraum dieses AWK hinaus. Voraussichtlich im Jahr 2018 wird unter Einbindung der zuständigen Kreisgremien die Neuausschreibung dieser Leistung vorgenommen werden.

**Die Entsorgungssicherheit für Restabfall ist im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen derzeit vertraglich bis 2017 bzw. 2020 gewährleistet. Während der Laufzeit des AWK wird die Neuausschreibung dieser Leistungen durchzuführen sein.**

### 3.4.2. Restabfall aus anderen Herkunftsbereichen

#### Erfassung (IST)

Die Restabfallabfuhr im Bereich der anderen Herkunftsbereiche erfolgt durch Umleerbehälter, ergänzend ebenfalls auch durch Abfallsäcke und Wechselbehälter (Container von 4 m<sup>3</sup> bis 36 m<sup>3</sup>).

Die Abfuhr erfolgt in der Regel wöchentlich, 2-wöchentlich oder nach Bedarf. In geringerem Maße nehmen die Kunden auch Abfahren 2x pro Woche in Anspruch. Die Behälterstruktur zeichnet sich hier jedoch durch einen – im Vergleich zu den privaten Haushalten – deutlich höheren Anteil der Großbehälter aus.

Die Behälterstruktur der Umleerbehälterabfuhr für diese Kundengruppe stellt sich wie folgt dar:

**Tabelle 11: Behälterstruktur Restabfall „Andere Herkunftsbereiche“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>15</sup>**

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus		
	2x wöchentl.	wöchentl.	2-wöchentl.
40	n. a.	n. a.	14,86%
80	n. a.	n. a.	18,81%
120	n. a.	n. a.	34,58%
240	n. a.	n. a.	8,70%
770	./.	0,61%	4,24%
1100	0,09%	7,02%	10,73%
2500	./.	0,19%	0,06%
5000	0,02%	0,03%	0,06%
<b>Summe</b>	<b>0,11%</b>	<b>7,86%</b>	<b>92,03%</b>
	<b>100,00%</b>		

Legende: n. a. = nicht angeboten

./. = angeboten, aber kein Bestand

<sup>15</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.



Die Restabfallmengen dieser Herkunftsbereiche stellen sich wie folgt dar:

**Tabelle 12: Restabfallmengen „Andere Herkunftsbereiche“**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Restabfall	46.238	46.210	46.854	46.280	47.182	46.000	45.000
- davon aus Anderen Herkunftsbereichen	12.239	13.466	13.414	13.778	14.126	13.772	13.473

### Behandlung (IST)

Die Ausführungen zu der Behandlung der Abfälle aus den privaten Haushalten in Abschnitt 3.4.1) gelten analog auch für die Behandlung der Abfälle aus den anderen Herkunftsbereichen.

### Entwicklung (Plan)

Die Ausführungen zur Entwicklung im Bereich der privaten Haushalte in Abschnitt 3.4.1 gelten analog auch für die anderen Herkunftsbereiche.

Eine Ausnahme bildet die Erfassung der Restabfälle durch Wechselbehälter. Die derzeit gültigen Logistikverträge können seitens der AWR nochmals verlängert werden und dadurch eine Laufzeit bis Ende 2015 erreichen. Diese Leistung ist also innerhalb der Laufzeit des AWK auszuschreiben.

#### *3.4.3. Bioabfall aus privaten Haushalten (inkl. Grünabfall und Weihnachtsbäumen)*

### Erfassung (IST)

Die Sammlung der Bioabfälle erfolgt im Umleerbehältersystem, das ebenfalls durch Abfallsäcke für sporadisch anfallende Mehrmengen ergänzt wird. Die Abfuhr erfolgt in der Regel 2-wöchentlich, in Ausnahmefällen auch wöchentlich. Der Anschlussgrad der Biotonne stagniert bereits seit Jahren bei etwas unter 50% der an die Entsorgung angeschlossenen Grundstücke.



Die bereitgestellten Bioabfallbehälter verteilen sich nach Größe und Abfuhrhythmus wie folgt:

Tabelle 13: Behälterstruktur Bioabfall „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>16</sup>

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus	
	wöchentlich	2-wöchentlich
120	n. a.	85,89%
240	n. a.	7,28%
Biotüte	6,83%	n. a.
<i>Summe</i>	<i>6,83%</i>	<i>93,17%</i>
	<i>100,00%</i>	

Legende: n. a. = nicht angeboten  
./ = angeboten, aber kein Bestand

Die Vertragslaufzeit für die Sammlungslogistik wird mit dem Ende der Laufzeit des vorliegenden AWK zum 31.12.2017 enden. Entsprechend sind diese Leistungen neu auszuschreiben.

Die Anlieferung von Bioabfall auf den Recyclinghöfen ist nicht möglich.

Zusätzlich wird eine kreisweite jährliche Weihnachtsbaumsammlung auf zentralen Sammelplätzen in den Gemeinden angeboten. Ferner finden im Frühjahr und im Herbst Straßensammlungen für Grün- und Gartenabfälle statt.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, führte die mit einer Entgeltsenkung einhergehende Vereinfachung der Entgeltstruktur ab dem Jahr 2008 zu einer Steigerung der erfassten Bioabfallmengen. Die mit diesem Schritt seinerzeit verbundenen Erwartungen wurden somit erfüllt.

Tabelle 14: Bioabfallmengen „Private Haushalte“, Grün- und Gartenabfallmengen, Weihnachtsbäume

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Bioabfälle	20.897	23.842	25.879	29.229	30.421	31.029	32.581
- davon aus Privathaushalten	19.959	22.914	24.948	28.205	29.362	29.950	31.447
Grün-/Gartenabfälle	943	1.271	1.401	1.688	1.502	1.560	1.610
- davon Holsystem	526	750	757	863	811	843	870
Weihnachtsbäume	332	309	279	240	240	240	240

<sup>16</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.

### **Behandlung (IST)**

Die Behandlung der erfassten Bioabfälle erfolgt in der 2008 erbauten und in Betrieb genommenen BBA (Bioabfallbehandlungsanlage) mit Trockenvergärung auf dem Betriebsgelände in Borgstedt. Betreiber ist die ABE (AWR BioEnergie GmbH), Gesellschafter der ABE sind die AWR (82%) und die ASF (18%). Die Anlage wird mit den gesammelten Bio-, Grün- und Gartenabfällen aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde, den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland und Teilmengen aus dem Kreis Plön sowie in geringem Umfang mit Co-Substraten beliefert. Nach der Vergärungsstufe erfolgt die Hygienisierung und Kompostierung der verbleibenden Gärreste zu Qualitätskompost. Die Menge der i. W. zur thermischen Verwertung entsorgten Siebüberläufe (inkl. Störstoffe) lag in 2012 bei rund 7%. Damit erfolgt eine vollumfängliche Nutzung der erfassten biologischen Abfälle.



Bis zur Inbetriebnahme der Anlage wurden die erfassten Bio-, Grün- und Gartenabfälle in Anlagen in der Region kompostiert. Die Anlage erfüllt vollständig die technischen und wirtschaftlichen Erwartungen. Die anfängliche Kapazität von 30.000 Mg pro Jahr konnte infolgedessen im Jahr 2012 problemlos auf 40.000 Mg pro Jahr erhöht werden. Eine Genehmigung liegt bis zur Ausweitung auf eine Behandlungsmenge von 50.000 Mg pro Jahr vor.

Die gesammelten Weihnachtsbäume werden zu Biomasse für die thermische Nutzung verarbeitet.

### **Entwicklung (Plan)**

Nicht zuletzt im Hinblick auf die neuen Vorgaben zur Bioabfallerfassung durch das novellierte KrWG ist eine Erhöhung des Anschlussgrades von derzeit knapp unter 50% auf mindestens 75% anzustreben. Damit einher wird auch eine deutliche Steigerung der Erfassungsmengen gehen. Denn trotz der ab 2008 umgesetzten Maßnahmen gibt es noch ein erhebliches Potenzial an Bioabfällen, insbesondere an Küchenabfällen, in den Restmüllgefäßen, was Sortieranalysen aus den Jahren 2008/2009 sowie die tägliche Inaugenscheinnahme des zur MBA Neumünster transportierten Restmülls belegen. Erwähnenswerte Erfolge werden sich nur bei einer stringenten Umsetzung der 2015 gesetzlich vorgeschriebenen haushaltsnahen Getrennterfassung von Bioabfall in kommunales Abfallrecht ergeben, weshalb die verpflichtende Benutzung der Biotonne für alle an die Restabfallentsorgung angeschlosse-

nen Grundstück ab dem 01.01.2015 vorgesehen ist<sup>17</sup>. Diese Maßnahme wird ergänzt durch weitere Angebotsverbesserungen. In der Diskussion sind u.a. eine turnusmäßige (ein- bis zweimal pro Jahr) Reinigung aller Biotonnen bei gleichem Nutzungsentgelt, die Benutzungsmöglichkeit von Tüten aus Biokunststoff für Küchenabfälle sowie die Möglichkeit der Nutzung eines Restmüllsacks für kleine Restmüllvolumina alternativ zu der Restmülltonne. Gleichwohl bleiben Maßnahmen intensiver Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbar. Dabei sind nicht nur die wirtschaftlichen Aspekte, sondern auch die ökologischen Vorteile der „dualen“ Bioabfallbehandlung hervorzuheben.

Die Biobehandlungsanlage wurde so dimensioniert, dass Kapazitätsengpässe mittelfristig nicht zu erwarten sind. Die genehmigte Behandlungsmenge von 50.000 Mg pro Jahr wird derzeit noch deutlich unterschritten. Der Schwerpunkt der Anlagenentwicklung wird kurzfristig daher in der laufenden technischen und wirtschaftlichen Optimierung liegen. So wird bspw. in Kürze ein Gasspeicher errichtet. Dieser dient der vollständigen Nutzung des systembedingt anfallenden Schwachgases sowie als Puffer für die bedarfsgerechte Energieerzeugung (Regelenergie). Eine Erweiterung der Kapazität ist für die Zeit nach 2014 ins Auge gefasst. Die Durchführung der mit dem Betrieb einhergehenden Instandhaltungsarbeiten vorausgesetzt, ist mit einer Lebensdauer der Anlage von mindestens 20 Jahren zu rechnen. Da die Anlage im Eigentum der AWR steht und durch die Tochtergesellschaft AWR BioEnergie GmbH betrieben wird, ist die Entsorgungssicherheit als gesichert anzusehen.

**Die Entsorgungssicherheit für Bioabfall ist im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen gewährleistet.**

---

<sup>17</sup> Bei nachgewiesener Eigenkompostierung aller Bio- und Gartenabfälle ist eine Befreiung von der Biotonne nach wie vor möglich.

### 3.4.4. Bioabfall aus anderen Herkunftsbereichen

#### Erfassung (IST)

Die unter 3.4.3 gemachten Aussagen zur Erfassung der Bioabfälle gelten auch für den Bereich der anderen Herkunftsbereiche.

Die bereitgestellten Bioabfallbehälter verteilen sich nach Größe und Abfuhrhythmus wie folgt:

**Tabelle 15: Behälterstruktur Bioabfall „Andere Herkunftsbereiche“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>18</sup>**

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus	
	wöchentl.	2-wöchentl.
80	n. a.	n. a.
120	n. a.	88,17%
240	n. a.	7,34%
660	n. a.	0,27%
1100	n. a.	0,22%
Biotüte	4,01%	n. a.
<b>Summe</b>	<b>4,01%</b>	<b>95,99%</b>
	<i>100,00%</i>	

Legende: n. a. = nicht angeboten  
./. = angeboten, aber kein Bestand

Für die Bioabfallmengen aus den anderen Herkunftsbereichen wird folgende Entwicklung erwartet:

**Tabelle 16: Bioabfälle „Andere Herkunftsbereiche“**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Bioabfälle	20.897	23.842	25.879	29.229	30.421	31.029	32.581
- davon aus anderen Herkunftsbereichen	938	927	932	1.024	1.059	1.080	1.134

#### Behandlung (IST)

Die Ausführungen zu der Behandlung der Abfälle aus den privaten Haushalten in Abschnitt 3.4.3 gelten analog auch für die Behandlung der Abfälle aus den anderen Herkunftsbereichen.

<sup>18</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.

**Entwicklung (Plan)**

Auch die Entgelte für Kunden aus den anderen Herkunftsbereichen wurden gesenkt und neu strukturiert (siehe 3.2.1 bzw. 3.2.2). Hinsichtlich der zukünftigen Sammlungslogistik, der Abfallbehandlung und der Entsorgungssicherheit unterliegt der Bereich der anderen Herkunftsbereiche den gleichen Rahmenbedingungen und Planungen wie der Bereich der privaten Haushalte (siehe 3.4.3).

**3.4.5. Sperrmüll / Altholz****Erfassung (IST)**

Die haushaltsnahe Entsorgung von Sperrmüll/Altholz wird nur den privaten Haushalten angeboten und erfolgt einmal jährlich kostenfrei zu einem festgelegten Termin. In diesem Zusammenhang zu entsorgendes Altholz wird separat erfasst und verwertet. Die Sammlung/Verwertung des Altholzes erfolgt entsprechend den Vorgaben der AltholzV. Ergänzend wird auch eine kostenpflichtige Abfuhr auf Abruf angeboten. Altmetalle und E-Geräte sind aus Kostengründen von der kostenfreien Sperrmüllabfuhr ausgeschlossen.

Im bundesweiten Vergleich stellt das derzeit im Kreis Rendsburg-Eckernförde angewendete Erfassungssystem (1x pro Jahr kalendarische Abfuhr, kostenfreie Anlieferung auf den RH) die Ausnahme dar.<sup>19</sup>

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die jeweiligen Mengenentwicklungen:

**Tabelle 17: Sperrmüllmengen (nur Private Haushalte)**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Sperrmüll	6.738	6.451	7.319	7.872	7.743	7.700	7.700
- davon Holsystem	2.447	1.763	1.944	2.029	1.787	1.500	1.300

**Tabelle 18: Altholzmengen (nur Private Haushalte)**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Altholz	6.318	6.026	6.488	7.864	7.407	7.400	7.400
- davon Holsystem	2.124	1.629	1.349	1.281	1.071	1.000	1.000

<sup>19</sup> Laut Betriebsdatenauswertung 2010 des „Verbandes kommunale Abfallwirtschaft und Stadtreinigung im VKU (VKS im VKU)“ entfielen nur 6,7% der 165 Nennungen kommunaler Entsorgungsunternehmen auf diese Kombination. Mit rund 69% der Nennungen ist die Kombination „Entsorgung auf Abruf + Entsorgung auf RH“ führend.

### **Behandlung (IST)**

Die eingesammelten Sperrmüllmengen werden in der Regel in Borgstedt umgeschlagen und anschließend über die MBA Neumünster und die MVA Kiel (Ringtausch der MBA NMS) entsorgt. Die Vertragslaufzeit geht über den Betrachtungszeitraum des AWK hinaus. Altholz wird von regional ansässigen Entsorgungsunternehmen angenommen und aufbereitet und derzeit in einer großen Biomasseverbrennungsanlage in Hamburg thermisch verwertet.

### **Entwicklung (Plan)**

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre ist gekennzeichnet durch sinkende, im Holsystem erfasste, Sperrmüllmengen. Dies ist auf die getrennte Altholzsammlung und die Folgen des ElektroG zurückzuführen und ganz allgemein auf ein verbessertes Sortierverhalten der Kunden. Die Prognose geht davon aus, dass die weitere Entwicklung durch die wachsende Inanspruchnahme der Recyclinghofanlieferung beeinflusst wird (siehe 3.5.1 und 3.5.2).

Weitere strukturelle Änderungen sind nicht geplant. Eine Erweiterung der Getrennterfassung der im Sperrmüll enthaltenen weiteren Stoffe erscheint wirtschaftlich nicht sinnvoll und ökologisch nicht geboten, da insbesondere Altmetalle im Rahmen der Sortierung relativ problemlos separiert werden. Für die kommenden Jahre werden daher Mengen auf dem heutigen Niveau erwartet.

Die Logistik- und Behandlungsverträge für Sperrmüll besitzen Laufzeiten, die über den Betrachtungszeitraum des vorliegenden AWK hinausgehen. Vor Ende der aktuellen Verträge ist die Ausschreibung dieser Leistungen durch ein entsprechendes Vergabeverfahren durchzuführen.

Da die Erlösaussichten von Altholz im Vergleich zu Altmetallen noch eher gering sind, ist mit einer der Situation beim Altmetall vergleichbaren Zunahme der Aktivitäten privater Wettbewerber nicht zu rechnen. Entsprechend wird der Abfallstrom dieser Fraktion in weiten Teilen in der öffentlich-rechtlichen Abfallwirtschaft verbleiben.

Kapazitätsengpässe bei der Verwertung von Altholz sind wegen des steigenden Holzbedarfes nicht zu erwarten.

**Die Entsorgungssicherheit für Sperrmüll/Altholz ist im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen gewährleistet.  
Während der Laufzeit des AWK wird die Neuausschreibung dieser Leistungen durchzuführen sein.**

### 3.4.6. Elektro- und Elektronikaltgeräte

#### Erfassung (IST)

Im Holsystem besteht für Elektro- und Elektronikaltgeräte die Möglichkeit der kostenpflichtigen Abfuhr auf Abruf.

Die erfassten Mengen stellen sich wie folgt dar:

**Tabelle 19: Elektro- und Elektronikaltgeräte (nur Private Haushalte)**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Elektro-/Elektronikaltgeräte	1.341	1.720	1.946	2.039	2.312	2.500	2.500
- davon Holsystem	115	7	18	24	28	30	30

#### Behandlung (IST)

Die Behandlung der gesammelten Elektro- und Elektronikaltgeräte obliegt grundsätzlich den Herstellern bzw. Importeuren und Händlern (sog. geteilte Produktverantwortung nach ElektroG). Vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung der in den Abfällen enthaltenen Sekundärrohstoffe und den damit verbundenen Erlösmöglichkeiten nutzt die AWR die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit, die erfassten Mengen in eigener Regie zu vermarkten.

#### Entwicklung (Plan)

Das Erfassungssystem für Elektro- und Elektronikaltgeräte erfüllt gesetzliche wie auch wirtschaftliche Kriterien. Die nach dem ElektroG vorgegebenen Erfassungsquoten von 4 kg/Einwohner und Jahr werden mit rd. 7 kg/Einwohner und Jahr deutlich überschritten (inkl. Mengen aus Recyclinghofanlieferungen, siehe 3.5.5).

Die Selbstvermarktung der gesammelten Abfälle führt seit deren Umsetzung zu Erlösen, die in die Kalkulation der Abfallentgelte einfließen. Sollte sich dies in Zukunft ändern, besteht innerhalb eines Jahres die Möglichkeit, die Organisation der Vermarktung wieder in die Hände der gesetzlich verpflichteten Hersteller bzw. Importeure und Händler zu geben.

**Die Entsorgungssicherheit für Elektro-/Elektronikaltgeräte ist im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen auf Basis der geltenden Rechtslage gewährleistet.**



## 3.4.7. PPK (Papier, Pappe Kartonagen) aus privaten Haushalten

**Erfassung (IST)**

Die Nachfrage nach qualitativ hochwertigem PPK besteht weiterhin, wenngleich der Markt und damit zusammenhängend auch die Erlöse aus der Vermarktung sehr starken Schwankungen unterliegen. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfolgt die haushaltsnahe Erfassung in flächendeckend verteilten Abfallbehältern.

Das Standardangebot umfasst dabei Behälter der Größen 120, 240 und 1.100 Liter. In besonderen Fällen werden auch größere Behälter angeboten. Zusätzlich können Zeitungen und Pappe auch als fest verschnürtes Bündel am Abfuhrtag bereit gestellt werden. Die Sammlung erfolgt alle vier Wochen oder gegen Kostenerstattung auch in kürzeren Intervallen.



Die Abfallmengenentwicklung stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 20: PPK-Mengen „Private Haushalte“

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
PPK (Papier, Pappe, Kartonagen)	25.499	25.874	24.718	24.837	25.147	25.200	25.500
- davon Holsystem aus Privathaushalten	19.325	19.605	18.499	18.574	19.088	19.128	19.356

Die Behälterstruktur zeigt nachfolgende Tabelle:

Tabelle 21: Behälterstruktur PPK „Private Haushalte“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>20</sup>

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus	
	2-wöchentlich	4-wöchentlich
120	n. a.	8,07%
240	./.	88,57%
1100	0,01%	3,36%
Summe	0,01%	99,99%
	100,00%	

Legende: n. a. = nicht angeboten  
./. = angeboten, aber kein Bestand

<sup>20</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.

Der Logistikvertrag kann innerhalb der Laufzeit des AWK seitens der AWR gekündigt werden. Geschieht dies nicht, wird der Vertrag am Ende der Laufzeit des AWK auslaufen. Entsprechend sind diese Leistungen neu auszuschreiben.

### **Behandlung (IST)**

Der kleinere Teil der gesammelten PPK-Mengen wird in der Sortieranlage in Borgstedt sortiert und die daraus gewonnen unterschiedlichen PPK-Qualitäten über unterschiedliche Großhändler vermarktet. Der größere Anteil wird als Sammelware unsortiert vermarktet. Es existieren Kooperationen mit anderen Gebietskörperschaften.



Nach umfangreichen Diskussionen wurden mit den Betreibern der Dualen Systeme Einvernehmen über den Verbleib der von der AWR erfassten PPK-Mengen erzielt.

### **Entwicklung (Plan)**

Der steigende Bedarf an Sekundärrohstoffen – hier speziell PPK – bestätigt den Einsatz der PPK-Behälter, um diese qualitativ hochwertig zu erfassen. Für diese Fraktionen sind daher keine strukturellen Änderungen im Bereich der Sammlung und Sortierung vorgesehen. Die PPK-Erfassungsmengen sind im landesweiten Vergleich hoch (siehe auch Anhang D).

Die in der Zukunft erwarteten Mengen bewegen sich auf dem aktuellen Niveau. Kapazitätsengpässe bei der Sammlung und der Verwertung von PPK sind wegen der positiven Erlössituation für PPK nicht zu erwarten. Die Vermarktung selbst wird mit Vertragsbeginn 1.1.2014 neu vergeben. Zur Verbesserung der Erlössituation wird dabei eine Zusammenarbeit mit der Stadt Kiel und dem Kreis Schleswig-Flensburg angestrebt. Inwieweit die Vereinbarungen zum Verbleib der PPK-Verkaufsverpackungen zwischen AWR und den Betreibern der Dualen Systeme in den kommenden Jahren Bestand haben werden, bleibt abzuwarten. Wünschenswert wäre eine bundeseinheitliche Regelung, die die Zuständigkeit der öffentlich-rechtlichen Entsorgung auch für Verkaufsverpackungen im Rahmen eines Wertstoffgesetzes eindeutig regelt.

**Insgesamt ist die Entsorgungssicherheit für PPK im  
Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen gesichert.**

**3.4.8. PPK (Papier, Pappe, Kartonagen) aus anderen Herkunftsbereichen****Erfassung (IST)**

Die Ausführungen unter 3.4.7 gelten analog auch für diese Kundengruppe.

Für die PPK-Mengen in diesem Bereich wird nachfolgend dargestellte Entwicklung erwartet:

**Tabelle 22: PPK-Mengen „Andere Herkunftsbereiche“**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
PPK (Papier, Pappe, Kartonagen)	25.499	25.874	24.718	24.837	25.147	25.200	25.500
- davon Holsystem aus Anderen Herkunftsbereichen	5.428	5.452	5.208	4.793	4.922	4.932	4.991

Die Behälterstruktur zeigt Tabelle 23:

**Tabelle 23: Behälterstruktur PPK „Andere Herkunftsbereiche“ (Jahresdurchschnitt 2012)<sup>21</sup>**

Volumen je Behälter	Behälterstruktur Abfuhrhythmus	
	2-wöchentl.	4-wöchentl.
120	n. a.	0,93%
240	./.	78,70%
1100	0,04%	20,32%
<i>Summe</i>	<i>0,04%</i>	<i>99,96%</i>
	<i>100,00%</i>	

Legende: n. a. = nicht angeboten

./. = angeboten, aber kein Bestand

**Behandlung (IST)**

Die Ausführungen zu der Behandlung der Abfälle aus den privaten Haushalten in Abschnitt 3.4.7 gelten analog auch für die Behandlung der Abfälle aus den anderen Herkunftsbereichen.

**Entwicklung (Plan)**

Die Ausführungen zur Entwicklung im Bereich der privaten Haushalte in Abschnitt 3.4.7 gelten analog auch für die anderen Herkunftsbereiche.

<sup>21</sup> Basis ist der aus den monatlichen Behälterbeständen ermittelte Jahresdurchschnittswert je Behältergröße und Abfuhrhythmus. Saisonbehälter wurden berücksichtigt.

### 3.4.9. Leichtverpackungen (Duale Systeme)

#### Erfassung (IST)



Die Erfassung der Leichtverpackungen obliegt gemäß den Bestimmungen der Verpackungsverordnung (VerpackV) den Betreibern der Dualen Systeme und nicht den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern. Diesen kommt für den Gelben Sack im Wesentlichen eine Beratungs- und Koordinationsfunktion zu. Für die haushaltsnahe Sammlung ist im Kreis Rendsburg-Eckernförde als Ausschreibungsführer die

Redual GmbH zuständig, die eine entsprechende Rahmenvereinbarung mit dem Kreis und der AWR geschlossen hat. Die Sammlung erfolgt in „Gelben Säcken“. Diese werden einmal pro Jahr direkt an die Kunden ausgeliefert. Des Weiteren dienen die Recyclinghöfe, diverse Supermärkte sowie viele Amts- und Gemeindeverwaltungen als Verteilstellen für die Säcke. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde existieren zurzeit zehn Abstimmungsvereinbarungen mit Anbietern dualer Systeme. Für PPK sehen diese teilweise Erlösbeteiligungen vor.

Die Sammlung selbst erfolgt alle 14 Tage. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Abfallmengenentwicklung.

**Tabelle 24: LVP-Mengen**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Leichtverpackungen	9.014	9.066	9.167	8.099	9.200	9.200	9.200

#### Behandlung (IST)

Die Sortierung und Aufbereitung der im Gelben Sack erfassten Leichtverpackungen erfolgt im Auftrag der Dualen Systeme, die damit auch Behandlungsform und -ort bestimmen.



#### Entwicklung (Plan)

Die Entsorgung von Verpackungsabfall aus dem Gelben Sack unterliegt durch die Ausschreibungspraxis der Dualen Systeme einem hohen Wettbewerb. Dies macht sich auch in der ansteigenden Zahl der Systembetreiber bemerkbar, mit denen die Kreise und kreisfreien Städte Abstimmungsvereinbarungen abschließen müssen. Die Organisation der Dualen Systeme untereinander wurde in den vergangenen Jahren überarbeitet. So ist nun nicht mehr die DSD GmbH allein für die Ausschreibung der Erfassungsleistung der Verpackungen im

gesamten Bundesgebiet zuständig. Vielmehr teilt sich diese Aufgabe nunmehr regional auf mehrere Anbieter Dualer Systeme auf. Für jede Region übernimmt der Anbieter eines Dualen Systems die Ausschreibungsführerschaft. Dabei unterliegen Sie untereinander einer Koordinierungspflicht. Für die Bürger ist diese Änderung indes nicht spürbar: sie erfassen ihre Leichtverpackungen weiterhin im Gelben Sack bzw. ihr Altglas in Depotcontainern. Insofern sind hier auch keine Mengenänderungen zu erwarten.

Die Verrechnungsmechanismen (insbesondere Mengenzuordnung, Verteilung der entstehenden Entsorgungsaufwendungen) der Anbieter Dualer Systeme untereinander bleiben jedoch weiterhin komplex.

Für die kommenden Jahre wird mit einem aus heutiger Sicht konstanten Niveau der gesammelten Leichtverpackungen gerechnet. Inwieweit sich die vom novellierten KrWG geforderte verstärkte Getrenntsammlung von Abfällen - bspw. umgesetzt durch ein Recyclinghofsystem - auf diese Mengen auswirken, kann noch nicht beurteilt werden. Die abgebildeten Mengen gehen daher zunächst von einer Fortführung der bestehenden Strukturen aus.

**Die Gewährleistung der Entsorgungssicherheit liegt nicht in der Verantwortung des Kreises oder der AWR.**

### 3.5. Abfallerfassung im Detail: Bringsystem

#### 3.5.1. Sperrmüll

##### Erfassung (IST)

Neben der Möglichkeit der jährlichen Straßenrandsammlung haben die Kunden die Möglichkeit, anfallenden Sperrmüll kostenfrei auf den heute 11 Recyclinghöfen der AWR anzuliefern.

Die AWR nimmt ferner auch an einer schleswig-holsteinweiten Internetaustauschbörse teil. Hier besteht die Möglichkeit, noch nutzbare Sperrmüllgegenstände zum Tausch anzubieten. Die von der AWR bisher angebotenen AWR-Tauschbörsen auf den Recyclinghöfen mussten im September 2012 geschlossen werden, da diese zunehmend von gewerblichen Flohmarkthändlern genutzt wurden. An die Stelle der Tauschbörsen trat im Oktober 2012 erstmals ein Flohmarkt für gebrauchte Gegenstände, die ursprünglich für die AWR-Tauschbörsen abgegeben wurden. Die erzielten Erlöse wurden einer karitativen Einrichtung gespendet. Diese erfolgreiche, neue Form der Zuführung zur Wiederverwendung soll in erweiterter Form fortgeführt werden.

Die auf den Recyclinghöfen erfassten Sperrmüllmengen zeigt die nachfolgende Tabelle. Während für das Holsystem (siehe 3.4.5) mit weiter sinkenden Mengen gerechnet wird, zeigen die Ist- und Prognosedaten für das Bringsystem die weiterhin steigende Bedeutung der Recyclinghöfe als Entsorgungsweg:

**Tabelle 25: Sperrmüllmengen**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Sperrmüll	6.738	6.451	7.319	7.872	7.743	7.700	7.700
- davon Bringsystem	4.291	4.688	5.375	5.843	5.956	6.200	6.400

##### Behandlung (IST)

Die im Zusammenhang mit dem Holsystem gemachten Aussagen (siehe 3.4.5) gelten auch für das Bringsystem. Es findet jedoch kein Umschlag der erfassten Mengen statt. Diese werden direkt zu den Entsorgungsanlagen transportiert.

##### Entwicklung (Plan)

Die im Zusammenhang mit dem Holsystem gemachten Aussagen (siehe 3.4.5) gelten auch für das Bringsystem.

### 3.5.2. Altholz

#### Erfassung (IST)

Auch die Entsorgungssituation für Altholz wird von der zunehmenden Nachfrage geprägt. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird das Altholz ergänzend zum Holsystem (siehe 3.4.5) auch auf den Recyclinghöfen angenommen. Die Sammlung/Verwertung erfolgt entsprechend den Vorgaben der AltholzV.



Die nachfolgende Tabelle zeigt die Erfassungsmengen im Bringsystem:

**Tabelle 26: Altholz mengen**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Altholz	6.318	6.026	6.488	7.864	7.407	7.400	7.400
- davon Bringsystem	4.194	4.397	5.139	6.583	6.336	6.400	6.400

#### Behandlung (IST)

Ebenso wie die im Holsystem erfassten Altholz mengen (siehe 3.4.5) werden die Mengen des Bringsystems in Anlagen in Kiel und Rendsburg geschreddert und anschließend verwertet.

#### Entwicklung (Plan)

Die Aussagen zu diesem Punkt unter 3.4.5 (Holsystem Altholz im Zusammenhang mit Sperrmüll) gelten für die Mengen des Bringsystems ebenfalls.

### 3.5.3. PPK (Papier, Pappe, Kartonagen)

#### Erfassung (IST)

Neben der Möglichkeit der monatlichen Straßenrandsammlung haben die Kunden die Möglichkeit, anfallende PPK-Mengen kostenfrei auf den 11 Recyclinghöfen der AWR anzuliefern. Diese Möglichkeit besteht nur für Privathaushalte, nicht für Gewerbebetriebe. Ein Depotcontainersystem existiert im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Bringsystem erfassten PPK-Mengen:

**Tabelle 27: PPK-Mengen**

Fraktion (alle Angaben in Mg)	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
PPK (Papier, Pappe, Kartonagen)	25.499	25.874	24.718	24.837	25.147	25.200	25.500
- davon Bringsystem aus Privathaushalten	746	816	1.011	1.471	1.137	1.139	1.153

**Behandlung (IST)**

Die im Zusammenhang mit dem Holsystem gemachten Aussagen (siehe 3.4.7) gelten auch für das Bringsystem.

**Entwicklung (Plan)**

Die Einführung von Depotcontainern ist weiterhin nicht geplant, da die PPK-Behälter kreisweit für alle Kunden kostenfrei eingeführt wurden. Ein zusätzliches Sammelsystem ist daher nicht notwendig. Weitere Änderungen der vorhandenen Struktur sind nicht geplant. Im Übrigen gelten die Aussagen zur PPK-Erfassung im Holsystem (siehe 3.4.7).

**3.5.4. Altmetalle****Erfassung (IST)**

Die Entsorgung von Altmetallen wird als Folge der großen Konkurrenz durch private/gewerbliche Sammler nur in Form der kostenlosen Abgabe auf den Recyclinghöfen und der entgeltpflichtigen Entsorgung „auf Abruf“ angeboten. Im Jahr 2006 wurde letztmalig eine separate Erfassung im Rahmen der jährlichen Sperrmüll-Sammlung angeboten (2006: 157 Mg; nicht in nachfolgender Tabelle enthalten).

**Tabelle 28: Altmetallmengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Altmetalle	1.154	1.019	1.178	1.186	1.399	1.200	1.200
- davon Bringsystem	997	1.018	1.178	1.186	1.399	1.200	1.200

**Behandlung (IST)**

Die Behandlung der gesammelten Altmetalle erfolgt in Schredderanlagen in Rendsburg und Flensburg. Anschließend werden die gewonnenen Fraktionen vermarktet.





**Entwicklung (Plan)**

Das heute existierende System zur Sammlung von Altmetallen wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Die am Markt erzielbaren Erlöse werden weiterhin dafür sorgen, dass private oder gewerbliche Sammler ein reges Interesse an der Sammlung dieser Abfallfraktion haben werden. Inwieweit die Neureglung des KrWG bezüglich der Anzeigepflichten gewerblicher Sammlungen Wirkung zeigen, bleibt abzuwarten.

Kapazitätsengpässe bei der Sammlung und der Verwertung von Altmetallen sind wegen der Erlössituation und der hohen Anzahl der Wettbewerber nicht zu erwarten.

**Insgesamt wird die Entsorgungssicherheit für Altmetalle im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen als gesichert angesehen.**

**3.5.5. Elektro- und Elektronikaltgeräte****Erfassung (IST)**

Für die Kunden besteht die Möglichkeit, Elektro- und Elektronikaltgeräte kostenfrei auf den 11 Recyclinghöfen anzuliefern. Ergänzend gibt es auch hier eine kostenpflichtige Abfuhr auf Abruf.

Die bisherigen und zukünftig erwarteten Abfallmengen zeigt die nachfolgende Tabelle:

**Tabelle 29: Elektro- und Elektronikaltgerätemengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	<b>2006 IST</b>	<b>2008 IST</b>	<b>2010 IST</b>	<b>2012 IST</b>	<b>2013 Prognose</b>	<b>2015 Prognose</b>	<b>2017 Prognose</b>
Elektro-/Elektronikaltgeräte	1.341	1.720	1.946	2.039	2.312	2.500	2.500
- davon Bringsystem	1.226	1.713	1.928	2.015	2.284	2.470	2.470

**Behandlung (IST)**

Für die Behandlung der im Bringsystem erfassten Elektro- und Elektronikaltgeräte gelten die Aussagen in Bezug auf das Holsystem (siehe 3.4.6).

**Entwicklung (Plan)**

Für die erwartete Entwicklung in diesem Bereich gelten ebenfalls die Aussagen im Abschnitt 3.4.6.

### 3.5.6. Grün- und Gartenabfall

#### Erfassung (IST)

Ergänzend zu der Frühjahrs- und Herbstsammlung (siehe 3.4.3) können Grün- und Gartenabfälle ebenfalls auf den Recyclinghöfen im Kreisgebiet abgegeben werden. Die hier erfassten Mengen zeigt die nachfolgende Tabelle:

**Tabelle 30: Grün- und Gartenabfälle**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Grün-/Gartenabfälle	943	1.271	1.401	1.688	1.502	1.560	1.610
- davon Bringsystem	417	521	644	826	690	717	740

#### Behandlung (IST)

Die im Bringsystem erfassten Grün- und Gartenabfälle werden in der Bioabfallbehandlungsanlage in Borgstedt verarbeitet (siehe hierzu ebenfalls 3.4.3).

#### Entwicklung (Plan)

Für die erwartete Entwicklung in diesem Bereich gelten ebenfalls die Aussagen im Abschnitt 3.4.3).

### 3.5.7. Bauschutt / Baustellenabfall / Leichtbaustoffe / Flachglas

#### Erfassung (IST)

Die Sammlung von Bauschutt bzw. Baustellenabfall, Leichtbaustoffen und Flachglas wird im Rahmen der öffentlichen Entsorgung ausschließlich gegen Entgelt auf den Recyclinghöfen angeboten.

**Tabelle 31: Bauschutt-/Flachglas-/Leichtbaustoffmengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Bauschutt	2.843	2.791	2.947	3.643	3.662	3.600	3.600
Flachglas	174	173	221	241	248	250	250
Leichtbaustoffe	558	758	846	1.025	990	1.000	1.000

### Behandlung (IST)

Die Behandlung von Bauschutt, Baustellenabfall und Leichtbaustoffen erfolgt in regionalen Aufbereitungs- und Sortieranlagen, um sie entsprechend ihrer stofflichen Eigenschaften einer weiteren Verwertung z.B. im Straßenbau zuzuführen. Sofern eine Verwertung nicht möglich ist, werden sie auf Bauschuttdeponien abgelagert. Flachglas wird bei einem regional ansässigen Verwertungsbetrieb recycelt und der Produktion neuer Glasprodukte zugeführt.



### Entwicklung (Plan)

Eine wesentliche Änderung der Abfallmengen gegenüber dem heutigen Niveau ist nicht zu erwarten. Einschränkungen auf Seite der Entsorgungsanlagen sind nicht zu erwarten.

**Insgesamt wird die Entsorgungssicherheit für Bauschutt, Baustellenabfall, Leichtbaustoffen und Flachglas im Hinblick auf Logistik- und Behandlungsleistungen als gesichert angesehen.**

#### 3.5.8. Alttextilien

### Erfassung (IST)

Die strukturierte Erfassung und Behandlung von Alttextilien befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden AWK kreisweit im Aufbau. Für die Erfassung von Alttextilien stehen im Kreisgebiet an derzeit rd. 120 Standorten rd. 200 Depotcontainer zur Verfügung. Auch eine Abgabe auf den elf Recyclinghöfen ist möglich. Leerung und Vermarktung erfolgen durch ein Drittunternehmen.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird von folgenden Mengen ausgegangen:

**Tabelle 32: Alttextilmengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Alttextilien	0	0	0	52	400	500	600

### Behandlung (IST)

Die erfassten Altkleider werden durch ein beauftragtes Unternehmen sortiert und anschließend als Wertstoffe vermarktet.

**Entwicklung (Plan)**

Die Containerstandorte und -anzahl werden bedarfsgerecht erweitert und – soweit erforderlich – angepasst.

**Infolge der anhaltend hohen Nachfrage nach Alttextilien und der damit verbundenen positiven Erlössituation wird die Entsorgungssicherheit als gesichert angesehen.**

**3.5.9. Altglas (Verpackungsglas)****Erfassung (IST)**

Ebenso wie für die Leicht- und PPK-Verpackungen liegt die Verantwortung für die Sammlung des Verpackungsglases bei den Betreibern der Dualen Systeme. An insgesamt ca. 380 kundennah gelegenen Standorten stehen im Kreis Rendsburg-Eckernförde ca. 900 Depotcontainer zur Verfügung. Es werden zwei voneinander getrennte Farbfraktionen erfasst: Weißglas und Buntglas.



Die Altglasmenge ist seit Jahren rückläufig, wofür der Umstieg der Abfüller auf den leichteren PET-Kunststoff sowie die Verpackungsverordnung und die darin formulierte Pfandpflicht für Einwegverpackungen verantwortlich sind. Den Verlauf und die Prognose zeigt nachfolgende Tabelle:

**Tabelle 33: Altglasmengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Altglas	7.934	7.928	6.826	7.292	7.000	7.000	7.000

**Behandlung (IST)**

Die Behandlung erfolgt derzeit in einer Anlage in Wahlstedt. Aus dem gesammelten Altglas wird neues Hohlglas hergestellt.

**Entwicklung (Plan)**

Das Erfassungssystem „Depotcontainer“ wird grundsätzlich beibehalten werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich die erfassten Mengen in den kommenden Jahren auf dem Niveau des Jahres 2010 einpendeln werden.

Die Depotcontainerstandorte werden laufend hinsichtlich ihrer Inanspruchnahme durch die mit der Leerung befassten Unternehmen überprüft. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Standplätze reduziert werden. In begründeten Fällen (bspw. Neubaugebiete) werden neue Standplätze ausgewiesen.

**Die Gewährleistung der Entsorgungssicherheit liegt nicht in der Verantwortung des Kreises.**

**3.5.10. Schadstoffe****Erfassung (IST)**

Termine der Schadstoffsammlung werden wöchentlich oder zweiwöchentlich an festgelegten Tagen und Uhrzeiten auf den RH angeboten. Die RH Borgstedt, Rendsburg-West und Eckernförde bieten die Möglichkeit, montags bis freitags Schadstoffe abzugeben. Die Abgabe ist für Privathaushalte in haushaltsüblichen Mengen kostenlos.

Tabelle 34 zeigt die bisherigen und zukünftig erwarteten Schadstoffmengen.

**Tabelle 34: Schadstoffmengen**

<i>Fraktion (alle Angaben in Mg)</i>	2006 IST	2008 IST	2010 IST	2012 IST	2013 Prognose	2015 Prognose	2017 Prognose
Schadstoffhaltige Abfälle	306	309	349	418	441	450	500

**Behandlung (IST)**

Die gesammelten Schadstoffe werden beim mit der Sammlung beauftragten Unternehmen zunächst zwischengelagert. Die meisten der erfassten Schadstoffe werden anschließend in der Sonderabfallverbrennungsanlage (SAVA) Brunsbüttel thermisch behandelt. Wandfarben werden in der MVK in Kiel entsorgt. Sofern die Möglichkeit besteht (dies gilt jedoch nur für einen geringen Anteil der erfassten Mengen) werden Schadstoffe aufbereitet.

### **Entwicklung (Plan)**

Das System zur separaten Erfassung von Schadstoffen hat sich bewährt. Eine Änderung erscheint nicht notwendig.

**Infolge der verfügbaren Anlagenkapazitäten wird die Entsorgungssicherheit für Schadstoffe als gesichert angesehen.**

### **3.6. Schadstoffentfrachtung**

Für das gezielte Entfernen von Schadstoffen und schadstoffbelasteten Produkten aus Abfällen bieten sich zwei Zeitpunkte an:

1. Die Vermeidung von Schadstoffen bereits im Stadium der Produktentwicklung und Produktion, wodurch Schadstoffe erst gar nicht in den Stoffkreislauf gelangen,
2. Die Erfassung von Schadstoffen mit Beginn der Abfalleigenschaft.

Beide Möglichkeiten werden im Kreis Rendsburg-Eckernförde angeboten. Wie in 1.3 und 3.8 dargestellt, bietet die AWR Unternehmen wie auch privaten Haushalten umfangreiche Beratungsdienstleistungen an. Kernthemen sind die generelle Problematik von Schadstoffen und Vermeidungsmöglichkeiten – für die Entwicklung/Produktion ebenso wie für das Konsumverhalten. Die Beratung erfolgt dabei bspw. durch persönliche Beratungsgespräche in Unternehmen, Angebote für pädagogische Kräfte zu diesem Thema (insb. Unterrichtsmaterial, Fortbildungsveranstaltungen für Schulen und Kindergärten) sowie diverses kostenloses Informationsmaterial.

Für dennoch anfallende schadstoffhaltige Abfälle wird die Schadstoffsammlung auf den Recyclinghöfen und festgelegten Standorten im Kreis angeboten (siehe 3.5.10).

### 3.7. Deponie Alt Duvenstedt: Stilllegung & Nachsorge

Seit dem 01. Juni 2005 befindet sich die Deponie in Alt Duvenstedt in der Stilllegungsphase. Diese wird voraussichtlich 2020 enden. Bis zur Schließung wurden Rücklagen gebildet, die nunmehr genutzt werden, um die Deponiestilllegung und die spätere Nachsorge zu finanzieren.

Das im Jahr 2007 begonnene Verfahren der In-situ-Stabilisierung des Deponiekörpers wurde Mitte 2012 eingestellt, da sich die Erfolge nicht in dem erwarteten Umfang einstellen. Außerdem unterliegt die Deponie während der In-situ-Stabilisierung erheblichen Einschränkungen im Hinblick auf alternative oder ergänzende Nutzungsmöglichkeiten des Deponiegeländes - insbesondere im Zusammenhang mit Erneuerbaren Energien. Eine „Potenzial- und Machbarkeitsstudie zum Energieberg Alt Duvenstedt“ wurde Anfang 2012 in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge befinden sich derzeit in der Diskussionsphase.<sup>22</sup>

Grundsätzlich denkbar sind demnach

- Errichtung von Windkraftanlagen,
- Errichtung von Photovoltaikanlagen
- Aufbereitung und Verwertung unterschiedlicher Biomassen (Klärschlamm, halmartiger Biomasse)
- Verwertung von Hausmüllverbrennungsschlacke (nur für Zwecke der Oberflächenabdichtung)

oder Kombinationen daraus. Flankiert würden diese Maßnahmen von Informations- und Weiterbildungseinrichtungen zu den Themen Stoffkreisläufe und Erneuerbare Energien. Darüber hinaus ist daran gedacht, bei der technischen Ausgestaltung der Oberflächenabdichtung neue Biotop zu modellieren und die geschaffenen neuen Naturräume und Informationseinrichtungen in das touristische Wegenetz der Region zu integrieren.

---

<sup>22</sup> <http://www.kreis-rendsborg-eckernfoerde.de/umwelt-bauen/wasser-bodenschutz-und-abfall/abfallbehoerde.html>;

Abruf am 28.01.2013

## 3.8. Öffentlichkeitsarbeit

### 3.8.1. Allgemeine Ziele, Aufgaben und Maßnahmen

Den in Abschnitt 1.3 dargestellten Grundsätzen einer nachhaltigen und klimaschonenden Abfallwirtschaft folgend wird der Öffentlichkeitsarbeit und der Abfallberatung ein hoher Stellenwert beigemessen. Im KrWG ist in § 46 die Abfallberatung als Pflichtaufgabe der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger verankert.

Vor diesem Hintergrund werden für die Öffentlichkeitsarbeit folgende Ziele formuliert:

- Information der unterschiedlichen Kundengruppen und der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung über die gesetzlichen Vorgaben zur Vermeidung, Verwertung und umweltschonenden Beseitigung von Abfällen sowie den dazu notwendigen konkreten Maßnahmen zur Umsetzung. Das Thema Erneuerbare Energien wurde im Zuge der Errichtung der Bioabfallbehandlungsanlage ein zusätzlicher Informationsschwerpunkt. Dadurch Schaffung bzw. Erhöhung der Akzeptanz für abfallwirtschaftliche Maßnahmen,
- Darstellung der ökologischen und ökonomischen Zusammenhänge im Kontext der durchgeführten und geplanten abfallwirtschaftlichen Maßnahmen,
- Die Verankerung der kommunalen, kreiseigenen Abfallwirtschaft als unverzichtbare Institution im Rahmen der öffentlichen Daseinvorsorge,
- Werbung für die Nutzung von Recyclingprodukten, z.B. Recyclingpapier und Kompost, um so den Stoffkreislauf zu schließen,
- Intensive Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten, um die praktischen und naturwissenschaftlichen Aspekte der Abfallwirtschaft möglichst frühzeitig zu vermitteln.

Für die erfolgreiche Umsetzung der meisten abfallwirtschaftlichen Maßnahmen sind die Einbeziehung der Kunden und eine empfängerorientierte Kommunikation unabdingbar. Die AWR bedient sich dabei verschiedener Wege der Kommunikation. Neben klassischen Kommunikationsmitteln (z. B. Informations- und Anzeigenblätter, themenbezogene Broschüren, Internetauftritt und ein Servicetelefon) fließen gerade im Bereich der Schulen und Kindergärten spielerische Elemente in Form diverser Unterrichtsmaterialien ein. Ferner finden Fortbildungen für pädagogische Kräfte und außerdem Führungen für interessierte Gruppen bzw. Einzelpersonen durch das Abfallwirtschaftszentrum in Borgstedt statt.



### 3.8.2. Besondere Maßnahmen und Projekte

Mit der Inbetriebnahme der Biobehandlungsanlage auf dem Gelände der AWR in Borgstedt wurde im Jahr 2008 die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Entsorgung von Bio- und Pflanzenabfällen erheblich ausgeweitet. Ökologische Zielsetzung war neben einer Ausweitung der erfassten Mengen gleichzeitig ein verbessertes Verhalten bei der Abfalltrennung, um so möglichst sauber und möglichst vollständig das biogene Ausgangsmaterial für die Vergärung und die nachgeschaltete Kompostierung zu erhalten. Flankiert wurden diese Maßnahmen durch eine Vereinfachung der Entgeltstruktur und niedriger Entgelte für die Entsorgung von Bioabfällen (3.2.1. bzw. 3.2.2). Diese Maßnahmen sind als außerordentlich erfolgreich zu bewerten.

Im Jahr 2010 wurde auf dem Gelände der AWR das „Wissens- und Erlebniszentrum AW-Erle“ eröffnet<sup>23</sup>. Schulklassen und anderen Gruppen, durchaus auch Erwachsene, sollen hier konkret und mit allen Sinnen erfahren, was Kreislaufwirtschaft und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen sowie Energiegewinnung aus regenerativen Quellen bedeuten. In Zusammenarbeit mit der Universität Flensburg werden Versuchsanordnungen und Experimente zum Selbermachen entwickelt und zusammen mit den Besuchern durchgeführt.

Um den Stoffkreislauf der organischen Masse mit möglichst geringem Energieaufwand zu schließen, wird der im Anschluss an die Vergärung erzeugte Kompost mittlerweile ausschließlich in der Region vermarktet. Da die regionale Kompostvermarktung vor 2008 vernachlässigt wurde, musste der Markt für diesen wertvollen Sekundärrohstoff insbesondere im landwirtschaftlichen Bereich aufgebaut werden. Die gewählten Maßnahmen wie Kunden- und Informationsveranstaltungen, die Ausrichtung von Komposttagen und die Beteiligung an der öffentlichen Diskussion über den Zustand der landbaulich genutzten Böden haben innerhalb von fünf Jahren zum Ziel geführt.

---

<sup>23</sup> [www.aw-erle.de](http://www.aw-erle.de)

### 3.8.3. Ergänzende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für die anderen Herkunftsbereiche

Einen besonders komplexen und - bezogen auf den Einzelfall - intensiven Bereich der Beratung und Öffentlichkeitsarbeit bilden die Abfälle gewerblicher Herkunft.<sup>24</sup> Die Gewerbetunden werden daher meist persönlich vor Ort informiert und es werden individuelle Entsorgungskonzepte - bspw. durch spezielle Behälterlösungen wie Abfallpressen - ausgearbeitet. Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten ist dabei die Umweltverträglichkeit der angebotenen Entsorgungslösung von hervorgehobener Bedeutung. Eine erwähnenswerte regionalspezifische Besonderheit stellt die umfangreiche Beratung von Häfen im Rahmen der Erstellung von Entsorgungskonzepten und Hafenabfallbewirtschaftungsplänen dar.

Wie auch bei den privaten Haushalten werden die Kunden aus den anderen Herkunftsbereichen über die verschiedenen Medien angesprochen. Sofern spezielle, nur den gewerblichen Bereich betreffende Informationsbedarfe bestehen, werden diese zielgruppenorientiert vermittelt.

## 3.9. Klärschlamm Entsorgung

Die im Kreis Rendsburg-Eckernförde anfallenden Klärschlämme von jährlich ca. 7.600 Mg<sub>TM</sub> werden zurzeit zu ca. 70% einer landwirtschaftlichen Verwertung zugeführt<sup>25</sup>. Lediglich wenn die Schadstoffbelastung eine Verwertung nicht zulässt, erfolgt eine thermische Verwertung. Die angekündigte Novellierung der Klärschlammverordnung ist bisher noch nicht erfolgt.

---

<sup>24</sup> Gewerblich beinhaltet hier auch den Bereich der öffentlichen Einrichtungen.

<sup>25</sup> Werte aus 2011; Quelle: Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst -Wasser, Bodenschutz und Abfall-

#### 4. Bewertung der Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Der Ausblick des letzten AWK auf die Jahre 2008 – 2012 war von folgenden Gedanken, Einschätzungen und Vorhaben geprägt:

1. Die Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfüllt alle **Ansprüche**, die an eine **zeitgemäße kommunale Siedlungsabfallwirtschaft** zu stellen sind.
2. Das Augenmerk wird in den kommenden Jahren in der **Steigerung der Erfassungsmengen biogener Abfälle** liegen.
3. Die **Servicequalität** ist zu untersuchen und ggf. zu verbessern (Telefon, Internet).
4. Berücksichtigung der sich aus dem **demografischen Wandel** ergebenden Anforderungen an die abfallwirtschaftlichen Dienstleistungen der AWR.
5. Die **(Sekundär-)Rohstoffeigenschaften** der Abfälle werden den künftigen Umgang mit den Siedlungsabfällen entscheidend prägen.
6. Der **Wettbewerb** mit der privaten Entsorgungswirtschaft um **Sekundärrohstoffe** zum wirtschaftlichen Vorteil aller Bürgerinnen und Bürger ist anzunehmen.
7. Die **Bedeutung der energetischen Potenziale von Abfällen** wird vor dem Hintergrund steigender Kosten für andere konventionelle Energieträger zunehmen.
8. Die steigende Bedeutung der Sekundärrohstoffe und der mit ihnen verbundenen Erlöspotenziale bietet kommunalen Entsorgungsträgern die Möglichkeit, **Kostensteigerungen der Daseinsvorsorge** auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken.

Eine **Bewertung** dieser geplanten Entwicklungen mit den in den vergangenen fünf Jahren tatsächlich eingetretenen Entwicklungen ergibt folgendes Bild:

##### Zu 1. Ansprüche an eine kommunale Siedlungsabfallwirtschaft:

Das vorliegende AWK stellt die in der Sphäre des Kreises bzw. der AWR liegende Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde dar und bezieht technische, wirtschaftliche, ökologische, rechtliche und soziale Aspekte ein. In allen Bereichen führen die dargestellten Strukturen, Abläufe und Dienstleistungsangebote zu einer positiven Beurteilung.

**Zu 2. Steigerung der Erfassungsmengen biogener Abfälle**

Wie insbesondere im Abschnitt 3.4.3 bzw. 3.4.4 dargestellt, konnten durch Maßnahmen im Bereich der Entgeltstrukturierung und -höhe sowie der aktiven und erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf die BBA die Mengen der erfassten Bioabfälle erheblich gesteigert werden. Damit erfolgte eine Sensibilisierung der Kunden für die Bedeutung des Bioabfalls als Energiequelle, was insbesondere in Zeiten der postulierten Energiewende bedeutsam ist. Gleichzeitig konnte die Kapazität der BBA infolge der gestiegenen Mengen und der aus umliegenden Kreisen angelieferten Mengen erhöht und damit die betriebswirtschaftlichen und technischen Größeneffekte ausgenutzt werden - Grundstein für eine sinnvolle Bioabfallentsorgung zu langfristig attraktiven Entgelten.

**Zu 3. Servicequalität**

Bis zum 31.12.2009 führte ein externes Service-Center die Beantwortung der allgemeinen telefonischen Anfragen der Kunden durch. Die Erfahrungen führten zu der Entscheidung, ab dem 1.1.2010 wieder die gesamte telefonische Kundenkommunikation von der AWR selbst durchführen zu lassen. Dazu wurden bei der AWR entsprechende Räume eingerichtet und Personal eingestellt. Mit Hilfe der im zeitlichen Abstand von ca. 2-3 Jahren durchgeführten Kundenumfragen ist ein Vergleich des heutigen Service-Centers der AWR mit dem 2009 beauftragten externen Service-Center möglich. Die Entwicklung ist deutlich positiv. So wird heute im Bereich der Servicequalität (umfasst bspw. telefonische Erreichbarkeit, Kompetenz der Mitarbeiter, Beschwerdeabwicklung) eine überaus positive Beurteilung durch die Kunden erreicht.

**Zu 4. Demografischer Wandel**

Hinsichtlich der Diskussion „Straßenrandentsorgung versus Hol- und Bringservice“ als einem Baustein zu dieser Thematik wurde während der Laufzeit des vergangenen AWK noch keine konkreten Maßnahmen umgesetzt. Die Diskussion wird jedoch weiterhin geführt werden.

**Zu 5. (Sekundär)Rohstoffeigenschaften und 7. Bedeutung der energetischen Potenziale von Abfällen**

Wenngleich noch keine Deponie wieder geöffnet wurde, um die darin enthaltenen Wertstoffe verfügbar zu machen, so ist in den vergangenen Jahren die Bedeutung von Abfall als Quelle für benötigte Sekundärrohstoffe deutlich gestiegen. Neben den „Klassikern“ Altpapier, Altmetallen und Altholz rückten in den letzten Jahren die

Wiedergewinnung insbesondere von Edelmetallen oder seltenen Erden aus Elektro- und Elektronikgeräten sowie die Rückgewinnung des Nährstoffs Phosphor aus Biomasse in den Vordergrund. Die Einsicht festigt sich, dass knapper werdende Rohstoffe einerseits und steigender Rohstoffbedarf - insbesondere der Schwellenländer - andererseits für den Industriestandort Deutschland eine existenzielle Herausforderung bedeuten.

Auch die Bedeutung der energetischen Nutzung der Abfälle in Heizkraftwerken, Vergärungsanlagen oder auch in Biomassekraftwerken und damit die Substitution von fossilen Energieträgern hat sich in den vergangenen Jahren gesteigert und stellt mittlerweile ein wichtiges Standbein der Energieversorgung dar. Gleichwohl ist es hier im Bereich der industriellen Mitverbrennung zu Fehlentwicklungen gekommen, was sich durch eine ungenügende Definition des Verwertungsbegriffes und abweichende Emissionsvorschriften solcher Anlagen begründet.

Die Novellierung des KrWG trägt dieser Entwicklung Rechnung. Durch die Einführung zusätzlicher Stufen in der Abfallhierarchie zeigt sich die gestiegene Bedeutung der stofflichen vor der energetischen Verwertung. Auch der Begriff der energetischen Verwertung wurde enger definiert. Denn es gilt: wurde der Abfall erst einmal verbrannt, ist eine stoffliche Verwertung der darin ursprünglich enthaltenen Bestandteile nicht mehr möglich.

Die AWR kommt diesen Regelungen schon seit Mitte 2005 nach, indem sie die im Kreis Rendsburg-Eckernförde anfallenden Restabfälle in der MBA Neumünster sortieren lässt. Die Sortierfraktionen können dann entsprechend ihrer Eigenschaften in die ökologisch und ökonomisch vorteilhafte Verwertungsform (i. W. energetisch und stofflich) überführt werden.

#### **Zu 6. Wettbewerb um Sekundärrohstoffe**

Dass der Wettbewerb um die oben bereits genannten Sekundärrohstoffe zunimmt, lässt sich im Kleinen wie im Großen erkennen: Auf Ebene des Kreises anhand der in den vergangenen Jahren stetig zugenommenen Anzahl privater Altstoffsammler, die sich heute freilich vorwiegend mit der Sammlung von Altmetallen und Alttextilien befassen. Diese sehen sich bei der Ausübung Ihrer Tätigkeit seit der Novellierung des KrWG deutlich restriktiveren Regelungen gegenüber, was zu teilweise heftigen Reaktionen führt. Auf Bundesebene ist der Wettbewerb im Rahmen der Erörterungen um die Novellierung des KrWG und die aktuell zu beobachtende Diskussion um die Wert-

stofftonne, hier insbesondere der Frage nach der Aufgabenteilung/Zuständigkeit zwischen kommunaler und privater Abfallwirtschaft, erkennbar. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist hier mit der im Entsorgungsgeschäft für Restabfall nicht operativ tätigen AWR verhältnismäßig neutral aufgestellt. Gleichwohl hat sie dabei Themenbereiche wie Kosten-/ Entgeltentwicklungen zu beachten und die in den Abfällen enthaltenen Potenziale bestmöglich zu nutzen.

#### **Zu 8. Kostensteigerungen der Daseinsvorsorge**

Die in 3.2 dargestellte Entgeltentwicklung für private Haushalte und Gewerbebetriebe belegt, wie sich die konsequente Realisierung von Kostensenkung- und Erlössteigerungspotenzialen durch die AWR auf die Entgelte der Kunden auswirken.

Neben den vorstehenden Punkten sind in den vergangenen fünf Jahren folgende Maßnahmen umgesetzt worden:

- Modernisierung und Erweiterung des Recyclinghofnetzes durch Recyclinghöfe in Osterrönfeld , Rendsburg-West (Neueröffnung), Eckernförde (Verlagerung), Borgstedtfelde (Verlagerung),
- Erschließung neuer Tätigkeitsbereiche zur verbesserten Nutzung vorhandener Ressourcenpotenziale und Auslastung bzw. Erweiterung vorhandener Behandlungs- und Infrastrukturkapazitäten, insbesondere im Biomassebereich (Holz; Klärschlamm, Landschaftspflegematerial) und der Alttextilien,
- Initiierung eines deutsch-dänischen Kooperationsprojektes zur Bioabfallsammlung und -verwertung,
- Potenzialstudie zur ergänzenden Nutzung der Deponie Alt-Duvenstedt,
- Fortführung und Intensivierung des bestehenden Umwelt- und Qualitätsmanagements,
- Entwicklung und Umsetzung gemeinwohlorientierter Projekte (CSR), wie bspw. AW-Erle, Jerry Town, Green Screen, auch als Maßnahmen zur Kundenbindung,
- Individualisierte Entsorgungsangebote für gewerbliche Kunden.

Abschließend soll noch auf einen der wichtigsten Aspekte des AWK eingegangen werden, die **Gewährleistung der Entsorgungssicherheit**:

Für die drei großen Fraktionen (Rest-, Bioabfall, Sperrmüll) besteht durch die langfristigen Verträge mit der MBA Neumünster bzw. der AWR BioEnergie GmbH für die kommenden Jahre Entsorgungssicherheit zu angemessenen Preisen. Wie bereits in diesem AWK an vielen Stellen deutlich geworden ist, ist Abfall zu einer Quelle wertvoller Sekundärrohstoffe geworden. Mit den verbesserten Erlösaussichten steigen auch die Nachfrage nach potenziellen Sekundärrohstoffen und die Bereitschaft, für bestimmte Abfälle Geld zu zahlen. Diese Entwicklung wird aus heutiger Sicht anhalten. Damit verbunden ist auch, dass sich die Aufgabe der Daseinsvorsorge „*Gewährleistung der Entsorgungssicherheit*“ zwar nicht formell, aber von ihrer Bedeutung her zu einer „*Gewährleistung der Ressourcen*“ wandelt.

Zusammenfassend lässt sich auch für die Laufzeit des vergangenen AWK festhalten, dass die der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die AWR öffentlich-rechtliche Verantwortung einerseits sowie privat-wirtschaftliches und damit kosten- und erlösorientiertes Handeln andererseits bei gleichzeitiger Wahrung der Entsorgungssicherheit für alle Bürger und Gewerbebetriebe des Kreises erfolgreich verbinden.

## 5. Ausblick, Ziele und Handlungsbedarf

Die in 4. vorgenommene Bewertung zeigt, dass sich die öffentlich-rechtliche Abfallwirtschaft im Kreis Eckernförde zum jetzigen Zeitpunkt auf einem hohen Niveau befindet. Doch welche Herausforderungen warten in den kommenden Jahren auf die kommunale Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die AWR und ihre Tochtergesellschaften?

- **Wertstofffassung**

Die Regelungen des novellierten KrWG sehen eine Intensivierung der Wertstofffassung vor (siehe auch 1.2.1). Eine dazugehörige Rechtsverordnung soll die Umsetzung dieser Forderung konkretisieren, wurde von der Bundesregierung bisher aber noch nicht vorgelegt. Im Vorfeld wurde im Juli 2012 jedoch ein Thesenpapier des BMU veröffentlicht und in diesem Zusammenhang zu einem öffentlichen Dialog zwischen Bürgern und BMU aufgerufen. Parallel dazu fand auf Basis diverser Untersuchungen und Gutachten zu dem Thema ein Planspiel unter Führung des BMU statt. Unter anderem sollte hier eine Einschätzung bezüglich der Trägerschaft der in Rede stehenden Wertstofffassung - kommunal oder privat - getroffen werden. Die Antwort hierauf steht allerdings nach wie vor aus. Die AWR hat im Jahr 2012 untersucht, ob sich eine Wertstofftonne unter kommunaler Regie im Kreis Rendsburg-Eckernförde wirtschaftlich betreiben lässt. Dies ist jedoch - insbesondere infolge der durch die vom öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger sicherzustellende Flächendeckung in dem ländlich geprägten Kreisgebiet - nicht möglich. Es wären also zusätzliche Entgelte zu erheben.

Vor dem Hintergrund der diversen noch nicht geregelten, aber sehr bedeutenden, Fragestellungen sowie dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind derzeit keine umwälzenden Maßnahmen einzuleiten. Jedoch ist derzeit ein Modellversuch in der Erarbeitung, mit Hilfe dessen die Möglichkeit zur Erhöhung der Wertstoffquote im Rahmen des bestehenden haushaltsnahen Sammelsystems getestet werden wird. Unabhängig von der weiteren Diskussion um die Ausgestaltung der Wertstofffassung ist – sofern sich die Gelegenheit bietet – die Möglichkeit zu prüfen, die heute eingesetzten Gelben Säcke durch feste Abfallbehälter zu ersetzen.

Die Entwicklungen auf dem gesamten Gebiet der Erschließung sekundärer Rohstoffe sind weiterhin aufmerksam zu verfolgen. Etwaige Schlussfolgerungen sind zeitnah zwischen AWR und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zu diskutieren.



- **Klimaschutz und CO2 Minderung**

Wie zahlreiche Studien beweisen leistet die moderne Abfallwirtschaft einen erheblichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfolgt dies durch die Arbeit der AWR bereits in vielfältiger Weise, wie an vielen Stellen des vorliegenden Abfallwirtschaftskonzeptes deutlich wird. Stellvertretend seien hier die Erfassung und Nutzung von Deponiegas, die Installation von Solaranlagen auf den Betriebsgebäuden der AWR, der Betrieb der BBA sowie der Bau eines Gasspeichers zur Schwachgasnutzung erwähnt. In Zukunft wird das abfallwirtschaftliche Handeln zusätzlich durch die Vorgaben des Klimaschutzkonzeptes des Kreises Rendsburg-Eckernförde beeinflusst.

- **Weiterbetrieb AWZ**

Der Weiterbetrieb der PPK-Sortierung erweist sich seit Jahren als wirtschaftlich schwierig. Gleichwohl sprechen für Kreis und AWR auch gute Gründe für den Erhalt der Sortierung. Als Kompromiss aus den unterschiedlichen Aspekten wurde die Anzahl der Schichten auf eine Tagesschicht reduziert. Damit und mit einer teilweisen Erüchtigung der Sortiertechnik ist ein Weiterbetrieb der PPK-Sortierung innerhalb der AWZ in Abstimmung mit den Gesellschaftern der AWR auf mittlere Sicht möglich. Des Weiteren wird das Dienstleistungsportfolio der AWZ kontinuierlich auf wirtschaftlich sinnvolle Erweiterungsmöglichkeiten geprüft und ergänzt, derzeit durch den Bau einer den betrieblichen Anforderungen entsprechenden Werkstatt und einer Erweiterung des Serviceangebots um eine regelmäßige Biotonnenwäsche.

- **Deponie Alt Duvenstedt**

Stilllegung und Nachsorge (inkl. Rekultivierung) der Deponie werden nach den rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik erfolgen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der vorliegenden Potenzialstudie (siehe 3.7) und die darauf basierenden Anregungen aus verschiedenen Diskussionen dazu auszuwerten und abzuwägen. Danach werden Entscheidungen über eine Folgenutzung des Deponiegeländes zu treffen sein.

- **Ausschreibungsverfahren Sammlungslogistik Alttextilien, Rest- und Bioabfall, PPK**

Die 2015 bzw. 2017 endenden Verträge (siehe 3.4.1 bzw.3.4.7) sind mit entsprechender Vorlaufzeit neu auszuschreiben.

- **Fortentwicklung Kundenkommunikation**

Mit dem „e-Government“ tritt die elektronische Abwicklung von Geschäftsprozessen der öffentlichen Verwaltung weiter in den Vordergrund. Bei Versorgungsunternehmen findet dies bereits vielfach Anwendung (bspw. Online-Meldung von Zählerständen), aber auch im Bereich der öffentlichen Verwaltung (bspw. bei Ausschreibungsverfahren). Auch der Bereich der Abfallwirtschaft bietet vielfältige Anwendungsmöglichkeiten (bspw. Kundenportal im Internet, u. a. mit der elektronischen Beantragung von Behältertauschen, elektronischer Bescheidzustellung). Beim IT-Partner der AWR wird eine entsprechende Software derzeit in Zusammenarbeit mit der Schwestergesellschaft ASF entwickelt. Die AWR wird diese Thematik verfolgen und ggf. ebenfalls umsetzen.

- **Fortentwicklung des Internetangebots**

Die Möglichkeit, die AWR über das Internet zu kontaktieren, wird von den Kunden intensiv wahrgenommen. Insbesondere Funktionalitäten wie der Download von Formularen oder dem individuellen Abfuhrkalender sowie die laufenden Informationen über tagesaktuelle Themen (bspw. witterungsbedingte Abfuhrbehinderungen) werden genutzt. Zunehmend finden auch soziale Netzwerke Eingang in das Internetangebot. So wurde für das AW-Erle ein Facebook-Account eingerichtet.

- **Weitere Zunahme der Bedeutung des Abfalls als Quelle für Sekundärrohstoffe**

Die Entwicklung - knapper werdende Rohstoffe bei gleichzeitig weiter steigender Nachfrage - wird anhalten. Diese Einschätzung zeigt sich auch in den Ansätzen des novellierten KrWG zur separaten Erfassung von Wertstoffen und dem grundsätzlichen Vorrang der stofflichen Verwertung vor anderen Behandlungsverfahren. Die AWR ist an der strategisch günstigen Schnittstelle zwischen Abfallerzeuger und -entsorger positioniert. Ihr kommt damit im ersten Schritt die Aufgabe zu, diese Wertstoffe in der vom KrWG - und auch vom Sekundärrohstoffmarkt - vorgesehenen Form verfügbar zu machen. Einerseits durch entsprechende Dienstleistungsangebote (bspw. Wertstoffbehälter), andererseits durch zielgerichtete und konsequente Vertragsverhandlungen mit Entsorgungsunternehmen.

- **Ausschöpfung von Erlösmöglichkeit zur Sicherung einer akzeptablen Entgeltentwicklung**

Wie im Rahmen der Bewertung der Abfallwirtschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (siehe 4. im Zusammenhang mit 3.2) dargestellt, wurden die Erlösmöglichkeiten bereits in den vergangenen Jahren konsequent genutzt und unter anderem durch diese Maßnahmen für eine erfreuliche Entgeltentwicklung gesorgt. Es ist das Ziel, diese Entwicklung auf Basis der im vorherigen Punkt dargestellten steigenden Bedeutung des Abfalls als Quelle für Sekundärrohstoffe fortzuführen.

- **Erschließung neuer Aufgabenfelder für die AWR**

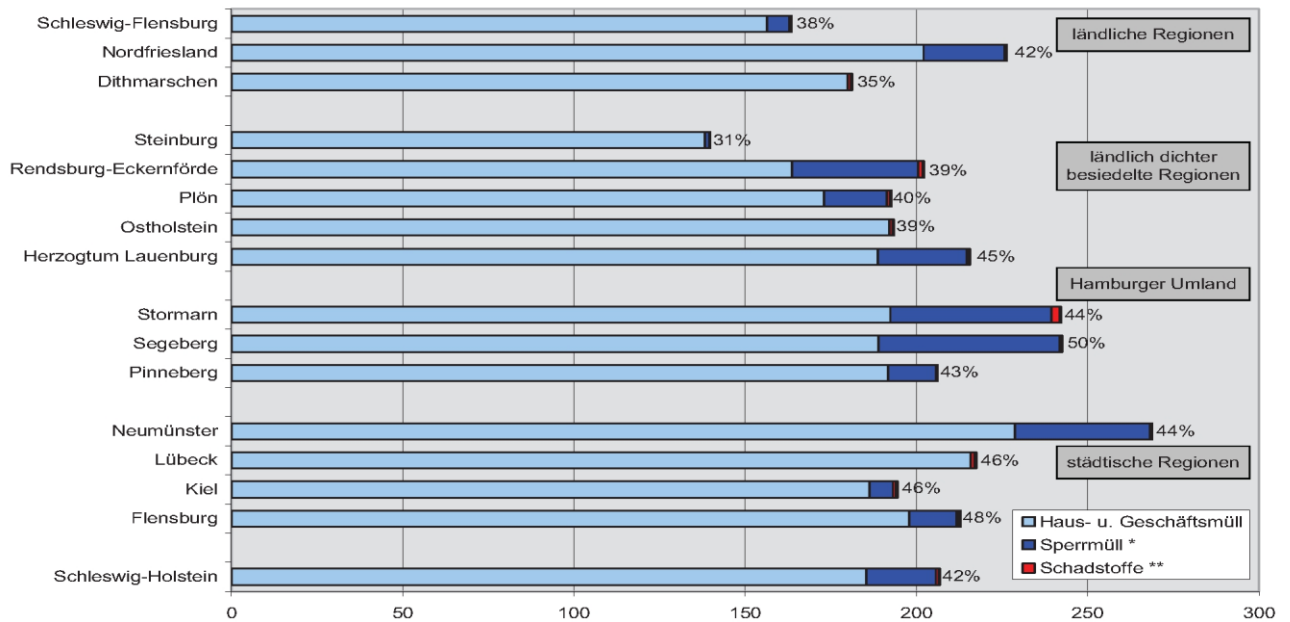
Die öffentlich-rechtliche Abfallwirtschaft steht in den kommenden Jahren vor erheblichen Herausforderungen. Sie soll Entsorgungssicherheit und Daseinsvorsorge mit angemessenen Entgelten vereinen, stabilisieren und sichern. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde in den vergangenen Jahren durch den Kreis und die AWR in vielerlei Hinsicht darauf hingewirkt. Im Jahr 2011 wurden im Aufsichtsrat der AWR erstmals strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des AWR-Geschäftsbetriebs thematisiert. Diese Diskussionen sind mit dem o. g. Ziel in der Zukunft fortzusetzen.

- **Kooperationen mit anderen Gebietskörperschaften**

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde bzw. die AWR kooperieren bereits an vielen Stellen mit anderen kommunalen Abfallwirtschaftseinrichtungen (insb. im Verbund der SERVICE plus GmbH) sowie mit anderen Gebietskörperschaften (bspw. öffentlich-rechtliche Verträge mit dem Kreis Plön und der Stadt Neumünster), um Synergieeffekte zu nutzen und Kosten für alle Beteiligten zu senken. Auch im Hinblick auf bevorstehende abfallwirtschaftliche Veränderungen (insb. im Bereich der Bioabfall- und Wertstoffeffassung und -behandlung ab 2015) sind solche Kooperationen zu prüfen.

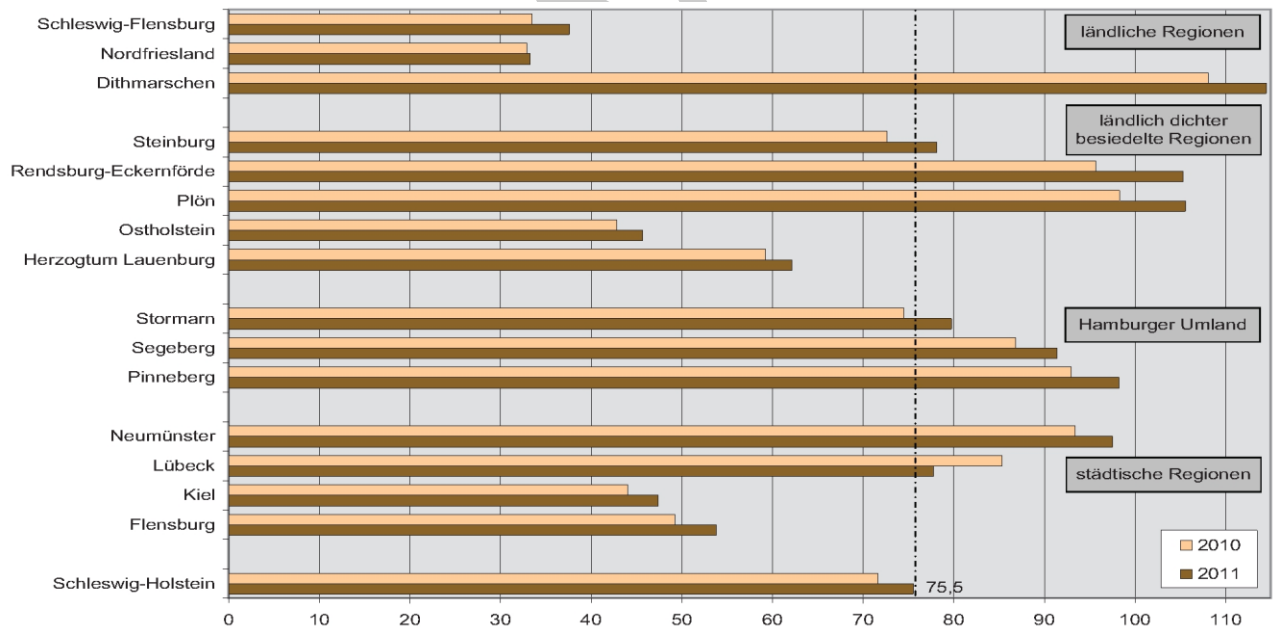
Die dargestellten Strukturen und Entwicklungen, ihre Bewertung und die daraus abgeleiteten Handlungsfelder zeigen, dass in der praktischen Umsetzung der kommunalen Abfallwirtschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde ein ausgewogenes Verhältnis zwischen politischem Gestaltungswillen und wirtschaftlicher Notwendigkeit existiert. Dieses gilt es durch sachgerechtes Handeln aller Beteiligten zu bewahren und die positive Entwicklung auch in Zukunft fortzusetzen.

## Anhang A: Erfassungsmengen Restabfälle in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



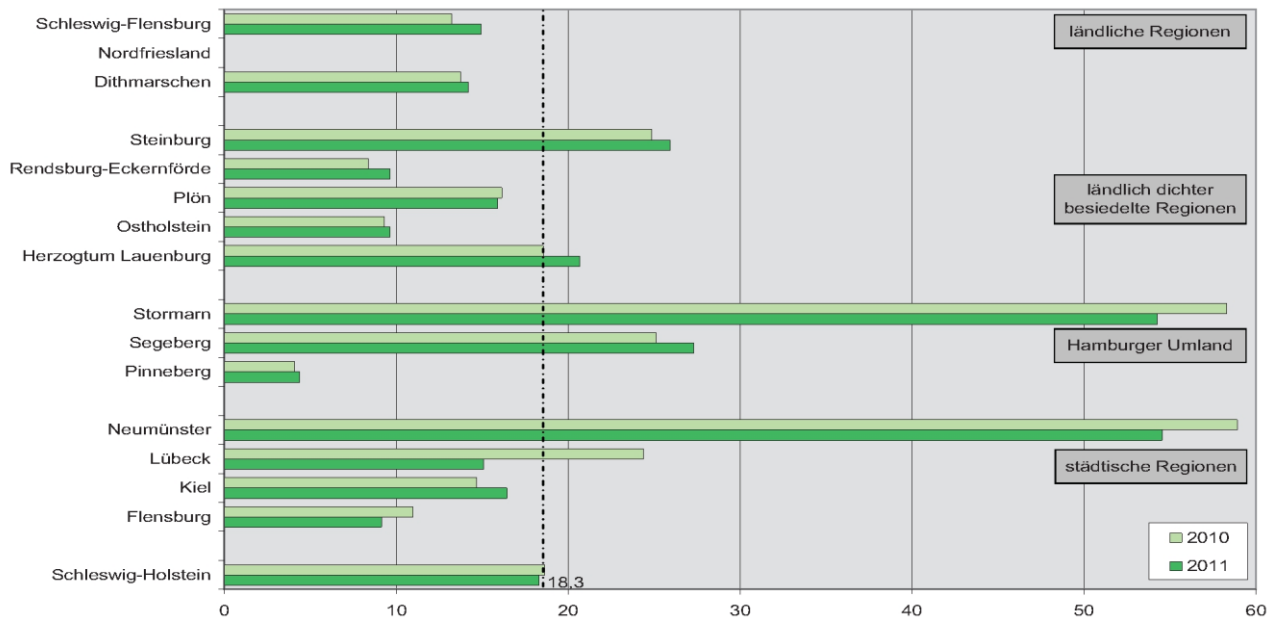
Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang B: Erfassungsmengen Bioabfall in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



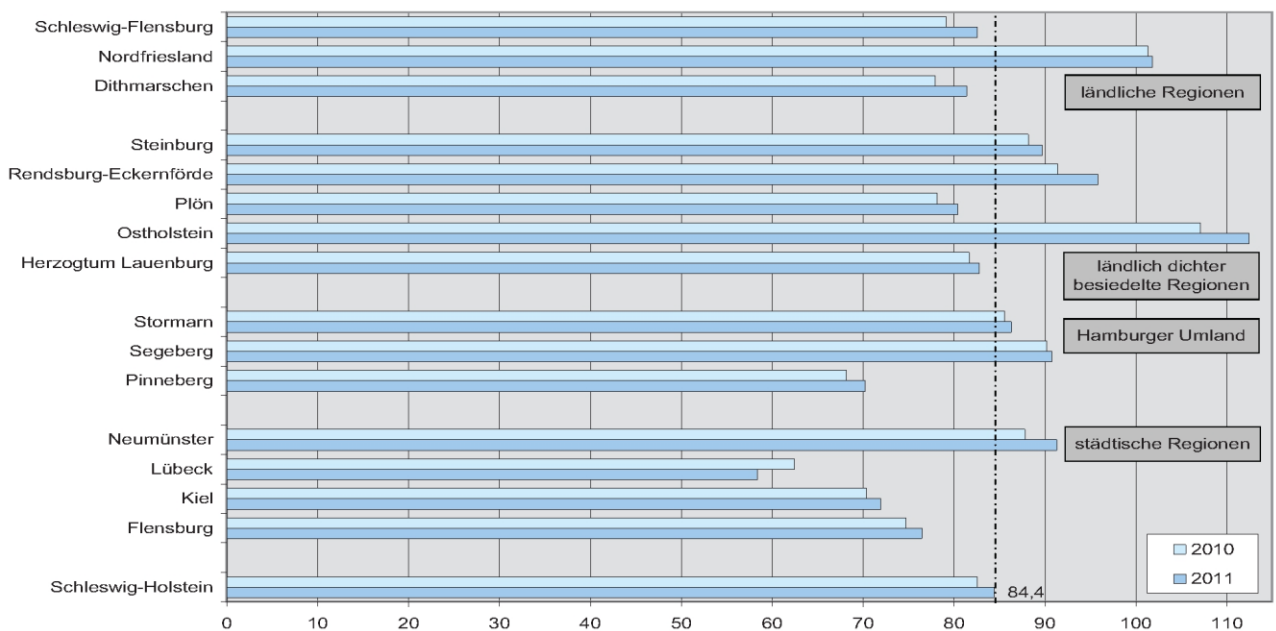
Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang C: Erfassungsmengen Grünabfall in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



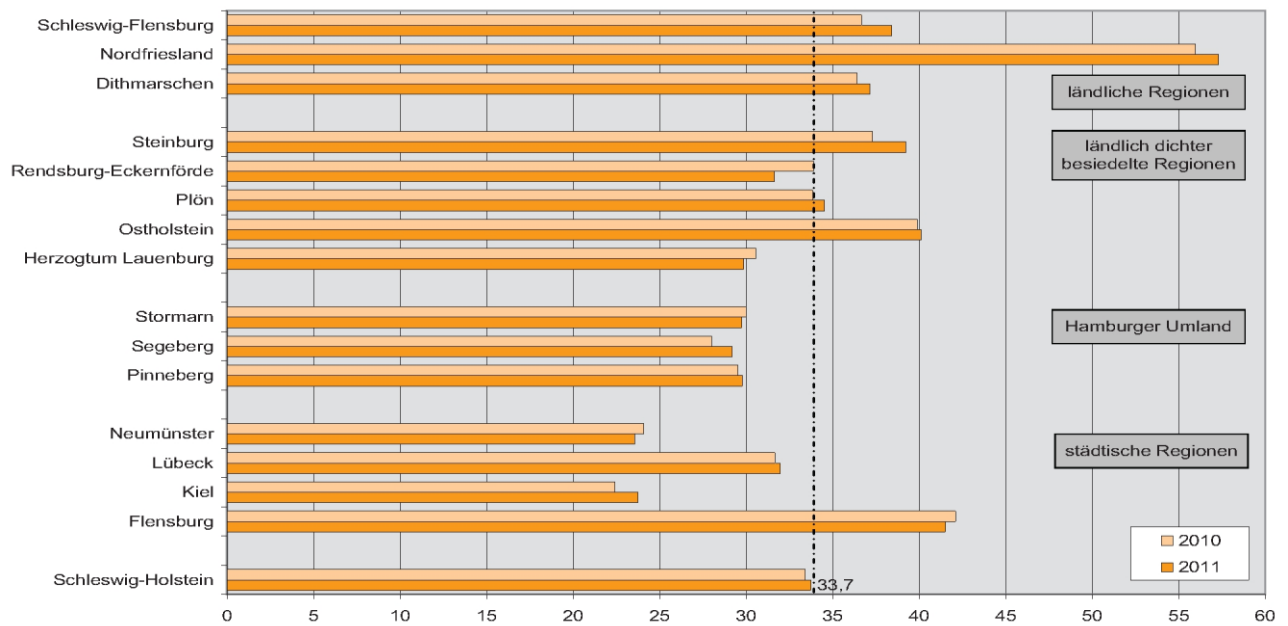
Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang D: Erfassungsmengen PPK in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



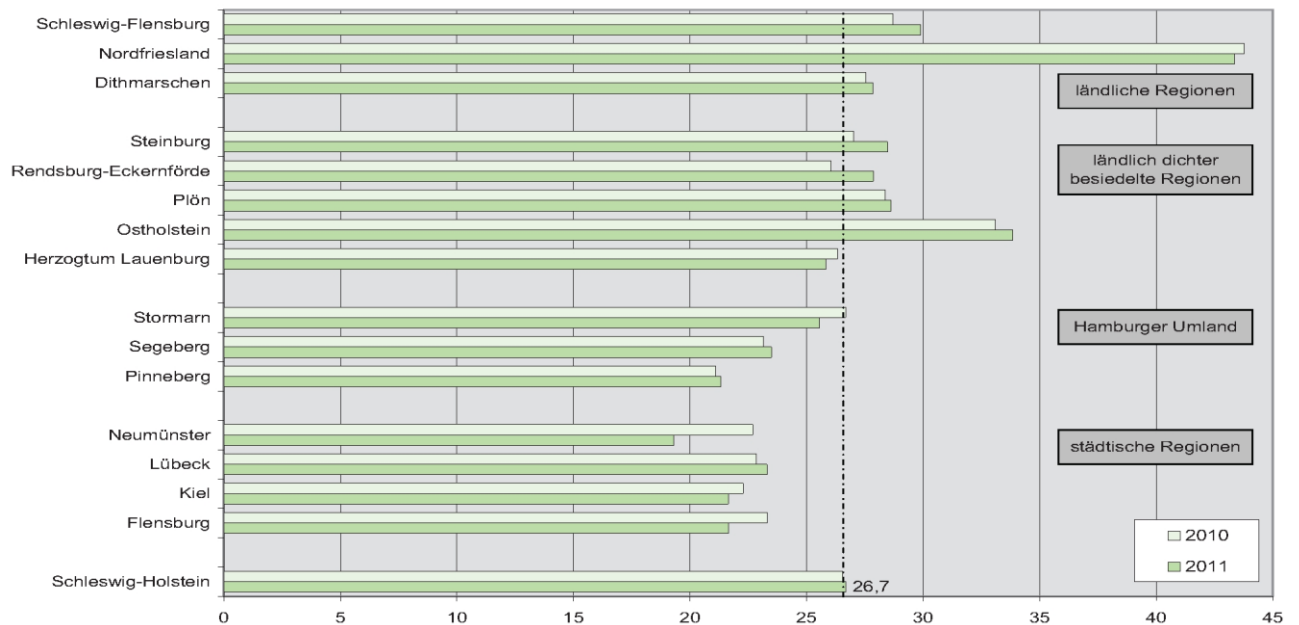
Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang E: Erfassungsmengen Leichtverpackungen in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang F: Erfassungsmengen Altglas in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr



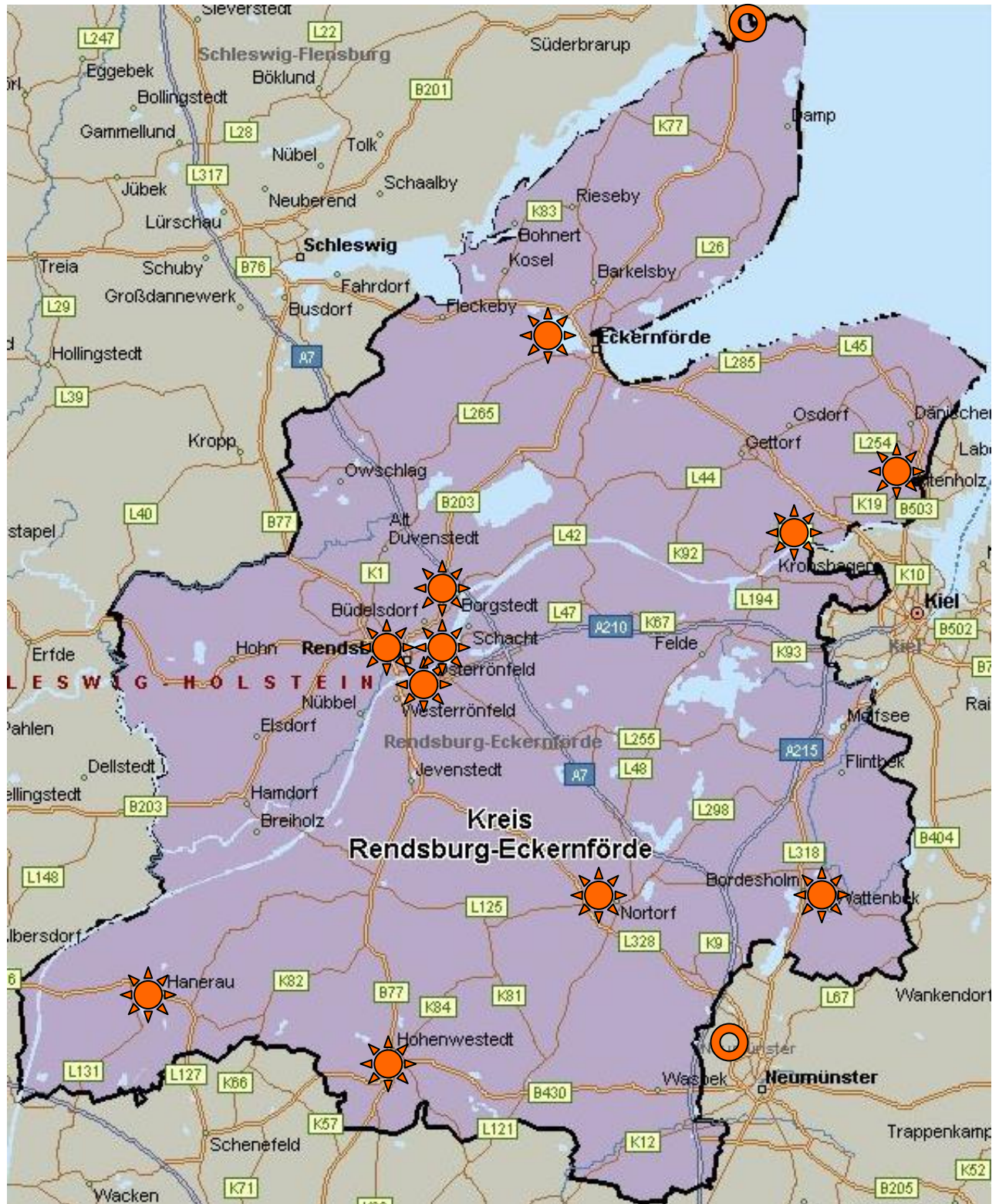
Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang G: Erfassungsmengen Sonstige Wertstoffe in Schl.-Holstein in kg/EW/Jahr

Kreis / kreisfreie Stadt	Altmetalle kg/(E*	Holz kg/(E*a)	E-Schrott kg/(E*a	Kältegeräte kg/(E*	Textilien kg/(E*a	Sonstige kg/(E*a	Summe kg/(E*a)	Summe Mg
ländliche Regionen								
Schleswig-Flensburg	4,5	24,9	7,4	1,9	0,0	1,1	39,7	7.847
Nordfriesland	2,7	15,2	7,6	2,7	0,0	2,7	30,9	5.118
Dithmarschen	2,0	0,5	8,5	1,9	0,0	0,5	13,3	1.791
ländlich dichter besiedelte Regionen								
Steinburg	1,2	9,8	3,8	1,2	0,0	1,0	16,9	2.235
Rendsburg-Eckernförde	4,6	27,1	7,6	1,9	0,0	0,1	41,4	11.152
Plön	0,0	0,0	1,9	1,2	4,6	0,1	7,8	1.047
Ostholstein	1,6	2,1	4,2	1,3	0,0	0,9	10,1	2.070
Herzogtum Lauenburg	0,1	10,9	7,7	1,4	0,5	0,2	20,8	3.894
Hamburger Umland								
Stormarn	4,8	10,9	8,4	1,1	0,7	0,4	26,4	6.072
Segeberg	5,1	15,0	7,7	1,2	5,2	0,7	34,9	9.047
Pinneberg	0,0	0,0	5,1	0,9	0,0	0,1	6,1	1.864
städtische Regionen								
Neumünster	4,0	22,1	2,5	1,3	0,0	0,1	30,1	2.312
Lübeck	1,3	6,4	5,6	0,9	0,1	0,2	14,5	3.058
Kiel	2,5	0,0	8,7	1,2	0,0	0,2	12,5	3.005
Flensburg	2,8	16,3	6,0	1,7	0,0	0,1	26,9	2.386
Schleswig-Holstein	2,5	10,4	6,5	1,4	0,8	0,5	22,2	62.899

Quelle: Abfallbilanz Schleswig-Holstein 2011; im Internet abrufbar unter <http://www.schleswig-holstein.de>

## Anhang H: Übersichtskarte der RH im Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kooperationen



= Recyclinghof der AWR



= Kooperationen mit Nachbarkommunen (Kreis Schleswig-Flensburg, Stadt Neumünster)





<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/043
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	06.08.2013
		Ansprechpartner/in:	Röschmann, Marco
		Bearbeiter/in:	Marco Röschmann
Mitwirkend:		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Entwurf einer Richtlinie des Kreises für die Gewährung von Zuschüssen für die Förderung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung	Beratung	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss beschließt, dass dem Kreistag empfohlen wird, dem als Anlage beigefügten Richtlinienentwurf des Kreises Rendsburg-Eckernförde für die Gewährung von Zuschüssen für die Förderung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten zuzustimmen.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

entfällt

### **2. Sachverhalt:**

Im Rahmen der Einführung eines ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten wurden Haushaltsmittel durch den Kreistag in Höhe von insgesamt 15.000 € im Jahr 2013 zur Verfügung gestellt. Nach Abzug der hierfür benötigten Kosten stehen die restlichen verfügbaren Mittel für die Förderung kultureller Zwecke zur Verfügung. Weitere Mittel, mit denen jedoch nicht zwangsläufig jährlich kalkuliert werden können, können sich aus der Ausschüttung der jeweiligen Geschäftsjahre der Förde Sparkasse sowie aus Budgetüberschüssen ergeben.

Der Ausschuss hat in seiner Sitzung am 13.05.2013 einstimmig beschlossen, dass seitens der Verwaltung ein Richtlinienentwurf zur Förderung der Kulturarbeit im Kreis Rendsburg-Eckernförde erstellt werde.

Vor dem Hintergrund, zukünftig eine Zuschussgewährung nach festgelegten Fördergrundsätzen auf Basis des noch zu erstellenden Kulturkonzeptes vorzunehmen, wurde der beigefügte Richtlinienentwurf als Beratungsgrundlage erstellt. Vorbereitend für das Kulturkonzept hat die Kulturstiftung des Kreises Rendsburg-Eckernförde im Rahmen der Kreiskulturprofilplanung eine Bestandsaufnahme der kulturellen Infrastruktur sowie

Profilworkshops durchgeführt. Weiter wurden bereits die Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der Kultur im Kreis herausgearbeitet. Weiter fanden Themenworkshops statt. Ziel ist schließlich die Verabschiedung eines Kulturkonzeptes im Rahmen einer Kreiskulturkonferenz.

Mit den Förderrichtlinien erfolgen die Vergaben der Zuschüsse an Dritte einheitlich und mit hoher Transparenz; ferner werden damit allgemeine Vorgaben konkretisiert. Der Ausschuss wie auch die Kulturstiftung Kreis Rendsburg-Eckernförde erhalten objektivere Maßstäbe, um über Anträge zu entscheiden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

./.

**Anlage/n:**

Richtlinienentwurf mit Stand vom 31.07.2013

# **Richtlinie des Kreises Rendsburg-Eckernförde für die Gewährung von Zuschüssen für die Förderung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten**

## **1 Allgemeines**

- 1.1** *Der Kreis gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie auf Antrag Zuwendungen für kulturelle Veranstaltungen und Projekte.*
- 1.2** *Über die Anträge auf Förderung nach dieser Richtlinie entscheidet der Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung des Kreises Rendsburg-Eckernförde.*
- 1.3** *Institutionelle Zuschüsse nach dieser Richtlinie werden nicht gewährt.*
- 1.4** *Die Gewährungen von Zuschüssen erfolgen nur im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel oder sonstiger von Dritten für die Vergabe durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde bereitgestellter Mittel.*
- 1.5** *Die Förderung der Kultur im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist eine freiwillige Leistung, auf die kein Rechtsanspruch besteht.*

## **2 Gegenstand der Förderung**

- 2.1** *Der Kreis bezuschusst kulturelle Veranstaltungen insbesondere aus den Bereichen*
  - *Musik, Tanz, Gesang,*
  - *Theater, -gruppen,*
  - *Literatur,*
  - *bildende Kunst / Skulptur,*
  - *Film und Medien,*
  - *Museen und Sammlungen,*
  - *Soziokultur,*
  - *Traditions- und Heimatpflege,**die nach Art und Qualität geeignet erscheinen, das kulturelle Angebot im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu bereichern und ohne öffentliche Förderung nicht oder nur eingeschränkt durchgeführt werden können.*
- 2.2** *Die Projektförderung umfasst Gegenstände und Sachmittel, die unmittelbar für die Ausübung des kulturellen Zwecks des Antragstellers erforderlich sind, z.B. Musikinstrumente, Kostüme, Requisiten, Arbeitsmaterialien, Tonanlagen, usw.*
- 2.3** *Bei Anträgen zur Projektförderung darf mit dem Vorhaben vor Antragstellung noch nicht begonnen worden sein. Ein Rechtsanspruch auf eine spätere Zuschussgewährung besteht nicht. Das jeweilige Projekt muss im Jahr der Zuschussgewährung begonnen werden.*
- 2.4** *Die Förderung eines Projektes ist nur einmalig möglich.*

## **3 Ziele der Förderung**

- 3.1** *Der Kreis unterstützt im Rahmen seiner kulturpolitischen Schwerpunktsetzung Maßnahmen von herausgehobener Bedeutung mit dem Ziel,*

- a) das künstlerische und kulturelle Erbe zu pflegen und zu erschließen,*
- b) den künstlerischen Nachwuchs zu unterstützen,*
- c) die Kinder- und Jugendkultur zu fördern,*
- d) die Breitenkultur zu fördern.*

**3.2** *Das besondere Interesse des Kreises gilt dabei die vorhandenen reichen kulturellen Potenziale und die kulturelle Vielfalt zu bewahren und zu befördern.*

## **4** **Zuschussempfänger**

### **4.1** *Zuschüsse können erhalten:*

- **Alle gemeinnützigen Einrichtungen aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde, die im kulturellen Bereich tätig sind.**
- **Künstlerisch tätige Einzelpersonen und Personenzusammenschlüsse sowie Vereine und Stiftungen aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde mit einer kulturellen Ausrichtung. Dabei sollen insbesondere Initiativen und Aktivitäten von Nachwuchskünstlerinnen und -künstlern gefördert werden.**

**4.2** *Ausdrücklich ausgenommen von einer Kreisförderung nach dieser Richtlinie sind Kommunen, gewerbliche und kommunale Einrichtungen, insbesondere kommerziell geführte Bühnen und Museen.*

## **5** **Voraussetzungen für eine Zuschussgewährung**

**5.1** *Die Zuschussempfänger sollen in der Regel ihren ständigen Wohnsitz oder ihren Sitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde haben.*

**5.2** *Die zu fördernden Maßnahmen müssen einen räumlichen oder fachlich-inhaltlichen Bezug zum Kreis Rendsburg-Eckernförde aufweisen und von kreisweiter, überörtlicher oder regionaler Bedeutung und in besonderem Kreisinteresse sein.*

**5.3** *Darüber hinaus sind erst dann die Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt, wenn der Einsatz von Eigen- und Drittmitteln und die Organisation der beantragten Maßnahmen zu einer sparsamen, möglichst nachhaltigen und wirtschaftlichen Verwendung der Mittel führen sowie eine dem Charakter und dem Zweck der Maßnahme entsprechende Öffentlichkeitsarbeit erfolgt.*

**5.4** *Soweit die oder der Antragsteller von einer anderen Stelle des Kreises Rendsburg-Eckernförde bereits einen Zuschuss zu der Veranstaltung bzw. zu dem Projekt erhalten oder zugesagt bekommen hat, scheidet eine Förderung nach dieser Richtlinie aus.*

**5.5** *Die Maßnahme darf vor der Gewährung des Zuschusses nicht begonnen sein.*

## **6** **Darstellung von förderungsfähigen bzw. nicht förderungsfähigen Kosten**

**6.1** *Förderungswürdige Kosten sind u.a. Ausgaben für:*

- **Honorare und Gagen**

- Werbungskosten für die veranstaltungsbezogene Kulturarbeit bis zu einer Höhe von 10% der Gesamtkosten bei Lesungen, Konzerten, etc. sowie 20% der Gesamtkosten bei Ausstellungen
- Transportkosten
- Bühnenbau
- Versicherungen
- Gebühren für die GEMA und Künstlersozialkasse

## **6.2 Nicht förderungswürdige Kosten sind u.a. Ausgaben für**

- Moderationskosten
- Kosten für Proben
- Betriebskosten (Strom und Heizung), soweit die Veranstaltung im eigenen Haus stattfindet
- Reinigungskosten
- Dekorationen
- Gastgeschenke
- Beköstigungen
- Büromaterialien
- Übernachtungen
- Ausfahrten
- Reisekosten

## **7 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

- 7.1 Die Zuschussgewährung wird im Wege der Anteils-, Festbetrags- oder Fehlbedarfsfinanzierung gewährt.**
- 7.2 Der Zuschuss kann bei Anerkennung einer Förderwürdigkeit maximal 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben des zu fördernden Zweckes betragen.**
- 7.3 Eine Zuschussgewährung durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde kann nur erfolgen, wenn eine mindestens 15%ige Eigenbeteiligung des Zuwendungsempfängers nachgewiesen wird. Eine höchstmögliche Beteiligung Dritter an der Finanzierung der Veranstaltung oder des Projektes ist anzustreben.**

## **8 Verfahren**

**8.1 Zuschüsse werden auf schriftlichen Antrag gewährt, der an den Kreis Rendsburg-Eckernförde, Der Landrat, Fachdienst Regionalentwicklung, Schule und Kultur, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg zu richten ist.**

**8.2 Dem Antrag sind beizufügen**

- eine kurze Selbstdarstellung bei erstmaliger Antragstellung des für die Veranstaltung bzw. das Projekt verantwortlichen Trägers,
- eine Erläuterung der beabsichtigten Maßnahme nebst einer Erklärung, dass damit noch nicht begonnen worden ist, sowie
- ein Kosten- und Finanzierungsplan mit allen voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben. Zuschüsse von Dritten zählen auch zu den Einnahmen.

**8.3 Der Antrag ist grundsätzlich 3 Monate vor Beginn der beabsichtigten Veranstaltung oder des Projektes zu stellen. Anträge, die verspätet oder nach Beendigung des Vorhabens eingehen, können nicht berücksichtigt werden.**

**8.4 Die Bewilligung eines Zuschusses erfolgt nach entsprechender Entscheidung des für Kulturangelegenheiten zuständigen Fachausschusses zweckgebunden durch einen schriftlichen Bewilligungsbescheid nach Genehmigung des Kreishaushaltes für das laufende Kalenderjahr.**

## **9 Verwendungsnachweis**

**9.1 Der Zuschuss darf nur für den im Bewilligungsbescheid genannten Zweck verwendet werden.**

**9.2 Der Zuwendungsempfänger hat die Verwendung des Zuschusses durch einen entsprechenden Verwendungsnachweis nachzuweisen. Der Verwendungsnachweis muss einen zahlenmäßigen Nachweis (Originalbelege) über alle Ausgaben, Einnahmen und Förderungen sowie einen kurzen Bericht über den Verlauf der Veranstaltung bzw. des Projektes oder einen Pressespiegel beinhalten.**

**9.3 Der Verwendungsnachweis ist bis spätestens 3 Monate nach Auszahlung der Mittel beim Fachdienst Regionalentwicklung, Schule und Kultur vorzulegen. Eine Verlängerung der Ausgabefrist kann nur auf Antrag und auch nur in begründeten Ausnahmefällen gewährt werden.**

## **10 Rückzahlungsbestimmungen**

**10.1 Der gewährte Zuschuss ist ganz oder teilweise zurückzuzahlen, wenn**

- eine Veranstaltung bzw. ein Projekt nicht stattgefunden hat bzw. nicht durchgeführt wurde,
- eine mit der Bewilligung verbundene Auflage nicht eingehalten wurde,
- der Zuschuss nicht zweckentsprechend verwendet wurde,
- geförderte Gegenstände und Sachmittel nicht für die Dauer der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer im Eigentum des Antragstellers bleiben,

- vor Ablauf der Zweckbindungsfrist das Eigentum an der geförderten baulichen Maßnahme aufgegeben wird,
- der Zuschussempfänger seine künstlerische bzw. kulturelle Tätigkeit aufgibt,
- die im Antrag aufgeführten Eigenmittel im Rahmen der Abrechnung vermindert werden,
- der Verwendungsnachweis nicht ordnungsgemäß geführt oder nicht rechtzeitig vorgelegt wird,
- die zugrunde gelegten Gesamtkosten laut Finanzierungsplan unterschritten wurden.

## 11 Inkrafttreten

*Diese Richtlinie gemäß Kreistagsbeschluss vom ##.##.#### tritt zum ##.##.#### in Kraft.*

Entwurf mit Stand vom 31.07.2013



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/038
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	30.07.2013
		Ansprechpartner/in:	Röschmann, Marco
		Bearbeiter/in:	Marco Röschmann
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Entwurf einer Satzung des Kreises über die Bestellung einer/eines ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung	Beratung	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt, dass dem Kreistag empfohlen wird, dem als Anlage beigefügten Satzungsentwurf über die Bestellung einer/eines ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten zuzustimmen.

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

#### Entfällt

### 2. Sachverhalt:

Für die Einführung eines ehrenamtlichen Kulturbeauftragten sind Haushaltsmittel durch den Kreistag in Höhe von insgesamt 15.000 € im Jahr 2013 zur Verfügung gestellt worden.

Es sei vorgesehen, den ehrenamtlichen Kulturbeauftragten im Haus der Kulturverbände anzusiedeln. Die hierfür entstehenden Kosten (Büro- und Sachausstattung), die Abgeltung von Kosten für die Inanspruchnahme anteiliger Sekretariatsaufgaben sowie die Aufwandsentschädigung für den ehrenamtlichen Kulturbeauftragten sind aus den bereitgestellten Mitteln von 15.000 € pro Jahr zu decken. Darüber hinaus stehe dann der Restbetrag als Fördermittel für kulturelle Zwecke zur Verfügung.

Weitere Mittel aus der Ausschüttung der jeweiligen Geschäftsjahre der Förde Sparkasse sowie aus Budgetüberschüssen zur Vergabe für kulturelle Maßnahmen stünden auch zur Verfügung, mit denen jedoch nicht zwangsläufig jährlich kalkuliert werden könne.

Der Ausschuss hat in seiner Sitzung am 13.05.2013 einstimmig das Anforderungsprofil für den ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten beschlossen und die Verwaltung gebeten, einen Satzungsentwurf einschließlich einer Entschädigungsregelung für einen ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten zu erstellen.



Auf den als Anlage beigefügten Entwurf einer Satzung des Kreises über die Bestellung einer/eines ehrenamtlichen Kreisbeauftragten für Kulturangelegenheiten mit Stand vom 30.07.2013 wird insoweit verwiesen und dem Ausschuss zur Beratung vorgelegt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

ja

**Anlage/n:**

Satzungsentwurf mit Stand vom 30.07.2013

**Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde  
über die Bestellung einer/s ehrenamtlichen Kreisbeauftragten  
für Kulturangelegenheiten**

Aufgrund des § 4 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde vom [DATUM] folgende Satzung erlassen:

**§ 1  
Rechtsstellung**

- (1) Zur Wahrnehmung der Interessen des Kreises Rendsburg-Eckernförde auf dem Gebiet der Förderung der Kultur wird eine/ein Kreisbeauftragte/r für Kulturangelegenheiten (nachfolgend „Beauftragte/r“ genannt) bestellt.
- (2) Die/ der Beauftragte handelt weisungsunabhängig. Die Beauftragung wird parteipolitisch neutral und überkonfessionell wahrgenommen.
- (3) Sie/ er ist ehrenamtlich tätig. Sie/ er ist kein Organ des Kreises.

**§ 2  
Aufgaben**

- (1) Die/ der Beauftragte pflegt die Beziehungen zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und den im Kreis tätigen Kulturträgern. Sie/ er organisiert mindestens einmal im Jahr eine Konferenz, zu welcher die im Kreis tätigen Kulturträger eingeladen werden. Sie/ er koordiniert Anliegen und Anregungen, die von den im Kreis tätigen Kulturträgern kommen, und leitet diese an die zuständigen Stellen weiter. Sie/ er berät und unterstützt die im Kreis tätigen Kulturträger bei Anträgen, welche eine finanzielle Förderung durch den Kreis und/ oder die Kulturstiftung des Kreises Rendsburg-Eckernförde bezwecken. Sie/ er unterstützt die Organisation und Durchführung von kulturellen Veranstaltungen und sonstigen Kulturangeboten im Kreis, soweit dies möglich und gewünscht ist.
- (2) Sie/ er berät die Organe des Kreises in Angelegenheiten, welche die Kulturpolitik betreffen.
- (3) Sie/ er legt einmal jährlich dem Kreistag einen schriftlichen Tätigkeitsbericht vor.

**§ 3  
Befugnisse**

- (1) Die/ der Beauftragte ist über alle wichtigen Angelegenheiten zu unterrichten, welche die Kulturpolitik des Kreises Rendsburg-Eckernförde betreffen. Ihr/ ihm sind in Angelegenheiten, welche die Beauftragung betreffen, die erbetenen Auskünfte zu erteilen.
- (2) Sie/ er sollte an Sitzungen des Kreistages und des Ausschusses für Schule, Sport, Kultur und Bildung teilnehmen. In dem Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung kann sie/ er das Wort verlangen, wenn die Themen die

Beauftragung betreffen. Zeit, Ort und Tagesordnung der Sitzung sind der/ dem Beauftragten rechtzeitig bekannt zu geben.

- (3) Sie/ er hat das Recht, eigenverantwortlich Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben.

#### **§ 4**

#### **Bestellung; Abberufung**

- (1) Die/ der Beauftragte wird vom Kreistag für die Dauer der Wahlzeit bestellt.
- (2) Die/ der Beauftragte darf nicht in einem Beschäftigungs- oder Dienstverhältnis zum Kreis Rendsburg-Eckernförde stehen.
- (3) Eine Abberufung ist jederzeit auf Antrag durch den Kreistag möglich. Der Antrag auf Abberufung ist inhaltlich zu begründen.

#### **§ 5**

#### **Entschädigung**

- (1) Die/ der Beauftragte erhält eine Aufwandsentschädigung als monatliche Pauschale in Höhe von 150,00 €. Diese Pauschale deckt auch die Fahrtkosten zu den Sitzungen des Kreistages und des Ausschusses für Schule, Sport, Kultur und Bildung mit ab.
- (2) Der Kreis Rendsburg-Eckernförde stellt angemessene Mittel für die Geschäftsbedürfnisse und die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

#### **§ 6**

#### **Verschwiegenheitspflicht**

- (1) Die/ der Beauftragte ist während und nach Beendigung ihrer/ seiner Tätigkeit verpflichtet, über alle ihr/ ihm amtlich bekannt gewordenen Angelegenheiten Verschwiegenheit zu bewahren.
- (2) Sie/ er darf während und nach Beendigung ihrer/ seiner Tätigkeit über Angelegenheiten, die der Verschwiegenheit unterliegen, ohne Genehmigung der Landrätin/ des Landrates weder vor Gericht noch außergerichtlich aussagen oder Erklärungen abgeben.

#### **§ 7**

#### **Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/008
Federführend: FD 2.5 Kommunalaufsicht		Status:	öffentlich
		Datum:	09.07.2013
		Ansprechpartner/in:	Behrens, Klaus
		Bearbeiter/in:	Klaus Behrens
Mitwirkend:		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Beteiligungsverwaltung</b>			
<b>Nordkolleg Rendsburg GmbH</b>			
<b>Anpassung des Betrauungsbeschlusses</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Hauptausschuss	Entscheidung	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

- 1) Der Beschluss des Kreistages Rendsburg-Eckernförde vom 17.12.2012 zur Betrauung der Nordkolleg Rendsburg GmbH zur Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Trägerschaft, des Betriebs und der Erhaltung einer Jugend- und Erwachsenenbildungseinrichtung mit Hauptsitz in Rendsburg und der Förderung der kulturellen Bildung und Kultur im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird nach dem 2. Spiegelstrich in Ziffer IV. Abs. 2 wie folgt ergänzt (Fettdruck):

Ziffer IV. Ausgleichszahlungen

- (2) „Der tatsächliche Ausgleich der zur Ausführung der gemeinwirtschaftlichen Leistung benötigten Kosten erfolgt
- durch Zahlungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde gem. § 11 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung der Nordkolleg GmbH in der Fassung vom 2. Dezember 2011
  - durch die zinslose Gewährung von eigenkapitalersetzenden Darlehen in den Jahren 2004 bis 2011 (ersparte Aufwendung)
  - **durch die Gewährung eines zinslosen und bedingt rückzahlbaren Ertragszuschusses in Höhe von 96.000 Euro zum Ausgleich des Jahresverlustes 2012 (Vereinbarung zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Nordkolleg GmbH vom 18./20.06.2013)**
  - durch den dem Gesellschaftsanteil des Kreises Rendsburg-Eckernförde an der Nordkolleg GmbH entsprechenden Gewinn aus anderen Geschäftsbereichen der Nordkolleg GmbH.“

- 2) Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass
- die Stadt Rendsburg einen gleichlautenden Beschluss fasst und
  - die Betrauung der Nordkolleg Rendsburg GmbH durch den Kreistag Rendsburg-Eckernförde vom 17.12.2012 mittels gesellschaftsrechtlicher Weisung verbindlich umgesetzt wurde.
- 3) Der Kapitalvertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde in der Gesellschafterversammlung der Nordkolleg Rendsburg GmbH wird angewiesen, auf eine gesellschaftsrechtliche Umsetzung der Ergänzung zum Betrauungsakt mittels einer auf einem entsprechenden Beschluss der Gesellschafterversammlung der Nordkolleg GmbH beruhenden Weisung an die Geschäftsführung der Nordkolleg GmbH, die vorstehende Ergänzung verbindlich zu beachten, hinzuwirken.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

entfällt

### **2. Sachverhalt:**

Mit Beschluss vom 17.12.2012 hat der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde die Nordkolleg Rendsburg GmbH mit der Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Trägerschaft, des Betriebs und der Erhaltung einer Jugend- und Erwachsenenbildungseinrichtung mit Hauptsitz in Rendsburg und der Förderung der kulturellen Bildung und Kultur im Kreis Rendsburg-Eckernförde betraut, um eine beihilferechtskonforme Gestaltung der Zahlungen an das Nordkolleg sicherzustellen.

Zur Abdeckung des in 2012 erwirtschafteten Verlustes haben die beiden Hauptgesellschafter der Nordkolleg Rendsburg GmbH, der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Stadt Rendsburg, dieser insgesamt 144.000 € (davon 96.000 € der Kreis Rendsburg-Eckernförde und 48.000 € die Stadt Rendsburg) in Form eines bedingt rückzahlbaren Ertragszuschusses gewährt. Um diesen einmaligen Zuschuss entsprechend den EU-beihilferechtlichen Rahmenbedingungen des sog. Freistellungsbeschlusses gewähren zu können, ist Folgendes zu beschließen:

1. Der Beschluss des Kreistages Rendsburg-Eckernförde vom 17.12.2012 zur Betrauung der Nordkolleg Rendsburg GmbH zur Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Trägerschaft, des Betriebs und der Erhaltung einer Jugend- und Erwachsenenbildungseinrichtung mit Hauptsitz in Rendsburg und der Förderung der kulturellen Bildung und Kultur im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird nach dem 2. Spiegelstrich in Ziffer IV. Abs. 2 wie folgt ergänzt (Fettdruck):

Ziffer IV. Ausgleichszahlungen

- i. (2) „Der tatsächliche Ausgleich der zur Ausführung der gemeinwirtschaftlichen Leistung benötigten Kosten erfolgt

- durch Zahlungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde gem. § 11 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung der Nordkolleg GmbH in der Fassung vom 2. Dezember 2011
- durch die zinslose Gewährung von eigenkapitalersetzenden Darlehen in den Jahren 2004 bis 2011 (ersparte Aufwendung)
- **durch die Gewährung eines zinslosen und bedingt rückzahlbaren Ertragszuschusses in Höhe von 96.000 Euro zum Ausgleich des Jahresverlustes 2012 (Vereinbarung zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Nordkolleg GmbH vom 18./20.06.2013)**
- durch den dem Gesellschaftsanteil des Kreises Rendsburg-Eckernförde an der Nordkolleg GmbH entsprechenden Gewinn aus anderen Geschäftsbereichen der Nordkolleg GmbH.“

2. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass

- die Stadt Rendsburg einen gleichlautenden Beschluss fasst und
- die Betreuung der Nordkolleg Rendsburg GmbH durch den Kreistag Rendsburg-Eckernförde vom 17.12.2012 mittels gesellschaftsrechtlicher Weisung verbindlich umgesetzt wurde.

3. Der Kapitalvertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde in der Gesellschafterversammlung der Nordkolleg Rendsburg GmbH wird angewiesen, auf eine gesellschaftsrechtliche Umsetzung der Ergänzung zum Betrauungsakt mittels einer auf einem entsprechenden Beschluss der Gesellschafterversammlung der Nordkolleg GmbH beruhenden Weisung an die Geschäftsführung der Nordkolleg GmbH, die vorstehende Ergänzung verbindlich zu beachten, hinzuwirken.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

**Anlage/n:**

entfällt