



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/227
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	18.03.2014
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Annika Biederbick
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Kommunales Benchmarking			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung	

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Im Rahmen des Projektes „Kommunales Benchmarking der schleswig-holsteinischen Kreise“ wurde unter anderem der Bereich Schülerbeförderung ausgewählt. Die gebildeten Kennzahlen wurden in dem Bericht 2013 mit einer Pressemitteilung vom Schleswig-Holsteinischen Landkreistag veröffentlicht. Der Bericht 2013 und die Pressemitteilung wurden den Kreistagsabgeordneten sowie den bürgerlichen Mitgliedern per E-Mail am 26.02.2014 zugesandt. Der entsprechende Auszug aus dem Bericht, S. 56 - 58, ist als Anlage beigefügt. In dem Bericht wurden Zahlen und Daten aus den Jahren 2010 bis 2012 verwendet. Die weitere Verfahrensweise besteht darin, die Ergebnisse in den jeweilig zuständigen Fachausschüssen vorzustellen, die ggf. über weitere Maßnahmen und Handlungsvorschläge beraten. Die Ergebnisse aus den Fachausschüssen werden dann im Hauptausschuss zusammen mit dem übrigen Bericht vorgestellt.

Die relevanten Daten für den Ausschuss stammen aus der Teilprojektgruppe 4 – Schulen, in der unter anderem der Bereich der Schülerbeförderung betrachtet wurde.

Bei der Erstellung des Berichts für das Haushaltsjahr 2013 wurden Zahlen des Haushaltsjahres 2012 zu Grunde gelegt, die zu diesem Zeitpunkt bekannt waren. Tatsächlich war das Haushaltsjahr 2012 noch nicht abgeschlossen. Es ist daher zu berücksichtigen, dass erst nach Mitteilung der erforderlichen Daten für den Bericht die eigentlichen Abschlussbuchungen für das vorhergehende Haushaltsjahr 2011 erfolgten. Das bedeutet, dass Verbindlichkeiten für das Haushaltsjahr 2011, die erst im Jahr 2012 in Rechnung gestellt wurden, bis zur Abwicklung der Abschlussbuchungen für das Haushaltsjahr 2011 aus dem Haushalt für 2012 bezahlt wurden. Erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte die Zuordnung der Auszahlungsbeträge für das Haushaltsjahr 2011 zu den Rückstellungen für das Haushaltsjahr 2011.

Die nachträgliche Zuordnung hatte zur Folge, dass sich die Gesamtkosten für das Haushaltsjahr 2012 deutlich reduzierten. Wurde im Benchmarkingbericht für das Haushaltsjahr 2012 von einem Kostensatz zur Schülerbeförderung in Höhe von 740,00 Euro je Schüler ausgegangen, so beträgt der tatsächliche Satz je Schüler 699,00 Euro.

Über einen Zeitraum von drei Jahren (2010 – 2012) gesehen, sind die Kosten im Kreis Rendsburg-Eckernförde in jedem Jahr gestiegen, so wie dies auch in den ebenfalls ländlich strukturierten Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Ostholstein und Steinburg der Fall war.

Durch die Veränderungen in der Schullandschaft wurden einige Schulstandorte aufgrund geringerer Auslastung geschlossen. Dadurch wurden zusätzliche Schülerbeförderungen erforderlich, und es sind künftig längere Fahrtstrecken bis zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart abzudecken. Diese Situation führt zwangsläufig zu höheren Kosten. Hierbei ist jedoch die Kostenersparnis durch Schließung einiger Schulstandorte nicht außer Acht zu lassen.

Des Weiteren ist zu beachten, dass jedes Jahr – stets zum 1. August eines Jahres – die Tarife angepasst werden, so dass zwangsweise automatisch in jedem Jahr eine Kostensteigerung folgt.

Ein Auszug aus dem Bericht 2013 zum kommunalen Benchmarking für den Bereich der Schülerbeförderung ist in der Anlage beigefügt.

Anlage/n:

Auszug aus dem Benchmarkingbericht 2013 mit den Seiten 56 - 58



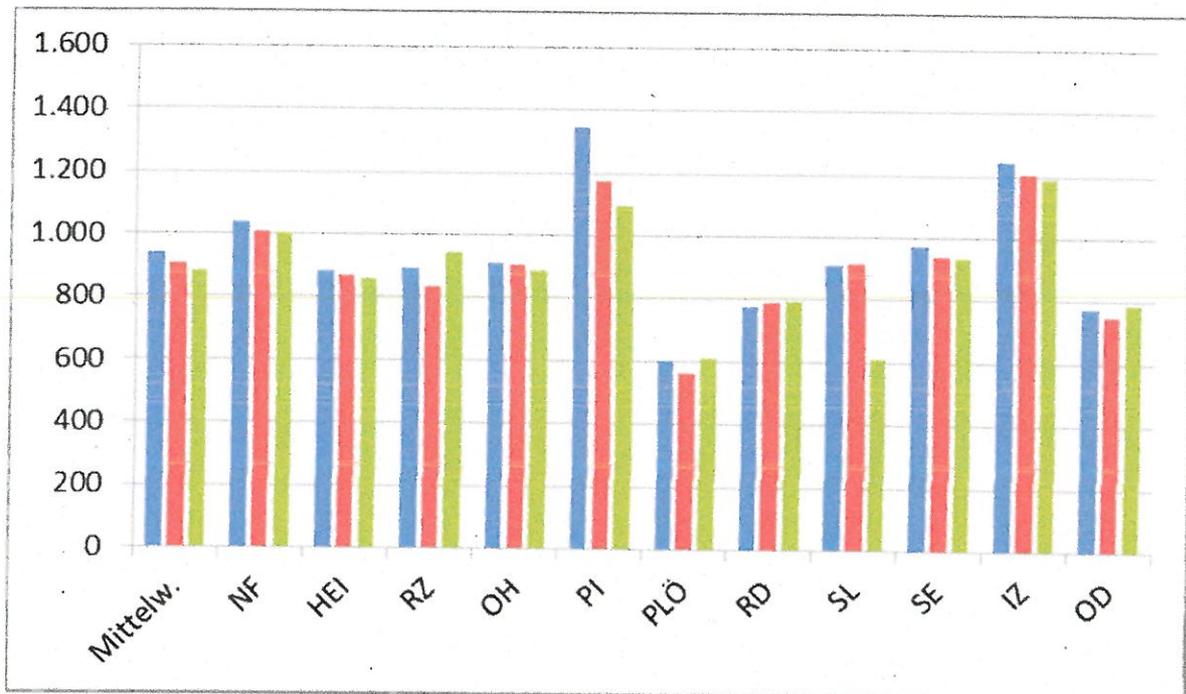
Kommunales Benchmarking
der schleswig-holsteinischen Kreise
Bericht 2013

Die Veränderungen in einem Teil der Kreise zu den Ergebnissen des Vorjahrs begründen sich aus einer Verbesserung der Fallzahlen.

Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis der Schulhausmeister in beruflichen Schulen beträgt 2010 bis 2012 rd. 5 Stellen.

Schüler je besetzte VZ-Stelle Schulsekretariat in beruflichen Schulen

Anzahl der Schüler je besetzte Vollzeitstelle im Schulsekretariat



Die durchschnittliche Stellenanzahl je Kreis im Schulsekretariat in beruflichen Schulen beträgt 2010 bis 2012 rd. 5 Stellen.

Schülerbeförderung

Kurzbeschreibung

In der Schülerbeförderung wurde durch die Teilprojektgruppe das Ziel verfolgt, die Aufwendungen für die Schülerbeförderung transparent zu machen.

Wesentliche Strukturunterschiede und Besonderheiten

Die Kreise beschreiben Wechselwirkungen zwischen der Schülerbeförderung und dem Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Höhe der Aufwendungen für die Schülerbeförderung und den ÖPNV wird u.a. durch folgende Gegebenheiten beeinflusst:

- Strukturelle Unterschiede (Anzahl und Standorte der Schulen, Fläche des Kreises, Anzahl der Schüler, Reiseweiten)
- Veränderungen in der Schullandschaft (Schließung von Standorten)
- Zuschnitt der Tarifzonen und dem damit zusammenhängenden Tarifniveau
- Einzel- und Sonderbeförderung, z.B. per Taxi

Die Ausgestaltung des ÖPNV wird durch die Kreise vorgenommen. Zudem verfügen die am Hamburger Rand (PI, OD, SE, RZ) gelegenen Kreise durch den Hamburgischen Verkehrsverbund über eine andere Infrastruktur. Diesem strukturellen Unterschied wird durch eine nachfolgende Trennung in zwei Vergleichsgruppen Rechnung getragen.

Beschreibung der Schlüsselkennzahl

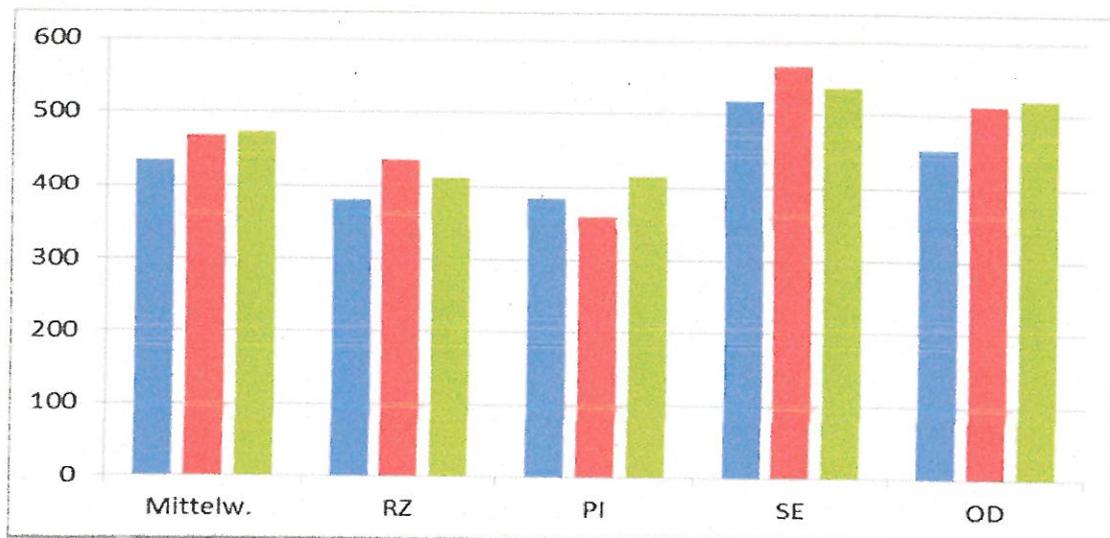
Kennzahl: Aufwendungen je Fahrschüler.

Die Kennzahl bildet ab, wie hoch die Aufwendungen für die Schülerbeförderung je Fahrschüler im Jahr ausfallen. Hierfür wurde die Gesamtsumme der Aufwendungen für die Schülerbeförderung durch die Anzahl der Fahrschüler geteilt.

Aufgrund der o.g. strukturellen Besonderheiten erfolgt eine Trennung zwischen den Kreisen am Rand der Freien und Hansestadt Hamburg und den anderen Kreisen.

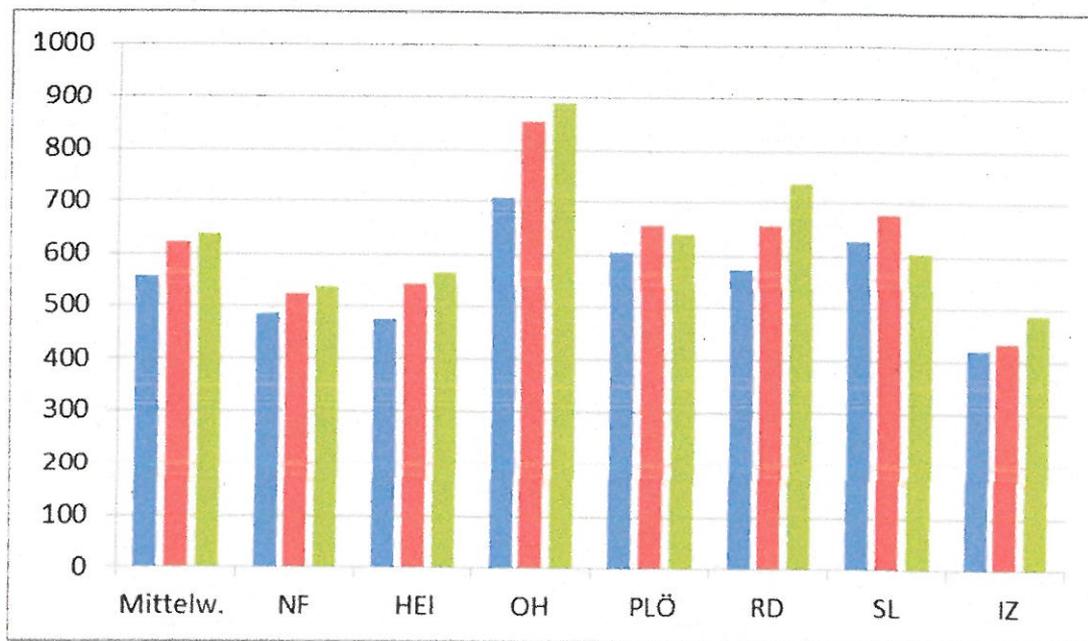
Die nachfolgenden Tabellen und nachfolgenden Grafiken bilden die Ergebnisse der Jahre 2010 bis 2012 in € ab:

Abbildung für die Kreise HH Rand (RZ, PI, SE, OD) 2010 – 2012 in Euro



Aufwendungen Schülerbeförderung je Fahrschüler im Jahr					
Jahr	Mittelw.	RZ	PI	SE	OD
2010	433 €	379 €	383 €	518 €	454 €
2011	468 €	434 €	359 €	567 €	512 €
2012	471 €	412 €	414 €	537 €	522 €

Abbildung für die anderen Kreise (NF, HEI, OH, PLÖ, RD, SL, IZ) 2010 – 2012 in Euro



Aufwendungen Schülerbeförderung je Fahrschüler im Jahr								
Jahr	Mittelw.	NF	HEI	OH	PLÖ	RD	SL	IZ
2010	557 €	486 €	476 €	708 €	606 €	574 €	627 €	421 €
2011	620 €	521 €	542 €	854 €	656 €	656 €	678 €	435 €
2012	638 €	535 €	565 €	889 €	641 €	740 €	605 €	487 €

699,



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/219-001
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	31.03.2014
	Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Maßnahmenplan Barrierefreiheit - Entwurf		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

Finanzielle Auswirkungen:

Mögliche Kostengrößen, die bei der Umsetzung der notwendigen Handlungserfordernisse bzw. im Falle einer Zustimmung zu einzelnen im Maßnahmenplan aufgeführten Projekten entstehen können, sind in Anlage 3 des Maßnahmenplans aufgeführt.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:

Am 23.09.2013 hat der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde den 2. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises für die Jahre 2013 – 2017 beschlossen. In diesem finden sich bereits weitreichende allgemeine Anforderungen für die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume und Einrichtungen, besonders aber der im (zum 01.01.2013 novellierten) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankerten Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV (von begründeten Ausnahmen abgesehen) vollständige Barrierefreiheit herzustellen, widmet sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit diesem gesonderten Plan der Frage von deren Weiterentwicklung während der Laufzeit des RNVP. Die eingehende Behandlung dieses Themas in einem separaten Plan neben dem RNVP liegt zum einen im Umfang der notwendigen Vorarbeiten begründet und zum anderen darin, dass dieser Plan – anders als der RNVP – bis 2017 einer kontinuierlichen politischen Diskussion unterworfen sein soll und auf der Grundlage sich ergebender neuer Erkenntnisse wiederholt Anpassungen erfahren wird.

Im Mittelpunkt des vorliegenden Plans stehen daher die Präzisierung der Anforderungen aus dem RNVP und die Festlegung konkreter Maßnahmen und deren Umsetzungszeitpunkte. Eine Übersicht über die notwendigen Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV

während der Laufzeit des RNVP, inklusive möglichen Kostengrößen, sind in Anlage 3 des Maßnahmenplans Barrierefreiheit benannt.

Insbesondere besteht Beratungsbedarf über die folgenden im Entwurf des Maßnahmenplans vorgestellten Projekte:

- Entscheidung darüber, inwieweit der Kreis Rendsburg-Eckernförde sich selbst finanziell am Ausbauprogramm Haltestellen beteiligt (Kap.3.2.6)
- Entscheidung über das Projekt „vergünstigte Taxibeförderung“ für Menschen mit Behinderungen (Kap.4.1)
- Entscheidung über das Projekt „Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Dritte“ (Kap.4.2)

Die Ergebnisse der Haltestellenerhebung (vgl. Anlage 2a) sind z.T. noch unvollständig. Zurzeit findet noch eine Nachprüfung und Korrektur bestehender bzw. noch fehlender Angaben statt, welche bei in der Summe ca. 1300 Haltestellen bislang noch nicht vollumfänglich möglich war.

Der rot-gedruckte Absatz bezüglich der Frage einer Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen (siehe S.19) ist vorerst nur als Hinweis zu verstehen und erfordert bei entsprechender politischer Beschlussfassung eine Anpassung.

Die in Anlage 3 des Maßnahmenplans (Handlungserfordernisse) aufgeführte Spalte „Finanzierbarkeit“ ist vorerst noch frei, da auch hier die Angaben letztlich abhängig von den politischen Entscheidungen sind.

Anlage/n:

Entwurf Maßnahmenplan Barrierefreiheit, Stand 27.03.2014

Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde

**Maßnahmeplan ergänzend zum 2. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises
2013-2017**

ENTWURF – Stand 27.03.2014

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**Inhalt:**

1	Einführung	1
2	Grundlagen und Rechtsnormen	1
2.1	Barrierefreiheit als wichtiges gesellschaftliches Thema	1
2.2	Barrierefreiheit im ÖPNV	3
2.3	DIN-Normen und technische Richtlinien	4
3	Anforderungen und Maßnahmen im Linienverkehr.....	5
3.1	Fahrzeuge – zukünftige Neubeschaffungen	5
3.1.1	Busse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen (Midibusse, 12-, 15- und 18 m-Wagen)	5
3.1.1.1	Fahrzeugein- und –ausstieg.....	5
3.1.1.2	Fahrzeug-Innenraum	6
3.1.1.3	Fahrzeugäußeres	9
3.1.2	Andere Fahrzeuge.....	10
3.1.3	Busnachrüstung	11
3.1.4	Aufbau eines verlässlichen Niederflur-Busangebotes.....	11
3.2	Haltestellen	12
3.2.1	Wartefläche	12
3.2.2	Möblierung	14
3.2.3	Fahrgastinformation	15
3.2.4	Zuwegung zur Haltestelle.....	15
3.2.5	Im gesamten Haltestellenbereich inkl. Zuwegung.....	16
3.2.6	Ausbauprogamm Haltestellen.....	16
3.3	Fahrgastinformation	19
3.4	Serviceleistungen	20
3.4.1	Fahrschulung.....	20
3.4.2	Unterstützung für betroffene Fahrgäste.....	21
4	Besondere Angebotsformen.....	21
4.1	Vergünstigte Taxinutzung	21
4.2	Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Außenstehende.....	22

Anlagen 1 bis 5

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**Abkürzungsverzeichnis:**

BAB	Bundesautobahn
B&R	Bike & Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen)
BSK	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
DIN	Deutsches Institut für Normung
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz (Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein)
LVKM	Landesverband für körper- und mehrfach behinderte Menschen Schleswig-Holstein e.V.
NF	Niederflur
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**Abbildungsverzeichnis:**

Abb. 1:	ausgeklappte Rampe, Piktogramme (links) und Türöffner	6
Abb. 2:	Türöffner an 2. Tür (Zugang mit Klapprampe)	6
Abb. 3:	Piktogramme an der Fahrzeugfront	6
Abb. 4:	Außenschwingtür und großzügige Mehrzweckfläche gegenüber	7
Abb. 5:	Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; 2 Klappsitze, kontrastreiche Haltemöglichkeiten und Absatzmarkierungen.....	7
Abb. 6:	Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; erschwerte Zugänglichkeit durch Innenschwingtür und Trennscheibe; Halтанforderungstaster links	7
Abb. 7:	ausgeklappter Klappsitz	8
Abb. 8:	Absenkwunschtaster	8
Abb. 9:	Piktogramme am Rollstuhlplatz	8
Abb. 10:	Durch Piktogramme ausgewiesene Sitzplätze für Menschen mit Behinderung.....	8
Abb. 11:	Armlehne in kontrastreicher Farbgebung.....	8
Abb. 12:	klappbare Armlehne	8
Abb. 13:	Bildschirmübertragung des Fahrgastraumes am Fahrerplatz	8
Abb. 14:	Absenkwunschanzeige (Rollstuhlsymbol links unten) beim Fahrer	8
Abb. 15:	Erhabener Haltewunschtaster	8
Abb. 16:	Haltewunschtaster mit Brailleschrift.....	8
Abb. 17/18:	Haltestangen und Stufen/Absätze in kontrastreicher Farbgebung	8
Abb. 19:	kontrastreiche Haltestangen im Gelenk	9
Abb. 20:	markierte Haltemöglichkeit innen.....	9
Abb. 21:	kontrastreiche Innenanzeige	9
Abb. 22:	Frontanzeige in kontrastreicher Farbgebung gelb auf schwarz.....	10
Abb. 23:	Seitenanzeige in kontrastreicher Farbgebung	10
Abb. 24:	Einstiegstür in kontrastreicher Gestaltung	10
Abb. 25:	Niederflur-Kleinbus der Verkehrsbetriebe Kreis Plön.....	10
Abb. 26:	Fahrgastraum des VKP-NF-Kleinbusses	10
Abb. 27:	VKP-NF-Kleinbus: Einstieg mit ausgeklappter Rampe	11
Abb. 28:	Mehrzweckfläche/Rollstuhlstellplatz im VKP-NF-Kleinbus.....	11
Abb. 29:	niederflurgerechter Profil-Bordstein	13
Abb. 30:	geräumige Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren	13
Abb. 31:	Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren, aber beengtem Rad-/Fußwegbereich /konflikträchtiger Radwegführung	13
Abb. 32:	Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren in Eckernförde (mit nachrangiger Nachfrage)	13
Abb. 33/34:	Hochfrequentierte Hochbord-Haltestellen mit Bodenindikatoren und Wartehallen.....	13
Abb. 35/36:	Hochbord und Bodenindikatoren bei beengten Platzverhältnissen	14
Abb. 37/38/39:	Wenig frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum mit kontrastreichem Hochbord sowie Bodenindikatoren und niedriger Aushanghöhe.....	14
Abb. 40/41:	Hochwertige Fahrgastunterstände.....	14
Abb. 42:	Übliche Fahrplanaushänge im Regionalverkehr	15
Abb. 43:	Aushang mit zu kleiner Schrift	15
Abb. 44:	Aushang mit großer Schrift und farblicher Gestaltung	15
Abb. 45:	Aushänge in niedriger Höhe für Rollstuhlfahrer am ZOB Rendsburg	15
Abb. 46:	Auch Vandalismus beeinträchtigt die Leserlichkeit	15

Quellennachweis der Abbildungen:

Abb. 4 und 10: Kieler Verkehrsgesellschaft

Abb. 25, 26, 27 und 28: Verkehrsbetriebe Kreis Plön

Abb. 29: www.nullbarriere.de

Alle übrigen Abb.: Eigene Aufnahmen des Verfassers

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auftragnehmer:

Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel -
Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV

Alexander Müller

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

1 Einführung

Am 23.09.2013 hat der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde den 2. RNVP des Kreises für die Jahre 2013 – 2017 beschlossen. Dort sind bereits in mehreren Kapiteln weitreichende allgemeine zukünftige Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation/-service mit Blick auf die Barrierefreiheit enthalten. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume und Einrichtungen, besonders aber der im (zum 01.01.2013 novellierten) PBefG verankerten Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV (von begründeten Ausnahmen abgesehen) vollständige Barrierefreiheit herzustellen, widmet sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit diesem gesonderten Plan der Frage von deren Weiterentwicklung während der Laufzeit des RNVP. Die eingehende Behandlung dieses Themas in einem separaten Plan neben dem RNVP liegt zum einen im Umfang der notwendigen Vorarbeiten begründet und zum anderen darin, dass dieser Plan – anders als der RNVP – bis 2017 einer kontinuierlichen politischen Diskussion unterworfen sein soll und auf der Grundlage sich ergebender neuer Erkenntnisse (z.B. zur Frage des Umbaus von Haltestellen oder den betrieblichen Möglichkeiten, Fahrten mit Niederflurbussen durchzuführen), wiederholt Anpassungen erfahren wird.

Im Mittelpunkt des vorliegenden Planes stehen die Präzisierung der Anforderungen aus dem RNVP (mit größerer Detailschärfe) und die Festlegung konkreter Maßnahmen und deren Umsetzungszeitpunkte, wie sie das PBefG fordert. Kostengrößen sind in Anlage 3 genannt.

Besonderes Augenmerk gilt dabei zum einen dem Aufbau eines verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrtenangebotes; hierbei geht es um

- die Definition entsprechender Linien mit
- Angabe der verlässlich mit Niederflurbussen angebotenen Fahrtendichte und
- der Einführungszeitpunkte dieser Angebote.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Verlässlichkeit zu, was die eindeutige Kennzeichnung in den Fahrplanauskunftsmedien und zusätzlich Maßnahmen bei außergewöhnlichen Notfällen (d.h. insbesondere, dass anstelle des Niederflurfahrzeugs infolge einer betrieblichen Notlage ein Hochflurfahrzeug kommt oder der Bus ganz ausfällt) erfordert.

Zum anderen gehört ebenso die Festlegung der Weiterentwicklung von barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen zum Kerninhalt dieses Planes, da deren Vorhandensein eine grundlegende Voraussetzung für den Nutzen des Niederflurbuseinsatzes darstellt. Besonders hervorzuheben ist diesem Zusammenhang, dass in den meisten Fällen die Baulast nicht beim Kreis, sondern bei den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden oder beim Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr liegt.

Nicht zuletzt ist auch Gegenstand dieses Planes, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Bereichen Service und Fahrgastinformation festzulegen. Hintergrund hierfür ist der Umstand, dass der volle Nutzen der Barrierefreiheit für Fahrgäste des ÖPNV mit Behinderungen erst dann zum Tragen kommt, wenn die gesamte Reisekette einschließlich der Informationsbeschaffung entsprechende Kriterien erfüllt.

2 Grundlagen und Rechtsnormen

2.1 Barrierefreiheit als wichtiges gesellschaftliches Thema

Am 01.05. 2002 ist das **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)** in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten; im Land Schleswig-Holstein ist am 01.01. 2003 ein analoges **Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (LBGG)** in Kraft getreten. Ziel ist die Beseitigung von

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sowie die Sicherstellung von deren gleichberechtigter Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und einer selbstbestimmten Lebensführung. U.a. auch für den Bereich „Verkehr“ wird dort aus diesem Grunde die Herstellung von Barrierefreiheit gefordert. In § 8 BGG ist dementsprechend geregelt, 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 Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu gestalten oder durchzuführen.

Eine weitere wichtige Norm ist die **UN-Behindertenrechtskonvention** vom 13.12.2006, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundestags- und Bundesratsbeschluss zugestimmt hat. In Art. 9 ist dort gefordert, für Menschen mit Behinderungen „gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information, Kommunikation einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und –systemen sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Räumen offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“. In diesem Sinne wird die Notwendigkeit einer Feststellung und Beseitigung von Barrieren und Zugangshindernissen und -barrieren (namentlich auch für Transportmittel) festgestellt. Gemäß Art. 20 sind Maßnahmen zu treffen, um persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen, indem u.a. selbige gemäß den Wünschen der jeweils Betroffenen hinsichtlich Art und Weise sowie Zeitpunkt zu erschwinglichen Kosten erleichtert wird.

Grundsätzlich ist die Herstellung von Barrierefreiheit, die auch in diesen Rechtsnormen zum Ausdruck kommt, eine Bestandteil der übergeordneten Zielsetzung der **Inklusion** von Menschen mit Behinderungen. Hierunter ist zu verstehen, dass solchen Menschen dieselben Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben einzuräumen sind wie den Nichtbehinderten, ohne ihnen dabei eine Sonderbehandlung angedeihen zu lassen. Für den Bereich des ÖPNV bedeutet dies, dass im allgemein zugänglichen Linienverkehr ausreichende Angebote vorgehalten werden müssen, die Menschen mit Behinderungen ohne fremde Hilfe nutzen können. Die Bundesregierung hat 2011 einen „**Nationalen Aktionsplan**“ zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet, welcher im Hinblick auf den ÖPNV auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen und an deren Erfordernisse angepasste Haltestellen abstellt.

Wie erwähnt, steht bei diesen Rechtsnormen und Selbstverpflichtungen die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im Mittelpunkt. Das statistische Bundesamt hat für 2011 einen Anteil von Schwerbehinderten (Menschen, denen von den Versorgungsämtern eine Behinderungsgrad von 50 und mehr zuerkannt wird) an der Gesamtbevölkerung Deutschlands in Höhe von 8,9% ermittelt. Über 60% hiervon hatten körperliche Behinderungen, dabei 13% an den Armen/Beinen, 12% an Wirbelsäule/Rumpf. 5% waren von Blindheit/Sehbehinderung, 4% von Schwerhörigkeit/Gleichgewichts- bzw. Sprachstörungen betroffen. Bei 24% der Schwerbehinderten wurde der höchste Grad (100) festgestellt. Eine genaue Zahlen über den Anteil von Menschen, für die physische Barrieren (Höhenungleichheiten) ohne fremden Hilfe nicht zu überwinden sind, ist hieraus nicht ableitbar; ein erheblicher Anteil der als schwerbehindert i.o.S. geltenden Menschen dürfte hiervon betroffen sein. Der Abbau physischer Barrieren hilft allerdings einem weit größeren Personenkreis, nämlich **allen in ihrer Mobilität in irgendeiner Weise eingeschränkten Menschen**; hierzu zählen u.a. Mütter/Väter mit Kinderwagen, Reisende mit schweren Gepäckstücken, Menschen beim Einkauf mit größeren Tragetaschen. Ganz besonders dient dies auch der – im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel – immer größer werdenden Zahl älterer Menschen, da mit zunehmendem Alter vielfach die Beweglichkeit nachlässt und deshalb auch die Zahl der Menschen, die sich eines Rollators bedienen, entsprechend den Beobachtungen stetig zunimmt. Unter Berücksichtigung dieser von

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne betroffenen Personengruppen werden Fahrgast- bzw. Bevölkerungsanteile von 20 bis über 30% genannt (Quellen: Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.; Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung/Leitfaden Unbehinderte Mobilität). Aber auch Barrierefreiheitsmerkmale im Hinblick auf Seh- oder Hörgeschädigte sind für Menschen ohne Beeinträchtigungen der Seh- oder Hörfähigkeit von Vorteil: die gute Les- und Hörbarkeit von Fahrgastinformationen und die Anwendung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ (der Umstand, dass visuelle und akustische Informationen zur Anwendung kommen) verbessert die Information, bietet also grundsätzlich einen Gewinn.

2.2 Barrierefreiheit im ÖPNV

Gesellschaftliche Teilhabe ist in der heutigen Zeit untrennbar mit der Möglichkeit der Mobilität verbunden. Somit gilt auch in diesem Bereich, deren Bestandteil der ÖPNV ist, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu ergreifen, was auch in den o.g. Rechtsnormen seinen Niederschlag findet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Personenkreis der Menschen mit Behinderungen in unterdurchschnittlichem Maße über ein privates motorisiertes Verkehrsmittel verfügt und auch angesichts i.d.R. nicht rollstuhlgerechter KFZ nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften hat; somit ist die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel grundlegende Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Daneben gilt auch in diesem Bereich gemäß den oben dargestellten Sachverhalten, dass ein großer Teil der Nutzer von Barrierefreiheit profitiert, weil die Zugänglichkeit zum System ÖPNV erleichtert wird.

Das zum 01.01.2013 in Kraft getretene novellierte **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** beinhaltet auch dementsprechend in § 8 Abs. 3 die Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 (von konkret zu begründenden Ausnahmen abgesehen) für die Nutzung des ÖPNV vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Für Regionale Nahverkehrspläne wird eine Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen entsprechend dieser Zielsetzung gefordert; sie müssen auch Aussagen über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben enthalten und eine frühzeitige Beteiligung von Interessenvertretungen der o.g. Personengruppen ist zu gewährleisten. In § 62 Abs. 2 wird den Ländern das Recht eingeräumt, im Hinblick auf die Verwirklichung der Barrierefreiheit das o.g. Datum zu auf einen späteren Zeitpunkt festzulegen und Ausnahmetatbestände zu bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Voraussetzung ist, dass dieses nachweislich aus ökonomischen oder technischen Gründen unumgänglich ist.

Ergänzend hierzu und in Übereinstimmung mit dem LBGG wurde für Schleswig-Holstein in einer landesweiten Arbeitsgruppe eine **landesweite Checkliste zur Barrierefreiheit in Regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden** verfasst, die unter anderem Orientierung geben soll, welche Aspekte hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit im ÖPNV“ zu beachten sind, und die bei der Beteiligung von Vertretern der Menschen mit Behinderungen im Rahmen der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne heranzuziehen ist.

Auch in der **Verordnung (EU) 181/2011**, die sich mit Fahrgastrechten im Busverkehr befasst, kommt die Zielsetzung der Gleichstellung und Integration von Menschen mit Behinderungen zum Ausdruck. Artikel 1 bestimmt generell das Verbot der Diskriminierung und die obligatorische Unterstützung von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Wesentliche Teile dieser Verordnung betreffen Fernlinienverkehre; generell für Linienverkehre gelten: diskriminierungsfreier Fahrscheinverkauf (ohne Aufpreis), Forderung der Mitarbeiterschulung, Haftung des Verkehrsdienstleisters für Beschädigung von Rollstühlen/anderen Mobilitätshilfen u. Hilfsgeräten, Gewährleistung der Fahrgastinformation und der Unterrichtung über Fahrgastrechte (in zugänglicher Form), Beschwerdemanagement im Hinblick auf Fahrgastrechte sowie Bestimmungen zum Beschwerdeverfahren.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Die **EU-Omnibusrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG)** schreibt seit Februar 2005 verbindlich vor, dass europaweit im Stadtverkehr nur noch Omnibusse zugelassen werden, die für die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Menschen eingerichtet sind. Art. 3 (1) fordert (mindestens) einen Stellplatz für Rollstuhlfahrer. Detaillierte Vorgaben zur Busausstattung werden dort im Anhang gegeben. Übertragung auf nationales Recht hat die Richtlinie bei der **Straßenverkehrszulassungsordnung** gefunden. In § 30d wird dort bestimmt, dass Kraftomnibusse mit mehr als 22 Sitzplätzen (und vorhandenen Stehplätzen), die „die Beförderung auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (Anhang 7 zur vorgenannten EG-VO) entsprechen müssen. Für andere Fahrzeuge, die mit derartigen Einrichtungen ausgerüstet sind, gelten diese Vorschriften entsprechend.

2.3 DIN-Normen und technische Richtlinien

Im Hinblick auf die praktische Umsetzung der Anforderung der Barrierefreiheit sind verschiedene DIN-Normen und technische Richtlinien von Belang. Solche Normen haben keinen verpflichtenden Charakter wie Gesetze oder Verordnungen, sondern stellen Empfehlungen dar, wie eine möglichst optimale Nutzbarkeit des jeweiligen Betrachtungsgegenstands für Menschen mit Behinderungen sichergestellt werden kann, dies allerdings ausführlich und detailreich. Zu beachten ist dabei, dass in diesem Bereich fortlaufend neue Erkenntnisse gewonnen werden, so dass – wie in den vergangenen Jahren schon – die Inhalte der Normen im Detail Veränderungen unterworfen sein können.

Relevanz im Bereich der Bushaltestellen besitzen die DIN-Norm 18040-3 für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (Inhalt: Maße für benötigte Verkehrsräume mobilitätsbehinderter Menschen, Anforderungen zu Information und Orientierung, an Oberflächen, Mobiliar im Außenraum und Wegeketten – Quelle: www.nullbarriere.de) und die DIN-Norm 32984 für Bodenindikatoren/Leitstreifen (Inhalt: Anforderungen an Bodenindikatoren und sonstige Leitelemente: Form, Maße der Profile und erforderlicher Leuchtdichtekontrast, Anordnung der Indikatoren – Quelle www.nullbarriere.de)

Für die Fahrgastinformation ist die DIN-Norm 32975 (bezieht sich auf die Gestaltung von Information im öffentlichen Raum und beschreibt dabei Schriftgrößen, Kontraste¹, Kennzeichnung von Niveauwechseln und Hindernissen – Quelle www.unbehindertmobil.de) und auch die DIN-Norm 32981 (für akustische Signale, beschreibt taktile und akustische Signalgeber bei Straßenverkehrs-Signalanlagen – Quelle www.unbehindertmobil.de) von Bedeutung.

Zusätzlich besitzen im Hinblick auf Internetdarstellungen und -nutzungen die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0 und die Richtlinien für barrierefreie Webinhalte (WCAG, im Internet unter www.w3.org/Translations/WCAG20-de) 2.0 Bedeutung – letztere stellen ausführlich dar, wie Inhalte von Internetseiten zu gestalten sind, damit sie für alle Nutzer grundlegende Eigenschaften wie Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Robustheit erfüllen.

Ferner hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mehrere Werke mit Bedeutung für Barrierefreiheit (im Verkehrsraum) herausgegeben (Quelle www.unbehindertmobil.de):

- RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen),
- EFA 02 (Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs, geht auch auf Haltestellen ein),

¹) Maßgeblich ist der Leuchtdichtekontrast zweier angrenzender Flächen bzw. eines Objektes zu seinem Hintergrund. Formel: $\text{Kontrast} = (\text{Leuchtdichte } 1 - \text{Leuchtdichte } 2) / (\text{Leuchtdichte } 1 + \text{Leuchtdichte } 2)$. Die Leuchtdichte ist das photometrische Maß für das, was das menschliche Auge als Helligkeit wahrnimmt (Quelle: Wikipedia). Folglich kommt es auf gute Hell-Dunkel-Kontrastierung an. Extremwerte des Leuchtdichtekontrastes sind 0 (kein Kontrast), +1 (maximaler Kontrast bei hellem Objekt in dunkler Umgebung) und -1 (maximaler Kontrast bei dunklem Objekt in heller Umgebung). Im Allgemeinen werden für Informationen Kontraste von mindestens 0,7, bei Schwarz-Weiß-Kombinationen von 0,8 gefordert und im Falle von Bodenindikatoren 0,4.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (speziell zum Thema Barrierefreiheit).

3 Anforderungen und Maßnahmen im Linienverkehr

Dieser Abschnitt bildet das Kernstück des vorliegenden Planes. Hier werden zum einen zukünftige Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Serviceleistungen und Informationen, die im RNVP bereits dargestellt wurden, präzisiert auf der Grundlage der Anlagen zur in Kap. 2.2 genannten landesweiten Checkliste sowie der geltenden DIN-Normen. Zum anderen wird der Anforderung aus dem PBefG der Benennung von Maßnahmen mit Umsetzungszeitpunkten mit Blick auf die Verwirklichung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 Rechnung getragen.

3.1 Fahrzeuge – zukünftige Neubeschaffungen

Bereits im RNVP ist festgelegt, dass zukünftig neu beschaffte Busse den Kriterien der Barrierefreiheit entsprechen müssen. Viele dieser Kriterien sind dort bereits aufgeführt und werden nachfolgend noch detaillierter dargestellt. Gemäß RNVP soll der Bestand an im Kreis im Einsatz befindlichen Niederflurbussen von derzeit nahezu zwei Dritteln auf 80% bis zum Ende der Laufzeit des RNVP steigen. Hier ist anzumerken, dass diese Aufstockung ausschließlich im Regionalbusverkehr erfolgen muss und somit dort eine erheblich höhere Steigerungsrate notwendig ist, da die Stadtverkehrsunternehmen bereits jetzt keine Hochflurbusse mehr einsetzen.

3.1.1 Busse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen (Midibusse, 12-, 15- und 18 m-Wagen)

Wie unter 2.2 beschrieben, müssen gemäß StVZO Kraftomnibusse mit mehr als 22 Sitzplätzen (und vorhandenen Stehplätzen), die „die Beförderung auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechen. Daher sind für diese Fahrzeuge die nachfolgend beschriebenen Anforderung bei Neubeschaffungen zu erfüllen.

3.1.1.1 Fahrzeugein- und –ausstieg

- Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise (stufenloser Zugang der Mehrzweckfläche und Behinderten-Sitzplätze) mit maximaler Einstiegshöhe an mindestens einer Fahrzeugtür von max. 32 cm über Fahrbahnniveau,
- Klapprampe (mind. 100 cm breit und 80 cm lang, Belastbarkeit mind. 350 kg) an der 2. Tür und Absenkvorrichtung; alternativ zur Rampe Hublift möglich (mind. 80 cm breit und 1,20 m lang, mit Abrollsicung frontal mind. 10 cm und seitlich mind. 5 cm),
- Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe 85 cm über Bussteigniveau (entspricht max. 1,30 m über Fahrbahnniveau),
- Tastergröße mind. 25 cm², einfach bedienbar mit minimalem Kraftaufwand und optisch kontrastreicher Gestaltung sowie Rückmeldefunktion,
- optisch kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches der Einstiegstür(en) an der Fahrzeugaußenseite,
- einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge,
- ausreichend bemessene Türbreiten:
 - mit Rollstuhlzugang mind. 90 cm (mind. 80 cm zwischen den Handläufen)
 - sonst: Einzeltür mind. 65 cm, Doppeltür mind. 120 cm,
- Piktogramm-Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderung (optisch kontrastreich; Bildzeichengröße mind. 3,6 cm)
- bei automatischer bzw. Zwangsschließung:
 - akustische und optische Warnung während des Schließvorgangs,
 - spezieller Türöffnungstaster für längere Türöffnungszeit inner- und außerhalb des Fahrzeugs (85 cm Höhe über Bussteig bzw. Fahrzeugbodenniveau, 50 cm seitlicher Abstand von Wänden und Einbauten).

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014



Abb. 1: ausgeklappte Rampe, Piktogramme (links) und Türöffner (rechts) an 2. Tür



Abb. 2: Türöffner an 2. Tür (Zugang mit Klapprampe)



Abb. 3: Piktogramme an der Fahrzeugfront

Alle drei Abbildungen Normalwagen (Low Entry) der Autokraft

3.1.1.2 Fahrzeug-Innenraum

- Mindestens 1 Rollstuhlplatz (als Teil der Mehrzweckfläche, die daneben für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren, sperriges Gepäck vorgesehen ist):
 - Anordnung in Längsrichtung,
 - mind. 1,30 m Länge, 75 cm Breite,
 - Manövrierfläche mind. 1,50 m x 1,50 m,
 - Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (Rückhaltelehne mit klappbarer seitlicher Armlehne oder Verankerungs-/Gurtrückhaltesystem),
 - waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrchtung (Höhe 80 – 95 cm) oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrchtung,
 - Kennzeichnung mittels Piktogramm (mind. 4 cm Bildzeichengröße),
 - Halтанforderungstaster in 85 cm Höhe und mind. 50 cm Abstand von Wänden und Einbauten (muss bei mehr als einem Rollstuhlplatz von jedem aus erreichbar sein),
 - aufklappbare Sitzflächen,
- stufenlose Erschließung der Mehrzweckfläche mit Rollstuhlplatz/plätzen und der Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen,
- mind. 90 cm Durchgangsbreite zwischen der Tür mit Rollstuhlzugang und Rollstuhlplatz/Mehrzweckfläche,
- mindestens 2 Sitzplätze, die für behinderte Fahrgäste bestimmt sind:
 - in der Nähe stufenlos zugänglicher Türen,
 - im Blickfeld des Fahrpersonals,
 - dürfen nicht seitlich angeordnet sein,
 - Auszeichnung mit Piktogrammen (optisch kontrastreich, Bildzeichengröße mind. 4 cm),
 - klappbare Armlehnen zwischen Sitzfläche und Gang,
 - von jedem dieser Plätze aus erreichbare Halтанforderungstaster,
 - möglichst Blindenhund-Platz unter oder neben einem dieser Plätze,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung, d.h.
 - sich gut voneinander abhebende Elemente wie Boden, Sitze, Festhaltevorrchtungen, Halтанforderungstaster inkl. optischer Rückmeldefunktion,
 - Markierung von Stufen, Trittkanten und sonstigen Gefahrenbereichen,
- mit Markierung versehene im Fahrgastraum befindliche Scheiben,
- ebene Bodenbeläge aus rutschfesten Materialien sowie Ganglängsneigung zwischen Tür mit Rollstuhlzugang und Rollstuhlplatz max. 8%, Querneigung max. 5%,
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten im gesamten Fahrzeug:

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

- durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Türen zu allen Zielen,
 - möglichst senkrechte Haltestangen an mindestens jedem 2. (Doppel-) Sitzplatz,
 - Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich und bei Gelenkwagen im Gelenkbereich,
- helle, blendfreie und gleichmäßige Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe),
- Halтанforderungstaster mit folgenden Eigenschaften:
- in ausreichend bemessener Anzahl,
 - akustische (angemessene Lautstärke) und optische (Anzeige „Bus/Wagen hält“) Rückmeldefunktion,
 - einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand,
 - Erhabenheit,
- Optische Informationsübermittlung:
- Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel vor der Abfahrt, vor der nächsten Haltestelle von deren Namen,
 - Sicht- und Erkennbarkeit von jedem Sitz- und Stehplatz aus,
 - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen,
 - Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe mind. 4 cm,
 - optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdicht und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. keine Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
 - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
 - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
 - Vermeidung von Laufschriften,
 - ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),
- Akustische Informationsübermittlung:
- Ansage des Namens der nächsten Haltestelle vor deren Erreichen sowie optional Anschlussmöglichkeiten (sofern vorhanden), Fahrtziel, wichtige Zwischenhalte und Störungsinformationen z.B. bei Umleitungen,
 - akustisches Ankündigungssignal vor der Ansage,
 - geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrzeug,
 - verständliche und deutliche Artikulation,
 - Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.



Abb. 4: Außenschwingtür und großzügige Mehrzweckfläche gegenüber (Niederflur-Gelenkwagen der KVG)

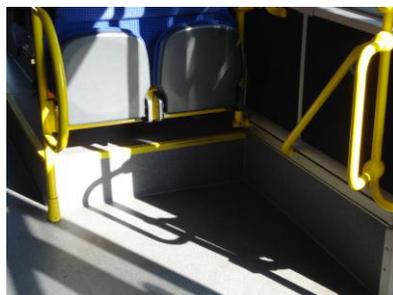


Abb. 5: Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; 2 Klappsitze, kontrastreiche Haltemöglichkeiten und Absatz-Markierungen (Niederflur-Gelenkwagen der Autokraft)

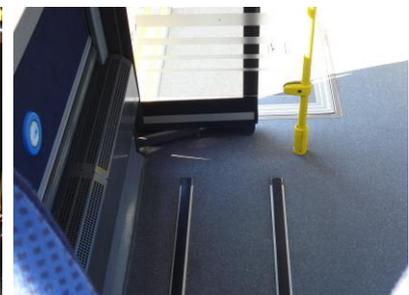


Abb. 6: Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; erschwerte Zugänglichkeit durch Innenschwingtür und Trennscheibe; Halтанforderungstaster links (Low-Entry-Wagen, Autokraft)

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014



Abb. 7: ausgeklappter Klappsitz (Autokraft-Low-Entry-Bus)



Abb. 8: Absenkwunsch-taster innen (Autokraft-Bus)



Abb. 9: Piktogramme am Rollstuhlplatz



Abb. 10: Durch Piktogramme ausgewiesene Sitzplätze für Menschen mit Behinderung (KVG-Bus)



Abb. 11: Armlehne in kontrastreicher Farbgebung (Autokraft-Bus)



Abb. 12: klappbare Armlehne (Autokraft-Bus)



Abb. 13: Bildschirmübertragung des Fahrgastraumes am Fahrerplatz (Autokraft-Bus)



Abb. 14: Absenkwunsch-anzeige (Rollstuhlsymbol links unten) beim Fahrer (Autokraft-Bus)



Abb. 15: Erhabener Haltewunsch-taster (Autokraft-Bus)



Abb. 16: Haltewunsch-taster mit Brailleschrift (oben) (Autokraft-NF-Gelenkbus)

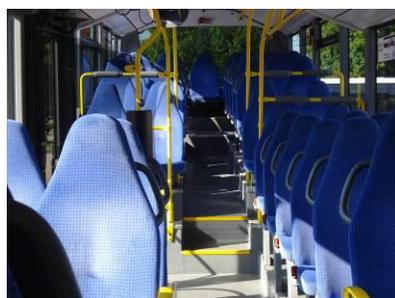


Abb. 17/18: Haltestangen und Stufen/Absätze in kontrastreicher Farbgebung, aber in Abb. 17 (links, Autokraft-Low-Entry-Wagen) viele Sitze ohne Haltestangen, nur mit –kontrastarmem –Haltegriff; Abb.18 Autokraft-NF-Gelenkbus



Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

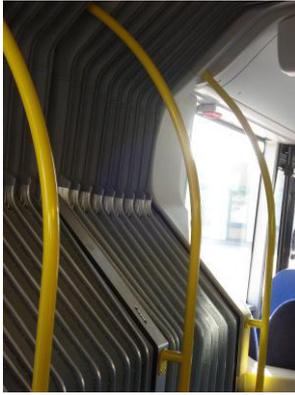


Abb. 19: kontrastreiche Haltestangen im Gelenk (Autokraft-Niederflurgelenkwagen)



Abb. 20: markierte Haltemöglichkeit innen (Autokraft-Bus)



Abb. 21: kontrastreiche Innenanzeige (Autokraft-Bus)

3.1.1.3 Fahrzeugäußeres

- optisch kontrastreiche Gestaltung vorstehender Bauteile (wenn vorhanden),
- optische kontrastreiche Kennzeichnung der Einstiegstür(en),
- optische Informationsübermittlung:
 - Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel, ggf. ergänzt durch wichtige Zwischenhalte an der Front und rechten Flanke des Fahrzeugs,
 - Anzeige der Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Fahrzeugflanke,
 - Zeichen- und Buchstabenhöhe an der Front und am Heck (und der linken Flanke) mind. 17 cm, an der rechten Flanke mind. 10 cm (in Ausnahmefällen, z.B. bei notwendiger Zweizeiligkeit mind. 5 cm),
 - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),
 - optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdichte und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
 - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
 - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
 - Vermeidung von Laufschriften,
 - Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),
- Akustische Informationsübermittlung:
 - Ansage von Liniennummer und Fahrtziel jeweils ankommender/abfahrender Busse an der Haltestelle durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (fahrerinduziert) oder an der Haltestelle (z.B. in DFI integrierte Lautsprecher) (kann in beiden Fällen situationsgebunden erfolgen, also bei Erkennen eines blinden/sehbehinderten Fahrgastes durch den Fahrer bzw. auf Anforderung des Fahrgastes per Knopfdruck),
 - Akustischen Ankündigungssignal vor der Ansage,
 - Geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrgastbereich,
 - Verständliche und deutliche Artikulation,
 - Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014



Abb. 22: Frontanzeige in kontrastreicher Farbgebung gelb auf schwarz (Autokraft-Low-Entry-Wagen)



Abb. 23: Seitenanzeige in kontrastreicher Farbgebung – man beachte die Beeinträchtigung durch Sonnenlicht



Abb. 24: Einstiegstür in kontrastreicher Gestaltung (KVG-Bus)

3.1.2 Andere Fahrzeuge

Im ÖPNV des Kreises sind neben den klassischen Linienbusmodellen auch Kleinbusse mit unter 22 Sitzplätzen und Reisebusse im Einsatz. Auch wenn für diese die in 2.2 dargestellte Bestimmung der StVZO nicht verpflichtend ist, ist unter Beachtung des Stichtages 01.01.2022 grundsätzlich auf Barrierefreiheit zu achten. Konstruktionsbedingt sind Abweichungen von den o.g. Merkmalen möglich.

Bei **Kleinbussen** entfällt ggf. die 2. Tür, so dass der niveaugleiche Einstieg beim Fahrer vorhanden sein muss. Dann entfällt die Notwendigkeit der äußeren Anforderungstaster. Aufgrund der geringen Bodenhöhen und sonstigen Fahrzeugabmessungen **können** die Absenkfunktion entbehrlich, die Höhe der Zeichen der Front- und Heckanzeige auf 10 cm reduziert sein und ggf. die seitliche Anzeige entfallen. Die Positionierung der Frontanzeige kann neben dem Fahrerplatz sein.

Beim Einsatz von **Reisebussen** ist – zumindest bisher – Hochflurkonstruktion typisch. Infolgedessen soll der Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr grundsätzlich minimiert werden und gemäß RNVP auf Strecken, bei denen keine Beförderung von Menschen mit Behinderungen zu erwarten ist, beschränkt werden (Schülerverkehr). Mit Blick auf die Anforderung der Barrierefreiheit im Fernbus-Linienvkehr (§ 42 b PBefG) bietet die Fahrzeug- bzw. Zubehörindustrie Einstiegshilfen für Fahrgäste mit Rollstühlen an. Eine entsprechende Berücksichtigung der im genannten § niedergelegten Bestimmungen bei neu beschafften Fahrzeugen ist daher erforderlich, um die Option zu eröffnen, auch ab 2022 diese noch im Linienverkehr einsetzen zu können.



Abb. 25: Niederflur-Kleinbus der Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP)



Abb. 26: Fahrgastraum des VKP-NF-Kleinbusses

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014



Abb. 27 (links): VKP-NF-Kleinbus:
Einstieg mit ausgeklappter Rampe

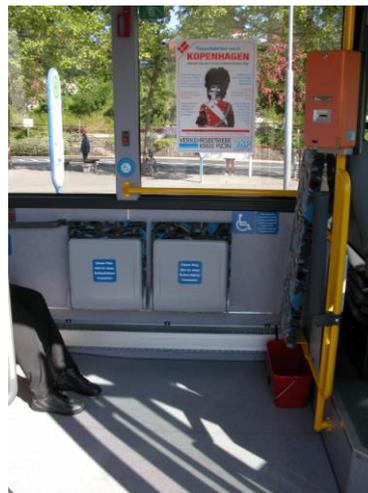


Abb. 28 (rechts):
Mehrzweckfläche/Rollstuhlstellplatz im
VKP-NF-Kleinbus

Taxen (als Linien- oder Anrufangebot) spielen derzeit im Linienverkehr des Kreises nur eine untergeordnete Rolle; meist sind sie an Wochenenden und schulfreien Tagen im Linieneinsatz. Sollten solche Angebotsformen eine Ausweitung erfahren, ist auch hier die Möglichkeit der Beförderung von Menschen mit Behinderungen zu beachten. Allerdings ist hierfür von Belang, ob die unter 4.1 dargestellte Angebotsform eingeführt werden soll; diese bietet ggf. eine ausreichende Ersatzlösung, zumal mit dieser eine Tür-zu-Tür-Beförderung gewährleistet werden kann, was bei Linien- oder Anruftaxen nicht ohne weiteres der Fall ist. In jedem Falle wird eine weitere Verbreitung von für Rollstühle geeigneten Fahrzeugen, wie sie die Fahrzeugindustrie anbietet, im Taxi-Gewerbe des Kreises erforderlich sein – auch im Interesse barrierefreier Linienfahrten zu den o.g. Zeiten. Derzeit sind solche Fahrzeuge auf die Standorte Kiel, Neumünster, Rendsburg, Schacht-Audorf, Eckernförde, Hohenwestedt und Todenbüttel beschränkt (Quelle: www.mobilitaetsportal.info).

3.1.3 Busnachrüstung

Vor dem Hintergrund des Stichtags 01.01.2022 sind Niederflur-Fahrzeuge, die den oben dargestellten Merkmalskatalog nicht komplett aufweisen und (angesichts ihres Baujahres) absehbar dann noch im Einsatz sein werden, umzurüsten.

3.1.4 Aufbau eines verlässlichen Niederflur-Busangebotes

Wie im RNVP dargestellt, soll sukzessive ein verlässlich barrierefreies Fahrtenangebot im ÖPNV des Kreises aufgebaut werden, das auch in den Fahrplantabellen kenntlich zu machen ist (vgl. 3.3). Zunächst soll dabei auf Hauptstrecken ein Grundangebot von zumindest ein bis zwei werktäglichen Fahrtenpaaren die Anbindung an die Zentralorte ermöglichen.

In Anlage 1 wird die zeitliche Abfolge der Maßnahmen bis zum Ende der RNVP-Laufzeit skizziert, so wie sich die Situation aus heutiger Sicht darstellt. Aufgrund der jährlichen und bis 2017 nicht genau vorhersehbaren Änderungen der betrieblichen Notwendigkeiten können sich zukünftig in der Praxis bezüglich der einzelnen Linien Abweichungen hiervon ergeben; das Gesamtvolumen der Ausweitung des Niederflurbuseinsatzes muss dabei jedoch erhalten bleiben. Die wesentlichen strategische Eckpunkte der Konzeption sind:

- a) Kurzfristig (Fahrplanwechsel 2014) sollen auf Hauptlinien (auf denen bereits jetzt mehr als 25% Niederflurbusse verkehren) mindestens zwei, in Ausnahmefällen (bei entsprechend geringem Gesamtangebot) ein Fahrtenpaare/Tag mit Niederflurbussen **sichergestellt** werden. Bereits heute vollständig (Stadt- und Stadt-Umlandverkehre Kiel, Neumünster, Rendsburg, Eckernförde) oder über diese Werte hinausgehend mit Niederflurbussen erfolgende Bedienungen werden dabei erhalten.
- b) Auf einem erheblichen Teil dieser Linien ergibt sich heute schon ein mittlerer Niederflerbus-Anteil von rd. 40%. Hier soll ab Fahrplanwechsel 2015 dieser Anteil auf

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

verlässlich 50% (montags-freitags Schultage, Wochenende/Feier-/Ferientage möglichst 100%) steigen.

- c) Auf den übrigen Hauptlinien aus a) sollen vorgenannte Anteile bis Fahrplanwechsel 2017 erreicht werden.

Im Hinblick auf Nebenlinien werden ergänzend hierzu die Bedarfe im Schülerverkehr (Schüler im Rollstuhl) jährlich von der Kreisverwaltung ermittelt und an die Unternehmen weitergeleitet, so dass diese auch dort entsprechend Niederflur-Busse einsetzen. Ansonsten ergeben sich für die Nebenlinien Niederflur-Angebote als Ergebnis der Fahrzeugumlaufplanung. Beide Fälle können nicht vorab genau prognostiziert und somit nicht in der Anlage 1 ausgewiesen werden, sind aber seitens der Unternehmen je Fahrplanperiode zu ermitteln, um auch diese in den Auskunftsmedien ausweisen zu können.

Für die Verlässlichkeit der Angebote ist bedeutsam und daher zwingend erforderlich, dass für Fälle, in denen entgegen der Planung und veröffentlichter Ausweisung in den Fahrplanmedien ein Hochflur- anstelle eines Niederflurfahrzeugs zum Einsatz kommt, eine Ersatzlösung (z.B. Behinderten-Taxi) vorgehalten wird, ergänzt um Verhaltenshinweise für solche Fälle für betroffene Fahrgäste (siehe 3.3).

3.2 Haltestellen

Damit der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge seinen vollen Nutzen entfalten kann, ist von herausragender Bedeutung, auch die Haltestellen barrierefrei zu gestalten, denn barrierefreie Fahrzeuge und entsprechend angepasste Haltestellen sind zwei elementare, sich gegenseitig ergänzende und wechselseitig notwendige Komponenten für einen barrierefreien ÖPNV; anderenfalls ist die Zugänglichkeit des Busses insbesondere für Menschen mit Behinderungen nur erschwert bzw. gar nicht möglich, so dass der durch die Verkehrsunternehmen zu tätige Aufwand ins Leere läuft. Zudem bietet sich hier die Möglichkeit, die als „Visitenkarte des ÖPNV“ fungierende Haltestelle modern und kundenfreundlich zu präsentieren. Bei einer vollständig barrierefrei gestalteten Haltestellenanlage sind alle Bereiche – Zuwegung, Wartefläche, Möblierung und Fahrgastinformation – zu betrachten. Die einzelnen Gestaltungsmerkmale für die jeweiligen Bereiche sind nachfolgend aufgeführt. Sie sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen an Bushaltestellen zukünftig zu berücksichtigen. Vorstellungen des Kreises für ein hiervon unabhängiges Ausbauprogramm nach Prioritäten ist unter 3.2.6 in Verbindung mit den dort genannten Anlagen dargestellt; das weitere Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung muss mit den Straßenbaulastträgern abgestimmt werden.

3.2.1 Wartefläche

- Bordsteinhöhe:
 - im Stadtverkehr 18 cm,
 - im Regionalverkehr 16 oder 18 cm, zumindest entsprechende Erhöhung im Bereich der 2. Bustür: Breite mind. 2 m, Tiefe mind. 2,50 m, Anrampung flach (max. 6%) und nicht im Türbereich,
- Freihaltung von Einbauten, Möblierungen oder sonstige Hindernisse in einem Streifen von 1,50 m parallel zum Bordstein im gesamten Haltestellenbereich,
- im Bereich der 2. Bustür Freiraumfläche 1,50 m Breite x 2,50 m Tiefe (wegen Platzbedarfs für fahrzeugseitige Klapprampe),
- Ausstattung mit Bodenindikatoren:
 - Warnstreifen parallel zur Bordsteinkante (in Bordsteine integriert²),

²) bewährt haben sich hier Profil-Bordsteine wie z.B. „Kasseler Sonderbord“: Dieser Bordstein bietet an der Oberseite eine breite, rautengenoppte Trittfläche, so dass die Trittsicherheit hoch ist, eine gute Abgrenzung zur Fahrbahn gewährleistet wird und diese ertastet werden kann. Die (fahrbahnseitige) Anlauffläche ähnelt in ihrem Profil dem Reifenquerschnitt und ist besonders glatt, was die Reifen des Busses schont; ferner ist der Bordstein verschiebesicher und widerstandsfähig gegen Frost und Tausalz. Selbstverständlich erfüllt er die Höhenanforderung zum niveaugleichen Einstieg in (abgesenkte) Niederflurbusse.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

- Auffindestreifen (Rippenplatten, Rippenausrichtung parallel zum Bordstein!) quer zum Gehweg über gesamte Gehwegbreite, Tiefe 90 cm, Positionierung passend zum Auffinden der vorderen Bustür,
 - Leitstreifen (Rippenplatten, 30 cm breit) parallel zum Bordstein, Abstand von Bordsteinkante 60 cm,
 - Bei Haltestelle ohne Verbindung zum Gehweg: Standort-/Einstiegszonenmarkierung
- Bodenindikatoren müssen optisch und taktil kontrastreich oder mit Begleitstreifen versehen sein,
 - keine Hindernisse in weniger als 60 cm Entfernung von den Bodenindikatoren,
 - Bodenfläche befestigt, mit ebenem, rutschfesten Belag,
 - keine Stufen, Schwellen oder Spalten über 3 cm bzw., wenn vorhanden, mit taktil wahrnehmbarer u. optisch kontrastreicher Markierung versehen,
 - Führung von Radwegen, wenn vorhanden, konfliktfrei, d.h. nicht über Warteflächen bzw. zwischen dieser und Bordstein.



Abb. 29: niederflurgerechter Profil-Bordstein (aus www.nullbarriere.de)



Abb. 30: geräumige Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren (in Kronshagen, auch Abb. 31)



Abb. 31: Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren, aber beengtem Rad-/Fußwegbereich/konfliktträchtiger Radwegführung



Abb. 32: Hochbord-Haltestelle mit Bodenindikatoren in Eckernförde (mit nachrangiger Nachfrage)



Abb. 33 (links)/ Abb. 34 (rechts): Hochfrequente Hochbord-Haltestellen mit Bodenindikatoren und Wartehallen (Abb. 33 in Eckernförde, Abb. 34 in Rendsburg)



Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Abb. 35/ Abb. 36: Hochbord und Bodenindikatoren bei beengten Platzverhältnissen (in Eckernförde) – Aufmerksamkeitsfeld fehlt hier



Abb. 37/ Abb. 38/ Abb. 39: Wenig frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum mit kontrastreichem Hochbord sowie (rechts/Abb. 39) Bodenindikatoren und niedriger Aushanghöhe (alle im Gemeindegebiet Schinkel)

3.2.2 Möblierung

- Unterstand,
- transparente Unterstand-Wand auf der Seite, von der der Bus kommt (Sichtbeziehung!),
- Vorhandene transparente Flächen (z.B. Unterstand-Glaswände) entspiegelt und mit 2 horizontalen Sicherheitsmarkierungen versehen; deren Höhe über Boden: 40 – 70 und 120 – 160 cm; sie müssen optisch kontrastreich sein,
- Sitzgelegenheit, Höhe der Sitzfläche 48 bis 50 cm, waagerechte Lage, mit Rückenlehne und Armlehne, Ausstattung mit Sockel (mind. 3 cm Höhe) oder Tastleiste (max. 15 cm Höhe über Boden), Position der Sitzgelegenheit nicht unterhalb der Fahrgastinformationsaushänge,
- generell optisch kontrastreiche Gestaltung der Einbauten und Objekte,
- Beleuchtung (gleichmäßig, blendfrei!).



Abb. 40 (links)/ Abb. 41 (rechts): Hochwertige Fahrgastunterstände in Eckernförde (Abb. 40) und Krons-hagen (Abb. 41) – Markierung der Scheiben hier schwer erkennbar; zu beachten ist in Abb. 40 die Lücke der Sitzbänke unter dem Info-Aushang für Rollstuhl- und Rollatornutzer



Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

3.2.3 Fahrgastinformation

- mindestens Fahrplan (mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen, z.B. Bus kommt nicht oder es kommt statt planmäßigem Niederflur- ein Hochflurfahrzeug),
- Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,40 m,
- mind. 1,50 m x 1,50 m Bewegungsraum vor dem Aushang,
- Gute Lesbarkeit (Schriftgröße³, Kontraste, Deutlichkeit) nach DIN-Norm 32975



Abb. 42: Übliche Fahrplan-aushänge im Regionalverkehr (Autokraft): Gut lesbar, aber unterhalb des Standards der DIN-Norm 32975



Abb. 43: Aushang mit zu kleiner Schrift (am ZOB Rendsburg)



Abb. 44: Aushang mit großer Schrift und farblicher Gestaltung (Stadtverkehr Eckernförde)



Abb. 45: Aushänge in niedriger Höhe für Rollstuhlfahrer am ZOB Rendsburg/Fa. Sievers



Abb. 46: Auch Vandalismus beeinträchtigt die Leserlichkeit (gesehen in Eckernförde)

3.2.4 Zuwegung zur Haltestelle

- Zugänglichkeit darf nicht ausschließlich über Treppen vorhanden sein,
- keine Stufen/Schwellen mit mehr als 3 cm,
- Mindestbreite der Zuwegung 1,80 m,
- bei zum Erreichen der Haltestelle notwendiger Fahrbahnüberquerung Bordsteinabsenkung (auf max. 3 cm).

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

3.2.5 Im gesamten Haltestellenbereich inkl. Zuwegung

- Kopffreiraumhöhe von mind. 2,25 m,
- Neigungen in Längsrichtung max. 4%, Querrichtung max. 2%.

Obige Liste spiegelt die Idealvorstellung wider. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen können abweichende Lösungen bezüglich der Abmessungen und Ausstattung der Haltestelle erforderlich sein; zunächst ist jedoch zu prüfen, inwieweit durch Aufhebung einer Busbucht, Bau eines Haltestellenkaps (v.a. bei fahrbahnbegleitendem Parken) oder auch durch örtliche Verlegung des Haltestellenstandorts die notwendigen Maße verwirklicht werden können. **In jedem Fall ist darauf zu achten, dass bei Zuwegungen und Wartebereichen die Abmessungen und das Freihalten von Hindernissen eine Zugänglichkeit des Busses für Rollstuhlfahrer bei ausgeklappter Rampe gewährleisten.** Teilweise bei niederflurbusgerechten Haltestellen vorzufindende Gesamttiefen des Einstiegsbereiches von 1,40 m sind diesbezüglich angesichts von mind. 80 cm Klapprampenmaß (es verbleiben max. 60 cm Freiraum!) eindeutig zu gering bemessen und entwerten durch mangelnde Nutzbarkeit die getätigte Investition. Ggf. sollte seitens der Bauverwaltungen in entsprechenden Fällen im Vorfeld der Baumaßnahme Rücksprache mit Behindertenvertretern gehalten werden.

Weiterhin sind Anpassungen dann angezeigt, wenn es sich um Haltestellen mit vernachlässigbarer Bedeutung für Zustiege handelt; dies ist besonders kurz vor Linienendpunkten in Außenbezirken/ländlichen Gebieten häufig der Fall. Hier können Fahrgastunterstände und Bodenindikatoren (v.a. Warnstreifen an der Bordsteinkante) entbehrlich sein.

3.2.6 Ausbauprogramm Haltestellen

Wie einleitend zu 3.2 erläutert, bilden zur Herstellung der Barrierefreiheit des Busverkehrs der Einsatz entsprechender Fahrzeuge und das Vorhandensein barrierefreier Haltestellen, die von diesen bedient werden, zwei sich ergänzende Komponenten. Daher sollen grundsätzlich die skizzierte Weiterentwicklung barrierefreier Fahrtenangebote und notwendige Ausbaumaßnahmen an Haltestellen aufeinander abgestimmt sein. Vor diesem Hintergrund wurde eine Erhebung des Bestandes im Hinblick auf die Erfüllung von Kriterien der Barrierefreiheit im Haltestellenbereich vorgenommen; deren Durchführung erfolgte größtenteils durch die örtliche Ebene bzw. durch den Kreis. **Angesichts von einer Haltestellenanzahl im Kreisgebiet im Bereich von 2.000 und der Tatsache, dass auch bei der Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrtenangebote während der Laufzeit des Planes aufgrund der Bedarfssituation die verdichteten Bereiche und Hauptverbindungen priorisiert verfolgt werden, erfolgte eine teilweise Beschränkung auf solche Bereiche;** die übrigen Gebiete wie auch noch in Einzelfällen durchaus vorhandene Unklarheiten bei den erhobenen Haltestellen müssen in einem weiteren Schritt abgearbeitet werden.

Allgemein konnte in diesem Rahmen festgestellt werden, dass etwa 20% der insgesamt rd. 1.300 erhobenen Haltestellen zumindest über einen erhöhten Bordstein oder taktile Elemente verfügen (wobei eine Messtoleranz von 2 cm gegenüber der mindestens erforderlichen Bordsteinhöhe von 16 cm berücksichtigt wurde, so dass diese Zahl alle Haltestellen, für die eine Bordsteinhöhe von 14 cm angegeben wurde, sowie diejenigen, die auch – jedoch selten – ohne erhöhten Bordstein taktile Elemente aufweisen, umfasst). Der mit taktilen Elementen ausgestatteten Anteil liegt bei lediglich rd. 9%. Dabei ist anzumerken, dass zum einen – auf der Basis der in die Erhebung einbezogenen Haltestellen – die vorhandenen derart gestalteten Anlagen in überdurchschnittlichem Maße in den Städten bzw. in von stadtbusartigen Verkehrsangeboten bedienten Bereichen zu finden sind. Zum anderen befinden sich die nicht in die Erhebung einbezogenen Haltestellen zumeist außerhalb der verdichteten Räume bzw. gut ausgebauten Verkehrsachsen, wo erfahrungsgemäß die Haltestelleninfrastruktur unterdurchschnittlich ist. Somit dürften die genannten Werte, bezogen auf das gesamte Verkehrsnetz, noch merklich zu hoch liegen.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung in obigem Sinne ausgebauter Haltestellen gibt es deutliche Unterschiede. Besonders in der Stadt Eckernförde findet sich bereits eine große Anzahl an angepassten Haltestellen, die sich auch in vielen Fällen durch die Ausstattung mit taktilen Elementen, Wartehallen, Sitzgelegenheiten, gut lesbarer Fahrgastinformation u.ä. sowie kontrastreicher Gestaltung auszeichnen; im eher ländlich geprägten Raum ist der ZOB Nortorf ähnlich hochwertig ausgestattet. In der Kreisstadt Rendsburg gibt es ebenfalls einen beträchtlichen Anteil von Haltestellen mit relativ hohem Bordstein, jedoch handelt es sich dabei offenkundig meist um Anlagen älterer Bauart, die (noch) nicht speziell unter dem Aspekt der Barrierefreiheit gestaltet wurden. So liegen die Bordsteinhöhen in diesen Fällen meist im Bereich 12-14 cm und Bodenindikatoren (und z.T. weitere Barrierefreiheits-Merkmale) fehlen. Neuere, erkennbar nach Maßgabe der Barrierefreiheitsanforderungen gestaltete Haltestellen sind dort nur in begrenztem Umfang vorhanden. Außerdem wurde in der Erhebung dort auch nicht selten eine schlechte Lesbarkeit der Info-Aushänge und eine Anbringung der Sitzmöglichkeit unter diesen (hinderlich für Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator) festgestellt. – Für weitere größere Kommunen bzw. Stadtrandgemeinden kann festgehalten werden, dass es in Büdelsdorf, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Altenholz, Kronshagen, Melsdorf, Molfsee, Flintbek, Bordesholm, Padenstedt und Wasbek (in unterschiedlichen Anteilen) niederflurbusgerechte Haltestellen gibt, allerdings ist die Ausstattung mit taktilen Elementen je Gemeinde sehr verschieden; zudem besteht hinsichtlich anderer Ausstattungsmerkmale häufig Nachbesserungsbedarf. Auch im ländlichen Raum haben erhöhte Bordsteine durchaus eine gewisse Verbreitung gefunden, taktilen Elemente sind jedoch nur in wenigen Fällen (in den Gemeinden Jevenstedt, Schinkel, Schwedeneck und Todenbüttel) verbaut worden; sonstige wichtige Barrierefreiheits- und Komfortmerkmale finden sich ebenfalls in sehr unterschiedlichem Maße. Auch in den letztgenannten Bereichen gibt es z.T. Haltestellen älterer Bauart mit vergleichsweise hohen Bordsteinen, systemimmanent auch hier ohne weitere Barrierefreiheits-Eigenschaften.

Anzumerken ist, dass bei einem nicht zu vernachlässigenden Teil auch im Prinzip hochwertig barrierefrei gestalteter Haltestellen die Mindestmaße der Bewegungsräume in Höhe der 2. Bustür, vor den Info-Aushängen und bei der Zuwegung nicht eingehalten sind, was dann die Zugänglichkeit des Busses für Rollstuhlfahrer zumindest erschwert; vielfach verlaufen auch Radwege zwischen Wartebereich und Bordstein, so dass diese von ein- und aussteigenden Fahrgästen gequert werden müssen (Gefährdungspotenzial). Es ist allerdings einzuräumen, dass in solchen Fällen die räumlichen Bedingungen des Straßenraums und der benachbarten Grundstücke und Gebäude großzügigere Lösungen nicht ohne weiteres zulassen (vgl. hierzu auch Erläuterung nach Kap. 3.2.5.) – Wenig bis gar nicht vorzufinden ist eine Ausstattung der Sitzgelegenheiten mit Armlehnen und Tastleisten oder Sockeln; auch eine insgesamt kontrastreiche Gestaltung von Objekten bzw. Einbauten ist bisher oft nicht verwirklicht (außer in Eckernförde). Außerhalb dichter bebauter Siedlungsbereiche ist überdies oft eine erschwerte Zugänglichkeit des Info-Aushangs anzutreffen, da dieser am Haltestellenmast angebracht ist, selbiger aber durch natürlichen Boden (Wiese) von der befestigten Wartefläche getrennt steht.

Eine Auflistung der vorhandene Haltestellen mit erhöhtem Bordstein (ab angegebenen 14 cm, vgl. oben) bzw. taktilen Elementen, ergänzt um Anmerkungen zu weiteren Barrierefreiheitsmerkmalen, findet sich in Anlage 2a.

Die Erhebungsergebnisse zeigen, dass im Hinblick auf barrierefreie Haltestellen umfangreicher Handlungsbedarf besteht, auch in denjenigen Bereichen, die bei der Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrtenangebote Priorität genießen. Angesichts der erheblichen Investitionen, die je Haltestellenumbau erfahrungsgemäß schnell eine Größenordnung von mindestens 30.000 Euro erreichen oder sogar übersteigen (in der Landeshauptstadt Kiel wird beim dort üblichen Standard teilweise mit bis zu 50.000 Euro kalkuliert), ist es unmittelbar einsichtig, dass auch hier Prioritäten gesetzt werden müssen.

Die nachfolgend skizzierten Überlegungen stellen dabei die prinzipiellen Vorstellungen des Kreises, korrespondierend mit der Weiterentwicklung des Einsatzes

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

von Niederflurbussen dar; diese sind mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern abzustimmen.

In den **Städten** und **von stadtbusartigen Angeboten bedienten Gemeinden** ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen bereits heute durchweg gängige Praxis; zudem wird hier aufgrund der Bevölkerungsstärke und Nachfrageintensität auch erhöhter Bedarf gesehen, so dass ein Mindestmaß an flächendeckender Erschließung sicherzustellen ist. Infolgedessen sollte hier bezüglich des barrierefrei ausgebauten Anteils bis 2017/18 in jeder betroffenen Kommune eine Quote von ca. 50% aller im besiedelten Bereich gelegenen Haltestellen erreicht werden. Auch in **sonstigen größeren Gemeinden** soll in Abhängigkeit von der Bedienungsqualität ein Mindestmaß an Flächenerschließung verwirklicht werden. In den **ländlichen Gebieten** sollten in diesem Zeitraum zumindest in allen Gemeinden mit über 1.000 Einwohnern entsprechende Haltestellen vorhanden sein, soweit sie an den Linien, die zumindest mit einem verlässlichen Grundangebot an Niederflurbus-Fahrten bedient werden, liegen (was i.d.R. der Fall ist).

Maßgebend für die Auswahl der umzugestaltenden Haltestellen sind dabei:

- Frequentierung insgesamt bzw. Zentralität innerhalb der Ortslage,
- Nähe zu für Senioren oder Menschen mit Behinderungen wichtigen Einrichtungen,
- Verknüpfung zum SPNV,
- Bedienungshäufigkeit.

Eine aus vorstehenden Kriterien abgeleitete vorschlagsweise Aufstellung der aus Sicht des Kreises im genannten Zeitraum auszubauenden Haltestellen findet sich in Anlage 2b. Grundsätzlich sollten dabei beide Fahrtrichtungen derselben Haltestelle ausgebaut werden/sein. Bezüglich der Dringlichkeit der Ausbaunotwendigkeit ist auch der jetzige bauliche Zustand von Bedeutung; hier spielt neben der allgemeinen baulichen Qualität eine Rolle, dass nach Auskunft des BSK auch an der modernen Standard-Bordsteinhöhe von 12 cm bei abgesenktem Bus und ausgeklappter Rampe eine Zugänglichkeit für Rollstühle möglich ist, sofern genügend Manövrierraum vorhanden ist, wengleich hiermit keine Barrierefreiheit gegeben ist.

Es bleibt den örtlichen Straßenbaulastträgern selbstverständlich unbenommen, Abweichungen hiervon aufgrund der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (bauliches und verkehrliches Umfeld, besondere Bedarfssituationen) vorzunehmen, wobei jedoch ein gänzlicher Verzicht unterbleiben sollte, sowohl was die Herstellung einer barrierefreien Zu- und Ausstiegsmöglichkeit im entsprechenden Gebiet an sich als auch ihre Herstellung in beiden Fahrtrichtungen betrifft (Hin- und Rückfahrt muss für Menschen mit Behinderungen möglich sein).

Zur Kosteneinsparung kann es je nach Haltestellenfrequentierung zumindest im ländlichen Raum sinnvoll sein, ähnlich der Praxis an U-Bahnsteigen in Hamburg nur einen bestimmten Bereich (Höhe 2. Bustür) mit Bordsteinerhöhung zu versehen (vgl. 3.2.1). Voraussetzung hierfür ist eine Haltestellengeometrie, die eine passgenaue Anfahrt des Busses ermöglicht und ein vorhandener Bordstein in ausreichender Höhe (mind. 10 cm), um in diesem Fall unumgängliche Neigungsflächen im Wartebereich in der Größe zu begrenzt zu halten (bei einem Übergang von 10 auf 16 cm entsteht bei 4% Neigung bereits eine sich jeweils über 1,50 m Länge erstreckende Neigungsfläche), insbesondere deren Erstreckung auf die Bereiche weiterer Türen des Busses zu vermeiden.

Zusätzlich zu dem vorstehend skizzierten Umbauprogramm ist es erforderlich, bezüglich der in Anlage 2a jeweils vermerkten Defizite bei bereits mit erhöhten Bordsteinen versehenen Haltestellen Abhilfe zu schaffen, soweit dies bei den vorhandenen Platzverhältnissen umsetzbar ist. Zur Kostenersparnis im Hinblick auf die taktilen Elemente ist für Haltestellen mit eher geringer Nachfrage im ländlichen Bereich in die Überlegungen einzubeziehen, hilfsweise Markierungsfarbe mit Riffelstruktur aufzutragen: Im Kieler Hauptbahnhof findet sich ein solcher Streifen in einem Abschnitt der Bahnsteige 1 und 2 als Ersatz für entsprechende Einbausteine, in Würzburg als Trennstreifen zwischen Rad- und Fußweg und

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

bei Markierungen von Kraftfahrzeugfahrbahnen wird eine solche Technik als Aufmerksamkeitsmaßnahme ebenfalls verschiedentlich angewendet (z.B. auf der BAB 210 Kiel – Rendsburg).

Die Fahrplanaushänge speziell im Regionalverkehr sind gegenwärtig zwar i.d.R. gut lesbar, erfüllen jedoch nicht die in Kap. 3.3 erwähnten Normen der Barrierefreiheit (vgl. Abb. 42), so dass an Haltestellen, die gemäß Anl. 2a und – bis 2017/18 – gemäß Anl. 2b als barrierefrei gelten sollen, entsprechende Verbesserungen vorzunehmen sind. Um unter dem Aspekt des Lesewinkels zu große Aushänge zu vermeiden, muss der Informationsgehalt geändert werden und ein Ausdruck analog zu den Aushängen des SPNV an Bahnhöfen mit Auflistung der Abfahrten nur an der betreffenden Haltestelle und Kurzfassung des jeweiligen Laufwegs der Fahrt verwirklicht werden; am ZOB Rendsburg gibt es einen solchen Aushang (allerdings in sehr kleiner Schrift, vgl. Abb. 43); in anderen Teilen des Bundesgebiets (z.B. Schwarzwald) sind sie gängige Praxis.

Zu klären ist die Frage, inwieweit der Kreis sich selbst finanziell am Ausbauprogramm beteiligt. Die genannte Anlage umfasst eine Liste mit gut 200 Haltestellen (entspricht einer Erhöhung des Bestandes um rd. drei Viertel), d.h. ein anzunehmendes Investitionsvolumen von wenigstens rd. 6 Mio. Euro. Nicht eingerechnet dabei sind die ZOB-Anlagen in Rendsburg, Eckernförde und Gettorf, da diese als besondere Großprojekte mit möglicher gesonderter Förderfähigkeit durch das Land Schleswig-Holstein zu werten sind und die Kostenermittlung genauerer Voruntersuchungen bedarf. Gleichwohl kämen auch hier Eigenanteile der Gebietskörperschaften hinzu. Zusätzliche Kosten entstehen weiter durch die Nachbesserungen an vorhandenen Hochbord-Haltestellen.

3.3 Fahrgastinformation

Grundsätzlich sind Fahrgastinformationen einschließlich der Möglichkeiten, Auskünfte einzuholen, gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Somit ist es wichtig, die Informationen sowohl optisch als auch akustisch wahrnehmbar zur Verfügung zu stellen sowie beide Wege für Anfragen anzubieten (mithin über Druckerzeugnisse, elektronische Medien, e-mail/SMS und Telefon sowie in Fahrzeugen und an Haltestellen Anzeigen/Aushänge und automatische/personelle Ansagen). Im einzelnen sind zukünftig folgende Kriterien zu beachten, wobei die Bereitstellung von Echtzeitinformationen sowie die Aufstellung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen vom Umsetzungsfortschritt des entsprechenden landesweiten Projekts zur Anschlussicherung abhängig ist (soll gemäß bisheriger Planung bis einschließlich 2016 zum Abschluss gebracht werden):

- in den Fahrzeugen optisch und akustisch; Einzelheiten siehe Fahrzeuganforderungen,
- an Haltestellen: Eigenschaften der Aushänge (Aushanghöhe, Schriftgrößen, Kontraste usw.) siehe 0, ergänzend Ansage durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (siehe 3.1.1.3),
- dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an zentralen Haltestellen (zumindest ZOBe/Haltestellen „Bahnhof“ in Rendsburg und Eckernförde) mit
 - Anzeige der nächsten abfahrenden Busse mit Liniennummer, Fahrtziel, eingesetztem Fahrzeug (Nieder- oder Hochflur) und verbleibender Echt-Wartezeit (bis 15 min) bzw. fahrplanmäßiger Abfahrtszeit,
 - Ansage des Anzeigeninhalts auf Knopfdruck (Eigenschaften der Taster wie bei Türöffnungstaster am Bus),
 - Zeichen- und Buchstabenhöhe³ nach DIN-Norm 32975,
 - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

- Optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdicht und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
 - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
 - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
 - Vermeidung von Laufschriften,
 - Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen).
- Sowohl in Print- als auch in elektronischen Medien sind anzuzeigen/vorzuhalten:
 - Informationen über den verlässlichen Einsatz von Niederflurbussen (Kennzeichnung in Fahrplantabellen, -aushängen und -anzeigen durch Symbol),
 - Informationen über barrierefreie Haltestellen (in Fahrplanauskunftsmedien, separate Informationsfaltblätter),
 - Rufnummern und Verhaltenshinweise für Notfälle, insbesondere Ausfall eines Busses oder es kommt Hochflur- anstelle des planmäßigen Niederflurfahrzeugs,
 - Bei Informationen über mobile Endgeräte/Informationen auf Homepages
 - entsprechende Normen (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0; WCAG 2.0) beachten,
 - Implementierung von Echtzeitauskünften mit Angabe des eingesetzten Fahrzeugtyps (Hochflur-/Niederflur).
 - Bei Printmedien wie Fahrplanbüchern, Tarifinformationen, Informationsfaltblättern ist analog zu den Fahrplanaushängen (vgl. 3.2.3) auf Größe, Kontrastreichtum und Deutlichkeit des Schriftbildes zu achten³ (vgl. DIN-Norm 32975).
 - Im Umfeld von Eiderheim und Erlenhof sollen Haltestellen mit einfach zu begreifenden Piktogrammen zum Namen versehen werden (Abstimmung mit LVKM zu empfehlen).
 - Für Kunden- und Servicebüros der Verkehrsunternehmen muss eine barrierefreie Zugänglichkeit gewährleistet sein.

3.4 Serviceleistungen

Im Bereich spezieller Serviceleistungen im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit ist dem Bereich der Schulung bzw. Übung besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da hiermit Probleme beim Gebrauch bzw. der Nutzung der barrierefrei gestalteten Einrichtungen (Fahrzeuge und Haltestellen) minimiert werden können. Adressaten sollen sowohl das Fahrpersonal als auch die betroffenen Fahrgäste sein:

3.4.1 Fahrerschulung

Die Unternehmen sind gehalten, im Rahmen der Fahrerschulung die Probleme von mobilitätseingeschränkten oder anderweitig behinderten Menschen zu verdeutlichen und auf entsprechende Berücksichtigung beim Verhalten des Fahrpersonals hinzuwirken. Von großem Nutzen sind hierbei gemäß den Erfahrungen des BSK mit Unternehmen des SPNV entsprechende Schulungsveranstaltungen unter Beteiligung von Menschen mit Behinderungen. Die Verkehrsunternehmen haben diese Anregung positiv aufgenommen und zugesagt, entsprechende Schulungsmaßnahmen durchzuführen. Terminfragen sollten hier sinnvollerweise bilateral zwischen einzelnen Unternehmen und Behindertenvertretern abgesprochen werden.

³ Lesbarkeit hängt vom Leseabstand und Lesewinkel ab; empfohlen werden (nach DIN 32975) beispielhaft bei geradem Lesewinkel mindestens: bei 25 cm Leseabstand (z.B. Fahrplanbuch, Info-Broschüre) 4 mm, bei 30 cm (Fahrplanaushang) 5 mm, bei 1 m 18 mm, bei 2 m 35 mm, bei 5 m (Fahrzeug-Seitenanzeige; Über-Kopf-DFI) 90 mm und bei 10 m (Fahrzeug-Frontanzeige) 17 cm (Quelle: www.nullbarriere.de)

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014

3.4.2 Unterstützung für betroffene Fahrgäste

Weiter wurden in der Landeshauptstadt Kiel mit Übungsveranstaltungen, die an die Adresse der betroffenen Fahrgäste gerichtet sind, sowie ergänzenden Ratgeber-Faltblättern (siehe Anlage 5), mit denen das richtige, Gefährdungen vermeidende Verhalten bei der Busfahrt unterstützt wird, gute Erfahrungen gemacht. Die Kieler Verkehrsgesellschaft praktiziert dies seit Jahren mit Erfolg, wobei nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch namentlich Seniorinnen und Senioren angesprochen werden. Im ÖPNV im Bereich Hameln (Niedersachsen) soll durch analoge Maßnahmen eine Senkung der Unfallzahl mit Rollatoren um 80% erreicht worden sein (Quelle: VDV-Magazin Dezember 2013). Derartige Maßnahmen sollen auch für das Kreisgebiet vorgesehen werden; die Bereitschaft der Unternehmen hierzu ist vorhanden.

Für beide Maßnahmenfelder ist auch eine gemeinsame Maßnahmendurchführung mehrerer Unternehmen ggf. von Vorteil und sollte daher in die Überlegungen bei diesen einbezogen werden.

4 Besondere Angebotsformen

In dünn besiedelten Räumen abseits der verdichteten Bereiche und der Hauptachsen ist das Linienverkehrsangebot aus wirtschaftlichen Gründen weitgehend auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet und wird dies auch in den nächsten Jahren bleiben (gemäß RNVP). Für Menschen mit Behinderungen stehen Mobilitätsalternativen wie Bildung von Fahrgemeinschaften, B&R oder Nutzung längerer Fußwege zu besser bedienten Haltestellen nicht zur Verfügung. Aus diesem Grunde sind im Interesse der Ermöglichung von Teilhabe über eine barrierefreie Gestaltung des Linienverkehrs hinausgehende Angebote in die Überlegungen einzubeziehen. Aufgrund möglicher Konkurrenzierung des Linienverkehrs wäre hier in jedem Fall eine Abstimmung mit den Linienkonzessionären wichtig.

4.1 Vergünstigte Taxinutzung

Analog zu vorhandenen Modellen z.B. in der Landeshauptstadt Kiel und im Amt Wilstermarsch im Kreis Steinburg zur preislich rabattierten Taxinutzung durch bestimmte Personengruppen könnte ein solches Modell für Menschen mit Behinderungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde eingeführt werden; in der Gemeinde Todenbüttel ist ein solches Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene vorhanden. In diesen Modellen wird vom Grundsatz her den Bezugsberechtigten seitens der kommunalen Verwaltung ein Kontingent an Wertgutscheinen für die Taxinutzung zur Verfügung gestellt, mit denen der Nutzer die in Anspruch genommene(n) Taxifahrt(en) „bezahlt“. Der dem Taxiunternehmen entstehende (monetäre) Einnahmeanspruch aus den Gutscheinen wird zumindest zum Teil von der öffentlichen Verwaltung übernommen. Für die Einführung eines solchen Angebotes im Kreis Rendsburg-Eckernförde wären verschiedene Fragen zu klären:

- Kreis der Bezugsberechtigten,
- Kontingent je Bezugsberechtigtem,
- Eigenbeteiligung des Beziehers,
- räumliche Geltung,
- Vertriebsweg,
- Abrechnungswesen,
- Abstimmung mit den Taxiunternehmen, besonders hinsichtlich des Fuhrparks (rollstuhlgerechte Fahrzeuge; vgl. Kap. 0/„Taxen“),
- Ermittlung des Finanzbedarfs und Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel.

Vorgeschlagen wird, in einem Teilraum, wo bereits entsprechendes Fahrzeugmaterial vorhanden ist (vgl. 3.1.2/„Taxen“), ein Pilotprojekt vorzusehen, um Erfahrungen zu sammeln und darauf aufbauend eine kreisweite Konzeption zu entwickeln und umzusetzen.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**4.2 Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Außenstehende**

Verschiedene Träger sozialer Dienste oder Einrichtungen führen in eigenen Fahrzeugen spezielle Fahrten für Menschen mit Behinderungen durch. Analog zum Modell der Bildung von Fahrgemeinschaften wie z.B. beim PendlerPortal ist die Möglichkeit der Öffnung solcher Fahrten für die Beförderung Dritter zu prüfen. Grundsätzlich ist dabei zu bedenken, dass – im Vergleich zu PendlerPortal u.ä. – eine ganz erheblich geringere Fahrtenanzahl angeboten werden kann; zusätzlich ist Zugang zum Internet für potenzielle Nutzer Voraussetzung. Infolgedessen wird diese Variante gegenüber 4.1 nachrangig zu verfolgen sein. Zu klären wären hier:

- Betreiber des erforderlichen Internetportals,
- Bereitschaft der Sozialdienste, vorhandene Fahrten zu öffnen und entsprechend anzubieten,
- Möglichkeit zusätzlicher (nur für interessierte Dritte, sonst nicht durchgeführter) Fahrten,
- Fahrtentgelt und Abrechnung,
- Projektfinanzierung.

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**Quellenverzeichnis:**

BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e.V.:

Barrierefreiheit im Regionalverkehr (Anforderungskatalog an die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Regionalverkehr – Kurzfassung Lastenheft), Berlin 2010

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.):

Unser Weg in eine Inklusiv Gesellschaft – Nationaler Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, Berlin 2011

Dzeikan, Katrin / Ruhrort, Lisa / Ahrend, Christine: Das Prinzip Design für Alle, in: Internationales Verkehrswesen 2/2011, S. 33-37

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hrsg.):

Heft 54, 12/2006: Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Wiesbaden 2006

Hilpert-Janßen, Thomas: Neue Fahrgastrechte für Buskunden,

in: DER NAHVERKEHR, 10/2013, S. 22-26

Kohaupt, Bernd / Schulz, Armin: „Unbehinderte Mobilität“ – Hessischer Leitfaden für Planung und Bau barrierefreier Verkehrsanlagen,

in: DER NAHVERKEHR 6/2007

Reinberg-Schüller, Hartmut: Vollständige Barrierefreiheit: für wen, wie, wo und bis wann?

in: DER NAHVERKEHR 12/2013, S. 17-21

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Herausg.):

Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2. Auflage), Köln 2012

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Herausg.):

Oft entscheiden Kleinigkeiten, in: VDV-Magazin Dez. 2013, Köln 2013, S. 22/23

www.barrierefrei.de

www.barrierefrei-mobilitaet.de

www.destatis.de

www.einfach-barrierefrei.net

www.mobilitaetsportal.info

www.nullbarriere.de

www.unbehindertmobil.de

www.wikipedia.de

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 27.03.2014**Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1: Entwicklung der verlässlichen Bedienung mit Niederflurbussen bis 2017/18
- Anlage 2a: Haltestellen mit erhöhten Bordsteinen (bzw. Bodenindikatoren) 2013
- Anlage 2b: Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2017/18
- Anlage 3: Übersicht der Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2017/18
- Anlage 4: Barrierefreiheit 2017/18 im Busverkehr des Kreises (kartografische Darstellung)
- Anlage 5: Ratgeber der KVG für Senioren und Menschen mit Behinderungen zum sicheren Verhalten im Busverkehr

Anlage 1: Entwicklung der verlässlichen Linienbedienung mit Niederflurbussen
bis 2017/18

Linie	tätige(s) Untern.	Stufe 1: Mindestanzahl NF- Fahrtenpaare mo-fr Schultage ab Fahrpl.-Wechsel 2014 (Ferien-, Sonn-, Feiertage 50% Anteil an allen Fahrten)	Stufe 2: mind. 50%-Anteil NF-Fahrtenpaare (mo-fr Schultage; Ferien-, Sonn- und Feiertage 100%)	
			ab Fahrplw. 2015	ab Fahrplw. 2017
Stadtverkehr Rendsburg	Sievers / Graf Recke	alle	(100%)	
Stadtverkehr Eckernförde	Bügler	alle	(100%)	
Stadtverkehr Kiel (Linien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 100)	KVG	alle	(100%)	
Stadtverkehr Neumünster (Linien 9, 12)	SWN	alle	(100%)	
451	VKP			
501/502	AK/KVG	alle	(100%)	
520	AK	1		x
521	AK			
522	AK			
541	RoPe			
542	RoPe			
543	RoPe			
620	AK	2	x	
640	AK	2	x	
706	AK	alle (Nachtlinie)	(100%)	
821/833/835/921 (Gettorf-Osdorf)	AK	2		x
830	AK	1		x
831	AK			
832	AK			
833	AK	abhängig von Gettorf - Osdorf (siehe oben)		
834	AK			
835	AK	abhängig von Gettorf - Osdorf (siehe oben)		
900/901/902	AK/KVG	alle	(100%)	
921	AK	1		x
922	AK			
1547	AK			
1635	AK			
2820	AK	2	x	
3010	AK	6	x	
3011	AK			
3012	AK			
3020	AK	2		x
3021	AK			
3030/3040	AK	1		x

Linie	tätige(s) Untern.	Stufe 1:Mindestanzahl NF- Fahrtenpaare mo-fr Schultage ab Fahrpl.-Wechsel 2014 (Ferien-, Sonn-, Feiertage 50% Anteil an allen Fahrten)	Stufe 2: mind. 50%-Anteil NF-Fahrtenpaare (mo-fr Schultage; Ferien-, Sonn- und Feiertage 100%)	
			ab Fahrplw. 2015	ab Fahrplw. 2017
3031	AK			
3050	AK	12	(70%)	
3060	AK	1		x
3070	AK	2		x
3080	AK	1		x
3121	Graf Recke			
3122	Graf Recke			
3123	Graf Recke			
3124	Graf Recke			
3210	AK	2	x	
3211	AK			
3220	AK	2		x
3221	AK			
3230	AK	2	x	
3231	AK	2	x	
3240	AK	2	x	
3241	AK			
3250	AK	2		x
3251	AK			
3254	AK			
3260	AK	1		x
3270	AK	1		x
3280	AK	1		x
3290	AK	2		x
3291	AK			
3295	AK	2		x
3310	AK			
3510	AK	1		x
3520	RoPe	2	x	
3525	AK	1		x
4004	AK	1		x
4007	AK	alle	(100%)	
4610	AK	2	x	
4611	AK			
4612	AK			
4613	AK			
4614	AK			
4615	AK			
4616	AK			
4620	AK			
4630	AK	2	x	
4810	AK	2	x	
6551	die linie	3		x

ohne Angabe: keine Vorgabe; Niederflurbuseinsatz ergibt sich ggf. aus den Fahrzeugumläufen

Anlage 2a: Haltestellen mit erhöhten Bordsteinen (bzw. Bodenindikatoren) 2013

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit**
höhe **indik.** **Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten**

Stadt Rendsburg:				
Husumer Str.	14 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenheit+schlechte Aushanglesbarkeit+Stufen/Schwellen an Zuwegung; Richt. Fockbek Stufen/Schwellen/Spalten (unmarkiert); Richt. ZOB ohne Beleuchtung,
Waldlust	14 cm	ZOB	nein	konflikträchtige Radwegführung, ohne FGU/Sitzgelegenheit+schlechte Aushanglesbarkeit
Seemühlen	20 cm	beide	ja	schlechte Aushanglesbarkeit; Richt. ZOB FGU als Hindernis; Richt. Fockbek konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Feldweibel-Schmid Kaserne (Bugenhagener Weg)	18 cm	Kolberger Str.	nein	konflikträchtige Radwegführung+Sitzgel. unter Info-Aushang/mangelnder Bewegungsraum vor diesem
Rotenhof	17/16 cm	ZOB + Fockbek, nicht Schlesw. Chaussee	nur Richt. ZOB	Richt. Fockbek konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. ZOB ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem+Stufen/Schwellen an Zuwegung
Rotenhöfer Weg	16 cm	beide	ja	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Schleswiger Chaussee	14 cm	Eiderpark	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Seekenbek	14 cm	ZOB	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/mangelnder Bewegungsraum vor diesem+keine Beleuchtung
Schloßplatz	20 cm	Einrichtung-H	ja	Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Tondernstr.	16 cm	ZOB	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. vor Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Werftstraße	14 cm	Hochfeld	nein	Laterne als Hindernis+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Stufen/Schwellen an Zuwegung
Reinickendorfer Str.	16/15 cm	beide	nein	Richt. ZOB Stromkasten und Mülleimer als Hindernisse+konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. Hochfeld ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Musikschule	18/17 cm	beide	ja	Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. ZOB konflikträchtige Radwegführung
Grafenstraße	18/16 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung; Richt. ZOB FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit
				Generell:Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Paradeplatz	14 cm	Einrichtung-H	nein	Mülleimer als Hindernis+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. vor Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Realschule	14 cm	Fockbek	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
EON	14 cm	Nobisfähre	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Eiderblick	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. unter Infoaushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Parksiedlung	14 cm	Einrichtung-H	nein	Haltestellenmast als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung

Stadt Eckernförde:				
B76 Carlshöhe	18 cm	stadtauswärts	nein	Schild als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.
Kreiskrankenhaus-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Schleswiger Straße - Friedhof	18 cm	beide	ja	keine Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; stadteinw. FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Schleswiger Straße - (alter) Friedhof	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Käthe-Kollwitz-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	Hecke als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung für Fahrbahnüberquerung
Bystedtredder	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Lampe als Hindernisse+ohne FGU und Sitzgel.+zu schmale Zuwegung
Bystedtredder-ESV Platz	18 cm	stadtauswärts	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Kurt-Pohle-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+keine Beleuchtung
Ostlandstr.-Geschw.-Scholl-Str.	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU; stadteinw. ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Ostlandstraße-Markant-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Ostlandstraße-Kirche-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Saxtorfer Weg-Breslauer Str.-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+kein Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Riesebyer Str.-Dietrich-Bonhoeffer-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	nein	ohne FGU/Sitzgel.

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell:Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs- raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Riesebyer Str.-Terrassenhäuser-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.
Riesebyer Str.-Hasenheide	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.; stadtausw. ohne Beleuchtung
Riesebyer Str.-Friedrich-Ebert-Str.	18 cm	beide	ja	konflikträchtige Radwegführung; stadtausw. Pflanzfläche als Hindernis+ohne Beleuchtung und Fahrgastinformation; stadteinw. ohne Warnstreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Bergstraße-Dorfstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Vogelsang-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Liliencronweg	18 cm	beide	ja	Mauer u. Mülleimer als Hindernisse+ohne FGU/Sitzgel.; stadteinw. Schild als Hindernis+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang +zu schmale Zuwegung; stadtausw. konflikträchtige Radwegführung
Cäcilienstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	FGU als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Ende-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen und Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Hauptstr.	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+zu schmale Zuwegung; stadteinw. Schild u. Hecke als Hindernisse+ohne Auffindestreifen+ohne Beleuchtung u. Fahrgastinfo; stadtausw. konflikträchtige Radwegführung+ohne Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Siemensstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	nein	Grünfläche u. Müll als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Gefionstraße	18 cm	beide	ja	Schilder, Mülleimer u. Hecke als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Hindernisse nah an Bodenindikatoren+ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+zu schmale Zuwegung
Noorstraße	18 cm	beide	nur Richtg. Bhf.	ohne Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+stadtausw. keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Reeperbahn	18 cm	beide	ja	stadtausw. FGU als Hindernisse+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; Richt. Bhf. konflikträchtige Radwegführung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Bahnhof	18 cm	beide	nur Richtg. Borby	kein Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; Richt. Borby Lampe u. Schild als Hindernisse; Richt. Wilhelmsthal konflikträchtige Radwegführung+ fehlende Sicherheitsmarkierung am FGU
Lorenz-von-Stein-Ring II	18 cm	nur eine	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Karl-Samwer-Ring-Lorenz-Ring	15 cm	Einrichtung-H	nein	keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Karl-Samwer-Ring-Stolbergring	18 cm	Einrichtung-H	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./ Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Schiefkoppel	18 cm	??	ja	FGU z. Zt. der Erhebung im Bau
Karl-Samwer-Ring	18 cm	beide	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Fahrtricht. 1 konflikträchtige Radwegführung; Fahrtricht. 2 ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Schwellen/Spalten/Stufen vorhanden (unmarkiert)+fehlende Beleuchtung+zu schmale Zuwegung+fehlende Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Windebyer Weg/Bornbrook	18 cm	beide	ja	keine Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 konflikträchtige Radwegführung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Windebyer Weg/Rendsburger Str.	18 cm	beide	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 konflikträchtige Radwegführung+ohne Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Rendsburger Str.-Admiral-Scheer-Str.	18 cm	nur eine	ja	keine Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung+kein FGU
Diestelkamp/Niewark	18 cm	Einrichtung-H	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Niewark	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne Beleuchtung
Diestelkamp	18 cm	beide	ja	keine Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 ohne FGU/Sitzgel.
Diestelkamp/A.-Schweitzer-Schule	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 2 ohne Fahrgastinfo
Diestelkamp-Wulfsteert	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne Fahrgastinfo
Sophienhöh	18 cm	stadtauswärts	ja	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung,
Famila-Zentrum Hörst	18 cm	beide	nein	ohne FGU/Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Fahrtricht. 1 ungenügende Freiraumfläche an 2. Bustür+keine Sitzgel.+zu schmale Zuwegung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Domsland-B203	18 / 15 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung; stadteinw. ohne FGU/Sitzgel.+ keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; stadtausw. ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Fernblick	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 1 ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Brookhörn	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne FGU
Wilhelmsthal-Lütthörn	18 cm	beide	ja	ohne Beleuchtung; Fahrtricht. 2 ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 1 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Domstag / Sehestedter Str./ A.d.Höhe	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung; stadtausw. Lampe als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadteinw. ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Auf der Höhe	18 cm	Einrichtung-H	ja	ohne Auffindestreifen+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Wulfsteert/Schule (Regionalbusse)	18 cm	Einrichtung-H	nein	Schutzgitter als Hindernis+ungenügende Freiraumfläche an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung

Stadt Büdelsdorf:				
Rondo	18/19 cm	beide	ja	FGU als Hindernis+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+keine Beleuchtung
Carlshütte	18 cm	Rendsburg	ja	FGU als Hindernis+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Beleuchtung
Emil-Nolde-Schule	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgelegenh.; Richt. RD Stufen/Spalten über 3 cm (markiert); Richt. Rickert ungenügender Freiraum+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Möbel Hennings	11/12 cm	beide	ja (beide Richt.)	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenh.; Richt. Rickert ohne Beleuchtung
Hebbelstraße	15 cm	Einrichtung-H	nein	Haltestellenmast als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+mangelnder Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Stadion	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Ebert-Schule	18 cm	Einrichtung-H	ja	konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+ zu schmale Zuwegung+ungenügende Kopffreiraumhöhe

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit**
höhe **indik.** **Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten**

Memelstraße	12 cm	Einrichtung-H	ja	ungenügender Freiraum+ohne Auffindestreifen+Warnstreifen nicht kontrastreich u. ohne Profil+ konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Feuerwache	11 cm	Einrichtung-H	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen nicht kontrastreich u. ohne Profil+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Beleuchtung
Brandheide/Mobilcom	19 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+nicht ausreichende Kopffreiraumhöhe; Richt. RD Haltestellenmast als Hindernis+keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

Gemeinde Altenholz:

Ostpreußenplatz	20 cm	Kiel	ja	ohne Warnstreifen/Einstiegszonenmarkierung+Bodenind. nicht kontrastreich
Räucherei	18 cm	Kiel	ja	konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung,
Bahnübergang	18/19 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig; Richt. D'hagen konflikträchtige Radwegführung
Freesenberg	14 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Lehmkatzen	15/16 cm	alle	nein	Richt. D'hagen und Klausdorf konflikträchtige Radwegführung, Richt. D'hagen ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung, Richt. F'ort am FGU keine Sicherheitsmarkierung und Sitzgel., Richt. Klausdorf ungeeignete Höhe des Info-Aushangs
Dehnhöft	14 cm	Friedrichsort	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+konflikträchtige Radwegführung

Gemeinde Kronshagen:

Heischberg	15/18 cm	beide	nein	Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Sicherheitsmarkierung an FGU+ohne Beleuchtung+ungenügende Kopffreiraumhöhe, Richt. Mettenhof konflikträchtige Radwegführung und ohne FGU/Sitzgel.
Steindamm	20/21 cm	beide	ja	Hindernisse nah an Bodenind.+konflikträchtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Suchsdorfer Weg	20 cm	Kiel	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Brüder-Grimm-Schule	18/20 cm	beide	ja	Richt. Kopperpahl konflikträchtige Radwegführung; Richt Ortsmitte FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Stufen/Schwellen an Haltestellenzugang; Richt. Wik ungenügende Kopffreiraumhöhe
Bundeswehrkrankenhaus	18/19 cm	beide	ja	Haltestellenmast als Hindernis+Hindernisse nah an Bodenind.+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Johann-Fleck-Straße (in Eckernf. Str.)	14 cm	Kiel-HBF	nein	konflikträchtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell:Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs- raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Friedenskamp	14/21 cm	beide	nein	keine FGU; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Sitzgel., Richt. Ortsmitte konfliktträchtige Radwegführung+keine Beleuchtung
Altenheim	18 cm	Kiel	nein	keine Beleuchtung

Gemeinde Wasbek:				
Bullenbek	19 cm	beide	ja	Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte Haltestellenmast als Hindernis+Warnstreifen nicht kontrastreich+konfliktträchtige Radwegführung+zu niedrige Sitzfläche+Querneigung
Höhnerkamp	14/15 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Richt. Ortsmitte Haltestellenmast als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich
Industriestraße	19/21 cm	beide	ja	Richt. NMS ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Bodenindikatoren nicht kontrastreich+konfliktträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung+Einbauten/ Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Kindergarten	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+ohne Beleuchtung
Kirche	20 cm	beide	ja	Bodenindikatoren nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. NMS Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite +Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung; Richt. Ortsmitte konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Meierei (Hauptstraße)	18/16	beide	nur Richt. Kamp- straße	Richt. Kampstr. Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Info-Aushang zu hoch/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. NMS zu hohe Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Schule	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem

Amt Achterwehr:				
Melsdorf (Endhaltestelle)	18 cm	Einrichtung-H	nein	keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Gut	15/16 cm	beide	nein	ohne Sitzgel. u. Beleuchtung; Richt. Achterwehr konfliktträchtige Radwegführung+kein FGU; Richt. Ottendorf FGU nicht transparent+fehlende Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Quarnbek, Landwehr	14 cm	Kanal/von Kiel	nein	Dixitoilette als Hindernis+unmarkierte Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche+ ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Mönkbergseck	14 cm	Achterwehr	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Stampe-Schule	14 cm	Achterwehr	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Westensee, Berg	14 cm	Nortorf	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Amt Bordesholm:				
Bordesholm, Adolf-Schrödter-Str.	15 cm	Einrichtung-H?	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo
Schmalstede (Ort)	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo
Schmalstede, alte B 4	16 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Wattenbek, Karin's Eck (Tanneneck?)	14 cm	beide ?	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Amt Dänischenhagen:				
Dänischenhagen, Gemeinde	15 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent
Dänischenhagen, Eiche	15 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+ keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Dänischenhagen, Schule	15 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel.+keine Fahrgastinfo
Dänischenhagen, Strander Straße	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür; Richt. Kiel FGU nicht transparent; Richt. Strande ohne FGU/Sitzgel.
Felm, Felmerholz	17/18 cm	beide	nein	Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Richt Felm konflikträchtige Radwegführung+Sitzfläche zu hoch+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang
Felm, Krück	14/15 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich; Richt. Felm ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+zu schmale Zuwegung; Richt. Altenholz konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Schwedeneck , Abzw. Marienfelde	16 cm	D'hagen	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Zaun als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Schwedeneck /Krusendorf, Kirche	14 cm	Osdorf	nein	kein befest./ebener/rutschfester Belag+ohne FGU/Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck /Krusendorf (Kirchstraße)	14 cm	beide	nein	Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung; Richt. Osdorf kein FGU+zu schmale Zuwegung+fehlende Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Surendorf ungenügende Kopffreiraumhöhe
Schwedeneck /Surendorf (Krzg. Seestraße)	14 cm	beide	nur Richt. Kru- send.	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Krusendorf konflikträchtige Radwegführung; Richt. Dän. Nienhof ohne Beleuchtung
Schwedeneck /Surendorf, Spritzenhaus	15 cm	Dän. Nienhof	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Stufen/Schwellen/Spalten an Wartebereich (markiert)+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+Stufen/Schwellen an Zuwegung+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck /Spreng (Dänischenhagener Str.)	15 cm	Krusendorf	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck /Spreng, DEA	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel., Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Stohl ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchtung+Stufen/Schwellen an Zuwegung+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Birkenmoor konflikträchtige Radwegführung+zu starke Neigung (Wartebereich und Zuwegung)

Amt Dänischer Wohld:				
Gettorf , Tankstelle	17 cm	Kiel	nein	konflikträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang+dieser zu hoch
Lindau , Abzw.	14 cm	Rendsburg	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Info-Aushang zu hoch+Zuwegung mit Stufen/Schwellen+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel , Rosenkranz Abzw.	15 cm	Königsförde	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Schinkel, Landwehr Lager	16 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Richt. Kiel Haltestellenmast als Hindernis (auch Abstand zu Bodenind.)+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Richt. Königsförde konflikträchtige Radwegführung
Schinkel, Schinkelerhütten	18 cm	Königsförde	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu hoch platzierter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel, Königsförder Wohld	18 cm	Königsförde	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Schinkel, Königsförde Abzw.	18 cm	Königsförde	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel, Landwehr Gastwirtschaft	18 cm	Königsförde	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+ohne Beleuchtung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Schinkel, Eckholz Abzw.	15 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+ohne Beleuchtung; Richt. Kiel mangelnder Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+Zuwegung über Wiesenstück und zu schmal+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. Königsförde ohne FGU/Sitzgel.
Schinkel, Warleberg	16 cm	beide	nur Richt. Kiel	ohne Beleuchtung; Richt. Kiel kein Auffindestreifen+zu schmaler Warnstreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+Stufen/Schwellen u. starke Neigung an Zuwegung; Richt. Königsförde konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+zu hoch angebrachter Info-Aushang+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkatte	18 cm	Gettorf	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Kopffreiraumhöhe

Amt Eiderkanal:				
Osterrönfeld, Am Kamp/W.-Zeidler-Str.	18 cm	Schacht-Audorf	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Info-Aushang z.T. zu hoch; Richt. RD in unmittelbarer Nähe 18-cm-Bordstein vorhanden!
Osterrönfeld, Kreuzung Bokelholm	16/17 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+Info-Aushang schlecht lesbar
Osterrönfeld, Einkaufszentrum	16 cm	Schacht-Audorf	nein	Stufen/Schwellen/Spalten (unmarkiert)+ohne FGU+Sitzfläche zu niedrig+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung+Neigung der Anlage inkl. Zuwegung

Haltestellenname

**Bordstein- Fahrtrichtung
höhe**

**Boden-
indik.**

Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit

Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten

Amt Flintbek:				
Flintbek , Böhnhusener Weg	14 cm	Böhnhusen	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung
Flintbek , Eiderkamp	15 cm	Ortsmitte	nein	kein befest./ebener/rutschfester Belag+ohne FGU/Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu starke Neigung (Wartebereich und Zuwegung)
Flintbek , Eidertal	20 cm	Ortsmitte	nein	FGU als Hindernis+dieser ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung
Flintbek , Batterieweg	20 cm	Einrichtung-H	ja	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Flintbek , Konrad-Zuse-Ring	20 cm	Einrichtung-H	ja	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Flintbek , Hasselbusch	15 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu hoch+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Flintbek , Hegereiterweg	14 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Flintbek , Lassenweg	15 cm	beide	nein	Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte kein FGU; Richt. Kiel FGU ohne Sicherheitsmarkierung+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Flintbek , (Schule) Parkplatz	20 cm	Einrichtung-H	nein	zu steile Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU als Hindernis+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Flintbek , Vogelstange	20 cm	Ortsmitte	nein	ohne FGU/Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich

Amt Hohner Harde:				
Breiholz , Breiholzfähre	15 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Kanal Grünfläche als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang.; Richt. Breiholz konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent
Hamdorf , Schelenz	16 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Heide ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. RD konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu niedrige Sitzfläche
Hamdorf , Thöming	14 cm	Heide	nein	Grünfläche als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+keine Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung

Haltestellenname

Bordstein- Fahrtrichtung
höhe

Boden-
indik.

Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit

Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit
Amt Hüttener Berge:				
Ahlefeld, Abzw.	14 cm	Eckernförde	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Groß Wittensee, Abzw. Haby	16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent
Groß Wittensee, Kirchhorster Weg	16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Eckernförde ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Stufen/Schwellen an Zuwegung; Richt. RD konflikträchtige Radwegführung
Groß Wittensee, Söhr	16 cm	Eckernförde	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung
Groß Wittensee, Timmermeß	16 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Groß Wittensee, Wohldmaas	16 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Haby, Stillbek	15 cm	Holtsee	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Holtsee, Abzw. Haby (in Habyer Straße)	18 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Sehestedt ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Stufen/Schwellen an Zuwegung+keine Borsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. ECK konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Holtsee, Lehmsiek	15/18 cm	beide	nein	FGU nicht transparent; Richt. Haby zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. ECK konflikträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung
Holzbung, Abzw. Bistensee	16 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Holzbung, Redderhus	16 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ Objekte/ Einbauten nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Osterby, Alte Schule	15 cm	Eckernförde	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+Blumenkästen als Hindernisse+FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Osterby, Krog	15 cm	Eckernförde	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+kein befest./ebener/rutschfester Belag+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Owschlag, Abzw. Westermoor	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügen-de Zuwegung
Owschlag, Ramsdorf	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügen-de Zuwegung
Owschlag, ZOB/Bahnhof	15 cm	Eckernförde	nein	FGU nicht transparent

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell:Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Sehestedt , Gruhl	18 cm	beide	nein	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Zuwegung zu schmal; Richt. Rendsburg ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Objekte/ Einbauten nicht kontrastreich; Richt. Gettorf konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Längsneigung
Sehestedt , Steinrade	18 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+mangelnder Bewegungsraum vor Info-Aushang+Zuwegung zu schmal+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich; Richt. Gettorf konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent
Amt Jevenstedt:				
Brinjahe , Abzw. Embühren	14/15 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Spalte zwischen FGU und Wartebereich+FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. RD konflikträchtige Radwegführung
Brinjahe , B 77	15 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+Spalte zwischen FGU und Wartebereich+FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+ Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Haale , Gaststätte Timm	15 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich +langer Weg (geneigt) zwischen FGU und Bordstein
Hamweddel , Legan	16 cm	beide	nein	Sitzfläche zu hoch+ Objekte/Einbauten nicht kontrastreich
Jevenstedt , Kreuzung	20 cm	beide	ja	Mülleimer als Hindernisse+Sitzfläche zu hoch+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Jevenstedt , Ort	20 cm	beide	ja	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; Richt. Rendsburg zu schmale Zuwegung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Jevenstedt , Spannan	18 cm	beide	nein	zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; Richt. Hohenwestedt ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. RD Postkasten als Hindernis+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Westerrönfeld , Badeanstalt	20 cm	beide	ja	Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche (markiert)+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung,+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Westerrönfeld , Marienweg	20 cm	beide	ja	ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Rendsburg Mülleimer als Hindernis; Richt. Ortsmitte keine Beleuchtung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Westerrönfeld, ZOB	20 cm	Einrichtung-H	nein	Mülleimer als Hindernis+kein befest./ebener/rutschfester Belag+Sitzfläche zu hoch+zu schmale Zuwegung
Westerrönfeld, Schulbushaltestelle in der Lindenallee	20 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Amt Mittelholstein:				
Aukrug, Bahnhof	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU als Hindernis
Gokels-Sparkasse	14 cm	beide	nein	konfliktrichtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Heinkenborstel	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; Richt. Aukrug Beeteinfassung als Hindernis+FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu geringe Kopffreiraumhöhe; Richt. RD Bodenfläche teilw. unbefestigt+konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenh./Beleuchtung
Hohenwestedt, Schule Hohe Geest	Haltestelle z. Zt. der Erhebung noch im Bau/nicht zugänglich			
Hohenwestedt, ZOB	14 cm	nur Bussteig Richt. Norden	nein	ohne Sitzgelegenh.+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Nienborstel, Alte Schule	15 cm	????	nein	konfliktrichtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Meierei/Feuerwehrhaus	14 cm	Neumünster	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konfliktrichtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Zum Barnahe	16 cm	Neumünster	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konfliktrichtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Todenbüttel, Apotheke	18 cm	Einrichtung-H	ja	kein Warnstreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Amt Molfsee:				
Blumenthal, Ehrenmal	25 cm (?)	Kiel	nein	Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche (unmarkiert), FGU nicht transparent+ Sitzfläche zu hoch+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Mielkendorf, Maaseweg	14 cm	Rodenbek	nein	konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Mielkendorf, Post	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Rodenbek konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. Kiel FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Mielkendorf, Schule	14/15 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+keine Fahrgstinfo; Richt. Kiel zu schmale Zuwegung; Richt. Rodenbek konflikträchtige Radwegführung
Mielkendorf, Wiese	14 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Kiel FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Richt. Rodenbek konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Stufen/Schwellen an Zuwegung
Molfsee, Bärenkrug	14/16 cm	beide	nein	Richt. NMS konflikträchtige Radwegführung
Molfsee, Catharinenberg	15 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Molfsee, Kolberg	19 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Rammsee, Friedhof Osterberg	14 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Rammsee, Osterberg	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Rammsee, Verwaltung	14 cm	Flintbek/Mielk.(?)	nein	konflikträchtige Radwegführung
Rammsee, Wollbergsredder	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Rodenbek, Ruhm	14 cm	Hohenhude	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kein befest./ebener/rutschfester Belag
Amt Nortorfer Land:				
Langwedel, Denkmal	15 cm	????	nein	FGU nicht transparent+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Nortorf, Grundschule	14 cm	????	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Nortorf, ZOB	20 cm	Einrichtung-H	ja	
Amt Schlei-Ostsee:				
Altenhof, Alter Bahnhof	16 cm	Eckernförde	nein	Stufen/Schwellen/Spalten (zwischen Wartefl. u. FGU)+konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu niedrig +Einbauten/Objekte kontrastarm+ohne Beleuchtung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Altenhof, Eckernförde-Kiekut	15 cm	Einrichtung-H	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Brodersby /Schönhagen, Schloss	15 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Damp , Ostseeklinik	20 cm	Einrichtung-H	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+konflikträchtige Radwegführung
Damp /Vogelsang-Grünholz, Damp-Eck	12/13 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte kontrastarm+Aushanghöhe zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. ZOB konflikträchtige Radwegführung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Güby , Ahrensberg	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+FGU nicht transparent; Richt. Schleswig konflikträchtige Radwegführung
Güby , B 76	15/16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Schleswig konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitz-fläche zu hoch+Neigung in Längsrichtung; Richt. Eckernförde FGU nicht transparent
Rieseby , Bahnhof	14 cm	Einrichtung-H	nein	Schutzgitter als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu hoher Info-Aushang+mangelnder Bewegungsraum vor diesem+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Waabs , Abzw. Karlsminde	14 cm	Kleinwaabs	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Windeby , Siedlung	14 cm	Eckernförde	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Haltestellenmast als Hindernis+FGU nicht transparent+schlechte Zuwegung
Winnemark , Dorfstraße	14 cm	Eckernförde	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Winnemark /Thumbby, Altenheim	18/19 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal; Richt. Eckernförde konflikträchtige Radwegführung; Richt. Kappeln ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Zuwegung über Wiese und mit Längsneigung

Anlage 2b: Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2017/18

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Stadt Rendsburg:		
ZOB	alle Stadt- und Regionalbussteige	Bedeutender Verknüpfungspunkt Bus-Schiene und Bus-Bus, starke Frequentierung, rel. starke Neigungen
Schiffbrückenplatz	Einrichtung-H	Innenstadthaltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien, Zuwegung mit Steigung/Gefälle
Thormannplatz	Einrichtung-H	Innenstadthaltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Grüner Kranz	beide	Friedhof nahebei, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Seekenbek	stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Lilienthalstraße	beide	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Feldweibel-Schmidt -K.	ZOB	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Breslauer Straße	beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Stopstraße	beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage nahebei
Altenheim (Schlesw. Chaussee)	beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage und Einkaufsmarkt nahebei
Sylter Straße	beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Berliner Brücke	beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Kreiskrankenhaus nahebei (erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen), Stadt- und Regionallinien, Zuwegungen mit Steigung/Gefälle
Griegstraße	Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Martinshaus	Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel	Einrichtung-H	Anbindung Tunnel nach RD-Süd, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel-Süd	beide	Anbindung Tunnel nach RD-Zentrum, Flächenerschließung, Stadt- und Regionallinie
Deula (gemeinsam mit O'rönfeld?)	beide	ohne Bordstein, Arbeits- und Ausbildungsplatzkonzentration, rel. hohe Frequentierung, Anbindung des Bereichs an Stadtverkehr und Linie Rendsburg - Kiel sowie zukünft. Bhf. Schülldorf
Kreishaus	beide	Behördenstandort, rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
An der Hochbrücke	beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Tondernstraße	stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Nobisfähre	Einrichtung-H	hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Werft Nobiskrug	beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, stadtauswärts 10 cm Bordsteinhöhe
Waldorfschule	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Realschule/Berufsschule	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Altenheim (P.-Schröder-Str.)	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohneinrichtung nahebei, Flächenerschließung
Friedrichstädter Str./Duvenstedter Weg	beide	Anbindung Eiderpark an Regionalbusverkehr
Holtex	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
REAL	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Holzland	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Seemühlen	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort; evtl. Verlegung z. Bahnanbindung?

Stadt Eckernförde:

ZOB	alle Regionalbussteige	Bedeutender Verknüpfungspunkt Bus-Schiene und Bus-Bus, starke Frequentierung
Landratsamt	beide	Behördenstandort
J.-H.-Fehrs-Weg	stadtauswärts	Anbindung des Landratsamtes an z.T. wichtige Regionallinien
Kreiskrankenhaus	stadteinwärts	erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Saxtorfer Weg/Friedhof	beide	Friedhof nahebei
Feldweg/Lindenweg	beide	Bordsteinhöhe 3 cm, Flächenerschließung
Ostlandstraße / Markant	stadtauswärts	Einkaufsstandort
Domsland/Moorweg	Einrichtung-H.	Bordsteinhöhe 3 cm, Flächenerschließung
Sandkrug	beide	stadtauswärts Bordsteinhöhe 3 cm, Anbindung Strand/Bundeswehr/ECK-Süd an Busse n./v. Kiel
Scharnhorststraße	beide	stadteinwärts Bordsteinhöhe 10 cm, Anbind. ECK-Süd an Busse v./n. Rendsburg

Stadt Büdelsdorf:

Carlshütte	stadtauswärts	starke Frequentierung
Lindenstraße	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Kampstraße	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Rosenweg	beide	relativ starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Elchstraße	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung
Eiderweg	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 9 cm, rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung

Gemeinde Altenholz:

Klausdorf, Dataport	beide	starke Frequentierung, zentrale Ortslage, Flächenerschließung
---------------------	-------	---

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Stift, Rathaus	Klausdorf	Behördenstandort, zentrumsnahe Haltestelle Richt. Klausdorf/D'hagen, Bordsteinhöhe 10 cm
Stift, Dorfteich	Einrichtung-H	Seniorenwohnanlage nahebei
Klausdorf, Schule	beide	hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Stift, Räumerei	Klausdorf	Friedhof nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm
<i>nachrichtlich: Stift, Stettiner Weg</i>	<i>Strande</i>	<i>wichtige Haltestelle aus Richt. Kiel (Baulast: LH Kiel)</i>

Gemeinde Kronshagen:

Rathaus	alle (3 Positionen)	zentrale, stark frequentierte Haltestelle, Stadt- und Regionallinie
Johann-Fleck-Str.	alle (4 Positionen)	starke Frequentierung, Flächenerschließung, Bordsteinhöhen Richt. Suchsdorf und Wik 10 cm; Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Schulzentrum	Einrichtung-H	starke Frequentierung, Flächenerschließung (u.a. "Gegenhaltestelle" aus Richt. Kiel zu "Suchsdorfer Weg"), Stadt- und Regionallinien
Heischberg	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei; zwar ausreichende Bordsteinhöhen, aber sonstige, v.a. auch bauliche Defizite
Altenheim (gemeinsam mit Ottendorf?)	Ottendorf	Seniorenwohneinrichtung und Werk- und Betreuungseinrichtung für Körperbehinderte nahebei

Gemeinde Wasbek:

Kampstraße	Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
------------	---------------	--

Amt Achterwehr:

Achterwehr , B 203	beide	Richt. Kiel ohne Bordstein, zentrale Ortslage, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn
Bredenbek , Bahnhof	Einrichtung-H (?)	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt-Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn
Bredenbek , Kieler Straße	beide	zentrale Ortslage
Felde , Bahnhof	beide	Verknüpfung Bus-Schiene, Flächenerschließung
Felde , Wulfsfelder Weg	beide	Richt. Kiel 9 cm Bordstein, zentrale Ortslage, Einkaufsmarkt nahebei, Flächenerschließung
Melsdorf , Bahnhof	Einrichtung-H	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt-Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn
Quarnbek/Landwehr , Abzw. Kanal	beide	zentrale Ortslage, Richt. Kiel 10 cm Bordsteinhöhe, Richt. Achterwehr/Königsförde Stufen/Schwellen/ Spalten
Westensee , Dorfmitte	beide	ohne Bordstein, zentrale Ortslage

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Amt Bordesholm:		
KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN VORHANDEN		
Bordesholm , Linde	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohneinrichtung nahebei, Flächenerschließung
Bordesholm , Post	beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
Bordesholm , Dreiecksplatz	beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
Wattenbek , Dr. Hauschildt oder Pommernweg	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei

Amt Dänischenhagen:		
Dänischenhagen , Eiche	Krusendorf/Strande	relativ hohe Frequentierung, zentrale Ortslage
Dänischenhagen , Gemeinde	Krusendorf	Behörde (Amtsverwaltung) nahebei, Flächenerschließung
Schwedeneck/Dän. Nienhof, Ort	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, Richt. Stohl-D'hagen Bordsteinhöhe 10 cm
Schwedeneck /Spreng	D'hagen	kein Bordstein
Strande	alle	hohe Frequentierung (u.a. Ausflugsverkehre), Bordsteinhöhe 10 cm
Strande , Siedlung	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung

Amt Dänischer Wohld:		
Felm , Denkmal	beide	zentrale Ortslage, Richt. Gettorf Bordsteine uneben (Ein-/Ausfahrten)
Gettorf , ZOB	gesamte Anlage	10 cm Bordsteinhöhe, zentrale Ortslage, Versorgungseinrichtungen nahebei, Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
Gettorf , Hainweg	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
Gettorf , Tankstelle	Eckernförde	Bordstein 8 cm, Flächenerschließung
Gettorf , Tierpark	beide	Bordsteine 10 cm, Flächenerschließung, Freizeiteinrichtung nahebei
Lindau , Abzw.	Gettorf	Seniorenwohnanlage
Lindau /Revensdorf, Raiffeisenstr.	Gettorf+Rendsburg	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage, Bordsteine 10 cm
Neudorf , B 76	beide	Bordsteine unter 10 cm, Anbindung an Hauptlinie
Neuwittenbek	beide	zentrale Ortslage, kein Bordstein
Osdorf , Eiche	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Schinkel , Gastwirtschaft	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. 10 cm, zentrale Ortslage
Tüttendorf /Blickstedt, RäucherKate	Kiel	zentrale Ortslage, Bordstein uneben u. unter 10 cm, Gegenricht. bereits ausgebaut, Ort wächst, gute Linienbedienung
Tüttendorf , Ort	beide	Richt. Gettorf kein Bordstein, Gegenricht. 5 cm, zentrale Ortslage

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Amt Eiderkanal:		
Bovenau , Kieler Straße	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage
O'rönfeld , Kühl's Gasthof	beide	Richt. RD ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Amtsverwaltung nahebei, Seniorenwohnanlage, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld , Alter Bahnhof	Einrichtung-H	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
O'rönfeld , Einkaufszentrum	Rendsburg	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Versorgungsstandort, Stadt- und Regionallinie
Schacht-Audorf , Grenzstraße (gemeins. mit O'rönfeld?)	beide	Flächenerschließung
Schacht-Audorf , Friedhofstr.	Einrichtung-H	Flächenerschließung, Friedhof nahebei
Schacht-Audorf , Schule	Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Friedhof nahebei
Schacht-Audorf , Kieler Str.	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
Schacht-Audorf , Gemeindev.	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
Schacht-Audorf , Rader Weg	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Schülldorf , Bahnhof	beide	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt-Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn

Amt Flintbek:		
Flintbek , Bahnhof/Freeweid	beide	Richt. Lassenweg Bordsteinhöhe 5 cm, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene
Flintbek , Effland	beide	Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung
Flintbek , Post	beide	zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene
Flintbek , Schurkamp	Einrichtung-H	hohe Einw.-Dichte, Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek , Rosenberg	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Ärztezentrum nahebei
Flintbek , Butenschönredder	Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek , Vogelstange	Kleinflintbek	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek , H.-Hertz-Str.	Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Einkaufsstandort nahebei

Amt Fockbek:		
Fockbek , Einkaufszentrum	beide	Richt. Erfde 4 cm Bordsteinhöhe, Flächenerschließung, Einkaufsstandort, relativ hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
Fockbek , Schule	Rendsburg	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek , Dorfplatz/Paulsen	Einrichtung-H	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Fockbek , Schützenplatz	beide	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek , Grönhude,	beide	Flächenerschließung, relativ hohe Frequentierung
Nübbel , Feuerwehrwache	Einrichtung-H	kein Bordstein, zentrale Ortslage, relativ hohe Frequentierung
Rickert , Gasth. Peters	beide	Richt. Büdelsdorf kein Bordstein, Gegenricht. Höhe 10 cm, zentrale Ortslage, rel. hohe Frequentierung

Amt Hohner Harde:

Breiholz , Abzw. Tackesdorf (Knöll)	Einrichtung-H	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei
Elsdorf , Dorfstraße	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage
Friedrichsholm Ost	beide	Bordsteinhöhe Richt. Rendsburg 8 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Hohn , Hohenheide	beide	Richt. Hohn kein Bordstein, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Hohn , Meierei	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei

Amt Hüttener Berge:

Alt Duvenstedt , Dorfstraße	Einrichtung-H	zentrale Ortslage
Ascheffel , Post/Schule	beide	Bordsteine unter 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei, zentrale Ortslage
Borgstedt , Café Stabler	beide	Bordsteinhöhe Richt. Eckernförde 7 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei
Holtsee , Gettorfer Straße	beide	ohne Bordstein, Anbindung an Hauptlinie
Holzbunge , Redderhus	Eckernförde	Gegenricht. bereits ausgebaut, gute Linienbedienung, Flächenerschließung
Owslag , Abzw. Norby	beide	Flächenerschließung, Richt. ZOB ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, Einkaufsmarkt nahebei

Amt Jevenstedt:

Schülp , Ortsmitte	Einrichtung-H	zentrale Ortslage
Westerrönfeld , Rathaus	beide	zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Verwaltungsstandort, Einkaufsmöglichkeiten
Westerrönfeld , Fritz-Reuter-Str.	beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Westerrönfeld , Schleth	beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Westerrönfeld , H.-Löns-Str.	beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Westerrönfeld , Hog'n Dor	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung

Amt Mittelholstein:

Aukrug , Kurklinik (?)	beide	Klinik nahebei
Aukrug , Böken Wasserturm	Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 8 cm

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Aukrug , Bünzener Au	beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe Richt. B 430 8 cm KEINE HALTESTELLE NÄHE ERLLENHOF! Nahebei ist auch eine Seniorenwohnanlage geplant
H.-Hademarschen , Bahnhof	Einrichtung-H	Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe 10 cm
H.-Hademarschen , Hofkoppelweg	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Bordsteinhöhe 4 cm (Richt. Markt)/10 cm (Richt. Ortsausgang)
H.-Hademarschen , Mannhardtstr.	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Zugang zu Waldfriedhof
H.-Hademarschen , Markt	beide	Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 8 cm
Hohenwestedt , Lindenstraße	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei
Hohenwestedt , Vaasbüttel	beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Hohenwestedt , ZOB	Bussteige Richt. Süden	Zentrale Ortslage, Haupthaltestelle u. Verknüpfungspunkt KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN VORHANDEN
Lütjenwestedt , Meierei	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, Richt. RD Bordsteinhöhe 10 cm
Padenstedt , Zum Barnahe	Meierei (?)	Flächenerschließung
Todenbüttel , Schule	B 77	zentrale Ortslage, Gegenhaltestelle zu "Apotheke" (bereits ausgebaut)

Amt Molfsee:		
Mielkendorf , Eiderweg	Kiel	Flächenerschließung
Molfsee , Freilichtmuseum	beide	Bordsteine 10/11 cm, wichtige kulturelle Einrichtung nahebei
Molfsee , Mielkendorfer Weg	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort
Molfsee , Catharinenberg	Flintbek	Flächenerschließung
Molfsee /Friedhof Osterberg	Flintbek	Friedhof nahebei

Amt Nortorfer Land:		
Gnutz , Im Heisch	beide	zentrale Ortslage, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm
Langwedel , Ort	beide	(fast) kein Borstein, zentrale Ortslage
Nortorf , Seniorenzentrum	beide	(fast) kein Borstein, Seniorenwohnanlage nahebei, Flächenerschließung
Nortorf , Rathaus	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, Verwaltungsstandort, Flächenerschließung
Timmaspe , Hauptstraße (?)	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei

Amt Schlei-Ostsee:		
Barkelsby , Eckernförder Bank	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm

Haltestellenname **Fahrtrichtung** **Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Brodersby/Höxmark	beide	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei
Fleckeby , Schmiederedder	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort/Einkaufsmöglichkeiten nahebei
Gammelby , Ort	beide	zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Kosel , Feuerwehr	Einrichtung-H	Haupthaltestelle der Gemeinde
Rieseby , Bahnhof	Einrichtung-H	Verknüpfung Bus-Bahn; Versorgungseinrichtungen u. Seniorenwohnanlage nahebei
Vogelsang-Grünholz , ZOB	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, gute Linienanbindung
Waabs , Mühlenstraße	beide	zentrale Ortslage, kein (nennenswerter) Bordstein
Windeby /Kochendorf, Eiche	beide	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage, Richt. Norden ohne Bordstein

Anlage 3: Übersicht der Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2017/18

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
Allgemein:				
Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung	permanente Aufgabe	Abhängig von Betrachtungsgegenstand		
Fahrzeuge und Fahrtenangebot:				
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge	permanent	VU	Niederflurausführung je Bus rd. 20.000 € Mehrkosten gegenüber Hochflurmodell; Nachrüstung mit Hublift ca. 17.000 – 20.000 €; Außenlautsprecher, kontrastreiche Vordereinstiege u.ä. jeweils einige Hundert € je Bus; automatische Innenanzeigen und -ansagen nicht einzeln ausweisbar, da Bestandteil der jeweiligen elektronischen Fahrzeugdatensteuerung	
Quote für Niederflurbusse; Zielwert 80% bis Ende 2017	31.12.2017	VU		
Verlässlichkeit des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge	permanente Aufgabe	VU	Kosten für Ersatzangebot bei Hochflur- statt Niederflurbus	
Auf den Hauptverbindungen täglich 1-2 Fahrtenpaare verlässlich einrichten, die die Durchführung von Erledigungen in den nächsten Zentralorten ermöglichen (=erste Stufe)	Ab Fahrplanwechsel 12/2014	VU		
Über die erste Stufe hinausgehende Maßnahmen definieren / Beschreibung eines Entwicklungsplanes für das barrierefreie Fahrtenangebot bis 2017 (Bestandteil des Maßnahmenplanes)	erledigt	VU		
Umsetzung des vorgenannten Entwicklungsplanes (Sukzessiver Ausbau des barrierefreien Angebotes)	permanent	VU		
Entscheidung über Projekt „vergünstigte Taxibeförderung“ für Menschen mit Behinderung	Sommer 2014			
Entscheidung über Projekt „Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Dritte“	Sommer 2014			

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
Bei positiver Entscheidung über vorgenannte Projekte: Projektentwicklung und –umsetzung	Bis 31.12.2017; vorheriger Pilotversuch ist anzuraten	Taxiunternehmen; Träger der Behindertenfahrdienste; Internetplattformbetreiber	Abhängig von Ausgestaltung des / der Projekts/e; Taximodelle: in Kiel jährlich rd. 80.000 € bei ca. 200 Teilnehmern; in den betroffenen Gemeinden im Kreis Steinburg -,50 € bis 2,-- € je Einwohner und Jahr	
Haltestellen und Verknüpfungspunkte:				
Darstellung der barrierefreien Verknüpfungspunkte	Erledigt im Rahmen der Auswertung der Haltestellenerhebung			
Barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungspunkte (incl. dynamischer Fahrgastinfo/DFI.)	bis TT.MM.JJJJ	Jeweilige Straßenbaulastträger; Land	Abhängig von Verknüpfungsanlage; bei ZOBen 6-stell. €-Beträge zu veranschlagen; Landesförderung nach Auskunft der LVS prinzipiell möglich (Einzelfallprüfung aber erforderlich); DFI je Säule z.B. in Kiel ca. 20.000 € bzw. große Anzeigetafel HBF 140.000 €	
Weiterführung der Bestandserhebung Haltestellen	Hauptstrecken weitgehend erledigt, Rest bis TT.MM.JJJJ	Jeweilige Straßenbaulastträger; Land?		
Aufbau Haltestellenkataster	bis TT.MM.JJJJ	Evtl. Landesweites Projekt		
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Haltestellen	permanent	Jeweilige Straßenbaulastträger	Siehe Angaben zu Umsetzung des Ausbauprogramms	
Entwicklung eines Haltestellenausbauprogramms (auf der Grundlage der Bestandserhebung und abgestimmt auf die Weiterentwicklung des Fahrzeugeinsatzes; Bestandteil des Maßnahmeplanes)	erledigt	Kreis in Abstimmung mit jeweiligem Straßenbaulastträger		

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
Entscheidung über finanzielle Beteiligung des Kreises am Ausbauprogramm Haltestellen	Sommer 2014			
Umsetzung des Ausbauprogramms; hinzu kommt die Beseitigung von festgestellten Mängeln bei bereits niederflurbusgerechten Haltestellen	Bis 31.12.2017	Jeweilige Straßenbaulastträger	Je Richtungs-Haltestelle (bei Komplettausbau) mind. rd. 30.000 € (Mehrkosten gegenüber „traditioneller“ Standardbauweise lt. Tiefbauamt Kiel rd. 5.000 bis 6.000 €); Abarbeitung der Liste gem. Anl. 2b insgesamt mind. 6 Mio. €; „Mängelbeseitigung“ stark von jeweiligem Gegenstand abhängig	
Fahrgastinformation und Serviceleistungen:				
Verbesserung der Fahrgastinformation im Sinne der Barrierefreiheit: Kennzeichnung von NF-Bussen in Fahrplanauskünften, Rufnummernangabe zu Verhaltensweisen in Notfällen; Info zu barrierefreien Haltestellen	Fahrplanwechsel 12/2014	VU		
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation	permanent	VU		
Fahrerschulungen; Unterstützung von Menschen mit Behinderung (Schulungen, Infos in Print und Web)	permanente Aufgabe	VU, Behindertenvertreter		
Einfache Symbole für die Haltestellennamen im Bereich von Eiderheim (Flintbek) und Erlenhof (Aukrug)	Fahrplanwechsel 12/2015	VU unter Beteiligung fachl. zuständiger Behindertenvertreter		

Anlage 4: Barrierefreiheit 2017/18 im Busverkehr des Kreises

Haltestellen:

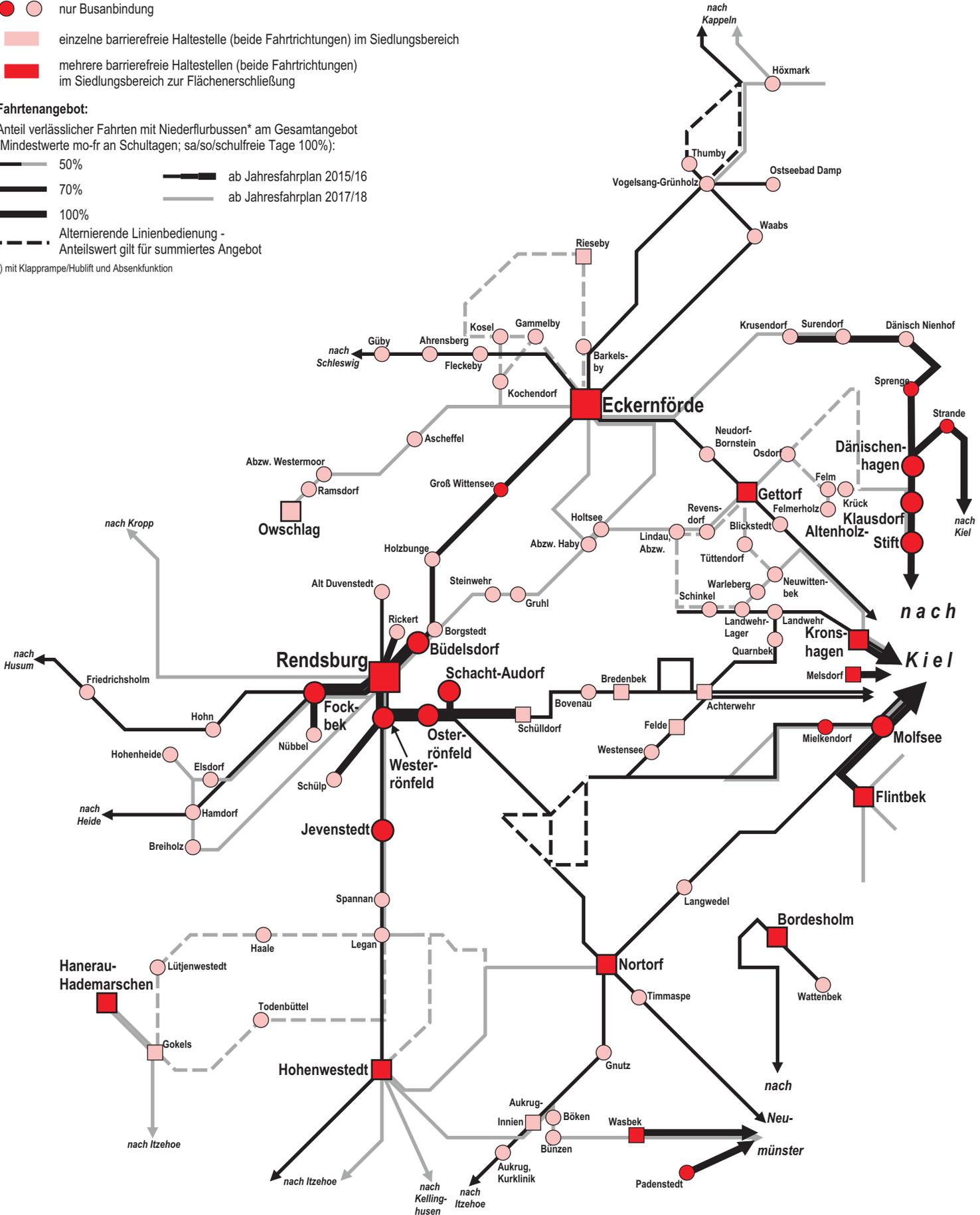
- Bus- und Bahnbindung / Verknüpfung Bus-Schiene
- nur Busanbindung
- einzelne barrierefreie Haltestelle (beide Fahrrichtungen) im Siedlungsbereich
- mehrere barrierefreie Haltestellen (beide Fahrrichtungen) im Siedlungsbereich zur Flächenerschließung

Fahrtenangebot:

Anteil verlässlicher Fahrten mit Niederflerbussen* am Gesamtangebot (Mindestwerte mo-fr an Schultagen; sa/so/schulfreie Tage 100%):

- 50%
- 70%
- 100%
- Alternierende Linienbedienung - Anteilswert gilt für summiertes Angebot
- ab Jahresfahrplan 2015/16
- ab Jahresfahrplan 2017/18

*) mit Klapprampe/Hublift und Absenktion





BARRIEREFREI MIT DEM BUS DURCH KIEL

*Die besten ÖPNV-Tipps für Seniorinnen
und Senioren und für mobilitätseinge-
schränkte Menschen*



SEHR GEEHRTE FAHRGÄSTE!

Unsere Gesellschaft wird immer älter und dieser demografische Wandel stellt auch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor neue Aufgaben und Herausforderungen. Für die Mobilität von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spielen öffentliche Verkehrsmittel eine wichtige Rolle, deren Bedeutung in Zukunft weiter zunehmen wird. Für diese beiden Zielgruppen haben die Landeshauptstadt Kiel und die Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) Tipps für die Fahrt mit den Bussen in Kiel zusammengestellt.

Landes-
hauptstadt Kiel



KVG
fahr ich gern!

SERVICE FÜR IN DER MOBILITÄT EINGESCHRÄNKTE MENSCHEN

Die KVG versteht sich als die Mobilitätsdienstleisterin für alle Bürgerinnen und Bürger und die Gäste der Landeshauptstadt Kiel. Menschen mit Behinderung, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen erhalten Unterstützung, wenn sie den Bus benutzen. Davon ausgehend wird seit vielen Jahren das barrierefreie öffentliche Verkehrsangebot kontinuierlich



ausgebaut. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind zu 100 Prozent mit der bewährten Niederflertechnik zum Absenken ausgerüstet. Das heißt, sowohl beim Ein- und Aussteigen als auch im Bereich vieler Sitzplätze im Bus sind keine Stufen mehr vorhanden. Alle Fahrzeuge der KVG verfügen außerdem an der zweiten Tür über eine Klapprampe (ab August 2013) die besonders für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer mehr Komfort bietet. Die Betätigung der Rampe erfolgt auf eigene Gefahr.

Im Bedienungsgebiet der KVG sind heute über 30 Prozent der Haltestellen barrierefrei als Niederflerhaltestellen mit höherem Bordstein und Blindenleitstreifen ausgebaut.

Nähere Informationen sind im Fahrplanbuch sowie im Internet unter www.kvg-kiel.de/Fahrplan/Linienwege zu finden.

RICHTIG EINSTEIGEN

Bei allen KVG-Bussen sind immer die erste und die zweite Tür stufenlos gebaut. Ist aufgrund einer zu geringen Bordsteinhöhe ein gefahrloser Einstieg immer noch nicht möglich, sollte das Fahrpersonal durch die geöffnete Tür angesprochen und darum gebeten werden, den Bus abzusenken. Bei stark



frequentierten Haltestellen wird der Bus in der Regel immer abgesenkt.

Seit März 2013 gilt in Kiel bitte „vorne einsteigen!“ und beim Fahrpersonal eine gültige Fahrkarte vorzeigen. Dieses gilt für alle Fahrgäste mit folgenden Ausnahmen:

Fahrgäste im Rollstuhl oder mit Gehhilfe(n), Kinderwagen oder sperrigem Gepäck können selbstverständlich weiterhin an der zweiten Tür einsteigen, damit sie dort an der geeigneten Stelle ihren Rollator etc. abstellen können. Sie brauchen auch nicht nachträglich nach vorne zu gehen, um die Fahrkarte vorzuzeigen.

Blinde Fahrgäste, die einen Blindenstock mit sich führen oder eine Armbinde haben, brauchen ebenfalls nicht beim Fahrpersonal ihre Fahrkarte vorzuzeigen und können hinten einsteigen.

IM BUS

Zum Bezahlen nach Möglichkeit passendes Kleingeld bereithalten. Fahrkarten, die entwertet werden müssen, ebenfalls am besten schon parat halten. Beim Gehen durch den Bus unbedingt mit mindestens einer Hand festhalten und nach dem Einstieg möglichst schnell auf einem Sitz Platz nehmen. Andere Fahrgäste offensiv ansprechen, einen Platz bitte frei zu machen, sofern keiner in der Nähe frei sein sollte.



SITZPLÄTZE FÜR MOBILITÄTS- EINGESCHRÄNKTE FAHRGÄSTE

Die KVG hat in ihren Bussen bis zu zehn Plätze mit dem „Piktogramm mobilitätseingeschränkte Person“ ausgewiesen. In alten Fahrzeugen war früher stets ein Platz hinter dem Busfahrer reserviert. Seit einiger Zeit haben die Bushersteller dieses in Anlehnung an die entsprechende EU-Verordnung jedoch geändert. Einer der ersten Vierersitze (rechts oder links hinter Fahrerin oder Fahrer) ist beispielsweise für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bestimmt und entsprechend mit einer zusätzlichen Haltestellen-Taste ausgezeichnet. Doch Achtung: ein Anspruch auf einen solchen Platz besteht nur, wenn kein anderer freier Platz mehr zur Verfügung steht. In solchen Fällen bitte den auf dem Platz sitzenden Fahrgast ansprechen und auf die eigene Behinderung (mündlich oder durch Zeigen des Schwerbehindertenausweises) verweisen. Sollte das Vorzeigen des Ausweises nicht ausreichen, wird auf Wunsch das Fahrpersonal gerne behilflich sein.

TIPPS FÜR MENSCHEN, DIE ROLLSTÜHLE ODER GEHHILFEN BENUTZEN ODER MIT EINEM KINDERWAGEN UNTERWEGS SIND

Wenn Sie auf ein ankommendes Fahrzeug warten, stellen Sie sich bitte gut sichtbar im vorderen Bereich der Haltestelle hin, damit das Fahrpersonal Sie bemerkt. Aus Gründen der Sicherheit können in der Regel im Bus nur so viele Rollstühle oder Kinderwagen befördert werden, bis die dafür vorgesehen Freiflächen belegt sind. Wenn die Klapprampe benötigt wird, sprechen Sie auch die umstehenden Passanten und Fahrgäste an und bitten um Hilfe. Das Fahrpersonal hilft, sofern es möglich ist.



ROLLSTÜHLE SICHERN

Es ist wichtig, während der Fahrt den Rollstuhl an dem entsprechend gekennzeichneten Platz zu sichern. Dazu bitte den Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung an die letzte Sitzbank stellen und die Feststellbremsen anziehen. So stehen Sie sicher und haben Halt, wenn der Bus abbremst. Vermeiden Sie unbedingt, Tragetaschen oder ähnliches an die Handgriffe des Rollstuhles zu hängen.

ROLLATOREN

Immer mehr Menschen benutzen einen Rollator, den man selbstverständlich mit in den Bus nehmen kann. Auch hier gilt es, diesen unbedingt zu sichern. Bitte nicht auf die Gehhilfen setzen. Dieses kann gefährlich sein. Bremst der Bus plötzlich ab, kann der Gehwagen mit dem Fahrgast umkippen.



AUSSTIEGSWUNSCH ANZEIGEN

Im Bereich des Rollstuhlstandplatzes befindet sich eine spezielle Drucktaste mit dem „Rollstuhl – Piktogramm“. Damit können Sie dem Fahrpersonal anzeigen, dass der Bus zum Aussteigen abgesenkt werden soll. Gehbehinderte oder blinde Fahrgäste, die im vorderen Teil des Busses sitzen, können den Fahrer direkt ansprechen.

ELEKTRONISCHE HALTESTELLENANZEIGEN UND -DURCHSAGEN

Alle Busse der KVG verfügen über elektronische Haltestellenanzeigen oder Bildschirme, die an der Decke befestigt sind und immer anzeigen, an welcher Haltestelle man sich befindet und welche Haltestellen als Nächste folgen. Sehbehinderte und blinde Fahrgäste profitieren von den elektronischen Durchsagen.



Bei weiteren Fragen oder Hinweisen können Sie gerne beim Infotelefon unter 2203 2203 anrufen oder im Internet die barrierefreie Homepage www.kvg-kiel.de aufrufen.

Servicezentrale im „Umsteiger“ am Kieler Hauptbahnhof:

Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 6.30 – 19.00 Uhr,
Sa. 8.45 – 16.00 Uhr

Herausgeber:

Eigenbetrieb Beteiligungen der LH Kiel

Holstenstr. 106-108

24103 Kiel

www.kiel.de/nahverkehr

Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG)

Werftstraße 233-243

24143 Kiel

Fotos: F. Peter, A. Kobarg

Auflage: 2.500 / 2013



Beschlussvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/250
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	16.04.2014
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Sebastian Krug
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
Klimaschutzteilkonzept "Mobilität in Kommunen"			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung anhand der in der Vorlage genannten Ziele eine Preisumfrage hinsichtlich eines Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität in Kommunen“ vorzunehmen und anschließend einen entsprechenden Förderantrag bis zum 30.04.2014 bei dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu stellen.

2. Sachverhalt:

In der Sitzung des Umwelt- und Bauausschusses am 27. März 2014 beschloss dieser, dem Kreistag zu empfehlen, die erforderlichen Mittel für ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Wirtschaftsraum Rendsburg beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über den Projektträger Jülich zu beantragen.

Im Nachgang zu dieser Sitzung wurde der Antrag zwar nicht in der Kreistagssitzung am 31.03.2014 behandelt, allerdings wurde in Abstimmung mit den Ausschussvorsitzenden des Umwelt- und Bauausschusses und des Regionalentwicklungsausschusses aufgrund des engen zeitlichen Rahmens bis zu einer Antragstellung zum 30.04.14 - seitens der Verwaltung die Arbeit an einem Antrag zur Förderung eines „Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität in Kommunen“ aufgenommen. Ein Beschluss des Kreistages für die reine Antragsstellung bei dem Projektträger Jülich ist nach Angaben des Förderungsgebers nicht erforderlich.

Der Antrag seitens des Kreises ist bis zum 30. April 2014 beim BMU zu stellen. Das BMU fördert die Erstellung des genannten Konzeptes mit 50 %. Bezüglich des Inhaltes des Klimaschutzteilkonzeptes und den Voraussetzungen einer Förderung wird auf die in der Anlage beigefügten Hinweise zur Antragsstellung- Merkblatt Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten verwiesen.

Betrachtet wird der Wirtschaftsraum Rendsburg. Dieser setzt sich aus folgenden

Städten und Gemeinden zusammen:

- Alt Duvenstedt,
- Borgstedt,
- Fockbek
- Jevenstedt,
- Nübbel,
- Osterrönfeld,
- Rickert,
- Schacht-Audorf
- Schülldorf,
- Schülpe bei Rendsburg
- Westerrönfeld
- Stadt Büdelsdorf
- Stadt Rendsburg

Da die in dem Betrachtungsgebiet liegenden Städte und Gemeinden mit der Förderung des Klimaschutzteilkonzepts des Kreises Rendsburg-Eckernförde keinen eigenen Förderantrag mehr stellen können und darüber hinaus sowohl die Antragsstellung als auch die Konzepterstellung sinnvollerweise nur mit den genannten Gemeinden vorangebracht werden können, ist eine enge Zusammenarbeit mit der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR) beabsichtigt.

Die Entwicklungsagentur ist bereits bei der Entwicklung der Ziele für ein Klimaschutzteilkonzept eingebunden worden. Um diese Zusammenarbeit auch gegenüber dem BMU zu dokumentieren, wird der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung gefordert. Ein entsprechenden Entwurf wird zurzeit verwaltungsintern geprüft.

1. Umfang des Antrages

Nach den Vorgaben des BMU muss ein Klimaschutzteilkonzept „Mobilität in Kommunen“ folgende Inhalte berücksichtigen, um entsprechend förderfähig zu sein:

- Erfassung der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten
- Analyse der Infrastruktur für die im Konzept behandelten Verkehrsträger
- Bewertung des Ist-Zustands
- Ermittlung der kurz-, mittel und langfristigen Potenziale zur Reduzierung der CO₂-Emissionen
- Definition eines quantitativen CO₂ Minderungsziels
- Akteursbeteiligung
- Maßnahmenkatalog
- Controlling-Konzept
- Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Diese Inhalte müssen in der Vorhabenbeschreibung des Antrags einen Anklang finden.

Der Förderantrag gegenüber dem BMU kann jederzeit zurückgenommen werden. Es gibt keinen maximalen Förderungsbetrag. Soweit Unterlagen und Angaben unvollständig sein sollten, können diese auch über den 30.04.2014 hinaus ergänzt oder nachgereicht werden.

2. Zielfindung

Um auf der einen Seite im Vorfeld der Antragsstellung eine Preisabfrage bei entsprechenden Gutachtern für die Konkretisierung der Fördersumme durchführen zu können und auf der anderen Seite auch den Förderantrag zu konkretisieren, ist die Benennung der Ziele, die mit dem Klimaschutzteilkonzept erreicht werden sollen, erforderlich. Hierzu hat eine Findungsgruppe, bestehend unter anderem aus dem Klimaschutzmanager des Kreises Rendsburg-Eckernförde, den Ausschussvorsitzenden des Umwelt- und Bauausschusses und des Regionalentwicklungsausschusses folgende Vorschläge erarbeitet:

1. Motorisierter Individualverkehr
 - Ermittlung der aktuellen Ist-Situation
 - Reduktion des Individualverkehrs
 - Verbesserung der Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge
 - Erhöhung des Anteils der Elektromobilität
2. Radfahrer- und Fußgängersituation
 - Ermittlung der aktuellen Ist-Situation
 - Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs
 - Verbesserung der Parksituation für Fahrräder
 - Steigerung des Pedelec-Anteils
 - Verbesserung der Beschilderung
3. Öffentlicher Personen-Nahverkehr
 - Ermittlung der aktuellen Ist-Situation
 - Steigerung des ÖPNV-Anteils
 - Verbesserung der Barrierefreiheit
 - Verbesserung der Park-and-Ride-Situation
4. Schifffahrtsverkehr
 - Ermittlung der aktuellen Ist-Situation
 - Prüfung des Einsatzes von Elektrofähren
 - Prüfung der Potentiale des Rendsburger Hafens

3. Finanzierung

In dem Haushalt des Kreises Rendsburg-Eckernförde für das Haushaltsjahr 2014 ist eine Summe von 150.000 € eingestellt, die unter anderem zur Weiterentwicklung des ÖPNV und der Mobilität des Kreises dienen können. Wenngleich diese Summe unter dem Vorbehalt der Freigabe durch den Hauptausschuss steht, ist dieser Umstand für die Antragsstellung nach Auskunft der Stabsstelle Finanzen unerheblich.

4. Weitere Verfahrensschritte

Die folgenden Verfahrensschritte sind bis zur Antragsstellung noch durchzuführen:

1. Auf der Basis der gewünschten Ziele wird eine Preisabfrage gestartet.
2. Eine Kooperationsvereinbarung wird zwischen dem Kreis und der Entwicklungsagentur geschlossen.
3. Den 50%igen Eigenanteil für Personal- und Sachkosten übernimmt der Kreis.
4. Zusatzkosten für Veranstaltungen und Druckkosten etc. die nicht förderfähig sind übernimmt die Entwicklungsagentur in Höhe von maximal 3000€.
5. Das Klimaschutzmanagement stellt bis zum 30.04. den Antrag an den

Projekträger unter Gremienvorbehalt. Der Hauptausschuss muss der Kooperationsvereinbarung mit der Entwicklungsagentur noch zustimmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Merkblatt Klimaschutzteilkonzepte



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen
Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative

Merkblatt Erstellung von Klimaschutz- Teilkonzepten

Hinweise zur Antragstellung

Fassung vom 16.10.2013



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

INHALTSVERZEICHNIS

1	WOZU DIENT EIN KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPT?	3
2	ANTRAGSBERECHTIGUNG UND FÖRDERUNG	4
3	ANTRAGSTELLUNG	5
4	INHALTE DER VORHABENBESCHREIBUNG	6
5	ABSCHLUSS DES VORHABENS	8
6	INHALTLICHE ANFORDERUNGEN AN KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPTE	9
	KLIMAAANPASSUNG UND KLIMASCHUTZ INNOVATIV	9
	6.1 KLIMAGERECHTES FLÄCHENMANAGEMENT	9
	6.2 ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL	13
	6.3 INNOVATIVE KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPTE	15
	LIEGENSCHAFTEN UND MOBILITÄT	17
	6.4 KLIMASCHUTZ IN EIGENEN LIEGENSCHAFTEN	17
	6.5 KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IN KOMMUNEN	22
	6.6 KLIMASCHUTZ IN INDUSTRIE- UND GEWERBEGBIETEN	24
	ENERGIE UND TECHNIK	27
	6.7 ERNEUERBARE ENERGIEN	27
	6.8 INTEGRIERTE WÄRMENUTZUNG IN KOMMUNEN	30
	6.9 GREEN-IT-KONZEPTE	33
	ABFALL UND WASSER	35
	6.10 KLIMAFREUNDLICHE ABFALLENTSORGUNG	35
	6.11 KLIMAFREUNDLICHE TRINKWASSERVERSORGUNG	38
	6.12 KLIMAFREUNDLICHE ABWASSERBEHANDLUNG	41
7	KONTAKT	43
8	ANHANG	43

1 WOZU DIENT EIN KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPT?

Klimaschutz-Teilkonzepte dienen als strategische Planungs- und Entscheidungshilfen, um zu zeigen, wie

- in einem abgrenzbaren, besonders klimarelevanten Bereich (z.B. Mobilität) oder
- wie durch eine abgrenzbare, besonders klimafreundliche Maßnahme (z.B. Klimaschutz in eigenen Liegenschaften, Green-IT, Abwasser),

Treibhausgase und Energieverbräuche nachhaltig reduziert werden können.

Klimaschutz-Teilkonzepte analysieren die spezifische Ausgangssituation sowie die technisch und wirtschaftlich umsetzbaren CO₂-Minderungspotenziale. Sie zeigen Entscheidungsträgern, wie kurz-, mittel- und langfristig Klimaschutzpotenziale erschlossen werden können.

Klimaschutz-Teilkonzepte zur Anpassung an den Klimawandel identifizieren klimabedingten Bedarf an Anpassung und zeigen Handlungsmöglichkeiten für eine erfolgreiche Anpassung vor Ort auf.

Die in den Teilkonzepten erarbeiteten Maßnahmen sollten dem Prinzip der Nachhaltigkeit (ökologische, soziale und ökonomische Ausgewogenheit des Handelns) Rechnung tragen.

Das Bundesumweltministerium (BMU) fördert Klimaschutz-Teilkonzepte zu folgenden Schwerpunkten:

Klimaanpassung und Klimaschutz innovativ

1. Klimagerechtes Flächenmanagement
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Innovative Klimaschutz-Teilkonzepte

Liegenschaften und Mobilität

4. Klimaschutz in eigenen Liegenschaften
5. Klimafreundliche Mobilität in Kommunen
6. Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten

Energie und Technik

7. Erneuerbare Energien
8. Integrierte Wärmenutzung in Kommunen
9. Green-IT-Konzepte

Abfall und Wasser

10. Klimafreundliche Abfallentsorgung
11. Klimafreundliche Trinkwasserversorgung
12. Klimafreundliche Abwasserbehandlung

Antragsteller können in begründeten Einzelfällen auch Klimaschutz-Teilkonzepte für andere besonders klimarelevante Bereiche oder innovative, klimaschützende Maßnahmen einreichen.

Hinweis: Kleine Kommunen beachten bitte das Hinweisblatt „Ergänzende Förderhinweise des BMU für Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohnern“.

2 ANTRAGSBERECHTIGUNG UND FÖRDERUNG

Bitte entnehmen Sie die Antragsberechtigung für das jeweilige Klimaschutz-Teilkonzept den dazugehörigen Kapiteln (Kapitel 6).

Gefördert werden:

- Sach- und Personalkosten von fachkundigen externen Dritten, sowie
- Ausgaben für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit während der Konzepterstellung (z.B. Flyer, Workshopmaterialien usw.)

durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 Prozent. Bitte beachten Sie ggf. die Maximalfördergrenzen der verschiedenen Teilkonzepte in Kapitel 6. Sollte das Projekt beihilferechtlich relevant sein, so erfolgt eine mögliche Förderung nach den Vorgaben des Artikels 107 Abs. 1 des AEUV (zur Kontrolle staatlicher Beihilfen innerhalb des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in Kraft getreten zum 1. Dezember 2009).

Es werden nur Ausgaben für Leistungen gefördert, die als zuwendungsfähig anerkannt und in der vereinbarten Projektlaufzeit erbracht wurden.

Hinweis: Kommunen, die nicht über ausreichende Eigenmittel verfügen, können unter folgenden Voraussetzungen eine erhöhte Förderquote erhalten:

1. Kommunen, deren Konzept zur Haushaltssicherung von der Kommunalaufsicht genehmigt wurde, können eine Erhöhung der Förderquote um bis zu 20 Prozent erhalten.
2. Sollten finanzschwache Kommunen nach ihrem jeweiligen Landesrecht kein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben, kann eine um bis zu 20 Prozent erhöhte Förderquote unter den folgenden Voraussetzungen beantragt werden:
 - a) In den vergangenen zwei Haushaltsjahren wurde ein Fehlbedarf ausgewiesen und in den folgenden zwei Haushaltsjahren werden weiterhin Fehlbedarfe erwartet und
 - b) eine Bestätigung der Kommunalaufsicht liegt vor, aus der hervorgeht, dass die derzeitige Haushaltslage eine erhöhte Förderquote rechtfertigen würde.
3. Kommunen, welche länderspezifische Hilfsprogramme in Anspruch nehmen, können ebenfalls eine um bis zu 20 Prozent erhöhte Förderquote erhalten. Die aktuelle Teilnahme ist bei der Beantragung nachzuweisen.
4. Kommunen, deren Konzept zur Haushaltssicherung bzw. deren Haushalt von der Kommunalaufsicht abgelehnt wurde, können durch Vorlage entsprechender Nachweise bei der Antragstellung eine Förderquote von bis zu 95 Prozent erhalten.

Auf die erhöhte Förderquote besteht kein Rechtsanspruch.

3 ANTRAGSTELLUNG

Ein Antrag zur Erstellung eines Klimaschutz-Teilkonzepts enthält folgende Bestandteile:

- eine Vorhabenbeschreibung (die sich an den Vorgaben des Merkblatts orientiert),
- eine Kostenschätzung (z.B. ein Angebot),
- einen easy-Online-Antrag im Original mit Stempel und Unterschrift.

Die Antragstellung ist zwischen dem 1. Januar 2014 und 30. April 2014 möglich. Anträge sind einzureichen bei einem noch zu benennenden Projektträger. Die Kontaktdaten dieses Projektträgers werden ab dem 1. Januar 2014 auf der Internetseite www.klimaschutz.de veröffentlicht.

Neben der elektronischen Fassung sind der unterschriebene und gestempelte Antrag samt der vorgenannten Unterlagen zusätzlich per Post bei dem zu benennendem Projektträger einzureichen.

Das Antragsverfahren ist einstufig, d.h. die Förderentscheidung wird auf Basis der oben genannten Unterlagen gefällt. Sollten sich Nachfragen ergeben, wird der Projektträger mit Ihnen Kontakt aufnehmen. Die Vorhabenlaufzeit beträgt in der Regel ein Jahr und beginnt zum Monatsersten. Mit Einreichen der Unterlagen zum Verwendungsnachweis (s. Kap. 5) kann das Vorhaben allerdings auch früher beendet werden.

Bitte planen Sie den Beginn des Vorhabens frühestens fünf Monate nach Einreichen des Förderantrags ein.

Bitte beachten Sie, dass eine Ausschreibung erst nach Erhalt des schriftlichen Zuwendungsbescheides durchgeführt werden darf. Frühestens mit Beginn des im Zuwendungsbescheid festgelegten Bewilligungszeitraumes darf die Erbringung von Leistungen erfolgen.

Leistungen sind gemäß der für den Zuwendungsempfänger geltenden Vergaberegeln zu beauftragen. Für kommunale Zuwendungsempfänger gelten die in der jeweiligen Gebietskörperschaft verabschiedeten Vergabeverordnungen.

Sollten sich im Verlauf des Vorhabens Änderungen bei den beantragten Tätigkeiten ergeben und/oder eine Laufzeitverlängerung erforderlich werden, ist eine schriftliche Zustimmung durch den Projektträger einzuholen. Nicht bewilligte und außerhalb der Projektlaufzeit ausgeführte Tätigkeiten sind generell nicht förderfähig.

Hinweis: Pro Antragsteller werden maximal fünf Klimaschutz-Teilkonzepte gefördert.

4 INHALTE DER VORHABENBESCHREIBUNG

Die Vorhabenbeschreibung soll einen Eindruck über die Ausgangssituation geben und das geplante Vorhaben knapp erläutern.

Für die Vorhabenbeschreibung nutzen Sie bitte das Formular „Muster für die Vorhabenbeschreibung“.

Alternativ gliedern Sie diese nach den folgenden Punkten:

1. Titel des Projekts
2. Angaben zum Antragsteller
3. Beschreibung der Ausgangssituation
4. Beschreibung der Zielsetzung und der Arbeitsschritte
5. Kurzübersicht der geplanten Ausgaben
6. Projektablauf/Balkenplan

Die einzelnen Punkte der Vorhabenbeschreibung im Detail:

→ 1. Titel des Projekts

Wählen Sie einen kurzen, aber aussagekräftigen Titel für Ihr Projekt, der sowohl das Wort Klimaschutz-Teilkonzept als auch den Namen des Antragstellers beinhaltet.

→ 2. Angaben zum Antragsteller

Bitte geben Sie Informationen zum Antragsteller (z.B. Einwohnerzahl einer Kommune) und ggf. Angaben zum Zusammenschluss von Antragstellern an. Antragsteller können sich zusammenschließen und einen gemeinsamen Antrag einreichen, um eine geeignete Projektgröße zu erreichen. Bitte beachten Sie hierzu die Angaben zur Antragsberechtigung für die verschiedenen Klimaschutz-Teilkonzepte in der Kommunalrichtlinie vom Oktober 2013 in Kapitel II.2. und III. sowie in diesem Merkblatt in Kapitel 6.

Bitte beachten Sie: Für einen Zusammenschluss von Antragstellern ist dem Antrag eine Vereinbarung zum Zusammenschluss mit den folgenden Inhalten beizufügen:

1. Name des gemeinsamen Projekts, der Förderrichtlinie und des Förderschwerpunkts,
2. Nennung der an dem Zusammenschluss beteiligten Partner (mit Adresse),
3. Benennung des Antragstellers, der rechtsverbindlich die Verantwortung für die Umsetzung des Vorhabens (Kontoführung, Verwendungsnachweis etc.) übernimmt und den Antrag einreicht,
4. eine tabellarische Übersicht der Kosten und der Eigenmittel jedes Partners,
5. die rechtsverbindliche Zusicherung jedes Partners, die Eigenmittel im Fall der Förderung bereitzustellen,
6. die rechtsverbindliche Zusicherung jedes Partners, dass bisher kein entsprechendes Klimaschutz-Teilkonzept gefördert wurde.

Die Vereinbarung ist von dem Zeichnungsberechtigten jedes Verbundpartners zu unterschreiben.

Landkreise und kommunale Verbünde nehmen bei der Ausgestaltung des regionalen Klimaschutzes eine zentrale Rolle ein. Sie haben zum Beispiel die Möglichkeit, gemeinsam mit den zugehörigen Städten und Gemeinden ein Klimaschutz-Teilkonzept „Erneuerbare Energien“ zu entwickeln und den Klimaschutz in die Region zu tragen.

Für Landkreise und kommunale Verbünde als Antragsteller sind folgende drei Antragskonstellationen möglich:

1. Ein Landkreis/kommunaler Verbund kann zusammen mit einigen oder allen kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städten und Gemeinden einen gemeinsamen Antrag einreichen. Hier umfasst das Klimaschutz-Teilkonzept die Handlungsfelder des Landkreises/Verbundes sowie der kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städte und Gemeinden. Um eine Doppelförderung zu vermeiden, können die beteiligten kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städte und Gemeinden in diesem Fall das ausgewählte Klimaschutz-Teilkonzept nicht eigenständig beantragen.
2. Landkreise/kommunale Verbünde können die Erstellung der unter 1. aufgeführten Klimaschutz-Teilkonzepte ausschließlich für ihre eigenen und/oder von den kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städten und Gemeinden auf sie übertragenen Zuständigkeiten beantragen.

3. Der Landkreis/Verbund kann auch als Koordinator für mehrere kreisangehörige/verbundsangehörige Städte und Gemeinden einen Antrag einreichen. Das Klimaschutz-Teilkonzept umfasst in diesem Fall nur die Handlungsfelder der kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städte und Gemeinden und nicht die des Landkreises/Verbundes. Um eine Doppelförderung zu vermeiden, können die beteiligten kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städte und Gemeinden kein weiteres eigenständiges Klimaschutz-Teilkonzept in diesem Bereich beantragen.

Die Antragsteller haben sicherzustellen, dass eine Doppelförderung des Landkreises/Verbunds einerseits und seiner kreisangehörigen/verbundsangehörigen Städte und Gemeinden andererseits ausgeschlossen ist. Legen Sie daher bitte immer Ihre Zuständigkeiten dar, auf die sich das Klimaschutz-Teilkonzept beziehen soll. Die vorgenannten Antragskonstellationen und Regelungen werden entsprechend auch auf andere Zusammenschlüsse von Kommunen angewandt.

→ 3. Beschreibung der Ausgangssituation

Erläutern Sie hier den Anlass bzw. Ihre Motivation zur Erstellung des Klimaschutz-Teilkonzepts und stellen Sie kurz dar, welche Klimaschutzaktivitäten bereits durchgeführt worden sind. Bitte schildern Sie außerdem die spezifischen lokalen Bedingungen, auf die das Klimaschutz-Teilkonzept zugeschnitten werden soll.

→ 4. Beschreibung der Zielsetzung und der Arbeitsschritte

Stellen Sie kurz die Ziele des Klimaschutz-Teilkonzepts dar und erläutern Sie, wie Sie die Anforderungen des BMU an ein Klimaschutz-Teilkonzept realisieren wollen. Bitte beachten Sie hierzu die inhaltlichen Anforderungen an die verschiedenen Teilkonzepte in Kapitel 6.

→ 5. Kurzübersicht der geplanten Ausgaben

Fassen Sie die geplanten Ausgaben in einer tabellarischen Übersicht zusammen und ordnen Sie den einzelnen Arbeitsschritten den geplanten Zeitaufwand und die Stunden-/Tagessätze zu. Die geplanten Ausgaben müssen auf Angemessenheit und Plausibilität geprüft werden können. Dem Antrag ist deshalb eine der drei folgenden Unterlagen beizufügen:

- ein unverbindliches Angebot („Richtpreisangebot“) eines möglichen Auftragnehmers,
- eine vom Antragsteller erstellte Wertermittlung (mit einer Leistungsbeschreibung) und
- ein Angebot, das auf Basis der jeweils gültigen Vergaberegeln und unter dem Vorbehalt einer Zuwendung durch das BMU eingeholt wurde.

Darin müssen die geplanten Tätigkeiten, der Arbeitsaufwand pro Arbeitsschritt und die Ausgaben nachvollziehbar erläutert sein.

Es wird empfohlen, mit dem Antrag ein unverbindliches Angebot einzureichen, da Wertermittlungen mit dem finanziellen Risiko behaftet sind, dass die geschätzten Ausgaben unter denen der später eingeholten Angebote liegen. Diesen Fehlbetrag zwischen der Ausgabenschätzung und den realen Ausgaben muss dann vollständig der Antragsteller tragen.

Unabhängig davon, wie die Ausgaben für die Angebote ermittelt wurden, ist der Antragsteller nach Erteilung des Zuwendungsbescheids verpflichtet, die Leistung gemäß der für ihn geltenden Vergaberegeln zu beauftragen. Dies bedeutet für kommunale Zuwendungsempfänger, dass die in der jeweiligen Gebietskörperschaft verabschiedeten Vergabeverordnungen gelten.

→ 6. Projektablauf/Balkenplan

Bitte erstellen Sie einen Balkenplan, aus dem die Projektdauer (geplanter Start-/Endtermin) und die Arbeitsschritte ersichtlich werden.

Die Erstellung eines Klimaschutz-Teilkonzepts dauert in der Regel bis zu einem Jahr. Bitten planen Sie den Beginn des Vorhabens frühestens fünf Monate nach Einreichen des Förderantrags ein.

Muster eines Balkenplans:

ARBEITSSCHRITT	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Arbeitsschritt 1	[Bar chart showing task 1 duration from M1 to M12]											
Arbeitsschritt 2	[Bar chart showing task 2 duration from M4 to M6]											
Arbeitsschritt 3	[Bar chart showing task 3 duration from M1 to M6]											
...	[Bar chart showing task 4 duration from M7 to M9]											
Arbeitsschritt n	[Bar chart showing task n duration from M1 to M12]											

5 ABSCHLUSS DES VORHABENS

Nach Abschluss des Projekts sind das erstellte Teilkonzept in schriftlicher (nicht gebunden) und in digitaler Form, die Schlussrechnung sowie weitere Unterlagen beim Projektträger einzureichen (Verwendungsnachweis). Der Projektträger wird Sie rechtzeitig zum Ablauf der Projektlaufzeit über die einzureichenden Unterlagen informieren. Zusätzlich zu den Informationen über das Projekt soll auf der Internetseite des Zuwendungsempfängers über die Ergebnisse des Klimaschutz-Teilkonzepts informiert werden. Diese Nachweise sind die Voraussetzung für die Überweisung der Schlusszahlung in Höhe von 20 Prozent der Fördermittel.

Sind Abweichungen vom Antrag/Bescheid während der Projektlaufzeit nicht angezeigt worden, so kann der Projektträger eine Kürzung der Zuwendung prüfen.

6 INHALTLICHE ANFORDERUNGEN AN KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPTE

Für die verschiedenen Klimaschutz-Teilkonzepte gelten unterschiedliche inhaltliche Anforderungen, die im Folgenden einzeln erläutert werden. Allen Klimaschutz-Teilkonzepten gemeinsam ist jedoch, dass sie auf die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele und damit auf die Notwendigkeit, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent zu reduzieren, orientieren. Dabei sollen sie die auf diesem Zielpfad notwendigen Maßnahmen für die nächsten zehn bis 15 Jahre identifizieren. Eine Ausnahme hiervon bilden nur Klimaschutz-Teilkonzepte zur Anpassung an den Klimawandel, die nicht Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen sondern Anpassungsstrategien an den Klimawandel behandeln.

Tipp: Weitere ausführliche Informationen zur Erstellung von Klimaschutzkonzepten finden sich im Praxisleitfaden „Klimaschutz in Kommunen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik: www.leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de

Im Anhang finden Sie außerdem Links zu weiterführenden Informationen und Beispielen von Klimaschutz-Teilkonzepten.

KLIMAAANPASSUNG UND KLIMASCHUTZ INNOVATIV

6.1 KLIMAGERECHTES FLÄCHENMANAGEMENT

Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr auf 30 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 ist ein wesentliches Handlungsziel der Nachhaltigkeits- sowie der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung. Erreicht werden soll das 30-Hektar-Ziel, indem die zukünftige Siedlungsentwicklung auf den Innenbereich der Städte und Gemeinden konzentriert wird. Geeignete Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung sind Brachflächenrevitalisierung, Altbauinstandsetzung, Baulückenschließung und Nachverdichtung. Diese Maßnahmen leisten einen Beitrag zur Minderung des Treibhausgasausstoßes in Städten und Gemeinden und sollten grundsätzlich Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Aus Modellrechnungen geht hervor, dass die Entstehung von CO₂-Emissionen durch Innenentwicklung beachtlich reduziert werden kann, weil weniger neu gebaut wird, bestehende Infrastruktur und Gebäude energieeffizienter genutzt werden können und durch kompakte Siedlungsstrukturen weniger Verkehr neu entsteht. Auch wird weniger neue Fläche, z.B. für Erschließungsstraßen, versiegelt, sodass die Fähigkeit des Bodens erhalten bleibt, Kohlenstoff aufzunehmen (Senkenfunktion).

Mit dem Teilkonzept „Klimagerechtes Flächenmanagement“ soll eine Entscheidungsgrundlage für die Innen- und Außenentwicklung durch Flächenmanagement in den Kommunen erarbeitet werden. Hierbei werden Auswirkungen auf das lokale Klima berücksichtigt, die sich aus der Flächennutzung ergeben (Klimaschutz). Gleichzeitig werden lufthygienische und stadtklimatische Anforderungen an die Flächennutzung formuliert, die aufgrund erwarteter Klimaveränderungen erforderlich werden (Klimaanpassung).

Entsprechende Maßnahmen können bspw. Frischluftschneisen und Grünflächenbereiche in den Innenstädten und der Erhalt potenzieller Rückhalte- und Überflutungsflächen im Außenbereich sein. Das Teilkonzept soll somit ermöglichen, auf lokaler Ebene Synergieeffekte und Zielkonflikte zwischen Maßnahmen zur Flächennutzung, Klimaschutz und Klimaanpassung durch Flächenmanagement zu erkennen und auf Probleme zu reagieren.

Im Teilkonzept „Klimagerechtes Flächenmanagement“ ist vorgesehen, alle flächen- und nutzungsrelevanten Daten zu bündeln und zu berücksichtigen, die für kommunale Entscheidungen über siedlungsstrukturelle Veränderungen benötigt werden. Insbesondere sollen alternative Flächen- und Nutzungsoptionen hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf Aspekte des Klimaschutzes sowie das Stadtklima bzw. das Makroklima betrachtet werden (z.B. Flächeninanspruchnahme und Nutzungsintensitäten). Es gilt, die klimarelevanten Auswirkungen von alternativer Flächenentwicklung rechtzeitig zu erkennen, um den Anstieg von CO₂-Emissionen sowie die Erschwerung der Klimaanpassung durch siedlungsstrukturelle Veränderungen zu vermeiden.

Das Teilkonzept richtet sich an Kommunen, die ihr Siedlungsgebiet klimaschonend erweitern oder nachverdichten wollen, sowie an solche, die im Rahmen des Stadtbbaus oder der städtebaulichen oder energetischen Sanierung ihre Siedlungsstruktur im Hinblick auf Klimaschutz oder Klimaanpassung optimieren wollen.

VORAUSSETZUNGEN UND INHALT

Das Teilkonzept „Klimagerechtes Flächenmanagement“ bietet sich insbesondere dann an, wenn der Antragsteller im Vorfeld oder im Zuge der Bauleitplanung sowie informeller Prozesse mehrere Optionen für die Umsetzung siedlungsstruktureller Veränderungen prüft. Dies ist z.B. der Fall, wenn

- ein Flächennutzungsplan (FNP) oder Stadtentwicklungskonzept erarbeitet oder überarbeitet werden,
- auf der Basis eines vorhandenen FNP ein Konzept zum Vorrang der Innenentwicklung erstellt wird, interkommunale Kooperationen zur Flächenentwicklung vorbereitet werden,
- ein Baulückenkataster erstellt werden soll,
- eine Teilnahme am Modellversuch der Bundesregierung zum Handel mit Flächenzertifikaten beabsichtigt oder vorbereitet wird.

Die Konzepte beziehen sich auf den Vergleich von Erschließungs- und Bebauungsoptionen im Innen- und Außenbereich von Städten und Gemeinden und sollen:

- a) Flächenentwicklungspotenziale für angestrebte siedlungsstrukturelle Veränderungen identifizieren, insbesondere im Innenbereich als Alternative zur Entwicklung im Außenbereich (einschließlich Rückbau),
- b) die voraussichtlichen Auswirkungen der betrachteten Flächennutzungen im Hinblick auf Klimaschutz und andere kommunale Entwicklungsbedarfe einschließlich der Anpassung an die Folgen des Klimawandels in der Gemeinde abschätzen und bewerten,
- c) die verschiedenen Flächenpotenziale im Hinblick auf das Gemeinwohl sowie erwünschte und unerwünschte Auswirkungen auf die Entwicklung der Gemeinde bewerten.

Darüber hinaus soll über Kommunalgrenzen hinweg abgewogen werden, welche Potenziale zur flächenpolitischen Kooperation mit Nachbargemeinden bestehen, um Entwicklungsbedarfe und -optionen regional abgestimmt zu betrachten und den Klimaschutz voranzutreiben.

Antragsberechtigt sind Kommunen, Betriebe und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Förderfähig sind Flächenentwicklungskonzepte mit folgenden Inhalten:

→ 1. Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme umfasst die Identifizierung, Zusammenstellung, und Aufbereitung von Daten und Informationen, die benötigt werden, um beispielsweise

- Die Flächenreserven und die entsprechenden Potenziale für die Siedlungsentwicklung zu bilanzieren,
- die Auswirkungen der Flächennutzung auf Erfordernisse der Klimaanpassung zu berücksichtigen,
- die Auswirkungen der Flächennutzung auf das Gemeinwohl und die städtebauliche Entwicklung der Kommune zu bewerten.

Dazu gehören insbesondere:

- Nicht- oder untergenutzte Flächen und Gebäude im Innenbereich von Kommunen, z.B. in Form von Leerständen, Baulücken, Brachflächen und Nachverdichtungspotenzialen
 - Art, Größe, Lage der Flächen,
 - vorhandene oberirdische und unterirdische Bebauung (ggf. mit energetischer Bewertung einschl. Sanierungsbedarf und -aufwand),
 - Nutzungspotenziale (baulich und nicht baulich),
 - Potenziale für Klimaschutz und Klimaanpassung,
 - Aufwand für die (Re-)Vitalisierung (Aufbereitungs-, Sanierungs-/Modernisierungsbedarf).
- Freiflächen im Außenbereich, die als Standorte für Siedlungen oder Infrastrukturen in Betracht gezogen werden.
 - Art, Größe, Lage der Flächen,
 - Erschließungsaufwand,
 - Nutzungsalternativen (baulich und nichtbaulich, inklusive Land- und Forstwirtschaft),
 - Potenziale für Klimaschutz und Klimaanpassung,
 - Bedeutung für biologische Vielfalt.
- Angaben zum Verkehrsaufkommen, je nach Verfügbarkeit auf Quartiers-, Straßenebene,
- Modal-Split,
- Abschätzungen der notwendigen Bebauungsveränderungen durch Wohnungsbau, Gewerbebau etc. in den nächsten 20 – 30 Jahren,
- Basisdaten zur Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen.

→ 2. Potenzialanalyse

Bestandteil der Potenzialanalyse sollen insbesondere die folgenden Elemente sein:

- a) Darstellung und Bewertung von Flächennutzungsalternativen und -potenzialen im Innen- und Außenbereich im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung, z.B.:
 - Variantenvergleich Innenentwicklung/Außenentwicklung, z.B. mit Einschätzungen hinsichtlich des zu erwartenden verkehrsbedingten CO₂-Zuwachses.
 - Überschlägige Berechnung und Bewertung verkehrsinduzierter CO₂-Emissionen durch die Nutzung von Brachflächen und Baulücken im Innenbereich,
 - Überschlägige Berechnung und Bewertung verkehrsinduzierter CO₂-Emissionen durch die Nutzung von Freiflächen im Außenbereich.
 - Bau neuer Gebäude im Außenbereich versus Nutzung von Flächenreserven und Ertüchtigung bestehender Gebäude im Innenbereich (inklusive Abschätzung des damit verbundenen Ausstoßes von Treibhausgasen).
 - Freiflächennutzung im Außenbereich für Wohnen und Gewerbe versus Freiflächennutzung für die Erzeugung erneuerbarer Energien bzw. Energieträger (insbesondere Windkraft oder Biomasse).
 - Darstellung und Bewertung von Zielkonflikten (z.B. Freiflächenbebauung und Versiegelung im Außenbereich versus CO₂-Speicherung des Bodens).
- b) Integrierte Bewertung der Auswirkungen siedlungsstruktureller Veränderungen auf den Klimaschutz und die Klimaanpassung, z.B.:
 - Verlust von Flächenpotenzialen, die für die Erzeugung erneuerbarer Energien und Rohstoffe (insbesondere Windkraft und Biomasse) genutzt werden könnten.
 - Verlust von Flächenpotenzialen für die Durchführung von Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel, beispielsweise für Hochwasserschutz (Überflutungsbereiche), gegen sommerliche Überhitzung (Frischluftkorridore) sowie für den Erhalt der biologischen Vielfalt.
 - Verlust an CO₂-speicherfähigen Böden.
- c) Ökonomische Bewertung von Flächennutzungsoptionen (Kosten-Nutzen-Rechnung), z.B.:
 - Planungskosten,
 - Erschließungskosten,
 - Betriebskosten,
 - Einnahmen (Steuern, Verpachtung, Verkauf von Grundstücken etc.).

→ 3. Flächenmanagementstrategie/ Maßnahmenkatalog für die Flächenentwicklung

In der Flächenmanagementstrategie werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse zusammengefasst und Schlussfolgerungen für künftige Aktionen zur Umsetzung einer klimagerechten Flächenentwicklung gezogen. Sie soll den Rahmen für die erforderlichen Aktivitäten setzen:

- Zusammenfassende Darstellung der Vorrangflächen und Maßnahmenbündel, die zur Umsetzung der kommunalen Innenentwicklungsstrategie unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Klimaanpassung und interkommunalen/regionalen Aspekten erforderlich und zielführend sind, und der erforderlichen organisatorischen Rahmenbedingungen. Darstellung der einzelnen Maßnahmen, die kurz-, mittel- und langfristig durchgeführt werden sollen, und deren Wirkungen.
- Beschreibung der nächsten Handlungsschritte, der Akteure, der Zielgruppen und der Kosten.

→ 4. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Entwicklung und spätere Umsetzung des Teilkonzepts „Klimagerechtes Flächenmanagement“ ist es notwendig, frühzeitig mit den relevanten Akteuren (Grundstückseigentümern, Energieversorgern, Verkehrsträgern, Bauunternehmern, etc.) Chancen und Hindernisse zu diskutieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Konzeption und Steuerung von Dialogprozessen und Workshops.

→ 5. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 4 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Weitere Informationen:

REFINA

Die Webseite zum abgeschlossenen Forschungsprogramm „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement“ (REFINA). Hier finden Sie unter anderem generelle Informationen zum Flächenmanagement als auch hilfreiche Hinweise, Best-Practice-Beispiele und Werkzeuge für ein nachhaltiges Flächenmanagement www.refina-info.de/de/index.phtml

Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR)

Hintergrundinformationen und konkrete Hinweise über laufende Projekte finden Sie auf der Webseite Flächenpolitik des BBSR www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/Flaechenpolitik/flaechenpolitik_node.html

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens „Städtebauliche Nachverdichtung im Klimawandel“ werden derzeit Möglichkeiten und Grenzen der städtebaulichen Nachverdichtung im Zeichen des Klimawandels untersucht. www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2012/Nachverdichtung/01_Start.html?docId=430448¬First=true

Planspiel Fläche

Webseite zum Modellversuch Planspiel Fläche durch welches geprüft werden soll, ob handelbare Flächenzertifikate ein Instrument sein können, um den Städten und Gemeinden dabei zu helfen, den Flächenneuverbrauch zu vermindern und die Innenentwicklung zu stärken. www.flaechenhandel.de/das-planspiel

6.2 ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Anpassung an den Klimawandel ist die Einstellung auf bereits erfolgte und noch zu erwartende Änderungen des Klimas, sodass daraus entstehende Schäden weitgehend vermieden und Chancen genutzt werden. Es handelt sich dabei um eine Querschnittsaufgabe, die viele verschiedene Bereiche des staatlichen und privaten Handelns betrifft.

In den Kommunen treffen diese Bereiche direkt zusammen. Daher ist die Abstimmung einer Anpassungsstrategie bzw. eines Anpassungskonzepts eine gesamtkommunale Aufgabe.

Antragsberechtigt sind Kommunen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Förderfähig sind Teilkonzepte „Anpassung an den Klimawandel“ mit folgenden Inhalten:

➔ 1. Bestandsaufnahme der kommunalen Systeme und ihrer Beeinflussung durch das Klima

1.1 Bisherige Erfahrungen

In einem ersten Schritt sollen die bisherigen Erfahrungen klimabedingter Auswirkungen und deren Folgen auf die Kommune (z.B. Hochwasser, Hitzeperioden, Sturm) zusammengetragen und analysiert werden. Diese Erfahrungen sind der Anlass für eine Bestandsaufnahme, die untersuchen soll, welche Bereiche oder Aufgaben der Kommune besonders verletzlich sind und/oder sich künftig klimawandelbedingt verändern könnten.

1.2 Schlussfolgerungen aus vorhandenen Untersuchungen für die Kommune

In diesem Schritt sollen die für die Region vorhandenen Grundlagenuntersuchungen, Daten und Modelle zu Klimawandel und Klimafolgen zusammengestellt und hinsichtlich relevanter Klimawandelauswirkungen auf die Kommune ausgewertet werden. Im Mittelpunkt stehen Probleme, Herausforderungen und Chancen, die auf die Kommune durch die Veränderung des Klimas zukommen.

➔ 2. Konkrete Betroffenheiten identifizieren und priorisieren

Ausgehend von den vorhandenen kommunalen Gegebenheiten ist in diesem Schritt zu analysieren, in welchen kommunalen Handlungsfeldern besondere Herausforderungen durch langfristige Klimaveränderungen und (extreme) Wetterereignisse für die Kommune entstehen (z.B. Stadt- und Regionalplanung, Bauen und kommunale Liegenschaften, kommunale Infrastruktur und Dienstleitungen, Grünflächenentwicklung, Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz, Tourismus und Gesundheit). Dies kann sowohl Risiken als auch Chancen für die Kommunen umfassen.

Die identifizierten Klimawandelauswirkungen sollen entsprechend ihrer Bedeutung für die Kommune priorisiert werden.

→ 3. Kommunale Gesamtstrategie für Klimawandelanpassung

Auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen (Punkt 1.1), der Bestandsanalysen (Punkt 1.2) und der Auswertung von erfolgversprechenden Ansätzen anderer Kommunen (best-practice) wird eine Gesamtstrategie entwickelt, die den Handlungsrahmen für die Kommune bildet. Dafür werden die konkreten Handlungsfelder benannt (Punkt 2.) und Ziele festgelegt.

→ 4. Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog soll auf Grundlage der vorangegangenen Arbeitsschritte entwickelt werden. Er enthält eine Übersicht der Aktivitäten und Maßnahmen, die die Zukunftsfähigkeit der kommunalen Aufgabenerfüllung auch unter sich wandelnden Klimabedingungen sichern. Für die Maßnahmen, die kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden sollen, ist eine Kurzdarstellung mit den folgenden Inhalten zu erarbeiten:

- Beschreibung der Aktivität oder Maßnahme, erwartete Kosten (Personal und sonstige Ausgaben), Zeitraum für die Durchführung,
- federführende Akteure sowie nötige Kooperationspartner (in und außerhalb der kommunalen Verwaltung),
- Verantwortliche und Zielgruppe der Aktivität oder Maßnahme,
- Priorität der Maßnahme, Handlungsschritte und Erfolgsindikatoren.

→ 5. Akteursbeteiligung

Um eine spätere erfolgreiche Umsetzung des Teilkonzepts „Anpassung an den Klimawandel“ zu gewährleisten, sind die relevanten Akteure in die Konzepterstellung einzubeziehen, insbesondere die betroffenen Verwaltungseinheiten. Außerdem sollen Unternehmen, die Bürgerschaft und engagierte Multiplikatoren frühzeitig beteiligt, zumindest aber informiert werden, um eine breite Akzeptanz und Mitwirkung an der späteren Umsetzung vorzubereiten. Schon bei der Erstellung des Teilkonzepts sollte gemeinsam ein Leitbild entwickelt werden. Im Sinne einer regionalen Kooperation sollten bestehende Entscheidungsstrukturen analysiert und nach Möglichkeit für die Aktivitäten zur Anpassung an den Klimawandel genutzt werden.

→ 6. Controlling-Konzept

Ein Controlling-Konzept dient der Überprüfung des Konzepts und bereitet die Evaluierung von Aktivitäten und Maßnahmen vor. Es umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zur Datenerfassung und -auswertung.

→ 7. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 5 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Weitere Informationen:

- **Anpassung.Net**
Die Webseite des Kompetenzzentrums Klimafolgen und Anpassung im Umweltbundesamt. Hier finden Sie unter anderem Informationen zur deutschen Anpassungsstrategie der Bundesregierung, zu regionalen Klimadaten und zu Anpassungsinitiativen der Bundesländer. www.anpassung.net
- **Der Klimalotse**
Ein Leitfaden zur Entwicklung und Umsetzung kommunaler Anpassungskonzepte. In fünf Schritten können Nutzer sich mit den zentralen Fragestellungen und Methoden für die Anpassung von Organisationen an den Klimawandel vertraut machen. Hier finden Sie auch weitere Links und Hinweise speziell für Kommunen (s. unter „Ressourcen“). www.klimalotse.anpassung.net
- **Der Stadtklimalotse**
Eine spezielle Entscheidungsunterstützung für die Stadtentwicklung, basierend auf einem Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. www.stadtklimalotse.net

6.3 INNOVATIVE KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPTE

Klimaschutz-Teilkonzepte können auch für andere klimarelevante Bereiche oder innovative, klimaschützende Maßnahmen eingereicht werden. Diese innovativen Klimaschutz-Teilkonzepte werden im Rahmen einer Einzelfallprüfung bewertet. Gerade bei diesem Teilkonzept sollen die Antragsteller neue Ideen/Bedürfnisse aufzeigen und darstellen, wie sie auf kreative Weise CO₂-Emissionen einsparen können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur CO₂-Einsparung dürfen nicht über die bereits angebotenen Teilkonzepte abgedeckt werden.

Bitte stellen Sie im Antrag den Nutzen für den Klimaschutz deutlich dar und beachten Sie, dass die nachfolgend genannten Mindestkriterien einzuhalten sind.

Antragsberechtigt sind Kommunen, Betriebe und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

→ 1. Energie- und CO₂-Bilanz

Erstellen einer Energie- und CO₂-Bilanz für den betrachteten Bereich nach Verursachern, bzw. Erfassen der für eine Maßnahme relevanten Energieverbräuche und CO₂-Emissionen.

→ 2. Potenzialanalyse

Analyse der technisch und wirtschaftlich umsetzbaren Einsparpotenziale (Energiebedarf und CO₂-Emissionen, Berücksichtigung erneuerbarer Energien), die in dem betrachteten Bereich oder durch die Umsetzung der Maßnahme erschlossen werden können.

→ 3. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung der Potenziale ist es notwendig, die betroffenen Akteure und Entscheidungsträger sowie Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einzubeziehen, um Hemmnisse zu identifizieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops.

→ 4. Maßnahmenbeschreibung

Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkungen, Beschreibung neuer Klimaschutzmaßnahmen, die in dem Bereich kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden sollen. Beschreibung der Umsetzungsschritte einer Maßnahme, des erwarteten CO₂-Minderungspotenzials, der Senkung des Energieverbrauchs, der erwarteten Kosten sowie einer Zeitplanung.

→ 5. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Verbräuche und CO₂-Emissionen und für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 3 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

LIEGENSCHAFTEN UND MOBILITÄT

6.4 KLIMASCHUTZ IN EIGENEN LIEGENSCHAFTEN

Ziel eines Teilkonzepts „Klimaschutz in eigenen Liegenschaften“ ist es, eine langfristig angelegte Entscheidungsgrundlage und ein Steuerungsinstrument (Klimaschutz-Management) zu entwickeln, mit denen die Treibhausgas-Emissionen und Energiekosten der kommunalen Liegenschaften dauerhaft gesenkt werden können. Allein durch die Steuerung und Kontrolle der Energieverbräuche ist eine Energie- und Kosteneinsparung von bis zu 20 Prozent möglich.

Das BMU fördert im Rahmen eines Teilkonzepts „Klimaschutz in eigenen Liegenschaften“ drei Bausteine. Hierbei wird empfohlen, die drei Elemente gemeinsam zu beantragen.

Antragsberechtigt sind Kommunen, Betriebe und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten sowie Hochschulen, Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus sowie Behinderteneinrichtungen.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input checked="" type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Hinweis: Die Erfüllung der Mindestprojektgröße (Zuwendung in Höhe von 10.000 Euro) bedeutet nicht automatisch, dass damit auch die Mindestprojektgröße für die Förderung einer Stelle für das Klimaschutzmanagement zur Umsetzung dieses Klimaschutz-Teilkonzepts erreicht wird. Zusätzlich zu beachten sind der Aufgabenumfang und die Komplexität der umzusetzenden Maßnahmen.

BAUSTEIN 1: KLIMASCHUTZ-MANAGEMENT

Die Erfassung des Ist-Zustands und die kontinuierliche Überprüfung der CO₂-Emissionen und Energiekosten sind die Grundlagen für ein Klimaschutz-Management in den eigenen Liegenschaften. Förderfähig ist ein Klimaschutz-Management mit folgenden Inhalten:

→ Basisdatenbewertung

- Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe „Klimaschutz“; Erarbeitung der Arbeitsschritte für die nächsten drei Jahre (z.B. Modelle zur Erfolgsbeteiligung und Nutzermotivation, Umsetzung von Energiespar-Contracting); Bestimmung von Aufgaben, Zuständigkeiten und des notwendigen Personalaufwands.
- Erfassung von Gebäudeart, Baujahr, Nutzfläche, Energieverbrauch für Strom und Wärme, Zählernummern, Wartungsverträgen, Ansprechpartnern, klimaschutzrelevanten Schwachstellen der Gebäude, Zusammenführung der Daten in einer Datenbank¹.
- Analyse und Bewertung der Ist-Situation durch Ableiten von Energiekennzahlen (inkl. Witterungsbereinigung), Vergleich der Kennzahlen mit Durchschnittswerten², Darstellung der Mindestpotenziale (Treibhausgas-Emissionen und Energiekosten).
- Auswertung der Verbrauchsentwicklungen bei den Gebäuden sowie Bewertung der mittelfristigen Nutzungssicherheit.

→ Entwicklung eines Organisationskonzepts

- Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Basisdatenbewertung mit relevanten Entscheidungsträgern (z.B. Liegenschafts-, Umwelt- und Finanzamt); ggf. Workshop mit Präsentation von Erfahrungen anderer Kommunen.

→ Controlling-Konzept

- Entwicklung eines Konzepts zur kontinuierlichen Datenerfassung und -auswertung sowie zur Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen und ggf. deren Anpassung.
- Implementierung des Konzepts und damit Aufbau eines Managementtools für den Klimaschutz³. Erstellung eines ersten Klimaschutzberichts (inkl. Kurzversion für die Öffentlichkeit).

Bitte beachten Sie: Es können nur Gebäude in die Bewertung mit einbezogen werden, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden und die nicht komplett an Externe vermietet sind.

Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte sind für den Baustein 1 in der Regel auf 400 Euro pro Gebäude beschränkt. Antragsteller, die bereits über ein Steuerungsinstrument zur Datenerfassung und Datenauswertung verfügen, können für den Baustein 1 keine Förderung beantragen.

¹ In öffentlichen Gebäuden mit mehr als 1.000 m² Nutzfläche und hohem Publikumsverkehr stehen diese Daten aufgrund der Pflicht zur Veröffentlichung eines Energieausweises (§ 29 EnEV) weitgehend zur Verfügung.

² z.B. Vergleich mit durchschnittlichen Bundesdaten aus BINE, AGES, SIA etc.

³ Die Kosten für die Software eines Managementtools sind nicht förderfähig.

BAUSTEIN 2: GEBÄUDEBEWERTUNG

Die Gebäudebewertung gibt einen Überblick über den Zustand der Gebäude. Sie macht deutlich, bei welchen Liegenschaften dringender Handlungsbedarf besteht und enthält eine Schätzung der Investitionskosten. Daraus wird eine Prioritätenliste abgeleitet, welche Klimaschutzmaßnahmen technisch und wirtschaftlich am effektivsten umzusetzen sind. Bei der Darstellung der Sanierungsmaßnahmen ist die Zielsetzung eines Gebäudebestands im Niedrigstenergiehaus-Standard gemäß EU-Richtlinie zur Gesamteffizienz von Gebäuden bis zum Jahr 2050 zu berücksichtigen. Niedrigstenergiehäuser haben einen Energiebedarf in der Größenordnung von Passiv- oder Nullenergiehäusern, der zu großen Teilen durch erneuerbare Energien der näheren Umgebung gedeckt wird.

Es wird empfohlen, bei der Gebäudebewertung auch den klimafreundlichen Einsatz von Informationstechnik zu berücksichtigen.

Bitte beachten Sie: Es können nur Gebäude in die Bewertung mit einbezogen werden, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden und die nicht komplett an Externe vermietet sind.

Voraussetzung für die Förderung des Bausteins 2 sind die Etablierung eines Klimaschutzmanagements für die eigenen Liegenschaften sowie die Vorlage eines Klimaschutzberichts (siehe Baustein 1). Die zuwendungsfähigen Bruttogeschossflächen für fachkundige externe Dritte für Baustein 2 sind in der Regel beschränkt auf:

- 800 Euro für Gebäude bis zu 1.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF)
- 1.400 Euro für Gebäude von 1.000 m² bis 3.000 m² BGF
- 2.000 Euro für Gebäude über 3.000 m² BGF

Gebäudebewertungen umfassen folgende Inhalte:

- Datenerhebung vor Ort und nach Plan: Geometrie des Gebäudes, technische Gebäudeausrüstung, überschlägige Hüllflächenaufnahme (Informationsbeschaffung bei zuständigen Institutionen, Ämtern, Hausmeistern).
- Hüllflächenbewertung anhand von Typologien (Verwendung von Bauteilkatalogen nach Baujahr, Bauweisen etc.).
- Bilddokumentation des Gebäudes (Fassaden, Fenster, Dach, Heizung [Kessel, Verteilung], Lüftung, Schwachstellen und Defekte). Bedarfsberechnung nach einem vereinfachten Verfahren (Detaillierungsgrad beispielsweise nach DIN 4108-6 für baulichen Teil, DIN 4701-10 für Haustechnik) sowie Abgleich mit Verbrauchsdaten.
- Herausarbeiten von Finanzierungsmöglichkeiten für die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Haushaltslage.
- Ableitung Darstellung von Sanierungsoptionen bei einzelnen Bauteilen oder des gesamten Gebäudes sowie der Anlagentechnik inkl. Bewertung des Energieeinsparpotenzials und des Einsatzes erneuerbarer Energien.
- Darstellung von Sanierungsfahrplänen, in denen die oben genannten Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt werden.
- Vereinfachte Ermittlung von Investitionskosten (z.B. unter Verwendung von Kostenkatalogen). Zusammenfassung der Ergebnisse der Gebäudebewertungen von strategischen Empfehlungen kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmenumsetzungen (z.B. umfassende Sanierung oder Vorschlag zur Gebäudeauswahl hinsichtlich einer Poolbildung bei Ausschreibungen von Energiespar-Contracting). Implementierung der Ergebnisse in das bestehende Klimaschutz-Management.
- Erstellung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit während der Umsetzung der Maßnahmen.

Gebäudebewertungen können für maximal 100 Gebäude beantragt werden. Untersuchungen von Gebäuden, die nach 1995 errichtet oder bereits umfassend energetisch saniert wurden, sind nicht förderfähig. Antragsteller, die mehr als 100 Liegenschaften besitzen, müssen die verschiedenen Gebäudetypen sinnvoll clustern und daraus maximal 100 Gebäude auswählen.

BAUSTEIN 3: FEINANALYSEN

Baustein 3 beinhaltet für eine beschränkte Anzahl von Gebäuden eine detaillierte Analyse zur Festlegung konkreter Sanierungsmaßnahmen (für maximal 15 Prozent des beantragten, zu untersuchenden Gebäudebestands, allerdings nicht mehr als 10 Gebäude). Bei der Maßnahmenfestlegung ist die Zielsetzung des Niedrigstenergiehausstandards für die Gebäude spätestens bis zum Jahr 2050 zu berücksichtigen.

Bitte beachten Sie: Es können nur Gebäude in die Bewertung mit einbezogen werden, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden und die nicht komplett an Externe vermietet sind.

Feinanalysen können nur für Gebäude beantragt werden, die voraussichtlich in den nächsten maximal fünf Jahren klimaschützend saniert werden sollen. Voraussetzung für die Förderung des Bausteins 3 sind die Etablierung eines Klimaschutzmanagements für die eigenen Liegenschaften sowie die Vorlage eines Klimaschutzberichts (siehe Baustein 1).

Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte für Baustein 3 sind in der Regel beschränkt auf:

- 2.000 Euro für Gebäude bis zu 1.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF)
- 3.000 Euro für Gebäude von 1.000 m² bis 3.000 m² BGF
- 4.000 Euro für Gebäude über 3.000 m² BGF

Feinanalysen umfassen folgende Inhalte:

- Detaillierte Beschreibung des baulichen und wärmetechnischen Zustands der Bauteile, Erfassung und Ausweisung von Wärmebrücken und Lüftungswärmeverlusten. Wärmeschutztechnische Einstufung und Bewertung der Gebäudehülle.
- Beschreibung des Ist-Zustands der Heizungsanlage, des Heizsystems und der Warmwasserbereitung, der raumluftechnischen Anlagen sowie von Kühlaggregaten und der Beleuchtung.
- Erstellung einer Energiebilanz für den Ist-Zustand des Gebäudes.
- Vorschläge für nicht investive und investive Energiesparmaßnahmen wie z.B. die energetische Verbesserung der Gebäudehülle.
- Beschreibung der einzelnen Investitionen. Wirtschaftlichkeitsbewertung mit Einsparberechnung.
- Sanierungsempfehlung in Form eines abgestimmten Sanierungsfahrplans unter Berücksichtigung der nationalen Klimaschutzziele. Implementierung der Ergebnisse in das bestehende Energiemanagement.
- Erstellung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit (sofern dies nicht bereits im Rahmen von Baustein 2 erstellt wurde).

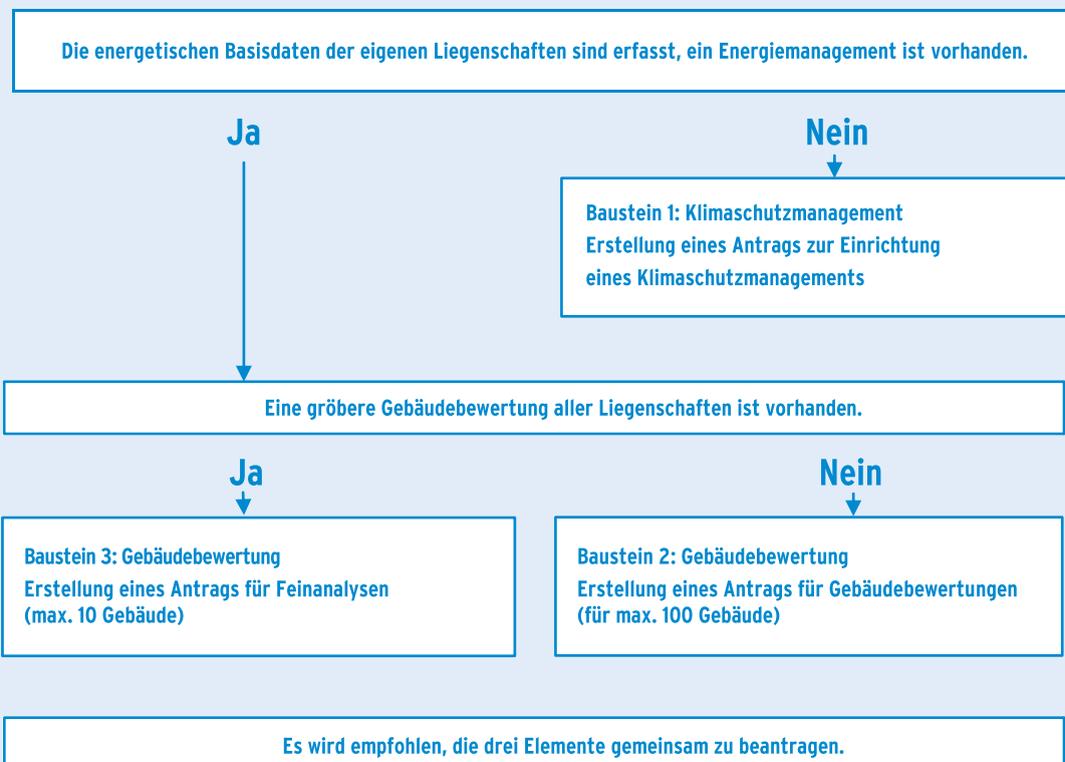
Bitte beachten Sie, dass einem Förderantrag für ein Teilkonzept „Klimaschutz in eigenen Liegenschaften“ zwei Liegenschaftslisten nach dem folgenden Muster beizulegen sind:

NR.	NAME DES GEBÄUDES	ADRESSE	EIGENTÜMER	AKTUELLER NUTZER/ NUTZUNG	BAUJAHR	BGF
1	Rathaus	Bürgergasse 1 12345 Nordlicht	Stadt Nordlicht	Verwaltung	1972	1.980 m ²
2	Kindergarten Eisbären	Tannenweg 3 12345 Nordlicht	Stadt Nordlicht	Kindergarten	1965	450 m ²
3	Jugendhaus Polarfüchse	Schelfweg 17 12345 Nordlicht	Stadt Nordlicht	div. Jugendverbände	1981	220 m ²
4

Liegenschaftsliste, unterteilt nach Größenklassen:

BGF	ANZAHL GEBÄUDE FÜR BAUSTEIN 1	ANZAHL GEBÄUDE FÜR BAUSTEIN 2	ANZAHL GEBÄUDE FÜR BAUSTEIN 3
< 1.000 m ²			
1.000 – 3.000 m ²			
> 3.000 m ²			

Klimaschutz-Teilkonzept für eigene Liegenschaften



6.5 KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IN KOMMUNEN

Klimafreundliche Mobilitätskonzepte zielen darauf, die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Sie befassen sich mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere aber mit Fuß- und Fahrradverkehr sowie öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Carsharing-Angeboten und dem motorisierten Individualverkehr. Wesentliche Funktion der Konzepte ist es, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürgerinnen und Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren.

Förderfähig sind:

- umfassende Klimaschutz-Teilkonzepte im Bereich Mobilität, welche alle Verkehrsmittel betrachten,
- Mobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Fußverkehr.

Diese Konzepte können von Kommunen sowie von Betrieben und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, beantragt werden.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Kommunen ab ca. 10.000 Einwohnern haben die geeignete Größe für Teilkonzepte „Klimafreundliche Mobilität“. Um einen interkommunalen Lückenschluss zu gewährleisten, können sich kleinere Kommunen zusammenschließen oder eine Kooperation mit dem zuständigen Landkreis eingehen. Ein Mobilitätskonzept für den Radverkehr wird ausschließlich gefördert, wenn es entweder von einem Landkreis in Eigenregie oder von mindestens zwei Kommunen in Kooperation mit einem Landkreis beantragt wird.

Förderfähig sind Mobilitätskonzepte mit folgenden Inhalten:

→ 1. Energie- und CO₂-Bilanz

Für umfassende Klimaschutz-Teilkonzepte sowie Rad- und/oder Fußverkehrskonzepte:

- Erfassung der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten (z.B. die Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs, ÖPNV, Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner etc.). Fehlende Daten können aus statistischen Ansätzen ergänzt werden (Verkehrszählungen sind jedoch nicht förderfähig).

- Analyse der Infrastruktur für die im Konzept behandelten Verkehrsträger (z.B. Radwegenetze, Straßen- und Schienennetze, Parkraumbewirtschaftung, Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wie Park & Ride).
- Bewertung des Ist-Zustands bzw. ggf. der Entwicklungen der Vergangenheit anhand geeigneter, für die Kommune angepasster Indikatoren, die auch für das Controlling (Punkt 5) verwendet werden können wie z.B. Modal Split, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum etc.

Ausschließlich für umfassende Mobilitätskonzepte:

- Auswahl der Bilanzierungsmethode (z.B. Fortschreibbarkeit der Bilanz, Umgang mit überregionalen Verkehrsflüssen etc.) und Festlegung der Bilanzgrenzen.
- Erstellung einer Energie- und CO₂-Bilanz auf Basis der Verkehrsdaten pro Verkehrsleistung und festgelegter Emissionsfaktoren. Neben CO₂ sind auch weitere treibhausgaswirksame Gase zu berücksichtigen und als CO₂-Äquivalente in die CO₂-Bilanz einzubeziehen.

→ 2. Potenzialanalyse

- Ermittlung der kurz-, mittel- und langfristigen Potenziale zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien, Effizienzsteigerung und Nutzungsmöglichkeiten erneuerbarer Energien.
- Definition eines quantitativen CO₂-Minderungsziels für ein geeignetes Zieljahr. Erstellung eines Referenzszenarios (ohne Klimaschutzanstrengungen) und eines Klimaschutzszenarios für das Zieljahr.

→ 3. Akteursbeteiligung

Für eine spätere erfolgreiche Umsetzung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzepts ist es notwendig, frühzeitig mit den betroffenen und für die Umsetzung relevanten Akteuren (z.B. Umwelt-, Stadt- und Verkehrsplanungsämter, Verkehrsunternehmen, Umweltverbände, Nutzerinnen und Nutzer sowie politische Entscheidungsträgerinnen und -träger) Hemmnisse und Kooperationen zu diskutieren. Förderfähig sind unter anderem Interviews und Workshops oder strukturierte und erprobte Audit-Verfahren wie BYPAD im Bereich Radverkehr oder ISEMOA im Bereich Fußverkehr. Da die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Quell- und Zielverkehrs durch eine einzelne Kommune begrenzt sind, sollte eine Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden geprüft und bestehende Kooperationsstrukturen genutzt werden.

→ 4. Maßnahmenkatalog

- Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkungen (Retrospektive).
- Beschreibung von kurz-, mittel- und langfristigen Klimaschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Strategiebereiche Vermeidung, Verlagerung, Effizienz sowie der folgenden Instrumente:
 - raumplanerische Maßnahmen („Stadt der kurzen Wege“),
 - Förderung der Fuß- und Radwege,
 - Förderung des ÖPNV,
 - Mobilitätsmanagement,
 - Förderung effizienter Fahrzeuge,
 - Maßnahmen zur Aufklärung und Mobilitätsbildung,
 - Öffentlichkeitsarbeit und professionelle Prozessunterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen,
 - Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigen.

Sektorale Mobilitätskonzepte für Fuß- oder Radverkehr sollten mindestens folgende Aspekte berücksichtigen:

- Aufteilung des Straßenraums, inkl. Parkraum, zusammenhängende, direkte und sichere Rad- bzw. Fußwegenetze,
- bei Fußverkehrskonzepten: ausreichend viele komfortable und sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen,
- bei Radverkehrskonzepten: Radabstellanlagen, intermodale Verknüpfungen.

Beschreibung der nächsten Handlungsschritte, der erwarteten Kosten, der Akteure und Zielgruppen, der Prioritäten, Zeitplanung und Erfolgsindikatoren der vorgeschlagenen Maßnahmen.

→ 5. Controlling-Konzept

Ein Controlling-Konzept entwickelt Rahmenbedingungen für die Erfassung der CO₂-Emissionen sowie die Überprüfung der erreichten Klimaschutzziele. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 3 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

6.6 KLIMASCHUTZ IN INDUSTRIE- UND GEWERBEGBIETEN

Während Unternehmen auf einzelbetrieblicher Ebene vielerorts bereits zu Klimaschutz und nachhaltigem Wirtschaften beitragen, werden diesbezügliche Kooperationspotenziale vor Ort vielfach noch nicht genutzt. Ziel eines Teilkonzepts „Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten“ ist es daher, die Potenziale für überbetriebliche Klimaschutzaktivitäten und Kooperationen im nachhaltigen Wirtschaften in bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten zu analysieren und geeignete Umsetzungsmaßnahmen zu identifizieren.

Antragsberechtigt sind Kommunen, Wirtschaftsförder- und Entwicklungsgesellschaften sowie Unternehmensnetzwerke.

Bitte beachten Sie: Der Begriff Gewerbegebiete umfasst hier bestehende Flächen, die planungsrechtlich als Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen sind oder vorwiegend gewerblich genutzt werden. Sie sollen im Regelfall 20 Hektar oder größer sein und mehr als zwanzig Betriebe mit mehr als insgesamt 100 Beschäftigten umfassen.

Bei einer Förderung von Kommunen bzw. Wirtschaftsförder- und Entwicklungsgesellschaften ist die Mitwirkungsbereitschaft einer relevanten Anzahl von Unternehmen an der Erstellung des Klimaschutzkonzepts in geeigneter Art und Weise zu dokumentieren (z.B. Unterstützungsschreiben). Als eine relevante Anzahl von Unternehmen ist in der Regel die Mehrzahl der Unternehmen des Gebiets zu verstehen bzw. die Anzahl der Unternehmen mit der Mehrzahl der Mitarbeiter.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input checked="" type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input checked="" type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Die Bestandssituation des Gewerbegebiets hinsichtlich der Betriebs- und Beschäftigungsstruktur, der Flächen und Infrastrukturen sowie ausgewählter Klimaschutzaktivitäten ist bereits im Antrag darzustellen.

Ebenso ist das Industrie- bzw. Gewerbegebiet in seiner Funktion und Bedeutung für die gesamten Wirtschaftsaktivitäten der zugehörigen Kommune prägnant zu beschreiben, insbesondere auch unter Bezugnahme auf die weiteren Industrie- und Gewerbegebiete der Kommune, Stadt bzw. Gemeinde.

Schließlich sind für das Gewerbegebiet relevante Aspekte vorhandener kommunaler Klimaschutz-(teil)konzepte im Antrag nachvollziehbar darzustellen.

Förderfähig sind Konzepte für Industrie- und Gewerbegebiete mit folgenden Inhalten:

→ 1. Bestandsaufnahme sowie Energie- und CO₂-Bilanz

Um die Klimaschutzpotenziale ermitteln und die Möglichkeiten für überbetriebliche Klimaschutzaktivitäten und Kooperationen im nachhaltigen Wirtschaften bestimmen zu können, ist zunächst eine Analyse der Ist-Situation durchzuführen, die mindestens die nachfolgenden Punkte enthalten sollte:

- Überprüfung und (aktualisierte) Darstellung der Bestandssituation des Gewerbegebiets (Betriebs- und Beschäftigungsstruktur, Flächen, Infrastrukturen).
- Darstellung der vorhandenen Aktivitäten zum Klimaschutz und zum nachhaltigen Wirtschaften auf einzelbetrieblicher Ebene (z.B. Ökoprotfolio) sowie ggf. auf überbetrieblicher Ebene.
- Darstellung zwischenbetrieblicher Kooperationsstrukturen.
- Erhebung zu relevanten energetischen und ressourcenbezogenen Bestandsgrößen im Gebiet (z.B. Stromverbrauch, Wärme-/Kälteverbrauch, Ressourcenverbrauch/-nutzung, Flächenpotenziale, Verkehrsströme, bestehende Erzeugung/Nutzung erneuerbarer Energien).
- Erstellung bzw. Präzisierung der Energie- und CO₂-Bilanz.

→ 2. Potenzialanalyse und Zieldefinition

Die Potenzialanalyse ermittelt primär die kurz- und mittelfristig technisch und wirtschaftlich umsetzbaren Potenziale. Bislang ungenutzte Potenziale zum Klimaschutz bestehen in Industrie- und Gewerbegebieten – über die einzelbetrieblichen Klimaschutzmaßnahmen hinaus – insbesondere in überbetrieblichen bzw. gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs zum Einsatz erneuerbarer Energien, zu Ressourceneffizienz und Ressourcenschutz und zum nachhaltigen Verkehrsmanagement. Weitere Aspekte einer nachhaltigen Gewerbegebietsentwicklung – und damit z.B. auch langfristige Potenziale – können mit berücksichtigt werden.

Die Potenzialanalyse sollte im Sinne einer integrierten Betrachtungsweise die nachfolgenden Handlungsfelder berücksichtigen. Ermittlung der überbetrieblichen Potenziale für:

- Energieeffizienz und Energieeinsparung,
- Einsatz erneuerbarer Energien,
- Ressourceneffizienz und Ressourcenschutz,
- nachhaltige Mobilität.

Ferner können die folgenden Felder Berücksichtigung finden:

- Städtebau und Freiraumgestaltung,
- soziale Infrastrukturen,
- Unternehmenskooperationen.

In Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Unternehmensstruktur, bauliche Gegebenheiten, Datenverfügbarkeit) kann die Bearbeitungstiefe dieser Handlungsfelder variieren.

Die Potenzialanalyse soll die Darstellung von inhaltlichen Anknüpfungspunkten zu kommunalen Klimaschutz(teil)konzepten und -aktivitäten sowie relevante funktionale Verflechtungen zu benachbarten Stadtquartieren mit einbeziehen.

Im Ergebnis der Potenzialanalyse soll eine Zieldefinition zum überbetrieblichen Klimaschutz vorgenommen werden, in der festgelegt wird, wann welche Reduktion der Treibhausgase erreicht werden soll.

→ 3. Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog enthält eine Übersicht der Aktivitäten und Maßnahmen, die geeignet sind, die identifizierten Klimaschutzpotenziale kurz- und mittelfristig – sowie ggf. auch langfristig – umzusetzen und so die festgelegten Klimaschutzziele zu erreichen. Der Maßnahmenkatalog kann in Abhängigkeit der vorhandenen Potenziale und Umsetzungsmöglichkeiten beispielsweise die folgenden Bereiche umfassen:

- Ausschöpfung überbetrieblicher Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Energiesparen (Strom-, Heiz- und Kälteenergieverbrauch).
- Einsatz erneuerbarer Energien und Kraft-Wärme-Kopplung durch mehrere Unternehmen.
- Verringerung des Ressourcenverbrauchs durch Ressourceneffizienz und Ressourcenschutz (z.B. Aufbau eines Stoffstrommanagements bzw. von Verwertungsnetzwerken; Wassermanagement; Wiedernutzung ungenutzter oder untergenutzter Flächen).
- Maßnahmen zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen (z.B. Pendlerbörse, gewerbegebietsweites Leitsystem, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und/oder ÖPNV-Anbindung).
- Aktivierung, Beteiligung und Kooperation von Unternehmen und Grundstückseigentümern für gemeinschaftliche Maßnahmen zu Klimaschutz und nachhaltigem Wirtschaften.
- Städtebauliche Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums mit Bezügen zu Klimaschutz und Klimaanpassung bzw. nachhaltiger Gebietsentwicklung (z.B. Freiraumgestaltung, Begrünung, Biotopvernetzung).

Für die Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig – sowie ggf. auch langfristig – umgesetzt werden sollen, ist eine Kurzdarstellung mit den folgenden Inhalten zu erarbeiten:

- Beschreibung der Aktivität oder Maßnahme, erwartete Kosten (Personal und sonstige Ausgaben),
- Zeitraum für die Durchführung, federführende Akteure sowie nötige Kooperationspartner,
- Verantwortliche und Zielgruppe der Aktivität oder Maßnahme,
- Priorität der Maßnahme, Handlungsschritte und Erfolgsindikatoren.

→ 4. Akteursbeteiligung

Für die inhaltliche Qualität und eine spätere erfolgreiche Umsetzung eines Klimaschutzkonzepts für Industrie- und Gewerbegebiete ist es notwendig, frühzeitig mit relevanten Akteuren (z.B. Unternehmen, Grundstückseigentümern, Wirtschaftsförderungen, Umwelt-, Stadt- und Verkehrsplanungsämtern, Stadtwerken, Ver- und Entsorgungsunternehmen) Klimaschutzpotenziale und Kooperationsmöglichkeiten zu diskutieren. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang unter anderem Interviews und Workshops.

→ 5. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept sind die Grundlagen für eine regelmäßige Datenerfassung und -auswertung sowie die Regeln zur Überprüfung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen und ggf. deren Anpassung in der Umsetzungsphase zu entwickeln. Bezüge zu vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen kommunalen Klimaschutzkonzepten sind dabei zu berücksichtigen.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Unternehmerschaft und bei den Beschäftigten der Gewerbegebiete aber auch in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 4 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Hinweis: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- Maximal 10.000 Euro für Industrie- und Gewerbegebiete mit mindestens 100 bis 500 Beschäftigten,
- Maximal 20.000 Euro für Industrie- und Gewerbegebiete mit 501 bis 2.000 Beschäftigten,
- Maximal 30.000 Euro für Industrie- und Gewerbegebiete mit 2.001 bis 5.000 Beschäftigten,
- Maximal 50.000 Euro für Industrie- und Gewerbegebiete mit über 5.000 Beschäftigten.

Bitte beachten Sie: Bei Industrie- und Gewerbegebieten mit 100 bis 500 Beschäftigten betragen die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte in der Regel maximal 10.000 Euro. Bei einer Förderquote von 50 Prozent beispielsweise ergäbe sich somit eine Zuwendung in Höhe von 5.000 Euro. Um jedoch die laut Richtlinie erforderliche Mindestprojektgröße mit einer Zuwendung in Höhe von 10.000 Euro zu erreichen, bestehen folgende Möglichkeiten:

- Erweiterung des Untersuchungsgebiets, z.B. Zusammenschluss mit weiteren Gebieten für das Projekt.
- Gleichzeitige Beantragung weiterer Klimaschutz-Teilkonzepte.

ENERGIE UND TECHNIK

6.7 ERNEUERBARE ENERGIEN

„Erneuerbare-Energien-Konzepte“ untersuchen in einem räumlich abgegrenzten Gebiet, welche erneuerbaren Energieträger verfügbar und unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit wirtschaftlich nutzbar sind. Die Konzepte müssen Energieeffizienz, den schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und den Naturschutz berücksichtigen.

Alle relevanten Akteure sind bei der Entwicklung des Konzepts einzubeziehen, um die verschiedenen wirtschaftlichen und sozialen Interessen vor Ort in Ausgleich zu bringen.

Antragsberechtigt sind Kommunen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Bitte beachten Sie: Soll neben dem Teilkonzept Erneuerbare Energien ebenfalls ein Teilkonzept Integrierte Wärmenutzung in Kommunen beantragt werden (und umgekehrt), sind die Erstellung der Energie- und CO₂-Bilanz, die Akteursbeteiligung, das Controlling-Konzept und das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit nur einmal förderfähig. Beide Förderschwerpunkte sollten dann in einem Antrag aufgeführt werden.

Wurde bereits in früheren BMU geförderten Vorhaben, bspw. im Rahmen eines integrierten Klimaschutzkonzepts oder Teilkonzepts eine CO₂-Bilanz oder Potenzialanalyse erstellt, sind diese heranzuziehen. In diesen Fällen ist dann lediglich die Aktualisierung der CO₂-Bilanz und Potenzialanalyse förderfähig.

Förderfähig sind „Erneuerbare-Energien-Konzepte“ mit folgenden Inhalten:

→ 1. Energie- und CO₂-Bilanz

- Erstellen einer Energie- und CO₂-Bilanz für den Wärme- und Strombedarf der betrachteten Sektoren (mind. jedoch der Sektoren öffentliche Gebäude, private Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen). Neben CO₂ sind auch weitere treibhausgaswirksame Gase zu berücksichtigen und als CO₂-Äquivalente in die CO₂-Bilanz einzubeziehen.

→ 2. Potenzialanalyse

- Ermittlung der regional verfügbaren erneuerbaren Energien, ihrer kurz-, mittel- und langfristig wirtschaftlich nutzbaren Potenziale für die Wärme- und Stromgewinnung.
- Berechnung der CO₂-Minderungen bei Nutzung dieser Potenziale.

Biomasse:

- Erfassung des energetisch und kombiniert energetisch-stofflich nutzbaren Reststoffpotenzials.
- Erfassung des Abwasserwärmepotenzials.
- Erfassung des Potenzials zur Erzeugung von Biogas aus Gülle, Reststoffen wie Grünschnitt, Biomasseabfällen und nachwachsenden Rohstoffen. Erfassung des energetisch nutzbaren Biomassepotenzials aus der Forstwirtschaft (Waldrestholz und Durchforstungsholz).
- Transportwege und Möglichkeiten der KWK-Nutzung sind zu berücksichtigen.
- Anwendung der Kriterien der Nachhaltigkeitsverordnung für Biostrom/Biokraftstoffe sowie auch für Wärme aus Biomasse. Bei der Potenzialermittlung von Anbaubiomasse sind lokale und regionale Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Bei der Ableitung von Energiepflanzenpotenzialen ist dem Naturschutz Vorrang einzuräumen.
- Nutzung vorhandener Potenzialanalysen, Flächennutzungspläne, Kartenmaterial und Studien.

Solarenergie:

- Analyse des Nutzungspotenzials von Dachflächen für Solarthermie sowie Dach- und Freiflächen für Photovoltaik anhand von vorhandenem Kartenmaterial. Überfliegungen zur Erstellung von Dachflächenkatastern sind nicht förderfähig. Bei der Bewertung des Freiflächenpotenzials sind Aspekte des Landschaftschutzes zu berücksichtigen.

Windenergie:

- Ermittlung potenzieller Windanlagenstandorte anhand verfügbarer Windkarten (z.B. vom Deutschen Wetterdienst). Konkrete Standortanalysen mit Messungen sind nicht förderfähig.

Geothermie:

- Analyse oberflächennaher Geothermiefpotenziale mit bereits vorhandenem Kartenmaterial. Ermittlung tiefegeothermischer Potenziale anhand vorliegender Karten. Probebohrungen für tiefe Geothermie sind nicht förderfähig.

Wasserkraft:

- Ermittlung regional nutzbarer Potenziale für kleine Wasserkraftwerke, die entsprechend den naturschutzfachlichen Anforderungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) wirtschaftlich erschlossen werden können.

→ 3. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung der Potenziale ist es notwendig, die betroffenen Akteure und Entscheidungsträger sowie Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einzubeziehen, um Hemmnisse zu identifizieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops. Im Sinne einer regionalen Kooperation sollten bestehende Entscheidungsstrukturen analysiert und nach Möglichkeit für die Klimaschutzaktivitäten genutzt werden.

→ 4. Maßnahmenkatalog

- Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten kommunalen Maßnahmen zur CO₂-Emissionsminderung und Nutzung erneuerbarer Energien sowie deren Wirkung.
- Beschreibung der nächsten Handlungsschritte, der erwarteten Kosten, der Akteure und Zielgruppen sowie der Prioritäten und Zeitplanung der vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Planungsleistungen sind nicht förderfähig. Überschlägige Berechnungen zur regionalen Wertschöpfung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen.

→ 5. Controlling-Konzept

Ein Controlling-System entwickelt Rahmenbedingungen für die Erfassung der CO₂-Emissionen sowie die Überprüfung der erreichten Klimaschutzziele.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 3 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Hinweis: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- Maximal 10.000 Euro für Kommunen mit bis zu 5.000 Einwohnern
- Maximal 20.000 Euro für Kommunen mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern
- Maximal 30.000 Euro für Kommunen mit 10.000 bis 30.000 Einwohnern
- Maximal 40.000 Euro für Kommunen mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern

Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für größere Kommunen oder Verbände orientieren sich an dem im Antrag dargestellten Potenzial für Erneuerbare Energien und werden individuell festgelegt.

Bitte beachten Sie: Bei Kommunen mit bis zu 5.000 Einwohnern betragen in der Regel die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte maximal 10.000 Euro⁴. Bei einer Förderquote von 50 Prozent beispielsweise ergäbe sich somit eine Zuwendung in Höhe von 5.000 Euro. Um jedoch die laut Richtlinie erforderliche Mindestprojektgröße mit einer Zuwendung in Höhe von 10.000 Euro zu erreichen, bestehen folgende Möglichkeiten:

- Erweiterung des Untersuchungsgebiets, z.B. durch den Zusammenschluss mit benachbarten Kommunen für das Projekt,
- Gleichzeitige Beantragung weiterer Klimaschutz- oder Teilkonzepte.

⁴ Die Orientierungswerte zu den förderfähigen Ausgaben beziehen sich auf Einwohnerzahlen des betrachteten Gebiets

6.8 INTEGRIERTE WÄRMENUTZUNG IN KOMMUNEN

Konzepte zur integrierten Wärmenutzung stimmen die unterschiedlichen Energieträgerangebote mit den verschiedenen Wärme- und Kältebedarfen in einer Kommune in klimaschützender Weise aufeinander ab. Wärmenutzungskonzepte geben eine Übersicht über die Nutzungsmöglichkeiten der Kraft-Wärme-Kopplung, erneuerbarer Energien, industrieller sowie sonstiger Abwärme und sind die Basis für eine strategische Wärme- und Kälteversorgungsplanung der Kommune unter ökologischen Gesichtspunkten.

Antragsberechtigt sind Kommunen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Nicht förderfähig sind konkrete Detailplanungen, Wärmeplanungen für eine ausgewählte bzw. begrenzte Anzahl von Gebäuden sowie investive Maßnahmen bspw. zur Optimierung bestehender Wärmenetze, zum Nahwärmeausbau oder Heizumstellungen auf Biomasse-Nahwärme.

Bitte beachten Sie: Wärmenutzungskonzepte sollen sich auf größere räumliche Einheiten beziehen. Bei Kommunen bis zu 50.000 Einwohnern ist in der Regel das gesamte Gebiet der Kommune zu betrachten. Bei Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohnern sind in der Regel Schwerpunktgebiete wie beispielsweise Bezirke oder Stadtteile zu definieren.

Bitte beachten Sie: Soll neben dem Teilkonzept Integrierte Wärmenutzung in Kommunen ebenfalls ein Teilkonzept Erneuerbare Energien beantragt werden (und umgekehrt), sind die Erstellung der Energie- und CO₂ Bilanz, die Akteursbeteiligung, das Controlling-Konzept und das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit nur einmal förderfähig. Beide Förderschwerpunkte sollten dann in einem Antrag aufgeführt werden.

Wurde bereits in früheren BMU geförderten Vorhaben, bspw. im Rahmen eines integrierten Klimaschutzkonzepts oder Teilkonzepts eine CO₂-Bilanz oder Potenzialanalyse erstellt, sind diese heranzuziehen. In diesen Fällen ist dann lediglich die Aktualisierung der CO₂-Bilanz und Potenzialanalyse förderfähig.

Die Wärmenutzungskonzepte sollen folgende Anforderungen erfüllen:

→ 1. Energie- und CO₂-Bilanz

- Erfassung und räumliche Darstellung des aktuellen Energieverbrauchs für das betrachtete Gebiet, aufgeteilt nach kommunalen Liegenschaften, Wohngebäuden, Gebäuden für Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie Industrie (Clustering nach sinnvollen Versorgungsgebieten).
- Analyse der Ist-Situation der vorhandenen Wärmeinfrastruktur (z.B. Anteil leitungsgebundener Energieträger und räumliche Verteilung der Energieträger).
- Abgleich des Energiebedarfs mit Verbrauchszahlen der Energieversorger und Verknüpfung mit ermittelten Energieträgeranteilen.
- Erstellung einer Energie- und CO₂-Bilanz auf Basis der aktuellen Bedarfs- bzw. Verbrauchsdaten und Energieträgerverteilungen. Neben CO₂ sind auch weitere treibhausgaswirksame Gase zu berücksichtigen und als CO₂-Äquivalente in die CO₂-Bilanz einzubeziehen.
- Erstellung von langfristigen Energiebedarfsszenarien unter Berücksichtigung energetischer Sanierung, Zuwachsraten etc.

→ 2. Potenzialanalyse

- Ermittlung sinnvoller Potenziale der Kraft-Wärme- (Kälte-)Kopplung und der Nutzung erneuerbarer Energien im Untersuchungsgebiet.
- Ermittlung der Abwärmepotenziale von industriellen Anlagen, aber auch von Abwasser oder sonstigen Niedertemperaturquellen.
- Analyse geeigneter Technologien zur Nutzung o.g. Potenziale.

→ 3. Maßnahmenkatalog

Darstellung der räumlichen Wärmeversorgungsoptionen, Ermittlung der Investitionskosten und der laufenden Kosten für Betrieb, des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen.

- Ermittlung des Fern- und Nahwärmeausbaupotenzials,
- Abgleich von Wärmeangebot und -nachfrage. Ableitung von Empfehlungen für nächste Handlungsschritte mit Darstellung konkreter Maßnahmen,
- Definition von Ausbau- bzw. Klimaschutzzielen in der Wärmeversorgung,
- Überschlägige Berechnungen zur regionalen Wertschöpfung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen.

→ 4. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung von Wärmenutzungskonzepten ist es notwendig, frühzeitig mit den betroffenen Akteuren aus Verwaltung, Industrie, Energieversorgern, Wohnungsbaugesellschaften etc. sowie der Bevölkerung Hindernisse zu diskutieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops. Im Sinne einer regionalen Kooperation sollten bestehende Entscheidungsstrukturen analysiert und nach Möglichkeit für die Klimaschutzaktivitäten genutzt werden.

→ 5. Controlling-Konzept

Ein Controlling-Konzept dient der Überprüfung des Konzepts und bereitet die Evaluierung von Aktivitäten und Maßnahmen vor. Es umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zur Datenerfassung und -auswertung.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 4 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Bitte beachten Sie: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- Maximal 10.000 Euro für Kommunen mit bis zu 5.000 Einwohnern
- Maximal 20.000 Euro für Kommunen mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern
- Maximal 30.000 Euro für Kommunen mit 10.000 bis 30.000 Einwohnern
- Maximal 40.000 Euro für Kommunen mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern

Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für größere Kommunen oder Verbände orientieren sich an dem im Antrag dargestellten Potenzial für Erneuerbare Energien und werden individuell festgelegt.

Bei Kommunen mit bis zu 5.000 Einwohnern betragen in der Regel die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte maximal 10.000 Euro⁵. Bei einer Förderquote von 50 Prozent beispielsweise ergäbe sich somit eine Zuwendung in Höhe von 5.000 Euro. Um jedoch die laut Richtlinie erforderliche Mindestprojektgröße mit einer Zuwendung in Höhe von 10.000 Euro zu erreichen, bestehen folgende Möglichkeiten:

- Erweiterung des Untersuchungsgebiets, z.B. Zusammenschluss mit benachbarten Kommunen für das Projekt.
- Gleichzeitige Beantragung weiterer Klimaschutz- oder Teilkonzepte.

⁵ Die Orientierungswerte zu den förderfähigen Ausgaben beziehen sich auf Einwohnerzahlen des betrachteten Gebiets.

6.9 GREEN-IT-KONZEPTE

Konzepte zur nachhaltigen Nutzung von Rechenzentren (NNR) analysieren die Stromeinsparpotenziale von Rechenzentren und angeschlossenen Endnutzengeräten. Durch eine ganzheitliche energetische Optimierung von Servern, Speichern, dem Netzwerk, der Klimatisierung, der unabhängigen Stromversorgung sowie der Endgeräte kann der Strombedarf um teilweise über 50 Prozent reduziert werden.

Diese Potenziale sollen mit Hilfe von Konzepten zur nachhaltigen Nutzung im Rahmen der regelmäßigen Re-Investitionszyklen erschlossen werden. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die größte Klimawirkung von Geräten in der Produktions- und nicht in der Nutzungsphase liegt.

Eine Verlängerung der Re-Investitionszyklen ist somit oftmals geschickter für den Klimaschutz als die Beschaffung neuer Geräte. Weiterführende Hinweise finden Sie im IT-Leitfaden für Rechenzentren (siehe Anhang).

Antragsberechtigt sind Kommunen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

NNR-Konzepte können für Rechenzentren beliebiger Größe erstellt werden. Es können jedoch auch mehrere verteilte Rechenzentren zusammen betrachtet werden. Die gesamten Maßnahmen des NNR-Konzepts sollen den Stromverbrauch um insgesamt mindestens 40 Prozent (ohne Peripherie) im Vergleich zum Durchschnittsverbrauch des Rechenzentrums in den letzten drei Jahren mindern. Ein Mehrverbrauch durch neue Formen der Verwaltung wie eGovernment ist in dieser Zielsetzung nicht mit einkalkuliert und müsste mit dem sonstigen Einsparpotenzial verrechnet werden.

Förderfähig sind NNR-Konzepte, die folgende Kriterien berücksichtigen:

→ 1. Energie- und CO₂-Bilanz

- Erfassung und Darstellung des Energiebedarfs (Strom, Wärme und Kälte) für das betrachtete Rechenzentrum,
- Erstellung einer Energie- und CO₂-Bilanz auf Basis von Bedarfs- bzw. Verbrauchsdaten aus den letzten drei Jahren,
- Erstellung von langfristigen Energiebedarfsszenarien unter Berücksichtigung energetischer Optimierung, des Leistungszuwachses, der Virtualisierung etc.

→ 2. Potenzialanalyse

- Messung von Zugriffshäufigkeiten, Temperaturen und Energiebedarf im Rechenzentrum, Benchmarking mit anderen Rechenzentren.
- Innovative Optimierungskonzepte für Soft- und Hardware (z.B. Konsolidierung, Virtualisierung, Thin-Clients, Server Based Computing). Hocheffiziente Kühlungskonzepte, angepasst an den realen Leistungsbedarf (z.B. freie Kühlung, Erdkühlung, Restwärmenutzung, Last- und Luftstrommanagement).
- Optimierung im Bereich der Stromversorgung, insbesondere der unterbrechungsfreien Stromversorgung.
- Einsparpotenziale durch Auswahl hocheffizienter Hardware-Komponenten für das Rechenzentrum und für Endgeräte.
- Einsparungseffekte durch die Konzentration von bisher verteilten Rechenzentren in der Region durch das Zusammenlegen zu multikomunalen Rechenzentren.

Es empfiehlt sich zudem die BMU-Broschüre „Energieeffiziente Rechenzentren – Best Practice-Beispiele aus Europa, USA und Asien“ zu Rate zu ziehen.

→ 3. Maßnahmenkatalog

Übersicht über die wichtigsten im Rechenzentrum bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkungen (Retrospektive). Kurzdarstellung der bedeutsamsten Maßnahmen, die kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden sollen. Darstellung der zu erwartenden Investitionskosten und Amortisationszeiten für diese Maßnahmen und ihres Minderungsbeitrags hinsichtlich Energiebedarf und CO₂-Emissionen. Beschaffungsempfehlungen auf Basis der im Anhang genannten Leitfäden des Umweltbundesamtes/BITKOM.

→ 4. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Verbräuche und CO₂-Emissionen und für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

ABFALL UND WASSER

6.10 KLIMAFREUNDLICHE ABFALLENTSORGUNG

Ziel eines Teilkonzepts „Klimafreundliche Abfallentsorgung“ ist es, eine Entscheidungsgrundlage und ein strategisches Planungsinstrument zu entwickeln, mit denen Treibhausgaseinsparungen im Siedlungsabfallbereich erreicht werden können. Einsparpotenziale im Entsorgungsweg können unabhängig von der grundsätzlichen Notwendigkeit der Abfallreduzierung z.B. durch folgende Veränderungen im Siedlungsabfallbereich erreicht werden:

- Optimierung der Abfallsammlung inkl. Steigerung der getrennten Erfassung von Wertstoffen (insbesondere Bioabfall und Grünabfall aus Haushalten und aus der Landschaftspflege),
- Optimierung bestehender Anlagen zur Abfallbehandlung (z.B. mittels Effizienzsteigerung durch technische Maßnahmen, Nachrüstung anaerober Stufen bei Kompostierungsanlagen oder mechanisch-biologischen Behandlungsanlagen, optimierte Betriebsführung etc.),
- Steigerung der Verwertungsmöglichkeiten von Wertstoffen wie z.B. Erschließung und Verwertung regionaler, bislang ungenutzter holziger und krautiger Grünabfälle und Landschaftspflegereste.

Zusätzlich zu den übergeordneten Inhalten des Konzepts können folgende Bausteine untersucht werden:

- Optimierung von Müllverbrennungsanlagen,
- Einsatz geeigneter Technologien zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen (THG) bei stillgelegten Siedlungsabfalldeponien.

Dadurch sollen einerseits Treibhausgasminderungen durch die Verbesserung der Entsorgungstechnologien erreicht und andererseits weitergehende Emissionsreduktionen durch eine kombinierte stofflich-energetische Verwertung angeregt werden.

Antragsberechtigt sind Kommunen, kommunale Zusammenschlüsse (z.B. Abfallzweckverband), Betriebe und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus. Förderfähig sind nur Klimaschutz-Teilkonzepte für Anlagen, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Die Klimaschutz-Teilkonzepte „Klimafreundliche Abfallentsorgung“ sollen folgende Anforderungen erfüllen:

→ 1. Bestandsaufnahme, Darstellung und Bewertung des Abfallaufkommens und der Entsorgungsstrukturen

- Quantitative Bewertung des vorhandenen Abfallaufkommens: Anschlussquote der Biotonne, Behältervolumina, Aussagen zu Fehlwürfen, Erfassungsquote der getrennt gesammelten Abfallfraktionen, insbesondere der Bio- und Grünabfälle, Bestimmung der Zusammensetzung des Restabfalls, insbesondere des Organikanteils. Qualitative Bestandsaufnahme zum Abfallbereich in der Kommune: u.a. Beschreibung und Bewertung der Gebührenstruktur (z.B. Anreizwirkung), Gründe für die Nichteinführung oder für das schlechte Funktionieren der Biotonne (z.B. schlechte Stellplatzmöglichkeiten, sehr verdichtete Strukturen, Trennregeln, fehlende Bürgerberatung etc.).
- Abfallentsorgungsstrukturen: Beschreibung bestehender Entsorgungswege und -anlagen und ihrer wesentlichen Grobkomponenten sowie Angaben zu Kapazitäten, insbesondere zu Art und Qualität der Kompostierungsanlagen, Vermarktungswege für getrennte oder erzeugte Wertstoffe.

→ 2. Potenzialanalyse

- Bewertung des Potenzials des Organikanteils und der Anteile anderweitig verwertbarer Bestandteile im Restabfall.
- Erfassung weiterer organischer Reststoffe (z.B. Grünabfälle aus kommunalen Grünanlagen, Grünflächen von Wohnanlagen, Kliniken, Friedhöfen, Zoos und Parks, Wegbegleitgrün, Sport- und Freizeitanlagen, Spielplätzen, Hausgärten, Kleingartenanlagen etc.) und Bewertung der zu erwartenden Qualitäten und Mengen. Prüfung, ob das über das Jahr fluktuierende Aufkommen einen kontinuierlichen Stoffstrom mit Mindestmengen für die Nutzung ermöglicht.
- Analyse der Optimierungspotenziale bestehender Abfallbehandlungs-, Abfallverwertungs- und Abfallentsorgungsanlagen (z.B. Analyse von Nachrüstungsmöglichkeiten anaerober Stufen, Ausbaupkapazitäten etc.).
- Analyse möglicher neuer Entsorgungsstrukturen (energetisch und stofflich-energetisch) hinsichtlich in Frage kommender Verwertungsverfahren/ Anlagen unter besonderer Berücksichtigung des Klimaschutzes wie z.B. kurze Transportwege, KWK-Nutzung, Vermarktungsmöglichkeit der Komposte, Holzbrennstoffe und/oder flüssige Gärreste, Weiterverarbeitung der Komposte zu verschiedenen Erdenprodukten, Entsorgungsmöglichkeit für Abwasser etc., Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Körperschaften.

→ 3. Maßnahmenkatalog

Das Maßnahmenpaket beinhaltet alle notwendigen Maßnahmen über den gesamten Entsorgungsweg, die zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen beitragen, mindestens jedoch:

- Einführung oder Optimierung der getrennten Erfassung (z.B. Anschluss- und Benutzungszwang bei Biotonne, Sammelstellensystem für Grünabfall, Containerstandorte, Beratung, Kontrolle, Öfentlichkeitsarbeit etc.).
- Möglichkeiten der Anreizentwicklung über die Gebührenordnung.
- Bereitstellung entsprechender Behältervolumina. Maßnahmen zur Entwicklung von effizienten und klimaschützenden Entsorgungswegen unter Berücksichtigung von Synergieeffekten.
- Maßnahmen zur Vermarktung der Produkte (z.B. Kompost, Weiterverarbeitung, Vermarktung von Holzbrennstoffen, Wärmesenken für Biogasnutzung aus anaerober Vergärung, Energie etc.).
- Weiterhin können Maßnahmen zur Abfallvermeidung und zur Steigerung der Wiederverwendung (z.B. durch den Ausbau von Wertstoffhöfen) entwickelt werden.

Zu den aufgezeigten Maßnahmen sind Aussagen zu Kosten und Wirtschaftlichkeit sowie zu den erreichbaren Treibhausgaseinsparungen zu treffen.

→ 4. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Entwicklung und Umsetzung des Klimaschutz-Teilkonzepts „Klimafreundliche Abfallentsorgung“ ist es notwendig, frühzeitig mit den relevanten Akteuren (Grünabfalllieferanten, Abnehmer von Komposten, Energieversorger etc.) Hindernisse zu diskutieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops. Im Sinne einer regionalen Kooperation sollten bestehende Entscheidungsstrukturen analysiert und nach Möglichkeit für die Klimaschutzaktivitäten genutzt werden.

→ 5. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Verbräuche und CO₂-Emissionen und für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Das Konzept soll hier vor allem Informationen zu Sinn und Zweck der getrennten Erfassung von Grünabfällen und zur Einführung der Biotonne sowie Hinweise zur Direktvermarktung von Holzbrennstoffen etc. enthalten. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 4 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Die förderfähigen Gesamtausgabengrenzen

Ausgaben sind entsprechend der Einwohnerzahlen beschränkt auf:

EINWOHNER	AUSGABENGRENZEN
unter 20.000	20.000 Euro
20.000 bis 100.000	30.000 Euro
100.000 bis 500.000	40.000 Euro
über 500.000	50.000 Euro

Einsatz geeigneter Technologien zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen bei stillgelegten Siedlungsabfalldeponien

Mit diesem Baustein werden im Rahmen einer Potenzialanalyse die spezifische Ausgangssituation einer stillgelegten Siedlungsabfalldeponie sowie die technisch und wirtschaftlich umsetzbaren Treibhausgasminderungspotenziale durch geeignete Verfahren analysiert. Anforderungen an die Inhalte der Potenzialanalyse sind insbesondere:

→ 1. Bestandsaufnahme

- Deponiefläche, Form und Volumen, Ablagemasse und -zeitraum, Abfallinventar,
- Barrieren, insbesondere Basis- und Oberflächenabdichtung,
- technische Bestandsaufnahme inkl. Funktionalitätsprüfung der vorhandenen Einrichtungen zur Sickerwasser- und Deponiegaserfassung und -behandlung,

- tiefengestaffelte Untersuchung der Gasbrunnen, Angaben zum Deponieverhalten wie Deponiegasemissionen und Beschaffenheit, Sickerwasseremissionen und Beschaffenheit,
- Aussagen zu Setzungen,
- Anteil an der Organik, ermittelt im Allgemeinen auf Basis des Inventars, in begründeten Ausnahmefällen aus den Ergebnissen aktueller Erkundungen, Gasqualität, mindestens anhand der Parameter CH₄, CO₂ und O₂.

→ 2. Potenzialanalyse

- Bewertung des Emissionspotenzials durch Ermittlung des Gasbildungspotenzials nach der First Order Decay Methode (IPCC Guidelines 1996). Analyse der Optimierungspotenziale bestehender technischer Einrichtungen zur Deponiegaserfassung und -behandlung sowie Prüfung des Einsatzes von Schwachgasbehandlungen.
- Voruntersuchung zur technischen Umsetzung geeigneter Methoden zur gezielten Beeinflussung und Reduzierung des Methan-Gasbildungspotenzials wie z.B. Belüftungs- oder Saugverfahren.

→ 3. Maßnahmenkatalog

Wenn basierend aus den Erkenntnissen der Potenzialanalyse eine In-situ-Stabilisierung durchgeführt werden soll, enthält der Maßnahmenkatalog folgende Angaben:

- Beschreibung des gewählten Verfahrens, vorbereitende Maßnahmen für das gewählte Verfahren,
- geplantes Behandlungsziel,
- Maßnahmen zur Ertüchtigung des Gaserfassungssystems,
- Mess- und Regeltechnik zur Belüftung oder Absaugung, möglicher Einsatz einer Gasbehandlung vor Beginn der aktiven aeroben Stabilisierung, Abluftreinigungsverfahren,
- ein Konzept zur Betriebsführung.

→ 4. Monitoring-Konzept

Dem Monitoring ist in diesem Förderschwerpunkt eine besonders große Bedeutung beizumessen; über die allgemeinen Anforderungen hinaus soll das entsprechende Konzept daher beinhalten:

- Erfassung und Aufzeichnung der Belüftungs-/Absaugvolumina und Deponiegas-/Abluftvolumina,
- Erfassung und Aufzeichnung der Abluftbeschaffenheit,
- Nachweis der Effizienz und Reinigungsleistung der Abluftreinigungsstufe,
- Erfassung des Stromverbrauchs der eingesetzten Anlagen.

Förderfähige Ausgaben: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben zur Erstellung eines Teilkonzepts „Klimafreundliche Abfallentsorgung“ für fachkundige externe Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- Siehe Tabelle nach Einwohnern (siehe S. 37).
- Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Erstellung eines Konzepts zur Optimierung von Müllverbrennungsanlagen betragen max. 20.000 Euro. Konkrete Planungsleistungen sind nicht förderfähig.
- Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Erstellung eines Konzepts zum Einsatz geeigneter Technologien zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen bei stillgelegten Siedlungsabfalldeponien betragen max. 20.000 Euro. Außerdem sind angemessene Ausgaben für Untersuchungen am Deponiekörper (z.B. Bohrungen, Feststoffprobenahmen und -analysen, Gasmessungen, Belüftungsversuche), die für die Ermittlung des Emissionspotenzials notwendig sind, förderfähig. Die Notwendigkeit ist zu begründen. Konkrete Planungsleistungen sind nicht förderfähig.

Förderfähig sind nur Ausgaben für die Erstellung einer Potenzialanalyse durch fachkundige externe Dritte, die mindestens eine der zwei folgenden Referenzen nachweisen können:

Nachweis der mehrjährigen Überwachung/Betriebsführung des Entgasungsbetriebs von Deponien, Vorlage einer Referenzliste über durchgeführte Wirkungskontrollen bei Deponien.

6.11 KLIMAFREUNDLICHE TRINKWASSERVERSORGUNG

Ähnlich wie bei den Kläranlagen bzw. in der Abwasserentsorgung ist auch die Trinkwasserversorgung mit einem hohen Energieaufwand verbunden. Ziel des Teilkonzepts „Klimafreundliche Trinkwasserversorgung“ ist es, eine Entscheidungsgrundlage und ein strategisches Planungsinstrument zu entwickeln, mit denen die Treibhausgas-Emissionen und Energiekosten der Trinkwasserversorgung dauerhaft gesenkt und optimiert werden können. Förderfähig ist demnach eine Untersuchung ganzheitlicher Optimierungsmöglichkeiten der Trinkwasserversorgung.

Die Energieanalysen sollen die gesamte Trinkwasserversorgung – von der Gewinnung, der Aufbereitung, der Speicherung bis hin zur Verteilung – umfassen. Die Trinkwasserversorgung bietet beispielsweise durch den Einsatz moderner Pumpen, aber auch durch die Verbesserung der Pumpensteuerung, ein hohes Einsparpotenzial.

Antragsberechtigt sind Kommunen, kommunale Zusammenschlüsse, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden und dem öffentlichen Recht unterliegen (z.B. Wasserverbände), Betriebe und Unternehmen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus.

Die zu untersuchenden Trinkwasserversorgungssysteme (Anzahl und Namen der Wasserwerke, Anzahl und Namen der Druckzonen der Wasserverteilung oder Versorgungsgebiet mit den darin enthaltenen maßgeblichen technischen Komponenten) sind in dem Antrag eindeutig zu benennen. Förderfähig sind nur Klimaschutz-Teilkonzepte für Anlagen, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Förderfähig sind Klimaschutz-Teilkonzepte „Klimafreundliche Trinkwasserversorgung“, die folgende Kriterien einhalten:

→ 1. Beschreibung des Ist-Zustands

- Aufnahme der Bestandssituation in den betrachteten Wasserwerken sowie der Wasserverteilung (Art der Wasserressource, Anzahl der zu versorgenden Einwohner, Rohwassermenge, Wasserqualität, Aufbereitungsmaßnahmen, topografische Verhältnisse, Speicherung, Energiegewinnung etc.).
- Darstellung der Mess- und Regeltechnik.
- Darstellung möglicher Energieerzeugungsanlagen, die in Zusammenhang mit der Trinkwasserversorgung stehen.
- Betriebssituation, Personalbestand, Zuständigkeiten, Teilnahme an Benchmarks der Verbände, Relevanz und Know-how zum Energieverbrauch.

→ 2. Energie- und CO₂-Bilanz des Wasserwerks und der Wasserverteilung

- Analyse des Energieverbrauchs (Aufnahme aller wichtigen Energieverbraucher, geordnet nach Anlagenteilen; Ermittlung des gesamten Energieverbrauchs sowie Verbrauchsdaten einzelner Großverbraucher wie z.B. Pumpwerke, Aufbereitungsanlagen, Wärmeverbrauch für Gebäude, Druckerhöhungsanlagen etc.).
- Analyse der Energiegewinnung aus der Trinkwasserversorgung (Strommengen, eingesetzte Technologie, Laufzeit, Anlagenalter etc.).
- Ableitung einer vollständigen Energie- und CO₂-Bilanz auf Basis des aktuellen Energieverbrauchs der Energieträger und Emissionsfaktoren.
- Ermittlung spezifischer Kennzahlen und Bewertung anhand energetischer Beurteilungskriterien wie z.B. spezifischer Energieverbrauch Wassergewinnung, spezifischer Energieverbrauch Wasserverteilung (unter Berücksichtigung der geodätischen Höhe), Wirkungsgrade (Pumpen und Rohrnetz), Wasserverluste etc.

→ 3. Potenzialanalyse

Ermittlung der kurz-, mittel- und langfristigen Energieeffizienz- und Energieeinsparpotenziale. Ermittlung der Potenziale zur Erzeugung von Strom in Zusammenhang mit der Trinkwasserversorgung.

→ 4. Maßnahmenkatalog (Beschreibung von Maßnahmen mit deutlichen Einsparpotenzialen)

- Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten Maßnahmen zur Energieeinsparung, Effizienzsteigerung und deren Wirkungen (Retrospektive).
- Beschreibung von Maßnahmen zur Betriebsoptimierung im Sinne des Klimaschutzes (Anlagentechnik, Anlagenbetrieb, Anlagenüberwachung etc.).
- Beschreibung möglicher Energieeinspar- und Effizienzmaßnahmen inkl. Angaben zum Energieverbrauch und zur Energieeinsparung jeweils für Elektrizität und Wärme.
- Beschreibung von Maßnahmen zur klimaschonenden Energieerzeugung (insbesondere Elektrizität).
- Beschreibung der für die Maßnahme relevanten Betriebsparameter, Grundannahmen, Anlagenzustände, Abgrenzungen, erreichbaren Emissionsreduktionen usw.
- Berechnung und Bewertung der Wirtschaftlichkeit jeder Einzelmaßnahme unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen.
- Priorisierung der Maßnahmenpakete anhand von energetischen Beurteilungskriterien, erzielbarer Emissionsreduktion und Wirtschaftlichkeit.
- Erstellen von Maßnahmenpaketen durch Gliederung der Einzelmaßnahmen in Sofortmaßnahmen, kurzfristige Maßnahmen und langfristige Maßnahmen (Umsetzungshorizont drei bis zehn Jahre).
- Beschreibung der technischen Kennzahlen und Angaben, die für eine Erfolgskontrolle der Einzelmaßnahmen bzw. der Maßnahmenpakete notwendig sind.

→ 5. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in der Trinkwasserversorgung ist es notwendig, frühzeitig mit den relevanten Akteuren (Wasserwerk-Angestellte, Verwaltung etc.) Hindernisse zu diskutieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops.

→ 6. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Verbräuche und CO₂-Emissionen und für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 7. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 5 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Bitte beachten Sie: Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge dürfen die eigentliche Trinkwasserversorgung (Betriebssicherheit, Reinheit, Wasserqualität etc.) nicht negativ beeinflussen. Deshalb ist bei der Auswahl der Berater darauf zu achten, dass entsprechende Qualifikationen vorliegen (z.B. Referenzliste). Zudem wird auf das Handbuch Energieeffizienz und Energieeinsparung in der Wasserversorgung (DVGW-Information Wasser Nr. 77) hingewiesen.

Information: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- 7.000 Euro pro Wasserwerk bzw. Druckzone in der Verteilung oder
- maßgebliche technische Komponente innerhalb des beschriebenen Versorgungsgebietes,
- maximal jedoch auf insgesamt 50.000 Euro pro Wasserversorgungsunternehmen.

Konkrete Planungsleistungen sind nicht förderfähig.

6.12 KLIMAFREUNDLICHE ABWASSERBEHANDLUNG

Kläranlagen gehören mit durchschnittlich 20 Prozent des kommunalen Strombedarfs zu den größten Stromverbrauchern innerhalb der kommunalen Einrichtungen und bieten gute Ansatzpunkte für Energieeinsparungen und die Nutzung von Erneuerbaren-Energien-Potenzialen. Daher ist es das Ziel des Teilkonzepts „Klimafreundliche Abwasserbehandlung“, eine Entscheidungsgrundlage und ein strategisches Planungsinstrument zu entwickeln, mit denen die Treibhausgas-Emissionen und Energiekosten der Abwasserreinigung dauerhaft gesenkt werden können.

Förderfähig ist eine ganzheitliche Untersuchung der Optimierungsmöglichkeiten der Kläranlagen. Sie soll den Prozess der Abwasserbehandlung vom Zulauf ins Klärwerk bis zum Ablauf inkl. der Schlammbehandlung, Schlamm-trocknung, Klärgas-nutzung und Klärschlamm-entsorgung umfassen.

Antragsberechtigt sind Kommunen, Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen, kommunale Zusammenschlüsse, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden und dem öffentlichen Recht unterliegen (z.B. Abwasserzweckverbände) sowie öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen, Kindertagesstätten und Hochschulen sowie Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus. Die zu untersuchende/n Kläranlage/n ist/sind in dem Antrag eindeutig zu benennen.

Förderfähig sind nur Klimaschutz-Teilkonzepte für Anlagen, die sich im Eigentum des Antragstellers befinden.

<input checked="" type="checkbox"/>	kommunale Antragsteller (Kommunen und Verbände, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)	<input type="checkbox"/>	kulturelle Einrichtungen in privater oder gemeinnütziger Trägerschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Träger von Schulen und Kindertagesstätten	<input type="checkbox"/>	Behinderteneinrichtungen (mit den in III.2.c. genannten Zielen)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger	<input type="checkbox"/>	kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften (Industrie- oder Gewerbegebiet in dazugehörigem Gemeindegebiet)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kirchen aller Konfessionen & nicht-kirchliche Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus	<input type="checkbox"/>	private Unternehmen, die ein Industrie- oder Gewerbegebiet betreiben
<input checked="" type="checkbox"/>	Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die zu 100 Prozent in kommunaler Trägerschaft stehen sowie kommunale Eigenbetriebe	<input type="checkbox"/>	rechtsfähiger Zusammenschluss von mind. 30 Prozent der Unternehmen, die innerhalb eines Industrie- oder Gewerbegebietes liegen (vgl. III.3.)

antragsberechtigt nicht antragsberechtigt

Die Klimaschutz-Teilkonzepte „Klimafreundliche Abwasserbehandlung“ sollen folgende Anforderungen erfüllen:

→ 1. Beschreibung des Ist-Zustandes

- Aufnahme der Bestandssituation der Kläranlage (angeschlossene Einwohnerequivalente, Alter der Anlage, Sanierungsbedarf von Technik und Peripherie, lokale Rahmenbedingungen, Kurzdarstellung des Reinigungsverfahrens, produzierte Faulgasmenge und Nutzung, anfallende und entsorgte Schlamm-mengen, Art der Schlamm-entsorgung). Darstellung aller Energieerzeugungsanlagen wie PV, Wasserräder, Turbinen etc.,
- Vorhandene Sensor-/Messtechnik und Kontrolle der Abwasserqualität,
- Personalsituation und evtl. Weiterbildungsbedarf, Darstellung der aktuellen Qualität der Betriebsführung der Anlage.

→ 2. Energie- und CO₂-Bilanz

- Analyse des Energieverbrauchs (Aufnahme aller wichtigen Energieverbraucher, geordnet nach Anlagenteilen; Ermittlung des gesamten Stromverbrauchs sowie einzelner großer Verbrauchsdaten wie z.B. Belüftung, Pumpwerke etc., Wärmeverbrauch für Gebäude und Faulung etc.).
- Ableitung einer Energie- und CO₂-Bilanz auf Basis der aktuellen Verbrauchsdaten, Energieträger und Emissionsfaktoren.
- Bewertung anhand energetischer Beurteilungskriterien und Ermittlung spezifischer Kennzahlen wie z.B.: Abwassermenge, Gesamtstromverbrauch, Stromverbrauch für die Belüftung, Pumpwerke etc., Klärgasmenge, Eigenversorgungsgrad Strom und Wärme etc.
- Gegenüberstellung von verbrauchter Energie und erzeugter Energie.

→ 3. Potenzialanalyse

- Ermittlung der kurz-, mittel- und langfristigen Energieeffizienzpotenziale und der Nutzung erneuerbarer Energien.
- Definition von mittel- und langfristigen Einspar- und Versorgungszielen.

→ 4. Maßnahmenkatalog (Beschreibung von Maßnahmen mit deutlichen Einsparpotenzialen)

- Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkungen (Retrospektive),
- Beschreibung von Maßnahmen zur Betriebsoptimierung (Anlagentechnik, Anlagenbetrieb, Anlagenüberwachung),
- Beschreibung möglicher Energieeinspar- und Effizienzmaßnahmen jeweils mit Angaben zu Energieverbrauch, Energieeinsparung (für Elektrizität und Wärme),
- Beschreibung von Maßnahmen zur effizienten und klimaschonenden Energieerzeugung (Elektrizität und Wärme),
- Beschreibung der für die jeweiligen Maßnahmen relevanten Betriebsparameter, Grundannahmen, Anlagenzustände, Abgrenzungen, erreichbaren Emissionsreduktionen usw.,
- Berechnung und Bewertung der Wirtschaftlichkeit jeder Einzelmaßnahme,
- Priorisierung der entwickelten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer energetischen Effizienz, der erzielbaren Emissionsreduktion und der Wirtschaftlichkeit.
- Gliederung in Sofortmaßnahmen, kurzfristige Maßnahmen und langfristige Maßnahmen (Umsetzungshorizont drei bis zehn Jahre).

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge dürfen nicht zu einer Verminderung der Reinigungsleistung führen sowie die Sicherheit und den Betrieb der Anlage nicht gefährden.

→ 5. Akteursbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung von Abwasserkonzepten ist es notwendig, frühzeitig mit den relevanten Akteuren (Kläranlagenbetreiber, Verwaltung, Abwasserunternehmen etc.) Hindernisse zu diskutieren und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang Interviews und Workshops.

→ 6. Controlling-Konzept

In einem Controlling-Konzept werden die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Verbräuche und CO₂-Emissionen und für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele entwickelt. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

→ 7. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutz-Teilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 5 „Akteursbeteiligung“ in angemessenem Umfang förderfähig.

Förderfähig ist nur die Erstellung von Klimaschutz-Teilkonzepten für Abwasser durch fachkundige externe Dritte, die mindestens eine der drei folgenden Referenzen nachweisen können:

- Nachweis des mehrjährigen Betriebs von Abwasseranlagen,
- Vorlage einer Referenzliste von geplanten Kläranlagen,
- Vorlage einer Referenzliste über durchgeführte Energieanalysen in Kläranlagen.

Information: Die zuwendungsfähigen Brutto-Ausgaben für fachkundige externe Dritte sind in der Regel beschränkt auf:

- Maximal 25.000 Euro für Kläranlagen bis Größenklasse 4 (10.000 – 100.000 EW)
- Maximal 40.000 Euro für Kläranlagen bis Größenklasse 5 (über 100.000 EW)

7 KONTAKT

Projektanträge, die bis zum 31. Dezember 2013 gestellt werden, sind einzureichen bei:

Projekträger Jülich (PtJ)
Geschäftsbereich Umwelt (UMW)
 – Klimaschutz – Forschungszentrum Jülich GmbH
 Zimmerstraße 26 – 27
 10969 Berlin
 Tel.: 030/20199-577
 Fax: 030/20199-3100
 E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de
 Internet: www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen

Projektanträge, die nach dem 31. Dezember 2013 gestellt werden, sind einzureichen bei einem noch zu benennenden Projekträger. Die Kontaktdaten dieses Projekträgers werden ab dem 1. Januar 2014 auf der Internetseite www.klimaschutz.de veröffentlicht.

Eine inhaltliche Erstberatung übernimmt gern das

**Service- und Kompetenzzentrum:
 Kommunaler Klimaschutz**
 beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH

In Köln: Auf dem Hunnenrücken 3, 50668 Köln
 In Berlin: Zimmerstraße 13 – 15, 10969 Berlin

Hotline zu den Beratungsteams in Köln
 und Berlin: 030/39001-170
 E-Mail: kontakt@klimaschutz-in-kommunen.de
 Internet: www.klimaschutz.de/kommunen

8 ANHANG

Weitere Informationen zur Nationalen Klimaschutzinitiative sowie ihrer Programme und Projekte finden Sie unter www.klimaschutz.de

Hintergrundinformationen finden Sie im „Praxisleitfaden Klimaschutz in Kommunen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) unter www.leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de

Beispiele für existierende Klimaschutzkonzepte und Kurzdarstellungen:
<http://kommunen.klimaschutz.de/projekte/teilkonzepte.html>

Energieeffizienz im Rechenzentrum: www.bitkom.org/de/themen/54658.aspx
 und www.bitkom.org/files/documents/Energieeffizienz-Analysen_in_RZ_web.pdf

Empfehlungen für die umweltfreundliche Beschaffung von Desktop-PCs:
www.itk-beschaffung.de/fileadmin/itk/frei/lf_desktop_umwelt_de_v1-1.pdf

Empfehlungen für die umweltfreundliche Beschaffung von Notebooks:
www.itk-beschaffung.de/fileadmin/itk/frei/lf_notebook_umwelt_de_v1.pdf



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/236
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	01.04.2014
	Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Vergabeverfahren Stadtverkehr Rendsburg		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

Finanzielle Auswirkungen:

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist als Aufgabenträger gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG S-H) unter anderem für die Organisation, Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet Rendsburg zuständig. Die TH Sievers Stadtverkehr GmbH (THS) betreibt derzeit den überwiegenden Anteil am Stadtbusverkehr im Raum Rendsburg. Grundlage hierfür sind insgesamt neun Linienverkehrsgenehmigungen mit einer Restlaufzeit bis zum 31. Dezember 2016.

Seit dem 12. Juni 2006 besteht zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und THS ein Betrauungsvertrag („Vertrag über Leistungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Wirtschaftsraum Rendsburg“), welcher die Bedingungen des von der THS und der Graf Recke GmbH zu verantwortende ÖPNV-Angebotes und dessen Finanzierung zum Gegenstand hat.

Aufgrund der zwischenzeitlich veränderten rechtlichen Rahmenbedingung müssen diese Verträge nach den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 3. Dezember 2007 (VO 1370/2007) ausgestaltet werden.

Gemäß VO 1370/2007 darf eine sogenannte „bestandsgeschützte Betrauung“ maximal eine Laufzeit von zehn Jahren haben. Der vorstehende Vertrag müsste unter dieser Berücksichtigung am 31. Dezember 2015 enden, was zu einer Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages führt.

Im Regelfall sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO1370/2007 für öffentliche Personenverkehrsdienste im Wettbewerb zu vergeben. Von dem wettbewerblichen Auswahlverfahren können Ausnahmen getroffen werden.

In diesem Fall könnte eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 4 VO1370/2007 in Betracht kommen, für die bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen sind:

1. Art. 5 Abs. 4 VO 1370 setzt voraus, dass bestimmte Schwellenwerte eingehalten werden und zwar entweder einen Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. Euro oder eine jährliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km. Diese Schwellenwerte können, sofern eine Vergabe an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen erfolgt, auf 2 Mio. Euro bzw. 600.000 km verdoppelt werden.
2. Die Direktvergabe muss gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 ein Jahr vor dem beabsichtigten Direktvergabezeitpunkt bekannt gemacht werden.
3. Das Sondervergaberecht der VO 1370/2007 muss anwendbar sein. Dies ist der Fall, wenn eine Dienstleistungskonzession vergeben werden soll.
4. Der Direktvergabe darf keine Versagung nach nationalem Recht entgegenstehen.

Um mögliche Rechtsrisiken im Falle einer Direktvergabe ausschließen zu können, bedarf es darüber hinaus einer weiter gehenden Prüfung der mit der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007 verbundenen Voraussetzungen.

Anlage/n:



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/241
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	02.04.2014
	Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
Ausschreibung der Schülerverkehre zur Lilli-Nielsen-Schule		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen im Verlauf Beratungskosten für die fachkundige Begleitung durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) im Ausschreibungsverfahren von voraussichtlich 7.000 € bis 10.000 €, welche durch das mit Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses vom 19.11.2013 zur Verfügung gestellte Budget gedeckt werden sollen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:

Die Schülerbeförderung von Schülern mit dem Wohnort im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den Standorten der Lilli-Nielsen Schule in Kiel soll zum Schuljahresbeginn 2015/2016 ausgeschrieben werden.

Das Vergabeverfahren erfolgt nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil A „Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Leistungen“ (VOL/A) 2009. Zur Anwendung kommt gemäß § 1 Abs. 2 EG VOL/A der Abschnitt 2 der VOL/A (§§ 1 ff. EG VOL/A). Der 4. Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie die Verordnung (EG) 1370/2007 sind anzuwenden. In diesem Fall wird das offene, europaweite Verfahren angewandt.

Gegenstand der Ausschreibung ist die Beförderung von Schülern mit Wohnort im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den Standorten der Lilli-Nielsen-Schule. Die Verkehrsleistung soll für einen Leistungszeitraum von vier Jahren erbracht werden. Eine Pflicht zur Vorabbekanntmachung der auszuschreibenden Verkehrsleistung besteht nicht, da die Leistungen unter die Freistellungsverordnung fallen.

Zur Erörterung der für die Ausschreibung notwendigen Kenntnisse über das Schulkonzept und die notwendigen Beförderungsbedingungen fand am 01.04.2014 bereits ein erstes Gespräch mit der Schulleitung statt, auf dessen Grundlage mit dem Entwurf der Verdingungsunterlagen begonnen werden kann.

Anlage/n:



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2014/211
	Status:	öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum:	12.02.2014
	Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Aufgabenträgerverbund - Umwandlung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS GmbH) in die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
	Hauptausschuss	Beratung
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Dem Hauptausschuss wird empfohlen dem Kreistag zu empfehlen,

- der Änderung des Gesellschaftsvertrages der LVS GmbH zuzustimmen,
- dem Abschluss der „Öffentlich-Rechtlichen Vereinbarung auf Grundlage des Gesellschaftsvertrages der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) zwischen dem Land Schleswig-Holstein sowie den Kreisen und kreisfreien Städten des Landes oder ihren jeweiligen Zweckverbänden über die Aufgaben der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)“ zuzustimmen,
- den Landrat zu ermächtigen, den neuen Gesellschaftsvertrag und die Öffentlich-Rechtliche Vereinbarung zu unterschreiben.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist seit Gründung neben den anderen Aufgabenträgern (Land Schleswig-Holstein, übrige Kreise und kreisfreien Städte) Gesellschafter der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS).

Die LVS nimmt einerseits die vom Land Schleswig-Holstein auf sie übertragenen Aufgaben, insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wahr. Andererseits werden u. a. gemeinsam mit den Aufgabenträgern notwendige Abstimmungen und Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erledigt.

Die Aufgabenträger für den SPNV und den übrigen ÖPNV in Schleswig-Holstein wollen diese verstärkte und zielgerichtete Zusammenarbeit als Aufgabenträgerverbund fortführen. Dafür soll die LVS GmbH in die nah.sh GmbH umgewandelt werden. Die gesetzlichen Zuständigkeiten (gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein) ändern sich dabei nicht. Die Zuständigkeit für den SPNV bleibt beim Land, die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV bleibt bei den Kreisen und kreisfreien Städten oder deren jeweiligen Zweckverbänden.

Die Gesellschafterversammlung der LVS GmbH beschließt die Umwandlung. Bei der Umwandlung der LVS GmbH in die nah.sh GmbH bleibt der Gesellschaftervertrag mit der bestehenden Gremienstruktur (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung, Beirat) im Grundsatz bestehen und wird um eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH ergänzt (siehe Entwurf der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung – ÖRV – im Anhang).

In der ÖRV sind folgende Punkte geregelt:

- Aufgaben der Verbund GmbH
- Zusammenarbeit im Verbundausschuss (Stimmrechte).

Die Gesellschaft betreffende Entscheidungen werden auch weiterhin in der Gesellschafterversammlung getroffen. Der Aufsichtsrat, in dem die Kreise und kreisfreien Städte vertreten sind, wird auch weiterhin die Geschäfte der Gesellschaft übernehmen.

Die nah.sh GmbH kümmert sich im Auftrag ihrer Gesellschafter grundsätzlich um sämtliche Fragestellungen, die das Verbundgebiet insgesamt oder einzelne Gesellschafter der nah.sh-GmbH betreffen (siehe § 2 ÖRV).

Kernaufgaben der nah.sh GmbH sind insbesondere:

- Aufgaben des ÖPNV mit landesweiter bzw. überregionaler Bedeutung,
- Aufgaben des ÖPNV, damit der Fahrgast den ÖPNV als einheitliches und einfaches System wahrnimmt,
- Beseitigung bzw. Minimierung von Zugangshemmnissen zum ÖPNV.

Das zentrale Entscheidungsgremium der Verbundaufgabenträger soll der Verbundausschuss (ehemals Aufgabenträgerrunde) sein (siehe § 3 ÖRV). So wie heute auch werden finanzwirksame Entscheidungen in dieser Runde getroffen oder für die Beratung in den Gremien der Gesellschafter vorbereitet. Der Verbundausschuss wird auch genutzt werden, um ein abgestimmtes Meinungsbild der Aufgabenträger einzuholen, welches in Gremien mit Dritten (z. B. den Verkehrsunternehmen) vertreten werden soll.

Für die zusätzlichen Aufgaben erhalten die kreisfreien Städte sowie die nicht dem HVV angehörenden Kreise jeweils 50 T€ über die Finanzierungsverordnung zusätzlich ausgezahlt mit der Verpflichtung, diesen Betrag an die nah.sh GmbH weiterzuleiten. Die Finanzierung wird durch eine entsprechende Ergänzung der „Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen“ in der Fassung vom 11. April 2012 geregelt werden (siehe Entwurf gemäß Anlage). Die nah.sh GmbH finanziert hiervon Personal- und Sachkosten, Gutachter und externe Berater.

Änderungen gegenüber den bisher kommunizierten Entwürfen

Eine erneute Beschlussfassung des Regionalentwicklungsausschusses ist notwendig, da sich Änderungen gegenüber den in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom

22.01.2014 vorliegenden Entwürfen ergeben haben. Die notarielle Prüfung der Entwürfe des Gesellschaftervertrags und der ÖRV wurde am 06.02.2014 abgeschlossen, woraus sich die nachfolgend dargestellten redaktionellen Änderungen an den Entwürfen ergaben:

I. Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH

Grundsätzlich: Der Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH stellt die Anlage zu einer neuen Urkunde dar. In der Urkunde (die nach Vorlage aller Gründungsbeschlüsse erstellt wird) wird festgehalten, dass die nah.sh GmbH die Nachfolgerin der LVS GmbH ist.

Zu § 3: Der Absatz (1) wird in zwei Absätze unterteilt. Absatz (2) beginnt mit dem Satz „Aufgabe der Gesellschaft....“. Die notwendige Regelung zu den neu hinzukommenden Verbundaufgaben der nah.sh GmbH wird in der Aufzählung in Absatz (2) ergänzt (Buchstabe g)).

Zu § 5: Hier wird in (5) auf die öffentlich rechtliche Vereinbarung verwiesen. Diese sollte nach Einschätzung des Notars nicht als Anlage zum Gesellschaftsvertrag sondern als eigenständige Vereinbarung abgeschlossen werden, weil anderenfalls bei jeder Änderung der ÖRV eine notarielle Beurkundung notwendig wäre.

Weiterhin wurden einige Formulierungen im Vertrag aktualisiert, bzw. gestrichen soweit sie überholt waren.

II. Entwurf der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nah.sh GmbH

Der Umstand, dass die ÖRV als eigenständige Vereinbarung unterschrieben werden soll, erfordert eine genauere Formulierung der Kündigungsbedingungen, da ein einfacher Verweis auf § 24 des Gesellschaftsvertrages nun nicht mehr ausreicht. Im neu gefassten § 4 der ÖRV wurde - wie es von der AG Verbund inhaltlich vorgeschlagen und in der AT-Runde abgestimmt worden war - geregelt, dass ein Gesellschafter die ÖRV nur kündigen kann, wenn er gleichzeitig seinen Gesellschaftsanteil an der nah.sh GmbH veräußert.

Empfehlung der Verwaltung zum Beschlussvorschlag des Regionalentwicklungsausschusses vom 22.01.2014

Der Regionalentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung vom 22.01.2014 folgenden Beschluss:

In der Präambel der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird der Ausdruck „möglichst barrierefrei“ gestrichen. Stattdessen ist eine Formulierung aufzunehmen, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes „unter Beachtung von Artikel 9 Absatz 1 der UN-Behindertenrechtskonvention“ erfolgt.

Verwaltungsseitig wird empfohlen, von der geforderten Änderung der Präambel abzusehen. Der Verweis auf die UN-Behindertenrechtskonvention ist hier nicht zielführend, da das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die allgemeinen Vorgaben der Behindertenrechtskonvention im §8, Abs.3 PBefG ohnehin weiter konkretisiert und mit einem Zeitfenster versieht. Das PBefG gilt uneingeschränkt für alle Aufgabenträger im ÖPNV, somit ist ein Verweis in der ÖRV auf die Konvention nicht notwendig, bzw. die Formulierung „möglichst“ entbindet selbstverständlich nicht von den im PBefG getroffenen gesetzlichen Bestimmungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV. Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes hat daher grundsätzlich immer unter der Maßgabe des § 8, Abs. 3 PBefG zu erfolgen, ein erneuter Hinweis darauf in der ÖRV ist daher entbehrlich.

Mit der Formulierung „möglichst“ soll vielmehr zum Ausdruck gebracht werden, dass die Aufgabenträger nicht in allen Bereichen Ihren Einfluss bei der Gestaltung eines barrierefreien-ÖPNV direkt geltend machen können, wenn etwa beim Ausbau von Haltestellen die Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger liegt.

Ergänzend wird auf die Stellungnahme der LVS zum Änderungsvorschlag der Formulierung der Präambel der ÖRV verwiesen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Anlage/n:

- 1) Entwurf des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH
- 2) Entwurf der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nah.sh GmbH
- 3) Nah.sh – Aufgabenträgerverbund in Schleswig-Holstein / Fragen und Erläuterungen
- 4) Arbeitsgruppenpapier vom 17.06.2013
- 5) Entwurf der Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen
- 6) Stellungnahme der LVS zum Beschlussvorschlag des REA vom 22.01.2014

Gesellschaftsvertrag

der

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)

in Kiel

§ 1**Firma**

Die Gesellschaft führt die Firma **Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)**.

§ 2**Sitz der Gesellschaft**

Sitz der Gesellschaft ist Kiel.

§ 3**Gegenstand des Unternehmens**

- (1) Die Gesellschaft ist die Einrichtung, die nach Übertragung durch das Land Schleswig-Holstein die Planung, die Organisation und die Abwicklung für die Aufgabe des Landes, eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein sicherzustellen, wahrnimmt. Die Planung, die Organisation und die Abwicklung erfolgt in enger Abstimmung mit den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.

(2) Aufgabe der Gesellschaft ist es unter Berücksichtigung der Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein insbesondere:

- a) die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs vorzubereiten und die Leistungserbringung zu überprüfen,
- b) eine landesweite Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr zu erstellen,
- c) den landesweiten Nahverkehrsplan vorzubereiten,
- d) den Schienenpersonennahverkehr und den übrigen öffentlichen Personennahverkehr landesweit und über die Landesgrenzen hinaus, insbesondere mit der Freien und Hansestadt Hamburg, zu koordinieren,
- e) Konzeptionen mit anderen Verkehrs- und Tarifräumen, insbesondere mit dem Hamburger Verkehrs- und Tarifraum, zu entwickeln,
- f) Vorschläge zur Optimierung der Tarifstruktur Schienenpersonennahverkehr/ übriger öffentlicher Personennahverkehr zu erarbeiten,
- g) Aufgaben mit überregionaler Ausstrahlung zu erfüllen, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Gesellschafter als Aufgabenträger hinausgehen und deren Erledigung dazu dient, dass die Fahrgäste den Nahverkehr als einheitliches System wahrnehmen.
- hg) die kommunalen Aufgabenträger zu beraten.

~~(2) Solange das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein noch nicht in Kraft getreten ist, bereitet die Gesellschaft die Übernahme der Aufgabenträgerschaft des Landes für den Schienenpersonennahverkehr zum 1. Januar 1996 vor und übernimmt die damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben, insbesondere die Planung, Organisation und Abwicklung zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Dies hat in enger Abstimmung mit den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr zu erfolgen.~~

(3) Zur Erreichung des Gesellschaftszwecks darf die Gesellschaft sich auf allen Gebieten betätigen, die mit dem Gegenstand des Unternehmens in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Sie kann sich an anderen Unternehmen beteiligen, sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen und Zweigniederlassungen errichten.

§ 4

Dauer der Gesellschaft, Geschäftsjahr

(1) Die Gesellschaft wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 5 Stammkapital

(1) Das Stammkapital beträgt 26.010,00 €~~51.000,00 DM~~.

(2) Von dem Stammkapital übernimmt

a) das Land Schleswig-Holstein den Geschäftsanteil Nr. 1 mit 13.005,00 €
bei Gründung 51.000,00 DM.

~~(3) Die Stammeinlage ist sofort einzuzahlen.~~

~~(4) Das Land beabsichtigt, Teilgeschäftsanteile zum Nennwert an die kreisfreien Städte sowie die Kreise oder deren Zweckverbände als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr wie folgt zu veräußern:~~

~~Kreis Dithmarschen 1.700,00 DM~~

~~Kreis Herzogtum Lauenburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Nordfriesland 1.700,00 DM~~

~~Kreis Ostholstein 1.700,00 DM~~

~~Kreis Pinneberg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Plön 1.700,00 DM~~

~~Kreis Rendsburg-Eckernförde 1.700,00 DM~~

~~Kreis Schleswig-Flensburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Segeberg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Steinburg 1.700,00 DM~~

~~Kreis Stormarn 1.700,00 DM~~

~~Landeshauptstadt Kiel 1.700,00 DM~~

~~Stadt Flensburg 1.700,00 DM~~

~~Stadt Lübeck 1.700,00 DM~~

~~Stadt Neumünster 1.700,00 DM.~~

b) der Kreis Dithmarschen den Geschäftsanteil Nr. 2 mit 867,00 €

c) der Kreis Herzogtum Lauenburg den Geschäftsanteil Nr. 3 mit 867,00 €

d) der Kreis Nordfriesland den Geschäftsanteil Nr. 4 mit 867,00 €

e) der Kreis Ostholstein den Geschäftsanteil Nr. 5 mit 867,00 €

f) der Kreis Pinneberg den Geschäftsanteil Nr. 6 mit 867,00 €

g) der Kreis Plön den Geschäftsanteil Nr. 7 mit 867,00 €

h) der Kreis Rendsburg-Eckernförde den Geschäftsanteil Nr. 8 mit 867,00 €

<u>i) der Kreis Schleswig-Flensburg den Geschäftsanteil Nr. 9 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>j) der Kreis Segeberg den Geschäftsanteil Nr. 10 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>k) der Zweckverband ÖPNV Steinburg den Geschäftsanteil Nr. 11 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>l) der Kreis Stormarn den Geschäftsanteil Nr. 12 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>m) die Landeshauptstadt Kiel den Geschäftsanteil Nr. 13 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>n) die Stadt Flensburg den Geschäftsanteil Nr. 14 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>o) die Stadt Lübeck den Geschäftsanteil Nr. 15 mit</u>	<u>867,00 €</u>
<u>p) die Stadt Neumünster den Geschäftsanteil Nr. 16 mit</u>	<u>867,00 €</u>

(5) Die Zusammenarbeit der Gesellschafter ist in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung geregelt.

§ 6 Organe

Die Organe der Gesellschaft sind

- a) die Geschäftsführung,
- b) der Aufsichtsrat,
- c) die Gesellschafterversammlung.

§ 7 Geschäftsführung

- (1) Die Geschäftsführung besteht aus einer oder mehreren Personen.
- (2) Besteht die Geschäftsführung aus einer Person, vertritt diese die Gesellschaft allein. Besteht sie aus mehreren Personen, vertreten je zwei die Gesellschaft gemeinsam oder eine gemeinsam mit einer Prokuristin bzw. einem Prokuristen.
- (3) Die Geschäftsführung wird von der Gesellschafterversammlung gemäß § 18 Buchstabe e) bestellt. Die Bestellung ist jederzeit widerruflich unbeschadet etwaiger Ansprüche aus dem Anstellungsverhältnis. Die Anstellungsverträge werden von der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates für eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren abgeschlossen. Eine wiederholte Anstellung ist zulässig.

- (4) Die Geschäftsführung handelt auf der Grundlage von Arbeitsrichtlinien, die gemäß § 18 Buchstabe k) von der Gesellschafterversammlung beschlossen werden.
- (5) Die Geschäftsführung hat dem Aufsichtsrat entsprechend § 90 Aktiengesetz über die Angelegenheiten der Gesellschaft zu berichten. Die Geschäftsführung hat darüber hinaus einmal jährlich zusammen mit dem ~~Jahresabschluß~~-Jahresabschluss über die Situation des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein zu berichten.
- (6) Die Aufgaben der Geschäftsführung ergeben sich aus den gesetzlichen Bestimmungen, dem Gesellschaftsvertrag, den Gesellschafterabschlüssen sowie den Arbeitsrichtlinien für die Geschäftsführung.

§ 8

Aufsichtsrat

- (1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, der aus vier Mitgliedern besteht.
- (2) Zwei Mitglieder werden vom Land Schleswig-Holstein und je ein Mitglied von den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr entsandt. Die Entsendung erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber der Geschäftsführung, die die übrigen Gesellschafter hierüber unterrichtet. Für jedes Mitglied wird von den jeweiligen entsendungsberechtigten Gesellschaftern zugleich ein Vertretungsmitglied bestimmt, das im Verhinderungsfalle das ordentliche Mitglied in den Sitzungen des Aufsichtsrates vertritt.
- (3) Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder und ihrer Vertretungsmitglieder dauert bis zum Ende derjenigen Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das dritte volle Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrates oder Vertretungsmitglieder im Laufe ihrer Amtszeit aus, so werden für den Rest der Amtszeit der ausgeschiedenen Mitglieder Ersatzmitglieder entsandt.
- (4) Die Aufsichtsratsmitglieder oder ihre Vertretungsmitglieder können ohne Angabe von Gründen von den entsendungsberechtigten Gesellschaftern abberufen werden bzw. können das Amt ohne Angabe von Gründen vor Ablauf der Amtszeit des Aufsichtsrates niederlegen. Die Abberufung bzw. die Niederlegung erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber der Geschäftsführung, die die übrigen Gesellschafter hierüber unterrichtet.

- (5) Die bzw. der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird vom Land Schleswig-Holstein, die bzw. der stellvertretende Vorsitzende wird von den kreisfreien Städten sowie den Kreisen oder deren Zweckverbänden als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr bestimmt.
- (6) Dem Aufsichtsrat sind je ein nicht stimmberechtigter Vertreter des Städtebundes und des Gemeindetages beigeordnet. Sie nehmen an den Sitzungen des Aufsichtsrates beratend teil.
- (7) Die Gesellschafter der Träger der öffentlichen Verwaltung, die mehrere Mitglieder entsenden, sollen zur Hälfte dieser Mitglieder Frauen entsenden. Die Gesellschafter der Träger der öffentlichen Verwaltung, die nur ein Mitglied entsenden, sollen für jede zweite Amtszeit des Aufsichtsrates eine Frau entsenden. Diese Verpflichtung entfällt nur dann, wenn eine Entsendung von Frauen nicht möglich ist; dies ist bei der Entsendung des Mitglieds schriftlich zu begründen.

§ 9

Einberufung des Aufsichtsrates

- (1) Die Sitzungen des Aufsichtsrates werden von der bzw. dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfalle von der bzw. dem stellvertretenden Vorsitzenden einberufen. Jedes stimmberechtigte Aufsichtsratsmitglied hat das Recht, die Einberufung des Aufsichtsrates unter Angabe des Zwecks und der Gründe zu verlangen.
Die Einberufung hat mindestens vier Wochen vor der Sitzung unter Angabe eines Ortes, der Zeit sowie der Tagesordnung mit entsprechenden Vorlagen zu erfolgen. In dringenden Fällen kann die Frist auf bis zu sieben Kalendertage verkürzt werden.
- (2) In Einzelfällen kann die bzw. der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende von einer Sitzung absehen, wenn kein stimmberechtigtes Mitglied des Aufsichtsrates widerspricht. In diesen Fällen erfolgt die Abstimmung im schriftlichen Verfahren; zulässig ist auch Telefax oder ähnliche Kommunikationsmittel. Den beigeordneten Mitgliedern des Aufsichtsrates ist hiervon Kenntnis zu geben.

§ 10

~~Beschlußfähigkeit~~ Beschlussfähigkeit des Aufsichtsrates

- (1) Der Aufsichtsrat ist ~~beschlußfähig~~beschlussfähig, wenn mindestens drei der stimmberechtigten Mitglieder einschließlich der bzw. des Vorsitzenden, ersatzweise das Vertretungsmitglied anwesend sind.
- (2) Stellt sich nach ordnungsmäßiger Einberufung die ~~Beschlußunfähigkeit~~ Beschlussunfähigkeit heraus, so ist unverzüglich mit gleicher Tagesordnung eine neue Aufsichtsratsitzung einzuberufen, die binnen zwei Wochen, gerechnet vom Tage der ~~beschlußunfähigen~~ beschlussunfähigen Sitzung, stattzufinden hat. Diese Aufsichtsratsitzung ist dann ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden stimmberechtigten Aufsichtsratsmitglieder ~~beschlußfähig~~beschlussfähig. Hierauf ist in der Einladung gesondert hinzuweisen.

§ 11

~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung des Aufsichtsrates

- (1) Die Sitzungen des Aufsichtsrates werden von der bzw. dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfalle von der bzw. dem stellvertretenden Vorsitzenden geleitet.
- (2) Der Aufsichtsrat ~~faßt~~ fasst seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit seiner stimmberechtigten satzungsmäßigen Mitglieder. Stimmenthaltungen werden nicht gezählt. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme der bzw. des vom Land bestimmten Aufsichtsratsvorsitzenden bzw. des Vertretungsmitgliedes.
- (3) Abwesende Aufsichtsratsmitglieder können, sofern auch das Vertretungsmitglied nach § 8 Abs. (2) verhindert ist, dadurch an einer ~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung des Aufsichtsrates teilnehmen, das sie schriftliche Stimmabgaben überreichen lassen.
- (4) Über die Sitzung des Aufsichtsrates ist eine Niederschrift anzufertigen, die die bzw. der Vorsitzende bzw. der stellvertretende Vorsitzende unterzeichnet und die von der Geschäftsführung allen Mitgliedern des Aufsichtsrates, den beigeordneten Mitgliedern des Aufsichtsrates und auch den Gesellschaftern zugeleitet wird. In der Niederschrift sind der Ort und der Tag der Sitzung, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Gegenstände

der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrates anzugeben. Ist nicht in einer Sitzung abgestimmt worden, ist ebenfalls eine Niederschrift anzufertigen.

§ 12

Vergütung des Aufsichtsrates

- (1) Die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich und unentgeltlich.
- (2) Barauslagen, insbesondere Reisekosten, können erstattet werden. Näheres wird durch Beschluß-Beschluss der Gesellschafterversammlung bestimmt.

§ 13

Befugnisse des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu beraten und zu überwachen. Die Rechte und Pflichten des Aufsichtsrates und seiner Mitglieder werden durch Gesetz und den Gesellschaftsvertrag bestimmt. Der Aufsichtsrat hat, soweit dieser Vertrag nichts anderes vorsieht, insbesondere die in den §§ 111 Abs. 1 bis 4, 112 und 171 Aktiengesetz vorgesehenen Aufgaben.

§ 14

Zuständigkeit des Aufsichtsrates

- (1) Folgende Maßnahmen dürfen nur mit Einwilligung des Aufsichtsrates vorgenommen werden, sofern und soweit sie nicht in einem vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan ausgewiesen sind:
 - a) Verabschiedung und Änderung des Wirtschaftsplanes, Abweichung von dem Wirtschaftsplan,
 - b) Investitionen, deren Kosten im Einzelfall eine vom Aufsichtsrat beschlossene Grenze übersteigen,
 - c) Abschluß-Abschluss von Miet- und Pachtverträgen über unbewegliche Sachen und Miet-, Pacht- oder Leasingverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr,

- d) ~~Abschluß~~-Abschluss oder Änderung von Anstellungsverträgen, § 18 Buchstabe e) bleibt davon unberührt,
 - e) Erteilung von Prokura und Handlungsvollmachten für den gesamten Geschäftsbetrieb,
 - f) Gewährung von Versorgungsansprüchen und Sozialleistungen,
 - g) Aufnahme von Anleihen oder Krediten sowie die Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder sonstigen Gewährleistungen,
 - h) Maßnahmen, die von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft sind. Dazu gehören insbesondere alle Angelegenheiten, in denen die Gesellschaft gemäß § 3 für das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr tätig wird und die Ministerien bzw. der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr rechtlich zuständig ist bzw. sich die abschließende Zeichnung gemäß Arbeitsrichtlinien vorbehalten hat,
 - i) die Anstellung und Kündigung der Geschäftsführung, die Festlegung der Bedingungen ihrer Anstellungsverträge sowie deren Änderungen.
- (2) Die Gesellschafterversammlung kann weitere Geschäfte beschließen, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden dürfen.
- (3) Die Geschäftsführung legt alljährlich nach Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber rechtzeitig vor Beginn des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat den Wirtschaftsplan vor.

§ 15

Beirat

- (1) Die Gesellschaft hat einen Beirat, der sie in Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs, berät.
- (2) Der Beirat besteht aus bis zu zehn Mitgliedern, von denen je ein Mitglied von der Ministerin bzw. dem Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr und der Ministerin bzw. dem Minister für Natur und Umwelt, durch schriftliche Erklärung gegenüber der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates entsandt wird. Die weiteren Mitglieder werden vom Auf-

sichtsrat gewählt. Die Mitglieder sollen Fachleute auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs sein.

- (3) Die Amtszeit des Beirates endet mit der Amtszeit des Aufsichtsrates. Für die Abberufung, Abwahl, Ersatzwahl und Niederlegung des Mandats gelten die Bestimmungen des § 8 entsprechend. Notwendige schriftliche Erklärungen sind gegenüber der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates abzugeben.
- (4) Der Beirat gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt aus seiner Mitte eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden und eine stellvertretende Vorsitzende bzw. einen stellvertretenden Vorsitzenden.
- (5) Der Beirat übt seine Tätigkeit ehrenamtlich aus. Barauslagen, insbesondere Reisekosten, können erstattet werden. Näheres wird durch ~~Beschluß~~ Beschluss der Gesellschafterversammlung bestimmt.

§ 16

Gesellschafterversammlung

- (1) Die Gesellschafterversammlung wird durch die Geschäftsführung einberufen. Die Einberufung erfolgt ~~durch eingeschriebenen Brief~~ schriftlich, per Telefax oder E-Mail unter Angabe des Ortes, der Zeit sowie der Tagesordnung mit entsprechenden Vorlagen mit einer Frist von mindestens vier Wochen. In dringenden Fällen kann die Frist ausnahmsweise auf bis zu sieben Kalendertage abgekürzt werden.
- (2) Die ordentliche Gesellschafterversammlung soll zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres innerhalb der gesetzlichen Frist zur ~~Beschlußfassung~~ Beschlussfassung über die Feststellung des Jahresabschlusses für das abgelaufene Geschäftsjahr, die Verwendung des Ergebnisses, die Genehmigung des Lageberichtes und die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung stattfinden. Darüber hinaus kann jeder Gesellschafter die Einberufung einer Gesellschafterversammlung verlangen.
- (3) Die Gesellschafterversammlung wird von der bzw. dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder im Falle der Verhinderung von dem Vertretungsmitglied geleitet.

§ 17

Beschlußfassung Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung

- (1) Die Gesellschafterversammlung ~~faßt~~ fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit. Stimmenthaltungen werden nicht gezählt. Die Gesellschafter bestimmen einen ihrer Mitarbeiter, der die Rechte und Pflichten des jeweiligen Gesellschafters in der Gesellschafterversammlung wahrnimmt. Im Verhinderungsfalle kann ein Gesellschafter sich durch einen anderen Gesellschafter vertreten oder eine schriftliche Stimmabgabe überreichen lassen. Je nominell 51,00 € ~~100,00 DM~~ des Stammkapitals gewähren eine Stimme. Das Land hat jedoch bei einer Beteiligung am Stammkapital in Höhe von 13.005,00 € ~~25.500,00 DM~~ 256 Stimmen.
- (2) Über Beschlüsse der Gesellschafterversammlung ist, soweit nicht notarielle Beurkundung vorgeschrieben ist, eine Niederschrift anzufertigen, die die bzw. der Vorsitzende unterschreibt. Die Niederschrift bzw. eine Abschrift des notariellen Protokolls ist jedem Gesellschafter von der Geschäftsführung zu übersenden.
- (3) In Einzelfällen kann von einer Sitzung abgesehen werden, wenn kein Gesellschafter diesem Verfahren widerspricht, sich alle an der Abstimmung beteiligen und dies vom Gesetz zugelassen ist. In diesen Fällen erfolgt die Abstimmung im schriftlichen Verfahren; zulässig ist auch Telefax. Die Abstimmung wird von der Geschäftsführung herbeigeführt. Zur Gültigkeit ist es erforderlich, ~~daß~~ dass die Abstimmung innerhalb der von der Geschäftsführung festzulegenden Frist erfolgt. Das Abstimmungsergebnis ist jedem Gesellschafter innerhalb von sieben Kalendertagen schriftlich mitzuteilen.
- (4) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung können nur innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Bekanntgabe der Niederschrift angefochten werden.

§ 18

Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung beschließt über

- a) Aufnahme neuer und Aufgabe bisheriger Tätigkeiten im Rahmen des Unternehmensgegenstandes,

- b) die Feststellung des Jahresabschlusses und die Genehmigung des Lageberichtes, die Verwendung des Ergebnisses oder die Deckung des Verlustes,
- c) die Wahl des ~~Abschlußprüfers~~ Abschlussprüfers gem. § 318 des Handelsgesetzbuches für den kommenden ~~Jahresabschluß~~ Jahresabschluss,
- d) die Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates,
- e) die Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung,
- f) die Änderungen des Gesellschaftsvertrages,
- g) die Erhöhung oder Herabsetzung des Stammkapitals,
- h) die Abtretung von Geschäftsanteilen oder Teilen von solchen,
- i) den Erwerb oder die Veräußerung von Beteiligungen an anderen Unternehmen sowie die Errichtung von Zweigniederlassungen,
- j) die Auflösung der Gesellschaft sowie die Wahl der Liquidatoren,
- k) die Arbeitsrichtlinien für die Geschäftsführung,
- l) Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten.

§ 19

Partnerschaftliches Verhalten

Die Beschlüsse des Aufsichtsrates und die Beschlüsse der Gesellschafterversammlung sollen jeweils im Einvernehmen aller Beteiligten erfolgen. Sofern die kreisfreien Städte sowie die Kreise oder deren Zweckverbände als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr einstimmig zu einem Tagesordnungspunkt der Gesellschafterversammlung den Antrag auf erneute Beratung stellen, ist dem stattzugeben mit der Maßgabe, ~~daß~~ dass die Angelegenheit in der nächsten gemäß § 16 einzuberufenden Gesellschafterversammlung abschließend zu entscheiden ist. Hierauf ist in der Einladung gesondert hinzuweisen.

§ 20

Rechnungslegung

- (1) Der ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss und der Lagebericht sind, soweit nicht weitergehende gesetzliche Vorschriften gelten oder andere gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, in entsprechender Anwendung der Vorschriften des dritten Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufzustellen und prüfen zu lassen.
- (2) Die Geschäftsführung hat dem Aufsichtsrat den ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss, den Lagebericht und den Prüfungsbericht des Abschlußprüfers unverzüglich nach Fertigstellung gemeinsam mit ihrem Vorschlag zur Ergebnisverwendung vorzulegen. Der Aufsichtsrat hat den ~~Jahresabschluß~~Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag über die Ergebnisverwendung zu prüfen und über das Ergebnis seiner Prüfung der Gesellschafterversammlung, verbunden mit einer ~~Beschlußempfehlung~~Beschlussempfehlung, zu berichten.

§ 21

Ergebnisverwendung und Finanzierung der Gesellschaft

- (1) Über die Ergebnisverwendung beschließt die Gesellschafterversammlung.
- (2) Ein Fehlbetrag, soweit er durch die Aufgabenerledigung für den Gesellschafter Land Schleswig-Holstein entstanden ist, wird von diesem durch einen entsprechenden Zuschuß-Zuschuss ausgeglichen. ~~Diese Regelung gilt ab 01.01.1996 nur, wenn das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein mit der darin für den Gesellschafter Land Schleswig-Holstein enthaltenen Finanzierungsermächtigung in Kraft getreten ist.~~

§ 22

Prüfungsrecht

- (1) Die im § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz aufgeführten Rechte stehen dem Land Schleswig-Holstein zu, die Rechte aus § 54 Haushaltsgrundsätzegesetz dem Landesrechnungshof Schleswig-Holstein.

- (2) Bei Eingehen einer Beteiligung in Höhe von mehr als dem vierten Teil an den Anteilen an einem anderen Unternehmen ist § 65 Absatz 3 der Landeshaushaltsordnung zu beachten.

§ 23

Verkauf von Geschäftsanteilen

- (1) Die Veräußerung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen bedarf der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.
- (2) Die Veräußerung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen ist nur an Mitgesellschafter oder deren Zweckverbände im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr möglich.

§ 24

Kündigung

- (1) Jeder Gesellschafter kann die Gesellschaft am ~~Schluß~~-Schluss des Geschäftsjahres mit einer Frist von neun Monaten durch eingeschriebenen Brief an sämtliche übrigen Gesellschafter kündigen.
- (2) Kündigt ein Gesellschafter, so steht den anderen Gesellschaftern das Recht zu, von dem kündigenden Gesellschafter durch schriftliche Erklärung die Übertragung seiner Beteiligung gegen Vergütung zu verlangen (Übernahmerecht). Machen mehrere der übernahmeberechtigten Gesellschafter von ihrem Übernahmerecht Gebrauch, so erwerben sie den Geschäftsanteil anteilig im Verhältnis ihrer bisherigen Beteiligung am Stammkapital. Kündigt der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein die Gesellschaft, so ist die Gesellschaft aufgelöst.
- (3) Das Übernahmerecht kann von den Gesellschaftern innerhalb von drei Monaten nach Zugang der Kündigung ausgeübt werden.
- (4) Die dem kündigenden Gesellschafter zustehende Vergütung ~~bemißt~~-bemisst sich nach dem Nennwert des Geschäftsanteils.

- (5) Wird das Übernahmerecht nicht fristgerecht ausgeübt oder lehnen alle Übernahmeberechtigten die Übernahme bereits vorher schriftlich ab, so ist die Gesellschaft aufgelöst.

§ 25

Vermögensverteilung bei Auflösung

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft fällt deren Vermögen, soweit es über das Stammkapital hinausgeht, dem Land Schleswig-Holstein zu.

§ 26

~~Schlußbestimmungen~~Schlussbestimmungen

- (1) Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, darüber hinaus im amtlichen Anzeiger, Beilage zum Amtsblatt Schleswig-Holstein.
- (2) Soweit dieser Vertrag nichts anderes bestimmt, gelten die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere die des GmbH-Gesetzes in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- (3) Sollten Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die betreffende Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem angestrebten wirtschaftlichen Zweck möglichst nahe kommt.
- ~~(4) Die Gesellschaft trägt die Kosten ihrer Gründung bis zu einem Betrag von 6.000,00 DM. Etwaige darüber hinausgehende Kosten trägt der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein.~~



Öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf der Grundlage des Gesellschaftsvertrages der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) zwischen dem Land Schleswig-Holstein sowie den Kreisen und kreisfreien Städten des Landes oder ihren jeweiligen Zweckverbänden über die Aufgaben der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)

Das Land Schleswig-Holstein,

vertreten durch den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT),

der Kreis Dithmarschen,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Herzogtum Lauenburg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Nordfriesland,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Ostholstein,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Pinneberg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Plön,

vertreten durch die Landrätin,

der Kreis Rendsburg-Eckernförde,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Schleswig-Flensburg,

vertreten durch den Landrat,

der Kreis Segeberg,

vertreten durch die Landrätin,

der Zweckverband ÖPNV Steinburg,

vertreten durch den Vorstandsvorsteher,

der Kreis Stormarn,

vertreten durch den Landrat,



die Landeshauptstadt Kiel,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
die Stadt Flensburg,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
die Stadt Lübeck,
vertreten durch den Bürgermeister,
die Stadt Neumünster,
vertreten durch den Oberbürgermeister,

nachstehend Gesellschafter der nah.sh GmbH genannt,
schließen folgende Vereinbarung:

Präambel

Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verfolgen das gemeinsame Ziel, weitere Teile der Bevölkerung dafür zu gewinnen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen und gleichzeitig die Umwelt zu entlasten. Um diese Ziele zu erreichen, streben die Gesellschafter der nah.sh GmbH an, das ÖPNV-Angebot gemeinsam unter Berücksichtigung der Anforderungen der bereits vorhandenen und der potenziellen Fahrgäste sowie wirtschaftlicher und raum- und umweltpolitischer Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes hat so zu erfolgen, dass der ÖPNV für die Menschen leicht verständlich, möglichst barrierefrei und flexibel nutzbar und bezahlbar ist. Die nah.sh GmbH wird sich zur Erreichung dieser Ziele vor allem mit den Themen Tarif, Vertrieb, Standards für Qualität, Produkte, Infrastruktur, Verkehrsverträge und Marketing sowie Abstimmung der Fahrplanangebote beschäftigen. Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verpflichten sich, auf die Erreichung der genannten Ziele gemeinsam hinzuwirken. Die Aufgabenträgerschaft einzelner Gesellschafter im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)¹ bleibt von dieser Vereinbarung unberührt.

§ 1

Gegenstand

- (1) Die Gesellschafter der nah.sh GmbH verpflichten sich, als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)² (insbesondere mit „Bus und Bahn“) nach Maßgabe der nachstehenden Paragraphen zusammenzuarbeiten.
- (2) Verbundgebiet im Sinne dieser Vereinbarung ist der ÖPNV-Zuständigkeitsbereich aller Gesellschafter der nah.sh GmbH. Es ist in Anlage 1 umrandet. Die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg (im Folgenden HVV-Kreise genannt) gehören gleichzeitig zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und unterliegen vorrangig den Regelungen des HVV.

§ 2

Aufgaben der nah.sh GmbH

¹ Vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 274).

² Vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598).

-
- (1) Die nah.sh GmbH nimmt Aufgaben mit überregionaler Ausstrahlung/Bedeutung wahr, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Gesellschafter als Aufgabenträger hinausgehen und deren Erledigung dazu dienen, dass die Fahrgäste den Nahverkehr als einheitliches System wahrnehmen. Sie erarbeitet zu diesen Themen Konzepte unter Mitwirkung einzelner oder aller Gesellschafter der nah.sh GmbH und setzt diese gemeinsam mit den Beteiligten um. Die Mitbestimmung über die Themen und Aufgaben durch die Gesellschafter der nah.sh GmbH wird durch den Verbundausschuss im Sinne des § 3 dieser Vereinbarung gewährleistet. Die nah.sh GmbH schlägt hierfür frühzeitig zu behandelnde Themen bzw. Projekte (Arbeitsprogramm) vor.
 - (2) Der nah.sh GmbH obliegen insbesondere folgende Tätigkeiten:
 - a) Die nah.sh GmbH bereitet die Sitzungen des Verbundausschusses im Sinne des § 3 dieser Vereinbarung sowie ggf. dort zu treffende Beschlüsse vor und nach.
 - b) Die nah.sh GmbH informiert die Gesellschafter der nah.sh GmbH über Erkenntnisse, die für das jeweilige Aufgabengebiet hilfreich sein können.
 - c) Die nah.sh GmbH vertritt die Interessen der Gesellschafter der nah.sh GmbH auf deren Wunsch und nach ihren Vorstellungen gegenüber Dritten.
 - d) Die nah.sh GmbH schließt im Auftrag der Gesellschafter der nah.sh GmbH Verträge mit Dritten.
 - (3) Darüber hinaus können die Gesellschafter die nah.sh GmbH mit weiteren Aufgaben wie beispielsweise der Vergabe von Verkehrsleistungen oder der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne gegen Entgelt beauftragen.

§ 3

Verbundausschuss

- (1) Der Verbundausschuss ist das zentrale Entscheidungsgremium der Gesellschafter der nah.sh GmbH im Hinblick auf die Aufgaben der nah.sh GmbH. Ihm obliegt eine maßgebliche Rolle bei der Vorbereitung der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrates. Jeder Gesellschafter der nah.sh GmbH kann Themen in den Verbundausschuss einbringen. Im Verbundausschuss werden finanzwirksame und nicht finanzwirksame Entscheidungen getroffen oder für die Beratung in den Gremien der Gesellschafter der nah.sh GmbH entscheidungsreif vorbereitet. Es ist Aufgabe des Verbundausschusses, ein abgestimmtes Meinungsbild der Gesellschafter der nah.sh GmbH einzuholen, welches in Gremien mit Dritten (z. B. den Verkehrsunternehmen) vertreten werden soll.
- (2) Der/die Vorsitzende wird aus dem Kreis der kommunalen Aufgabenträger, sein/ihr Stellvertreter/Stellvertreterin wird aus dem Kreis aller Gesellschafter gewählt. Zur Wahl stehen nur Vertreter, die zu jedem behandelten Thema voll stimmberechtigt sind.
- (3) Die Geschäftsführung des Verbundausschusses obliegt der nah.sh GmbH..

- (4) Stimmberechtigte Teilnehmer im Verbundausschuss sind die Vertreter der Gesellschafter der nah.sh GmbH (Bevollmächtigte aller Kreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zweckverbände und des Landes). Die HVV-Kreise sind nur stimmberechtigt, wenn sie von dem zur Abstimmung stehenden Thema wie alle anderen Gesellschafter auch betroffen sind. Gäste des Verbundausschusses haben keine Stimmberechtigung.
- (5) Beschlüsse des Verbundausschusses, die einzelne oder alle Gesellschafter der nah.sh GmbH finanziell betreffen (z. B. Vereinbarung von Qualitätsvorgaben bei Fahrzeugen oder Haltestellen), erfolgen einstimmig. Beschlüsse, die einzelne oder alle Gesellschafter der nah.sh GmbH betreffen, aber ohne finanzielle Auswirkungen sind (z. B. Gestaltungsfragen, Gutachterausswahl, Themenabstimmung, Gremienvertretungen), werden mit einfacher Mehrheit der Stimmberechtigten gefällt.
- (6) Der Verbundausschuss benennt aus den Reihen seiner stimmberechtigten Mitglieder Vertreter für die Mitarbeit in Gremien Dritter. Für Gremien, deren Arbeit im Wesentlichen Fragen des SH-Tarifs betreffen (z. B. gemeinsames Gremium Tarif und Vertrieb), stehen nur Vertreter bzw. Vertreterinnen zur Auswahl, die einen Anteil von mehr als 20 % der jährlichen Erlöse in ihrem Zuständigkeitsbereich aus dem SH-Tarif erzielen. Der Vertreter bzw. die Vertreterin und dessen/deren Stellvertreter(in) verhandeln in Gremien Dritter im Interesse aller Gesellschafter der nah.sh GmbH. Die Themen und Verhandlungspositionen werden im Verbundausschuss vorbereitet.
- (7) Grundsätzliche Fragestellungen, die der Gesellschafterversammlung bzw. dem Aufsichtsrat der nah.sh GmbH zum Beschluss vorgelegt werden sollen, werden im Verbundausschuss vorbereitet.

§ 4

Kündigung und Formbedürftigkeit

- (1) Eine Kündigung allein dieser Vereinbarung ist nicht möglich. Die Modalitäten einer Kündigung der Gesellschaft sind in § 24 Gesellschaftsvertrag geregelt. Die Kündigung dieser Vereinbarung durch einen oder mehrere Partner dieser Vereinbarung ist nur möglich, wenn der oder die Kündigende(n) zugleich seinen/ihre Gesellschaftsanteil(e) an der nah.sh GmbH an die übrigen Gesellschafter der nah.sh GmbH nach Maßgabe des § 24 des Gesellschaftsvertrages der nah.sh GmbH überträgt/übertragen.
- (2) Die Kündigung bedarf der Schriftform und ist allen anderen Gesellschaftern gegenüber auszusprechen.
- (3) Die Kündigungsfrist beträgt 9 Monate zum Ende eines Kalenderjahres.
- (4) Durch die Kündigung wird diese Vereinbarung nicht aufgelöst, sondern mit den verbleibenden Partnern dieser Vereinbarung unter Ausschluss des/der Kündigenden zu ansonsten unveränderten Konditionen fortgeführt.



~~(1)(5)~~ Änderungen und Ergänzungen der Vereinbarung sowie deren Aufhebung bedürfen der Schriftform.

~~(2)~~ Änderungen der Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 5

Inkrafttreten

Die Vereinbarung tritt am ... in Kraft.

1. Wird eine neue Gesellschaft gegründet?

Nein. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein GmbH (LVS GmbH), bei der die Aufgabenträger heute schon Gesellschafter sind, wird in eine Verbundgesellschaft umgewandelt.

2. Wie heißt die Verbundgesellschaft?

Die GmbH heißt Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH - kurz **nah.sh GmbH**.

3. Ändern sich die gesetzlichen Zuständigkeiten der Gesellschafter?

Nein. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr bleibt beim Land, die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV bleibt bei den Kreisen und kreisfreien Städten oder deren jeweiligen Zweckverbänden (vgl. ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein).

4. Welche Aufgaben nimmt die nah.sh GmbH wahr?

Die nah.sh-GmbH kümmert sich im Auftrag ihrer Gesellschafter grundsätzlich um sämtliche Fragestellungen, die das Verbundgebiet insgesamt oder einzelne Gesellschafter der nah.sh-GmbH betreffen und nicht von einzelnen Gesellschaftern wahrgenommen werden können (z. B. da diese Aufgaben nicht in deren Zuständigkeitsbereich fallen, erforderliche Fachkenntnisse oder Kapazitäten fehlen).

Kernaufgaben der nah.sh GmbH sind insbesondere (vgl. Ergebnispapier der AG Verbund vom 17.06.2013):

- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung landesweite und/oder überregionale Ausstrahlung/Bedeutung hat,
- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung dazu dient, dass der Fahrgast den ÖPNV als einheitliches und einfaches System wahrnimmt,
- Aufgaben des ÖPNV, deren Erledigung dazu dient, dass Zugangshemmnisse zum ÖPNV beseitigt bzw. minimiert werden.

Projektarbeiten einzelner Gesellschafter, die ausschließlich dem beauftragenden Gesellschafter dienen, gehören nicht zu den Aufgaben der nah.sh GmbH. In Absprache können Gesellschafter die nah.sh GmbH mit Projekten beauftragen. Eine mögliche Vergütung ist durch den Auftraggeber zu zahlen (z. B. Durchführung von Vergabeverfahren, Erstellung RNVP).

5. Wer steuert die nah.sh GmbH?

Bei der Umwandlung der LVS GmbH in die nah.sh GmbH bleibt der Gesellschaftsvertrag mit der bestehenden Gremienstruktur (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung, Beirat) im Grundsatz bestehen und wird lediglich um eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH ergänzt (öffentlich-rechtliche Vereinbarung, unterzeichnet von allen Gesellschaftern der nah.sh GmbH.).

In dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung sind folgende Punkte geregelt:

- Aufgaben der Verbund GmbH
- Zusammenarbeit im Verbundausschuss (Stimmrechte, Meinungsbildung)

Die Gesellschaft betreffende Entscheidungen werden auch weiterhin in der Gesellschafterversammlung getroffen. Der Aufsichtsrat wird auch weiterhin die Geschäfte der Gesellschaft überwachen.

6. Wie und an welcher Stelle wird die Zusammenarbeit der Gesellschafter der nah.sh GmbH geregelt?

Es soll eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖRV) geschlossen werden, in der die Zusammenarbeit der Gesellschafter geregelt ist. Wesentlicher Bestandteil der ÖRV ist der Verbundausschuss (siehe Frage 5).

7. Wie werden die zusätzlichen Aufgaben des Verbundes finanziert?

Für die zusätzlichen Aufgaben erhalten die Städte sowie die nicht dem HVV angehörenden Kreise jeweils 50 T€ über die Finanzierungsverordnung zusätzlich ausgezahlt mit der Verpflichtung, diesen Betrag an die nah.sh GmbH auszusahlen. Die Finanzierung wird durch eine entsprechende Ergänzung der „Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen“ in der Fassung vom 11. April 2012 geregelt werden.

Die nah.sh GmbH finanziert hiervon Personal- und Sachkosten, Gutachter und externe Berater.

8. Wie sicher sind die Mittel, die das Land den Kreisen zur Finanzierung der Verbund GmbH über die Finanzierungsverordnung auszahlt?

Auch diese Mittel stehen wie alle anderen öffentlichen Mittel unter einem Haushaltsvorbehalt. Ein Großteil der Kommunalisierungsmittel wird aus Regionalisierungsmitteln bereitgestellt, auf deren Entwicklung das Land wenig Einfluss hat. Sollten die Mittel für den ÖPNV, und hier insbesondere für die Finanzierung der Landesverordnung, nicht mehr in voller Höhe zur Verfügung stehen, werden die Gesellschafter überlegen müssen, an welcher Stelle gespart wird.

9. Was passiert, wenn ein Gesellschafter nicht mehr die volle Summe (50 T€) an die nah.sh GmbH entrichten kann?

Dieser Fall kann nur dann eintreten, wenn die Mittelzuweisung des Landes gekürzt wird und der Aufgabenträger die Kürzung nicht durch Eigenmittel kompensieren kann. Die Kündigungsmodalitäten sind im Gesellschaftsvertrag (§ 24) bzw. in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (§ 4) geregelt (s. hierzu auch Frage 4). Ansonsten sind die Aufgabenträger per FinVO verpflichtet, den ihnen für diesen Zweck zugewiesenen Betrag in voller Höhe an die nah.sh GmbH zu zahlen.

Tritt der o. a. Fall ein, erfüllt dieser Gesellschafter die ÖRV nicht mehr und müsste faktisch die Mitgliedschaft an der nah.sh GmbH kündigen (d.h. auch seinen Anteil verkaufen), es sei denn, die Gesellschafter verständigen sich auf eine andere Lösung.

10. Warum bekommen die HVV-Kreise keinen „Zuschuss“ für die Erledigung von Verbundaufgaben (50 T €)? Sie gehören doch dem HVV an, der entsprechende Aufgaben für sie übernimmt.

Die Zuwendung in Höhe von insgesamt 550 T€ (50 T€ je Aufgabenträger, siehe Frage 7) ist lediglich für die Kreise und kreisfreien Städte vorgesehen, die sich neu zu einem Nahverkehrsverbund zusammenschließen und keinem anderen Verbund mit eigenem Verbundtarif angehören. Die nah.sh GmbH soll (ähnlich wie in anderen Verbänden) im Auftrag ihrer Gesellschafter bestimmte Themen zentral erarbeiten und damit die Gesellschafter unterstützen. Außerdem sollen Standards entwickelt werden, mit deren Umsetzung das Ziel verfolgt wird, dem Kunden die Vorteile des SH-Tarifs und die Zusammengehörigkeit des ÖPNV näher zu bringen.

In den Hamburger Randkreisen gelten die Standards des HVV, die von der HVV GmbH in Zusammenarbeit mit ihren Gesellschaftern erarbeitet werden. D. h., ein Großteil der Arbeitsergebnisse der nah.sh-Verbundgesellschaft wird für die Hamburger Randkreise nicht nutzbar sein. Gleichwohl werden auch die HVV-Kreise vom nah.sh-Verbund profitieren, da sich dieser auch für landesweite Themen im Auftrag aller Gesellschafter einsetzen soll.

Zudem unterstützt das Land Schleswig-Holstein die HVV-Kreise bereits seit 1996 mit ca. 10 Mio. € jährlich. Mit Bezug auf § 6 Abs. 5 (neu Abs 4) Nr. 2 ÖPNVG SH können die Mittel unter anderem für die „Finanzierung der Gründung und nicht anderweitig gedeckte Kosten einer ggf. zu gründenden Nahverkehrsinstitution für den Hamburger Verkehrsraum,...“ verwendet werden (vgl. § 1, (3) ÖRV SH, HH und Hamburger Randkreise vom 11. Januar 1996).

Ein (weiterer) finanzieller Zuschuss zu Gunsten der Hamburger Randkreise ist aus den genannten Gründen nicht angezeigt.

11. Müssen die HVV-Kreise mitmachen?

Sollten die HVV-Kreise der Verbundgründung nicht zustimmen, so steht es ihnen frei, weiterhin Gesellschafter der nah.sh GmbH zu bleiben oder ihre Mitgliedschaft zu kündigen. Mit dem Austritt aus der Gesellschaft endet auch die Mitgliedschaft in den entsprechenden Arbeitsgremien.

12. Kommt der Verbund auch, wenn nicht alle Kreise mitmachen?

Wir gehen bislang von einer einstimmigen Zustimmung aller Gesellschafter der LVS zur Gründung der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) aus.

13. Kann ein Gesellschafter aus dem Verbund wieder austreten?

Dies ist unter Berücksichtigung der Kündigungsmodalitäten möglich (siehe § 24 Gesellschaftsvertrag der LVS bzw. § 4 der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Gesellschafter damit auch sein Gestaltungsrecht bzw. seine Einflussnahme auf die im Verbundgebiet geltenden Standards verliert.

14. Welche Gremien wird es im Verbund geben?

Das zentrale Entscheidungsgremium der Verbundaufgabenträger soll der Verbundausschuss (ehemals AT-Runde) sein. So wie heute auch werden finanzwirksame Entscheidungen in dieser Runde getroffen oder für die Beratung in den Gremien der Gesellschafter vorbereitet.

Der Verbundausschuss wird auch genutzt werden, um ein abgestimmtes Meinungsbild der Aufgabenträger einzuholen, welches in Gremien mit Dritten (z. B. den Verkehrsunternehmen) vertreten werden soll.

Der Verbundausschuss kann sich eine Geschäftsordnung geben (z. B. Einstimmigkeit bei finanzwirksamen Entscheidungen, Entsendung von Vertretern in Gremien mit Dritten).

15. Werden die HVV-Kreise im Verbundausschuss vertreten sein?

Ja, so ist es geplant. Je nach Betroffenheit von Entscheidungen erhalten die HVV-Kreise Stimmberechtigung.

16. Welche Rolle wird der AK Kommunikation künftig haben?

Der AK Kommunikation wird auch künftig als beratendes Gremium bestehen bleiben. Hier sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit je 5 Vertretern gleichermaßen beteiligt.

Entscheidend für die Arbeit im AK Kommunikation wird sein, wie sich der Verbundausschuss zu bestimmten Fragestellungen positioniert, denn dieser Ausschuss ist das Beschlussgremium. Diese Positionen werden durch die AT-Vertreter in den AK Kommunikation eingebracht und dort beraten werden. Wirkung entfaltet letztlich die vom Verbundausschuss mit einem Letztentscheidungsrecht des Landes verabschiedete Corporate-Design-Richtlinie.

17. Wie wird der Nahverkehrsverbund mit den Unternehmen zusammenarbeiten?

Der Nahverkehrsverbund wird eng mit den Unternehmen zusammenarbeiten. Es ist geplant, die Eckpunkte der Zusammenarbeit in einem Kooperationsvertrag zwischen LVS (bzw. nah.sh GmbH) und der NSH zu regeln. Der Vertrag baut auf dem bisherigen Vertrag zur Zusammenarbeit im gemeinsamen Tarif (Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag) auf und soll den Aufgabenträgern mehr Einfluss ermöglichen. Grundsätzliche Entscheidungen zum Tarif sollen z. B. künftig in einem gemeinsamen Gremium von AT und VU beraten und beschlossen werden. Zur Vorbereitung der Gremiensitzungen wird der Verbundausschuss ein Meinungsbild einholen, welches die AT-Vertreter im gemeinsamen Gremium vertreten sollen.

Der Städtetag, der Landkreistag und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit den Voraussetzungen und Eckpunkten beschäftigen soll, die mit der Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes der Aufgabenträger verbunden sind. Die Arbeitsgruppe hat sich bisher zweimal getroffen und sowohl die Vorteile/Ziele eines Verkehrsverbundes herausgearbeitet als auch die notwendigen organisatorischen Maßnahmen beleuchtet.

Die ÖPNV-Situation ist derzeit geprägt von dem Rückgang bzw. der Stagnation von Einnahmen aus öffentlichen Quellen (v. a. Regionalisierungsmittel und damit verbunden auch der Kommunalisierungsmittel, Streichung/Kürzung von Zuschüssen). Gleichzeitig sind die Kosten für die Bereitstellung von Nahverkehrsangeboten gestiegen. Teilweise konnten vor allem im Bereich Schienenverkehr durch die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen Einsparungen erzielt werden. Diese wurden in der Regel für Qualitätsverbesserungen eingesetzt. Ähnliche Effekte konnten z.T. auch durch Restrukturierungsmaßnahmen erzielt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Kosten in den nächsten Jahren weiter steigen werden. Gründe hierfür sind:

- Allgemeine Personalkosten- und Energiepreisentwicklung
- Kostensteigerungen im Bereich der SPNV-Infrastruktur
- Kostenintensivere Beförderung von Schülern durch Veränderung der Schullandschaft
- Erhöhter Bedarf an Sitzplatzkapazitäten vor allem zu den Hauptverkehrszeiten
- Keine Dynamisierung der Mittel nach der „Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinVO)“ für Kreise und Städte als Aufgabenträger für den Busverkehr

Nennenswerte Einsparungen z.B. durch Wettbewerbsverfahren sind dort, wo Verkehre bereits im Wettbewerb vergeben wurden und/oder wo der Schülerverkehr das ÖPNV-Angebot maßgeblich bestimmt, nicht zu erwarten.

Trotz dieser Rahmenbedingungen hat sich der schleswig-holsteinische ÖPNV in den letzten Jahren positiv entwickelt. Dies ist auch der guten und konstruktiven Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu verdanken. So konnten landesweite Projekte wie zum Beispiel die Einführung eines landesweiten Tarifes für Bus und Bahn (SH-Tarif) oder eine Marketingkampagne für den ÖPNV gemeinsam umgesetzt werden.

Die an die Freie und Hansestadt Hamburg angrenzenden Kreise (Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) sind gleichzeitig Partner im Hamburger Verkehrsverbund und gestalten ihren ÖPNV im Verbundgebiet nach den dort vereinbarten Regeln.

Der ÖPNV ist auf einem guten Weg, die Herausforderungen der Zukunft anzugehen. Allerdings gibt es viele Aufgabenfelder, auf denen zunehmend – auch durch die ständig fortschreitende Vernetzung – nur gemeinsam Antworten zu finden sind. Die wesentlichen Themen und Aufgaben sind weiter unten aufgeführt.

Der Kooperationsbedarf der Aufgabenträger wird sich in Zukunft vergrößern. Die Erfahrung der HVV-Kreise kann bei dieser Weiterentwicklung genutzt werden.

Vorteile einer Zusammenarbeit der Aufgabenträger (Bahn und Bus) in SH in einem Verkehrsverbund (außerhalb des HVV)

Thema/Aufgabe	Vorteile/Ziele	Beispielhafte Maßnahmen
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Einfluss bei der Tarifgestaltung (bisher überwiegend bei VU). • Weiterentwicklung/Ver-einheitlichung des Tarifes (leichter verständlich für den Kunden, z. B. landesweit einheitliche Angebote für Senioren, etc.). • Mehr Transparenz über die Erlöse. Dadurch höhere Planungssicherheit z. B. bei RNVP-Erstellung, Vergabe, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Einheitliche Regelungen in Verkehrs-/Finanzierungsverträgen • Modernisierung des Tarifs (SH-Tarif 2.0)
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV. • Mehr Einfluss bei der Weiterentwicklung der Vertriebswege (z. B. technische Vertriebswege, e-Ticketing, Qualität). 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Infrastruktur (Haltest.)	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Standards für die Planung von Haltestellen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (mehr Komfort für den Kunden) • Erleichterung bei Erstellung und Umsetzung von RNVP und Einzelplanungen • Umsetzung der Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung gemeinsamer Standards und Kriterien sowie deren Umsetzung (Prioritäten) • Zentrale Abstimmung der Standards mit den zuständigen Stellen (z. B. Behindertenverbände)
Marke, Marketing, Kunden-information, Außen-wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Nutzungshemmnissen bei (Neu-)kunden • Einheitlicher Auftritt ggü. den Kunden • Erhöhung der Wiedererkennbarkeit landesweit und Imageverbesserung • Begriff „Verkehrsverbund“ wird mit der Marke und dem gesamten ÖPNV in Verbindung gebracht 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung von Standards für Fahrgastinformationen (z. B. Fahrpläne, Haltestellenaushänge, Infomaterial zu Tarif und Angebot, Fahrzeuge) • Abgestimmte Werbung Bahn-Bus • Weiterentwicklung der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanauskunft weiter verbreiten, Echtzeitinformation, Apps)

Kundenkontakte	<ul style="list-style-type: none"> Für den Kunden gibt es einen zentralen Ansprechpartner. 	<ul style="list-style-type: none"> Zentrales Beschwerdemanagement.
Angebotsabst. (z. B. Fahrplan, Linienführung)	<ul style="list-style-type: none"> Vernetztes System Bahn und Bus (Optimierte Wegeketten) Stärkung der Verhandlungsposition ggü. Schulträgern und Verkehrsunternehmen Optimierung kreisübergreifender Verkehre 	<ul style="list-style-type: none"> Standards für ÖPNV-Angebote entwickeln und abstimmen Gemeinsame und abgestimmte Konzepte zum Umgang mit z. B. Schulanfangs- und Endzeiten (Zumutbarkeitsgrenzen) Schleswig-Holstein-Takt Bahn-Bus Kreisübergreifende Abstimmung
Qualität	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Qualität (Einheitlichkeit, Wiedererkennbarkeit, Kundenkomfort) 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinbarung von Mindeststandards Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Gemeinsame Projekte	<ul style="list-style-type: none"> Effizienter Ressourceneinsatz Gemeinsame Beauftragung Dritter Rahmenverträge 	<ul style="list-style-type: none"> Anrufbus-Konzepte Ausschreibungen/Vergaben Unterstützung bei Nahverkehrsplanung Konzepte „letzte Meile“ Echtzeitinformation SH-Tarif 2.0 Erarbeitung von Handlungsempfehlungen/Standards für z. B. Konzessionsvergaben, Förderrichtlinien, Berichtspflichten IT-Vernetzung
ÖPNV-Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Schlagkräftige Interessensvertretung und gemeinsame Forderungen (z. B. ggü. Bund, Land und Verkehrsunternehmen) Erhöhung der Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung und dadurch gestärkte Verhandlungsposition 	<ul style="list-style-type: none"> Abgestimmte Positionen erarbeiten (z. B. Stellungnahmen zu Gesetzesänderungen, einheitliche Verhandlungsstrategien) Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU (Datenlieferung) Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
HVV-Übergang (Tarif, Auftreten, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Niederschwelliger und kundenfreundlicher Übergang Tarifergiebigkeit sichern „Auf Augenhöhe mit dem HVV sein“ 	<ul style="list-style-type: none"> Verbund muss im HVV vertreten sein Durchlässigkeit der Tarife sicherstellen und kommunizieren

<p>Auftreten ggü. anderen Organisationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schlagkräftigeres Auftreten ggü. den Verkehrsunternehmen und deren Verbänden • Einheitliches Auftreten ggü. Interessensverbänden (z. B. Behinderten-, Fahrgastverbänden) • Stärkere Position ggü. Fach-, Landes- und Bundespolitik 	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Abstimmung von Prioritäten/Qualitäten • Abgestimmte und damit gestärkte Interessensvertretung (z. B. bei Gesetzesänderungen, Anträgen) • Abgestimmte Position ggü. Schulbehörden
<p>Umgang mit gesetzlichen Vorgaben/Änderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Effizienter Einsatz von Ressourcen • Nutzung von gebündelter Fachkompetenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung der Sachverhalte und gemeinsame Erarbeitung von Positionen • Gemeinsame Erarbeitung von Stellungnahmen und Vorlagen • Erarbeitung von Leitfäden, Handlungsempfehlungen
<p>Organisation Verkehrsverbund (siehe Tabelle 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der vorhandenen Strukturen (keine zusätzliche Gesellschaft) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umwandlung der LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.sh GmbH) • Anpassung der vorhandenen Gremienstruktur (u. a. Bevollmächtigung der Gesellschaftervertreter, Gremienordnung)

Notwendige Schritte zur Gründung eines Verkehrsverbundes

Gremien und Organisation	alt	neu
Name der Organisation	<ul style="list-style-type: none"> LVS 	<ul style="list-style-type: none"> Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (GmbH) nah.sh
Aufsichtsrat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Muss der GV empfehlen, die LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein umzuwandeln
Gesellschafterversammlung	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher Bevollmächtigung sicherstellen bzw. verbindlicher vereinbaren Beschließt über die Umwandlung
Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Zusammensetzung noch mal anschauen
Verkehrspolitischer Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig
Gremien des Verbundes	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabenträgerrunde 	<ul style="list-style-type: none"> „Verbundausschuss“ (zentrales Gremium mit mehr Verbindlichkeit) Zusammenarbeit der Verbundpartner vertraglich regeln Mandatierung der Mitglieder, Stimmrechte (wie bisher, formalisiert), HVV-Kreise berücksichtigen Vertretung von Mitgliedern in Arbeitskreise Empfehlungen an AR bzw. GV möglich Zusammenarbeit vertraglich vereinbaren (Rolle HVV-Kreise, gemeinsame Ziele, Abstimmung, etc.)
Tarifausschuss SPNV	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher
Weitere beratende Gremien	<ul style="list-style-type: none"> Runder Tisch Barrierefreiheit Fahrgastbeirat 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig

	<ul style="list-style-type: none"> • sonstige 	
Arbeitskreise	<p>Arbeitskreise mit anderen Institutionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • AK Kommunikation • Gemeinsamer Ausschuss SH-Tarif 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben neu definieren • Verankerung gemäß ÖPNVFinVO klären • Vertretung in den Arbeitskreisen vereinbaren • Bedarf an neuen Arbeitskreisen prüfen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • Je Verbund-AT (außer HVV-Kreise) jährlich 50 T€ Zuschuss, die von diesen zweckgebunden an den Verbund weitergeleitet werden, Rest komm. Mittel wie vorher • Anpassung ÖPNVFinVO
HVV-Gremien	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenträgerrunde • Aufsichtsrat 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Änderung, klären, wer den nah.sh-Verbund vertritt

Anlage: Gremien der LVS GmbH

Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung
über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
mit Bussen und U-Bahnen
Vom

Aufgrund des § 10 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 274), Zuständigkeiten und Ressortbezeichnungen ersetzt durch Verordnung vom 4. April 2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 143), verordnet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Artikel 1 Änderung der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen

Die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (GVOBl. Schl.-H. S. 471) wird wie folgt geändert:

1. Folgender neuer Abschnitt III wird eingefügt:

„Abschnitt III
Finanzierung eines Aufgabenträgerverbundes im Anwendungsbereich des
Schleswig-Holstein-Tarifs

§ 10 Finanzierung eines Aufgabenträgerverbundes

(1) Soweit im Anwendungsbereich des Schleswig-Holstein-Tarifs ein landesweiter Aufgabenträgerverbund besteht, erhalten die Aufgabenträger, in deren Zuständigkeitsbereich der Schleswig-Holstein-Tarif Anwendung findet und die nicht in einem anderen Verkehrsverbund mit eigenem Verbundtarif integriert sind, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zur Finanzierung ihrer Mitgliedschaft in der Verbundgesellschaft eine jährliche Pauschale.

(2) Die jährliche Pauschale beträgt 50.000 € je Aufgabenträger und wird jährlich zum 01. April ausgezahlt.

§ 11 Verwendung der Pauschale

Die Pauschale nach § 10 Abs. 2 dient der Erledigung von Verbundaufgaben in der Verbundgesellschaft und ist innerhalb des Auszahlungsmonats an die Verbundgesellschaft abzuführen. Sollte eine Abführung an die Verbundgesellschaft nicht erfolgen, ist die Pauschale vollständig zurückzuzahlen.“

2. Der bisherige Abschnitt III wird Abschnitt IV.
3. Die bisherigen §§ 10 bis 12 werden §§ 12 bis 14.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [DATUM] in Kraft.

Die vorstehende Verordnung wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,

Reinhard Meyer
Minister
für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

ENTWURF



nah.sh

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrs-
servicegesellschaft mbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

T 0431-66019-0
F 0431-66019-19
info@lvs-sh.de
www.nah.sh

Bahn: Kiel Hauptbahnhof
Bus: Hbf/ZOB

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Staatssekretär Dr. Frank Nägele
Geschäftsführer:
Bernhard Wewers
Prokuristin: Petra Coordes

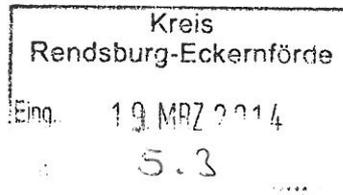
Bankverbindung
Commerzbank Kiel
BLZ 210 400 10
Kto. 7444 961
IBAN DE35210400100744496100
BIC COBADEFFXXX

USt-IdNr. DE176971760

Handelsregister HRB 4226
Amtsgericht Kiel
Sitz der Gesellschaft Kiel

LVS Schleswig-Holstein mbH | Raiffeisenstraße 1 | 24103 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen
Malte Nevermann
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg



Name	E-Mail	Durchwahl	Datum
Petra Coordes	p.coordes@lvs-sh.de	0431-66019-13	Kiel, 14.03.2014

Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses Ihre Email vom 27.02.2014

Sehr geehrter Herr Nevermann,

mit o. a. Email informieren Sie uns über einen Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses zur geplanten Verbundgründung.

Dem Internetportal des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist zu entnehmen, dass der Beschluss am 22.01.2014 wie folgt gefasst wurde:

In der Präambel der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird der Ausdruck „möglichst barrierefrei“ gestrichen. Stattdessen ist eine Formulierung aufzunehmen, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes „unter Beachtung von Artikel 9 Absatz 1 der UN-Behindertenrechtskonvention“ erfolgt.

Dem Hauptausschuss wird empfohlen, dem Kreistag zu empfehlen, der vorgeschlagenen Änderung des Gesellschaftsvertrages der „LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH“ sowie dem Abschluss der „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf der Grundlage des Gesellschaftsvertrages der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH) zwischen dem Land Schleswig-Holstein sowie den Kreisen und kreisfreien Städten des Landes oder ihren jeweiligen Zweckverbänden über die Aufgaben der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (nah.sh GmbH)“ mit der vom Regionalentwicklungsausschuss vorgeschlagenen Änderung der Präambel zuzustimmen.

Für die weiteren Beratungen und Beschlussfassungen möchten wir Ihnen zu der vom Regionalentwicklungsausschuss vorgeschlagenen Änderung unsere Einschätzung mitteilen.

Der zur Beschlussfassung vorgelegte Stand der Unterlagen zur Gründung des NAH.SH Verbundes ist das Ergebnis einer langen und intensiven Beratung aller ÖPNV-Aufgabenträger in Schleswig-Holstein. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung soll die Zusammenarbeit aller Aufgabenträger, verbindlicher als

Mitglied der

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
schienen | personen | nah | verkehr



dies bislang der Fall ist, regeln. Die per Gesetz geregelten Aufgaben und Zuständigkeiten jedes Einzelnen bleiben von der Verbundgründung unberührt.

Die Mitgliedstaaten sind gemäß UN-Behindertenrechtskonvention zu einem „Höchstmaß an Barrierefreiheit“ verpflichtet. In der UN-Behindertenrechtskonvention sind dafür allgemeine Handlungsfelder aber keine konkreten Maßnahmen und/oder Fristen zur Umsetzung benannt.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konkretisiert in seiner neusten Fassung (in Kraft seit dem 01.01.2013) die Umsetzung dieses Zieles, in dem es dem regionalen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr mehr Bedeutung zukommen lässt und erstmals Fristen benennt. Zu diesem Punkt führt § 8 (3) PBefG aus:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Das PBefG ist für die Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen mit dem Bus verbindliche Vorgabe; mit anderen Worten es gilt unmittelbar. Daher kann in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf einen entsprechenden Verweis verzichtet werden.

Mit der gewählten Formulierung in der Präambel: „Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes hat so zu erfolgen, dass der ÖPNV für die Menschen leicht verständlich, möglichst barrierefrei und flexibel nutzbar und bezahlbar ist.“ wollen die Aufgabenträger das Ziel bekräftigen. Die einschränkende Formulierung trägt dem Umstand Rechnung, dass für Umbaumaßnahmen von ÖPNV-Stationen in erster Linie der Baulastträger (die Gemeinde bzw. das jeweilige Infrastrukturunternehmen) zuständig ist.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Petra Coordes

i. A. Dr. Bettina Hartz