



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2015/582-003
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	03.02.2016
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Weit, Kirsten
		öffentliche Mitteilungsvorlage	
Schülerbeförderung - Sachstand zur Überarbeitung der Schülerbeförderungssatzung			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
entfällt

2. Sachverhalt:

Die in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 20.01.2016 vorgestellte Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung wurde überarbeitet und ist mit Stand 08.02.2016 als Anlage beigefügt. Die möglichen Ansätze wurden u. a. in operative und strategische Maßnahmen aufgeteilt und mit Prioritäten versehen.

Neu aufgenommen in die Aufstellung wurden u. a. die Schülerbeförderung zu den dänischen Schulen, die Einbeziehung der Klassen 11-13 (Bildungstarif) und die Indexregelung, deren Verlängerung bzw. Neuregelung ab 01.08.2016 erforderlich ist.

Des Weiteren wurde zu den einzelnen Maßnahmen ein Zeitplan dargestellt.

Finanzielle Auswirkungen:
entfällt

Anlage/n:

Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand: 08.02.2016)

Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand: 08.02.2016)

Priorität	aktuelle Situation	Änderungsansatz in der Satzung	Ansätze zur Optimierung	Zuständigkeit	Ziel	Auswirkungen für Kreis und Schüler	Zeitplan
operative Maßnahmen							
1	Eigenanteil: 1. Kind: 84 € 2. Kind: 24 € ab 3. Kind: frei Ermäßigungsregelung: Wohngeld- und Kindergeld- zuschlagsempfänger zahlen nur 50%	§ 10	Ermäßigungsregelung abschaffen und durch Kompletterstattung für Wohngeld- und Kindergeld- zuschlagsempfänger ersetzen	Kreis	Finanzielle Entlastung der Eltern, die Wohngeld- und Kindergeldzuschlag beziehen	<u>Schüler:</u> teilweise unentgeltliche Beförderung <u>Kreis:</u> Mindereinnahmen von rd. 4.100 € für den Kreis und rd. 1.800 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 5.900 €, Stand 01.10.2015)	Beschluss- vorschlag zur Sitzung REA am 24.02.2016
2	Frist für die Beantragung von Leistungen: derzeit keine Regelung	§ 11 in Verbindung mit Verwaltungs- vorschriften des Kreises	Festlegung einer Frist für die Beantragung einer Erstattungsleistung in Schülerbeförderungs- angelegenheiten, <u>Vorschlag:</u> Kosten- erstattungen und Weg- streckenentschädigung nach der Satzung sind von den Eltern oder der volljährigen Schülerin/dem volljährigen Schüler im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 6 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen	Kreis	Vermeidung von Erstattungsfällen für lange zurück liegende Zeiträume	<u>Schüler:</u> ist gehalten, zeitnahe Beantragung vorzunehmen. <u>Kreis:</u> zeitnahe Abwicklung von Erstattungsfällen, ggfs. geringerer Verwaltungsaufwand und geringere Kosten	Beschluss- vorschlag zur Sitzung REA am 24.02.2016
3	Ein festgelegter zentraler Punkt des Wohnortes der Schülerin/des Schülers ist maßgebend für die Berechnung des Schulweges zur Schule.	§ 3 Abs. 1	zumutbarer Schulweg: statt eines zentralen Punktes des Ortes gilt der jeweilige Wohnstandort als Ausgangspunkt	Kreis nach Anhörung von Träger der Schüler- beförderung und Wohnsitzgemeinde	Berücksichtigung der tatsächlichen Schulwege und Minderung von Benachteiligungen abgelegener Wohnstandorte vom zentralen Punkt eines Wohnortes	<u>Schüler:</u> Erhöhung der Akzeptanz aufgrund tatsächlicher Schulwegsstrecke gegenüber bisherigen Regelung über einen fiktiven zentralen Punkt vom Wohnort <u>Kreis:</u> nicht ermittelbare Mehrkosten (insb. durch Beschaffung und Einsatz besonderer Software, erhöhter Verwaltungsaufwand durch Einzelprüfungen, Zumutbarkeitsgrenzen)	weitere Konkretisierung 2. Quartal 2016
4a	zumutbarer Schulweg: 2 km: bis 4. Klassenstufe 4 km: 5. + 6. Klassenstufe 6 km: ab 7. Klassenstufe	§ 3 Abs. 2	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 5 km ab der 5. Klasse	Kreis	Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschulern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	<u>Schüler:</u> Erhöhung der Akzeptanz <u>Kreis:</u> Mehrkosten in Höhe von geschätzt 400.000 € / Schuljahr	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen
4b	zumutbarer Schulweg: 2 km: bis 4. Klassenstufe 4 km: 5. + 6. Klassenstufe 6 km: ab 7. Klassenstufe	§ 3 Abs. 2	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 4 km ab der 5. Klasse	Kreis	Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschulern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	<u>Schüler:</u> Erhöhung der Akzeptanz <u>Kreis:</u> Mehrkosten in Höhe von geschätzt 500.000 € / Schuljahr	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen

Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand: 08.02.2016)

Priorität	aktuelle Situation	Änderungsansatz in der Satzung	Ansätze zur Optimierung	Zuständigkeit	Ziel	Auswirkungen für Kreis und Schüler	Zeitplan
4c	zumutbarer Schulweg: 2 km: bis 4. Klassenstufe 4 km: 5. + 6. Klassenstufe 6 km: ab 7. Klassenstufe	§ 3 Abs. 2	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 6 km ab der 5. Klasse	Kreis	Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschulern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	<u>Schüler:</u> Erhöhung der Akzeptanz <u>Kreis:</u> Einsparung in Höhe von geschätzt 100.000 € / Schuljahr	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen
5	Soweit Schulen innerhalb des städtischen Gebietes liegen, erfolgt keine Kostenübernahme für die Schülerbeförderung - auch wenn die Kilometergrenzen von der Wohnung zur Schule überschritten werden. Innerhalb einer Gemeinde erfolgt die Beförderung, wenn die Schule in einem anderen Ortsteil liegt und die km-Grenze überschritten wird.		innerörtliche Schülerbeförderung anerkennen, wenn Kilometergrenzen überschritten werden	Kreis und örtliche Schulträger	Ungleichbehandlung zwischen ländlichen und städtischen Bereichen ausräumen	<u>Schüler:</u> Anerkennung der Kostenübernahme insbesondere in den Städten Rendsburg und Eckernförde <u>Kreis:</u> Mehrkosten in Höhe von geschätzt 43.000 € für den Kreis und 22.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 65.000 €)	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen
6	Eigenanteil: 1. Kind: 84 € 2. Kind: 24 € ab 3. Kind: frei Ermäßigungsregelung: Wohngeld- und Kindergeld-zuschlagsempfänger zahlen nur 50%	§ 10	Abschaffung der Eigenbeteiligung	Kreis	finanzielle Entlastung der Eltern	<u>Schüler:</u> unentgeltliche Beförderung <u>Kreis:</u> Mindereinnahmen von rd. 370.000 € für den Kreis und rd. 140.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 510.000 €)	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen
7	Radfahrentschädigung: Bei Verzicht auf Schülerfahrkarten im Linienverkehr wird eine Entschädigung in Höhe von 25% der Kosten der Fahrkarte, mindestens 0,05 € je km, gewährt.	§ 9 Abs. 4	Vergleichsberechnung 25% der Kosten der Fahrkarte und 0,05 € je km abschaffen und Radfahrentschädigung von 0,05 € je km gewähren.	Kreis	Vermeidung der aufwendigen Vergleichsberechnung	<u>Schüler:</u> klare, einheitliche Regelung <u>Kreis:</u> geringerer Verwaltungsaufwand	Entscheidung in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen
8	Indexregelung: Die Erhöhung der Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im freigestellten Verkehr erfolgt in der Zeit vom 01.08.2012 - 31.07.2016 unter einmaliger Berücksichtigung der Personalkostensteigerung wie folgt: 60% Anteil Lohnkosten (einmalige Anpassung), 20% Anteil Index für Dieseldieselkraftstoff und 20% Anteil Index für Omnibusse (jeweils jährliche Anpassung)	-	-	Kreis	Verlängerung bzw. Neuregelung ab 01.08.2016 erforderlich	<u>Verkehrsunternehmen:</u> Planungssicherheit durch die langfristige Weiterführung der Verträge <u>Kreis:</u> weiterhin Begrenzung der jährlichen Kostensteigerung	Gespräch mit den Verkehrsunternehmen 03/2016

Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand: 08.02.2016)

Priorität	aktuelle Situation	Änderungsansatz in der Satzung	Ansätze zur Optimierung	Zuständigkeit	Ziel	Auswirkungen für Kreis und Schüler	Zeitplan
strategische Maßnahmen							
1	Zumutbarkeitsgrenzen/ Wartezeiten: <u>vor Unterrichtsbeginn:</u> 30 Minuten bis 4. Klassenstufe 60 Minuten ab 5. Klassenstufe <u>nach Unterrichtsschluss:</u> 60 Minuten bis 4. Klassenstufe 90 Minuten ab 5. Klassenstufe	§ 7	Wartezeiten anpassen: statt 60 oder 90 Minuten nach Schulschluss einheitlich für alle Schülerinnen, Schüler und Schularten sollten 60 Minuten maßgebend sein (i.d.R. sehen die Fahrpläne im Vergleich zur Satzung bereits weitaus geringere Wartezeiten vor)	Kreis	mehr freie Zeit	<u>Schüler:</u> lange Schultage (G8+OGTS) und lange Wartezeiten bewirken Schulalltag, der dem Arbeitsalltag Erwachsener entspricht; dies wird reduziert durch geringere zeitliche Belastungen bei der Wartezeit <u>Kreis:</u> nicht ermittelbare Mehrkosten, da umfangreich in das bestehende System eingegriffen wird	Abfrage bei den örtlichen Schulträgern 03/2016
2	Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule (OGTS): teilweise werden bereits Kosten anerkannt	-	Beförderungskosten im Rahmen der OGTS aufnehmen	Kreis und örtliche Schulträger	Die Fahrschüler haben die Möglichkeit, das Angebot in der Schule zu nutzen.	<u>Schüler:</u> Angebot der OGTS kann genutzt werden und die Schülerbeförderung ist organisiert. <u>Kreis:</u> nicht ermittelbare Mehrkosten (Einsatz zusätzlicher Busse je nach Ausgestaltung des Angebots: 1-5 x pro Woche und/oder Dauer des Angebots pro Tag)	Abfrage bei den örtlichen Schulträgern 03/2016
3	Beförderungszeit: derzeit unbegrenzt	-	maximale Beförderungszeit von - beispielsweise - 60 Minuten festlegen	Kreis	Vermeidung langer Beförderungswege und -zeiten	<u>Schüler:</u> maximale Beförderungszeiten von 60 Minuten <u>Kreis:</u> nicht ermittelbare Mehrkosten (insb. durch den Einsatz zusätzlicher Busse)	im Rahmen der Vorbereitung und Konzeptionierung der zukünftigen Ausschreibung der Regionalverkehre zu berücksichtigen
3	Als notwendige Kosten werden die Kosten anerkannt, die für die Schülerbeförderung zwischen Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart entstehen.	§ 1 Abs. 2	Einschränkung hinsichtl. nächstgelegener Schule der gewählten Schulart abschaffen, aber Geltungsbereich auf Schl.-Holst. begrenzen	Kreis	Dem Grundsatz der schulgesetzlichen Regelung der freien Schulwahl wird voll umfänglich entsprochen.	<u>Schüler:</u> keine Einschränkung bei der Schulwahl <u>Kreis:</u> nicht ermittelbare Mehrkosten (u. U. besteht keine Schülerbeförderungsmöglichkeit, da der Blick bislang auf eine Beförderung zur nächstgelegenen Schule gerichtet wurde; die Einrichtung neuer Busverkehre oder kostenintensiver Taxi-Beförderungen verursachen zusätzliche Kosten.)	-
4	Schülerbeförderung zu den dänischen Schulen	-	Zusammenarbeit mit dem dänischen Schulverein	Kreis	Heben von Synergieeffekten mit dem Schülerbeförderungssystem der dänischen Schulen	<u>Kreis:</u> Wegfall von möglichen Parallelverkehren, ggf. Kostenreduzierung	Gespräch mit dem dänischen Schulverein Anfang 2016

TOP 5

Aufstellung möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand: 08.02.2016)

Priorität	aktuelle Situation	Änderungsansatz in der Satzung	Ansätze zur Optimierung	Zuständigkeit	Ziel	Auswirkungen für Kreis und Schüler	Zeitplan
5	Einbeziehung der Klassen 11-13, <u>Bildungstarif</u> : Schülerinnen und Schüler der Klassen 11-13 an Allgemeinbildenden Schulen und an den BBZ alle Schülerinnen und Schüler mit einer schulischen Ausbildung erhalten einen Zuschuss von 20% der Schülermonatskarte, wenn der Wohnort im Kreis liegt und nicht gleichzeitig Schulort ist	-	Vereinfachung des Beantragungsverfahrens	Kreis	höhere Inanspruchnahme des Bildungstarifes	<u>Schüler</u> : einfacheres Beantragungsverfahren <u>Kreis</u> : erhöhte Inanspruchnahme der zur Verfügung gestellten Mittel	Gespräch mit den Verkehrsunternehmen im 2. Quartal 2016
6	Organisationsstruktur: geprägt durch viele Einzelmaßnahmen durch die örtlichen Schulträger: - Linienverkehr - Sonderverkehr (Pauschalverkehr) - freigestellter Verkehr	Eine Umsetzung ist losgelöst von der Änderung der Satzung zur Schülerbeförderung zu sehen.	Organisationsstruktur der Schülerbeförderung anpassen	aktuell: Doppelzuständigkeit von Kreis und örtlichen Schulträgern	- Umsetzung gesetzlicher Vorgaben gemäß ÖPNVG-SH - alleinige Zuständigkeit des Kreises - betriebswirtschaftlich optimierte Abwicklung der Verkehrsleitung - planerisch optimierte Leistungsbestellung	- zeitliche Flexibilität bei der Fahrplan- und Schulzeitgestaltung - Reduzierung des Verwaltungsaufwandes bei der Abrechnung - Steuerung durch Kreis möglich - Entlastung von örtl. Schulträgern mit der Organisation - erhöhter Verwaltungsaufwand für den Kreis	im Rahmen der Vorbereitung und Konzeptionierung der zukünftigen Ausschreibung der Regionalverkehre zu berücksichtigen



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2016/777
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	03.02.2016
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Weit, Kirsten
		öffentliche Mitteilungsvorlage	
Zuschuss für die Schülerbeförderung der freien Schulen			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 20.01.2016 wurde vereinbart, dass die Verwaltung zur nächsten Ausschusssitzung einen Sachstandsbericht zum Thema „Zuschuss für die Schülerbeförderung der freien Schulen“ erstellt. Folgendes ist hierzu zu berichten:

Auf der Grundlage des Beschlusses des Kreistages vom 18.03.2013 hatte der (ehemalige) Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen gemeinsam mit den Vertretern der Freien Waldorfschule Eckernförde, der Freien Waldorfschule Rendsburg und der Privatschule Mittelholstein Einigkeit darüber erzielt, die maximale Zuschusssumme von 40.000 Euro pro Jahr entsprechend der Fahrschülerzahlen der Klassenstufen 1-10 der genannten Schulen aufzuteilen.

Danach errechneten sich für 2013 folgende Zuschussbeträge:

- Freie Waldorfschule Eckernförde	19.390 Euro
- Freie Waldorfschule Rendsburg	13.740 Euro
- Privatschule Mittelholstein	<u>6.870 Euro</u>
Gesamt	40.000 Euro

Für die Jahre 2014 und 2015 erfolgte eine Auszahlung des Zuschussbetrages lediglich an die Freie Waldorfschule Rendsburg nach dem bisherigen Verteilungsschlüssel, da nicht von allen Schulen die Fahrschülerzahlen gemeldet wurden sowie die Verwendungsnachweise für 2013 nicht bzw. nicht vollständig eingereicht wurden.

Nach Rücksprache mit dem Rechnungsprüfungsamt ist es – auch im Hinblick auf die Dienstanweisung des Kreises Rendsburg-Eckernförde für Zuwendungen an

außerhalb der Kreisverwaltung stehende Stellen – erforderlich, einen prüffähigen Verwendungsnachweis vorzulegen.

Der Fachdienst Regionalentwicklung beabsichtigt daher, der Freien Waldorfschule Eckernförde und der Privatschule Mittelholstein eine letztmalige Frist zur Vorlage eines vollständigen, prüffähigen Verwendungsnachweises zu setzen. Zudem soll die Auszahlung der Zuschussbeträge für 2014 und 2015 von der Vorlage dieses Verwendungsnachweises abhängig gemacht werden und ggf. die in 2013 ausgezahlten Zuschüsse zurückgefordert werden.

Finanzielle Auswirkungen:

entfällt

Anlage/n:

keine



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2016/776 Status: öffentlich Datum: 03.02.2016 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Weit, Kirsten	
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Beratung Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Kreistag zu empfehlen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung entsprechend der in der Anlage beigefügten 2. Änderungssatzung anzupassen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

2. Sachverhalt:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 23.03.2015 folgenden Beschluss gefasst:

Der Regionalentwicklungsausschuss erhält den Auftrag, die Schülerbeförderungssatzung bis zum Beginn des Schuljahres 2016/2017 zu überarbeiten.

Folgende Bereiche werden thematisiert:

1. Qualitätsverbesserung der Schülerbeförderung
2. Freistellung von Kosten für Eltern, die Wohngeld oder einen Kinderzuschlag erhalten
3. Heben von Synergieeffekten mit den Schülerbeförderungssystemen der dänischen und Freien Schulen, ohne dass zusätzliche Kosten für den Kreis entstehen
4. Beförderung zur „nächsten Schule“
5. Überprüfung von Ungleichbehandlungen zwischen städtischen und ländlichen Bereichen

Hinsichtlich des Bereiches 2. Freistellung von Kosten für Eltern, die Wohngeld oder einen Kinderzuschlag erhalten, erfolgt die Anpassung mit der 2. Änderungssatzung, um diesen Personenkreis finanziell zu entlasten. Des Weiteren ist in der 2. Änderungssatzung eine Frist für die Beantragung einer Erstattungsleistung in Schülerbeförderungsangelegenheiten enthalten, damit Erstattungsfälle zeitnah abgewickelt werden können.

Die weiteren Themenbereiche bedürfen noch einer weitergehenden Prüfung, Abstimmung und Entscheidung.

Finanzielle Auswirkungen:

Mindereinnahmen von rd. 4.100 € für den Kreis und rd. 1.800 € für örtliche Schulträger (gesamt 5.900 €, Stand 01.10.2015)

Anlage/n:

2. Änderungssatzung zur Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung

2. Änderungssatzung

zur Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung

Aufgrund des § 4 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein in der zurzeit geltenden Fassung sowie des § 114 Abs. 2 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG) in der Fassung vom 24.01.2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2015 (GVOBl. Schl.-H. S. 500) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag vom xx.xx.2016 folgende Änderungssatzung erlassen:

Artikel 1

§ 10 Abs. 4 der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung erhält folgende Fassung:

- (4) Soweit für die Eltern oder die volljährige Schülerin oder den volljährigen Schüler Wohngeld oder ein Kindergeldzuschlagsbezug gewährt wird, wird keine Eigenbeteiligung erhoben. In diesem Falle hat sich der Schulträger bzw. der Träger der Schülerbeförderung die entsprechenden Nachweise jeweils vorlegen zu lassen.

Artikel 2

§ 11 der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung erhält folgende Fassung:

Das Erstattungsverfahren wird im Einzelnen durch Verwaltungsvorschrift des Kreises geregelt. Kostenerstattungen und Wegstreckenentschädigung nach der Satzung sind von den Eltern oder der volljährigen Schülerin/dem volljährigen Schüler im laufenden Schuljahr, spätestens jedoch 6 Monate nach Ablauf des Schuljahres zu beantragen.

Artikel 3

Diese Änderungssatzung tritt am 01.08.2016 in Kraft.

Rendsburg, den xx.xx.2016

Dr. Rolf-Oliver Schwemer
(Landrat)



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2014/219-005
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	10.02.2016
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
		öffentliche Mitteilungsvorlage	
Maßnahmeplan Barrierefreiheit - Sachstand			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Gemäß Mitteilung in der Sitzung am 10.06.2015 und Sachstandsbericht in der Sitzung am 18.11.2015 wurde der bisherige Ansatz, den „Maßnahmeplan zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV“ an die Laufzeit des derzeit geltenden RNVP des Kreises zu binden, geändert. Nunmehr erstreckt sich dessen Laufzeit bis zum Jahr 2022. Hintergrund für diese geänderte Laufzeit ist die Bestimmung im Personenbeförderungsgesetz, demzufolge die Aufgabenträger in ihren Regionalen Nahverkehrsplänen die Zielsetzung einer Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 verankern und entsprechende Maßnahmen mit Umsetzungszeitpunkten entwickeln müssen (von begründeten Ausnahmen abgesehen).

Aus diesem verlängerten Betrachtungszeitraum resultierend wurden im Maßnahmeplan gegenüber der zuletzt zur Verfügung gestellten Entwurfsfassung vom 19.11.2014 wesentliche Änderungen in nachfolgend aufgeführten Bereichen vorgenommen:

- Erheblich geändert wurde die Anzahl der auszubauenden Haltestellen (als Vorschlag des Kreises); dies bildet somit den zentralen Aspekt der Neufassung des Planentwurfes. Deren Anzahl wurde, ausgehend von rd. 250, auf über 650 erweitert und einer Priorisierung unterworfen (vgl. Anlage 2b zum Maßnahmeplan); als Grundlage wurden diese außerdem mit gutachterlicher Unterstützung bezüglich ihrer derzeitigen Eigenschaften erhoben und zu jeder dieser Haltestelle ein Haltestellendatenblatt mit Foto angefertigt. Entsprechend wurden die diesbezüglichen Ausführungen im Textteil (Kap. 3.2.6 des Maßnahmeplanes) überarbeitet.
- Weiterhin wurde zur Klärung der Zuständigkeiten beim Haltestellenausbau ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das inzwischen vorliegt.
- Das Stufenkonzept zum Aufbau eines verlässlich barrierefreien Fahrtenangebotes wurde angepasst (Kap. 3.1.4, Anlage 1 und Anlage 4 zum Maßnahmeplan).
- Angesichts der Laufzeit bis 2022 ist es erforderlich, auf die Frage der Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit ab 01.01.2022 einzugehen (neues Kap. 5 des

Maßnahmeplanes). Hier können noch bis zum nächsten RNVP Überlegungen angestellt und daraus folgende Präzisierungen vorgenommen werden.

Darüber hinaus mussten diverse kleinere Anpassungen (auch redaktioneller Art) eingearbeitet werden. Anzumerken ist, dass nach wie vor aus Gründen des Fahrgastnutzens und der Nachhaltigkeit (langfristig erwartbarer Bestand von Linien und Haltestellen) diejenigen Linien mit über den Schülerverkehr hinausgehender Bedeutung im Vordergrund stehen und sich insofern keine grundsätzliche Abkehr von den bisherigen konzeptionellen Überlegungen ergeben hat.

Der Entwurf zum Maßnahmeplan im aktuellen Bearbeitungsstand ist als Anlage beigefügt. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Fassung, wie im Projekt-Zeitplan ersichtlich (vgl. Sitzung vom 18.11.2015), im Lichte der Beratungsergebnisse mit der örtlichen Ebene / SHGT insbesondere hinsichtlich der Haltestellenliste ggf. noch zu überarbeiten sein wird.

Auch ist vorgesehen, bis zur endgültigen Verabschiedung des Planes noch die Behandlung des Themas der Beförderung von „e-scootern“ einzuflechten; das ist hier unterblieben, weil diesbezüglich bislang angesichts des derzeitigen fachlichen Disputs und der juristischen Auseinandersetzung zwischen Behindertenverbänden und Kieler Verkehrsgesellschaft abschließende Erkenntnisse bzw. Urteile noch nicht vorliegt.

Weitere Hinweise zu der vorgelegten Fassung:

- Alle Änderungen sind durch farbliche Hervorhebung kenntlich gemacht. In der Regel in Rotschrift, Ausnahme Anlage 2b: Hier sind nur Haltestellenausbauerfordernisse, die inzwischen als nicht mehr erforderlich anzusehen sind bzw. sonstige wichtige Anmerkungen, so gekennzeichnet. Die Gesamtheit der durch Ausdehnung der Laufzeit auf 2022 neu hinzugekommenen Haltestellenvorschläge ist in Grünschrift.
- Außerdem ist diese Auflistung für jeden Stadt-/Gemeinde-/Amtsbereich nun, wie oben angesprochen, nach 4 Prioritäten 1a, 1b, 2a, 2b gegliedert; zur deutlicheren Kenntlichkeit sind:
 - 1a gelb unterlegt,
 - 1b normal,
 - 2a Grünschrift normal,
 - 2b Grünschrift kursiv.

Finanzielle Auswirkungen:

Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Maßnahmeplan bis zum 01.01.2022
ergänzend zum 2. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises **2013-2017**

ENTWURF – Stand ~~19.11.2014~~ 05.02.2016

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	Ausbauprogramm Haltestellen.....	16
3.3	Fahrgastinformation	20
3.4	Serviceleistungen	21
3.4.1	Fahrschulung.....	22
3.4.2	Unterstützung für betroffene Fahrgäste.....	22
4	Besondere Angebotsformen.....	22
4.1	Vergünstigte Taxinutzung	22
4.2	Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Außenstehende.....	23
5	Ausnahmen	23
5.1	Bereiche außerhalb der definierten Verkehrsachsen:.....	23
5.2	Haltestellen, die nicht in der Anlage 2b enthalten sind:.....	24

Anlagen 1 bis 5

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

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:	Absenkwunschttaster	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:	Absenkwunschttaste (Rollstuhlsymbol links unten) beim Fahrer	8
Abb. 15:	Erhabener Haltewunschttaster	8
Abb. 16:	Haltewunschttaster 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

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auftragnehmer:

Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel -
Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV

Alexander Müller

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 bis dahin 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 19.11.2014 05.02.2016

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

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.

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 ~~19.11.2014~~05.02.2016

- 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).



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 ~~19.11.2014~~05.02.2016

- 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)

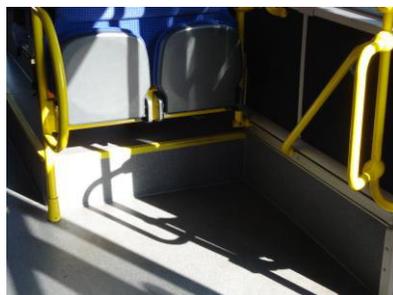


Abb. 5: Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; 2 Klappsitze, kontrastreiche Haltemöglichkeiten und Absatz-Markierungen (Niederflur-Gelenkwagen der Autokraft)

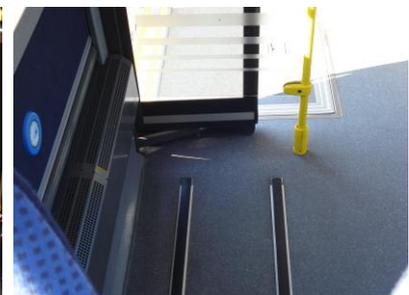


Abb. 6: Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; erschwerte Zugänglichkeit durch Innenschwingtür und Trennscheibe; Halтанforderungstaster links (Low-Entry-Wagen, Autokraft)

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 19.11.2014 05.02.2016


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



Abb. 8: Absenkwunschschalter 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: Absenkwunschschanzeige (Rollstuhlsymbol links unten) beim Fahrer (Autokraft-Bus)



Abb. 15: Erhabener Haltewunschschalter (Autokraft-Bus)



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

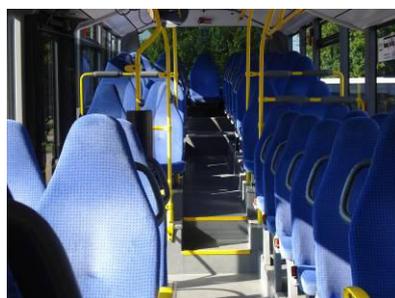


Abb. 17/18: Haltestangen und Stufen/Absätze in kontrastreicher Farbgebung, aber in Abb. 17 (links, Autokraft-Low-Entry-Wagen) viele Sitze ohne Haltestangen, nur mit –kontrastarmem –Haltegriff; Abb.18 Autokraft-NF-Gelenkbus



Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 19.11.2014 05.02.2016

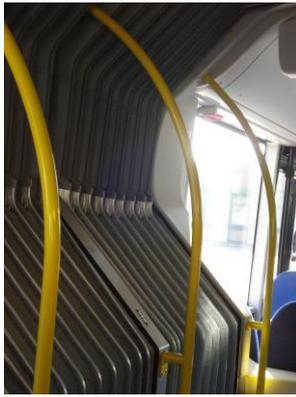


Abb. 19: kontrastreiche Haltestangen im Gelenk (Autokraft-Niederflurgelenkwagen)



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.



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-Linienverkehr (§ 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 ~~19.11.2014~~05.02.2016



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.mobiltaetsportal.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 2022 skizziert, so wie sich die Situation aus heutiger Sicht darstellt. Aufgrund der jährlichen und bis 2017-dahin 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:

- Kurzfristig (Bis Fahrplanwechsel 2014 2016) sollen auf Hauptlinien (auf denen bereits jetzt mehr als 25% Niederflurbusse verkehren) zu mindestens zwei 50%,- in Ausnahmefällen (bei entsprechend geringem Gesamtangebot) ein Fahrtenpaare/Tag mit Niederflurbussen sichergestellt werden verkehren. Bereits heute vollständig (Stadt- und Stadt-Umlandverkehre Kiel, Neumünster, Rendsburg, Eckernförde) oder über diese Werte hinausgehend mit Niederflurbussen erfolgende Bedienungen werden dabei erhalten.**
- Auf einem erheblichen Teil dieser Linien ergibt sich heute schon ein mittlerer Niederflerbus-Anteil von rd. 40%. Hier soll a Ab Fahrplanwechsel 2015-2018 soll**

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand ~~19.11.2014~~05.02.2016

- dieser Anteil auf ~~verlässlich 50%~~ (montags-freitags-Schultage, Wochenende/Feier-/Ferientage möglichst 100%) steigen Nebenlinien (außer reinen Schülerlinien) gelten.
- c) Auf den ~~übrigen Hauptlinien~~ aus a) u.z.T. b) sollen ~~vorgenannte Anteile~~ bis Fahrplanwechsel 2017-2021 ein durchgängiger Niederflurbus-Einsatz (100%) 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, rautengenopte Trittfläche, so dass die Trittsicherheit hoch ist, eine gute Abgrenzung zur Fahrbahn gewährleistet wird und diese erstastet 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 19.11.2014 05.02.2016

- 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 19.11.2014 05.02.2016

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 (**hell-dunkel-Wechselkontrast**) 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 Kronshagen (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 19.11.2014 05.02.2016

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 19.11.2014/05.02.2016

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 entwerfen durch mangelnde Nutzbarkeit die getätigte Investition. Abhilfe wäre bei solchen Verhältnissen auch durch den Einbau eines 22 cm hohen Bordsteines denkbar, weil dann ein nahezu niveaugleicher Ein-/ausstieg ohne Klapprampe ermöglicht wird – dies ist aber nur in Bereichen möglich, in denen ein Überstreichen des Haltebereiches durch die Buskarosserie ausgeschlossen ist. Auch die Bodenfreiheit bei Kleinbussen (bes. bei Außenschwenktüren) kann hier einer solchen Maßnahme entgegenstehen – Ggf. sollte seitens der Bauverwaltungen in entsprechenden Fällen im Vorfeld der Baumaßnahme Rücksprache mit Behindertenvertretern und Verkehrsunternehmen 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 zunächst durch die örtliche Ebene bzw. durch den Kreis: eine umfangreiche Ergänzung erfuhr diese im Herbst 2015 durch ein Gutachterbüro; in diesem Zuge wurden für zahlreiche Haltestellen sog. „Haltestellensteckbriefe“ angefertigt, die den heutigen Zustand darstellen. **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,

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 19.11.2014 05.02.2016

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.

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 partiell 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. Hingegen ist die ortsübliche weiß-blaue Farbgebung der Fahrgastunterstände im Hinblick auf kontrastreiche Gestaltung positiv. – 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 den Wartehallen in den Städten Rendsburg und 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. Generell muss in diesem Zusammenhang auch auf den bereits in Kap. 2.3 erwähnten Sachverhalt der im Zeitablauf eingetretenen (und vsf. auch zukünftig zu erwartenden) Änderungen im Hinblick auf die Normen zur Barrierefreiheit verwiesen werden. Sowohl inhaltliche Änderungen als auch neu hinzukommende Normen führen dazu, dass zu einem früheren Zeitpunkt umgebaute Haltestellen den dann neuen Ansprüchen an die

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 19.11.201405.02.2016

Barrierefreiheit nicht mehr in jeder Hinsicht genügen. Zudem geben und geben diese Normen nicht für jede Rahmenbedingung (z.B. für barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, an denen ein Radweg entlangführt) einheitliche Standardlösungen vor, so dass es naturgemäß zu lokalen Eigenentwicklungen kommt.

Eine Auflistung der vorhandene Haltestellen mit erhöhtem Bordstein (ab angegebenen 14 cm, vgl. oben) bzw. taktilen Elementen, ergänzt um Anmerkungen zu weiteren Barrierefreiheitsmerkmalen auf der Grundlage der z.Zt. relevanten „landesweiten Checkliste“, findet sich in Anlage 2a. Z.T. sind die hier festgestellten Abweichungen von den Anforderungen auf den im vorstehenden Absatz beschriebenen Sachverhalt zurückzuführen. Inwieweit speziell unter diesem Aspekt hier Nachbesserungen und damit erneute Investitionen getätigt werden, ist vor dem Hintergrund des kreisweit vorhandenen großen Neu-/Umbaubebedarfs (vgl. folgende Erläuterungen) sorgfältig abzuwägen.

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 zumindest bei Komplettumbauten inkl. Fahrgastunterständen Größenordnungen von 20.000 Euro und mehr (bei größeren Anlagen mit Umfeldgestaltung auch das Doppelte) erreichen können, 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 von Niederflurbussen, dar; diese sind mit den jeweiligen Straßenbaulasträgern 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 2022 in jeder betroffenen Kommune eine Quote von ca. wenigstens 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 grundsätzlich in allen Gemeinden mit über 1.000 Einwohnern entsprechende Haltestellen errichtet werden und zumindest an allen (Haupt-)Strecken, die gemäß 3.1.4 mit einem verlässlichen Grundangebot an Niederflurbus-Fahrten bedient werden, Haltestellen ausgebaut werden, soweit sie nicht nur einzelne Gehöfte (oder gar keine Siedlungen) erschließen. 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.

Ergänzt wird diese Aufstellung durch die bereits oben erwähnten „Haltestellensteckbriefe“ zu jeder dieser Haltestellen, die den jeweiligen Zustand inkl. Bild veranschaulichen.

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, wenngleich hiermit keine

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand ~~19.11.2014~~05.02.2016

Barrierefreiheit gegeben ist. Aus diesem Grund sind auch in der Anlage 2b Bordsteinhöhen von 10 cm und weniger extra ausgewiesen; die betroffenen Haltestellen müssen prinzipiell als mit besonderer Priorität auszubauend angesehen werden. Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Sachverhalte wurden die ausgewählten Haltestellen einer Priorisierung in 4 Kategorien unterworfen.

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 Fahrrichtungen betrifft (Hin- und Rückfahrt muss für Menschen mit Behinderungen möglich sein).

Im Rahmen einer Vorabeteiligung mit den Städten, Ämtern und Gemeinden wurden von diesen keine Zusagen im Hinblick auf den Haltestellenausbau gem. Anlage 2b gemacht. Als wesentliche (mehrfach vorgetragene) Einwände wurden dabei genannt:

- Finanzieller Aufwand bei ungenügendem Kosten/Nutzen-Verhältnis,
- keine Akzeptanz ggf. notwendiger Ausbaubeiträge bei den Anliegern,
- mangelnde Realisierbarkeit der Standards aufgrund räumlicher oder natürlicher Voraussetzungen,
- Straßenbaulast ~~bei~~ vielfach bei Kreis oder Land,
- Keine Klarheit über finanzielle Beteiligung des Kreises bzw. des Landes.

Vor diesem Hintergrund wurde z.T. für die Beibehaltung der bisherigen Praxis eines Haltestellenausbaus nur im Zuge ohnehin vorzunehmender Straßenbaumaßnahmen plädiert. Dann jedoch wäre abzusehen, dass bis zum Jahr 2022 nicht im Mindesten eine befriedigende Situation im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen erreichbar wäre. Daher und da die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum eben genannten Jahr immerhin gesetzlich verankert ist, hält der Kreis weiter an den oben skizzierten Vorstellungen fest und wird die Umsetzung entsprechender Maßnahmen in den regelmäßigen Beratungen dieses Planes in den zuständigen politischen Gremien (vgl. Kap. 1) erörtern; weitere Diskussionen mit den Straßenbaulastträgern werden diesbezüglich zu führen sein. An dieser Stelle ist zur Klarstellung auch darauf hinzuweisen, dass die Baulast auch bei Straßen der höheren Kategorien (Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße) bei Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern (Bundesstraßen i.d.R. 80.000 Ew.) generell und unter diesen Schwellenwerten ~~dann~~ bei der jeweiligen Gemeinde liegen kann. Dies gilt im Prinzip dann, wenn es sich um eine klassifizierte Ortsdurchfahrt handelt und nur der Gehweg (oder sonstige „Nebenanlagen“ der Straße) betroffen ist, sofern dieser nicht als kombinierter Geh-/Radweg, der über die Begrenzung der Ortslage hinausführt, klassifiziert ist (vgl. Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein bzw. Bundesfernstraßengesetz). Da Letzteres im Kreisgebiet aber recht häufig anzutreffen ist, dann allerdings nur auf einer Straßenseite, und aufgrund möglicher Einbeziehung der Fahrbahn/Busbucht in die Baumaßnahme, wäre bei entsprechenden Haltestellen-Standorten eine Abstimmung zwischen Gemeinde und Straßenbaubehörde des Kreises bzw. des Landes notwendig. Zur diesbezüglichen Orientierung wird in Anlage 2b die Straßenklassifikation, an der die jeweilige Haltestelle liegt, ausgewiesen. Im Interesse einer klarstellenden rechtlichen Bewertung auch für Detailfragen der Zuständigkeit bei unterschiedlichen baulichen Konstellationen von Haltestellenanlagen hat der Kreis ein externes Gutachten erstellen lassen.

Die bereits mehrfach genannte Anlage 2b umfasst eine Liste mit nahezu 250–700 Haltestellen (entspricht einer Erhöhung des Bestandes auf annähernd das Doppelte mehr als das Dreifache), d.h. ein anzunehmendes Investitionsvolumen von mehreren Mio. Euro (bei Annahme eines standardgerechten Komplettumbaus aller in der Anlage genannten Haltestellen wäre mit bis zu einer Größenordnung von 6–15 Mio. Euro zu rechnen). Gesondert zu berücksichtigen sind dabei die ZOB-Anlagen in Rendsburg, Eckernförde, Gettorf und Hohenwestedt, da diese als besondere Großprojekte mit möglicher gesonderter

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand ~~19.11.2014~~05.02.2016

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.

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. Selbstverständlich wirkt sich auch eine Einbeziehung des Haltestellenumbaus in ohnehin vorzunehmende Straßenbaumaßnahmen kostendämpfend aus.

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 Orientierungshilfe auf den gesamten Bahnhofsvorplatz sowie](#) als Trennstreifen zwischen Rad- und Fußweg und 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. Eine zukunftsfähige Lösung mit entsprechender Zielsetzung besteht auch in der Ausstattung der Aushänge mit QR-Codes, die durch Abfotografieren per Handy eine Anzeige des Fahrplanes auf diesem ermöglichen (durch Herunterladen von der Internetseite des Verkehrsunternehmens).

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 Anschlusssicherung abhängig ist (soll gemäß bisheriger Planung bis einschließlich 2016 zum Abschluss gebracht werden):

- in den Fahrzeugen optisch und akustisch; Einzelheiten siehe Fahrzeuganforderungen / Fahrzeuginnenraum (Kap. 3.1.1.2),

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand ~~19.11.2014~~05.02.2016

- an Haltestellen: Eigenschaften der Aushänge (Aushanghöhe, Schriftgrößen, Kontraste usw.) siehe 3.2.3, ergänzend Ansage durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (siehe 3.1.1.3),
- dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an zentralen Haltestellen (zumindest ZOB/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),
 - 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 und Information 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

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 19.11.2014 05.02.2016

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.

3.4.2 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. Gespräche mit Branchenvertretern ließen deren allgemeine Bereitschaft, sich an solchen Modellen zu beteiligen, erkennen.

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

Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 19.11.2014 05.02.2016

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. 3.1.2/„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.

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.

5 Ausnahmen

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 können in den RNVPen Ausnahmen konkret definiert und begründet werden, die eine Abweichung von der Frist 01.01.2022 zur Zielsetzung einer Herstellung vollständiger Barrierefreiheit erlauben. Im Vorgriff auf entsprechende Regelungen im nächsten RNVP des Kreises können an dieser Stelle hierzu – abgeleitet aus den konzeptionellen Vorstellungen, die im vorliegenden Maßnahmeplan entwickelt wurden – nachfolgende Aussagen bezüglich einer bis zum genannten Termin noch nicht vorgesehenen Herstellung von Barrierefreiheit festgehalten werden. Grundsätzlich geht es dabei darum, die notwendigen, aber begrenzten finanziellen Mittel zunächst möglichst zielgerichtet und nutzenstiftend einzusetzen.

5.1 Bereiche außerhalb der definierten Verkehrsachsen:

Außerhalb der in 3.1.4 und Anlage 1 dargestellten Strecken beschränkt sich das Fahrtenangebot infolge der ansonsten sehr schwachen Nachfrage weitgehend auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs. Die hieraus resultierenden Fahrtenangebote (Häufigkeiten, Zeitlagen) wie auch die angesteuerten Ziele (Schulzentren) genügen nur sehr beschränkt den Bedürfnissen sonstiger Bevölkerungsgruppen und somit auch denen von Menschen mit Behinderungen; hier sind Ziele wie Versorgungsstandorte oder medizinische Einrichtungen sowie andere Zeitlagen gefragt. Um diese Bedarfe abzudecken, sind alternativ Angebote wie in Kap. 4 beschrieben vorgesehen. Hinzu kommt, dass angesichts der

schülerbezogenen Nachfragestruktur die Dauerhaftigkeit von Haltestellen, Linienführung und Betriebsform (Linienverkehr mit großen Fahrzeugen) für die Zukunft als weit weniger gesichert angesehen werden muss als auf den stärkeren Verkehrsachsen. Hier gilt es, Investitionen, die später nicht (mehr) genutzt werden, zu vermeiden. Zudem trägt der gerade hier häufig vorhandene Einsatz von verschiedensten, für verschiedene Reisezwecke einsetzbare Fahrzeugtypen – meist betrieben durch Auftragsunternehmen – erheblich zur Kosteneinsparung bei; eine durchgängige Umstellung auf barrierefreie Fahrzeuge des Linienverkehrs würde in Anbetracht der vorstehend beschriebenen Rahmenbedingungen einen unverhältnismäßigen finanziellen Aufwand bedeuten. Gleichwohl ist für die betreffenden Räume stets zu ermitteln, ob seitens der Schülerinnen/Schüler Bedarf für eine barrierefreie Beförderung besteht und diesem Rechnung zu tragen (vgl. 3.1.4). Vergleichbare Sachverhalte treffen auch auf einen Teil derjenigen Linien, die über die Bedürfnisse des Schülerverkehrs hinausgehen, zu, weshalb bei diesen beim Buseinsatz eine Quote von 50% vorgesehen wird.

5.2 Haltestellen, die nicht in der Anlage 2b enthalten sind:

Auch an den Verkehrsachsen und sonstigen Linien mit über den Schülerverkehr hinausgehender Bedeutung befinden sich zahlreiche Haltestellen mit so geringer Nutzung, dass eine dauerhafter Bestand als nicht gesichert angesehen werden kann. Zudem ist angesichts der notwendigen Investitionskosten eine gewisse Mindest-Inanspruchnahme hinsichtlich eines angemessenen Aufwand-/Nutzen-Verhältnisses wie auch die Finanzierbarkeit generell Voraussetzung. Die Konzeption des vorliegenden Maßnahmeplanes geht hier in den ländlichen Gebieten bereits sehr weit, in dem auch Haltestellen für Siedlungen mit nur wenigen Häusern zum Ausbau in Aussicht genommen werden. Im Rahmen ohnehin anstehender Straßenbaumaßnahmen, in die anliegende Haltestellen einbezogen sind, werden diese selbstverständlich gemäß den Forderungen aus den Behindertengleichstellungsgesetzen auch abweichend von Anlage 2b einer Anpassung unterzogen; allerdings gilt auch hier, dass der sichere Weiterbestand der Haltestelle Voraussetzung ist.

Quellenverzeichnis:

BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e.V.:
Barrierefreiheit im Regionalverkehr (Anforderungskatalog an die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Regionalverkehr – Kurzfassung Lastenheft), Berlin 2010

[BMVBS / STUVA / König, Volker / Ruhe, Carsten: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen, direkt 64, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven, 2008](#)

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 ~~19.11.2014~~05.02.2016**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 2022

Linie	tätige(s) Untern.	Stufe 1: mind. 50%-Anteil NF-Fahrtenpaare (betriebstätig)		Stufe 2: 100% NF-Bus-Einsatz
		ab Fahrplanw. 2016	ab Fahrplw. 2018	ab Fahrplanw. 2021, F=nur schulfr. Tage
Stadtverkehr Rendsburg	Sievers / Graf Recke	100%		
Stadtverkehr Eckernförde	Bügler	100%		
Stadtverkehr Kiel (Linien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 100)	KVG	100%		
Stadtverkehr Neumünster (Linien 9, 12)	SWN	100%		
451	VKP			
501/502	AK/KVG	100%		
520	AK		x	F
521	AK			
522	AK			
541	RoPe			
542	RoPe			
543	RoPe			
620	AK		x	x
640	AK		x	x
706	AK	100%		
821/833/835/921 (Gettorf-Osdorf)	AK		x	F
830	AK		x	F
831	AK			
832	AK			
833	AK	<i>abhängig von Gettorf - Osdorf (siehe oben)</i>		
834	AK			
835	AK	<i>abhängig von Gettorf - Osdorf (siehe oben)</i>		
900/901/902	AK/KVG	100%		
921	AK		x	(F)
922	AK			
1547	AK			
1635	AK			
2820	AK	x		x
3010	AK	x		x
3011	AK			
3012	AK			
3020	AK		x	F
3021	AK			
3030/3040	AK		x	

Linie	tätige(s) Untern.	Stufe 1: mind. 50%-Anteil NF-Fahrtenpaare (betriebstätlich)		Stufe 2: 100% NF-Bus-Einsatz
		ab Fahrplanw. 2016	ab Fahrplw. 2018	ab Fahrplanw. 2021, F=nur schulfr. Tage
3031	AK			
3050	AK	x		x
3060	AK		x	F
3070	AK		x	x
3080	AK		x	F
3121	Graf Recke			
3122	Graf Recke			
3123	Graf Recke			
3124	Graf Recke			
3210	AK	x		x
3211	AK			
3220	AK		x	x
3221	AK			
3230	AK	x		x
3231	AK	x		x
3240	AK	x		x
3241	AK			
3250	AK		x	x
3251	AK			
3254	AK			
3260	AK		x	x
3270	AK		x	F
3280	AK		x	F
3290	AK		x	x
3291	AK			
3295	AK		x	x
3310	AK			
3510	AK		x	(F)
3520	RoPe	x		x
3525	AK		x	F
4004	AK		x	F
4007	AK	100%		
4610	AK	x (üb. Langwedel)	x (üb. Gr. Vollstedt)	x
4611	AK			
4612	AK			
4613	AK			
4614	AK			
4615	AK			
4616	AK			
4620	AK			
4630	AK	x		x
4810	AK	x		x
6551	die linie		x	x

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

Anlage 2a: Haltestellen mit erhöhten Bordsteinen (bzw. Bodenindikatoren) 2015

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste**
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,
Grüner Kranz	18 cm	ZOB	ja	FGU zu dicht an Bodenindikatoren+konflikträchtige Radwegführung+ Sitzfläche geneigt+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
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
Wertstraße	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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Grafenstraße	18/16 cm	beide	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung; Richt. ZOB FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Paradeplatz	14 cm	Einrichtung-H	nein	Mülleimer als Hindernis+konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. vor Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Realschule	14 cm	Fockbek	nein	konflikträchtige Radwegführung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
EON	14 cm	Nobisfähre	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Eiderblick	14 cm	Einrichtung-H	nein	konflikträchtige 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- beide	ja	stadtauswärts FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadteinwärts konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkier.+ Sitzgel. unter Infoaushang+Aushang zu hoch
Schleswiger Straße - Friedhof	18 cm	beide	ja	keine Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; stadteinw. FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadtausw. konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Schleswiger Straße - (alter) Friedhof	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+konflikträchtige 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.-Schöll-Str.	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen; stadtausw. konflikträchtige 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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Ostlandstraße-Kirche-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Saxtorfer Weg-Friedhof	18 cm	beide	ja	keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; stadteinwärts konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU; stadtauswärts Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum davor
Saxtorfer Weg-Breslauer Str.-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+kein Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Riesebyer Str.-Dietrich-Bonhoeffer-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	nein	ohne FGU/Sitzgel.
Riesebyer Str.-Terrassenhäuser-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.
Riesebyer Str.-Hasenheide	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.; stadtausw. ohne Beleuchtung
Riesebyer Str.-Friedrich-Ebert-Str.	18 cm	beide	ja	konfliktrichtige 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. konfliktrichtige 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. konfliktrichtige 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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
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
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.

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
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
Sophienhöf	18 cm	stadtauswärts	ja	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung,
Familia-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
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
Brookhöf	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne FGU
Wilhelmsthal-Lütthöf	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
Sandkrug	14 cm	ZOB	nein	konflikträchtige Radwegführung+Infoaushang z.T. zu niedrig

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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Möbel Hennings	11/12 cm	beide	ja (beide Richt.)	konfliktträchtige 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	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+ zu schmale Zuwegung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Memelstraße	12 cm	Einrichtung-H	ja	ungenügender Freiraum+ohne Auffindestreifen+ Warnstreifen nicht kontrastreich u. ohne Profil+ konfliktträchtige 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+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Beleuchtung
Brandheide/Mobilcom	19 cm	beide	nein	konfliktträchtige 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	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung,
Bahnübergang	18/19 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig; Richt. D'hagen konfliktträchtige Radwegführung
Freeseenberg	14 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Lehmkatzen	15/16 cm	alle	nein	Richt. D'hagen und Klausdorf konfliktträchtige 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+konfliktträchtige Radwegführung

Haltestellenname

Bordstein- Fahrtrichtung
höheBoden-
indik.

Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste
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

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 konfliktrichtige Radwegführung und ohne FGU/Sitzgel.
Steindamm	20/21 cm	beide	ja	Hindernisse nah an Bodenind.+konfliktrichtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Suchsdorfer Weg	20 cm	Kiel	nein	konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Brüder-Grimm-Schule	18/20 cm	beide	ja	Richt. Kopperpahl konfliktrichtige 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
A.-Schweitzer-Straße	18 cm	Einrichtung-H	ja	keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Johann-Fleck-Straße (in Eckernf. Str.)	14 cm	Kiel-HBF	nein	konfliktrichtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Friedenskamp	14/21 cm	beide	nein	keine FGU; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Sitzgel., Richt. Ortsmitte konfliktrichtige 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+konfliktrichtige 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+konfliktrichtige Radwegführung+ohne Beleuchtung+Einbauten/ Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Kindergarten	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktrichtige 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 konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste**
höhe **indik.** **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

Meierei (Hauptstraße)	18/16	beide	nur Richt. Kampstraße	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:				
Bredenbek, Bahnhof	16 cm	beide	ja	kein FGU/Sitzgel.+keine Fahrgastinfo+ungenügender Freiraum vor Aushangvitrine+Zugang nur v. Bahnhof aus (von Straße nur über Fahrbahn)
Melsdorf, Bahnhof	18 cm	Einrichtung-H	ja	
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
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	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Stampe-Schule	14 cm	Achterwehr	nein	konfliktträchtige 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	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo
Mühbrook, B 4	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. NMS Hindernisse+nicht ausreichender Besegungsraum v. 2 Bustür ; Richt Bordesh. ohne Sitzgel.
Schmalstede (Ort)	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Schmalstede, alte B 4	16 cm	Kiel beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Richt Bordesholm konflikträchtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
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.
Noer, Schloss	> 14 cm	Eckernförde	nein	konflikträchtige Radwegführung
Schwedeneck, Abzw. Marienfelde	16 cm	D'hagen	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Zaun als Hindenis+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. Fahrbanquerung; Richt. Surendorf ungenügende Kopffreiraumhöhe
Schwedeneck/Surendorf (Krzg. Seestraße)	14 cm	beide	nur Richt. Krusendorf.	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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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/Sprengel, DEA	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel., Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Stuhl 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)
Strande, Rabendorf	14 cm	Altenholz	nein	Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kein ebener/befestigter/rutschfester Belag+Stufen/Schwellen/Spalten+FGU nicht transparent+keine Sitzgel.+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang+Zuwegung mit Schwellen/Spalten und zu schmal+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Amt Dänischer Wohld:				
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
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
Lindau, Neu-Revensdorf	16 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte wenig kontrastreich+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Schinkel, Rosenkranz Abzw.	15 cm	Königsförde	nein	konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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, 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 konfliktträchtige 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:				
Bovenau, BAB-Anschlussstelle Bredenbek	> 14 cm	Rendsburg	nein	H-Mast als Hindernis+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzfl. zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Osterrönfeld, DEULA	16 cm	beide	ja	Info-Aushang zu hoch+Richt. RD Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+nur 30cm Tiefe+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. Schacht-Audorf situationsbedingt ohne Auffindestreifen+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten wenig kontrastreich+abgesenkter Bordstein zu hoch (5 cm)+starke Neigung in diesem Bereich
Osterrönfeld, Am Kamp/W.-Zeidler-Str.	18 cm	Schacht-Audorf	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Info-Aushang z.T. zu hoch; Richt. RD in unmittelbarer Nähe 18-cm-Bordstein vorhanden!
Osterrönfeld, Bahnhofstraße	> 14 cm	Norden	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Sitzfl. zu hoch+Info-Aushang zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquerung
Osterrönfeld, Kreuzung Bokelholm	16/17 cm	beide	nein	konfliktträchtige 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
Schacht-Audorf, Friedhofstraße	18 cm	Einricht.-H. (Stadtverkehr)	ja	Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Markier. am FGU+Einbauten kontrastarm

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste**
höhe **indik.** **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

Schacht-Audorf, Rader Wende	14 cm	Einricht.-H.	nein	FGU/Mast als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Markier. am FGU+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+Einbauten kontrastarm+schlechte Zuwegung über Wiese
Schacht-Audorf, Westbank	14 cm	Einricht.-H.	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquerung
Schülldorf, Bahnhof	16 cm	Einricht.-H	ja	FGU als Hindernis+Auffindestreifen zu schmal+Auffinden vorderer Bustür nur Aufmerksamkeitsfeld+FGU in < 60cm v. Bodenind. entfernt+eingeschränkte Transparenz des FGU+zu niedrige Sitzfläche+Objekte/Einbauten kontrastarm

Amt Flintbek:				
Flintbek, Böhnhusener Weg	14 cm	Böhhnhusen	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

Haltestellenname **Bordstein- Fahrtrichtung** **Boden- Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste**
höhe **indik.** **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

Amt Hohner Harde:				
Breiholz , Breiholzfähre	16 cm	Breiholz	nein	ohne Beleuchtung+konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Elsdorf-Westermühlen , Westermühlen-Dorfstraße	14 cm	Elsdorf	nein	Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte kontrastarm+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Hamdorf , Schelenz	16 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Heide ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. RD konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu niedrige Sitzfläche

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 Bordsteinabsenkung 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
Holzunge , Abzw. Bistensee	16 cm	Rendsburg	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Holzunge, Redderhus	16 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ Objekte/ Einbauten nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Neu Duvenstedt, Mohr Abzw.	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Beleucht.+zu geringe Kopffreiraumhöhe; Richt. Eckernf. konfliktträchtige Radwegführung+zu geringe Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Rendsburg ungenügender Freiraum an 2. Bustür
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+ungenügende Zuwegung
Owschlag, Ramsdorf	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügende Zuwegung
Owschlag, ZOB/Bahnhof	15 cm	Eckernförde	nein	FGU nicht transparent
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 konfliktträchtige 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 konfliktträchtige 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 konfliktträchtige Radwegführung
Brinjahe, B 77	15 cm	Rendsburg	nein	konfliktträchtige 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

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
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+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Westerrönfeld, Badeanstalt	20 cm	beide	ja	Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche (markiert)+konfliktträchtige 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
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
Aukrug, Bargfeld B 430	> 14 cm	Aukrug	nein	FGU nicht transparent+ohne Sitzgel./Beleucht.+Einbauten kontrastarm+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.
Aukrug, Böker Straße	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Beleucht.+Einbauten kontrastarm+Info-Aushang zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Itzehoe ohne Sitzgel.
Gokels-Sparkasse	14 cm	beide	nein	konfliktträchtige 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+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegh./Beleuchtung
Hohenwestedt, Schule Hohe Geest	Haltestelle z. Zt. der Erhebung noch im Bau/nicht zugänglich			

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Hohenwestedt, ZOB	14 cm	nur Bussteig Richt. Norden	nein	ohne Sitzgelegenh.+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Jahrsdorf	> 14 cm	ltzehoe	nein	ungenügender Freiraum v. 2. Bustür+Stufen/Schwellen/Splaten (nicht markiert)+FGU nicht transparent+Info-Aushang zu hoch+zu schmale Zuwegung+Stufen/Schwellen dort+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Nienborstel, Alte Schule	15 cm	????	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Meierei/Feuerwehrhaus	14 cm	Neumünster	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Zum Barnahe	16 cm	beide	nein	Richt. Meierei(?) ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konflikträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. NMS H-Mast als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum v. info-Aushang+Zuwegung zu schmal+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.
Remmels	> 14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel.; Richt. Hohenwestedt ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleucht.+zu schmale Zuwegung
Todenbüttel, Apotheke	18 cm	Einrichtung-H	ja	kein Warnstreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung

Amt Molfsee:				
Blumenthal, Dorfstraße	20 cm	Kiel	nein	Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche (unmarkiert), FGU nicht transparent+ Sitzfläche zu hoch+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Mielkendorf, Wiese	14 cm	Rodenbek	nein	ohne Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Molfsee, Bärenkrug	14/16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. NMS konflikträchtige Radwegführung; Richt. Kiel ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Molfsee, Catharinenberg	15/16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. Flintbek konflikträchtige Radwegführung; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Molfsee, Kolberg	18 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Einbauten/Objekte kontrastarm

Haltstellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Nortorf, ZOB	20 cm	Einrichtung-H	ja	
Timmaspe, Hauptstraße	15 cm	Nortorf	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Warder, Alt Mühlendorf	18 cm	beide	nein	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. Nortorf ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+zu niedrige Sitzfläche+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Richt. Emkendorf konflikträchtige Radwegführung+ohne FGU

Amt Schlei-Ostsee:				
Altenhof, Alter Bahnhof	16 cm	Eckernförde	nein	Stufen/Schwellen/Spalten (zwischen Wartfl. 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
Brodersby/Schönhagen, Schloss	15 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Damp, Ostseehotel	> 14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU als Hindernis+Sitzfläche nicht waagrecht+keine Beleucht.+Infoaushang zu tief+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+zu geringe Kopffreiraumhöhe
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
Fleckeby, Holm	> 14 cm	Schleswig	nein	konflikträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzfl. zu hoch+Info-Aushang zu hoch+mangelnder Bewegungsraum vor diesem
Gammelby, Abzw. B 76	> 14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+mangelnder Bewegungsraum v. Info-Aushang+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Schleswig konflikträchtige Radwegführung+Info-Aushang zu hoch; Richt. Eckernf. ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu schmale Zuwegung
Goosefeld, Landkrug	16 cm	beide	nur Richt. RD	Richt. Rendsburg konflikträchtige Radwegführung; Richt. Eckernf. ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+Info-Aushang zu hoch+mangelnder Bewegungsraum vor diesem+Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer. > 3 cm
Güby, Ahrensberg	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+FGU nicht transparent; Richt. Schleswig konflikträchtige Radwegführung

Haltestellenname	Bordstein- höhe	Fahrtrichtung	Boden- indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste 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
Güby, B 76	15/16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Schleswig konfliktrichtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitz-fläche zu hoch+Neigung in Längsrichtung; Richt. Eckernförde FGU nicht transparent
Holzdorf, Abzw. Kratt	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleucht.+Info-Aushang zu hoch; Richt. Damp konfliktrichtige Radwegführung+Sitzfläche zu hoch; Richt. Eckernf. FGU als Hindernis+mangelnder Bewegungsraum v. Info-Aushang
Kosel, Abzw. (Foto falsch!)	> 14 cm	Schleswig	nein	konfliktrichtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer. > 3 cm+ungenügende Kopffreiraumhöhe
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
Windeby, Friedenthal Abzw.	14/16 cm	beide	ja	Richt. Rendsburg konfliktrichtige Radwegführung; Richt. Eckernf. ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+Zuwegung über Wiese+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+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	konfliktrichtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Winnemark/Thumbby, Altenheim	18/19 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal; Richt. Eckernförde konfliktrichtige 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 2022

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Stadt Rendsburg:		
Priorität 1 a:		
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	B Einrichtung-H	Innenstadthaltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Grüner Kranz	B beide Fockbek (Gegenr. erledigt)	Friedhof nahebei, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien Gegenricht. bereits ausgebaut
Seekenbek	stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Lilienthalstraße	beide	Flächenerschließung, hohe Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Feldweibel-Schmidt -K.	ZOB, in Schleswiger Chaussee beide	Bordsteinhöhen 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
Fußgängertunnel	Einrichtung-H	Anbindung Tunnel nach RD-Süd, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
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

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

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
Altenheim (P.-Schröder-Str.)		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohneinrichtung nahebei, Flächenerschließung
Holtex		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Priorität 1 b:			
Martinshaus		Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel-Süd		beide	Anbindung Tunnel nach RD-Zentrum, Flächenerschließung, Stadt- und Regionallinie
Deula (gemeinsam mit O'rönfeld?)		beide	ERLEDIGT
Friedrichstädter Str./Duvenstedter Weg		beide	Anbindung Eiderpark an Regionalbusverkehr, Richt. Schleswig Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
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?
Priorität 2:			
Gardinger Straße	B	beide*	Frequentierung (* stadteinwärts knapp ausreichende Bordsteinhöhe)
Waldlust	B	Fockbek	Frequentierung
Sandhof		beide	Frequentierung
Gerhardstraße		beide	Frequentierung
Richthofenstraße		beide	Frequentierung
Danziger Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Liegnitzer Straße		beide	Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Ostlandstraße		beide	Frequentierung
Kolberger Straße		beide	Frequentierung
Schleswiger Chaussee		beide	Frequentierung
Bredstedter Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
DJH		beide	Frequentierung

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Brahmsstraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Weberstraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Kaiserstraße		beide	Frequentierung, Richt. Hochfeld Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Kollunder Straße		beide	Frequentierung
Oeverseestraße		beide	Frequentierung
Werftstraße		beide	Frequentierung
Hochfeld		Einrichtung-H	Frequentierung, ohne Bordstein
Augustenburger Straße		Einrichtung-H	Frequentierung
Röhlingsweg		Einrichtung-H	Frequentierung
Missundestraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Red Zac		Einrichtung-H	Frequentierung
Hagebau		Einrichtung-H	Frequentierung

Stadt Eckernförde:			
Priorität 1 a:			
ZOB		alle Regionalbussteige	Bedeutender Verknüpfungspunkt Bus-Schiene und Bus-Bus, starke Frequentierung
Kreiskrankenhaus		stadteinwärts	erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien ERLEDIGT
Feldweg/Lindenweg		beide	Bordsteinhöhen 3 cm, Flächenerschließung
Domslund/Moorweg		Einrichtung-H.	Bordsteinhöhen 3 cm, Flächenerschließung
Priorität 1 b:			
J.-H.-Fehrs-Weg		stadtauswärts	Flächenerschließung
Ostlandstraße / Markant		stadtauswärts	Einkaufsstandort
Sandkrug	B	Kiel (Gegenr. erled.)	Bordsteinhöhe 3 cm, Anbindung Strand/Bundeswehr/ECK-Süd an Busse n, Kiel, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Scharnhorststraße	B	beide	Bordsteinhöhen 10 cm, Anbind. ECK-Süd an Busse v./n. Rendsburg
-------------------	---	-------	--

Stadt Büdelsdorf:

Priorität 1 a:

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

Priorität 2 a:

Parkallee	B	Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Berliner Straße	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Ulmenstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
K.-Adenauer-Straße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Memelstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr

Gemeinde Altenholz:

Priorität 1 a:

Klausdorf, Dataport		beide	starke Frequentierung, zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Klausdorf, Schule	(K)	beide	hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Stift, Rathaus	K	Klausdorf	Behördenstandort, zentrumsnahe Haltestelle Richt. Klausdorf/D'hagen, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität

Priorität 1 b:

Stift, Dorfteich		Einrichtung-H	Seniorenwohnanlage nahebei, Stadtverkehrsqualität
Stift, Räucherei		Klausdorf	Friedhof nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Priorität 2 a:			
Klausdorf, Kieler Weg	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Klausdorf, Lindenallee		beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Stift, Stettiner Weg	K?	Kiel	Frequentierung, Bordsteinhöhe 9 cm, Stadtverkehrsqualität
<i>nachrichtlich: Stift, Stettiner Weg</i>		<i>Strande</i>	<i>wichtige Haltestelle aus Richt. Kiel (Baulast: LH Kiel)</i>

Gemeinde Kronshagen:			
Priorität 1 a:			
Rathaus	L	alle (3 Positionen)	zentrale, stark frequentierte Haltestelle, Stadt- und Regionallinie
Johann-Fleck-Str.	K	alle (4 Positionen)	starke Frequentierung, Flächenerschließung, Bordsteinhöhen Richt. Suchsdorf und Wik 10 cm; Stadt- und z.T.
Schulzentrum		Einrichtung-H	starke Frequentierung, Flächenerschließung (u.a. "Gegenhaltestelle" aus Richt. Kiel zu "Suchsdorfer Weg"), Stadt- und Regionallinien
Priorität 1 b:			
Heischberg	L	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei; zwar ausreichende Bordsteinhöhen, aber sonstige, v.a. auch bauliche Defizite, Stadt- und Regionallinie
Altenheim (gemeinsam mit Ottendorf?)	L	Ottendorf	Seniorenwohneinrichtung und Werk- und Betreuungseinrichtung für Körperbehinderte nahebei
Priorität 2 a:			
A.-Schweitzer-Straße		Einrichtung-H	ERLEDIGT
Kopperpahler Teich	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Suchsdorf Bordstein ≤ 10 cm
Villenweg	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Gemeinde Wasbek:			
Priorität 1 b:			
Kampstraße		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
Priorität 2 a:			
Bahnhof	K	Einrichtung-H	Verknüpfung mit SPNV, Bordsteinhöhe 1 cm, Stadtverkehr

Amt Achterwehr:			
Priorität 1 a:			
Felde, Wulfsfelder Weg	L	beide	Richt. Kiel 9 cm Bordstein, zentrale Ortslage, Einkaufsmarkt nahebei, Flächenerschließung
Quarnbek/Landwehr, Abzw. Kanal	L?	beide	zentrale Ortslage, Richt. Achterwehr/Königsförde Stufen/Schwellen/ Spalten
Westensee, Abzw. Dorfstraße	L	beide	ohne Bordstein, zentrale Ortslage

Priorität 1 b:			
Achterwehr, B 202	L	beide	zentrale Ortslage, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Bredenbek, Bahnhof	?	Einrichtung-H (?)	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn ERLEDIGT
Bredenbek, Kieler Straße	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Felde, Bahnhof	L	beide	Verknüpfung Bus-Schiene, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordstein ≤ 10 cm
Melsdorf, Bahnhof		Einrichtung-H	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn ERLEDIGT

Priorität 2 a:			
Achterwehr/Schönwohld, Rendsburger Landstraße	K	beide	Siedlungerschließung
Achterwehr, Bullenkoppel	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Achterwehr, Ziegelweg	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Bredenbek, Kl. Königsförder Weg	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 7 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Bredenbek , Siedlung	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
Felde , Schule	L	beide	Siedlungerschließung
Felde , Seegarten	L	beide	Siedlungerschließung
Melsdorf , Schneiderkoppel	K	Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Stadtverkehr
Melsdorf , Schmiedekoppel	K	Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 8 cm, Stadtverkehr
Ottendorf , Auberg	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm
Ottendorf , Feuerwehr	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 7 / 10 cm
Ottendorf , Melsdorfer Weg	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 7 / 10 cm
Quarnbek , Stampe Kreuzung	L	beide	Siedlungerschließung
Quarnbek , Stampe Landkrug	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Quarnbek , Mönkbergs Eck	L?	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Quarnbek , Strohbrück	L?	beide	Siedlungerschließung, Richt. Achterwehr ohne Bordstein
Quarnbek , Flemhude	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
Westensee , Berg	L	Felde	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Westensee , Wrohe	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 9 / 10 cm
Priorität 2 b:			
Quarnbek/ Stampe Alte Schule	L	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Westensee , Abzw. Bossee	L	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Bossee)
Westensee , Deutsch Nienhof	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 6 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Bordesholm:			
KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN BORDESHOLM VORHANDEN			
Priorität 1 a:			
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
Priorität 1 b:			
Wattenbek, Dr. Hauschildt oder Pommernweg	K	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Mühbrook, B 4	L	beide	ERLEDIGT
Schmalstede	L	Bordesholm	ERLEDIGT
Priorität 2 b:			
Grevenkrug, Abzw.	L	beide	<i>Siedlungerschließung (Anbindung Grevenkrug), kein Bordstein</i>

Amt Dänischenhagen:			
Priorität 1 a:			
Dänischenhagen, Eiche	K	Krusendorf/Strande	relativ hohe Frequentierung, zentrale Ortslage, Stadtverkehrsqualität
Schwedeneck/Dän. Nienhof, Ort	K	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Strande (Endhaltestelle)		alle	hohe Frequentierung (u.a. Ausflugsverkehre), Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Priorität 1 b:			
Dänischenhagen, Gemeinde		Krusendorf	Behörde (Amtsverwaltung) nahebei, Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Spreng	K	D'hagen	kein Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Strande, Siedlung		beide	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Priorität 2 a:			
Dänischenhagen/Kaltenhof, Gut	L	beide	<i>Siedlungerschließung, Seniorenwohnanlage, ohne Bordstein</i>

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Dänischenhagen, Scharnhagen	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Krusendorf Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Noer, Schloss	L	Kiel	Siedlungerschließung (Gegenricht. ERLEDIGT)
Noer/Lindhöft, Alte Schule		beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe Richt. Eckernf. 10 cm, Gegenricht. ohne Bordstein
Noer/Lindhöft, Schmiede	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Schwedeneck/Dän. Nienh., Lindenweg	K	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Krusendorf, Kirche	K	Kiel	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Schwedeneck/Stohl	(K)	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 0 / 4 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Surendorf, Spritzenhaus	K	Krusendorf	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
Noer, Siedlung	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Noer/Lindhöft, Post	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Schwedeneck, Eckernholm	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Strande, Rabendorf	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität (Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein, ansonsten aber gravierende Defizite)

Amt Dänischer Wohld:

Priorität 1 a:

Gettorf, ZOB		gesamte Anlage	meist 10 cm Bordsteinhöhe, zentrale Ortslage, Versorgungseinrichtungen nahebei, Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
Gettorf, Tankstelle		Eckernförde	Bordstein 8 cm, Flächenerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Gettorf, Tierpark	L	beide	Bordsteine 10 cm, Flächenerschließung, Freizeiteinrichtung nahebei
Lindau/Revensdorf, Raiffeisenstr.	L	Gettorf+Rendsburg	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage
Neudorf, B 76	B	beide	Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Anbindung an Hauptlinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Neuwittenbek	(K)	beide	zentrale Ortslage, kein Bordstein
Osdorf, Eiche	L	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Schinkel, Gastwirtschaft	K	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. 10 cm, zentrale Ortslage
Tüttendorf, Eiche		beide	Richt. Gettorf kein Bordstein, Gegenricht. 5 cm, zentrale Ortslage
Priorität 1 b:			
Felm, Denkmal	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Gettorf Bordsteine uneben (Ein-/Ausfahrten), Richt Kiel ≤ 10 cm
Gettorf, Hainweg	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
Lindau, Abzw.	L	Gettorf	Seniorenwohnanlage, Bordstein ≤ 10 cm
Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkatte		Kiel	zentrale Ortslage, Bordstein uneben, Gegenricht. bereits ausgebaut, Ort wächst, ÖPNV-Hauptlinie
Priorität 2 a:			
Gettorf, Grundschule		beide	Siedlungerschließung
Gettorf, Hotel Stadt Hamburg		beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage
Neuwittenbek-Altittenbek	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Schinkel ohne Bordstein, Richt. Kiel ≤ 10 cm
Osdorf, Meierei	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteine ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
Lindau, Neu-Revensdorf	L	Gettorf	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut

Amt Eiderkanal:

Priorität 1 a:

Bovenau, Kieler Straße	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage, Bordsteinhöhe 10 cm
O'rönfeld, Alter Bahnhof	L	Einrichtung-H	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld, Einkaufszentrum	K	Rendsburg	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Versorgungsstandort, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld, Kühl's Gasthof	L	beide	Richt. RD ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Amtsverwaltung nahebei, Seniorenwohnanlage, Stadt- und Regionallinie
Schacht-Audorf, Gemeindev.		Einrichtung-H Stadtbuss	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Schacht-Audorf , Kieler Str.	L	Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie
Priorität 1 b:			
Schacht-Audorf , Friedhofstr.		Einrichtung-H	ERLEDIGT
Schacht-Audorf , Grenzstraße (gemeins. mit O'rönfeld?)		beide	Flächenerschließung
Schacht-Audorf , Rader Weg		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, zwar erhöhter Bordstein, aber sonst gravierende Mängel
Schacht-Audorf , Schule		Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Friedhof nahebei, Stadt- und Regionallinie
Schülldorf , Bahnhof	K	beide	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn ERLEDIGT
Priorität 2 a:			
Ostenfeld , Tank (Brückenweg)	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
Ostenfeld , Mühle (Mühlenweg)	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
O'rönfeld , Bahnhofstraße	L	Alter Bahnhof	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein
O'rönfeld , Friedhof	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld , Hochbrücke	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld , Moorkatenweg	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Rendsburg Bordstein ≤ 10 cm
Schacht-Audorf , Am Urnenfriedhof		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Bordstein ≤ 10 cm
Schacht-Audorf , Dorfstraße		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
Schacht-Audorf , Holsteiner Straße		beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Osterrönfeld Bordstein ≤ 10 cm
Schacht-Audorf , Westbank	L	Einrichtung-H Stadtbus	mit erhöhtem Bordstein
Schülldorf , Dorfstraße	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
Bovenau , BAB-Anschlussstelle Bredenbek	L	Kiel	Gewerbegebiet, Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 7 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Flintbek:			
Priorität 1 a:			
Flintbek, Bahnhof/Freeweid		beide	Richt. Lassenweg Bordsteinhöhe 5 cm, Richt. Kiel ≤ 10 cm, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Butenschönredder		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Effland		beide	Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Post		beide	zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Schurkamp		Einrichtung-H	hohe Einw.-Dichte, Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Priorität 1 b:			
Flintbek, H.-Hertz-Str.		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Einkaufsstandort nahebei
Flintbek, Rosenberg	L	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Ärztezentrum nahebei, Stadtverkehrsqualität, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Vogelstange		Kleinflintbek	Flächenerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut
Priorität 2 a:			
Flintbek, Eiderkamp	L	Batterieweg/K.-Zuse-R.	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Flintbek, Gartenstraße		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Heimstättenweg		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 3 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Kleinflintbek	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Plambekskamp		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Schönhorster Weg	L	Einrichtung-H Ortsbus	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Siedlung L 318	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Amt Fockbek:			
Priorität 1 a:			
Fockbek, Dorfplatz/Paulsen	B	Einrichtung-H	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek, Einkaufszentrum	B	beide	Richt. Erfde 4 cm Bordsteinhöhe, Flächenerschließung, Einkaufsstandort, relativ hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Fockbek , Schule		Rendsburg	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek , Schützenhaus	B	beide	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Nübbel , Feuerwehrwache	K	Einrichtung-H	kein Bordstein, zentrale Ortslage, relativ hohe Frequentierung, Stadtverkehr
Rickert , Gasth. Peters		beide	Richt. Büdelsdorf kein Bordstein, Gegenricht. Höhe 10 cm, zentrale Ortslage, rel. hohe Frequentierung, Stadtverkehr
Priorität 1 b:			
Alt Duvenstedt , Dorfstraße	K	Einrichtung-H	zentrale Ortslage
Priorität 2 a:			
Fockbek , De Aalversuper	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek , Elsdorfer Straße	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek , Friedhofsweg		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, ohne Bordstein
Fockbek , Grönhude	K	beide	Flächenerschließung, relativ hohe Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek , Hobby		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek , Hohner Berg	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien, Richt. RD ohne Bordstein
Fockbek , Zum Kratt		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Nübbel , Schule		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Nübbel , Spritzenhaus	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Rickert , Ehrenmal		Einrichtung-H	Frequentierung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
Rickert , Schröders Wiesch		beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 10 cm
Priorität 2 b:			
Alt Duvenstedt , Krummeno. Heide	B	beide	Siedlungerschließung (Kaserne), Richt. Rendsburg ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Fockbek , Fockbekfeld	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Fockbek , Garlbek	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 9 cm, ÖPNV-Hauptlinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Hohner Harde:			
Priorität 1 a:			
Breiholz, Abzw. Tackesdorf (Knöll)		Einrichtung-H	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei
Elsdorf, Dorfstraße	K	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage
Friedrichsholm Ost	B	beide	Bordsteinhöhe Richt. Rendsburg 8 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Hohn, Hohenheide	L	beide	Richt. Hohn kein Bordstein, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Priorität 1 b:			
Hohn, Meierei	B	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei
Priorität 2 a:			
Breiholz, Am Sportplatz	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Breiholz, Denkmal	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Breiholz, Schulberg	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Abzw. Tackesdorf Bordstein ≤ 10 cm
Christiansholm, Mitte	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 2 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Christiansholm, Süd	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Elsdorf-Westermühlen, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Friedrichsholm West	B	beide	Siedlungerschließung, minimale Bordsteinhöhen, ÖPNV-Hauptlinie
Hamdorf, Schule	L	beide	Siedlungerschließung
Hamdorf, Thöming	B	Rendsburg	Siedlungerschließung, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Hohn, Kirche	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Erfde Bordstein ≤ 10 cm
Hohn, Siedlung	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Lohe-Förden, Sandberg 30		beide	Siedlungerschließung, Richt. Tetehusen ohne Bordstein
Prinzenmoor	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Sophienhamm, Abzw.	B	beide	Siedlungerschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Sophienhamm, Abzw. Bargstall	B	beide	Siedlungerschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm

Amt Hüttener Berge:			
Priorität 1 a:			
Ascheffel, Post/Schule	K	beide	Bordsteine 0 / ≤ 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
Borgstedt, Café Stabler	(L)	alle	Bordsteinhöhe Richt. Eckernförde 7 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinien; evtl. Fahrtr. Norden Standortverlegung zur Zusammenfassung der beiden Haltepunkte?
Holtsee, Gettorfer Straße	L	beide	Anbindung an gut bediente Linie, Bordsteinhöhe 10 cm
Owschlag, Abzw. Norby		beide	Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, Einkaufsmarkt nahebei
Priorität 1 b:			
Holzbunge, Redderhus	B	Eckernförde	Gegenricht. bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie, Flächenerschließung ERLEDIGT
Priorität 2 a:			
Ahlefeld, Abzw.	L	Owschlag	Anbindung Ahlefeld, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Brekendorf, Am Hang	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
Borgstedt, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Borgstedt, Torfweg	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinien
Bünsdorf, Wendeplatz		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 3 cm
Damendorf, Abzw.	L	beide	Anbindung Hütten+Damendorf, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Haby, Ortsmitte	(L)	beide	Siedlungerschließung; kein Bordstein
Holtsee, Schule		beide	Siedlungerschließung; Richt. L 44 kein Bordstein

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Holzbunge, Abzw. Bistensee	B	Eckernförde an B 203	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Osterby, Alte Schule		Owschlag	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Sehestedt, Hauptstraße		beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
Priorität 2 b:			
Groß Wittensee, Söhr	B	Rendsburg	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Groß Wittensee, Timmermeß	B	Eckernförde	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Hütten, Oberhütten Abzw.	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Neu-Duvenstedt, Mohr-Abzw.	B	beide	ERLEDIGT

Amt Jevenstedt:			
Priorität 1 a:			
Schülp, Ortsmitte	K	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, Stadtverkehr
Westerrönfeld, Hog'n Dor	K	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Priorität 1 b:			
Westerrönfeld, Fritz-Reuter-Str.		beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Westerrönfeld, H.-Löns-Str.		beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr, Richt. Lindenallee Bordstein ≤ 10 cm
Westerrönfeld, Rathaus		beide	zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Verwaltungsstandort, Einkaufsmöglichkeiten, Stadtverkehr
Westerrönfeld, Schleth	K	beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und Regionalverkehr, Richt. Kanal ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Brinjahe, B 77	B	Hohenwestedt	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Embühren, Ortsmitte	L	beide	Siedlungerschließung
Luhnstedt, Ortsmitte	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe 10 cm
Stafstedt, Ort	L	beide	Siedlungerschließung
Westerrönfeld, Westpreußenweg	K	beide	Frequentierung, Stadverkehr, Richt. Kanal Bordstein ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Priorität 2 b:			
Brinjabe, Wisbek	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein

Amt Mittelholstein:			
Priorität 1 a:			
Aukrug, Böken Wasserturm		Einrichtung-H	Flächenerschließung, kein Bordstein
Aukrug, Bünzener Au		beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe Richt. Norden ≤ 10 cm
H.-Hademarschen, Bahnhof		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
H.-Hademarschen, Hofkoppelweg	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Bordsteinhöhe 4 cm (Richt. Markt)/10 cm (Richt. Ortsausgang, ÖPNV-Hauptlinie
H.-Hademarschen, Markt	L	beide	Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 8 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Hohenwestedt, Lindenstraße	K	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei
Hohenwestedt, ZOB	(B)	Bussteige Richt. Süden	Zentrale Ortslage, Haupthaltestelle u. Verknüpfungspunkt
Lütjenwestedt, Meierei	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, Richt. RD Bordsteinhöhe 10 cm

Priorität 1 b:			
Aukrug, Kurklinik (?)	L	beide	Klinik nahebei, Richt. Itzehoe ohne Bordstein
H.-Hademarschen, Mannhardtstr.	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Zugang zu Waldfriedhof, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Hohenwestedt, Vaasbüttel	K	beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Padenstedt, Zum Barnahe		Meierei (?)	Flächenerschließung, Stadtverkehr ERLEDIGT
Todenbüttel, Schule	K	B 77	zentrale Ortslage, Gegenhaltestelle zu "Apotheke" (bereits ausgebaut), Bordstein ≤ 10 cm

Priorität 2 a:			
Aukrug, Bargfeld B 430	B	NMS (Gegenr. erledigt)	Siedlungerschließung/Anbindung Bargfeld, Bordstein ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits ausgebaut
Aukrug, Böker Straße	L	beide	ERLEDIGT
Aukrug, Bünzen B 430	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Aukrug, Homfelder Straße	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Aukrug, Schmäkoppel	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Bendorf , Bäckerei	L	beide	Siedlungerschließung
Bendorf , Ortsmitte	L	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage
Beringstedt , Abzw. Puls	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Puls ohne Bordstein
Beringstedt , Amselweg	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Puls ohne Bordstein
Ehndorf , Bürgerhaus	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. NMS Bordsteinhöhe 7 cm
Gokels Nord	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm
Gokels Süd	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Grael , Hauptstraße	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
H.-Hademarschen , Batz	L	beide	Siedlungerschließung
H.-Hademarschen , Landweg	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
H.-Hademarschen , Zum Zolln	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Gokels ohne Bordstein; ÖPNV-Hauptlinie
Hohenwestedt , Feldscheide	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Hohenwestedt , Glüsing	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Jahrsdorf	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, aber sonst gravierenden Mängeln
Lütjenwestedt , Schmiede	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Meezen , Hauptstraße	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hohenwestedt ohne Bordstein
Nindorf , Dorfstraße	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Padenstedt , Schule	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität; Richt. Meierei Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Padenstedt , Siedlung	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehr
Remmels	B	beide	ERLEDIGT
Seefeld , Hauptstraße	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Puls Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Thaden	L	beide	Siedlungerschließung
Todenbüttel , Maisborstel	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Beringstedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Todenbüttel West	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Beringstedt ohne Bordstein

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Priorität 2 b:			
Aukrug , Bucken	B	beide	Siedlungerschließung
Bendorf /Oersdorf, Ort	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Jahrsdorf/ Nienjahn, Abzw. Silzen	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie
Jahrsdorf/ Nienjahn, B 77	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie
Nienborstel, Barlohe Kreuzung	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
KEINE HALTESTELLE NAHE AUKRUG, ERLLENHOF (L)! Nahebei ist auch eine Seniorenwohnanlage geplant			
KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN HOHENWESTEDT VORHANDEN			

Amt Molfsee:			
Priorität 1 a:			
Molfsee/Rammsee, Freilicht-museum	K	beide	Bordsteine 10/11 cm, wichtige kulturelle Einrichtung nahebei, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee/Rammsee, Mielkendorfer Weg	K	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort, Richt. Flintbek 10 cm Bordsteinhöhe, Stadtverkehrsqualität
Priorität 1 b:			
Mielkendorf, Post	K	beide	zentrale Ortslage
Molfsee/Rammsee, Wollbergs-redder		Flintbek	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. ausreichende Bordsteinhöhe
Priorität 2 a:			
Blumenthal, Dorfstraße		Nortorf	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Blumenthal, Schmiede		beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine, ÖPNV-Hauptlinie
Mielkendorf, Eiderweg	K	beide	Siedlungerschließung
Mielkendorf, Maaseweg	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Molfsee Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Mielkendorf, Rossweide	K	beide	Siedlungerschließung
Mielkendorf, Wiese	K	Kiel	Siedlungerschließung; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Molfsee/Rammsee, Osterberg		beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee/Rammsee, Rammseer Weg		beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
Rodenbek, Dorf		beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine
Rumohr, Alter Kieler Weg	K	beide (1 Haltestelle)	Siedlungerschließung
Rumohr, Alte Schule	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Rumohr, Dorfstraße/Manhagen	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Schierensee, Linde, Abzw.	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteine 5 / 10 cm

Amt Nortorfer Land:			
Priorität 1 a:			
Gnutz, Im Heisch	L	beide	zentrale Ortslage, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Langwedel, Ort	L	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. unter 10 cm Höhe, zentrale Ortslage
Nortorf, Seniorenzentrum		beide	(fast) kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei, Flächenschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Timmaspe, Hauptstraße	K	Neumünster	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Priorität 1 b:			
Nortorf, Hugo-Syring-Schule	K	Schülp	Flächenschließung, relativ zentrale Lage, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Nortorf, Rathaus	L	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, Verwaltungsstandort, Flächenschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Priorität 2 a:			
Bargstedt, Am Denkmal	L	beide	Siedlungerschließung
Bargstedt, Dibbersn Gasthof	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hanerau-Hademarschen Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Borgdorf-Seedorf/Borgdorf Ort	L	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Eisendorf, Eichenweg	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf ohne Bordstein
Eisendorf, Hauptstraße	L	beide	Siedlungerschließung
Ellerdorf, Ortsmitte	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Bokel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Emkendorf , Abzw. Klein Vollstedt	L	beide	Siedlungerschließung
Emkendorf , Brux Abzw.	L	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Brux), ohne Bordsteine
Emkendorf , Emkend. Kreuz (gemeinsam mit Westensee?)	L	alle	Umsteigepunkt, z.T. Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Gnutz , Hunnenkamp	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Groß Vollstedt Ort	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Kleinvollstedt /Bokelholm, Rendsburger Chaussee	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Krogaspe , Hauptstraße	K	Nortorf (Gegenr. erled.)	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordstein, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordst.
Langwedel , Melkenkamp	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Langwedel , Siedlung	L	beide	Siedlungerschließung; Richt. Kiel zwar erhöhter Bordstein, aber ansonsten gravierende Mängel
Nortorf , Itzehoer Straße	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Nortorf , Kieler Straße	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Nortorf , Lohkamp	L	beide	Siedlungerschließung, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Oldenhütten , Sievers	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Oldenhütten , Ziegeleiweg	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine
Schülp , Dorf	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm

Amt Schlei-Ostsee:

Priorität 1 a:

Fleckeby , Schmiederedder	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort/Einkaufsmöglichkeiten nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Waabs , Mühlenstraße	beide	zentrale Ortslage, kein (nennenswerter) Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Priorität 1 b:			
Barkelsby , Eckernförder Bank	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage-nahebei, Richt. Rieseby Bordsteinhöhe 10 cm; Seniorenwohnanlage nicht mehr da
Brodersby /Höxmark		beide	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage-nahebei- Seniorenwohnanlage nicht mehr da
Damp/Vogelsang-Grünholz , ZOB		beide	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Gammelby , Ort		beide	zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Kosel , Feuerwehr	(L)	Einrichtung-H	Haupthaltestelle der Gemeinde
Rieseby , Bahnhof	(L)	Einrichtung-H	Verknüpfung Bus-Bahn; Versorgungseinrichtungen u. Seniorenwohnanlage nahebei; zwar erhöhter Bordstein, aber sonst gravierende Mängel
Windeby /Kochendorf, Eiche		beide	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Barkelsby , B 203	B	beide an Bundesstr.	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Damp , Ostseehotel	K	Einrichtung-H	ERLEDIGT
Damp , Schwastrum	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Dörphof	K	beide	Siedlungerschließung
Dörphof , Schuby	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Eckernförde ohne Bordstein
Fleckeby , Holm	B	Eckernf. (Gegenr. erled)	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie; Bordsteinhöhe ≤ 10 cm; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Goosefeld , Alte Schule		beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Eckernförde ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Goosefeld , Landkrug	B	Eckernförde	ERLEDIGT
Holzendorf , B 203	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Holzendorf), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Holzdorf, Söby Brücke	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Söby), ÖPNV-Hauptlinie
Holzdorf, Söby Meierei	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Seeholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm
Karby, Am Ring	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie, H. im Ring mit 5 cm Bordstein
Loose, B 203	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Loose), ÖPNV-Hauptlinie
Vogelsang-Grünholz, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm
Waabs, Großwaabs	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Winnemark, Dorfstraße	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Thumbby Bordstein ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
Barkelsby, Abzw. Gut Hohenstein	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordsteine
Barkelsby, Schmiede Hemmelmark	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Barkelsby, Alte Schule Hemmelmark	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Gammelby, Abzw. B-76	B	beide	ERLEDIGT
Holzdorf, Abzw. Kratt	B	beide	ERLEDIGT
Kosel, Abzw.	B	Eckernf. (Gegenr. erted)	Siedlungerschließung (Anbindung Koselfeld); ÖPNV-Hauptlinie; Gegenr. bereits mit erhöhtem Bordstein
Waabs, Abzw. Karlsminde	L	Eckernförde	Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein; Anbindung Campingareal, ÖPNV-Hauptlinie

**Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap.
3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für
Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-,
L=Landes-, K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

<i>Waabs, Gast</i>	<i>L</i>	<i>beide (1 Haltest.)</i>	<i>Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie</i>
<i>Waabs, Zollhaus Kleinwaabs</i>	<i>L</i>	<i>beide</i>	<i>Siedlungerschließung (Anbindung Langholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Damp Bordsteinhöhe 10 cm</i>

Anlage 3: Übersicht der Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis ~~2017/18~~2022

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 <u>(gemäß RNVP)</u>	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. Auf den Haupt- und bestimmten Nebenstrecken mindestens 50% Niederflurbuseinsatz sicherstellen (=erste Stufe)	Ab Fahrplanwechsel 12/2014/12/2016 bzw 12/2018 (je nach Linie)	VU		
Über die erste Stufe hinausgehende Maßnahmen definieren/ Beschreibung eines Entwicklungsplanes für das barrierefreie Fahrtenangebot bis 2017 (Bestandteil des Maßnahmenplanes) Weiterentwicklung des Niedereflubusangebotes bis 2022 (100% auf den Hauptstrecken und an schulfreien Tagen auch auf bestimmten Nebenstrecken)	erledigt spätestens Fahrplanwechsel 12/2021	VU		
Umsetzung des vorgenannten Entwicklungsplanes (Sukzessi-	permanent	VU		

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
ver Ausbau des barrierefreien Angebotes)				
Entscheidung über Projekt „vergünstigte Taxibeförderung“ für Menschen mit Behinderung	Sommer <u>2014</u> <u>2016</u>			
Entscheidung über Projekt „Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Dritte“	Sommer <u>2014</u> <u>2016</u>			
Bei positiver Entscheidung über vorgenannte Projekte: Projektentwicklung und –umsetzung	Bis 31.12.201 <u>8</u> <u>7</u> ; 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 (Einzelprüfung aber erforderlich); DFI je Säule z.B. in Kiel ca. 20.000 € bzw. große Anzeigetafel-Anlage HBF 140.000 €	
Weiterführung der Bestandserhebung Haltestellen	Hauptstrecken weitgehend erledigt, Rest bis <u>TT.MM.JJJJ</u> im <u>Rahmen H.-Kataster</u>	Jeweilige Straßenbaulastträger; <u>Land?</u> <u>Kreis</u> ; ggf. <u>gutachterliche Unterstützung</u>		

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
Aufbau Haltestellenkataster <u>mit „Haltestellensteckbriefen“</u>	<u>Für rd. ein Drittel der H. im Kreis erledigt; Rest bis TT.MM.JJJJ</u>	<u>Evtl. Landesweites Projekt-Kreis mit gutachterlicher Unterstützung</u>	<u>Für ALLE Haltestellen geschätzt gegen 50.000 Euro</u>	
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 Maßnahmenplanes)	<u>Kreisseitig erledigt; Abstimm.mit Gemeinden bis Sommer 2016</u>	Kreis in Abstimmung mit jeweiligem Straßenbaulastträger		
Entscheidung über finanzielle Beteiligung des Kreises am Ausbauprogramm Haltestellen	<u>Sommer 2014z. Zt. zurückgestellt</u>			
Umsetzung des Ausbauprogramms; hinzu kommt die Beseitigung von festgestellten Mängeln bei bereits niederflurbusgerechten Haltestellen	<u>Bis 31.12.2017 01.01.2022</u>	Jeweilige Straßenbaulastträger	Je Richtungs-Haltestelle (bei Komplettausbau) rd. 20.000 bis zu 40.000 € (Mehrkosten gegenüber „traditioneller“ Standardbauweise lt. Tiefbauamt Kiel rd. 5.000 bis 6.000 €); Abarbeitung der Liste gem. Anl. 2b insgesamt bis zu 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 <u>12/20142016</u>	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 <u>12/20175</u>	VU unter Beteiligung fachl. zuständiger Behindertenvertreter		

Anlage 4: Barrierefreiheit 2022 im Busverkehr des Kreises

Haltestellen **NOCH ZU AKTUALISIEREN!!!**:

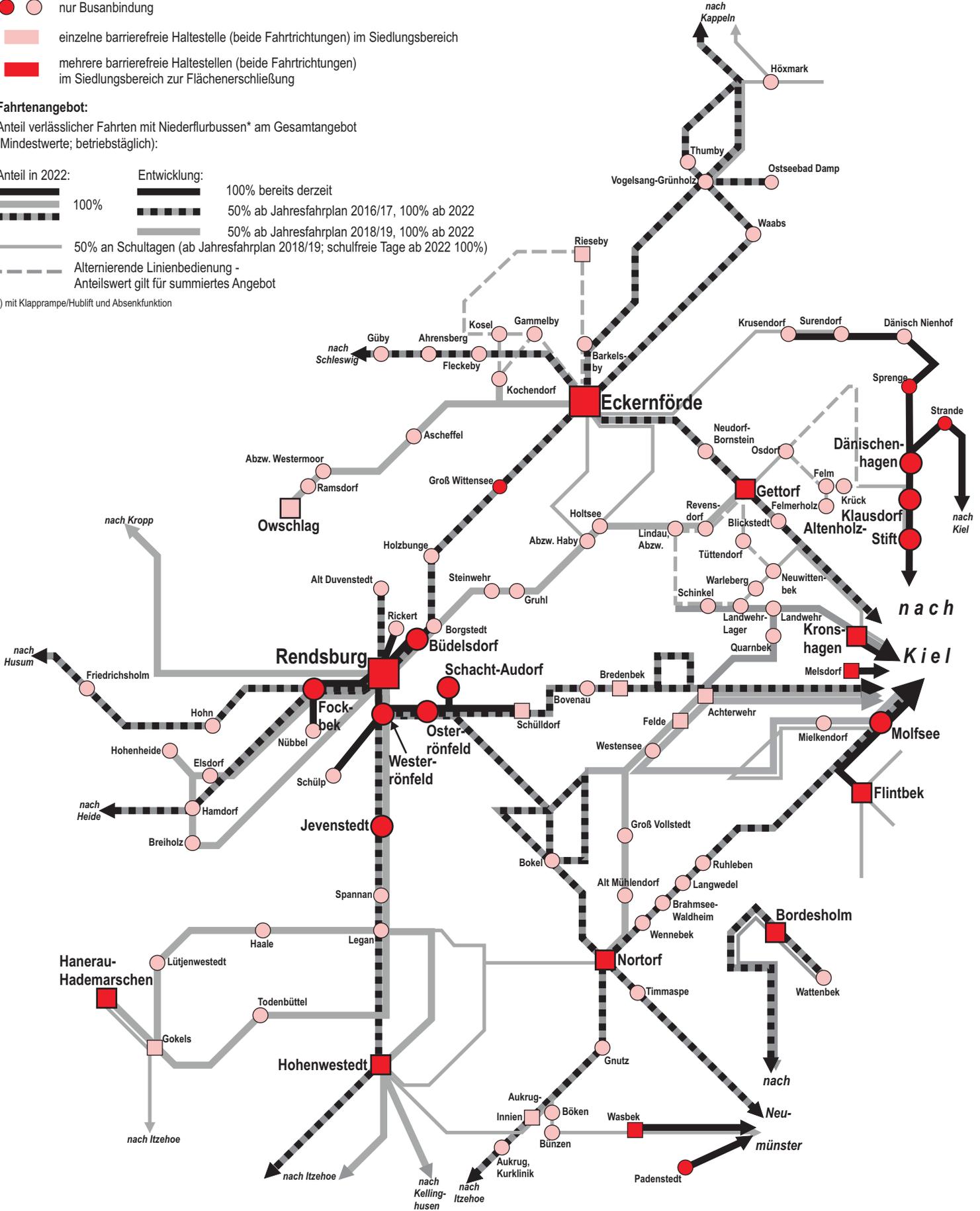
- Bus- und Bahnanbindung / Verknüpfung Bus-Schiene
- nur Busanbindung
- einzelne barrierefreie Haltestelle (beide Fahrtrichtungen) im Siedlungsbereich
- mehrere barrierefreie Haltestellen (beide Fahrtrichtungen) im Siedlungsbereich zur Flächenerschließung

Fahrtenangebot:

Anteil verlässlicher Fahrten mit Niederflrbusen* am Gesamtangebot (Mindestwerte; betriebsstächlich):

- Anteil in 2022: Entwicklung:
- 100%
 - 100% ab Jahresfahrplan 2016/17, 100% ab 2022
 - 50% ab Jahresfahrplan 2018/19, 100% ab 2022
 - 50% an Schultagen (ab Jahresfahrplan 2018/19; schulfreie Tage ab 2022 100%)
 - Alternierende Linienbedienung - Anteilswert gilt für summiertes Angebot

*) mit Klapprampe/Hublift und Absenktfunktion





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. Bremsst 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



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: VO/2013/180-002	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum: 08.02.2016	Ansprechpartner/in: Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in: Mathein, Marcel	öffentliche Mitteilungsvorlage
Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein und Neuaufstellung der Regionalpläne		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
entfällt

2. Sachverhalt:

Am 07.12.2015 lud der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein, Staatskanzlei – Abteilung Landesplanung zum „3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne“ nach Malente ein. Diskussionsthemen waren die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans bzw. Teilaufstellung der Regionalpläne – Sachthema Wind, die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans sowie die Neuaufstellung der Regionalpläne. Über die Sachstände wird im Folgenden informiert.

Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans/Teilaufstellung der Regionalpläne –
Sachthema Wind

Mit dem Urteil des OVG Schleswig vom 20.01.2015 wurden die Teilfortschreibungen der Regionalpläne von 2012 für unwirksam erklärt. Mit dem Windenergieplanungssicherstellungsgesetz (WEPSG) vom 22.05.2015 wurde die unverzügliche Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP) und die Teilaufstellung der Regionalpläne zum Thema Wind vorbereitet. Bis dahin sind raumbedeutsame Windenergieanlagen nach § 18 Absatz 1 Landesplanungsgesetz (LaPlaG) prinzipiell unzulässig, solange die Landesplanung keine Ausnahme von der Unzulässigkeit nach § 18 Absatz 2 LaPlaG erteilt.

Die Landesplanungsbehörde hat am 27.10.2015 erste Pläne veröffentlicht, welche die Flächen außerhalb von harten und weichen Tabukriterien als potenzielle Flächen für die Windkraft darstellen. Diese ca. 4.800 Gebiete umfassen ca. 7 % der Landesfläche und werden in den folgenden Monaten durch Anwendung der Abwägungskriterien konkretisiert. Im Zuge dessen werden besonders folgende Aspekte beleuchtet:

- Berücksichtigung der charakteristischen Landschaftsräume (Stellungnahme zum Entwurf am 11.01.2016, Endversion des Gutachtens sollte spätestens Anfang Februar vorliegen)

- Anpassung der Planung an die Bestandserfassung von Kulturdenkmälern im Zuge des neuen Denkmalschutzgesetzes vom 30.01.2015
- Aussagen zum Umgang mit alten Eignungsgebieten, welche die neuen Voraussetzungen für die Ausweisung von Vorranggebieten nicht mehr erfüllen
- Aussagen zur Zulässigkeit von Repowering und Testanlagen außerhalb der neuen Vorranggebiete

Meilensteine:

- 12.01.2016: Informations- und Diskussionsveranstaltung „Windenergie in Schleswig-Holstein – Teilfortschreibung der Regionalpläne“ im RBZ Kiel
- März 2016: Regionalkonferenzen zu den Entwürfen in den einzelnen Planungsräumen
- Mitte 2016: Vorstellung des ersten Planentwurfes

Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP)

Die Fortschreibung des LEP 2010 erfolgt parallel zur Entwicklung der Landesentwicklungsstrategie (LES). Ziel der LES ist die Vorgabe strategischer Leitgedanken. Dazu wurden neun Trends dargestellt, zu denen die LES entsprechende landesplanerische Ziele und Grundsätze formulieren wird. Im Einzelnen sind dies:

1. Digitalisierung
2. Lebensqualität als Standortfaktor
3. Demografische Entwicklung
4. Bildung
5. Wirtschaftliche Entwicklung
6. Mobilität der Zukunft
7. Natürliche Lebensgrundlage schützen und nutzen
8. Globalisierung erfordert gezielte Internationalisierung
9. Schleswig-Holstein als Zuwanderungsland gestalten

Meilensteine:

Geplant ist die Erstellung und Diskussion eines Grünbuchs in 2016. Auf Basis dieser Diskussionsergebnisse wird ein Weißbuch erarbeitet. Offene Themen sind insbesondere die Aufarbeitung der aktuellen Flüchtlings- bzw. Zuwanderungssituation und die damit verbundenen raumplanerischen Anforderungen.

Aufgrund der Entwicklungen bezüglich der raumplanerischen Steuerung von Windkraft im Jahr 2015 genießt die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans bzw. Teilaufstellung der Regionalpläne zurzeit oberste Priorität. Entsprechend können zur Zeitplanung bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans keine näheren Aussagen gemacht werden.

Neuaufstellung der Regionalpläne

Die Neuaufstellung der Regionalpläne erfolgt parallel zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans. Zurzeit werden einzelne Fachbeiträge, beispielsweise zum Küsten- und Binnenhochwasserschutz, zur Fortschreibung der Landschaftsprogramme sowie zum Tourismus und zur Rohstoffsicherung verfasst. Auch bestehende Konzepte anderer Planungsträger, wie Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte oder regionale Entwicklungskonzepte, sollen in Zuge der Neuaufstellung Berücksichtigung finden.

Einen besonderen Fokus wird auch die Sicherung der Daseinsvorsorge erhalten. Dazu wird die Bevölkerungsvorberechnung für die Kreise aktualisiert. Da sich die Vorberechnung auf den Bevölkerungsbestand von 2014 bezieht, kann die aktuelle Flüchtlings- bzw. Zuwanderungssituation nur bedingt abgebildet werden.

Im Vergleich zu den bestehenden Raumordnungsplänen sollen auch Gemeinden außerhalb des Systems der zentralen Orte bestimmt werden, die für größere Gewerbeansiedlungen

aufgrund von Standortfaktoren (bspw. gute überregionale Verkehrsanbindung) besonders geeignet sind. Der im LEP 2010 definierte wohnbauliche Entwicklungsrahmen wird voraussichtlich angepasst werden.

Meilensteine:

- Frühjahr 2016: Veranstaltung zur Einbindung von bestehenden Gewerbeflächenentwicklungskonzepten
- Frühjahr 2016: Workshops zur Einbindung von Gebieten für Tourismus und Erholung
- April 2016: Kabinettsbefassung und Veröffentlichung der Fortschreibung der Bevölkerungsprognose
- 4. Quartal 2016: Beteiligung zur Fortschreibung des Landschaftsprogramms und der Landschaftspläne

Aufgrund der Entwicklungen bezüglich der raumplanerischen Steuerung von Windkraft im Jahr 2015, genießt die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans bzw. Teilaufstellung der Regionalpläne zurzeit oberste Priorität. Entsprechend können zur Zeitplanung bei der Neuaufstellung der Regionalpläne keine näheren Aussagen gemacht werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne

am 7. Dezember 2015, 9:45 bis 15:00 Uhr
im Sport- und Bildungszentrum Malente

Programm

9.15 *Come together bei Heiß- und Kaltgetränken*

9.45 **Begrüßung und Einführung**

Klaus Einig u. Beate Domin, Staatskanzlei - Referat „Regionalentwicklung und Regionalplanung“

10.00 **Sachstand der Landes- und Regionalplanung**

- **Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans /Teilaufstellung der Regionalpläne (Sachthema Windenergie für die Planungsräume I – III)**
Norbert Schlick, Staatskanzlei - Referat „Koordination von Raumansprüchen und sektoralen Fachpolitiken, Rechtsangelegenheiten der Raumordnung“
 - **Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 und Fortschreibung des Landesentwicklungsplans**
Frank Liebrecht, Staatskanzlei - Referat „Grundlagen der Landesentwicklung und Rauminformation“
 - **Neuaufstellung der Regionalpläne**
Klaus Einig, Staatskanzlei - Referat „Regionalentwicklung und Regionalplanung“
- kurze Pause -

11.15 **Fachplanungen/Fachbeiträge für die Raumordnungspläne Teil I**

- **Küsten- und Binnenhochwasserschutz**
Volker Petersen, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume - Referat „Küstenschutz, Hochwasserschutz und Häfen“
- **Fortschreibung der Landschaftsprogramms - Teilpläne**
Michael Stellet, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume - Referat „Landschaftsplanung, Eingriffsregelung, UVP, Sport und Erholung“
- **Rohstoffsicherung - rohstoffwirtschaftlicher Fachbeitrag**
Sabine Rosenbaum, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume – Abt. Geologie und Boden

12.30 *Mittagspause*

13.15 **Fachplanungen/Fachbeiträge für die Raumordnungspläne Teil II**

- **Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung – Gutachten , Sachstand**
Dieter Frauenholz, KORIS
- **Fortschreibung der Ziele und Grundsätze zur raumordnerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels**
Stefan Kosinsky, Staatskanzlei - Referat „Koordination von Raumansprüchen und sektoralen Fachpolitiken, Rechtsangelegenheiten der Raumordnung“
- **Schleswig- Holstein 2030 - Ausblick auf die nächste Bevölkerungsvorausberechnung**
Kristina Schuhoff, Staatskanzlei - Referat „Grundlagen der Landesentwicklung und Rauminformation“

14.45 **Ausblick und Verabschiedung**

Klaus Einig, Staatskanzlei - Referat „Regionalentwicklung und Regionalplanung“

Ausklang bei Kaffee und Kuchen

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne
am 7.12.2015 in Bad Malente

Norbert Schlick
Leiter des Projektes „Landesplanung Wind“



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Historie

- Erfolgsgeschichte seit Mitte der 90er Jahre
- Ausbau und Akzeptanz durch Planung
- Teilfortschreibung der Regionalpläne 2012
- ca. 1,7 % der Landesfläche (26.800 ha)
- 51 Normenkontrollklagen (zumeist mehr Fläche)

OVG-Urteile 20. Januar 2015

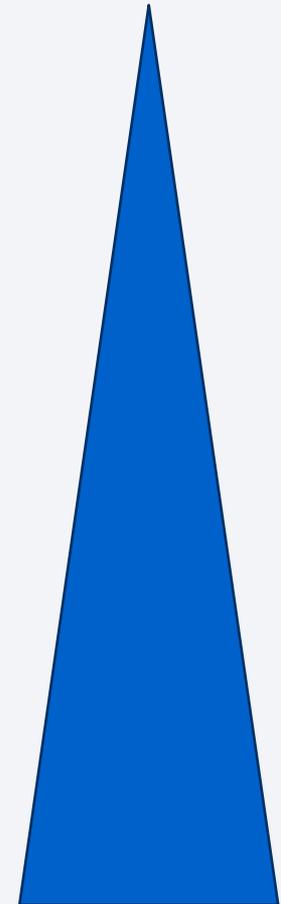
Zunächst nur zu (alten) Planungsräumen I und III

Wesentliche Kritikpunkte:

- Abwägungsmängel bei Flächenkulisse, insbesondere keine Herleitung aus „harten und weichen“ Tabukriterien
- Keine 3. Anhörung
- Eignungsgebiete reichen für substantiellen Raum nicht aus
- Gemeinderatsvoten/Bürgerentscheide kein Tabukriterium

Konsequenzdiskussion auf zwei „Windgipfeln“

- Keine übergeordnete Raumplanung mehr
- § 35 BauGB „Privilegierung pur“
- Vorranggebiete ohne Ausschlusswirkung
- Bauleitplanung der Gemeinden
- Vorranggebiete mit Ausschlusswirkung
- Planungssicherung durch Verwaltung
- Planungssicherung durch Gesetzgeber



Künftige Regionalplanung

- Kein Ausbaustopp, Steuerung durch Raumordnungspläne
 - Kein Wildwuchs oder „Alleinlassen“ der Gemeinden oder der Bürgerinnen und Bürger
 - Umsetzen der Vorgaben des OVG
 - Gesetzgeberische Absicherung entstehender Planung
- Kein „Ausbaudarwinismus“--- Keine „NIMBY-Insel“

Energiewende mit Akzeptanz

..die Grundlagen sind geschaffen

Windenergieplanungssicherungsgesetz in Kraft seit 5.6.2015:

- Windkraftanlagen bis 5.6.2017 befristet unzulässig
- Auftrag zur unverzüglichen Aufstellung von Regionalplänen
- Planungsprozessabhängige Ausnahmemöglichkeiten

Erlass vom 23.6.2015 mit Bekanntgabe der Planungsabsichten

- Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplanes 2010 Sachthema Windenergie und entspr. Teilaufstellung Regionalpläne I bis III (neu)
- Vorranggebiete mit Ausschlusswirkung
- Harte und weiche Tabukriterien und Abwägungskriterien / Ausnahmen

Ausnahmeverfahren

Lage innerhalb harter und/oder weicher **Tabukriterien:**

Wenn ja: Keine Ausnahme, wenn Nein: Ausnahme im Genehmigungsverfahren nach Prüfung von Abwägungskriterien möglich

Das bedeutet: Ausnahme (+), wenn nicht zu befürchten ist, dass WKA die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung unmöglich machen oder wesentlich erschweren

Ausnahmeregelung wächst **dynamisch** gemäß der schrittweise sich konkretisierenden Regionalplanung

Ausnahmeprüfung nach LaplaG **integriert** in Genehmigungsverfahren nach BImSchG (LLUR) bzw. F-Plan-Genehmigungsverfahren (MIB)

Laufende und nächste Schritte

- Prüfgruppe in StK in enger Kooperation mit Fachressorts:
Vorprüfung sämtlicher **Altanträge** abgeschlossen, Prüfung Neuanträge eingeleitet, Entscheidungen im September
- **Landesweite Info- und Diskussionsveranstaltung** im Herbst 2015, danach planungsraumbezogene Veranstaltungen
- Ab **September 2015**: Erarbeitung der drei neuen Regionalpläne sowie Windkapitel Landesentwicklungsplan
- In **2016**: Kabinettsbeschluss zum 1. Entwurf Regionalpläne / LEP und Beginn Anhörung

Ganz wichtig...

- **Rechtssicherheit** --- „Hausaufgaben“ aus OVG-Urteil
- Einbeziehung der **Bürgerinnen und Bürger**
- **Rahmenbedingungen** wie zB. Leitungsbau
- **Signalwirkung** eines gesellschaftlichen Konsenses

Raumverträgliche Planung als Garant für:

Sichere Investitionen bei größtmöglicher Akzeptanz

**Eine erfolgreiche Energiewende ist eine
gesamtgesellschaftliche „Win-Win-Situation“**

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Landesentwicklungsstrategie SH 2030

Sachstand LES und LEP

3. Planerforum – 07. Dezember 2015

I

Trends und Strategische Leitgedanken



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Schleswig-Holstein im Wandel

I

Internationalisierung

Eine global vernetzte Welt erfordert eine starke internationale Ausrichtung von Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft in Schleswig-Holstein.

II

Digitaler Wandel

Der digitale Wandel erfordert neues Denken und konsequenten Breitbandausbau

III

Innovation als zentraler Treiber der Wirtschaftsentwicklung

Der Wettbewerb der Regionen und Unternehmen verlangt nach einer hohen Innovationsfähigkeit verbunden mit einer klaren Profilierung

IV

Wandel zur Wissensgesellschaft

Die Wissensgesellschaft erfordert ein leistungsfähiges Bildungssystem und die Bereitschaft zum lebenslangen Lernen

V

Wandel der Arbeitswelt

Digitalisierung und Fachkräftemangel prägen den Weg in die Arbeitswelt 2030

VI

Demografischer Wandel

Die Bevölkerungsentwicklung verlangt nach regional differenzierten Lösungen und wirkungsvoller Kooperation

VII

Wandel von Stadt und Land

Unterschiedliche Trends beeinflussen das soziale Leben und Wirtschaften in Städten und ländlichen Räumen und sorgen dafür, dass sich diese kontinuierlich wandeln.

VIII

Nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen

Die Grenzen unseres Planeten erfordern einen neuen Umgang mit unseren Ressourcen

IX

Klimawandel

Der Klimawandel bedingt eine nachhaltige Anpassungsfähigkeit und einen effektiven und langfristigen Klimaschutz

X

Wachsende Verkehre und neue Mobilitätsformen

Wachsende Anforderungen an die Mobilität verlangen von Schleswig-Holstein ressourceneffiziente Lösungen, die der teilräumlichen Verkehrsentwicklung entsprechen

XI

Wertewandel

Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung und ein gesundes Lebensumfeld erhöhen die Attraktivität Schleswig-Holsteins



Strategische Leitgedanken

1

DIGITAL FIRST:

Digitalisierung und digitaler Wandel ist Entwicklungsvoraussetzung für alle anderen Bereiche. Ausbau digitaler Kapazitäten und Fertigkeiten hat Vorrang

- Digitale Infrastruktur
- Neue Geografie
- Digitalisierung der Wirtschaft / Industrie 4.0
- eGovernment und Landesverwaltung 4.0
- Medienkompetenz und Teilhabe
- Demokratie und Governance in der Digitalen Welt
- Welche Zukunft?

Strategische Leitgedanken

2

**Lebensqualität ist der entscheidende Standortfaktor
Schleswig-Holsteins.**

**Das Alleinstellungsmerkmal des Landes ist seine spezifische
Lebensqualität geprägt durch einzigartige Natur, Geographie
und kulturelle Identität.**

Strategische Leitgedanken

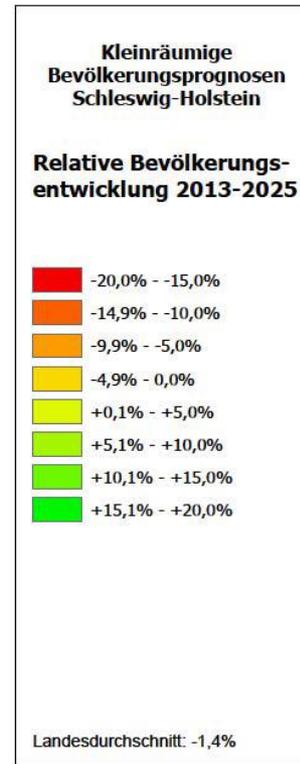
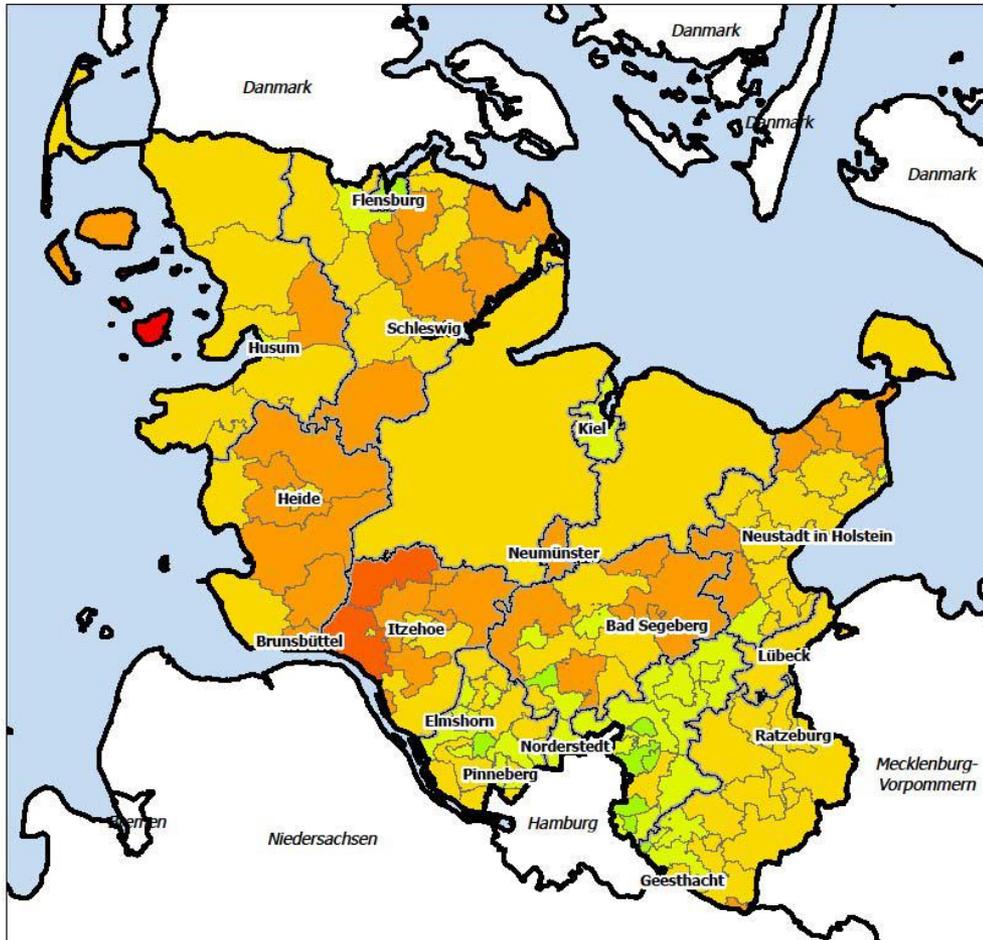
3

**Schleswig-Holstein ist kein schrumpfendes Land.
2/3 aller Schleswig-Holsteiner leben in wachsenden
Regionen.**

**Wachsende städtische Räume und Strukturwandel in
ländlichen Räumen erfordern differenzierte
Antworten.**

- Demographiefestigkeit kleinräumig und sektoral überprüfen
- Standards sind in vielen Bereichen bereits sehr flexibel, weitere Flexibilisierung ermöglichen

Relative Bevölkerungsentwicklung 2013-2025



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GbR
 Ruhstraße 11
 22761 Hamburg

Datengrundlagen:
 ©2013: Die kleinräumige Bevölkerungsprognosen im Auftrag von Kreisen und Städten
 Statistikamt Nord: Bevölkerungsausschreibung März 2011
 Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main
 Neuverfälschung, Vervielfältigung und öffentliche Zugänglichmachung, auch auszugsweise, ist
 Quotenvergabe gestattet.

Strategische Leitgedanken

4

Bildung für Schleswig-Holstein.

Strukturen verstetigen, Fokus auf Qualität.

Strategische Leitgedanken

5

Strategischer Konsens über wirtschaftliche Stärken und Potenziale in Wert setzen.

Die Wertschöpfung in den Basisbranchen sichern:

→ Maschinenbau, Gesundheitswirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft, Industrie

Neue Geschäftsfelder profilieren:

→ Maritime Wirtschaft 2.0, Life Sciences, Erneuerbare Energien, Ernährungswirtschaft, IuK und Medien

Strategische Leitgedanken

6

Mobilität der Zukunft

Grundstruktur der Verkehrsinfrastruktur gegeben. Erhalt und Sanierung vor Neubau. Punktuell bedarfsorientierter Ausbau Strasse und ÖPNV. Möglichst raumverträglicher Ausbau der überregionalen sowie transnationalen Achsen (A20, FBQ)

Strategischer Fokus auf Mobilität. Was passiert auf dem Netz? Wie nutzen wir die Verkehrsinfrastruktur um CO2-freien Verkehr zu schaffen (eMobilität, digitale Strasse, autonomes Fahren)?

Strategische Leitgedanken

7

Natürliche Lebensgrundlagen schützen und nützen.

8

Globalisierung erfordert gezielte Internationalisierung.
Querschnittsstrategie Internationalisierung

9

Schleswig-Holstein als Zuwanderungsland gestalten.
Landesentwicklung braucht Zuwanderung.

Voraussetzungen

Zukunftsfähiger Staat

Kohärenz der Fachpolitiken

Leistungsfähige Landesverwaltung und Staat

Effizienter Einsatz begrenzter Mittel

Starke Partner



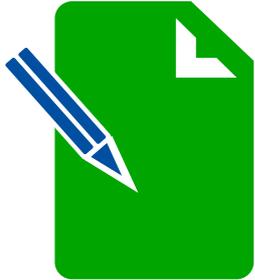
Weiteres Vorgehen



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Vom Grünbuch zum Weißbuch

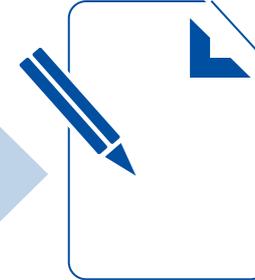
Grünbuch



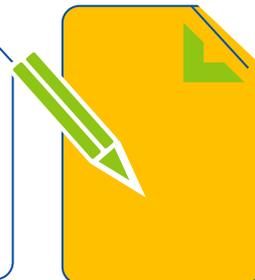
Informeller Fachdialog und dezentrale Prozesse



Weißbuch



LEP



- + **Ziel:** Anstoßen von Konsultationen und Debatten auf Grundlage der hergeleiteten und erläuterten strategischen Leitgedanken zur LES, aber auch zum LEP
- + **Zielgruppe:** Fachressorts, Landesplanungsrat, Multiplikatoren und Fachakteure, Interessierte Öffentlichkeit

- + **Ziel:** Konstante und iterative Abstimmung, Weiterentwicklung und Priorisierung der Vorschläge aus dem Grünbuch zu einer schlüssigen Gesamtstrategie .

- + **Ziel:** Konsolidierung des Grünbuchs mit dem Input aus dem Dialogprozess zur Verdeutlichung der Gesamtstrategie LES SH bis 2030; Darstellung der zentralen strategischen Leitgedanken sowie ihrer Untersetzung durch konkrete Handlungsansätze
- + **Zielgruppe:** Fachressorts, Landesplanungsrat, Multiplikatoren und Fachakteure, Interessierte Öffentlichkeit

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Landesentwicklungsstrategie SH 2030

Frank Liebreuz
Staatskanzlei Schleswig-Holstein
Abteilung Landesplanung

Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel
Telefon 0431/988-1734



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Neuaufstellung der Regionalpläne

3. Planerforum 07.12.2015 in Malente

Neuaufstellung der Regionalpläne

- erfolgt zeitgleich in allen Planungsräumen,
- Analyse/Bewertung regionaler Herausforderungen und Entwicklungstrends ist vorgeschaltet,
- Planungen der Kommunen und Fachplanungen werden berücksichtigt (Gegenstromprinzip),
- an Grün- und Weißbuch der Landesentwicklungsstrategie (LES) wird angeknüpft,
- Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP) gilt es zu konkretisieren,
- Entwicklungsstrategien u. –konzepte werden einbezogen (z. B. REK, Gewerbeflächen-, Mobilitäts-, Klimaschutz-, Demografiekonzepte).

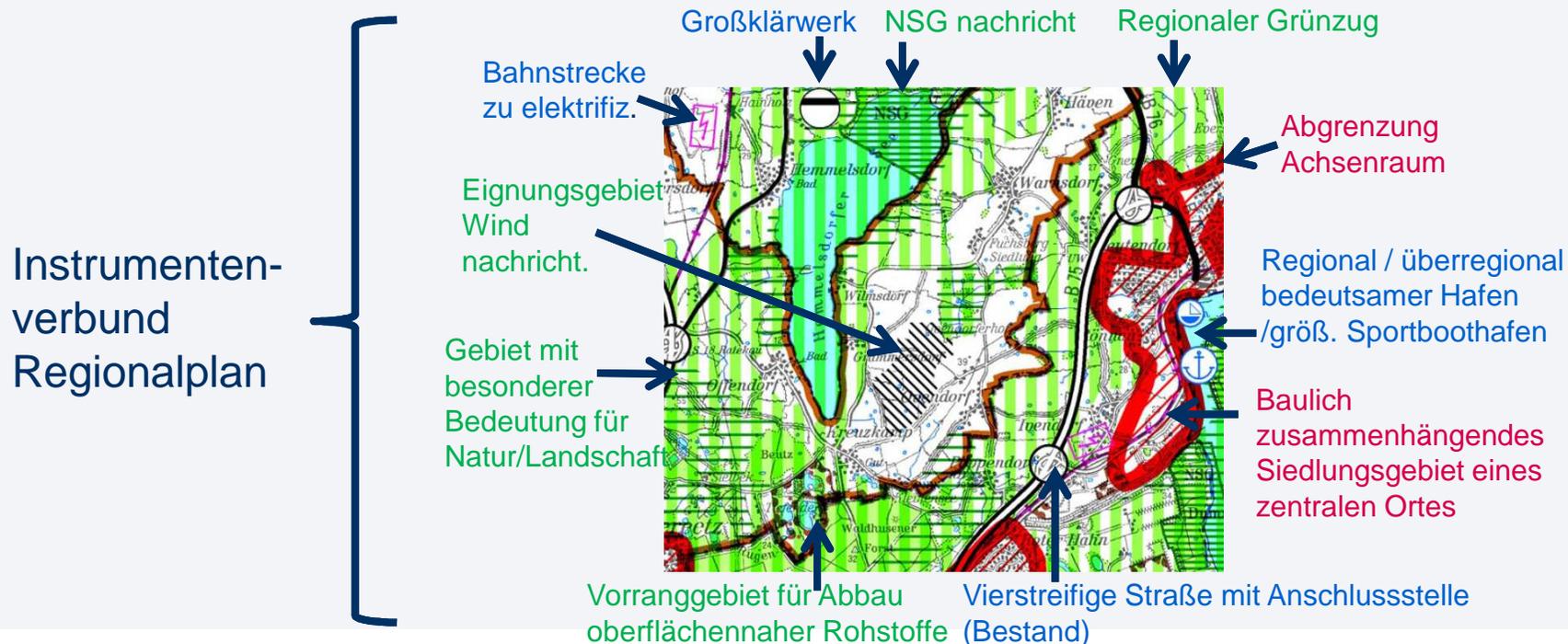


Die Regionalpläne sind zeitnah an den LEP anzupassen § 5 Abs. 10 LaplaG

Kerninhalte von Regionalplänen

Nach § 8 Abs. 5 Raumordnungsgesetz sollen Raumordnungspläne Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zu

- der anzustrebenden **Siedlungsstruktur**,
- der anzustrebenden **Freiraumstruktur**,
- den zu sichernden Standorten und Trassen für **Infrastruktur**.



Fachbeiträge als Grundlage

Fachbeiträge	Erarbeitung durch
Teilpläne des Landschaftsprogramms	Ref. V 53, MELUR
Fachbeitrag Rohstoffsicherung	Geologischer Landesdienst im Landesamt für Landwirtschaft Umwelt und ländliche Räume (LLUR)
Hochwassergefahren- und –risikokarten Hochwasserrisikomanagementpläne	Ref. V 45, MELUR
Fachbeitrag Grundwasserschutz	Ref. V 42, MELUR
Fachbeiträge Verkehr	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT)

Fachgutachten als Grundlage

Beiträge in Form von Gutachten	Erarbeitung durch
Grundlagengutachten für Überarbeitung des Kapitels Einzelhandel	Baumeister Rechtsanwälte / Junker + Kruse Stadtforschung Planung (2014)
Gutachten „Kernbereiche für Tourismus – Erholung“	KoRiS / Planergruppe Umwelt (2015 - 2016)
Bevölkerungsvorausberechnung und Haushaltsprognose	Statistikamt Nord (2016)
Landesweite Erfassung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen	Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR (2015-2016)

Instrumentenverbund für den Ordnungsraum

	Instrument	Aufgabe bei Neuaufstellung der Regionalpläne
Siedlung	Siedlungsachsen / Besondere Siedlungsräume	überprüfen / aktualisieren
	Besondere Funktionen für Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung [wohnbauliche und/oder gewerbliche F.]	überprüfen / aktualisieren
Freiraum	Regionale Grünzüge	überprüfen / aktualisieren
	Grünzäsuren	überprüfen / aktualisieren

Instrumentenverbund für die ländlichen Räume

	Instrument	Aufgabe bei Neuaufstellung der Regionalpläne
Siedlung	Stadt-Umlandbereiche in ländlichen Räumen	überprüfen / aktualisieren
	Gemeinden mit besonderen Funktionen - Wohnen/Gewerbe (nur in Stadt-Umlandbereichen in ländlichen Räumen)	überprüfen / aktualisieren
Freiraum	Grünzäsuren (nur in Stadt-Umlandbereichen in ländlichen Räumen)	überprüfen / aktualisieren
Siedlung / Infrastruktur	Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung mit überörtlicher Versorgungsfunktion	überprüfen / aktualisieren

Rahmen für den Wohnungsbau

Gilt für den Zeitraum 2010 bis 2025 bezogen auf den Wohnungsbestand
31.12.2009

- 15 % in Ordnungsräumen,
- 10 % in ländlichen Räumen.

neu Zunehmende Flüchtlingszahlen habe die kurzfristige Flexibilisierung
des Rahmens für den Wohnungsbau erforderlich gemacht

Quelle: Aufwachsener Leitfaden zum erleichterten Bauen von Wohnungen und
Unterkünften in Schleswig-Holstein, November 2015

geplant Überprüfen und Anpassen des Wohnungsbau-Rahmens auf der
Grundlage der neuen Bevölkerungs- und Haushaltsvorausberechnung
sowie Wohnungsbedarfsprognose

prüfen wenn Bedarf Anpassung des Wohnungsbau-Rahmens für Planungsräume

Instrumente mit Anwendung im Ordnungsraum und in ländlichen Räumen

	Instrument	Aufgabe bei der Neuaufstellung der Regionalpläne
Siedlung	Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes	überprüfen / aktualisieren
	Baugebietsgrenzen oder regionale Grünzüge in Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung	überprüfen / aktualisieren
neu	Gemeinden, die für größere Gewerbeflächenentwicklungen über geeignete Voraussetzungen verfügen [Gemeinden mit besonderen Funktionen, sonstige Schwerpunkte für Gewerbeentwicklung]	erstmalig benennen
neu	Standorte für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen	erstmalig bestimmen

Instrumente mit Anwendung im Ordnungsraum und in ländlichen Räumen

	Instrument	Aufgabe bei der Neuaufstellung der Regionalpläne
Freiraum	Vorranggebiete für den Naturschutz	überprüfen / aktualisieren
umbenannt	Gebiete mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft	überprüfen / aktualisieren
	Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft	überprüfen / aktualisieren
umbenannt	Vorranggebiete für den Grundwasserschutz	überprüfen / aktualisieren
	Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz	überprüfen / aktualisieren
	Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz	überprüfen / aktualisieren

Instrumente mit Anwendung im Ordnungsraum und in ländlichen Räumen

	Instrument	Aufgabe bei der Neuaufstellung der Regionalpläne
Freiraum	Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe	überprüfen / aktualisieren
umbenannt	Gebiete mit besond. Bedeutung für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe Vorbehaltsgebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe	überprüfen / aktualisieren
umbenannt	Ordnungsraum und Schwerpunktbereich für Tourismus & Erholung Schwerpunkträume für T & E	übernehmen / aktualisieren
umbenannt	Gebiet mit besonderer Bedeutung für T & E Entwicklungsgebiete für T & E	überprüfen / aktualisieren
neu	Kernbereiche für Tourismus und / oder Erholung	neu darstellen

Instrumente mit Anwendung im Ordnungsraum und in ländlichen Räumen

Freiraum	Instrument	Aufgabe bei der Neuaufstellung der Regionalpläne
neu	Vorranggebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz	erstmals darstellen
neu	Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz	erstmals darstellen
neu	Vorranggebiete für die Klimafolgenanpassung im Küstenraum	erstmals darstellen
neu	Vorbehaltsgebiete für den Küstenschutz	erstmals darstellen

Instrumente für Daseinsvorsorge und Infrastruktur

Regionalpläne beschränken sich bisher vor allem auf

bei Neuaufstellung

- die Übernahme und Darstellung von Einrichtungen und Infrastruktur des Bestandes sowie

aktualisieren

- die nachrichtliche Übernahme von Aussagen zur Infrastrukturentwicklung aus Fachplänen

aktualisieren

- Raumordnungsgebiete für Infrastruktur/Einrichtungen sind bisher nicht vorgesehen.

neu Für immer mehr Teilräume in Schleswig-Holstein liegen interkommunale und regionale Konzepte für Daseinsvorsorge, Demografie und Mobilität vor. Diese Konzepte sollen Eingang in die Regionalpläne finden.

Danke für Ihr Interesse!

Klaus Einig

Staatskanzlei Schleswig-Holstein, Landesplanung

E-Mail: klaus.einig@stk.landsh.de

Telefon: 0431 988-1845

www.landesplanung.schleswig-holstein.de



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Fachplanungen des Küsten- und Binnenhochwasserschutzes

Ein Beitrag für
gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

3. Planerforum Regionalpläne
07.12.2015



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Wasserland Schleswig-Holstein



- Fläche: ca. 15.700 km²
- Küstenlänge: ca. 1.100 km
- Wattenmeer: ca. 2.350 km²
- Küstenniederungen: ca. 3.950 km²
- Flüsse und Bäche: ca. 30.000 km
- Seen (> 300): ca. 280 km²
- Deichlänge: ca. 1.720 km
- Schöpfwerke: ca. 350

➤ **Klimawandel als zusätzliche Herausforderung**



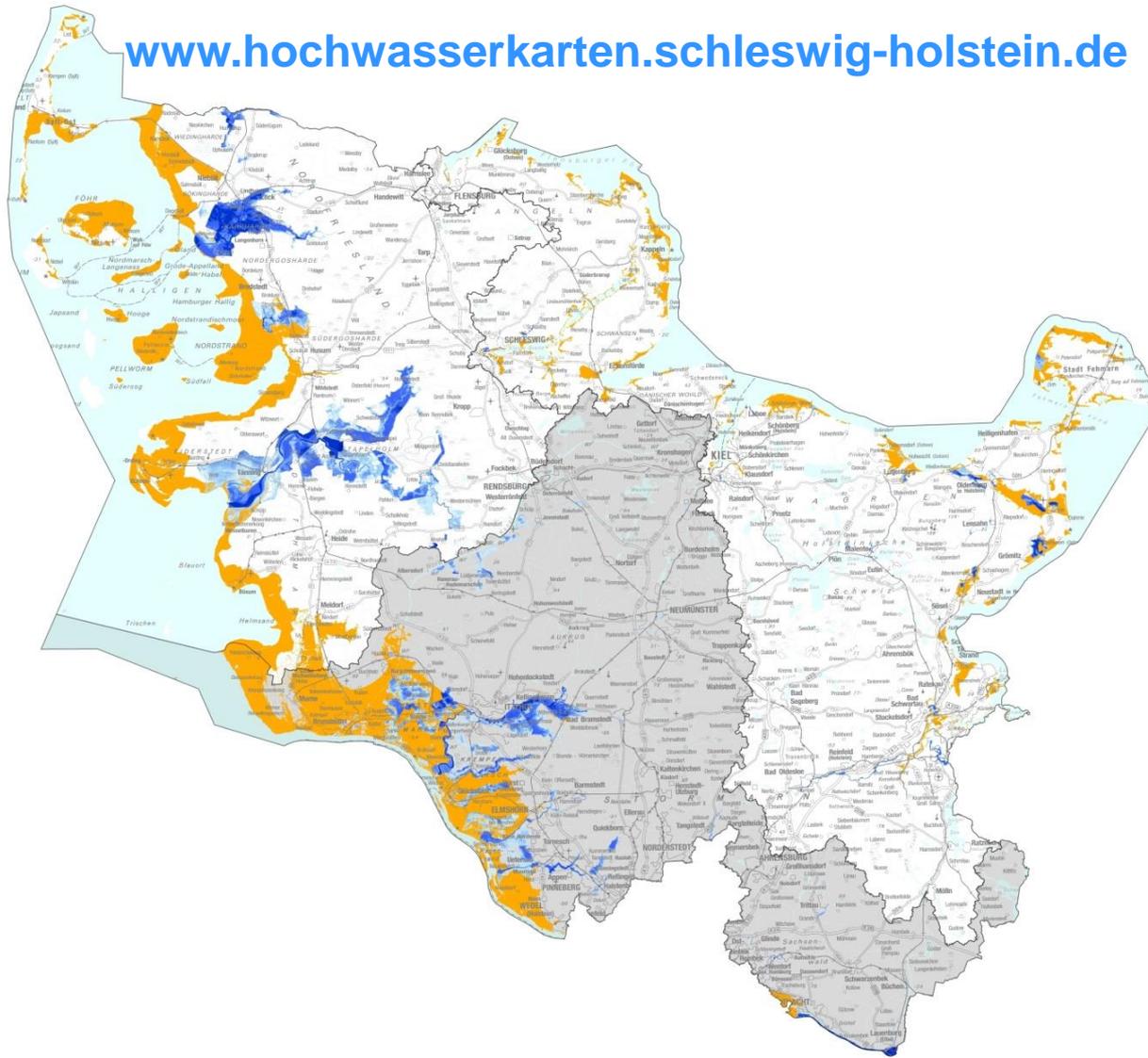
- EU-Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (2007/60/EG)
=> formale und terminliche Vorgaben für die Mitgliedstaaten
- **Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG)**
=> Rahmenvorgaben des Bundes, teilweise Abweichungsrecht für die Länder
- Landeswassergesetz (LWG)
=> konkrete Einzelregelung, u. a. Aufgaben, Zuständigkeiten und Behörden

Hochwasserrisikogebiete

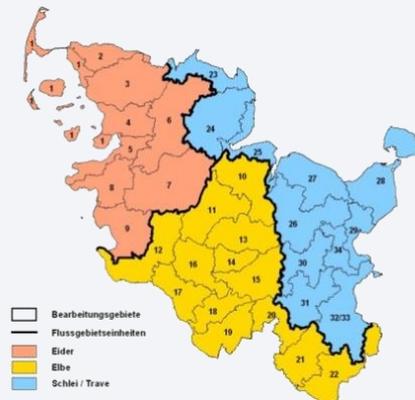


Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

www.hochwasserkarten.schleswig-holstein.de



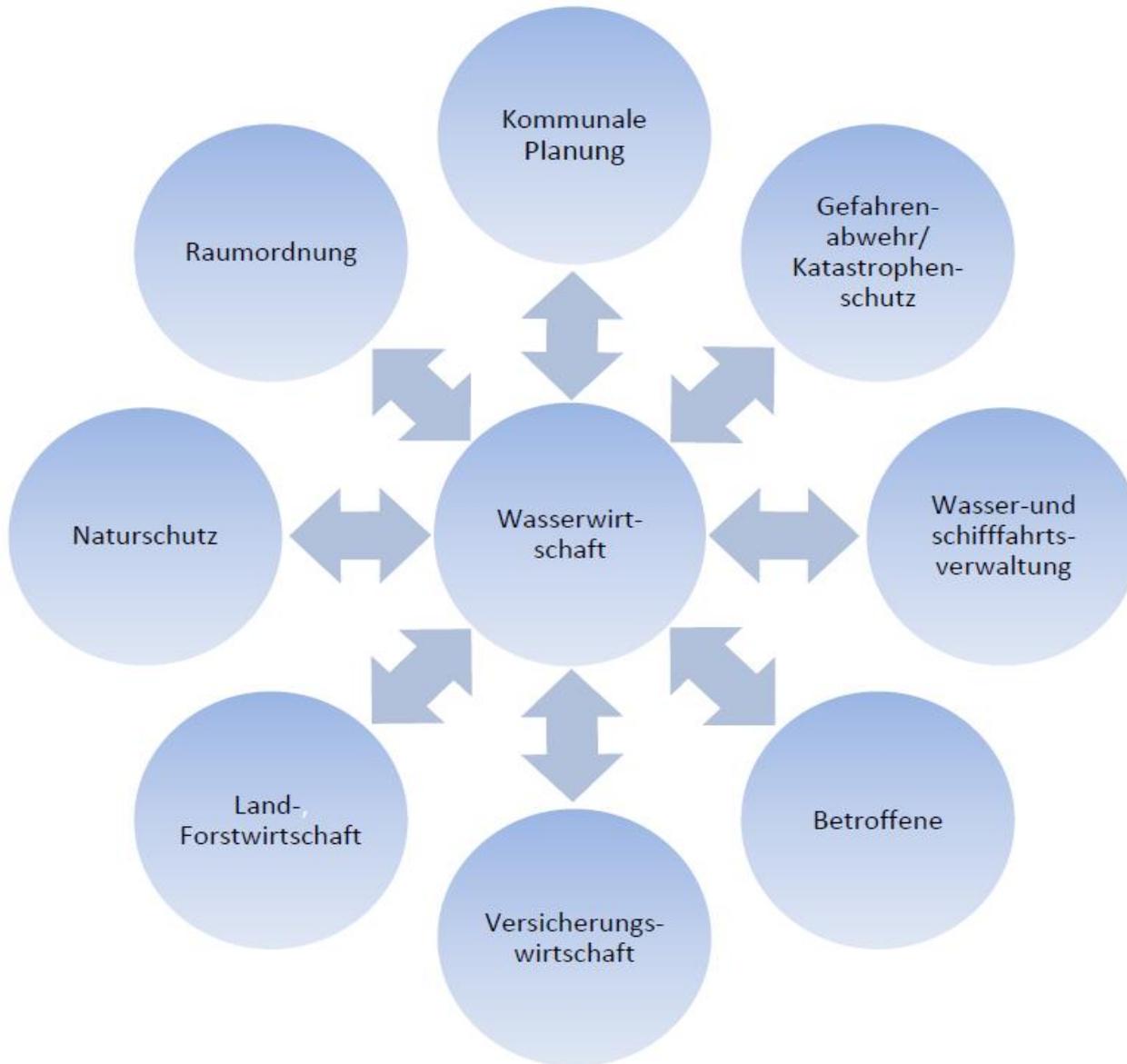
-  Küstenhochwasser
-  Flusshochwasser teilweise überlagert durch Küsten-HW



Hochwasserrisikogebiete

Reduzierung der Gebiete mit potenziell signifikantem Hochwasserrisiko Art. 5 auf Hochwasserrisikogebiete Art. 6

	Ergebnis Art. 5	Risikogebiete Art. 6	Anzahl Risikogebiete Art. 6
Gewässernetz	936 km	730 km 650 km ²	FGE Elbe 14 FGE Schlei-Trave 9 FGE Eider 7 Gesamt 30
Küstengebiete	3.977 km ²	1.645 km ²	FGE Elbe 1 (5) FGE Schlei-Trave 4 FGE Eider 3 Gesamt 8 (12)



Ziele und Maßnahmen

Keine Erhöhung der **Risiken** und **Schadenspotenziale**

- Land: Überschwemmungsgebiete
- Land: Landesplanung, Vorrang- und Vorbehaltsgebiete
- Gemeinden: Bauleitplanung (keine Neubauten, Hochwasser angepasstes Bauen)

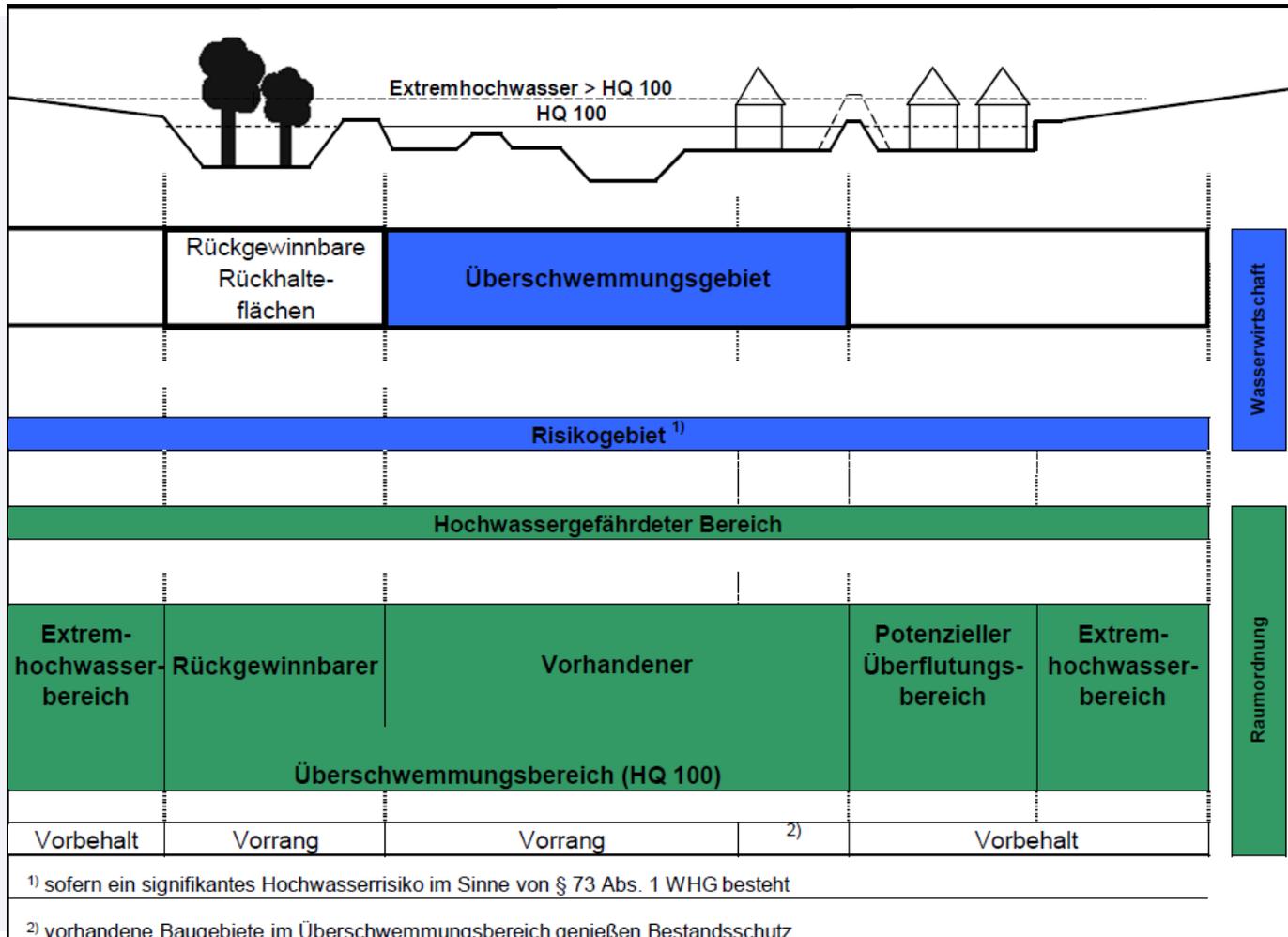
Begrenzung der Auswirkungen durch Unterhaltung und Anpassung der Hochwasserabwehrinfrastruktur und Verbesserung des Rückhalts

- Land: Landesschutzdeiche gem. Generalplan
- WBV: Verbandsdeiche, Umsetzung der Maßnahmen WRRL

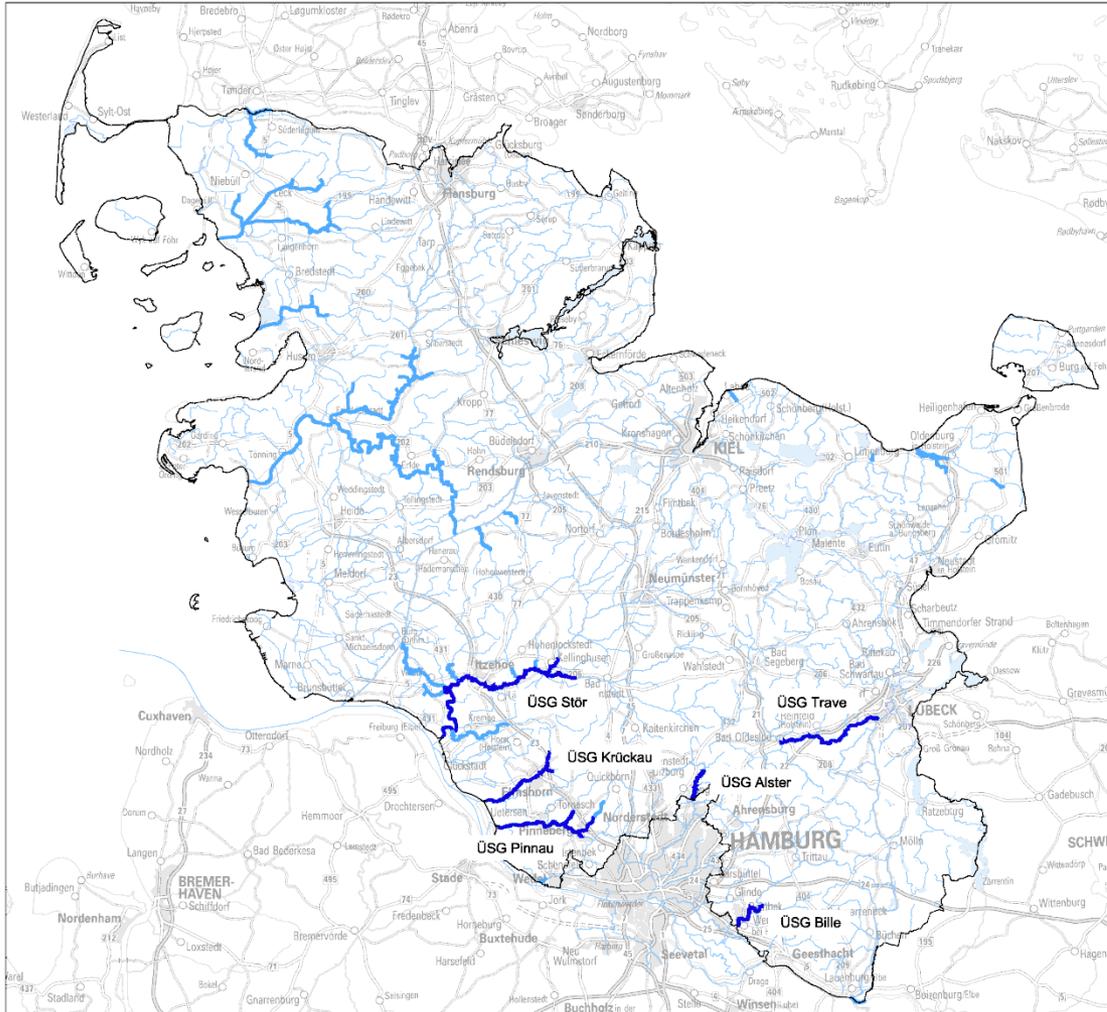
Verringerung der Risiken durch Vorsorge

- Land: HSI, Hochwasser- und Sturmflutvorhersage
- Kreise: Katastrophenabwehr für Hochwasser und Sturmfluten
- Gemeinden: Bauleitplanung (HW-angepasstes Bauen)
- Bürger: Eigenvorsorge (Versicherung, angepasste Nutzung)

Wasserrecht und Planungsrecht



Überschwemmungsgebiete



Ministerium für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein

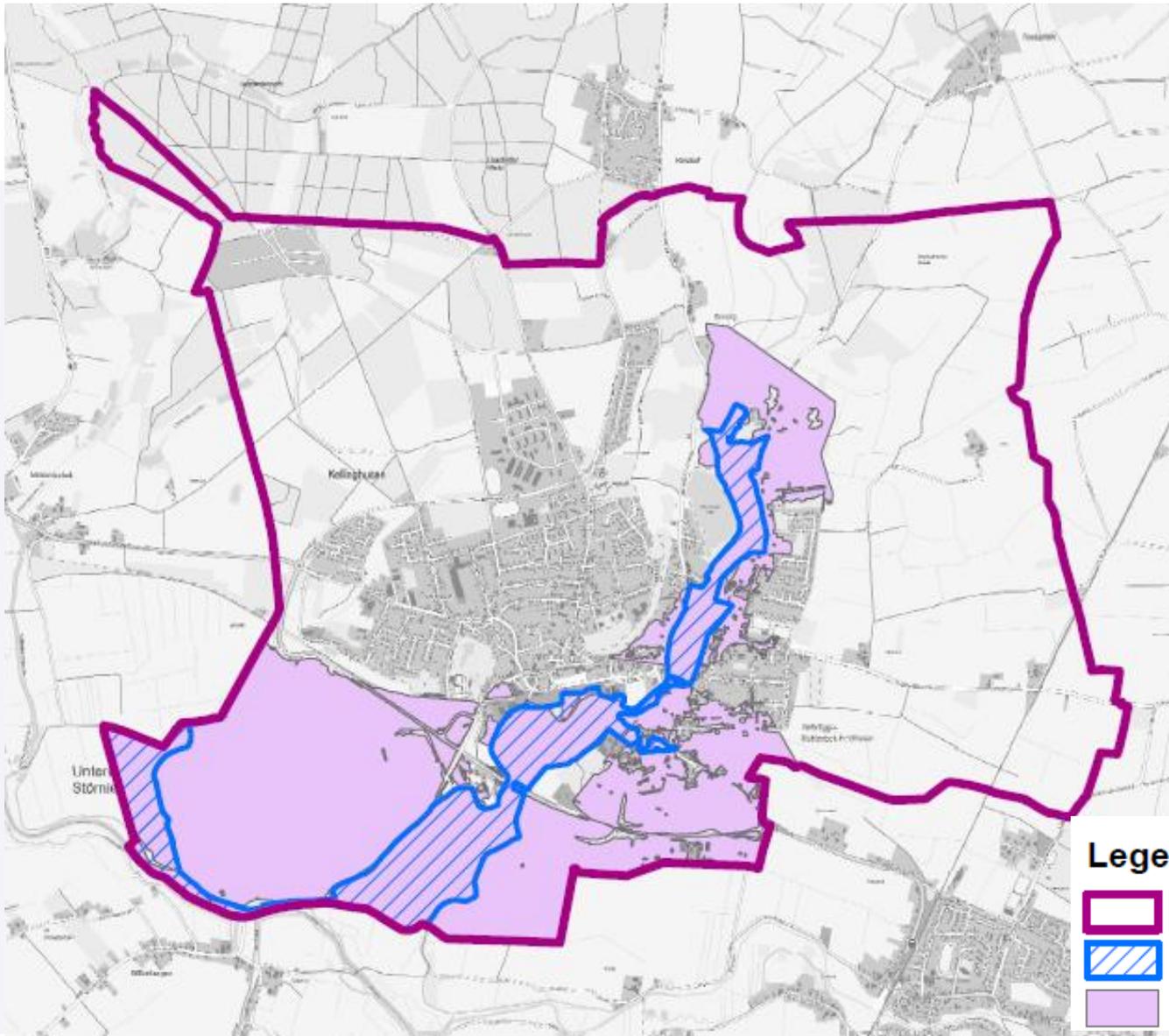
Überschwemmungsgebiete



-  Überschwemmungsgebiete
gem. Landesverordnungen
-  Überschwemmungsgebiete
gem. Legaldefinition
des Wassergesetzes
des Landes Schleswig-Holstein
-  Reduziertes Gewässernetz nach
dem digitalen Anlagenverzeichnis
der Wasser- und Bodenverbände

M: 1 : 250.000
0 10 20 30 Kilometer

Beispiel Kellinghusen



Legende

-  Gemeinde Kellinghusen
-  uesg_080411_clip - ÜSG LVO
-  HW_Risikogebiet_Fluvial_low_clip - HQ200

Gefahrenkarte Küste (Extremszenario)



Extremszenario:

- HW_{200}
- Deichbruch in LD
- 2. Deichlinie hält

Summe: 1.628 km²

Zum Vergleich:

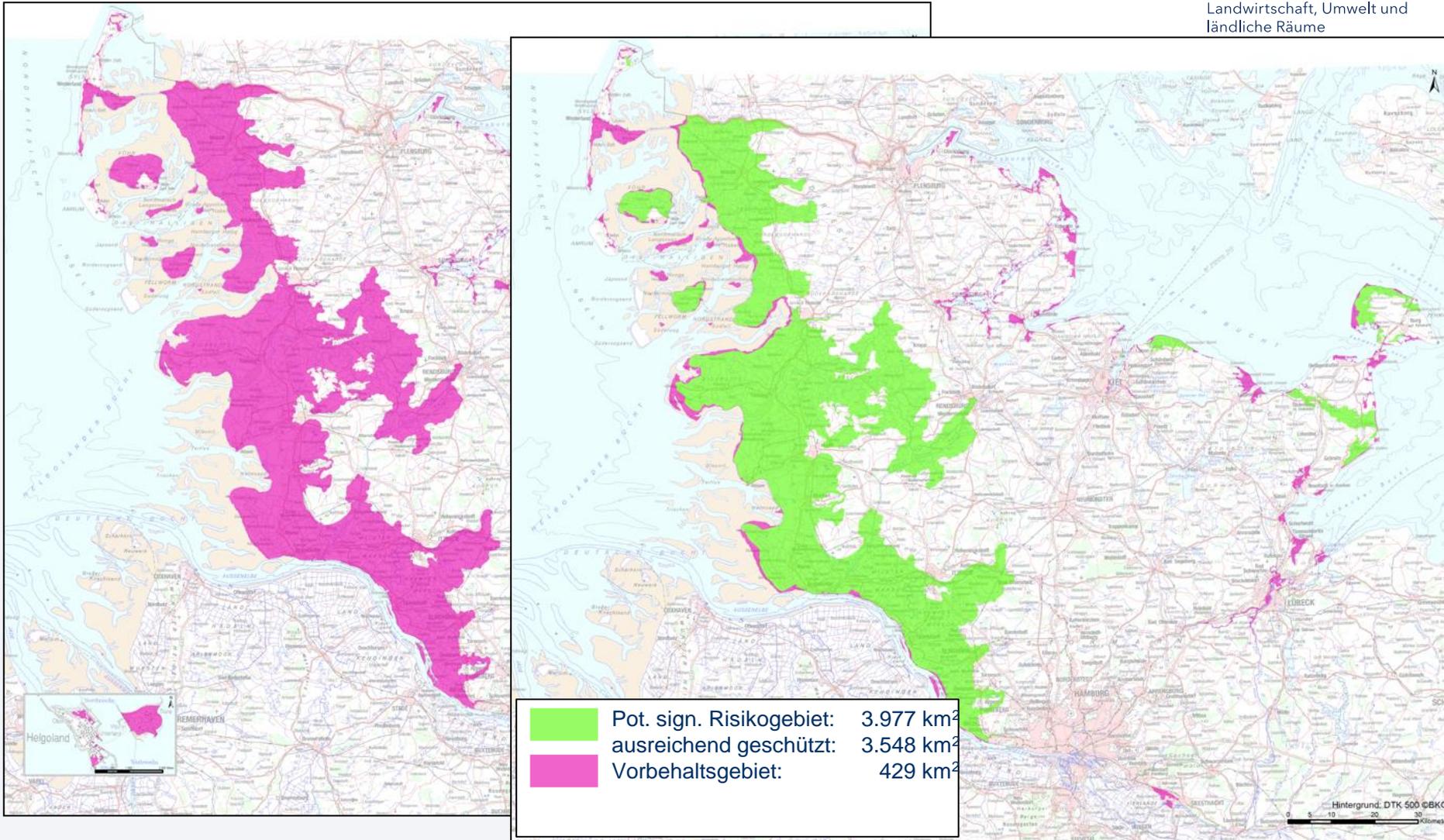
- potenzielles Risiko

3.977 km²

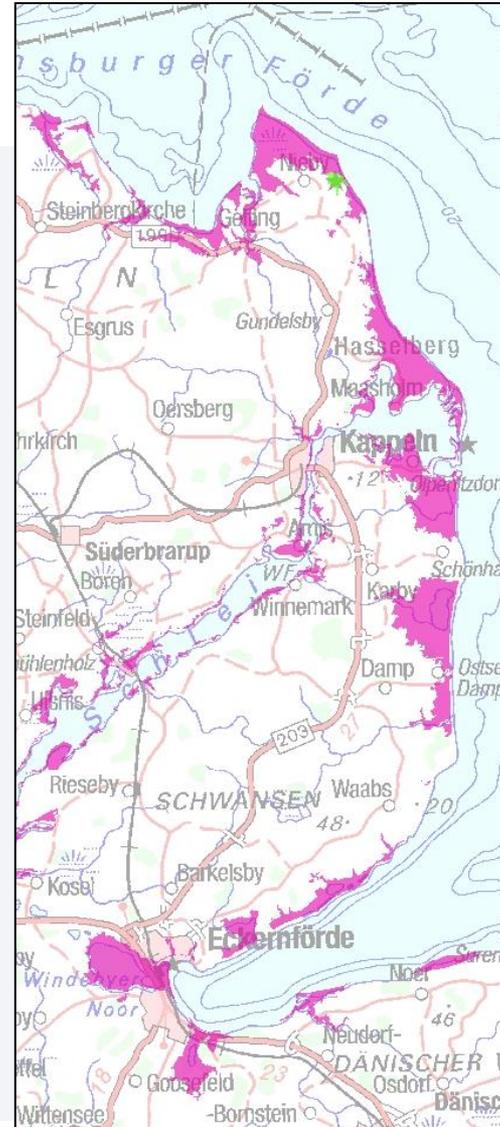
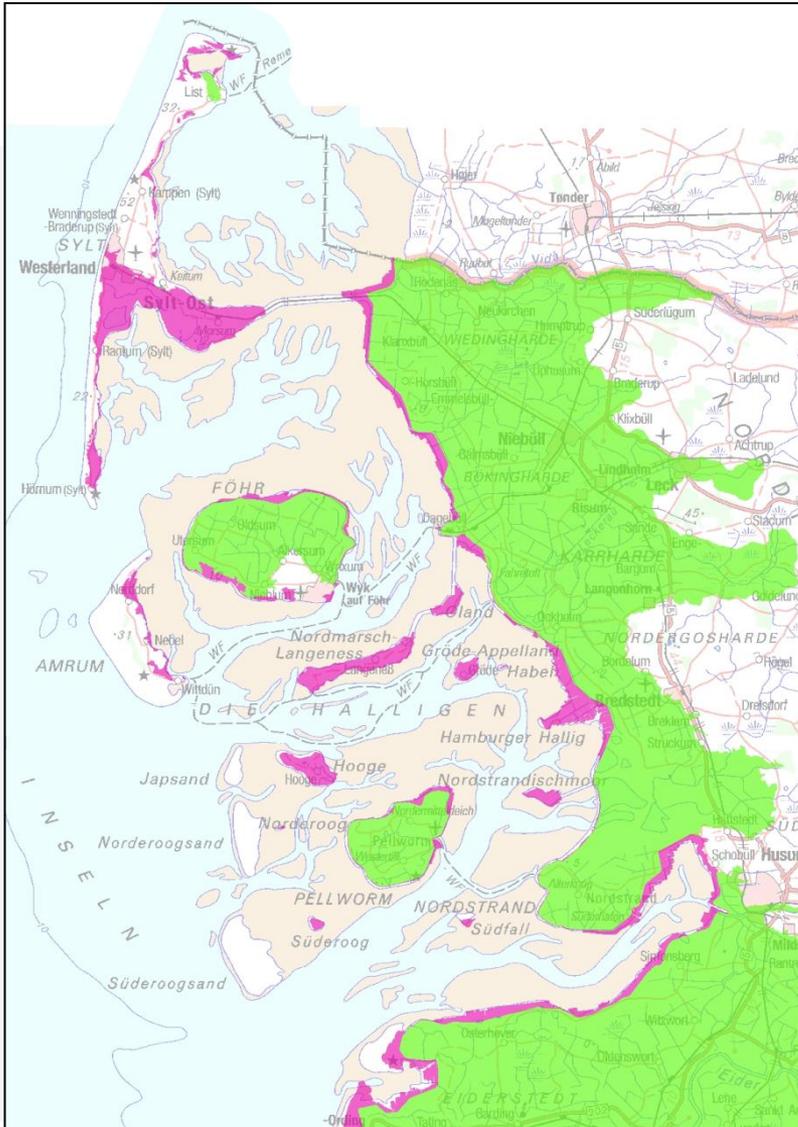
Vorbehaltsgebiete Küstenschutz



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume



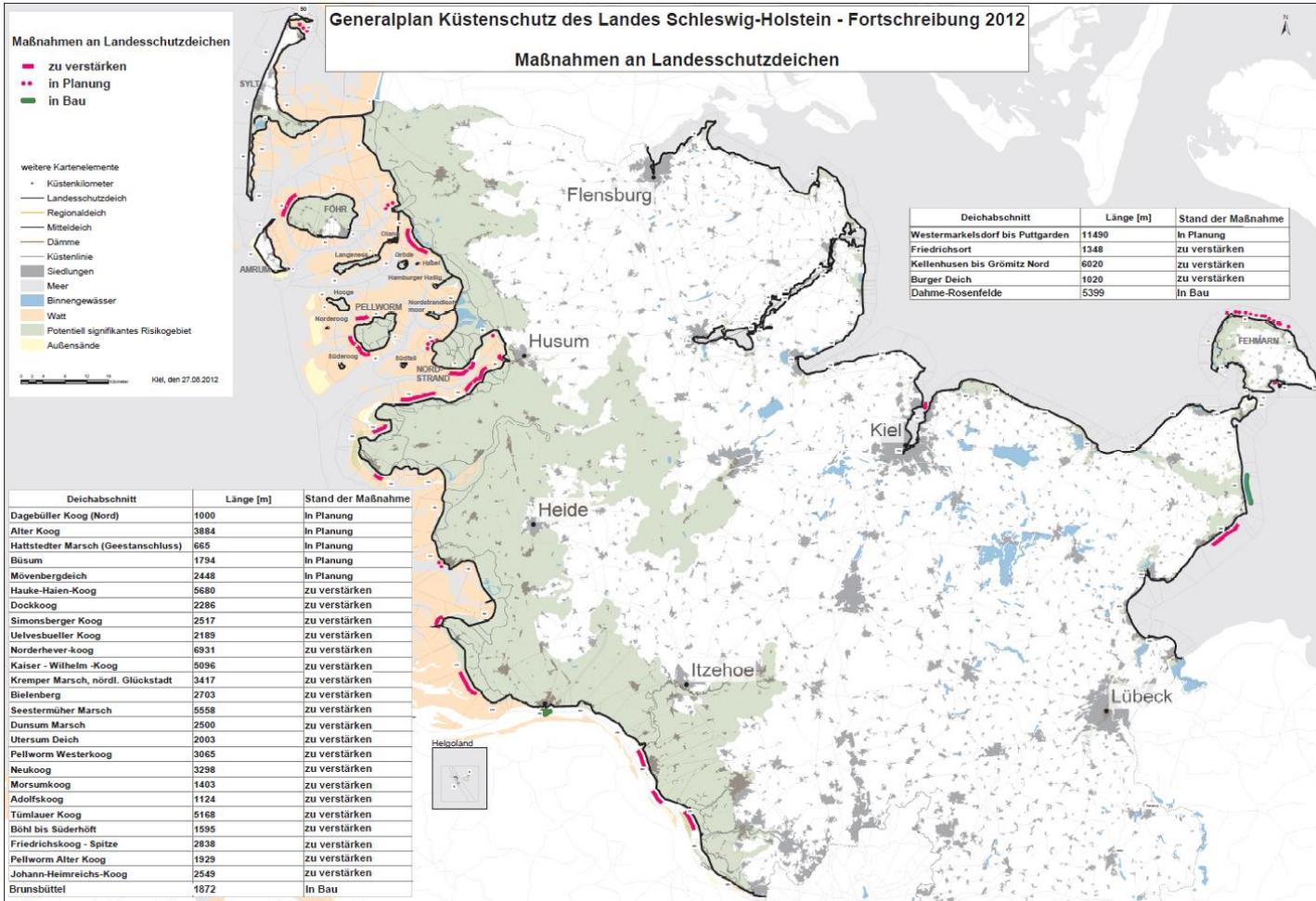
Vorbehaltsgebiete Küstenschutz, Ausschnitte



Deichverstärkungen (GPK 2012)

Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein - Fortschreibung 2012

Maßnahmen an Landesschutzdeichen



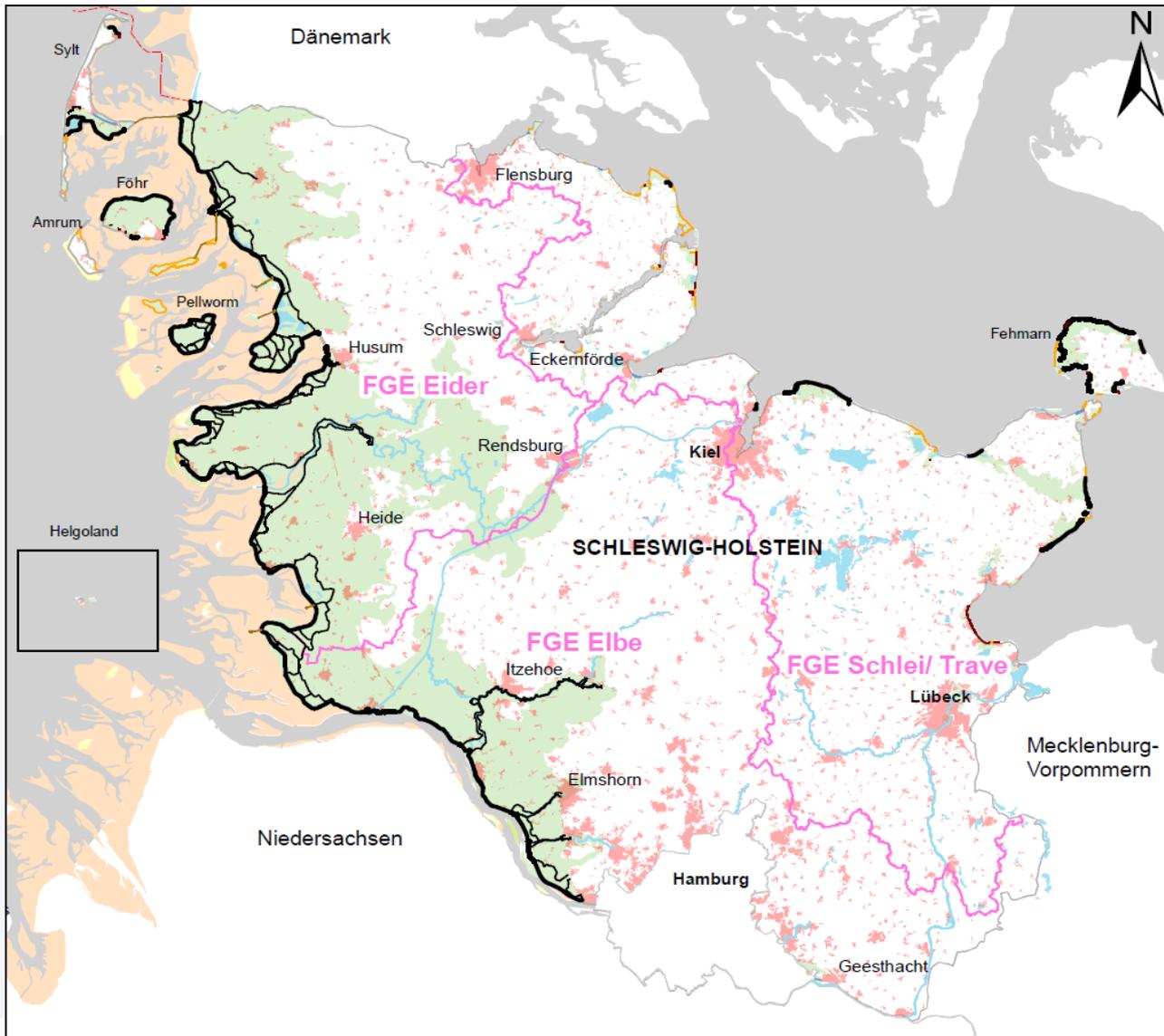
Verstärkungsbedarf:

- Ostseeküste: 20 km
 - Nordseeküste: 56 km
 - Tideelbe: 17 km
- Gesamt: 93 km**

Vorranggebiete Landesschutzdeiche



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume



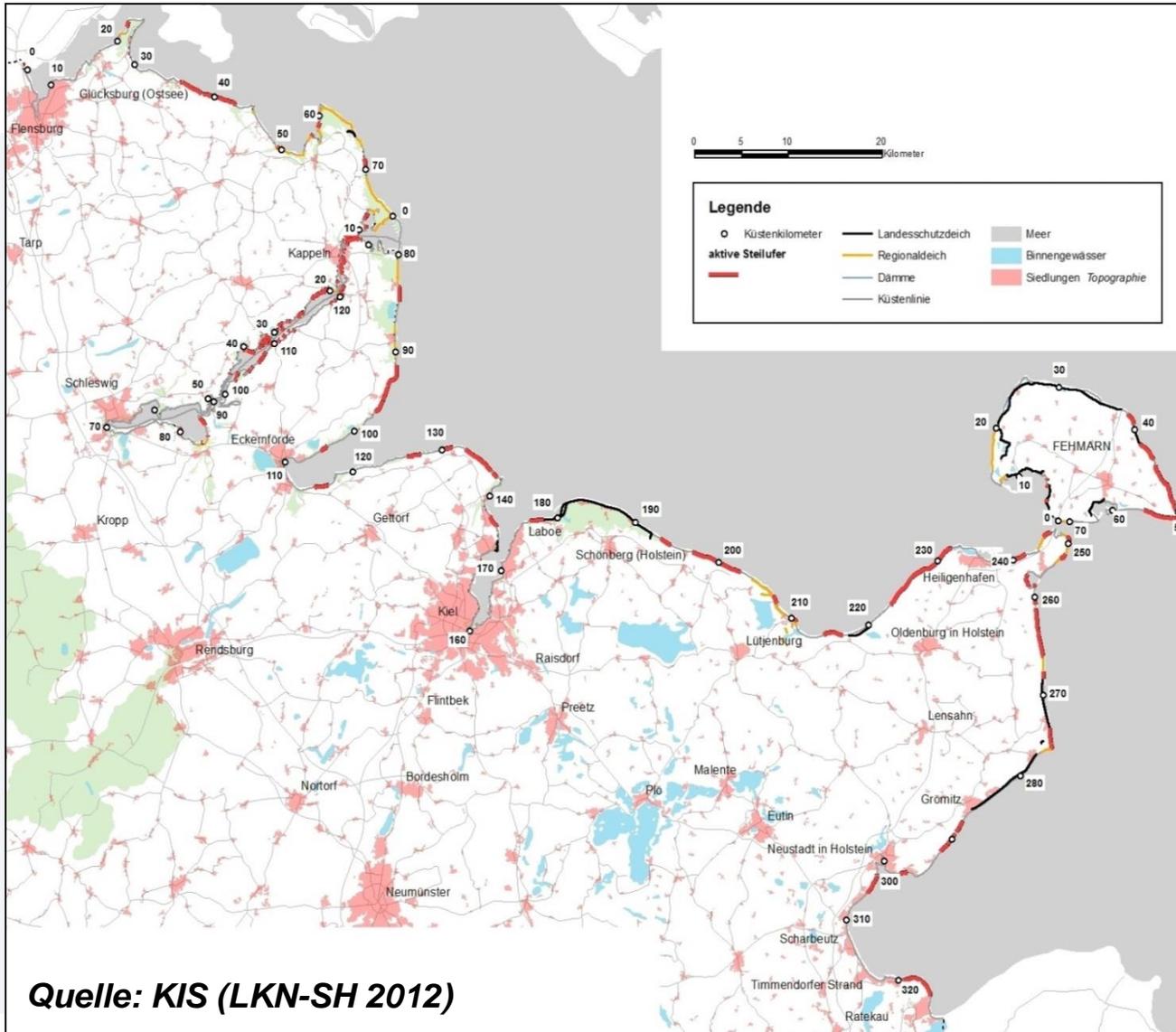
Bereiche

- Ostküste: 69 km
- Westküste: 364 km
- Summe: 433 km

Vorranggebiete Steilufer



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume



Steilufer *:

- Festland: 76,9 km
- Fehmarn: 20,0 km
- Schlei: 25,5 km
- Summe: 122,4 km**

* Höhe $\geq 1,20$ m
Länge ≥ 25 m

Quelle: KIS (LKN-SH 2012)

Fachpläne Küstenschutz

Fachpläne Küstenschutz

- Datengrundlagen
- Gesetzliche Grundlagen
- Klimawandel
- Fachplan Sylt
- Fachplan Amrum
- **Fachplan Sylt**
- Einleitung
- Grundlagen
- Bisheriger Küstenschutz
- Gesamtplan Küstenschutz
- Zusammenfassung
- Anhang
- Fachplan Ostseeküste
- Glossar Küstenschutz
- Anmeldung intern

Fachplan Küstenschutz Sylt

Sylt  **Aktuelles**

Fachpläne Küstenschutz

- Datengrundlagen
- Gesetzliche Grundlagen
- Klimawandel
- **Fachplan Amrum**
- Einleitung
- Grundlagen
- Bisheriger Küstenschutz
- Gesamtplan Küstenschutz
- Zusammenfassung
- Anhang
- Fachplan Ostseeküste
- Glossar Küstenschutz
- Anmeldung intern

Fachplan Küstenschutz Amrum

Amrum 

Im Fachplan Küstenschutz Amrum werden die Planungsgrundlagen für Küstenschutzmaßnahmen auf der Insel Amrum

Fachpläne Küstenschutz

- Einleitung
- Grundlagen
- Bisheriger Küstenschutz
- Gesamtplan Küstenschutz
- Zusammenfassung
- Anhang
- **Fachplan Föhr**
- Fachplan Sylt
- Fachplan Mitteldeutsche Küste
- Fachplan Regiegebiet Ostsee
- Glossar Küstenschutz
- Anmeldung intern

Fachplan Küstenschutz Föhr vom 26.08.1999

Föhr 

Der Fachplan Küstenschutz Föhrenthält die Planungsgrundlagen für Küstenschutzmaßnahmen an

Fachpläne Küstenschutz

- Einleitung
- Grundlagen
- Bisheriger Küstenschutz
- Gesamtplan Küstenschutz
- Zusammenfassung
- Anhang
- **Fachplan Föhr**
- Fachplan Sylt
- Fachplan Mitteldeutsche Küste
- Fachplan Regiegebiet Ostsee
- Glossar Küstenschutz
- Anmeldung intern

Inhalt

Fachplan Küstenschutz Ostseeküste

- Startseite
- 1 Einleitung
- 2 Grundlagen
- 3 Bisheriger Küstenschutz
- 4 Zukünftiger Küstenschutz
- 5 Zusammenfassung
- 6 Schrifttum
- 7 Abbildungsverzeichnis
- 8 Fotoverzeichnis
- 9 Tabellenverzeichnis
- Glossar

Bearbeitungsstand **Dokumente** **Termine** **Kontakt** **Inhalt** **Startseite**

Fachplan Küstenschutz Ostseeküste

Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein

Der Fachplan Küstenschutz Ostseeküste stellt den bisherigen Kenntnisstand des Küstenschutzes an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste dar.



Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

3. Planerforum zur Neuaufstellung der
Regionalpläne

07. Dezember 2015 in Malente



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Agenda

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

- 01 Sachstand - Ausgangslage

- 02 Thema Klimaschutz

- 03 Beitrag der Landschaftsplanung zum Klimaschutz

01 Sachstand - Ausgangslage



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Landschaftsprogramm: 1999

Landschaftsrahmenpläne:

Planungsraum I: 1998

Planungsraum II: 2003

Planungsraum III: 2000

Planungsraum IV: 2005

Planungsraum V: 2002

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Naturschutzfachliche Kriterien für die Ausweisung von Vorranggebieten Windkraft – Beitrag Landschaftsplanung

Harte Tabukriterien:

- Naturschutzgebiete
- Gesetzlich geschützte Biotope

Weiche Tabukriterien:

- Natura 2000 Gebiete
- Bedeutsame Nahrungsgebiete für Gänse und Singschwäne
- Wiesenvogelbrutgebiete
- Dichtezentrum für Seeadlervorkommen
- Küstenstreifen an der Nordsee mit herausragender Bedeutung als Nahrungs- und Rastgebiet

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Naturschutzfachliche Kriterien für die Ausweisung von Vorranggebieten Windkraft – Beitrag Landschaftsplanung

Abwägungskriterien :

- Landschaftsschutzgebiete
- Naturparke
- Schützenswerte Geotope
- Hauptachsen des überregionalen Vogelzugs
- Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Fledermausschutz
- Abstandsbereiche um Großvögel, z.B. Seeadler
- Schwerpunktbereiche und wichtige Verbundachsen des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

ZEITPLANUNG:

1.-2. Q 2015: Organisation, Auftaktgespräche, Grundsatzarbeit

2./3. Q 2015 - 1. Q 2016: Erarbeitung Texte und Karten

2.-3. Q 2016: Ressortabstimmung und Kabinett

4. Q 2016 - 1. Q 2017: Beteiligungsphase

2. Q 2016 - 1. Q 2018: Auswertungsphase

2. Q 2017 - 3. Q 2018: Abschlussphase und Veröffentlichung

02 Thema Klimaschutz



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Energiewende – und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein

- CO₂ – Reduktion
- Rechtsgrundlage für kommunale Wärmeplanungen
- Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen
- Humus als CO₂ - Speicher

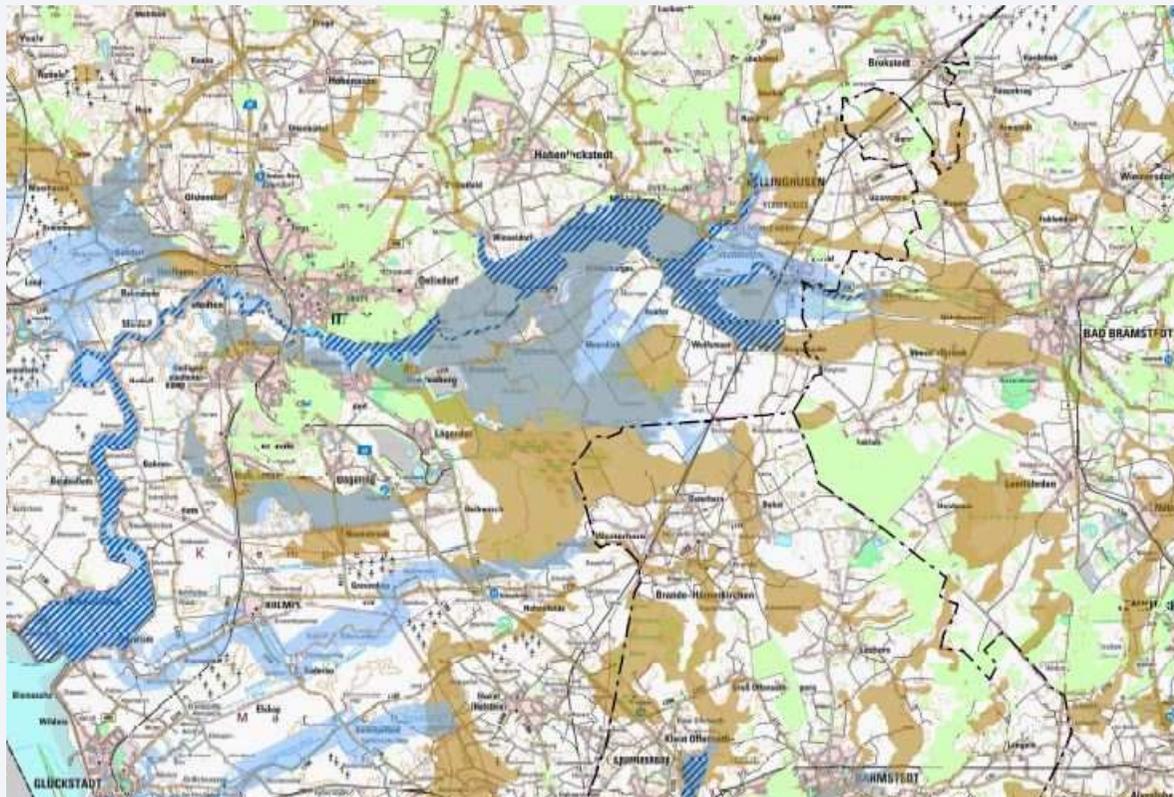
03 Beitrag der Landschaftsplanung zum Klimaschutz



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Flächen für den Klimaschutz



ZEICHENERKLÄRUNG

Klimaschutz

-  klimasensitive Böden
-  Wald > 5ha

Klimafolgenanpassung

-  Überschwemmungsgebiet
-  Hochwasserrisikogebiet (HQ 200)

Verwaltungsgrenzen

-  Kreisgrenze
-  Grenze des Planungsraumes

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Flächen für den Klimaschutz

Flächen mit kohlenstoffreichen und grundwassernahen Böden, nassen bis feuchten Ökosystemen

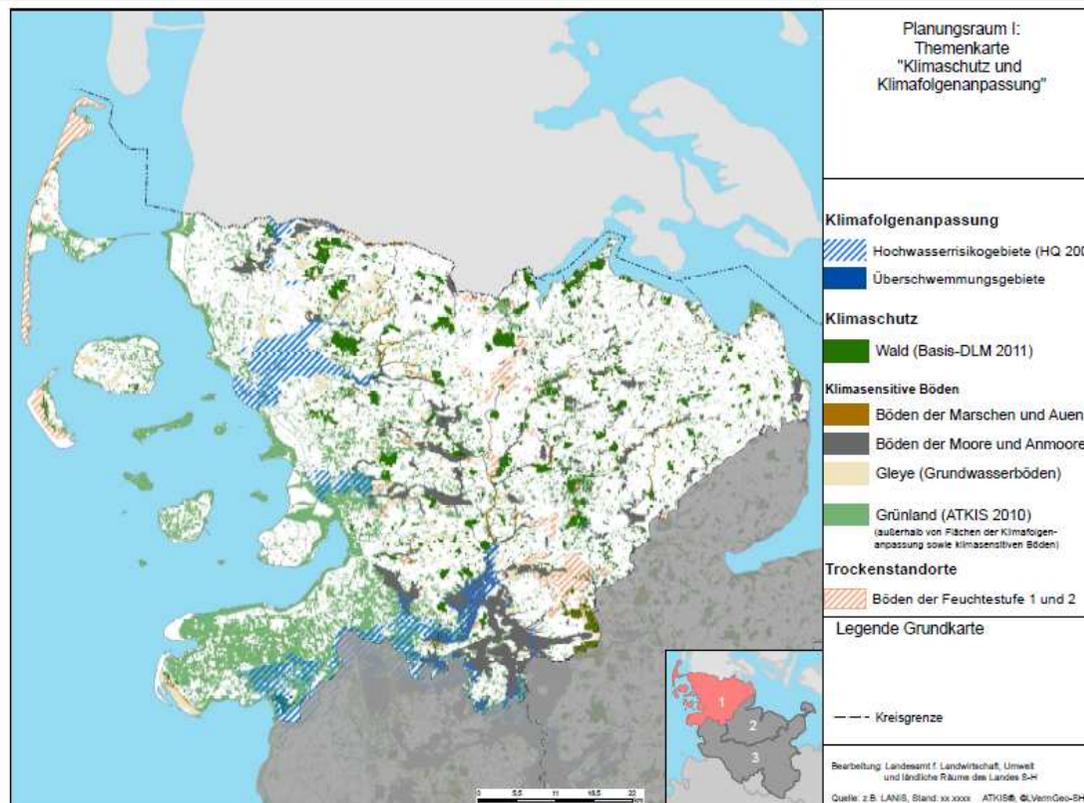
- Moore
- Fließgewässerauen
- Grünland
- Wälder

Kohlenstoff-Senken-Funktion von Böden der

- Marschen und Auen
- Moore und Anmoore
- Gleye

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

Flächen für die Klimafolgenanpassung



Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

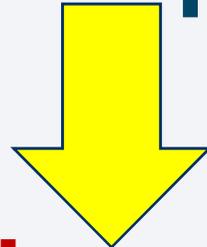
Flächen für die Klimafolgenanpassung

- Naturschutz und Landschaftspflege, Bodenschutz
- Grundwasser und Oberflächengewässer
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Bauliche Entwicklung

Überregionale Landschaftsplanung in Schleswig-Holstein

„Gebiete mit besonderer Eignung für den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung“

Regionales Landschaftsprogramm



Regionalplan

Welche regionalplanerischen Kategorien können für eine Übernahme in Betracht kommen?

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Fachbeitrag Rohstoffsicherung



3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne

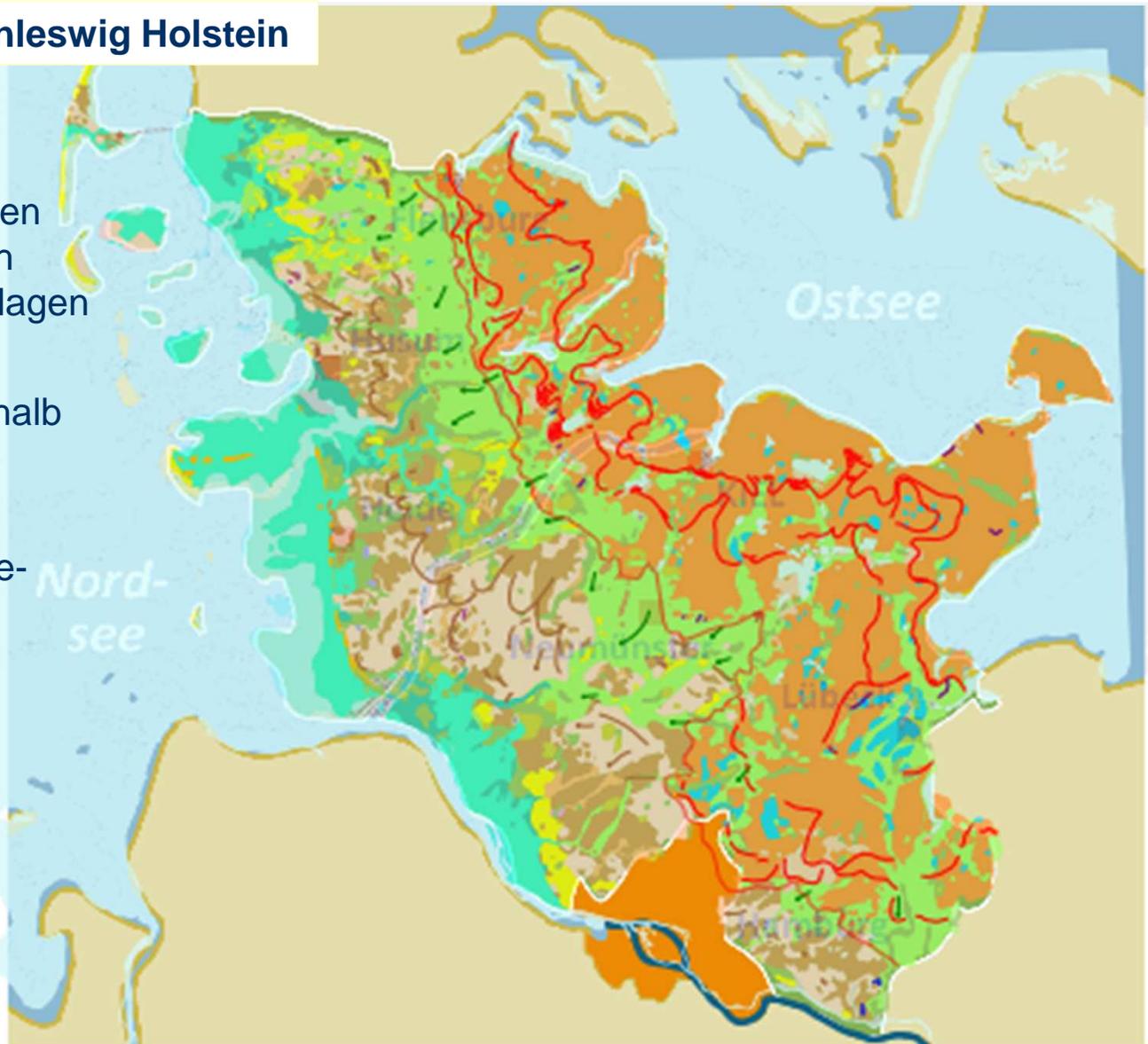
Malente, 7. Dezember 2015

Sabine Rosenbaum

Geologischer Landesdienst im LLUR

Geologische Karte von Schleswig Holstein

- Sand und Kiesvorkommen insbesondere im Bereich der ehemaligen Eisrandlagen
- Kreidevorkommen oberhalb von Salzauftragungen
- Insg. ca. 23 Mio. t Steine- und Erden-Rohstoffe (Eigenerhebung 2014)



Vorgaben des Bundesraumordnungsgesetzes:

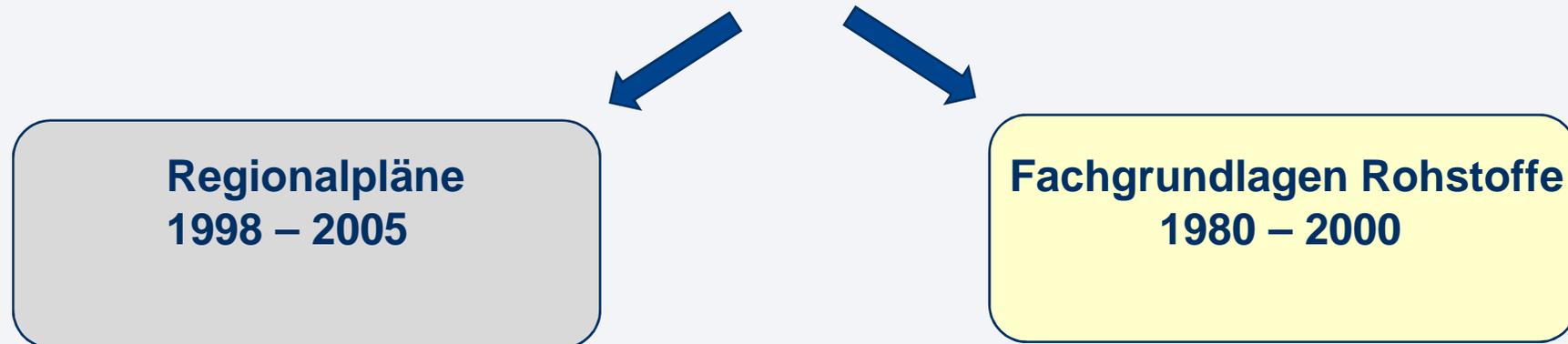
Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die **vorsorgende Sicherung** sowie für die geordnete **Aufsuchung und Gewinnung** von standortgebundenen Rohstoffen zu schaffen.

Raumordnungspläne sollen Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, wobei zur Sicherung und Gewinnung von Rohstoffen **Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete** ausgewiesen werden.



Auftrag Landesplanungsbehörde (2013) zur Erarbeitung eines rohstoffwirtschaftlichen Fachbeitrages für die Neuaufstellung Regionalpläne (und des Landesentwicklungsplanes)

Ausgangssituation der Bearbeitungsstände



- Vereinbarung über ein Arbeitsprogramm zur grundlegenden Neubearbeitung

Grundlegende Überarbeitung der Ersterhebung

Arbeitspakete

- **Rohstoffabbausituation (Arbeitspaket 1)**
 - Landesweite Zusammenstellung abgeschlossener, genehmigter, angefragter und in der Genehmigung befindlicher Abbauvorhaben
- **Rohstoffproduktion (Arbeitspaket 2)**
 - Landesweite wirtschaftsgeologische Bewertung der aktuellen Rohstoffgewinnung
- **Rohstoffpotenzialflächen (Arbeitspaket 3)**
 - Neubewertung und Neuabgrenzung der Rohstoffpotentiale
- **Rohstoffsicherungsflächen (Arbeitspaket 4)**
 - Bewertung und Kategorisierung der Rohstoffpotentialflächen als Fachplanungsbeitrag für die Regionalplanung

Erkundung von Rohstoffpotenzialen für raumordnerische Planungen im Rahmen der Daseinsvorsorge.

Lagerstättengebiete:

- Gut erkundete Vorkommen,
- Dienen bereits derzeit schwerpunktmäßig als rohstoffwirtschaftliche Versorgungsbasis bzw. erscheinen geeignet,
- Gebiete, die für kurz- bis mittelfristige Rohstoffversorgung von besonderer Bedeutung sind.

Rohstoffvorkommen:

- weniger gut untersuchte Vorkommen
- nach geologischen Bewertung „höffig“,
- können vor allem regional besonders dann rohstoffwirtschaftliche Bedeutung erlangen, wenn mittel- bis langfristig der Bedarf aus bisher bekannten Lagerstätten nicht mehr zu decken ist.

Aus diesem Inventar werden im weiteren Planungs- und Abwägungsprozess Vorranggebiete sowie Vorbehaltsflächen für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe abgeleitet .

Fachplanungsbeitrag Rohstoffsicherung

- **Rohstoffabbausituation**

(Arbeitspaket 1)

- Landesweite Zusammenstellung abgeschlossener, genehmigter, angefragter und in der Genehmigung befindlicher Abbauvorhaben

Landesweite Erfassung aller genehmigten, angefragten, im Genehmigungsverfahren befindlichen sowie aller abgeschlossenen Rohstoffvorhaben (Lage, Größe, Rohstoffart, Firmen) durch Abfrage bei den Genehmigungsbehörden (Untere Wasser- und Naturschutzbehörden, Bergbehörde).

Arbeitspaket 1 führt zur digitalen Teilergebnisebene „Rohstoffabbau“ und besteht i. W. aus einer landesweiten aktuellen Darstellung der Abbauflächen oberflächennaher mineralischer Rohstoffe (Firmen und Abbauflächen).

- schleppender Rücklauf
- Angaben häufig ohne GIS-Bezug
- i.d.R. unvollständig oder redundant:
nach Genehmigungs-, Rekultivierungs-
und Ausgleichsmaßnahmen gegliedert



Fachplanungsbeitrag Rohstoffsicherung

- **Rohstoffproduktion**

 - (Arbeitspaket 2)**

 - **Landesweite
wirtschaftsgeologische
Bewertung der aktuellen
Rohstoffgewinnung**

- Erfassung wirtschaftsgeologischer Daten für jedes Genehmigungsverfahren/Abbaugelände durch Abfrage bei den Unternehmen.
- Anonymisierung und Regionalisierung der Daten (Produktionsmengen, Verwendung, Absatzmärkte, Lebensdauer, Vorräte) in Bezug auf die genehmigten Flächen bzw. auf die umgebenden Lagerstätten- und Vorkommensgebiete.

Arbeitspaket 2 führt zur digitalen Teilergebnisebene „Rohstoffproduktion – Rohstoffbedarf – Rohstoffwirtschaftliche Bedeutung“ und besteht i. W. aus einer landesweiten wirtschaftsgeologischen Bewertung der Rohstoffgewinnung (Bezugsjahre 2013/2014) mit Aussagen zur :

- Lagerstätten: Qualität, Menge, Ausdehnung
- Deckung des regionalen und überregionalen Bedarfs
- Transportwege zwischen Gewinnungs-, Aufbereitungs- und Weiterverarbeitungsstätten sowie dem Endverbraucher

Warum Rohstoffproduktionsdaten?

- Aufgrund der Orientierung der Rohstoffsicherung in Schleswig-Holstein auf eine bedarfsgerechte Versorgung, eine Bewertung der Versorgungsfunktion und eine verbrauchernahe Rohstoffgewinnung ist eine wirtschaftsgeologische Analyse erforderlich.
- **Fragebogenaktion 2014/15** für das **Bezugsjahr 2013/14** über gewinnungsstellenbezogene Rohstoffproduktion, Gesamtabbaumengen, noch verwertbare Vorräte, Abbautiefen, Trocken- und Nassabbau, Aufbereitungstechniken, Absatzgebiete und Verwendungen, Einsatz von Fremdrohstoffen etc.

Fachplanungsbeitrag Rohstoffsicherung

- **Rohstoffpotentialflächen**

(Arbeitspaket 3)

- **Neubewertung und Neuabgrenzung der Rohstoffpotentiale**



Geologische Neubewertung und Neuabgrenzung der i.W. in den 80- und 90-iger Jahren erstmalig untersuchten Rohstoffgebiete, unter Berücksichtigung insbesondere

- der Teilergebnisebene „Rohstoffabbausituation“ (s. Arbeitspaket 1),
- neuer Bohrungsdaten (**Firmenbefragung**, geologisches Bohrarchiv),
- von erkundeten Interessensgebieten der Firmen (**Firmenbefragung**),
- von Feldbegehungen und von ggf. noch vereinzelt durchzuführenden Bohrungen/Sondierungen zur sicheren Abgrenzung der Rohstoffgebiete in geologisch unklaren Randbereichen

Zusammenführung aller gewonnenen Daten, ggf. mit Datenergänzungen durch Rückfragen bei den Firmen sowie Auswertung weiterer Daten im LLUR führt zur Neuabgrenzung und Beschreibung aller Rohstoffpotentialflächen in S-H.

Arbeitspaket 3 führt zur digitalen Teilergebnisebene „Rohstoffpotentialflächen“ mit einer Neubewertung und Neuabgrenzung des Rohstoffpotentials (Bearbeitungsaktualität 2014/2015).

Fachplanungsbeitrag Rohstoffsicherung

- **Rohstoffsicherungsflächen**

(Arbeitspaket 4)

- **Bewertung und Kategorisierung der Rohstoffpotentialflächen als Fachplanungsbeitrag für die Regionalplanung**

Arbeitspaket 4: Rohstoffsicherungsflächen“

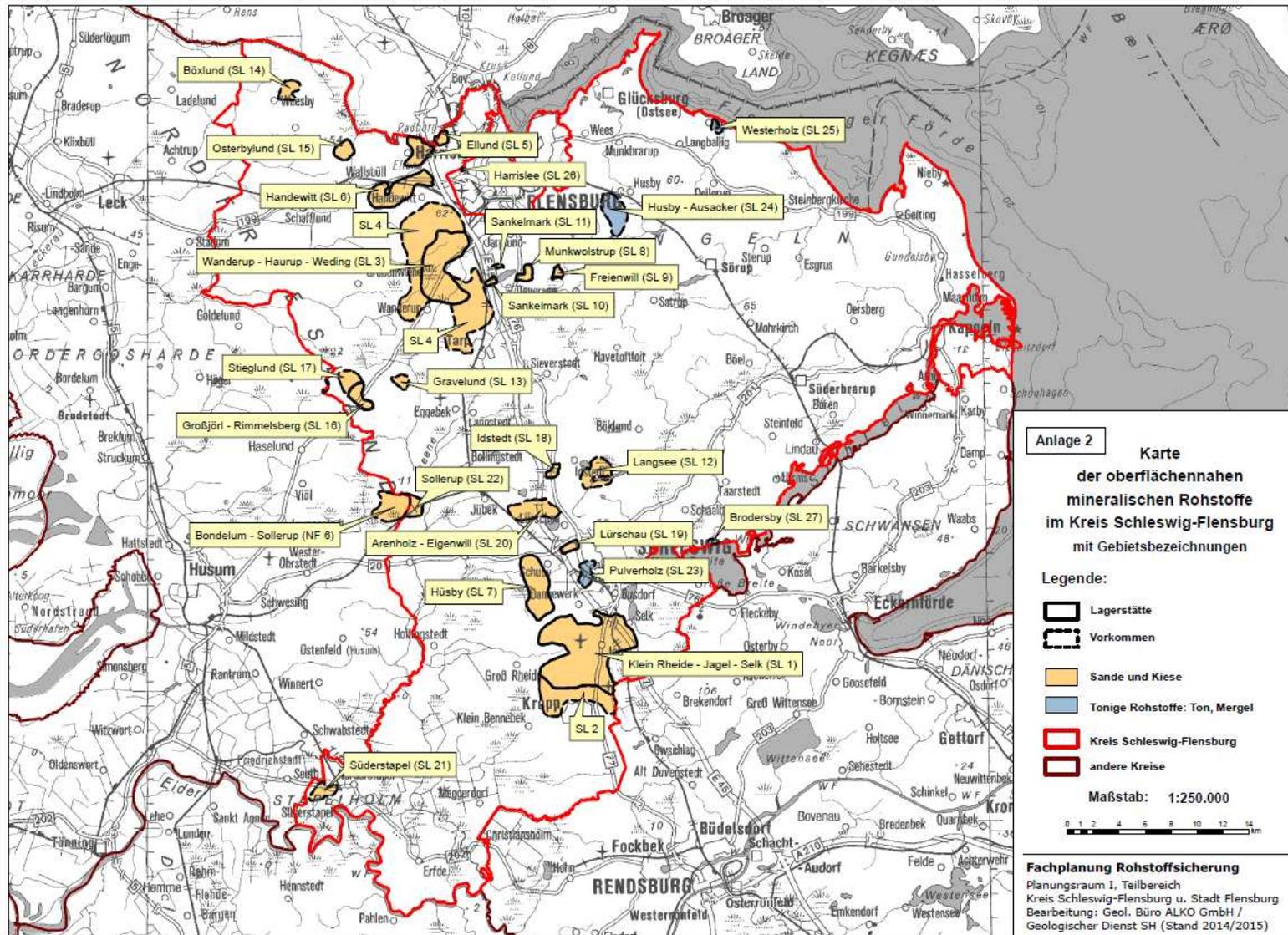
- Kategorisierung der landesweiten Rohstoffpotentialflächen in **Lagerstättengebiete** und **Rohstoffvorkommen** durch Zusammenführung von Daten der Arbeitspakete 1 bis 3.
- Erstellung der „Fachplanung Rohstoffsicherung“ durch Aufbereitung aller Informationsebenen mit Text (Steckbriefen) und Karten; jeweils gebietsbezogen und insbesondere für wirtschaftsgeologische Zusammenhänge auch in einer landesweiten Zusammenfassung und Darstellung.

Arbeitspaket 4 führt zur digitalen Ergebnisebene „Fachplanungsbeitrag Rohstoffsicherung“ zur weiteren Verwendung bei den Regionalplanaufstellungen. Es stellt somit das bis 2016 an die Landesplanungsbehörde abzugebende Ergebnis des Geologischen Dienstes dar.

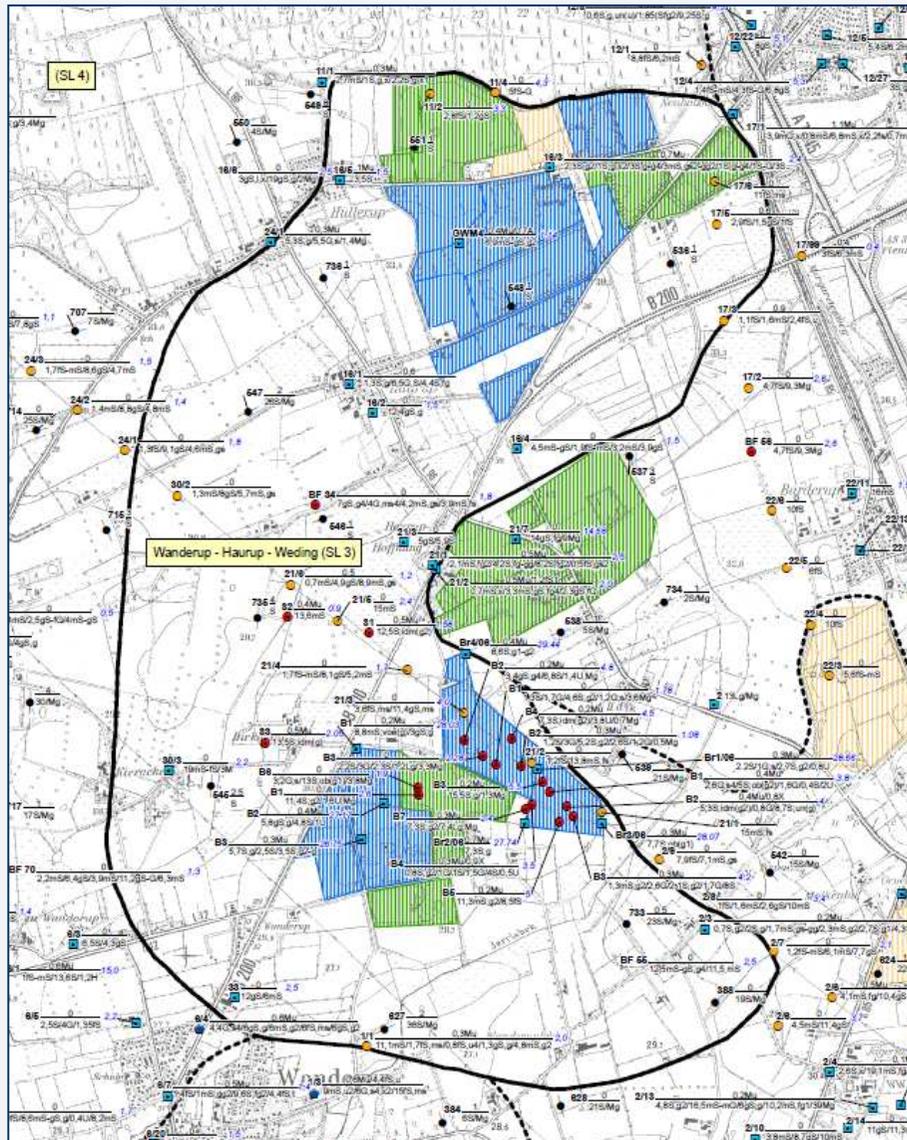
Lagerstättengebiete und Rohstoffvorkommen (Kreis Schleswig-Flensburg)



Schleswig-Holstein
Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Geologischer Dienst



Beispiel: Lagerstättengebiet bei Wanderup mit angrenzendem Rohstoffvorkommen



Lagerstätte Wanderup - Haurup - Weding (SL 3) mit angrenzenden Rohstoffvorkommen (SL 4)

(Sand / Kies)

Legende:

Ausgewertete Bohrungen

- BF 15 Rohstofferkundungsbohrung
- hydrogeologische Bohrung
- Geothermiebohrung
- ingenieurgeologische Bohrung
- geoelektrische Sondierung

Name

8/34 $\frac{5,1}{15}$ $\frac{4,2}{8,9}$

- Mächtigkeit der Oberdeckung (m)
- Grundwasserstand (m u. Gelände)
- Mächtigkeit der Sand-Kies-Gemische

Abbaustatus

-  Altabbau bzw. ausgekoste Abbaufäche
-  Abbau abgeschlossen, (Deponie, Altablagerung)
-  Abbau genehmigt
-  Abbau geplant / Interessensgebiete

Rohstoffkategorie

-  Lagerstätte
-  Vorkommen
-  Kreisgrenze



Danke für
Ihr
interesse

3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne
am 07.12.2015 in Malente

**Gutachterliche Unterstützung:
Kernbereiche für Tourismus und/oder
Erholung - Sachstand**

Dieter Frauenholz, KoRiS



Agenda

Einführung

Festlegungen im Bereich Tourismus und Erholung in der
Raumordnung Schleswig-Holsteins

Vorgehensweise zur Abgrenzung der Kernbereiche Tourismus
und/oder Erholung

Ergebnisse: Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung

Anlass des Fachbeitrages

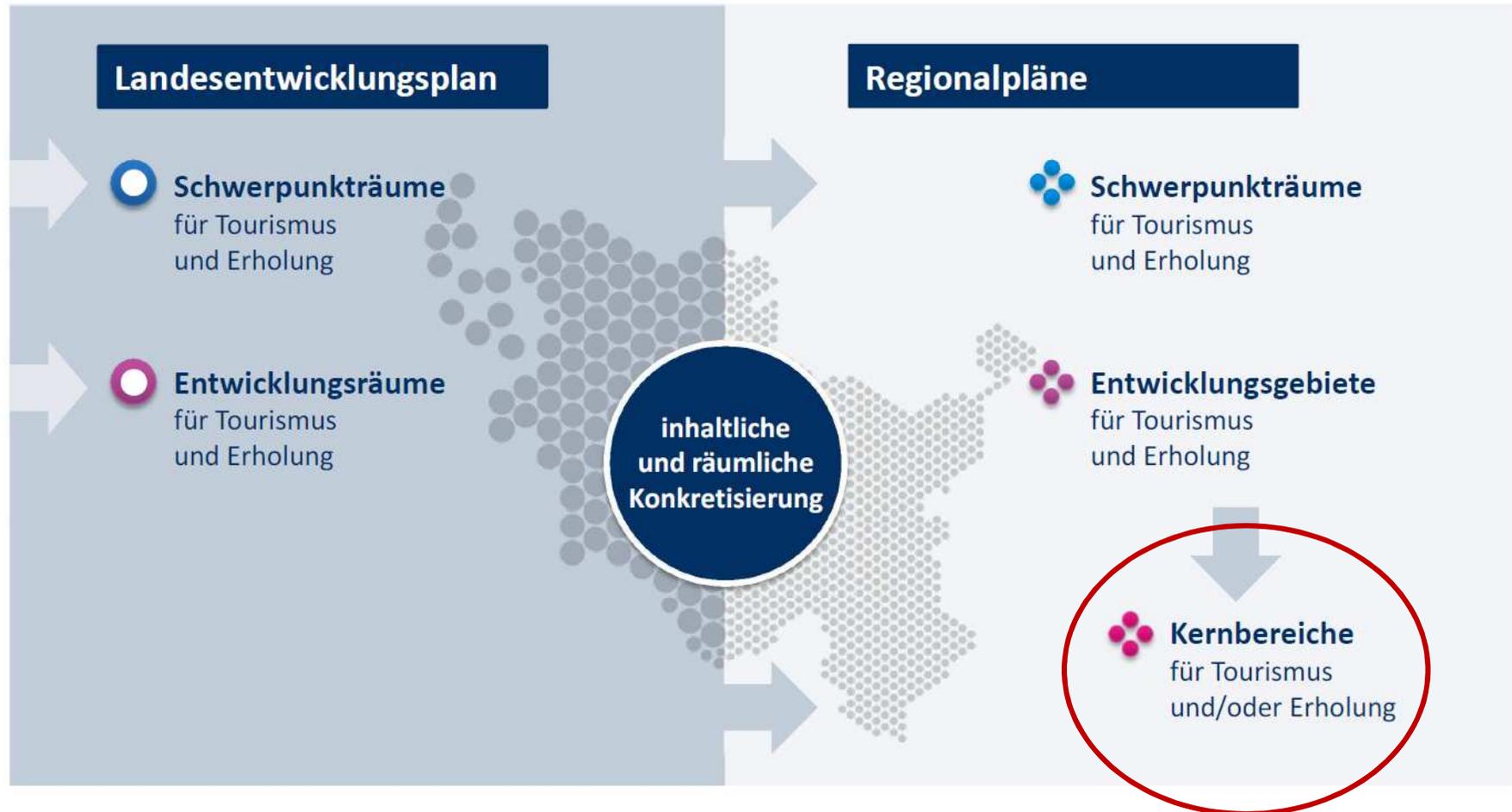
- Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2010
- Parallele Neuaufstellung der Regionalpläne der drei neu gebildeten Planungsräume
- Unterschiedliche Ausweisungen der Festlegungen Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung in den ehemals fünf Planungsräumen

Ziel des Fachbeitrages

- Erarbeitung einer fachlichen Grundlage für die **Festlegungen von Kernbereichen für Tourismus und/oder Erholung** in Regionalplänen
 - Erarbeitung von Kriterien zur Abgrenzung der Kernbereiche und anschließende landesweite Überprüfung
 - Konkrete Vorschläge für die Abgrenzung der Kernbereiche

Festlegungen im Bereich Tourismus und Erholung in der Raumordnung Schleswig-Holsteins

Um welche Gebietskategorien geht es?



Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung

Zielsetzungen (LEP 2010)

- Besonderes Gewicht von T+E
 - Struktur- und Qualitätsverbesserung, Saisonverlängerung
 - Sicherung der hochwertigen Standorte
 - Abstimmung der touristischen Infrastrukturplanung
 - Attraktivität und Erlebbarkeit für Wassersportler
 - Verbesserung Städtetourismus
 - Sicherung der Freiraumqualitäten als Standortfaktoren für Tourismus und Erholung durch Regionale Grünzüge oder Baugebietsgrenzen
- **in die Regionalpläne übernehmen und inhaltlich wie räumlich konkretisieren und ggf. ergänzen**

Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung

Kriterien (mindestens 3):

1.	Betten und Standplätze auf Campingplätzen	> 1000
2.	Betten und Standplätze auf Campingplätzen je Einwohner	> 1
3.	Betten und Standplätze auf Campingplätzen je ha Gebäude und Freifläche	> 10
4.	Gesamtzahl der Übernachtungen	> 200.000
5.	Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohner)	> 2.500

- **Überprüfung anhand aktueller Daten**
des Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) (auch nicht-gewerblicher Bereich)

Entwicklungsräume für Tourismus und Erholung

Zielsetzungen (LEP 2010)

- gezielte regionale Weiterentwicklung
- Aufbau auf vorhandene Strukturen
- weitere Erschließung unter Berücksichtigung der landschaftlichen Funktionen
- abgestimmte gemeinsame touristische Infrastrukturplanung sowie Anbindung an ÖPNV
- in den Regionalpläne konkretisieren und als **Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung** darstellen

Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung

Kriterien (LEP 2010)

1. ausreichende touristische Bedeutung
 - gemessen an der Zahl der Beherbergungsbetriebe, der Gäste, der Betten und der Übernachtungen sowie der sonstigen touristischen Angebote
1. Berücksichtigung der naturräumlichen und landschaftlichen Potenziale und der Naturparke
 - u. a. Aussagen der Teil-Landschaftsprogramme relevant

Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung

Zielsetzungen (LEP 2010)

- herausgehobene Bedeutung für Tourismus und/oder Erholung innerhalb der Entwicklungsgebiete
- räumliche Schwerpunktbildung, auch für spezielle Zielgruppen auf regionaler Ebene
- Größtmögliche Inwertsetzung von Tourismus- und/oder Erholungsinfrastrukturen
- Kernbereiche können sich – orientiert an den Kriterien der Schwerpunkträume – in die Schwerpunktraumkategorie hineinentwickeln

Kriterien des LEP:

- sollen sich qualitativ und quantitativ von den übrigen Teilen der Entwicklungsgebiete abheben (Kriterien Schwerpunkträume)

Kernbereiche für Tourismus und Erholung

Mögliche regionalplanerische Zielsetzungen

- bedarfsgerechte Erweiterung der Beherbergungskapazitäten
- Erweiterung und Verbesserung der touristischen Infrastruktur
- Ausbau von Einrichtungen der landschaftsgebundenen Erholung
- qualitative Aufwertung von Ortsbildern
- keine neuen oder Erweiterungen bestehender Wochenendhausgebiete
- Neue oder Erweiterung vorhandener Camping- und Wochenendplätze sollen Ausbau des touristischen Angebotes dienen.
- Campinghäuser auf Wochenendplätzen sollen in Nutzungs- und Betreiberkonzept eingebunden werden.

Kernbereiche für Tourismus und Erholung

Differenzierte regionalplanerische Zielsetzungen für einzelne Kernbereiche möglich

- landschaftsverträglicher Ausbau ländlicher Angebotsformen (z. B. Ferien auf dem Bauernhof, Herrenhäuser)
- Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung und Vernetzung touristischer und Erholungsangebote (z. B. Städtetourismus, Reiterferien, Radtouristen)
- Ausbau der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- ...

Kernbereiche für Erholung

Mögliche regionalplanerische Zielsetzung

- qualitative Verbesserung der naturbezogenen Erholungsmöglichkeiten (Wander-, Rad- und Reitwege, Beschilderungen, Informationspunkte, Naturerlebnisräume, etc.), Erlebarmachen von Erholungslandschaft
- Ausbau und ggf. Ordnung der Erholungsinfrastruktur unter Berücksichtigung der ökologischen Tragfähigkeit
- Erhaltung des typischen Landschaftsbildes und der naturräumlichen Qualitäten
- ...

Kernbereiche für Erholung

Differenzierte regionalplanerische Zielsetzungen für einzelne Kernbereiche möglich

- Beseitigung von Übernutzungserscheinungen durch gezielte Besucherlenkung
- Funktion der Kernbereiche als "Trittsteine" innerhalb der Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung (z. B. Naturparke)
- Sicherung oder Schaffung der öffentliche Zugänglichkeit von Uferbereichen (z. B. bei Wochenendhausgebieten an Seen)
- ...

Vorgehensweise zur Abgrenzung der Kernbereiche Tourismus und/oder Erholung

Wie sind wir vorgegangen?

1. Bestandsaufnahme / Ausgangssituation
2. Weiterentwicklung der Abgrenzungskriterien
3. Erhebung für drei ausgewählte Beispielräume
4. Erarbeitung von landesweiten regionalplanerischen Festlegungsvorschlägen

Fortlaufende Einbindung von Experten:

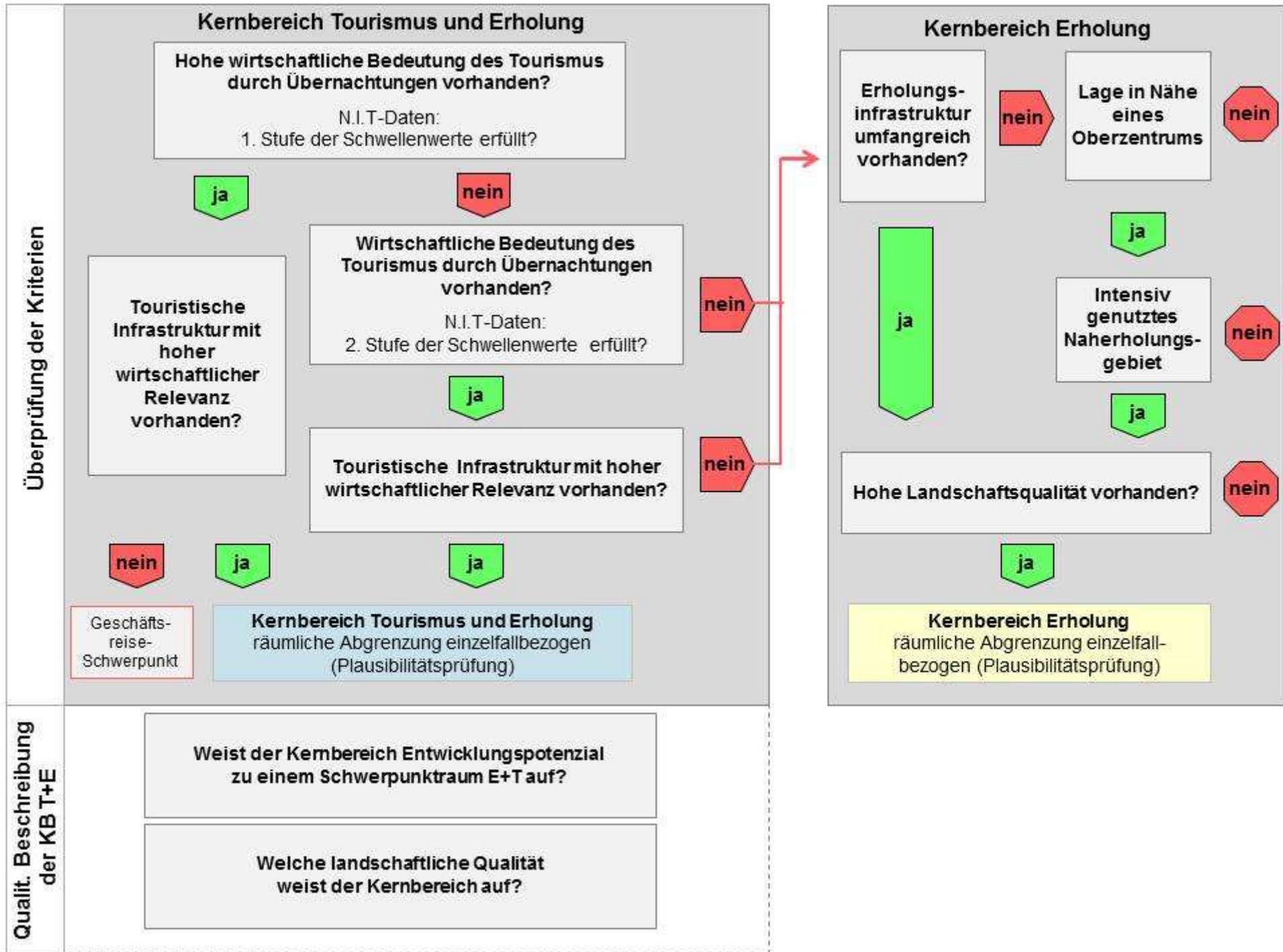
- 2. Planerforum zum Thema Tourismus und Erholung (Dezember 2014)
- Expertenrunde (März 2015)
- 3 Planertreffen (Juni 2015 und im Herbst 2015)
- 3 Themenworkshops (Frühjahr 2016)

Definition Erholung

- Raumfunktionen, die als Daseinsgrundfunktion subsumiert werden können
- Keine maßgebliche ökonomische Bedeutung
- Relevante Nutzungsformen:
 - **Ortsnahe Kurzzeiterholung:**
Tageserholung bis etwa 1,5 km Entfernung vom Wohnstandort (z.B. Spaziergehen, Radfahren, Joggen).
 - **Regionale Naherholung in der Landschaft:**
überwiegend Wochenenderholung bis etwa 50 km vom Wohnort (z.B. Wanderungen / Landschaftserleben, Fahrradtouren).
 - **Regionale Naherholung an speziellen Ausflugszielen:**
überwiegend Wochenenderholung bis etwa 50 km vom Wohnort (z.B. Badeseen)

Definition Tourismus

- Fokus:
 - ökonomisch bedeutende Aktivitäten
 - Übernachtungstourismus
- Externe Nutzer geben Geld in der Region aus
 - **Einzugsbereich** touristischer Angebote:
über 50 km vom Wohnort entfernt



Datengrundlagen

Wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus

- Bezug zu den 5 Kriterien der Schwerpunkträume:
→ NIT-Daten als Datengrundlage

Infrastruktur für Erholung und Tourismus

- Amtliche Freizeit- und Wanderwegekarten

Landschaftsqualität

- Landschaftsrahmenpläne
- Luftbildauswertungen
- Ergänzend topographische Karten (Geländemorphologie)
- Naturparkpläne

Ergebnisse: Kernbereiche für Tourismus und/oder Erholung

Gebietskategorien

- Kernbereiche für Tourismus und Erholung: 13 Festlegungsvorschläge
 - Küstenbereiche (Ostsee)
 - Ortskerne
- Kernbereiche für Erholung: 68 Festlegungsvorschläge
 - Küstenbereiche
 - Seengebiete
 - Flusslandschaften
 - Wald- und Naherholungsgebiete
 - Ortskerne mit Landschaftsbezug

Beispielhafte Ergebnisse

- Eckernförder Bucht
- Ratzeburger See
- Flensburg/
Geltinger Bucht

Ergebnisse



Kernbereich Tourismus und Erholung



Kernbereich Erholung

Nachrichtlich



Schwerpunktraum Tourismus und Erholung (LEP 2010)



Zukünftiger Schwerpunktraum Tourismus und Erholung



Naturpark



Oberzentren / zentrale Bereiche

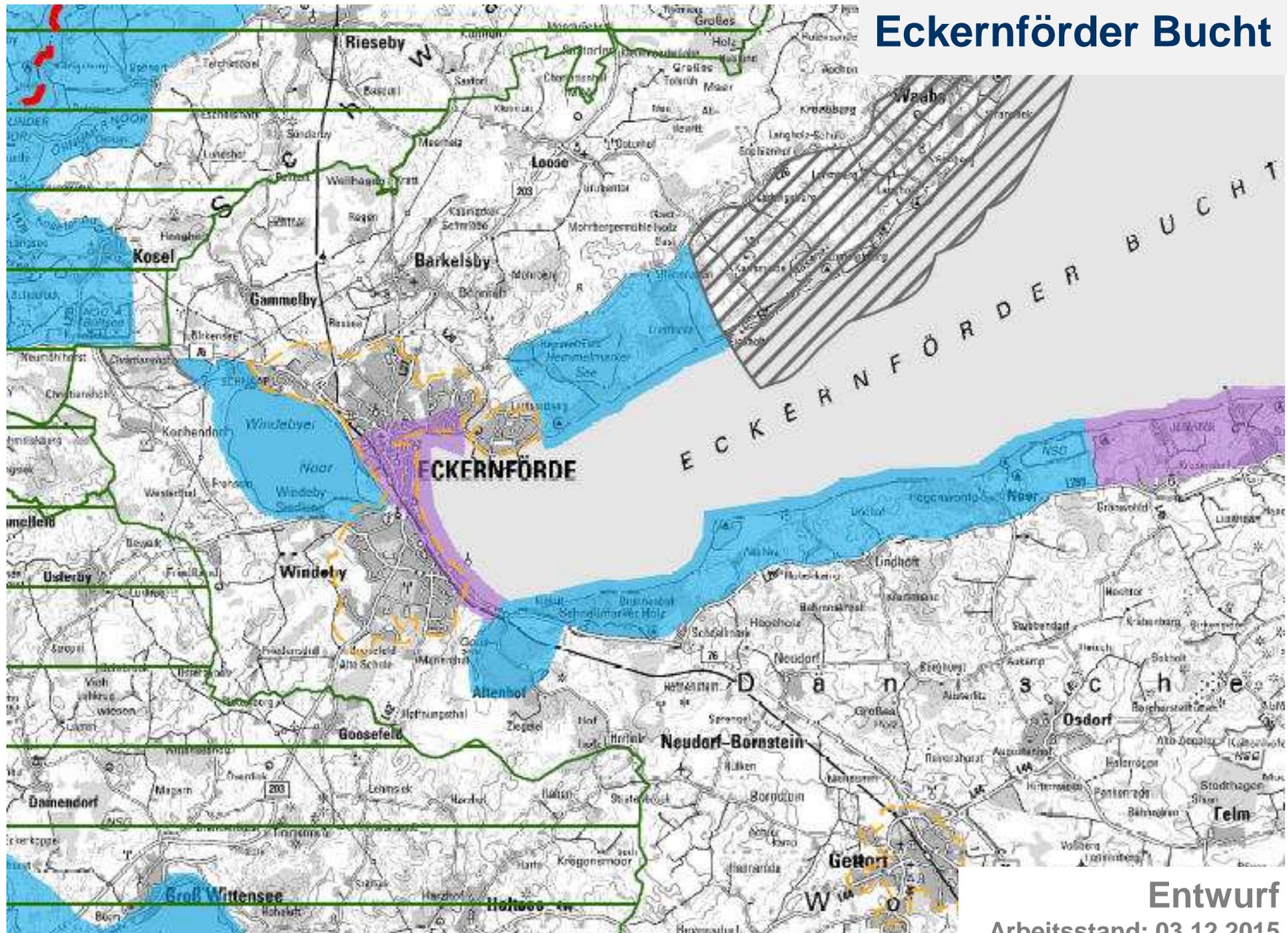


Siedlungsgebiet



Grenzen der Planungsräume

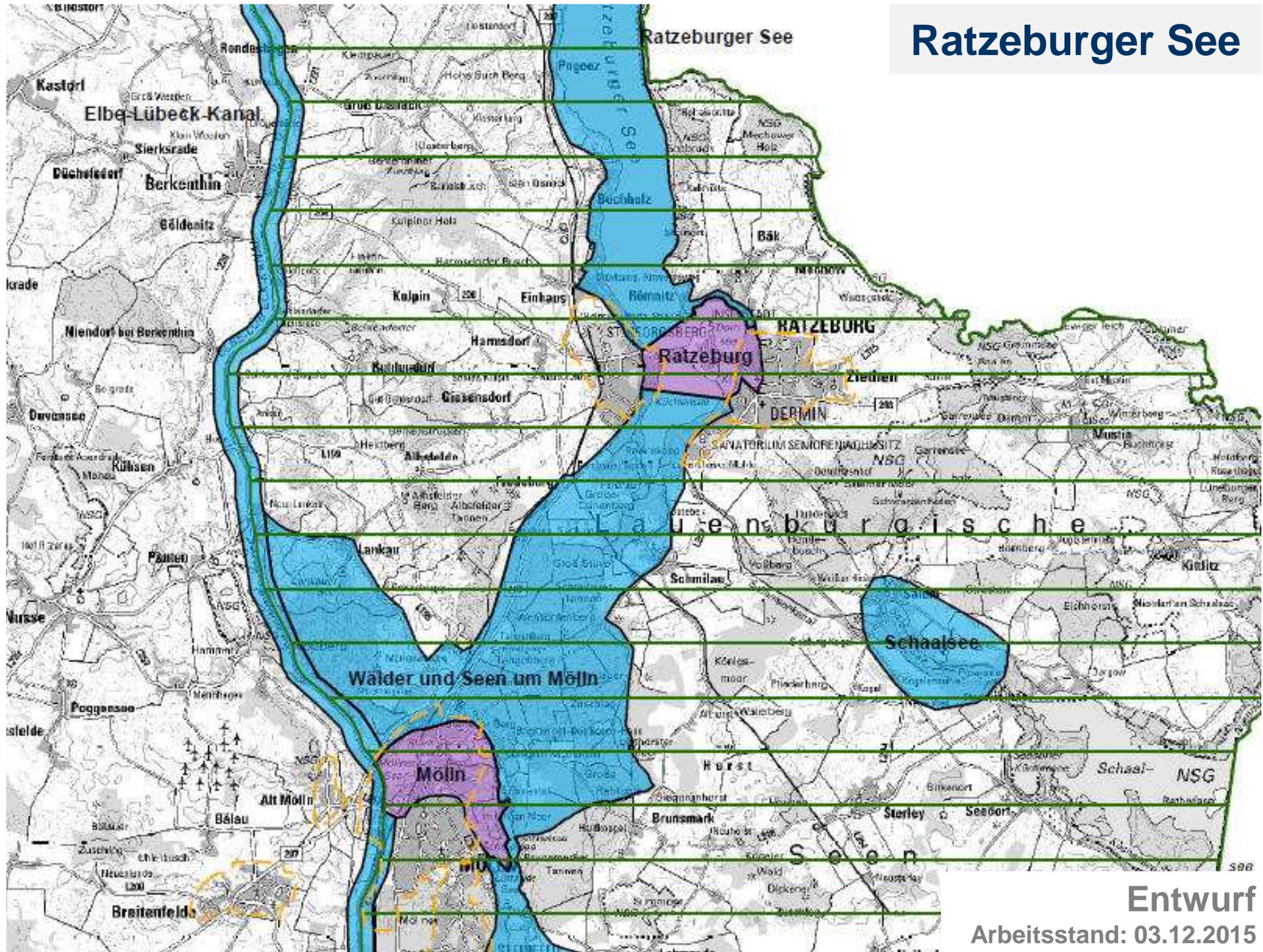
Eckernförder Bucht



Entwurf

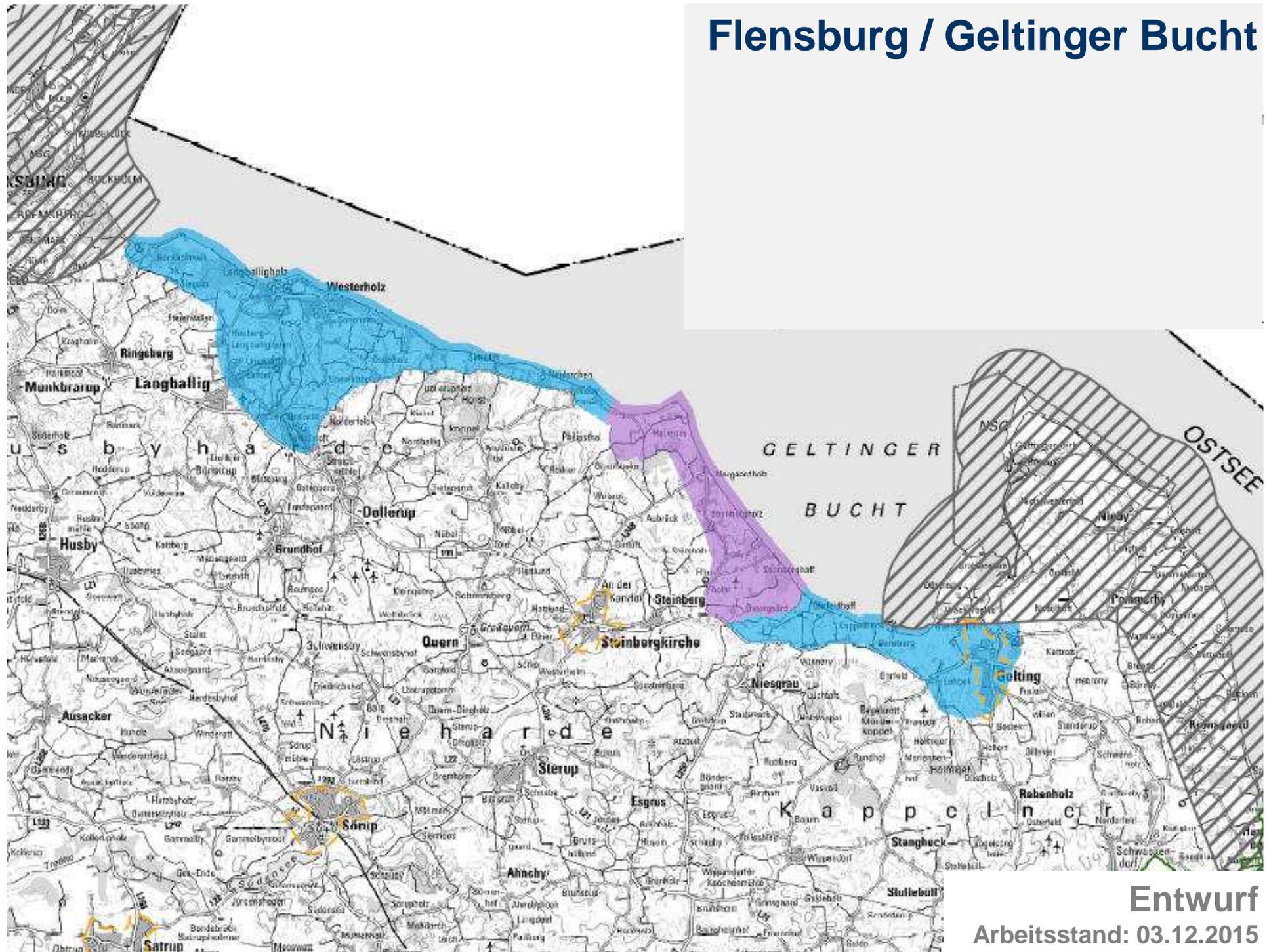
Arbeitsstand: 03.12.2015

Ratzeburger See



Entwurf
Arbeitsstand: 03.12.2015

Flensburg / Geltinger Bucht



Entwurf

Arbeitsstand: 03.12.2015

Weiteres Vorgehen

- Vorlage des Gutachtens zu Ende des Jahres
- Endabstimmung der Inhalte mit der Staatskanzlei im Januar
- Ergebnisse des Gutachtens fließen in die Erstellung der Entwürfe der Regionalpläne für die drei Planungsräume ein:
Abstimmung der Festlegungsvorschläge mit anderen Raumansprüchen
- Durchführung der drei Themenworkshops zu Tourismus und Erholung in den drei Planungsräumen voraussichtlich im Februar und März

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung!



Bödekerstr. 11
30161 Hannover

Telefon: 0511/590974-30
Fax: 0511/590974-60

frauenholz@koris-hannover.de
welpinghus@koris-hannover.de



Stiftstraße 12
30159 Hannover

Telefon: 0511/519497-81
Fax: 0511/519497-83

d.kraetzschmer@planungsgruppe-umwelt.de
m.laske@planungsgruppe-umwelt.de

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

3. Planer-Forum zur Neuaufstellung der Regionalpläne
am 07. Dezember 2015 in Malente



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel (Stand:07.12.2015)

Stefan Kosinsky – Staatskanzlei – Landesplanung -
Referat Koordinierung von Raumansprüchen und sektoralen
Fachpolitiken, Rechtsangelegenheiten der Raumordnung

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Ziele der Fortschreibung der Erfordernisse zur raumordnerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels:

- 1. Überprüfung der Zielqualität der Kernziele Zentralitäts-, Kongruenz- und Integrationsgebot sowie Beeinträchtigungsverbot auf der Grundlage der aktuellen Rechtsprechung.

- 2. Anpassung der Erfordernisse der Raumordnung an die aktuellen Entwicklungen und Tendenzen im Einzelhandel,
z. B. Verkaufsflächenwachstum im Lebensmittel-Einzelhandel.

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Ziele der Fortschreibung der Erfordernisse zur raumordnerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels:

- 3. Vermeidung negativer Auswirkungen auf die – teilweise auch mit öffentlichen Mitteln geförderten – Ortskerne und Innenstädte bzw. Zentralen Versorgungsbereiche der Städte und Gemeinden.
- 4. Sicherung der Nahversorgung, insbesondere auch im ländlichen Raum.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Ziele der Fortschreibung der Erfordernisse zur raumordnerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels:

- 5. Schaffung transparenter und fairer Wettbewerbsbedingungen für den Handel.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

- aber:

- Das bewährte und anerkannte bestehende Zielsystem im LEP 2010 soll grundsätzlich erhalten und nur durch (rechtlich) notwendige Ergänzungen oder Anpassungen weiterentwickelt werden.

- und:

- Blick über den Tellerrand und Transparenz in der Planaufstellung → Entwicklung der Teilfortschreibung auf der Basis eines Grundlagengutachtens (Junker + Kruse und Kanzlei Baumeister, September 2014)

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Was sind die wesentlichen Änderungen?

1. Zentralitätsgebot:

- Zentralitätsgebot wird zukünftig durch bewährte Schwellenwertsystematik des Kongruenzgebotes konkretisiert ⇒ Stärkung des Zentrale-Orte-Prinzips.
- Schwellenwerte (Verkaufsflächenobergrenzen in Zuordnung zur zentralörtlichen Einstufung der Standortgemeinde) werden mit empirisch belegbaren Zahlenwerten konkretisiert ⇒ abgeleitet aus der Tragfähigkeit der EH-Betriebe in den Zentralen Orten der jeweiligen Hierarchiestufe.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Was sind die wesentlichen Änderungen?

1. Zentralitätsgebot:

*Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO sind wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Zentralität grundsätzlich nur in den Zentralen Orten und Stadtrandkernen vorzusehen (**Zentralitätsgebot**). Dabei gelten für die Orte unterschiedlicher Zentralitätsstufen weiter folgende Vorgaben: ...*

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

a. *Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten und mehr als 10.000 m² Verkaufsfläche sind den Oberzentren vorbehalten.*

Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten und

- bis zu 10.000 m² Verkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich,*
- bis zu 6.000 m² Verkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit bis zu 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich sowie in Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich;*
- bis zu 3.000 m² Verkaufsfläche können auch in Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und bis zu 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich sowie in Unterzentren mit mehr als 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich;*
- bis zu 1.500 m² Verkaufsfläche können auch in Unterzentren mit bis zu 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich,*

bauleitplanerisch ermöglicht werden.

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

b. Einkaufszentren im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BauNVO mit mehr als 15.000 m² Gesamtverkaufsfläche sowie Factory-/Designer-Outlet-Center sind den Oberzentren vorbehalten.

Einkaufszentren im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BauNVO

- mit bis zu 15.000 m² Gesamtverkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich,*
- mit bis zu 10.000 m² Gesamtverkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit bis zu 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich und Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich,*
- mit bis zu 6.000 m² Gesamtverkaufsfläche können auch in Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und bis zu 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich und Unterzentren mit mehr als 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich,*
- mit bis zu 3.000 m² Gesamtverkaufsfläche können auch in Unterzentren mit bis zu 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich,*

bauleitplanerisch ermöglicht werden.

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

- c. Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten (z. B. Bau-, Garten- und Möbelmärkte) und mehr als 15.000 m² Verkaufsfläche sind den Oberzentren vorbehalten.*
- Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten (z. B. Bau-, Garten- und Möbelmärkte) und*
- bis zu 15.000 m² Verkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich,*
 - bis zu 10.000 m² Verkaufsfläche können auch in Mittelzentren mit bis zu 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich und Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich,*
 - bis zu 6.000 m² Verkaufsfläche können auch in Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums und bis zu 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Mittelbereich und Unterzentren mit mehr als 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich,*
 - bis zu 3.000 m² Verkaufsfläche können auch in Unterzentren mit bis zu 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Nahbereich,*
- bauleitplanerisch ermöglicht werden.*

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

- Offene Punkte:

- Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten und bis zu 1.200 m² Verkaufsfläche auch in Ländlichen Zentralorten und Stadtrandkernen II. Ordnung bauleitplanerisch möglich?
- Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 3 BauNVO mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und bis zu 1.500 m² Verkaufsfläche auch in Ländlichen Zentralorten und Stadtrandkernen II. Ordnung bauleitplanerisch möglich?
- Anhebung der Verkaufsflächenobergrenze für Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion für nahversorgungsrelevanten Einzelhandel über 800 m² hinaus?

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

2. Beeinträchtungsverbot (4 Z):

- Neues Schutzgut: Vermeidung einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit Zentraler Orte (Umsetzung des Zentrale-Orte-Prinzips):
 - Entfaltung der Versorgungsfunktion der Zentraler Orte über die Zentralen Versorgungsbereiche (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 3 ROG).
 - Einbeziehung der Versorgungsfunktion der Zentralen Orte im Bereich der nicht-zentrenrelevanten Sortimente.
- Einbeziehung der wohnortnahen Nahversorgungsstandorte außerhalb der Zentralen Versorgungsbereiche.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

2. Beeinträchtungsverbot (4 Z):

- Wesentlichkeitsmaßstab:

- Orientierung an der Rechtsprechung zu § 34 BauGB (BVerwG vom 11.10.2007):

„Vorhaben stört die Funktionsfähigkeit eines Zentralen Versorgungsbereiches so nachhaltig, dass der Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr substantiell wahrgenommen werden kann.“

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

2. Beeinträchtungsverbot (4 Z):

(1) *Die Darstellung und Festsetzung für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO darf die Versorgungsfunktion Zentraler Orte nicht wesentlich beeinträchtigen und keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der planenden Gemeinde oder in anderen Gemeinden erwarten lassen. (**Beeinträchtungsverbot**).*

(2) *Gleichfalls darf die Darstellung und Festsetzung für Einzelhandelseinrichtungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO keine schädlichen Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsgebiet erwarten lassen.*

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

3. Kongruenzgebot (5 Z):

- Neuformulierung im Sinne der durch das BVerwG akzeptierten Regelung, auf eine Übereinstimmung des Einzugsgebietes des EH-Betriebes und des zentralörtlichen Verflechtungsbereiches abzustellen ↔ bisher: Gesamtstruktur des EH angemessen zur Bevölkerungszahl und sortimentspezifischen Kaufkraft im Verflechtungsbereich.
 - Verflechtungsbereiche sind in den Regionalplänen definiert.
 - Einzugsgebiete lassen sich regelmäßig prognostisch festlegen.
 - „Wesentliche Abweichung“: 30% des Umsatzes eines EH-Betriebes wird außerhalb des Verflechtungsbereiches erzielt ⇒ 30% des Einwohnerpotenzials im Verflechtungsbereich wird überschritten.

- Konkretisierung im Zentralitätsgebot (Schwellenwerte).

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

3. Kongruenzgebot (5 Z):

*Bei der Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO ist sicherzustellen, dass das Einzugsgebiet der als zulässig festgesetzten Einzelhandelsnutzungen den Verflechtungsbereich der Standortgemeinde nicht wesentlich überschreitet (**Kongruenzgebot**).*

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

3. Kongruenzgebot (5 Z):

Offener Punkt:

- Formulierung als striktes Ziel der Raumordnung (Ausnahmen nur über Zielabweichung möglich!) oder als Soll-Vorschrift mit Bestimmung der Ausnahmeveraussetzungen?

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

4. Integrationsgebot (6 Z):

- Neuformulierung und Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten auf die zentralen Versorgungsbereiche.
- Formulierung von Ausnahmeveraussetzungen für Einzelhandelseinrichtungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten außerhalb der Zentralen Versorgungsbereiche.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

4. Integrationsgebot (6 Z):

- (1) *Die Darstellung und Festsetzung für Einzelhandelseinrichtungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortimenten (s. Anlage 1) sind nur in zentralen Versorgungsbereichen der Standortgemeinde zulässig (**Integrationsgebot**).*
- (2) *Ausnahmsweise kann die Darstellung und Festsetzung für Einzelhandelseinrichtungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO mit dem Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel (Lebensmittelmärkte) auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche zugelassen werden, wenn*
 - *es sich um einen integrierten Standort in einem bislang räumlich unterversorgten Bereich außerhalb des Nahbereiches eines zentralen Versorgungsbereiches handelt,*
 - *der Vorhabenumsatz in einem angemessenen Verhältnis zur sortimentspezifischen Kaufkraft (Nahrungs- und Genussmittel) im Nahbereich steht, und*
 - *die dezentrale Standortstruktur der Nahversorgung nicht wesentlich beeinträchtigt wird.*

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

4. Integrationsgebot (6 Z):

- Restriktive Handhabung der Begrenzung der Verkaufsflächen für zentrenrelevante Randsortimente bei großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten (z. B. Möbelhäuser oder Baumärkte) auf maximal 10%.
- Ein absoluter Schwellenwert ist empirisch nicht zu belegen; ggf. Definition quantitativer Obergrenze im Rahmen Einzelfallprüfung.

(3) Bei der Darstellung und Festsetzung von Sondergebieten für großflächige Einzelhandelseinrichtungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb zentraler Versorgungsbereiche ist die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Randsortimente auf maximal bis zu 10% der Gesamtverkaufsfläche zu begrenzen.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

6. Agglomerationsregelung (7 Z):

- Regelung, dass mehrere selbständige, je für sich nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe bei einer räumlichen Konzentration als Agglomeration anzusehen sind, sofern raumordnerische Wirkungen wie bei einem großflächigen Einzelhandelsbetrieb bzw. Einkaufszentrum zu erwarten sind, laut BVerwG zulässig.

⇒ Vorgabe, dass die für großflächige Einzelhandelsnutzungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO geltenden Ziele der Raumordnung auch für Agglomerationen kleinflächiger EH-Betriebe in räumlichen und funktionalen Zusammenhang gelten.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

6. Agglomerationsregelung (7 Z):

Merkmale einer Einzelhandelsagglomeration:

- Mehr als zwei (auch geplante) selbstständige, je für sich nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe in räumlicher Nähe zueinander,
 - die städtebaulich bzw. aus Sicht des Kunden aufeinander bezogen gelten oder
 - die eine wechselseitige Ergänzung der Sortimente und/oder sonstige Synergieeffekte (etwa gemeinsame Nutzung von Werbeanlagen, Zufahrten oder Stellplätze) erkennen lassen.
- Ein funktionaler Bezug der angebotenen Sortimente ist dabei nicht zwingende Voraussetzung.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

6. Agglomerationsregelung (7 Z):

Durch geeignete bauleitplanerische Darstellungen und Festsetzungen ist sicherzustellen, dass in solchen städtebaulichen Lagen, in denen Kern- oder Sondergebiete für Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nach den Zielen dieses Abschnitts nicht dargestellt und festgesetzt werden dürfen, keine Agglomerationen von Einzelhandelsbetrieben im räumlichen Zusammenhang entstehen, von denen Wirkungen wie von Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO ausgehen können.

Aktueller Entwurf

Fortschreibung LEP 2010 -

Kapitel Einzelhandel

7. Bestandsregelung (12 Z):

Aufnahme einer Zielregelung von Ausnahmen für zielwidrig bestehende Einzelhandelsbetriebe, da die Anpassungspflicht des § 1 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 BauGB auch zur Änderung bestehender Pläne verpflichtet und im Einzelfall sogar eine Erstplanungspflicht begründet.

Regelungszweck des § 1 Abs. 4 BauGB nach Auffassung BVerwG:

- umfassende Übereinstimmung zwischen der übergeordneten Landesplanung und der gemeindlichen Bauleitplanung gewährleisten.
- Verpflichtung der Gemeinden, bestehende B-Pläne zu ändern oder auch erstmals B-Pläne aufzustellen, wenn ein planerisches Einschreiten zur Umsetzung raumordnungsrechtlicher Zielsetzungen erforderlich ist.

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

7. Bestandsregelung (12 Z):

Für bestehende Einzelhandelsstandorte, die mit dem landesplanerischen Zielen dieses Abschnittes unvereinbar sind, ist abweichend von den Zielen dieses Abschnittes die Darstellung und Festsetzung als Sondergebiete zulässig. Dabei sind die zulässigen Verkaufsflächen und Sortimente entsprechend dem gegebenen Bestandsschutz der vorhandenen Betriebe zu beschränken. Nutzungsänderungen zentrenrelevanter Einzelhandelsbetriebe in nicht zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe sind planerisch zulässig. Ausnahmsweise sind auch geringfügige (maximal aber bis zu einer Größenordnung von 5% der bestehenden Verkaufsfläche) Erweiterungen zulässig, wenn durch den Einzelhandelsbetrieb

- keine wesentliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit Zentraler Orte und*
- keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden zu erwarten sind, sowie*
- auch die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung durch Erweiterungen nicht beeinträchtigt wird.*

Aktueller Entwurf Fortschreibung LEP 2010 - Kapitel Einzelhandel

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Schleswig- Holstein 2030

- Ausblick auf die nächste Bevölkerungsvorausberechnung

3. Planerforum zur Neuaufstellung der Regionalpläne
am 7. Dezember 2015 in Malente



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

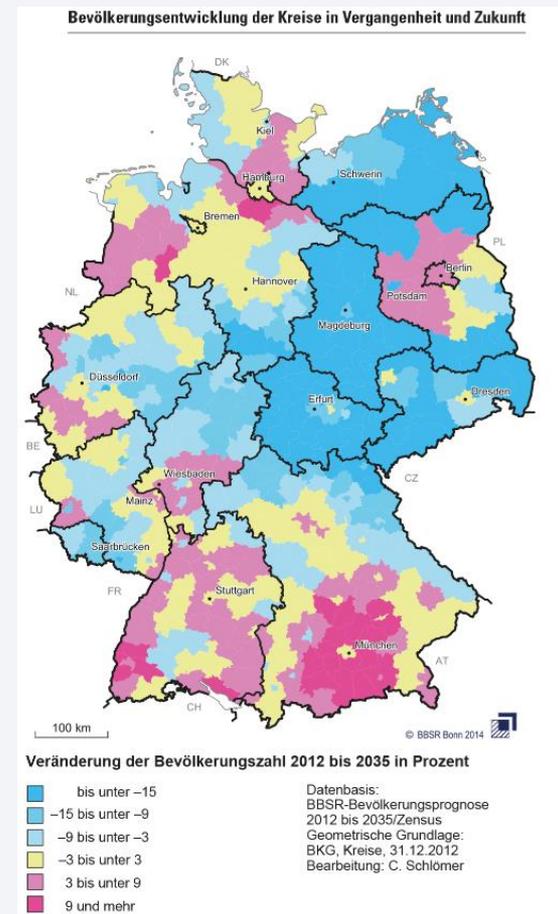
Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030

Neue Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein bis 2030

- wird zurzeit vom Statistikamt Nord und der Landesplanung erarbeitet
- Fertigstellung der Bevölkerungsvorausberechnung sowie der Modellrechnungen zur Haushalts- und Erwerbspersonenentwicklung Ende März 2016
- Kabinettsbefassung voraussichtlich Mai 2016
- anschließend Veröffentlichung der Daten

Raumordnungsprognose des BBSR

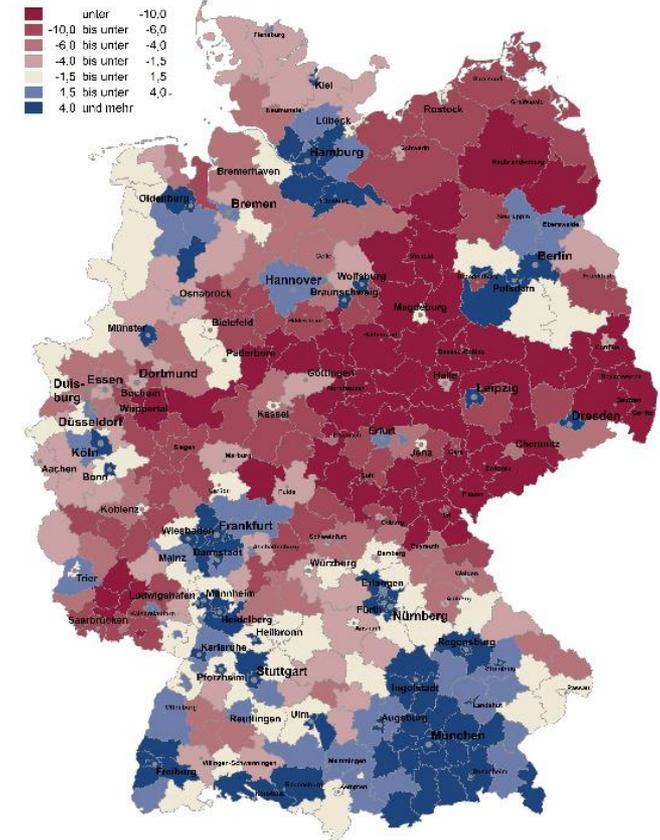
- „Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus“
- Hrsg. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
- veröffentlicht im April/Mai 2015
- Vorausberechnungszeitraum
31.12.2012 bis 31.12.2035
- Durchschnittlicher Wanderungsgewinn
Deutschlands von rund 200.000 Personen jährlich
- Einwohnerzahl SH 2030: 2.810.500



Bertelsmann Stiftung

- Bevölkerungsprognose aus dem Datenportal „Wegweiser Kommunen“ der Bertelsmann Stiftung
- veröffentlicht im Juli 2015
- Vorausberechnungszeitraum 31.12.2012 bis 31.12.2030
- Einwohnerzahl SH 2030: 2.820.000
- Bevölkerungsentwicklung in Städte und Gemeinden ab 5.000 Einwohnern

Bevölkerungsentwicklung 2012 - 2030 (%)
 Kreise und kreisfreie Städte in Deutschland



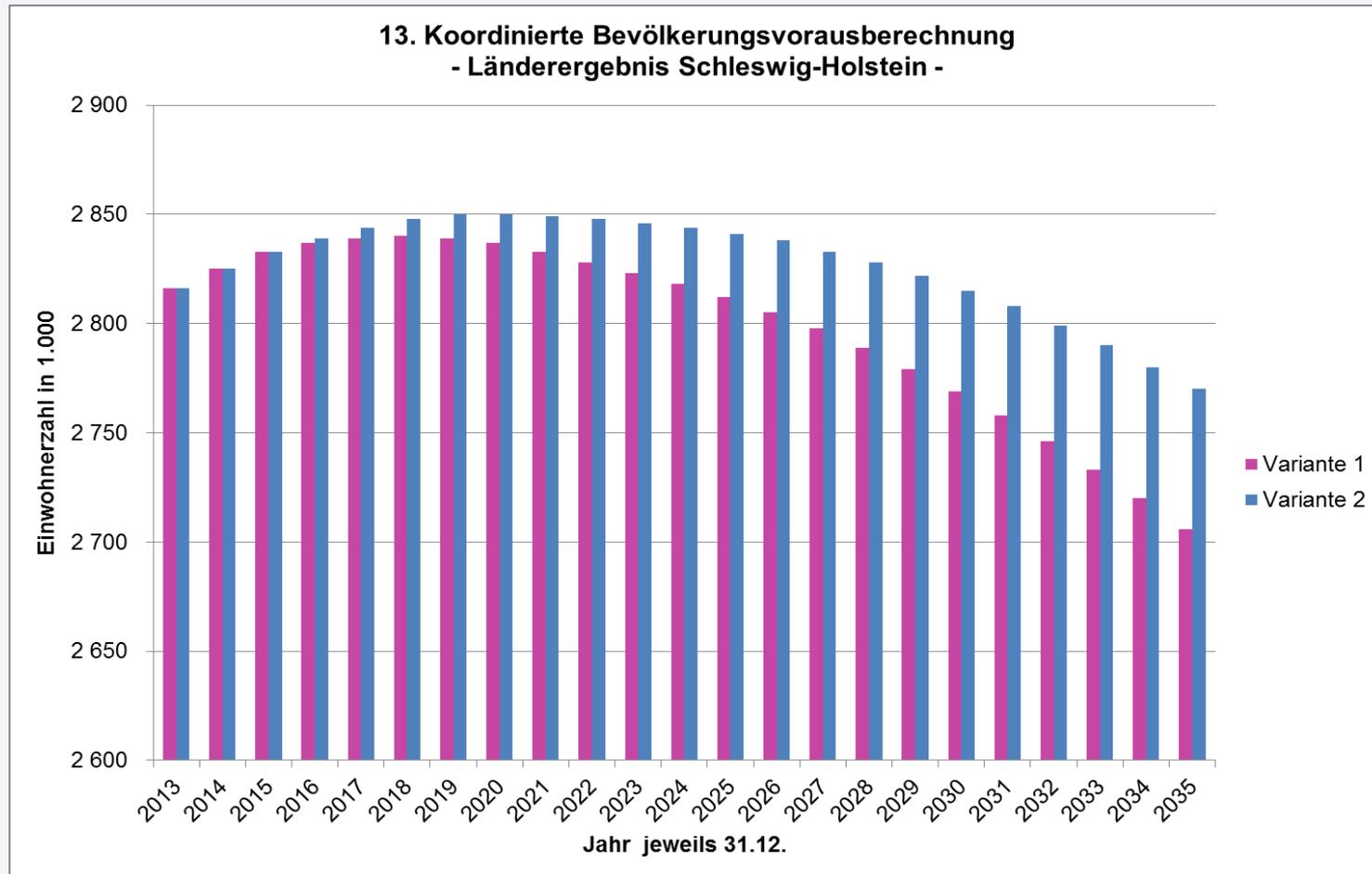
© www.wegweiser-kommune.de

13. KBV

- 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder (13. KBV)
- Bundesergebnis veröffentlicht im April 2015, Länderergebnisse im September 2015
- Vorausberechnungszeitraum 31.12.2013 bis 31.12.2035 bzw. 31.12.2060
- Einwohnerzahl SH 2030
 - **Variante 1:** 2.769.000
Wanderungssaldo Deutschland von rd. 100.000 p.a.
 - **Variante 2:** 2.815.000
Wanderungssaldo Deutschland von rd. 200.000 p.a.



13. KBV – Variantenvergleich



Wanderungsannahmen

- Wanderungssalden gegenüber dem Ausland generell stark schwankend und schwer einschätzbar.
- Aktuelle Wanderungsgewinne gegenüber dem Ausland wurden bei den Prognosen von BBSR, Bertelmann Stiftung und 13. KBV unterschätzt.
- Neue Vorausberechnung für Kreise und kreisfreie Städte in SH kann aktuelle Entwicklung des Jahres 2015 berücksichtigen.
- Annahmen für die Zukunft:
 - bis 2020 hohe, aber zurückgehende Wanderungsgewinne gegenüber dem Ausland
 - ab 2020 Orientierung am langfristigen Durchschnitt

Wohnungsbau für Flüchtlinge



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei

Leitfaden des Innenministeriums

- richtet sich an Kommunen und Investoren
- Enthält planungs- bau- , vergabe- und förderrechtliche Hinweise /Aspekte, die das Bauen von Unterkünften und Wohnungen für Flüchtlinge erleichtern.
- Stand November 2015, permanente Weiterentwicklung geplant
- Im Internet abrufbar unter:
<http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/W/wohnen/fluechtlingswohnen.html>

Aufwachsender Leitfaden zum erleichterten Bauen von Wohnungen und Unterkünften in Schleswig-Holstein

Hinweise zugunsten kurzfristiger und zügiger Planungs- und Umsetzungsszenarien

- planungsrechtliche, baurechtliche, vergaberechtliche, förderrechtliche Aspekte -

Dieser Leitfaden¹ versteht sich als Teil eines aufwachsenden

Dienstleistungspakets für Kommunen und Investoren. Er soll dazu beitragen, dass die Umsetzung von Wohnungsneubau und von Einrichtungen, die der dezentralen Unterbringung von Flüchtlingen und Asylsuchenden² als Erst- oder Gemeinschaftsunterkunft dienen, zügig und effizient gelingt. Zugleich soll er dazu beitragen, die soziale Wohnraumversorgung zu erleichtern. Insbesondere muss auf angespannten Wohnungsmärkten die insgesamt steigende Nachfrage von allen Bürgerinnen und Bürgern des Landes nach bezahlbarem Wohnraum vorwiegend durch schnell realisierbaren und kostengünstigen Wohnungsneubau bedient werden. Dies in Form von Wohnmodellen, in denen soziale und städtebauliche Integration gelingt.

Landesplanerische Ansätze zum Wohnungsbau für Flüchtlinge

Zentrale Orte, Stadtrandkerne und andere Schwerpunkte für den Wohnungsbau

- aufgrund ihrer Infrastruktur besonders gut geeignete Standorte
- für sie gelten keine quantitativen Beschränkungen

Gemeinden mit wohnbaulichem Entwicklungsrahmen

- Nichtanrechnung von neuen kommunalen Unterkünfte (Wohnungen), die der vorübergehenden Unterbringung von Flüchtlingen dienen.
- Wird der Rahmen der wohnbaulichen Entwicklung durch den Bau von Mietwohnungen im (geförderten) Geschosswohnungsbau für einkommensschwache Personengruppen, insbesondere Flüchtlinge überschritten, dann prüft die Landesplanung bei Planungen der Gemeinden im Einzelfall, ob von den Zielen der Raumordnung abgewichen werden kann. Wenn ja, dann erfolgt keine Anrechnung dieser Wohnungen auf den Rahmen.
- Abweichungsmöglichkeiten im Rahmen von interkommunalen Kooperationen nutzen

Wohnbaulicher Entwicklungsrahmen

Anpassung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens

- Überprüfung anhand der Ergebnisse der neuen Bevölkerungs- und Haushaltsvorausberechnung bzw. Wohnungsbedarfsprognose
- Anpassung im Rahmen der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans , bzw. durch vorgezogene Teilfortschreibung

Danke für Ihr Interesse!

Kristina Schuhoff

Staatskanzlei Schleswig-Holstein, Landesplanung

E-Mail: kristina.schuhoff@stk.landsh.de

Telefon: 0431 988-1836

www.landesplanung.schleswig-holstein.de



Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident
Staatskanzlei



Fachbereich: FD 2.5 Kommunalaufsicht
Sachbearbeitung: und Feuerwehrwesen
Telefon: Klaus Behrens
E-Mail: 04331/202-344
klaus.behrens@kreis-rd.de

NIEDERSCHRIFT **-Öffentlicher Teil-**

Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses

Sitzungstermin: Mittwoch, 24.02.2016
Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr
Sitzungsende: 19:50 Uhr
Ort, Raum: Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg,
Kreistagssitzungssaal

Vorsitz

Albrecht , Tim

reguläre Mitglieder

Langer , Klaus

Fandrey , Eike

Kahle , Thomas

Klimach-Dreger , Martin

Koch , Holger Norbert

Kolls , Jens

Scherbarth , Kurt

Sieh-Petersen , Karola

Steckel , Raoul

Entschuldigt

Storch , Susanne

Tretbar-Endres , Martin

Wendel , Ingrid

stellvertretende Mitglieder

Büchert , Peter

Eggert , Wilhelm

Kaufmann , Ralf

Rohwer , Michael

Tank , Manfred

Verwaltung

Breuer , Volker
Eggert , Astrid
Kruse Dr., Martin
Behrens , Klaus

Gäste

Evers , Jörg
Kock , Jutta
Lübke , Jens
Müller , Alexander
Müller , Hans

Politik

Asmussen , Daniela
Clefsen , Lutz
Rösener , Armin

Tagesordnung:

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 20.01.2016
4. Kanaltunnel Rendsburg
Sachstandsbericht durch Herrn Ministerialdirektor Reinhard Klingen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt mit anschließender Aussprache
5. Schülerbeförderung - Sachstand zur Überarbeitung der Schülerbeförderungssatzung VO/2015/582-003
6. Zuschuss für die Schülerbeförderung der freien Schulen VO/2016/777
7. Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung VO/2016/776
8. Maßnahmeplan Barrierefreiheit - Sachstand VO/2014/219-005
9. Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein und Neuaufstellung der Regionalpläne VO/2013/180-002
10. Vortrag zu: Der demografische Wandel - die Herausforderung für den ländlichen Raum in Schleswig-Holstein
11. Verschiedenes

Protokoll:

zu 1 Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 17 Uhr und stellte fest, dass der Ausschuss beschlussfähig sei. Er begrüßte insbesondere Herrn Ministerialdirektor Klingen und Herrn Prof. Dr. Witte, den Kreispräsidenten, die Vertreter der Presse sowie des NDR und Herrn Fröhlich vom Unternehmensverband Nord. Einwendungen gegen Form und Frist der Einladung wurden nicht erhoben.

Der Vorsitzende schlug vor, den Tagesordnungspunkt 8 (Maßnahmeplan Barrierefreiheit) wegen weiterer terminlicher Verpflichtungen von Herrn Müller vorzuziehen und nach dem Tagesordnungspunkt 4 (Kanaltunnel Rendsburg) zu beraten. Der Ausschuss erhob keine Bedenken und beschloss nach der insofern geänderten Tagesordnung zu verfahren.

zu 2 Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Anfragen vor.

zu 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 20.01.2016

Herr Tretbar-Endres wies darauf hin, dass es bei dem TOP 6 zu Punkt 6 (Beförderungszeit) kein Einvernehmen gegeben habe.

Das insofern geänderte Protokoll wurde sodann einstimmig genehmigt.

zu 4 Kanaltunnel Rendsburg Sachstandsbericht durch Herrn Ministerialdirektor Reinhard Klingen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt mit anschließender Aussprache

Herr Klingen drückte zunächst sein Bedauern darüber aus, dass der von ihm im November genannte Fertigstellungstermin (Ende Februar 2016) nicht gehalten werden könne. Schuld seien die bauausführenden Unternehmen. Keines der zu Abnahme anstehenden Gewerke habe abgenommen werden können. Insofern könne er auch keine definitive Aussage zur endgültigen Fertigstellung machen, eine Inbetriebnahme werde aber sicherlich nicht vor dem Sommer 2016 erfolgen. Es würden derzeit alle rechtlichen Möglichkeiten hinsichtlich Sanktionsmaßnahmen, Haftung etc. geprüft. Die Weströhre werde erst dann in Angriff genommen, wenn ein verlässlicher Bauzeitenplan vorliege. Während einer möglichen Baupause garantiere er, dass der Tunnel 4-spurig befahrbar sein werde.

Der Vorsitzende wies in diesem Zusammenhang auf den maroden Zustand der Eiderbrücke im Zuge der B77 hin.

Herr Fröhlich wies auf den im Zeitraum 01.01.2014 bis heute entstandenen Schaden für die Unternehmen im Wirtschaftsraum Rendsburg hin und bezifferte diesen mit rd. 26 Mio. €. Die Nerven der Wirtschaft würden „blank liegen“, auch vor dem Hintergrund der weiteren Problemfälle in der Region (Rader Hochbrücke, Schwebefähre, Rolltreppen im Fußgängertunnel).

Anschließend beantworteten Klingen und Witte Fragen aus der Mitte des Ausschusses.

Unter Bezugnahme auf einen entsprechenden Zeitungsartikel erkundigte sich Herr Eggert nach dem Sachstand wg. der Gieselau-Schleuse.

Herr Witte bestätigte den desolaten Zustand des Bauwerks. Bis April/Mai/Juni erwarte er tiefergehende Erkenntnisse zum aktuellen baulichen Zustand der Schleuse.

Der Vorsitzende dankte Herrn Klingen und Herrn Witte für ihr Erscheinen. Herr Klingen versprach, dass er, sobald es Neuigkeiten zu berichten gebe, wieder im Ausschuss erscheinen werde.

zu 5	Schülerbeförderung - Sachstand zur Überarbeitung der Schülerbeförderungssatzung	VO/2015/582-003
-------------	--	------------------------

Einleitend teilte der Vorsitzende mit, dass jetzt gemeinsame Gespräche mit dem Gemeindefrat, dem Kreispräsidenten und den zuständigen Fraktionssprechern geführt werden sollen.

Anschließend erläuterte Herr Breuer unter Bezugnahme auf die letzte Sitzung die Vorlage und ging dabei auch auf die Priorisierung ein.

Herr Evers kritisierte die geplante Vorgehensweise, weil damit mehrmalige Satzungsänderungen verbunden seien. Auch würde er andere als die in der Tabelle gewählten Prioritäten setzen. So sei den Eltern z. B. die Abschaffung der Elternbeteiligung nicht so wichtig. Die unter den Punkten 4a und 4b genannten Einsparsummen seien für ihn nicht nachvollziehbar. Im Übrigen erschließe sich ihm die Aufnahme der Radfahrentschädigung in das angepasste Tableau vom 08.02.2016 nicht. Außerdem fehle ein konkretisierender Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen.

Es bestand Einvernehmen, dass die unter den Prioritäten 1 und 2 genannten Maßnahmen nunmehr kurzfristig umgesetzt werden können. Eine Umsetzung der übrigen Maßnahmen soll zum Schuljahr 2017/2018 erfolgen.

zu 6	Zuschuss für die Schülerbeförderung der freien Schulen	VO/2016/777
-------------	---	--------------------

Herr Breuer verwies auf die Vorlage und die Anforderungen des Rechnungsprüfungsamtes hinsichtlich der Verwendungsnachweise. Die freie Schule Eckernförde habe zwischenzeitlich einen Verwendungsnachweis vorgelegt und die Privatschule Mittelholstein habe die erhaltenen Mittel (40 T€) zurückerstattet.

Der Vorsitzende teilte mit, dass in der März Sitzung weiter dazu berichtet werde.

zu 7	Änderung der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung	VO/2016/776
-------------	--	--------------------

Der Vorsitzende schlug vor, den Beschlussvorschlag wie folgt zu ergänzen:

Zusätzliche Änderungen der Satzung bzgl. der vom Kreistag in Auftrag gegebenen Bereiche werden erst nach weiterer inhaltlicher Beratung und Abstimmung mit den Elternbeiräten und dem Gemeinde- und Städtetag zum Schuljahreswechsel 2017/2018 erfolgen.

Der Ausschuss fasste sodann einstimmig den folgenden Beschluss:

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Kreistag zu empfehlen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung entsprechend der in der Anlage beigefügten 2. Änderungssatzung anzupassen. Zusätzliche Änderungen der Satzung bzgl. der vom Kreistag in Auftrag gegebenen Bereiche werden erst nach weiterer inhaltlicher Beratung und Abstimmung mit den Elternbeiräten und dem Gemeinde- und Städtetag zum Schuljahreswechsel 2017/2018 erfolgen

zu 8	Maßnahmeplan Barrierefreiheit - Sachstand	VO/2014/219-005
-------------	--	------------------------

Herr Müller berichtete ergänzend zur Vorlage.

Er kündigte gemeinsame Besuche bei den Ämtern und Gemeinden an, um dort über die Haltestellen zu sprechen. Mit den Verkehrsunternehmen sollen Gespräche wg. der eingesetzten Fahrzeuge geführt werden.

Anschließend beantworteten Herr Dr. Kruse und Herr Müller Fragen aus der Mitte des Ausschusses.

zu 9	Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein und Neuaufstellung der Regionalpläne	VO/2013/180-002
-------------	---	------------------------

Herr Breuer gab ergänzende Erläuterungen zur Vorlage und beantwortete Fragen aus der Mitte des Ausschusses sowie anwesender Bürger.

In diesem Zusammenhang wies er nochmals auf die Regionalveranstaltung der Landesplanung zum Thema Windenergie am 15. März 2016 in der Nordmarkhalle hin.

zu 10	Vortrag zu: Der demografische Wandel - die Herausforderung für den ländlichen Raum in Schleswig-Holstein	
--------------	---	--

Frau Eggert präsentierte den Vortrag zum demographischen Wandel und die damit verbundenen Herausforderungen für den ländlichen Raum.
Der Vortrag wird unter diesem Tagesordnungspunkt in Allris bereitgestellt.

zu 11 Verschiedenes

Der Vorsitzende schlug vor, die nächste Sitzung im März im Gründerzentrum in Hohenwestedt abzuhalten. Dagegen wurden keine Einwendungen erhoben.

Herr Dr. Kruse nahm Bezug auf die Nachfrage von Herrn Tretbar-Endres zu den seines Erachtens überfüllten Morgenzügen am Bahnhof Rensburg. Nach den hier vorliegenden Informationen seien die Züge zwar voll, aber nicht überfüllt. Es werde aber weiter geprüft.