



Mitteilungsvorlage Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Vorlage-Nr:	VO/2016/980-003
	Status:	öffentlich
	Datum:	09.04.2018
	Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in:	Nevermann, Malte
Mitwirkend:	öffentliche Mitteilungsvorlage	
Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde: Vorstellung des Zwischenberichtes		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 24.11.2016 (VO/2016/980-001) sprach sich der Ausschuss einstimmig für die Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes aus. Der Planungsprozess hinsichtlich der Umsetzung dieser Aufgabe wurde im vergangenen Jahr abgeschlossen und das Planungskonsortium hat seine Arbeit aufgenommen. Inzwischen wurde der Zwischenbericht fertig gestellt, welcher der Vorlage als Anlage beigefügt ist. Der Gutachter wird hierzu ergänzend im Ausschuss bericht erstatten.

Im Zwischenbericht werden die wesentlichen bisher erfolgten Arbeitsschritte dargestellt, dazu zählen:

- ▶ Modellierung und Analyse der heutigen Verkehrsverhältnisse
- ▶ Ermittlung von Potentialen
- ▶ Netzkonzeption und –planung
- ▶ Beteiligung der Öffentlichkeit
- ▶ Projektsteuerung und –leitung

Im weiteren Verlauf des zweiten und dritten Quartals erfolgen die weitere genaue Detailplanung und die Erstellung der Fahrpläne, sowie die

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Weiterhin werden durchgehend über die verschiedenen Beteiligungsformate, wie zwei weitere Lenkungsreise und die Bereisung der einzelnen Ämter, die Akteure mit eingebunden. Im vierten Quartal dieses Jahres ist das Projektende vorgesehen. Im Ergebnis soll ein zeitgemäßes neues Busnetz für den Kreis Rendsburg-Eckernförde feststehen. Mittels der Inhalte des Konzeptes kann die Vorabbekanntmachung für die Ausschreibung des Überlandverkehrs für das Jahr 2021 erarbeitet und veröffentlicht werden und die weitere Zukunft des ÖPNV auf dem Kreisgebiet gestaltet annehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Zwischenbericht und Anlagen



Erstellung eines ÖPNV-Konzepts für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

— ZWISCHENBERICHT (Stand: 04.04.2018) —

an

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachdienst 5.3 — Regionalentwicklung
z.Hd. Herrn Nevermann
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

vorgelegt am 04.04.2018 vom Auftragnehmer, bestehend aus

Interlink GmbH

Wallstraße 58
10179 Berlin
mail@interlink-verkehr.de

und

Fahrplangesellschaft B&B mbH

Poetenweg 5
08606 Oelsnitz/Vogtl.
post@fahrplangesellschaft.de

mit Beteiligung der Unterauftragnehmer

BfV Büro für Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Gerd Köser
Tibarg 31
22459 Hamburg
gerd.koeser@bfv-koeser.de

sowie

spitzenkraft.berlin

Dipl.-Geogr. Johannes P. Reimann
EINZELUNTERNEHMEN
Genter Straße 11
13353 Berlin
nachricht@spitzenkraft.berlin

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
EINLEITUNG	8
Anlass und Ausgangslage.....	9
Beauftragung.....	10
Stand des Projekts	10
ARBEITSPROZESS	11
Bearbeitung der Arbeitspakete	11
Projektteam	12
Abstimmung zwischen den Terminen	12
Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern	12
ZWISCHENERGEBNISSE	13
AP I: Analyse und Datenaufnahme	13
AP I.1: Ermittlung sowie textliche und grafische Aufbereitung der untersuchungsrelevanten Inhalte	13
AP I.2: Integration der Grundlagen aus Kapitel 9.4 der Ausschreibung	20
AP I.3: Ermittlung und Darstellung von Raumstrukturen und Verkehrserzeugern	45
AP I.4: Aufbereitung und Darstellung des aktuellen Verkehrsangebots	68
AP I.5: Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots inkl. Mängelanalyse sowie Handlungsbedarfen	89
AP I.6: Fachexkursion.....	92
AP II: Netzkonzeption.....	96
AP II.1: Definition Angebotsstandards	97
AP II.2: Definition von Hauptachsen und Verkehrsknoten.....	99

AP II.3: Entwicklung eines hierarchischen Busnetzes mit Anschlüssen zum SPNV und Produktdifferenzierung	101
AP II.4: Ermittlung der Verkehrsbedarfe	102
AP IV: Beteiligung	106
AP IV.1: Lenkungskreis	106
AP IV.2: Bürgerworkshops.....	109
Beteiligung der örtlichen Ebene	109
Präsentation auf einem Aktionstag	113
AP V: Dokumentation der Arbeitsergebnisse	114
AP V.1: Berichtswesen	114
Weitere Materialien.....	114
AUSBLICK	115
Öffentliche Präsentation.....	115
Fachexkursion.....	115
Hierarchiestufen Netz und Fahrplanung.....	115
ANLAGEN	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wege der Integration der Grundlagendokumente in das ÖPNV-Konzept.....	21
Tabelle 2:	Bezugsräume der Grundlagendokumente.....	22
Tabelle 3:	Typen von Aussagen mit Relevanz für das ÖPNV-Konzept	22
Tabelle 4:	Steckbrief Inhaltsknoten 1000: ›Interessen‹	23
Tabelle 5:	Steckbrief Inhaltsknoten 1100: ›Zuständige‹	24
Tabelle 6:	Steckbrief Inhaltsknoten 1200: ›Interessenträger‹	25
Tabelle 7:	Steckbrief Inhaltsknoten 1300: ›Profiteure‹	26
Tabelle 8:	Steckbrief Inhaltsknoten 1400: ›Nutzungspotenziale‹.....	26
Tabelle 9:	Steckbrief Inhaltsknoten 2000: ›System‹.....	28
Tabelle 10:	Steckbrief Inhaltsknoten 2100: ›Netz‹	29
Tabelle 11:	Steckbrief Inhaltsknoten 2200: ›Takt‹.....	33
Tabelle 12:	Steckbrief Inhaltsknoten 3200: ›Betriebsformen‹.....	34
Tabelle 13:	Steckbrief Inhaltsknoten 3300: ›Fahrzeuge‹.....	36

Tabelle 14:	Steckbrief Inhaltsknoten 3400: ›Straßenverkehr‹	37
Tabelle 15:	Steckbrief Inhaltsknoten 3500: ›Informationen‹	38
Tabelle 16:	Steckbrief Inhaltsknoten 4000: ›Marktauftritt‹	38
Tabelle 17:	Steckbrief Inhaltsknoten 4100: ›Marke‹	39
Tabelle 18:	Steckbrief Inhaltsknoten 4200: ›Produkte‹	40
Tabelle 19:	Steckbrief Inhaltsknoten 4300: ›Tarife‹	40
Tabelle 20:	Steckbrief Inhaltsknoten 4400: ›Präsentation‹	41
Tabelle 21:	Steckbrief Inhaltsknoten 4500: ›Vertrieb‹	42
Tabelle 22:	Steckbrief Inhaltsknoten 4600: ›Mobilitätsmanagement‹	42
Tabelle 23:	Steckbrief Inhaltsknoten 5000: ›Wert‹	43
Tabelle 24:	Steckbrief Inhaltsknoten 5100: ›Angebot‹	43
Tabelle 25:	Steckbrief Inhaltsknoten 5200: ›Nachfrage‹	44
Tabelle 26:	Geplanter Exkursionsverlauf	94
Tabelle 27:	Exkursionsstopps und ihre thematischen Schwerpunkte, Stand: März 208	95
Tabelle 28:	Mögliche Standards für den qualifizierten Regionalverkehr	97
Tabelle 29:	Mögliche Standards für den qualifizierten Zubringer- bzw. Ergänzungsverkehr	98
Tabelle 30:	Mögliche Standards für sonstigen Linienverkehr	98
Tabelle 31:	Anzahl der Fahrgäste auf den Autokraft-Linien, Fahrkartenauswertung	103
Tabelle 32:	Verwaltungsgemeinschaften im Kreis Rendsburg-Eckernförde .	110
Tabelle 33:	Abstimmungsbedarf mit der örtlichen Ebene	110
Tabelle 34:	Schulträger im Kreis Rendsburg-Eckernförde, laut Schulentwicklungsplan	111
Tabelle 35:	Termine mit der örtlichen Ebene, Stand 15.03.2018	112
Tabelle 36:	Mögliche Struktur einer Inventurliste für weitere Materialien	114

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Strukturbaum, erste und zweite Ebene	15
Abbildung 2:	Knoten 1000 — Interessen	16
Abbildung 3:	Knoten 2000 — System	17
Abbildung 4:	Knoten 3000 — Betrieb	18
Abbildung 5:	Knoten 4000 — Marktauftritt	19
Abbildung 6:	Knoten 5000 — Wert	20
Abbildung 7:	Straßennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde	47
Abbildung 8:	Einwohner im Kreis Rendsburg-Eckernförde	49

Abbildung 9: Fahrschüler pro Wohnort, nördlicher Teil des Kreises	51
Abbildung 10: Fahrschüler pro Wohnort, südlicher Teil des Kreises	52
Abbildung 11: Fahrschüler pro Schulort, nördlicher Teil des Kreises	53
Abbildung 12: Fahrschüler pro Schulort, südlicher Teil des Kreises.....	54
Abbildung 13: Verkehrsbeziehungen von Schülern je Schulform, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), nördlicher Teil des Kreises.....	55
Abbildung 14: Verkehrsbeziehungen von Schülern je Schulform, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), südlicher Teil des Kreises	56
Abbildung 15: Verkehrsströme aller Fahrschüler nach Summe, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), nördlicher Teil des Kreises.....	57
Abbildung 16: Verkehrsströme aller Fahrschüler nach Summe, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), südlicher Teil des Kreises	58
Abbildung 17: Verkehrsumlegung Schülermatrices pro Schulform vom Wohnort zur Schule, nördlicher Teil des Kreises	60
Abbildung 18: Verkehrsumlegung Schülermatrices pro Schulform vom Wohnort zur Schule, südlicher Teil des Kreises.....	61
Abbildung 19: Verkehrsumlegung Schülermatrices pro Schulform vom Wohnort zur Schule, Auszug Molfsee, südlicher Teil	62
Abbildung 20: Pendlermatrix.....	64
Abbildung 21: Verkehrsumlegung Pendlermatrix	65
Abbildung 22: ÖV-Matrix aus dem Verkehrsmodell der KielRegion	66
Abbildung 23: Verkehrsumlegung ÖV-Matrix aus dem Verkehrsmodell der KielRegion	67
Abbildung 24: Haltestelleneinzugsbereiche, Nord.....	69
Abbildung 25: Haltestelleneinzugsbereiche, Ost.....	70
Abbildung 26: Haltestelleneinzugsbereiche, Südost	71
Abbildung 27: Haltestelleneinzugsbereiche, Südsüdost.....	72
Abbildung 28: Haltestelleneinzugsbereiche, Südsüdwest	73
Abbildung 29: Haltestelleneinzugsbereiche, Südwest.....	74
Abbildung 30: Haltestelleneinzugsbereiche, Nordwest	75
Abbildung 31: Fahrtenhäufigkeit pro Tag Bahn.....	77
Abbildung 32: Fahrtenhäufigkeit pro Tag Stadtverkehre	78
Abbildung 33: Fahrtenhäufigkeit pro Schultag Bus ohne Stadtverkehre.....	79
Abbildung 34: Fahrtenhäufigkeit pro Ferientag Bus ohne Stadtverkehre	80
Abbildung 35: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 3:00 und 6:00 Uhr.....	81
Abbildung 36: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 6:00 und 9:00 Uhr.....	82

Abbildung 37: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 9:00 und 12:00 Uhr.....	83
Abbildung 38: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 12:00 und 15:00 Uhr.....	84
Abbildung 39: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 15:00 und 18:00 Uhr.....	85
Abbildung 40: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 18:00 und 21:00 Uhr.....	86
Abbildung 41: Fahrtenhäufigkeit an Samstagen Bus ohne Stadtverkehre.....	87
Abbildung 42: Fahrtenhäufigkeit an Sonntagen Bus ohne Stadtverkehre	88
Abbildung 43: Aktuelles Linienangebot, nördlicher Teil des Kreises	90
Abbildung 44: Aktuelles Linienangebot, südlicher Teil des Kreises	91
Abbildung 45: Geplante Exkursionsroute.....	93
Abbildung 46: Vorläufiger ITF-Plan, Stand 01.03.2018	100
Abbildung 47: Vorläufiger Linienplan, Stand 01.03.2018.....	101
Abbildung 48: Geschätzte ÖV-Nachfrage aus 10 Prozent der Pendler-Matrix..	105

EINLEITUNG

Die Zahl der Menschen, die aufgrund sinkender Einkommen oder gesundheitlicher Einschränkungen wesentlich auf Bus und Bahn angewiesen sind, steigt stetig — und gleichzeitig geht in ländlichen Regionen das Angebot zurück. Die Gefahr der räumlichen und gesellschaftlichen Exklusion wächst. Dabei liegt der Schlüssel zur Problemlösung genau in der umgekehrten Richtung: Mit dem Erhalt und der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) über den Schülerverkehr hinaus ließe sich die Erreichbarkeit von Einrichtungen verbessern, Versorgung sicherstellen, gesellschaftliche Teilhabe gewährleisten und damit insgesamt die Lebensqualität in ländlichen Regionen erhöhen. Mehr noch: Der ÖPNV verfügt als einziges Verkehrssystem über das Potenzial, künftig eine dem Automobilverkehr vergleichbare Mobilität zu bieten, bei einem Bruchteil der gesellschaftlichen Kosten und umweltbezogenen Schäden. Im Übrigen bildet ein gutes Mobilitätsangebot für junge Menschen den Haltefaktor Nummer zwei, direkt nach dem Angebot an Arbeitsplätzen.

Aktuell ist der Öffentliche Verkehr in den meisten ländlichen Regionen jedoch (noch) nicht in der Lage, diese Schlüsselrolle auszufüllen. Jahrzehntlang standen Material- und Infrastrukturförderung mit öffentlichen Mitteln im Fokus der Anstrengungen. Starre Strukturen — wie etwa unflexible Fuhrparks und überdimensionierte Verkehrsanlagen — lassen den Betrieb mit abnehmender Fahrgastzahl immer unwirtschaftlicher werden. Der Bedarf an öffentlichen Zuschüssen übersteigt jedwede kommunale Leistungsfähigkeit. Klar, dass Abbau und Reduzierung die erste Wahl bilden. Das aber verschlechtert die Mobilität der Menschen und die Erreichbarkeit von Einrichtungen, mindert die Lebensqualität und sorgt so für anhaltende Abwanderung junger Menschen, denen dadurch gar nichts anderes mehr übrig bleibt.

Diese Abwärtsspirale kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen besser durch ein gutes öffentliches Mobilitätsangebot durchbrochen werden. Mehrere ländliche Kommunen haben das bereits erkannt und als Reaktion darauf so genannte ›bedarfsgesteuerte‹ Angebote eingeführt, also beispielsweise Bürgerbus, Rufbus und Anrufsammeltaxi. Das hilft aber nur mäßig weiter, denn der flexible Betrieb erzeugt höheren Aufwand und gleichzeitig müssen die Fahrgäste Komforteinbußen hinnehmen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in ländlichen Regionen werden — wenn sie sich nicht einem Spar- und Streichungsdiktat beugen wollen — nicht umhin kommen, die gesamte Bandbreite der Innovationen im Öffentlichen

Verkehr einzusetzen. Dazu gehören Verbesserungen an Fahrzeugen und Verkehrsanlagen — z. B. breite Türen, barrierefreie Zuwege und Einstiege, flexible Fahrzeuggrößen — genauso wie im Servicebereich — etwa personalbediente Info- und Ticketschalter, multifunktionale Mobilitätszentralen und flexibel einsetzbares Fahrpersonal. Vor allem aber: ein leistungsfähiges Busliniensystem aus sinnvollen Linien, Knoten und Takten. Ziel muss es sein, weit über den Schülerverkehr hinaus neue Kundengruppen zu gewinnen und zu binden. Die Chancen waren nie größer, denn individuelle Automobilität wird zukünftig immer teurer; die Konkurrenz schmilzt dahin.

Anlass und Ausgangslage

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde möchte sein ÖPNV-Angebot grundlegend überarbeiten lassen. Im Gegensatz zu den in den vergangenen zwanzig Jahren stets nur inkrementell vorgenommenen Veränderungen strebt der Auftraggeber diesmal nach einem von Grund auf neu entworfenen Konzept. Er hält dies für notwendig und angemessen, um die selbst festgestellten, umfangreichen Schwächen abzubauen und die folgenden Ziele und Effekte zu erreichen:

- Attraktivität, einfache Zugänglichkeit und verständliche Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV in allen Teilen des Kreises im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel erhöhen,
- Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen (Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz) und weiterer Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie im Interesse einer erhöhten Verkehrssicherheit,
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf Schülerbeförderung und touristische Belange,
- Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger (einschließlich alternativer Bedienformen) durch Verknüpfung und Vernetzung und Gewährleistung abgestimmter Umsteigebeziehungen; anzustreben ist ein Fahrplan nach dem ITF-Konzept im Kreisgebiet,
- Stärkung der Zubringerfunktion zum SPNV und systematische Verknüpfung zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus,
- Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum / Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Beauftragung

Auf eine öffentliche Ausschreibung durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst 5.3 — Regionalentwicklung, vom 15.05.2017 reichten die Interlink GmbH und die Fahrplangesellschaft B&B mbH als Bietergemeinschaft unter Beteiligung der Unterauftragnehmer BfV Büro für Verkehrsplanung und spitzenkraft.berlin am 03.07.2017 ein Angebot ein. Als Ergebnis des Verfahrens erhielten sie vom Auftraggeber den Zuschlag für das Projekt (Mitteilung vom 24.07.2017). Das Auftaktgespräch fand am 30.08.2017 in Rendsburg statt.

Stand des Projekts

Zum Zeitpunkt der Vorlage des Berichts existiert ein Netzkonzept nach dem ITF-Prinzip, mit Knoten und ersten Linienpräferenzen. Um auch vor Ort eine optimale Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse durch das neue Regionalbusnetz zu gewährleisten, wird der Netzentwurf aktuell (März und April 2018) mit den Vertretern der örtlichen Ebene (Ämter und Amtsfreie Gemeinden) diskutiert. Hinweise und Ergänzungen werden aufgenommen und, nach Möglichkeit, verarbeitet. Dennoch wird auch die Feinplanung bereits unmittelbar nach Vorlage des Zwischenberichts beginnen, um mit Blick auf das Projektende im Oktober 2018 keinen Verzug entstehen zu lassen.

Der Lenkungskreis hat bislang zwei Mal getagt. Die noch geplanten zwei Sitzungen — im Juni und im Oktober 2018 — können nach jetzigem Stand fristgerecht stattfinden. Das Projektteam setzt sich — mit Ausnahme von Urlaubszeiten — einmal monatlich zusammen.

Im Laufe der Arbeiten sind durch den Auftraggeber Wünsche nach der Erbringung zusätzlicher Aufgaben durch den Auftragnehmer geäußert worden. Diese betreffen

- die Abstimmung der Planungen mit benachbarten Aufgabenträgern,
- die Abstimmung der Planungen mit der örtlichen Ebene, über den Lenkungskreis hinaus,
- die Information/Beteiligung der Öffentlichkeit mittels Infostand im Rahmen eines Aktionstages.

Der Auftragnehmer ist darauf jeweils eingegangen. Ausführungen dazu finden sich in den entsprechenden Kapiteln.

ARBEITSPROZESS

Die folgenden Abschnitte erläutern die Arbeitsweise im Projekt, bevor im folgenden Kapitel die bisher erreichten Ergebnisse dargestellt werden.

Bearbeitung der Arbeitspakete

Der Auftragnehmer verfügt über vielfältige personelle Ressourcen und demzufolge ein breit aufgestelltes Spektrum an Kompetenzen. Dadurch ist die parallele Bearbeitung mehrerer Stränge möglich.

Die **Modellierung und Analyse der heutigen Verkehrsverhältnisse** beschäftigt in erster Linie das Büro für Verkehrsplanung. Hier haben sich Verzögerungen gegenüber dem Projektzeitplan ergeben, weil das zur Verfügung gestellte Verkehrsmodell nicht vollständig und umfangreiche Überprüfungen, Nacharbeiten und Aktualisierungen erforderte. Mit aktuellem Stand ist das Modell nun arbeitsfähig; Auswertungen finden sich im Abschnitt AP I.4: Aufbereitung und Darstellung des aktuellen Verkehrsangebots.

Hinsichtlich der **Netzkonzeption und -planung**, also der Kernaufgabe des Projekts, treibt die Fahrplangesellschaft B&B mbH die Arbeiten konstant voran. Auf der Grundlage erster Überlegungen zu den möglichen Hauptachsen eines neuen regionalen Busliniennetzes, die sich im Masterplan Mobilität der KielRegion finden, und ausgehend von den gemeinsam mit dem Auftraggeber festgelegten Bedienungsstandards (Abschnitt AP II.1: Definition Angebotsstandards) hat sie Knoten identifiziert, Knotenzeiten bestimmt und erste Linien skizziert. Ausführungen dazu finden sich im Abschnitt AP II.2: Definition von Hauptachsen und Verkehrsknoten.

Die **Beteiligung der Öffentlichkeit** ist ebenfalls in vollem Gange, vorrangig konzipiert durch spitzenkraft.berlin, einmal in Form des Lenkungskreises (siehe Abschnitt AP IV.1: Lenkungskreis) sowie im Rahmen von Abstimmungsgesprächen mit Ämtern und amtsfreien Gemeinden (siehe Abschnitt Beteiligung der örtlichen Ebene) und schließlich mittels Präsentation gegenüber der Öffentlichkeit (siehe Abschnitt Präsentation auf einem Aktionstag).

Mit der **Projektsteuerung und -leitung** ist vonseiten des Auftragnehmers die Interlink GmbH betraut. Sie gewährleistet eine ständige Kommunikation mit dem Auftraggeber, die Synchronisation aller Arbeiten innerhalb des Auftragnehmer-Teams, eine Dokumentation aller Absprachen sowie die pünktliche Abrechnung.

Projektteam

Als steuerndes Abstimmungsinstrument zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer tritt das Projektteam — mit Ausnahme von Urlaubszeiten — einmal im Monat persönlich zusammen. Hierzu gehören:

- mehrere Vertreter des Kreises Rendsburg-Eckernförde, üblicherweise der Fachdienst 5.3 — Regionalentwicklung, der Demografiebeauftragte sowie weitere Personen
- ein Vertreter der KielRegion
- ein Vertreter des Verkehrsverbunds NAH.SH
- Vertreter des Auftragnehmers

Das Projektteam tauscht Daten und aktuelle Informationen aus, diskutiert und beantwortet Fragen, die sich aus der Bearbeitung ergeben, bewertet verschiedenen Vorgehensweisen, trifft Entscheidungen für die Weiterarbeit und hält strategische Vorausschau auf wichtige kommende Meilensteine. Die Protokolle der ersten vier Sitzungen des Projektteams finden sich in Anlage 1 (a-d).

Abstimmung zwischen den Terminen

Insbesondere die Projektleitung hält einen Kommunikationskanal zum Auftraggeber beständig offen. Dazu zählen Telefonate, regelmäßig oder nach Bedarf, sowie Korrespondenzen via E-Mail. Nur bei Bedarf und höchstens vereinzelt treten auch andere Personen vonseiten des Auftragnehmers mit dem Auftraggeber in Kontakt.

Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern

Bereits mit Projektbeginn wurde im Projektteam der Bedarf festgestellt, im Interesse der Reduzierung von Systembrüchen an den Kreisgrenzen, mithin also im Sinne einer möglichst großen Kompatibilität des neuen regionalen Busliniennetzes mit den Busverkehrsangeboten der umgebenden Aufgabenträger — Kreise Dithmarschen, Plön, Schleswig-Flensburg, Segeberg und Steinburg sowie kreisfreie Städte Kiel und Neumünster — Abstimmungen mit diesen durchzuführen. Hierzu hat der Auftragnehmer diverse Aspekte zur Abstimmung herausgearbeitet und pflegt diese Liste fortlaufend. Die Verständigung an sich übernimmt der Auftraggeber in Eigenregie. Die Liste der Abstimmungsbedarfe findet sich in Anlage 3.

ZWISCHENERGEBNISSE

Dieses Kapitel gibt Auskunft über die bislang erarbeiteten Pläne, Festlegungen und Erkenntnisse. Es orientiert sich an der Struktur der Arbeitspakete in der Leistungsbeschreibung sowie im Angebot des Auftragnehmers. Arbeiten, die im Verlaufe des Projekts als zusätzlich notwendig identifiziert und ausgelöst wurden, sind als solche gekennzeichnet.

AP I: Analyse und Datenaufnahme

Die Bestandsaufnahme ist der Beginn jeder Analyse. Im ersten Arbeitspaket des Projekts geht es deshalb darum, alle vorhandenen Informationen über das Untersuchungsgebiet, das System ÖPNV im Untersuchungsgebiet, die andernorts bereits durchgeführten Analysen und Ergebnisse dazu sowie die Handlungs- und Optimierungsbedarfe in Abhängigkeit vom Siedlungs- und Mobilitätsgeschehen im Untersuchungsgebiet zutage zu fördern.

AP I.1: ERMITTLUNG SOWIE TEXTLICHE UND GRAFISCHE AUFBEREITUNG DER UNTERSUCHUNGSRELEVANTEN INHALTE

Beim Öffentlichen Personennahverkehr handelt es sich zwar nicht um ein geschlossenes, aber um ein zumindest gut abgrenzbares System mit Potenzial zu hoher Komplexität. Je nach Größe des Bezugsraums und nach beabsichtigter Fertigungstiefe sind weniger oder mehr Elemente des Systems zu betrachten. Entscheidend ist dabei einerseits die Menge der zu bearbeitenden Inhalte. Andererseits gilt es vor allem, Vollständigkeit herzustellen. Aspekte des ÖPNV, die nicht von Anfang an während der Analysen und Planungen berücksichtigt werden, lassen sich später nur noch unter erhöhtem Aufwand oder mit eingeschränkter Passfähigkeit ergänzen.

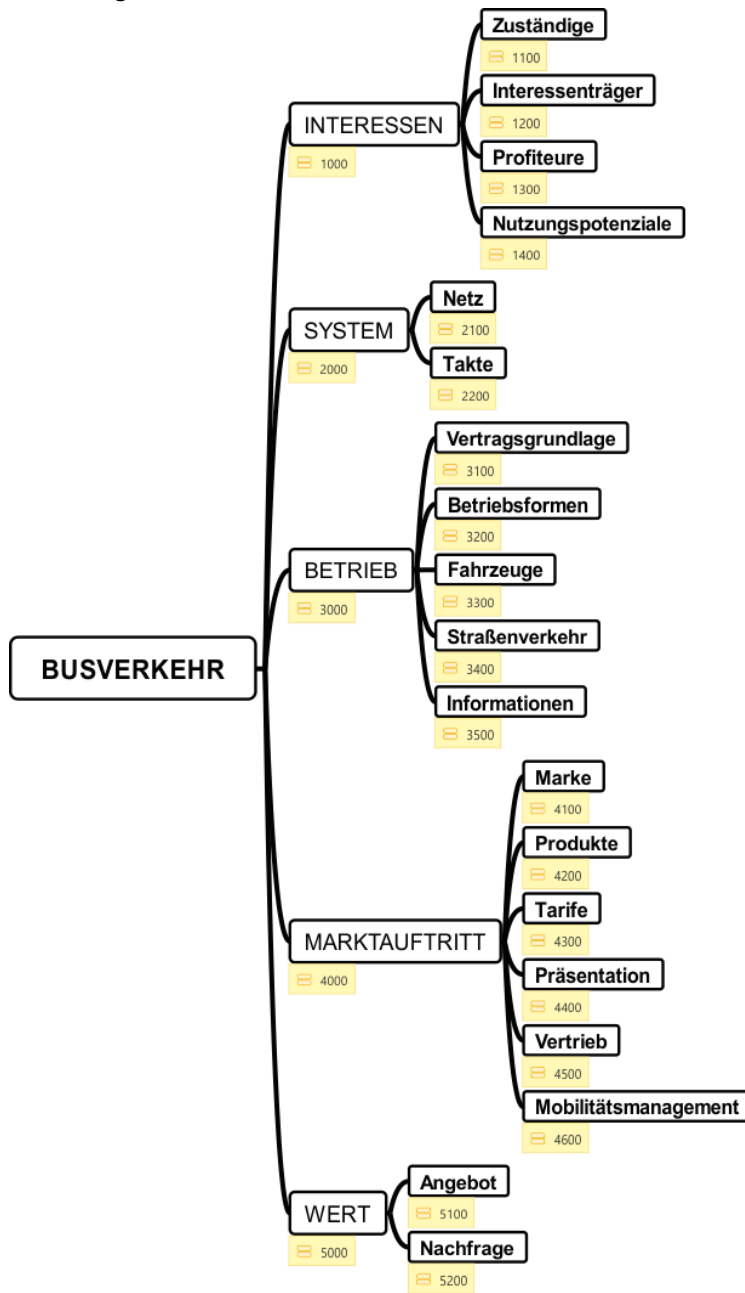
Strukturbaum

Dieses erste Teil-Arbeitspaket dient deshalb dazu, noch vor jeglichem Eingriff eine Inventur der Inhalte des Projekts durchzuführen. Zu diesem haben wir zunächst einen Strukturbaum (>Inhaltsverzeichnis<) entwickelt, der sich der Analyse- und Planungsaufgabe aus unserer Fachkunde und jahrelangen Erfahrung heraus nähert. Er listet allgemein relevante Bestandteile der ÖPNV-Planung auf und ist deshalb zunächst generisch für theoretisch alle Planungsräume anwendbar. Anhand

der für das vorliegende Projekt vom Auftraggeber als relevant bezeichneten Dokumente, deren Inhalte einzubeziehen waren, wurde er speziell für das Untersuchungsgebiet Rendsburg-Eckernförde spezifiziert und validiert.

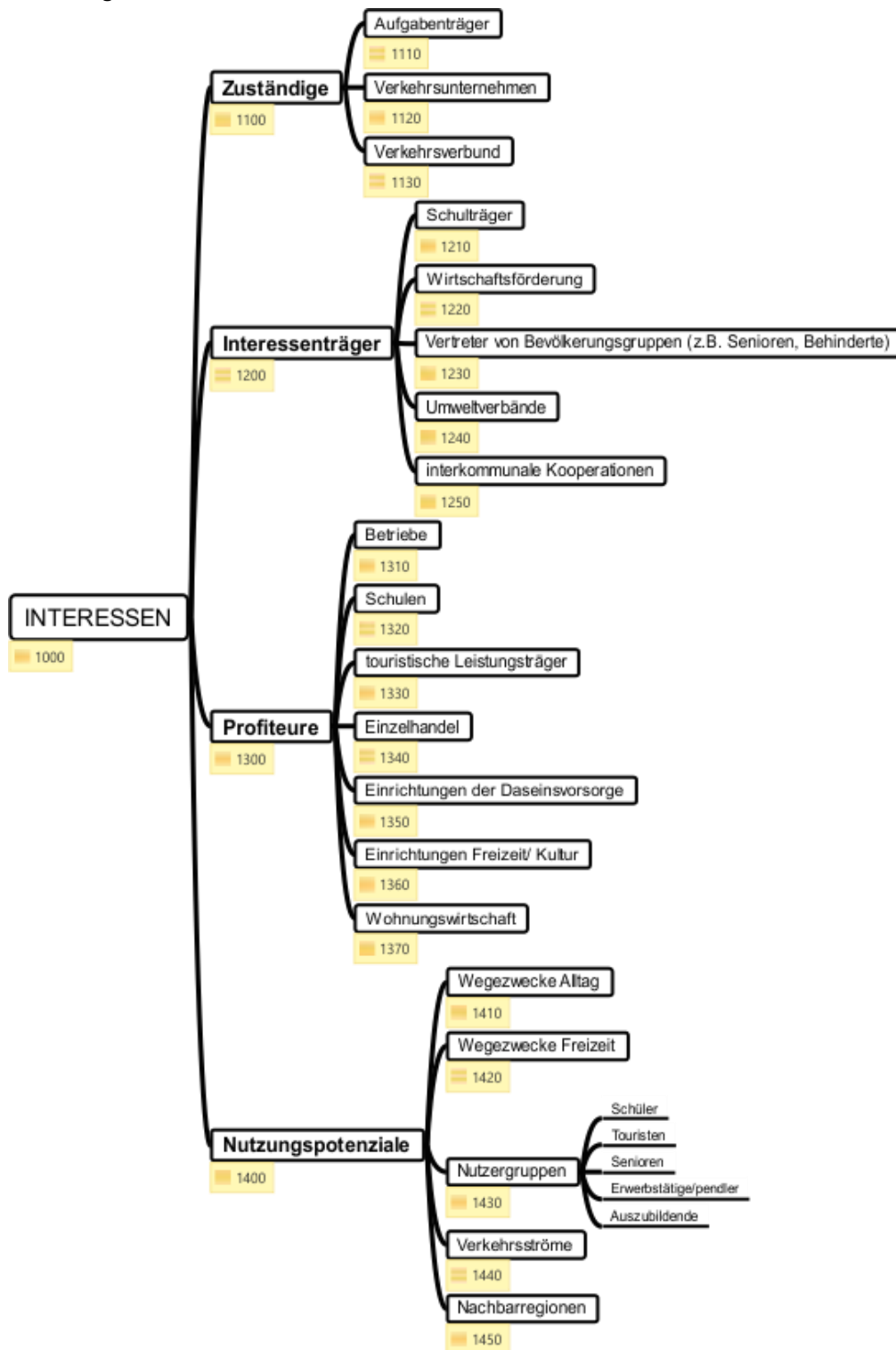
Jeder der Knoten in den Ebenen 1 bis 3 ist mit einer ID gekennzeichnet. Die Nummerierung ist eindeutig. Der Strukturbaum in seiner Gänze stellt sich umfangreich und komplex dar, deshalb werden an dieser Stelle nach dem gesamten Strukturbaum auch die Bäume zu den fünf Hauptknoten abgebildet.

Abbildung 1: Strukturbaum, erste und zweite Ebene



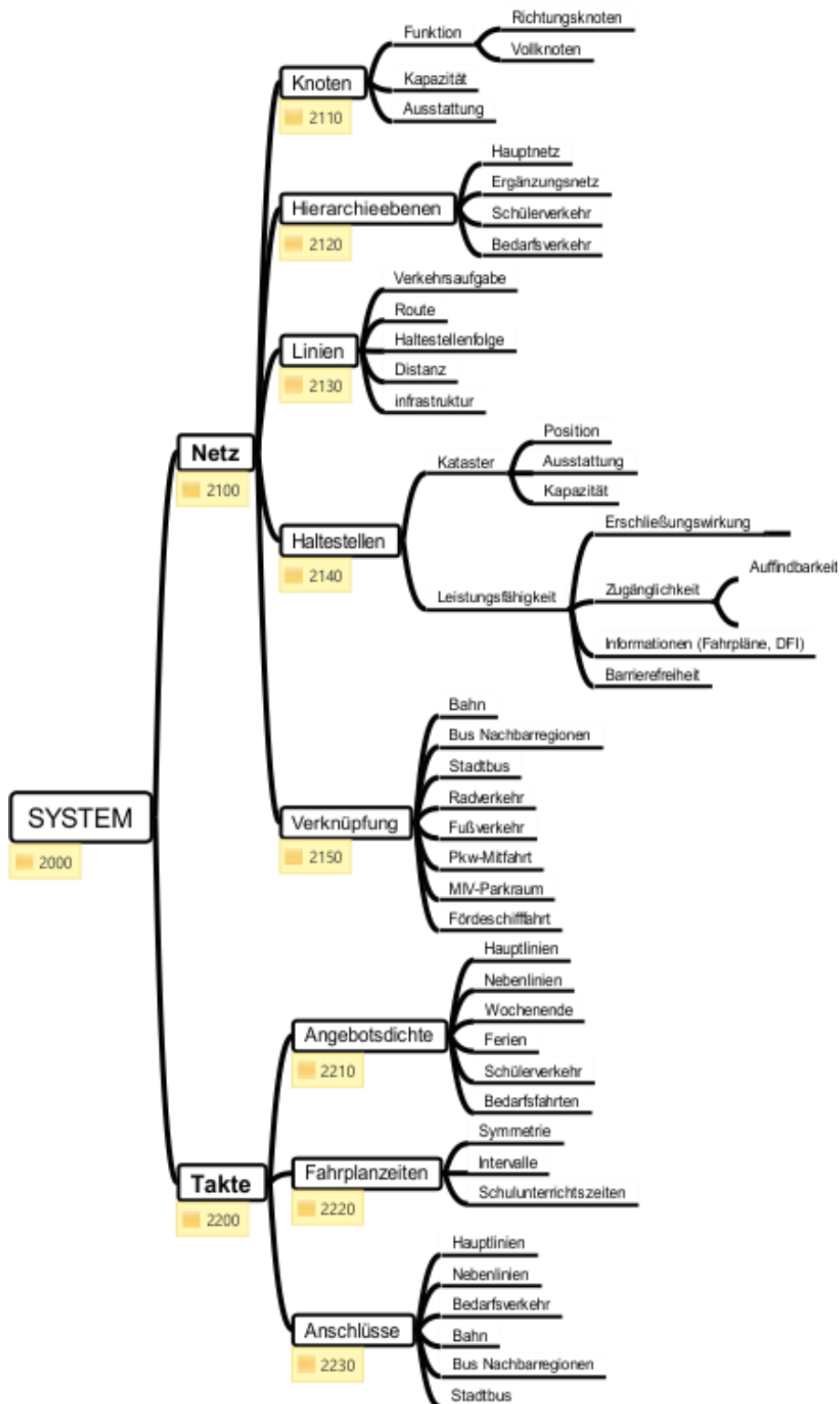
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2: Knoten 1000 — Interessen



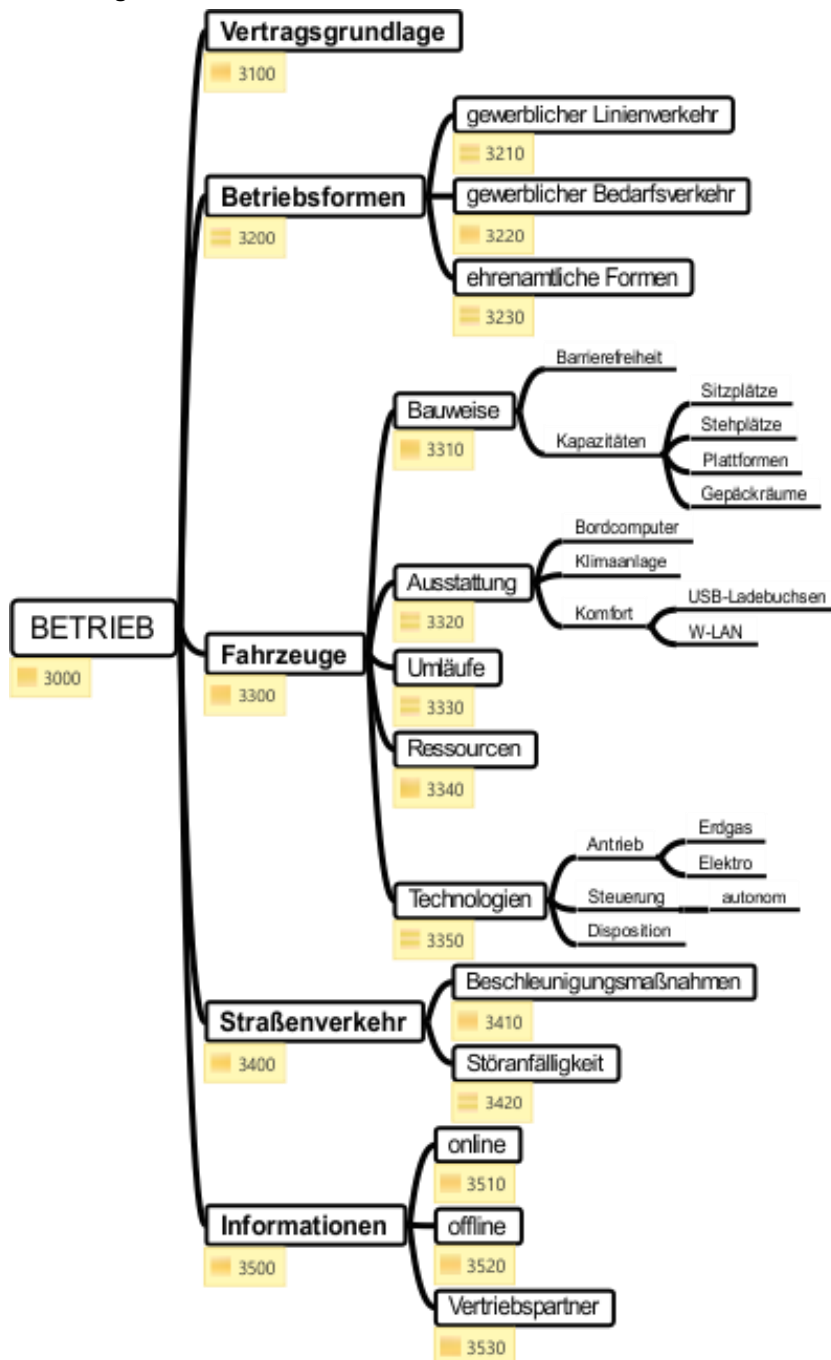
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 3: Knoten 2000 — System



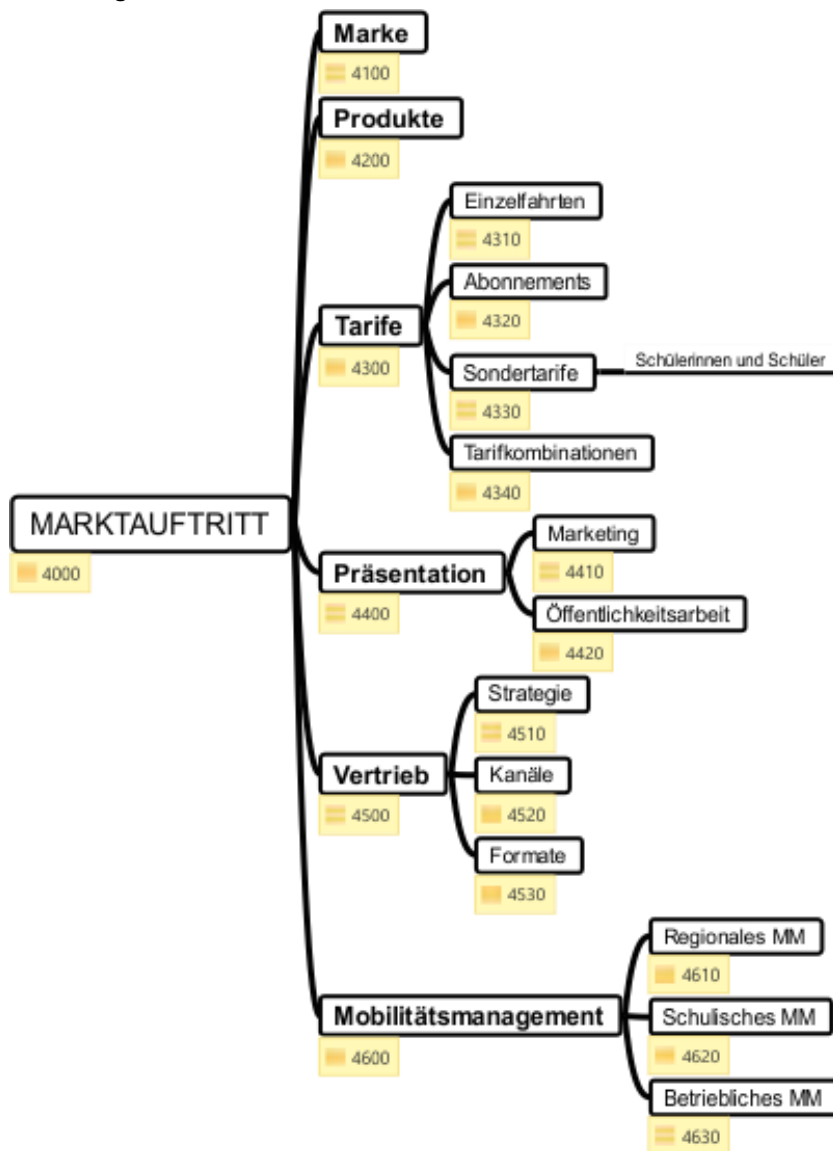
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 4: Knoten 3000 — Betrieb



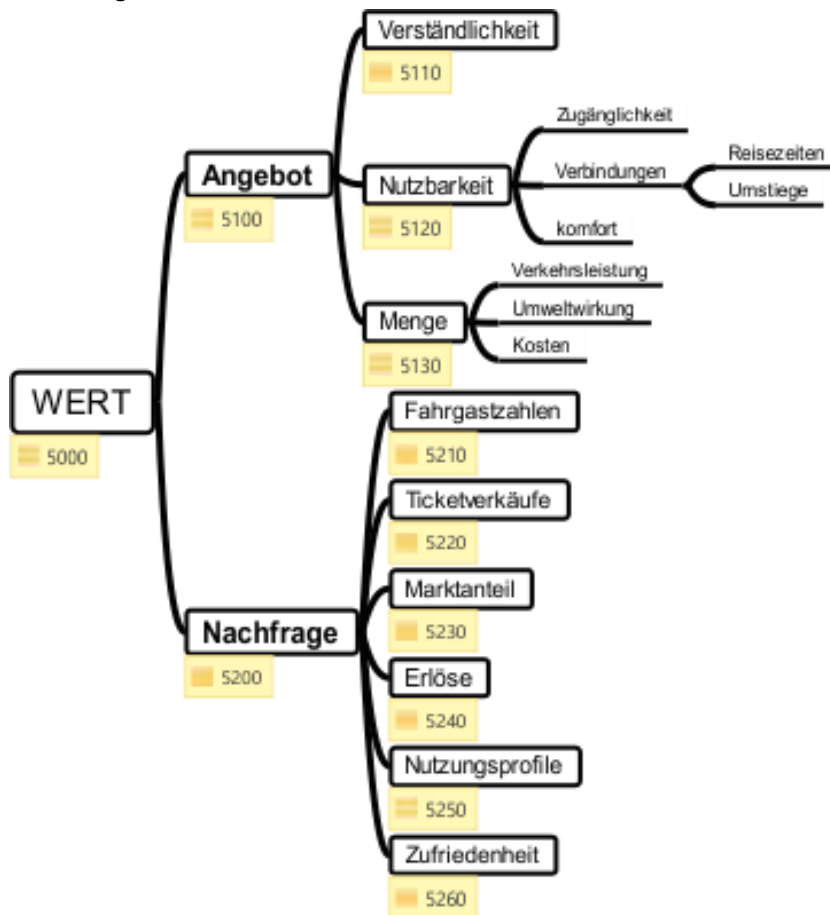
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 5: Knoten 4000 — Marktauftritt



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 6: Knoten 5000 — Wert



Quelle: eigene Darstellung

AP I.2: INTEGRATION DER GRUNDLAGEN AUS KAPITEL 9.4 DER AUSSCHREIBUNG

In Kapitel 9.4 der Leistungsbeschreibung werden die folgenden Grundlegendokumente benannt, die in die Analyse und Konzeption einzubeziehen sind:

- SRV-Erhebung der TU-Dresden,
- Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) 2013-2017 des Kreises Rendsburg-Eckernförde,
- Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) 2013-2017,
- Klimaschutzteilkonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg,
- Klimaschutzteilkonzept „Masterplan Mobilität“ der KielRegion,
- Landesweite Verkehrserhebung,
- Mobilität der Zukunft in SH (Studie des WiMi),

- Fahrkarten-/ Vertriebsdaten,
- Schülerzahlen/ -ströme, Schulentwicklungsplanung

Aufgrund der verschiedenen Datentypen, die diese Dokumente bereitstellen, aufgrund der unterschiedlichen Abstraktionsebenen, auf denen sich ihre Aussagen bewegen und in Anbetracht der unterschiedlichen Absichten, mit denen die Dokumente erstellt worden sind oder sich noch im Prozess der Erstellung befinden, werden die Befunde und Daten auf verschiedenem Wege in das ÖPNV-Konzept integriert:

Tabelle 1: Wege der Integration der Grundlagendokumente in das ÖPNV-Konzept

Dokument	Dokumententyp	Weg der Integration
SRV-Erhebung der TU-Dresden Stand: Februar 2014	Datenquelle	Verarbeitung in AP II.4
RNVP 2013-2017 des Kreises Rendsburg-Eckernförde Stand: 2013	Plan	Inhaltsanalyse
Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) 2013-2017 Stand: 2013	Plan	Inhaltsanalyse
Klimaschutzteilkonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg Stand: März 2016	Konzept	Inhaltsanalyse
Klimaschutzteilkonzept „Masterplan Mobilität“ der KielRegion Stand: August 2017	Konzept	Inhaltsanalyse
Landesweite Verkehrserhebung	Datenquelle	Verarbeitung in AP I.3
Mobilität der Zukunft in SH (Studie WiMi) Stand: September 2016	Gutachten	Inhaltsanalyse
Fahrkarten-/ Vertriebsdaten	Datenquelle	Verarbeitung in AP I.3
Schülerzahlen/ -ströme, Schulentwicklungsplanung	Datenquelle	Verarbeitung in AP I.3

Quelle: eigene Darstellung

Jedes der Dokumente, für das eine Inhaltsanalyse vorgesehen war, wurde im Zeitraum 15.09. bis 10.11.2017 auf projektrelevante Aussagen geprüft. Jede Aussage wurde als Befund in eine Erhebungsdatenbank eingetragen und einem der Knoten aus dem Strukturbau zugeordnet. Zudem wurden zu jedem Befund das Quelldokument, der Bezugsraum (siehe nächste Tabelle) sowie der Aussagetyp (siehe übernächste Tabelle) notiert.

Tabelle 2: Bezugsräume der Grundlagendokumente

Bezugsraum	Erläuterung
Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg	Zu diesem Teilgebiet des Kreises Rendsburg-Eckernförde zählen sich die Gemeinden Alt-Duvenstedt, Borgstedt, Büdelsdorf, Jevenstedt, Fockbek, Nübbel, Osterrönfeld, Rendsburg, Rickert, Schacht-Audorf, Schülldorf, Schülpl b. Rendsburg und Westerrönfeld
Kreis Rendsburg-Eckernförde	Der Kreis ist die kommunale Verwaltungseinheit und in dieser Eigenschaft Aufgabenträger des ÖPNV.
KielRegion	Die KielRegion ist der Planungszusammenchluss der Landeshauptstadt Kiel mit den umliegenden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde. Aussagen über die KielRegion müssen stets im Lichte einer starken internen Heterogenität — verdichtete Kernstadt versus ländliches Umland — interpretiert werden.
Schleswig-Holstein Mitte	Zum Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte, gehören die kreisfreien Städte Kiel und Neumünster sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde. Für diese Kommunen besteht seit 2001 ein gemeinsamer Regionalplan.
Schleswig-Holstein	Bundesland

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 3: Typen von Aussagen mit Relevanz für das ÖPNV-Konzept

Aussagetyp	Erläuterung
Stärke	Aussage über eine Eigenschaft des Systems ÖPNV oder seiner Teile, die einen Erfolg im Sinne der Ziele des ÖPNV-Konzepts begünstigt — sie sollte betont und im Rahmen der Konzepterstellung bewahrt werden
Schwäche	Aussage über eine Eigenschaft des Systems ÖPNV oder seiner Teile, die einen Erfolg im Sinne der Ziele des ÖPNV-Konzepts behindert — ihre Minderung oder Beseitigung sollte im Rahmen der Konzepterstellung angestrebt werden
Bindung	Aussage über einen Umstand, der spezifische Entwicklungspfade im Rahmen der Konzepterstellung von vornherein entweder festlegt oder ausschließt — er muss im ÖPNV-Konzept als unbeeinflussbare Bedingung kenntlich gemacht werden
Hemmnis	Aussage über ein externes Element, das den Zustand oder die Entwicklung des ÖPNV im Sinne der Ziele des ÖPNV-Konzepts beeinträchtigen oder behindern kann — sein Abbau, soweit möglich, sollte im Rahmen der Konzepterstellung angestrebt werden
Chance	Aussage über ein externes Element, das den Zustand oder die Entwicklung des ÖPNV im Sinne der Ziele des ÖPNV-Konzepts begünstigen kann — seine Nutzarmachung, soweit möglich, sollte im Rahmen der Konzepterstellung angestrebt werden
Anforderung	Aussage über eine Eigenschaft, die der ÖPNV künftig erfüllen soll

Quelle: eigene Darstellung

Statistik

Vor jeder Bereinigung beträgt die Menge der aufgenommenen Befunde aus den Grundlagendokumenten 313. Davon beziehen sich 104 auf das gesamte Bundesland Schleswig-Holstein, 93 auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde, 59 auf die Kiel-Region, 50 auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und 7 auf den Planungsraum III Schleswig-Holstein Mitte. Somit sind etwa zwei Drittel der Aussagen auf das Untersuchungsgebiet konkret anwendbar (unbeschadet der tatsächlichen Aussageinhalte), ein Drittel kann nur als allgemeiner Hinweis zum ÖPNV in Schleswig-Holstein gewertet werden.

Mit 101 Aussagen (von 313) dominiert klar der Typ ›Anforderung‹. Eingedenk der Natur der Dokumente — zumeist Pläne oder Konzepte — bietet dieser Wert keine Überraschung. 82 Anforderungen haben einen Bezug zum Untersuchungsraum. Die überwiegende Zahl der Anforderungen (36) adressiert den Inhaltsknoten 2100: ›Netz‹. Zweitplatziert ist der Aussagetypp ›Chance‹ (insgesamt 67; ebenfalls mit den meisten Befunden, nämlich 25, zum Inhaltsknoten 2100: ›Netz‹). Dieser Wert kommt jedoch zustande, weil sämtliche der ÖPNV-bezogenen Maßnahmen des Masterplans Mobilität KielRegion — vor dem Hintergrund der erst kürzlichen Veröffentlichung des Masterplans — als Chance gekennzeichnet wurden. Eine zweite große Sammlung von Chancen (27) ergibt sich für Schleswig-Holstein und speist sich aus der Studie ›Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein‹ sowie aus dem Landesnahverkehrsplan bis 2017. Alle übrigen Aussagetypen rangieren in ihren Stückzahlen zwischen zehn (Hemmnis) und 33 (Schwäche) Befunden.

Knotensteckbriefe

Wie bereits im Angebot erläutert, werden die bereinigten und zusammengefassten Inhalte aus der Inhaltsanalyse der Grundlagendokumente im Folgenden in Form von Steckbriefen dargestellt. Es ist zu beachten, dass die analysierten Grundlagenwerke über verschiedene zeitliche Stände verfügen. Aussagen zu ein und demselben Sachverhalt können deshalb von verschiedenen Werken widersprüchlich getroffen sein, weil sie sich auf einen unterschiedlichen zeitlichen Stand beziehen.

Tabelle 4: Steckbrief Inhaltsknoten 1000: ›Interessen‹

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Interessen
Knoten-ID	1000
Beschreibung	Unter dem Knoten ›Interessen‹ sind alle Inhalte versammelt, die alle an der ÖPNV-Angebotserstellung und -durchführung

Attribut	Inhalt
	<p>beteiligten oder alle davon betroffenen Akteure und Akteursgruppen betreffen. Sie werden unterschieden nach dem Charakter ihrer Relation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • als ›Zuständige‹ (1100), also alle Akteure, die für die Erstellung und Durchführung des ÖPNV-Angebots Verantwortung tragen; • als ›Interessenträger‹ (1200), also diejenigen Personen und Gruppen, die mit der Beeinflussung des ÖPNV-Angebots eigene Prämissen verwirklichen könnten; • als ›Profiteure‹ (1300), also Organisationen, Einrichtungen, Gruppen und Einzelpersonen, die — zumeist ohne irgend eine Beteiligung an der Gestaltung oder Finanzierung — einen Nutzen aus dem ÖPNV ziehen • oder als ›Nutzungspotenziale‹ (1400), damit ist die diffuse Sammlung aller Akteure gemeint, die lediglich durch ihre Nutzung oder eben Nichtnutzung des ÖPNV ihr Interesse am ÖPNV artikulieren.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Anforderungen Raum-, Schul- und Verkehrsplanung sollen künftig integriert erfolgen, um Ineffizienzen abzubauen und gegenseitig entstehende Anforderungen und Interessen auszubalancieren.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	<p>Diese Anforderung übersteigt das hier bearbeitete Projekt: erstens weil sie verschiedene administrative Zuständigkeiten adressiert, zweitens weil sie nach verschiedenen, jeweils eigenen zeitlichen Logiken erfolgen und drittens weil die dafür notwendigen horizontalen und vertikalen Kooperationen nur mittel- bis langfristig realisierbar sind.</p>
Zu erwartende Ergebnisse	<p>Gleichwohl können im Schlussbericht zu diesem Projekt Empfehlungen zur Erfüllung dieser Anforderung ausgesprochen werden.</p>

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 5: Steckbrief Inhaltsknoten 1100: ›Zuständige‹

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Zuständige
Knoten-ID	1100
Beschreibung	<p>Zuständige tragen per rechtlicher Regelung die Verantwortung für die Erstellung, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV. Üblicherweise zählen dazu</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Aufgabenträger: für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zeichnet das Bundesland bzw. per Aufgabenübertragung eine oder mehrere landeseigene Aufgabenträgergesellschaften verantwortlich; in Schleswig-Holstein nimmt die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) die Rolle als Aufgabenträger für den SPNV wahr; für den Busverkehr sind die Kreise Aufgabenträger. • Verkehrsunternehmen: Per Verkehrsvertrag übernehmen Verkehrsbetriebe die Pflichten, den ÖPNV entsprechend der vertraglich festgelegten Vorgaben durchzuführen. • Genehmigungsbehörden: Sie überprüfen die von den Verkehrsunternehmen beabsichtigten Verkehrsleistungen auf

Attribut	Inhalt
	ihre Übereinstimmung mit dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan und auf die Einhaltung des Personenbeförderungsgesetzes und erteilen oder verweigern eine entsprechende Genehmigung zur Durchführung der Leistungen.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Bindungen Der Bus leistet eine Ergänzungs- und Zubringerfunktion zum Bahnverkehr und ist in größeren Städten der wesentliche Verkehrsträger.</p> <p>Hemmnisse Als wesentliches Hemmnis für die Umsetzung von Mobilitätsthemen werden finanzielle Ressourcen und personelle Kapazitäten und Zuständigkeiten genannt.</p> <p>Chance Eine systematische Zusammenarbeit der Aufgabenträger, etwa als Mitgesellschafter der NAH.SH, stärkt das Gesamtsystem ÖPNV.</p> <p>Anforderungen Die Organisation der Aufgaben ist unter sich verändernden gesetzlichen Vorgaben (EU-Verordnung 1370/07, Kreise als Genehmigungsbehörden, Barrierefreiheit, Finanzierung des ÖPNV) neu zu konsolidieren.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	<ul style="list-style-type: none"> • Auf eine intensive Verknüpfung mit dem Schienenverkehr wird hingearbeitet. Gleichwohl soll auch in regionalem Maßstab das Bussystem in sich selbst konsistent, tragfähig und wirtschaftlich sein. • Eine Veränderung von finanziellen Ressourcen und personellen Kapazitäten ist im Rahmen dieses Projekts nicht möglich. • Die systematische Zusammenarbeit der Aufgabenträger ist wünschenswert, aber nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts; das gilt genauso für eine neue Konsolidierung der Aufgaben unter sich verändernden gesetzlichen Vorgaben
Zu erwartende Ergebnisse	Die Sicherstellung der Zubringerfunktion des Busverkehrs zur Schiene wird durch die Anwendung des Planungsinstruments Integraler Taktfahrplan gewährleistet: Wo machbar, werden in den Netzplanungen und -darstellungen entsprechende Bahn-Bus-Knoten ausgewiesen. Zu den übrigen hier aufgelisteten Themen können im Schlussbericht Empfehlungen ausgesprochen werden.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 6: Steckbrief Inhaltsknoten 1200: »Interessenträger«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Interessenträger
Knoten-ID	1200
Beschreibung	Interessenträger verbinden stellen eigene Erwartungen an den ÖPNV und nehmen deshalb mehr oder weniger aktiv Einfluss auf dessen Erstellung und Durchführung.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Anforderungen

Attribut	Inhalt
	Die Aufgabenträger sollen sich unbedingt mit dem regionalen Mobilitätsmanagement abstimmen. Das regionale Kompetenzzentrum ÖPNV beim Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel sollte erhalten und gestärkt werden.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Ein Eingriff in Aufgaben- und Organisationsstrukturen der Zuständigen ist im Rahmen dieses Projekts nicht vorgesehen.
Zu erwartende Ergebnisse	Der Schlussbericht zu diesem Projekt kann um aktuelle Informationen über das regionale Mobilitätsmanagement (geplante Maßnahme im Masterplan Mobilität KielRegion) ergänzt werden.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 7: Steckbrief Inhaltsknoten 1300: »Profiteure«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Profiteure
Knoten-ID	1300
Beschreibung	Diverse wirtschaftliche und gesellschaftliche Akteure ziehen, ob intendiert oder nicht, einen Nutzen aus dem Vorhandensein und der Funktionalität des ÖPNV oder basieren sogar ihre (wirtschaftliche) Tätigkeit darauf.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Chancen Bis 2030 soll die Wirtschaftsleistung in Schleswig-Holstein Prognosen zufolge jährlich um 1,4 Prozent zulegen. Indirekt könnte das Potenzial bieten für zusätzliche Finanzierungsoptionen des ÖPNV.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die konkrete Benennung von Profiteuren vom ÖPNV ist im Rahmen der ÖPNV-Gestaltung bislang nicht üblich. Deshalb finden sich in den Grundlagenwerken dazu auch keine expliziten Hinweise. Tatsächlich wird das Nachdenken über neue Finanzierungskonzepte im ÖPNV nicht ohne die Erörterung auskommen, welche Nutznießer in der Lage und bereit wären, einen Teil ihrer Benefits aus dem ÖPNV wieder an diesen zurückzugeben.
Zu erwartende Ergebnisse	Das ÖPNV-Konzept hat im AP III.3 die Aufgabe, alternative und ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten zu erörtern. Hier soll auch eine Aufstellung darüber erscheinen, welche der Profiteure für eine — ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende — Beteiligung an der ÖPNV-Finanzierung herangezogen werden könnten.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 8: Steckbrief Inhaltsknoten 1400: »Nutzungspotenziale«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Nutzungspotenziale
Knoten-ID	1400
Beschreibung	Die Bereitstellung von öffentlichem Personennahverkehr folgt dem Prinzip der Angebotsplanung. Grundsätzlich unterliegt seine Nutzung zunächst keiner Einschränkung. Doch die Effizienz erhöht sich erst mit steigender Auslastung.

Attribut	Inhalt
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken Auf der Relation Rendsburg — Büdelsdorf sind die Anteile des Pkw gering.</p> <p>Schwächen Im Ausbildungsverkehr herrscht eine hohe Abhängigkeit vom Pkw.</p> <p>Bindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der demografische Wandel wirkt sich auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde aus: Zukünftig werden absolut weniger Menschen dort leben, die älteren Bevölkerungsgruppen werden dafür aber relativ mehr. • Der seit Jahren rückläufige Trend bei den Schülerzahlen wird sich bis 2025 voraussichtlich noch einmal stark verschärfen. • Bis 2030 nimmt die Zahl der Erwerbspersonen voraussichtlich um rund zwei Prozent ab. • Abgesehen von der Metropole Hamburg wird die ÖPNV-Nachfrage in ganz Schleswig-Holstein aufgrund der schrumpfenden Bevölkerung künftig sinken. • Der ÖPNV-Anteil am Berufsverkehr wird in den ländlichen Kreisen Schleswig-Holsteins ungefähr stabil bleiben. • Die freie Schulwahl sowie weitere Faktoren sorgen für veränderte Muster der Schülerverkehre, im Sinne von Distanzverlängerungen und abnehmender Bündelungswirkung. • Versuchsweise eingerichtete Ergänzungsverkehre (bspw. Haltepunkt Suchsdorf, Marktfahrt Gettorf, Linie 3400) mussten wegen mangelnder Nachfrage wieder eingestellt werden. <p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist eine zunehmende Verlagerung der wirtschaftlichen Dynamik und der Arbeitsplätze ins Umland der Oberzentren zu erwarten. • Die Relevanz des Pkw-Besitzes wird mit zunehmender Bedeutung der Sharing-Angebote abnehmen. • Künftig werden Tagesausflüge und Kurzurlaube zunehmen. • In der Bevölkerung manifestiert sich zunehmend ein wachsendes Umweltbewusstsein. • Bei Lieferdiensten wird ein Wachstum erwartet; für die restlichen Einkäufe sowie Erledigungen kann wegen kleiner Transportmengen häufiger der ÖPNV genutzt werden. <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Mobilitätsbedürfnisse zwingen den ÖPNV zu mehr Leistung bei gleichzeitig schrumpfender Finanzierung durch sinkenden Schülerverkehr. • Verbesserungen wünschenswert für <ul style="list-style-type: none"> – touristische POI, vor allem Anreise ohne eigenen Pkw – Belange der Urlaubs- und Erholungsverkehre – Randzeiten – ältere Menschen mit flexiblen und individuellen Mobilitätswünschen

Attribut	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> – diverse Einzelgruppen: Schüler, Auszubildende, Berufstätige, Kinder, ältere Menschen, Personen mit Behinderung, Frauen, Tourismus- und Freizeitverkehr – im Schüler-/ Ausbildungsverkehr zunehmende freiwillige Arbeitsgemeinschaften und Rolle der Schule als sozialer Mittelpunkt für die SchülerInnen berücksichtigen • Neuerungen wünschenswert <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzende Angebote, z.B. Gepäcktransport – Kurkarte – lokale Arbeitskreis aus Schulträger, Schulen, Eltern und Unternehmen • Der demografische Wandel soll berücksichtigt werden. • Die Nachfragestrukturen aus der Expertise zu den touristischen Potenzialen im ÖPNV in Schleswig-Holstein sollten Berücksichtigung finden. • In den örtlichen Küstenverkehren sollten Verbesserungen berücksichtigt werden (z.B. Schönhagen, Eckernförde — Krusendorf); eine Ausweitung der Fahrplanangebote ist zu prüfen. • Tourismusfreundlichkeit: Tourismusorganisationen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten gemeinsam sowohl einen Maßnahmen- als auch einen Finanzierungsplan erarbeiten.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Das neue ÖPNV-Konzept wird durch eine vollständige Systematisierung der Verbindungen, durch eine Maximierung von Anschlüssen und durch stabile Takte für einen Großteil aller Nachfragegruppen und Bedürfnisse Verbesserungen erwirken. Denkbar wäre, eine zusätzliche Wirkungsanalyse anzustellen, die die Verbesserungen jeweils konkret in Bezug auf die einzelnen Nachfragegruppen benennt und deren Ausmaß abschätzt. Das ist aber bislang nicht Bestandteil des Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	Das neue ÖPNV-Konzept soll zu einer Steigerung der Nutzungen führen. Eine qualifizierte Abschätzung wird im Rahmen der Erlösprognose in AP III.2 getroffen.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 9: Steckbrief Inhaltsknoten 2000: »System«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	System
Knoten-ID	2000
Beschreibung	Der öffentliche Personennahverkehr erfüllt seine Funktion überwiegend auf der Basis von Linienverkehr. Das setzt die planvolle Errichtung von aufeinander abgestimmten Elementen voraus (Linien, Knoten, Takte etc.), die durch ihren Bezug zu einander ein System ergeben. Erst dieses ermöglicht einen gezielten Ressourceneinsatz, um unter den bestehenden Prämissen einen Nutzen zu erzielen.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Schwächen Das bisherige ÖPNV-System ist vorwiegend auf eine Nutzung durch Schüler ausgelegt. Dieser Umstand und das Fehlen von

Attribut	Inhalt
	<p>Takten erschweren die Bereitstellung eines finanzierbaren Grundangebots für alle Bevölkerungsgruppen. Zunehmend disperse Raummuster (Freiheit der Schulwahl, Konzentration von Schulstandorten) erhöhen den Aufwand im Schülertransport und senken die Effizienz des Systems weiter. Bislang fehlt es sowohl an einer Abstimmung des Buslinienverkehrs auf den ITF im SPNV (Schleswig-Holstein) als auch an Aufgabenträger übergreifender Kompatibilität.</p> <p>Hemmnisse Der Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein trifft keinerlei Aussagen zu Verbesserungspotenzialen im Busverkehr.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	<p>Als Resultat des Projekts wird eine bestmögliche Verknüpfung der neu konzipierten Buslinien sowohl Bus — Bus als auch Bus — Bahn angestrebt. Eine Abstimmung der Planungen mit den benachbarten Aufgabenträgern erfolgt proaktiv. Die Schülerbeförderung soll durch die Effizienzsteigerung im Gesamtsystem einerseits und durch ein Hinwirken auf die Veränderung von Unterrichtszeiten, sodass diese mit den Takten der Buslinien korrespondieren, andererseits so weit wie möglich integriert werden, ohne die Nutzbarkeit des Buslinienangebots für alle anderen Nutzergruppen zu beeinträchtigen.</p>
Zu erwartende Ergebnisse	<p>Die zunehmende Streuung der räumlichen Bewegungsmuster im Schülerverkehr lässt sich in diesem Projekt nicht heilen, sondern langfristig nur durch eine konsistente Schulentwicklungsstrategie, die auch die Belange des ÖPNV als Kriterium einbezieht. Das neu zu konzipierende ÖPNV-Angebot selbst wird sich dagegen in hohem Maße an alle Bevölkerungsgruppen richten und durch den Abbau der hier skizzierten Schwächen seine Nutzbarkeit vergrößern.</p>

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 10: Steckbrief Inhaltsknoten 2100: »Netz«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Netz
Knoten-ID	2100
Beschreibung	<p>Das Netz aus Buslinien bildet das räumliche Rückgrat des ÖPNV-Systems und gleichzeitig eine der beiden wesentlichen Steuerungsgrößen. Wie Adern gibt es die Pfade für den Ressourceneinsatz vor und schafft sowohl dafür als auch in Bezug auf die Angebotsqualität als Resultat eine hohe Verlässlichkeit. Neben den klassischen Eigenschaften des ÖPNV-Netzes selbst berührt auch seine Verknüpfung mit anderen Transportmodi (Fußgänger, Radverkehr, MIV) seine Qualität und Wirksamkeit.</p>
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken Als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus wird der Bahnhof Rendsburg genannt. Zwischen Rendsburg und Kiel besteht mit der Bahn ein Halbstundentakt. In Schülldorf wurde ein neuer Haltepunkt eingerichtet. Als Stärke wird auch die Verknüpfung mit dem Radverkehr gesehen: So gab es eine subventioniertes Angebot an Falträdern</p>

Attribut	Inhalt
	<p>im Rahmen der Aktion ›Fahr Rad+Bus+Bahn‹. Zur Anbindung des Haltepunktes Schülldorf fand eine Pedelec-Abo-Aktion mit anschließender Kaufoption statt. Geplant ist außerdem die Optimierung der Radstation am Bahnhof Rendsburg.</p> <p>Schwächen</p> <p>Von Schleswig-Holstein nach Berlin existiert keine direkte ICE-Verbindung; auch die Erreichbarkeit aus dem übrigen Bundesgebiet setzt längere Wartezeiten und Umstiege voraus. Bislang traf ein Busshuttle vom Bahnhof Schülldorf nach Schacht-Audorf und nach Westerrönfeld nur auf sehr schwache Nachfrage. Alt Duvenstedt ist bislang nur sehr ungünstig angebunden. Das Buslinienangebot in Rendsburg wird als zu kompliziert und für Ungeübte intransparent wahrgenommen. In weiten Teilen fehlen abgestimmte Anschlüsse zwischen Bus — Bus und Bus — Bahn. In Rendsburg ist ein guter Anschluss zwischen Bus und Bahn wegen des Fußwegs zwischen ZOB und Bahnhof nur schwer herzustellen. Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R) existieren bislang nur in Rendsburg und Schülldorf.</p> <p>Grundsätzlich fehlt es an Daten. So existiert bislang keine Aufstellung über Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen, ebenso wenig über den Zustand und die Ausstattung von Haltestellen und Fahrwegen an sich, geschweige denn über die Barrierefreiheit der Haltestellen im Kreis.</p> <p>Bindungen</p> <p>Als wesentliches Mobilitätshemmnis erweist sich die Querung des Nord-Ostsee-Kanals. Wegen schlechten Zustands gilt zudem die A7 auf der Rader Hochbrücke als Engpass. Die Knoten des SPNV in Schleswig-Holstein (Vollknoten: Niebüll, Husum, Heide, Flensburg, Neumünster, Kiel, Lübeck; Richtungsknoten: Rendsburg, Bad Oldesloe, Büchen) setzen den Rahmen für alle nachgeordneten Verkehrssysteme. Im Untersuchungsgebiet ist Rendsburg der größte Ein- und Ausstiegspunkt im Bahnverkehr, Eckernförde weist fast nur die Hälfte des Aufkommens auf. Für den künftigen Stadtverkehr Eckernförde liegt ein Vorschlag vor, der muss geprüft und beschlossen werden.</p> <p>Hemmnisse</p> <p>Die Errichtung des Haltepunktes in Schülldorf ergibt nur in Kombination mit einem Busshuttleservice Sinn. Auch weiterhin wird es zu Engpässen auf der Schiene zwischen Kiel und Rendsburg kommen.</p> <p>Chancen</p> <p>Grundsätzlich ist ein Trend erkennbar, nach dem in regionalen Nahverkehrsplänen zunehmend ein hierarchisches Netz angestrebt wird. Im Schienenverkehr soll es nach den Aussagen der Grundlegendokumente eine Reihe von Verbesserungen geben, die auch das Untersuchungsgebiet betreffen, so etwa Streckenreaktivierungen (Rendsburg — Rendsburg-Seemühlen), die Errichtung neuer Haltepunkte (Kronshagen, Gettorf, Schülldorf) oder die Aufwertung zum Kreuzungsbahnhof (Felde), eine</p>

Attribut	Inhalt
	<p>schrittweise Verdichtung des Fahrplanangebots zwischen Kiel und Eckernförde auf Halbstundentakt, Einführung von Spätverbindungen am Wochenende (Neumünster — Hohenwestedt), Aufwertungsmaßnahmen in verschiedenen SPNV-Stationen (Rendsburg, Rieseby, Nortorf, Bordesholm). Die Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen in Bordesholm, die Grundsanierung des Bahnhofs Rendsburg und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Nortorf sind abgeschlossen.</p> <p>Die Finanzierungsverordnung der Landesregierung Schleswig-Holstein gibt finanzielle Anreize für eine gute Verknüpfung des Gesamtsystems Nahverkehr.</p> <p>Als Chancen können außerdem die im Masterplan Mobilität der KielRegion aufgeführten Maßnahmen betrachtet werden, die eine Verbesserung des ÖPNV zum Zweck haben; das sind im Einzelnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme A.1.2: Sukzessive Herstellung eines barrierefreien Mobilitätssystems • Maßnahme A.2.6: Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten • Maßnahme A.3.1: Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung • Maßnahme A.3.2: Leitfadenerstellung für Wohnquartiere der Zukunft • Maßnahme B.1.1: Entwicklung von Qualitätsstandards für starke Achsen • Maßnahme B.1.3: Ausweitung und Aufwertung des regionalen SPNV • Maßnahme B.1.4: Einführung von vertakteten RegioBussen • Maßnahme B.1.5: Aufwertung der Stadtbussysteme in den Mittelzentren • Maßnahme B.1.7: Reaktivierung ausgewählter Bahnstrecken • Maßnahme B.2.1: Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenräume • Maßnahme B.2.2: Etablierung von Mobilitätsstationen • Maßnahme B.2.5: Fahrradmitnahme auf ausgewählten ÖPNV-Relationen • Maßnahme C.1.6: Ausweitung von Mitfahrmöglichkeiten <p>Anforderungen</p> <p>Die vielfältigen Nennungen zum Netz lassen sich in die folgenden Bereiche gruppieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzliches: Bei der Erarbeitung eines Busliniengrundnetzes für das Land Schleswig-Holstein sind der aktuelle Stand sowie entsprechende Erkenntnisse zu berücksichtigen. Das aktuelle ÖPNV-Angebot im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ist mindestens zu erhalten. Bei der Umsetzung von Barrierefreiheit sind sowohl die sachliche Notwendigkeit als auch die gegebenen finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Attribut	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> • Knoten: Der ÖPNV in Schleswig-Holstein soll insgesamt auf die zentralen Orte Kiel, Neumünster, Rendsburg und Eckernförde ausgerichtet sein. Anschlussknoten sollen als Infrastruktur der kurzen Wege mit komfortablen Rahmenbedingungen für Umstiege und Wartezeiten ertüchtigt werden. • Hierarchien: Bei der Netzbildung sollen Hierarchien beachtet werden. Wichtige Achsen sollen hochwertige Produkte mit guten Eigenschaften (Geschwindigkeit, Komfort, wenige Umstiege) erhalten, beispielsweise Rendsburg — Eckernförde oder Rendsburg — Heide. • Linien: Von und nach Hamburg werden schnelle, infrastrukturechonende und nutzerfreundliche Wege gefordert. Für einen künftigen Stadtbus 2.0 in Rendsburg sollen die Linienführungen überprüft werden. Auf den Linien 900/901/902 sollen Veränderungen beobachtet und die Linienführungen an neue Gegebenheiten angepasst werden. Verbessert werden soll die Erreichbarkeit von Einrichtungen für Senioren, von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Arbeitsplätzen und Freizeitaktivitäten im ländlichen Raum sowie die Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes Rendsburg/Osterrönfeld. Laut LEP 2010 sollen grundsätzlich sowohl größere neue Wohn- und Gewerbegebiete vom ÖPNV erschlossen als auch Verbindungen von zentralen Orten und anderen Gemeinden mit überörtlicher Versorgungsfunktion hergestellt werden. • Haltestellen: Im innerstädtischen Bereich ist eine hohe Haltestellendichte zu beachten, neue Entwicklungsgebiete sollen angemessen angebunden werden. Nahbereiche sowie Arbeits- und Schulplätze sollen erschlossen werden. Gefordert werden eine verbesserte Zugänglichkeit zu den Anlagen des ÖPNV sowie eine schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Die spezifischen Anforderungen an Haltestellen, insbesondere an Verknüpfungshaltestellen sind zu beachten. • Verknüpfungen: Zu diesem Stichwort werden Forderungen nach Integration von Fern-, Nah- und Busverkehr, nach Typisierung der Verknüpfungspunkte Bus — Bahn (zentral, städtisch, ländlich), nach Mobilitätsstationen, nach Erhalt und Verbesserung der Standards der Verknüpfungs- und Umsteigepunkte (bauliche Qualität, Barrierefreiheit, Echtzeitinformationen), nach Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit P+R, B+R und Pedelec-Angeboten, nach der Stärkung des Radverkehrs als Zubringer zum ÖPNV (Fahrradmitnahme erleichtern), nach Integration von MIV-Fahrten zur Erweiterung des ÖPNV, nach Ergänzungen des ÖPNV durch Angebote des Pendlerportals, nach Integration des Förderschiffverkehrs in den ÖPNV sowie nach Maßnahmen an bestimmten Haltepunkten (ZOB Thomannplatz, Schülldorf) erhoben.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Das Netz wird im Rahmen dieses Projekts vollständig überarbeitet, und zwar nach den Prinzipien des ITF. Das schließt

Attribut	Inhalt
	eine Hierarchisierung der Netzebenen unterschiedlicher Bedienqualität ebenso ein wie die Maximierung von Anschlüssen durch die Einrichtung von Knoten. Eine zusätzliche Überprüfung der Verknüpfung Bus mit dem Radverkehr findet statt, wenn der Auftraggeber dies für notwendig erachtet. Die Prüfung auf Integration anderer Verkehrsträger sowie die Entwicklung von Mobilitätsstationen ist nicht Bestandteil des Projekts, gleichwohl können im Rahmen der Aussagen zu den Haltestellen dazu allgemeine Empfehlungen gegeben werden.
Zu erwartende Ergebnisse	Mit Beendigung des Projekts wird ein neues ÖPNV-Netz, differenziert nach verschiedenen Netzebenen, verschiedenen Bedienqualität und versehen mit einer Menge an Anschlussknoten inklusive der optimalen Knotenzeiten vorliegen. Dieses Netz wird den effizienten Einsatz von Ressourcen durch eine Maximierung der Anschlüsse und damit der Fahrtmöglichkeiten für alle Nutzergruppen ohne wesentliche Erhöhung des Aufwands ermöglichen.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 11: Steckbrief Inhaltsknoten 2200: »Takt«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Takt
Knoten-ID	2200
Beschreibung	Die Takte eines ÖPNV-Systems stellen den »Befüllungsgrad« des Netzes mit Busfahrten und ihre Ordnung untereinander dar. Während die Linienwege mit Adern zu vergleichen sind, entsprechen die Takte dem Puls, also eine Frequenz dessen, was entlang dieser Adern bzw. Linien geschieht. Aus Erfahrungswerten hat sich bei regionalen Busliniensystemen der Stundentakt — eine Fahrt pro Stunde und Richtung — als höchste noch leistbare Qualitätsstufe herausgebildet. Alle Netzebenen darunter verkehren seltener als mit einer Fahrt pro Stunde.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken Der Buslinienverkehr Rendsburg bedient durch Linienüberlagerung einen Großteil des Lebens- und Wirtschaftsraums im Zwanzig-Minuten-Takt. Auf der Strecke Rendsburg — Eckernförde besteht ein Stundentakt, von Rendsburg nach Heide ein Zweistundentakt.</p> <p>Schwächen Die Linienäste im Stadtverkehr Rendsburg südlich des Kanals verkehren nur im Stundentakt. Ab 20 bzw. 21 Uhr wird kein Spätverkehr mehr angeboten. Auch im Regionalbusverkehr gibt es keine Abendfahrten. Von Rendsburg aus wird Jevenstedt bedient, aber nicht im Takt. Ebenso sind die übrigen Linien im Regionalverkehr nicht vertaktet, teilweise verkehren nur einzelne Fahrtenpaare am Tag. Vor allem in den ländlichen Regionen in Schleswig-Holstein sind Bus und Bahn nur sehr selten miteinander vertaktet.</p> <p>Bindungen</p>

Attribut	Inhalt
	<p>Neue Lebensweisen (Vereinbarkeit von Familie und Beruf, individuelle berufliche Entfaltung, neue Arbeitszeitmodelle, Home-Office, Auszeiten etc.) entzerren Fahrtwünsche zeitlich und lassen sich dadurch u.U. nicht mehr im gleichen Maße bündeln.</p> <p>Chancen</p> <p>Im Untersuchungsgebiet befinden sich auf verschiedenen Schienenstrecken Angebotserweiterungen in Planung. Bundesweit ist Schleswig-Holstein Vorreiter beim ITF auf der Schiene. Die Finanzierungsverordnung der Landesregierung gibt Anreize zur Abstimmung der Linienbusangebote auf den Bahnverkehr. Die Kreise sind als Mitgesellschafter des NAH.SH institutionell eng mit dem Management des Schienenverkehrs verzahnt.</p> <p>Anforderungen</p> <p>Die Wünsche ein einen zukünftigen ÖPNV lassen sich zum Stichwort Takt in die folgenden Gruppen gliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschlüsse und Vertaktungen: Grundsätzlich sollen verlässliche Anschlussbeziehungen gesichert und neue geschaffen werden. Die Bahn und qualifizierte Busverkehre sollten miteinander vertaktet werden. • Sicherung bzw. Ausweitung der Angebote: Das Bedienungsniveau der Stadt- und der Stadt-Umland-Verkehre soll erhalten bleiben. Im Rahmen eines neuen Stadtbuskonzepts für Rendsburg sollte auch die Ausweitung des Spätverkehrs als Linienbetrieb geprüft werden. Für Jugendliche und junge Erwachsene sollen in den Wochenenden sichere Heimkehrmöglichkeiten geboten werden. Durch zusätzliche Kapazitäten und Fahrtenangebote sollen in den Nahbereichen von Kiel und Rendsburg 30-Minuten-, durch Linienüberlagerungen bis zu 15-Minuten-Takte ermöglicht werden.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Genauso wie das Netz werden auch die Bustakte einer kompletten Neuplanung unterzogen. Im Rahmen des Netzes herrschen grundsätzlich gewisse Freiheitsgrade hinsichtlich der Erhöhung oder Ausdünnung von Taktfrequenzen. Tatsächlich aber bedingen die Knoten des Netzes bereits bestimmte Taktfrequenzen auf bestimmten Linien, weil sie ansonsten nicht stabil funktionieren. Andererseits sorgen die Knoten aber überhaupt erst für saubere Takte.
Zu erwartende Ergebnisse	Ergebnis des Projekts sind Fahrpläne für alle Buslinien zu jeder Betriebszeit, die idealerweise konsequente Takte und keine oder höchstens ausnahmsweise Abweichungen davon aufweisen.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 12: Steckbrief Inhaltsknoten 3200: »Betriebsformen«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Betriebsformen
Knoten-ID	3200

Attribut	Inhalt
Beschreibung	<p>Grundsätzlich funktioniert Öffentlicher Personenverkehr in Deutschland als genehmigungspflichtiger Linienverkehr. Dadurch scheiden bestimmte Betriebsformen unter aktuellen Rahmenbedingungen automatisch aus, so etwa die Mitfahrt in privaten Pkw oder auch ein vollständig bedarfsgesteuerter Verkehr mit Haustürbedienung. Das Spektrum der Bedienformen hat sich in den vergangenen Jahren aber deutlich ausgeweitet und umfasst mittlerweile auch Angebote wie Anrufsammeltaxi oder Rufbus.</p>
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Untersuchungsgebiet finden sich fallweise bereits alternative Angebote, so etwa • seit 2015 ›Hüttis Marktbus‹, bei dem ein ehrenamtlicher Fahrer zwei Mal pro Woche Marktfahrten mit dem Amtsbus anbietet, und zwar vom Amt Hüttener Berge nach Eckernförde • seit 2008 der Rendsburger ›Fahrdienst für kulturelle Zwecke‹, der ältere Menschen zur Kirche, zur Volkshochschule zum Theater usw. fährt • der Seniorenfahrdienst in Gettorf auf Initiative des Seniorenbeirats, in dessen Rahmen innerhalb der regulären Fahrplanfahrten an zwei Tagen in der Woche vergünstigte Tickets für eine Fahrt zum Markt erhältlich sind; die Kostendifferenz wird von der Gemeinde getragen <p>Schwächen Aus Kostengründen wurde die Projektidee eines Kulturbusses an Samstagen zwischen Rendsburg und Eckernförde abgelehnt.</p> <p>Hemmnis Das Taxigewerbe in Schleswig-Holstein bezieht auch in den ländlichen Gegenden eine harte Opposition gegenüber alternativen Bedienformen.</p> <p>Chancen Die im Taxibetrieb vorhandenen Leerfahrten könnten als zusätzliches Potenzial zur Ausweitung des ÖPNV genutzt werden. Eine Neuordnung des Schülerverkehrs und der Einsatz autonomer Kleinbusse werden als potente Zukunftstrends gesehen. Fremde Beförderungsfahrzeuge (z.B. Gemeindebus) sollten auf eine Nutzbarmachung für offene Mobilitätsangebote geprüft werden. Weiterhin können die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme B.2.3: Entwicklung von bedarfsgesteuerten Angeboten im Schülerverkehr • Maßnahme C.1.1: Beratung und Unterstützung von Mobilitätsinitiativen <p>Anforderungen Für Schwachlastzeiten und-räume sollen flexible Bedienformen entwickelt werden. Neben alternativen sollen dabei auch ei-</p>

Attribut	Inhalt
	genorganisierte Mobilitätsangebote sowie Angebote auf gemeinschaftlicher Basis berücksichtigt und dafür Rahmenbedingungen geschaffen werden; bestenfalls zusammen mit der Förderung lokalen Engagements. Vorhandene alternative Angebote aus der KielRegion (im Untersuchungsgebiet aktuell nur im OT Kleinflintbek) sollen einbezogen werden. Grundsätzlich sollen die Angebote alle notwendigen Formen miteinander integrieren.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Alternative, beispielsweise bedarfsgesteuerte Angebote, sind eine der letzten, aber nicht die erste Antwort auf den Bedarf, das ÖPNV-Angebot zu verbessern. Zunächst müssen sich die Netzebenen der Linienverkehre konsolidieren; alternative Angebote kommen dann ins Spiel, wenn das Linienverkehrsprinzip eine zu große Unwirtschaftlichkeit erzeugt. Generell sind nämlich auch alternative Angebote im Schnitt nicht kosteneffizienter; deshalb muss auch das unbedingte Festhalten an bestehenden Angeboten im Untersuchungsraum mehrfach hinterfragt werden.
Zu erwartende Ergebnisse	Das neue ÖPNV-Konzept wird neben dem Netz aus verschiedenen qualifizierten Linienangeboten auch Aussagen darüber enthalten, welche Zeiten bzw. Räume nur mithilfe flexibler Bedienformen zu versorgen sind. Ein offensiver ÖPNV ist aber grundsätzlich bestrebt, kleine Nachfrageströme so gut zu bedienen, dass die Nachfrage wächst und dafür in der Folge wieder Linienverkehre etabliert werden können.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 13: Steckbrief Inhaltsknoten 3300: »Fahrzeuge«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Fahrzeuge
Knoten-ID	3300
Beschreibung	Fahrzeuge sind die Transportgefäße im ÖPNV. Ihre Beschaffenheit bedingt, wie viele Fahrgäste pro Fahrt transportiert werden können, in welche Siedlungsgebiete Buslinien einfahren können und welche Umweltwirkungen der ÖPNV verursacht. Ihre Zugänglichkeit steht im Zuge der Pflicht zur Barrierefreiheit verstärkt im Fokus.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken Der Stadtverkehr Rendsburg bietet ein gutes Verkehrsangebot mit Niederflurbussen.</p> <p>Schwächen Der Anteil barrierefreier Busse in Schleswig-Holstein stellt noch nicht zufrieden. Der Einsatz von Niederflurbussen konzentriert sich auf die Stadtverehre, im Regional- bzw. Schülerverkehr sind meist Reisebusse anzutreffen.</p> <p>Chancen Auf verschiedenen Linien im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurden bereits Elektrobussen getestet. Zumindest für die Stadt Rendsburg liegt eine Potenzialanalyse über den Einsatz von Elektrobussen vor. Damit erhält der Stadtverkehr</p>

Attribut	Inhalt
	Rendsburg die Chance auf eine Vorbildfunktion, wenn die Einführung von Elektrobussen zügig vonstattengeht. Weiterhin können die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion als Chancen gelten, und zwar <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme B.2.4: Erprobung autonomer Kleinbusse • Maßnahme C.3.2: Ausweitung klimaneutraler Fahrzeuge im ÖPNV
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Festsetzungen zum Einsatz spezifischer Fahrzeuge sind nicht Bestandteil dieses Projekts; bei der Auswahl ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Streckenprofile ihrer Linien auch innerhalb des gegebenen Zeitrahmens bewältigen können. Alles Übrige ist Sache des Aufgabenträgers bzw. der Betreiber.
Zu erwartende Ergebnisse	Die Planung von Fahrplänen und Umläufen wird Aussagen zur benötigten Größe und Kapazität der Fahrzeuge enthalten; weitergehende technische Angaben sind nicht beabsichtigt.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 14: Steckbrief Inhaltsknoten 3400: »Straßenverkehr«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Straßenverkehr
Knoten-ID	3400
Beschreibung	Der Straßenverkehr bildet die Umgebung, innerhalb derer sich die Linienbusfahrten bewegen. Regelungen zur Beschleunigung des ÖPNV beeinflussen dessen Leistungsfähigkeit genauso wie allgemeine Störungen oder neuralgische Stellen im Straßenverkehr.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken Auf der Fähre Nobiskrug werden Fahrzeuge im Schülerverkehr und Behindertentransporte bevorzugt behandelt.</p> <p>Schwächen Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals erweist sich im Hinblick auf Pünktlichkeit regelmäßig als problematisch. Im gesamten Kreisgebiet sind, abgesehen von Prioritätssignalen zur bevorzugten Ausfädelung an Busbuchten, keine Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV vorhanden.</p> <p>Chancen Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme B.1.6: Erstellung von ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen • Maßnahme C.2.1: Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes <p>Anforderungen Es soll die Bevorrechtigung von Linienbussen im Straßenverkehr geprüft werden.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Erarbeitung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Linienbusse im Straßenverkehr ist nicht explizit Bestandteil des Projekts. Gleichwohl basieren sämtliche Fahrplanungen für Linienverkehre auf der Annahme, dass die Streckenzeiten eingehalten werden können. An neuralgischen Punkten (z.B. bei

Attribut	Inhalt
	notwendigen Kanalüberfahrten mittels Fähre) werden deshalb Empfehlungen gegeben, um die Pünktlichkeit zu gewährleisten.
Zu erwartende Ergebnisse	Im Rahmen des Projekts werden für jede Linie konkrete Fahrpläne entwickelt.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 15: Steckbrief Inhaltsknoten 3500: »Informationen«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Informationen
Knoten-ID	3500
Beschreibung	Da es sich bei Buslinienverkehren nicht um ein nachfrage-sondern um ein angebotsgesteuertes System handelt, muss der Kunde Informationen über das Regelangebot sowie über mögliche Ausnahmen kennen, um es nutzen zu können. Gerade die — im Vergleich zu einem Stadtbussystem — eher geringen Taktfrequenzen erlauben keine spontane Nutzung. Fahrgäste müssen sich vorbereiten und ihre Fahrt planen können. Dafür müssen diverse Informationsangebote in verschiedenen Kanälen bereitgestellt werden-
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> In ganz Schleswig-Holstein ist der vollständige Ausbau von Echtzeitinformationssystemen bis Ende des Jahres 2016 avisiert. Sowohl die dynamische Fahrgastanzeige an den Haltestellen als auch die NAH.SH-App bieten dem Fahrgast gute Informationen. <p>Chancen</p> <p>Eine zentrale Datendrehscheibe für landesweit verfügbare Echtzeitinformationen befindet sich im Aufbau. Der ländliche Raum in Schleswig-Holstein soll außerdem in Gänze an die Breitbandversorgung angeschlossen werden.</p> <p>Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme D.1.9: Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank <p>Anforderungen</p> <p>Mängel in der ÖPNV-Information sollen beseitigt werden. Als weitere Multiplikatoren für die Verbreitung solcher Informationen werden touristische Leistungsträger genannt, die es zu aktivieren gilt. Die Anschlusssicherung und die Echtzeit-Fahrgastinformation sind weiterzuentwickeln.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Das berichtete Projekt wird den Bereich Information höchstens am Rande berühren, dazu aber keine Aussagen treffen.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 16: Steckbrief Inhaltsknoten 4000: »Marktauftritt«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Marktauftritt

Attribut	Inhalt
Knoten-ID	4000
Beschreibung	Aufgrund des Örtlichkeitsprinzips agieren Anbieter von konzessionierten Linienerverkehrsleistungen in der Personenbeförderung selten wie Marktteilnehmer. Die Annahme: Sie müssten sich nicht gegen konkurrierende Angebote behaupten. Das stimmt allerdings nur innerhalb des Systems ÖPNV. In Bezug auf das gesamte Verkehrssystem aus MIV, ÖPNV, Fuß, Fahrrad ist dagegen eine starke Marktposition dringend notwendig, um die Fahrgastzahlen zu steigern und erst damit eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Eine solche Position lässt sich mithilfe eines selbstbewussten Auftritts erreichen.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Anforderungen Der Kreis soll alle Maßnahmen unterstützen, die vonseiten der Unternehmen durchgeführt werden und zur Fahrgastgewinnung im ÖPNV beitragen.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Erarbeitung von Vorschlägen für ergänzende Finanzierungsmodelle wird möglicherweise auch Bemerkungen über die Steigerung der Bekanntheit des ÖPNV-Angebots enthalten. Davon abgesehen sind Überlegungen zum Marketing des ÖPNV nicht Bestandteil des Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 17: Steckbrief Inhaltsknoten 4100: »Marke«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Marke
Knoten-ID	4100
Beschreibung	Erst im Laufe der letzten Jahre haben die Akteure des ÖPNV sich dafür entschieden, ihre Angebote mit einer Marke zu versehen, die ein Image bilden und den Kunden bei der Identifikation mit den Markenwerten helfen kann. Die Marke bietet im Zuge der Notwendigkeit, sich stärker als Marktteilnehmer zu positionieren, auch für den ÖPNV ein wesentliches Instrument.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Stärken Der einheitliche Markenauftritt von NAH.SH erhöht den Wiedererkennungswert der Angebote und führt zu mehr Transparenz. Schwächen Im Buslinienverkehr wird die Marke je nach Betreiber allerdings unterschiedliche verwendet. Teilweise sind Linienbusse nicht als zum System Nahverkehr gehörend erkennbar. Anforderungen Die Wiedererkennbarkeit muss durch eine entsprechende Gestaltung des Fahrzeug-Äußeren gewährleistet werden.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Überlegungen zur Marke für den ÖPNV sind nicht Bestandteil des Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 18: Steckbrief Inhaltsknoten 4200: »Produkte«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Produkte
Knoten-ID	4200
Beschreibung	Im Zusammenhang mit der Markenbildung kann die Differenzierung von klar unterscheidbaren Produkten mit jeweils eindeutigen Merkmalen hohen Nutzen stiften und zur Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen. Verschiedene Verkehrsverbünde praktizieren solche Differenzierungen bereits mit Erfolg (beispielsweise »PlusBus« sowohl bei VBB als auch bei MDV).
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Anforderungen Die Produkte des ÖPNV sollen differenziert werden (qualifizierter ÖPNV, Basis-ÖPNV, alternativer ÖPNV, Sonderprodukte) und jedes Produkt soll konkrete Qualitätsstandards erhalten. Ein Qualitätsprodukt (z.B. »Schnellbus«) soll aufwändig und hochwertig vermarktet werden.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Im Rahmen der Festlegung von Angebotsstandards und der Differenzierung von Netzebenen im ITF basierten Liniennetz werden erste Ansätze für die Entwicklung vermarktbarer Produkte grundgelegt. Die weitergehende Produktentwicklung ist allerdings nicht Bestandteil des Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	Über die Bedienstandards wird im Abschnitt AP II.1: Definition Angebotsstandards dieses Berichts referiert, eine erste Netz-differenzierung findet sich in Abschnitt AP II.3: Entwicklung eines hierarchischen Busnetzes mit Anschlüssen zum SPNV und Produktdifferenzierung.

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 19: Steckbrief Inhaltsknoten 4300: »Tarife«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Tarife
Knoten-ID	4300
Beschreibung	Im Rahmen der Planung des ÖPNV-Systems spielen Tarife zunächst keine Rolle. Sie bilden aber am Ende der Fertigungskette einerseits einen Teil der Erlösquelle ab und bieten andererseits dem Kunden ein Interface zur Nutzung des Linienverkehrs. Deshalb sind tarifliche Festsetzungen stets sorgfältig abzuwägen. Mit der Zuständigkeit eines Verkehrsverbunds verknüpft ist meist eine einheitliche und konsistente Tarifstrategie, die alle teilnehmenden Gebiete integriert.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Stärken Kreisinterne Fahrscheinsortimente sind weitestgehend in den SH-Tarif integriert; regionale Fahrscheine ergänzen das landesweite Kernangebot. Schwächen Der Bildungstarif für Oberstufenschüler wurde nur schwach nachgefragt- Das Förderbudget des Kreises wurde nur zu zehn Prozent abgerufen. Bindungen Der Kreis ist Mitglied im Verkehrsverbund Region Kiel; dieser übernimmt die Verkehrskonzeption allerdings nur für den Ostteil des Kreises.

Attribut	Inhalt
	<p>Hemmnisse Sondertarife für ältere Menschen würden voraussichtlich zu Mindereinnahmen führen.</p> <p>Chancen Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme D.1.5: Weiterentwicklung des Tarifsystems • Maßnahme D.2.5: Ausweitung von Kombi-Tickets im Mobilitätsverbund <p>Anforderungen Gefordert wird die Entwicklung spezifischer Tickets wie Familien-, Wochenend-, Ferien- und Kombitickets, andererseits aber perspektivisch auch die Entwicklung regionaler bzw. perspektivisch einer landesweiten Mobilitätskarte. Die verkehrlich-tariflichen Kooperationen im Rahmen des SH-Tarifs soll weiter ausgebaut werden. Die Transparenz im Tarifsystem soll erhöht, Potenziale sollen optimiert werden. Regionale Sondertarife sollen abgebaut und der Durchgriff des NAH.SH-Tarifs gestärkt werden. Erweiterte Serviceleistungen (bspw. kostenlose Mitnahme von Erwachsenen auf Abo oder Rabatte bei Verspätungen) sind zu prüfen.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Erarbeitung von Vorschlägen für ergänzende Finanzierungsmodelle wird auch Thema der Tarife berühren. Davon abgesehen sind Tarifoptimierungen nicht Bestandteil des Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 20: Steckbrief Inhaltsknoten 4400: »Präsentation«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Präsentation
Knoten-ID	4400
Beschreibung	Landläufig als »Marketing« missverstanden (denn dieser Prozess umfasst die gesamte Schöpfungskette, einschließlich Markenbildung und Produktentwicklung), gilt es, Marke, Produkte und Anbieter am Markt so zu präsentieren, dass auf der Nachfrageseite Bedürfnisse generiert werden. Im günstigen Fall äußert sich eine erfolgreiche Präsentation des Angebots in einer Steigerung der Fahrgastzahlen.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Chancen Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme D.1.7: Landesweites Mobilitätsmarketing mit regionalen Schnittstellen • Maßnahme D.1.8: Ausweitung von Probeangeboten für den Mobilitätsverbund <p>Anforderungen Das regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion GmbH soll künftig das regionale Mobilitätsmarketing koordinieren. Die</p>

Attribut	Inhalt
	Bekanntheit der Tarife und der ›Mobilität mit nur einem Fahrschein‹ sollen erhöht werden.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Präsentation des Buslinienangebots gegenüber der Nachfrageseite ist nicht Bestandteil des hier berichteten Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 21: Steckbrief Inhaltsknoten 4500: ›Vertrieb‹

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Vertrieb
Knoten-ID	4500
Beschreibung	Besteht ein Fahrwunsch und hat sich der Fahrgast in spe für die Nutzung des ÖPNV entschieden, muss er die Möglichkeit zum Fahrkartenerwerb erhalten. Das ist die Aufgabe des Vertriebs.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Schwächen Elektronischer und Online-Vertrieb von Fahrscheinen sind unterschiedlich weit fortgeschritten.</p> <p>Chancen Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme D.1.4: Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums • Maßnahme D.1.6: Einführung einer regionalen Gästekarte <p>Anforderungen Die testweise Einführung einer Mobilkarte sowie Unterstützung der landesweiten Gästekarte sollen Zugangshemmnisse zum Mobilitätsverbund abbauen.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Der Vertrieb ist nicht Bestandteil des hier berichteten Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 22: Steckbrief Inhaltsknoten 4600: ›Mobilitätsmanagement‹

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Mobilitätsmanagement
Knoten-ID	4600
Beschreibung	Die Organisation von Mobilitätsangeboten bildet nicht nur eine Querschnitts-, sondern auch eine Daueraufgabe. Die stetige Abstimmung von Angebot und Nachfrage kann die Belastung durch einen Fehleinsatz von Ressourcen vermindern und damit die Effizienz steigern. Dafür bedarf es eines Managements.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Chancen Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme D.1.1: Regionales Mobilitätsmanagement • Maßnahme D.2.1: Ausweitung kommunaler Mobilitätsmanagementangebote

Attribut	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme D.2.2: Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagements • Maßnahme D.2.3: Aktivierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement • Maßnahme D.2.4: Aktionstage zum Mobilitätsmanagement
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Im hier berichteten Planungsprojekt sind Überlegungen zu dauerhaften Managementaufgaben kein Bestandteil.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 23: Steckbrief Inhaltsknoten 5000: »Wert«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Wert
Knoten-ID	5000
Beschreibung	Die Summe aller Bemühungen, ein konsistentes und qualitativvolles Fahrtenangebot im Rahmen des Buslinienverkehrs zu gewährleisten einerseits und die Summe aller Fahrtwünsche, Rezeptionen und Kundenerlebnisse auf der Nachfrageseite andererseits bilden gemeinsam den Wert des ÖPNV. Der soll und muss permanent gemessen, beobachtet und mit geeigneten Mitteln gepflegt werden.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	Anforderungen Verkehrsunternehmen und Kreis führen zur Laufzeit des RNVP eine stufenweise Qualitätssicherung durch.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Pflege des Angebots über die Planung hinaus ist Aufgabe der Zuständigen, nicht aber des berichteten Projekts.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 24: Steckbrief Inhaltsknoten 5100: »Angebot«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Angebot
Knoten-ID	5100
Beschreibung	Der Angebotswert des ÖPNV bemisst sich monetär nach den eingesetzten Ressourcen, umfasst darüber hinaus aber auch diverse, nicht monetär messbare Qualitäten wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Reisekomfort, Erschließungswirkung etc.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Schwächen Nur wenigen Aufgabenträgern stehen Daten zur tatsächlich erbrachten Beförderungsleistung (Pkm) im Busverkehr zur Verfügung.</p> <p>Hemmnisse Der Kreis wird dem ÖPNV absehbar sinkende öffentliche Mittel bereitstellen.</p> <p>Anforderungen Dem stehen vielfältige Forderungen an den Wert des ÖPNV gegenüber. So soll er zur Reduzierung von Belastungen</p>

Attribut	Inhalt
	(Klima, Umwelt, Lärm) beitragen, komfortabler werden (Reisezeiten, Direktverbindungen), die tarifliche Integration anderer Verkehrsmittel erlauben (VDV-e-Ticket), seine Attraktivität permanent steigern und seine Wirtschaftlichkeit verbessern.
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Der Wert des ÖPNV-Angebots resultiert in Teilen auf seiner durch die Planung (Knoten, Netz, Linien, Takt, Haltestellen, Barrierefreiheit etc.) bedingten Leistungsfähigkeit und Effizienz. Dazu wird es umfangreiche Arbeiten im Rahmen des berichteten Projekts geben. Weitere Faktoren (Betrieb, Marktauftritt etc.) betrachtet das Projekt nicht.
Zu erwartende Ergebnisse	Der Schlussbericht des Projekts wird Angaben machen zu Umfang und Art und Weise des Ressourceneinsatzes sowie zu den zugrunde liegenden Konzeptparametern, mittels derer aus dem Ressourceneinsatz vielfältige Synergien entstehen (Erreichbarkeit, Anschlüsse, Taktstruktur).

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 25: Steckbrief Inhaltsknoten 5200: »Nachfrage«

Attribut	Inhalt
Knotenbezeichnung	Nachfrage
Knoten-ID	5200
Beschreibung	Der Wert der Nachfrage im ÖPNV bemisst sich nach den Fahrgastzahlen. Die sind mit aktuellem Projektstand noch nicht seriös abzuschätzen. Vergleichbare Projekte (Spree-Neiße, Muldental) zeigen aber auf, dass Fahrgastzuwächse jenseits der zehn Prozent möglich sind. Grundsätzlich gilt: Das Nachfragepotenzial lässt sich nicht allein anhand der Nachfrage im bestehenden Angebot erfassen; das würde implizieren, dass am Angebot keine Veränderungen vorgenommen werden sollen. Als zusätzliche Potenziale sind stattdessen vielmehr die bisherigen Nichtnutzer zu betrachten, was aber methodisch eine große Herausforderung darstellt.
Befunde aus den Grundlagendokumenten	<p>Schwächen Der geringe Modal-Split-Anteil des ÖPNV ist auf ein schwach ausgebautes Verkehrsangebot und schlechte Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zurückzuführen. Realistische Nachfragezahlen lassen sich nur anhand von Fahrkartenverkäufen abschätzen; vor allem in den Nahbereichen von Kiel und Neumünster kommt es dabei zu Verzerrungen.</p> <p>Hemmnisse Traditionell herrscht eine mittlere Nachfrage auf den Strecken Neumünster — Rendsburg und Kiel — Eckernförde, schwach ist die Nachfrage dagegen auf der Relation Eckernförde — Rendsburg. Im Szenario »Offensive Nahverkehr« kann der ÖPNV laut Modellrechnungen im Landesnahverkehrsplan nur marginal Fahrgäste hinzugewinnen. Im Szenario »Plus 50 Prozent« sinken die absoluten Fahrgastzahlen sogar leicht.</p> <p>Chancen Im selben Szenario nimmt aber die Zahl der mobilen Menschen insgesamt absolut ab, wodurch sich der relative Modal-Split-Anteil des ÖPNV leicht auf 9,9 Prozent hebt.</p>

Attribut	Inhalt
	<p>Die Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion können ebenfalls als Chancen gelten, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme A.3.5: Pflege und Nutzung des Verkehrsmodells <p>Anforderungen</p> <p>Um Klimaziele einhalten zu können, soll der Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) seinen Modal-Split-Anteil insgesamt auf 60 Prozent steigern. In der KielRegion werden dafür 125.000 zusätzliche ÖPNV-Fahrten pro Tag benötigt. Vorhandene Daten sollten in einer Geodatenbank gepflegt und mit einer landesweiten Datenbank verknüpft werden.</p>
Bearbeitung im Rahmen des Projekts	Die Arbeiten im berichteten Projekt orientieren sich an der Zielsetzung, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und neue Kundengruppen zu gewinnen. Eine Erfolgskontrolle ist allein deshalb nicht möglich, weil das Angebot erst zweieinhalb Jahre nach Projektende überhaupt an den Start geht.
Zu erwartende Ergebnisse	keine

Quelle: eigene Darstellung

Zu Knoten der ersten und zweiten Ebene, die zwar in der Übersicht auftauchen (Abbildung 1), die hier aber nicht als Steckbrief dargestellt sind, finden sich in den Grundlagenwerken keine Aussagen.

AP I.3: ERMITTLUNG UND DARSTELLUNG VON RAUMSTRUKTUREN UND VERKEHRSERZEUGERN

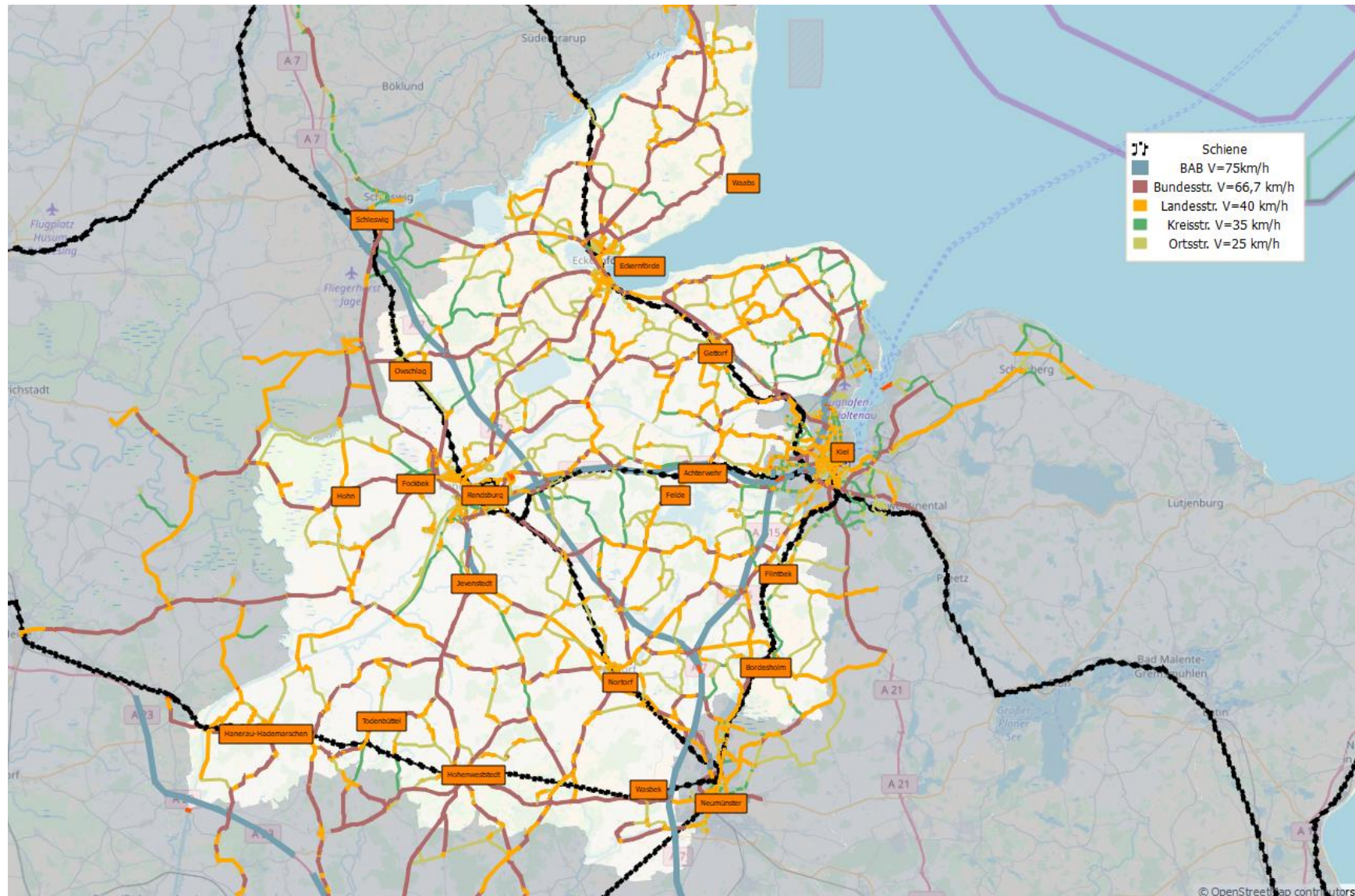
Für das Verkehrsgeschehen, zunächst völlig unabhängig vom Träger, bildet der Raum den größten Einflussfaktor. Neben den topografischen Gegebenheiten wie Relief, natürliche Wege und Barrieren entscheidet die Verteilung von Elementen im Raum über ihre Erschließbarkeit — das gilt auf der Makroebene genauso für die Verteilung von Siedlungsgebieten wie auf der Mikroebene für die Verteilung von Standorten und Einrichtungen in den Gebieten. Der Ermittlung der Lage und Größe sowie Verteilung von Raumelementen kommt deshalb eine herausragende Bedeutung zu: Sie bildet das Raster des Möglichen, innerhalb dessen die späteren Planungen überhaupt nur stattfinden können.

Straßen- und Schienennetz

Das in das Verkehrsmodell aufgenommene Straßen- und Schienennetz ist abgebildet im Anlagenband Abbildung 7. Die farbliche Unterscheidung der Straßentypen gibt die durchschnittlichen Geschwindigkeiten an, die für die Verkehrsmodellierung als Grundlage dienen. Die Klassifizierung der Straßen nach Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße und Ortsstraße weicht teilweise von der zugeordneten

Zuweisung der durchschnittlichen Geschwindigkeit ab. Es wird davon ausgegangen, dass dieses Straßennetz von Standardbussen befahren werden kann.

Abbildung 7: Straßennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde

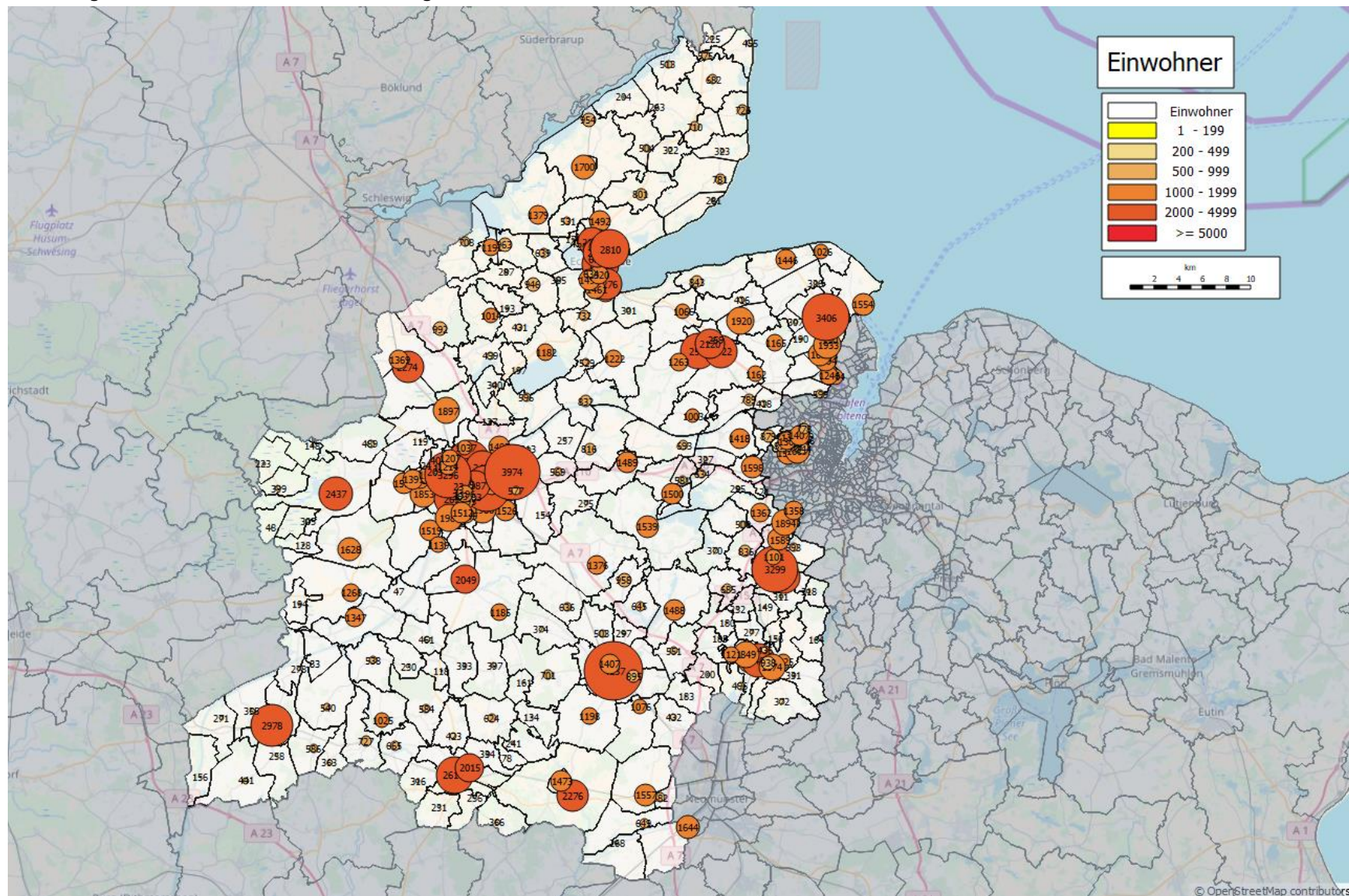


Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Einwohner

Im Modell der KielRegion sind die Einwohnerzahlen 2015 enthalten. Insgesamt sind 2015 im Kreis Rendsburg-Eckernförde 268.468 Einwohner verzeichnet. Die letzte vorliegende Einwohnerstatistik vom 30.06.2016 weist eine Gesamteinwohnerzahl von 267.990 aus. Da der Unterschied zwischen den beiden Dateien zu vernachlässigen ist und die Modelldaten feiner aufgegliedert sind in weitere Ortsteile, werden die Modelldaten beibehalten (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Einwohner im Kreis Rendsburg-Eckernförde



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Schülerverkehrsbeziehungen

Die Schülerverkehrsbeziehungen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt. Die Schülerdaten beziehen sich auf das Schuljahr 2016/2017 und wurden vom Kreis zur Verfügung gestellt.

Die Anzahl der Fahrschüler und Fahrschülerinnen (SuS) wurde erhöht um 30% für die Oberstufenschüler der Gymnasien und Gemeinschaftsschulen. (plus 3 Jahrgänge wären plus 50%, Reduzierung auf 30%, da ein Großteil der älteren Jahrgänge nicht den ÖPNV nutzt, Erfahrungswert). Nicht aufgenommen wurden die Schüler, die in Rendsburg oder Eckernförde wohnen und die Schulen in ihrem Wohnort besuchen. Diese Verkehrsbeziehungen werden durch die Stadtverkehre bedient.

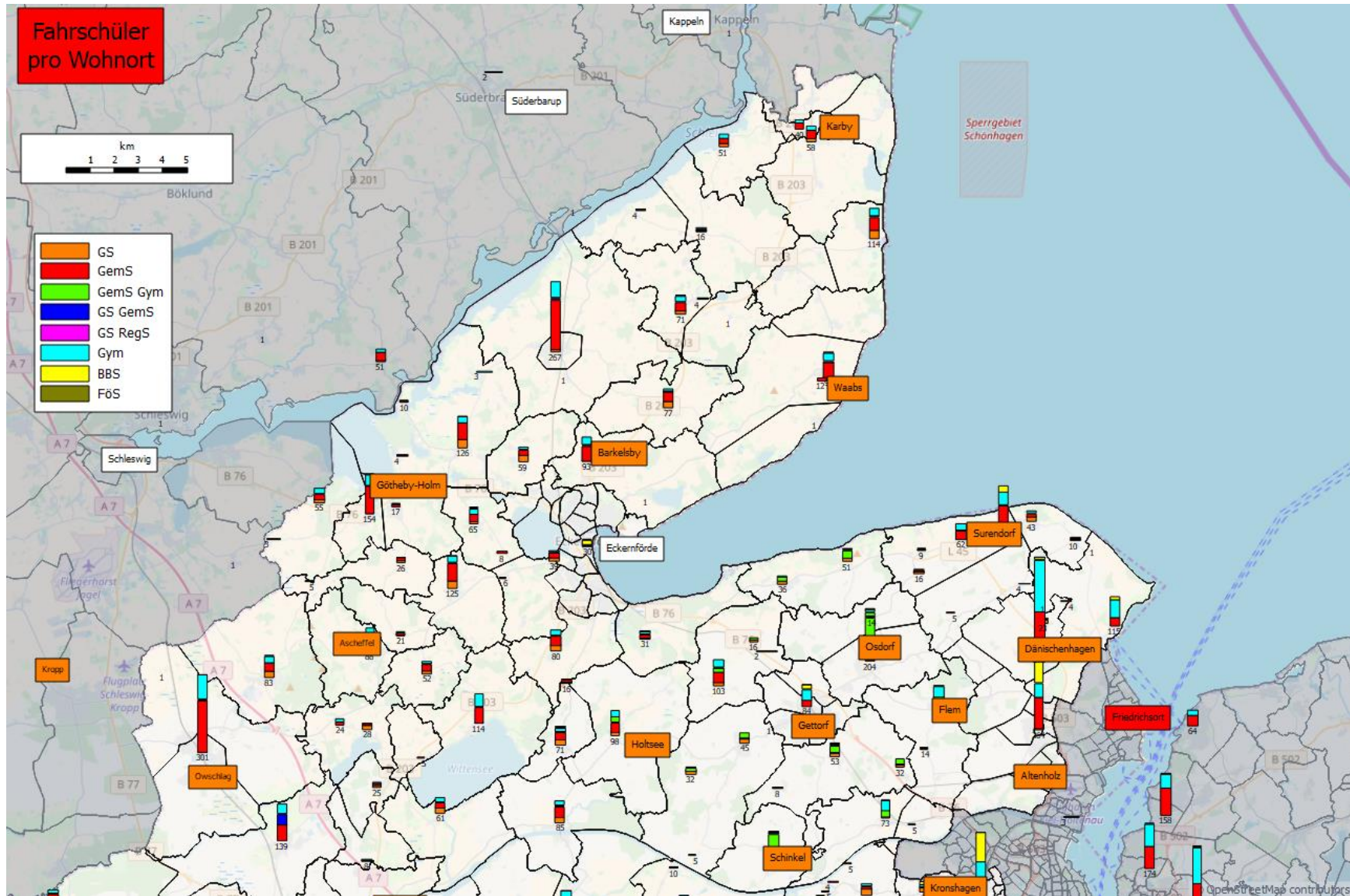
Abbildung 9 zeigt die Anzahl Fahrschüler pro Wohnort und Schulform für den nördlichen Teil des Kreises und Abbildung 10 für den südlichen.

Die Abbildung 11 und Abbildung 12 zeigen die Anzahl Fahrschüler pro Schulort und Schulform.

Die Verkehrsbeziehungen vom Wohnort zur Schule sind dargestellt in Abbildung 13 und Abbildung 14. Die Farbe der Balken bezieht sich auf die Schulform.

In Abbildung 15 und Abbildung 16 wurden die Schülerzahlen für die Verkehrsbeziehungen summiert dargestellt. Die Farbe der Balken bezieht sich in diesen beiden Grafiken auf die Anzahl Fahrschüler.

Abbildung 9: Fahrschüler pro Wohnort, nördlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 10: Fahrschüler pro Wohnort, südlicher Teil des Kreises

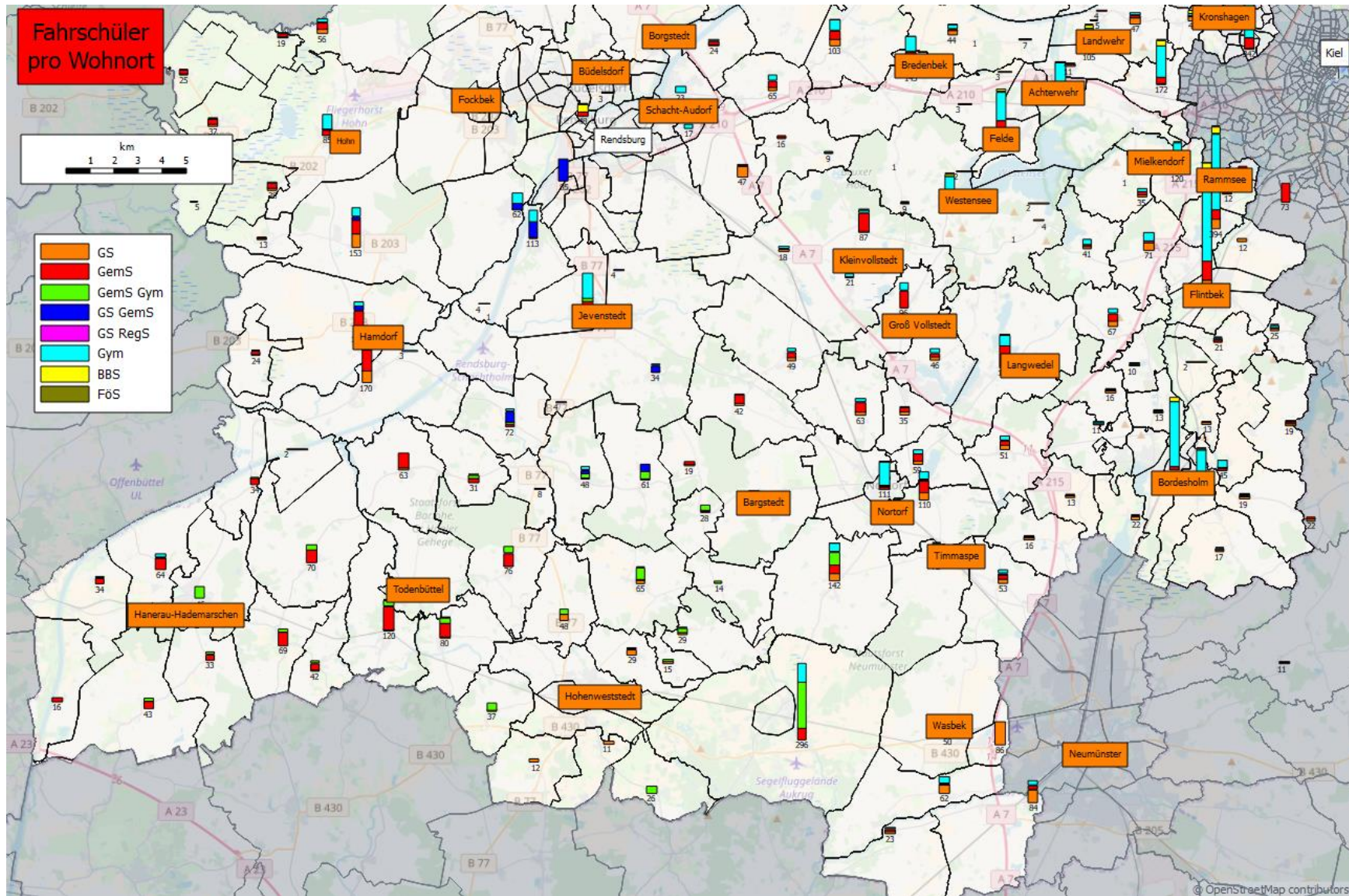
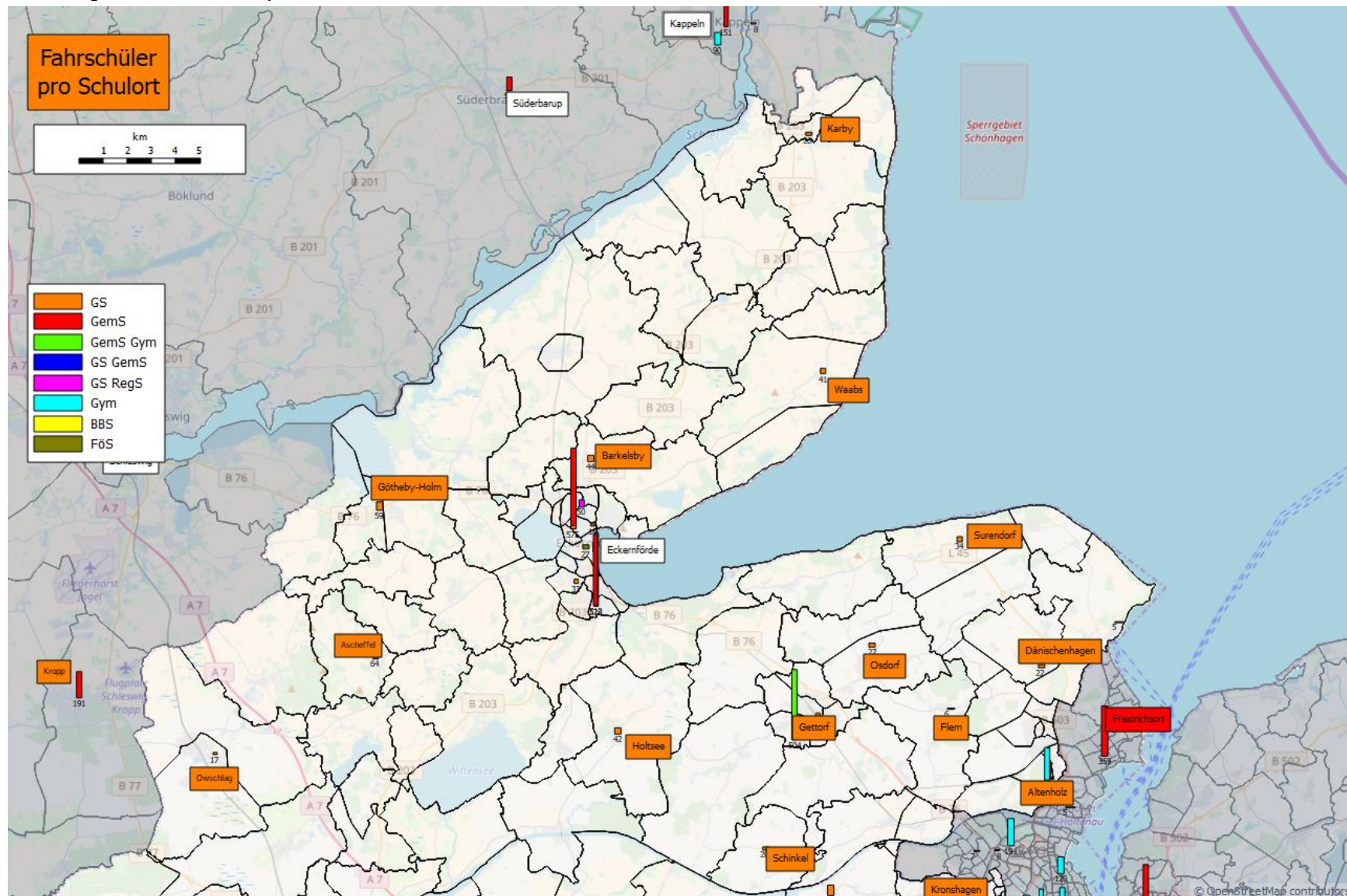
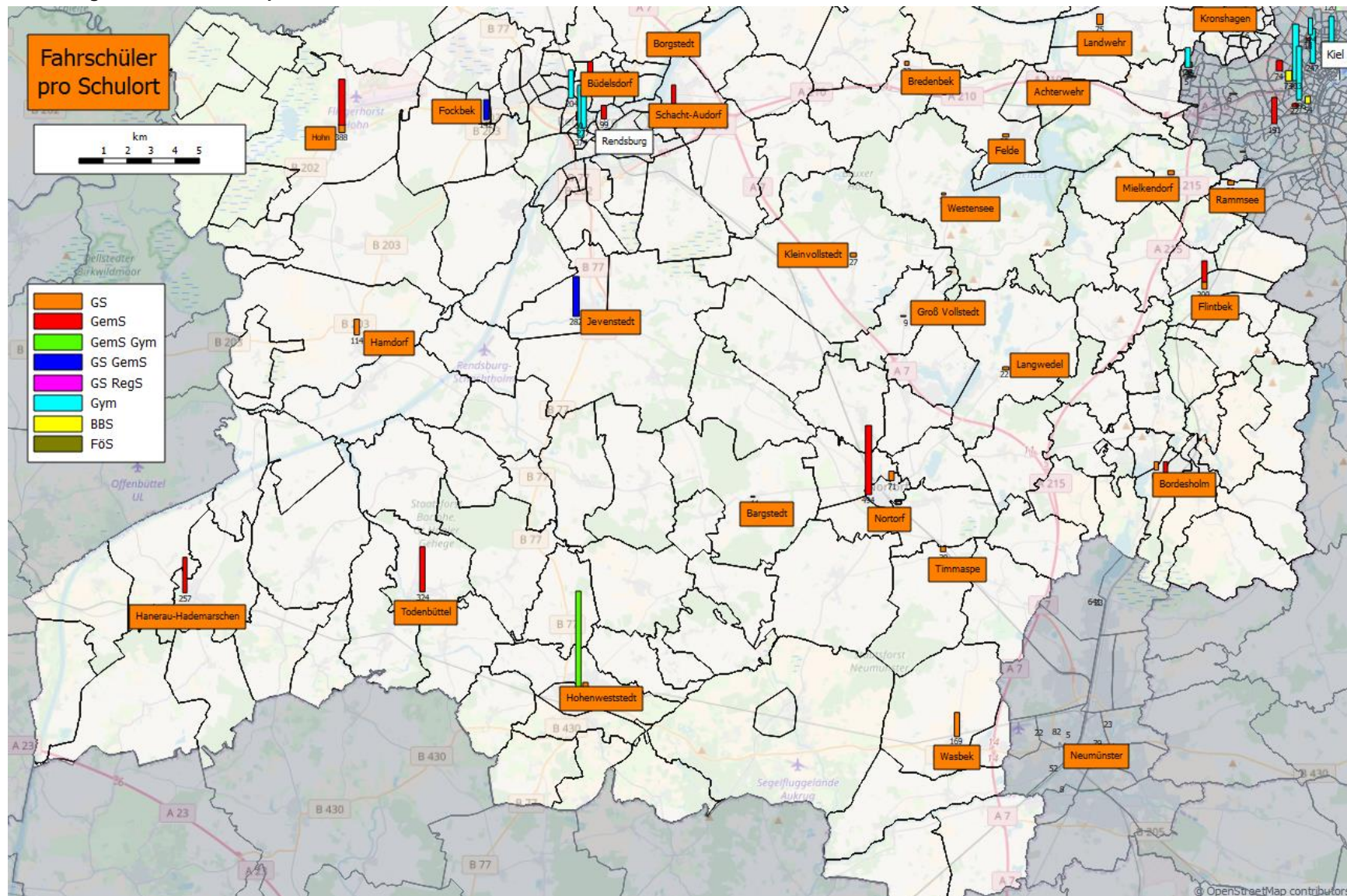


Abbildung 11: Fahrschüler pro Schulort, nördlicher Teil des Kreises



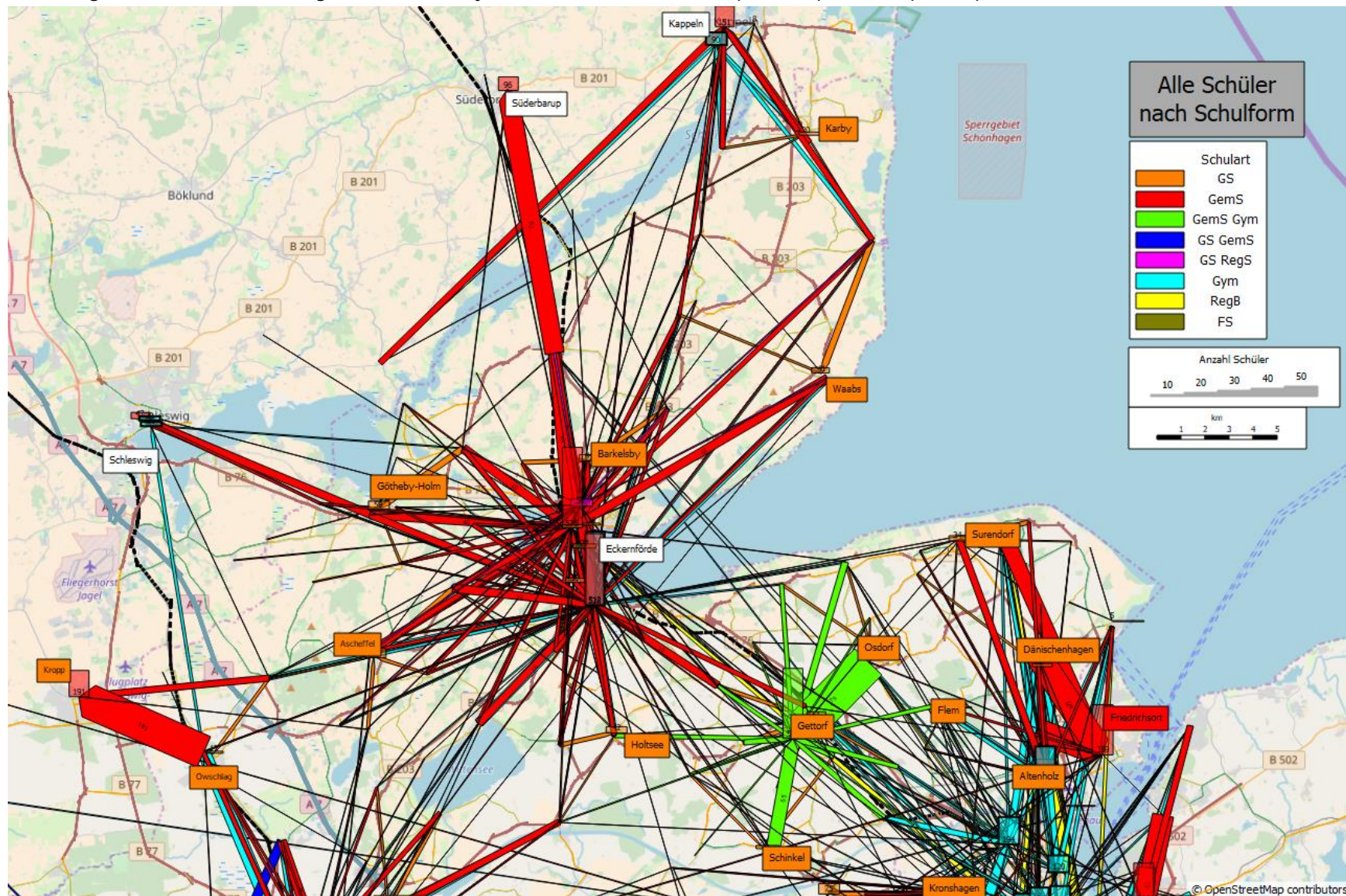
Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 12: Fahrschüler pro Schulort, südlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 13: Verkehrsbeziehungen von Schülern je Schulform, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), nördlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 14: Verkehrsbeziehungen von Schülern je Schulform, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), südlicher Teil des Kreises

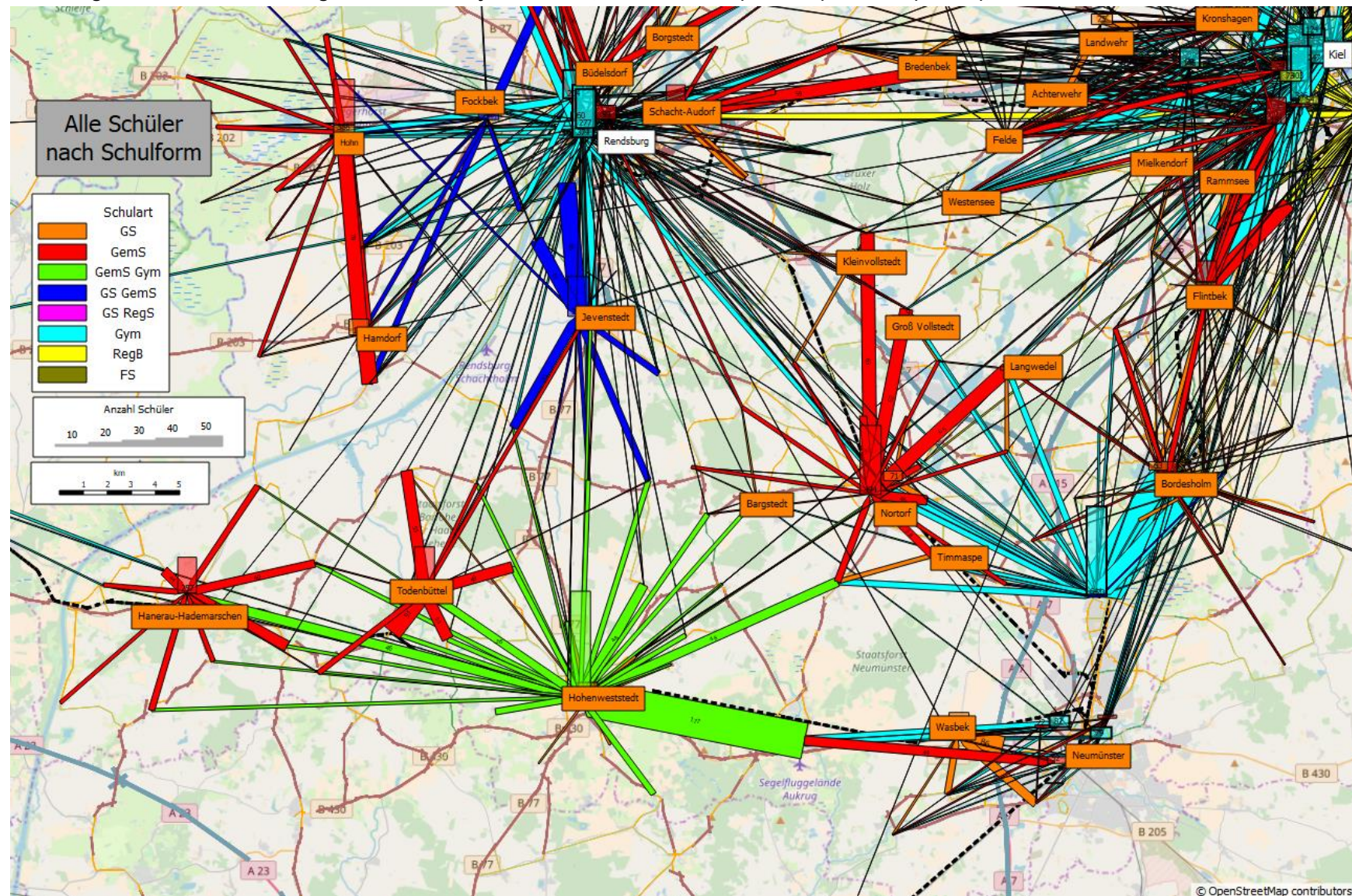
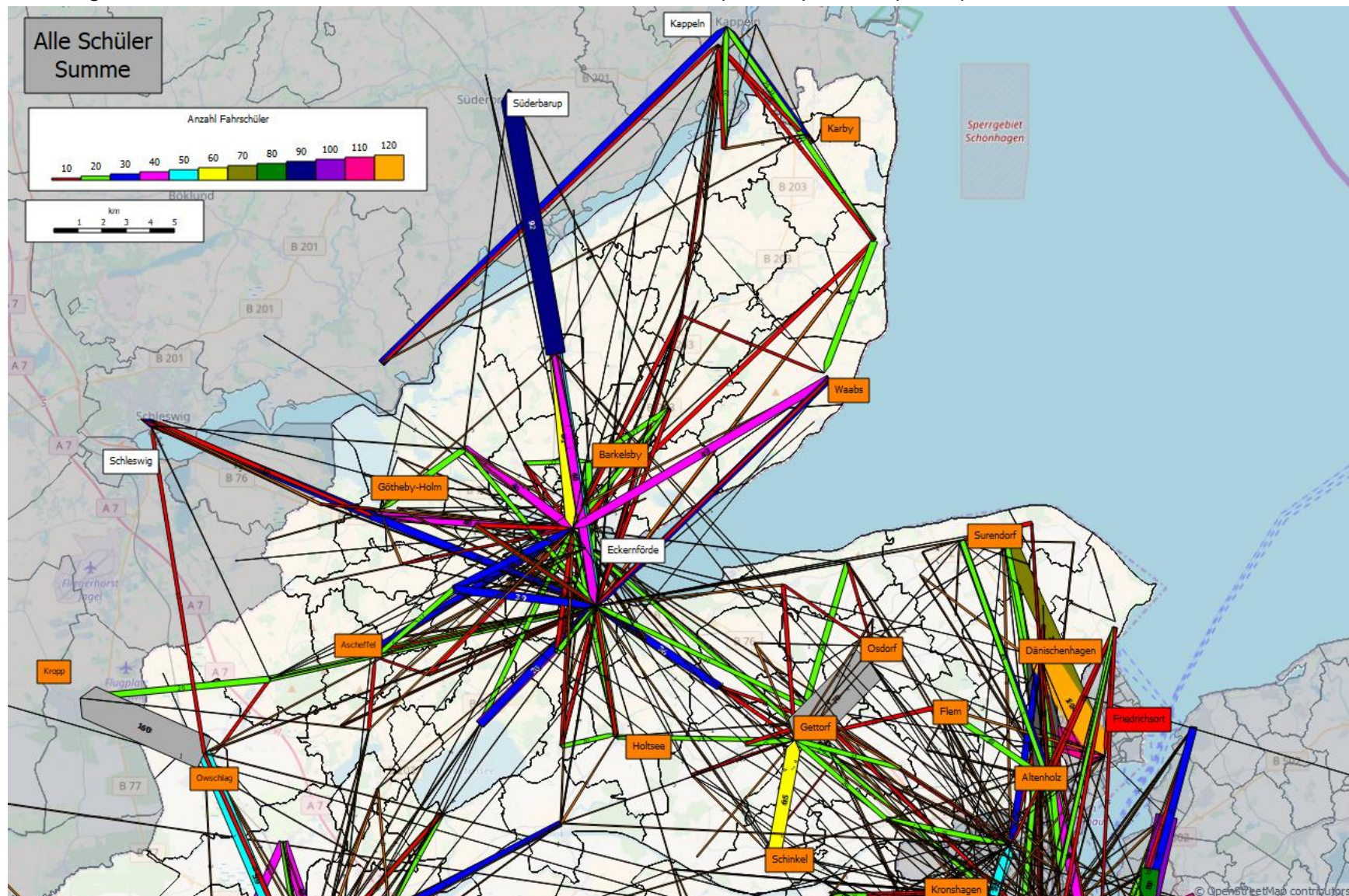
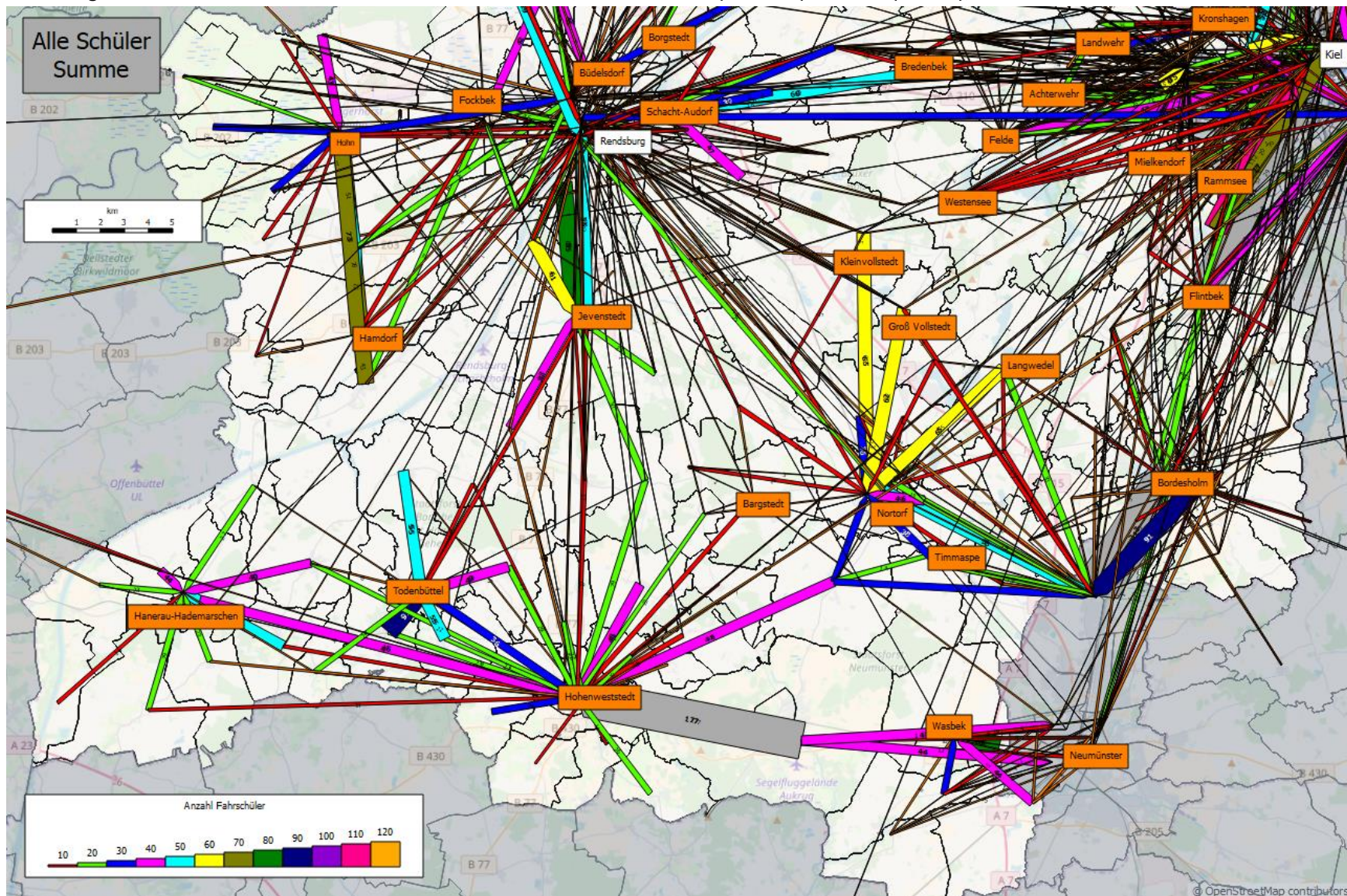


Abbildung 15: Verkehrsströme aller Fahrschüler nach Summe, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), nördlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 16: Verkehrsströme aller Fahrschüler nach Summe, von der Quelle (Wohnort) zum Ziel (Schule), südlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Tabellarisch sind die Schülerzahlen pro Wohnort in Anlage 4 gelistet. Auf die Differenzierung nach Schulform wurde in dieser Tabelle verzichtet.

Die Schülerzahlen pro Schule sind in Anlage 5 gelistet.

Tabellarisch sind alle Schülerverkehrsbeziehungen der Anlage 6 zu entnehmen.

Erfasst wurden insgesamt 11.282 SuS, die hochgerechnet inklusive der Sekundarstufe 2 sich auf 13.933 Fahrschüler und Fahrschülerinnen erhöhen.

Nachfrage aus Fahrschüler-Verkehrsbeziehungen

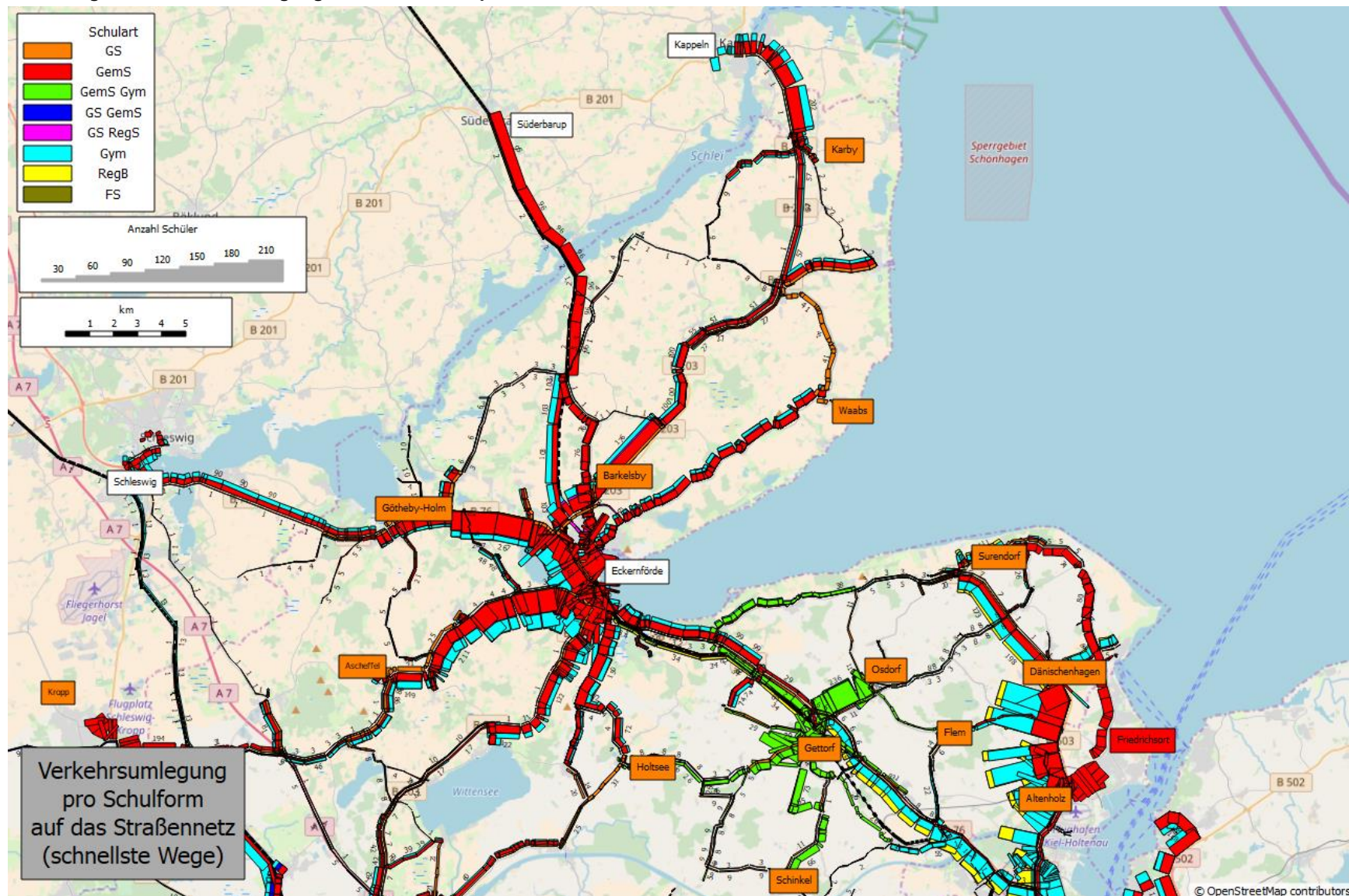
In Abbildung 17 (nördlicher Teil des Kreises), Abbildung 18 (südlicher Teil des Kreises) und Abbildung 19 (Ausschnitt Rammsee) wird die gegenwärtige morgendliche Schülerverkehrsnachfrage aus den Schülerverkehrsbeziehungen auf das Straßennetz umgelegt. Die Farben der Balken stehen für die Schulart. Diese Umlegungsergebnisse zeigen die optimalen Wege für die Schüler (schnellster Weg für jeden einzelnen Schüler, entsprechend einer Taxi-Bedienung).

Die Verkehrsströme aus Abbildung 17 bis Abbildung 19 dienen als Planungsgrundlage für das neue optimierte Liniennetz.

Schulanfangs- und Endzeiten

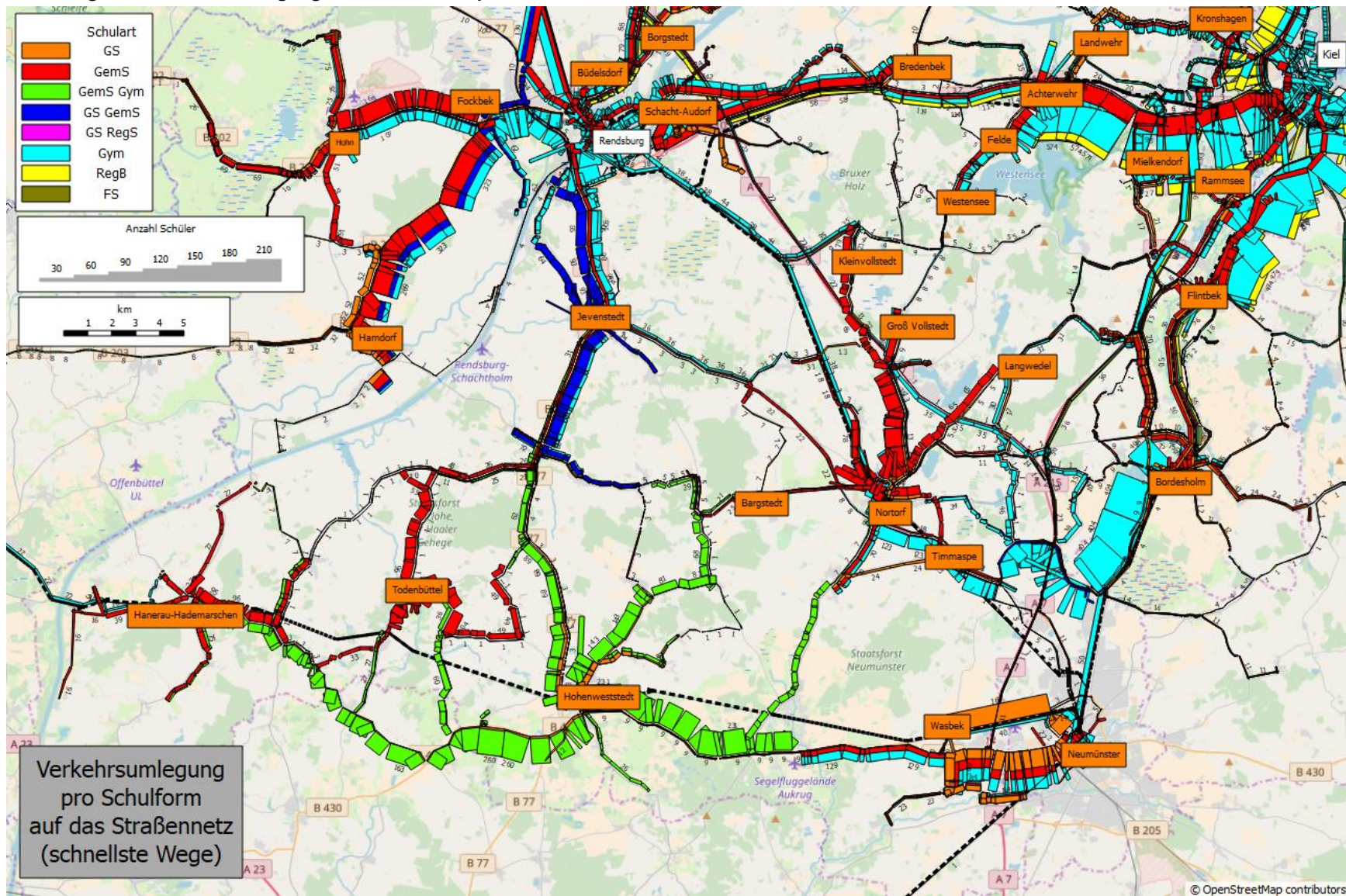
Die Bestandsaufnahme der Schulanfangs- und Endzeiten ist noch nicht abgeschlossen. Es fehlen noch die Zeiten für die Schulen außerhalb des Kreises. Für die Planung sind außerdem Schätzungen erforderlich, wieviel Prozent der Schüler zur 1. oder 2. Stunde kommen und wieviel nach der 4., 5., 6., 7., 8., 9. oder 10. Stunde die Schule verlassen. Dazu wurde mit allen Schulen Kontakt aufgenommen und Abschätzungen erfasst. Die Rückmeldungen dazu sind nahezu komplett.

Abbildung 17: Verkehrsumlegung Schülermatrixes pro Schulform vom Wohnort zur Schule, nördlicher Teil des Kreises



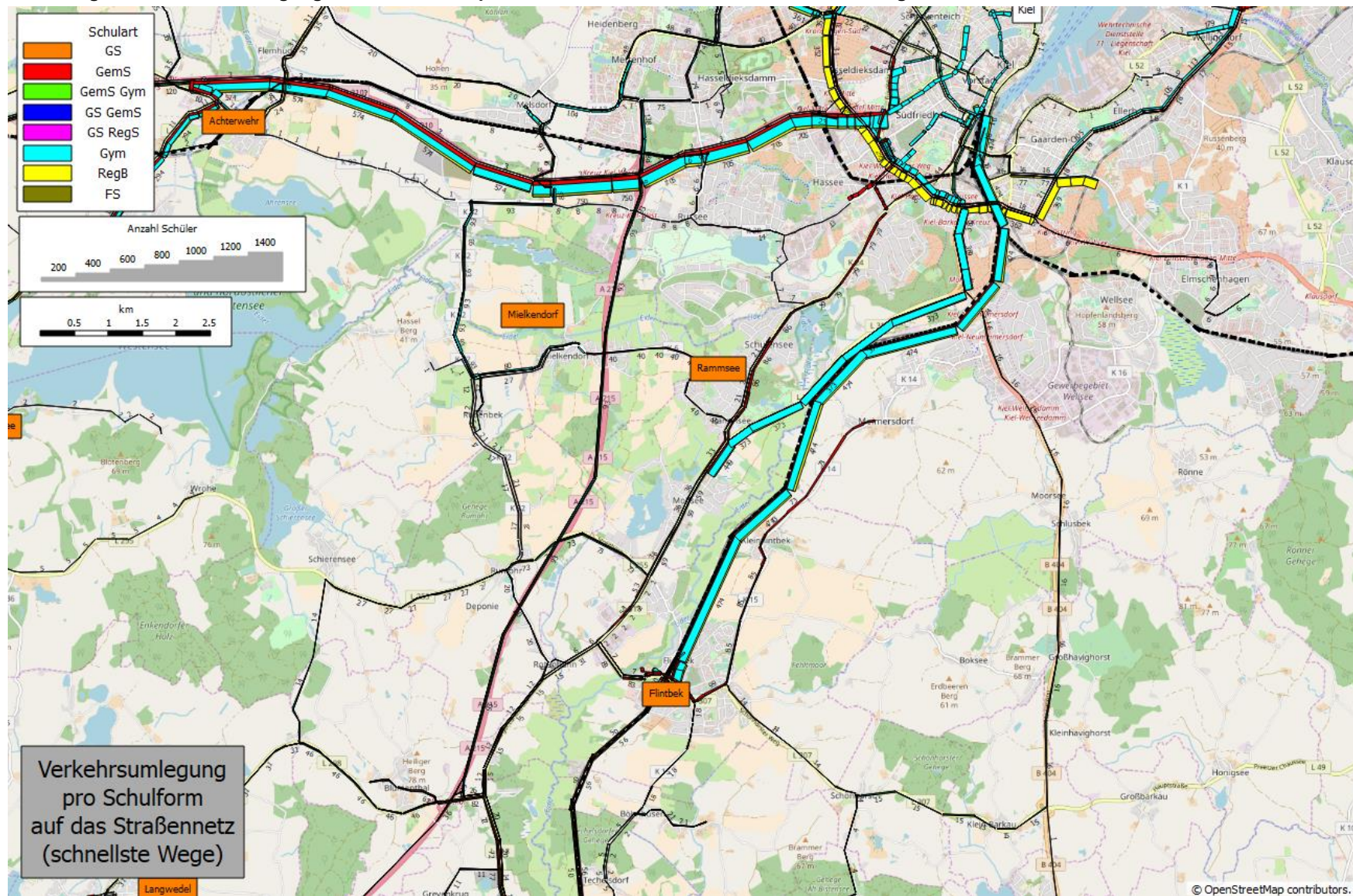
Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 18: Verkehrsumlegung Schülermatrixes pro Schulform vom Wohnort zur Schule, südlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Abbildung 19: Verkehrsumlegung Schülermatrices pro Schulform vom Wohnort zur Schule, Auszug Molfsee, südlicher Teil



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Schülerdaten des Kreises Schuljahr 2016/2017

Pendler

Die Pendlerbeziehungen in den Kreis und aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wurden aus der Beschäftigungsstatistik für Schleswig-Holstein¹ herausgefiltert und ausgewertet. Die Pendlerbeziehungen stellen die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von der Wohngemeinde zur Arbeitsgemeinde dar.

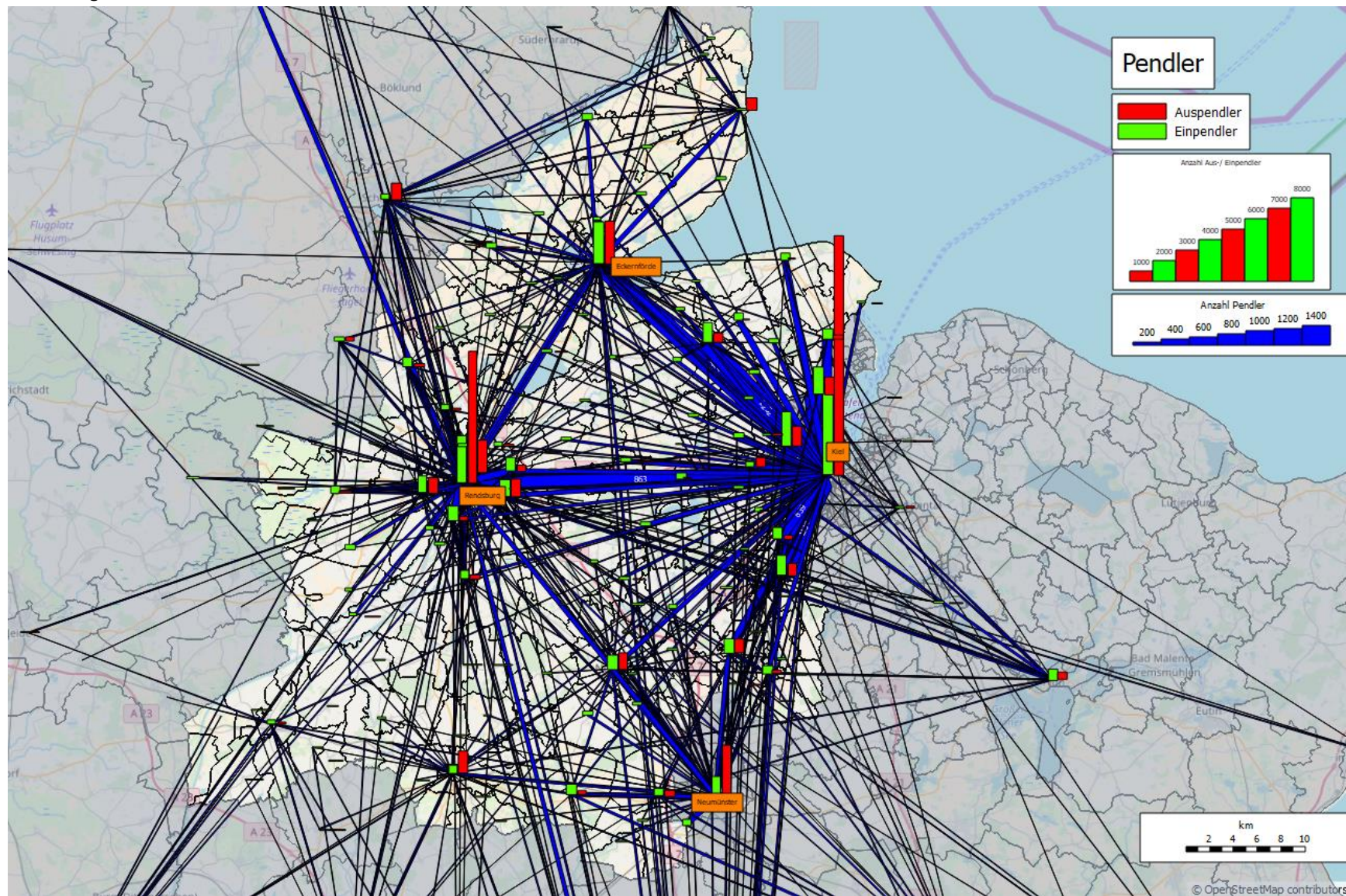
Nicht berücksichtigt wurden die Pendler, die in andere Bundesländer (Ausnahme Hamburg) fahren, da diese kein Potenzial für den ÖPNV darstellen. Die Verkehrszellen der angrenzenden Kreise wurden zusammengefasst. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde die gemeindescharfe Aufteilung der Zellen übernommen. D.h. Rendsburg oder Eckernförde bestehen jeweils aus nur einer Zelle. Die Pendlerverkehrsverflechtungen gelten für alle Verkehrsmodi. Eine Differenzierung nach ÖV- und IV- Verflechtungen ist nicht gegeben. Insgesamt sind 80.617 Pendlerverkehrsbeziehungen aufgenommen worden.

Die für den Kreis relevanten Pendler-Verkehrsbeziehungen sind grafisch in Abbildung 20 (dargestellt sind Pendlerverflechtungen > Anzahl 20) und tabellarisch in Anlage 7 dargestellt.

In Abbildung 21 sind die Pendler-Verkehrsbeziehungen auf das Straßennetz umgelegt worden. Die Farben der Balken stehen für die Stärke der Verkehrsströme. Verkehrsströme mit einer Stärke von 1.300 und mehr Pendlern sind an der dunkelsten Farbe zu erkennen. Die stärksten Pendlerströme folgen den Schienenwegen. Aber auch zwischen Rendsburg und Eckernförde pendeln täglich ca. 2.000 Beschäftigte.

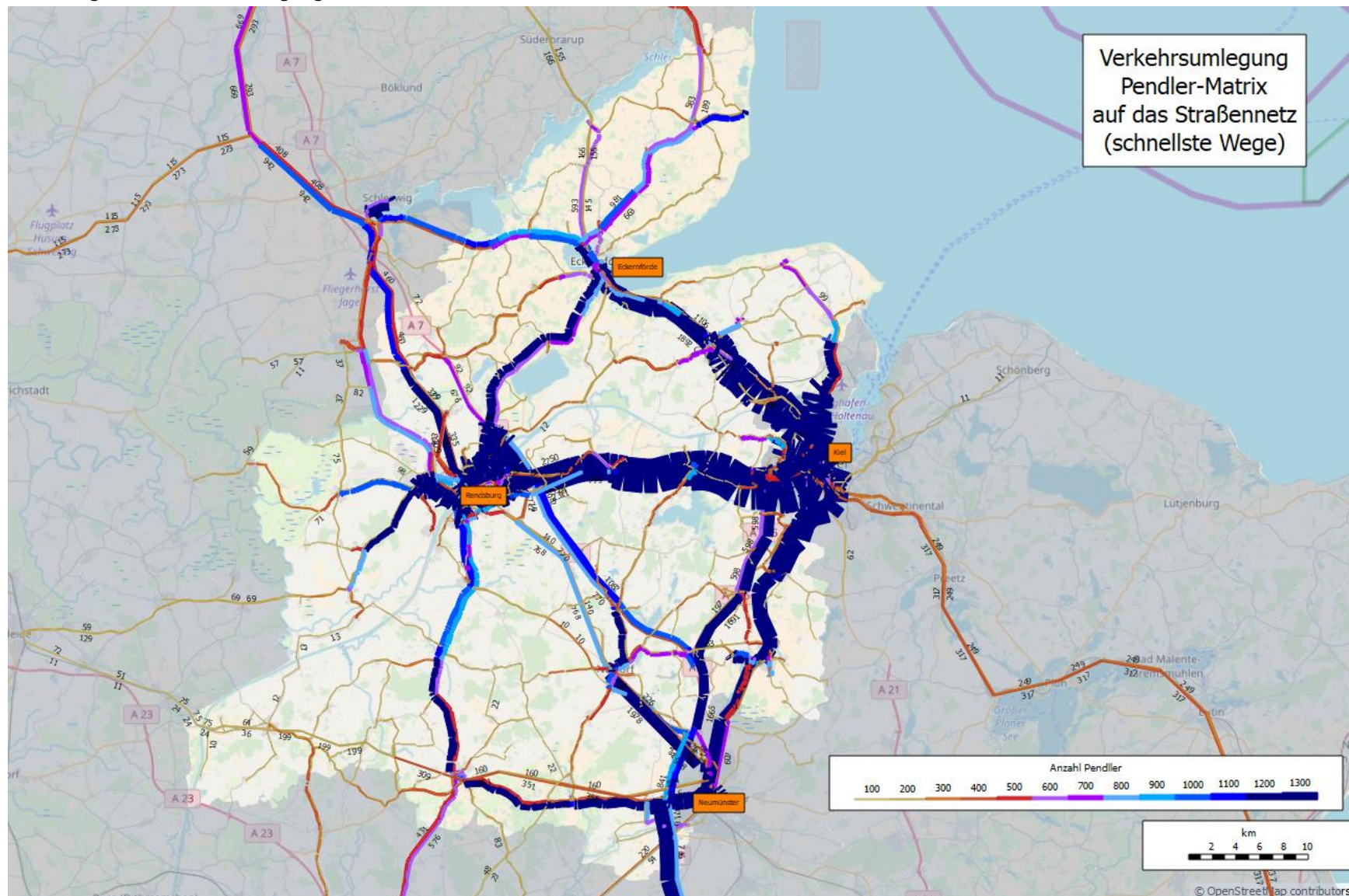
¹ Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Gemeinden, Hannover, Februar 2018, Datengrundlage 30.06.2017

Abbildung 20: Pendlermatrix



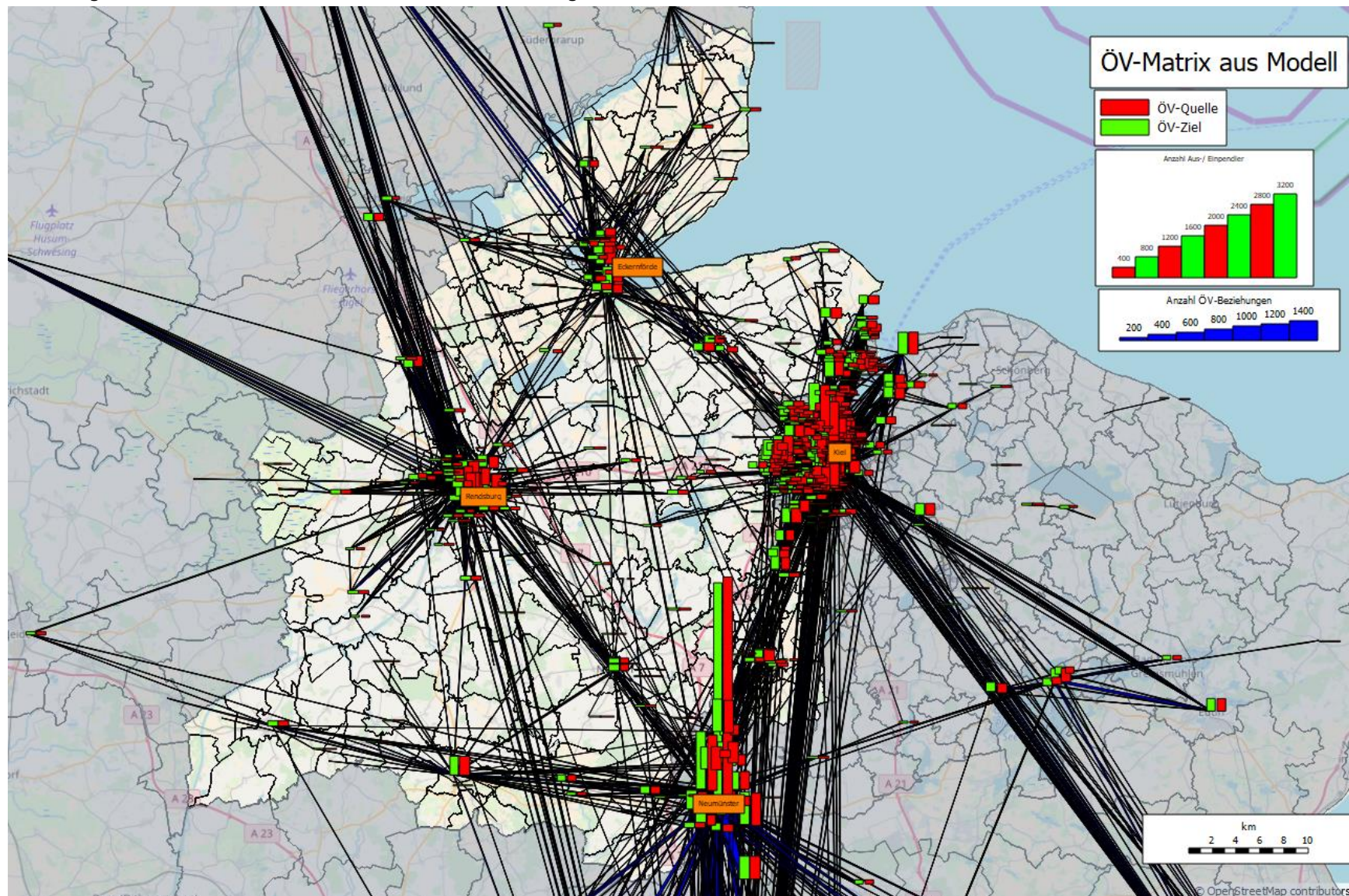
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 21: Verkehrsumlegung Pendlermatrix



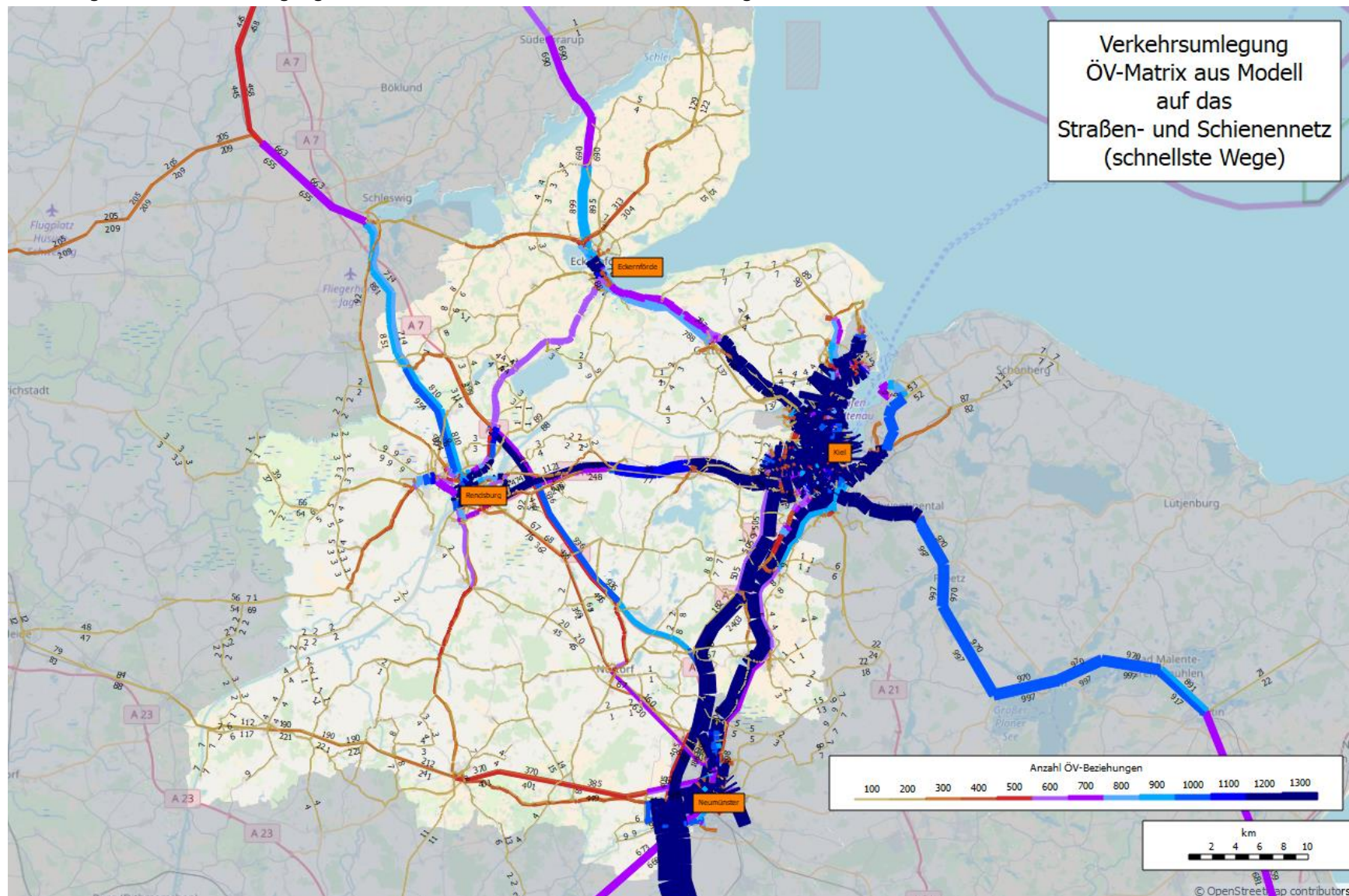
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 22: ÖV-Matrix aus dem Verkehrsmodell der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 23: Verkehrsumlegung ÖV-Matrix aus dem Verkehrsmodell der KielRegion



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

ÖPNV-Nachfrage aus dem Modell der KielRegion

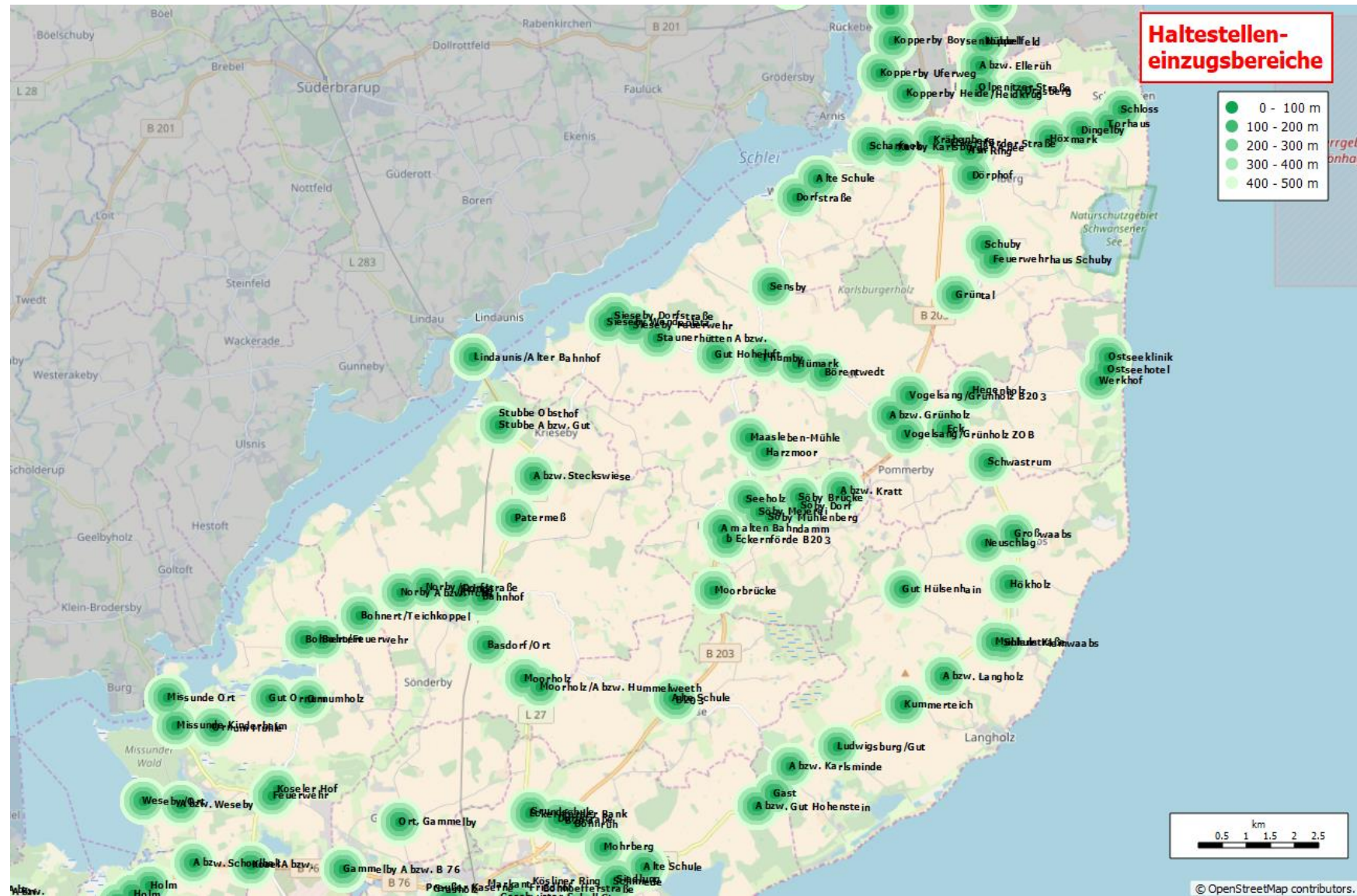
Die ÖV-Matrix, die im Verkehrsmodell der KielRegion erarbeitet wurde, wurde in das Modell für den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingearbeitet und ist dargestellt in Abbildung 22. ÖV-Nachfragewerte kleiner 5 wurden aus Übersichtsgründen herausgefiltert.

Die Verkehrsumlegung dieser ÖV-Matrix auf das Straßen- und Schienennetz ist in Abbildung 23 aufbereitet. Wie schon in der Darstellung der Umlegung der Pendlermatrix ist auch hier zu erkennen, dass die starken ÖV-Ströme sowohl entlang der Schienenstrecken verlaufen als auch zwischen Rendsburg und Eckernförde.

AP I.4: AUFBEREITUNG UND DARSTELLUNG DES AKTUELLEN VERKEHRSANGEBOTS

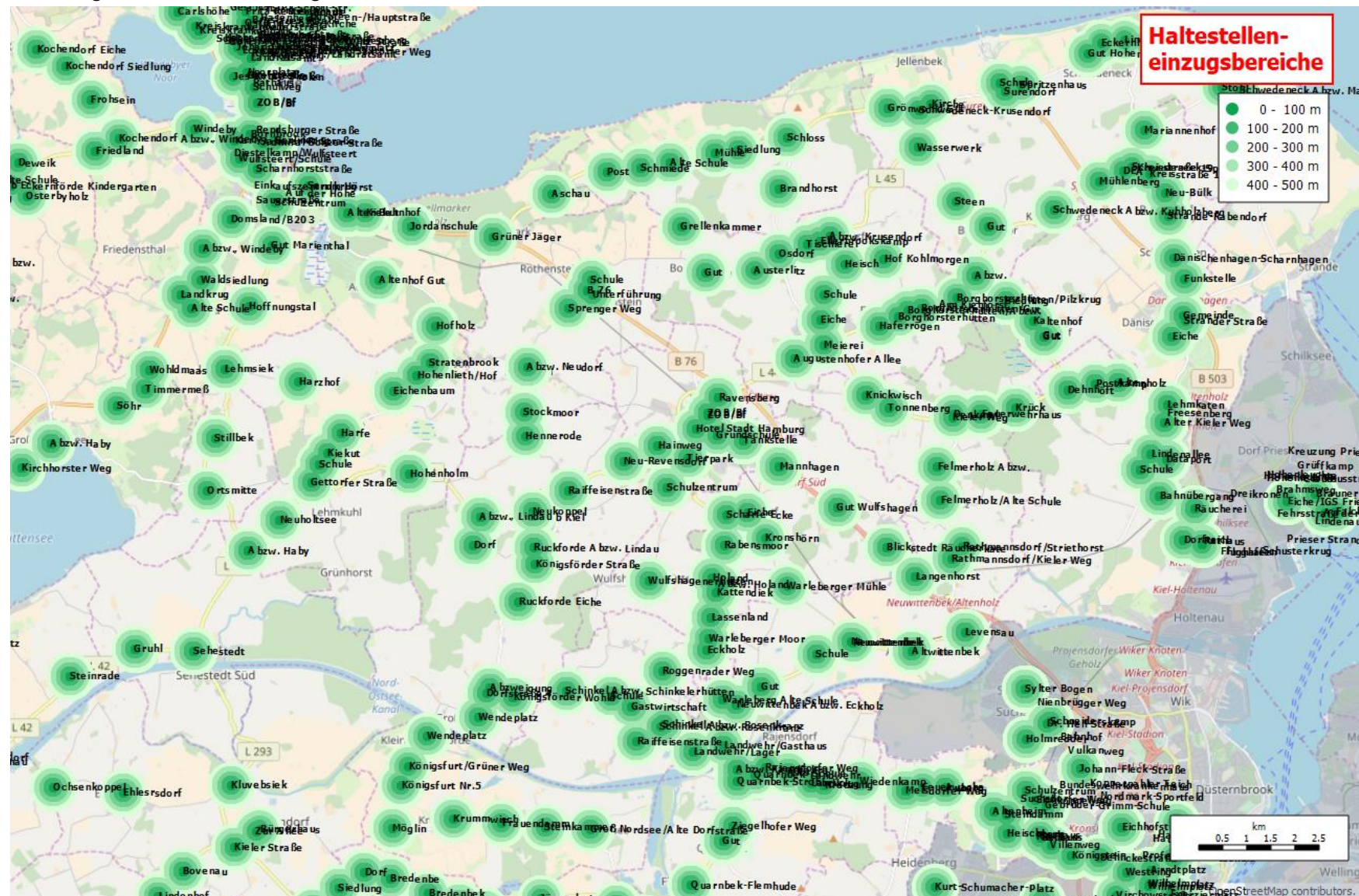
Die Lage aller Haltestellen der Überlandlinien (d.h. ohne Stadtverkehrshaltestellen) sowie die Einzugsbereiche der Haltestellen sind in den Anlagen 20 bis 26 dargestellt. Für die Einzugsbereiche wurden Radien von 100 m bis 500 m gewählt. 500 m entsprechen bei einem Umwegfaktor von 1,2 einem Fußweg von 600 m.

Abbildung 24: Haltestelleneinzugsbereiche, Nord



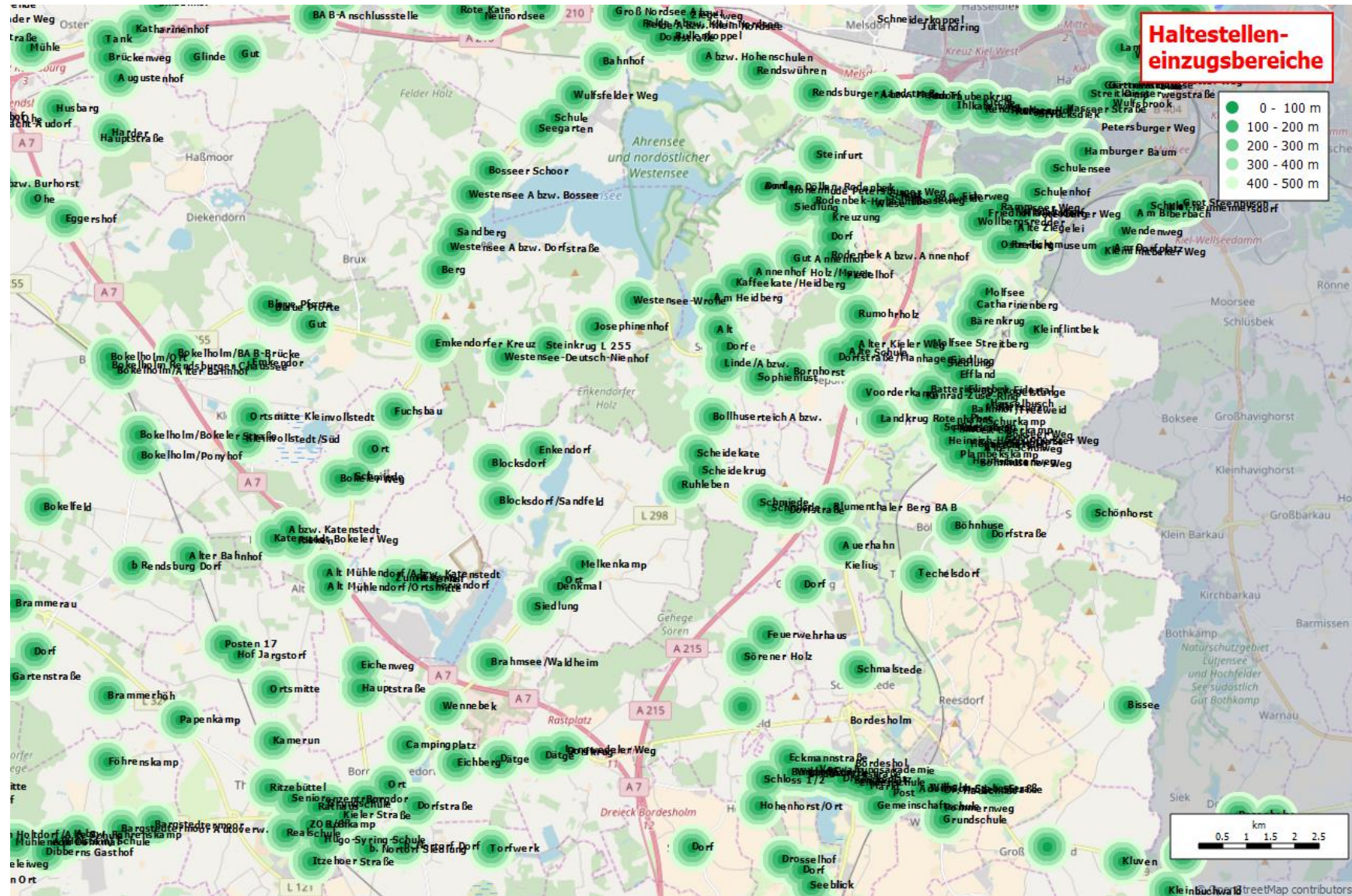
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 25: Haltestelleneinzugsbereiche, Ost



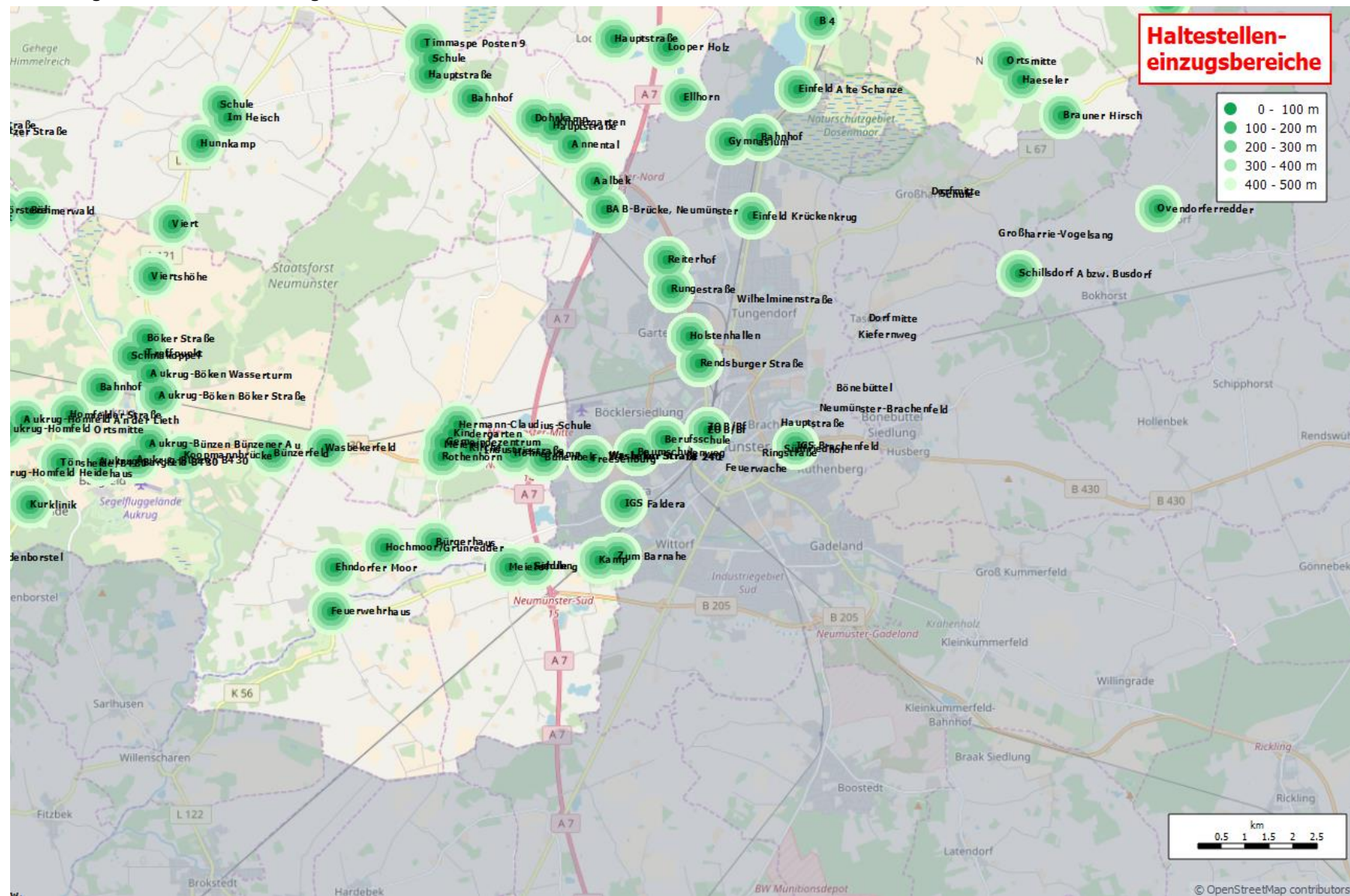
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 26: Haltestelleneinzugsbereiche, Südost



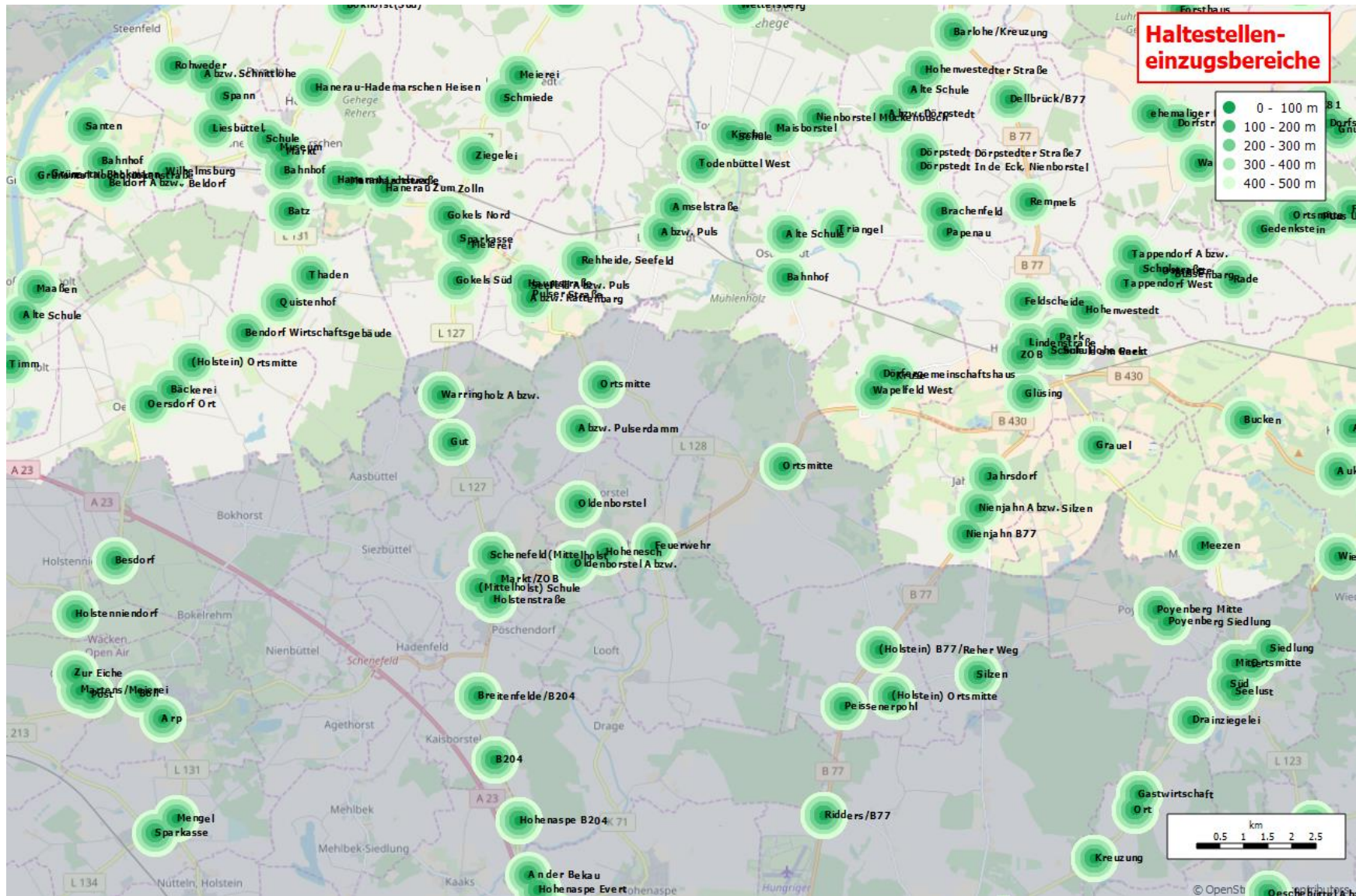
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 27: Haltestelleneinzugsbereiche, Südsüdost



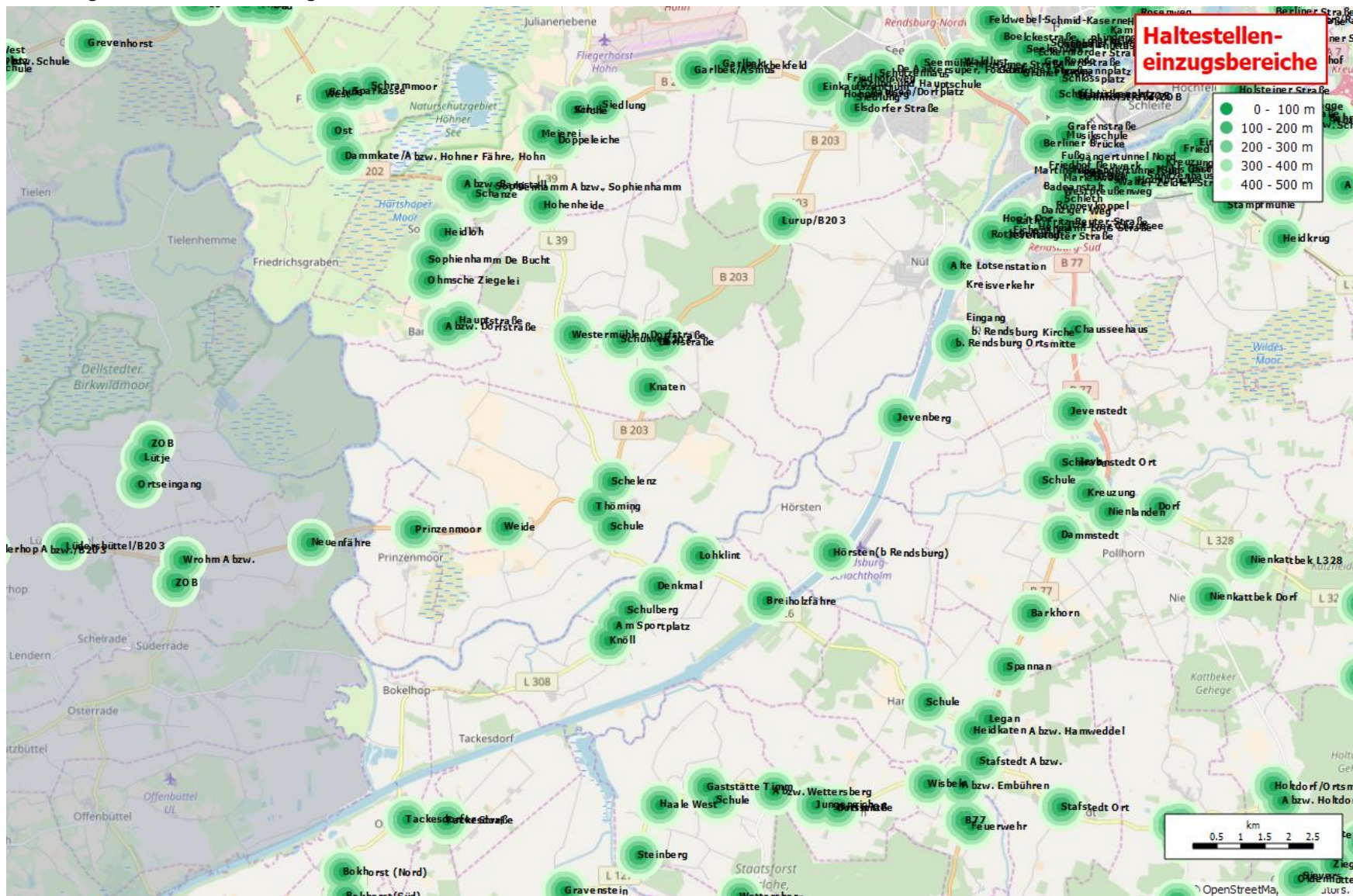
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 28: Haltestelleneinzugsbereiche, Südsüdwest



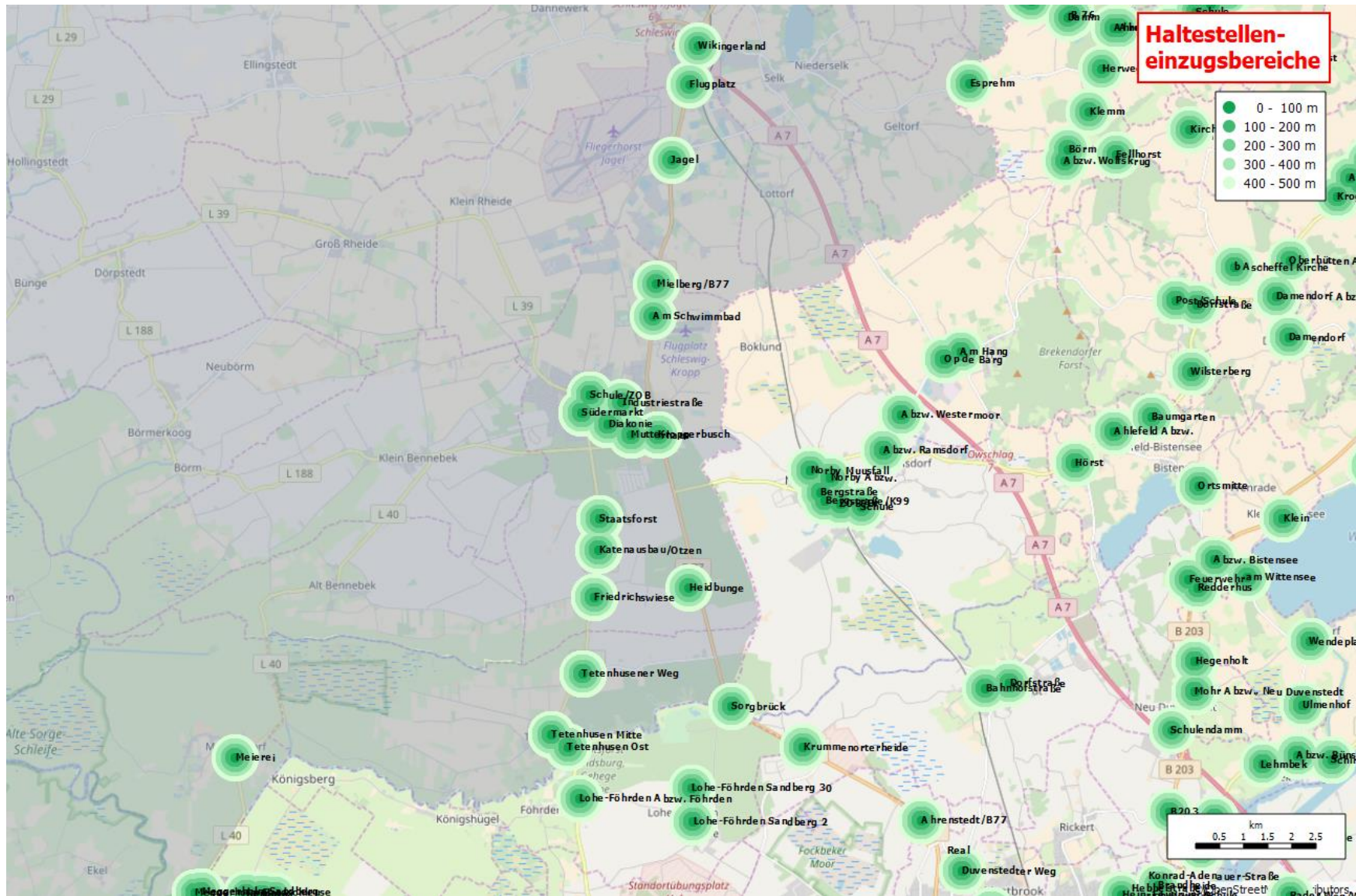
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 29: Haltestelleneinzugsbereiche, Südwest



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Abbildung 30: Haltestelleneinzugsbereiche, Nordwest



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion

Fahrtenangebot

Das im Modell der KielRegion codierte Fahrtenangebot gibt den Stand 2015 wieder. Dieses Fahrtenangebot wurde auf den aktuellen Fahrplanstand vom Dezember 2017 manuell aktualisiert und geprüft. Der aktuelle Hafas-Fahrplan wurde zusätzlich herangezogen bei sehr großen Unterschieden des Fahrtverlaufes. (Die Linienfahrpläne enthalten leider nicht alle angefahrenen Haltestellen und sind auch nicht als Fußnote ausgedruckt.) Es wurde sich für dieses Verfahren entschieden, da die Hafas-Daten erst sehr spät vorlagen und die Arbeiten schon sehr weit fortgeschritten waren.

Es wird dabei zwischen den vier Tagesarten Montag bis Freitag an Schul- bzw. Ferientagen sowie Sonnabend und Sonntag differenziert.

Die Fahrtenhäufigkeiten sind grafisch dargestellt in Abbildung 31 bis Abbildung 42.

- In die Abbildung 31 sind die Häufigkeiten der **Bahnfahrten** pro Tag gefiltert worden.
- Abbildung 31 enthält die Fahrtenhäufigkeiten der **Stadtverkehre** pro Tag.
- Abbildung 33 und Abbildung 34 enthalten die Fahrtenhäufigkeiten Bus ohne Stadtverkehre pro **Schultag (S)** bzw. pro **Ferientag (F)**.

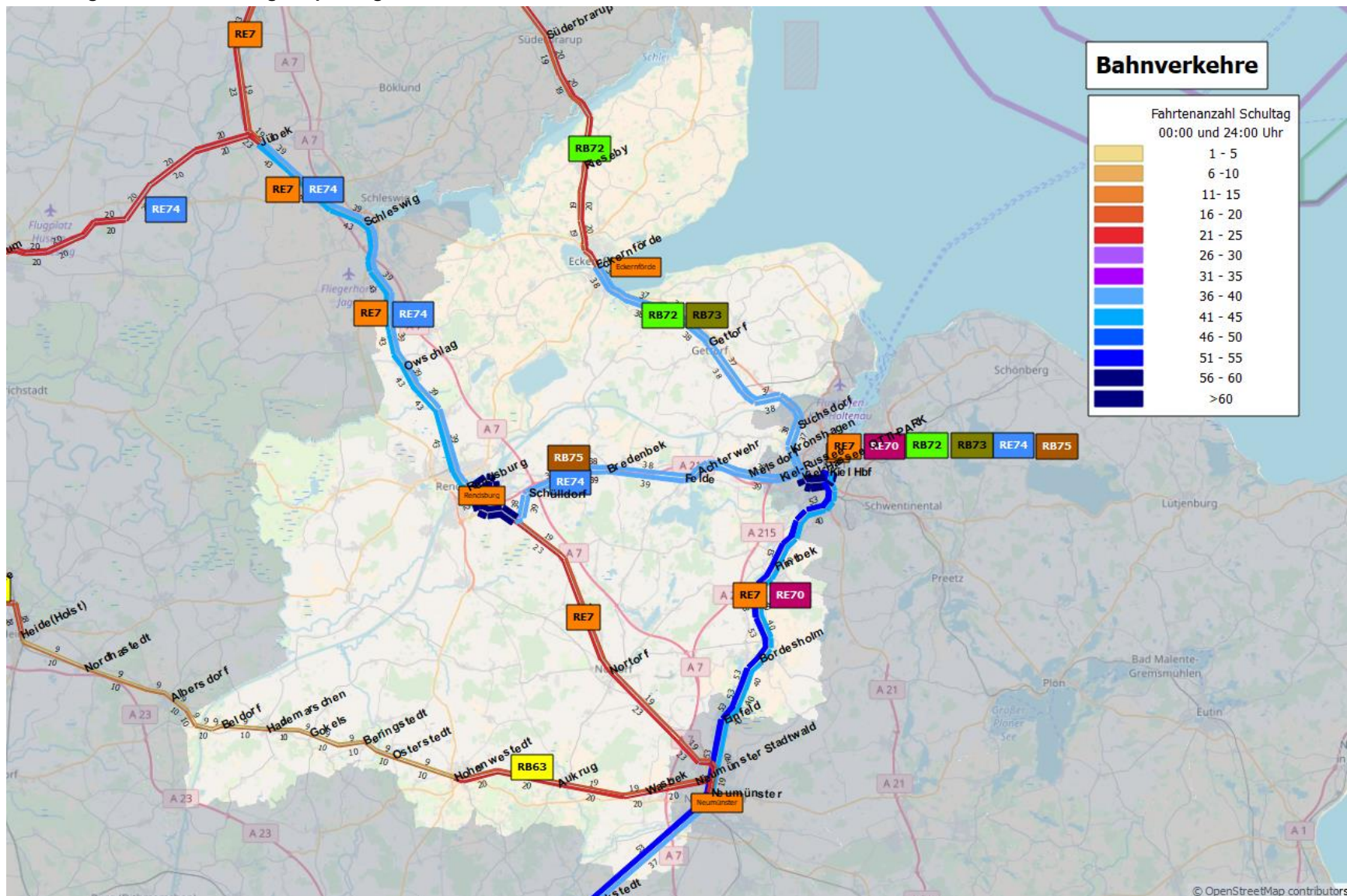
Für einen Schultag wurden die Fahrtenhäufigkeiten Bus ohne Stadtverkehre zusätzlich differenziert in Dreistundenintervallen dargestellt. Hierzu wurden die Abfahrtszeiten (Start der Fahrt) für die Klassifizierung der Zeitintervalle genutzt.

- Die Zeitintervalle 0 bis 3 Uhr und 21 -24 Uhr enthalten keine Busfahrten und werden somit auch nicht dargestellt.
- Die Zeitintervalle **3 - 6 Uhr, 6 - 9 Uhr, 9 -12 Uhr, 12 - 15 Uhr, 15 -18 Uhr und 18 - 21 Uhr** sind Abbildung 35 bis Abbildung 40 zu entnehmen.
- Abbildung 41 und Abbildung 42 enthalten die Fahrtenhäufigkeiten Bus ohne Stadtverkehre für **Sonnabende (Sa)** bzw. **Sonntage (So)**.

Die Fahrtenhäufigkeiten Bus ohne Stadtverkehre sind tabellarisch in Anlage 8 zu finden. Die Aufstellung der Fahrplankilometer im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist der Anlage 9 zu entnehmen.

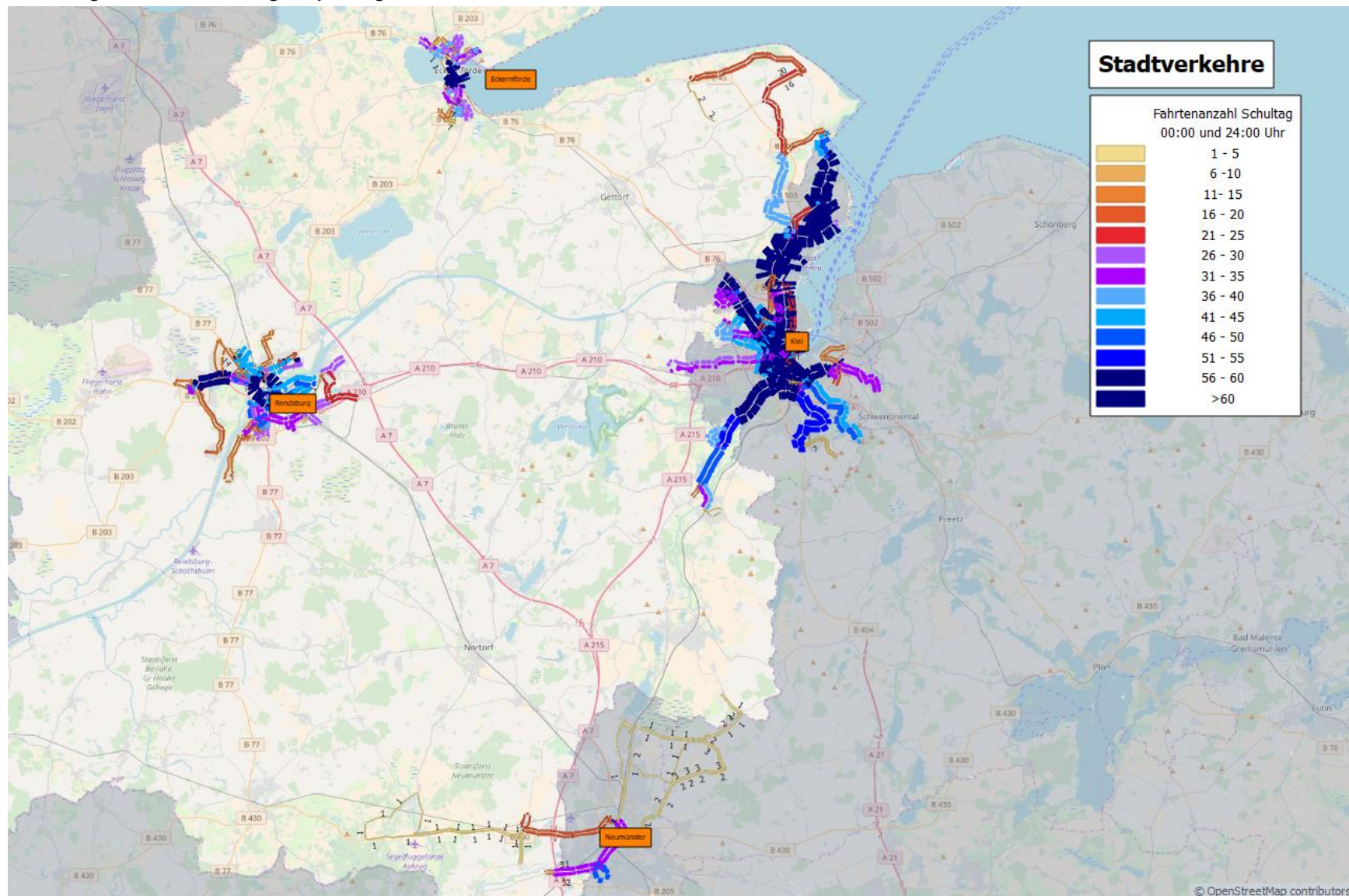
Für die Berechnung der Jahreskilometer wurden für die Schultage 188 Tage, für die Ferientage 66, für die Sonnabende 52 und die Sonn- und Feiertage 59 Tage angesetzt.

Abbildung 31: Fahrtenhäufigkeit pro Tag Bahn



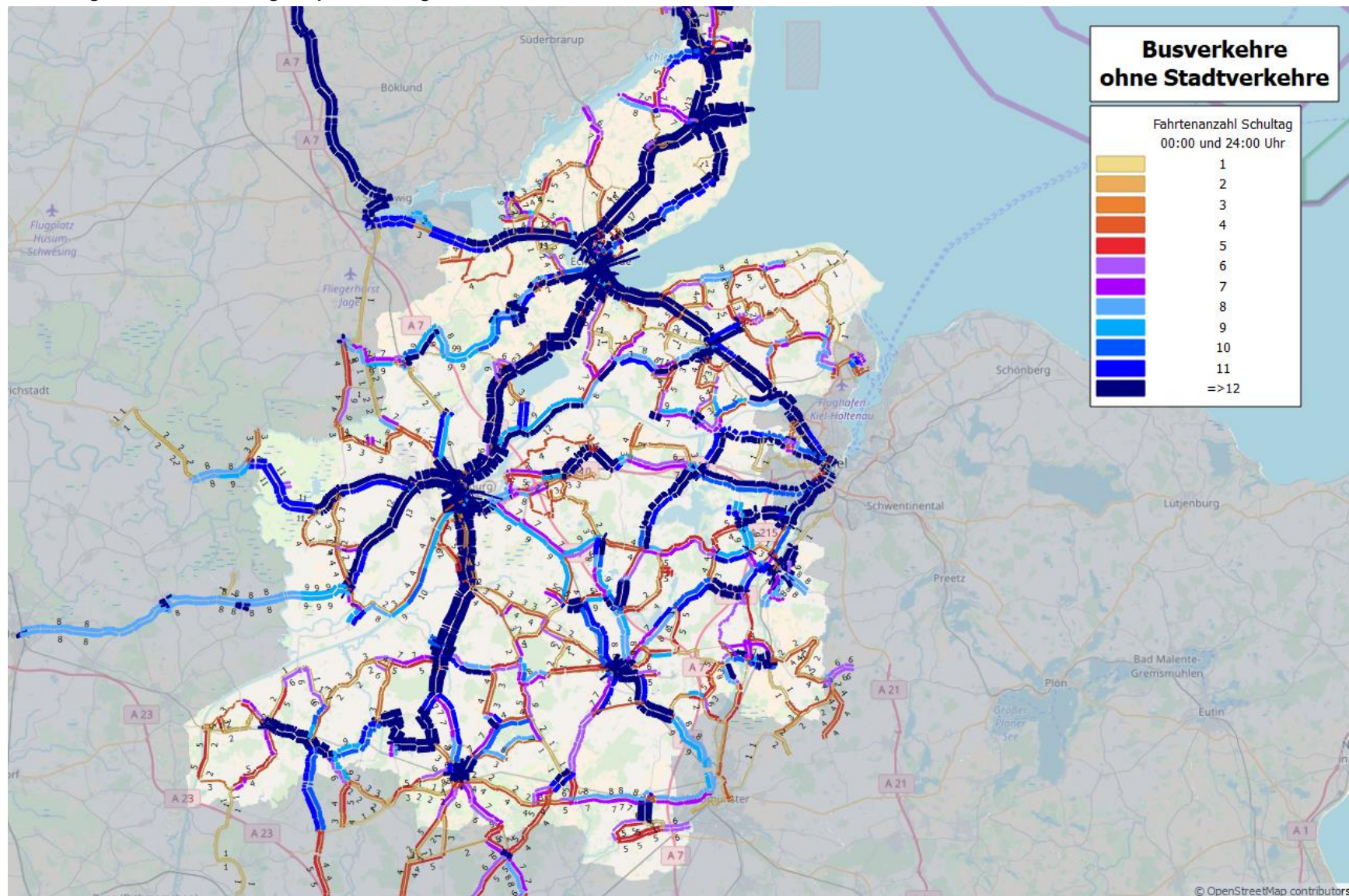
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 32: Fahrtenhäufigkeit pro Tag Stadtverkehre



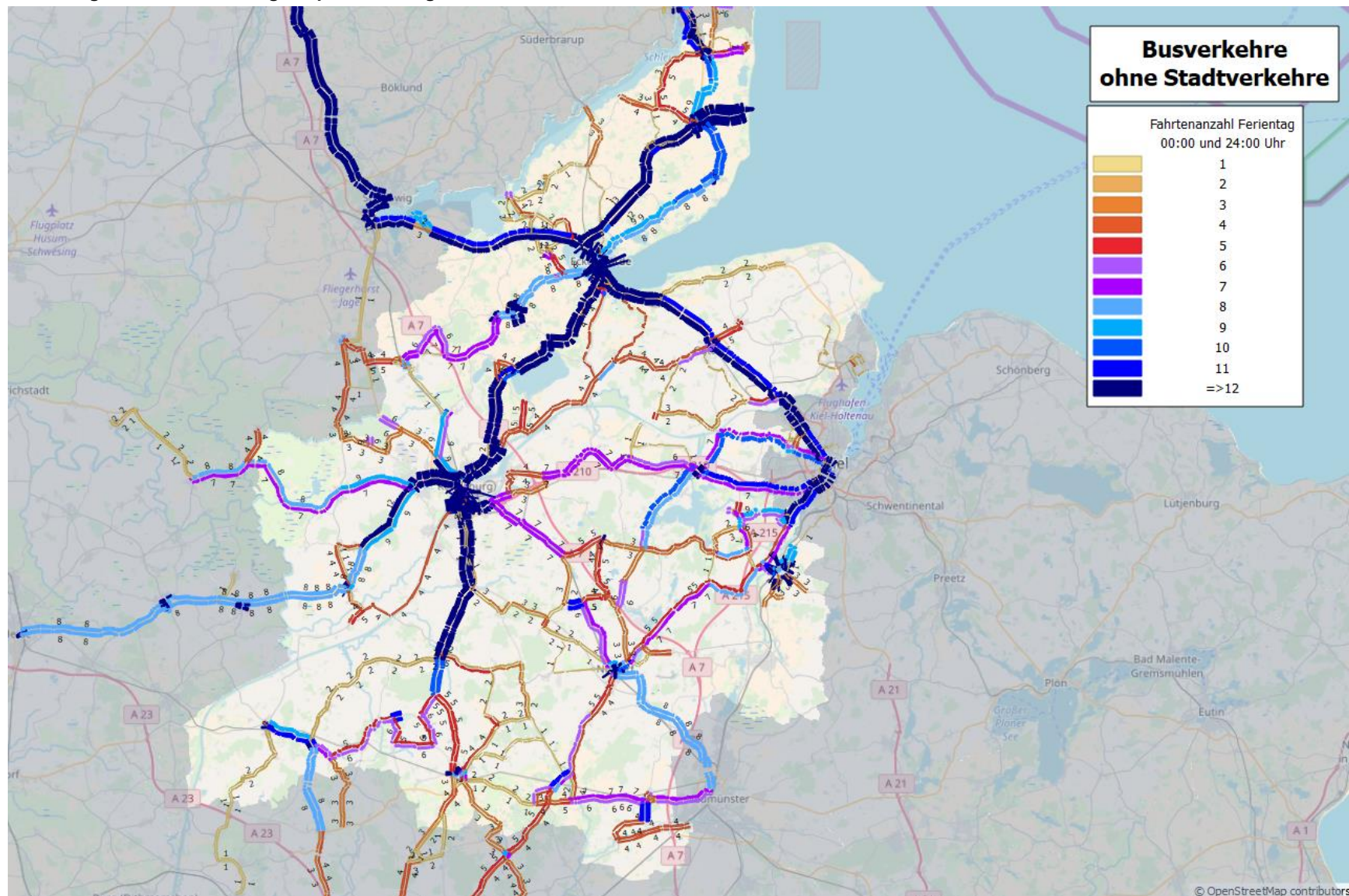
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 33: Fahrtenhäufigkeit pro Schultag Bus ohne Stadtverkehre



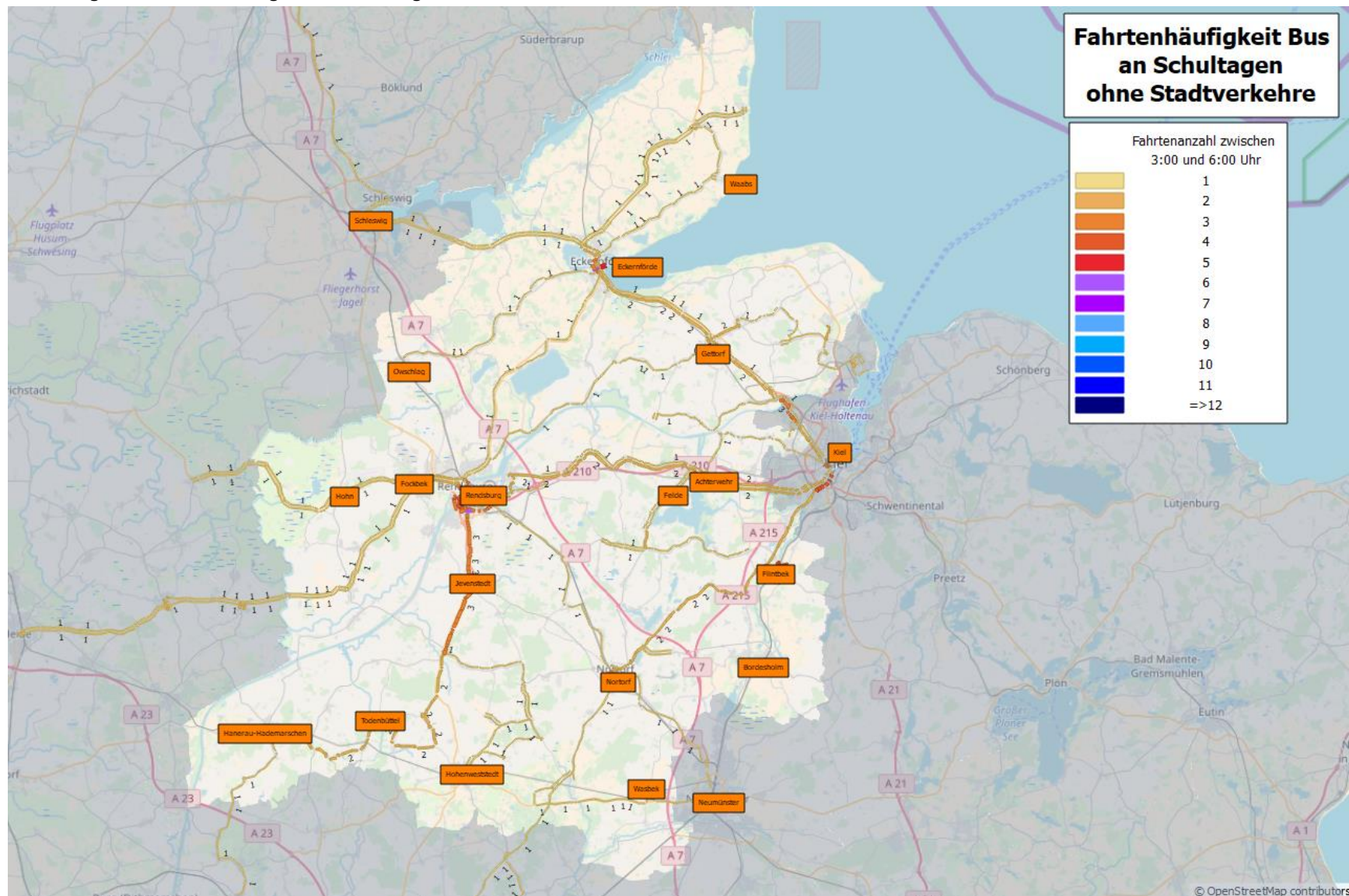
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 34: Fahrtenhäufigkeit pro Ferientag Bus ohne Stadtverkehre



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 35: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 3:00 und 6:00 Uhr



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 36: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 6:00 und 9:00 Uhr

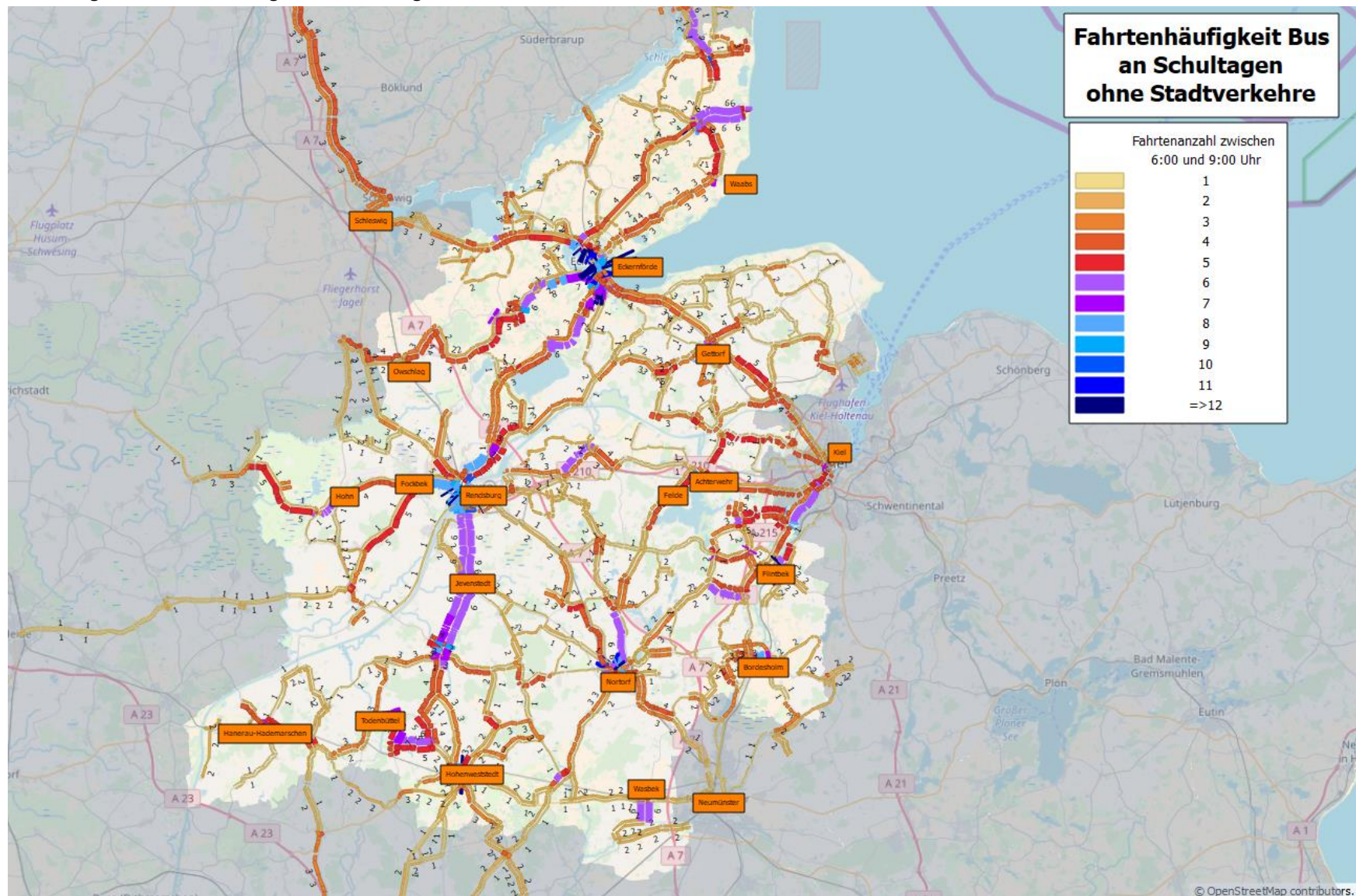
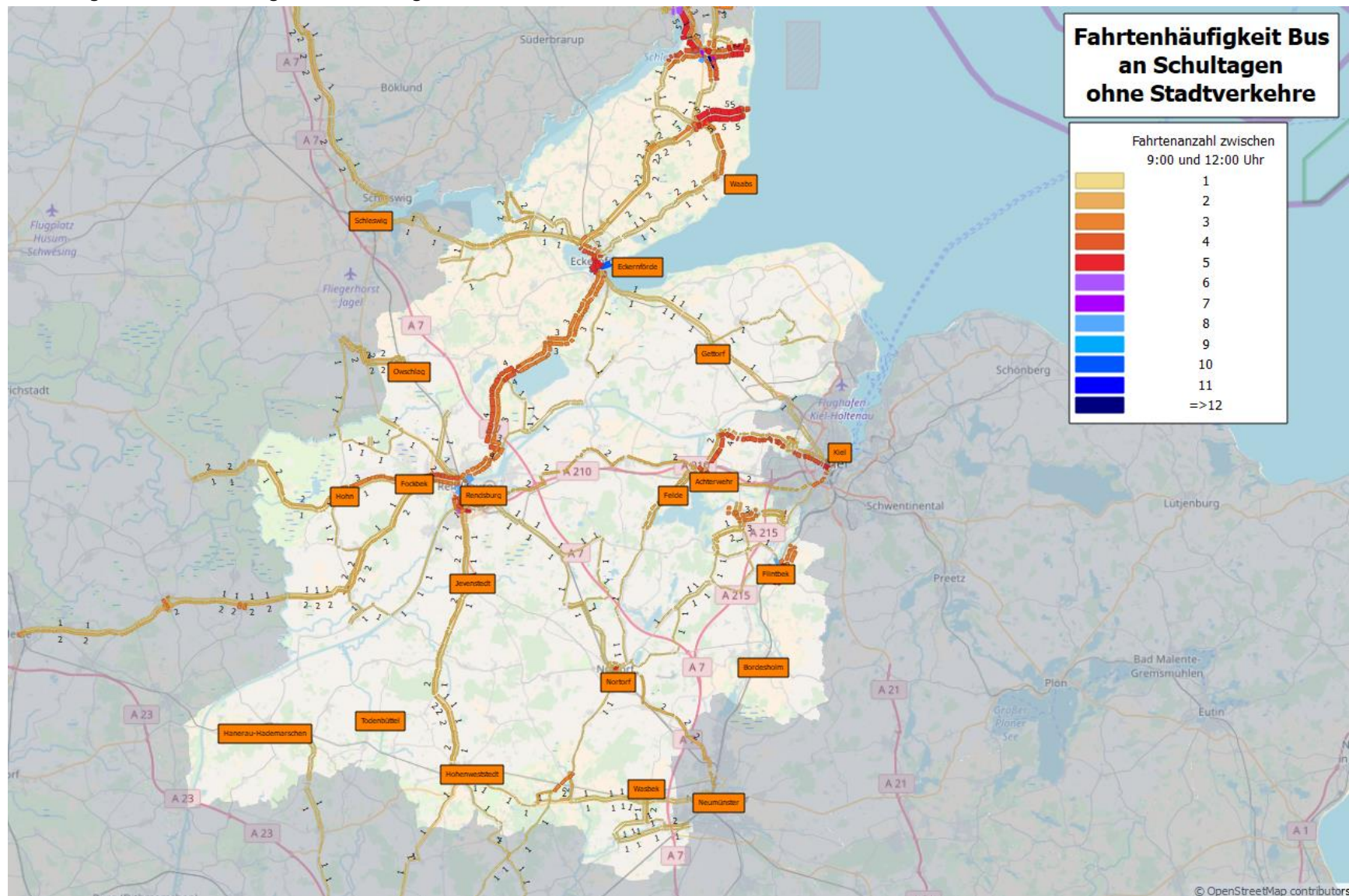


Abbildung 37: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 9:00 und 12:00 Uhr



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 38: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 12:00 und 15:00 Uhr

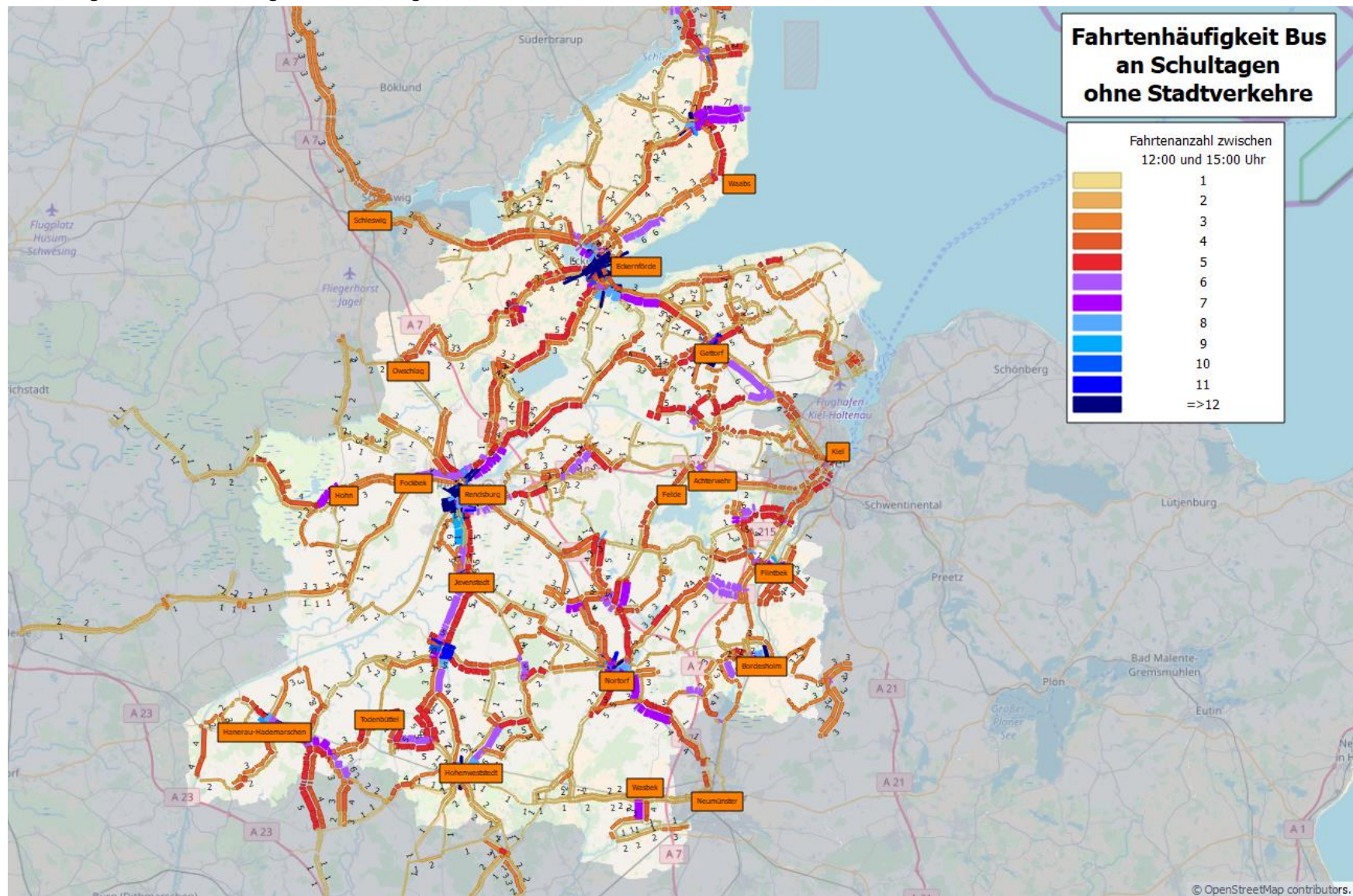
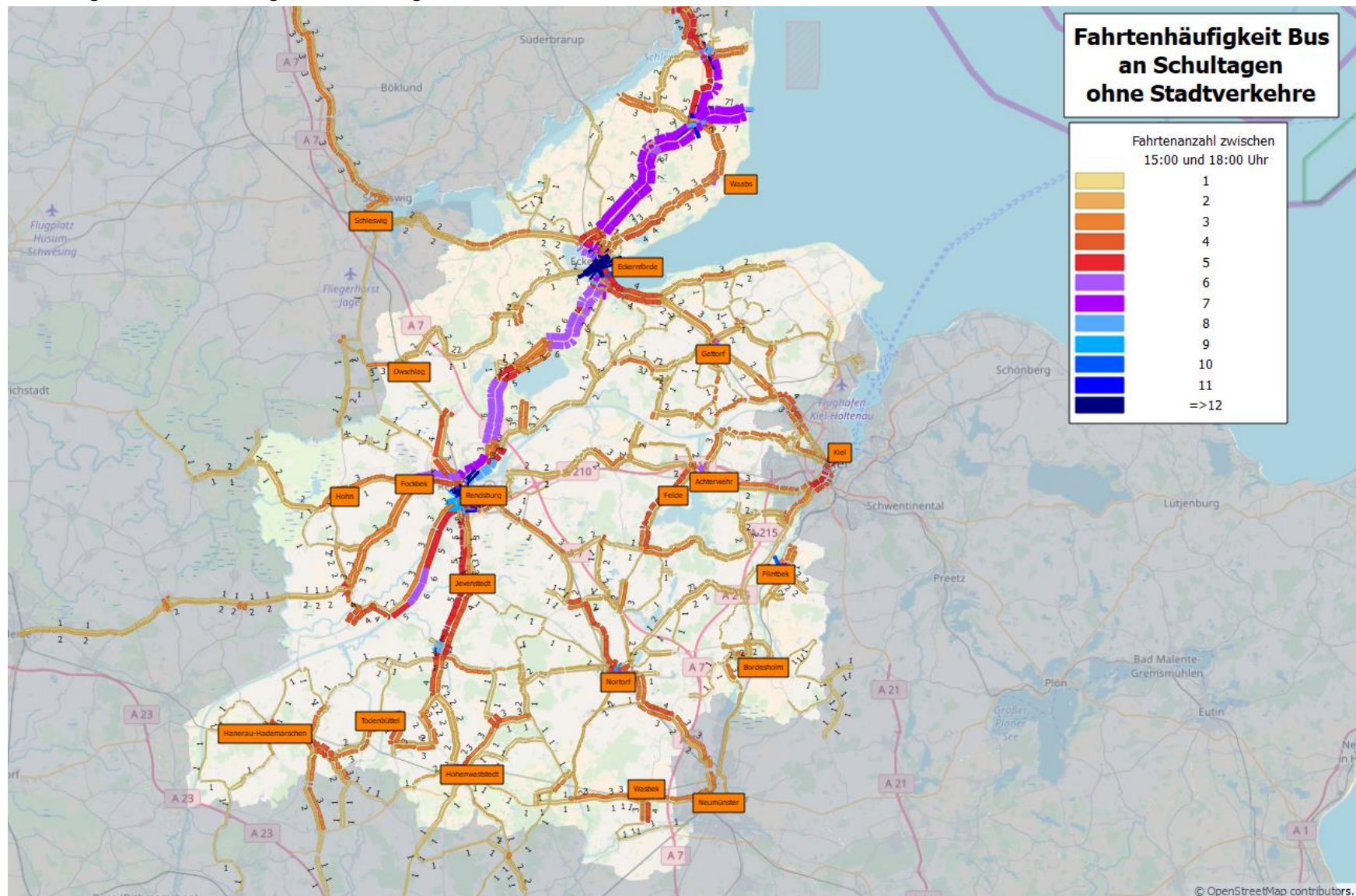
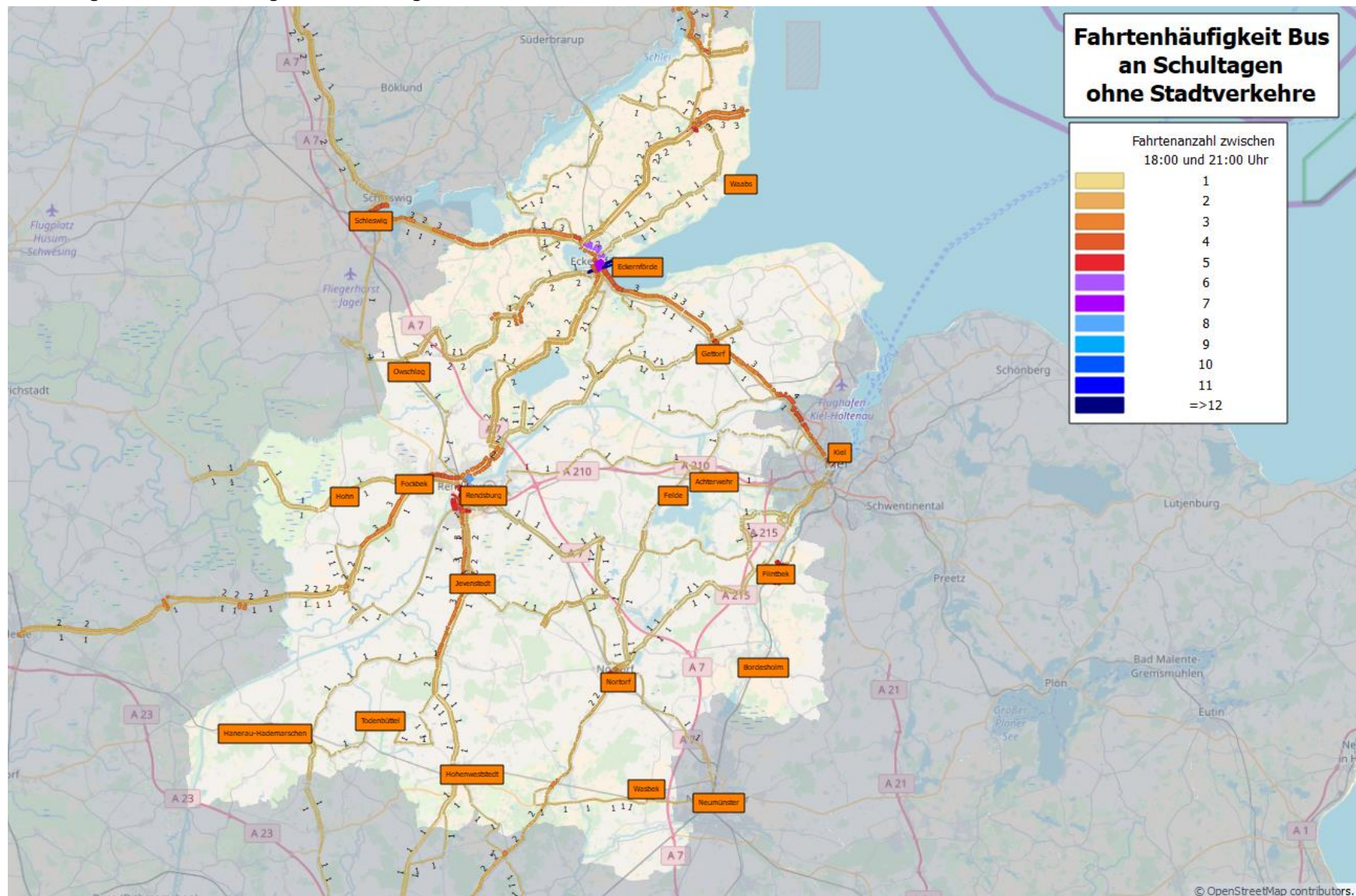


Abbildung 39: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 15:00 und 18:00 Uhr



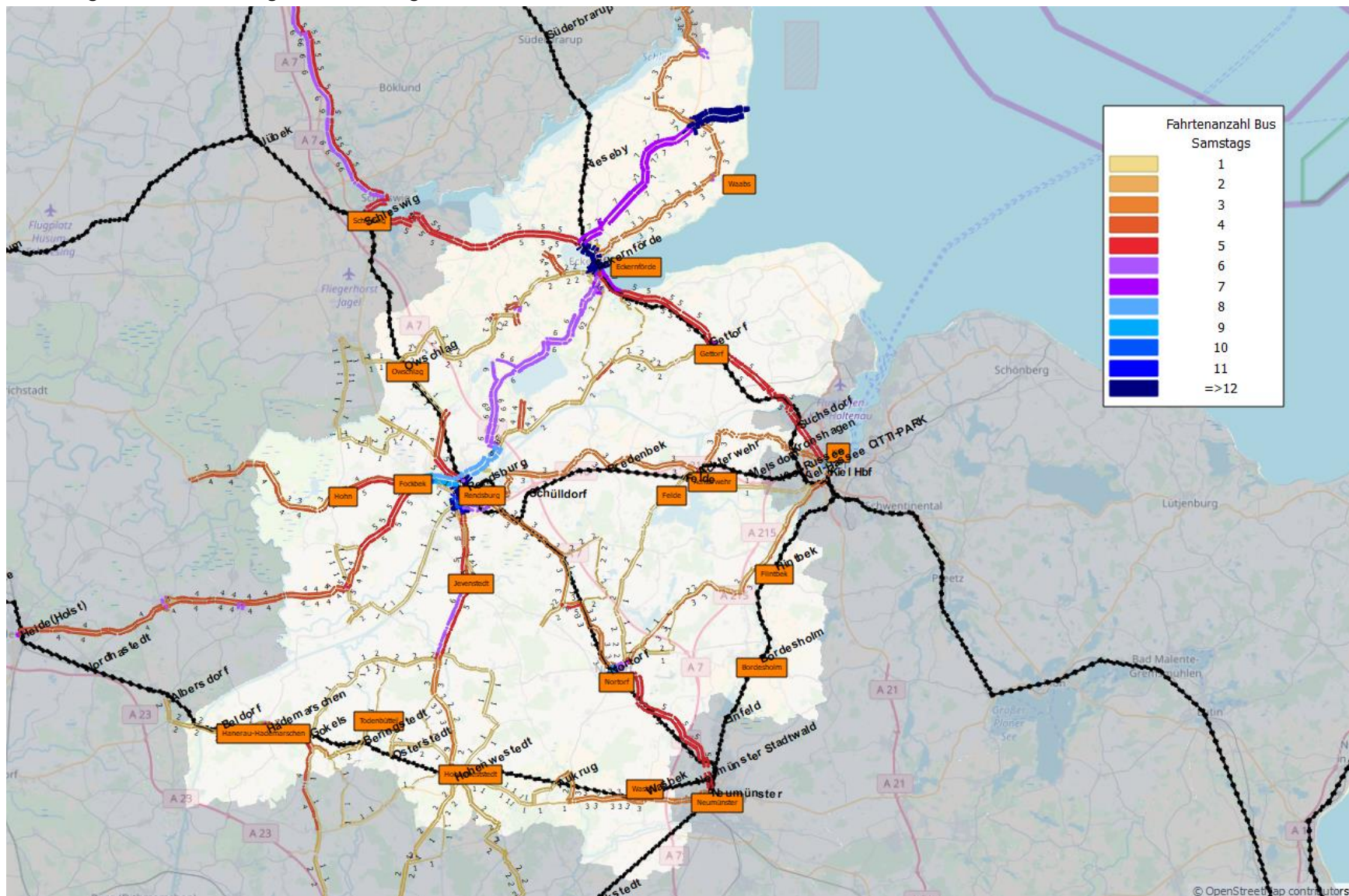
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 40: Fahrtenhäufigkeit an Schultagen Bus ohne Stadtverkehre zwischen 18:00 und 21:00 Uhr



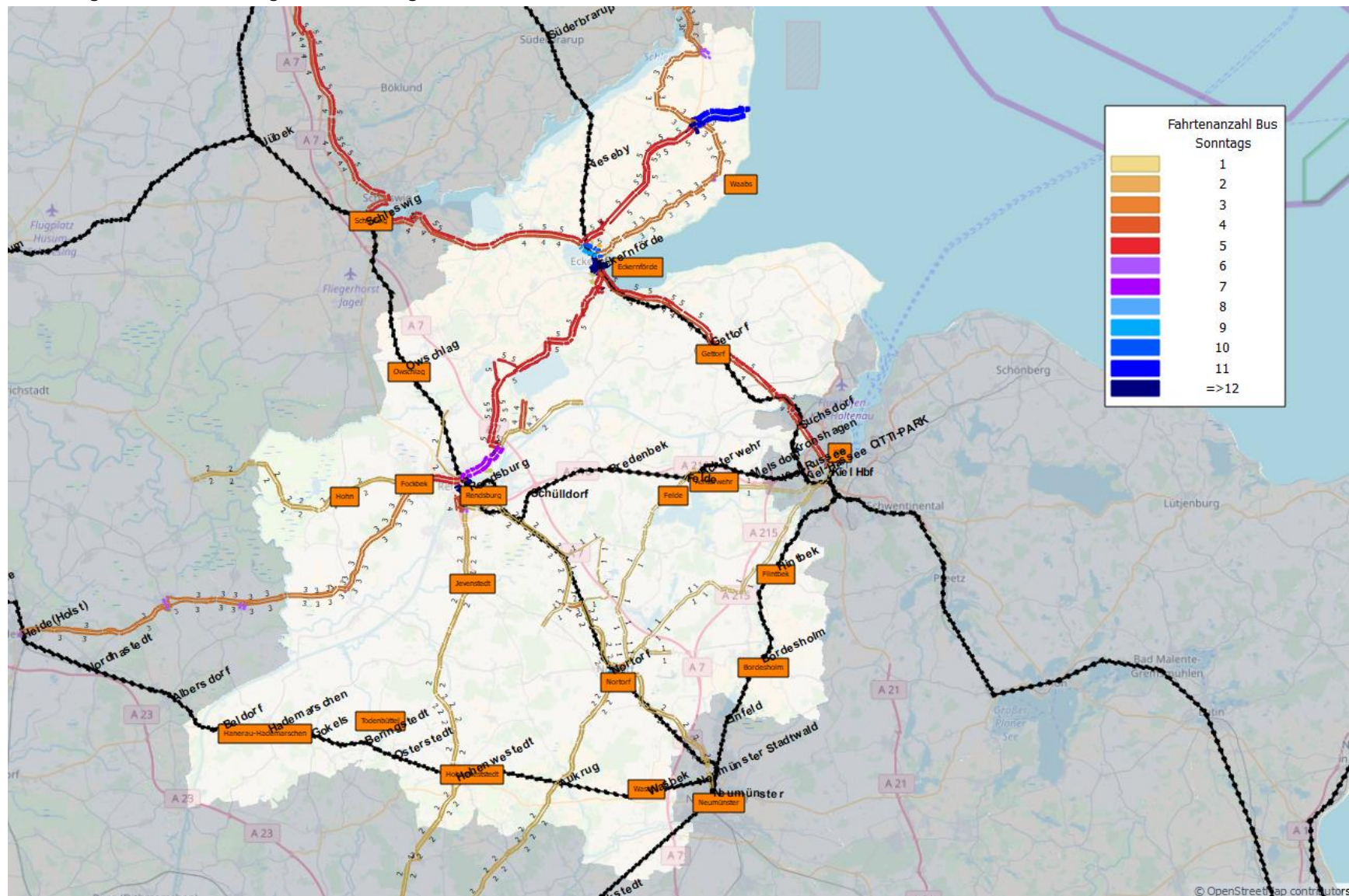
Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 41: Fahrtenhäufigkeit an Samstagen Bus ohne Stadtverkehre



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

Abbildung 42: Fahrtenhäufigkeit an Sonntagen Bus ohne Stadtverkehre



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion, Daten der Betreiber und HAFAS

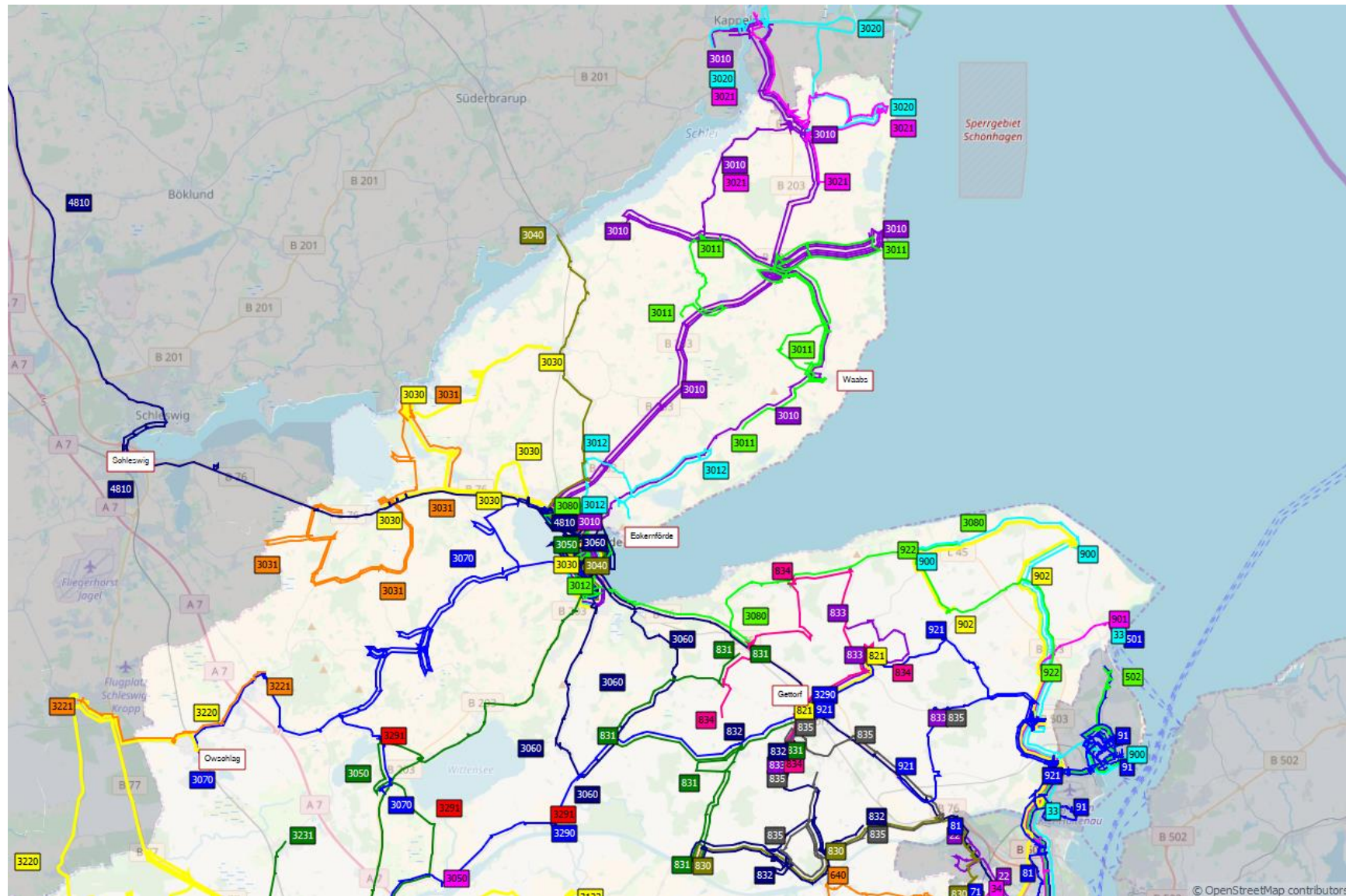
AP I.5: ANALYSE DES DERZEITIGEN ÖPNV-ANGEBOTS INKL. MÄNGELANALYSE SOWIE HANDLUNGSBEDARFEN

Die Analyse des Fahrtenangebotes beschränkt sich auf die Überlandverkehre. Die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde werden gesondert untersucht. Die Stadtverkehre Kiel sowie die Bahnverkehre sind im Rahmen dieser Untersuchung nicht veränderbar. Bei der Neuplanung der Überlandverkehre sind die Anschlüsse zu Bahn und Stadtbus auf diese auszurichten.

Es werden 939 Fahrten im Überlandverkehr pro Schultag angeboten, mit einer Fahrleistung von jährlich knapp 3,5 Mio. Fahrplankilometer im Kreis. An Ferientagen werden fast die Hälfte Fahrten gefahren, aber die Fahrleistung entspricht nur 20% der Leistung eines Schultages. D. h. die Fahrlängen sind an Ferientagen wesentlich kürzer als an Schultagen. An Sonnabenden und Sonntagen reduziert sich das Fahrtenangebot auf einzelne Linien mit sonnabends 140 Fahrten und 186.000 Jahreskilometer und sonntags mit 65 Fahrten bei 167.000 Jahreskilometer.

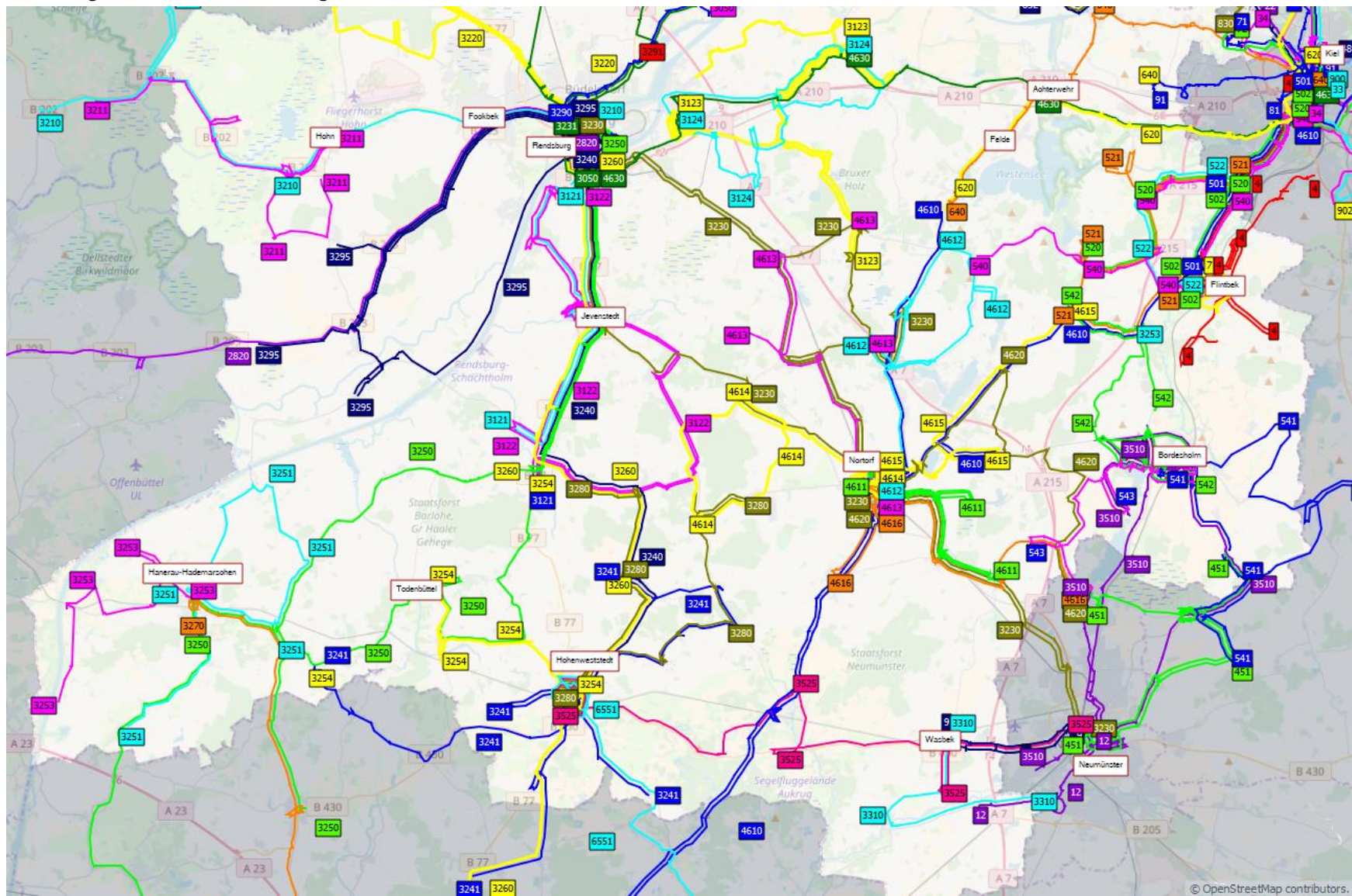
Da im Kreis (wie in fast allen Landkreisen) die Hauptnachfrage aus Schülern besteht, ist das Angebot auch auf diese Fahrgastgruppe ausgerichtet. Zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 12 und 15 Uhr besteht ein flächendeckendes Verkehrsangebot. Nicht mehr ganz flächendeckend ist das Angebot zwischen 15 und 18 Uhr, da die Grundschüler keinen Fahrtbedarf in dieser Zeit mehr haben. Zwischen 9 und 12 Uhr als auch nach 18 Uhr reduziert sich das Angebot auf die Hauptlinien zwischen den größeren Städten. Die Fläche wird zu diesen Zeiten nicht bedient. An Sonnabenden werden die Hauptstrecken als auch ein paar Nebenstrecken, an Sonntagen nur die Hauptstrecken bedient.

Abbildung 43: Aktuelles Linienangebot, nördlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Betreiberdaten

Abbildung 44: Aktuelles Linienangebot, südlicher Teil des Kreises



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Betreiberdaten

AP 1.6: FACHEXKURSION

Die Verantwortlichen von Verkehrssystemen sind in den meisten Fällen nicht die Hauptnutzer des ÖPNV. Raum, Landschaft und Linienpläne beschreiben die Grundlagen und Rahmenbedingungen oftmals nur plastisch. Erst durch die eigene Anschauung des Systems ÖPNV kann das abstrakte Informationswissen der meisten beteiligten Akteure tatsächlich dargestellt werden. Erst das ›Erfahren‹ eines Raumes lässt Brüche und Störungen im alltäglichen Betrieb erkennen (z. B. zu knappe Anschlusszeiten, schlechte Wegweisung, Verzögerungen durch Kinderwagen oder Rollatoren, nicht angepasste Infrastruktur etc.) und veranschaulichen live das Optimierungspotenzial.

Zur Vertiefung und örtlichen Verankerung des Problemverständnisses, zur Herstellung eines gemeinsamen Wissensstandes und zur gemeinsamen Legitimation der eigenen Arbeiten reisen nach Möglichkeit alle Projektbeteiligte (der Lenkungs-kreis, der Auftraggeber und das Bearbeiterteam) gemeinsam durch das Untersuchungsgebiet, entlang eines vorher festgelegten Programms, das Stationen und Wegeketten definiert. Die durch gemeinsame Besichtigung generierten und diskutierten Erkenntnisse gehen in die weitere Bearbeitung mit ein und validieren diese durch die gewonnenen Kenntnisse über Örtlichkeiten und Situationen.

Zielsetzung

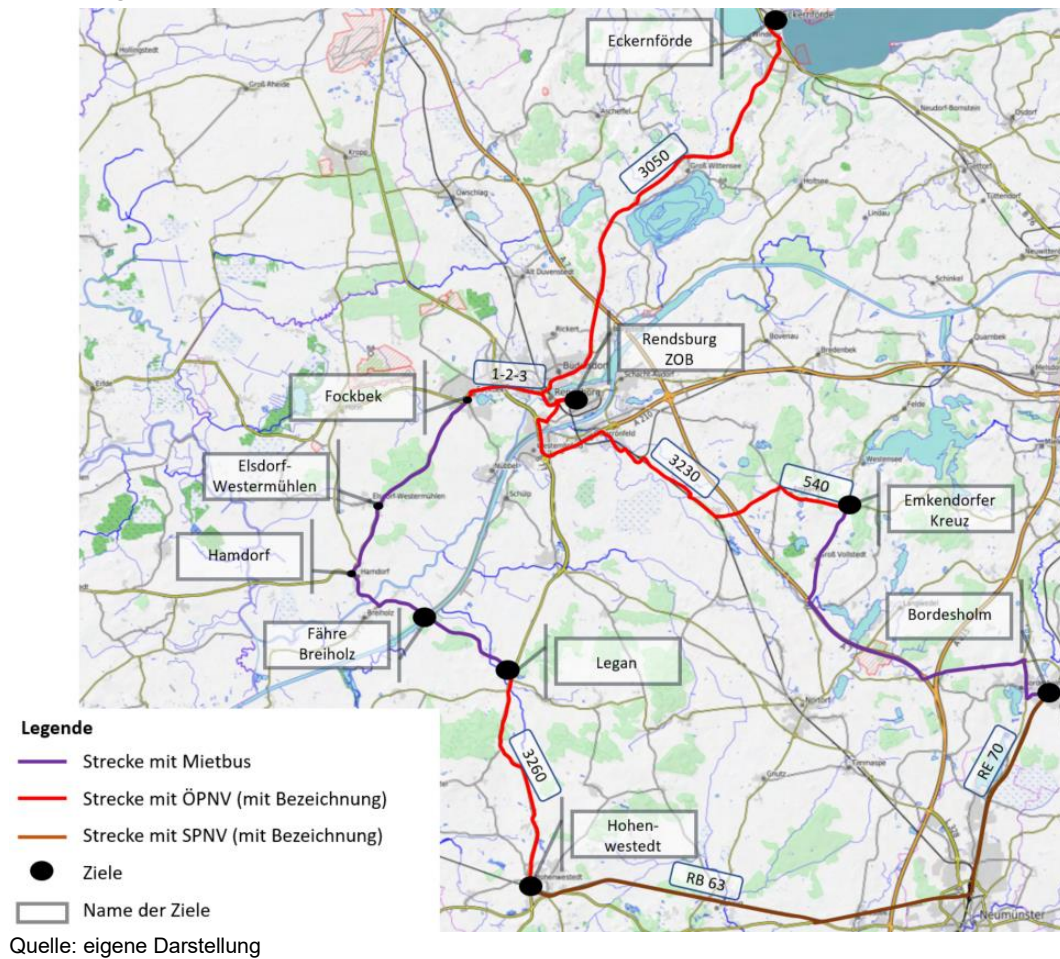
Ziel der Exkursion ist es, sich sowohl im bestehenden ÖPNV-Angebot längs dessen Linien, Haltestellen und Knoten als auch anhand gar nicht oder nur schlecht bedienter Siedlungsteile ein Bild von den Stärken und Schwächen des ÖPNV im Kreis zu machen. Der Programmablauf sieht eine Mischung aus Linien- und Sonderfahrt vor, in der abschnittsweise der reguläre ÖPNV (und SPNV) genutzt wird. Die Teilnehmer erhalten so anhand von Praxisbeispielen positive oder verbesserungswürdige Eindrücke über den ÖPNV-Alltag sowie ihre Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, der Kommunikation und Infrastruktur. Durch die fahrplanbedingte Vorgabe von Anschlusszeiten und Übergangszeiten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind die Teilnehmer dem zeitlichen Druck eines Reisenden im Nahverkehr ausgesetzt.

Ergänzt wird der Exkursionsverlauf um die Vorstellung einzelner Projektbearbeitungsstände, die im Hinblick auf ihre Machbarkeit vor Ort mit den Teilnehmern diskutiert werden sollen. Das Meinungsbild der Gruppe und die daraus resultierenden weiteren Bearbeitungsschritte werden protokolliert und in die weitere Planung einbezogen.

Exkursionsroute

In Abbildung 45 ist die Exkursionsroute ersichtlich. Beginnend in Rendsburg führt diese über Hohenwestedt, Bordesholm und dem Emkendorfer Kreuz nach Eckernförde.

Abbildung 45: Geplante Exkursionsroute



Aus Tabelle 26 kann der konkrete Exkursionsverlauf entnommen werden (Fahrplandaten beziehen sich auf den 19.04.2018). Es werden sowohl Fahrten mit dem regulären Linienverkehr (Bus und Bahn), als auch im angemieteten Bus stattfinden. An den jeweiligen Zwischenstops und während der Fahrt im Bus werden verschiedene Fragestellungen besprochen und besichtigt.

Tabelle 26: Geplanter Exkursionsverlauf

Ankunft	Standort	Aufenthalt	Abfahrt	Übergang zu Verkehrsmittel
9:00	Rendsburg, ZOB (beide) und Bahnhof	50 min	9:50 Uhr	Bus Linie 3
<i>Transfer 9:50 → 10:03, 13 Min., Bus 3; Ri. Hohner Berg bis Fockbek, Dorfplatz</i>				
10:03 Uhr	Fockbek, Dorfplatz oder Hohner Berg	15 Min.	10:20 Uhr	Mietbus
<i>Transfer 10:20 – 10:45, 25 Min., Mietbus bis Breiholz, Fähre; Besichtigung Elsdorf-Westermühlen während der Fahrt</i>				
10:45 Uhr	Breiholz, Fähre (inkl. Überfahrt)	30 Min.	11:15 Uhr	Mietbus
<i>Transfer 11:15 → 11:25, 10 Min., Mietbus bis Hamweddel, Legan</i>				
11:25 Uhr	Hamweddel, Legan	17 Min.	11:42 Uhr	Bus Linie 3260
<i>Transfer 11:42 → 11:59, 17 Min., Bus 3260 Ri. Itzehoe bis Hohenwestedt, ZOB (Achtung: Kleinbus, Mitfahrt einiger Teilnehmer im Mietbus)</i>				
12:00 Uhr	Hohenwestedt, ZOB	62 Min.	13:02 Uhr	RB 63
<i>Transfer 13:02 → 13:41, 39 Min., RB 63 bis Neumünster, Umstieg RE 7 (Ri. Kiel) bis Bordesholm, Bhf.</i>				
13:41 Uhr	Bordesholm, Bahnhof	14 Min.	13:55 Uhr	Mietbus
<i>Transfer 13:55 → 14:15, 20 Min., Mietbus bis Emkendorf, Emkendorfer Kreuz (Krähenberg)</i>				
14:15 Uhr	Emkendorf, Emkendorfer Kreuz (Krähenberg)	16 Min.	14:31 Uhr	Bus Linie 540
<i>Transfer 14:31 → 16:05, 94 Min., Bus 540 (Ri. Westensee Berg) bis Emkendorf, Blaue Pforte (Achtung: Kleinbus, Mitfahrt einiger Teilnehmer im Mietbus), Umstieg: Bus 3230 bis Rendsburg Stadttheater/ZOB, Umstieg: Bus 3050 bis Eckernförde ZOB</i>				
16:05 Uhr	Eckernförde, ZOB			Abschluss
<i>Rückfahrt Eckernförde – Rendsburg: Transfer 16:24 → 17:25, 61 Min., Bus 4810 (Ri. Schleswig ZOB) bis Schleswig Bhf. Umstieg: Bahn RE 74 (Ri. Kiel) bis Rendsburg ODER: Transfer 17.10 → 17:50, 40 Min., Bus 3050 bis Rendsburg Stadttheater/ZOB</i>				

Quelle: eigene Darstellung

Thematische Schwerpunkte

In Bezug auf die bisherigen Projektarbeiten werden die folgenden Programm-Bausteine besprochen:

Tabelle 27: Exkursionsstopps und ihre thematischen Schwerpunkte, Stand: März 208

Ort	Themenschwerpunkt	Anlass, Fragestellung
Rendsburg	Knoten, Verknüpfung SPNV, Schleifenfahrten	Die Verhältnisse des Umstieges von/zur Bahn (weiter Weg, fehlende Übersicht, wo welcher Bus fährt, wo gibt es überhaupt Informationen?) Reicht der Platz für die Regionalbusse? Könnte man nicht Stadt- und Regionalbusse auf dem Gelände der Stadtbushaltestellen unterbringen? Reduzierung von Schleifenfahrten möglich? Anforderung an Ausschilderung, da sicherlich neue Haltestellenstandorte und somit Orientierung bei knappen Anschlüssen schnell funktionieren muss.
Fockbek	Knoten	Anschluss am/in der Nähe von Dorfplatz/Hohner Berg?
Elsdorf-Westermühlen	Haltestellensituation	Haltestellensituation wegen möglichem Eckanschluss (Besichtigung ohne Ausstieg)
Hamdorf	Mobilitätsstation	Erwähnung der möglichen Errichtung einer Mobilitätszentrale (im Vorbeifahren)
Fähre Breiholz	Fähre (kann sich die bedarfsabhängig verkehrende Fähre an den Busfahrplan orientieren?)	Busüberfahrt möglich? Vorrang für Bus (Vorbeifahrt an Warteschlange möglich)?
Hamweddel, Legan	Knoten	Nutzung einer Haltestellenanlage der Schülerbeförderung als ITF-Knoten
Hohenwestedt	Verknüpfung SPNV	Wie lässt sich der Übergang besser gestalten? Gibt es Chancen für einen Umstieg direkt am Bahnhof? Was müsste gebaut werden bzw. welche Folgen auf die Fahrzeit hätte dies?
Bordesholm	Verknüpfung SPNV	Übergang zum SPNV? Sind Haltestellenstandorte am Bahnhof möglich?
Emkendorf, Emkendorfer Kreuz (Krähenberg)	Knoten	Wie kann ein Knoten und die Umgestaltung der Haltestellen nahe der Kreuzung realisiert werden?
Eckernförde	aktuell räumlich guter Bahn-Bus-Übergang möglich	Umsteiganlage am Bahnhof beibehalten, Situation verbessern. Welche Folgen hätte ein alternativer Standort für den ÖPNV?

Quelle: eigene Darstellung

Generelle thematische Schwerpunkte werden über die o. g. Themen hinaus auch folgende sein:

- Qualität und Größe der Informationen vor Ort (Aushangfahrpläne, Wegweiser etc.)
- Zustand und (barrierefreie) Erreichbarkeit der Bushaltestellen
- Qualität der eingesetzten Fahrzeuge
- Busausrüstung (Infotainment, Sauberkeit, Raumklima etc.)

AP II: Netzkonzeption

Die hier erarbeitete Konzeption eines neuen ÖPNV-Netzes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde stellt nicht die Fortschreibung des bestehenden Verkehrsangebots, sondern eine umfassende Neuentwicklung dar. Ausgangspunkt ist eine Zielformulierung des Auftraggebers in verschiedenen Facetten:

- Attraktivität, einfache Zugänglichkeit und verständliche Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV in allen Teilen des Kreises im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel erhöhen,
- Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen (Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz) und weiterer Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie im Interesse einer erhöhten Verkehrssicherheit,
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf Schülerbeförderung und touristische Belange,
- Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger (einschließlich alternativer Bedienformen) durch Verknüpfung und Vernetzung und Gewährleistung abgestimmter Umsteigebeziehungen; anzustreben ist ein Fahrplan nach dem ITF-Konzept im Kreisgebiet,
- Stärkung der Zubringerfunktion zum SPNV und systematische Verknüpfung zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus,
- Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum / Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Auf Basis beschlossener und politisch abgestimmter Vorgaben sowie auf Basis unserer Analyse wird der straßengebundene ÖPNV völlig neu und strukturiert neu

geplant, um mit den eingesetzten Betriebsmitteln ein Maximum an Mobilität für die Einwohner und Gäste des Kreises möglich zu machen.

AP II.1: DEFINITION ANGEBOTSTANDARDS

Ausgehend von dem Axiom, dass bei begrenzten Mitteln nicht jeder räumliche Punkt im Untersuchungsgebiet mit der gleichen Qualität bedient werden kann, wenn die Qualität nicht gleichzeitig minimal sein soll, muss als nächstes die Frage beantwortet werden: Wie lassen sich verschiedene Qualitätsstufen der Bedienung mit Buslinienverkehr sinnvoll und nachvollziehbar differenzieren? Dazu gibt es zwei Ansatzpunkte:

Einerseits trifft bereits der Masterplan Mobilität der KielRegion Aussagen über mögliche unterschiedliche Takthäufigkeiten verschiedener Linien. Solche Aussagen orientieren sich an bestimmten Eigenschaften der skizzierten Achsen.

Andererseits verfügt der Auftragnehmer durch vorangegangene Projekte über umfangreiche Erfahrungen im Hinblick auf die Differenzierung von Netzebenen und Produkten, die in der Folge zu verschiedenen Bedienungsqualitäten führen. Die Unterscheidung der verschiedenen Standards umfasst etwa die folgenden Stichworte:

- Planungsprioritäten bei der Festlegung der Linienwege (schneller bis langsamer, direkter bis mehr erschließend, mehr Haltestellen bis weniger Haltestellen u. a. m.),
- Takthäufigkeit,
- Toleranz bei Abweichungen für die Belange der Schülerbeförderung,
- Bedienungszeiträume (Betriebsbeginn, Betriebsende, differenziert nach Verkehrstagen Schultage, Ferientage, Samstag, Sonn- und Feiertag).

Der Auftragnehmer hat für drei Netzkategorien jeweils ein Basis- und ein Premi-umstandard entwickelt, um die gemeinsame Entscheidung zu erleichtern.

Tabelle 28: Mögliche Standards für den qualifizierten Regionalverkehr

Thema	geringer Standard	hoher Standard
Netzstruktur	z. B. Netz entsprechend Masterplan	Anbindung von allen zentralen Orten (ZU, LZO)
Taktdichte	Studentakt	30-Minuten-Takt

Thema	geringer Standard	hoher Standard
Linienweg	Anbindung aller Orte am Linienweg (Umwege)	Charakter Schnellbus
Betriebszeit	Mo-Fr 8 – 17 Uhr Sa, So, F 10 – 16 Uhr	Mo-Fr 5 – 23 Uhr Sa, So, F 7 – 23 Uhr
Abweichungen	für Schülerbeförderung erlaubt	für Schülerbeförderung <u>nicht</u> erlaubt

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 29: Mögliche Standards für den qualifizierten Zubringer- bzw. Ergänzungsverkehr

Thema	geringer Standard	hoher Standard
Netzstruktur	z. B. Netz entsprechend Masterplan	Anbindung aller Orte, die nicht Bestandteil der höheren Kategorie sind
Taktdichte	Verkehrsangebot zu allen relevanten Tageszeiten	Stundentakt
Linienweg	Weg mit Schleifen- und Stichfahrten	direkte Wegführungen
Betriebszeit	Mo-Fr 8 – 17 Uhr Sa, So, F 10 – 16 Uhr	Mo-Fr 5 – 23 Uhr Sa, So, F 7 – 23 Uhr
Abweichungen	für Schülerbeförderung erlaubt	für Schülerbeförderung nicht erlaubt

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 30: Mögliche Standards für sonstigen Linienverkehr

Thema	geringer Standard	hoher Standard
Netzstruktur	Anbindung aller Orte ab 500 Einwohner	Anbindung aller Orte ab 100 Einwohner
Taktdichte		Verkehrsangebot zu allen relevanten Tageszeiten
Linienweg	(nicht relevant)	(nicht relevant)
Betriebszeiten	(nicht relevant)	(nicht relevant)
Abweichungen	Anschlussverluste für Schülerbeförderung hinnehmbar	

Quelle: eigene Darstellung

Auftraggeber und Auftragnehmer haben im Projektteam gemeinsam festgelegt, bei den weiteren Planungen zunächst die Minimalvariante zu berücksichtigen. Diese lässt sich bei hohem Erfolg deutlich einfacher in die Richtung des höheren Standards erweitern, als ein von Beginn an höherer Standard sich später reibungsfrei verringern ließe.

AP II.2: DEFINITION VON HAUPTACHSEN UND VERKEHRSKNOTEN

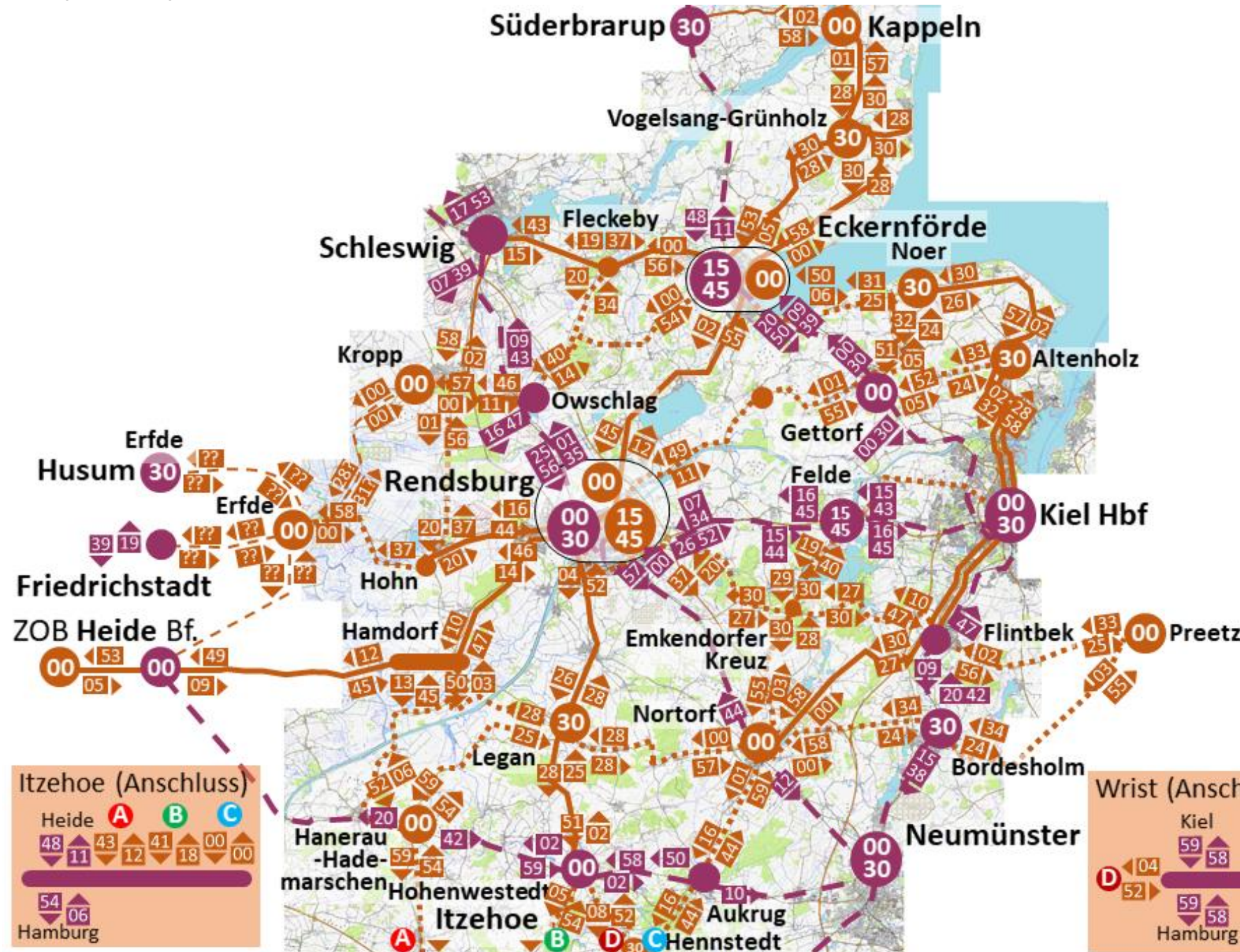
Auf der Grundlage der ersten Überlegungen zu Hauptachsen des neuen regionalen Busliniennetzes im Masterplan Mobilität der KielRegion hat der Auftragnehmer ein System aus künftig möglichen ITF-Knoten entwickelt. Dafür hat er zunächst das aktuelle Fahrplanangebot analysiert und durch Orientierung im Raum weitere potenzialbehaftete Relationen identifiziert. Zusätzlich hat er die Knotenzeiten des SPNV in die Betrachtungen einbezogen. Die ITF-Struktur des SPNV — wie er im gesamten Bundesland Schleswig-Holstein auftritt — erleichtert die Bildung von Knoten mit dem Buslinienverkehr. Schließlich hat der Auftragnehmer auf iterative Weise eine Menge an Knoten für ein künftiges regionales Busliniennetz festgelegt, anhand der Kriterien

- Vorgaben durch den bzw. Verknüpfungen mit dem SPNV
- Fahrtzeiten zwischen den Knoten (wichtig für die Einhaltung der Knotenzeiten)
- Synergien durch Verknüpfung von Verkehrsachsen
- Nähe zu zentralen Orten (untergeordnet)

Die Erfüllung dieser Kriterien variiert von Fall zu Fall und muss jeweils einzeln getestet und festgelegt werden. Beispielsweise hat der Anschluss des Regionalbusverkehrs in Rendsburg eine hohe Priorität; der SPNV-Knoten zu den Minuten 00 und 30 begünstigt gleichzeitig aber einen Busknoten zu den Minuten 15 und 45; dadurch erhalten die Fahrgäste in alle Richtungen (Bus — Bus und Bus — SPNV) bequeme Anschlüsse.

Jeden der Knoten hat der Auftragnehmer mit denjenigen Knotenzeiten versehen, die ein Maximum an Anschlüssen bei gleichzeitig hohem zeitlichem Umsteigekomfort gewährleisten.

Abbildung 46: Vorläufiger ITF-Plan, Stand 01.03.2018



**erster Entwurf
ITF-Plan Kreis
Rendsburg-
Eckernförde**

- Knoten Bahn
- Knoten Bus
- Bahn
- Bus alle 60 min*
- - - Bus alle 120 min
- - - - - Bus anderer AT

* nach Masterplan
Mobilität

Stand 01.03.2018

Itzehoe (Anschluss)

Heide **A** **B** **C**

48 11 43 12 41 18 00 00

54 06

Hamburg

Wrist (Anschluss)

Kiel

59 58

D 04 52

59 58

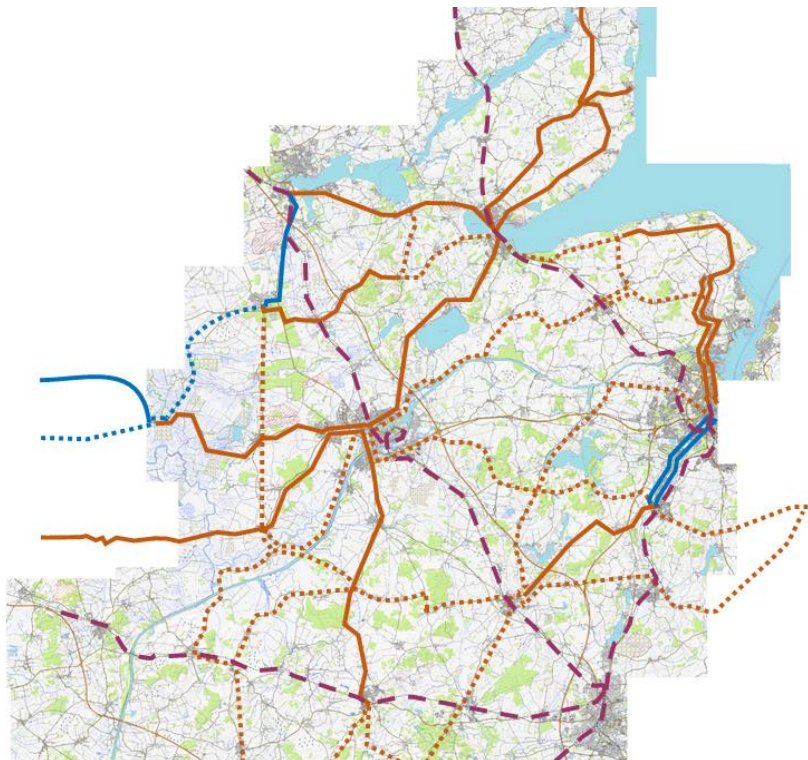
Hamburg

Quelle: eigene Darstellung

AP II.3: ENTWICKLUNG EINES HIERARCHISCHEN BUSNETZES MIT ANSCHLÜSSEN ZUM SPNV UND PRODUKTDIFFERENZIERUNG

Bislang ist eine Differenzierung des Busnetzes in Qualifizierten Regionalverkehr, Qualifizierten Zubringer- bzw. Ergänzungsverkehr sowie Sonstigen Linienverkehr vorgesehen. Dies resultiert aus den definierten spezifischen Bedienungsstandards für die einzelnen Qualitäts- bzw. Produktstufen (siehe Abschnitt AP II.1: Definition Angebotsstandards). Eine erste Festlegung von Linien mit ihren jeweiligen Verläufen und ihrer Netzebene findet sich im ITF-Plan (siehe Abbildung 46). Sie ergibt sich automatisch aus den vorgeschlagenen Knoten und deren Zeiten: Denn diese Zeiten sind jeweils nur dann zu realisieren, wenn die dargestellten eintreffenden und ausfahrenden Buslinien über die im Plan ebenfalls gekennzeichneten Takthäufigkeiten verfügen. Derzeit kann die Umsetzbarkeit aller abgebildeten Linien und Knoten noch nicht garantiert werden. Im Rahmen der Detailplanung sind daher im Einzelfall noch Anpassungen nötig

Abbildung 47: Vorläufiger Linienplan, Stand 01.03.2018



Quelle: eigene Darstellung

Eine Veränderung der Qualitätsstufe der einzelnen Linien ist möglich; allerdings wirkt sich das vermutlich auf die von der Linie entsprechend berührten Knoten, auf die Fahrtzeiten der Linie selbst sowie möglicherweise sogar ihren Linienweg aus. Möglicherweise noch zu ergänzende Linien sollten sich in das skizzierte Knotenkonstrukt einfügen.

Hinweise sowohl aus der zweiten Sitzung des Lenkungskreises als auch aus den Terminen mit der örtlichen Ebene werden aufgenommen und verarbeitet. Die Entscheidung darüber, in welchem Umfang noch Veränderungen auf der Grundlage solcher Rückmeldungen vorzunehmen sind, trifft der Auftraggeber in Abstimmung mit den Prüfergebnissen des Auftragnehmers.

AP II.4: ERMITTLUNG DER VERKEHRSBEDARFE

Die Verkehrsströme der Schülerverkehre (siehe Abschnitt Schülerverkehrsbeziehungen) dienen als Planungsgrundlage für das zu optimierende Liniennetz.

Sowohl die Pendlermatrix (Abbildung 21) als auch die ÖV-Matrix aus dem Modell der KielRegion (Abbildung 23) sind auf das Straßen- und Schienennetz umgelegt worden. Beide Umlegungen zeigen die stärksten Ströme auf den Schienenwegen. Aber auch zwischen Rendsburg und Eckernförde, zwischen Eckernförde und Schleswig, zwischen Rendsburg und Hohenwestedt und zwischen Rendsburg und Hamdorf beträgt die Nachfrage mehr als 1.000 Pendler täglich.

Unter der Annahme, dass 10 Prozent der Pendlerverflechtungen ein Potential einschließlich der sonstigen Verkehre (Einkauf, Arztbesuch, Freizeit, etc.) für den ÖPNV darstellen (Erfahrungswert), wurde dieser Anteil auf das ÖV-Netz umgelegt. Die mögliche ÖV-Nachfrage ohne den Schülerverkehr und ohne die Bahnverkehre ist der Abbildung 48 zu entnehmen.

Danach ist ein Potential von bis zu 200 Fahrgästen vorhanden

- zwischen Eckernförde und Rendsburg und
- Rendsburg und Jevenstedt,

bis zu 150 Fahrgästen zwischen

- Eckernförde und Schleswig,

- Eckernförde, Vogelsang-Grünholz und Damp,
- Nortorf und Aukrug,
- Rendsburg und Hamdorf,
- Rendsburg und Hohn und
- Rendsburg und Kropp,

und bis zu 100 Fahrgästen zwischen

- Vogelsang-Grünholz und Kappeln und
- Osdorf und Gettorf.

Die hohe Nachfrage zwischen Achterwehr und Kiel wird durch die Bahn bedient, während die hohe Nachfrage (ca. 250) zwischen Molfsee und Kiel mit dem Bus bedient werden muss.

In der Summe über die genannten Streckenabschnitte ergibt sich ein Potential von ca. 1.750 Fahrgästen.

Ausgewertet wurde auch die Nachfragestruktur aufbauend auf der Fahrausweisnutzung. Dazu wurde auf der Fahrkartenauswertung der Autokraft aufgebaut, diese ist in folgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 31: Anzahl der Fahrgäste auf den Autokraft-Linien, Fahrkartenauswertung

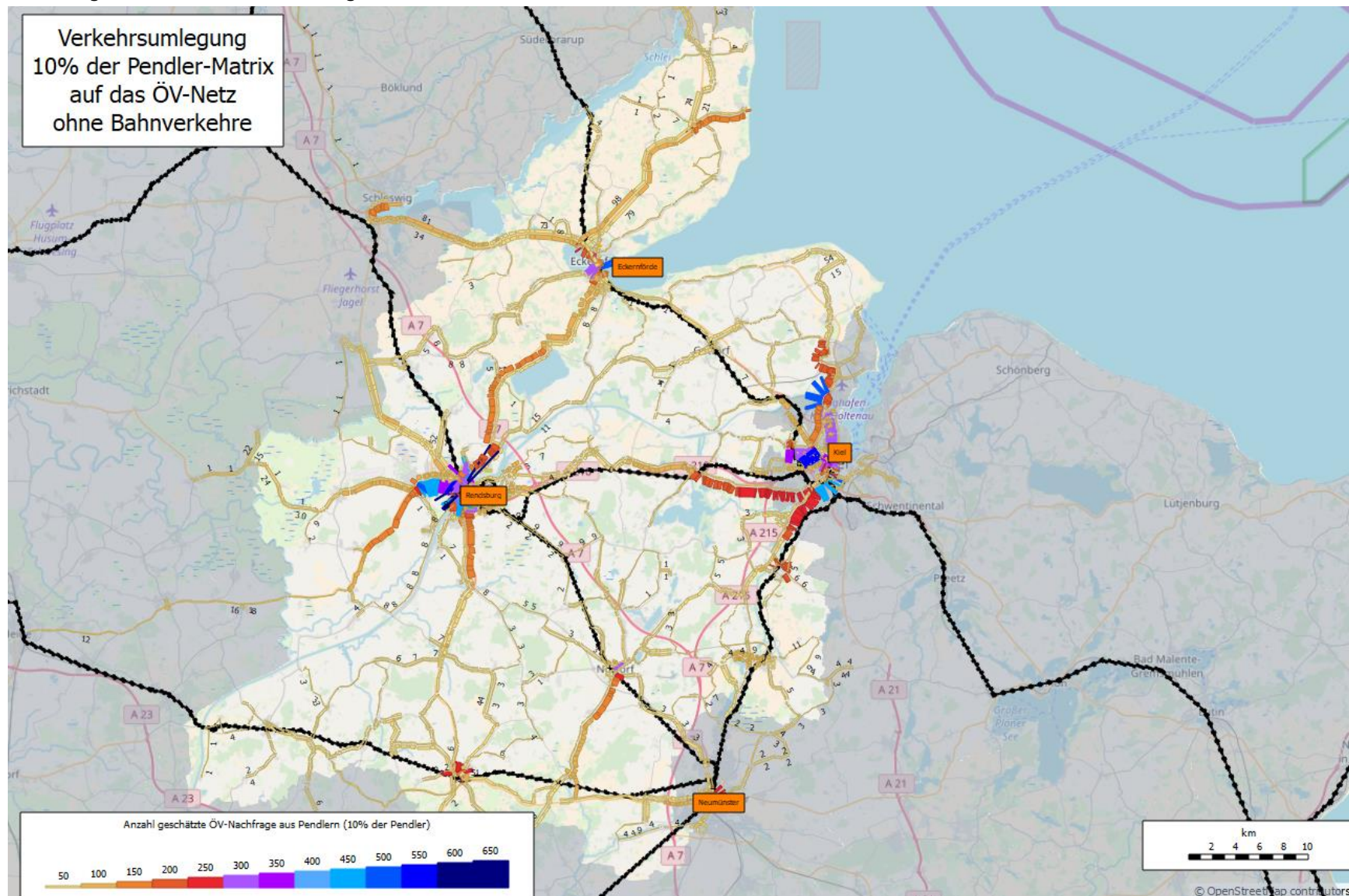
Fahrkarten- gruppe	Detail Fahrkarte	Perso- nen/Jahr	Fahrgäste Jahr 2016	Perso- nen/Tag	Anteil	Perso- nen/Tag	Anteil
Baratarif		226.386	256.120	1.008	5,8%	1.296	7,4%
Erwachsene mit Zeitkarte		2.287	73.110	288	1,7%		
Ausbildungsver- kehr	Selbst- zahler	17.858	776.345	4.108	23,6%	16.143	92,6%
Ausbildungsver- kehr	Listen- schüler	51.666	2.262.572	12.035	69,0%		
Summe		298.197	3.368.147	17.439	100,0%	17.439	100,0%

Quelle: Autokraft, eigenen Berechnungen

Danach wird ersichtlich, dass im aktuellen Stand 92,6 Prozent der Fahrgäste dem Schüler- und Ausbildungsverkehr zuzurechnen sind, während der Barverkauf und reguläre Zeitkarten mit rund 1.300 Fahrgäste bislang lediglich 7,4 Prozent aller

Fahrgäste ausmachen. Diese 1.300 Fahrgäste sind schon in dem zuvor abgeleiteten Potential enthalten, so dass sich ein Neu-Potential von etwa 450 zusätzlichen Fahrgästen ergibt. Dieses Potential entspricht einer Steigerung der Fahrgastzahl (ohne Schüler) um 35 Prozent.

Abbildung 48: Geschätzte ÖV-Nachfrage aus 10 Prozent der Pendler-Matrix



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Verkehrsmodells der KielRegion und Daten des Auftraggebers

AP IV: Beteiligung

Die systematische Beteiligung weiterer Akteure über Auftraggeber und Auftragnehmer hinaus sichert zwei Kanäle: einerseits den Kanal vom Projekt zu den Kreisen aus Betroffenen und Interessenvertretern, deren Commitment über das ÖPNV-Konzept unter Umständen über eine erfolgreiche Umsetzung entscheiden kann, sowie den Rückkanal von den Betroffenen und Interessenvertretern hinein in das Projekt, der den Einbezug der regionalen und lokalen Expertise gewährleistet.

Als Formate der Beteiligung finden im Rahmen des berichteten Projekts bislang statt:

- Lenkungskreis
- Beteiligung der örtlichen Ebene
- Präsentation auf einem Aktionstag

AP IV.1: LENKUNGSKREIS

Mit Beauftragung unseres Angebots vom 3. Juli 2017 hat der Auftraggeber, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, sich für die Einrichtung eines Lenkungskreises entschieden. Als ständige Vertretung der vom Planungsvorhaben betroffenen Akteure bildet der Lenkungskreis ein wichtiges Gremium der Verankerung von Planung in der örtlichen Realität. Die dort vertretenen Institutionen sollen fachliche Hinweise geben, ihre Interessen bzw. die Interessen ihrer Mitglieder vertreten und diesen den Projektfortschritt zurückspiegeln. Der Lenkungskreis hat beratende Funktion. Er tritt in regelmäßigen Abständen zusammen, lässt sich von Auftraggeber und Auftragnehmer über den Sachstand informieren und berät zu inhaltlichen, methodischen und/ oder Verfahrensfragen.

Zusammensetzung

Die Teilnehmer des Lenkungskreises setzen sich aus mehr als den unmittelbar Projektbeteiligten zusammen, um zusätzliche Einschätzungen einzubringen und den idealerweise zu erzielenden Konsens über das Projektergebnis von vornherein auf eine breitere Basis stellen.

Als unmittelbar am Projekt beteiligte Personen zählen zunächst die auf der Auftraggeberseite vertretenen Personen:

- Volker Breuer (Kreis RD, Fachdienst Regionalentwicklung, Fachdienstleiter)
- Torsten Düwel (Kreis RD, Demographiebeauftragter)
- Martin Kruse (Kreis RD, Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule, Fachbereichsleiter)
- Alexander Müller (Stadt Kiel, Eigenbetrieb Beteiligungen, Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV)
- Malte Nevermann (Kreis RD, Fachdienst Regionalentwicklung, Projektleiter)
- Simon Preis (NAH.SH, Angebotsplanung)

Der Auftragnehmer ist stets mit mindestens zwei Personen vertreten. In der Hauptsache vertreten den Auftragnehmer im Lenkungskreis

- Holger Michelmann (Interlink, Projektleiter)
- Constantin Pitzen (Fahrplangesellschaft, stellv. Projektleiter)

Daneben werden zu jeder Sitzung des Lenkungskreises Vertreter der Ämter und amtsfreien Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde geladen, sowie Vertreter aus Wirtschaftsförderungsgesellschaft, KielRegion, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Regionalentwicklungsausschuss, Kreiselternvertretung, Arbeitskreis KiM (Kinderbetreuung und Mobilität) und Verkehrsunternehmen. Die Liste der Einzuladenden hat der Auftraggeber erstellt.

Funktionen

Der Lenkungskreis soll ein strategisches Gremium sein und — grob verglichen — als Navigationsgerät fungieren, um den Fortgang der Arbeiten einzuordnen und zu begleiten. Aufgrund seiner begrenzten Laufzeit und seiner — zumindest nach Terminen — nur punktuellen Befassung mit den jeweils aktuellen Arbeitsständen im Projekt kann und soll der Lenkungskreis operativ dagegen keine aktive Rolle übernehmen.

Die Rolle des Lenkungskreises im Projekt lässt sich auf die fünf folgenden Aspekte konzentrieren:

- **Realitätscheck:** Vom Auftragnehmer präsentierte Befunde und Erkenntnisse sollen von den Teilnehmern des Lenkungskreises anhand deren Sach- und Ortskenntnis überprüft, ggf. korrigiert oder ergänzt, und schließlich bekräftigt werden. Ziel sind Ergebnisse, die nicht nur durch die Sicht

von Auftraggeber und Auftragnehmer plausibel erscheinen, sondern die sich gerade mittels des breiten Erfahrungsschatzes des Lenkungskreises umfassend validieren lassen.

- **Interessenabgleich:** Die Teilnehmer des Lenkungskreises vertreten immer auch spezifische Interessen. Im Lenkungskreis sollen sie die Möglichkeit erhalten, auf die Berücksichtigung dieser Interessen hinzuwirken, damit das neue ÖPNV-Konzept nicht nur partikulären Nutzen erzielt, sondern gesamthaft zu einer Verbesserung wird.
- **Anreicherung:** Nicht berücksichtigte Aspekte sollen durch den Lenkungskreis eingebracht und ergänzt werden. Damit soll der Gehalt des ÖPNV-Konzepts insgesamt gesteigert werden.
- **Konsensbildung:** Ergebnisse, die im Rahmen des Projekts erzielt werden, erhalten eine deutlich größere Umsetzungswahrscheinlichkeit, wenn sie sich der Zustimmung gesellschaftlich relevanter Gruppen versichern können. Diese Zustimmung soll im Lenkungskreis durch dessen aktive Beteiligung erzielt werden.
- **Multiplikation:** Diese Zustimmung soll idealerweise aber noch über die Mitglieder des Lenkungskreises hinausreichen, indem diese die Projektergebnisse an ihre jeweiligen Kontexte spiegeln, das Zustandekommen der Ergebnisse multiplizieren und ihre eigene Unterstützung dafür bekennen.

Bisherige Termine

Zum Zeitpunkt der Vorlage dieses Zwischenberichts hat der Lenkungskreis zwei Mal getagt:

- am 04.12.2017 im Kreishaus in Rendsburg
- am 07.02.2018 im Nordkolleg in Rendsburg

Zu diesen Terminen hat der Auftragnehmer die Inhalte identifiziert, die Tagesordnung entworfen, die Präsentation erstellt, die Veranstaltung moderiert und die Ergebnisse dokumentiert. Das Protokoll der ersten Sitzung inklusive Präsentation befindet sich in Anlage 2. Das Protokoll der zweiten Sitzung befindet sich aktuell in Erarbeitung und Abstimmung (Stand März 2018).

Beide Lenkungskreissitzungen sind von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern positiv aufgenommen worden. Es herrschte überwiegend ein konstruktives Klima. Nach erhöhtem Aufwand, den Sachverhalt verständlich zu machen und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Denkweise der Planenden zu bringen, betei-

ligten diese sich rege an den Diskussionen. Eingedenk des frühen Planungsstadiums konnte noch keine vertiefte Detaildiskussion stattfinden; diese wird sich auf den Terminen mit der örtlichen Ebene ereignen. Dort soll ebenfalls die Bereitschaft der Akteure ausgelotet werden, Unterrichtszeiten so zu verschieben, dass sie gut in die Taktsystematik des neuen Buslinienangebots passen. Damit wären hohe Effizienzgewinne möglich, weil zur künftigen Schülerbeförderung dann nur noch geringer zusätzlicher Fahrleistungsaufwand außerhalb der Taktverkehre anfielen.

AP IV.2: BÜRGERWORKSHOPS

Laut Leistungsbeschreibung und laut Angebot war die Durchführung von zwei Bürgerworkshops während der Projektlaufzeit geplant. Der Auftragnehmer hat dazu erstmals am 02.11.2017 ein Konzept vorgelegt, das sich in Anlage 11 findet.

Verschiedene Entwicklungen haben den Auftraggeber dazu bewogen, die Bürgerworkshops zurückzustellen bzw. in andere Formate umzuwandeln. So erwies sich der Bedarf, die örtliche Fachebene intensiver einzubinden, als vordringlicher (siehe den folgenden Abschnitt). Gegenüber der Öffentlichkeit sollen ein Promo-Stand auf einem Mobilitätsaktionstag (siehe Abschnitt Präsentation auf einem Aktionstag) sowie eine später noch zu konzipierende Pressekonferenz (siehe Abschnitt Öffentliche Präsentation) die Information und eventuell die Möglichkeit zu Anmerkungen gewährleisten.

BETEILIGUNG DER ÖRTLICHEN EBENE

Der Auftraggeber hat den Wunsch geäußert, die Neuplanung des ÖPNV-Systems im Kreis Rendsburg-Eckernförde mit der örtlichen Ebene abzustimmen. Dieser Bedarf entstand aus dem Projekt heraus und war bislang nicht in der Leistungsbeschreibung in einem der Arbeitspakete abgebildet. Da es sich um ein Thema der Beteiligung handelt, findet es sich in AP IV wieder.

Wenn von der örtlichen Ebene die Rede ist, erscheint es zunächst logisch, damit die Ämter und Amtsfreien Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu meinen. Sie sind die Träger gemeindlicher Aufgaben.

Zusammensetzung

Die folgenden Gebietseinheiten gehören zum Kreis Rendsburg-Eckernförde:

Tabelle 32: Verwaltungsgemeinschaften im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Typ	Name
Amt	Achterwehr
Amtsfreie Gemeinde	Altenholz
Amt	Bordesholm
Amtsfreie Gemeinde	Büdelsdorf
Amt	Dänischenhagen
Amt	Dänischer Wohld
Amtsfreie Gemeinde	Eckernförde
Amt	Eiderkanal
Amt	Flintbek
Amt	Fockbek
Amt	Hohner Harde
Amt	Hüttener Berge
Amt	Jevenstedt
Amtsfreie Gemeinde	Kronshagen
Amt	Mittelholstein
Amt	Molfsee
Amt	Nortorfer Land
Amtsfreie Gemeinde	Rendsburg
Amt	Schlei-Ostsee
Amtsfreie Gemeinde	Wasbek

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie 2016

Abhängig von den Themen, mit denen die örtliche Ebene befasst werden soll, reicht es allerdings möglicherweise noch nicht aus, nur die gemeindlichen Ebenen zu beteiligen.

Tabelle 33: Abstimmungsbedarf mit der örtlichen Ebene

Gegenstand	Abstimmung erforderlich mit
ITF-Netz (Knoten, Linien, Verbindungen, Umstiege)	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsgemeinschaften • Schulträgern
Fahrplanangebot (Fahrtenzahl, Betriebszeiten)	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsgemeinschaften • Schulträgern
Haltestellen (Zahl, Lage, Einzugsbereiche)	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsgemeinschaften
Beförderung von Schülerinnen und Schülern	<ul style="list-style-type: none"> • Schulträgern
...	<ul style="list-style-type: none"> • ...

Quelle: eigene Darstellung

Neben den vorstehend genannten Ämtern und Amtsfreien Gemeinden — 20 Stück — wären also zusätzlich die Schulträger zu beteiligen. Der Schulentwicklungsplan

des Kreises Rendsburg-Eckernförde (1. Fortschreibung, Stand 21. Juni 2013) listet die folgenden auf:

Tabelle 34: Schulträger im Kreis Rendsburg-Eckernförde, laut Schulentwicklungsplan

Schulträger	Schulregion	bereits durch Verwaltung vertreten
Amt Achwehr	Region 4	ja
Amt Hohner Harde	Region 2	ja
Amt Hüttener Berge	Region 2	ja
Amt Jevenstedt	Region 2	ja
Amt Schlei-Ostsee	Region 1	ja
Gemeinde Alt Duvenstedt	Region 2	nein
Gemeinde Altenholz	Region 3	ja
Gemeinde Aukrug	Region 6	nein
Gemeinde Barkelsby	Region 1	nein
Gemeinde Flintbek	Region 4	ja
Gemeinde Fockbeck	Region 2	ja
Gemeinde Kronshagen	Region 4	ja
Gemeinde Mielkendorf	Region 4	nein
Gemeinde Molfsee	Region 4	nein
Gemeinde Rieseby	Region 1	nein
Schulverband Bordesholm	Region 4	nein
Schulverband Borgstedt	Region 2	nein
Schulverband Fleckeby	Region 1	nein
Schulverband Gettorf und Umgegend	Region 3	nein
Schulverband Groß Wittensee/Holtsee	Region 2	nein
Schulverband Hanerau-Hademarschen/Todenbüttel	Region 6	nein
Schulverband Hohenwestedt	Region 6	nein
Schulverband im Amt Eiderkanal	Region 2	nein
Schulverband Küste Dänischer Wohld	Region 3	nein
Schulverband Nortorf	Region 5	nein
Schulverband Osdorf/Felm/Noer, Grundschule	Region 3	nein
Schulverband Schinkel/Neuwittenbek	Region 3	nein
Schulverband Wasbek	Region 6	nein
Stadt Büdelsdorf	Region 2	ja
Stadt Eckernförde	Region 1	ja
Stadt Rendsburg	Region 2	ja

Quelle: eigene Darstellung auf Basis des Schulentwicklungsplans des Kreises Rendsburg-Eckernförde, 1. Fortschreibung, Entwurf Stand: 21. Juni 2013

Neben zwölf Schulträgern, die bereits über die obige Liste der Ämter und Amtsfreien Gemeinden abgedeckt wären, sind demnach idealerweise noch 19 weitere

Schulträger zu beteiligen. Die örtliche Ebene besteht somit aus 39 Einheiten, die jeweils mit mindestens einem, wenn nicht sogar mehreren Vertretern an einer Abstimmung mit dem Kreis über die Planungen teilnehmen sollten.

Termine

Der Auftraggeber hat bekanntgegeben, dass die Beteiligung der örtlichen Ebene in zwei Termin-Wellen zu je elf Vor-Ort-Terminen, insgesamt also im Rahmen von 22 Terminen, stattfinden soll. Der erste Termin soll jeweils der grundsätzlichen Feststellung von Status Quo, Bedarfen und Mitwirkungsbereitschaft vor Ort dienen, der zweite Termin jeweils der Vorlage und Diskussion eines konkreten Entwurfs.

Folgende Termine sind angesetzt:

Tabelle 35: Termine mit der örtlichen Ebene, Stand 15.03.2018

Termin	Ämter bzw. amtsfreie Gemeinden
14.03.2018	Amt Schlei-Ostsee, Stadt Eckernförde, 17:00 Uhr
19.03.2018	Amt Fockbek/Hohner Harde, 14:00 Uhr
26.03.2018	Ämter Flintbek/Bordesholm, 26.03., 16:00 Uhr
27.03.2018	Amt Molfsee/ Amt Achterwehr, 17:00 Uhr
28.03.2018	Amt Mittelholstein; 14:30 Uhr
09.04.2018	Amt Hüttener Berge: 09.04., 10:00 Uhr
12.04.2018	Amt Nortorfer Land, 10:00 Uhr
16.04.2018	Ämter Dänischer Wohld & Dänischenhagen, 16:30 Uhr
24.04.2018	Amt Eiderkanal, Amt Jevenstedt, 19:00 Uhr

Quelle: eigene Darstellung, nach Angaben des Auftraggebers

Inhalte

Der Auftragnehmer wird an so vielen Terminen wie möglich den Auftraggeber in der Diskussion unterstützen. Für diese Teilnahme, aber auch für den Einsatz bei Terminen durch den Auftraggeber, ohne das der Auftragnehmer anwesend sein kann, hat dieser eine Musterpräsentation entwickelt. Sie findet sich in Anlage 10. Nach Absprache mit dem Auftraggeber wird der Auftragnehmer eine Liste mit Anmerkungen erstellen, die im Rahmen der Termine mit der örtlichen Ebene geäußert wurden. Zu jeder Anmerkung soll festgehalten werden, ob und wie sie in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt wird. Auf diese Weise wird einerseits gewährleistet, dass keine Anmerkung verlorengelht, auf der anderen Seite kann so transparent dargestellt werden, dass zwar jede Einwendung abgewogen werden wird, aber dass nicht jede sich tatsächlich auch berücksichtigen bzw. umsetzen lässt.

PRÄSENTATION AUF EINEM AKTIONSTAG

Der Auftraggeber möchte mit einem Promo-Stand beim Aktionstag ›RD macht mobil‹ am 29.04.2018 in Rendsburg vertreten sein.

Rahmenbedingungen

Der Kreis soll gemeinsam mit der Entwicklungsagentur Rendsburg eine Fläche belegen, auf einem zentralen Platz in Rendsburg. Nach Aussage der Entwicklungsagentur (Frau Müller) wird diese einen Pavillon von 3 mal 3 Metern aufbieten. Folgende Bindungen ergeben sich dadurch für den Promo-Stand des Kreises:

- Da es sich um eine Freifläche handelt, ist mit einer höheren Windbelastung zu rechnen. Der Einsatz von großformatigen Aufstellern empfiehlt sich nicht.
- Ein Stromanschluss ist nicht per se gegeben. Strombedarf würde unter Umständen eine andere Platzierung des Promo-Stands nach sich ziehen.
- Eine Fläche von 3 mal 3 Metern sollte auch für den Promo-Stand des Kreises genügen.

Ziele

Der Promo-Stand kann eine vollwertige Bürgerbeteiligung nicht ersetzen. Aber er kann Laufpublikum für das Thema ÖPNV aktivieren. Als Ziele sind die folgenden vorstellbar:

1. **Neugier wecken:** Unter allen automobilen Themen, die bei ›RD macht mobil‹ klassischerweise dominieren, hat es das ÖPNV-Konzept sowohl schwer als auch leicht: schwer, weil es nicht in das automobile Milieu mit seinen vielfältigen Reizen passt und selbst erst Anreize setzen muss, um Aufmerksamkeit zu erringen. Leicht, weil es aus den sonst recht homogenen Themen bereits per se herausstechen dürfte.
2. **über den ÖPNV ins Gespräch kommen:** Das Thema Mobilität per Bus betrifft Menschen selten planerisch, sondern meist im Zusammenhang mit ihrer Lebenswirklichkeit bzw. ihren Alltagsroutinen. Laut Mobilitätsforschung ist rund 50 Prozent der Bevölkerung der ÖPNV inklusive seiner Potenziale nicht bekannt. Der Promo-Stand sollte versuchen, das Thema mit den individuellen Hintergründen und Erfahrungen der Besucher zu verknüpfen.
3. **Feedback einsammeln:** Zwar nicht in der Mehrzahl der Fälle, aber möglicherweise doch hin und wieder, werden Besucher das Bedürfnis haben,

sich zu äußern, und zwar a) zu dem Umstand, dass der Kreis überhaupt etwas zur Verbesserung des ÖPNV unternimmt, und b) darüber, wie der bisherige Planungsstand einzuschätzen sei. Solche Rückmeldungen sollten gesichert und später weiterverarbeitet werden.

Hierfür hat der Auftragnehmer ein Konzept entwickelt, das sich in Anlage 12 findet.

AP V: Dokumentation der Arbeitsergebnisse

Als Ergebnisse aus den Arbeiten im berichteten Projekt werden einerseits zwei Berichte hervorgehen (Zwischen- und Schlussbericht). Andererseits gehen daraus auch verschiedenen Informationssammlungen, Darstellungen und Materialien hervor.

AP V.1: BERICHTSWESEN

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht wird, wie in Leistungsbeschreibung und Angebot avisiert, über den bisherigen Projektstand und die Arbeitsweise Report erstattet. Zusätzlich zum Haupttext finden sich am Schluss des Dokuments diverse Anlagen.

WEITERE MATERIALIEN

Der Auftragnehmer schlägt vor, nach Abnahme des vorliegenden Zwischenberichts damit zu beginnen, ein Inventar weiterer Materialien zu erstellen. Dies soll dazu dienen, Daten und Informationen, die sich in der Form eines Berichts nur schwer abbilden lassen, dennoch zu sichern und bei Beendigung des Projekts sauber an den Auftraggeber übergeben zu können. Die Inventarliste soll bis zum Projektende dynamisch gepflegt werden und könnte folgendermaßen aussehen:

Tabelle 36: Mögliche Struktur einer Inventarliste für weitere Materialien

Gegenstand	Bezug zu	Datei	letzter Stand
z.B.: ITF-Plan	AP II	2018-03-12_REF_ITF-Plan.pptx	01.03.2018

Quelle: eigene Darstellung

AUSBLICK

Mit Vorlage des Zwischenberichts ist ein solider Arbeitsstand erreicht. Gleichzeitig richtet sich der Blick aber auch schon auf die nächsten Meilensteine und Ereignisse.

Öffentliche Präsentation

Noch ist nicht ganz klar, welche Form die Beteiligung der Öffentlichkeit haben wird. Das Konzept für einen Bürgerworkshop liegt vor (siehe Abschnitt AP IV.2: Bürgerworkshops) und steht immer noch in Rede. Parallel dazu wird ein Promo-Stand auf dem Aktionstag ›RD macht mobil‹ am 29. April 2018 in Rendsburg über den Stand des Konzepts informieren (siehe Abschnitt Präsentation auf einem Aktionstag). Zwischenzeitlich hat der Auftraggeber auch den Gedanken von einer zentralen Pressekonferenz ins Spiel gebracht. Die Abstimmungen darüber werden laufend fortzuführen sein

Fachexkursion

Die Fachexkursion (siehe Abschnitt AP 1.6: Fachexkursion) ist für den 19. April 2018 angesetzt. Über die Beteiligung, den Verlauf und die Gesprächsinhalte wird im Rahmen des Schlussberichts zu berichten sein.

Hierarchiestufen Netz und Fahrplanung

Mit Vorliegen des aktuellen ITF-Plans (siehe Abschnitt AP II.3: Entwicklung eines hierarchischen Busnetzes mit Anschlüssen zum SPNV und Produktdifferenzierung) sind zwei Hierarchiestufen des Netzes bereits skizziert. Vereinzelt werden Linien möglicherweise noch einer anderen Netzebene zugeordnet, größere Veränderungen werden aus Sicht des Auftragnehmers aber wahrscheinlich nicht notwendig werden. Aus den derzeit laufenden Gesprächen mit der örtlichen Ebene werden ebenfalls nur inkrementelle Ergänzungen, Hinweise oder Änderungswünsche erwartet, nicht jedoch fundamentale Widersprüche.

Das im nächsten Schritt zu planende Ergänzungsnetz wird vorrangig an Schülerbeförderung ausgerichtet, was sich unmittelbar an die Gespräche mit der örtlichen Ebene soll. Ziel ist aber eine möglichst weitgehende Integration der Schülerverkehre in die Taktfahrten. Je nach Anforderungen des Schülerverkehrs bieten

diese dann bereits ein gutes Angebot, oder es werden Änderungen im Taktnetz — im Rahmen des für den ITF Verträglichen — notwendig, oder es müssen ergänzende Fahrten eingeplant werden. Das Ergebnis wird mit dem Auftraggeber im Rahmen einer Projektteamsitzung abgestimmt.

Die Entwicklung von Konzeptfahrplänen für die einzelnen Linien soll sich ebenfalls nahtlos daran anschließen.

ANLAGEN

- | | |
|------------------|---|
| Anlage 1 | Protokolle der ersten vier Projektteamsitzungen (Stand Januar 2018) |
| Anlage 2 | Protokoll der ersten Lenkungskreissitzung |
| Anlage 3 | Liste der Abstimmungsbedarfe mit benachbarten Aufgabenträgern |
| Anlage 4 | Liste Schülerzahlen je Wohnort |
| Anlage 5 | Liste Schülerzahlen je Schule |
| Anlage 6 | Liste Schülerzahlen je Quelle-Ziel-/ bzw. Wohnort-Schule-Beziehung |
| Anlage 7 | Liste der Pendler-Verkehrsbeziehungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde |
| Anlage 8 | Fahrtanzahl Bus ohne Stadtverkehre |
| Anlage 9 | Aufstellung der Fahrplankilometer Kreis Rendsburg-Eckernförde |
| Anlage 10 | Musterpräsentation für die Termine mit der örtlichen Ebene |
| Anlage 11 | Konzept für zwei Bürgerworkshops |
| Anlage 12 | Konzept für einen Promo-Stand auf dem Aktionstag ›RD macht mobil‹ am 29.04.2018 in Rendsburg |
| Anlage 13 | Entwurf für ein Projekt-Faltblatt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit |

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Mitschrift Auftaktgespräch 29. August 2017

- **Ort**
 - Rendsburg, Kreishaus
- **Teilnehmer**
 - Auftraggeber
 - Breuer (Kreis RD, Fachdienst Regionalentwicklung, Fachdienstleiter)
 - Kruse (Kreis RD, Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule, Fachbereichsleiter)
 - Müller (Stadt Kiel, Eigenbetrieb Beteiligungen, Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV)
 - Nevermann (Kreis RD, Fachdienst Regionalentwicklung, Projektleiter)
 - Preiss (NAH.SH, Angebotsplanung)
 - Auftragnehmer
 - Albrecht (Fahrplangesellschaft B&B GmbH)
 - Köser (Büro für Verkehrsplanung Gerd Köser)
 - Michelmann (Interlink GmbH)
 - Pitzen (Fahrplangesellschaft B&B GmbH)
- **Tagesordnung**
 1. Einführung und Vorstellungsrunde
 1. Kontaktliste: Herr Michelmann kündigt den Versand einer Kontaktliste an, auf dem auf Seiten der Bietergemeinschaft alle relevanten Bearbeiter mit ihren Kontaktdaten aufgeführt sind.
 2. Im Rahmen der kurzen Präsentation am Anfang des Gesprächs stellt sich für Herrn Kruse anhand des Beispiels der von Herrn Pitzen dargestellten Stausituation in der Rendsburger Straße in Eckernförde die Frage, wie wir gemeinsam mit grundsätzlichen straßenverkehrlichen Problemen umgehen wollen. Wir verständigen uns darauf, dass wir diese Themen sehr frühzeitig benennen und behandeln müssen, damit wir Eingangsparameter für die Planung auch frühzeitig ansetzen können. Eine spätere Änderung dürfte aus Zeitgründen und wegen der grundsätzlichen Wirkung auf ein vernetztes ÖPNV-System kaum noch möglich sein.
 3. Regionaler Entwicklungsausschuss im September: Herr Nevermann fragt an, ob wir bei der kommenden Sitzung des Regionalen Entwicklungsausschusses am 13. September vertreten sein und die anstehenden Arbeiten darstellen können. Die Bietergemeinschaft wird dies prüfen.
 2. Regelung zum Protokoll
 1. Dem Vorschlag der Bietergemeinschaft, bei den Sitzungen jeweils ein kurzes Ergebnisprotokoll anzufertigen wird zugestimmt. Dieses wird im Anschluss zunächst an Herrn Nevermann zur redaktionellen Abstimmung, danach an die mail-Adresse regionalentwicklung@kreis-rd.de versandt.
 3. Inhalte
 1. Behandlung der Optionen: Herr Kruse regt an, bei der Entscheidung zur Wahl der Optionen frühzeitig zu entscheiden.
 1. I.6 Fachexkursion: soll möglichst vor erster LK-Sitzung entschieden werden und wird am Ende der Bestandsaufnahme laufen müssen. Option wird als sinnvoll erachtet.

2. II.8 Verdichtung Haltestellen: Entscheiden am Ende der Bestandsaufnahme und vor Anfang der konkreten Planung; Thema ist insbesondere interessant wg. des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen
3. II.9 ÖPNV/Fahrrad: wird im Rahmen der Planungsphase zu entscheiden sein; Verknüpfung mit B&R-Konzept der NAH.SH sinnvoll
4. IV.3 Einladungsflyer: ist kurzfristig zu entscheiden, wenn die Vorstellungen zu den Bürgerworkshops klarer sind
5. IV.4 Projektbroschüre: vor letzter Projektphase zu entscheiden
4. Abstimmung zu Anforderungen AG/AN bzgl. Dokumentation und Information
 1. Herr Müller berichtet, dass der RNVP Kiel parallel erstellt wird und unsere Ergebnisse in diesen RNVP eingehen werden. Zur Vermeidung von Doppelarbeit sollte eine enge Abstimmung erfolgen. Die zu erstellenden Berichte sollen passend zueinander formuliert werden. Dabei wird die Datenaufnahme und -analyse für das Gebiet des Kreises Rendsburg-Eckernförde durch uns erfolgen, Relevantes für den RNVP wird gemeinsam ausgearbeitet.
5. Datenübermittlung/-übergabe
 1. Die Bearbeiter bekommen alle Daten, die für die Bearbeitung erforderlich oder sinnvoll sind. Ob alle Daten geliefert werden können, wird vom Kreis geklärt.
 2. Für eine durchgeführte Verkehrserhebung auf den Buslinien liegen voraussichtlich noch dieses Jahr die Ergebnisse vor.
 3. Die Autokraft hat dem Kreis durch Herrn Thomsen erklärt, Leistungsdaten liefern zu wollen.
 4. Herr Köser fragt nach Datengrundlagen für das Modell
 1. Änderungen 2016-17 gibt Herr Nevermann durch
 2. FStVO-Verkehre sind im Modell nicht enthalten, Daten können aber geliefert werden
 3. Es sollten alle Verkehre berücksichtigt werden (42 und FStVO)
 4. Der Kreis fragt bei den Schulträgern nach Fahrplänen der FStVO-Verkehre, die entsprechende Formulierung übermittelt Herr Köser an Herrn Nevermann
 5. Das Modell wird in Kiel gepflegt, die Kontaktdaten des Ansprechpartners übermittelt Herrn Nevermann
 6. Herr Düwel (Demographiebeauftragter des Kreises) wird von Herrn Nevermann gebeten, Angaben zur Bevölkerungsentwicklung zu übermitteln
 7. Herr Nevermann übermittelt das Gewerbeflächenentwicklungskonzept des Kreises und Angaben zur Schulentwicklungsplanung, den Entwurf des Schlussberichtes zum Masterplan Mobilität, Angaben zu den Standorten der Schulen und deren Schulzeiten (inkl. Pausenzeiten) sowie die Quelle-Ziel-Matrix der anspruchsberechtigten Schüler.
 5. Schulzeiten
 1. Die Änderung von Schulzeiten wird möglich sein, aber die Diskussion muss gut begründet und frühzeitig erfolgen. Es sind auch größere Änderungen von +/- 20 Minuten möglich, dies ist aber im Rahmen der Beteiligung innerhalb des Planungsprozesses einzuspielen.
 2. Die Schülerbeförderungssatzung wird derzeit neu gefasst. Sie ist einzuhalten, allerdings weist Herr Nevermann darauf hin, dass diese Satzung im Kern nur eine Regelung zur Kostener-

- stattung ist. Höhere Anforderungen an den ÖPNV wären von den Schulverbänden selber zu tragen.
3. Wie ist mit Einzelfällen umzugehen? Es ist für den Busverkehr ein solides System gewünscht, es muss nicht zwingend jeder einzelne Schüler betrachtet werden, hierfür sind im Anschluss ggf. Einzellösungen zu finden.
 4. Gefordert ist eine Fahrt hin und zwei Fahrten zurück. Bisher haben die Schulträger dies organisiert und bestellt, künftig übernimmt dies der Kreis als Aufgabenträger.
6. Fahrplanzeiten
1. Herr Preis erläutert, dass sich mittelfristig im SPNV Änderungen ergeben werden
 1. Auf der Linie RE 7 werden sich nach Lieferung neuer Fahrzeuge die Fahrpläne leicht ändern. Herr Preiss sendet diese zu.
 2. Linie RB 73 erhält an Sonntagen zwischen Neumünster und Hohenwestedt eine stündliche Bedienung.
 7. Straßenbaumaßnahmen oder -planungen mit potenziellen Auswirkungen auf den regionalen Busverkehr sind nicht vorgesehen. Die Rader Hochbrücke wird erneuert und in diesem Rahmen wird es erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Umleitungsstrecken geben. Es ist keine weitere neue Ortsumfahrung vorgesehen.
 8. Im SPNV sind einige Halte zwischen Kiel und Rendsburg wiedereröffnet worden. Über eventuelle weitere in der Planung zu berücksichtigende zusätzliche Halte im Kreisgebiet wird die NAH.SH gebeten zu informieren.
 9. Angaben zu Brückenöffnungszeiten in Kappeln (jede Stunde) und Lindaunis (nach Bedarf) werden vom Kreis zur Verfügung gestellt.
6. Start Beteiligungsprozess, Priorität 1: Festlegung Teilnehmer des Lenkungskreises
1. Herr Müller schlägt hierzu vor, auf Seiten des Kreises die heutige Zusammensetzung zzgl. Herrn Düwel für den Lenkungskreis vorzusehen. Ein Vorschlag hierfür wird jedoch noch erarbeitet.
 2. Der erste Termin wird ebenfalls vom Kreis vorgeschlagen. Diskutiert wird, ob statt vier vorgesehener Lenkungskreistermine stattdessen nur drei angesetzt werden: einer als Auftakt und Vorstellung Analyseergebnis, einer zur Vorstellung erster Ergebnisse, einer zum Bearbeitungsende).
 3. Die Bietergemeinschaft wird gebeten, mögliche Termine und Inhalte zu nennen, damit Termine frühzeitig genannt werden können. Ggf. würde ein erster Lenkungskreistermin im November oder Dezember stattfinden, der erste Workshop dann im Januar.
7. Nächste Schritte
1. Zeitplan und Termine
 1. Termine Lenkungskreis s. o.
 2. Termine Regionalentwicklungsausschuss am 13.9., 11.10., 16.11.
 3. Termine Bürgerworkshop nach Lenkungskreis, offen gestalten, aber auch gezielt fachlich einladen; analog Vorgehen beim Masterplan Mobilität; dortiger Verteiler würde genutzt werden können.
 2. jour-fixe AG/AN

1. Kernteam: Es wird gebeten, von Seiten der Bietergemeinschaft einen Vorschlag für die Zusammensetzung und Terminierung zu machen
 2. jour fixe: wird nach Bedarf zwischen Herrn Nevermann und Herrn Michelmann abgestimmt und durchgeführt
 3. Dokumentenaustausch: die Bietergemeinschaft richtet eine Datenplattform ein, auf der gemeinsam genutzte Dateien abgelegt werden sollen. Angaben zur Nutzung erfolgen durch die Bietergemeinschaft.
 4. Nutzung einer Kartengrundlage für das Modell: Herr Nevermann stellt Herrn Köser einen link für das WebGIS zur Verfügung, eine Shape-Datei ist ebenfalls vorhanden.
3. Zahlungsplan: Herr Nevermann bestätigt die Gültigkeit des Zahlungsplanes gemäß Angebot.
8. Abwesenheiten/Urlaub
1. Es sind von allen Anwesenden keine längeren Abwesenheiten in den kommenden Monaten vorgesehen.

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Mitschrift Projektteam 11. Oktober 2017

Vorbemerkung

Der Mitschrift beigefügt sind die gezeigten Präsentationsseiten. In der Mitschrift werden nur ergänzende Hinweise oder Beschlüsse dokumentiert.

- **Ort**
 - Rendsburg, Kreishaus
- **Teilnehmer**
 - Auftraggeber
 - Breuer
 - Düwel
 - Müller
 - Nevermann
 - Preis
 - Auftragnehmer (ARGE)
 - Michelmann
 - Pitzen
 - Reimann
- **Tagesordnung**

1 Sachstand und Zeitplan

- Herr Michelmann erläutert zum Sachstand (nächster TOP) und zum Zeitplan. Da die Bearbeitung etwa einen Monat später begonnen hat und die Daten zum Modell noch nicht vorliegen, hat sich der inhaltliche Start des Projektes um mindestens etwa einen Monat verzögert. Daher wird das Bearbeitungsende von AP 1 ebenfalls um mindestens einen Monat nach hinten zu verschieben sein, es wird zunächst der Januar vorgesehen.

2 Zwischenstand Bestandsaufnahme

- Da die Daten aus dem Modell erst in diesen Tagen übergeben werden, ist noch nichts dazu berichten. Wenn die Daten integriert und mindestens teilverarbeitet sind, wird die ARGE einen Zwischenstand übermitteln, ergänzend auch bei der nächsten Sitzung des Projektteams berichten.
- Es fehlen noch Angaben zu den im Kreis befindlichen Schulen, hier insbesondere Unterrichtszeiten und Wohnorte Schüler. Herr Breuer nimmt sich diesem Thema an.
- Herr Müller ergänzt, dass er auch die nicht anspruchsberechtigten Schüler genannt hat, der Kreis für die externen Schüler nur die anspruchsberechtigten Schüler. Hier müsse eindeutig zugeordnet werden. Zudem seien für die Berufsschulen keine Daten verfügbar, sie spielen jedoch bei der Beförderung eine relevante Rolle.
- Herr Pitzen weist darauf hin, dass es für die Planung relevant sei zu wissen, wo die Schüler herkommen, weniger ob sie anspruchsberechtigt sind oder nicht. Das

- Angebot könne ja so attraktiv sein, dass sie trotz Selbstzahlens mit dem Bus fahren und dann sei dies für die Planung der Kapazitäten relevant.
- Herr Breuer schätzt, dass die fehlenden Angaben innerhalb der kommenden drei Wochen eintreffen werden. Wenn sie vorliegen, wird die ARGE diese Angaben prüfen und sich zum weiteren Vorgehen rückmelden. Herr Breuer berichtet von der neuen Schülerbeförderungssatzung, die mit unplanbaren Folgen für die Nachfrage versehen ist. Die Nachfrage wird vermutlich steigen. Als ein für die Planung wesentliches Kernelement ist die zulässige Wartezeit zu nennen, die nach 14 Uhr von 60 auf 30 Minuten verringert wird. Er schätzt das Verschieben von Unterrichtszeiten als Herausforderung ein, gerade auch deshalb wäre es wichtig, die Schulen und die Elternvertretung im Lenkungskreis vorzusehen.
 - Die Autokraft hat noch keine detaillierteren Angaben zur Nachfrage gemacht, hier fragt Herr Nevermann noch nach.

3 Analyse Grundlagenwerke und -daten

- Herr Reimann erläutert die Präsentation zum Thema, die einen Zwischenstand darstellt (s. Anlage).

4 Lenkungskreis

- Es besteht grundsätzliche Einigkeit zum Konzept, hinsichtlich der Teilnehmer findet allerdings eine Diskussion statt. Als Ergebnis wird konkretisiert:
- Wen laden wir ein?
 - Schulamt des Kreises
 - Ämter (14), amtsfreie Gemeinden (3), Städte (3) als Vertreter der örtlichen Ebene/Schulträger
 - darin enthalten: Schulverbände
 - 4 Kreiselternvertreter
 - Kreisschülerschaft (Herr Nevermann klärt Teilnahmemöglichkeit)
 - zu Einzelthemen, aber nicht als generelle Vertretung im Lenkungskreis, z. B. Kiel berücksichtigen (Arbeitskreis aus Schulvertretern besteht)
 - Genehmigungsbehörde: nicht erforderlich
 - Verkehrsverbund: durch Herrn Preis vertreten
 - Einzelhandel und Gewerbe: Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises
 - Senioren-/Behindertenbeirat: jeweils ein Vertreter (gegenüber anderen Interessengruppen wegen Legitimation in Sachen Barrierefreiheit unbedingt erforderlich)
 - Tourismus gesondert als Schwerpunktthema behandeln, aber nicht eigens in den Lenkungskreis entsenden
 - KielRegion GmbH bzw. Stadt Kiel: durch Herrn Müller vertreten; nicht im Lenkungskreis, aber bei der Planung je nach Fragestellung auch die benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger einbeziehen
 - ergänzend zur Vetogruppe: Kreispolitik mit verkehrspolitischen Sprechern (nicht gezielt einladen, auf Nachfrage¹ aber Gelegenheit zur Teilnahme geben)

¹ Nachrichtlich: Im REA am 11. Oktober 2017 erfolgt, so dass pro Fraktion (5) jeweils ein Vertreter vorzusehen ist.

- Gesamt ca. 30 bis 40 Personen
- Die ARGE bereitet ein Einladungsschreiben vor, der Kreis versendet.
- Termin
 - "save-the-date" sechs Wochen vorher, ca. zwei Wochen vor der Sitzung dann Versand Tagesordnung mit Unterlagen
 - Einladung mit Übermittlung der Botschaft, warum die Eingeladenen wichtig sind und da sein sollten, Formulieren der Erwartung an die Teilnehmer etc.
 - Termin im Januar, weil dann
 - die Bestandsanalyse soweit fertig sein dürfte, dass berichtet werden kann,
 - die Eckpunkte für die Planung vorliegen und im Projektteam diskutiert worden sind,
 - im Planungsprozess dann anschließend die weitere Konkretisierung der Angebotsplanung ansteht.
 - Es wird die Frage diskutiert, ob nicht eine erste Lenkungskreissitzung im Januar nicht überfrachtet wäre bzw. die Teilnehmer überfordert? Daher plädiert das Projektteam nach Diskussion für eine vorgeschaltete konstituierende Sitzung Ende November oder Anfang Dezember, möglichst an einem Nachmittag montags bis donnerstags. Der Kreis klärt mögliche Termine.

5 Präsentation im REA

- Die vorgesehene Präsentation wird gezeigt und besprochen (liegt zur Verwendung als Anhang zum Protokoll zum REA bei, incl. der nicht im Ausschuss gezeigten Seiten).

6 Nächste Sitzung Projektteam

- Als Themen für die nächste Sitzung des Projektteams werden aus heutiger Sicht die Ergebnisse der Bestandsanalyse, Vorschläge zu den Bedienungsstandards und die Eckpunkte für die Planung zu besprechen sein. Zu letzterem Thema führt Herr Pitzen auf Basis einiger Präsentationsseiten (s. Anlage) ein. Herr Preis bittet um Berücksichtigung bereits bestehender Vorgaben im Planungsraum und verweist auf das Interesse von NAH.SH, letztlich im gesamten Verbund zu konsistenten Standards zu kommen. Herr Müller bittet darum, bei den Standards und Eckpunkten nicht zu sehr auf die alten RNVP zu achten, sondern eher auf den Masterplan Mobilität. Die Arbeit am ÖPNV-Konzept müsse darauf aufbauen und den Masterplan überprüfen, detaillieren oder ggf. begründet verwerfen. Eigene Vorstellungen sollen aber auch entwickelt werden, insbesondere das Hauptnetz betreffend.
- Terminvorschlag: Es wird im Projektteam zugestimmt, dass die Gruppe sich grundsätzlich einmal im Monat am jeweils zweiten Montag im Monat trifft. Uhrzeit 13 bis 16 Uhr

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Mitschrift Projektteam 13. November 2017

Vorbemerkung

Die gezeigten Präsentationsseiten wurden bereits versandt. In der Mitschrift werden nur ergänzende Hinweise oder Beschlüsse dokumentiert.

- **Ort**
 - Rendsburg, Kreishaus
- **Teilnehmer**
 - Auftraggeber
 - Breuer
 - Düwel
 - Müller
 - Nevermann
 - Preis
 - Willig
 - Auftragnehmer (ARGE)
 - Albrecht
 - Köser
 - Michelmann
 - Pitzen
 - Reimann
- **Tagesordnung**

1 Status Bestandsaufnahme und erste Erkenntnisse, ergänzende Datengrundlagen

- Herr Köser erläutert zum Stand der Bestandsaufnahme und zum Modell. Er hat das Modell erhalten, welches auf Kiel bezogen sehr genau ist. Für den Kreis reicht die Detailschärfe nicht, hier muss von ihm nachgearbeitet werden, Er wird bei den schülerbezogenen Daten die nur auf Kiel bezogenen Daten herausnehmen, um das Modell auf handhabbare Größe umzubauen. Auch sind alle Kieler Linien nicht nötig, bei den bahnbezogenen Daten besteht auf der Fahrplanseite noch Nachbearbeitungsbedarf.
- Der Fahrplan beinhaltet nur Daten für Mo-Fr, Herr Köser fragt nach der Notwendigkeit der Berücksichtigung des Wochenendes. Herr Nevermann klärt dies.
- Eine Quelle/Ziel-Matrix ist für IV und ÖV vorhanden und wird von Herrn Köser noch ausgewertet.
- Die Auswertung von Handydaten ist nach Einschätzung von Herrn Köser nicht zwingend nötig, da insbesondere der Fahrtzweck nicht erkennbar ist. Dies bringt daher keinen wesentlichen und den Kosten gegenüberstehenden Nutzen.
- Zu den noch fehlenden weiteren Schulstandorten verabreden Herr Nevermann und Herr Köser bilaterale Abstimmung.
- Bei den übergebenen Dateien ist darauf zu achten, dass die kreisinternen Daten nur die anspruchsberechtigten Schüler beinhaltet, die andere Datei jedoch alle Schüler.
- Herr Breuer regt an, die Selbstzahler auf pragmatische Weise zu berücksichtigen.

- Auch wenn G9 wieder eingeführt wird, soll dies in der Planung nicht berücksichtigt werden.

2 Planung

Angebotsstandards

- Herr Pitzen erläutert anhand einer Präsentation den Ansatz für Angebotsstandards.
- Die Erfüllung der 14-Uhr-Vorgabe aus der Schülerbeförderungssatzung würde entweder durch Änderung von Standards oder durch Ergänzung von Einzelfahrten erfolgen können.
- Die Betriebszeit kann im weiteren Verlauf der Planungsarbeit festgelegt werden.
- Um die Ziele des Kreises erreichen zu können, ist eine Hierarchisierung des Netzes erforderlich.
- Der Planungsraum I passt mit seinen Standards zu den vorgestellten Angaben. Dort werden Mindestbedienungsstandards beschrieben, diese können gern grundsätzlich übernommen werden.
- Die vorgestellten Ansätze können als Planungsprämissen gelten, Anmerkungen dazu folgen im Nachgang aus dem Kreis des Projektteams.

Erste Eckpunkte der Planung

- Bis Januar erfolgt noch die Strukturarbeit, danach das Auffüllen von Fahrten insbesondere des Schülerverkehrs.
- Eine besondere Herausforderung betrifft die Stadt Rendsburg wegen des langen Weges zwischen dem Bahnhof und den Bushaltestellen. Ggf. sollte hier ein Knoten auf die Minuten dort 15/45 vorgesehen werden.
- Mit dem Kreis Nordfriesland ist die Planung auf der Linie Husum - Erfde – Rendsburg abzustimmen. Die Linie wurde vor Jahren geteilt in Erfde, ggf. sollte in Nordstapel ein Busknoten eingerichtet werden.
- Die Abstimmung mit Kiel sollte bald erfolgen, da die Stadt derzeit einen neuen NVP erstellt. Die im Masterplan dargestellten Linien seien zu hinterfragen, insbesondere die Linie über die BAB zwischen Nortorf und Kiel oder auch die Streckenführung über die B 503 in Dänischenhagen, die am Bedarf vorbeiführen würde.
- Der Korridor Kiel - Flintbek - Bordesholm sollte angesichts der absehbaren Bevölkerungsentwicklung gestärkt werden.
- Die NAH.SH hat ein Projekt in Hamdorf zur Einrichtung einer Mobil-Station. Im Dezember müssten hier Vorgaben stehen, was aber nicht zum Zeitplan der Planung passt, die eher im Februar/März durchgeführt wird.
- Die Betriebsaufnahme des Bus-Konzeptes wird vorgesehen zum Januar 2021. Die Bauarbeiten am Kanaltunnel dürften dann abgeschlossen sein. Ggf. sollte angesichts der Auswirkungen der Baustelle an der Rader Hochbrücke ein Szenario skizziert werden für die Tunnellinien.
- Es ist recht sicher, dass über die Brückenöffnungszeiten in Kappeln zu diskutieren ist, eine Verschiebung dürfte erforderlich werden.

Abstimmung mit den Nachbarkreisen und mit der Stadt Kiel

- Die Abstimmung mit den weiteren Aufgabenträgern umfasst

- SF (auch das WSA wg. Brücke Kappeln)
- HEI
- IZ
- PLÖ (insbesondere, weil Querverbindung Preetz - Flintbek/Bordesholm gewünscht)
- KI
- NMS
- Stadt Rendsburg
- Stadt Eckernförde
- Die Arge gibt ein Signal, wenn die Planungen eine Abstimmung erfordern. Dabei wird dann konkret benannt, um welche Themen es sich handelt.

3 Beteiligung

Konzept und Tagesordnung für konstituierende Sitzung des Lenkungskreises

- Herr Nevermann berichtet, dass mit der Teilnahme von 30-35 Personen gerechnet werden kann. Er hat den Sitzungssaal des Kreistages hierfür gebucht.
- Herr Reimann erläutert die vorgeschlagene Tagesordnung, eine Präsentation für die Sitzung wird vorbereitet.
- Herr Breuer bestätigt die Differenzierung zwischen erster und zweiter Sitzung. Der Kommunalwahlkampf wird Einfluss nehmen auf die Sitzung.
- Das Projektteam stimmt der vorgeschlagenen Tagesordnung zu, es werden keine weiteren Unterlagen vorbereitet. Herr Nevermann erhält die endgültige Fassung mit Anschreiben und versendet Anfang der 47. KW.

Bürgerworkshops und Schülerworkshops

- Herr Reimann schlägt vor, die Schüler in einer Arbeitsgruppe im Rahmen des Bürger-Workshops zu berücksichtigen. Dies wird vom Projektteam bestätigt.
- Es soll keine Kappungsgrenze beim Alter nach unten geben, berücksichtigt werden soll aber Tageszeit, Frage der Begleitungsnotwendigkeit, Rückfahrt). Es soll aber darauf geachtet werden, dass dies kein Elternabend wird.
- Die Ansprache der Schüler soll über die Lehrer gehen. Der Kontakt wird ohnehin benötigt angesichts der ggf. anstehenden Änderungen von Schulzeiten.
- Herr Breuer klärt, ob der Jugendkreistag hierfür genutzt werden kann.
- Als Termin für die Einbindung der Schüler wird Februar/März vorgesehen.

4 Bearbeitung der optionalen Bausteine

- Für die Vorbereitung der Fachexkursion wird der Lenkungskreis eingebunden. Die Planung hierfür kann beginnen.
- Verdichtung Haltestellen: Vorschlag seitens der Arge folgt.
- Integration ÖPNV/Fahrrad: Vorschlag seitens der Arge folgt.
- Einladungsflyer Bürgerworkshops: Vorschlag seitens der Arge folgt.
- Projektbroschüre: erste Grundzüge im Sommer 2018

5 Sonstiges

- Nächster Termin: 8. Januar 2018, 13 Uhr

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Mitschrift Projektteam 8. Januar 2018

Vorbemerkung

Die gezeigten Präsentationsseiten wurden bereits versandt. In der Mitschrift werden nur ergänzende Hinweise oder Beschlüsse dokumentiert.

- **Ort**
 - Rendsburg, Kreishaus
- **Teilnehmer**
 - Auftraggeber
 - Breuer
 - Kruse
 - Müller
 - Nevermann
 - Preis
 - Willig
 - Auftragnehmer (ARGE)
 - Albrecht
 - Köser
 - Michelmann
 - Pitzen
- **Tagesordnung**

1 Status Bestandsaufnahme und Modell

- Herr Köser erläutert den Stand der Arbeiten und beschreibt Ungenauigkeiten oder Fehler im aus dem Kieler Modell übernommenen Datenbestand. Es sind Linien und Fahrten nicht enthalten und andere Fahrzeiten festzustellen.
- Herr Müller regt an, die Fahrpläne genauer anzusehen, einige Liniennummern stellen nur Gesamtfahrpläne für gemeinsam genutzte Streckenabschnitte mehrerer Linien dar. Herr Köser prüft nochmals.
- Herr Müller schätzt, dass die Linien von Rope-Reisen nicht im Datenbestand des Verkehrsmodells enthalten sein könnten. Auch dies prüft Herr Köser.
- Herr Breuer regt an, nochmals eine Plausibilitätsprüfung intern durchzuführen, bevor weitere Schritte diskutiert werden. Im Anschluss wird das Projektteam informiert.
- Herr Köser erläutert anhand mehrerer Präsentationsseiten das Modellierungsergebnis für den Schülerverkehr anhand eines Montags an Schultagen. Die anschließende Diskussion ergibt folgende Punkte:
 - Alle Schüler dürfen grundsätzlich alle Verkehrsmittel zwischen Schulort und Wohnort nutzen. Bezüglich der Umstiegserfordernisse gibt es keine Beschränkungen in der Schülerbeförderungssatzung. Herr Breuer klärt noch, ob dies auch für Grundschüler gilt.
 - Herr Müller bittet um den Tausch der Bezeichnungen Mielkendorf und Achterwehr. Das Bearbeiterteam muss auch schienenparallele Relationen ansehen, die stark nachgefragt sind und der Bus allein aus Kapazitätsgründen auch fahren muss.

2 Planung

Eckpunkte und Angebotsstandards

- Die Mitglieder des Projektteams bestätigen die vorgestellten Eckpunkte und Angebotsstandards, die nunmehr Grundlage für die weitere Planung werden.

Stand ITF-Planung für die Hauptlinien sowie Abstimmung mit den Nachbar-AT

- Herr Pitzen stellt den Stand der Bearbeitung der Grundstruktur für die ITF-Planung vor. Die fehlerhaften Ortsbezeichnungen werden für die folgenden Präsentationen korrigiert.
- Herr Breuer weist darauf hin, dass die Arge darstellen sollte, welche Planungsbestandteile den Bestand übernehmen und welche neu entwickelt wurden.
- Zu den einzelnen dargestellten Orten
 - Rendsburg
 - Die Prioritätenfolge ist in Ordnung.
 - Herr Müller möchte bei Priorität 2 nach Relevanz des jeweiligen Knotens bzw. der dortigen Linien differenzieren.
 - Herr Breuer betont, dass der Knoten Rendsburg passen müsse, sonst wäre die Durchsetzungsmöglichkeit bei anderen Knoten schwierig.
 - Hohenwestedt
 - Grundsätzlich sollte es ermöglicht werden, dass die Busse auf die Bahn warten, aber hier soll der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet werden. Die Arge möge einen Vorschlag machen.
 - Eckernförde
 - Herr Kruse berichtet, dass es zu der Umsteigesituation Bahn/Bus bereits ein Gespräch zwischen ihm und dem Bürgermeister der Stadt gab. Die gezeigte Seite aus der Präsentation würde benötigt, um das Gespräch fortzusetzen, ebenso eine Erläuterung dazu. Diese soll als Textbaustein an Herrn Nevermann gehen.
 - Rendsburg
 - Erwähnt werden verschiedene auf die Betriebsdurchführung des ÖPNV einwirkende Baumaßnahmen (Kanaltunnel, Eiderbrücke, Osterrönfeld, B202/B77, Rader Hochbrücke). Der LBV möge konkretere Angaben machen zu den einzelnen Maßnahmen, damit eine Planungsgrundlage vorliegt.
 - Nutzen der Fähren durch den Bus
 - Herr Kruse und Herr Breuer betonen, dass sie eine Mitnutzung der Kanalfähren durch die Linienbusse begrüßen würden. Betrachtet werden sollte jedoch die Verfügbarkeit von Reserveschiffen, was die Verlässlichkeit der Verbindungen beeinflusst.
 - Schleswig-Flensburg
 - Über die Behandlung der Relation Owschlag – Kropp im Rahmen dieser Konzeption muss im Februar entschieden werden. Hierzu übermittelt die Arge einen Textbaustein mit Erläuterungen an den Kreis.
 - Kreis Plön
 - Hier sind die Knotenzeiten abzustimmen.

- Eine neue Relation Flintbek – Preetz ist auch aus dem Kreis Plön heraus als wünschenswert beschrieben worden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit
- Der Bedarf für die Verbindung Bordesholm – Preetz wurde bisher nicht formuliert, hier müssten die Haltestellen in Bordesholm überprüft werden.
- Knoten Erfde
 - Herr Preis regt an, hier aus der planerischen Sicht deutlicher zu strukturieren, es gibt hier Linien aus Nordfriesland, aus Schleswig-Flensburg, aus Rendsburg-Eckernförde und aus Dithmarschen. Dies zeigt eine hohe Komplexität und ein großes Abstimmungserfordernis mit den benachbarten Aufgabenträgern.
- Eckernförde – Schleswig
 - Gefragt ist die Priorität der Einbindung in einen Knoten, Schleswig oder Eckernförde. Als Verknüpfungsort in Schleswig wird der Bahnhof festgelegt.
- Stadtverkehr Eckernförde
 - Die Verortung des Verknüpfungspunktes zwischen SPNV, Regionalbus- und Stadtverkehr hat zu erfolgen, ist aber auch abhängig von den Vorstellungen der Stadt Eckernförde.
 - Relevant für die Planung sind die heute zu erwartenden Verspätungen und damit nicht zu tolerierenden Unzuverlässigkeiten im Bus-system.
 - Geklärt werden muss, ob mit den Bussen des Stadtverkehrs auch Regionalverkehrsaufgaben (z. B. für den Schülerverkehr) übernommen werden können (Thema gilt auch für Rendsburg).
- Dänischenhagen
 - Die 500er- und 900er-Linien nördlich des Hauptbahnhofs sind Gegenstand der RD-Konzeption. Die Linien Richtung Flintbek ab Hauptbahnhof ebenfalls, aber in Abstimmung mit den Stadtverkehrslinien.
 - Wichtig aus Sicht des Kreises RD ist die Anbindung der Olshausener Straße. Der Bahnhof Suchsdorf liegt zwar nah, aber von dort ist die Anbindung nicht gut.
- Kappeln
 - Die Brückenöffnungszeit passt nicht mit dem ITF-Fahrplan zusammen, das WSV ist anzusprechen, ideal wären die Minuten 15 bis 45 als Brückenöffnungszeit.
- Weiteres
 - Zu berücksichtigen ist die Planung zur Einrichtung eines neuen Haltepunktes Eckernförde-Süd im Bereich des BÜ Domstag.

3 Bürger-Workshop

- Als frühestmöglicher Termin für den Bürger-Workshop wurde Anfang März fixiert, die vorgesehene Exkursion soll zeitlich möglichst damit gekoppelt werden.
- Als Teilnehmerkreis ist die Fachöffentlichkeit vorgesehen, analog zum Teilnehmerkreis beim Masterplan.
- Die Einladungen sollen z. B. im Rahmen einer Pressemitteilung in den regionalen Medien veröffentlicht werden.

4 Lenkungskreis

- Herr Breuer sieht die nächste Lenkungskreissitzung als Chance, die für die ÖPNV-Konzeption relevanten Planungen abzufragen.
- Herr Nevermann bittet die Arge um einen Vorschlag, wie die Details der Planung mit den Ämtern abgestimmt werden können.
- Darüber sollte die Arge in der nächsten Lenkungskreissitzung darstellen, wo Freiheitsgrade in der Planung bestehen und wo nicht.
- Zudem wird die Arge gebeten, Beispiele für Umsetzungen ähnlicher Art sowie Beschreibungen der Auswirkungen zu nennen.
- Unterlagen für die Sitzung sollen zwei Wochen vorher bereitstehen und vom Kreis versandt werden.

5 Termin und Inhalte Exkursion

- Als Termin für die Exkursion wird frühestens Anfang März diskutiert, die Arge macht hierzu Vorschläge.
- Teilnehmer der Exkursion sollen die Teilnehmer des Lenkungskreises werden, die Exkursion wird bei der nächsten Lenkungskreissitzung beschrieben, die Einladung angekündigt.

Nächster Termin Projektteam: Mittwoch, 7. Februar, 11:30 Uhr im Kreishaus Rendsburg.

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Kurzprotokoll 1. Lenkungskreissitzung 4. Dezember 2017

- **Ort**
 - Rendsburg, Kreishaus
- **Teilnehmer**
 - siehe Teilnehmerliste
 - Auftraggeber
 - Herren, Düwel, Nevermann, Willig, Dr. Kruse (alle Kreisverwaltung)
 - Müller (Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV [RKZ])
 - Auftragnehmer (ARGE)
 - Köser
 - Michelmann
 - Reimann
- **Tagesordnung**
 - Nach begrüßenden und einführenden Worten durch Herrn Dr. Kruse, Erläuterungen zu Anlass und Hintergrund sowie zur Rolle und den Aufgaben des Lenkungskreises und der hier zu diskutierenden Arbeiten durch Herrn Nevermann stellen die anwesenden Gutachter sich und das dahinter stehende Team kurz vor.
 - Im Anschluss erfolgt eine Präsentation zur Planungsphilosophie der Gutachter (Präsentation ist diesem Kurzprotokoll beigelegt) sowie eine Darstellung erster Planungsansätze mit einer Beschreibung bereits erkennbarer Herausforderungen für die Planung, aber auch der sich bei Umsetzung ergebender Chancen.
 - Rückfragen und Diskussion zeigen eine Reihe von Anregungen und Hinweisen, die nachfolgend thematisch strukturiert wiedergegeben werden und im weiteren Bearbeitungsverlauf berücksichtigt werden.
 - Anregungen und Hinweise aus dem Teilnehmerkreis
 - Bedarfsermittlung
 - Vor der Planung in die Region gehen und die Bedarfe aufnehmen.
 - Die Themen Gesundheitsversorgung und Einkauf mit betrachten.
 - Planung grundsätzlich
 - Hauptachsen sind wichtig, aber auch die zweite Netzebene muss betrachtet werden.
 - Nach Bedarf durchgeführten Verkehr mit in die Überlegungen aufnehmen.
 - Wird die jeweilige Planung vor Ort abgestimmt?
 - Planung im Detail
 - Umsteigezeiten an die Möglichkeiten der Fahrgäste anpassen, nicht zu eng planen.
 - Bei Reiseketten die gesamte Reisezeit von Quelle bis Ziel betrachten.
 - Vorschläge modular ausgestalten.
 - Anbindung/Erreichbarkeit der Haltestellen z. B. mit dem Fahrrad behandeln
 - Fahrradmitnahme behandeln im Sinne von „gut weg und gut weiter“
 - Werden die Knotenhaltestellen nur aus dem Bestandsnetz heraus entwickelt?

- Knoten Vogelsand näher an Eckernförde heran vorsehen.
- Hinweise für „Mobilitätsknoten“ formulieren.
- Gleiches Angebotsniveau wie in der ersten Netzebene auch in der zweiten Netzebene?
- Schülerbeförderung
 - Es gilt eine neue Schülerbeförderungssatzung, die zu berücksichtigen ist.
 - Welche Wartezeiten ergeben sich für die Schüler?
 - Busse sind heute oftmals zu voll, daher werden sie oftmals trotz vorhandener Fahrkarte von den Eltern gefahren.
 - Wenn die Schulzeiten geändert werden sollen, entscheidet darüber die Schulkonferenz.
- Tarife
 - Preiswerte Tarife vorsehen.
- Fahrgastinformation
 - Mobilitäts-App vorsehen.
- Herr Nevermann erläutert das weitere Vorgehen und kündigt für die nachfolgende Sitzung an, dass diese voraussichtlich im Februar 2018 stattfinden wird und dann bereits konkretere Planungen zum Inhalt haben wird. Damit wären für die weiteren Schritte (Vorbereitung Ausschreibung Busverkehrsleistungen) die Grundlagen in 2019 gelegt.



Lenkungskreis 04.12.2017

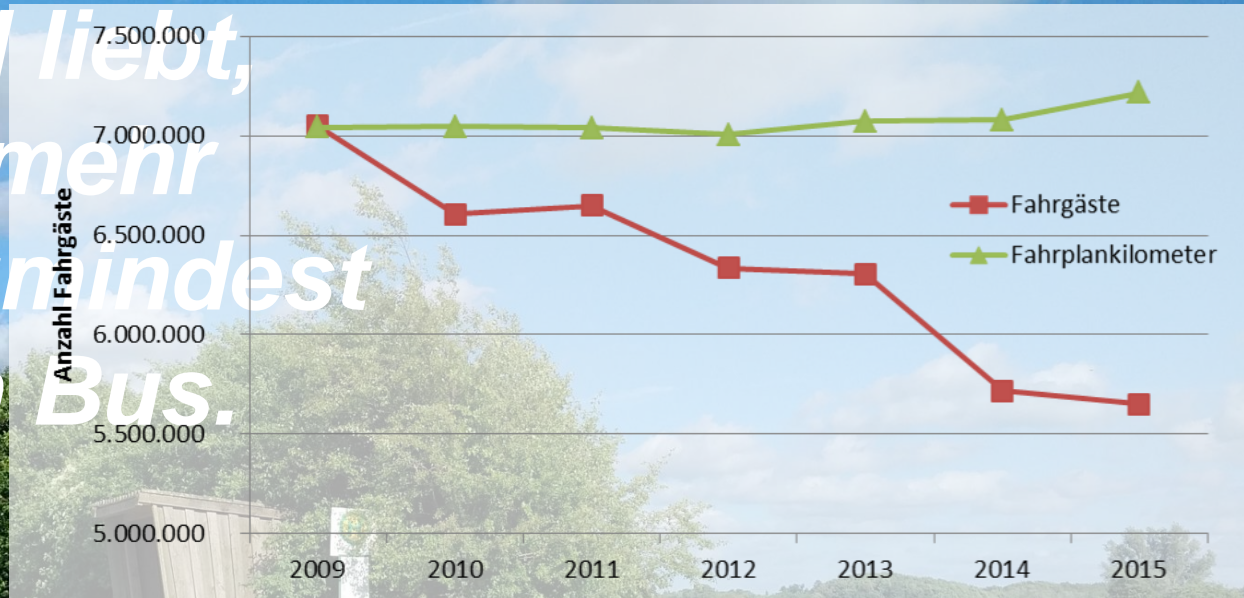
Teilnehmerliste:

Nr.	Name, Vorname	Institution	Telefon	E-Mail
1	Bock, Gunnar	Amt Schlei-Ostsee	04351 7379 100	Gunnar.bock@amt-schlei-ostsee.de
2	Böhmke, Dietmar	Amt Jevenstedt	04331 8478 77	Dietmar.boehmke@amt-jevenstedt.de
3	Thomsen, Frank	Entwicklungsagentur RD	04331 206317	Frank.thomsen@rendsburg.de
4	v. der Recke, Diedrich	Graf Recke GmbH	04331 9500 0	diedrich@graf-recke-reisen.de
5	Borchert, Anneke	Autokraft GmbH	0431 7107 40	Anneke.borchert@deutschebahn.com
6	Rathjen, Jürgen	Gemeinde Fockbek	04331 667722	j.rathjen@fockbek.de
7	Sick, Martin	Gemeinde Hamdorf	0171 5422800	Martin.sick@web.de
8	Müller, Alexander	LH Kiel / RKZ	0431 9014508	Alexander.mueller@kiel.de
9	Albrecht, Tim	CDU Fraktion Kreis	04346 600488	info@timalbrecht.de

Nr.	Name, Vorname	Institution	Telefon	E-Mail
10	Cyrullies, Jan	Transdev Nord GmbH	01515 2306922	Jan.cyrullies@transdev.de
11	Radtke, Oliver	KEB Gym RD	0160 97907299	info@oliverradtke.net
12	Carlo, Ehrich	Gemeinde Altenholz	0431 3201 101	c.ehrich@altenholz.de
13	Horst, Mattig	Gemeinde Dänischenhagen	04349 511	Hmat-tig.gemeinde@gmail.com
14	Buchheit, Julia	Rope Reisen	04322 3777	info@rope-reisen.de
15	Lorenzen, Sonja	Stadt Büdelsdorf	04331 355423	lorenzen@buedelsdorf.de
16	Tretbar-Endres, Martin	SPD Fraktion Kreis	04331 23945	Martin.tretbar-endres@gmx.de
17	Storch, Susanne	SSW Fraktion Kreis	04351 477158	Sanne.storch@locomp.de
18	Schaper, Rudolf	Grünen-Fraktion Kreis	043291449	rolfschaper@gmail.com
19	Oeltzen, Brigitte	Amt Nortorfer Land	04392 401140	oeltzen@amt-nortorfer-land.de
20	Ulrich, Reimer	Amt Nortorfer Land	04392 401 214	reimer@amt-nortorfer-land.de
21	Runge, Jochen	Schulverband Nortorf	0152 01750791	buergermeister@emkendorf.de
22	Gnutzmann, Svantje	Amt Dänischer Wohld	04346 91206	gnutzmann@amtdw.landsh.de
23	Meins, Matthias	Amt Dänischer Wohld	04346 91201	meins@amtdw.landsh.de
24	Betz, Andreas	Amt Hüttener Berge	04356 9949-100	betz@amthb.de

Nr.	Name, Vorname	Institution	Telefon	E-Mail
25	Brand, Joachim	Amt Achterwehr	04340 4090	Joachim.brand@amt-achterwehr.de
26	Bibeth, v. Lüttichau	AG KiM	04357 698	gb@amthb.de
27	Eggert, Wilhelm	FDP Fraktion Kreis	04331 21426	Wilhelm.eggert@gmx.de
28	Völker, Michael	Beauftragter Menschen mit Behinderungen Kreis	04322 7519929	Michael.voelker@gmx.de
29	Nicole, Pickel	Amt Dänischenhagen	04349 – 7519929	n.pickel@amt-daenischenhagen.de
30	Paulsen, Sönke-Peter	Amt Dänischenhagen	04349 8090	info@amt-daenischenhagen.de
31	Hehenkamp, Martina	Gemeinde Kronshagen	0431 5866701	Martina.hehenkamp@kronshagen.de
32	Röschmann, Marco	Kreis RD-Eck	04331 202 546	Marco.roeschmann@kreis-rd.de
33	Osbahr, Manfred	Amt Bordesholm	04322 695142	Manfred.osbahr@bordesholm.de
34	Meier-Fabian, Jürgen	Amt Mittelholstein	04871 36401	Juergen.meier-fabian@amt-mittelholstein.de
35	Mölck, Petra	Amt Eiderkanal	04331 947422	p.moelck@amt-eiderkanal.de
36	Brückner, Birgit	Amt Eiderkanal	04331 847151	b.brueckner@amt-eiderkanal.de
37				

*Wer das Land liebt,
kommt nicht mehr
davon los. Zumindest
nicht mit dem Bus.*



**Ziel: Erhalt der Mobilität
und Erreichbarkeit**

**Herausforderung:
Stärkung des ÖPNV**



Zielkonzept **Moderne Mobilität**



Zwölf Themenfelder



Der Masterplan verknüpft ...

bis Ende 2016, Ergebnisse werden integriert

**KSTK Mobilität AktivRegion
Eider-Treene-Sorge**



**KSTK Mobilität LWR
Rendsburg**



Frühjahr 2016 abgeschlossen,
Ergebnisse werden integriert

**Klimaschutzmanager
im Lebens- und
Wirtschaftsraum
Rendsburg**



Umsetzung von
Maßnahmen aus dem KSTK

**Mobilität der
Zukunft in SH**

**Masterplan
Mobilität
KielRegion**

**Neue Personalstelle
Zukunftsstrategie
Kreis Rd-Eck**

**Machbarkeitsstudie
Klimaschutzagentur
im Kreis Rd-Eck**

Abstimmung mit Zielen und
Maßnahmen

**Neue Personalstelle
im Kreis Rendsburg-
Eckernförde ÖPNV**

Umsetzung von
Maßnahmen

Daten aus dem
Verkehrsmodell,
regionale Strategie

**ÖPNV-Konzept im
Kreis Rd-Eck**

**Erstellung
der RNVPs**

ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Wie lautet der Fahrplan?

→ Masterplan Mobilität 2030/ 2050

→ ÖPNV-Konzept für den ländlichen Raum

→ Ausschreibung ÖPNV Regionalverkehr

2019



2020

2021

→ Betriebsaufnahme neuer Regionalverkehr

MASTERPLAN MOBILITÄT
KielRegion



2016 – 2017

2017 – 2018



04.12.2017

Die **Zukunft** ins Rollen bringen

1. SITZUNG LENKUNGSKREIS,
ÖPNV-KONZEPT RENDSBURG-ECKERNFÖRDE

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Willkommen an Bord der Zukunft!

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG

Gemeinsam besser unterwegs

ROLLE UND AUFGABEN DES LENKUNGSKREISES

Gesichter des Wandels

VORSTELLUNGSRUNDE

Eine Region in Fahrt

PLANUNGSPHILOSOPHIE; RÜCKFRAGEN

Von Chancen und Herausforderungen

ERSTE ERKENNTNISSE UND IDEEN; DISKUSSION

Nächster Halt: zweite Sitzung

ZUSAMMENFASSUNG

Bitte vergessen Sie nichts im Bus

VERABSCHIEDUNG

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

3

Willkommen an Bord der Zukunft!

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

4

Gemeinsam besser unterwegs

ROLLE UND AUFGABEN DES LENKUNGSKREISES

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Beraten und empfehlen

DER LENKUNGSKREIS

- Realitätscheck
- Interessenabgleich
- Anreicherung
- Konsensbildung
- Multiplikation



Fragen stellen
Hinweise geben
Empfehlungen
aussprechen

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Gesichter des Wandels

VORSTELLUNGSRUNDE

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Eine Region in Fahrt

PLANUNGSPHILOSOPHIE

7

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **hierarchisches Netz**
schnelle Verbindungen, Feinerschließung, Lückenfüller
- **konstante Takte**
wochentags, Samstag, Sonn-/Feiertag; bei den Hauptlinien keine Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten
- **maximale Anschlussqualität**
Nicht die eingesetzten Ressourcen entscheiden über die Qualität eines Angebots, sondern die Menge der realisierbaren Fahrtwünsche.

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **Erschließung neuer Kundengruppen**
statt der ›traurigen fünf A‹ (Azubis, Alte, Autolose, Ausländer, Arme) → ÖPNV für alle Gruppen, alle Zeiten und jeden Zweck
- **offensive Positionierung**
Automobilindustrie: jahrzehntelanger Vorsprung und jährlich sehr hohe Umsätze

9

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **Vorsicht, Missverständnis!**
Bedarfsverkehre, E-Mobilität, Apps, mobility as a service und Co. sind zwar chic, aber keine Zaubermittelchen per se.
- **Win-Win**
*Ausdauer, Kritikfähigkeit, Stringenz
nicht umparken, sondern ›umsteigen im Kopf‹!
erfordert gutes und vermarktungsfähiges Angebot*

10

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Pause

BIS 15.05 UHR

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS


04.12.2017

Von Chancen und Herausforderungen

ERSTE ERKENNTNISSE UND IDEEN

12

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS




04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (1)

- **Dokumente**
 - Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg*
 - Regionaler Nahverkehrsplan 2013-2017 Landkreis Rendsburg-Eckernförde*
 - Landesnahverkehrsplan bis 2017*
 - Masterplan Mobilität KielRegion*
 - Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein*

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



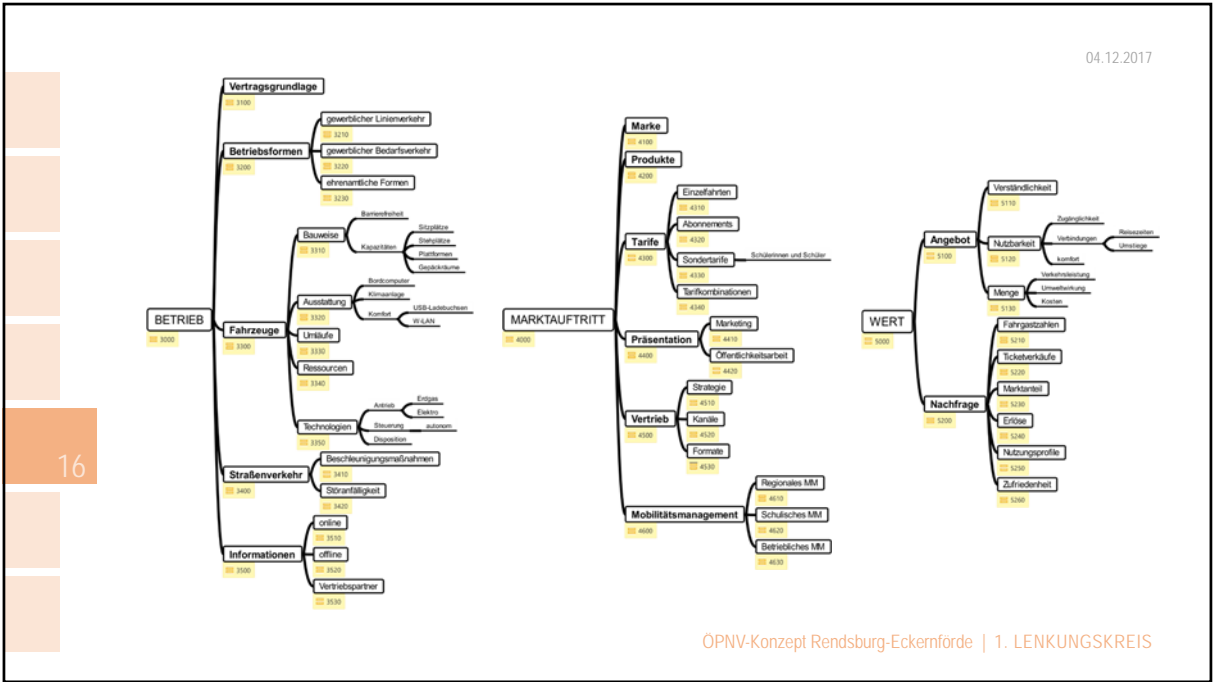
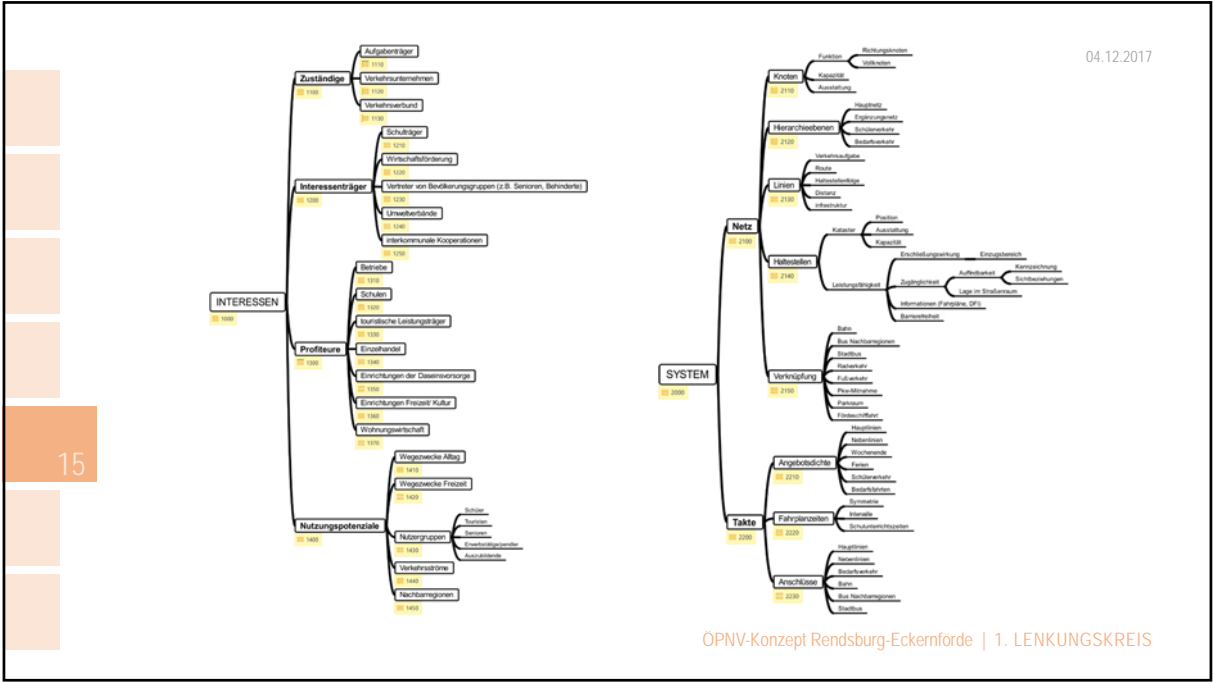
04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (2)

- **Vorgehensweise**
 - MindMap, Nummerierung von Inhaltsknoten*
 - Aufnahme von Stärken, Schwächen, Bindungen, Hemmnissen, Chancen*
 - Erstellung von Steckbriefen und Kennzeichnung zu Bearbeitung im Projekt*

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (3)

- **Stärken**

Rendsburg wichtige Verknüpfung zum SPNV

Taktverkehre auf einzelnen Relationen

punktuell gutes Busangebot (Rendsburg)

Sonderangebote (Marktfahrten, kultureller Fahrdienst)

Verknüpfung mit Fahrrad (RadStation, Pedelec, Falträder)

Verbesserung der Echtzeitinformationen

Verbesserung des Marktauftritts durch Marke NAH.SH

17

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (4)

- **Schwächen**

zeitliche und räumliche Bedienungslücken im Gebiet, schlechte Abstimmung Bus und Bahn, kaum Taktverkehre, fehlende Abstimmung auf landesweiten ITF


intransparentes und schwer handhabbares Liniennetz im Bereich Rendsburg

fehlende kreisübergreifende Ansätze (Planung, Leistungsvergabe)

zu starke Orientierung auf Schülerverkehre, bei immer disperserer Schulwahl

18

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS




04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (5)

- **Schwächen**
 - Ablehnung oder Scheitern von Sonderformen (Kulturbus, Busshuttle Schülldorf)*
 - Entwicklungsstände in den Themen P+R bzw. B+R, Einsatz von Niederflurbussen, Nutzung der Marke NAH.SH noch nicht zufriedenstellend*
 - fehlende Daten zu Ausstattung und Zustand von Haltestellen bzw. Fahrwegen, zur Barrierefreiheit, Fahrradabstellmöglichkeiten, Nachfrage*

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (6)

- **Bindungen**
 - Merkmale der Landschaft (Querung Nord-Ostsee-Kanal)*
 - demografische Entwicklung*
 - Lebensweisen und Entscheidungen (Arbeitszeitmodelle, Home-Office, Schulwahl)*
 - Netzstruktur im SPNV (Vollknoten Kiel, Neumünster, Richtungsknoten Rendsburg), Rendsburg größter Umstiegspunkt zwischen Bus und Bahn*
 - Kontexte (Verkehrsverbund Region Kiel, KielRegion)*
 - Nachfrage*

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (7)

- **Hemmnisse**

Angebotsverbesserungen im LNPV nicht berücksichtigt

Nachfrage nach Busverkehr wird stagnieren oder schrumpfen, je nach Szenario — schon heute auf bestimmten Relationen gering

Finanzierung für Busverkehr wird perspektivisch sinken

stark konkurrierendes Taxigewerbe

21

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (8)

- **Chancen**

Verlagerung von wirtschaftlicher Dynamik und Arbeitsplätzen ins Umland der Zentren

Angebotsausweitungen im SPNV, Kreise als Mitgesellschafter der NAH.SH

Schleswig-Holstein Vorbild beim landesweiten ITF

Überdurchschnittlich gut ausgebautes überregionales Radwegenetz

22

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (9)

- **Chancen**

Studien und Konzepte mit Empfehlungen (Masterplan Mobilität der KielRegion, Potenzialanalyse Elektrobuss, Vorschlag Stadtverkehr Eckernförde)

zunehmendes Denken in hierarchischen und integrierten Netzen

finanzielle Anreize für aktive Verknüpfung zwischen Bus und Bahn

technologischer Fortschritt (alternative Antriebe, intelligente Verkehrssteuerung, autonomes Fahren)

23

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Was geschrieben steht

ANALYSE DER GRUNDLAGENDOKUMENTE (10)

- **Anforderungen**

integrierte Planung (Raum-, Schul-, Verkehrs-), differenzierte Produkte, Angebotsausweitungen, Erhöhung der Erschließungswirkung, verbesserte Anbindung von Standorten, stärkere Verknüpfung

Bus/Bahn/Fahrrad/Fußverkehr, Stärkung Radverkehr als Zubringer, digitale Vernetzung, Stärkung ehrenamtlichen Engagements, Berücksichtigung diverser spezifischer Zielgruppen (Jugendliche, Senioren, Berufstätige,

Erholungsuchende, usw.), Tarifintegration, Forcierung neuer Technologien, ergänzende Angebote (z.B. Gepäcktransport), aktives Mobilitätsmanagement; ABER: immer finanzielle Möglichkeiten berücksichtigen

24

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

04.12.2017

Bewegung unter der Lupe

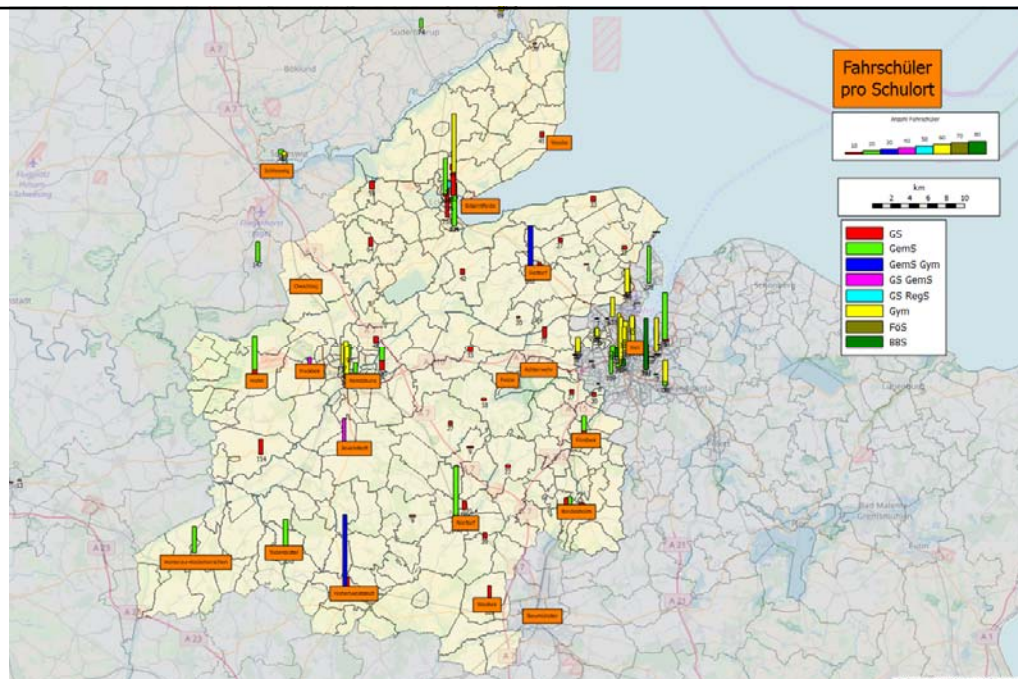
RAUMSTRUKTUR UND VERKEHR

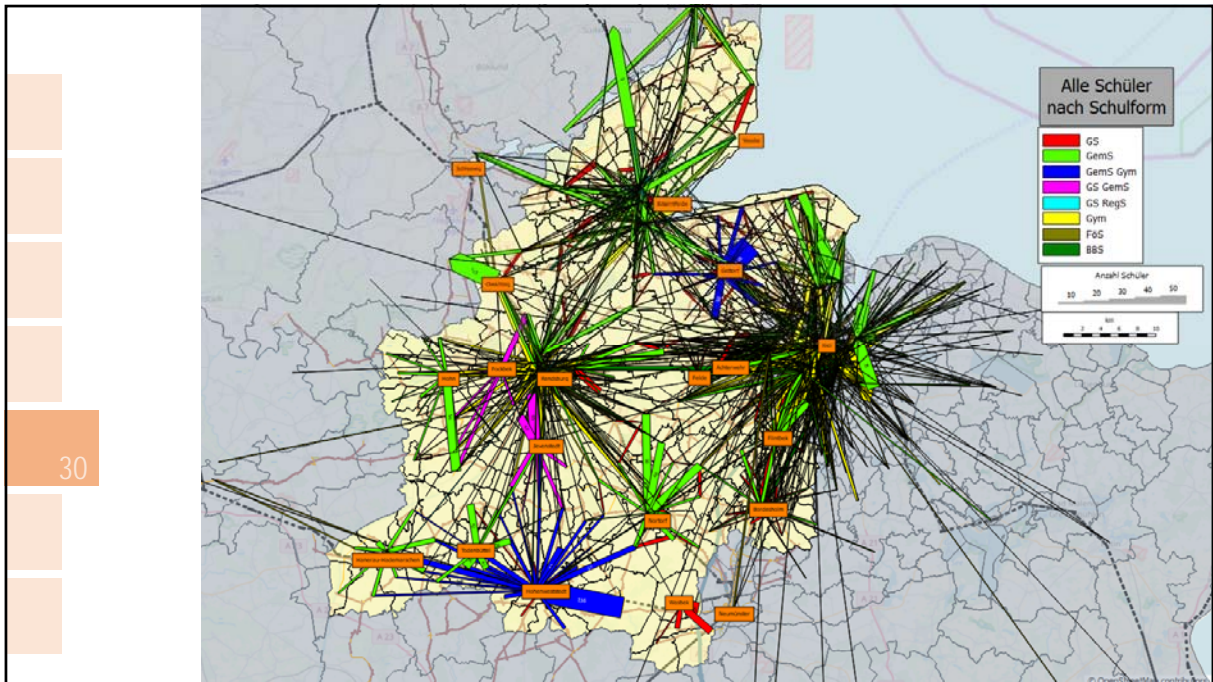
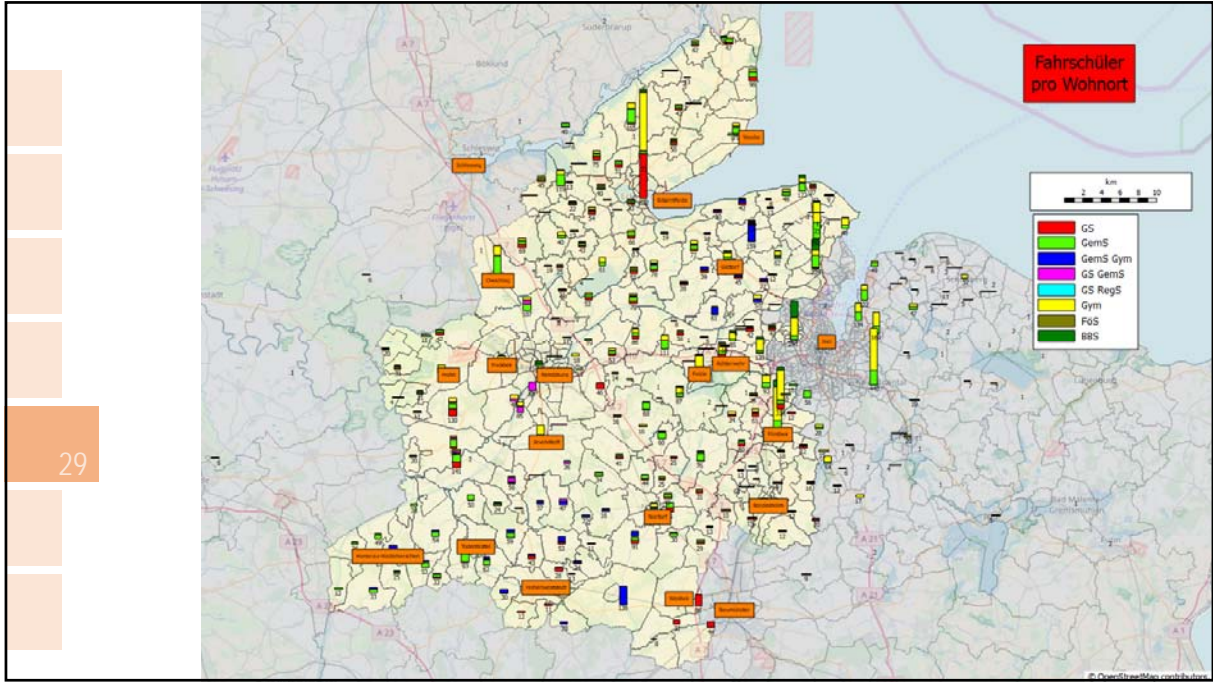
- rund 270.000 Einwohner
- rund 2.200 Quadratkilometer
- 14 Ämter, 3 amtsfreie Gemeinden, 3 Städte

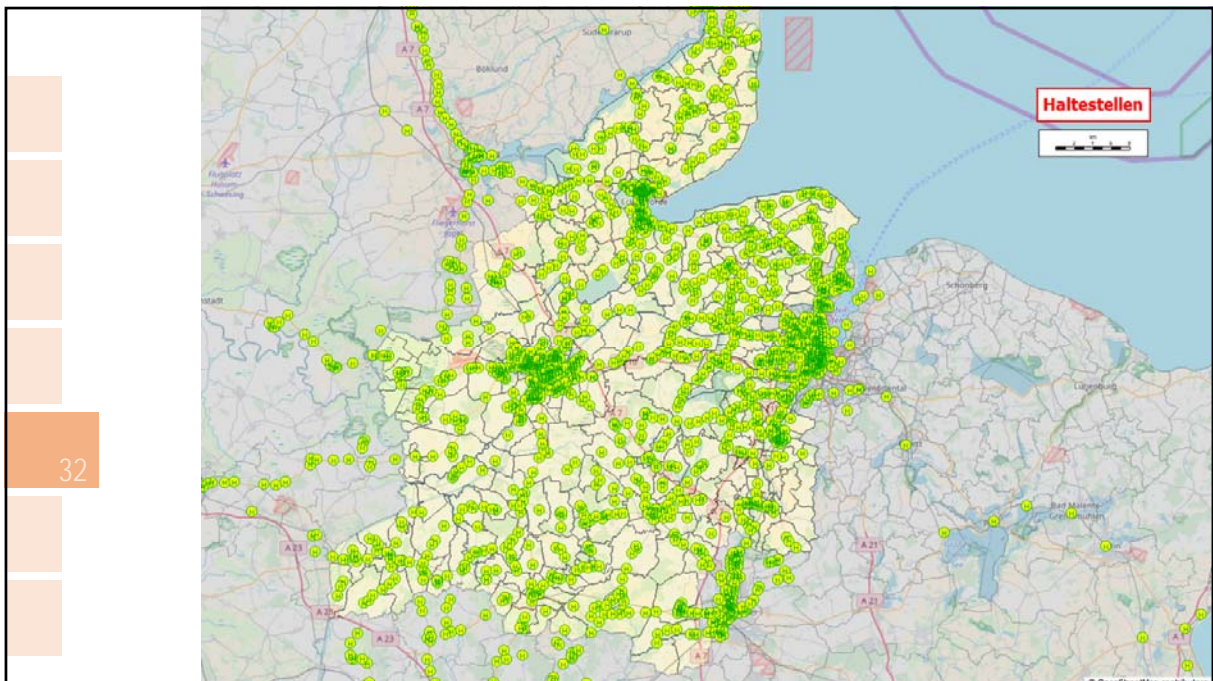
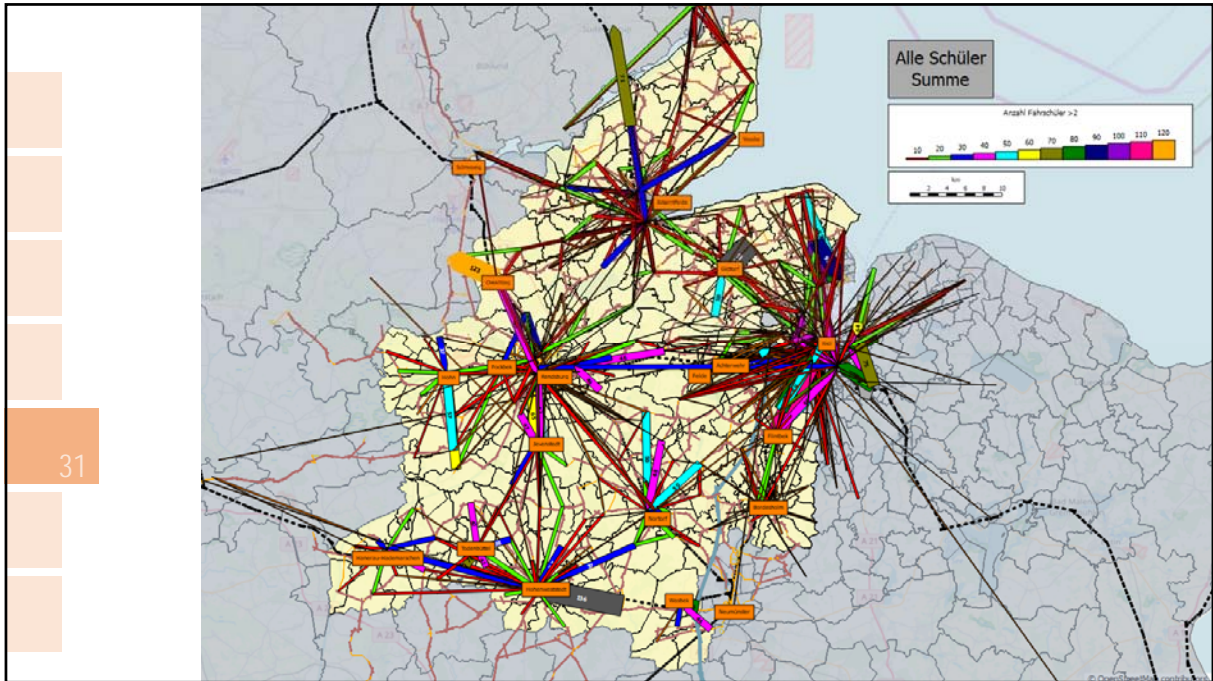
25

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

28







Achsen und Knoten

AUS DER ITF-WERKSTATT

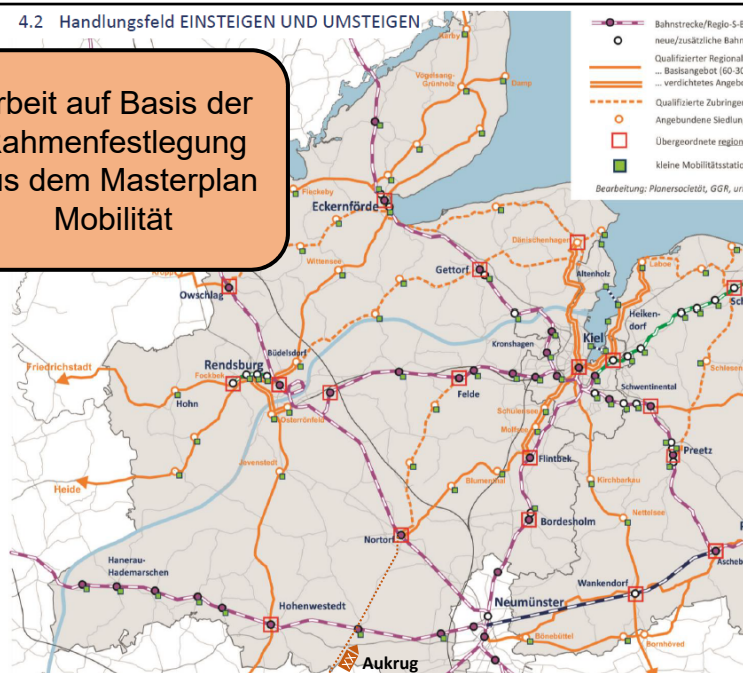
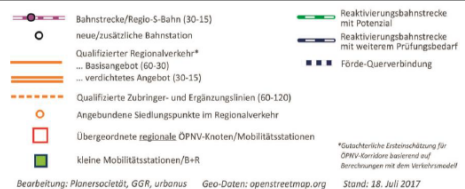
- aktuell auf dem Schreibtisch: ITF-Plan mit Entwurf Knoten, Achsen, Anschlüsse, etc.
- Stand: erste Vorschläge
- nächste Schritte: Verfeinerung des ITF-Plans zur Vorstellung beim nächsten Lenkungskreis
- Erkenntnis 1: ITF-Systematik für Rendsburg-Eckernförde vorteilhaft (Effizienz, Attraktivität)
- Erkenntnis 2: Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern hat Einfluss auf die Planung

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

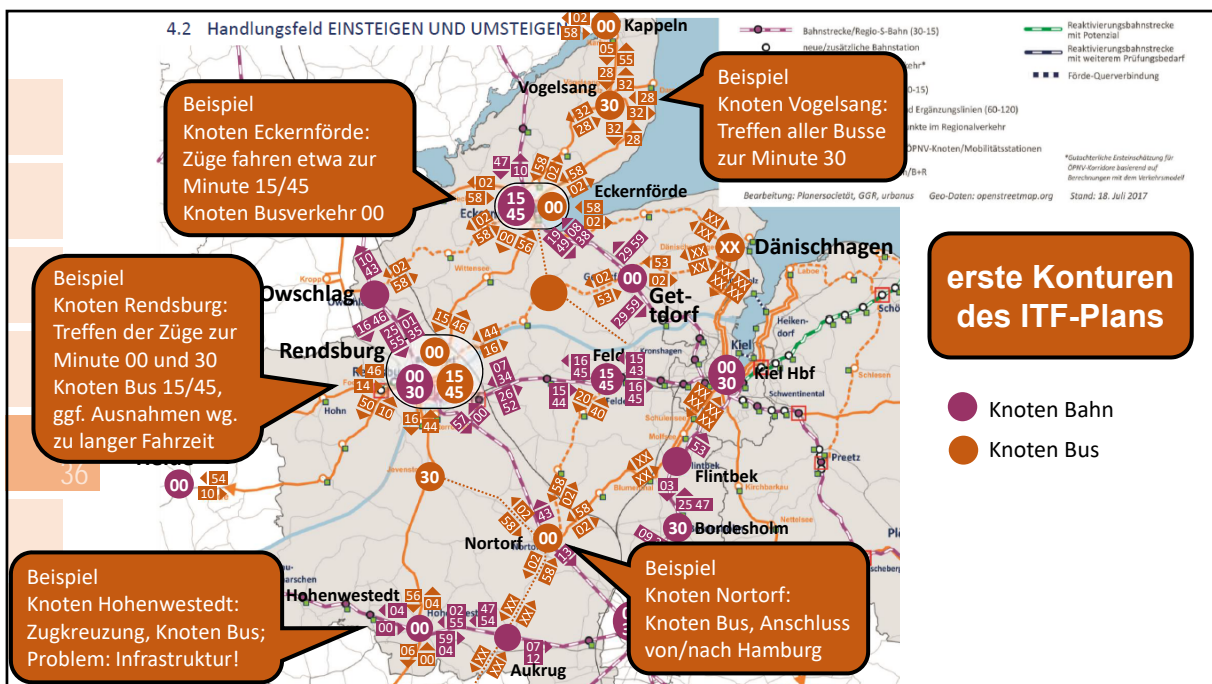
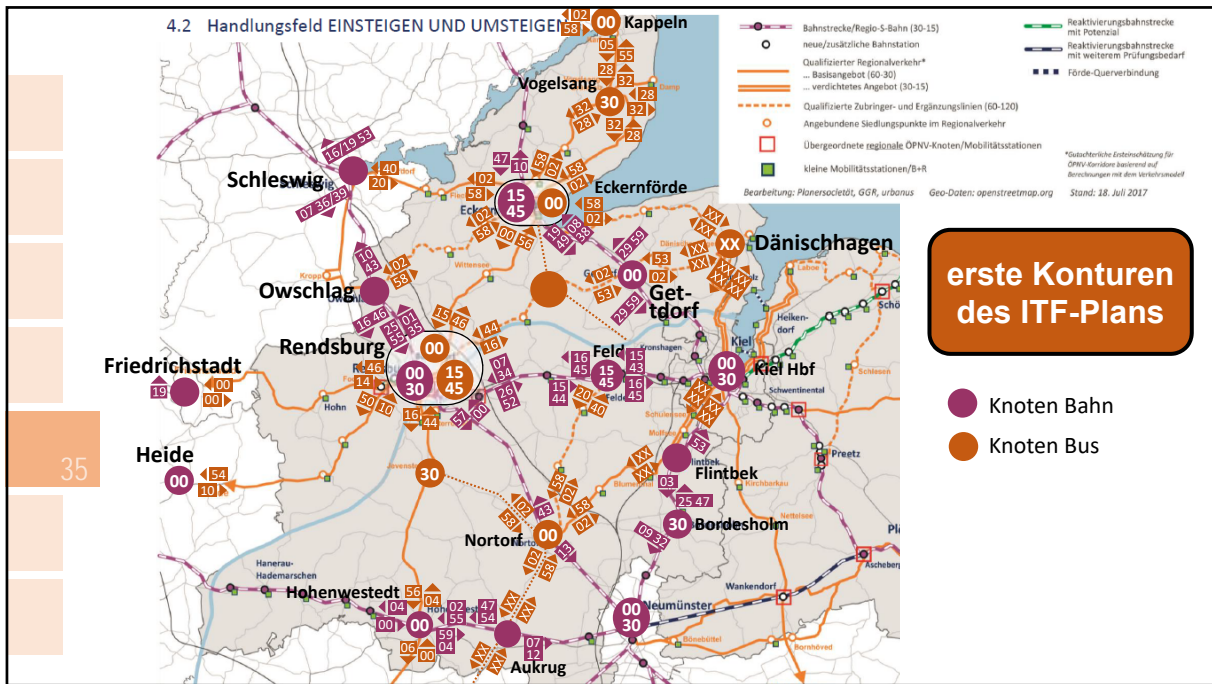
33

4.2 Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

Arbeit auf Basis der Rahmenfestlegung aus dem Masterplan Mobilität



34



35

36

04.12.2017

Der Startschuss ist ertönt

ZUSAMMENFASSUNG

37

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS

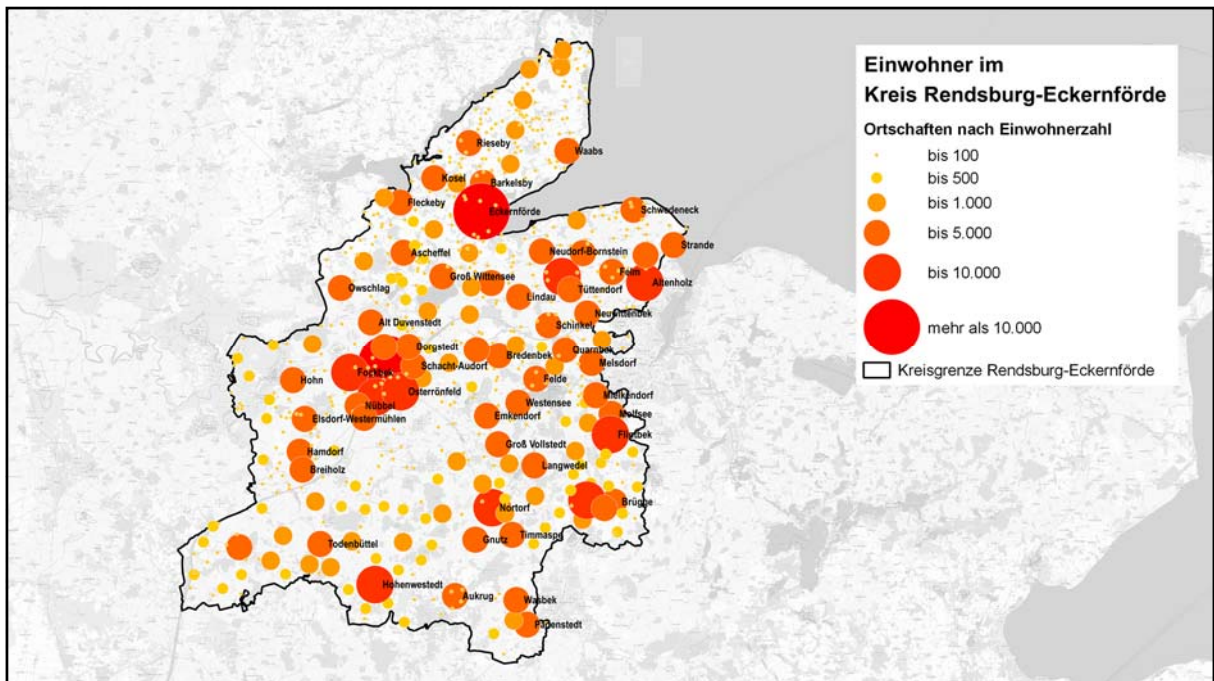
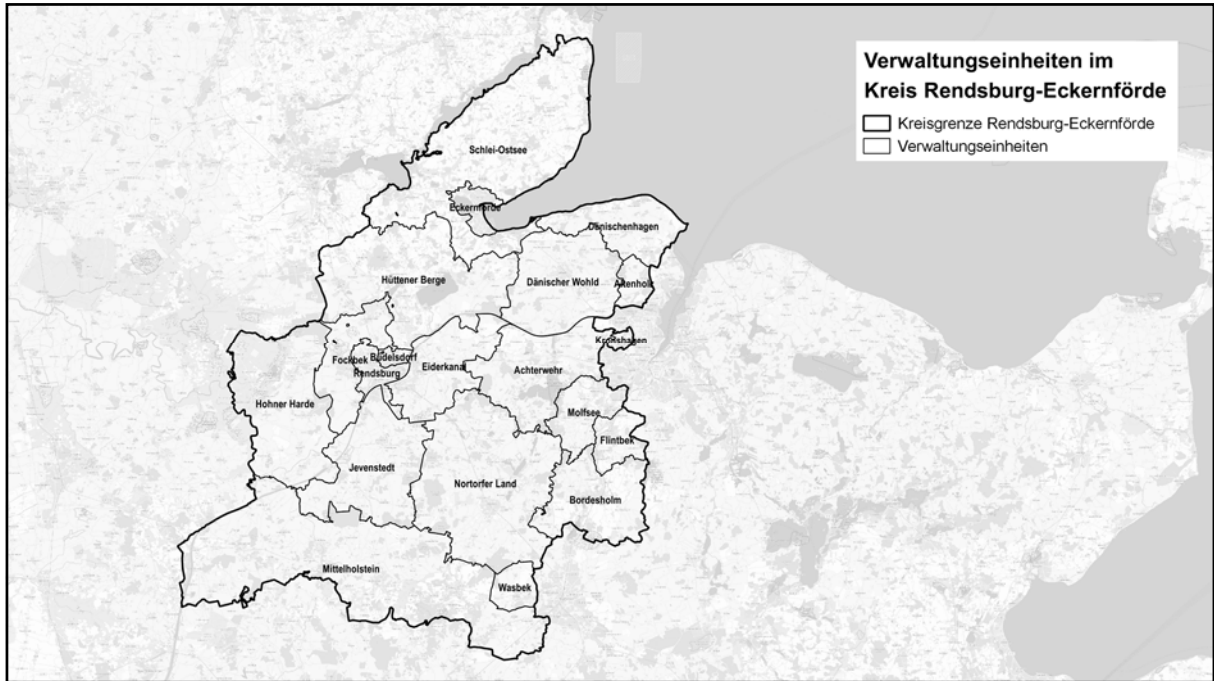
04.12.2017

Bitte vergessen Sie nichts im Bus

VERABSCHIEDUNG

38

OPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | 1. LENKUNGSKREIS



Nachbar Aufgabenträger	Themen	Status
Eckernförde Stadt	<p>ITF-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0-Knoten am Bahnhof für alle Linien des Regionalbusverkehrs mit Übergängen zum SPNV Richtung Kiel und Flensburg <p>Anforderungen an die Infrastruktur Busbahnhof für den ITF:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beibehaltung der Übergangsmöglichkeiten zu den Bahnsteigen ▪ Kapazität für die Abstellung und Bereitstellung von Bussen (Anzahl kann bei Bedarf abgeschätzt werden) <p>Abstimmung mit der Stadt, erstes Gespräch am 14.02.2018</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie ist das von der Stadt vorgesehene Anschlusssystem für den Stadtbus? ▪ Wird es einen zentralen Busknoten geben und wenn ja, zu welchen Zeiten und wo? ▪ Standort Busbahnhof: verbleibt am jetzigen Ort. ▪ Welche Kapazitäten (Aufstellung im Knoten, Abstellung) wird der umgebaute Busbahnhof haben? ▪ Prüfung und Vorbereitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Raum Eckernförde (Forderung: Lösungen sollten für Stadt- und Regionalbus hilfreich sein, nicht der eine auf Kosten des anderen). 	<p>offen</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p> <p>offen</p> <p>offen</p>
Rendsburg Stadt	<p>Überplanung zu einem späteren Zeitpunkt (nicht im Rahmen des aktuellen Projektes); dabei auch gemeinsamen Knoten für Stadt- und Regionalbusse prüfen.</p> <p>Synergieeffekte mit Stadtverkehr wären gewünscht.</p> <p>Gemeinsamer Knoten? (s.o.)</p> <p>Entwicklung Busbahnhof: Stadt hat Überplanung des ZOB auf der Agenda. Idee: Nach einer möglichen integrierten Planung Stadt- und Regionalbus.</p> <p>Versatz der Linien Heide – Rendsburg und Erfde (00) – Rendsburg ergibt sich zwischen Fockbek ein Halbstundentakt</p>	<p>offen</p> <p>offen</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p>
Kreis Schleswig-Flensburg	<p>Kappeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0-Knoten lt. Herrn Preis realistisch ▪ Brücken-Öffnungszeiten verschieben: Straße muss zwischen Minuten 45 und 15 befahrbar sein ▪ Herr Nevermann berichtet von einem Gespräch mit Herrn Thom, (AT S-F); Betriebsaufnahme passt zeitlich ▪ Herr Pitzen spricht mit dem Bürgermeister von Kappeln zum Thema Brücke ▪ Herr Thom wird das Thema Brückenöffnung bearbeiten. ▪ Herr Nevermann bittet, Effekte zu gegebenem Zeitpunkt konkreter zu beziffern <p>Schleswig – Eckernförde Linie 4810:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Herr Nevermann berichtet, dass die Linie in 3 Teile geteilt wird. Der Bereich Schleswig – Kiel wird nicht jetzt ausgeschrieben. 	<p>geklärt</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p> <p>offen</p> <p>offen</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p> <p>offen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung Schleswig-Eckernförde in einen (zeitlich gestreckten) Knoten Eckernförde (optimale Anschlüsse v/n Kiel) und Schleswig (0-Knoten ZOB) und Bahnanschluss von/nach Husum; Konsequenz der von Herrn Preis vorgeschlagenen Streckung Knoten Eckernförde für die Linie 4810 führt zu einem 30er-Knoten Fleckeby und Änderungsnotwendigkeit an der u. g. Linie Kropp – Owschlag - Fleckeby <p>Knoten Kropp:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linien Eckernförde (bzw. Fleckeby) – Owschlag – Kropp in Verantwortung des Kreises Rendsburg-Eckernförde; ▪ Kropp ZOB: 0-Knoten (Linien nach Schleswig, Erfde, Hohn-Hamdorf-Breiholz, Rendsburg(?), Owschlag – (Fleckeby) / Eckernförde) ▪ Herr Nevermann berichtet, dass die Linie übergeben werden kann; finanziell ist dies ohne Auswirkung ▪ Owschlag: Anschluss Kropp <-> Rendsburg - Kiel ▪ Linie Kropp Ri. Süden mehrere 2-Studentakte, wenn für Flächenerschließung vorgesehen <p>Knoten Erfde:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30er-Knoten: klappt nicht, da Fahrzeit Schleswig – Erfde und Anbindung Ri. Westen nicht passt; ▪ 2-Studentakt realistisch ▪ 0-Knoten Erfde (für die Linie v/n Rendsburg): Knoten oder Richtungsanschluss (Nord→Süd- bzw. Süd→Nord-Richtung) wäre möglich; ▪ Linienführung <ul style="list-style-type: none"> ○ Husum oder Friedrichstadt – Erfde – Rendsburg ○ Heide – Erfde – Kropp – Schleswig (Durchbindung v/n Heide) ○ Herr Nevermann wird die AT in Dithmarschen und NF anrufen. ○ Wenn kein Interesse, dann alle 2 Stunden nach Erfde 	<p>geklärt</p> <p>geklärt</p> <p>geklärt</p> <p>geklärt geklärt</p> <p>geklärt geklärt</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p>
Kreis Nordfriesland	Knoten Erfde: s. o.	offen
Kreis Dithmarschen	<p>Rendsburg – Heide:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bleibt alles wie es jetzt ist? Wir gehen im Prinzip davon aus. <p>Interesse an Anbindung Erfde?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenn ja, dann s. o. <ul style="list-style-type: none"> ○ Herr Nevermann spricht mit dem Kreis <p>Übergang an Fähre Fischerhütte?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglicher Anschluss an 0-(gerade-Stunde-)Knoten in Hanerau-Hademarschen 	<p>geklärt</p> <p>geklärt geklärt</p> <p>offen</p>
Kreis Steinburg	<p>im ITF-Konzept 3 Verbindungswege zwischen Rendsburg und Itzehoe möglich</p> <p>Welcher Kreis ist für die sich ergebenden Linien zuständig?</p>	<p>offen</p> <p>offen offen</p>

	<p>Abzustimmen, welche der möglichen Verbindungen in welchem Takt verkehren sollen</p> <p>Welche Linien in Regie des Kreises R-E sein sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rendsburg – Legan – Hohenwestedt – Itzehoe <ul style="list-style-type: none"> ○ Einbindung in 0-Knoten (um die volle ungerade Stunde) in Hohenwestedt mit Bahnanschluss in Richtung Neumünster ○ in Itzehoe Anschluss von/zur RB Richtung Hamburg ○ evtl. Führung über Hohenlockstedt? ▪ Rendsburg – Hanerau-Hademarschen – Schenefeld – Itzehoe <ul style="list-style-type: none"> ○ Linienführung über Legan oder Hamdorf (welche Busse in Legan bzw. Hamdorf durchgebunden werden, ist noch abzustimmen) ○ Hanerau-Hademarschen um die volle gerade Stunde mit SPNV-Übergang von/nach Heide ca. 20 min ○ in Itzehoe Anschluss von/zur RB Richtung Hamburg ▪ (Rendsburg –) Nortorf – Aukrug – Hohenlockstedt – Itzehoe <ul style="list-style-type: none"> ○ Nortorf 0-Knoten (um die volle gerade Stunde) Bus/Bus (u. a. Anschluss Richtung Kiel über Felde oder Flintbek) und Bahnanschluss von/nach Hamburg ○ Aukrug Übergang von/zur Bahn Itzehoe <-> Neumünster ca. 25 min ○ in Hennstedt korrespondierender Richtungsanschluss in Nord-Süd-Relationen möglich (s. u.) ▪ Hohenwestedt – Poyenberg – Hennstedt – Kellinghusen – Wrist <ul style="list-style-type: none"> ○ Einbindung in 0-Knoten (um die volle gerade Stunde) in Hohenwestedt mit Bahnanschlüssen in Richtung Heide und Neumünster ○ in Hennstedt Anschluss mit Linie Nortorf – Itzhoe (vgl. oben) ○ in Wrist Einbindung in 0-Knoten mit Bahn-Anschlüssen Richtung Hamburg und Neumünster ○ ggf. Klärung von Erschließung von Dörfern im grenznahen Bereich <p>Herr Nevermann führt ein erstes Telefonat</p>	<p>alle Punkte offen</p>
Neumünster	<p>ITF-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nortorf – Krogaspe – Neumünster mit Einbindung in 0-Knoten in Nortorf <ul style="list-style-type: none"> ○ ggf. Klärung von Erschließung von Dörfern im grenznahen Bereich ○ ggf. Synergieeffekte mit Stadtverkehr? ○ Einige Stadtbusse 10+12 erschließen Orte im Kreis ○ Gespräche zu gegebener Zeit, wenn konkretes Bild vorliegt 	<p>offen</p> <p>offen</p> <p>offen</p> <p>offen</p>
Kreis Plön	<p>ITF-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung Nortorf – Bordesholm – Preetz mit Einbindung in 0-Knoten in Preetz ▪ Verbindung Flintbek – Preetz mit Einbindung in Preetz in Knoten zur Minute 0 oder 30 <p>Welcher Kreis ist für die sich ergebenden Linien zuständig?</p>	<p>Offen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ggf. Klärung von Erschließung von Dörfern im grenznahen Bereich ▪ Herr Nevermann führt erstes Telefonat 	<p>offen</p> <p>offen</p>
Kiel	<p>ITF-Konzept im nördlichen Bereich</p> <p>ITF-Konzept im südlichen Bereich</p> <p>Stadtverkehrsplanung nicht unser Thema</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwortung jeweils halbe 500 / 900; Brechung Hauptbahnhof <p>Kronshagen: durch KVG geklärt</p> <p>Uni nicht prioritär</p>	<p>offen</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p> <p>offen</p> <p>geklärt</p> <p>geklärt</p>

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
510901	Amt Bordesholm	Negenharrie	15	16,8
513301	Amt Bordesholm	Reesdorf	12	12,9
514301	Amt Bordesholm	Schmalstede	11	12,5
514401	Amt Bordesholm	Schönbek	12	12,9
515301	Amt Bordesholm	Sören	14	15,5
517002	Amt Bordesholm	Wattenbek	96	122,7
500701	Arpsdorf	Arpsdorf	20	23,0
500801	Ascheffel	Ascheffel	69	88,2
500901	Aukrug	Aukrug	228	296,1
501001	Bargstall	Bargstall	11	12,8
501101	Bargstedt	Bargstedt	20	26,0
501201	Barkelsby	Barkelsby	73	93,4
7307	Barkhorn	Barkhorn	6	7,8
7308	Basdorf	Basdorf	1	1,3
501301	Beldorf	Beldorf	26	33,8
501401	Bendorf	Bendorf	33	42,9
501501	Beringstedt	Beringstedt	93	119,7
7309	Birkenmoor	Birkenmoor	5	5,0
516501	Blickstedt	Blickstedt	27	32,4
501801	Blumenthal	Blumenthal	56	66,8
7316	Bohnert	Bohnert	2	2,6
502101	Bokel	Bokel	41	49,4
7318	Bokelholm	Bokelholm	16	18,1
7319	Boklund	Boklund	1	1,3
7353	Boren	Lindaunis	1	1,0
502301	Borgdorf-Seedorf	Borgdorf-Seedorf	48	58,5
502401	Borgstedt	Borgstedt	11	14,0
502501	Bornholt	Bornholt	12	15,6
401101	Bothkamp	Bothkamp	19	21,7
502701	Brammer	Brammer	34	42,1
502901	Breiholz	Breiholz	141	170,1
7325	Breiholz	Lohklindt	2	2,6
503001	Brekendorf	Brekendorf	69	82,5
503101	Brinjahe	Brinjahe	6	7,8
7380	Brodersby	Brodersby	40	50,5
503411	Büdelsdorf	Büdelsdorf	3	3,3
503501	Bünsdorf	Bünsdorf	52	61,3
503601	Christiansholm	Christiansholm	20	24,8
503901	Damendorf	Damendorf	43	52,0
504002	Damp	Damp	96	114,3
7349	Dänischenhagen	Kaltenhof	14	15,5
7312	Dänischenhagen	Scharnhagen	21	23,1
503801	Dätgen	Dätgen	43	50,8
7330	Delve	Delve	1	1,3
7300	Dobersdorf	Dobersdorf	8	10,4
7381	Dörphof	Dörphof	47	58,1
504304	Eckernförde	Eckernförde	28	29,8
504401	Ehndorf	Ehndorf	56	62,0

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
502601	Eiderkanal	Bovenau	86	103,4
504501	Eisendorf	Eisendorf	30	35,4
504601	Ellerdorf	Ellerdorf	51	62,7
105602	Elmshorn	Elmshorn	1	1,3
504701	Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	130	153,4
504801	Embühren	Embühren	24	31,2
7328	Emkendorf	Emkendorf	68	86,6
7332	Esprehm	Esprehm	3	3,0
505001	Felde	Felde	142	180,7
7346	Felde	Jägerslust	3	3,0
7350	Felde	Kl. Nordsee	1	1,0
7364	Felde	Ranzel	3	3,0
7352	Felm	Krück	1	1,3
7311	Felmerholz	Felmerholz	12	13,8
505201	Fleckeby	Fleckeby	119	153,8
513001	Flemhude	Flemhude	10	10,6
501901	Flintbek	Böhhnhusen	18	21,0
505302	Flintbek	Flintbek	381	474,3
514501	Flintbek	Schönhorst	22	25,0
516001	Flintbek	Techelsdorf	2	2,0
505404	Fockbek	Fockbek	40	51,4
7141	Freidorf	Freidorf	4	4,0
7378	Friedensthal	Westertal	6	7,8
517301	Friedland	Friedland	5	5,9
505501	Friedrichsgraben	Friedrichsgraben	4	5,2
505601	Friedrichsholm	Friedrichsholm	31	37,3
505701	Gammelby	Gammelby	51	59,1
7342	Geltorf	Geltorf	1	1,3
503703	Gettorf	Dänischenhagen	292	374,8
505101	Gettorf	Felm	62	79,4
505803	Gettorf	Gettorf	69	84,3
7340	Gettorf	Lindau	28	31,9
7357	Gettorf	Neudorf-Bornstein	2	2,0
511202	Gettorf	Neuwittenbek	57	73,2
7317	Gettorf	Noer	42	50,7
512101	Gettorf	Osdorf	159	203,7
514201	Gettorf	Schinkel	61	78,1
7303	Gettorf	Schwedeneck	132	163,2
515701	Gettorf	Strande	92	115,4
7310	Gettorf	Tüttendorf	45	53,4
505901	Gnutz	Gnutz	116	142,4
506101	Gokels	Gokels	53	68,9
510201	Goosefeld	Goosefeld	66	79,8
505202	Götheby	Götheby-Holm	13	16,6
506201	Grauel	Grauel	11	11,0
506501	Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	74	96,2
506601	Groß Wittensee	Gr. Wittensee	88	113,8
7337	Großkönigsförde	Großkönigsförde	4	5,2

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
506701	Güby	Güby	45	54,6
506801	Haale	Haale	50	62,9
506901	Haby	Haby	61	71,2
507001	Hamdorf	Hamdorf	98	123,5
507101	Hamweddel	Hamweddel	56	72,2
507201	Hanerau	Hademarschen	35	45,5
507301	Haßmoor	Haßmoor	7	9,1
7329	Haßmoor	Höbek	14	16,4
402502	Heikendorf	Heikendorf	122	158,3
507401	Heinkenborstel	Heinkenborstel	11	13,7
7344	Hemmelmark	Hemmelmark	1	1,3
7345	Hohenhude	Hohenhude	1	1,3
507702	Hohenwestedt	Hohenwestedt	2	2,6
507801	Hohn	Hohn	66	85,2
7382	Holtorf	Holtorf	16	19,3
508001	Holtsee	Holtsee	78	97,5
508101	Holzbunge	Holzbunge	21	24,9
508202	Holzdorf	Holzdorf	58	71,2
508401	Hummelfeld	Hummelfeld	22	25,9
508301	Hütten	Hütten	17	20,6
508501	Jahrsdorf	Jahrsdorf	12	12,0
508602	Jevenstedt	Jevenstedt	104	135,2
105913	Kappeln	Kappeln	1	1,3
508701	Karby	Karby	31	40,3
7336	Klein Königsförde	Klein Königsförde	8	9,8
508801	Klein Wittensee	Klein Wittensee	4	5,2
505304	Kleinflintbek	Kleinflintbek	12	12,0
504901	Kleinvollstedt	Kleinvollstedt	16	20,8
7351	Kleinwaabs	Kleinwaabs	9	11,7
517302	Kochendorf	Kochendorf	53	65,0
508901	Königshügel	Königshügel	15	18,9
509001	Kosel	Kosel	105	125,7
509101	Krogaspe	Krogaspe	44	52,7
509202	Kronshagen	Kronshagen	291	341,7
7335	Krummwisch	Frauendamm	1	1,0
509301	Krummwisch	Gr. Nordsee	6	6,6
404301	Laboe	Laboe	49	63,7
7327	Landwehr	Landwehr	3	3,9
516601	Langholz	Langholz	1	1,3
509401	Langwedel	Langwedel	99	126,3
7333	Lehmsiek	Lehmsiek	13	15,7
511601	Lindhöft	Lindhöft	30	36,0
7334	Lohe	Föhrden	47	56,0
509901	Loose	Loose	66	77,4
7354	Lotsenstation	Lotsenstation	2	2,6
510101	Luhnstedt	Luhnstedt	47	61,1
510001	Lütjenwestedt	Lütjenwestedt	54	70,2
7313	Mariannenhof	Mariannenhof	1	1,0

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
7383	Marienfelde	Marienfelde	1	1,0
510301	Meezen	Meezen	20	26,0
270101	Meimersdorf	Meimersdorf	56	72,8
510402	Melsdorf	Melsdorf	139	172,3
510501	Mielkendorf	Mielkendorf	93	120,3
7355	Missunde	Missunde	8	9,5
510701	Molfsee	Molfsee	318	393,6
405102	Mönkeberg	Mönkeberg	134	173,6
510601	Mörel	Mörel	24	28,8
511101	Neu Duvenstedt	Neu Duvenstedt	6	7,8
7320	Neudorf	Bornstein	83	103,1
511001	Neudorf	Neudorf	14	16,1
600008	Neumünster	Neumünster	9	9,6
7358	Neu-Revensdorf	Neu-Revensdorf	1	1,0
511301	Nienborstel	Nienborstel	59	76,4
508601	Nienkattbek	Nienkattbek	26	33,8
511501	Nindorf	Nindorf	53	64,7
105401	Nordfriesland	Nordfriesland	1	1,3
511702	Nortorf	Nortorf	87	110,7
511801	Nübbel	Nübbel	48	62,4
511901	Oldenbüttel	Oldenbüttel	26	33,8
512001	Oldenhütten	Oldenhütten	22	28,0
512201	Ostenfeld	Ostenfeld	53	64,7
512301	Osterby	Osterby	103	124,6
512501	Osterstedt	Osterstedt	62	79,7
7359	Ostrohe	Ostrohe	6	7,8
512601	Ottendorf	Ottendorf	42	45,0
512701	Owschlag	Owschlag	233	301,4
512801	Padenstedt	Padenstedt	78	84,0
512901	Prinzenmoor	Prinzenmoor	20	24,2
7301	Quarnbek	Quarnbek	85	105,1
7338	Quarnbek	Rajensdorf	5	5,0
513101	Rade bei Hohenwestedt	Rade bei Hohenwestedt	13	15,1
513201	Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	19	23,8
510702	Rammsee	Rammsee	10	12,1
513401	Remmels	Remmels	43	48,1
513508	Rendsburg	Rendsburg	44	47,9
509601	Revensdorf	Revensdorf	39	45,3
513701	Rieseby	Rieseby	209	266,9
513801	Rodenbek	Rodenbek	28	34,6
7324	Rotenhahn	Rotenhahn	1	1,0
513901	Rumohr	Rumohr	61	71,2
7367	Schaalby	Schaalby	1	1,3
514002	Schacht-Audorf	Schacht-Audorf	18	23,4
514101	Schierensee	Schierensee	34	41,2
407101	Schillsdorf	Schillsdorf	9	10,5
105909	Schleswig	Schleswig	1	1,3
7302	Schönkirchen	Schönkirchen	169	216,4

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
510703	Schulensee	Schulensee	16	20,5
514601	Schülldorf	Ohe	46	47,2
514602	Schülldorf	Schülldorf	13	16,9
514701	Schülp	Schülp	91	109,9
514801	Schülp/N.	Schülp/N.	87	113,1
7347	Schülp/RD	Jevenberg	3	3,6
7356	Schülp/RD	Moltkestein	1	1,3
7369	Schwabe	Schwabe	3	3,9
407601	Schwartbuck	Schwartbuck	1	1,0
515003	Schwedeneck	Dänisch-Nienhof	37	43,0
7315	Schwedeneck	Krusendorf	8	9,2
7314	Schwedeneck	Stohl	9	10,2
515101	Seefeld	Seefeld	33	41,7
7371	Seeholz	Seeholz	3	3,6
515201	Sehestedt	Sehestedt	70	85,0
516202	Sieseby	Sieseby	3	3,9
508201	Söby	Söby	1	1,3
515401	Sophienhamm	Sophienhamm	31	37,6
7372	Spannan	Spannan	3	3,9
515001	Sprenge	Sprenge	3	3,6
515501	Stafstedt	Stafstedt	37	48,1
513002	Stampe	Stampe	42	47,1
515601	Steenfeld	Steenfeld	49	63,7
408001	Stolpe	Stolpe	2	2,3
7326	Stramnde	Rabendorf	1	1,3
7373	Strohbrück	Strohbrück	4	5,2
512102	Stubbendorf	Stubbendorf	12	13,8
105911	Süderbrarup	Süderbrarup	2	2,3
515002	Surendorf	Surendorf	48	62,1
7374	Tackesdorf-Nord	Tackesdorf-Nord	2	2,0
515901	Tappendorf	Tappendorf	28	29,2
516101	Thaden	Thaden	25	32,5
516201	Thumby	Thumby	13	16,0
516301	Timmaspe	Timmaspe	57	73,2
516401	Todenbüttel	Todenbüttel	28	36,4
516602	Waabs	Waabs	75	95,1
106009	Wahlstedt	Wahlstedt	1	1,3
516701	Wapelfeld	Wapelfeld	30	37,2
516801	Warder	Warder	38	45,5
408601	Warnau	Warnau	2	2,3
516902	Wasbek	Wasbek	41	50,0
7375	Wasbek	Wasbek-Bullenbek	86	86,0
7377	Weseby	Weseby	3	3,6
517101	Westensee	Westensee	87	108,9
7322	Westensee	Bossee	2	2,0
7321	Westensee	BruX	8	8,9
7331	Westensee	Ekhöft	2	2,0
7348	Westensee	Josephinenhof	1	1,0

Cent	Wohngemeinde	Orsteil	Anzahl SuS	Anz. SuS mit SEK2
7376	Westensee	Trentrade	1	1,0
7323	Westensee	Wrohe	4	4,0
7304	Westerrönfeld	Westerrönfeld	65	84,5
7341	Windeby	Windeby	33	39,0
517401	Winnemark	Winnemark	42	51,3
7379	Wolfskrug	Wolfskrug	4	5,2
7339	Wulfshagenerhütten	Wulfshagenerhütten	7	7,9
Summe			11282	13933,1

Schul-form	NAME	ORT	Faktor	Anzahl	Anzahl mit Sek2
GS	Claus-Rixen-Schule	Altenholz	100%	5	5
GemS	Gemeinschaftsschule Altenholz	Altenholz	130%	99	128,7
Gym	Gymnasium Altenholz	Altenholz	130%	180	234
GS	Grundschule Hüttener Berge	Ascheffel	100%	64	64
GS	Grundschule Barkelsby	Barkelsby	100%	44	44
GemS	Hans-Brüggemann-Schule	Bordesholm	130%	94	122,2
GS	Lindenschule Bordesholm	Bordesholm	100%	63	63
GS	Grundschule Borgstedt	Borgstedt	100%	45	45
GS	Grundschule des Amtes Achterwehr in Bredenbek	Bredenbek	100%	33	33
GemS	Heinrich-Heine-Schule	Büdelsdorf	130%	98	127,4
GS	Grundschule Dänischenhagen	Dänischenhagen	100%	22	22
GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	Eckernförde	130%	50	65
GS	Gorch-Fock-Schule jetzt Sprottenschule	Eckernförde	100%	33	33
GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde Nord	Eckernförde	130%	428	556,4
GS	Grund- und Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde Nord	Eckernförde	100%	19	19
Gym	Jungmannschule	Eckernförde	130%	406	527,8
FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	Eckernförde	100%	27	27
GemS	Peter-Ustinov-Schule	Eckernförde	130%	394	512,2
GS	Richard-Vosgerau-Schule	Eckernförde	100%	18	18
GS	Grundschule des Amtes Achterwehr in Felde	Felde	100%	22	22
GS	Grundschule Fleckeby	Fleckeby	100%	59	59
GemS	Schule am Eiderwald Flintbek	Flintbek	130%	115	149,5
GS	Schule am Eiderwald Flintbek	Flintbek	100%	50	50
Gs GmS	Bergschule Grund- und Gemeinschaftsschule Fockbek	Fockbek	130%	109	141,7
GmS Gy	Isarnwohld-Schule Gettorf	Gettorf	130%	388	504,4
GS	Parkschule Gettorf	Gettorf	100%	61	61
GS	Grundschule des Schulverbandes Nortorf in Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	100%	9	9
GS	Grundschule des Amtes Hohner Harde in Hamdorf	Hamdorf	100%	114	114
RegB	Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal RBZ, Standort Hademarschen	Hanerau-Hademarschen	100%	1	1
GemS	Theodor-Storm-Dörfergemeinschaftsschule, Standort Hademarschen	Hanerau-Hademarschen	130%	198	257,4
GS	Schule am Park	Hohenwestedt	100%	126	126
GmS Gy	Schule Hohe Geest	Hohenwestedt	130%	583	757,9
GemS	Theodor-Storm-Schule Grund- und Gemeinschaftsschule des Amtes Hohner Harde	Hohn	130%	258	335,4
GS	Theodor-Storm-Schule Grund- und Gemeinschaftsschule des Amtes Hohner Harde	Hohn	100%	53	53
GS	Schule am See Grundschule des Schulverbandes Groß Wittensee/Holtsee	Holtsee	100%	42	42
Gs GmS	Grund- und Gemeinschaftsschule des Amtes Jevenstedt, Standort Jevenstedt	Jevenstedt	130%	217	282,1
GS	Eichendorff-Schule	Kronshagen	100%	6	6
GemS	Gemeinschaftsschule Kronshagen	Kronshagen	130%	56	72,8
Gym	Gymnasium Kronshagen	Kronshagen	130%	64	83,2
GS	Grundschule Langwedel	Langwedel	100%	22	22
GS	Grundschule Mielkendorf	Mielkendorf	100%	27	27
GS	Schule Eidertal Molfsee	Molfsee	100%	30	30
GemS	Gemeinschaftsschule Nortorf	Nortorf	130%	380	494
GS	Grundschule Nortorf	Nortorf	100%	71	71
GS	Grundschule Osdorf des Schulverbandes Osdorf-Felm-Noer	Osdorf	100%	27	27
GS	Grundschule des Amtes Hüttener Berge in Owschlag	Owschlag	100%	17	17
GS	Regenbogenschule Grundschule des Amtes Achterwehr in Strohrück	Quarnbek	100%	75	75
GemS	Christian-Timm-Schule-Rendsburg	Rendsburg	130%	76	98,8
GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Rendsburg - Schule Altstadt	Rendsburg	130%	46	59,8
Gym	Gymnasium Kronwerk	Rendsburg	130%	157	204,1
Gym	Helene-Lange-Gymnasium	Rendsburg	130%	288	374,4
Gym	Herderschule	Rendsburg	130%	213	276,9
GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Schacht-Audorf	Schacht-Audorf	130%	107	139,1
GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Schacht-Audorf	Schacht-Audorf	100%	73	73
GS	Grundschule am Nord-Ostsee-Kanal	Schinkel	100%	20	20
GS	Grundschule Surendorf	Schwedeneck	100%	34	34
GS	Grundschule Strande	Strande	100%	5	5

Schulform	NAME	ORT	Faktor	Anzahl	Anzahl mit Sek2
GS	Grundschule des Schulverbandes Nortorf in Timmaspe	Timmaspe	100%	39	39
GemS	Theodor-Storm-Dörfergemeinschaftsschule, Standort Todenbüttel	Todenbüttel	130%	249	323,7
GS	Schule Mittelschwansen	Waabs	100%	41	41
GS	Hermann-Claudius-Schule Wasbek	Wasbek	100%	169	169
GS	Landschule an der Eider Wattenbek	Wattenbek	100%	77	77
GS	Grundschule des Schulverbandes Nortorf in Groß Vollstedt mit Außenstelle Emkendorf	Emkendorf	100%	27	27
GS	Grundschule des Amtes Achterwehr in Felde, Standort Westensee	Westensee	100%	18	18
GS	Grundschule Nortorf, Außenstelle Bargstedt	Bargstedt	100%	11	11
Gym	Gymnasium Heide-Ost	Heide	130%	13	16,9
Gym	W.-Heisenberg Gymnasium Heide	Heide	130%	4	5,2
GemS	GemS Kappeln	Kappeln	130%	116	150,8
GS	Gorch-Fock-Schule Kappeln	Kappeln	100%	8	8
Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	Kappeln	130%	69	89,7
GS	Grundschule Karby	Karby	100%	20	20
FS	Ellerbeker Schule	Kiel	100%	9	9
Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	Kiel	130%	149	193,7
GemS	Friedrich-Junge-GemS	Kiel	130%	57	74,1
Gym	Gelehrtenschule	Kiel	130%	178	231,4
GemS	GemS Friedrichsort	Kiel	130%	276	358,8
GemS	GemS Hassee	Kiel	130%	147	191,1
GemS	Goetheschule-GemS	Kiel	130%	14	18,2
GS	Gorch-Fock-Grundschule	Kiel	100%	6	6
GS	GS Holtenu	Kiel	100%	5	5
GS	GS Suchsdorf	Kiel	100%	7	7
Gym	Gy Elmschenhagen	Kiel	130%	1	1,3
Gym	Gy Wellingdorf	Kiel	130%	149	193,7
Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	Kiel	130%	69	89,7
Gym	Hebbelschule	Kiel	130%	92	119,6
GS	Heidenberger Teich	Kiel	100%	5	5
Gym	Humboldt-Schule	Kiel	130%	190	247
Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	Kiel	130%	310	403
GemS	Klaus-Groth-GemS	Kiel	130%	17	22,1
GemS	Leif-Eriksson-GemS	Kiel	130%	22	28,6
GemS	Lilli-Martius-GemS	Kiel	130%	4	5,2
FS	Lilli-Nielsen-Schule	Kiel	100%	36	36
Gym	Max-Planck-Schule	Kiel	130%	297	386,1
RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	Kiel	100%	54	54
RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	Kiel	100%	8	8
RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	Kiel	100%	8	8
RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	Kiel	100%	73	73
RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	Kiel	100%	402	402
Gym	Ricarda-Huch-Schule	Kiel	130%	95	123,5
GemS	Theodor-Storm-GemS	Kiel	130%	3	3,9
Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	Kiel	130%	112	145,6
GemS	Toni-Jensen-GemS	Kiel	130%	227	295,1
GS	Toni-Jensen-Grundschule	Kiel	100%	6	6
GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	Kiel	100%	8	8
GemS	Geestlandschule Kropp	Kroop	130%	147	191,1
GemS	Bruno-Lorenzen-Schule Schleswig	Schleswig	130%	36	46,8
Gym	Domschule Schleswig	Schleswig	130%	22	28,6
Gym	Lornsenschule Schleswig	Schleswig	130%	22	28,6
GemS	GemS Süderbarup	Süderbarup	130%	74	96,2
GS	Grundschule Felm	Felm	100%	6	6
Gym	Alexander-v.-H.-Schule	Neumünster	130%	493	640,9
Gym	Klaus-Groth-Schule	Neumünster	130%	61	79,3
RS	Hans-Böckler-Schule	Neumünster	100%	22	22
Gym	Holstenschule	Neumünster	130%	29	37,7
RS	Helene-Lange-Schule	Neumünster	100%	5	5
GemS	GemS Faldera	Neumünster	130%	40	52
GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	Neumünster	130%	18	23,4
Gs GmS	GGs Einfeld	Neumünster	130%	18	23,4
Gym	Immanuel-Kant-Schule	Neumünster	130%	63	81,9
GS	GS Wittorf	Neumünster	100%	8	8
Summe				11282	13948

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Molfsee	Molfsee	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Mönkeberg	Mönkeberg	FS	Ellerbeker Schule	2	100%	2,0
Schönkirchen	Schönkirchen	FS	Ellerbeker Schule	5	100%	5,0
			Ellerbeker Schule Summe	9		9,0
Achterwehr	Achterwehr	FS	Lilli-Nielsen-Schule	2	100%	2,0
Altenholz	Altenholz	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Büdelndorf	Büdelndorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Dänischenhagen	Dänischenhagen	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Eckernförde	Eckernförde	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Emkendorf	Emkendorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Flintbek	Flintbek	FS	Lilli-Nielsen-Schule	2	100%	2,0
Fockbek	Fockbek	FS	Lilli-Nielsen-Schule	2	100%	2,0
Gettorf	Gettorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Gnutz	Gnutz	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Kronshagen	Kronshagen	FS	Lilli-Nielsen-Schule	3	100%	3,0
Langwedel	Langwedel	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Melsdorf	Melsdorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Mielkendorf	Mielkendorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Neumünster	Neumünster	FS	Lilli-Nielsen-Schule	7	100%	7,0
Owschlag	Owschlag	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Quarnbek	Quarnbek	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Rendsburg	Rendsburg	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Schinkel	Schinkel	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Schmalstede	Schmalstede	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Timmaspe	Timmaspe	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Tüttendorf	Tüttendorf	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Wasbek	Wasbek	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Wattenbek	Wattenbek	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
Westensee	Westensee	FS	Lilli-Nielsen-Schule	1	100%	1,0
			Lilli-Nielsen-Schule Summe	36		36,0
Altenhof	Altenhof	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	4	100%	4,0
Brekendorf	Brekendorf	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Dänischenhagen	Dänischenhagen	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Fleckeby	Fleckeby	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Friedland	Friedland	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Haby	Haby	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	5	100%	5,0
Holzdorf	Holzdorf	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Kochendorf	Kochendorf	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	5	100%	5,0
Kosel	Kosel	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	4	100%	4,0
Osterby	Osterby	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
Owschlag	Owschlag	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	2	100%	2,0
Schwartbuck	Schwartbuck	FS	Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen	1	100%	1,0
			Pestalozzi-Schule, Förderzentrum Lernen Summe	27		27,0
Fleckeby	Fleckeby	GemS	Bruno-Lorenzen-Schule Schleswig	27	130%	35,1
Güby	Güby	GemS	Bruno-Lorenzen-Schule Schleswig	9	130%	11,7
			Bruno-Lorenzen-Schule Schleswig Summe	36		46,8
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	5	130%	6,5
Ascheffel	Ascheffel	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Bokel	Bokel	GemS	Christian-Timm-Schule	3	130%	3,9
Bokelholm	Bokelholm	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Borgdorf	Seedorf	GemS	Christian-Timm-Schule	2	130%	2,6
Bovenau	Bovenau	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Brammer	Brammer	GemS	Christian-Timm-Schule	9	130%	11,7
Bredenbek	Bredenbek	GemS	Christian-Timm-Schule	7	130%	9,1
Breiholz	Breiholz	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Bünsdorf	Bünsdorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Ellerdorf	Ellerdorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Emkendorf	Emkendorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Gokels	Gokels	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Haale	Haale	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Haßmoor	Haßmoor	GemS	Christian-Timm-Schule	2	130%	2,6
Hohn	Hohn	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Jevenstedt	Jevenstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	4	130%	5,2
Kleinvollstedt	Kleinvollstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	4	130%	5,2
Luhnstedt	Luhnstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Nienkattbek	Nienkattbek	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Nindorf	Nindorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Nortorf	Nortorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Oldenhütten	Oldenhütten	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Ostenfeld	Ostenfeld	GemS	Christian-Timm-Schule	2	130%	2,6
Owschlag	Owschlag	GemS	Christian-Timm-Schule	7	130%	9,1
Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Schülpl/Nortorf	Schülpl/Nortorf	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Schülpl/RD	Schülpl/RD	GemS	Christian-Timm-Schule	3	130%	3,9
Sehestedt	Sehestedt	GemS	Christian-Timm-Schule	3	130%	3,9
Stafstedt	Stafstedt	GemS	Christian-Timm-Schule	3	130%	3,9
Wasbek	Wasbek	GemS	Christian-Timm-Schule	1	130%	1,3
Westensee	Brux	GemS	Christian-Timm-Schule	2	130%	2,6
			Christian-Timm-Schule Summe	76		98,8
Arpsdorf	Arpsdorf	GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	5	130%	6,5
Bordesholm	Bordesholm	GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	1	130%	1,3
Ehndorf	Ehndorf	GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	1	130%	1,3
Padenstedt	Padenstedt	GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	7	130%	9,1
Wasbek	Wasbek	GemS	Freiherr-v.-Stein-Schule	4	130%	5,2
			Freiherr-v.-Stein-Schule Summe	18		23,4
Achterwehr	Achterwehr	GemS	Friedrich-Junge-GemS	4	130%	5,2
Bovenau	Bovenau	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Felde	Felde	GemS	Friedrich-Junge-GemS	22	130%	28,6
Flintbek	Flintbek	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Kronshagen	Kronshagen	GemS	Friedrich-Junge-GemS	6	130%	7,8
Melsdorf	Melsdorf	GemS	Friedrich-Junge-GemS	9	130%	11,7
Mielkendorf	Mielkendorf	GemS	Friedrich-Junge-GemS	4	130%	5,2
Molfsee	Molfsee	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Ottendorf	Ottendorf	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	GemS	Friedrich-Junge-GemS	2	130%	2,6
Rodenbek	Rodenbek	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Schierensee	Schierensee	GemS	Friedrich-Junge-GemS	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	GemS	Friedrich-Junge-GemS	4	130%	5,2
			Friedrich-Junge-GemS Summe	57		74,1
Ahlefeld	Bistensee	GemS	Geestlandschule Kropp	1	130%	1,3
Brekendorf	Brekendorf	GemS	Geestlandschule Kropp	22	130%	28,6
Neu Duvenstedt	Neu Duvenstedt	GemS	Geestlandschule Kropp	1	130%	1,3
Owschlag	Owschlag	GemS	Geestlandschule Kropp	123	130%	159,9
			Geestlandschule Kropp Summe	147		191,1
Bovenau	Bovenau	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	20	130%	26,0
Bredenbek	Bredenbek	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	45	130%	58,5
Haßmoor	Höbek	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	8	130%	10,4
Ostenfeld	Ostenfeld	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	19	130%	24,7
Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	11	130%	14,3
Schülldorf	Ohe	GemS	Gem.-Schule Schacht-Audorf	4	130%	5,2
			Gem.-Schule Schacht-Audorf Summe	107		139,1
Ahlefeld	Ahlefeld	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	5	130%	6,5
Ahlefeld	Bistensee	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	3	130%	3,9
Altenhof	Altenhof	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	6	130%	7,8
Ascheffel	Ascheffel	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	27	130%	35,1
Barkelsby	Barkelsby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	23	130%	29,9
Basdorf	Basdorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Brekendorf	Brekendorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Büdelndorf	Büdelndorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Bünsdorf	Bünsdorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Damendorf	Damendorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	14	130%	18,2
Damp	Damp	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	14	130%	18,2
Fleckeby	Fleckeby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	31	130%	40,3
Friedensthal	Westertal	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Friedland	Friedland	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Gammelby	Gammelby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	9	130%	11,7
Geltorf	Geltorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Goosefeld	Goosefeld	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	12	130%	15,6
Götheby-Holm	Götheby-Holm	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	4	130%	5,2
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	17	130%	22,1
Güby	Güby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	6	130%	7,8
Haby	Haby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	11	130%	14,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Hemmelmarmk	Hemmelmarmk	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Holtsee	Holtsee	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	16	130%	20,8
Holzbunge	Holzbunge	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Holzdorf	Holzdorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	12	130%	15,6
Hummelfeld	Hummelfeld	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	9	130%	11,7
Hütten	Hütten	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	4	130%	5,2
Kappeln	Kappeln	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Kleinwaabs	Kleinwaabs	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	5	130%	6,5
Kochendorf	Kochendorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	10	130%	13,0
Kosel	Kosel	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	31	130%	40,3
Krummwisch	Krummwisch	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Lehmsiek	Lehmsiek	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Lindau	Lindau	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Loose	Loose	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	17	130%	22,1
Missunde	Missunde	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	3	130%	3,9
Neudorf	Bornstein	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	2	130%	2,6
Noer	Noer	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Osterby	Osterby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	22	130%	28,6
Rieseby	Rieseby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	45	130%	58,5
Schaalby	Schaalby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Schinkel	Schinkel	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Schleswig	Schleswig	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Sehestedt	Sehestedt	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	4	130%	5,2
Sieseby	Sieseby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Söby	Söby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Thumbby	Thumbby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	3	130%	3,9
Tüttendorf	Tüttendorf	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Waabs	Waabs	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	32	130%	41,6
Weseby	Weseby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	1	130%	1,3
Windeby	Windeby	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	6	130%	7,8
Wolfskrug	Wolfskrug	GemS	Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord)	4	130%	5,2
			Gemeinschaftsschule der Stadt Eckernförde (Nord) Summe	428		556,4
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GemS	GemS Altenholz	25	130%	32,5
Dänischenhagen	Kaltenhof	GemS	GemS Altenholz	4	130%	5,2
Dänischenhagen	Scharnhagen	GemS	GemS Altenholz	2	130%	2,6
Felm	Felm	GemS	GemS Altenholz	4	130%	5,2
Felm	Krück	GemS	GemS Altenholz	1	130%	1,3
Felmerholz	Felmerholz	GemS	GemS Altenholz	4	130%	5,2
Schwedeneck	Schwedeneck	GemS	GemS Altenholz	5	130%	6,5
Schwedeneck	Dänisch-Nienhof	GemS	GemS Altenholz	11	130%	14,3
Schwedeneck	Krusendorf	GemS	GemS Altenholz	3	130%	3,9
Schwedeneck	Sprenge	GemS	GemS Altenholz	2	130%	2,6
Schwedeneck	Stohl	GemS	GemS Altenholz	3	130%	3,9
Schwedeneck	Surendorf	GemS	GemS Altenholz	25	130%	32,5
Stramnde	Rabendorf	GemS	GemS Altenholz	1	130%	1,3
Strande	Strande	GemS	GemS Altenholz	9	130%	11,7
			GemS Altenholz Summe	99		128,7
Arpsdorf	Arpsdorf	GemS	GemS Faldera	1	130%	1,3
Aukrug	Aukrug	GemS	GemS Faldera	34	130%	44,2
Ehndorf	Ehndorf	GemS	GemS Faldera	1	130%	1,3
Wasbek	Wasbek	GemS	GemS Faldera	4	130%	5,2
			GemS Faldera Summe	40		52,0
Achterwehr	Achterwehr	GemS	GemS Friedrichsort	1	130%	1,3
Altenholz	Altenholz	GemS	GemS Friedrichsort	87	130%	113,1
Brügge	Brügge	GemS	GemS Friedrichsort	1	130%	1,3
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GemS	GemS Friedrichsort	95	130%	123,5
Felde	Felde	GemS	GemS Friedrichsort	2	130%	2,6
Felm	Felm	GemS	GemS Friedrichsort	7	130%	9,1
Gettorf	Gettorf	GemS	GemS Friedrichsort	1	130%	1,3
Heikendorf	Heikendorf	GemS	GemS Friedrichsort	1	130%	1,3
Kronshagen	Kronshagen	GemS	GemS Friedrichsort	5	130%	6,5
Osdorf	Osdorf	GemS	GemS Friedrichsort	2	130%	2,6
Ottendorf	Ottendorf	GemS	GemS Friedrichsort	1	130%	1,3
Rendsburg	Rendsburg	GemS	GemS Friedrichsort	3	130%	3,9
Schwedeneck	Schwedeneck	GemS	GemS Friedrichsort	57	130%	74,1
Strande	Strande	GemS	GemS Friedrichsort	13	130%	16,9
			GemS Friedrichsort Summe	276		358,8

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Achterwehr	Achterwehr	GemS	GemS Hassee	11	130%	14,3
Altenholz	Altenholz	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Bönnhusen	Bönnhusen	GemS	GemS Hassee	2	130%	2,6
Bovenau	Bovenau	GemS	GemS Hassee	2	130%	2,6
Brügge	Brügge	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Eckernförde	Eckernförde	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Felde	Felde	GemS	GemS Hassee	7	130%	9,1
Flintbek	Flintbek	GemS	GemS Hassee	32	130%	41,6
Kronshagen	Kronshagen	GemS	GemS Hassee	7	130%	9,1
Laboe	Laboe	GemS	GemS Hassee	4	130%	5,2
Melsdorf	Melsdorf	GemS	GemS Hassee	4	130%	5,2
Mielkendorf	Mielkendorf	GemS	GemS Hassee	19	130%	24,7
Molfsee	Molfsee	GemS	GemS Hassee	24	130%	31,2
Nordfriesland	Nordfriesland	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Ottendorf	Ottendorf	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Rendsburg	Rendsburg	GemS	GemS Hassee	2	130%	2,6
Rodenbek	Rodenbek	GemS	GemS Hassee	6	130%	7,8
Rumohr	Rumohr	GemS	GemS Hassee	3	130%	3,9
Schierensee	Schierensee	GemS	GemS Hassee	4	130%	5,2
Tappendorf	Tappendorf	GemS	GemS Hassee	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	GemS	GemS Hassee	12	130%	15,6
			GemS Hassee Summe	147		191,1
Brodersby	Brodersby	GemS	GemS Kappeln	24	130%	31,2
Damp	Damp	GemS	GemS Kappeln	18	130%	23,4
Dörphof	Dörphof	GemS	GemS Kappeln	25	130%	32,5
Holzdorf	Holzdorf	GemS	GemS Kappeln	10	130%	13,0
Karby	Karby	GemS	GemS Kappeln	19	130%	24,7
Thumby	Thumby	GemS	GemS Kappeln	3	130%	3,9
Winnemark	Winnemark	GemS	GemS Kappeln	17	130%	22,1
			GemS Kappeln Summe	116		150,8
Achterwehr	Achterwehr	GemS	GemS Kronshagen	3	130%	3,9
Blickstedt	Blickstedt	GemS	GemS Kronshagen	1	130%	1,3
Bovenau	Bovenau	GemS	GemS Kronshagen	1	130%	1,3
Bredenbek	Bredenbek	GemS	GemS Kronshagen	5	130%	6,5
Felde	Felde	GemS	GemS Kronshagen	7	130%	9,1
Flemhude	Flemhude	GemS	GemS Kronshagen	1	130%	1,3
Groß Nordsee	Gr. Nordsee	GemS	GemS Kronshagen	2	130%	2,6
Klein Königsförde	Kl. Königsförde	GemS	GemS Kronshagen	3	130%	3,9
Krummisch	Krummisch	GemS	GemS Kronshagen	3	130%	3,9
Landwehr	Landwehr	GemS	GemS Kronshagen	3	130%	3,9
Quarnbek	Quarnbek	GemS	GemS Kronshagen	8	130%	10,4
Stampe	Stampe	GemS	GemS Kronshagen	9	130%	11,7
Strohbrück	Strohbrück	GemS	GemS Kronshagen	3	130%	3,9
Westensee	Westensee	GemS	GemS Kronshagen	7	130%	9,1
			GemS Kronshagen Summe	56		72,8
Bokel	Bokel	GemS	GemS Nortorf	14	130%	18,2
Borgdorf	Seedorf	GemS	GemS Nortorf	19	130%	24,7
Brammer	Brammer	GemS	GemS Nortorf	15	130%	19,5
Dätgen	Dätgen	GemS	GemS Nortorf	13	130%	16,9
Eisendorf	Eisendorf	GemS	GemS Nortorf	13	130%	16,9
Ellerdorf	Ellerdorf	GemS	GemS Nortorf	28	130%	36,4
Emkendorf	Emkendorf	GemS	GemS Nortorf	50	130%	65,0
Gnutz	Gnutz	GemS	GemS Nortorf	26	130%	33,8
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	GemS	GemS Nortorf	48	130%	62,4
Holtorf	Holtorf	GemS	GemS Nortorf	11	130%	14,3
Krogaspe	Krogaspe	GemS	GemS Nortorf	14	130%	18,2
Langwedel	Langwedel	GemS	GemS Nortorf	50	130%	65,0
Oldenhütten	Oldenhütten	GemS	GemS Nortorf	3	130%	3,9
Schülp/Nortorf	Schülp/Nortorf	GemS	GemS Nortorf	35	130%	45,5
Timmaspe	Timmaspe	GemS	GemS Nortorf	29	130%	37,7
Warder	Warder	GemS	GemS Nortorf	12	130%	15,6
			GemS Nortorf Summe	380		494,0
Kosel	Kosel	GemS	GemS Süderbrarup	2	130%	2,6
Loose	Loose	GemS	GemS Süderbrarup	1	130%	1,3
Rieseby	Rieseby	GemS	GemS Süderbrarup	71	130%	92,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für SEK2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
			GemS Süderbrarup Summe	74		96,2
Altenholz	Altenholz	GemS	Goetheschule-GemS	2	130%	2,6
Eckernförde	Eckernförde	GemS	Goetheschule-GemS	1	130%	1,3
Felde	Felde	GemS	Goetheschule-GemS	2	130%	2,6
Kronshagen	Kronshagen	GemS	Goetheschule-GemS	7	130%	9,1
Neuwittenbek	Neuwittenbek	GemS	Goetheschule-GemS	1	130%	1,3
Strande	Strande	GemS	Goetheschule-GemS	1	130%	1,3
			Goetheschule-GemS Summe	14		18,2
Bargstall	Bargstall	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	4	130%	5,2
Breiholz	Breiholz	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	59	130%	76,7
Christiansholm	Christiansholm	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	13	130%	16,9
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	39	130%	50,7
Friedrichsgraben	Friedrichsgraben	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	3	130%	3,9
Friedrichsholm	Friedrichsholm	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	16	130%	20,8
Hamdorf	Hamdorf	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	54	130%	70,2
Hohn	Hohn	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	10	130%	13,0
Königshügel	Königshügel	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	10	130%	13,0
Lohe	Föhnden	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	20	130%	26,0
Prinzenmoor	Prinzenmoor	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	10	130%	13,0
Schülpe/RD	Jevenberg	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	2	130%	2,6
Schülpe/RD	Moltkestein	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	1	130%	1,3
Sophienhamm	Sophienhamm	GemS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	17	130%	22,1
			Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn Summe	258		335,4
Bissee	Bissee	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	5	130%	6,5
Blumenthal	Blumenthal	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	18	130%	23,4
Bönnhusen	Bönnhusen	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	2	130%	2,6
Bordesholm	Bordesholm	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Bothkamp	Bothkamp	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	9	130%	11,7
Brügge	Brügge	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Flintbek	Flintbek	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	21	130%	27,3
Grevenkrug	Grevenkrug	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	2	130%	2,6
Groß Buchwald	Groß Buchwald	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	4	130%	5,2
Hoffeld	Hoffeld	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	2	130%	2,6
Langwedel	Langwedel	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	8	130%	10,4
Loop	Loop	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	5	130%	6,5
Negenharrie	Negenharrie	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Rumohr	Rumohr	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	2	130%	2,6
Schillsdorf	Schillsdorf	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	5	130%	6,5
Schönbek	Schönbek	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Schönhorst	Schönhorst	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Sören	Sören	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	4	130%	5,2
Stolpe	Stolpe	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
Warnau	Warnau	GemS	Hans-Brüggemann-Gem.-Schule	1	130%	1,3
			Hans-Brüggemann-Gem.-Schule Summe	94		122,2
Ahlefeld	Bistensee	GemS	Heinrich-Heine-Schule	3	130%	3,9
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	GemS	Heinrich-Heine-Schule	35	130%	45,5
Bünsdorf	Bünsdorf	GemS	Heinrich-Heine-Schule	16	130%	20,8
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	GemS	Heinrich-Heine-Schule	1	130%	1,3
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	GemS	Heinrich-Heine-Schule	2	130%	2,6
Hamdorf	Hamdorf	GemS	Heinrich-Heine-Schule	1	130%	1,3
Holzbunge	Holzbunge	GemS	Heinrich-Heine-Schule	7	130%	9,1
Klein Wittensee	Klein Wittensee	GemS	Heinrich-Heine-Schule	3	130%	3,9
Neu Duvenstedt	Neu Duvenstedt	GemS	Heinrich-Heine-Schule	1	130%	1,3
Owschlag	Owschlag	GemS	Heinrich-Heine-Schule	5	130%	6,5
Sehestedt	Sehestedt	GemS	Heinrich-Heine-Schule	24	130%	31,2
			Heinrich-Heine-Schule Summe	98		127,4
Altenholz	Altenholz	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Bredenbek	Bredenbek	GemS	Klaus-Groth-GemS	3	130%	3,9
Felde	Felde	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Flintbek	Flintbek	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Grevenkrug	Grevenkrug	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Krummwisch	Krummwisch	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Laboe	Laboe	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Mielkendorf	Mielkendorf	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Molfsee	Molfsee	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	GemS	Klaus-Groth-GemS	2	130%	2,6
Schierensee	Schierensee	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Schönkirchen	Schönkirchen	GemS	Klaus-Groth-GemS	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	GemS	Klaus-Groth-GemS	2	130%	2,6
			Klaus-Groth-GemS Summe	17		22,1
Elmshorn	Elmshorn	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Felde	Felde	GemS	Leif-Eriksson-GemS	2	130%	2,6
Flintbek	Flintbek	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Gettorf	Gettorf	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Kronshagen	Kronshagen	GemS	Leif-Eriksson-GemS	3	130%	3,9
Krummwisch	Krummwisch	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Melsdorf	Melsdorf	GemS	Leif-Eriksson-GemS	5	130%	6,5
Mielkendorf	Mielkendorf	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Osterby	Osterby	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	GemS	Leif-Eriksson-GemS	3	130%	3,9
Rendsburg	Rendsburg	GemS	Leif-Eriksson-GemS	2	130%	2,6
Westensee	Westensee	GemS	Leif-Eriksson-GemS	1	130%	1,3
			Leif-Eriksson-GemS Summe	22		28,6
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GemS	Lilli-Martius-GemS	1	130%	1,3
Emkendorf	Emkendorf	GemS	Lilli-Martius-GemS	1	130%	1,3
Molfsee	Molfsee	GemS	Lilli-Martius-GemS	1	130%	1,3
Mönkeberg	Mönkeberg	GemS	Lilli-Martius-GemS	1	130%	1,3
			Lilli-Martius-GemS Summe	4		5,2
Ahlefeld	Ahlefeld	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Altenhof	Altenhof	GemS	Peter-Ustinov-Schule	5	130%	6,5
Ascheffel	Ascheffel	GemS	Peter-Ustinov-Schule	13	130%	16,9
Barkelsby	Barkelsby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	23	130%	29,9
Brekendorf	Brekendorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Damendorf	Damendorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	7	130%	9,1
Damp	Damp	GemS	Peter-Ustinov-Schule	7	130%	9,1
Fleckeby	Fleckeby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	26	130%	33,8
Friedenthal	Westertal	GemS	Peter-Ustinov-Schule	5	130%	6,5
Friedland	Friedland	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Gammelby	Gammelby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	9	130%	11,7
Gettorf	Gettorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	17	130%	22,1
Goosefeld	Goosefeld	GemS	Peter-Ustinov-Schule	18	130%	23,4
Götheby	Götheby-Holm	GemS	Peter-Ustinov-Schule	5	130%	6,5
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	GemS	Peter-Ustinov-Schule	28	130%	36,4
Güby	Güby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Haby	Haby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	11	130%	14,3
Holtsee	Holtsee	GemS	Peter-Ustinov-Schule	14	130%	18,2
Holzdorf	Holzdorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	5	130%	6,5
Hummelfeld	Hummelfeld	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Hütten	Hütten	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Klein Wittensee	Klein Wittensee	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Kleinwaabs	Kleinwaabs	GemS	Peter-Ustinov-Schule	4	130%	5,2
Kochendorf	Kochendorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	13	130%	16,9
Kosel	Kosel	GemS	Peter-Ustinov-Schule	17	130%	22,1
Lehmsiek	Lehmsiek	GemS	Peter-Ustinov-Schule	7	130%	9,1
Loose	Loose	GemS	Peter-Ustinov-Schule	12	130%	15,6
Missunde	Missunde	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Neudorf	Bornstein	GemS	Peter-Ustinov-Schule	28	130%	36,4
Neuwittenbek	Neuwittenbek	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Osterby	Osterby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	30	130%	39,0
Owschlag	Owschlag	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Quarnbek	Quarnbek	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Rendsburg	Rendsburg	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Revensdorf	Revensdorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Rieseby	Rieseby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	31	130%	40,3
Schinkel	Schinkel	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Schwedeneck	Schwedeneck	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Seeholz	Seeholz	GemS	Peter-Ustinov-Schule	2	130%	2,6
Sehestedt	Sehestedt	GemS	Peter-Ustinov-Schule	3	130%	3,9
Sieseby	Sieseby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Süderbrarup	Süderbrarup	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Tüttendorf	Tüttendorf	GemS	Peter-Ustinov-Schule	1	130%	1,3
Waabs	Waabs	GemS	Peter-Ustinov-Schule	11	130%	14,3
Windeby	Windeby	GemS	Peter-Ustinov-Schule	10	130%	13,0
			Peter-Ustinov-Schule Summe	394		512,2

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für SEK2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	GemS	Schule Altstadt	6	130%	7,8
Bovenau	Bovenau	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Bredenbek	Bredenbek	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
Breiholz	Breiholz	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Emkendorf	Emkendorf	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Fockbek	Fockbek	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	GemS	Schule Altstadt	3	130%	3,9
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Hamdorf	Hamdorf	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
Haßmoor	Haßmoor	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Hohenwestedt	Hohenwestedt	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Hohn	Hohn	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
Jevenstedt	Jevenstedt	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
Nortorf	Nortorf	GemS	Schule Altstadt	3	130%	3,9
Nübbel	Nübbel	GemS	Schule Altstadt	1	130%	1,3
Owshlag	Owshlag	GemS	Schule Altstadt	15	130%	19,5
Rendsburg	Rendsburg	GemS	Schule Altstadt	2	130%	2,6
			Schule Altstadt Summe	46		59,8
Bissee	Bissee	GemS	Schule am Eiderwald	1	130%	1,3
Blumenthal	Blumenthal	GemS	Schule am Eiderwald	5	130%	6,5
Bordesholm	Bordesholm	GemS	Schule am Eiderwald	5	130%	6,5
Brügge	Brügge	GemS	Schule am Eiderwald	3	130%	3,9
Hohenhude	Hohenhude	GemS	Schule am Eiderwald	1	130%	1,3
Meimersdorf	Meimersdorf	GemS	Schule am Eiderwald	56	130%	72,8
Mielkendorf	Mielkendorf	GemS	Schule am Eiderwald	8	130%	10,4
Rammsee	Rammsee	GemS	Schule am Eiderwald	7	130%	9,1
Rodenbek	Rodenbek	GemS	Schule am Eiderwald	4	130%	5,2
Rumohr	Rumohr	GemS	Schule am Eiderwald	2	130%	2,6
Schmalstede	Schmalstede	GemS	Schule am Eiderwald	1	130%	1,3
Schönhorst	Schönhorst	GemS	Schule am Eiderwald	1	130%	1,3
Schulensee	Schulensee	GemS	Schule am Eiderwald	15	130%	19,5
Tappendorf	Tappendorf	GemS	Schule am Eiderwald	2	130%	2,6
Wattenbek	Wattenbek	GemS	Schule am Eiderwald	4	130%	5,2
			Schule am Eiderwald Summe	115		149,5
Beldorf	Beldorf	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	18	130%	23,4
Bendorf	Bendorf	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	22	130%	28,6
Bornholt	Bornholt	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	12	130%	15,6
Gokels	Gokels	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	40	130%	52,0
Lütjenwestedt	Lütjenwestedt	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	31	130%	40,3
Oldenbüttel	Oldenbüttel	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	21	130%	27,3
Seefeld	Seefeld	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	2	130%	2,6
Steenfeld	Steenfeld	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	34	130%	44,2
Thaden	Thaden	GemS	Theodor-Storm GGS Han.-Hade.	18	130%	23,4
			Theodor-Storm GGS Han.-Hade. Summe	198		257,4
Beringstedt	Beringstedt	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	70	130%	91,0
Embühren	Embühren	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	13	130%	16,9
Haale	Haale	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	42	130%	54,6
Hamweddel	Hamweddel	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	5	130%	6,5
Jevenstedt	Jevenstedt	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	13	130%	16,9
Luhnstedt	Luhnstedt	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	1	130%	1,3
Lütjenwestedt	Lütjenwestedt	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	6	130%	7,8
Nienborstel	Nienborstel	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	38	130%	49,4
Osterstedt	Osterstedt	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	42	130%	54,6
Seefeld	Seefeld	GemS	Theodor-Storm GGS Todenbüttel	19	130%	24,7
			Theodor-Storm GGS Todenbüttel Summe	249		323,7
Flintbek	Flintbek	GemS	Theodor-Storm-GemS	1	130%	1,3
Schönkirchen	Schönkirchen	GemS	Theodor-Storm-GemS	2	130%	2,6
			Theodor-Storm-GemS Summe	3		3,9
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GemS	Toni-Jensen-GemS	1	130%	1,3
Dobersdorf	Dobersdorf	GemS	Toni-Jensen-GemS	4	130%	5,2
Eckernförde	Eckernförde	GemS	Toni-Jensen-GemS	1	130%	1,3
Flintbek	Flintbek	GemS	Toni-Jensen-GemS	1	130%	1,3
Heikendorf	Heikendorf	GemS	Toni-Jensen-GemS	79	130%	102,7
Kronshagen	Kronshagen	GemS	Toni-Jensen-GemS	1	130%	1,3
Laboe	Laboe	GemS	Toni-Jensen-GemS	26	130%	33,8
Molfsee	Molfsee	GemS	Toni-Jensen-GemS	1	130%	1,3
Mönkeberg	Mönkeberg	GemS	Toni-Jensen-GemS	64	130%	83,2

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Schönkirchen	Schönkirchen	GemS	Toni-Jensen-GemS	49	130%	63,7
			Toni-Jensen-GemS Summe	227		295,1
Altwittenbek	Altwittenbek	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	4	130%	5,2
Blickstedt	Blickstedt	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	17	130%	22,1
Bornstein	Bornstein	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	13	130%	16,9
Felm	Felm	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	14	130%	18,2
Großkönigsförde	Großkönigsförde	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	4	130%	5,2
Holtsee	Holtsee	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	16	130%	20,8
Lindau	Lindau	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	11	130%	14,3
Lindhöft	Lindhöft	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	15	130%	19,5
Neudorf	Neudorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	7	130%	9,1
Neuwittenbek	Neuwittenbek	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	20	130%	26,0
Noer	Noer	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	23	130%	29,9
Osdorf	Osdorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	138	130%	179,4
Revensdorf	Revensdorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	19	130%	24,7
Schinkel	Schinkel	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	50	130%	65,0
Schwedeneck	Schwedeneck	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	3	130%	3,9
Sehestedt	Sehestedt	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	2	130%	2,6
Stubbendorf	Stubbendorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	6	130%	7,8
Surendorf	Surendorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	2	130%	2,6
Tüttendorf	Tüttendorf	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	21	130%	27,3
Wulfshagenerhütten	Wulfshagenerhütten	GmS Gy	Isarnwohld-Schule	3	130%	3,9
			Isarnwohld-Schule Summe	388		504,4
Aukrug	Aukrug	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	136	130%	176,8
Bargstedt	Bargstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	14	130%	18,2
Beldorf	Beldorf	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	3	130%	3,9
Bendorf	Bendorf	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	11	130%	14,3
Beringstedt	Beringstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	18	130%	23,4
Brinjahe	Brinjahe	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	1	130%	1,3
Embühren	Embühren	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	10	130%	13,0
Gnutz	Gnutz	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	37	130%	48,1
Gokels	Gokels	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	12	130%	15,6
Hamweddel	Hamweddel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	7	130%	9,1
Hanerau	Hademarschen	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	35	130%	45,5
Heinkenborstel	Heinkenborstel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	9	130%	11,7
Jevenstedt	Jevenstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	10	130%	13,0
Luhnstedt	Luhnstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	22	130%	28,6
Lütjenwestedt	Lütjenwestedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	17	130%	22,1
Meezen	Meezen	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	20	130%	26,0
Mörel	Mörel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	15	130%	19,5
Nienborstel	Nienborstel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	20	130%	26,0
Nindorf	Nindorf	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	37	130%	48,1
Nortorf	Nortorf	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	5	130%	6,5
Oldenbüttel	Oldenbüttel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	5	130%	6,5
Oldenhütten	Oldenhütten	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	16	130%	20,8
Osterstedt	Osterstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	16	130%	20,8
Rade bei Hohenwestedt	Rade bei Hohenwestedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	7	130%	9,1
Remmels	Remmels	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	17	130%	22,1
Seefeld	Seefeld	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	8	130%	10,4
Stafstedt	Stafstedt	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	13	130%	16,9
Steenfeld	Steenfeld	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	3	130%	3,9
Thaden	Thaden	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	7	130%	9,1
Todenbüttel	Todenbüttel	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	28	130%	36,4
Wapelfeld	Wapelfeld	GmS Gy	Schule Hohe Geest - Gem. + Gym.	24	130%	31,2
			Schule Hohe Geest - Gem. + Gym. Summe	583		757,9
Bovenau	Bovenau	GS	GGs Schacht-Audorf	7	100%	7,0
Bredenbek	Bredenbek	GS	GGs Schacht-Audorf	1	100%	1,0
Haßmoor	Höbek	GS	GGs Schacht-Audorf	6	100%	6,0
Ostenfeld	Ostenfeld	GS	GGs Schacht-Audorf	14	100%	14,0
Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	GS	GGs Schacht-Audorf	3	100%	3,0
Schülldorf	Ohe	GS	GGs Schacht-Audorf	42	100%	42,0
			GGs Schacht-Audorf Summe	73		73,0
Kronshagen	Kronshagen	GS	Gorch-Fock-Grundschule	2	100%	2,0
Lindau	Lindau	GS	Gorch-Fock-Grundschule	1	100%	1,0
Melsdorf	Melsdorf	GS	Gorch-Fock-Grundschule	1	100%	1,0
Molfsee	Molfsee	GS	Gorch-Fock-Grundschule	1	100%	1,0
Schinkel	Schinkel	GS	Gorch-Fock-Grundschule	1	100%	1,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für SEK2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
			Gorch-Fock-Grundschule Summe	6		6,0
Altenhof	Altenhof	GS	Gorch-Fock-Schule	3	100%	3,0
Barkelsby	Barkelsby	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
Friedland	Friedland	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
Goosefeld	Goosefeld	GS	Gorch-Fock-Schule	17	100%	17,0
Haby	Haby	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
Holtsee	Holtsee	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
Kochendorf	Kochendorf	GS	Gorch-Fock-Schule	3	100%	3,0
Kosel	Kosel	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
Osterby	Osterby	GS	Gorch-Fock-Schule	4	100%	4,0
Windeby	Windeby	GS	Gorch-Fock-Schule	1	100%	1,0
			Gorch-Fock-Schule Summe	33		33,0
Brodersby	Brodersby	GS	Gorch-Fock-Schule Kappeln	1	100%	1,0
Dörphof	Dörphof	GS	Gorch-Fock-Schule Kappeln	4	100%	4,0
Winnemark	Winnemark	GS	Gorch-Fock-Schule Kappeln	3	100%	3,0
			Gorch-Fock-Schule Kappeln Summe	8		8,0
Bargstall	Bargstall	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	5	100%	5,0
Breiholz	Breiholz	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	1	100%	1,0
Christiansholm	Christiansholm	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	4	100%	4,0
Friedrichsholm	Friedrichsholm	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	10	100%	10,0
Hamdorf	Hamdorf	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	3	100%	3,0
Hohn	Hohn	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	2	100%	2,0
Königshügel	Königshügel	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	2	100%	2,0
Lohe	Föhren	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	17	100%	17,0
Sophienhamm	Sophienhamm	GS	Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn	9	100%	9,0
			Grund- und Gemeinschaftsschule Hohn Summe	53		53,0
Breiholz	Breiholz	GS	Grundschule Hamdorf	43	100%	43,0
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	GS	Grundschule Hamdorf	52	100%	52,0
Hamdorf	Hamdorf	GS	Grundschule Hamdorf	10	100%	10,0
Prinzenmoor	Prinzenmoor	GS	Grundschule Hamdorf	6	100%	6,0
Schülp/RD	Jevenberg	GS	Grundschule Hamdorf	1	100%	1,0
Tackesdorf-Nord	Tackesdorf-Nord	GS	Grundschule Hamdorf	2	100%	2,0
			Grundschule Hamdorf Summe	114		114,0
Brodersby	Brodersby	GS	Grundschule Karby	4	100%	4,0
Damp	Damp	GS	Grundschule Karby	2	100%	2,0
Dörphof	Dörphof	GS	Grundschule Karby	6	100%	6,0
Winnemark	Winnemark	GS	Grundschule Karby	8	100%	8,0
			Grundschule Karby Summe	20		20,0
Dänischenhagen	Dänischenhagen	GS	GS Altenholz	4	100%	4,0
Schwedeneck	Surendorf	GS	GS Altenholz	1	100%	1,0
			GS Altenholz Summe	5		5,0
Ahlefeld	Bistensee	GS	GS Ascheffel	15	100%	15,0
Ascheffel	Ascheffel	GS	GS Ascheffel	1	100%	1,0
Brekendorf	Brekendorf	GS	GS Ascheffel	7	100%	7,0
Damendorf	Damendorf	GS	GS Ascheffel	11	100%	11,0
Hütten	Hütten	GS	GS Ascheffel	5	100%	5,0
Kochendorf	Kochendorf	GS	GS Ascheffel	1	100%	1,0
Osterby	Osterby	GS	GS Ascheffel	21	100%	21,0
Windeby	Windeby	GS	GS Ascheffel	3	100%	3,0
			GS Ascheffel Summe	64		64,0
Brammer	Brammer	GS	GS Bargstedt	7	100%	7,0
Holtorf	Holtorf	GS	GS Bargstedt	2	100%	2,0
Oldenhütten	Oldenhütten	GS	GS Bargstedt	2	100%	2,0
			GS Bargstedt Summe	11		11,0
Gammelby	Gammelby	GS	GS Barkelsby	22	100%	22,0
Loose	Loose	GS	GS Barkelsby	22	100%	22,0
			GS Barkelsby Summe	44		44,0
Borgstedt	Borgstedt	GS	GS Borgstedt	1	100%	1,0
Büdelsdorf	Büdelsdorf	GS	GS Borgstedt	1	100%	1,0
Bünsdorf	Bünsdorf	GS	GS Borgstedt	21	100%	21,0
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	GS	GS Borgstedt	1	100%	1,0
Holzbunge	Holzbunge	GS	GS Borgstedt	8	100%	8,0
Sehestedt	Sehestedt	GS	GS Borgstedt	13	100%	13,0
			GS Borgstedt Summe	45		45,0
Bovenau	Bovenau	GS	GS Bredenbek	18	100%	18,0
Krummwisch	Krummwisch	GS	GS Bredenbek	15	100%	15,0
			GS Bredenbek Summe	33		33,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für SEK2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Kaltenhof	Kaltenhof	GS	GS D'hagen	8	100%	8,0
Scharnhagen	Scharnhagen	GS	GS D'hagen	14	100%	14,0
			GS D'hagen Summe	22		22,0
Damendorf	Damendorf	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	1	100%	1,0
Goosefeld	Goosefeld	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	1	100%	1,0
Holzendorf	Holzendorf	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	1	100%	1,0
Kochendorf	Kochendorf	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	4	100%	4,0
Neudorf	Bornstein	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	1	100%	1,0
Osterby	Osterby	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	3	100%	3,0
Rieseby	Rieseby	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	2	100%	2,0
Waabs	Waabs	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	1	100%	1,0
Windeby	Windeby	GS	GS der Stadt Eckernförde (Süd)	5	100%	5,0
			GS der Stadt Eckernförde (Süd) Summe	19		19,0
Ottendorf	Ottendorf	GS	GS Eichendorff	6	100%	6,0
			GS Eichendorff Summe	6		6,0
Rodenbek	Rodenbek	GS	GS Eidertal Standort Mielkendorf	6	100%	6,0
Rumohr	Rumohr	GS	GS Eidertal Standort Mielkendorf	11	100%	11,0
Schierensee	Schierensee	GS	GS Eidertal Standort Mielkendorf	10	100%	10,0
			GS Eidertal Standort Mielkendorf Summe	27		27,0
Molfsee	Molfsee	GS	GS Eidertal -Standort Molfsee	30	100%	30,0
			GS Eidertal -Standort Molfsee Summe	30		30,0
Bokel	Bokel	GS	GS Emkendorf	13	100%	13,0
Bokelholm	Bokelholm	GS	GS Emkendorf	9	100%	9,0
Emkendorf	Emkendorf	GS	GS Emkendorf	5	100%	5,0
			GS Emkendorf Summe	27		27,0
Achterwehr	Achterwehr	GS	GS Felde	1	100%	1,0
Achterwehr	Schönwohld	GS	GS Felde	1	100%	1,0
Felde	Felde	GS	GS Felde	4	100%	4,0
Felde	Jägerslust	GS	GS Felde	3	100%	3,0
Felde	Kl. Nordsee	GS	GS Felde	1	100%	1,0
Felde	Ranzel	GS	GS Felde	3	100%	3,0
Krummwisch	Krummwisch	GS	GS Felde	2	100%	2,0
Krummwisch	Frauendamm	GS	GS Felde	1	100%	1,0
Krummwisch	Gr. Nordsee	GS	GS Felde	4	100%	4,0
Krummwisch	Kl. Königsförde	GS	GS Felde	2	100%	2,0
			GS Felde Summe	22		22,0
Felmerholz	Felmerholz	GS	GS Felm	6	100%	6,0
			GS Felm Summe	6		6,0
Esprehm	Esprehm	GS	GS Fleckeby	3	100%	3,0
Güby	Güby	GS	GS Fleckeby	13	100%	13,0
Hummelfeld	Hummelfeld	GS	GS Fleckeby	8	100%	8,0
Kosel	Kosel	GS	GS Fleckeby	28	100%	28,0
Missunde	Missunde	GS	GS Fleckeby	3	100%	3,0
Rieseby	Rieseby	GS	GS Fleckeby	3	100%	3,0
Weseby	Weseby	GS	GS Fleckeby	1	100%	1,0
			GS Fleckeby Summe	59		59,0
Blickstedt	Blickstedt	GS	GS Gettorf	9	100%	9,0
Bornstein	Bornstein	GS	GS Gettorf	12	100%	12,0
Holtsee	Holtsee	GS	GS Gettorf	1	100%	1,0
Lindau	Lindau	GS	GS Gettorf	2	100%	2,0
Neudorf	Neudorf	GS	GS Gettorf	6	100%	6,0
Neu-Revensdorf	Neu-Revensdorf	GS	GS Gettorf	1	100%	1,0
Osdorf	Osdorf	GS	GS Gettorf	4	100%	4,0
Revensdorf	Revensdorf	GS	GS Gettorf	18	100%	18,0
Stubbendorf	Stubbendorf	GS	GS Gettorf	1	100%	1,0
Tüttendorf	Tüttendorf	GS	GS Gettorf	3	100%	3,0
Wulfshagenerhütten	Wulfshagenerhütten	GS	GS Gettorf	4	100%	4,0
			GS Gettorf Summe	61		61,0
Warder	Warder	GS	GS Groß Vollstedt	9	100%	9,0
			GS Groß Vollstedt Summe	9		9,0
Altenholz	Altenholz	GS	GS Holtenau	5	100%	5,0
			GS Holtenau Summe	5		5,0
Haby	Haby	GS	GS Holtsee	20	100%	20,0
Holtsee	Holtsee	GS	GS Holtsee	11	100%	11,0
Lehmsiek	Lehmsiek	GS	GS Holtsee	4	100%	4,0
Sehestedt	Sehestedt	GS	GS Holtsee	7	100%	7,0
			GS Holtsee Summe	42		42,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Bissee	Bissee	GS	GS Landschule an der Eider	4	100%	4,0
Blumenthal	Blumenthal	GS	GS Landschule an der Eider	8	100%	8,0
Bothkamp	Bothkamp	GS	GS Landschule an der Eider	4	100%	4,0
Groß Buchwald	Groß Buchwald	GS	GS Landschule an der Eider	6	100%	6,0
Loop	Loop	GS	GS Landschule an der Eider	4	100%	4,0
Mühbrook	Mühbrook	GS	GS Landschule an der Eider	14	100%	14,0
Negenharrie	Negenharrie	GS	GS Landschule an der Eider	8	100%	8,0
Reesdorf	Reesdorf	GS	GS Landschule an der Eider	8	100%	8,0
Schmalstede	Schmalstede	GS	GS Landschule an der Eider	4	100%	4,0
Schönbek	Schönbek	GS	GS Landschule an der Eider	8	100%	8,0
Sören	Sören	GS	GS Landschule an der Eider	8	100%	8,0
Wattenbek	Wattenbek	GS	GS Landschule an der Eider	1	100%	1,0
			GS Landschule an der Eider Summe	77		77,0
Dätgen	Dätgen	GS	GS Langwedel	17	100%	17,0
Nortorf	Nortorf	GS	GS Langwedel	1	100%	1,0
Warder	Warder	GS	GS Langwedel	4	100%	4,0
			GS Langwedel Summe	22		22,0
Bissee	Bissee	GS	GS Lindenschule	4	100%	4,0
Blumenthal	Blumenthal	GS	GS Lindenschule	11	100%	11,0
Bönnhusen	Bönnhusen	GS	GS Lindenschule	2	100%	2,0
Bordesholm	Bordesholm	GS	GS Lindenschule	1	100%	1,0
Bothkamp	Bothkamp	GS	GS Lindenschule	6	100%	6,0
Flintbek	Flintbek	GS	GS Lindenschule	21	100%	21,0
Langwedel	Langwedel	GS	GS Lindenschule	7	100%	7,0
Loop	Loop	GS	GS Lindenschule	3	100%	3,0
Rumohr	Rumohr	GS	GS Lindenschule	2	100%	2,0
Schillsdorf	Schillsdorf	GS	GS Lindenschule	4	100%	4,0
Stolpe	Stolpe	GS	GS Lindenschule	1	100%	1,0
Warnau	Warnau	GS	GS Lindenschule	1	100%	1,0
			GS Lindenschule Summe	63		63,0
Damp	Damp	GS	GS Mittelschwansen	29	100%	29,0
Holzendorf	Holzendorf	GS	GS Mittelschwansen	10	100%	10,0
Thumby	Thumby	GS	GS Mittelschwansen	2	100%	2,0
			GS Mittelschwansen Summe	41		41,0
Borgdorf	Seedorf	GS	GS Nortorf	13	100%	13,0
Eisendorf	Eisendorf	GS	GS Nortorf	12	100%	12,0
Ellerdorf	Ellerdorf	GS	GS Nortorf	12	100%	12,0
Gnutz	Gnutz	GS	GS Nortorf	3	100%	3,0
Holtorf	Holtorf	GS	GS Nortorf	3	100%	3,0
Schülpe/Nortorf	Schülpe/Nortorf	GS	GS Nortorf	28	100%	28,0
			GS Nortorf Summe	71		71,0
Lindhöft	Lindhöft	GS	GS Osdorf	10	100%	10,0
Neudorf	Neudorf	GS	GS Osdorf	1	100%	1,0
Noer	Noer	GS	GS Osdorf	11	100%	11,0
Stubbendorf	Stubbendorf	GS	GS Osdorf	5	100%	5,0
			GS Osdorf Summe	27		27,0
Brekendorf	Brekendorf	GS	GS Owschlag	15	100%	15,0
Owschlag	Owschlag	GS	GS Owschlag	2	100%	2,0
			GS Owschlag Summe	17		17,0
Lindau	Lindau	GS	GS Schinkel	9	100%	9,0
Tüttendorf	Tüttendorf	GS	GS Schinkel	11	100%	11,0
			GS Schinkel Summe	20		20,0
Birkenmoor	Birkenmoor	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	5	100%	5,0
Dänisch-Nienhof	Dänisch-Nienhof	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	17	100%	17,0
Krusendorf	Krusendorf	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	4	100%	4,0
Mariannenhof	Mariannenhof	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	1	100%	1,0
Spreng	Spreng	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	1	100%	1,0
Stohl	Stohl	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	5	100%	5,0
Wasserwerk	Wasserwerk	GS	GS Schwedeneck (OT Surendorf)	1	100%	1,0
			GS Schwedeneck (OT Surendorf) Summe	34		34,0
Freidorf	Freidorf	GS	GS Strande	4	100%	4,0
Marienfelde	Marienfelde	GS	GS Strande	1	100%	1,0
			GS Strande Summe	5		5,0
Achterwehr	Achterwehr	GS	GS Strohbrück	24	100%	24,0
Ottendorf	Ottendorf	GS	GS Strohbrück	11	100%	11,0
Quarnbek	Quarnbek	GS	GS Strohbrück	2	100%	2,0
Quarnbek	Flemhude	GS	GS Strohbrück	8	100%	8,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für SEK2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Quarnbek	Rajensdorf	GS	GS Strohbrück	5	100%	5,0
Quarnbek	Stampe	GS	GS Strohbrück	25	100%	25,0
			GS Strohbrück Summe	75		75,0
Felm	Felm	GS	GS Suchsdorf	1	100%	1,0
Kronshagen	Kronshagen	GS	GS Suchsdorf	4	100%	4,0
Schwedeneck	Schwedeneck	GS	GS Suchsdorf	2	100%	2,0
			GS Suchsdorf Summe	7		7,0
Gnutz	Gnutz	GS	GS Timmaspe	24	100%	24,0
Krogaspe	Krogaspe	GS	GS Timmaspe	15	100%	15,0
			GS Timmaspe Summe	39		39,0
Westensee	Westensee	GS	GS Westensee	3	100%	3,0
Westensee	Bossee	GS	GS Westensee	2	100%	2,0
Westensee	BruX	GS	GS Westensee	5	100%	5,0
Westensee	Ekhöft	GS	GS Westensee	2	100%	2,0
Westensee	Josephinenhof	GS	GS Westensee	1	100%	1,0
Westensee	Trentrade	GS	GS Westensee	1	100%	1,0
Westensee	Wrohe	GS	GS Westensee	4	100%	4,0
			GS Westensee Summe	18		18,0
Padenstedt	Padenstedt	GS	GS Wittorf	8	100%	8,0
			GS Wittorf Summe	8		8,0
Melsdorf	Melsdorf	GS	Heidenberger Teich	3	100%	3,0
Mielkendorf	Mielkendorf	GS	Heidenberger Teich	1	100%	1,0
Quarnbek	Quarnbek	GS	Heidenberger Teich	1	100%	1,0
			Heidenberger Teich Summe	5		5,0
Arpsdorf	Arpsdorf	GS	Hermann-Claudius-Schule Wasbek - GS	8	100%	8,0
Ehndorf	Ehndorf	GS	Hermann-Claudius-Schule Wasbek - GS	31	100%	31,0
Padenstedt	Padenstedt	GS	Hermann-Claudius-Schule Wasbek - GS	44	100%	44,0
Wasbek	Wasbek-Bullenbek	GS	Hermann-Claudius-Schule Wasbek - GS	86	100%	86,0
			Hermann-Claudius-Schule Wasbek - GS Summe	169		169,0
Boren	Lindaunis	GS	Richard-Vosgerau-Schule	1	100%	1,0
Fleckeby	Fleckeby	GS	Richard-Vosgerau-Schule	1	100%	1,0
Gammelby	Gammelby	GS	Richard-Vosgerau-Schule	2	100%	2,0
Goosefeld	Goosefeld	GS	Richard-Vosgerau-Schule	2	100%	2,0
Holzdorf	Holzdorf	GS	Richard-Vosgerau-Schule	2	100%	2,0
Kosel	Kosel	GS	Richard-Vosgerau-Schule	2	100%	2,0
Loose	Loose	GS	Richard-Vosgerau-Schule	1	100%	1,0
Rieseby	Rieseby	GS	Richard-Vosgerau-Schule	4	100%	4,0
Süderbrarup	Süderbrarup	GS	Richard-Vosgerau-Schule	1	100%	1,0
Windeby	Windeby	GS	Richard-Vosgerau-Schule	2	100%	2,0
			Richard-Vosgerau-Schule Summe	18		18,0
Beringstedt	Beringstedt	GS	Schule am Park - GS	4	100%	4,0
Grael	Grael	GS	Schule am Park - GS	11	100%	11,0
Haale	Haale	GS	Schule am Park - GS	7	100%	7,0
Hamweddell	Hamweddell	GS	Schule am Park - GS	2	100%	2,0
Heinkenborstel	Heinkenborstel	GS	Schule am Park - GS	2	100%	2,0
Jahrsdorf	Jahrsdorf	GS	Schule am Park - GS	12	100%	12,0
Mörel	Mörel	GS	Schule am Park - GS	8	100%	8,0
Nienborstel	Nienborstel	GS	Schule am Park - GS	1	100%	1,0
Nindorf	Nindorf	GS	Schule am Park - GS	14	100%	14,0
Osterstedt	Osterstedt	GS	Schule am Park - GS	3	100%	3,0
Rade bei Hohenwestedt	Rade bei Hohenwestedt	GS	Schule am Park - GS	6	100%	6,0
Remmels	Remmels	GS	Schule am Park - GS	26	100%	26,0
Seefeld	Seefeld	GS	Schule am Park - GS	4	100%	4,0
Tappendorf	Tappendorf	GS	Schule am Park - GS	20	100%	20,0
Wapelfeld	Wapelfeld	GS	Schule am Park - GS	6	100%	6,0
			Schule am Park - GS Summe	126		126,0
Bönnhusen	Bönnhusen	GS	Schule am Eiderwald	4	100%	4,0
Kleinflintbek	Kleinflintbek	GS	Schule am Eiderwald	12	100%	12,0
Molfsee	Molfsee	GS	Schule am Eiderwald	3	100%	3,0
Rammsee	Rammsee	GS	Schule am Eiderwald	3	100%	3,0
Rotenhahn	Rotenhahn	GS	Schule am Eiderwald	1	100%	1,0
Rumohr	Rumohr	GS	Schule am Eiderwald	12	100%	12,0
Schönhorst	Schönhorst	GS	Schule am Eiderwald	10	100%	10,0
Schulensee	Schulensee	GS	Schule am Eiderwald	1	100%	1,0
Tappendorf	Tappendorf	GS	Schule am Eiderwald	4	100%	4,0
			Schule am Eiderwald Summe	50		50,0
Schönkirchen	Schönkirchen	GS	Toni-Jensen-Grundschule	6	100%	6,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
			Toni-Jensen-Grundschule Summe	6		6,0
Achterwehr	Achterwehr	GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	1	100%	1,0
Blumenthal	Blumenthal	GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	1	100%	1,0
Flintbek	Flintbek	GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	1	100%	1,0
Molfsee	Molfsee	GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	3	100%	3,0
Rumohr	Rumohr	GS	Uwe-Jens-Lonsen-Schule	2	100%	2,0
			Uwe-Jens-Lonsen-Schule Summe	8		8,0
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	32	130%	41,6
Breiholz	Breiholz	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	21	130%	27,3
Christiansholm	Christiansholm	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	1	130%	1,3
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	12	130%	15,6
Friedrichsgraben	Friedrichsgraben	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	1	130%	1,3
Friedrichsholm	Friedrichsholm	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	2	130%	2,6
Hamdorf	Hamdorf	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	14	130%	18,2
Hohn	Hohn	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	5	130%	6,5
Nübbel	Nübbel	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	16	130%	20,8
Owschlag	Owschlag	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	2	130%	2,6
Prinzenmoor	Prinzenmoor	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	2	130%	2,6
Schülpl/RD	Schülpl/RD	Gs GmS	GGG Bergschule Fockbek	1	130%	1,3
			GGG Bergschule Fockbek Summe	109		141,7
Brügge	Brügge	Gs GmS	GGG Einfeld	4	130%	5,2
Krogaspe	Krogaspe	Gs GmS	GGG Einfeld	5	130%	6,5
Nortorf	Nortorf	Gs GmS	GGG Einfeld	3	130%	3,9
Schülpl	Schülpl	Gs GmS	GGG Einfeld	4	130%	5,2
Timmaspe	Timmaspe	Gs GmS	GGG Einfeld	2	130%	2,6
			GGG Einfeld Summe	18		23,4
Barkhorn	Barkhorn	Gs GmS	GGG Jevenstedt	6	130%	7,8
Brinjahe	Brinjahe	Gs GmS	GGG Jevenstedt	5	130%	6,5
Hamweddel	Hamweddel	Gs GmS	GGG Jevenstedt	33	130%	42,9
Luhnstedt	Luhnstedt	Gs GmS	GGG Jevenstedt	23	130%	29,9
Nienkattbek	Nienkattbek	Gs GmS	GGG Jevenstedt	21	130%	27,3
Schülpl/RD	Schülpl/RD	Gs GmS	GGG Jevenstedt	47	130%	61,1
Schwabe	Schwabe	Gs GmS	GGG Jevenstedt	3	130%	3,9
Spannan	Spannan	Gs GmS	GGG Jevenstedt	3	130%	3,9
Stafstedt	Stafstedt	Gs GmS	GGG Jevenstedt	11	130%	14,3
Westerrönfeld	Westerrönfeld	Gs GmS	GGG Jevenstedt	65	130%	84,5
			GGG Jevenstedt Summe	217		282,1
Ahlefeld	Ahlefeld	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Altenhof	Altenhof	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	2	100%	2,0
Ascheffel	Ascheffel	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	4	100%	4,0
Barkelsby	Barkelsby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	4	100%	4,0
Brekendorf	Brekendorf	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Damendorf	Damendorf	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Damp	Damp	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	4	100%	4,0
Fleckeby	Fleckeby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Götheby	Götheby-Holm	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Gr. Wittensee	Gr. Wittensee	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Haby	Haby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Hummelfeld	Hummelfeld	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Kosel	Kosel	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Loose	Loose	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	5	100%	5,0
Neudorf	Bornstein	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	3	100%	3,0
Osterby	Osterby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	2	100%	2,0
Rieseby	Rieseby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	7	100%	7,0
Seeholz	Seeholz	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Thumbby	Thumbby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
Waabs	Waabs	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	6	100%	6,0
Windeby	Windeby	GS RegS	Fritz-Reuter-Schule	2	100%	2,0
			Fritz-Reuter-Schule Summe	50		50,0
Bargstedt	Bargstedt	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	2	130%	2,6
Bissee	Bissee	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	1	130%	1,3
Blumenthal	Blumenthal	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	6	130%	7,8
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	164	130%	213,2
Borgdorf-Seedorf	Borgdorf-Seedorf	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	8	130%	10,4
Brügge	Brügge	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	15	130%	19,5
Dätgen	Dätgen	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	12	130%	15,6
Eisendorf	Eisendorf	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	5	130%	6,5

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Ellerdorf	Ellerdorf	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	7	130%	9,1
Gnutz	Gnutz	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	25	130%	32,5
Grevenkrug	Grevenkrug	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	2	130%	2,6
Groß Buchwald	Groß Buchwald	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	4	130%	5,2
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	14	130%	18,2
Hoffeld	Hoffeld	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	6	130%	7,8
Krogaspe	Krogaspe	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	10	130%	13,0
Langwedel	Langwedel	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	23	130%	29,9
Loop	Loop	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	1	130%	1,3
Mühbrook	Mühbrook	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	5	130%	6,5
Negenharrie	Negenharrie	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	3	130%	3,9
Nortorf	Nortorf	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	41	130%	53,3
Reesdorf	Reesdorf	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	2	130%	2,6
Schmalstede	Schmalstede	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	4	130%	5,2
Schönbek	Schönbek	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	2	130%	2,6
Schülp	Schülp	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	22	130%	28,6
Schülp/N.	Schülp/N.	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	2	130%	2,6
Sören	Sören	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	1	130%	1,3
Timmaspe	Timmaspe	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	23	130%	29,9
Warder	Warder	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	13	130%	16,9
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Alexander-v.-H.-Schule	70	130%	91,0
			Alexander-v.-H.-Schule Summe	493		640,9
Brekendorf	Brekendorf	Gym	Domschule Schleswig	1	130%	1,3
Fleckeby	Fleckeby	Gym	Domschule Schleswig	6	130%	7,8
Güby	Güby	Gym	Domschule Schleswig	4	130%	5,2
Kosel	Kosel	Gym	Domschule Schleswig	1	130%	1,3
Owschlag	Owschlag	Gym	Domschule Schleswig	10	130%	13,0
			Domschule Schleswig Summe	22		28,6
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	4	130%	5,2
Altenholz	Altenholz	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	13	130%	16,9
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	24	130%	31,2
Eckernförde	Eckernförde	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Emkendorf	Emkendorf	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	2	130%	2,6
Felm	Felm	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	6	130%	7,8
Flintbek	Flintbek	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	2	130%	2,6
Gettorf	Gettorf	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	8	130%	10,4
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	40	130%	52,0
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	3	130%	3,9
Molfsee	Molfsee	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	3	130%	3,9
Neudorf	Bornstein	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	2	130%	2,6
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	19	130%	24,7
Osdorf	Osdorf	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Rieseby	Rieseby	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Schwedeneck	Schwedeneck	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	6	130%	7,8
Sehestedt	Sehestedt	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
Strande	Strande	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	10	130%	13,0
Tüttendorf	Tüttendorf	Gym	Ernst-Barlach-Gymnasium	1	130%	1,3
			Ernst-Barlach-Gymnasium Summe	149		193,7
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Altenholz	Altenholz	Gym	Gelehrtenschule	6	130%	7,8
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Gelehrtenschule	4	130%	5,2
Dobersdorf	Dobersdorf	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Gelehrtenschule	5	130%	6,5
Flintbek	Flintbek	Gym	Gelehrtenschule	22	130%	28,6
Groß Buchwald	Groß Buchwald	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Heikendorf	Heikendorf	Gym	Gelehrtenschule	5	130%	6,5
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Gelehrtenschule	19	130%	24,7
Laboe	Laboe	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Gelehrtenschule	5	130%	6,5
Molfsee	Molfsee	Gym	Gelehrtenschule	54	130%	70,2
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Gelehrtenschule	4	130%	5,2
Negenharrie	Negenharrie	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Gelehrtenschule	7	130%	9,1

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Osdorf	Osdorf	Gym	Gelehrtenschule	3	130%	3,9
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Rieseby	Rieseby	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Rodenbek	Rodenbek	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Schierensee	Schierensee	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Schinkel	Schinkel	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Schönhorst	Schönhorst	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Gelehrtenschule	1	130%	1,3
Schwedeneck	Schwedeneck	Gym	Gelehrtenschule	7	130%	9,1
Strande	Strande	Gym	Gelehrtenschule	13	130%	16,9
Tüttendorf	Tüttendorf	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Gelehrtenschule	2	130%	2,6
			Gelehrtenschule Summe	178		231,4
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Gy Elmschenhagen	1	130%	1,3
			Gy Elmschenhagen Summe	1		1,3
Heikendorf	Heikendorf	Gym	Gy Wellingdorf	8	130%	10,4
Krummwisch	Krummwisch	Gym	Gy Wellingdorf	2	130%	2,6
Laboe	Laboe	Gym	Gy Wellingdorf	11	130%	14,3
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Gy Wellingdorf	42	130%	54,6
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Gy Wellingdorf	86	130%	111,8
			Gy Wellingdorf Summe	149		193,7
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Gym. Altenholz	101	130%	131,3
Dänischenhagen	Kaltenhof	Gym	Gym. Altenholz	1	130%	1,3
Dänischenhagen	Scharnhagen	Gym	Gym. Altenholz	5	130%	6,5
Felm	Felm	Gym	Gym. Altenholz	22	130%	28,6
Felmerholz	Felmerholz	Gym	Gym. Altenholz	2	130%	2,6
Schwedeneck	Schwedeneck	Gym	Gym. Altenholz	5	130%	6,5
Schwedeneck	Dänisch-Nienhof	Gym	Gym. Altenholz	9	130%	11,7
Schwedeneck	Krusendorf	Gym	Gym. Altenholz	1	130%	1,3
Schwedeneck	Stohl	Gym	Gym. Altenholz	1	130%	1,3
Schwedeneck	Surendorf	Gym	Gym. Altenholz	19	130%	24,7
Strande	Strande	Gym	Gym. Altenholz	14	130%	18,2
			Gym. Altenholz Summe	180		234,0
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Gym. Kronshagen	7	130%	9,1
Bovenau	Bovenau	Gym	Gym. Kronshagen	2	130%	2,6
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Gym. Kronshagen	10	130%	13,0
Felde	Felde	Gym	Gym. Kronshagen	1	130%	1,3
Flemhude	Flemhude	Gym	Gym. Kronshagen	1	130%	1,3
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Gym. Kronshagen	1	130%	1,3
Klein Königsförde	Kl. Königsförde	Gym	Gym. Kronshagen	2	130%	2,6
Krummwisch	Krummwisch	Gym	Gym. Kronshagen	2	130%	2,6
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Gym. Kronshagen	28	130%	36,4
Stampe	Stampe	Gym	Gym. Kronshagen	8	130%	10,4
Strohbrück	Strohbrück	Gym	Gym. Kronshagen	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	Gym	Gym. Kronshagen	1	130%	1,3
			Gym. Kronshagen Summe	64		83,2
Beldorf	Beldorf	Gym	Gymnasium Heide-Ost	5	130%	6,5
Steenfeld	Steenfeld	Gym	Gymnasium Heide-Ost	8	130%	10,4
			Gymnasium Heide-Ost Summe	13		16,9
Ahlefeld	Bistensee	Gym	Gymnasium Kronwerk	2	130%	2,6
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	Gym	Gymnasium Kronwerk	22	130%	28,6
Borgstedt	Borgstedt	Gym	Gymnasium Kronwerk	4	130%	5,2
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Breiholz	Breiholz	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Breiholz	Lohklindt	Gym	Gymnasium Kronwerk	2	130%	2,6
Bünsdorf	Bünsdorf	Gym	Gymnasium Kronwerk	12	130%	15,6
Christiansholm	Christiansholm	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Ellerdorf	Ellerdorf	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	Gym	Gymnasium Kronwerk	19	130%	24,7
Fockbek	Fockbek	Gym	Gymnasium Kronwerk	9	130%	11,7
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	Gym	Gymnasium Kronwerk	3	130%	3,9
Hamdorf	Hamdorf	Gym	Gymnasium Kronwerk	6	130%	7,8
Haßmoor	Haßmoor	Gym	Gymnasium Kronwerk	2	130%	2,6
Hohn	Hohn	Gym	Gymnasium Kronwerk	25	130%	32,5
Holzbungel	Holzbungel	Gym	Gymnasium Kronwerk	3	130%	3,9
Königshügel	Königshügel	Gym	Gymnasium Kronwerk	2	130%	2,6
Lohe	Föhörden	Gym	Gymnasium Kronwerk	7	130%	9,1

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Neu Duvenstedt	Neu Duvenstedt	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Nübbel	Nübbel	Gym	Gymnasium Kronwerk	19	130%	24,7
Ostenfeld	Ostenfeld	Gym	Gymnasium Kronwerk	2	130%	2,6
Owschlag	Owschlag	Gym	Gymnasium Kronwerk	3	130%	3,9
Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Schülldorf	Schülldorf	Gym	Gymnasium Kronwerk	1	130%	1,3
Sehestedt	Sehestedt	Gym	Gymnasium Kronwerk	5	130%	6,5
Sophienhamm	Sophienhamm	Gym	Gymnasium Kronwerk	3	130%	3,9
			Gymnasium Kronwerk Summe	157		204,1
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	1	130%	1,3
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	1	130%	1,3
Dobersdorf	Dobersdorf	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	1	130%	1,3
Flintbek	Flintbek	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	2	130%	2,6
Heikendorf	Heikendorf	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	23	130%	29,9
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	3	130%	3,9
Laboe	Laboe	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	3	130%	3,9
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	1	130%	1,3
Molfsee	Molfsee	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	3	130%	3,9
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	17	130%	22,1
Neumünster	Neumünster	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	1	130%	1,3
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Hans-Geiger-Gymnasium	13	130%	16,9
			Hans-Geiger-Gymnasium Summe	69		89,7
Altenholz	Altenholz	Gym	Hebbelschule	18	130%	23,4
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Hebbelschule	20	130%	26,0
Felm	Felm	Gym	Hebbelschule	3	130%	3,9
Gettorf	Gettorf	Gym	Hebbelschule	4	130%	5,2
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Hebbelschule	3	130%	3,9
Molfsee	Molfsee	Gym	Hebbelschule	1	130%	1,3
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Hebbelschule	1	130%	1,3
Noer	Noer	Gym	Hebbelschule	1	130%	1,3
Osdorf	Osdorf	Gym	Hebbelschule	4	130%	5,2
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Hebbelschule	1	130%	1,3
Schwedeneck	Schwedeneck	Gym	Hebbelschule	18	130%	23,4
Strande	Strande	Gym	Hebbelschule	17	130%	22,1
Tüttendorf	Tüttendorf	Gym	Hebbelschule	1	130%	1,3
			Hebbelschule Summe	92		119,6
Ahlefeld	Bistensee	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	3	130%	3,9
Bargstedt	Bargstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Beringstedt	Beringstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Bokel	Bokel	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	4	130%	5,2
Bokelholm	Bokelholm	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	3	130%	3,9
Boklund	Boklund	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Borgdorf	Seedorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	5	130%	6,5
Bovenau	Bovenau	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	16	130%	20,8
Brammer	Brammer	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	3	130%	3,9
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	14	130%	18,2
Breiholz	Breiholz	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	8	130%	10,4
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Embühren	Embühren	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Emkendorf	Emkendorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Fockbek	Fockbek	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	8	130%	10,4
Friedrichsholm	Friedrichsholm	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Hamdorf	Hamdorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	8	130%	10,4
Hamweddel	Hamweddel	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Haßmoor	Haßmoor	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Hohenwestedt	Hohenwestedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Hohn	Hohn	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	9	130%	11,7
Jevenstedt	Jevenstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	32	130%	41,6
Klein Königsförde	Kl. Königsförde	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Kleinvollstedt	Kleinvollstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	5	130%	6,5
Königshügel	Königshügel	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Lohe	Föhrden	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Lotsenstation	Lotsenstation	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Mörel	Mörel	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Neu Duvenstedt	Neu Duvenstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	3	130%	3,9

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Nienkattbek	Nienkattbek	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Nindorf	Nindorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Nortorf	Nortorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	19	130%	24,7
Nübbel	Nübbel	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	10	130%	13,0
Ostenfeld	Ostenfeld	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	10	130%	13,0
Osterstedt	Osterstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Owschlag	Owschlag	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	45	130%	58,5
Prinzenmoor	Prinzenmoor	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	2	130%	2,6
Rade/Rendsb.	Rade/Rendsb.	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	3	130%	3,9
Schacht-Audorf	Schacht-Audorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	10	130%	13,0
Schülldorf	Schülldorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	9	130%	11,7
Schülp/Nortorf	Schülp/Nortorf	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
Schülp/RD	Schülp/RD	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	21	130%	27,3
Sehestedt	Sehestedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	4	130%	5,2
Stafstedt	Stafstedt	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	7	130%	9,1
Westensee	Brux	Gym	Helene-Lange-Gymnasium	1	130%	1,3
			Helene-Lange-Gymnasium Summe	288		374,4
Alt Duvenstedt	Alt Duvenstedt	Gym	Herderschule	4	130%	5,2
Bargstall	Bargstall	Gym	Herderschule	2	130%	2,6
Bokel	Bokel	Gym	Herderschule	7	130%	9,1
Bokelholm	Bokelholm	Gym	Herderschule	3	130%	3,9
Borgstedt	Borgstedt	Gym	Herderschule	6	130%	7,8
Bovenau	Bovenau	Gym	Herderschule	9	130%	11,7
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Herderschule	12	130%	15,6
Breiholz	Breiholz	Gym	Herderschule	6	130%	7,8
Bünsdorf	Bünsdorf	Gym	Herderschule	1	130%	1,3
Christiansholm	Christiansholm	Gym	Herderschule	1	130%	1,3
Ellerdorf	Ellerdorf	Gym	Herderschule	1	130%	1,3
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	Gym	Herderschule	3	130%	3,9
Emkendorf	Emkendorf	Gym	Herderschule	6	130%	7,8
Fockbek	Fockbek	Gym	Herderschule	19	130%	24,7
Friedrichsholm	Friedrichsholm	Gym	Herderschule	2	130%	2,6
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Herderschule	1	130%	1,3
Hamweddell	Hamweddell	Gym	Herderschule	7	130%	9,1
Haßmoor	Haßmoor	Gym	Herderschule	1	130%	1,3
Hohn	Hohn	Gym	Herderschule	12	130%	15,6
Jevenstedt	Jevenstedt	Gym	Herderschule	42	130%	54,6
Kleinvollstedt	Kleinvollstedt	Gym	Herderschule	7	130%	9,1
Lohe	Föhrden	Gym	Herderschule	2	130%	2,6
Nienkattbek	Nienkattbek	Gym	Herderschule	3	130%	3,9
Nortorf	Nortorf	Gym	Herderschule	6	130%	7,8
Nübbel	Nübbel	Gym	Herderschule	2	130%	2,6
Ostenfeld	Ostenfeld	Gym	Herderschule	6	130%	7,8
Owschlag	Owschlag	Gym	Herderschule	13	130%	16,9
Schacht-Audorf	Schacht-Audorf	Gym	Herderschule	8	130%	10,4
Schülldorf	Schülldorf	Gym	Herderschule	3	130%	3,9
Schülp/RD	Schülp/RD	Gym	Herderschule	13	130%	16,9
Sophienhamm	Sophienhamm	Gym	Herderschule	2	130%	2,6
Stafstedt	Stafstedt	Gym	Herderschule	3	130%	3,9
			Herderschule Summe	213		276,9
Arpsdorf	Arpsdorf	Gym	Holstenschule	4	130%	5,2
Aukrug	Aukrug	Gym	Holstenschule	9	130%	11,7
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Holstenschule	1	130%	1,3
Ehndorf	Ehndorf	Gym	Holstenschule	6	130%	7,8
Padenstedt	Padenstedt	Gym	Holstenschule	7	130%	9,1
Wasbek	Wasbek	Gym	Holstenschule	1	130%	1,3
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Holstenschule	1	130%	1,3
			Holstenschule Summe	29		37,7
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Humboldt-Schule	9	130%	11,7
Altenholz	Altenholz	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Blumenthal	Blumenthal	Gym	Humboldt-Schule	5	130%	6,5
Bönnhusen	Bönnhusen	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Borgdorf	Seedorf	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Bovenau	Bovenau	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Delve	Delve	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Dobersdorf	Dobersdorf	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Eckernförde	Eckernförde	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Felde	Felde	Gym	Humboldt-Schule	19	130%	24,7
Flintbek	Flintbek	Gym	Humboldt-Schule	40	130%	52,0
Gettorf	Gettorf	Gym	Humboldt-Schule	10	130%	13,0
Groß Vollstedt	Groß Vollstedt	Gym	Humboldt-Schule	4	130%	5,2
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Humboldt-Schule	5	130%	6,5
Laboe	Laboe	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Langwedel	Langwedel	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Humboldt-Schule	10	130%	13,0
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Humboldt-Schule	16	130%	20,8
Molfsee	Molfsee	Gym	Humboldt-Schule	15	130%	19,5
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Neumünster	Neumünster	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Osdorf	Osdorf	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Osterby	Osterby	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Rodenbek	Rodenbek	Gym	Humboldt-Schule	6	130%	7,8
Rumohr	Rumohr	Gym	Humboldt-Schule	11	130%	14,3
Schierensee	Schierensee	Gym	Humboldt-Schule	2	130%	2,6
Strande	Strande	Gym	Humboldt-Schule	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	Gym	Humboldt-Schule	11	130%	14,3
			Humboldt-Schule Summe	190		247,0
Aukrug	Aukrug	Gym	Immanuel-Kant-Schule	36	130%	46,8
Bargstedt	Bargstedt	Gym	Immanuel-Kant-Schule	2	130%	2,6
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Immanuel-Kant-Schule	1	130%	1,3
Ehndorf	Ehndorf	Gym	Immanuel-Kant-Schule	9	130%	11,7
Wasbek	Wasbek	Gym	Immanuel-Kant-Schule	14	130%	18,2
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Immanuel-Kant-Schule	1	130%	1,3
			Immanuel-Kant-Schule Summe	63		81,9
Ahlefeld	Ahlefeld	Gym	Jungmannschule	10	130%	13,0
Altenhof	Altenhof	Gym	Jungmannschule	6	130%	7,8
Ascheffel	Ascheffel	Gym	Jungmannschule	23	130%	29,9
Barkelsby	Barkelsby	Gym	Jungmannschule	22	130%	28,6
Bohnert	Bohnert	Gym	Jungmannschule	2	130%	2,6
Brekendorf	Brekendorf	Gym	Jungmannschule	18	130%	23,4
Damendorf	Damendorf	Gym	Jungmannschule	9	130%	11,7
Damp	Damp	Gym	Jungmannschule	9	130%	11,7
Fleckeby	Fleckeby	Gym	Jungmannschule	11	130%	14,3
Gammelby	Gammelby	Gym	Jungmannschule	9	130%	11,7
Goosefeld	Goosefeld	Gym	Jungmannschule	16	130%	20,8
Götheby	Götheby-Holm	Gym	Jungmannschule	3	130%	3,9
Groß Wittensee	Gr. Wittensee	Gym	Jungmannschule	35	130%	45,5
Güby	Güby	Gym	Jungmannschule	5	130%	6,5
Haby	Haby	Gym	Jungmannschule	12	130%	15,6
Holtsee	Holtsee	Gym	Jungmannschule	19	130%	24,7
Holzbunge	Holzbunge	Gym	Jungmannschule	2	130%	2,6
Holzdorf	Holzdorf	Gym	Jungmannschule	14	130%	18,2
Hummelfeld	Hummelfeld	Gym	Jungmannschule	2	130%	2,6
Hütten	Hütten	Gym	Jungmannschule	5	130%	6,5
Kochendorf	Kochendorf	Gym	Jungmannschule	17	130%	22,1
Kosel	Kosel	Gym	Jungmannschule	18	130%	23,4
Langholz	Langholz	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Lehmsiek	Lehmsiek	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Lindau	Lindau	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Lindhöft	Lindhöft	Gym	Jungmannschule	5	130%	6,5
Loose	Loose	Gym	Jungmannschule	8	130%	10,4
Neudorf	Bornstein	Gym	Jungmannschule	21	130%	27,3
Noer	Noer	Gym	Jungmannschule	3	130%	3,9
Osterby	Osterby	Gym	Jungmannschule	18	130%	23,4
Owschlag	Owschlag	Gym	Jungmannschule	2	130%	2,6
Rieseby	Rieseby	Gym	Jungmannschule	42	130%	54,6
Sehestedt	Sehestedt	Gym	Jungmannschule	4	130%	5,2
Sieseby	Sieseby	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Surendorf	Surendorf	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Thumbby	Thumbby	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Tüttendorf	Tüttendorf	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Waabs	Waabs	Gym	Jungmannschule	24	130%	31,2
Weseby	Weseby	Gym	Jungmannschule	1	130%	1,3
Windeby	Windeby	Gym	Jungmannschule	4	130%	5,2
			Jungmannschule Summe	406		527,8
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	17	130%	22,1
Altenholz	Altenholz	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Bissee	Bissee	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Blumenthal	Blumenthal	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	2	130%	2,6
Bönnhusen	Bönnhusen	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	2	130%	2,6
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	2	130%	2,6
Bovenau	Bovenau	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	3	130%	3,9
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	2	130%	2,6
Dätgen	Dätgen	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Ellerdorf	Ellerdorf	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	36	130%	46,8
Flintbek	Flintbek	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	66	130%	85,8
Gettorf	Gettorf	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Heikendorf	Heikendorf	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	4	130%	5,2
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	5	130%	6,5
Krummwisch	Krummwisch	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	5	130%	6,5
Laboe	Laboe	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Langwedel	Langwedel	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	17	130%	22,1
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	20	130%	26,0
Molfsee	Molfsee	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	86	130%	111,8
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	4	130%	5,2
Rendsburg	Rendsburg	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Rumohr	Rumohr	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	9	130%	11,7
Schierensee	Schierensee	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	7	130%	9,1
Schönhorst	Schönhorst	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	2	130%	2,6
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	Gym	Käthe-Kollwitz-Schule	10	130%	13,0
			Käthe-Kollwitz-Schule Summe	310		403,0
Aukrug	Aukrug	Gym	Klaus-Groth-Schule	12	130%	15,6
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Klaus-Groth-Schule	17	130%	22,1
Brügge	Brügge	Gym	Klaus-Groth-Schule	7	130%	9,1
Ehndorf	Ehndorf	Gym	Klaus-Groth-Schule	3	130%	3,9
Nortorf	Nortorf	Gym	Klaus-Groth-Schule	1	130%	1,3
Padenstedt	Padenstedt	Gym	Klaus-Groth-Schule	6	130%	7,8
Reesdorf	Reesdorf	Gym	Klaus-Groth-Schule	1	130%	1,3
Wasbek	Wasbek	Gym	Klaus-Groth-Schule	6	130%	7,8
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Klaus-Groth-Schule	8	130%	10,4
			Klaus-Groth-Schule Summe	61		79,3
Brodersby	Brodersby	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	11	130%	14,3
Damp	Damp	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	13	130%	16,9
Dörphof	Dörphof	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	12	130%	15,6
Holzdorf	Holzdorf	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	3	130%	3,9
Karby	Karby	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	12	130%	15,6
Rieseby	Rieseby	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	1	130%	1,3
Thumbby	Thumbby	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	3	130%	3,9
Winnemark	Winnemark	Gym	Klaus-Harms-Schule Kappeln	14	130%	18,2
			Klaus-Harms-Schule Kappeln Summe	69		89,7
Fleckeby	Fleckeby	Gym	Lornsenschule Schleswig	15	130%	19,5
Güby	Güby	Gym	Lornsenschule Schleswig	7	130%	9,1
			Lornsenschule Schleswig Summe	22		28,6
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Max-Planck-Schule	16	130%	20,8
Altenholz	Altenholz	Gym	Max-Planck-Schule	2	130%	2,6
Bönnhusen	Bönnhusen	Gym	Max-Planck-Schule	2	130%	2,6
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Max-Planck-Schule	3	130%	3,9
Bovenau	Bovenau	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Bredenbek	Bredenbek	Gym	Max-Planck-Schule	4	130%	5,2
Elsdorf-Westermühlen	Elsdorf-Westermühlen	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Max-Planck-Schule	16	130%	20,8
Felm	Felm	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Flintbek	Flintbek	Gym	Max-Planck-Schule	116	130%	150,8
Gettorf	Gettorf	Gym	Max-Planck-Schule	6	130%	7,8
Grevenkrug	Grevenkrug	Gym	Max-Planck-Schule	2	130%	2,6
Jevenstedt	Jevenstedt	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Langwedel	Langwedel	Gym	Max-Planck-Schule	6	130%	7,8
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Max-Planck-Schule	4	130%	5,2
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Max-Planck-Schule	10	130%	13,0
Molfsee	Molfsee	Gym	Max-Planck-Schule	59	130%	76,7
Neudorf	Bornstein	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Max-Planck-Schule	3	130%	3,9
Rieseby	Rieseby	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Rodenbek	Rodenbek	Gym	Max-Planck-Schule	3	130%	3,9
Rumohr	Rumohr	Gym	Max-Planck-Schule	6	130%	7,8
Schierensee	Schierensee	Gym	Max-Planck-Schule	7	130%	9,1
Schönhorst	Schönhorst	Gym	Max-Planck-Schule	4	130%	5,2
Schönkirchen	Schönkirchen	Gym	Max-Planck-Schule	3	130%	3,9
Tappendorf	Tappendorf	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Wahlstedt	Wahlstedt	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Max-Planck-Schule	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	Gym	Max-Planck-Schule	14	130%	18,2
			Max-Planck-Schule Summe	297		386,1
Altenholz	Altenholz	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Bordesholm	Bordesholm	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Dänischenhagen	Dänischenhagen	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Felm	Felm	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Flintbek	Flintbek	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Gettorf	Gettorf	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Heikendorf	Heikendorf	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Ricarda-Huch-Schule	47	130%	61,1
Krummwisch	Krummwisch	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Langwedel	Langwedel	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Ricarda-Huch-Schule	7	130%	9,1
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Molfsee	Molfsee	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Mönkeberg	Mönkeberg	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Neuwittenbek	Neuwittenbek	Gym	Ricarda-Huch-Schule	3	130%	3,9
Noer	Noer	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Schinkel	Schinkel	Gym	Ricarda-Huch-Schule	1	130%	1,3
Schwedeneck	Schwedeneck	Gym	Ricarda-Huch-Schule	2	130%	2,6
Westensee	Westensee	Gym	Ricarda-Huch-Schule	9	130%	11,7
			Ricarda-Huch-Schule Summe	95		123,5
Achterwehr	Achterwehr	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	4	130%	5,2
Alt Bennebek	Alt Bennebek	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Felde	Felde	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	4	130%	5,2
Flintbek	Flintbek	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	2	130%	2,6
Kronshagen	Kronshagen	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	17	130%	22,1
Krummwisch	Krummwisch	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Melsdorf	Melsdorf	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	50	130%	65,0
Mielkendorf	Mielkendorf	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	3	130%	3,9
Ostrohe	Ostrohe	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	6	130%	7,8
Ottendorf	Ottendorf	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	7	130%	9,1
Quarnbek	Quarnbek	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	11	130%	14,3
Rumohr	Rumohr	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Schierensee	Schierensee	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Schinkel	Schinkel	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Wattenbek	Wattenbek	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	1	130%	1,3
Westensee	Westensee	Gym	Thor-Heyerdahl-Gymnasium	2	130%	2,6
			Thor-Heyerdahl-Gymnasium Summe	112		145,6
Steenfeld	Steenfeld	Gym	W.-Heisenberg Gymnasium Heide	4	130%	5,2
			W.-Heisenberg Gymnasium Heide Summe	4		5,2
Waabs	Waabs	RegB	Fritz-Reuter-Schule	1	100%	1,0
			Fritz-Reuter-Schule Summe	1		1,0
Altenholz	Altenholz	RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	10	100%	10,0
Kronshagen	Kronshagen	RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	30	100%	30,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Melsdorf	Melsdorf	RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	3	100%	3,0
Molfsee	Molfsee	RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	6	100%	6,0
Quarnbek	Quarnbek	RegB	RBZ 1, Standort Königsweg 80-90	5	100%	5,0
			RBZ 1, Standort Königsweg 80-90 Summe	54		54,0
Altenholz	Altenholz	RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	2	100%	2,0
Kronshagen	Kronshagen	RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	3	100%	3,0
Melsdorf	Melsdorf	RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	1	100%	1,0
Ottendorf	Ottendorf	RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	1	100%	1,0
Quarnbek	Quarnbek	RegB	RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153	1	100%	1,0
			RBZ 1, Standort Steenbeker Weg 153 Summe	8		8,0
Altenholz	Altenholz	RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	2	100%	2,0
Kronshagen	Kronshagen	RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	3	100%	3,0
Melsdorf	Melsdorf	RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	1	100%	1,0
Ottendorf	Ottendorf	RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	1	100%	1,0
Quarnbek	Quarnbek	RegB	RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32	1	100%	1,0
			RBZ 1, Standort Tiefe Allee 32 Summe	8		8,0
Altenholz	Altenholz	RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	22	100%	22,0
Kronshagen	Kronshagen	RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	32	100%	32,0
Melsdorf	Melsdorf	RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	9	100%	9,0
Ottendorf	Ottendorf	RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	3	100%	3,0
Quarnbek	Quarnbek	RegB	RBZ 1, Standort Westring 100	7	100%	7,0
			RBZ 1, Standort Westring 100 Summe	73		73,0
Achterwehr	Achterwehr	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	6	100%	6,0
Achterwehr	Bredenbek	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Achterwehr	Krummisch	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Altenholz	Altenholz	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	48	100%	48,0
Amt Bordesholm	Bisse	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Bordesholm	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	16	100%	16,0
Amt Bordesholm	Brügge	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Amt Bordesholm	Grevenkrug	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Groß Buchwald	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Hoffeld	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Loop	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Mühbrook	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Negenharrie	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Reesdorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Schmalstede	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Schönbek	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Sören	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	1	100%	1,0
Amt Bordesholm	Wattenbek	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	5	100%	5,0
Eckernförde	Eckernförde	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	21	100%	21,0
Eiderkanal	Bovenau	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Felde	Felde	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	9	100%	9,0
Flintbek	Bönnhusen	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Flintbek	Flintbek	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	46	100%	46,0
Flintbek	Schönhorst	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Flintbek	Techelsdorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Gettorf	Dänischenhagen	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	10	100%	10,0
Gettorf	Felm	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Gettorf	Gettorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	17	100%	17,0
Gettorf	Lindau	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Gettorf	Neudorf-Bornstein	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Gettorf	Neuwittenbek	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	3	100%	3,0
Gettorf	Noer	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Gettorf	Osdorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	6	100%	6,0
Gettorf	Schinkel	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Gettorf	Schwedeneck	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	26	100%	26,0
Gettorf	Strande	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	14	100%	14,0
Gettorf	Tüttendorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	2	100%	2,0
Kronshagen	Kronshagen	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	45	100%	45,0
Melsdorf	Melsdorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	9	100%	9,0
Molfsee	Molfsee	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	22	100%	22,0
Nortorf	Nortorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	7	100%	7,0
Ottendorf	Ottendorf	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	10	100%	10,0
Rendsburg	Rendsburg	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	30	100%	30,0
Westensee	Westensee	RegB	RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9	10	100%	10,0
			RBZ Technik, Geschwister-Scholl-Str. 9 Summe	402		402,0

Wohngemeinde	Orsteil	Schulform	Schule	Anzahl	Faktor für Sek2	Anzahl Mit SEK2
Heikendorf	Heikendorf	FS	Ellerbeker Schule	1	100%	1,0
Arpsdorf	Arpsdorf	RS	Hans-Böckler-Schule	2	100%	2,0
Aukrug	Aukrug	RS	Hans-Böckler-Schule	1	100%	1,0
Ehndorf	Ehndorf	RS	Hans-Böckler-Schule	5	100%	5,0
Padenstedt	Padenstedt	RS	Hans-Böckler-Schule	6	100%	6,0
Wasbek	Wasbek	RS	Hans-Böckler-Schule	8	100%	8,0
			Hans-Böckler-Schule Summe	22		22,0
Bordesholm	Bordesholm	RS	Helene-Lange-Schule	1	100%	1,0
Timmaspe	Timmaspe	RS	Helene-Lange-Schule	2	100%	2,0
Wasbek	Wasbek	RS	Helene-Lange-Schule	2	100%	2,0
			Helene-Lange-Schule Summe	5		5,0
		Gesamt		11282		13932,1

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1001	1001000	1058	1058034	Flensburg, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	79
1001	1001000	1058	1058040	Flensburg, Stadt	Damp	15
1001	1001000	1058	1058043	Flensburg, Stadt	Eckernförde, Stadt	28
1001	1001000	1058	1058077	Flensburg, Stadt	Hohenwestedt	13
1001	1001000	1058	1058092	Flensburg, Stadt	Kronshagen	53
1001	1001000	1058	1058124	Flensburg, Stadt	Osterrönfeld	32
1001	1001000	1058	1058135	Flensburg, Stadt	Rendsburg, Stadt	125
1002	1002000	1058	1058001	Kiel, Landeshauptstadt	Achterwehr	19
1002	1002000	1058	1058003	Kiel, Landeshauptstadt	Alt Duvenstedt	12
1002	1002000	1058	1058005	Kiel, Landeshauptstadt	Altenholz	1066
1002	1002000	1058	1058009	Kiel, Landeshauptstadt	Aukrug	23
1002	1002000	1058	1058022	Kiel, Landeshauptstadt	Bordesholm	264
1002	1002000	1058	1058026	Kiel, Landeshauptstadt	Bovenau	29
1002	1002000	1058	1058028	Kiel, Landeshauptstadt	Bredenbek	35
1002	1002000	1058	1058033	Kiel, Landeshauptstadt	Brügge	22
1002	1002000	1058	1058034	Kiel, Landeshauptstadt	Büdelsdorf, Stadt	345
1002	1002000	1058	1058040	Kiel, Landeshauptstadt	Damp	51
1002	1002000	1058	1058037	Kiel, Landeshauptstadt	Dänischenhagen	233
1002	1002000	1058	1058043	Kiel, Landeshauptstadt	Eckernförde, Stadt	550
1002	1002000	1058	1058049	Kiel, Landeshauptstadt	Emkendorf	19
1002	1002000	1058	1058050	Kiel, Landeshauptstadt	Felde	92
1002	1002000	1058	1058051	Kiel, Landeshauptstadt	Felm	18
1002	1002000	1058	1058053	Kiel, Landeshauptstadt	Flintbek	568
1002	1002000	1058	1058054	Kiel, Landeshauptstadt	Fockbek	53
1002	1002000	1058	1058058	Kiel, Landeshauptstadt	Gettorf	249
1002	1002000	1058	1058063	Kiel, Landeshauptstadt	Grevenkrug	15
1002	1002000	1058	1058065	Kiel, Landeshauptstadt	Groß Vollstedt	31
1002	1002000	1058	1058077	Kiel, Landeshauptstadt	Hohenwestedt	60
1002	1002000	1058	1058080	Kiel, Landeshauptstadt	Holtsee	25
1002	1002000	1058	1058086	Kiel, Landeshauptstadt	Jevenstedt	23
1002	1002000	1058	1058092	Kiel, Landeshauptstadt	Kronshagen	1123
1002	1002000	1058	1058093	Kiel, Landeshauptstadt	Krummwisch	18
1002	1002000	1058	1058094	Kiel, Landeshauptstadt	Langwedel	18
1002	1002000	1058	1058096	Kiel, Landeshauptstadt	Lindau	19
1002	1002000	1058	1058104	Kiel, Landeshauptstadt	Melsdorf	481
1002	1002000	1058	1058105	Kiel, Landeshauptstadt	Mielkendorf	68
1002	1002000	1058	1058107	Kiel, Landeshauptstadt	Molfsee	281
1002	1002000	1058	1058108	Kiel, Landeshauptstadt	Mühbrook	19
1002	1002000	1058	1058112	Kiel, Landeshauptstadt	Neuwittenbek	19
1002	1002000	1058	1058117	Kiel, Landeshauptstadt	Nortorf, Stadt	121
1002	1002000	1058	1058121	Kiel, Landeshauptstadt	Osdorf	48
1002	1002000	1058	1058124	Kiel, Landeshauptstadt	Osterrönfeld	208
1002	1002000	1058	1058126	Kiel, Landeshauptstadt	Ottendorf	152
1002	1002000	1058	1058127	Kiel, Landeshauptstadt	Owschlag	15
1002	1002000	1058	1058130	Kiel, Landeshauptstadt	Quarnbek	14
1002	1002000	1058	1058135	Kiel, Landeshauptstadt	Rendsburg, Stadt	1126
1002	1002000	1058	1058139	Kiel, Landeshauptstadt	Rumohr	14
1002	1002000	1058	1058140	Kiel, Landeshauptstadt	Schacht-Audorf	85
1002	1002000	1058	1058142	Kiel, Landeshauptstadt	Schinkel	37
1002	1002000	1058	1058150	Kiel, Landeshauptstadt	Schwedeneck	69
1002	1002000	1058	1058152	Kiel, Landeshauptstadt	Sehestedt	16
1002	1002000	1058	1058157	Kiel, Landeshauptstadt	Strande	78
1002	1002000	1058	1058165	Kiel, Landeshauptstadt	Tüttendorf	19
1002	1002000	1058	1058169	Kiel, Landeshauptstadt	Wasbek	62
1002	1002000	1058	1058170	Kiel, Landeshauptstadt	Wattenbek	58
1002	1002000	1058	1058172	Kiel, Landeshauptstadt	Westerrönfeld	25

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1003	1003000	1058	1058034	Lübeck, Hansestadt	Büdelndorf, Stadt	37
1003	1003000	1058	1058043	Lübeck, Hansestadt	Eckernförde, Stadt	13
1003	1003000	1058	1058086	Lübeck, Hansestadt	Jevenstedt	22
1003	1003000	1058	1058135	Lübeck, Hansestadt	Rendsburg, Stadt	42
1004	1004000	1058	1058005	Neumünster, Stadt	Altenholz	32
1004	1004000	1058	1058007	Neumünster, Stadt	Arpsdorf	10
1004	1004000	1058	1058009	Neumünster, Stadt	Aukrug	136
1004	1004000	1058	1058022	Neumünster, Stadt	Bordesholm	350
1004	1004000	1058	1058033	Neumünster, Stadt	Brügge	10
1004	1004000	1058	1058034	Neumünster, Stadt	Büdelndorf, Stadt	56
1004	1004000	1058	1058038	Neumünster, Stadt	Dätgen	18
1004	1004000	1058	1058043	Neumünster, Stadt	Eckernförde, Stadt	19
1004	1004000	1058	1058044	Neumünster, Stadt	Ehndorf	19
1004	1004000	1058	1058053	Neumünster, Stadt	Flintbek	81
1004	1004000	1058	1058054	Neumünster, Stadt	Fockbek	25
1004	1004000	1058	1058058	Neumünster, Stadt	Gettorf	10
1004	1004000	1058	1058077	Neumünster, Stadt	Hohenwestedt	160
1004	1004000	1058	1058091	Neumünster, Stadt	Krogaspe	14
1004	1004000	1058	1058092	Neumünster, Stadt	Kronshagen	31
1004	1004000	1058	1058104	Neumünster, Stadt	Melsdorf	36
1004	1004000	1058	1058105	Neumünster, Stadt	Mielkendorf	11
1004	1004000	1058	1058107	Neumünster, Stadt	Molfsee	11
1004	1004000	1058	1058108	Neumünster, Stadt	Mühbrook	31
1004	1004000	1058	1058117	Neumünster, Stadt	Nortorf, Stadt	216
1004	1004000	1058	1058124	Neumünster, Stadt	Osterrönfeld	61
1004	1004000	1058	1058128	Neumünster, Stadt	Padenstedt	19
1004	1004000	1058	1058135	Neumünster, Stadt	Rendsburg, Stadt	292
1004	1004000	1058	1058139	Neumünster, Stadt	Rumohr	10
1004	1004000	1058	1058140	Neumünster, Stadt	Schacht-Audorf	10
1004	1004000	1058	1058163	Neumünster, Stadt	Timmaspe	15
1004	1004000	1058	1058169	Neumünster, Stadt	Wasbek	267
1004	1004000	1058	1058170	Neumünster, Stadt	Wattenbek	72
1051	1051001	1058	1058072	Albersdorf	Hanerau-Hademarschen	13
1051	1051019	1058	1058135	Dellstedt	Rendsburg, Stadt	12
1051	1051	1058	1058024	Dithmarschen	Borgstedt	10
1051	1051	1058	1058029	Dithmarschen	Breiholz	22
1051	1051	1058	1058034	Dithmarschen	Büdelndorf, Stadt	85
1051	1051	1058	1058043	Dithmarschen	Eckernförde, Stadt	12
1051	1051	1058	1058054	Dithmarschen	Fockbek	89
1051	1051	1058	1058072	Dithmarschen	Hanerau-Hademarschen	69
1051	1051	1058	1058077	Dithmarschen	Hohenwestedt	91
1051	1051	1058	1058078	Dithmarschen	Hohn	19
1051	1051	1058	1058086	Dithmarschen	Jevenstedt	14
1051	1051	1058	1058104	Dithmarschen	Melsdorf	10
1051	1051	1058	1058117	Dithmarschen	Nortorf, Stadt	37
1051	1051	1058	1058124	Dithmarschen	Osterrönfeld	69
1051	1051	1058	1058127	Dithmarschen	Owschlag	18
1051	1051	1058	1058140	Dithmarschen	Schacht-Audorf	24
1051	1051	1058	1058172	Dithmarschen	Westerrönfeld	12
1051	1051044	1058	1058034	Heide, Stadt	Büdelndorf, Stadt	18
1051	1051044	1058	1058054	Heide, Stadt	Fockbek	11
1051	1051044	1058	1058077	Heide, Stadt	Hohenwestedt	11
1051	1051044	1058	1058124	Heide, Stadt	Osterrönfeld	14
1051	1051044	1058	1058135	Heide, Stadt	Rendsburg, Stadt	65
1051	1051082	1058	1058135	Nordhastedt	Rendsburg, Stadt	21
1051	1051114	1058	1058135	Tellingstedt	Rendsburg, Stadt	30

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1051	1051136	1058	1058135	Wrohm	Rendsburg, Stadt	23
1053	1053	1058	1058034	Herzogtum Lauenburg	Büdelsdorf, Stadt	17
1053	1053	1058	1058040	Herzogtum Lauenburg	Damp	23
1053	1053	1058	1058135	Herzogtum Lauenburg	Rendsburg, Stadt	16
1054	1054056	1058	1058034	Husum, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	26
1054	1054056	1058	1058134	Husum, Stadt	Remmels	13
1054	1054056	1058	1058135	Husum, Stadt	Rendsburg, Stadt	76
1054	1054	1058	1058024	Nordfriesland	Borgstedt	13
1054	1054	1058	1058040	Nordfriesland	Damp	10
1054	1054	1058	1058043	Nordfriesland	Eckernförde, Stadt	19
1054	1054	1058	1058054	Nordfriesland	Fockbek	13
1054	1054	1058	1058077	Nordfriesland	Hohenwestedt	26
1054	1054	1058	1058078	Nordfriesland	Hohn	13
1054	1054	1058	1058092	Nordfriesland	Kronshagen	12
1054	1054	1058	1058124	Nordfriesland	Osterrönfeld	34
1054	1054	1058	1058140	Nordfriesland	Schacht-Audorf	18
1055	1055012	1058	1058043	Eutin, Stadt	Eckernförde, Stadt	12
1055	1055	1058	1058005	Ostholstein	Altenholz	14
1055	1055	1058	1058034	Ostholstein	Büdelsdorf, Stadt	23
1055	1055	1058	1058043	Ostholstein	Eckernförde, Stadt	33
1055	1055	1058	1058053	Ostholstein	Flintbek	14
1055	1055	1058	1058077	Ostholstein	Hohenwestedt	10
1055	1055	1058	1058092	Ostholstein	Kronshagen	15
1055	1055	1058	1058104	Ostholstein	Melsdorf	14
1055	1055	1058	1058135	Ostholstein	Rendsburg, Stadt	47
1056	1056015	1058	1058034	Elmshorn, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	10
1056	1056015	1058	1058077	Elmshorn, Stadt	Hohenwestedt	15
1056	1056015	1058	1058117	Elmshorn, Stadt	Nortorf, Stadt	10
1056	1056015	1058	1058135	Elmshorn, Stadt	Rendsburg, Stadt	27
1056	1056	1058	1058022	Pinneberg	Bordesholm	10
1056	1056	1058	1058053	Pinneberg	Flintbek	10
1056	1056	1058	1058092	Pinneberg	Kronshagen	12
1056	1056	1058	1058124	Pinneberg	Osterrönfeld	12
1057	1057011	1058	1058022	Bothkamp	Bordesholm	11
1057	1057024	1058	1058022	Großharrie	Bordesholm	10
1057	1057025	1058	1058053	Heikendorf	Flintbek	16
1057	1057025	1058	1058092	Heikendorf	Kronshagen	24
1057	1057025	1058	1058104	Heikendorf	Melsdorf	11
1057	1057025	1058	1058135	Heikendorf	Rendsburg, Stadt	17
1057	1057043	1058	1058135	Laboe	Rendsburg, Stadt	11
1057	1057051	1058	1058092	Mönkeberg	Kronshagen	12
1057	1057051	1058	1058135	Mönkeberg	Rendsburg, Stadt	15
1057	1057	1058	1058024	Plön	Borgstedt	13
1057	1057	1058	1058034	Plön	Büdelsdorf, Stadt	77
1057	1057	1058	1058037	Plön	Dänischenhagen	29
1057	1057	1058	1058043	Plön	Eckernförde, Stadt	85
1057	1057	1058	1058050	Plön	Felde	12
1057	1057	1058	1058054	Plön	Fockbek	11
1057	1057	1058	1058058	Plön	Gettorf	43
1057	1057	1058	1058063	Plön	Grevenkrug	17
1057	1057	1058	1058077	Plön	Hohenwestedt	28
1057	1057	1058	1058080	Plön	Holtsee	10
1057	1057	1058	1058086	Plön	Jevenstedt	11
1057	1057	1058	1058104	Plön	Melsdorf	160
1057	1057	1058	1058105	Plön	Mielkendorf	17
1057	1057	1058	1058107	Plön	Molfsee	71

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1057	1057	1058	1058117	Plön	Nortorf, Stadt	39
1057	1057	1058	1058121	Plön	Osdorf	15
1057	1057	1058	1058124	Plön	Osterrönfeld	47
1057	1057	1058	1058126	Plön	Ottendorf	19
1057	1057	1058	1058135	Plön	Rendsburg, Stadt	242
1057	1057	1058	1058140	Plön	Schacht-Audorf	18
1057	1057	1058	1058169	Plön	Wasbek	33
1057	1057	1058	1058170	Plön	Wattenbek	39
1057	1057057	1058	1058005	Plön, Stadt	Altenholz	10
1057	1057062	1058	1058005	Preetz, Stadt	Altenholz	34
1057	1057062	1058	1058022	Preetz, Stadt	Bordesholm	11
1057	1057062	1058	1058053	Preetz, Stadt	Flintbek	37
1057	1057062	1058	1058092	Preetz, Stadt	Kronshagen	30
1057	1057062	1058	1058104	Preetz, Stadt	Melsdorf	23
1057	1057062	1058	1058107	Preetz, Stadt	Molfsee	11
1057	1057062	1058	1058135	Preetz, Stadt	Rendsburg, Stadt	26
1057	1057063	1058	1058092	Probsteierhagen	Kronshagen	11
1057	1057071	1058	1058022	Schillsdorf	Bordesholm	11
1057	1057073	1058	1058005	Schönberg (Holstein)	Altenholz	11
1057	1057074	1058	1058053	Schönkirchen	Flintbek	21
1057	1057074	1058	1058092	Schönkirchen	Kronshagen	21
1057	1057074	1058	1058104	Schönkirchen	Melsdorf	12
1057	1057074	1058	1058135	Schönkirchen	Rendsburg, Stadt	18
1057	1057091	1058	1058005	Schwentinental, Stadt	Altenholz	34
1057	1057091	1058	1058022	Schwentinental, Stadt	Bordesholm	11
1057	1057091	1058	1058034	Schwentinental, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	10
1057	1057091	1058	1058043	Schwentinental, Stadt	Eckernförde, Stadt	16
1057	1057091	1058	1058053	Schwentinental, Stadt	Flintbek	32
1057	1057091	1058	1058058	Schwentinental, Stadt	Gettorf	10
1057	1057091	1058	1058092	Schwentinental, Stadt	Kronshagen	55
1057	1057091	1058	1058104	Schwentinental, Stadt	Melsdorf	18
1057	1057091	1058	1058135	Schwentinental, Stadt	Rendsburg, Stadt	31
1057	1057085	1058	1058022	Wankendorf	Bordesholm	17
1057	1057085	1058	1058053	Wankendorf	Flintbek	10
1057	1057085	1058	1058092	Wankendorf	Kronshagen	10
1058	1058001	1002	1002	Achterwehr	Kiel, Landeshauptstadt	201
1058	1058001	1004	1004	Achterwehr	Neumünster, Stadt	10
1058	1058001	1057	1057	Achterwehr	Plön	18
1058	1058001	1058	1058135	Achterwehr	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058001	2000	2000000	Achterwehr	Hamburg	12
1058	1058175	1002	1002	Ahlefeld-Bistensee	Kiel, Landeshauptstadt	17
1058	1058175	1058	1058043	Ahlefeld-Bistensee	Eckernförde, Stadt	10
1058	1058175	1058	1058135	Ahlefeld-Bistensee	Rendsburg, Stadt	25
1058	1058175	1059	1059	Ahlefeld-Bistensee	Schleswig-Flensburg	19
1058	1058003	1001	1001	Alt Duvenstedt	Flensburg, Stadt	14
1058	1058003	1002	1002	Alt Duvenstedt	Kiel, Landeshauptstadt	83
1058	1058003	1004	1004	Alt Duvenstedt	Neumünster, Stadt	20
1058	1058003	1058	1058034	Alt Duvenstedt	Büdelsdorf, Stadt	59
1058	1058003	1058	1058043	Alt Duvenstedt	Eckernförde, Stadt	22
1058	1058003	1058	1058054	Alt Duvenstedt	Fockbek	29
1058	1058003	1058	1058124	Alt Duvenstedt	Osterrönfeld	21
1058	1058003	1058	1058127	Alt Duvenstedt	Owschlag	25
1058	1058003	1058	1058135	Alt Duvenstedt	Rendsburg, Stadt	214
1058	1058003	1059	1059075	Alt Duvenstedt	Schleswig, Stadt	23
1058	1058003	2000	2000001	Alt Duvenstedt	Hamburg	14
1058	1058004	1002	1002	Altenhof	Kiel, Landeshauptstadt	21

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058004	1058	1058043	Altenhof	Eckernförde, Stadt	22
1058	1058005	1002	1002	Altenholz	Kiel, Landeshauptstadt	1954
1058	1058005	1003	1003	Altenholz	Lübeck, Hansestadt	29
1058	1058005	1004	1004	Altenholz	Neumünster, Stadt	45
1058	1058005	1055	1055	Altenholz	Ostholstein	13
1058	1058005	1056	1056	Altenholz	Pinneberg	10
1058	1058005	1057	1057057	Altenholz	Plön, Stadt	11
1058	1058005	1057	1057062	Altenholz	Preetz, Stadt	10
1058	1058005	1057	1057074	Altenholz	Schönkirchen	16
1058	1058005	1057	1057091	Altenholz	Schwentinental, Stadt	32
1058	1058005	1058	1058022	Altenholz	Bordesholm	10
1058	1058005	1058	1058034	Altenholz	Büdelsdorf, Stadt	13
1058	1058005	1058	1058037	Altenholz	Dänischenhagen	37
1058	1058005	1058	1058043	Altenholz	Eckernförde, Stadt	47
1058	1058005	1058	1058053	Altenholz	Flintbek	16
1058	1058005	1058	1058058	Altenholz	Gettorf	33
1058	1058005	1058	1058092	Altenholz	Kronshagen	61
1058	1058005	1058	1058104	Altenholz	Melsdorf	11
1058	1058005	1058	1058135	Altenholz	Rendsburg, Stadt	48
1058	1058005	1058	1058150	Altenholz	Schwedeneck	19
1058	1058005	1058	1058157	Altenholz	Strande	10
1058	1058005	1059	1059075	Altenholz	Schleswig, Stadt	37
1058	1058005	1060	1060	Altenholz	Segeberg	14
1058	1058005	2000	2000002	Altenholz	Hamburg	104
1058	1058007	1004	1004000	Arpsdorf	Neumünster, Stadt	55
1058	1058007	1060	1060	Arpsdorf	Segeberg	17
1058	1058008	1002	1002	Ascheffel	Kiel, Landeshauptstadt	36
1058	1058008	1058	1058043	Ascheffel	Eckernförde, Stadt	64
1058	1058008	1058	1058066	Ascheffel	Groß Wittensee	16
1058	1058008	1058	1058127	Ascheffel	Owschlag	11
1058	1058008	1058	1058135	Ascheffel	Rendsburg, Stadt	40
1058	1058008	1059	1059075	Ascheffel	Schleswig, Stadt	21
1058	1058009	1002	1002	Aukrug	Kiel, Landeshauptstadt	105
1058	1058009	1004	1004	Aukrug	Neumünster, Stadt	357
1058	1058009	1056	1056	Aukrug	Pinneberg	13
1058	1058009	1057	1057	Aukrug	Plön	12
1058	1058009	1058	1058034	Aukrug	Büdelsdorf, Stadt	12
1058	1058009	1058	1058053	Aukrug	Flintbek	11
1058	1058009	1058	1058077	Aukrug	Hohenwestedt	79
1058	1058009	1058	1058117	Aukrug	Nortorf, Stadt	49
1058	1058009	1058	1058124	Aukrug	Osterrönfeld	13
1058	1058009	1058	1058135	Aukrug	Rendsburg, Stadt	39
1058	1058009	1058	1058169	Aukrug	Wasbek	18
1058	1058009	1059	1059	Aukrug	Schleswig-Flensburg	10
1058	1058009	1060	1060004	Aukrug	Bad Bramstedt, Stadt	11
1058	1058009	1060	1060044	Aukrug	Kaltenkirchen, Stadt	25
1058	1058009	1060	1060063	Aukrug	Norderstedt, Stadt	11
1058	1058009	1060	1060068	Aukrug	Rickling	13
1058	1058009	1060	1060	Aukrug	Segeberg	100
1058	1058009	1061	1061042	Aukrug	Hohenlockstedt	10
1058	1058009	1061	1061046	Aukrug	Itzehoe, Stadt	32
1058	1058009	2000	2000003	Aukrug	Hamburg	69
1058	1058010	1058	1058135	Bargstall	Rendsburg, Stadt	20
1058	1058011	1002	1002	Bargstedt	Kiel, Landeshauptstadt	32
1058	1058011	1004	1004000	Bargstedt	Neumünster, Stadt	45
1058	1058011	1058	1058077	Bargstedt	Hohenwestedt	18

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058011	1058	1058117	Bargstedt	Nortorf, Stadt	58
1058	1058011	1058	1058135	Bargstedt	Rendsburg, Stadt	23
1058	1058011	1061	1061	Bargstedt	Steinburg	12
1058	1058012	1002	1002	Barkelsby	Kiel, Landeshauptstadt	72
1058	1058012	1058	1058040	Barkelsby	Damp	25
1058	1058012	1058	1058043	Barkelsby	Eckernförde, Stadt	167
1058	1058012	1058	1058058	Barkelsby	Gettorf	11
1058	1058012	1058	1058135	Barkelsby	Rendsburg, Stadt	36
1058	1058012	1059	1059075	Barkelsby	Schleswig, Stadt	18
1058	1058012	2000	2000004	Barkelsby	Hamburg	14
1058	1058013	1051	1051	Beldorf	Dithmarschen	22
1058	1058013	1061	1061046	Beldorf	Itzehoe, Stadt	12
1058	1058014	1051	1051	Bendorf	Dithmarschen	17
1058	1058014	1058	1058072	Bendorf	Hanerau-Hademarschen	15
1058	1058014	1061	1061046	Bendorf	Itzehoe, Stadt	25
1058	1058015	1002	1002	Beringstedt	Kiel, Landeshauptstadt	11
1058	1058015	1004	1004	Beringstedt	Neumünster, Stadt	19
1058	1058015	1051	1051	Beringstedt	Dithmarschen	10
1058	1058015	1056	1056	Beringstedt	Pinneberg	12
1058	1058015	1058	1058077	Beringstedt	Hohenwestedt	40
1058	1058015	1058	1058135	Beringstedt	Rendsburg, Stadt	19
1058	1058015	1061	1061046	Beringstedt	Itzehoe, Stadt	21
1058	1058015	2000	2000005	Beringstedt	Hamburg	15
1058	1058016	1002	1002	Bissee	Kiel, Landeshauptstadt	13
1058	1058018	1002	1002	Blumenthal	Kiel, Landeshauptstadt	112
1058	1058018	1004	1004	Blumenthal	Neumünster, Stadt	19
1058	1058018	1058	1058022	Blumenthal	Bordesholm	11
1058	1058018	1058	1058053	Blumenthal	Flintbek	13
1058	1058018	2000	2000006	Blumenthal	Hamburg	11
1058	1058019	1002	1002	Bönnhusen	Kiel, Landeshauptstadt	41
1058	1058019	1004	1004	Bönnhusen	Neumünster, Stadt	12
1058	1058019	1058	1058053	Bönnhusen	Flintbek	10
1058	1058021	1002	1002	Bokel	Kiel, Landeshauptstadt	35
1058	1058021	1004	1004	Bokel	Neumünster, Stadt	26
1058	1058021	1058	1058117	Bokel	Nortorf, Stadt	35
1058	1058021	1058	1058135	Bokel	Rendsburg, Stadt	26
1058	1058021	2000	2000007	Bokel	Hamburg	10
1058	1058022	1002	1002	Bordesholm	Kiel, Landeshauptstadt	611
1058	1058022	1004	1004	Bordesholm	Neumünster, Stadt	301
1058	1058022	1056	1056	Bordesholm	Pinneberg	15
1058	1058022	1057	1057057	Bordesholm	Plön, Stadt	12
1058	1058022	1057	1057062	Bordesholm	Preetz, Stadt	11
1058	1058022	1057	1057091	Bordesholm	Schwentental, Stadt	21
1058	1058022	1058	1058033	Bordesholm	Brügge	14
1058	1058022	1058	1058053	Bordesholm	Flintbek	69
1058	1058022	1058	1058092	Bordesholm	Kronshagen	14
1058	1058022	1058	1058104	Bordesholm	Melsdorf	11
1058	1058022	1058	1058107	Bordesholm	Molfsee	14
1058	1058022	1058	1058108	Bordesholm	Mühbrook	10
1058	1058022	1058	1058117	Bordesholm	Nortorf, Stadt	14
1058	1058022	1058	1058135	Bordesholm	Rendsburg, Stadt	47
1058	1058022	1058	1058170	Bordesholm	Wattenbek	71
1058	1058022	1060	1060005	Bordesholm	Bad Segeberg, Stadt	10
1058	1058022	1060	1060044	Bordesholm	Kaltenkirchen, Stadt	14
1058	1058022	1061	1061	Bordesholm	Steinburg	11
1058	1058022	1062	1062	Bordesholm	Stormarn	12

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058022	2000	2000008	Bordesholm	Hamburg	111
1058	1058023	1002	1002	Borgdorf-Seedorf	Kiel, Landeshauptstadt	30
1058	1058023	1004	1004	Borgdorf-Seedorf	Neumünster, Stadt	14
1058	1058023	1058	1058117	Borgdorf-Seedorf	Nortorf, Stadt	25
1058	1058023	1058	1058135	Borgdorf-Seedorf	Rendsburg, Stadt	13
1058	1058024	1002	1002	Borgstedt	Kiel, Landeshauptstadt	69
1058	1058024	1004	1004	Borgstedt	Neumünster, Stadt	20
1058	1058024	1058	1058034	Borgstedt	Büdelsdorf, Stadt	76
1058	1058024	1058	1058043	Borgstedt	Eckernförde, Stadt	20
1058	1058024	1058	1058054	Borgstedt	Fockbek	13
1058	1058024	1058	1058124	Borgstedt	Osterrönfeld	10
1058	1058024	1058	1058135	Borgstedt	Rendsburg, Stadt	155
1058	1058024	1059	1059	Borgstedt	Schleswig-Flensburg	22
1058	1058024	2000	2000009	Borgstedt	Hamburg	20
1058	1058025	1061	1061046	Bornholt	Itzehoe, Stadt	10
1058	1058026	1002	1002	Bovenau	Kiel, Landeshauptstadt	154
1058	1058026	1057	1057	Bovenau	Plön	12
1058	1058026	1058	1058034	Bovenau	Büdelsdorf, Stadt	14
1058	1058026	1058	1058124	Bovenau	Osterrönfeld	20
1058	1058026	1058	1058135	Bovenau	Rendsburg, Stadt	42
1058	1058026	2000	2000010	Bovenau	Hamburg	10
1058	1058027	1002	1002	Brammer	Kiel, Landeshauptstadt	15
1058	1058027	1004	1004	Brammer	Neumünster, Stadt	15
1058	1058027	1058	1058117	Brammer	Nortorf, Stadt	17
1058	1058028	1002	1002	Bredenbek	Kiel, Landeshauptstadt	274
1058	1058028	1004	1004	Bredenbek	Neumünster, Stadt	16
1058	1058028	1058	1058034	Bredenbek	Büdelsdorf, Stadt	10
1058	1058028	1058	1058043	Bredenbek	Eckernförde, Stadt	11
1058	1058028	1058	1058135	Bredenbek	Rendsburg, Stadt	63
1058	1058028	2000	2000011	Bredenbek	Hamburg	26
1058	1058029	1002	1002	Breiholz	Kiel, Landeshauptstadt	40
1058	1058029	1051	1051	Breiholz	Dithmarschen	27
1058	1058029	1058	1058034	Breiholz	Büdelsdorf, Stadt	25
1058	1058029	1058	1058054	Breiholz	Fockbek	26
1058	1058029	1058	1058070	Breiholz	Hamdorf	13
1058	1058029	1058	1058077	Breiholz	Hohenwestedt	14
1058	1058029	1058	1058124	Breiholz	Osterrönfeld	14
1058	1058029	1058	1058135	Breiholz	Rendsburg, Stadt	154
1058	1058029	1059	1059	Breiholz	Schleswig-Flensburg	10
1058	1058029	2000	2000012	Breiholz	Hamburg	14
1058	1058030	1001	1001	Brekendorf	Flensburg, Stadt	12
1058	1058030	1002	1002	Brekendorf	Kiel, Landeshauptstadt	42
1058	1058030	1058	1058034	Brekendorf	Büdelsdorf, Stadt	17
1058	1058030	1058	1058043	Brekendorf	Eckernförde, Stadt	25
1058	1058030	1058	1058127	Brekendorf	Owschlag	22
1058	1058030	1058	1058135	Brekendorf	Rendsburg, Stadt	65
1058	1058030	1059	1059053	Brekendorf	Kropp	18
1058	1058030	1059	1059075	Brekendorf	Schleswig, Stadt	39
1058	1058032	1058	1058040	Brodersby	Damp	24
1058	1058032	1058	1058043	Brodersby	Eckernförde, Stadt	10
1058	1058032	1059	1059045	Brodersby	Kappeln, Stadt	86
1058	1058032	1059	1059	Brodersby	Schleswig-Flensburg	104
1058	1058032	2000	2000013	Brodersby	Hamburg	15
1058	1058033	1002	1002	Brügge	Kiel, Landeshauptstadt	87
1058	1058033	1004	1004	Brügge	Neumünster, Stadt	40
1058	1058033	1057	1057	Brügge	Plön	11

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058033	1058	1058022	Brügge	Bordesholm	51
1058	1058033	1058	1058053	Brügge	Flintbek	15
1058	1058033	1058	1058170	Brügge	Wattenbek	21
1058	1058034	1001	1001	Büdelsdorf, Stadt	Flensburg, Stadt	43
1058	1058034	1002	1002	Büdelsdorf, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	351
1058	1058034	1004	1004	Büdelsdorf, Stadt	Neumünster, Stadt	103
1058	1058034	1051	1051	Büdelsdorf, Stadt	Dithmarschen	16
1058	1058034	1054	1054056	Büdelsdorf, Stadt	Husum, Stadt	13
1058	1058034	1056	1056	Büdelsdorf, Stadt	Pinneberg	26
1058	1058034	1056	1056041	Büdelsdorf, Stadt	Quickborn, Stadt	14
1058	1058034	1057	1057	Büdelsdorf, Stadt	Plön	16
1058	1058034	1058	1058003	Büdelsdorf, Stadt	Alt Duvenstedt	24
1058	1058034	1058	1058022	Büdelsdorf, Stadt	Bordesholm	10
1058	1058034	1058	1058024	Büdelsdorf, Stadt	Borgstedt	44
1058	1058034	1058	1058043	Büdelsdorf, Stadt	Eckernförde, Stadt	90
1058	1058034	1058	1058054	Büdelsdorf, Stadt	Fockbek	119
1058	1058034	1058	1058058	Büdelsdorf, Stadt	Gettorf	12
1058	1058034	1058	1058066	Büdelsdorf, Stadt	Groß Wittensee	13
1058	1058034	1058	1058077	Büdelsdorf, Stadt	Hohenwestedt	30
1058	1058034	1058	1058078	Büdelsdorf, Stadt	Hohn	12
1058	1058034	1058	1058086	Büdelsdorf, Stadt	Jevenstedt	12
1058	1058034	1058	1058117	Büdelsdorf, Stadt	Nortorf, Stadt	25
1058	1058034	1058	1058124	Büdelsdorf, Stadt	Osterrönfeld	84
1058	1058034	1058	1058127	Büdelsdorf, Stadt	Owschlag	21
1058	1058034	1058	1058135	Büdelsdorf, Stadt	Rendsburg, Stadt	1287
1058	1058034	1058	1058136	Büdelsdorf, Stadt	Rickert	18
1058	1058034	1058	1058140	Büdelsdorf, Stadt	Schacht-Audorf	50
1058	1058034	1058	1058172	Büdelsdorf, Stadt	Westerrönfeld	39
1058	1058034	1059	1059053	Büdelsdorf, Stadt	Kropp	24
1058	1058034	1059	1059075	Büdelsdorf, Stadt	Schleswig, Stadt	59
1058	1058034	1060	1060	Büdelsdorf, Stadt	Segeberg	24
1058	1058034	1061	1061046	Büdelsdorf, Stadt	Itzehoe, Stadt	14
1058	1058034	2000	2000014	Büdelsdorf, Stadt	Hamburg	83
1058	1058035	1002	1002	Bünsdorf	Kiel, Landeshauptstadt	36
1058	1058035	1058	1058034	Bünsdorf	Büdelsdorf, Stadt	13
1058	1058035	1058	1058043	Bünsdorf	Eckernförde, Stadt	14
1058	1058035	1058	1058135	Bünsdorf	Rendsburg, Stadt	47
1058	1058035	1059	1059	Bünsdorf	Schleswig-Flensburg	14
1058	1058036	1058	1058135	Christiansholm	Rendsburg, Stadt	18
1058	1058039	1002	1002	Damendorf	Kiel, Landeshauptstadt	20
1058	1058039	1058	1058043	Damendorf	Eckernförde, Stadt	28
1058	1058039	1058	1058135	Damendorf	Rendsburg, Stadt	21
1058	1058039	1059	1059	Damendorf	Schleswig-Flensburg	11
1058	1058040	1002	1002	Damp	Kiel, Landeshauptstadt	35
1058	1058040	1058	1058043	Damp	Eckernförde, Stadt	55
1058	1058040	1059	1059045	Damp	Kappeln, Stadt	35
1058	1058040	1059	1059	Damp	Schleswig-Flensburg	56
1058	1058037	1002	1002	Dänischenhagen	Kiel, Landeshauptstadt	694
1058	1058037	1004	1004	Dänischenhagen	Neumünster, Stadt	16
1058	1058037	1057	1057	Dänischenhagen	Plön	17
1058	1058037	1058	1058005	Dänischenhagen	Altenholz	92
1058	1058037	1058	1058043	Dänischenhagen	Eckernförde, Stadt	26
1058	1058037	1058	1058058	Dänischenhagen	Gettorf	19
1058	1058037	1058	1058092	Dänischenhagen	Kronshagen	22
1058	1058037	1058	1058135	Dänischenhagen	Rendsburg, Stadt	26
1058	1058037	1058	1058150	Dänischenhagen	Schwedeneck	11

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058037	1058	1058157	Dänischenhagen	Strande	11
1058	1058037	2000	2000015	Dänischenhagen	Hamburg	51
1058	1058038	1002	1002	Dätgen	Kiel, Landeshauptstadt	60
1058	1058038	1004	1004	Dätgen	Neumünster, Stadt	47
1058	1058038	1058	1058022	Dätgen	Bordesholm	13
1058	1058038	1058	1058117	Dätgen	Nortorf, Stadt	23
1058	1058038	1060	1060	Dätgen	Segeberg	15
1058	1058038	2000	2000016	Dätgen	Hamburg	15
1058	1058042	1002	1002	Dörphof	Kiel, Landeshauptstadt	18
1058	1058042	1058	1058040	Dörphof	Damp	58
1058	1058042	1058	1058043	Dörphof	Eckernförde, Stadt	19
1058	1058042	1059	1059045	Dörphof	Kappeln, Stadt	65
1058	1058042	1059	1059075	Dörphof	Schleswig, Stadt	10
1058	1058043	1001	1001	Eckernförde, Stadt	Flensburg, Stadt	64
1058	1058043	1002	1002	Eckernförde, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	1322
1058	1058043	1003	1003	Eckernförde, Stadt	Lübeck, Hansestadt	18
1058	1058043	1004	1004	Eckernförde, Stadt	Neumünster, Stadt	60
1058	1058043	1051	1051	Eckernförde, Stadt	Dithmarschen	11
1058	1058043	1054	1054056	Eckernförde, Stadt	Husum, Stadt	22
1058	1058043	1055	1055	Eckernförde, Stadt	Ostholstein	10
1058	1058043	1056	1056	Eckernförde, Stadt	Pinneberg	15
1058	1058043	1057	1057	Eckernförde, Stadt	Plön	67
1058	1058043	1057	1057091	Eckernförde, Stadt	Schwentinental, Stadt	25
1058	1058043	1058	1058004	Eckernförde, Stadt	Altenhof	26
1058	1058043	1058	1058005	Eckernförde, Stadt	Altenholz	38
1058	1058043	1058	1058008	Eckernförde, Stadt	Ascheffel	18
1058	1058043	1058	1058012	Eckernförde, Stadt	Barkelsby	46
1058	1058043	1058	1058022	Eckernförde, Stadt	Bordesholm	10
1058	1058043	1058	1058024	Eckernförde, Stadt	Borgstedt	11
1058	1058043	1058	1058032	Eckernförde, Stadt	Brodersby	14
1058	1058043	1058	1058034	Eckernförde, Stadt	Büdelndorf, Stadt	87
1058	1058043	1058	1058039	Eckernförde, Stadt	Damendorf	11
1058	1058043	1058	1058040	Eckernförde, Stadt	Damp	278
1058	1058043	1058	1058037	Eckernförde, Stadt	Dänischenhagen	10
1058	1058043	1058	1058052	Eckernförde, Stadt	Fleckeby	26
1058	1058043	1058	1058053	Eckernförde, Stadt	Flintbek	10
1058	1058043	1058	1058054	Eckernförde, Stadt	Fockbek	19
1058	1058043	1058	1058057	Eckernförde, Stadt	Gammelby	12
1058	1058043	1058	1058058	Eckernförde, Stadt	Gettorf	128
1058	1058043	1058	1058065	Eckernförde, Stadt	Groß Vollstedt	36
1058	1058043	1058	1058066	Eckernförde, Stadt	Groß Wittensee	26
1058	1058043	1058	1058067	Eckernförde, Stadt	Güby	21
1058	1058043	1058	1058069	Eckernförde, Stadt	Haby	11
1058	1058043	1058	1058080	Eckernförde, Stadt	Holtsee	44
1058	1058043	1058	1058082	Eckernförde, Stadt	Holzdorf	14
1058	1058043	1058	1058090	Eckernförde, Stadt	Kosel	12
1058	1058043	1058	1058092	Eckernförde, Stadt	Kronshagen	34
1058	1058043	1058	1058099	Eckernförde, Stadt	Loose	12
1058	1058043	1058	1058104	Eckernförde, Stadt	Melsdorf	14
1058	1058043	1058	1058117	Eckernförde, Stadt	Nortorf, Stadt	13
1058	1058043	1058	1058121	Eckernförde, Stadt	Osdorf	24
1058	1058043	1058	1058124	Eckernförde, Stadt	Osterrönfeld	42
1058	1058043	1058	1058135	Eckernförde, Stadt	Rendsburg, Stadt	536
1058	1058043	1058	1058137	Eckernförde, Stadt	Rieseby	41
1058	1058043	1058	1058140	Eckernförde, Stadt	Schacht-Audorf	12
1058	1058043	1058	1058150	Eckernförde, Stadt	Schwedeneck	13

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058043	1058	1058162	Eckernförde, Stadt	Thumbby	17
1058	1058043	1058	1058166	Eckernförde, Stadt	Waabs	32
1058	1058043	1058	1058173	Eckernförde, Stadt	Windeby	19
1058	1058043	1059	1059018	Eckernförde, Stadt	Busdorf	12
1058	1058043	1059	1059026	Eckernförde, Stadt	Fahrdorf	14
1058	1058043	1059	1059045	Eckernförde, Stadt	Kappeln, Stadt	69
1058	1058043	1059	1059053	Eckernförde, Stadt	Kropp	118
1058	1058043	1059	1059075	Eckernförde, Stadt	Schleswig, Stadt	175
1058	1058043	1059	1059161	Eckernförde, Stadt	Sörup	12
1058	1058043	1059	1059083	Eckernförde, Stadt	Süderbrarup	14
1058	1058043	1060	1060	Eckernförde, Stadt	Segeberg	22
1058	1058043	1061	1061	Eckernförde, Stadt	Steinburg	14
1058	1058043	1062	1062004	Eckernförde, Stadt	Bad Oldesloe, Stadt	30
1058	1058043	2000	2000017	Eckernförde, Stadt	Hamburg	143
1058	1058044	1002	1002	Ehndorf	Kiel, Landeshauptstadt	24
1058	1058044	1004	1004	Ehndorf	Neumünster, Stadt	115
1058	1058044	1060	1060	Ehndorf	Segeberg	17
1058	1058044	2000	2000018	Ehndorf	Hamburg	24
1058	1058045	1002	1002	Eisendorf	Kiel, Landeshauptstadt	29
1058	1058045	1004	1004	Eisendorf	Neumünster, Stadt	20
1058	1058045	1058	1058117	Eisendorf	Nortorf, Stadt	19
1058	1058045	1058	1058135	Eisendorf	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058046	1002	1002	Ellerdorf	Kiel, Landeshauptstadt	42
1058	1058046	1004	1004	Ellerdorf	Neumünster, Stadt	35
1058	1058046	1058	1058117	Ellerdorf	Nortorf, Stadt	45
1058	1058046	1058	1058135	Ellerdorf	Rendsburg, Stadt	13
1058	1058047	1002	1002	Elsdorf-Westermühlen	Kiel, Landeshauptstadt	37
1058	1058047	1004	1004	Elsdorf-Westermühlen	Neumünster, Stadt	10
1058	1058047	1051	1051	Elsdorf-Westermühlen	Dithmarschen	12
1058	1058047	1058	1058029	Elsdorf-Westermühlen	Breiholz	10
1058	1058047	1058	1058034	Elsdorf-Westermühlen	Büdelndorf, Stadt	35
1058	1058047	1058	1058054	Elsdorf-Westermühlen	Fockbek	52
1058	1058047	1058	1058070	Elsdorf-Westermühlen	Hamdorf	10
1058	1058047	1058	1058077	Elsdorf-Westermühlen	Hohenwestedt	11
1058	1058047	1058	1058078	Elsdorf-Westermühlen	Hohn	20
1058	1058047	1058	1058135	Elsdorf-Westermühlen	Rendsburg, Stadt	176
1058	1058047	1058	1058140	Elsdorf-Westermühlen	Schacht-Audorf	12
1058	1058047	1059	1059053	Elsdorf-Westermühlen	Kropp	13
1058	1058047	1059	1059	Elsdorf-Westermühlen	Schleswig-Flensburg	36
1058	1058047	1061	1061	Elsdorf-Westermühlen	Steinburg	13
1058	1058047	2000	2000019	Elsdorf-Westermühlen	Hamburg	14
1058	1058048	1058	1058077	Embühren	Hohenwestedt	13
1058	1058048	1058	1058135	Embühren	Rendsburg, Stadt	14
1058	1058049	1002	1002	Emkendorf	Kiel, Landeshauptstadt	129
1058	1058049	1004	1004	Emkendorf	Neumünster, Stadt	41
1058	1058049	1057	1057	Emkendorf	Plön	13
1058	1058049	1058	1058117	Emkendorf	Nortorf, Stadt	55
1058	1058049	1058	1058124	Emkendorf	Osterrönfeld	20
1058	1058049	1058	1058135	Emkendorf	Rendsburg, Stadt	64
1058	1058049	1060	1060	Emkendorf	Segeberg	11
1058	1058049	2000	2000020	Emkendorf	Hamburg	16
1058	1058050	1002	1002	Felde	Kiel, Landeshauptstadt	407
1058	1058050	1004	1004	Felde	Neumünster, Stadt	20
1058	1058050	1057	1057	Felde	Plön	21
1058	1058050	1057	1057091	Felde	Schwentinental, Stadt	13
1058	1058050	1058	1058053	Felde	Flintbek	15

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058050	1058	1058092	Felde	Kronshagen	11
1058	1058050	1058	1058135	Felde	Rendsburg, Stadt	47
1058	1058050	1060	1060	Felde	Segeberg	10
1058	1058050	2000	2000021	Felde	Hamburg	28
1058	1058051	1002	1002	Felm	Kiel, Landeshauptstadt	252
1058	1058051	1058	1058005	Felm	Altenholz	34
1058	1058051	1058	1058043	Felm	Eckernförde, Stadt	21
1058	1058051	1058	1058058	Felm	Gettorf	29
1058	1058051	1058	1058092	Felm	Kronshagen	10
1058	1058051	2000	2000022	Felm	Hamburg	16
1058	1058052	1001	1001	Fleckeby	Flensburg, Stadt	14
1058	1058052	1002	1002	Fleckeby	Kiel, Landeshauptstadt	96
1058	1058052	1058	1058040	Fleckeby	Damp	19
1058	1058052	1058	1058043	Fleckeby	Eckernförde, Stadt	171
1058	1058052	1058	1058058	Fleckeby	Gettorf	11
1058	1058052	1058	1058067	Fleckeby	Güby	25
1058	1058052	1058	1058135	Fleckeby	Rendsburg, Stadt	46
1058	1058052	1059	1059053	Fleckeby	Kropp	12
1058	1058052	1059	1059075	Fleckeby	Schleswig, Stadt	49
1058	1058052	2000	2000023	Fleckeby	Hamburg	12
1058	1058053	1002	1002	Flintbek	Kiel, Landeshauptstadt	1334
1058	1058053	1003	1003	Flintbek	Lübeck, Hansestadt	15
1058	1058053	1004	1004	Flintbek	Neumünster, Stadt	144
1058	1058053	1057	1057057	Flintbek	Plön, Stadt	12
1058	1058053	1057	1057062	Flintbek	Preetz, Stadt	24
1058	1058053	1057	1057074	Flintbek	Schönkirchen	14
1058	1058053	1057	1057091	Flintbek	Schwentinental, Stadt	49
1058	1058053	1058	1058005	Flintbek	Altenholz	25
1058	1058053	1058	1058022	Flintbek	Bordesholm	45
1058	1058053	1058	1058043	Flintbek	Eckernförde, Stadt	10
1058	1058053	1058	1058092	Flintbek	Kronshagen	26
1058	1058053	1058	1058104	Flintbek	Melsdorf	14
1058	1058053	1058	1058107	Flintbek	Molfsee	28
1058	1058053	1058	1058117	Flintbek	Nortorf, Stadt	13
1058	1058053	1058	1058135	Flintbek	Rendsburg, Stadt	31
1058	1058053	1058	1058139	Flintbek	Rumohr	11
1058	1058053	1059	1059	Flintbek	Schleswig-Flensburg	13
1058	1058053	1060	1060	Flintbek	Segeberg	39
1058	1058053	1062	1062	Flintbek	Stormarn	16
1058	1058053	2000	2000024	Flintbek	Hamburg	83
1058	1058054	1001	1001	Fockbek	Flensburg, Stadt	24
1058	1058054	1002	1002	Fockbek	Kiel, Landeshauptstadt	181
1058	1058054	1004	1004	Fockbek	Neumünster, Stadt	57
1058	1058054	1051	1051	Fockbek	Dithmarschen	36
1058	1058054	1051	1051044	Fockbek	Heide, Stadt	10
1058	1058054	1054	1054056	Fockbek	Husum, Stadt	11
1058	1058054	1056	1056	Fockbek	Pinneberg	19
1058	1058054	1056	1056041	Fockbek	Quickborn, Stadt	16
1058	1058054	1058	1058003	Fockbek	Alt Duvenstedt	21
1058	1058054	1058	1058034	Fockbek	Büdelndorf, Stadt	144
1058	1058054	1058	1058043	Fockbek	Eckernförde, Stadt	22
1058	1058054	1058	1058077	Fockbek	Hohenwestedt	14
1058	1058054	1058	1058078	Fockbek	Hohn	17
1058	1058054	1058	1058086	Fockbek	Jevenstedt	11
1058	1058054	1058	1058117	Fockbek	Nortorf, Stadt	11
1058	1058054	1058	1058124	Fockbek	Osterrönfeld	60

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058054	1058	1058135	Fockbek	Rendsburg, Stadt	782
1058	1058054	1058	1058140	Fockbek	Schacht-Audorf	31
1058	1058054	1058	1058172	Fockbek	Westerrönfeld	27
1058	1058054	1059	1059053	Fockbek	Kropp	20
1058	1058054	1059	1059075	Fockbek	Schleswig, Stadt	26
1058	1058054	1060	1060	Fockbek	Segeberg	12
1058	1058054	1061	1061	Fockbek	Steinburg	15
1058	1058054	2000	2000025	Fockbek	Hamburg	69
1058	1058056	1058	1058054	Friedrichsholm	Fockbek	13
1058	1058056	1058	1058135	Friedrichsholm	Rendsburg, Stadt	29
1058	1058056	1059	1059	Friedrichsholm	Schleswig-Flensburg	17
1058	1058057	1002	1002	Gammelby	Kiel, Landeshauptstadt	34
1058	1058057	1058	1058043	Gammelby	Eckernförde, Stadt	49
1058	1058057	1059	1059075	Gammelby	Schleswig, Stadt	10
1058	1058058	1002	1002	Gettorf	Kiel, Landeshauptstadt	1232
1058	1058058	1003	1003	Gettorf	Lübeck, Hansestadt	11
1058	1058058	1004	1004	Gettorf	Neumünster, Stadt	19
1058	1058058	1057	1057	Gettorf	Plön	56
1058	1058058	1057	1057074	Gettorf	Schönkirchen	10
1058	1058058	1057	1057091	Gettorf	Schwentinental, Stadt	22
1058	1058058	1058	1058005	Gettorf	Altenholz	47
1058	1058058	1058	1058034	Gettorf	Büdelsdorf, Stadt	18
1058	1058058	1058	1058040	Gettorf	Damp	12
1058	1058058	1058	1058037	Gettorf	Dänischenhagen	17
1058	1058058	1058	1058043	Gettorf	Eckernförde, Stadt	183
1058	1058058	1058	1058053	Gettorf	Flintbek	18
1058	1058058	1058	1058080	Gettorf	Holtsee	17
1058	1058058	1058	1058092	Gettorf	Kronshagen	47
1058	1058058	1058	1058096	Gettorf	Lindau	12
1058	1058058	1058	1058121	Gettorf	Osdorf	37
1058	1058058	1058	1058135	Gettorf	Rendsburg, Stadt	66
1058	1058058	1058	1058150	Gettorf	Schwedeneck	10
1058	1058058	1058	1058165	Gettorf	Tüttendorf	14
1058	1058058	1059	1059075	Gettorf	Schleswig, Stadt	15
1058	1058058	1062	1062	Gettorf	Stormarn	17
1058	1058058	2000	2000026	Gettorf	Hamburg	58
1058	1058059	1002	1002	Gnutz	Kiel, Landeshauptstadt	57
1058	1058059	1004	1004	Gnutz	Neumünster, Stadt	113
1058	1058059	1058	1058009	Gnutz	Aukrug	20
1058	1058059	1058	1058077	Gnutz	Hohenwestedt	25
1058	1058059	1058	1058117	Gnutz	Nortorf, Stadt	94
1058	1058059	1058	1058135	Gnutz	Rendsburg, Stadt	24
1058	1058059	1060	1060	Gnutz	Segeberg	17
1058	1058059	1061	1061	Gnutz	Steinburg	15
1058	1058059	2000	2000027	Gnutz	Hamburg	15
1058	1058061	1051	1051	Gokels	Dithmarschen	14
1058	1058061	1058	1058072	Gokels	Hanerau-Hademarschen	11
1058	1058061	1058	1058077	Gokels	Hohenwestedt	22
1058	1058061	1061	1061046	Gokels	Itzehoe, Stadt	26
1058	1058061	2000	2000028	Gokels	Hamburg	22
1058	1058102	1002	1002	Goosefeld	Kiel, Landeshauptstadt	48
1058	1058102	1058	1058043	Goosefeld	Eckernförde, Stadt	80
1058	1058102	1058	1058135	Goosefeld	Rendsburg, Stadt	19
1058	1058102	1059	1059	Goosefeld	Schleswig-Flensburg	25
1058	1058062	1004	1004	Grael	Neumünster, Stadt	15
1058	1058062	1058	1058077	Grael	Hohenwestedt	37

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058062	1061	1061	Grauel	Steinburg	10
1058	1058063	1002	1002000	Grevenkrug	Kiel, Landeshauptstadt	22
1058	1058064	1002	1002000	Groß Buchwald	Kiel, Landeshauptstadt	19
1058	1058064	1004	1004	Groß Buchwald	Neumünster, Stadt	17
1058	1058064	1057	1057	Groß Buchwald	Plön	14
1058	1058064	1058	1058022	Groß Buchwald	Bordesholm	17
1058	1058065	1002	1002	Groß Vollstedt	Kiel, Landeshauptstadt	133
1058	1058065	1004	1004	Groß Vollstedt	Neumünster, Stadt	42
1058	1058065	1058	1058117	Groß Vollstedt	Nortorf, Stadt	52
1058	1058065	1058	1058135	Groß Vollstedt	Rendsburg, Stadt	23
1058	1058065	2000	2000029	Groß Vollstedt	Hamburg	16
1058	1058066	1002	1002	Groß Wittensee	Kiel, Landeshauptstadt	63
1058	1058066	1058	1058034	Groß Wittensee	Büdelsdorf, Stadt	17
1058	1058066	1058	1058043	Groß Wittensee	Eckernförde, Stadt	87
1058	1058066	1058	1058135	Groß Wittensee	Rendsburg, Stadt	56
1058	1058066	1059	1059	Groß Wittensee	Schleswig-Flensburg	29
1058	1058066	2000	2000030	Groß Wittensee	Hamburg	10
1058	1058067	1002	1002	Güby	Kiel, Landeshauptstadt	20
1058	1058067	1058	1058043	Güby	Eckernförde, Stadt	32
1058	1058067	1058	1058052	Güby	Fleckeby	10
1058	1058067	1058	1058135	Güby	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058067	1059	1059075	Güby	Schleswig, Stadt	18
1058	1058068	1004	1004	Haale	Neumünster, Stadt	10
1058	1058068	1058	1058077	Haale	Hohenwestedt	23
1058	1058068	1058	1058086	Haale	Jevenstedt	12
1058	1058068	1058	1058135	Haale	Rendsburg, Stadt	22
1058	1058068	1061	1061	Haale	Steinburg	15
1058	1058069	1002	1002	Haby	Kiel, Landeshauptstadt	43
1058	1058069	1058	1058043	Haby	Eckernförde, Stadt	44
1058	1058069	1058	1058080	Haby	Holtsee	10
1058	1058069	1058	1058135	Haby	Rendsburg, Stadt	28
1058	1058069	1059	1059	Haby	Schleswig-Flensburg	12
1058	1058070	1002	1002	Hamdorf	Kiel, Landeshauptstadt	32
1058	1058070	1051	1051	Hamdorf	Dithmarschen	28
1058	1058070	1051	1051044	Hamdorf	Heide, Stadt	14
1058	1058070	1058	1058029	Hamdorf	Breiholz	16
1058	1058070	1058	1058034	Hamdorf	Büdelsdorf, Stadt	20
1058	1058070	1058	1058047	Hamdorf	Elsdorf-Westermühlen	10
1058	1058070	1058	1058054	Hamdorf	Fockbek	42
1058	1058070	1058	1058078	Hamdorf	Hohn	14
1058	1058070	1058	1058124	Hamdorf	Osterrönfeld	10
1058	1058070	1058	1058135	Hamdorf	Rendsburg, Stadt	113
1058	1058070	1058	1058172	Hamdorf	Westerrönfeld	10
1058	1058070	1059	1059	Hamdorf	Schleswig-Flensburg	18
1058	1058070	2000	2000031	Hamdorf	Hamburg	11
1058	1058071	1002	1002	Hamweddel	Kiel, Landeshauptstadt	12
1058	1058071	1004	1004	Hamweddel	Neumünster, Stadt	18
1058	1058071	1058	1058077	Hamweddel	Hohenwestedt	15
1058	1058071	1058	1058086	Hamweddel	Jevenstedt	10
1058	1058071	1058	1058135	Hamweddel	Rendsburg, Stadt	42
1058	1058072	1002	1002	Hanerau-Hademarschen	Kiel, Landeshauptstadt	23
1058	1058072	1004	1004000	Hanerau-Hademarschen	Neumünster, Stadt	33
1058	1058072	1051	1051001	Hanerau-Hademarschen	Albersdorf	24
1058	1058072	1051	1051011	Hanerau-Hademarschen	Brunsbüttel, Stadt	13
1058	1058072	1051	1051044	Hanerau-Hademarschen	Heide, Stadt	40
1058	1058072	1051	1051074	Hanerau-Hademarschen	Meldorf, Stadt	13

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058072	1056	1056015	Hanerau-Hademarschen	Elmshorn, Stadt	10
1058	1058072	1058	1058034	Hanerau-Hademarschen	Brunsbüttel, Stadt	13
1058	1058072	1058	1058077	Hanerau-Hademarschen	Hohenwestedt	75
1058	1058072	1058	1058086	Hanerau-Hademarschen	Jevenstedt	15
1058	1058072	1058	1058135	Hanerau-Hademarschen	Rendsburg, Stadt	65
1058	1058072	1060	1060	Hanerau-Hademarschen	Segeberg	20
1058	1058072	1061	1061046	Hanerau-Hademarschen	Itzehoe, Stadt	94
1058	1058072	1061	1061097	Hanerau-Hademarschen	Schenefeld	29
1058	1058072	2000	2000032	Hanerau-Hademarschen	Hamburg	35
1058	1058073	1002	1002	Haßmoor	Kiel, Landeshauptstadt	19
1058	1058073	1058	1058135	Haßmoor	Rendsburg, Stadt	24
1058	1058074	1058	1058077	Heinkenborstel	Hohenwestedt	11
1058	1058076	1002	1002	Hoffeld	Kiel, Landeshauptstadt	11
1058	1058076	1058	1058022	Hoffeld	Bordesholm	10
1058	1058077	1002	1002	Hohenwestedt	Kiel, Landeshauptstadt	84
1058	1058077	1004	1004	Hohenwestedt	Neumünster, Stadt	199
1058	1058077	1051	1051	Hohenwestedt	Dithmarschen	29
1058	1058077	1056	1056015	Hohenwestedt	Elmshorn, Stadt	11
1058	1058077	1058	1058009	Hohenwestedt	Aukrug	55
1058	1058077	1058	1058034	Hohenwestedt	Büdelndorf, Stadt	18
1058	1058077	1058	1058086	Hohenwestedt	Jevenstedt	12
1058	1058077	1058	1058117	Hohenwestedt	Nortorf, Stadt	29
1058	1058077	1058	1058135	Hohenwestedt	Rendsburg, Stadt	93
1058	1058077	1058	1058169	Hohenwestedt	Wasbek	16
1058	1058077	1060	1060004	Hohenwestedt	Bad Bramstedt, Stadt	16
1058	1058077	1060	1060044	Hohenwestedt	Kaltenkirchen, Stadt	14
1058	1058077	1060	1060	Hohenwestedt	Segeberg	61
1058	1058077	1061	1061042	Hohenwestedt	Hohenlockstedt	16
1058	1058077	1061	1061046	Hohenwestedt	Itzehoe, Stadt	90
1058	1058077	1061	1061049	Hohenwestedt	Kellinghusen, Stadt	15
1058	1058077	1061	1061097	Hohenwestedt	Schenefeld	16
1058	1058077	2000	2000033	Hohenwestedt	Hamburg	72
1058	1058078	1002	1002	Hohn	Kiel, Landeshauptstadt	55
1058	1058078	1004	1004	Hohn	Neumünster, Stadt	16
1058	1058078	1051	1051	Hohn	Dithmarschen	22
1058	1058078	1054	1054	Hohn	Nordfriesland	10
1058	1058078	1058	1058003	Hohn	Alt Duvenstedt	15
1058	1058078	1058	1058034	Hohn	Büdelndorf, Stadt	47
1058	1058078	1058	1058047	Hohn	Elsdorf-Westermühlen	17
1058	1058078	1058	1058054	Hohn	Fockbek	87
1058	1058078	1058	1058097	Hohn	Lohe-Föhrden	13
1058	1058078	1058	1058124	Hohn	Osterrönfeld	21
1058	1058078	1058	1058135	Hohn	Rendsburg, Stadt	266
1058	1058078	1058	1058140	Hohn	Schacht-Audorf	12
1058	1058078	1058	1058172	Hohn	Westerrönfeld	10
1058	1058078	1059	1059053	Hohn	Kropp	21
1058	1058078	1059	1059	Hohn	Schleswig-Flensburg	52
1058	1058078	2000	2000034	Hohn	Hamburg	14
1058	1058080	1002	1002	Holtsee	Kiel, Landeshauptstadt	122
1058	1058080	1057	1057	Holtsee	Plön	14
1058	1058080	1058	1058043	Holtsee	Eckernförde, Stadt	65
1058	1058080	1058	1058058	Holtsee	Gettorf	23
1058	1058080	1058	1058135	Holtsee	Rendsburg, Stadt	24
1058	1058080	1059	1059075	Holtsee	Schleswig, Stadt	10
1058	1058081	1002	1002	Holzbuenge	Kiel, Landeshauptstadt	13
1058	1058081	1058	1058135	Holzbuenge	Rendsburg, Stadt	25

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058081	1059	1059	Holzbunge	Schleswig-Flensburg	11
1058	1058082	1002	1002	Holzdorf	Kiel, Landeshauptstadt	42
1058	1058082	1058	1058040	Holzdorf	Damp	56
1058	1058082	1058	1058043	Holzdorf	Eckernförde, Stadt	67
1058	1058082	1058	1058135	Holzdorf	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058082	1059	1059045	Holzdorf	Kappeln, Stadt	28
1058	1058082	1059	1059	Holzdorf	Schleswig-Flensburg	47
1058	1058084	1058	1058043	Hummelfeld	Eckernförde, Stadt	20
1058	1058084	1058	1058135	Hummelfeld	Rendsburg, Stadt	14
1058	1058084	1059	1059	Hummelfeld	Schleswig-Flensburg	18
1058	1058083	1002	1002	Hütten	Kiel, Landeshauptstadt	10
1058	1058083	1058	1058043	Hütten	Eckernförde, Stadt	16
1058	1058083	1059	1059	Hütten	Schleswig-Flensburg	10
1058	1058085	1058	1058077	Jahrsdorf	Hohenwestedt	22
1058	1058085	1061	1061046	Jahrsdorf	Itzehoe, Stadt	11
1058	1058086	1002	1002	Jevenstedt	Kiel, Landeshauptstadt	117
1058	1058086	1004	1004	Jevenstedt	Neumünster, Stadt	46
1058	1058086	1058	1058003	Jevenstedt	Alt Duvenstedt	10
1058	1058086	1058	1058034	Jevenstedt	Büdelsdorf, Stadt	63
1058	1058086	1058	1058043	Jevenstedt	Eckernförde, Stadt	12
1058	1058086	1058	1058054	Jevenstedt	Fockbek	31
1058	1058086	1058	1058071	Jevenstedt	Hamweddel	14
1058	1058086	1058	1058077	Jevenstedt	Hohenwestedt	28
1058	1058086	1058	1058117	Jevenstedt	Nortorf, Stadt	25
1058	1058086	1058	1058124	Jevenstedt	Osterrönfeld	49
1058	1058086	1058	1058135	Jevenstedt	Rendsburg, Stadt	311
1058	1058086	1058	1058140	Jevenstedt	Schacht-Audorf	13
1058	1058086	1058	1058172	Jevenstedt	Westerrönfeld	37
1058	1058086	1059	1059	Jevenstedt	Schleswig-Flensburg	22
1058	1058086	1060	1060	Jevenstedt	Segeberg	17
1058	1058086	1061	1061	Jevenstedt	Steinburg	15
1058	1058086	2000	2000035	Jevenstedt	Hamburg	37
1058	1058087	1058	1058040	Karby	Damp	38
1058	1058087	1058	1058043	Karby	Eckernförde, Stadt	13
1058	1058087	1059	1059045	Karby	Kappeln, Stadt	68
1058	1058087	1059	1059	Karby	Schleswig-Flensburg	89
1058	1058088	1058	1058135	Klein Wittensee	Rendsburg, Stadt	15
1058	1058089	1058	1058135	Königshügel	Rendsburg, Stadt	21
1058	1058090	1001	1001	Kosel	Flensburg, Stadt	11
1058	1058090	1002	1002	Kosel	Kiel, Landeshauptstadt	64
1058	1058090	1058	1058040	Kosel	Damp	15
1058	1058090	1058	1058043	Kosel	Eckernförde, Stadt	129
1058	1058090	1058	1058135	Kosel	Rendsburg, Stadt	22
1058	1058090	1059	1059075	Kosel	Schleswig, Stadt	27
1058	1058091	1002	1002	Krogaspe	Kiel, Landeshauptstadt	25
1058	1058091	1004	1004	Krogaspe	Neumünster, Stadt	71
1058	1058091	1058	1058117	Krogaspe	Nortorf, Stadt	14
1058	1058091	2000	2000036	Krogaspe	Hamburg	10
1058	1058092	1001	1001	Kronshagen	Flensburg, Stadt	14
1058	1058092	1002	1002	Kronshagen	Kiel, Landeshauptstadt	2522
1058	1058092	1003	1003	Kronshagen	Lübeck, Hansestadt	34
1058	1058092	1004	1004	Kronshagen	Neumünster, Stadt	97
1058	1058092	1055	1055	Kronshagen	Ostholstein	19
1058	1058092	1057	1057025	Kronshagen	Heikendorf	12
1058	1058092	1057	1057057	Kronshagen	Plön, Stadt	19
1058	1058092	1057	1057062	Kronshagen	Preetz, Stadt	19

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058092	1057	1057074	Kronshagen	Schönkirchen	12
1058	1058092	1057	1057091	Kronshagen	Schwentinental, Stadt	44
1058	1058092	1058	1058005	Kronshagen	Altenholz	44
1058	1058092	1058	1058022	Kronshagen	Bordesholm	11
1058	1058092	1058	1058034	Kronshagen	Büdelsdorf, Stadt	18
1058	1058092	1058	1058043	Kronshagen	Eckernförde, Stadt	34
1058	1058092	1058	1058053	Kronshagen	Flintbek	28
1058	1058092	1058	1058058	Kronshagen	Gettorf	15
1058	1058092	1058	1058104	Kronshagen	Melsdorf	27
1058	1058092	1058	1058126	Kronshagen	Ottendorf	18
1058	1058092	1058	1058135	Kronshagen	Rendsburg, Stadt	72
1058	1058092	1059	1059075	Kronshagen	Schleswig, Stadt	15
1058	1058092	1060	1060005	Kronshagen	Bad Segeberg, Stadt	12
1058	1058092	1061	1061046	Kronshagen	Itzehoe, Stadt	11
1058	1058092	1062	1062	Kronshagen	Stormarn	20
1058	1058092	2000	2000037	Kronshagen	Hamburg	137
1058	1058093	1002	1002	Krummwisch	Kiel, Landeshauptstadt	112
1058	1058093	1057	1057	Krummwisch	Plön	10
1058	1058093	1058	1058135	Krummwisch	Rendsburg, Stadt	19
1058	1058094	1002	1002	Langwedel	Kiel, Landeshauptstadt	212
1058	1058094	1004	1004	Langwedel	Neumünster, Stadt	79
1058	1058094	1057	1057	Langwedel	Plön	19
1058	1058094	1058	1058022	Langwedel	Bordesholm	17
1058	1058094	1058	1058053	Langwedel	Flintbek	19
1058	1058094	1058	1058117	Langwedel	Nortorf, Stadt	44
1058	1058094	1058	1058135	Langwedel	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058094	1060	1060	Langwedel	Segeberg	19
1058	1058094	2000	2000038	Langwedel	Hamburg	16
1058	1058096	1002	1002	Lindau	Kiel, Landeshauptstadt	208
1058	1058096	1057	1057	Lindau	Plön	13
1058	1058096	1058	1058005	Lindau	Altenholz	11
1058	1058096	1058	1058043	Lindau	Eckernförde, Stadt	29
1058	1058096	1058	1058058	Lindau	Gettorf	71
1058	1058096	1058	1058080	Lindau	Holtsee	10
1058	1058096	1058	1058092	Lindau	Kronshagen	11
1058	1058096	1058	1058110	Lindau	Neudorf-Bornstein	11
1058	1058096	1058	1058121	Lindau	Osdorf	13
1058	1058096	1058	1058135	Lindau	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058096	2000	2000039	Lindau	Hamburg	13
1058	1058097	1002	1002	Lohe-Föhrden	Kiel, Landeshauptstadt	14
1058	1058097	1058	1058034	Lohe-Föhrden	Büdelsdorf, Stadt	22
1058	1058097	1058	1058054	Lohe-Föhrden	Fockbek	12
1058	1058097	1058	1058135	Lohe-Föhrden	Rendsburg, Stadt	50
1058	1058098	1004	1004	Loop	Neumünster, Stadt	19
1058	1058099	1002	1002	Loose	Kiel, Landeshauptstadt	54
1058	1058099	1058	1058040	Loose	Damp	20
1058	1058099	1058	1058043	Loose	Eckernförde, Stadt	98
1058	1058099	1058	1058135	Loose	Rendsburg, Stadt	18
1058	1058099	1059	1059045	Loose	Kappeln, Stadt	15
1058	1058099	1059	1059053	Loose	Kropp	11
1058	1058099	1059	1059	Loose	Schleswig-Flensburg	40
1058	1058101	1002	1002	Luhnstedt	Kiel, Landeshauptstadt	14
1058	1058101	1004	1004	Luhnstedt	Neumünster, Stadt	10
1058	1058101	1058	1058117	Luhnstedt	Nortorf, Stadt	12
1058	1058101	1058	1058135	Luhnstedt	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058100	1004	1004	Lütjenwestedt	Neumünster, Stadt	10

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058100	1051	1051	Lütjenwestedt	Dithmarschen	13
1058	1058100	1058	1058072	Lütjenwestedt	Hanerau-Hademarschen	17
1058	1058100	1058	1058077	Lütjenwestedt	Hohenwestedt	14
1058	1058100	1058	1058135	Lütjenwestedt	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058100	1061	1061046	Lütjenwestedt	Itzehoe, Stadt	15
1058	1058103	1004	1004	Meezen	Neumünster, Stadt	30
1058	1058103	1058	1058077	Meezen	Hohenwestedt	27
1058	1058103	1060	1060	Meezen	Segeberg	15
1058	1058103	1061	1061	Meezen	Steinburg	22
1058	1058104	1002	1002	Melsdorf	Kiel, Landeshauptstadt	423
1058	1058104	1004	1004	Melsdorf	Neumünster, Stadt	19
1058	1058104	1057	1057	Melsdorf	Plön	17
1058	1058104	1058	1058092	Melsdorf	Kronshagen	17
1058	1058104	1058	1058135	Melsdorf	Rendsburg, Stadt	12
1058	1058104	2000	2000040	Melsdorf	Hamburg	22
1058	1058105	1002	1002	Mielkendorf	Kiel, Landeshauptstadt	344
1058	1058105	1004	1004	Mielkendorf	Neumünster, Stadt	13
1058	1058105	1057	1057	Mielkendorf	Plön	20
1058	1058105	1058	1058053	Mielkendorf	Flintbek	18
1058	1058105	1058	1058135	Mielkendorf	Rendsburg, Stadt	14
1058	1058105	2000	2000041	Mielkendorf	Hamburg	30
1058	1058107	1002	1002	Molfsee	Kiel, Landeshauptstadt	839
1058	1058107	1004	1004	Molfsee	Neumünster, Stadt	52
1058	1058107	1057	1057	Molfsee	Plön	52
1058	1058107	1057	1057091	Molfsee	Schwentinental, Stadt	12
1058	1058107	1058	1058043	Molfsee	Eckernförde, Stadt	11
1058	1058107	1058	1058053	Molfsee	Flintbek	38
1058	1058107	1058	1058092	Molfsee	Kronshagen	21
1058	1058107	1058	1058135	Molfsee	Rendsburg, Stadt	26
1058	1058107	1060	1060	Molfsee	Segeberg	16
1058	1058107	2000	2000042	Molfsee	Hamburg	68
1058	1058106	1058	1058077	Mörel	Hohenwestedt	20
1058	1058108	1002	1002	Mühbrook	Kiel, Landeshauptstadt	45
1058	1058108	1004	1004	Mühbrook	Neumünster, Stadt	39
1058	1058108	1058	1058022	Mühbrook	Bordesholm	20
1058	1058109	1002	1002	Negenharrie	Kiel, Landeshauptstadt	26
1058	1058109	1004	1004	Negenharrie	Neumünster, Stadt	19
1058	1058109	1058	1058022	Negenharrie	Bordesholm	23
1058	1058110	1002	1002	Neudorf-Bornstein	Kiel, Landeshauptstadt	182
1058	1058110	1058	1058043	Neudorf-Bornstein	Eckernförde, Stadt	50
1058	1058110	1058	1058058	Neudorf-Bornstein	Gettorf	47
1058	1058110	1058	1058135	Neudorf-Bornstein	Rendsburg, Stadt	15
1058	1058110	1059	1059	Neudorf-Bornstein	Schleswig-Flensburg	11
1058	1058110	2000	2000043	Neudorf-Bornstein	Hamburg	11
1058	1058112	1002	1002	Neuwittenbek	Kiel, Landeshauptstadt	226
1058	1058112	1057	1057	Neuwittenbek	Plön	11
1058	1058112	1058	1058043	Neuwittenbek	Eckernförde, Stadt	17
1058	1058112	1058	1058058	Neuwittenbek	Gettorf	10
1058	1058112	1058	1058092	Neuwittenbek	Kronshagen	10
1058	1058112	1058	1058135	Neuwittenbek	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058112	2000	2000044	Neuwittenbek	Hamburg	13
1058	1058113	1002	1002	Nienborstel	Kiel, Landeshauptstadt	11
1058	1058113	1004	1004	Nienborstel	Neumünster, Stadt	20
1058	1058113	1058	1058054	Nienborstel	Fockbek	10
1058	1058113	1058	1058077	Nienborstel	Hohenwestedt	67
1058	1058113	1058	1058135	Nienborstel	Rendsburg, Stadt	21

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058113	1061	1061046	Nienborstel	Itzehoe, Stadt	13
1058	1058115	1002	1002	Nindorf	Kiel, Landeshauptstadt	12
1058	1058115	1004	1004	Nindorf	Neumünster, Stadt	22
1058	1058115	1058	1058077	Nindorf	Hohenwestedt	61
1058	1058115	1058	1058135	Nindorf	Rendsburg, Stadt	22
1058	1058115	1060	1060	Nindorf	Segeberg	11
1058	1058115	1061	1061	Nindorf	Steinburg	13
1058	1058116	1002	1002	Noer	Kiel, Landeshauptstadt	138
1058	1058116	1058	1058043	Noer	Eckernförde, Stadt	31
1058	1058116	1058	1058058	Noer	Gettorf	21
1058	1058116	2000	2000045	Noer	Hamburg	12
1058	1058117	1002	1002	Nortorf, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	296
1058	1058117	1003	1003	Nortorf, Stadt	Lübeck, Hansestadt	11
1058	1058117	1004	1004	Nortorf, Stadt	Neumünster, Stadt	431
1058	1058117	1056	1056	Nortorf, Stadt	Pinneberg	17
1058	1058117	1057	1057	Nortorf, Stadt	Plön	28
1058	1058117	1058	1058009	Nortorf, Stadt	Aukrug	94
1058	1058117	1058	1058022	Nortorf, Stadt	Bordesholm	34
1058	1058117	1058	1058034	Nortorf, Stadt	Büdelsdorf, Stadt	29
1058	1058117	1058	1058038	Nortorf, Stadt	Dätgen	13
1058	1058117	1058	1058053	Nortorf, Stadt	Flintbek	25
1058	1058117	1058	1058054	Nortorf, Stadt	Fockbek	11
1058	1058117	1058	1058059	Nortorf, Stadt	Gnutz	14
1058	1058117	1058	1058065	Nortorf, Stadt	Groß Vollstedt	14
1058	1058117	1058	1058077	Nortorf, Stadt	Hohenwestedt	35
1058	1058117	1058	1058086	Nortorf, Stadt	Jevenstedt	10
1058	1058117	1058	1058124	Nortorf, Stadt	Osterrönfeld	17
1058	1058117	1058	1058135	Nortorf, Stadt	Rendsburg, Stadt	123
1058	1058117	1058	1058168	Nortorf, Stadt	Warder	11
1058	1058117	1058	1058169	Nortorf, Stadt	Wasbek	22
1058	1058117	1059	1059	Nortorf, Stadt	Schleswig-Flensburg	17
1058	1058117	1060	1060039	Nortorf, Stadt	Henstedt-Ulzburg	25
1058	1058117	1060	1060044	Nortorf, Stadt	Kaltenkirchen, Stadt	13
1058	1058117	1062	1062	Nortorf, Stadt	Stormarn	12
1058	1058117	2000	2000046	Nortorf, Stadt	Hamburg	100
1058	1058118	1002	1002	Nübbel	Kiel, Landeshauptstadt	44
1058	1058118	1058	1058034	Nübbel	Büdelsdorf, Stadt	49
1058	1058118	1058	1058054	Nübbel	Fockbek	53
1058	1058118	1058	1058124	Nübbel	Osterrönfeld	14
1058	1058118	1058	1058135	Nübbel	Rendsburg, Stadt	225
1058	1058118	1058	1058140	Nübbel	Schacht-Audorf	11
1058	1058118	1059	1059075	Nübbel	Schleswig, Stadt	10
1058	1058118	2000	2000047	Nübbel	Hamburg	17
1058	1058119	1058	1058077	Oldenbüttel	Hohenwestedt	12
1058	1058119	1058	1058135	Oldenbüttel	Rendsburg, Stadt	13
1058	1058120	1058	1058117	Oldenhütten	Nortorf, Stadt	10
1058	1058121	1002	1002	Osdorf	Kiel, Landeshauptstadt	425
1058	1058121	1004	1004	Osdorf	Neumünster, Stadt	16
1058	1058121	1057	1057	Osdorf	Plön	19
1058	1058121	1058	1058005	Osdorf	Altenholz	36
1058	1058121	1058	1058037	Osdorf	Dänischenhagen	13
1058	1058121	1058	1058043	Osdorf	Eckernförde, Stadt	48
1058	1058121	1058	1058058	Osdorf	Gettorf	86
1058	1058121	1058	1058092	Osdorf	Kronshagen	17
1058	1058121	1058	1058135	Osdorf	Rendsburg, Stadt	16
1058	1058121	1058	1058150	Osdorf	Schwedeneck	15

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058121	2000	2000048	Osdorf	Hamburg	17
1058	1058122	1002	1002	Ostenfeld (Rendsburg)	Kiel, Landeshauptstadt	55
1058	1058122	1004	1004	Ostenfeld (Rendsburg)	Neumünster, Stadt	10
1058	1058122	1058	1058124	Ostenfeld (Rendsburg)	Osterrönfeld	13
1058	1058122	1058	1058135	Ostenfeld (Rendsburg)	Rendsburg, Stadt	48
1058	1058122	1058	1058140	Ostenfeld (Rendsburg)	Schacht-Audorf	14
1058	1058123	1002	1002	Osterby	Kiel, Landeshauptstadt	52
1058	1058123	1058	1058043	Osterby	Eckernförde, Stadt	90
1058	1058123	1058	1058135	Osterby	Rendsburg, Stadt	35
1058	1058123	1059	1059075	Osterby	Schleswig, Stadt	13
1058	1058124	1001	1001	Osterrönfeld	Flensburg, Stadt	15
1058	1058124	1002	1002	Osterrönfeld	Kiel, Landeshauptstadt	293
1058	1058124	1004	1004	Osterrönfeld	Neumünster, Stadt	60
1058	1058124	1051	1051	Osterrönfeld	Dithmarschen	12
1058	1058124	1056	1056	Osterrönfeld	Pinneberg	21
1058	1058124	1056	1056041	Osterrönfeld	Quickborn, Stadt	16
1058	1058124	1057	1057	Osterrönfeld	Plön	17
1058	1058124	1058	1058003	Osterrönfeld	Alt Duvenstedt	11
1058	1058124	1058	1058005	Osterrönfeld	Altenholz	10
1058	1058124	1058	1058034	Osterrönfeld	Büdelndorf, Stadt	109
1058	1058124	1058	1058043	Osterrönfeld	Eckernförde, Stadt	33
1058	1058124	1058	1058054	Osterrönfeld	Fockbek	51
1058	1058124	1058	1058077	Osterrönfeld	Hohenwestedt	16
1058	1058124	1058	1058086	Osterrönfeld	Jevenstedt	18
1058	1058124	1058	1058092	Osterrönfeld	Kronshagen	12
1058	1058124	1058	1058117	Osterrönfeld	Nortorf, Stadt	24
1058	1058124	1058	1058127	Osterrönfeld	Owschlag	10
1058	1058124	1058	1058135	Osterrönfeld	Rendsburg, Stadt	570
1058	1058124	1058	1058140	Osterrönfeld	Schacht-Audorf	88
1058	1058124	1058	1058172	Osterrönfeld	Westerrönfeld	48
1058	1058124	1059	1059053	Osterrönfeld	Kropp	10
1058	1058124	1059	1059075	Osterrönfeld	Schleswig, Stadt	17
1058	1058124	1060	1060	Osterrönfeld	Segeberg	14
1058	1058124	1061	1061	Osterrönfeld	Steinburg	12
1058	1058124	2000	2000049	Osterrönfeld	Hamburg	64
1058	1058125	1002	1002	Osterstedt	Kiel, Landeshauptstadt	17
1058	1058125	1004	1004	Osterstedt	Neumünster, Stadt	23
1058	1058125	1058	1058077	Osterstedt	Hohenwestedt	70
1058	1058125	1058	1058135	Osterstedt	Rendsburg, Stadt	15
1058	1058125	1061	1061046	Osterstedt	Itzehoe, Stadt	11
1058	1058126	1002	1002	Ottendorf	Kiel, Landeshauptstadt	175
1058	1058126	1058	1058092	Ottendorf	Kronshagen	14
1058	1058126	2000	2000050	Ottendorf	Hamburg	12
1058	1058127	1001	1001	Owschlag	Flensburg, Stadt	27
1058	1058127	1002	1002	Owschlag	Kiel, Landeshauptstadt	109
1058	1058127	1004	1004	Owschlag	Neumünster, Stadt	22
1058	1058127	1054	1054	Owschlag	Nordfriesland	16
1058	1058127	1058	1058003	Owschlag	Alt Duvenstedt	21
1058	1058127	1058	1058034	Owschlag	Büdelndorf, Stadt	66
1058	1058127	1058	1058043	Owschlag	Eckernförde, Stadt	49
1058	1058127	1058	1058054	Owschlag	Fockbek	35
1058	1058127	1058	1058066	Owschlag	Groß Wittensee	17
1058	1058127	1058	1058086	Owschlag	Jevenstedt	11
1058	1058127	1058	1058124	Owschlag	Osterrönfeld	27
1058	1058127	1058	1058135	Owschlag	Rendsburg, Stadt	240
1058	1058127	1058	1058172	Owschlag	Westerrönfeld	18

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058127	1059	1059053	Owschlag	Kropp	87
1058	1058127	1059	1059075	Owschlag	Schleswig, Stadt	69
1058	1058127	2000	2000051	Owschlag	Hamburg	38
1058	1058128	1002	1002	Padenstedt	Kiel, Landeshauptstadt	55
1058	1058128	1004	1004	Padenstedt	Neumünster, Stadt	379
1058	1058128	1058	1058009	Padenstedt	Aukrug	10
1058	1058128	1058	1058077	Padenstedt	Hohenwestedt	12
1058	1058128	1058	1058169	Padenstedt	Wasbek	21
1058	1058128	1060	1060004	Padenstedt	Bad Bramstedt, Stadt	12
1058	1058128	1060	1060044	Padenstedt	Kaltenkirchen, Stadt	15
1058	1058128	1060	1060	Padenstedt	Segeberg	68
1058	1058128	2000	2000052	Padenstedt	Hamburg	55
1058	1058129	1058	1058135	Prinzenmoor	Rendsburg, Stadt	17
1058	1058130	1002	1002	Quarnbek	Kiel, Landeshauptstadt	392
1058	1058130	1004	1004	Quarnbek	Neumünster, Stadt	12
1058	1058130	1057	1057	Quarnbek	Plön	17
1058	1058130	1057	1057091	Quarnbek	Schwentinental, Stadt	10
1058	1058130	1058	1058092	Quarnbek	Kronshagen	19
1058	1058130	1058	1058104	Quarnbek	Melsdorf	11
1058	1058130	1058	1058135	Quarnbek	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058130	2000	2000053	Quarnbek	Hamburg	25
1058	1058132	1002	1002	Rade b. Rendsburg	Kiel, Landeshauptstadt	20
1058	1058132	1058	1058135	Rade b. Rendsburg	Rendsburg, Stadt	23
1058	1058134	1004	1004	Remmels	Neumünster, Stadt	14
1058	1058134	1058	1058077	Remmels	Hohenwestedt	40
1058	1058134	1058	1058135	Remmels	Rendsburg, Stadt	12
1058	1058134	1061	1061	Remmels	Steinburg	13
1058	1058135	1001	1001	Rendsburg, Stadt	Flensburg, Stadt	89
1058	1058135	1002	1002	Rendsburg, Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	863
1058	1058135	1003	1003	Rendsburg, Stadt	Lübeck, Hansestadt	45
1058	1058135	1004	1004	Rendsburg, Stadt	Neumünster, Stadt	248
1058	1058135	1051	1051044	Rendsburg, Stadt	Heide, Stadt	35
1058	1058135	1051	1051114	Rendsburg, Stadt	Tellingstedt	10
1058	1058135	1053	1053032	Rendsburg, Stadt	Geesthacht, Stadt	12
1058	1058135	1053	1053	Rendsburg, Stadt	Herzogtum Lauenburg	17
1058	1058135	1054	1054056	Rendsburg, Stadt	Husum, Stadt	30
1058	1058135	1055	1055	Rendsburg, Stadt	Ostholstein	17
1058	1058135	1056	1056041	Rendsburg, Stadt	Quickborn, Stadt	34
1058	1058135	1056	1056044	Rendsburg, Stadt	Schenefeld, Stadt	12
1058	1058135	1057	1057	Rendsburg, Stadt	Plön	41
1058	1058135	1057	1057062	Rendsburg, Stadt	Preetz, Stadt	11
1058	1058135	1057	1057091	Rendsburg, Stadt	Schwentinental, Stadt	13
1058	1058135	1058	1058003	Rendsburg, Stadt	Alt Duvenstedt	80
1058	1058135	1058	1058022	Rendsburg, Stadt	Bordesholm	15
1058	1058135	1058	1058024	Rendsburg, Stadt	Borgstedt	63
1058	1058135	1058	1058028	Rendsburg, Stadt	Bredenbek	15
1058	1058135	1058	1058029	Rendsburg, Stadt	Breiholz	16
1058	1058135	1058	1058034	Rendsburg, Stadt	Büdelndorf, Stadt	716
1058	1058135	1058	1058035	Rendsburg, Stadt	Bünsdorf	10
1058	1058135	1058	1058040	Rendsburg, Stadt	Damp	11
1058	1058135	1058	1058043	Rendsburg, Stadt	Eckernförde, Stadt	153
1058	1058135	1058	1058047	Rendsburg, Stadt	Elsdorf-Westermühlen	16
1058	1058135	1058	1058050	Rendsburg, Stadt	Felde	16
1058	1058135	1058	1058054	Rendsburg, Stadt	Fockbek	387
1058	1058135	1058	1058066	Rendsburg, Stadt	Groß Wittensee	11
1058	1058135	1058	1058070	Rendsburg, Stadt	Hamdorf	14

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058135	1058	1058077	Rendsburg, Stadt	Hohenwestedt	65
1058	1058135	1058	1058078	Rendsburg, Stadt	Hohn	30
1058	1058135	1058	1058086	Rendsburg, Stadt	Jevenstedt	87
1058	1058135	1058	1058092	Rendsburg, Stadt	Kronshagen	22
1058	1058135	1058	1058104	Rendsburg, Stadt	Melsdorf	11
1058	1058135	1058	1058117	Rendsburg, Stadt	Nortorf, Stadt	62
1058	1058135	1058	1058118	Rendsburg, Stadt	Nübbel	12
1058	1058135	1058	1058124	Rendsburg, Stadt	Osterrönfeld	304
1058	1058135	1058	1058127	Rendsburg, Stadt	Owschlag	51
1058	1058135	1058	1058136	Rendsburg, Stadt	Rickert	30
1058	1058135	1058	1058140	Rendsburg, Stadt	Schacht-Audorf	154
1058	1058135	1058	1058148	Rendsburg, Stadt	Schülz b. Rendsburg	15
1058	1058135	1058	1058172	Rendsburg, Stadt	Westerrönfeld	139
1058	1058135	1059	1059183	Rendsburg, Stadt	Handewitt	10
1058	1058135	1059	1059053	Rendsburg, Stadt	Kropp	76
1058	1058135	1059	1059075	Rendsburg, Stadt	Schleswig, Stadt	95
1058	1058135	1060	1060005	Rendsburg, Stadt	Bad Segeberg, Stadt	10
1058	1058135	1060	1060044	Rendsburg, Stadt	Kaltenkirchen, Stadt	13
1058	1058135	1060	1060063	Rendsburg, Stadt	Norderstedt, Stadt	18
1058	1058135	1061	1061046	Rendsburg, Stadt	Itzehoe, Stadt	38
1058	1058135	1062	1062004	Rendsburg, Stadt	Bad Oldesloe, Stadt	19
1058	1058135	2000	2000054	Rendsburg, Stadt	Hamburg	255
1058	1058136	1002	1002	Rickert	Kiel, Landeshauptstadt	43
1058	1058136	1058	1058034	Rickert	Büdelndorf, Stadt	54
1058	1058136	1058	1058054	Rickert	Fockbek	17
1058	1058136	1058	1058124	Rickert	Osterrönfeld	13
1058	1058136	1058	1058135	Rickert	Rendsburg, Stadt	142
1058	1058136	1059	1059	Rickert	Schleswig-Flensburg	16
1058	1058136	2000	2000055	Rickert	Hamburg	16
1058	1058137	1001	1001	Rieseby	Flensburg, Stadt	29
1058	1058137	1002	1002	Rieseby	Kiel, Landeshauptstadt	139
1058	1058137	1058	1058040	Rieseby	Damp	56
1058	1058137	1058	1058043	Rieseby	Eckernförde, Stadt	211
1058	1058137	1058	1058058	Rieseby	Gettorf	13
1058	1058137	1058	1058124	Rieseby	Osterrönfeld	11
1058	1058137	1058	1058135	Rieseby	Rendsburg, Stadt	71
1058	1058137	1059	1059045	Rieseby	Kappeln, Stadt	19
1058	1058137	1059	1059075	Rieseby	Schleswig, Stadt	24
1058	1058137	1059	1059083	Rieseby	Süderbrarup	11
1058	1058137	2000	2000056	Rieseby	Hamburg	12
1058	1058138	1002	1002	Rodenbek	Kiel, Landeshauptstadt	85
1058	1058139	1002	1002	Rumohr	Kiel, Landeshauptstadt	158
1058	1058139	1004	1004	Rumohr	Neumünster, Stadt	16
1058	1058139	1057	1057	Rumohr	Plön	22
1058	1058139	1058	1058053	Rumohr	Flintbek	25
1058	1058139	2000	2000057	Rumohr	Hamburg	10
1058	1058140	1001	1001	Schacht-Audorf	Flensburg, Stadt	18
1058	1058140	1002	1002	Schacht-Audorf	Kiel, Landeshauptstadt	250
1058	1058140	1003	1003	Schacht-Audorf	Lübeck, Hansestadt	10
1058	1058140	1004	1004	Schacht-Audorf	Neumünster, Stadt	55
1058	1058140	1056	1056	Schacht-Audorf	Pinneberg	17
1058	1058140	1056	1056041	Schacht-Audorf	Quickborn, Stadt	11
1058	1058140	1057	1057	Schacht-Audorf	Plön	11
1058	1058140	1058	1058024	Schacht-Audorf	Borgstedt	11
1058	1058140	1058	1058034	Schacht-Audorf	Büdelndorf, Stadt	86
1058	1058140	1058	1058043	Schacht-Audorf	Eckernförde, Stadt	24

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058140	1058	1058054	Schacht-Audorf	Fockbek	45
1058	1058140	1058	1058077	Schacht-Audorf	Hohenwestedt	11
1058	1058140	1058	1058086	Schacht-Audorf	Jevenstedt	17
1058	1058140	1058	1058117	Schacht-Audorf	Nortorf, Stadt	14
1058	1058140	1058	1058124	Schacht-Audorf	Osterrönfeld	132
1058	1058140	1058	1058127	Schacht-Audorf	Owschlag	15
1058	1058140	1058	1058135	Schacht-Audorf	Rendsburg, Stadt	461
1058	1058140	1058	1058172	Schacht-Audorf	Westerrönfeld	41
1058	1058140	1059	1059075	Schacht-Audorf	Schleswig, Stadt	20
1058	1058140	1060	1060	Schacht-Audorf	Segeberg	10
1058	1058140	2000	2000058	Schacht-Audorf	Hamburg	48
1058	1058141	1002	1002	Schierensee	Kiel, Landeshauptstadt	50
1058	1058141	2000	2000059	Schierensee	Hamburg	10
1058	1058142	1002	1002	Schinkel	Kiel, Landeshauptstadt	200
1058	1058142	1004	1004	Schinkel	Neumünster, Stadt	12
1058	1058142	1057	1057	Schinkel	Plön	11
1058	1058142	1058	1058043	Schinkel	Eckernförde, Stadt	11
1058	1058142	1058	1058058	Schinkel	Gettorf	18
1058	1058143	1002	1002	Schmalstede	Kiel, Landeshauptstadt	25
1058	1058143	1004	1004	Schmalstede	Neumünster, Stadt	15
1058	1058143	1058	1058022	Schmalstede	Bordesholm	17
1058	1058144	1002	1002	Schönbek	Kiel, Landeshauptstadt	13
1058	1058144	1004	1004	Schönbek	Neumünster, Stadt	14
1058	1058144	1058	1058022	Schönbek	Bordesholm	11
1058	1058145	1002	1002	Schönhorst	Kiel, Landeshauptstadt	49
1058	1058145	1058	1058053	Schönhorst	Flintbek	12
1058	1058146	1002	1002	Schülldorf	Kiel, Landeshauptstadt	44
1058	1058146	1058	1058034	Schülldorf	Büdelndorf, Stadt	11
1058	1058146	1058	1058124	Schülldorf	Osterrönfeld	19
1058	1058146	1058	1058135	Schülldorf	Rendsburg, Stadt	77
1058	1058146	1058	1058140	Schülldorf	Schacht-Audorf	19
1058	1058147	1002	1002	Schülpl b. Nortorf	Kiel, Landeshauptstadt	37
1058	1058147	1004	1004	Schülpl b. Nortorf	Neumünster, Stadt	73
1058	1058147	1058	1058117	Schülpl b. Nortorf	Nortorf, Stadt	77
1058	1058147	1058	1058135	Schülpl b. Nortorf	Rendsburg, Stadt	16
1058	1058147	2000	2000060	Schülpl b. Nortorf	Hamburg	11
1058	1058148	1002	1002	Schülpl b. Rendsburg	Kiel, Landeshauptstadt	56
1058	1058148	1004	1004	Schülpl b. Rendsburg	Neumünster, Stadt	16
1058	1058148	1058	1058034	Schülpl b. Rendsburg	Büdelndorf, Stadt	25
1058	1058148	1058	1058054	Schülpl b. Rendsburg	Fockbek	12
1058	1058148	1058	1058086	Schülpl b. Rendsburg	Jevenstedt	11
1058	1058148	1058	1058124	Schülpl b. Rendsburg	Osterrönfeld	16
1058	1058148	1058	1058135	Schülpl b. Rendsburg	Rendsburg, Stadt	94
1058	1058148	1058	1058172	Schülpl b. Rendsburg	Westerrönfeld	15
1058	1058148	2000	2000061	Schülpl b. Rendsburg	Hamburg	16
1058	1058150	1002	1002	Schwedeneck	Kiel, Landeshauptstadt	460
1058	1058150	1004	1004	Schwedeneck	Neumünster, Stadt	12
1058	1058150	1057	1057	Schwedeneck	Plön	20
1058	1058150	1058	1058005	Schwedeneck	Altenholz	40
1058	1058150	1058	1058037	Schwedeneck	Dänischenhagen	28
1058	1058150	1058	1058043	Schwedeneck	Eckernförde, Stadt	35
1058	1058150	1058	1058058	Schwedeneck	Gettorf	25
1058	1058150	1058	1058092	Schwedeneck	Kronshagen	15
1058	1058150	1058	1058135	Schwedeneck	Rendsburg, Stadt	20
1058	1058150	1059	1059	Schwedeneck	Schleswig-Flensburg	10
1058	1058150	2000	2000062	Schwedeneck	Hamburg	28

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058151	1058	1058077	Seefeld	Hohenwestedt	13
1058	1058151	1058	1058135	Seefeld	Rendsburg, Stadt	15
1058	1058151	1061	1061046	Seefeld	Itzehoe, Stadt	16
1058	1058151	1061	1061097	Seefeld	Schenefeld	11
1058	1058151	2000	2000063	Seefeld	Hamburg	15
1058	1058152	1002	1002	Sehestedt	Kiel, Landeshauptstadt	92
1058	1058152	1058	1058034	Sehestedt	Büdelsdorf, Stadt	12
1058	1058152	1058	1058043	Sehestedt	Eckernförde, Stadt	19
1058	1058152	1058	1058058	Sehestedt	Gettorf	11
1058	1058152	1058	1058080	Sehestedt	Holtsee	11
1058	1058152	1058	1058135	Sehestedt	Rendsburg, Stadt	50
1058	1058154	1002	1002000	Sophienhamm	Kiel, Landeshauptstadt	12
1058	1058154	1058	1058054	Sophienhamm	Fockbek	13
1058	1058154	1058	1058078	Sophienhamm	Hohn	10
1058	1058154	1058	1058135	Sophienhamm	Rendsburg, Stadt	36
1058	1058153	1002	1002000	Sören	Kiel, Landeshauptstadt	11
1058	1058155	1004	1004	Stafstedt	Neumünster, Stadt	15
1058	1058155	1058	1058077	Stafstedt	Hohenwestedt	13
1058	1058155	1058	1058135	Stafstedt	Rendsburg, Stadt	26
1058	1058156	1051	1051044	Steenfeld	Heide, Stadt	11
1058	1058156	1058	1058072	Steenfeld	Hanerau-Hademarschen	19
1058	1058156	1061	1061	Steenfeld	Steinburg	22
1058	1058157	1002	1002	Strande	Kiel, Landeshauptstadt	189
1058	1058157	1058	1058005	Strande	Altenholz	14
1058	1058157	1058	1058135	Strande	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058157	2000	2000064	Strande	Hamburg	12
1058	1058159	1004	1004	Tappendorf	Neumünster, Stadt	10
1058	1058159	1058	1058077	Tappendorf	Hohenwestedt	49
1058	1058159	1061	1061	Tappendorf	Steinburg	11
1058	1058160	1002	1002	Techelsdorf	Kiel, Landeshauptstadt	26
1058	1058160	1058	1058053	Techelsdorf	Flintbek	10
1058	1058161	1051	1051	Thaden	Dithmarschen	14
1058	1058161	1061	1061	Thaden	Steinburg	16
1058	1058162	1002	1002	Thumby	Kiel, Landeshauptstadt	13
1058	1058162	1058	1058040	Thumby	Damp	28
1058	1058162	1058	1058043	Thumby	Eckernförde, Stadt	29
1058	1058162	1059	1059045	Thumby	Kappeln, Stadt	10
1058	1058163	1002	1002	Timmaspe	Kiel, Landeshauptstadt	53
1058	1058163	1004	1004	Timmaspe	Neumünster, Stadt	142
1058	1058163	1058	1058117	Timmaspe	Nortorf, Stadt	57
1058	1058163	1058	1058135	Timmaspe	Rendsburg, Stadt	10
1058	1058163	1060	1060	Timmaspe	Segeberg	15
1058	1058163	2000	2000065	Timmaspe	Hamburg	24
1058	1058164	1002	1002	Todenbüttel	Kiel, Landeshauptstadt	13
1058	1058164	1004	1004	Todenbüttel	Neumünster, Stadt	23
1058	1058164	1051	1051	Todenbüttel	Dithmarschen	12
1058	1058164	1058	1058077	Todenbüttel	Hohenwestedt	80
1058	1058164	1058	1058086	Todenbüttel	Jevenstedt	12
1058	1058164	1058	1058135	Todenbüttel	Rendsburg, Stadt	39
1058	1058164	1061	1061046	Todenbüttel	Itzehoe, Stadt	27
1058	1058164	1061	1061097	Todenbüttel	Schenefeld	10
1058	1058164	2000	2000066	Todenbüttel	Hamburg	18
1058	1058165	1002	1002	Tüttendorf	Kiel, Landeshauptstadt	257
1058	1058165	1057	1057	Tüttendorf	Plön	15
1058	1058165	1058	1058005	Tüttendorf	Altenholz	11
1058	1058165	1058	1058043	Tüttendorf	Eckernförde, Stadt	22

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058165	1058	1058058	Tüttendorf	Gettorf	37
1058	1058165	2000	2000067	Tüttendorf	Hamburg	10
1058	1058166	1002	1002	Waabs	Kiel, Landeshauptstadt	41
1058	1058166	1058	1058040	Waabs	Damp	88
1058	1058166	1058	1058043	Waabs	Eckernförde, Stadt	96
1058	1058166	1058	1058135	Waabs	Rendsburg, Stadt	12
1058	1058166	1059	1059045	Waabs	Kappeln, Stadt	28
1058	1058167	1002	1002	Wapelfeld	Kiel, Landeshauptstadt	12
1058	1058167	1004	1004	Wapelfeld	Neumünster, Stadt	11
1058	1058167	1058	1058077	Wapelfeld	Hohenwestedt	46
1058	1058167	1061	1061	Wapelfeld	Steinburg	12
1058	1058168	1002	1002	Warder	Kiel, Landeshauptstadt	63
1058	1058168	1004	1004	Warder	Neumünster, Stadt	29
1058	1058168	1058	1058022	Warder	Bordesholm	10
1058	1058168	1058	1058117	Warder	Nortorf, Stadt	25
1058	1058168	1060	1060	Warder	Segeberg	15
1058	1058168	2000	2000068	Warder	Hamburg	14
1058	1058169	1002	1002	Wasbek	Kiel, Landeshauptstadt	76
1058	1058169	1004	1004	Wasbek	Neumünster, Stadt	419
1058	1058169	1058	1058009	Wasbek	Aukrug	16
1058	1058169	1058	1058022	Wasbek	Bordesholm	13
1058	1058169	1058	1058077	Wasbek	Hohenwestedt	18
1058	1058169	1058	1058117	Wasbek	Nortorf, Stadt	13
1058	1058169	1060	1060004	Wasbek	Bad Bramstedt, Stadt	15
1058	1058169	1060	1060044	Wasbek	Kaltenkirchen, Stadt	17
1058	1058169	1060	1060	Wasbek	Segeberg	75
1058	1058169	1061	1061	Wasbek	Steinburg	15
1058	1058169	2000	2000069	Wasbek	Hamburg	64
1058	1058170	1002	1002	Wattenbek	Kiel, Landeshauptstadt	288
1058	1058170	1004	1004	Wattenbek	Neumünster, Stadt	136
1058	1058170	1057	1057	Wattenbek	Plön	25
1058	1058170	1058	1058022	Wattenbek	Bordesholm	143
1058	1058170	1058	1058033	Wattenbek	Brügge	10
1058	1058170	1058	1058053	Wattenbek	Flintbek	29
1058	1058170	1058	1058108	Wattenbek	Mühbrook	14
1058	1058170	1058	1058135	Wattenbek	Rendsburg, Stadt	22
1058	1058170	1060	1060	Wattenbek	Segeberg	37
1058	1058170	1062	1062	Wattenbek	Stormarn	13
1058	1058170	2000	2000070	Wattenbek	Hamburg	45
1058	1058171	1002	1002	Westensee	Kiel, Landeshauptstadt	238
1058	1058171	1004	1004	Westensee	Neumünster, Stadt	31
1058	1058171	1057	1057	Westensee	Plön	10
1058	1058171	1058	1058117	Westensee	Nortorf, Stadt	17
1058	1058171	1058	1058135	Westensee	Rendsburg, Stadt	28
1058	1058171	2000	2000071	Westensee	Hamburg	26
1058	1058172	1001	1001	Westerrönfeld	Flensburg, Stadt	13
1058	1058172	1002	1002	Westerrönfeld	Kiel, Landeshauptstadt	211
1058	1058172	1004	1004	Westerrönfeld	Neumünster, Stadt	51
1058	1058172	1051	1051	Westerrönfeld	Dithmarschen	10
1058	1058172	1054	1054	Westerrönfeld	Nordfriesland	13
1058	1058172	1056	1056	Westerrönfeld	Pinneberg	22
1058	1058172	1056	1056041	Westerrönfeld	Quickborn, Stadt	17
1058	1058172	1057	1057	Westerrönfeld	Plön	10
1058	1058172	1058	1058034	Westerrönfeld	Büdelisdorf, Stadt	85
1058	1058172	1058	1058043	Westerrönfeld	Eckernförde, Stadt	18
1058	1058172	1058	1058054	Westerrönfeld	Fockbek	41

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1058	1058172	1058	1058077	Westerrönfeld	Hohenwestedt	16
1058	1058172	1058	1058086	Westerrönfeld	Jevenstedt	54
1058	1058172	1058	1058117	Westerrönfeld	Nortorf, Stadt	19
1058	1058172	1058	1058124	Westerrönfeld	Osterrönfeld	127
1058	1058172	1058	1058135	Westerrönfeld	Rendsburg, Stadt	546
1058	1058172	1058	1058140	Westerrönfeld	Schacht-Audorf	34
1058	1058172	1059	1059075	Westerrönfeld	Schleswig, Stadt	16
1058	1058172	1060	1060	Westerrönfeld	Segeberg	11
1058	1058172	1061	1061046	Westerrönfeld	Itzehoe, Stadt	15
1058	1058172	2000	2000072	Westerrönfeld	Hamburg	51
1058	1058173	1002	1002	Windeby	Kiel, Landeshauptstadt	55
1058	1058173	1058	1058043	Windeby	Eckernförde, Stadt	114
1058	1058173	1058	1058135	Windeby	Rendsburg, Stadt	30
1058	1058173	1059	1059075	Windeby	Schleswig, Stadt	16
1058	1058174	1058	1058040	Winnemark	Damp	20
1058	1058174	1058	1058043	Winnemark	Eckernförde, Stadt	16
1058	1058174	1059	1059045	Winnemark	Kappeln, Stadt	43
1059	1059001	1058	1058135	Alt Bennebek	Rendsburg, Stadt	11
1059	1059187	1058	1058043	Boren	Eckernförde, Stadt	16
1059	1059009	1058	1058135	Börm	Rendsburg, Stadt	28
1059	1059009	1058	1058135	Börm	Rendsburg, Stadt	57
1059	1059018	1058	1058043	Busdorf	Eckernförde, Stadt	29
1059	1059018	1058	1058054	Busdorf	Fockbek	13
1059	1059018	1058	1058135	Busdorf	Rendsburg, Stadt	37
1059	1059024	1058	1058034	Erfde	Büdelndorf, Stadt	15
1059	1059024	1058	1058054	Erfde	Fockbek	46
1059	1059024	1058	1058135	Erfde	Rendsburg, Stadt	90
1059	1059026	1058	1058043	Fahrdorf	Eckernförde, Stadt	30
1059	1059026	1058	1058135	Fahrdorf	Rendsburg, Stadt	26
1059	1059032	1058	1058043	Geltorf	Eckernförde, Stadt	14
1059	1059032	1058	1058135	Geltorf	Rendsburg, Stadt	12
1059	1059045	1058	1058032	Kappeln, Stadt	Brodersby	26
1059	1059045	1058	1058040	Kappeln, Stadt	Damp	200
1059	1059045	1058	1058043	Kappeln, Stadt	Eckernförde, Stadt	81
1059	1059045	1058	1058087	Kappeln, Stadt	Karby	14
1059	1059045	1058	1058135	Kappeln, Stadt	Rendsburg, Stadt	24
1059	1059053	1058	1058003	Kropp	Alt Duvenstedt	14
1059	1059053	1058	1058034	Kropp	Büdelndorf, Stadt	36
1059	1059053	1058	1058043	Kropp	Eckernförde, Stadt	34
1059	1059053	1058	1058054	Kropp	Fockbek	37
1059	1059053	1058	1058078	Kropp	Hohn	24
1059	1059053	1058	1058124	Kropp	Osterrönfeld	16
1059	1059053	1058	1058127	Kropp	Owschlag	47
1059	1059053	1058	1058135	Kropp	Rendsburg, Stadt	190
1059	1059058	1058	1058054	Meggerdorf	Fockbek	12
1059	1059058	1058	1058135	Meggerdorf	Rendsburg, Stadt	47
1059	1059154	1058	1058040	Rabel	Damp	48
1059	1059073	1058	1058135	Schaalby	Rendsburg, Stadt	10
1059	1059075	1058	1058003	Schleswig, Stadt	Alt Duvenstedt	11
1059	1059075	1058	1058024	Schleswig, Stadt	Borgstedt	16
1059	1059075	1058	1058034	Schleswig, Stadt	Büdelndorf, Stadt	38
1059	1059075	1058	1058040	Schleswig, Stadt	Damp	21
1059	1059075	1058	1058043	Schleswig, Stadt	Eckernförde, Stadt	104
1059	1059075	1058	1058052	Schleswig, Stadt	Fleckeby	17
1059	1059075	1058	1058054	Schleswig, Stadt	Fockbek	22
1059	1059075	1058	1058067	Schleswig, Stadt	Güby	14

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1059	1059075	1058	1058104	Schleswig, Stadt	Melsdorf	13
1059	1059075	1058	1058124	Schleswig, Stadt	Osterrönfeld	18
1059	1059075	1058	1058127	Schleswig, Stadt	Owschlag	18
1059	1059075	1058	1058135	Schleswig, Stadt	Rendsburg, Stadt	232
1059	1059077	1058	1058034	Schuby	Büdelndorf, Stadt	43
1059	1059079	1058	1058043	Silberstedt	Eckernförde, Stadt	23
1059	1059083	1058	1058040	Süderbrarup	Damp	31
1059	1059083	1058	1058043	Süderbrarup	Eckernförde, Stadt	26
1059	1059083	1058	1058135	Süderbrarup	Rendsburg, Stadt	13
1059	1059087	1058	1058034	Tetenhusen	Büdelndorf, Stadt	20
1059	1059087	1058	1058054	Tetenhusen	Fockbek	17
1059	1059087	1058	1058135	Tetenhusen	Rendsburg, Stadt	62
1059	1059088	1058	1058054	Tielen	Fockbek	11
1059	1059092	1058	1058135	Treia	Rendsburg, Stadt	295
1060	1060004	1058	1058077	Bad Bramstedt, Stadt	Hohenwestedt	10
1060	1060011	1058	1058022	Boostedt	Bordesholm	10
1060	1060011	1058	1058117	Boostedt	Nortorf, Stadt	12
1060	1060011	1058	1058135	Boostedt	Rendsburg, Stadt	13
1060	1060011	1058	1058169	Boostedt	Wasbek	13
1060	1060028	1058	1058022	Groß Kummerfeld	Bordesholm	11
1060	1060044	1058	1058135	Kaltenkirchen, Stadt	Rendsburg, Stadt	11
1060	1060	1058	1058005	Segeberg	Altenholz	24
1060	1060	1058	1058009	Segeberg	Aukrug	28
1060	1060	1058	1058022	Segeberg	Bordesholm	76
1060	1060	1058	1058034	Segeberg	Büdelndorf, Stadt	42
1060	1060	1058	1058043	Segeberg	Eckernförde, Stadt	17
1060	1060	1058	1058053	Segeberg	Flintbek	34
1060	1060	1058	1058077	Segeberg	Hohenwestedt	81
1060	1060	1058	1058092	Segeberg	Kronshagen	30
1060	1060	1058	1058104	Segeberg	Melsdorf	24
1060	1060	1058	1058105	Segeberg	Mielkendorf	13
1060	1060	1058	1058117	Segeberg	Nortorf, Stadt	61
1060	1060	1058	1058124	Segeberg	Osterrönfeld	32
1060	1060	1058	1058135	Segeberg	Rendsburg, Stadt	130
1060	1060	1058	1058169	Segeberg	Wasbek	58
1060	1060	1058	1058170	Segeberg	Wattenbek	17
1060	1060092	1058	1058135	Wahlstedt, Stadt	Rendsburg, Stadt	12
1061	1061040	1058	1058077	Hohenaspe	Hohenwestedt	11
1061	1061042	1058	1058009	Hohenlockstedt	Aukrug	10
1061	1061042	1058	1058077	Hohenlockstedt	Hohenwestedt	49
1061	1061042	1058	1058135	Hohenlockstedt	Rendsburg, Stadt	14
1061	1061046	1058	1058022	Itzehoe, Stadt	Bordesholm	13
1061	1061046	1058	1058135	Itzehoe, Stadt	Rendsburg, Stadt	56
1061	1061049	1058	1058009	Kellinghusen, Stadt	Aukrug	18
1061	1061049	1058	1058077	Kellinghusen, Stadt	Hohenwestedt	30
1061	1061091	1058	1058009	Reher	Aukrug	10
1061	1061091	1058	1058077	Reher	Hohenwestedt	212
1061	1061097	1058	1058072	Schenefeld	Hanerau-Hademarschen	11
1061	1061097	1058	1058077	Schenefeld	Hohenwestedt	39
1061	1061097	1058	1058135	Schenefeld	Rendsburg, Stadt	10
1061	1061	1058	1058014	Steinburg	Bendorf	18
1061	1061	1058	1058015	Steinburg	Beringstedt	14
1061	1061	1058	1058033	Steinburg	Brügge	10
1061	1061	1058	1058034	Steinburg	Büdelndorf, Stadt	55
1061	1061	1058	1058054	Steinburg	Fockbek	13
1061	1061	1058	1058072	Steinburg	Hanerau-Hademarschen	67

Kreis Wohnort	Wohnort- Nr	Kreis Arbeitsort	Arbeitsort- Nr	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1061	1061	1058	1058086	Steinburg	Jevenstedt	18
1061	1061	1058	1058117	Steinburg	Nortorf, Stadt	62
1061	1061	1058	1058124	Steinburg	Osterrönfeld	30
1061	1061	1058	1058125	Steinburg	Osterstedt	15
1061	1061	1058	1058140	Steinburg	Schacht-Audorf	26
1061	1061	1058	1058169	Steinburg	Wasbek	31
1061	1061	1058	1058172	Steinburg	Westerrönfeld	14
1062	1062	1058	1058005	Stormarn	Altenholz	10
1062	1062	1058	1058022	Stormarn	Bordesholm	15
1062	1062	1058	1058034	Stormarn	Büdelsdorf, Stadt	11
1062	1062	1058	1058077	Stormarn	Hohenwestedt	17
1062	1062	1058	1058117	Stormarn	Nortorf, Stadt	12
1062	1062	1058	1058135	Stormarn	Rendsburg, Stadt	46
2000	2000000	1058	1058005	Hamburg, Freie und Hansestadt	Altenholz	16
2000	2000000	1058	1058022	Hamburg, Freie und Hansestadt	Bordesholm	29
2000	2000000	1058	1058034	Hamburg, Freie und Hansestadt	Büdelsdorf, Stadt	67
2000	2000000	1058	1058040	Hamburg, Freie und Hansestadt	Damp	14
2000	2000000	1058	1058037	Hamburg, Freie und Hansestadt	Dänischenhagen	22
2000	2000000	1058	1058043	Hamburg, Freie und Hansestadt	Eckernförde, Stadt	42
2000	2000000	1058	1058053	Hamburg, Freie und Hansestadt	Flintbek	17
2000	2000000	1058	1058077	Hamburg, Freie und Hansestadt	Hohenwestedt	97
2000	2000000	1058	1058092	Hamburg, Freie und Hansestadt	Kronshagen	41
2000	2000000	1058	1058099	Hamburg, Freie und Hansestadt	Loose	10
2000	2000000	1058	1058107	Hamburg, Freie und Hansestadt	Molfsee	13
2000	2000000	1058	1058117	Hamburg, Freie und Hansestadt	Nortorf, Stadt	43
2000	2000000	1058	1058124	Hamburg, Freie und Hansestadt	Osterrönfeld	48
2000	2000000	1058	1058135	Hamburg, Freie und Hansestadt	Rendsburg, Stadt	130
2000	2000000	1058	1058139	Hamburg, Freie und Hansestadt	Rumohr	33
2000	2000000	1058	1058169	Hamburg, Freie und Hansestadt	Wasbek	17
2000	2000000	1058	1058170	Hamburg, Freie und Hansestadt	Wattenbek	33
				Summe		80617

LinNr	von	bis	von Uhr	bis Uhr	Anzahl Fahrten pro Tag			
			an S	an S	S	F	Sa	So
4	Kleinflintbek	Kiel Harmsstraße/Käthe-Kollwitz	627	1812	25	19		
7	Heinrich-Hertz-Straße, Flintbek	Flintbek Parkplatz	426	2020	32	32		
520	Schierensee Dorf	Rammsee Freilichtmuseum	605	1519	10	9		
521	Rodenbek-Hohenhude Siedlung	Rodenbek Dorf	615	1543	12			
522	Flintbek Schule	Rammsee Verwaltung	732	1502	5			
540	Westensee-Deutsch-Nienhof	Kiel Uni-Kliniken	558	2020	14	7		
620	Westensee Berg	Kiel Ziegelteich	530	1808	10	5	2	2
640	Kiel Virchowstraße	Achterwehr Bullenkoppel	507	1939	25	17		
821	Osdorf(b Kiel) Eiche	Gettorf ZOB/Bahnhof	529	1845	6	9		
830	Kronshagen Schulzentrum	Großkönigsförde Wendeplatz	551	1937	9	7		
831	Gettorf Grundschule	Stratenbrook, Holtsee	622	1441	5			
832	Neuwittenbek Schule	Gettorf Schulzentrum	625	1622	6			
833	Gettorf Schulzentrum	Kieler Weg, Felm	645	1450	5			
834	Gettorf Schulzentrum	Kattendiek, Tüttendorf	628	1624	6			
835	Rabensmoor, Tüttendorf	Gettorf Schulzentrum	640	1453	6			
921	Kiel Falckensteiner Straße	Gettorf ZOB/Bahnhof	559	1805	13			
922	Strande Mariannenhof	Schwedeneck-Krusendorf	554	1533	13	2		
2820	Heide ZOB	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsburg	445	2129	16	16	6	6
3010	Vogelsang/Grünholz ZOB, Thumby	Eckernförde ZOB/Bahnhof	513	2126	68	57	20	16
3011	Schule Kleinwaabs, Waabs	Thumby	700	1402	6	2		
3012	Eckernförde ZOB/Bahnhof	Gast, Waabs	650	1533	7			
3020	Vogelsang/Grünholz ZOB, Thumby	Kappeln (Schlei) ZOB	640	1900	14	8		
3021	Feuerwehrhaus Schuby, Dörph	Schulzentrum Hühholz, Kappeln (625	1329	18			
3030	Eckernförde ZOB/Bahnhof	Rieseby Bahnhof	635	1846	14	8		
3031	Kosel Abzw.	Fleckeby Schule	644	1319	7			
3040	Rieseby Bahnhof	Eckernförde Schulzentrum	602	1836	18	7		
3050	Friedensthal Abzw., Windeby	Eckernförde ZOB/Bahnhof	525	2000	37	29	12	10
3060	Holtsee Schule	Eckernförde ZOB/Bahnhof	632	1851	8	4	2	
3070	ZOB/Bahnhof, Owschlag	Eckernförde ZOB/Bahnhof	540	2009	24	16	4	
3080	Surendorf	Eckernförde ZOB/Bahnhof	620	1813	10	4		
3210	Meggerholm Sandschleuse, M	Hohn Schule	538	2010	22	16	9	4
3211	Hohn Schule	Meggerholm Sandschleuse, Meg	635	1601	9			
3220	ZOB/Bahnhof, Owschlag	Schule/ZOB, Kropp	648	1813	12	7	2	
3221	Tetenhusen Mitte, Tetenhuser	ZOB/Bahnhof, Owschlag	730	1600	11	7		
3230	Nortorf(b Neumünster) ZOB/B	Rendsburg Stadttheater/ZOB	445	2005	26	22	10	4
3231	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsbu	ZOB/Bahnhof, Owschlag	625	1931	20	16	8	2
3240	Legan, Hamweddel	Schule am Park, Hohenwestedt	545	1809	19	7	1	
3241	Seefeld Abzw. Puls, Seefeld b	Schule am Park, Hohenwestedt	633	1630	19			
3250	Legan, Hamweddel	Hanerau-Hademarschen Markt,	515	1940	23	17	3	
3251	Oersdorf Ort, Bendorf (Holstei	Hanerau-Hademarschen Schule,	610	1605	16			
3253	Hanerau-Hademarschen Markt	Timm, Bornholt	610	1505	10			
3254	Todenbüttel Schule	Todenbüttel Schule	617	1409	20			
3260	Itzehoe ZOB	Rendsburg Stadttheater/ZOB	600	1926	12	11	7	4
3270	Markt/ZOB, Schenefeld (Mitte	Hanerau-Hademarschen Markt,	635	1904	11	9	5	
3280	Schule am Park, Hohenwestedt	Stafstedt Ort, Stafstedt	555	1744	10			
3290	Sehestedt	Gettorf ZOB/Bahnhof	545	1940	18	8	4	4
3291	Borgstedt Schule	Redderhus, Holzbunge	1155	1347	3			
3295	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsbu	Rendsburg Stadttheater/ZOB	630	1935	15	5	2	
3310	Zum Barnahe, Padenstedt	Meierei, Wasbek	630	1514	15	8		
3510	Neumünster-Einfeld Gymnasiu	Wattenbek Grundschule	645	1658	6			
3525	Neumünster ZOB/Bahnhof	Hohenwestedt ZOB	555	1835	18	13	6	
4610	Nortorf(b Neumünster) ZOB/B	Westensee Berg	510	2029	30	24	8	4
4611	Nortorf(b Neumünster) Realsc	Krogaspe Kindergarten	703	1640	8			
4612	Nortorf(b Neumünster) ZOB/B	Groß Vollstedt Ort	630	1652	7			
4613	Nortorf(b Neumünster) Realsc	Alter Bahnhof, Bokel b Rendsbu	629	1653	8			

LinNr	von	bis	von Uhr an S	bis Uhr an S	Anzahl Fahrten pro Tag			
					S	F	Sa	So
4614	Nortorf(b Neumünster) Realschule	Brammer Dorf	630	1635	8			
4615	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bahnhof	Langwedel(Holst) Brahmsee/Wald	630	1640	5			
4616	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Schülp b. Nortorf Dorf	656	1520	4			
4620	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bahnhof	708	1515	2			
4630	Kiel Hauptbahnhof D1	Rendsburg Stadttheater/ZOB	445	1936	18	14	6	
4810	Schleswig ZOB	Flensburg ZOB	521	2144	34	33	11	9
6551	Wrist Bahnhof	Hohenwestedt ZOB	540	1841	11	7	12	
541	Wattenbek Grundschule	Negenharrie Ortsmitte	631	1616	7			
542	Wattenbek Grundschule	Wattenbek Grundschule	630	1612	6			
543	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Wattenbek Grundschule	640	1600	9			
3121	JevenstedtSchule	Jevenstedt, Schwabe	632	1440	6			
3122	JevenstedtSchule	Luhnstedt Ortsmitte	740	1350	3			
3123	Schacht-Audorf Schule	Emkendorf Kleinvollstedt/Schule	635	1335	5			
3124	Schülldorf Dorfstraße	Schacht-Audorf Schule	635	1335	4			
Summe					939	482	140	65

LinNr	von	bis	Fahrplan km pro Jahr im Kreis Rendsburg-Eckernförde						Linien Zusammen- fassung	Autokraft 2016	Anteil Ak/Guta chter
			S	F	Sa	So	Summe				
4	Kleinflintbek	Kiel Harmsstraße/Käthe-Kollwitz	39.565	6.898	0	0	46.463		51.795	111%	
7	Heinrich-Hertz-Straße, Flintbek	Flintbek Parkplatz	29.836	10.474	0	0	40.310		52.859	131%	
520	Schierensee Dorf	Rammsee Freilichtmuseum	24.515	9.068	0	0	33.583		44.054	131%	
521	Rodenbek-Hohenhude Siedlung	Rodenbek Dorf	44.129	0	0	0	44.129		43.659	99%	
522	Flintbek Schule	Rammsee Verwaltung	7.751	0	0	0	7.751		2.827	36%	
540	Westensee-Deutsch-Nienhof	Kiel Uni-Kliniken	50.899	11.502	0	0	62.401			0%	
620	Westensee Berg	Kiel Ziegelteich	21.289	3.412	1.367	2.365	27.618		122.163	442%	
640	Kiel Virchowstraße	Achterwehr Bullenkoppel	87.875	22.004	0	0	109.879		82.506	75%	
821	Osdorf(b Kiel) Eiche	Gettorf ZOB/Bahnhof	4.050	2.132	0	0	6.182		6.818	110%	
830	Kronshagen Schulzentrum	Großkönigsförde Wendeplatz	28.172	10.969	0	0	39.140		43.261	111%	
831	Gettorf Grundschule	Stratenbrook, Holtsee	19.325	0	0	0	19.325		23.248	120%	
832	Neuwittenbek Schule	Gettorf Schulzentrum	30.168	0	0	0	30.168		31.710	105%	
833	Gettorf Schulzentrum	Kieler Weg, Felm	15.668	0	0	0	15.668		17.606	112%	
834	Gettorf Schulzentrum	Kattendiek, Tüttendorf	32.030	0	0	0	32.030		35.799	112%	
835	Rabensmoor, Tüttendorf	Gettorf Schulzentrum	24.401	0	0	0	24.401		24.941	102%	
921	Kiel Falckensteiner Straße	Gettorf ZOB/Bahnhof	40.038	0	0	0	40.038		49.280	123%	
922	Strande Mariannenhof	Schwedeneck-Krusendorf	24.771	717	0	0	25.488		32.858	129%	
2820	Heide ZOB	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsburg	63.529	22.303	6.589	17.128	99.898		100.010	100%	
3010	Vogelsang/Grünholz ZOB, Thum	Eckernförde ZOB/Bahnhof	311.174	89.724	31.523	32.382	462.527		456.823	99%	
3011	Schule Kleinwaabs, Waabs	Thumbby	24.228	270	0	0	26.999		21.193	78%	
3012	Eckernförde ZOB/Bahnhof	Gast, Waabs	18.208	0	0	0	18.208		19.464	107%	
3020	Vogelsang/Grünholz ZOB, Thum	Kappeln (Schlei) ZOB	24.002	4.060	0	0	28.062		28.105	100%	
3021	Feuerwehrhaus Schuby, Dörpho	Schulzentrum Hüholz, Kappeln (22.381	0	0	0	22.381		23.385	104%	
3030	Eckernförde ZOB/Bahnhof	Rieseby Bahnhof	56.785	10.829	0	0	67.615		58.525	87%	
3031	Kosel Abzw.	Fleckeby Schule	20.531	0	0	0	20.531		26.572	129%	
3040	Rieseby Bahnhof	Eckernförde Schulzentrum	26.461	2.858	0	0	29.319		28.779	98%	
3050	Friedensthal Abzw., Windeby	Eckernförde ZOB/Bahnhof	170.059	51.514	17.372	16.384	255.330		266.034	104%	
3060	Holtsee Schule	Eckernförde ZOB/Bahnhof	36.487	6.402	2.538	0	45.427		49.589	109%	
3070	ZOB/Bahnhof, Owschlag	Eckernförde ZOB/Bahnhof	125.169	32.786	7.792	0	165.746		154.325	93%	
3080	Surendorf	Eckernförde ZOB/Bahnhof	37.310	4.921	0	0	42.231		60.631	144%	
3210	Meggerholm Sandschleuse, Meg	Hohn Schule	71.628	21.735	8.918	6.448	107.284		104.784	98%	
3211	Hohn Schule	Meggerholm Sandschleuse, Meg	95.213	0	0	0	95.213		52.540	55%	
3220	ZOB/Bahnhof, Owschlag	Schule/ZOB, Kropp	33.449	8.747	2.281	0	44.477		34.604	78%	
3221	Tetenhusen Mitte, Tetenhusen	ZOB/Bahnhof, Owschlag	10.246	1.568	0	0	11.814		8.078	68%	
3230	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bah	Rendsburg Stadttheater/ZOB	172.387	51.890	15.558	11.307	249.749		297.017	119%	
3231	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsburg	ZOB/Bahnhof, Owschlag	36.079	10.138	4.251	958	51.426		60.302	117%	
3240	Legan, Hamweddel	Schule am Park, Hohenwestedt	85.000	12.052	1.421	0	98.473		89.247	91%	
3241	Seefeld Abzw. Puls, Seefeld b Ha	Schule am Park, Hohenwestedt	54.881	0	0	0	54.881		54.950	100%	
3250	Legan, Hamweddel	Hanerau-Hademarschen Markt,	165.141	47.263	4.611	0	217.016		199.682	92%	
3251	Oersdorf Ort, Bendorf (Holstein)	Hanerau-Hademarschen Schule,	32.595	0	0	0	32.595		37.100	114%	
3253	Hanerau-Hademarschen Markt,	Timm, Bornholt	19.949	0	0	0	19.949		23.523	118%	
3254	Todenbüttel Schule	Todenbüttel Schule	62.610	0	0	0	62.610		54.226	87%	
3260	Itzehoe ZOB	Rendsburg Stadttheater/ZOB	62.151	20.015	10.638	12.132	100.365		107.610	107%	
3270	Markt/ZOB, Schenefeld (Mittelh	Hanerau-Hademarschen Markt,	12.344	4.370	1.702	0	18.416		17.563	95%	
3280	Schule am Park, Hohenwestedt	Stafstedt Ort, Stafstedt	36.442	0	0	0	36.442		40.911	112%	
3290	Sehestedt	Gettorf ZOB/Bahnhof	89.208	16.817	7.074	4.568	117.667		121.715	103%	
3291	Borgstedt Schule	Redderhus, Holzbunge	13.331	0	0	0	13.331		14.733	111%	
3295	Bahnhofstraße/ZOB, Rendsburg	Rendsburg Stadttheater/ZOB	77.057	12.027	4.159	0	93.244		116.624	125%	
3310	Zum Barnahe, Padenstedt	Meierei, Wasbek	28.044	6.516	0	0	34.559		35.395	102%	
3510	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Wattenbek Grundschule	21.693	0	0	0	21.693		22.523	104%	
3525	Neumünster ZOB/Bahnhof	Hohenwestedt ZOB	64.828	17.565	15.253	0	97.646		122.289	125%	
4610	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bah	Westensee Berg	112.093	37.066	9.158	15.543	167.292		212.773	127%	
4611	Nortorf(b Neumünster) Realschu	Krogaspe Kindergarten	20.065	0	0	0	20.065		19.333	96%	
4612	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bah	Groß Vollstedt Ort	33.124	0	0	0	33.124		32.530	98%	
4613	Nortorf(b Neumünster) Realschu	Alter Bahnhof, Bokel b Rendsbu	36.068	0	0	0	36.068		34.832	97%	
4614	Nortorf(b Neumünster) Realschu	Brammer Dorf	22.772	0	0	0	22.772		22.751	100%	
4615	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bah	Langwedel(Holst) Brahmsee/Wa	21.127	0	0	0	21.127		20.668	98%	
4616	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Schülp b. Nortorf Dorf	14.145	0	0	0	14.145		20.992	148%	
4620	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Nortorf(b Neumünster) ZOB/Bah	8.014	0	0	0	8.014		11.602	145%	
4630	Kiel Hauptbahnhof D1	Rendsburg Stadttheater/ZOB	105.791	31.706	13.098	0	150.596		195.418	130%	
4810	Schleswig ZOB	Flensburg ZOB	165.073	58.242	19.149	47.335	262.019		291.905	111%	
6551	Wrist Bahnhof	Hohenwestedt ZOB	14.262	3.124	1.641	0	19.027				
541	Wattenbek Grundschule	Negenharrie Ortsmitte	22.208	0	0	0	22.208				
542	Wattenbek Grundschule	Wattenbek Grundschule	30.892	0	0	0	30.892				
543	Neumünster-Einfeld Gymnasium	Wattenbek Grundschule	23.316	0	0	0	23.316	76.416	110.010	144%	
3121	JevenstedtSchule	Jevenstedt, Schwabe	22.417	0	0	0	22.417				
3122	JevenstedtSchule	Luhnstedt Ortsmitte	13.715	0	0	0	13.715				
3123	Schacht-Audorf Schule	Emkendorf Kleinvollstedt/Schule	34.058	0	0	0	34.058				
3124	Schülldorf Dorfstraße	Schacht-Audorf Schule	19.447	0	0	0	19.447	89.637	130.163	145%	
Summe			3.423.670	666.185	186.092	166.549	4.387.998	166.053	4.677.212	107%	

14.03.2018



Die **Zukunft** ins Rollen bringen

ÖPNV-KONZEPT KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE,
BETEILIGUNG DER ÖRTLICHEN EBENE

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene



Willkommen an Bord der Zukunft!

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG

14.03.2018

Die Nase (noch) nicht vorn

AUSGANGSLAGE

Anspruch als Treibstoff

PLANUNGSPHILOSOPHIE UND -ANSÄTZE

Eine Region in Fahrt

ITF-NETZ UND ÖRTLICHE AUSWIRKUNGEN

Von Chancen und Herausforderungen

DISKUSSION

Fahrt aufnehmen

ZUSAMMENFASSUNG

Bitte vergessen Sie nichts im Bus

VERABSCHIEDUNG

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

3

Willkommen an Bord der Zukunft!

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

4

Die Nase (noch) nicht vorn

AUSGANGSLAGE

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Der Blick nach vorne zeigt ...

ANLASS UND ZIELSETZUNG

- **grundlegende Überarbeitung des ÖPNV**
Systemwechsel, aber nicht des Wechselns wegen
- **Abbau von Schwächen, Anstreben von Zielen**
Attraktivitätssteigerung, Erhöhung des Modal Split Anteils, Optimierung für Schüler und Touristen, Integration (Orte, Verkehrsmittel), Zubringer zum SPNV, Daseinsvorsorge
- **intendierte und nicht intendierte Effekte**
Klima, Lärm, Feinstaub, Verkehrssicherheit, ...

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Ein Raum voller Möglichkeiten

UNTERSUCHUNGSGEBIET

- **viele Achsen, viele Achsenzwischenräume**
ausgeprägte starke Achsen, Umsetzung eines hierarchisch aufgebauten Netzes gut möglich, hohe planerische Anforderungen durch starke Verflechtungen mit Kiel und Neumünster
- **Integrierte Planung SPNV/ÖPNV erforderlich**
Taktknoten SPNV vorhanden, Bus ist zu integrieren (Regional- und Stadtverkehr), Zuwegungen attraktiv gestalten, Aufenthaltsqualität und Informationslevel hoch halten

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

7

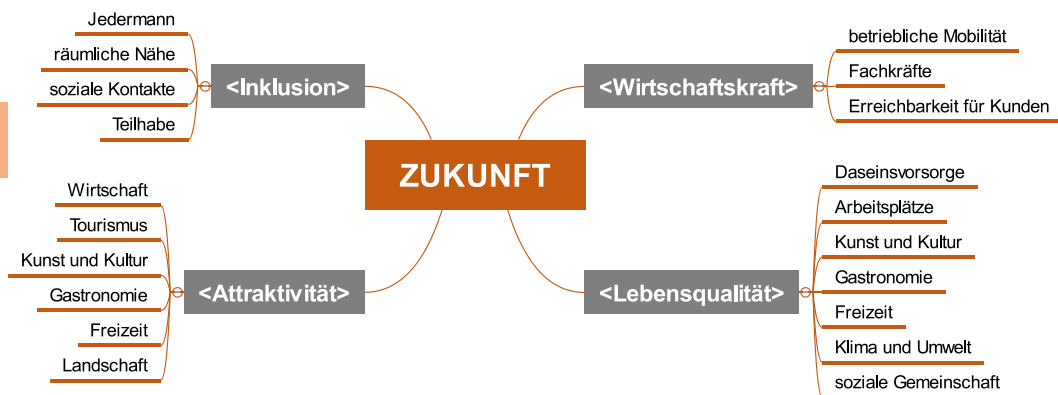
Anspruch als Treibstoff

PLANUNGSPHILOSOPHIE UND -ANSÄTZE

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

8



Nach dem Angebot an Arbeitsplätzen ist gute Mobilität der Haltefaktor Nummer zwei für eine Region.

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **hierarchisches Netz**
schnelle Verbindungen, Feinerschließung, Lückenfüller
- **konstante Takte**
wochentags, Samstag, Sonn-/Feiertag; bei den Hauptlinien keine Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten
- **maximale Anschlussqualität**
Nicht die eingesetzten Ressourcen entscheiden über die Qualität eines Angebots, sondern die Menge der realisierbaren Fahrtwünsche.

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

9

14.03.2018

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **Erschließung neuer Kundengruppen**
statt der ›traurigen fünf A‹ (Azubis, Alte, Autolose, Ausländer, Arme) → ÖPNV für alle Gruppen, alle Zeiten und jeden Zweck
- **offensive Positionierung**
Automobilindustrie: jahrzehntelanger Vorsprung und jährlich sehr hohe Umsätze

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

10

14.03.2018

Nur volle Kraft bringt weiter

PLANUNGSPHILOSOPHIE

- **Vorsicht, Missverständnis!**

Bedarfsverkehre, E-Mobilität, Apps, mobility as a service und Co. sind zwar chic, aber keine Zaubermittelchen per se.

- **Win-Win**

*Ausdauer, Kritikfähigkeit, Stringenz
nicht umparken, sondern ›umsteigen im Kopf!‹
erfordert gutes und vermarktungsfähiges Angebot*

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

11

14.03.2018

Weiter so — oder nicht?

SZENARIEN

heute

- Fahrplan mit sehr großen Qualitätsunterschieden
- Schülerzahlen weiterhin rückläufig

Trendszenario

weiterer
Abbau im
Fahrplan

Fahrplan
ÖPNV
weniger
nutzbar

weiterer
Verlust an
Fahrgästen

Szenario ITF

Knoten
und
Differenzierung

Kosten-
senkung
durch ITF

ÖPNV
nutzbar,
finanzierbar

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

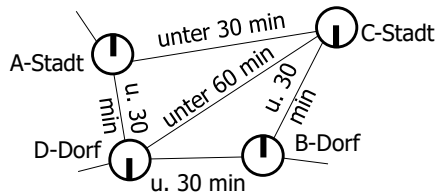
12

14.03.2018

Handwerk statt Zauberei

DER INTEGRALE TAKTFAHRPLAN

13



Null-Knoten B-Dorf

C-Stadt
D-Dorf



ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

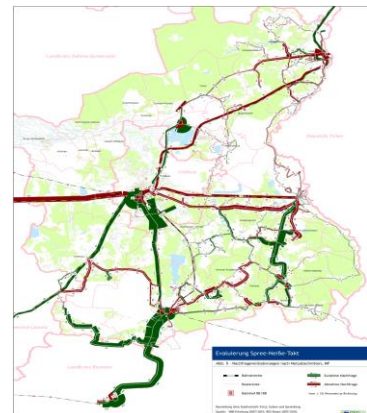
14.03.2018

Angebotsqualität = Nachfrage

BEISPIEL SPREE-NEISSE-VERKEHR

14

- 17% mehr Fahrgäste (31% mehr Fahrgäste ohne Schüler) (VBB-Gutachten)
- Rahmenbedingung: Rückgang 5% der Einwohner
- Reduzierung Fahrzeugzahl (nach dem Start 2007)



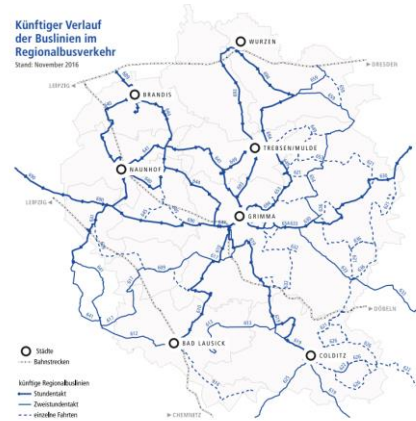
ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Von null auf zehn Prozent

BEISPIEL ›MULDENTAL IN FAHRT‹

- ehemaliger Landkreis Muldental sowie mehrere Kleinstädte
- Umland von Leipzig, Groberschließung durch Mitteldeutsche S-Bahn
- nach 100 Tagen: zehn Prozent mehr Fahrgäste



ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

15

14.03.2018

Mit Struktur und Stufenplan

VORGEHENSWEISE BEI DER ITF-PLANUNG

Differenzierung des Netzes in Linien mit/ohne Stundentakt

Ausrichtung aller Linien an Knoten

Identifikation und Aufbrechen von parallelen Leistungen

Nutzung der ITF-Knoten für die Schülerbeförderung

Ausrichtung der Schulen am ITF

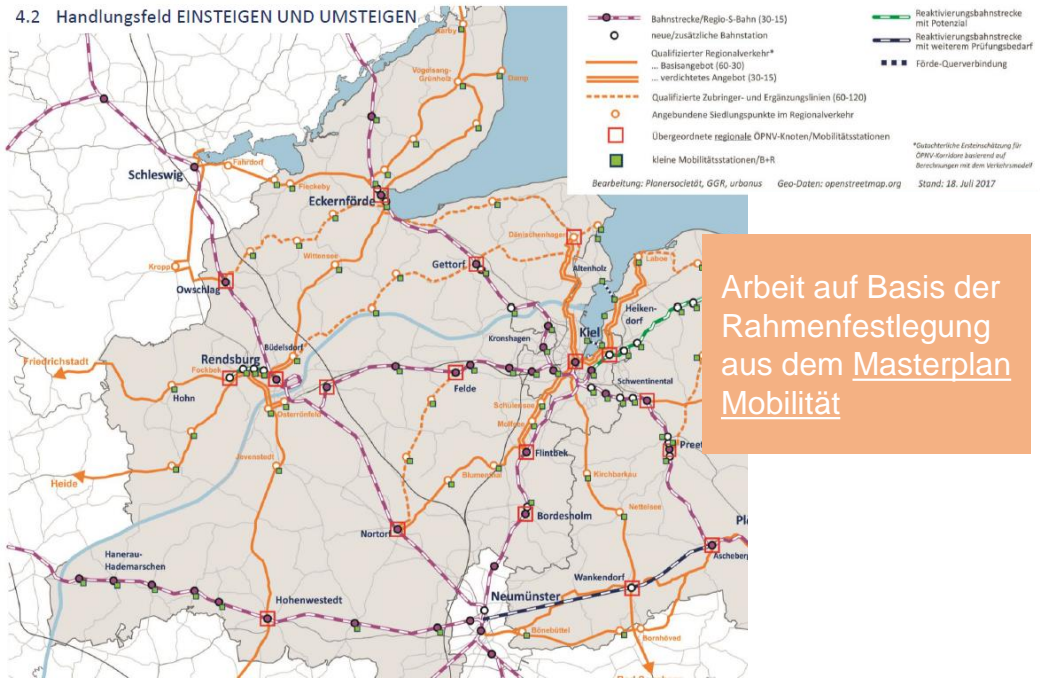
Integration von Stadt- und Regionalbuslinien

Herstellung der Nutzbarkeit des ÖPNV

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

16

4.2 Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN



14.03.2018

Eine Region in Fahrt

ITF-NETZ UND ÖRTLICHE AUSWIRKUNGEN

18

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018



ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018



ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018



Von Chancen und Herausforderungen

DISKUSSION

21

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018



Welche Bedarfe gibt es?

FRAGE 1

- Fahrtwünsche
- Verbindungen
- Zeiten
- Takte
- Nutzergruppen
- ...

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Wirken die Schulen mit?

FRAGE 2

- Unterrichtszeiten
- Freizeitangebote
- Elternschaft
- Lehrer als Vorbilder
- Nutzung der Gebäude durch Dritte
- ...

23

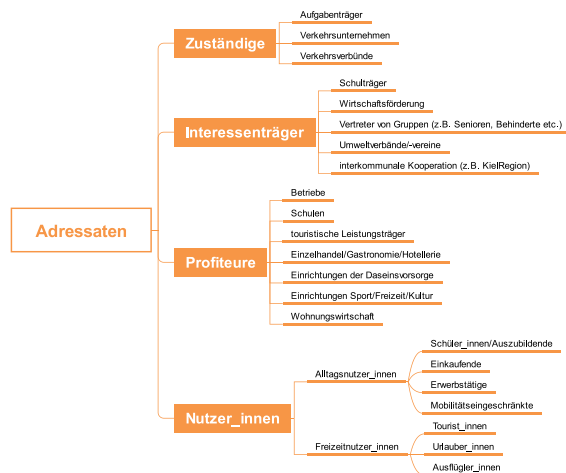
ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Wer verbreitet die gute Nachricht?

FRAGE 3

- Multiplikation
- Pressearbeit
- Werbung



24

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Fahrt aufnehmen

ZUSAMMENFASSUNG

25

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene

14.03.2018

Bitte vergessen Sie nichts im Bus

VERABSCHIEDUNG

ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde | Örtliche Ebene



Durchführung zweier Bürgerworkshops

— KONZEPT (ENTWURF, 02.11.2017) —

Projekt

Erstellung eines ÖPNV-Konzepts für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Inhalt

VORBEMERKUNGEN.....	3
BÜRGERWORKSHOPS	4
Zusammensetzung.....	4
Rolle und Aufgaben	4
Funktionen.....	4
Arbeitsweise	5
Termine	5
Inhaltliche Vorbereitung	5
Struktur der Sitzungen	6
Ergebnisse	6
Management	6
ERSTER WORKSHOP.....	8
Vorschlag für eine Tagesordnung	8
Erforderliche Nächste Schritte	9

VORBEMERKUNGEN

Mit Beauftragung unseres Angebots vom 03.07.2017 hat der Auftraggeber, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, sich für die Ausrichtung zweier Bürgerworkshops entschieden. Dieses Konzept soll die Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zu allen davon berührten Fragen ermöglichen.

Die Aussagen in diesem Konzept verstehen sich so lange als Empfehlung, bis Auftraggeber und Auftragnehmer ein Einvernehmen darüber hergestellt haben.

BÜRGERWORKSHOPS

Ein aktiver Einbezug der Öffentlichkeit erzeugt ein gutes Verständnis über das Planungsvorhaben und bezieht Betroffene und Interessierte in die Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots ein. Er erntet von der Basis zudem Erkenntnisse und Beobachtungen aus dem Alltag in Bezug auf den ÖPNV. Der sorgsame Umgang mit der Öffentlichkeit bildet deshalb einen wichtigen Gunstfaktor für den Erfolg des Projekts.

Im Rahmen dieses Projekts sollen zwei Bürgerworkshops durchgeführt werden. Die Stückzahl zwei wurde gewählt, weil betroffene und interessierte Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise den Fortschritt im Projekt selbst erleben können, im Vergleich der Stände zum ersten und zum zweiten Termin. Gleichzeitig würden mehr als zwei Workshops allerdings auch die Projektlaufzeit überlasten.

Zusammensetzung

Die Teilnehmer des Bürgerworkshops rekrutieren sich aus der interessierten Öffentlichkeit. Eine exklusive Einladungsliste ist nicht notwendig. Es ist aber zu empfehlen, Gruppierungen mit hoher Relevanz für das ÖPNV-Konzept mit einer besonderen Einladung zu bedenken, vor allem, wenn sie als Teilnehmer im Lenkungsprozess nicht berücksichtigt werden konnten. Hierunter fällt beispielsweise die Schülerschaft im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Rolle und Aufgaben

Der Bürgerworkshop ist ein Element der Beteiligung der Öffentlichkeit an den Planungen des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu einem zukunftsfähigen Busverkehrssystem.

FUNKTIONEN

Die Funktionen der Bürgerworkshops im Projekt lassen sich mit den folgenden Punkten beschreiben:

- **Realitätscheck:** Vom Auftragnehmer präsentierte Befunde und Erkenntnisse sollen von den Teilnehmern des Bürgerworkshops anhand deren Sach- und Ortskenntnis überprüft, ggf. korrigiert oder ergänzt, und schließlich bekräftigt werden. Ziel sind Ergebnisse, die nicht nur durch die Sicht

von Auftraggeber und Auftragnehmer plausibel erscheinen, sondern die sich gerade mittels des breiten Erfahrungsschatzes der Bürgerinnen und Bürger validieren lassen.

- **Anreicherung:** Nicht berücksichtigte Aspekte sollen durch die Bürgerworkshops eingebracht und ergänzt werden. Damit soll der Gehalt des ÖPNV-Konzepts insgesamt gesteigert werden.
- **Konsensbildung:** Ergebnisse, die im Rahmen des Projekts erzielt werden, erhalten eine deutlich größere Umsetzungswahrscheinlichkeit, wenn sie sich der Zustimmung der Öffentlichkeit versichern können. Diese Zustimmung soll durch aktive Beteiligung im Rahmen von Bürgerworkshops erzielt werden.
- **Multiplikation:** Diese Zustimmung soll idealerweise aber noch über die Teilnehmer der Bürgerworkshops hinausreichen, indem diese die Projektergebnisse an ihre jeweiligen Kontexte spiegeln, das Zustandekommen der Ergebnisse multiplizieren und ihre eigene Unterstützung dafür bekennen.

Arbeitsweise

Bürgerworkshops erzielen effiziente Ergebnisse, wenn ihre Arbeit strukturiert abläuft.

TERMINE

Die Termine sind mit dem Auftraggeber abzustimmen. Insgesamt werden zwei Termine stattfinden.

INHALTLICHE VORBEREITUNG

Der erste Workshop kann sich dem Status Quo im ÖPNV und seinen Stärken und Schwächen widmen. Er kann im Plenum grundsätzlich über das Vorhaben informieren, Verfahren und Beteiligte vorstellen und einen Ausblick geben, wie die Projektergebnisse verwendet werden. In Kleingruppenarbeit können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dann über den aktuellen Zustand des ÖPNV diskutieren, und zwar in Arbeitsgruppen zu den Hauptknoten aus dem Inhaltsverzeichnis aus AP I.1 und ggf. weiteren Themen. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit können als zusätzlicher Input neben der planerischen Analyse durch den Auftragnehmer, nehmen den inhaltsanalytisch aufbereiteten Aussagen aus den Grundlagendokumenten und neben den Ergänzungen durch Auftraggeber und Lenkungskreis in die Konzeptarbeiten eingehen.

Der zweite Workshop soll dann bereits mit Planaussagen aufwarten. Inwieweit bis zum Veranstaltungszeitpunkt des zweiten Workshops die Planungen bereits sehr konkret wurden, wird sich auch anhand der Projektdynamik entscheiden. Im Falle, dass bereits Fahrplanentwürfe vorliegen, ist der Workshop stärker auf die vorteilhaften Auswirkungen des künftigen Fahrplanangebots zu fokussieren, im Sinne einer ersten Aktivierung der Öffentlichkeit, demnächst stärker den ÖPNV zu nutzen. Liegen zum Zeitpunkt des zweiten Workshops dagegen zunächst nur grobe konzeptionelle Vorstellungen oder mehrere Varianten vor, kann die Diskussion auf dem Workshop zur Anreicherung von Entscheidungs- und Abwägungskriterien dienen und zur Prüfung von Planungsdetails auf Tauglichkeit im Lichte der Alltagsrealität der Menschen.

STRUKTUR DER SITZUNGEN

Die beiden Bürgerworkshops können jeweils nach ähnlichen Schema ablaufen:

1. Begrüßung
2. Input-Referat
3. Interview mit dem Auftragnehmer zum Stand der Arbeiten
4. Gruppenarbeit
5. Ergebnissammlung im Plenum
6. Ausblick und Verabschiedung

ERGEBNISSE

Die Ergebnisse der Bürgerworkshops sollen in Form eines Protokolls zum Download angeboten werden.

Management

Der Auftragnehmer bereitet jeden Bürgerworkshop vor und stimmt die Vorbereitung mit dem Auftraggeber ab. Folgende Elemente sind Bestandteil der Vorbereitung und Durchführung:

- inhaltliche Vorbereitung, Programm und Moderationskonzept,
- drei Pressemeldungen (Ankündigung, Erinnerung, Bericht) an Tageszeitungen, Radiostationen, Amtsblätter,
- Anmelde- und Veranstaltungsmanagement,
- Eventmanagement (Buchung von Tagungsort und Verpflegung),

- Präsentation/Moderation (Plenum sowie Arbeitsgruppen),
- Dokumentation.

Dies erfolgt stets in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber.

ERSTER WORKSHOP

Der erste Workshop soll bereits intensiv inhaltlich arbeiten. Da offen eingeladen wird und in der Teilnehmerschaft zwischen erstem und zweitem Workshop Fluktuationen zu erwarten sind, müssen gruppendynamische Prozesse nicht berücksichtigt werden.

Vorschlag für eine Tagesordnung

Uhrzeit	Inhalt	Verantwortlich
16.00 — 16.15 Uhr	Willkommen an Bord der Zukunft! Begrüßung und Einführung (Hintergrund und Historie zum Projekt)	Auftraggeber
16.15 — 17.00 Uhr	Eine Region in Fahrt Planungsphilosophie des Auftragnehmers (Input-Referat); erste Erkenntnisse und Ideen (Interview); anschließend Gelegenheit zu Rückfragen im Plenum	Auftragnehmer, alle
17.00 — 17.15 Uhr	PAUSE	
17.15 — 18.00 Uhr	Ihr Blick zählt! Diskussion in den Kleingruppen <ul style="list-style-type: none"> — Busverkehr für alle (INTERESSEN) — Nichts bleibt unerreichbar (SYSTEM) — Komfortabel ans Ziel (BETRIEB) — Selbstbewusst voran (MARKTAUFTRITT) 	alle
18.00 — 18.15 Uhr	PAUSE	
18.15 — 18.45 Uhr	In die richtige Richtung Zusammenfassung der Ergebnisse der Kleingruppen	Auftragnehmer
18.45 — 19.00 Uhr	Nächster Halt: zweiter Workshop Ausblick zum weiteren Vorgehen, Verabschiedung	Auftraggeber

Erforderliche Nächste Schritte

Um den ersten Bürgerworkshop rechtzeitig auf die Spur zu bringen, sollten baldmöglichst die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Abstimmung über das Konzept zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer
- Festlegung der Einladungswege
- Eventmanagement zum ersten Bürgerworkshop
- Formulierung einer Pressemitteilung und Abstimmung
- detaillierte Vorbereitung des ersten Workshops



Promo-Stand für den Aktionstag ›RD macht mobil‹ am 29.04.2018 in Rendsburg

— KONZEPT (ENTWURF, 09.03.2018) —

Projekt:

Erstellung eines ÖPNV-Konzepts für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Inhalt

Inhalt	2
Abbildungsverzeichnis	2
VORBEMERKUNGEN	3
RAHMENBEDINGUNGEN	3
ZIELE	3
ELEMENTE	4
Pavillon	4
Kundenstopper	5
Fahne	6
Gewinnspiel	6
Planungstisch	7
STORY	9
KALKULATION	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispiel für einen Pavillon, 3 x 3 Meter	5
Abbildung 2: Beispiel für einen Kundenstopper	5
Abbildung 3: Beispiel für eine Fahne	6
Abbildung 4: Beispiel für eine Pinnwand, 60x90 cm.....	7
Abbildung 5: Beispiel für einen Maler-Bock.....	8
Abbildung 6: Beispiel für weiße Cocktail-Fähnchen	8

VORBEMERKUNGEN

Der Auftraggeber möchte mit einem Promo-Stand beim Aktionstag ›RD macht mobil‹ am 29.04.2018 in Rendsburg vertreten sein. Erste konzeptionelle Überlegungen dazu finden sich in diesem Papier.

RAHMENBEDINGUNGEN

Der Kreis soll gemeinsam mit der Entwicklungsagentur Rendsburg eine Fläche belegen, auf einem zentralen Platz in Rendsburg. Nach Aussage der Entwicklungsagentur (Frau Müller) wird diese einen Pavillon von 3 mal 3 Metern anbieten. Folgende Bindungen ergeben sich dadurch für den Promo-Stand des Kreises:

- Da es sich um eine Freifläche handelt, ist mit einer höheren Windbelastung zu rechnen. Der Einsatz von großformatigen Aufstellern empfiehlt sich nicht.
- Ein Stromanschluss ist nicht per se gegeben. Strombedarf würde unter Umständen eine andere Platzierung des Promo-Stands nach sich ziehen.
- Eine Fläche von 3 mal 3 Metern sollte auch für den Promo-Stand des Kreises genügen.

ZIELE

Der Promo-Stand kann eine vollwertige Bürgerbeteiligung nicht ersetzen. Aber er kann Laufpublikum für das Thema ÖPNV aktivieren. Als Ziele sind die folgenden vorstellbar:

1. **Neugier wecken:** Unter allen automobilen Themen, die bei ›RD macht mobil‹ klassischerweise dominieren, hat es das ÖPNV-Konzept sowohl schwer als auch leicht: schwer, weil es nicht in das automobilen Milieu mit seinen vielfältigen Reizen passt und selbst erst Anreize setzen muss, um Aufmerksamkeit zu erringen. Leicht, weil es aus den sonst recht homogenen Themen bereits per se herausstechen dürfte.
2. **über den ÖPNV ins Gespräch kommen:** Das Thema Mobilität per Bus betrifft Menschen selten planerisch, sondern meist im Zusammenhang mit

ihrer Lebenswirklichkeit bzw. ihren Alltagsroutinen. Laut Mobilitätsforschung ist rund 50 Prozent der Bevölkerung der ÖPNV inklusive seiner Potenziale nicht bekannt. Der Promo-Stand sollte versuchen, das Thema mit den individuellen Hintergründen und Erfahrungen der Besucher zu verknüpfen.

3. **Feedback einsammeln:** Zwar nicht in der Mehrzahl der Fälle, aber möglicherweise doch hin und wieder, werden Besucher das Bedürfnis haben, sich zu äußern, und zwar a) zu dem Umstand, dass der Kreis überhaupt etwas zur Verbesserung des ÖPNV unternimmt, und b) darüber, wie der bisherige Planungsstand einzuschätzen sei. Solche Rückmeldungen sollten gesichert und später weiterverarbeitet werden.

ELEMENTE

Aufgrund der höheren Windbelastung ist von der Nutzung flächiger Aufstellelemente (Displaywand, Pinnwand, Rollup etc.) abzuraten. Es werden stattdessen die folgenden Elemente vorgeschlagen.

Pavillon

Zum Schutz vor Niederschlägen und als optische Einrahmung des Informationsangebots empfiehlt sich ein Pavillon mit der Grundfläche 3 x 3 Meter. Er kann entweder nur mit Dach oder auf Wunsch auch mit vor Wind schützenden Seitenwänden ausgeführt sein; wobei letzteres allerdings die Sichtbarkeit für das Laufpublikum beeinträchtigt.

Abbildung 1: Beispiel für einen Pavillon, 3 x 3 Meter

Quelle: amazon.com

Kundenstopper

Dieser ist beidseitig mit einem Plakat belegbar, je nach Größe im Format DIN A1 oder A0. Er hat die Funktion, vor dem Pavillon das Laufpublikum auf den Stand und das Thema aufmerksam zu machen. Hiermit wird das Ziel ›Neugier wecken‹ verfolgt.

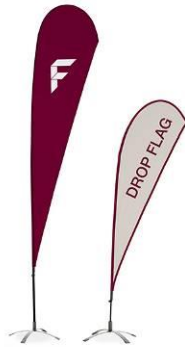
Abbildung 2: Beispiel für einen Kundenstopper

Quelle: flyeralarm.de

Fahne

Um die Sichtbarkeit des Promo-Stands zu erhöhen, kann zusätzlich zum Kundenstopper noch eine Fahne am Pavillon angebracht werden.

Abbildung 3: Beispiel für eine Fahne



Quelle: flyeralarm.de

Gewinnspiel

Ein Gewinnspiel aktiviert, denn es bietet den Anreiz, sich mit einem Thema zu beschäftigen. Vorgeschlagen wird, zwei Karten anzufertigen:

- **eine Fragen-Karte:** Hierauf würde eine Frage ÖPNV-Nutzung der Teilnehmer gestellt, sowie soziodemografische Daten abgefragt (Geschlecht, Alter, Pkws im Haushalt). Sämtliche Angaben sollen anonym erfolgen.
- **eine Los-Karte:** Jeder Teilnehmer, der eine Gewinnspielkarte eingeworfen hat, soll die Möglichkeit bekommen, unabhängig von seinen Antworten eine Adresse anzugeben, unter der erreichbar ist, sollte er für den Gewinn ausgelost werden. Bei Bedarf kann der Teilnehmer auch ein Kästchen »*Im Gewinnfall bin ich mit einer öffentlichen Nennung meines Namens einverstanden*« ankreuzen; dies ist für die Teilnahme an der Verlosung allerdings keine Voraussetzung. Auf der Los-Karte müssen außerdem die rechtlichen Hinweise angegeben sein (z.B. »*Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.*«)

Mit der Trennung der Antworten von der Adressangabe ist den Belangen des Datenschutzes hinreichend Genüge getan.

Zu den zu druckenden Karten (Fragen- und Los-Karte) ist außerdem eine Box bereitzustellen, in die beide Karten geworfen werden können.

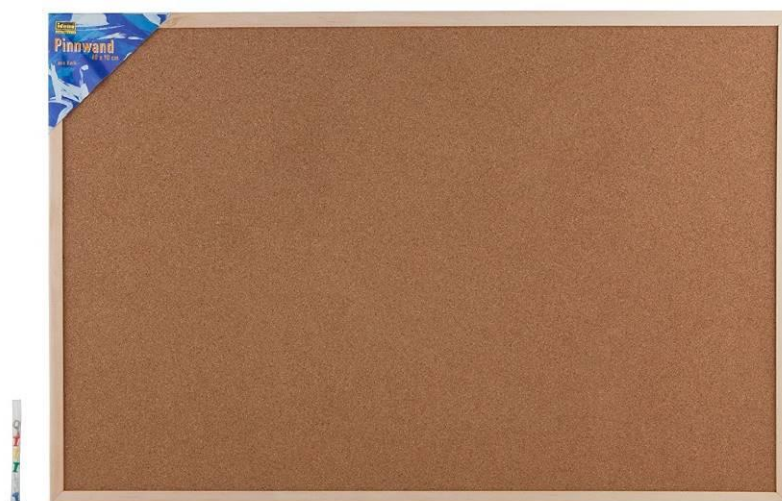
Sollte das Gewinnspiel als Element grundsätzlich Zustimmung finden, wird über einen oder mehrere auszulobende Preise noch zu sprechen sein.

Das Gewinnspiel soll das Ziel ›über den ÖPNV ins Gespräch kommen‹ erreichen — das Stand-Personal ist aufgefordert, den Teilnehmern beim Ausfüllen zu helfen, sich nach weiteren Aspekten der ÖPNV-Nutzung (gute Erfahrungen, ÖPNV-Nutzung im Bekanntenkreis etc.) zu erkundigen, auf die Vorzüge des künftigen Angebots zu verweisen und mittels eines solchen Gespräches das Thema bei den Teilnehmern noch besser mental zu platzieren.

Planungstisch

Da aufgrund der Windbelastung die Arbeit an einer aufgehängten Karte nicht zu empfehlen ist, wird stattdessen vorgeschlagen, eine Kork-Pinnwand auf zwei Maler-Böcken zu platzieren. Über die Pinnwand kann ein Ausdruck der Landkarte mit aktuellem Planungstand gezogen werden. Für ortsgenaue Rückmeldungen sollen Interessierte jeweils kleine Cocktail-Fähnchen erhalten, auf die sie ein oder zwei Stichworte schreiben und die sie dann in die Karte stecken können. Sollte der Platz auf dem Fähnchen für die Rückmeldung nicht ausreichen, kann auf bereitzustellenden Kärtchen weitergeschrieben werden; diese müssten mittels Fußnote mit dem entsprechenden Fähnchen verknüpft werden. Der Planungstisch soll das Ziel ›Feedback einsammeln‹ verwirklichen.

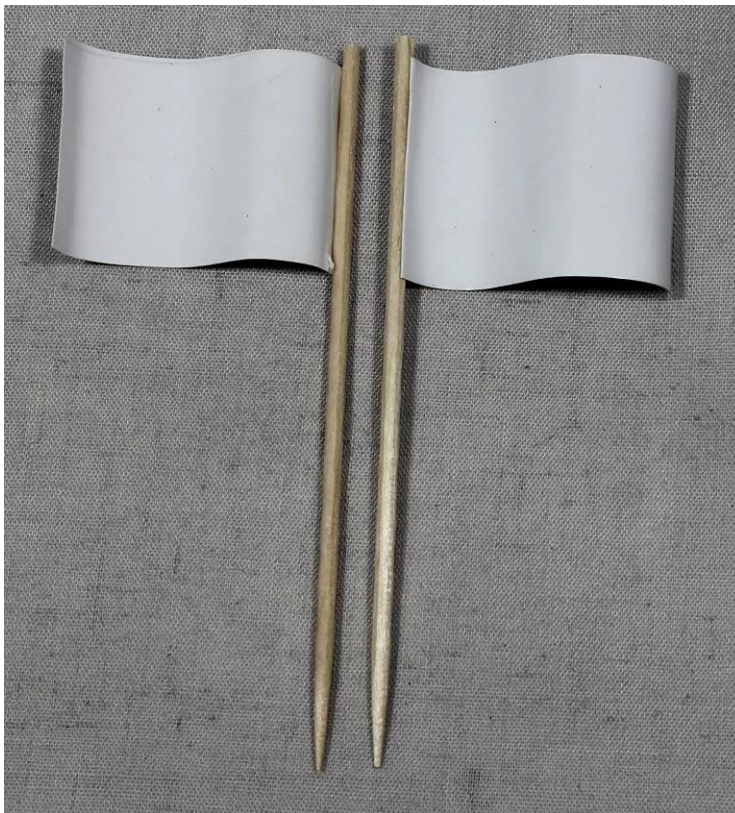
Abbildung 4: Beispiel für eine Pinnwand, 60x90 cm



Quelle: amazon.com

Abbildung 5: Beispiel für einen Maler-Bock

Quelle: amazon.com

Abbildung 6: Beispiel für weiße Cocktail-Fähnchen

Quelle: amazon.com

STORY



Die Abkürzung ›ÖPNV‹ bildet einen Fachterminus, mit dem die meisten Bevölkerungsgruppen kaum etwas anfangen können. Ebenso wenig stellt ein ITF-Plan einen vermarktungsfähigen und mediengängigen Gegenstand dar. Als Story-Idee wird deshalb vorgeschlagen, **die Zahl 21** in den Vordergrund zu rücken:

- Das neue Buslinienangebot **soll im Jahr 2021 starten**. Die Zahl projiziert damit ein konkret greifbares Datum und setzt so einen Kontrapunkt zur bislang noch eher starken Abstraktion des Planungsprozesses. Ab 2021 kann sich die Lebenswirklichkeit der Menschen durch guten ÖPNV verbessern.
- Das ÖPNV-Konzept greift auf moderne Planungsmethoden zu und bildet damit ein Paradebeispiel für moderne **Mobilität des 21. Jahrhunderts**.
- Die **(lokale) Agenda 21** stellt den Ursprung allen öffentlichen Handelns unter der Prämisse von Nachhaltigkeit dar. Das neue ÖPNV-Konzept soll das Prinzip Nachhaltigkeit auf vielerlei Weise berücksichtigen und beispielhaft anwenden.

Ergänzend zu den oben aufgelisteten Elementen ließe sich am Promo-Stand eine Umfrageliste führen: Jeder Besucher könnte vom Personal dazu gefragt werden, welche der drei Antwortmöglichkeiten hinter der Zahl 21 stehe. Auch wenn das Ergebnis dieser Umfrage schon jetzt absehbar ist: Durch die stetige Wiederholung der Zahl 21 wird das neue ÖPNV-Konzept spielerisch und doch wirksam in den Köpfen der Besucher platziert.

Über diese Zahl ließe sich außerdem bereits in der Vorberichterstattung zum Aktionstag wie auch bei späteren Pressekonferenzen ein roter Faden spinnen.

KALKULATION

Für die Ausstattung des Promo-Standes ergibt sich nach vorliegendem Konzept der folgende Finanzbedarf:

Position	Betrag
Pavillon, weiß, ohne Seitenwände, inkl. Versand	ca. 30,00 Euro
Kundenstopper, DIN A1, inkl. Druck und Versand	ca. 100,00 Euro
Drop Flag, inkl. Druck und Versand	ca. 120,00 Euro
Kork-Pinnwand mit Holzrahmen, 60 x 90 cm, inkl. Versand	ca. 15,00 Euro
Holzklappblock, 2 Stck., inkl. Versand	ca. 30,00 Euro
Druck ITF-Plan, 60 x 90 cm, inkl. Versand	ca. 15,00 Euro
Party-Fähnchen, weiß, 250 Stck., inkl. Versand	ca. 35,00 Euro
Postkarten DIN A6, 300g/cm ² , 4/1-farbig; 2 Sets zu je 250 Stck., inkl. Versand	ca. 130,00 Euro

Soweit einzelne der aufgelisteten Gegenstände bereits verfügbar und nutzbar sind, empfiehlt es sich, auf eine Neuanschaffung zu verzichten

EFFEKTE: WENIGER AUFWAND, MEHR QUALITÄT

Die hohe Qualität des gesamten Regionalbusverkehrs entsteht nicht durch eine höhere Anzahl von Buslinien, sondern in der Hauptsache durch die systematische Optimierung der Anschlüsse.

Das hat auch anderswo schon prima funktioniert: Im Landkreis Spree-Neiße (Brandenburg) nutzen nach der Neuplanung des Systems **17 Prozent mehr Fahrgäste** die Buslinien, obwohl sogar Fahrzeuge eingespart werden konnten. Im Muldental, dem ländlichen Teil des Landkreises Leipzig (Sachsen), erhöhten sich die Fahrgastzahlen **schon einhundert Tage nach dem Neustart** um zehn Prozent, trotz ungefähr gleichbleibender Fahrleistung. Eine clevere Planung sorgt also **für besseren Busverkehr, ohne Mehraufwand.**

#erfolgreich

BETEILIGUNG: INTERESSE, FRAGEN, ANREGUNGEN?

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde möchte auch Deine Meinung zum Busverkehr hören.

Im Rahmen verschiedener Veranstaltungen wird der Kreis im Laufe des Jahres 2018 immer wieder gezielt nach den Einschätzungen der Einwohnerinnen und Einwohner fragen.

Wenn Du Deine Meinung davon unabhängig kundtun möchtest, schreibe einfach eine E-Mail an:

adresse@server.de

#engagiert



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
5.3 - Regionalentwicklung
Kaiserstraße 8 • 24768 Rendsburg

unterstützt durch



NAH.SH
Der Nahverkehr

#21

**WILLST DU
MAL SO
RICHTIG IN
FAHRT
KOMMEN?**

ZIEL: EIN BESSERER BUSVERKEHR FÜR ALLE

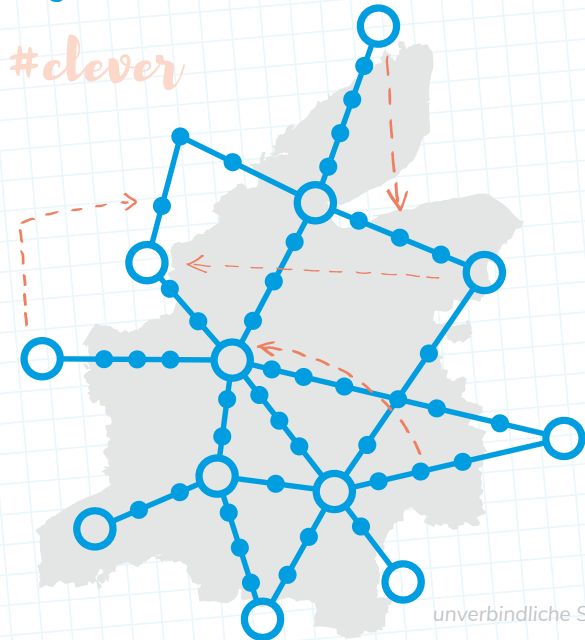
Nein, hier steckt kein Gutschein drin für eine Achterbahnfahrt oder einen Energydrink. Aber ein neues Konzept für den Busverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Denn der hat sich Großes vorgenommen: Mit **neuen Buslinien** und einem **Maximum an Anschlüssen** möchte der Kreis die Mobilität aller verbessern. Ab 2021 können Fahrgäste zum Einkaufen, in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit oder dem Ausbildungsplatz und nachhause, für Arztbesuche, Behördengänge, Ausflüge und alle anderen Zwecke endlich auch den Bus nutzen. **Unterschiede zwischen Ferien- und Schulzeit** sollen **minimiert** werden. Busse sollen weitestgehend **im Takt** fahren.

#mobil

PLANUNG: KNOTEN, ANSCHLÜSSE, TAKTVERKEHR

Das neue Busverkehrssystem basiert auf den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans. Das ist eine Planungsmethode, um mit **wenig Aufwand die bestmöglichen Verbindungen** herzustellen.



#erreichbar

Damit jede Linie im Netz nicht für sich allein fährt, sondern eine **maximale Zahl von Anschlüssen** entsteht, arbeitet das System mit so genannten »**Knoten**«, an denen sich immer mindestens zwei Linien zur selben Zeit treffen. Neben den gewöhnlichen Haltestellen wird das Regionalbusnetz über eine Vielzahl von Knoten verfügen, sodass Verbindungen zwischen weit entfernten Ortschaften möglich sind, ohne dass **eine direkte Linie dazwischen** verkehrt.

Taktverkehr bedeutet außerdem, dass die Abfahrt an einer Haltestelle und für eine Linie **in jeder Stunde zur selben Minute stattfindet**, regelmäßig, verlässlich und ohne Ausnahmen. Fahrgäste brauchen sich ab sofort theoretisch **nur noch die Abfahrtsminute** zu merken.

#einfach



Beschlussvorlage Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: VO/2018/470 Status: öffentlich Datum: 29.03.2018 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Nevermann, Malte
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage
Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde	
Beratungsfolge:	
Status Öffentlich	Gremium Regionalentwicklungsausschuss Zuständigkeit Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt die anliegende „Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg–Eckernförde“ als Grundlage für die Förderung der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und im Kontext seiner Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion fördert der Kreis Rendsburg-Eckernförde den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Kreisgebiet, soweit die Baulast bei Kreis oder Gemeinden liegt. So soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei gestaltet und die Infrastruktur, in besonderer Hinsicht auf § 8 Abs. 3 PBefG, an heutige Erfordernisse angepasst werden.

Gemäß Beschluss des Regionalentwicklungsausschusses vom 28.02.2018 (vgl. VO/2018/430-001-001) wurde nunmehr beiliegende Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg – Eckernförde mit folgenden wesentlichen Eckpunkten erstellt:

- ▶ verfügbare Haushaltsmittel von 2 Mio. €,

- ▶ der barrierefreie Um- oder Ausbau von Bushaltestellen sowie dafür notwendige Planungskosten können bei Haltestellen gefördert werden, die nach den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“ in Verbindung mit dem „Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen“ der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und deren Baulast in die Zuständigkeit des Kreises oder der Städte, Ämter und Gemeinden fällt,
- ▶ der Zuschuss beträgt 100 % bei Haltestellen, nach vorgenannten Kriterien, deren Baulast in die Zuständigkeit des Kreises fällt,
- ▶ bei Haltestellen, die der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und deren Zuständigkeit der Baulast bei den Gemeinden liegt, beträgt der Zuschuss 33 %.

Die weiteren Inhalte sind der anliegenden Förderrichtlinie zu entnehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die notwendigen finanziellen Mittel in Höhe von 2 Mio. € wurden mit Beschluss des Kreistages vom 26.03.2018 über den Nachtragshaushalt 2018 bereitgestellt.

Anlage/n:

Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg - Eckernförde

PRÄAMBEL

Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und im Kontext seiner Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion fördert der Kreis Rendsburg-Eckernförde den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Kreisgebiet, soweit die Baulast bei Kreis oder Gemeinden liegt. So soll innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei gestaltet und, in besonderer Hinsicht auf § 8 Abs. 3 PBefG, an heutige Erfordernisse angepasst werden.

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

- 1.1 Der Kreis Rendsburg-Eckernförde gewährt auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein in der jeweils gültigen Fassung sowie dieser Richtlinie Zuwendungen für Investitionen in barrierefreie Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in Städten, Ämtern und Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde.
- 1.2 Ein Anspruch der Antragssteller auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel von 2 Mio. € (sog. Windhund-Prinzip).

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden, sofern sie nicht durch andere Maßnahmen gefördert werden:

- 2.1 der barrierefreie Um- oder Ausbau von Bushaltestellen, die nach der „Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen“ der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind (siehe Anlage 01) und für die die Zuständigkeit gemäß den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die „Zuständigkeit für den Um-

bau von Bushaltestellen“ bei dem Kreis bzw. den Städten, Ämtern und Gemeinden liegt,

2.2 sowie dafür notwendige Planungskosten.

Hierbei sind folgende Randbedingungen zu beachten:

- a) Bei Haltestellen an Bundes- und Landesstraßen kann im Falle geteilter Baulast der von der Um- oder Ausbaumaßnahme betroffenen Straßenteile eine Förderung nur für diejenigen Teile, die in die gemeindliche Zuständigkeit fallen, erfolgen. Voraussetzung ist, dass mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als den Straßenbaulastträger Bund bzw. Land vertretender Behörde Einvernehmen über die Zuständigkeit und dementsprechende Kostenaufteilung erzielt wird.
- b) Im Falle des Vorliegens von vertraglichen Sonderregelungen bezüglich der Baulast bzw. Zuständigkeit der von der Haltestellenanlage betroffenen Straßenteile werden Einzelfallprüfungen des Gegenstands der Förderung vorgenommen (vgl. 5.2).
- c) Sollten Zuschüsse durch das Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Art. 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden in Schleswig-Holstein bestehen, so bezieht sich der Zuschuss des Kreises auf die übrig bleibenden Kosten.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsberechtigt sind Städte und Gemeinden sowie Ämter des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzungen der Gewährung einer Zuwendung sind, dass

- 4.1 die Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Barrierefreiheit dient und in der Anlage 01 als erforderliche Maßnahme Darstellung findet;

- 4.2 das beantragte Vorhaben zur vollständigen Barrierefreiheit des Haltestellenbereiches führt. Sollte dies aufgrund der räumlichen Gegebenheiten am Standort nicht möglich sein, sollte im direkten Umfeld nach einem alternativen Standort gesucht werden bzw. die Neuordnung des Straßenraumes (Schließung einer Busbucht bzw. Bau eines Buskaps), der Zukauf eines Grundstücks (oder -teiles), der Einsatz von 22-24 cm hohen Sonderbordsteinen oder die Erstellung eines verkürzten erhöhten Haltestellenbereiches zu prüfen. Sollte es keine vernünftigerweise leistbaren Alternativen geben, kann vom Fördermittelgeber geprüft werden, ob eine eingeschränkte Barrierefreiheit ebenfalls zuwendungsfähig ist;
- 4.3 der Zuwendungsempfänger den geförderten Haltestellenbereich nach seiner Fertigstellung eigenständig zu unterhalten (vorbehaltlich anderslautender vertraglicher Sonderregelungen und zweckentsprechend zu nutzen hat;
- 4.4 der Zuwendungsempfänger sicherzustellen hat, dass der geförderte Haltestellenbereich jedem für diesen Bereich konzessionierten Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird;
- 4.5 zum Zeitpunkt der Bewilligung mit der Maßnahme noch nicht begonnen worden sein darf. Die Maßnahmen müssen grundsätzlich ausführungsfähig sein und spätestens ein Jahr nach Bewilligung abgeschlossen werden können. Die Kosten dürfen nicht infolge zu aufwändiger Planung überhöht und daher mit den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit unvereinbar sein. Maßgeblich für die Gewährung der Fördermittel ist der Bewilligungsbescheid des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

- 5.1 Die Zuwendungen werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Das Gesamtbudget beträgt hierbei 2 Mio. Euro.
- 5.2 Der Zuschuss beträgt 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Haltestellen, die nach der „Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen“ der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind (siehe Anlage 01) und hierbei die Zuständigkeit gemäß den Vorgaben des Rechtsgutachtens über die

„Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen“ vollständig dem Kreis zukommt. Bei Haltestellen, die der Priorität 1a oder 1b zugeordnet sind und bei denen die Zuständigkeit bei den Gemeinden liegt, beträgt der Zuschuss 33 %. Selbige Staffelung gilt analog bei geteilter Baulast in Bezug auf die jeweiligen Zuständigkeiten für die einzelnen Teile der Haltestelle sowie für die entstehenden Planungskosten gemäß der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI). Gesonderter Prüfung bedürfen Fälle, in denen ein Baulastträger und ein Dritter eine abweichende Vereinbarung über die Straßenbaulast oder über die Herstellung und Unterhaltung von Straßenteilen getroffen haben.

5.3 Die Maximalsumme der zuwendungsfähigen Ausgaben pro Haltestelle beträgt 25.000 € für die baulichen Maßnahmen, sowie 3.750 € für die Planungskosten.

5.4 Die Standards richten sich nach dem Leitfadens zur Barrierefreiheit der NAH.SH in Verbindung mit dem Maßnahmenplan Barrierefreiheit für den Kreis Rendsburg-Eckernförde und beinhalten:

Hochbord und Buskapsteine, Bodenindikatoren (Warnstreifen parallel zur Bordsteinkante), Betonformsteine, Pflasterung, Untergrund, Haltestellenmast, Tragschicht, Decke (genauer definiert im Anhang)

5.5 Eigenleistungen der Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig.

6. Verfahren - Antragsstellung, Entscheidung, Prüfungsrecht

6.1 Bewilligungsbehörde ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde.

6.2 Die Anträge sind in einfacher Ausfertigung mit den folgenden Unterlagen an den Kreis Rendsburg-Eckernförde zu richten:

- Beschreibung des Vorhabens mit Darstellung des gegenwärtigen und geplanten Zustandes,
- Für die Beurteilung nötige Pläne, insbesondere Lageplan, Längsschnitt, Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne und -verzeichnis,

- Sonderpläne (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt), soweit sie zur Darstellung der Bauwerke erforderlich sind,
- Kostenzusammenstellung (ggf. mit eingeholten Angeboten),
- Finanzierungsübersicht, Antragskopien auf Zuwendungen Dritter.

6.3 Die Förderung bereits begonnener Vorhaben ist ausgeschlossen.

6.4 Die Antragsteller sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Verwendung der bewilligten Mittel sicherzustellen und dies nach Abschluss der Maßnahme unter Beifügung eines zahlenmäßigen Nachweises unverzüglich dem Kreis Rendsburg-Eckernförde mitzuteilen.

6.5 Nachträgliche Abweichungen von den mit dem Antrag eingereichten Bau- und Planungsunterlagen sind der Bewilligungsbehörde mit Begründung vorzulegen.

6.6 Die Auszahlung der per Bescheid festgesetzten Zuwendungen erfolgt nach der erfolgreichen Endabnahme durch den Fördermittelgeber.

7. Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt zum XX.XX 2018 in Kraft.

Anhang

Bestandteile der Förderung sowie deren Standards

Die Standards richten sich nach dem Maßnahmenplan Barrierefreiheit im ÖPNV für den Kreis Rendsburg-Eckernförde und beinhalten im Wesentlichen:

- Hochbord, 16-18 cm bzw. bei geeigneter Haltestellengeometrie und geeigneten Fahrzeugen 22-24 cm
- Betonformsteine oder „Kasseler Sonderbord“ bzw. artverwandte Bordsteine
- Außer bei Ausstiegshaltestellen normgerechte Bodenindikatoren (Auffindestreifen und Einstiegsfeld; bei Haltemöglichkeit mehrerer Busse hintereinander bzw. stark nachgefragten sonstigen Haltestellen Warn-/Leitstreifen parallel zur Bordsteinkante, bei letzteren alternativ optisch/taktil kontrastreicher Bordstein (bei geringer Einsteigerfrequenz Entfall zulässig)
- Pflasterung, Untergrund etc. (eben, rutschfest, ohne Stufen und Spalten)
- Ausreichende Manövrierräume (2,50 m Tiefe im Bereich der 2. Bustür; Freihalten eines 1,50 m breiten Streifens parallel zum Bordstein von Hindernissen/Einbauten, 60 cm Abstand selbiger von Bodenindikatoren)
- Einhaltung der Grenzwerte für Längs- und Querneigungen
- Haltestellenmast
- Tragschicht, Decke
- Bordsteinabsenkung auf max. 3 cm (oder alternativ differenziert 0/6 cm) in unmittelbarer Haltestellennähe bei Erfordernis der Fahrbahnquerung; ausreichend breite Zuwegung

Ergänzend wird auf den zukünftigen Leitfaden der NAH.SH verwiesen, insbesondere mit Blick auf weitere Erläuterungen zu den einzelnen Barrierefreiheits-Elementen.

Anlage 01

Haltestellen der Prioritäten 1 a und 1 b gemäß Maßnahmeplan zur Weiterentwicklung der
Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde

- vordringlich im Rahmen der Förderrichtlinie zu berücksichtigen -

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Stadt Büdelsdorf

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;B=Bundestraße; dort Zuwendung nur
bei zumindest teilweiser Baulast der
Stadt und vorbehaltlichEinvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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
Priorität 1 b:			
Emil-Nolde-Schule		beide	neues Schulzentrum => neue Haltestelle
Ulmenstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr; Ersatz wegen Schulneubau

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022**Prioritäten 1 a und 1 b** (entsprechend Prioritäten 1 und 2 des städtischen Haltestellen-Ausbaukonzepts)**Stadt Eckernförde****Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße;**

B=Bundesstraße; hier Zuwendung nur bei zumindest teilweiser Baulast der Stadt und vorbehaltlich

Einvernehmens mit dem LBV über

Kostentragung; L=Landesstraße,

K=Kreisstraße (nur nachrichtlich, da

Baulast wegen Überschreitens der 20.000 Einwohner auch dort stets bei der Stadt)

Fahrtrichtung**Begründung/Anmerkung**

Stadt Eckernförde:		
Priorität 1 a:		
Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße;	Fahrtrichtung	Begründung/Anmerkung
ZOB	(L)	alle Stadt- und Regionalbussteige
B 76 / Carlshöhe	B	Schleswig
Fritz-Reuter-Schule		beide
Feldweg (Ecke Clairmontstraße)		beide
Mühlenberg, Landratsamt (Süd)	L	ZOB
Domstag/Bismarckstr. (Nord)		ZOB
Domsland/Moorweg		Einrichtung-H
Marienthaler Straße		Einrichtung-H
Übernahme aus Konzeption der Stadt; ZOB: Umbau abhängig von städtebaulichem Konzept des gesamten Bahnhofsumfeldes		
Priorität 1 b:		
Preußerkaserne	B	Einrichtung-H
Grasholz	B	Einrichtung-H
Schleswiger Straße/Fehrsweg		stadtauswärts
Riesebyer Str./D.-Bonhoeffer-Str. (Nord)	L	stadtauswärts
Prinzenstraße/Bergstr. (Süd)	L	beide
Cäcilienstr./Prinzenstr. (Nord)	L	stadtauswärts
Fischerkoppel		Einrichtung-H
Gäthjestr./Noorstr.	L	stadtauswärts
Bahnhof ZOB (Süd)	L	Bahnübergang
Lorenz-vom-Stein-Ring (Süd)		stadtauswärts
Karl-Samwer-Ring/Lorenz-vom-Stein-Ring		ZOB
Rendsburger Str./Domstag		ZOB
Rendsburger Str./Wulfsteert		stadtauswärts
Sauerstraße Süd		Schulzentrum
Sauerstraße Schule		
Schulzentrum Süd		separate Anlage
Berliner Straße / Domstag		stadtauswärts
Berliner Straße / WTD		stadteinwärts
Übernahme aus Konzeption der Stadt		

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Stadt Rendsburg

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

L=Landesstraße, K=Kreisstraße (nur
nachrichtlich, da Baulast wegen
Überschreitens der 20.000 Einwohner
auch dort stets bei der Stadt)

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
Seekenbek	stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Lilienthalstraße	beide	Flächenerschließung, hohe Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Feldweibel-Schmidt -K. (<i>Datenblatt Mastbrooker Weg fehlt</i>)	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	L Einrichtung-H	hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Werft Nobiskrug	beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, stadtauswärts 10 cm Bordsteinhöhe
Waldorfschule	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Realschule/Berufsschule	Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
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
Friedrichstädter Str./Duvenstedter Weg	K beide	Anbindung Eiderpark an Regionalbusverkehr, Richt. Schleswig Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
REAL	K 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?
Westerrönfeld, Schleth	beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und Regionalverkehr, Richt. Kanal ≤ 10 cm

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Gemeinde Altenholz

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Gemeinde Altenholz:			
Priorität 1 a:			
Klausdorf, Dataport		beide	starke Frequentierung, zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Stift, Rathaus	K	Klausdorf	Behördenstandort, zentrumsnahe Haltestelle Richt. Klausdorf/D'hagen, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. (H. "Ostpreußenplatz") bereits ausgebaut
Priorität 1 b:			
Klausdorf, Kieler Weg	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Klausdorf, Lindenallee		beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Stift, Dorfteich		Einrichtung-H	Seniorenwohnanlage nahebei, Stadtverkehrsqualität, hohe Frequentierung

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Gemeinde Kronshagen

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; L=Landes-,
K=Kreisstraße; bei L Zuwendung nur
bei zumindest teilweiser Baulast der
Gemeinde und vorbehaltlich
Einvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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. wichtige Regionallinien
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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b (1 a hier nicht vorhanden)
Gemeinde Wasbek

Haltestellenname **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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Amt Achterwehr

Haltestellenname und Klassifizierung

der zugehörigen Straße; L=Landes-,

K=Kreisstraße; bei L Zuwendung nur

bei zumindest teilweiser Baulast der

Gemeinde und vorbehaltlich

Einvernehmens mit LBV zur

Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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, Dorfstraße	L	beide	zentrale Ortslage, Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe \leq 10 cm
Bredenbek, Kieler Straße	K	beide; Richt. RD vsl. gesamte Baulast Kreis	zentrale Ortslage, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe \leq 10 cm
Felde, Bahnhof	L	beide	Verknüpfung Bus-Schiene, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordstein \leq 10 cm

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Amt Bordesholm

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Amt Dänischenhagen

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Dänischenhagen:			
Priorität 1 a:			
Dänischenhagen, Eiche	K	Krusendorf/Strande	relativ hohe Frequentierung, zentrale Ortslage, Stadtverkehrsqualität, Gegenrichtung mit erhöhtem Bordstein
Schwedeneck/Dän. Nienhof, Ort	K	beide; Richt. Krusendorf vsl. gesamte Baulast Kreis	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Strande (Endhaltestelle)		mindestens Steig A	hohe Frequentierung (u.a. Ausflugsverkehre), Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität; Steig B ggf. (erhöhter Bordstein, aber sonstige Barrierefreiheitsmerkmale fehlen weitgehend) einbeziehen
Priorität 1 b:			
Dänischenhagen, Gemeinde		Krusendorf	Behörde (Amtsverwaltung) nahebei, Flächenschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenrichtung mit erhöhtem Bordstein
Schwedeneck/Spreng	K	D'hagen	kein Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenrichtung mit erhöhtem Bordstein
Strande, Siedlung		beide	Flächenschließung, Stadtverkehrsqualität

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Dänischer Wohld

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; B=Bundes-,
L=Landes-, K=Kreisstraße; **bei B und L**
Zuwendung nur bei zumindest
teilweiser Baulast der Gemeinde und
vorbehaltlich Einvernehmens mit LBV
zur Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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 u. Senioreneinrichtung nahebei
Lindau/Revensdorf, Raiffeisenstr.	L	Gettorf+Rendsburg Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage
Neudorf, B 76	B	beide Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Anbindung an Hauptlinie
Neuwittenbek	(K)	beide zentrale Ortslage, kein Bordstein
Osdorf, Eiche	(L)	Einrichtung-H zentrale Ortslage, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Schinkel, Gastwirtschaft	K	beide; Richtung RD vsl. gesamte Baulast Kreis Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. 10 cm, zentrale Ortslage
Tüttendorf, (Eiche)		beide Richt. Gettorf kein Bordstein, Gegenricht. 5 cm, zentrale Ortslage am jetzigen Standort wegen räumlicher Enge kein Ausbau möglich => ggf. Ersatzstandort erforderlich
Priorität 1 b:		
Felm, Denkmal	K	beide; Richt. Altenholz vsl. gesamte Baulast Kreis 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, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordst.
Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkatte		Kiel zentrale Ortslage, Bordstein uneben, Gegenricht. bereits ausgebaut, Ort wächst, ÖPNV-Hauptlinie

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Eiderkanal

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; L=Landes-,
K=Kreisstraße; bei L Zuwendung nur
bei zumindest teilweiser Baulast der
Gemeinde und vorbehaltlich
Einvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

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

Amt Eiderkanal:			
Priorität 1 a:			
Bovenau, Kieler Straße	L	beide	zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 10 cm (Seniorenwohnanlage, allerdings in einiger Entfernung)
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 Stadtbus	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie
Schacht-Audorf, Kieler Str.	L	Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie
Priorität 1 b:			
Schacht-Audorf, Grenzstraße		beide	Flächenerschließung
Schacht-Audorf, Rader Weg		Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, zwar erhöhter Bordstein, aber sonst gravierende Mängel (v.a. fehlende Zuwegung)
Schacht-Audorf, Schule		Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Friedhof nahebei, Stadt- und Regionallinie

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Flintbek

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;
 L=Landesstraße; hier Zuwendung nur
 bei zumindest teilweiser Baulast der
 Gemeinde und vorbehaltlich
 Einvernehmens mit LBV zur
 Kostentragung

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 Haltestelle in Steigung!
Flintbek, Post	beide	zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität; Umbau des gesamten Bereiches im Rahmen städtebaulicher Neugestaltung vorgesehen
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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Fockbek

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; B=Bundes-,
K=Kreisstraße; bei B Zuwendung nur
bei zumindest teilweiser Baulast der
Gemeinde und vorbehaltlich
Einvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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
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		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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Hohner Harde

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße; B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße; **bei B und L Zuwendung nur bei zumindest teilweiser Baulast der Gemeinde und vorbehaltlich Einvernehmens mit LBV zur Kostentragung**

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; Richt. Westermühlen vsl. gesamte Baulast Kreis Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage
Friedrichsholm Ost	B	beide Bordsteinhöhe Richt. Rendsburg 8 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Hamdorf, Westerende		beide Haupthaltestelle der Gemeinde, zukünftig Mobilitätsstation; Ausbau im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme "Mobilitätsstation"
Hohn, Hohenheide	L	beide Richt. Hohn kein Bordstein, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Priorität 1 b:		
Hohn, Meierei	B	beide Seniorenwohneinrichtung nahebei

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b (1 b hier nicht vorhanden)
Amt Hüttener Berge

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; L=Landes-,
 K=Kreisstraße; **bei L Zuwendung nur**
bei zumindest teilweiser Baulast der
Gemeinde und vorbehaltlich
Einvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

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

Amt Hüttener Berge:		
Priorität 1 a:		
Ascheffel, (Post/Schule)	beide	Bordsteine 0 /≤ 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie "Post/Schule" kommt aufgrund räumlicher Enge nicht in Frage; Alternative ist zu prüfen: "Dorfstraße" (=Kreisstr.) oder ggf. gänzlich neuer Standort
Borgstedt, Café Stabler	(L) alle	Bordsteinhöhe Richt. Eckernförde 7 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinien; in Fahrtr. Richtung Norden Standortverlegung zur Zusammenfassung der beiden Haltepunkte zu prüfen
Holtsee, Gettorfer Straße	L beide	Anbindung an gut bediente Linie, Bordsteinhöhe 10 cm
Owschlag, ZOB	gesamte Anlage prüfen	zentrale Haltestelle, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage nahebei, 1 Bussteig bereits mit erhöhtem Bordstein, aber weiterer Ausbau (auch lt. Gemeinde) anzustreben

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Amt Jevenstedt

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Jevenstedt:		
Priorität 1 a:		
Schülp, Eingang	K	derzeit Einrichtungs-H., Gegenricht. müsste bei Bedarf neu eingerichtet werden
Westerrönfeld, Hog'n Dor	K	beide
Begründung/Anmerkung: Seniorenwohnanlagen nahebei		
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

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Mittelholstein

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; B=Bundes-,
L=Landes-, K=Kreisstraße; **bei B und L**
Zuwendung nur bei zumindest
teilweiser Baulast der Gemeinde und
vorbehaltlich Einvernehmens mit dem
LBV über die Kostentragung

Fahrtrichtung

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

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		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 (=Tönisheide)	L	beide	Klinik nahebei, Richt. Itzehoe ohne Bordstein
H.-Hademarschen, Mannhardtstr.	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Zugang zu Waldfriedhof, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤
Hohenwestedt, Vaasbüttel	K	beide (vgl. gesamte Baulast Kreis)	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Todenbüttel, Schule	K	B 77	zentrale Ortslage, Gegenhaltestelle zu "Apotheke" (bereits ausgebaut), Bordstein ≤ 10 cm
KEINE HALTESTELLE NAHE AUKRUG, ERLLENHOF (L)! Nahebei ist auch eine Seniorenwohnanlage geplant			
KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN HOHENWESTEDT VORHANDEN			

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Molfsee

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße;

K=Kreisstraße

Fahrtrichtung

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

Amt Molfsee:		
Priorität 1 a:		
Molfsee/Rammsee, Freilicht-museum	K	beide; Richt. Flintbek vsl. gesamte Baulast Kreis
Molfsee/Rammsee, Miolkendorfer Weg	K	beide; Richt. Flintbek vsl. gesamte Baulast Kreis
Priorität 1 b:		
Mielkendorf, Schule	K	beide
Molfsee/Rammsee, Wollbergs-redder	Flintbek	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. ausreichende Bordsteinhöhe

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022
Prioritäten 1 a und 1 b
Amt Nortorfer Land

Haltestellenname und Klassifizierung
der zugehörigen Straße; L=Landes-,
K=Kreisstraße; bei L Zuwendung nur
bei zumindest teilweiser Baulast der
Gemeinde und vorbehaltlich
Einvernehmens mit LBV zur
Kostentragung

Fahrtrichtung

Begründung/Anmerkung (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 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 Borstein, Seniorenwohnanlage nahebei, Flächenerschließung, 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	Flächenerschließung, relativ zentrale Lage, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Nortorf, Rathaus	L	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, Verwaltungsstandort, Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Nortorf, Kieler Straße	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Prioritäten 1 a und 1 b

Amt Schlei-Ostsee

Haltestellenname und Klassifizierung

der zugehörigen Straße; B=Bundes-,

L=Landes-, K=Kreisstraße; bei B und L

Zuwendung nur bei zumindest teilweiser

Baulast der Gemeinde und vorbehaltlich

Einvernehmens mit LBV zur

Kostentragung

Fahrtrichtung

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

Amt Schlei-Ostsee:			
Priorität 1 a:			
Fleckeby, Holm	B	Eckernförde	ÖPNV-Hauptlinie; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein es sollte Verlegung auf gleiche Höhe wie Haltestelle der Gegenrichtung erfolgen
Waabs, Mühlenstraße		beide	zentrale Ortslage, kein (nennenswerter) Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie wegen Platzproblemen am jetzigen Standort neuer bzw. ersatzweiser Standort zu wählen, z.B. an der Schule
Priorität 1 b:			
Barkelsby, Eckernförder Bank	L	beide	zentrale Ortslage, Richt. Rieseby Bordsteinhöhe 10 cm;
Damp/Vogelsang-Grünholz, ZOB		beide	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Dörphof (=Karby, Karlb. Str.)	K	beide	Siedlungerschließung
Rieseby, Bahnhof	(L)	Einrichtung-H	Verknüpfung Bus-Bahn; Versorgungseinrichtungen u. Seniorenwohnanlage nahebei; zwar erhöhter Bordstein, aber sonst Mängel
Windeby/Kochendorf, Eiche		beide	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2015/505-007	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Datum: 03.04.2018	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Masterplan Mobilität KielRegion - Projektumsetzung 2018		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, die im Haushalt eingestellten Mittel i.H.v. 70.000 € für das in Anlage 01 dargestellte Arbeitsprogramm des regionalen Mobilitätsmanagements freizugeben.

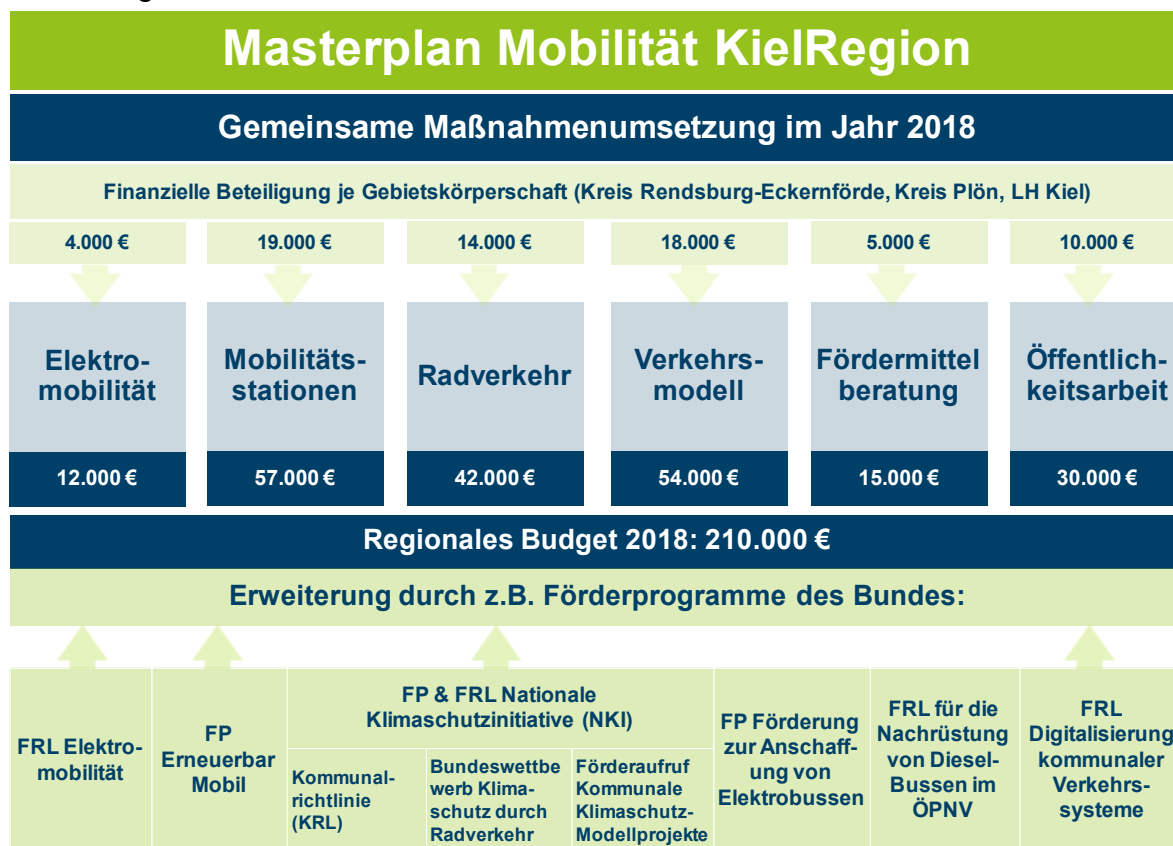
1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion wurde am 11.10.2017 durch den Regionalentwicklungsausschuss beschlossen (vgl. VO/2015/505-006). Im Masterplan Mobilität werden die verschiedenen Teilbereiche der KielRegion und insbesondere die engen (Pendler-) Verflechtungen abgebildet. Aufgrund der engen Verflechtungen und des gemeinsamen Interesses zu einer Modernen Mobilität sprachen sich die beteiligten Gebietskörperschaften für die Einrichtung eines Regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH aus. Vorbehaltlich der positiven Förderentscheidung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit ist der Start des Regionalen Mobilitätsmanagements Mitte 2018 geplant. Das Arbeitsprogramm des Regionalen Mobilitätsmanagements basiert auf den im Masterplan Mobilität gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen. Durch eine intensive Abstimmung mit den Verwaltungen der Gebietskörperschaften sowie den Institutionen des Landes wurde sichergestellt, dass keine Doppelstrukturen entstehen.

In Abstimmung mit den Verwaltungen und den beteiligten landesweiten Institutionen wie z.B. NAH.SH wurden die Maßnahmen priorisiert. Berücksichtigt wurden dabei die parallel laufenden aktuellen Entwicklungen (z.B. Aussagen in Koalitionsverträgen, Fördermöglichkeiten, Mobilitätsplanungen in den Gebietskörperschaften). Damit das Regionale Mobilitätsmanagement zügig mit der Umsetzung starten kann, haben die Gebietskörperschaften Projektmittel eingestellt (jeweils 70.000,-€).

Das Arbeitsprogramm 2018 des Regionalen Mobilitätsmanagements ist in folgender Darstellung umrissen:



Das Regionale Mobilitätsmanagement wird die verschiedenen Mobilitätsmanager in den Kommunen unterstützen und arbeitsteilig Maßnahmen umsetzen. Die von den Gebietskörperschaften bereitgestellten Projektmittel werden durch die zahlreichen Fördermittel ergänzt, die aktuell zu den verschiedenen Mobilitätsthemen aufgelegt werden. Die Höhe der Hebelwirkung ist derzeit nicht abschätzbar und wird in den regelmäßigen Berichterstattungen aufgezeigt. Sollten Maßnahmen nicht vollständig in 2018 umgesetzt werden können, erfolgt deren Umsetzung in 2019.

Die Verwaltungen der beteiligten Gebietskörperschaften empfehlen den jeweiligen Fachausschüssen eine finanzielle Beteiligung für die dargestellten Maßnahmen als Arbeitsprogramm für das Regionale Mobilitätsmanagement im Jahr 2018 (Erläuterungen sind in Anlage 1 beigefügt):

Finanzielle Auswirkungen:

Die erforderlichen Mittel i.H.v. 70.000 € wurden bereits im Rahmen der Haushaltsberatungen in den Haushalt 2018 eingestellt. Die Verwendung dieser Mittel steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Regionalentwicklungsausschusses.

Anlage/n:

Arbeitsprogramm Mobilitätsmanagement 2018
Regionales Radkorridornetz

Anlage 1: Erläuterungen zu den Themenfeldern und Projekten mit finanzieller Beteiligung der Gebietskörperschaften

Elektromobilität

a) Bewerbung der KielRegion als E-Modellregion

Erläuterung:

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung Schleswig-Holstein sind finanzielle Mittel zur Förderung von Modellregionen für Elektromobilität und autonomes Fahren vereinbart. Zur Förderung der Elektromobilität verknüpft die KielRegion die verschiedenen Aktivitäten in den Gebietskörperschaften (z.B. das Elektromobilitätskonzept des Kreises Plön, Netzwerktreffen und Projekte der LH Kiel und Aktivitäten beim Ladeinfrastrukturausbau im Kreis Rendsburg-Eckernförde) und unterstützt damit eine Bewerbung als E-Modellregion. Zudem soll die Initiierung innovativer Projekte, wie z.B. der Aufbau einer Pilotstrecke für autonome E-Kleinbusse, geprüft werden. Informationen zu Förderprogrammen werden im Rahmen von Netzwerktreffen und einer öffentlichen Fachtagung durch das Regionale Mobilitätsmanagement bereitgestellt. An den Kosten der Durchführung von Netzwerktreffen, einer öffentlichen regionalen Fachtagung sowie an der Etablierung eines verbindlichen regionalen Netzwerks beteiligt sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2018 an den Kosten mit 4.000 €.



Mobilitätsstationen

b) Etablierung von Mobilitätsstationen

Erläuterung:

Mobilitätsstationen sind als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel in der regionalen Ausweitung über gestalterische, planerische und nutzungsorientierte Qualitäten zu etablieren. Im Rahmen der regionalen Kooperation wurden bereits Gestaltungsgrundlagen für fehlende Infrastrukturelemente (z.B. für Informationsstelen, Mitfahrbänke) erstellt und bestehende Elemente (z.B. die Fahrradabstellanlage der NAH.SH) in die Gestaltungsgrundlagen integriert. Mit der einheitlichen Gestaltung wird der Wiedererkennungswert in der Region und perspektivisch im Land Schleswig-Holstein sichergestellt und eine wichtige Grundlage für die Ausweitung von Mobilitätsangeboten und der verbesserten Verknüpfung der Mobilitätsangebote untereinander ermöglicht. Die Etablierung von Mobilitätsstationen erfordert konkrete lokale Vorplanungen an ersten regional bedeutsamen Pilotstandorten. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt diese Vorplanung an mindestens drei regional bedeutsamen Pilotstandorten, womit Grundlagen zur infrastrukturellen Umsetzung und die Fördermittelinanspruchnahme geschaffen werden. Zudem werden Erkenntnisse für den weiteren regionalen Ausbau gewonnen. Sichergestellt wird, dass in allen drei Gebietskörperschaften Pilotprojekte gefördert werden. Auf Grundlage von Interessensbekundungen von Gemeinden und Städten erfolgt eine Auswahl der Pilotstandorte über die Gremien des Regionalen Mobilitätsmanagements (Projektteam und Projektbeirat). An den Planungskosten der Pilotstandorte beteiligt sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2018 in Höhe von 12.000 €.

c) Ausweitung von CarSharing-Angeboten in der Region

Erläuterung:

Die regionale Ausweitung von kommerziellen Carsharing-Angeboten erfordert die Organisation einer Grundaustattung, damit weitere Angebote geschaffen werden können. In der Region sollen über solche Grundaustattungsvereinbarungen Pilotkommunen der KielRegion unterstützt werden, um über verschiedene kommerzielle Anbieter Carsharing-Angebote in der Region zu schaffen oder auszuweiten. Auf Grundlage von Interessensbekundungen von Gemeinden und Städten erfolgt eine Auswahl der Pilotstandorte über die Gremien des Regionalen Mobilitätsmanagements (Projektteam und Projektbeirat). An den Kosten der Entwicklung eines Rahmenvertrags sowie an der finanziellen Unterstützung einer Grundaustattung in Pilotkommunen in der KielRegion beteiligt sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2018 mit 4.000 €.

d) Mitfahrbänke

Erläuterung:

In ersten Kommunen laufen Aktivitäten, Mitfahrbänke als zusätzliches Mobilitätsangebot zu etablieren. Um Kommunen und Initiativen bei der Etablierung von Mitfahrbänken zu unterstützen, soll der Prototyp aus den erarbeiteten Gestaltungsgrundlagen für Mobilitätsstationen für Gemeinden konzipiert werden. Ein solcher Standardtyp ermöglicht Kommunen einen kostengünstigen Aufbau von Mitfahrbänken. Das Mitfahren soll in ersten Pilotmitfahrnetzen erprobt und die Sichtbarkeit in der Region erhöht werden. Auf Grundlage von Interessensbekundungen von Gemeinden und Städten erfolgt eine Auswahl der Pilotstandorte über die Gremien des Regionalen Mobilitätsmanagements (Projektteam und Projektbeirat). Der Kreis Rendsburg-Eckernförde beteiligt sich an den der Konzeption eines Prototypen sowie bei der kommunalen Unterstützung von Pilotprojekten im Jahr 2018 mit 3.000 €.

Masterplan Mobilität KielRegion

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2018

Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kostenpunkte	Verknüpfung	Grundlage aus dem Masterplan
Regionale Mobilitätsstationen	Unterstützung bei Vorplanungen für regionale Mobilitätsstationen, Erarbeitung von Planungsgrundlagen für den Infrastrukturaufbau und Förderprogramme	Kosten für die Planung an Pilotstandorten 36.000 €	Radstation Rendsburg, Preetz, Kiel und Hamdorf	B.2.2, B.3.3
Carsharing-Angebote in der Region	Unterstützung beim Aufbau von Carsharing-Stationen an regionalen Pilotstandorten durch die Vereinbarung einer Grundauslastung sowie die Entwicklung eines Rahmenvertrags	Kosten für Rahmenverträge an Pilotstandorten 12.000 €		C.1.2, C.1.3
Mitfahrbänke	Bau eines Prototypen für Gemeinden und Aufbau eines Pilotmitfahernetzes über mehrere Gemeinden	Kosten für die kommunale Unterstützung und die Entwicklung eines Prototypen 9.000 €		C.1.6

Radverkehr

e) Regionales Radverkehrsnetz

Erläuterung:

Kommunale Radverkehrskonzepte der Städte und Gemeinden der Region bedürfen einer regionalen Verknüpfung, um Lücken im regionalen Radverkehr in den Stadt-Umlandverkehren und den zwischengemeindlichen Verbindungen zu schließen. Dafür werden im regionalen Bestandsnetz Lücken in den Korridoren aus der regionalen Radstrategie, die im Masterplan Mobilität entwickelt wurden (siehe Anlage 2) identifiziert und für diese Lücken konkrete Varianten mit verschiedenen Streckenführungen erarbeitet. Neben kostenintensiven Neubaulösungen sollen auch kostengünstige Alternativen im Bestandsnetz aufgezeigt werden. Um die Lücken im regionalen Radverkehrsnetz auch schließen zu können, wird eine enge Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern sichergestellt und gemeinsam eine Prioritätenliste zur baulichen Umsetzung festgelegt sowie die Inanspruchnahme von Förderprogrammen für die infrastrukturelle Umsetzung geprüft. Auf Basis des Maßnahmenplans können perspektivisch die Lückenschlüsse in der Region bedarfsgerecht geschlossen werden. An der Analyse beteiligt sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2018 mit 14.000 €.

Masterplan Mobilität KielRegion

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2018



Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kostenpunkte	Verknüpfung	Grundlage aus dem Masterplan
Regionales Radverkehrsnetz	Ausarbeitung des regionalen Radverkehrsnetzes durch den Lückenschluss regionaler Radrouten auf Grundlage der Vorkonzeption aus dem Masterplan mit der Auswahl und Vorplanung von regionalen Radpremiumrouten	Gutachterstellung 42.000 €	Radverkehrsnetze der Städte Plön, Kiel, Eckernförde, Rendsburg	A.2.2, A.2.3, A.2.1, A.2.6, A.2.5

Verkehrsmodell

f) Nutzung des Verkehrsmodells

Erläuterung:

Das Verkehrsmodell wurde im Rahmen des Masterplans Mobilität aufgebaut und enthält Grundlagendaten aus verschiedensten Quellen. Es ermöglicht umfassende und transparente Auswertungen unter Berücksichtigung der regionalen Strukturdaten. Diese Strukturdaten (einschließlich der Nachfragedaten) müssen für eine valide Funktion des Modells stets aktuell gehalten werden. Um der Region die Nutzung des Verkehrsmodells zugänglich zu machen, kann die Lizenz der Landeshauptstadt Kiel durch die KielRegion genutzt werden. Dafür bedarf es der Ausweitung der Softwarelizenz, mit der die Daten fortlaufend gepflegt und Anwendungen durchgeführt werden können. Die Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein wird sichergestellt und eine fortlaufende Zusammenarbeit mit dem Austausch von Daten umgesetzt. Dafür ist die Qualifizierung des Personals erforderlich, auch um eigenständige Anwendungen für die Region durchführen zu können. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde beteiligt sich bei den Einrichtungs-, Datenpflege- und Qualifizierungskosten sowie ersten Anwendungen im Jahr 2018 mit 14.000 €.

g) Regionale Mobilitätsdatenbank

Erläuterung:

Die Zusammenführung von digitalen Mobilitätsdaten in einer zentralen Geodatenbank ermöglicht eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Daten für übergreifende Anwendungszwecke und Planungen in Kommunen, Ämtern und Städten. Mit der zentralen Sammlung von Daten (beispielsweise aus Verkehrszählungen, zur Verkehrsinfrastruktur

oder zu Mobilitätsangeboten und Strukturdaten) wird die Verwendung einer einheitlichen Datengrundlage gewährleistet. Zudem können zum Teil eigenständige kostenintensive Datenerhebungen von Kommunen durch die regionale Datensammlung ersetzt werden. Die Datenbank ist gleichzeitig ebenfalls eine wichtige Grundlage, um fortlaufend das Verkehrsmodell pflegen zu können. Mit der Mobilitätsdatenbank kann auch eine Basis zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Informationsbereitstellung zu Mobilitätsangeboten geschaffen werden. Beispielsweise ist der Aufbau von Informationsportalen oder digitalen Zugangsmedien leichter möglich. Für solche Folgeprojekte laufen bereits erste Aktivitäten (u.a. im Amt Hüttener Berge, im Rahmen des INTERREG Projekts MAMBA oder bei der NAH.SH). Der Kreis Rendsburg-Eckernförde beteiligt sich an den Einrichtungs- und Softwarekosten zum Aufbau einer regionalen Mobilitätsdatenbank im Jahr 2018 mit 4.000 €.

Masterplan Mobilität KielRegion

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2018



Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kostenpunkte	Verknüpfung	Grundlage aus dem Masterplan
Nutzung des Verkehrsmodells	Erwerb der Lizenzen und technischen Ausstattung, personelle Qualifizierung, Datenpflege und Bearbeitung erster Fragestellungen für die Kreise und die Landeshauptstadt Kiel	Lizenz, Datenaufbereitung und Qualifizierung 42.000 €	Regionales Verkehrsmodell aus der Erstellung des Masterplans Mobilität	A.3.5
Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätsdatenbank	Einrichtung einer kreisübergreifenden digitalen Datenbank mit landesweiten Schnittstellen zum Thema Mobilität (technische Ausstattung)	Softwareerweiterung, Datenbeschaffung 12.000 €	GIS-Daten des Landes SH, der Kreise	D.1.9

Fördermittelberatung

h) Fördermittelberatung & Akteursvernetzung

Erläuterung:

Die Umsetzung von Maßnahmen ist für Kommunen häufig nur über die Nutzung von Förderprogrammen möglich. Die Aufbereitung von Fördermitteln und Informationsbereitstellung zu laufenden Programmen ist für die Umsetzung von Maßnahmen ein zentraler Aufgabenbereich des Regionalen Mobilitätsmanagements. Über die Hilfestellung

bei der Beantragung von Fördermitteln wird Kommunen ermöglicht, Mobilitäts- und Verkehrsprojekte umzusetzen sowie Kosten zu sparen. Im Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität KielRegion wurden auch dafür differenzierte Beteiligungsstrukturen geschaffen. Die Aufrechterhaltung dieser Strukturen ermöglicht die Multiplikation von Erfahrungen und die Verstärkung von Netzwerken. Die erfolgreiche Akteursbeteiligung erfordert Sitzungen des Fachplanungskreises, des Projektteams, des Beirats sowie themenspezifische Vernetzungstreffen in der ganzen Region durchzuführen. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde beteiligt sich im Bereich Fördermittelberatung und Akteursvernetzung im Jahr 2018 mit 5.000 €.



Öffentlichkeitsarbeit

i) Mobilitätsmarketing

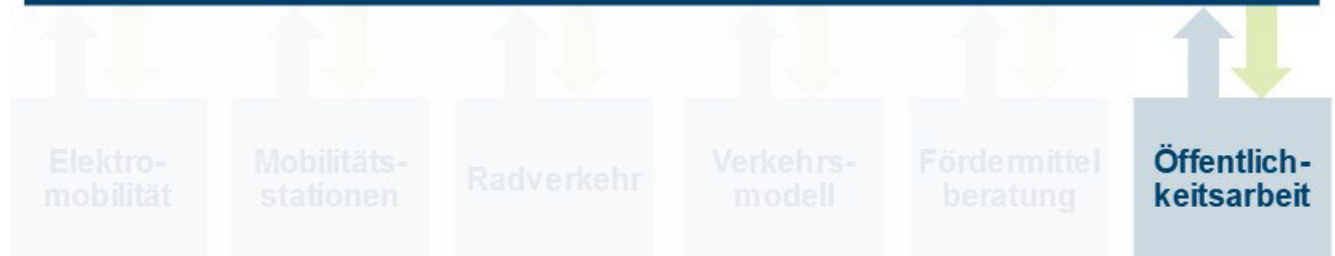
Erläuterung:

Das Regionale Mobilitätsmarketing bewirbt und vermarktet regionale Mobilitätsangebote, die neu entwickelt werden und für die es noch kein Marketing gibt. Das Mobilitätsmarketing wird eng mit den bestehenden Kampagnen der NAH.SH abgestimmt und nur für die Bereiche geschaffen, die durch das Land Schleswig-Holstein oder andere Akteure auch perspektivisch nicht vermarktet werden. Durch ein mit dem Verkehrsverbund abgestimmtes Design (z.B. über die Farbgestaltung) wird ein Wiedererkennungswert für den Mobilitätsverbund geschaffen, der in der Region genutzt wird. Das Mobilitätsmarketing vermarktet

zielgruppenspezifische Angebote und erhöht die Aufmerksamkeit für den Mobilitätsverbund durch qualitative Kampagnen. Integriert werden bestehende kommunale Mobilitätsmarketing-Kampagnen sowie digitale Medien (Apps, Social Media, Broschüren und Flyer). Ein qualitatives und zielgruppenspezifisches Marketing für bestehende Angebote kann zur besseren Auslastung beitragen oder auf der Basis der höheren Nachfrage eine Ausweitung von Mobilitätsangeboten ermöglichen. An den Kosten für Kampagnen beteiligt sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Jahr 2018 mit 10.000 €.

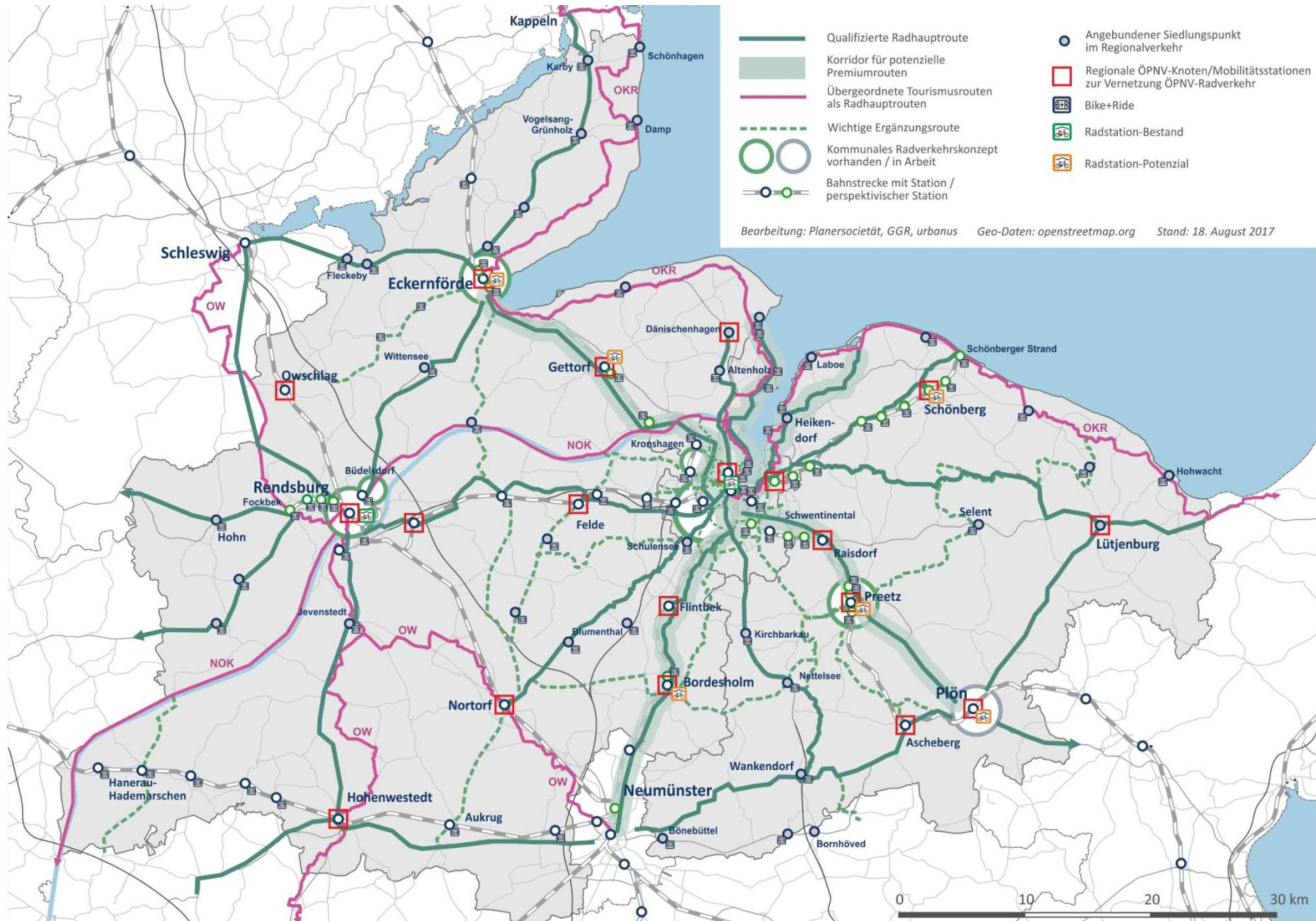
Masterplan Mobilität KielRegion

Gemeinsame Maßnahmenumsetzung im Jahr 2018



Teilbereich	Inhaltliche Bearbeitung	Kostenpunkte	Verknüpfung	Grundlage aus dem Masterplan
Landesweites Mobilitätsmarketing mit regionalen Schnittstellen	Vermarktung regionaler Mobilitätsangebote und von Initiativen in Abstimmung mit der landesweiten Dachmarke der NAH.SH. Etablierung und Nutzung digitaler Medien (Apps, Social Media, Broschüren und Flyer)	Entwicklung/ Durchführung regionaler Kampagnen 30.000 €	Marke/Label/Claim definiert und überregional abgestimmt	D.1.7, D.2.4

Anlage 2: Regionales Radkorridornetz aus dem Masterplan Mobilität





Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2018/461 Status: öffentlich Datum: 15.03.2018 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung		
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Änderungsvertrag zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zur Übertragung der Durchführung von Aufgaben im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf die Landeshauptstadt Kiel.		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
Öffentlich	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Hauptausschuss zu empfehlen, die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Änderungsvertrages zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Änderungsvertrag vorzunehmen.

2. Der Hauptausschuss beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Änderungsvertrages zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Änderungsvertrag vorzunehmen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Mit Wirkung zum 01.01.2013 haben die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde auf der Grundlage von § 19 a des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV geschlossen (Beschluss des HA vom 15.11.2012). Er regelt die Aufgabendurchführung aus dem Bereich der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung und aus dem Bereich der Selbstverwaltungsaufgaben durch

die Landeshauptstadt Kiel für alle drei Vertragspartner; erstgenannter Bereich betrifft die vom Land seit 2013 auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragenen Aufgaben der für ÖPNV-Liniengenehmigungen zuständigen Genehmigungsbehörde, letztere diverse Bereiche aus dem Aufgabenprofil, die aus der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft erwachsen. Die betroffenen Aufgaben sind im Vertrag in § 1 näher bezeichnet.

Zwischenzeitlich haben die Vertragspartner die praktische Anwendung des Vertrages ausgewertet und in diesem Zuge die Erkenntnis gewonnen, dass im Bereich der Aufgaben des Genehmigungswesens der zu Vertragsabschluss veranschlagte Aufwand für Personal-, Sach- und Gemeinkosten nicht ausreichend ist. Unter Bezugnahme auf § 4 Abs. 3 des Vertrages haben die Partner Verhandlungen aufgenommen mit dem Ziel, dieses zu Lasten der Landeshauptstadt Kiel bestehende Problem einer Lösung zuzuführen. Nach zunächst erfolgten gemeinsamen Bemühungen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein, in Anwendung des Prinzips der Konnexität eine Erhöhung der landesseitig hierfür zur Verfügung gestellten Mittel zu erreichen, die erfolglos geblieben sind, haben sich die Vertragspartner auf die im Änderungsvertrag aufgeführten Änderungen hierzu verständigt. Gegenstand ist hierbei im Wesentlichen die Festlegung des finanziellen Ausgleichs auf der Grundlage des jeweils entstehenden Aufwands und die Methodik der Erfassung und Fortschreibung desselben.

Für die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung im Genehmigungswesen ergibt sich eine Erhöhung des Finanzierungsanteils des Kreises Rendsburg-Eckernförde um 11.193,21 €, von bisher 4.130,13 € auf zukünftig 15.323,34 €. Auch wenn die Steigerung von über dem Dreifachen erheblich ist, sollte nicht außer Betracht bleiben, dass der Aufbau einer eigenen Genehmigungsbehörde bei dem Kreis Rendsburg-Eckernförde erheblich höhere finanzielle Aufwendungen erfordern würde.

Darüber hinaus haben sich weitere Präzisierungen bzw. Ergänzungen, auch bezüglich der Selbstverwaltungsaufgaben, als erforderlich erwiesen, die in diesem Zuge ebenfalls vorgenommen werden und in den Änderungsvertrag aufgenommen sind.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Mehraufwendungen i.H. von zunächst 11.193,21 € für die Jahre 2018 und 2019 wurden im Rahmen der Haushaltsplanungen bereits im Budgets „ÖPNV“ vorgesehen.

Anlage/n:

1. Öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde vom 29.12.2012, in Kraft getreten am 01.01.2013

2. Entwurf eines Änderungsvertrages zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde vom 29.12.2012, in Kraft getreten am 01.01.2013

**Öffentlich-rechtlicher Vertrag
zwischen
der Landeshauptstadt Kiel
und
dem Kreis Plön
und
dem Kreis Rendsburg-Eckernförde**

Aufgrund des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit § 19 a (GkZ) vom 28. Februar 2003 (GVOBl SH S. 122) in der zurzeit geltenden Fassung wird zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und dem Kreis Plön folgender öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen:

Präambel

In § 9 der am 01.01.2005 in Kraft getretenen Neufassung des „VRK“-Vertrages sind Regelungen über die Zusammenarbeit zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern im Bereich des Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) getroffen worden.

Zwischenzeitlich sind insbesondere in Folge der Neufassungen der Zuständigkeitsverordnung vom 11. Januar 2012 (GVOBl SH S. 270) – nachfolgend: Zuständigkeitsverordnung - und der Finanzierungsverordnung vom 11. April 2012 (GVOBl SH S. 471)- nachfolgend: Finanzierungsverordnung - sowohl im Bereich der Selbstverwaltungsaufgaben als auch im Bereich der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung für die Aufgabenträger des ÖPNV neue Anforderungen hinzugekommen. U.a. vor diesem Hintergrund sehen es die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde als sachdienlich an, die in § 9 des oben erwähnten Vertrages angelegte Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV zu intensivieren und auf diese Weise Synergieeffekte zu heben. Dabei sollen die mit der bisherigen Geschäftsstelle des VRK bestehenden Ressourcen integriert werden.

Mit diesen Zielsetzungen schließen die drei beteiligten Gebietskörperschaften die nachstehende Vereinbarung auf der Grundlage des § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit. Dabei besteht Einvernehmen, dass eine weitergehende Kooperation bei Bedarf möglich wäre und dass dabei insbesondere auch von einzelnen Vertragspartnern begleitende Kooperationsvereinbarungen mit der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH geschlossen werden können.

§ 1

Übertragung der Aufgabenwahrnehmung und organisatorische Zuordnung

(1) Die Landeshauptstadt Kiel nimmt im Bereich des ÖPNV für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde im Rahmen einer Verwaltungsgemeinschaft die folgenden Tätigkeiten wahr:

- (a) Aus dem Bereich der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung:
- Durchführung der Aufgaben nach der Zuständigkeitsverordnung (Vergabe von Linienkonzessionen),
 - Durchführung der mit den Aufsichtspflichten nach § 54 Personenbeförderungsgesetz verbundenen Aufgaben .
- (b) Aus dem Bereich der Selbstverwaltungsaufgaben: Nach jeweils konkreter fallbezogener Beauftragung (vgl. § 2 Abs. 2) die Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Planung und Finanzierung des ÖPNV für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde; diese Aufgaben werden in der Anlage 1 zu diesem Vertrag näher konkretisiert.

- (2) Die Landeshauptstadt Kiel wird die Durchführung der Aufgaben nach Abs. 1 a) organisatorisch dem Bürger- und Ordnungsamt zuordnen. Für die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages wird die Landeshauptstadt Kiel eine dem ÖPNV-Bereich zugeordnete Stelle mit der Bezeichnung „Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV“ einrichten.

§ 2

Grundsätze der Vertragserfüllung

- (1) Die Landeshauptstadt Kiel übernimmt im Bereich der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung nach § 1 Abs. 1 a) dieses Vertrages sämtliche im Zusammenhang mit der Durchführung der genannten Aufgaben verbundenen Tätigkeiten.
- (2) Die Verantwortung für die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages obliegt der Landeshauptstadt Kiel nur im Rahmen einzelner fallbezogener schriftlicher Beauftragungen aus dem Bereich der in Anlage 1 aufgeführten Aufgaben durch einen der beiden Kreise.

§ 3

Personal

- (1) Die Landeshauptstadt Kiel wird die Durchführung der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung nach § 1 Abs. 1 a) dieses Vertrages mit eigenem Personal sicherstellen.
- (2) Die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages im „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ wird von der Mitarbeiterin bzw. dem bisherigen Mitarbeiter der VRK-Geschäftsstelle in Höhe des in § 4 Abs. 2 genannten Stellenanteils wahrgenommen.

- (3) Die Landeshauptstadt Kiel übernimmt den bisherigen Mitarbeiter der VRK-Geschäftsstelle. Für die Finanzierung gelten § 4 Abs. 2 und § 5.

§ 4 Kostenausgleich

- (1) Die mit der Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung nach § 1 Abs. 1 a) dieses Vertrages bei der Landeshauptstadt Kiel entstehenden Personal-, Sach- und Gemeinkosten werden dieser von den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde in Höhe der diesen nach der Zuständigkeitsverordnung zustehenden Konnexitätsmittel erstattet. Darüber hinaus verbleiben die im Genehmigungsverfahren zu erhebenden Verwaltungsgebühren bei der Landeshauptstadt Kiel.
- (2) Für die Übernahme der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages erstatten die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde der Landeshauptstadt Kiel jeweils zur Hälfte die Personalkosten für einen Stellenanteil von $\frac{1}{4}$ einer/eines Beschäftigten der Entgeltgruppe 10 TVöD.
- (3) Wird durch den Umfang der Aufträge der Kreise ein erheblich über dem mit dieser Regelung abgegoltenen Niveau liegender Aufwand absehbar, sind die betroffenen Partner verpflichtet, Verhandlungen über das weitere Vorgehen aufzunehmen.
- (4) Für die Erstattung der anfallenden Kosten gelten bezüglich der Zahlungsweise folgende Regelungen:
- Zur Erstattung der anfallenden Kosten gemäß Abs. 1 werden von den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde jeweils nach Erhalt der genannten Konnexitätsmittel vom Land (derzeit 2x jährlich zum 1. April und 1. Oktober) diese innerhalb von 14 Tagen der Landeshauptstadt Kiel gutgeschrieben.
 - Über die anfallenden Personalkosten, die sich für die Landeshauptstadt Kiel aus § 3 Abs. 3 und den darin bezeichneten Finanzierungsregelungen ergeben, erhalten die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde jeweils halbjährlich zum 30. Juni und 31. Dezember eines Jahres eine Rechnung über die sich daraus ergebenden Kostenanteile.
 - Die sich aus § 5 ergebenden anteiligen Sachkosten werden jährlich bis zum 31. März des jeweiligen Folgejahres von der Landeshauptstadt Kiel den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde in Rechnung gestellt.

§ 5 Fortgeltung des VRK-Vertrages

Die Regelungen des VRK-Vertrages behalten, abgesehen von der sich aus § 3, Abs. 2 dieses Vertrages ergebenden Modifizierung, weiterhin ihre Geltung. Die Parteien streben eine Weiterentwicklung des VRK-Vertrages an.

§ 6 Auskunft, Datenschutz

Auf Verlangen hat die Landeshauptstadt Kiel den beiden Kreisen sämtliche Unterlagen zugänglich zu machen und Fragen zu beantworten, die im Zusammenhang mit der übertragenen Durchführung der Aufgabe stehen und ihre Rechte und Pflichten nach diesem Vertrag berühren. Die datenschutzrechtlichen Bestimmungen sind einzuhalten.

§ 7 Inkrafttreten, Kündigung, Änderungen

- (1) Dieser Vertrag tritt zum 01.01.2013 in Kraft.
- (2) Der Vertrag wird von den Vertragspartnern örtlich bekannt gegeben.
- (3) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann von jedem Partner unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 12 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres ordentlich gekündigt werden.
- (4) Das Kündigungsrecht nach § 127 LVwG bleibt unberührt. Daneben kann jeder Vertragspartner aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen.
- (5) Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform. Eine weitergehende Konkretisierung der durchzuführenden Aufgaben in der Anlage zu diesem Vertrag kann nur im Einvernehmen aller Vertragsparteien schriftlich erfolgen; eine Änderung des Vertrages ist hierzu nicht erforderlich.

§ 8 Loyalitätsklausel

Die Vertragsparteien haben übereinstimmend den Wunsch und die Absicht, im Rahmen der Regelung dieses Vertrages vertrauensvoll und gut zusammenzuarbeiten und eventuelle Meinungsverschiedenheiten im Verhandlungswege beizulegen.

§ 9 Unwirksamkeit von Vertragsbestimmungen

Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Vertrages als nichtig oder sonst unwirksam erweisen, so wird dadurch die Gültigkeit des Vertrages im Übrigen nicht berührt. In einem solchen Falle ist die ungültige Bestimmung durch eine Neuregelung zu ersetzen, die dem gewollten Zweck entspricht.

Kiel, den 12.12.2012

Susanne Gasche

Plön, den 29.12.12

Stephanie Ludwig

Rendsburg, den 27.12.2012

Ralf-Cliver Böwer

Anlage 1 gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages

Die von der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen einzelner fallbezogener Beauftragungen für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde (vgl. § 2 Abs. 2) durchzuführenden Selbstverwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit der Planung und Finanzierung des ÖPNV umfassen:

- Verbesserung der Transparenz bei der ÖPNV-Finanzierung einschließlich des Controllings,
- Ermittlung und Umsetzung von Aufgabenträgerpflichten, die aus der Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 erwachsen,
- Verkehrsplanung einschließlich der Verhandlungen mit Unternehmen,
- Weitere Aufgabenbereiche, die sich für die Träger des ÖPNV aus Verordnungen des Landes ergeben.

**Änderungsvertrag zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der
Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde
vom 12./27.12.2012, in Kraft getreten am 01.01.2013**

Auf der Grundlage der Auswertung der praktischen Anwendung des Vertrages zur Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV vom 12./27.12.2012, in Kraft getreten am 01.01.2013 haben sich die Vertragspartner auf die nachfolgend beschriebenen Änderungen der dort niedergelegten Bestimmungen verständigt.

§ 1 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

Die Landeshauptstadt Kiel nimmt im Bereich des ÖPNV für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde im Rahmen einer Verwaltungsgemeinschaft die folgenden Tätigkeiten wahr:

- a) Aus dem Bereich der Aufgaben zu Erfüllung nach Weisung:
 - Durchführung der Aufgaben nach § 3 der Landesverordnung über die Änderung von Zuständigkeitsverordnungen im Bereich des Personenbeförderungsrechts vom 11. Januar 2011 (Zuständigkeitsverordnung), näher ausgeführt in Anlage 1 zum Vertrag,
 - Durchführung der mit den Aufsichtspflichten nach § 54 (einschließlich der §§ 54 a, b und c) Personenbeförderungsgesetz verbundenen Aufgaben,
- b) Aus dem Bereich der Selbstverwaltungsaufgaben: Nach jeweiliger entsprechender Beauftragung (vgl. § 2 Abs. 2) die Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit Planung und Finanzierung des ÖPNV für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde; diese Aufgaben werden in der Anlage 1 zu diesem Vertrag näher konkretisiert.

§ 2 erhält folgende Fassung:

- (1) Die Landeshauptstadt Kiel übernimmt im Bereich der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung nach § 1 Abs. 1 a) dieses Vertrages sämtliche im Zusammenhang mit der Durchführung der genannten Aufgaben verbundenen Tätigkeiten. Im Falle sich hieraus ergebender juristischer Auseinandersetzungen mit Dritten können zu deren fachlicher Abarbeitung nach entsprechender Absprache die Verwaltung des jeweils betroffenen Kreises (Rechtsamt) oder externe Berater hinzugezogen werden.
- (2) Die Verantwortung für die Durchführung der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 1b) dieses Vertrages obliegt der Landeshauptstadt Kiel nur im Rahmen jeweiliger Beauftragung aus dem Bereich der in Anlage 1 aufgeführten Aufgaben durch einen der beiden Kreise.

§ 3 bleibt unverändert.

§ 4 erhält folgende Fassung:

- (1) Die mit der Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung nach § 1 Abs. 1 a) dieses Vertrages bei der Landeshauptstadt Kiel entstehenden Personal-, Sach- und Gemeinkosten werden dieser von den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde

entsprechend der jeweiligen auf sie entfallenden Anteile erstattet. Für die Ermittlung der Erstattungsbeträge gelten folgende Grundsätze:

- a) Für die Bemessung der Aufwendungen ist der gemäß Stelleneinstufung im Stellenplan der Landeshauptstadt Kiel zu veranschlagende Aufwand (Personalkosten) zzgl. Sachkosten zu Grunde zu legen. Maßgeblich für den tatsächlich geltend zu machenden Aufwand (prozentualer Anteil) ist hierbei ein – von der Landeshauptstadt Kiel nachzuweisender – effektiver Arbeitszeitanteil für die Aufgabenerledigung.
- b) Die im Rahmen der Aufgabendurchführung zu erhebenden Verwaltungsgebühren verbleiben bei der Landeshauptstadt Kiel und werden somit von der Höhe dieses Aufwands abgezogen.
- c) Der so verbleibende Betrag wird gemäß gemeinsam festgelegter Anteile den einzelnen Partnern zugeschlüsselt, diese ergeben sich aus der auf die Vertragspartner bezogenen Verteilung des Arbeitszeitaufwands (von der Landeshauptstadt Kiel ebenfalls nachzuweisen);
- d) Die landesseitig gezahlten Konnexitätsmittel der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde fließen in deren anteilige an die Landeshauptstadt Kiel abzuführenden Beträge ein.
- e) Die ermittelten Beträge und Anteile gelten für die auf das Ermittlungsjahr folgenden beiden Jahre; es erfolgt eine Aktualisierung beider Komponenten im zweijährigen Turnus, wobei die Landeshauptstadt Kiel frühzeitig über sich abzeichnende Änderungsbedarfe informiert. Für die Berechnung der Beträge und Anteile einer jeden Zweijahresperiode ist grundsätzlich das dieser jeweils vorangehende Jahr maßgebend.

Die präzise Berechnungsmethodik und Ermittlung der Werte für den jeweiligen Zweijahreszeitraum, für den sie gelten sollen, ergeben sich aus Anlage 2 unter Verwendung der Erfassungsformulare gemäß Anlage 3. Anlage 2 wird im unter Pkt. e) genannten zweijährigen Turnus mit Neuermittlung der Werte ersetzt, ohne dass es einer Vertragsänderung bedarf.

Für die Abgeltung etwaiger Aufwendungen für externe Unterstützung nach § 2 Abs. 1 Satz 2 gelten von den beteiligten Partnern gesondert zu vereinbarende Regeln.

- (2) Für die Übernahme der Selbstverwaltungsaufgaben gemäß § 1 Abs. 1 b) dieses Vertrages erstatten die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde der Landeshauptstadt Kiel jeweils zur Hälfte die Personalkosten für einen Stellenanteil von $\frac{1}{4}$ einer/eines Beschäftigten der Entgeltgruppe 10 TVöD. Wird durch den Umfang der Aufträge der Kreise aus diesem Aufgabenbereich ein erheblich über dem mit dieser Regelung abgegoltenen Niveau liegender Aufwand absehbar, sind die betroffenen Partner verpflichtet, Verhandlungen über das weitere Vorgehen aufzunehmen.
- (3) Für die Erstattung der anfallenden Kosten gelten bezüglich der Zahlungsweise folgende Regelungen:
 - Zur Erstattung der anfallenden Kosten gemäß Abs. 1 werden von den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde jeweils nach Erhalt der genannten Konnexitätsmittel vom Land (derzeit 2x jährlich zum 1. April und 1. Oktober)

innerhalb von 14 Tagen 50% des gemäß Anlage 2 jeweils zu entrichtenden Betrages der Landeshauptstadt Kiel gutgeschrieben.

- Über die anfallenden Personalkosten, die sich für die Landeshauptstadt Kiel aus § 3 Abs. 3 und den darin bezeichneten Finanzierungsregelungen ergeben, erhalten die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde jeweils halbjährlich zum 30. Juni und 31. Dezember eines Jahres eine Rechnung über die sich daraus ergebenden Kostenanteile.
- Die sich aus § 5 ergebenden Sachkosten werden jährlich bis zum 31. März des jeweiligen Folgejahres von der Landeshauptstadt Kiel den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde in Rechnung gestellt.

§ 5 erhält folgende Fassung:

Die Regelungen des VRK-Vertrages behalten, abgesehen von der sich aus § 3 Abs. 2 dieses Vertrages ergebenden Modifizierung, weiterhin ihre Geltung. Sie bleiben auch von im VRK-Vertrag vorzunehmenden Änderungen infolge der Neuregelung der Ausgleichszahlungen unberührt.

Die §§ 6, 7, 8 und 9 bleiben unverändert.

Dieser Änderungsvertrag einschließlich der Neufassung der Anlage 1 sowie der neuen Anlagen 2 und 3 tritt rückwirkend zum 01.01.2018 in Kraft und wird damit Bestandteil des ursprünglichen Vertrages.

Kiel, den

.....

Plön, den

Rendsburg, den

.....

.....

Anlage 1 erhält folgende Fassung:

Die in § 3 der Landesverordnung über die Änderung von Zuständigkeitsverordnungen im Bereich des Personenbeförderungsrechts vom 11. Januar 2011 niedergelegten und somit von der Landeshauptstadt Kiel durchzuführenden Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung umfassen:

- Erteilung von Genehmigungen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 2 Abs. 1 Nrn. 3 und 4 i.V. mit § 11 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Zulassung von Ausnahmefällen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 PBefG bei den unter Sp. 1 genannten Verkehrsarten,
- Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 61 PBefG bei den unter Sp. 1 genannten Verkehrsarten,
- Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 43 Abs. 1 BOKraft für die Ausnahmen von § 26 BOKraft.

Die von der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen von entsprechenden Beauftragungen für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde (vgl. § 2 Abs. 2) durchzuführenden Selbstverwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit der Planung und Finanzierung des ÖPNV umfassen:

- Mitwirkung an der Verbesserung der Transparenz bei der ÖPNV-Finanzierung einschließlich des Controllings,
- Ermittlung und Umsetzung von Aufgabenträgerpflichten, die aus der Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007, dem PBefG und anderer für die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV relevanter Rechtsnormen – u.a. Verordnungen des Landes – erwachsen,
- Verkehrsplanung einschließlich der Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen – auch im Zuge der Erstellung von Regionalen Nahverkehrsplänen oder der Begleitung von ÖPNV-Gutachten.

Die in Anlage 8 zum VRK-Vertrag bezeichneten Aufgaben des „Regionalen Kompetenzzentrums ÖPNV“ bleiben hiervon unberührt.

Anlage 2 – gültig für 2018/19

In Anwendung der in § 4 geregelten Bestimmungen gilt für die erste Zweijahresperiode 2018/19 folgende Berechnung und Schlüsselung der anzurechnenden Aufwendungen für die Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung. Maßgeblich für die Berechnung der Beträge und Anteile sind die erfassten Grundlagendaten aus 2017 (wenn nicht anders angegeben).

Anzurechnender Aufwandsanteil an Planstelle:

Gesamtaufwand Vollzeitstelle (Personal- und Sachkosten) gemäß Antrag für Stellenplan 2018:		81.500,00 €
Gilt für 41 Std./Wo. gemäß Antrag für Stellenplan => rd. 172 Std./Monat (Kalender 2017)		
davon 59,11% (= ermittelter zweckentsprechender Anteil von 101:40 Std.)	48.174,65 €	
abzgl. Gebühreneinnahmen (Mittelwert 2015/16/17)	-15.658,27 €	
verbleiben	32.516,38 €	

Aufteilungsschlüssel; paritätischer Mischwert der auf die Vertragspartner bezogenen Verteilung der Arbeitszeiten für die Durchführung der Aufgaben gem. Zuständigkeitsverordnung und Aufgaben nach § 54 PBefG (entsprechend der Erfassung durch die Landeshauptstadt Kiel):

	Kiel	Plön	RD-Eck
<i>Aufgaben nach § 54 PBefG</i>	31,25%	12,50%	56,25%
<i>Aufgaben nach Zuständigkeitsverordnung</i>	46,00%	16,00%	38,00%
paritätischer Mittelwert	38,63%	14,25%	47,13%

Umlegung des Aufwands auf die Partner:

Kiel	Plön	Rendsburg-Eckernförde
38,63%	14,25%	47,13%
<u>12.559,45 €</u>	<u>4.633,58 €</u>	<u>15.323,34 €</u>
<i>nachrichtlich: abzgl. bisheriger Anteile an Konnexitätsmitteln (=effektiv zusätzlicher Aufwand):</i>		
-3.044,82 €	-2.125,05 €	-4.130,13 €
<u>9.514,63 €</u>	<u>2.508,53 €</u>	<u>11.193,21 €</u>

Anlage 3: Erfassungsformulare

Zeitaufwand der Genehmigungsbehörde für kommunalisierte Aufgaben

1. Aufgaben gem. ZuständigkeitsVO (aus Beiblättern je Monat):

	Kiel	Plön	Rd-Eck	
Januar				
Februar				
März				TOP 7.1
April				
Mai				
Juni				
Juli				
August				
September				
Oktober				
November				
Dezember				
				ALLE:
Mittel pro Monat gerundet				
Anteile (Prozent, gerundet)				100,00%

2. Aufgaben gem. § 54 PBefG inkl. Risikoeinstufung gem. Art. 12 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1071/2009: (aus Beiblättern je Monat)

	Kiel	Plön	Rd-Eck	
Januar				
Februar				
März				
April				
Mai				
Juni				
Juli				
August				
September				
Oktober				
November				
Dezember				
				ALLE:
Mittel pro Monat gerundet				
Anteile (Prozent, gerundet)				100,00%

2. Pauschalzuschlag für Aufwand Führungsebenen monatlich:

Amtsleitung	01:00	
Abteilungsleitung	02:00	
Sachbereichsleitung	03:00	
Gesamt		06:00

Zwischensumme

3. Aufschlag für Urlaub/Feiertage (18%):

GESAMTSUMME monatl. Zeitaufwand

Beiblatt zur Zeitaufwandserfassung der Genehmigungsbehörde f. kommunalisierte Aufgaben

Monat/Jahr:

Aufgaben gem. Zuständigkeitsverordnung:

	Kiel	Plön	Rendsburg-Eckernförde
Strichlisten (1 Strich à 10 min)			
Summen (Std:Min)			
Gesamtsumme (Std:Min)			

Aufgaben gem. § 54 PBefG inkl. inkl. Risikoeinstufung gem. Art. 12 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1071/2009:

	Kiel	Plön	Rendsburg-Eckernförde
Strichlisten (1 Strich à 10 min)			
Summen (Std:Min)			
Gesamtsumme (Std:Min)			



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2016/960-001	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Datum: 03.04.2018	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Interkommunaler Vertrag über die Finanzierung von kreisgrenzenübergreifenden Leistungen im ÖPNV mit Linienbussen außerhalb des eigenen Aufgabenträger-Zuständigkeitsbereiches		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
Öffentlich	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Kreistag zu empfehlen,

die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Vertrages über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Vertragsentwurf vorzunehmen.

2. Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses,

die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Vertrages über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Vertragsentwurf vorzunehmen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadt-Umland-Bereich Kiel ist gekennzeichnet durch intensive Verkehrsverflechtungen mit starken Verkehrsströmen über Kreis- und Stadtgrenzen hinweg. Um den hieraus resultierenden Verkehrsbedürfnissen im ÖPNV hinsichtlich des Fahrgastinteresses wie auch unter der Maßgabe rationeller Leistungserbringung möglichst optimal zu genügen, werden traditionell in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen über die Kreis- und Stadtgrenze hinweg angeboten. Dies gilt sowohl für Verkehre, die vom Kreis Rendsburg-Eckernförde bestellt und finanziert werden und in die Landeshauptstadt hineinlaufen wie auch umgekehrt für Verkehre, die von der Landeshauptstadt Kiel bestellt und finanziert werden und in die Nachbarkreise führen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wurde 1998 der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) mit dem „VRK“-Vertrag als Grundlage zur Sicherstellung und Optimierung übergreifender Lösungen für den ÖPNV ins Leben gerufen.

Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und der Zielsetzung möglichst hoher Attraktivität des ÖPNV ist eine Weiterentwicklung dieser Struktur zur Sicherstellung möglichst optimaler Verbindungen zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt auch zukünftig unbedingt notwendig. Dies gilt umso mehr im Hinblick auf die aktuelle Luftverschmutzungsproblematik mit den hieraus resultierenden Erfordernissen, die Ein- und Auspendler in verstärktem Maße zum Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu bewegen. Ebenso ist dies zielführend mit Blick auf die in den letzten Jahren erfolgte weitere Vertiefung der Zusammenarbeit innerhalb der KielRegion, die in Bezug auf die Mobilität aktuell mit dem gemeinsamen Masterplan Mobilität für die KielRegion ihren starken Ausdruck findet.

Um sich den geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der VO Nr. 1370/2007 anzupassen besteht die Notwendigkeit, die Finanzierung der Verkehre im VRK neu zu gestalten (vgl. VO/2016/960). Dafür wurde seitens der Fa. Rödl & Partner ein Vorschlag zur neuen Finanzierungssystematik entwickelt.

Die bisherigen Bestimmungen zur Finanzierung sollen dabei durch die in der Anlage aufgeführten Regelungen ersetzt werden. Bisher zahlen die Aufgabenträger ihren Finanzierungsanteil in einen VRK-Topf ein, aus dem die Verkehrsunternehmen ihren Anteil ausgezahlt bekommen. Zukünftig soll die Finanzierung wie folgt geregelt werden:

- I. Die Zuständigkeit für die Finanzierung der Leistungen der Verkehrsunternehmen liegt zukünftig ausschließlich bei demjenigen Aufgabenträger, in dessen Auftrag die Leistung erbracht wird.
- II. Der jeweils zuständige Aufgabenträger stellt im Rahmen der jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen sicher, dass die für die Finanzierung des ÖPNV im bestehenden Umfang erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.
- III. Die Aufgabenträger vereinbaren untereinander finanzielle Ausgleichsleistungen für exterritoriale Verkehre in einem separaten interkommunalen Vertrag (siehe Anlage).

Die weiteren Regelungen zur Zusammenarbeit im VRK bleiben wie bisher erhalten.

Mit der neuen Finanzierung ergeben sich praktisch keine Änderungen am VRK als solcher. Durch die Umstellung der VRK-Zahlungsmodalitäten ergeben sich keine grundsätzlichen Änderungen an dem vom Kreis bisher zu zahlenden Betrag i.H.v. 212.000 €. Auf Grund der Tatsache, dass die DB Regio Schleswig-Holstein zukünftig keine Mittel mehr aus der VRK-Finanzierung bezieht, wird sich die Gesamtsumme für den Kreis Rendsburg-Eckernförde von bisher 212.000 € auf etwa 200.000 € reduzieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Sachverhaltsdarstellung

Anlage/n:

- ▶ Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Abgeltung exterritorialer Verkehre
- ▶ VRK-Vertrag

Öffentlich-rechtlicher Vertrag

zwischen

der

Landeshauptstadt Kiel

und dem

Kreis Plön

und dem

Kreis Rendsburg-Eckernförde

über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern

Präambel

Die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde sind gemäß § 2 Abs. 2 ÖPNVG als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Gebiet zuständig. Der öffentliche Personennahverkehr in der Region Kiel ist geprägt durch eine historisch gewachsene, die Aufgabenträgergrenzen überschreitende, Verflechtung von Verkehrsangeboten. Diese Integration dient den Fahrgastinteressen, sichert aber auch für alle beteiligten Aufgabenträger eine bestmögliche und wirtschaftliche Erfüllung ihrer Verantwortungen für ein ausreichendes Verkehrsangebot.

Die Finanzierung der Verkehrsleistung zur Erbringung dieser ausreichenden Verkehrsbedienung durch die Betreiber erfolgt in eigener Verantwortung der Aufgabenträger. Dies betrifft auch die, die Grenzen des jeweiligen Aufgabenträgers überschreitenden Verkehre. Dieser Vertrag regelt die finanzielle Abgeltung für den grenzüberschreitenden Straßenpersonennahverkehr im Innenverhältnis der Vertragspartner. Die Regelung gewährleistet eine sparsame und wirtschaftliche Erfüllung der Aufgabenträgerschaft nach kommunalem Haushaltsrecht. Eine Übertragung von Befugnissen erfolgt nicht.

§ 1

Gegenstand und Grundsätze der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die interkommunale Abgeltung zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde (Aufgabenträger) für Straßenpersonennahverkehre außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches (exterritoriale Verkehre). Ziel ist es, die interkommunale Abgeltung unter Berücksichtigung des Berechnungs- und Verwaltungsaufwandes so zu bemessen, dass sich die jeweiligen Aufgabenträgerverantwortungen der Vertragspartner darin bestmöglich abbilden.
- (2) Die exterritorialen Verkehrsleistungen werden jeweils von demjenigen Aufgabenträger beauftragt (Federführer), der sich aus der Anlage ergibt. Der Federführer stellt im Falle intern direkt vergebener oder selbst erbrachter Leistungen sicher, dass es sich bei den exterritorialen Verkehren um abgehende Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 handelt.
- (3) Die vom Federführer beauftragten exterritorialen Verkehrsleistungen begünstigen den angrenzenden Aufgabenträger (Begünstigter), der hierfür dem Federführer eine Abgeltung gewährt.
- (4) Federführer und Begünstigter wirken bei der Konzeption der exterritorialen Verkehre kooperativ zusammen.
- (5) Parameter der interkommunalen Abgeltung sind:
 - a) Menge (Kilometer): Fahrleistung im Linienverkehr gemäß §§ 42 43 PBefG außerhalb des eigenen Aufgabenträgerbereiches (Fahrplankilometer); im Falle von flexiblen Bedienformen wird die tatsächliche Verkehrsleistung (Nutzwagenkilometer) herangezogen.
 - b) Aufwand (Euro): Die zwischen den Aufgabenträgern gemäß Anlage vereinbarten Kostensätze für den exterritorialen Verkehr.
 - c) Ertrag (Euro): Die zwischen den Aufgabenträgern gemäß Anlage festgelegten Erlöse im exterritorialen Verkehr.
- (6) Die exterritorialen Verkehrsangebote müssen den qualitativen Anforderungen des Federführers genügen. Im Übrigen gelten die Anforderungen der Regionalen Nahverkehrspläne.
- (7) Diese interkommunale Finanzierungsvereinbarung gilt unbeschadet des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen den Vertragspartnern zur Übertragung der Aufgabenwahrnehmung und organisatorischen Zusammenarbeit vom 29.12.2012.

§ 2

Berechnung der interkommunalen Abgeltung

- (1) Für die Berechnung der interkommunalen Abgeltung zwischen Begünstigtem und Federführer gilt folgende Formel:

Menge x (Aufwand – Ertrag)

Die jeweiligen Werte je Parameter ergeben sich aus der Anlage. Maßgeblich für die Berechnung sind die Werte des jeweiligen Abgeltungsjahres (n). Die Anlage wird jährlich im Folgejahr des Abgeltungsjahres auf Grundlage der tatsächlich im Abgeltungsjahr erbrachten Menge (siehe Abschnitt a) der Anlage) und der für diese anzusetzenden Werte für Aufwand und Ertrag je Mengen-km (siehe Abschnitt b) der Anlage) aktualisiert. Die Aktualisierung erfolgt bis 31.05. des jeweiligen Folgejahres. Die Anpassungen müssen einvernehmlich erfolgen. Das Einvernehmen kann nur bei begründeten Zweifeln versagt werden.

- (2) Eine Saldierung der jeweiligen interkommunalen Abgeltungen ist zulässig, sofern ein Aufgabenträger dem nicht zuvor widerspricht.
- (3) Im jeweiligen Abgeltungsjahr (n) erfolgt eine Vorauszahlung zum 30.06., welche sich an den Parametern des Vorjahres (n-1) bemisst. Für die Menge gilt hierbei, dass bis zum 31.12. des Vorjahres (n-1) umgesetzte Maßnahmen berücksichtigt und auf ein Jahr hochgerechnet werden.
- (4) Die Spitzabrechnung erfolgt jährlich, bis zum 30.06. des Folgejahres (n+1). In begründeten Fällen kann ein späterer Termin vereinbart werden.

§ 3

Leistungsänderungen

Im Falle von Vorhaben oder Wünschen zu Leistungsänderungen im Bereich der exterritorialen Verkehre, die überproportionale Kostenveränderungen infolge des Auftretens von sprungfixen Kosten (typischerweise bei Fahrzeugmehr- oder -mindereinsatz) nach sich ziehen, nehmen der begünstigte und der federführende Aufgabenträger rechtzeitig vorher Beratungen zur Finanzierung auf.

§ 4

Haftung

Die Vertragspartner haften einander im Rahmen dieser Vereinbarung für eigenübliche Sorgfalt.

§ 5**Meinungsverschiedenheiten**

- (1) Die beteiligten Vertragspartner verpflichten sich, bei Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung vor Beschreiten des Rechtsweges zunächst innerhalb von vier Wochen eine Verständigung zu suchen. Kommt es innerhalb der Frist nicht zu einer Einigung, soll unter Hinzuziehung eines gemeinsam bestellten Mediators eine Einigung innerhalb von vier Wochen erreicht werden. Abweichungen hiervon sind möglich, sofern Einvernehmen über die Abweichungen besteht.
- (2) Ein Klagerecht vor den Verwaltungsgerichten wird nicht ausgeschlossen.

§ 6**Aufhebung und Kündigung**

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Eine ordentliche Kündigung kann nur schriftlich unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten, jeweils zum 31.12. eines Jahres, erfolgen. In diesem Falle haben die zuständigen Organe der übrigen Beteiligten binnen 2 Monaten darüber zu beschließen, ob sie die öffentlich-rechtliche Vereinbarung fortsetzen, ändern oder aufheben wollen. Für das Jahr nach der Kündigung soll letztlich das Verfahren nach § 2 gelten.

§ 7**Schriftform und Salvatorische Klausel**

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Sollten Bestimmungen dieser Vereinbarung oder eine künftig in ihm aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise rechtsunwirksam oder nicht durchführbar sein oder ihre Rechtswirksamkeit oder Durchführbarkeit später verlieren, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, soweit sich herausstellen sollte, dass die Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Die Vertragsparteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Lücke eine Regelung zu treffen, die dem am nächsten kommt, was die Vertragsparteien gewollt haben oder nach dem Sinn der Vereinbarung bedacht hätten.
- (4) Haben sich die Verhältnisse, die für die Festsetzung des Inhalts der Vereinbarung maßgeblich gewesen sind, seit Abschluss der Vereinbarung so wesentlich geändert, dass einem Beteiligten das Festhalten an den ursprünglichen Regelungen der Vereinbarung nicht zugemutet werden kann, so kann dieser Beteiligte eine Anpassung

Entwurf; 4.4.2018

des Vereinbarungsinhalts an die geänderten Verhältnisse verlangen oder, sofern eine Anpassung nicht möglich ist oder einem Beteiligten nicht zuzumuten ist, den Vertrag kündigen. Das Gleiche gilt bei einer entsprechenden Änderung der gesetzlichen und insbesondere europarechtlichen Grundlagen, die für die Festsetzung des Vereinbarungsinhalts maßgebend gewesen sind. Ferner gilt eine entsprechende Anpassungspflicht, wenn dies aufgrund einer behördlichen Weisung oder einer entsprechenden gerichtlichen Entscheidung erforderlich wird.

§ 8 Inkrafttreten

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung tritt rückwirkend am 01.01.2018 in Kraft.

Kiel, den

Landeshauptstadt Kiel

Plön, den

Kreis Plön

Rendsburg, den

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlage zum öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern

Ausgleichsberechnung 2018 (vorläufig) für exterritoriale Leistungen

a) Parameter: Leistungsmenge

Berechnung der exterritorialen Leistungen je Aufgabenträger: Maßgeblich ist Fahrplanjahr 2017 vor Inkrafttreten der Umleitungsmaßnahmen Kleiner-Kiel-Kanal; Regionalbus-Fahrleistungen in Kiel von / ab ZOB berechnet

Begünstigter Aufgabenträger: Landeshauptstadt Kiel

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Anfangs- und Endhaltestelle)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
102 Kiel, ZOB – Laboe, Hafen	„Kiel, ZOB“ – „Schönkirchener Straße“	443.485	Kreis Plön
200/201/210 Kiel, ZOB – Schönberg / Schönberger Strand	„Kiel, ZOB“ – „Schönkirchener Straße“		
300 CITTI-Park – Raisdorf, Bahnhof	„Kiel, HBF“ – „Klosterweg“		
410/411 Kiel, ZOB – Bad Segeberg	„Kiel, ZOB“ – „Moorsee“		
4310 Kiel, ZOB – Lütjenburg / Oldenburg	„Kiel, ZOB“ – „Klosterweg“		
4330 Kiel, ZOB / Raisdorf, Bahnhof – Preetz / Plön	„Kiel, ZOB“ – „Klosterweg“		
Kieler Woche (Linien 200, 410, 4310)	Wie betroffene Linien (4310 wie 300)		
501/502 Strande – Schulensee / Rammsee, Osterberg / Flintbek, K.-Zuse-Ring / Flintbek	„Kiel, HBF“ – „Eiderbrücke“ „Kiel, HBF“ – Olympiazentrum“/„Drachenbahn“	546.608	Kreis Rendsburg-Eckernförde
900/901/902 Krusendorf / Strande – Wellsee, Edisonstr. / Rönne, Dorf	„Kiel, HBF“ – „Wellsee, Edisonstraße“/„Rönne, Dorf“ „Kiel, HBF“ – „Immelmannstraße“		
520, 540, 4610 Kiel, ZOB – Molfsee – Schierensee / Westensee / Nortorf	„Kiel, ZOB“ – „Eiderbrücke“		
921/922 Friedrichsort – Krusendorf (/ - Gettorf)	„Falckensteiner Straße“ – „Stift, Räuherei“		
620, 4630 Kiel, ZOB – Achterwehr – Westensee / Rendsburg	„Kiel, ZOB“ – „Am Taubenkrug“		
640 Kiel, ZOB – Kronshagen – Westensee	„Kiel, ZOB“ – „Königstein“		
830 Kronshagen – Gettorf	„Vulkanweg“/„Holmredder“ – „Sylter Bogen“		
4810 Kiel, ZOB – Flensburg	„Kiel, ZOB“ – „Kopperpahler Teich“ und „Vulkanweg“ – „Sylter Bogen“		
706 Kiel Eichhofstr. – Flintbek – Meimersdorf (Nachtbus)	„Eichhofstraße“ – „Eiderbrücke“ und „Am Dorfplatz“ – „Grot Steenbusch“		
Kieler Woche (Linie 900)	„Kiel, HBF“ – „Immelmannstraße“		

Begünstigter Aufgabenträger: Kreis Plön

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Haltestellen)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
1 Wellingdorf – Elmschenhagen, Krooger Kamp	„Rosenweg“ – „Klosterweg“	624.597	Landeshauptstadt Kiel
2 Oppendorf – Raisdorf, Bahnhof	„Feldkamp“ – „Klausdorf, Schule“/„Raisdorf, Bahnhof“		
22 Klausdorf, Schule – Suchsdorf, Rungholtplatz	„Klausdorf, Schule“ – „Ostfriedhof“		
100 Laboe, Hafen – Mettenhof, Roskilder Weg (/Melsdorf)	„Laboe, Hafen“ – „Hasselfelde“		
101 Heikendorf, Am Heidberg – Mettenhof, Roskilder Weg	„Heikendorf, Am Heidberg“ – „Hasselfelde“		
705 Laboe, Hafen - Eichhof (Nachtbus)	„Laboe, Hafen“ – „Hasselfelde“		
512S Strandexpress Laboe, Hafen – Strande (Saisonverkehr)	„Laboe, Hafen“ – „Schönkirchener Straße“		
Kieler Woche (Linien 22, 100, 705)	wie betroffene Linien		
Anruflinientaxi Klausdorf (Linie 2; nur genutzte Fahrten)	„Feldkamp“ – „Klausdorf, Schule“		

Begünstigter Aufgabenträger: Kreis Rendsburg-Eckernförde

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Haltestellen)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
6 Hassee, Kolonnenweg – Wik, Herthastraße	„Am Forsthaus“ – „Johann-Fleck-Straße“	574.561	Landeshauptstadt Kiel
22 Suchsdorf, Rungholtplatz – Klausdorf, Schule	„Vulkanweg“ – „Kopperpähler Teich“		
30S Strande – Kiel HBF	„Strande“ – „Drachenbahn“		
34 Kronshagen, Albert-Schweitzer-Str. – Kroog, Am Wellsee	„Kronshagen, Albert-Schweitzer-Straße“ – „Königstein“		
71/72 Kronshagen, Schulzentrum – Elmschenhagen, Tröndelweg / Wellingdorf	„Kronshagen, Schulzentrum“ – „Eichhof“		
81 Suchsdorf, Rungholtplatz – Botanischer Garten	„Vulkanweg“ – „Kopperpähler Teich“		
91 Melsdorf – Friedrichsort, Falckensteiner Str. (inkl. Li. 100 im Spät- und Wochenendverkehr)	„Melsdorf“/„Bahnhof Melsdorf“ – „Jütlandring“/„Seelandweg“		
100 (Melsdorf/-) Mettenhof, Roskilder Weg – Laboe, Hafen	„Am Forsthaus“ – „Königstein“		
501/502 Strande – Schulensee / Rammsee, Osterberg / Flintbek, K.-Zuse-Ring / Flintbek	„Strande“ – „Drachenbahn“		
	„Eiderbrücke“ – „Rammsee, Osterberg“		
	„Eiderbrücke“ – „Flintbek, K.-Zuse-Ring“		
	„Eiderbrücke“ – „Flintbek, Parkplatz“/ „Flintbek, Rosenberg“		
900/901/902 Krusendorf / Strande – Wellsee, Edisonstr. / Rönne, Dorf	„Birkenmoor“/„Krusendorf“ – „Stettiner Weg“		
	„Strande“/„Dänischenhagen, Strander Straße“ – „Stettiner Weg“		
Kieler Woche (Linien 22, 100, 501/502)	wie betroffene Linien (100 Melsdorf und über Kronshagen)		
512S Strandexpress Strande – Laboe, Hafen (Saisonverkehr)	„Strande“ – „Drachenbahn“		

b) Parameter: Aufwand, Ertrag

Ausgleichssatz: Für alle unter a) erfassten Verkehre je Mengen-km, abgeleitet aus Bericht gemäß Art. 7, Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 der Landeshauptstadt Kiel für 2016: **0,55 €**

c) Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für 2018 (vorbehaltlich einer endgültigen Abrechnung in 2019):

Kreis Plön:

624.597 km - 443.485 km = 181.112 km Überschussleistung des federführenden Aufgabenträgers Kiel;
Ausgleichsbetrag des Kreises Plön an die Landeshauptstadt Kiel: 181.112 km x 0,55 € = **99.611,60 €**

Kreis Rendsburg-Eckernförde:

574.561 km - 546.608 km = 27.953 km Überschussleistung des federführenden Aufgabenträgers Kiel;
Ausgleichsbetrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde an die Landeshauptstadt Kiel: 27.953 km x 0,55 € = **15.374,15 €**

**Neufassung des „V R K“ - V e r t r a g e s vom 11./13.05.1998 und Mai/Juni 2001
mit Änderungen vom Oktober 2002, März 2003 und Mai/August 2005**

Präambel

Am 28.03.1991 haben der damalige Verband Kieler Umland, die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft in Kiel, die Autokraft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Kiel, die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg, und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Plön einen Vertrag zur Verlängerung der 2. Stufe der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland mit einer Laufzeit vom 01. Januar 1991 bis zum 31. Dezember 1994 geschlossen. Dieser Vertrag ist durch drei Ergänzungsverträge bis zum 31.12.1997 verlängert worden.

Nach § 2 Abs. 2 des am 01.01.1996 in Kraft getretenen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Aufgabenträger des schienengebundenen Nahverkehrs ist das Land Schleswig-Holstein. Nach § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG haben die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regional-planerischen und ökologischen Gründen zusammenzuarbeiten und darauf hinzuwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes zusammenarbeiten.

Auch unter Berücksichtigung dieser Vorgaben haben die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft, die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, die Autokraft GmbH und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH am 20.12.1996 einen Vertrag zur Bildung einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts mit dem Ziel geschlossen, die Nutzung und die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zu steigern und dazu die Verkehre der Vertragspartner im Verkehrsgebiet so zu organisieren, dass die Verkehrsbedienung verbessert und die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe erhöht wird.

Weiterhin haben die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde unter dem 13.01./29.01./10.02.1997 eine schriftliche Vereinbarung mit dem Ziel getroffen, die Belange der Aufgabenträger abgestimmt und gemeinsam in der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wahrzunehmen. Diese Vereinbarung ist am 01.01.1997 in Kraft getreten.

Anknüpfend an die vorgenannten vertraglichen Regelungen und an die Zielsetzungen gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG ist als Grundlage für den Verkehrsverbund Region Kiel - "VRK" - zwischen der Landeshauptstadt Kiel, den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde, der Autokraft GmbH, der Kieler Verkehrs-AG, der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH und der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH im Mai 1998 der „VRK“-Vertrag geschlossen worden, der am 01.01.1998 in Kraft getreten ist.

Seither sind in Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen verschiedene Änderungen dieses Vertrages erfolgt:

- Ergänzungsvertrag aufgrund der Neuaufnahme von Verkehren durch die Nord-Ostsee-Bahn GmbH zum 05.11.2000,
- Neufassung des Vertrages im Mai/Juni 2001 mit Anpassung der Beträge der Ausgleichszahlungen,
- Änderungsvertrag vom März/April 2004,
- Neufassung des Vertrages vom Mai/August 2005 (rückwirkend zum 01.01.2005) aufgrund der Einführung des SH-Tarifes,
- Übernahme der Vereinbarung vom 13.01./29.01./10.02.1997 über die Zusammenarbeit der Aufgabenträger im ÖPNV als Regelungsinhalt in diesen Vertrag (§ 9).

Eine erneute Überarbeitung des Vertrages wird nunmehr notwendig, weil gegenüber der letzten Vertrags-Neufassung im Jahre 2005 Änderungen in der Zusammensetzung der Vertragspartner, im Bereich der Ausgleichsleistungen und im organisatorischen Bereich erfolgt sind. So haben die VRK-Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV geschlossen. Damit einher ging auch eine Transformation der bisherigen VRK-Geschäftsstelle in eine nurmehr von den Gebietskörperschaften getragene und für diese tätige Einrichtung. Auch die Bemühungen des Landes Schleswig-Holstein, die landesweite Tarifgemeinschaft zu einem Verkehrsverbund für das gesamte Land weiterzuentwickeln, ziehen die Notwendigkeit der Neupositionierung des VRK nach sich. Die Verbundpartner haben sich übereinstimmend zum Fortbestand des VRK auch unter diesen veränderten Rahmenbedingungen bekannt, da sie für das Verbundgebiet angesichts seiner intensiven Verkehrsverflechtungen eine Planungs-

und Organisationsgemeinschaft weiter für erforderlich halten. Dieser Position wird mit der Fortführung des Vertragsverhältnisses – in der angepassten, hier vorliegenden Fassung – Ausdruck verliehen.

Dementsprechend dient dieser Vertrag dazu, die Finanzierung für den VRK fortzuschreiben und die Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Bereich Kiel / Plön / Rendsburg-Eckernförde zu gewährleisten, ergänzend zu den Regelungen im Tarifierungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif und möglichen weiteren Verbundregelungen auf Landesebene.

§ 1

Vertragsgegenstand

- (1) Dieser Vertrag regelt die Beziehungen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften als Aufgabenträger sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Tarifgestaltung und Bedienungsangebot im Verkehrsgebiet sowie deren Finanzierung. Gegebenenfalls bestehende Regelungen aus anderen Verträgen zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern bleiben hiervon unberührt.
- (2) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass in fortzusetzender Auswertung der Praxis aufgrund dieses Vertrages weitergehende rechtliche und organisatorische Ausgestaltungen der Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen unter Wahrung der Abgrenzung zwischen Besteller-Ebene und Ersteller-Ebene erreicht werden sollen.

§ 2

Verkehrsgebiet

- (1) Das Verkehrsgebiet besteht mit Inkrafttreten dieses Vertrages aus der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und Teilbereichen des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Die Abgrenzung des Verkehrsgebietes ergibt sich aus der Anlage 1, die Bestandteil dieses Vertrages ist.
- (2) Durch entsprechende Ergänzungsvereinbarungen können weitere Verkehrsunternehmen Partner dieses Vertrages werden. Solche weiteren Verkehrsunternehmen

sind durch Ergänzungsvereinbarungen aufzunehmen, wenn sie von einem der beteiligten Aufgabenträger mit der Erbringung von Verkehrsleistungen beauftragt werden.

§ 3

Tarifsystem, Fahrausweisangebot, Fahrplanprogramm

- (1) Seit Einführung des Landesweiten Tarifs gilt für das in § 2 Abs. 1 genannte Verkehrsgebiet auch dieser Tarif. Das Fahrausweisangebot ergibt sich aus der Anlage 2 mit Differenzierung nach den landesweit und regional nur im VRK maßgeblichen Fahrausweisangeboten.
- (2) Es gilt der jeweils aktuelle, in den einschlägigen Medien veröffentlichte VRK-Tarifzonenplan.
- (3) Die hierfür maßgeblichen Tarife, jeweils bezogen auf das Fahrkartenangebot, ergeben sich aus der jeweils gültigen Preistafel zu den Tarif- und Beförderungsbestimmungen im SH-Tarif (dort Anlage 6).
- (4) Das für das Verkehrsgebiet maßgebliche Liniennetz mit dem darauf beruhenden Fahrplanprogramm ergibt sich aus den jeweils aktuell genehmigten Fahrplänen.
- (5) Entfällt.
- (6) a) Änderungen im Sinne der vorgenannten Absätze 1 bis 4 mit Auswirkungen auf die Finanzierung gemäß § 5 können einvernehmlich vorgenommen werden. Das Einvernehmen hierzu darf nicht versagt werden, wenn die Änderung aus wesentlichen wirtschaftlichen Gründen für ein beteiligtes Verkehrsunternehmen erforderlich ist. Für die diesbezügliche Bewertung sind die Regelungen aus dem Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif, dort § 10 Abs. 1 Satz 3 f entsprechend heranzuziehen.

b) Im Zuge der fortlaufenden Bearbeitung können die Verkehrsunternehmen Änderungen des Bedienungsangebotes gemäß Abs. 4 vornehmen, soweit sich im Ergebnis keine maßgebliche Verschlechterung des bestehenden Angebotes insgesamt ergibt. Im Falle solcher Änderungen sind die Vertragspartner jeweils

rechtzeitig vorher zu unterrichten.

c) entfällt.

(7) Das vorstehende Verkehrsangebot steht in Übereinstimmung mit den im landesweiten Nahverkehrsplan und in den Nahverkehrsplänen der drei beteiligten Gebietskörperschaften verankerten Zielsetzungen.

§ 4

VRK-unabhängige finanzielle Leistungen der Aufgabenträger

Die von den beteiligten Gebietskörperschaften bisher für das bestehende ÖPNV-Angebot in ihrem Bereich gewährten finanziellen Leistungen außerhalb der Leistungen für die frühere Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland bleiben von diesem Vertrag unberührt.

§ 5

Fortführung finanzieller Leistungen für den VRK im bisherigen Bestand

(1) Zur Finanzierung des in § 3 genannten Tarifangebotes zahlen die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde an die im VRK vertretenen ÖPNV-Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für tarifliche Mindereinnahmen, die aus den vor der Gründung des VRK bestehenden Gemeinschaftstarifen im Verkehrsgebiet gemäß § 2 Abs. 1 und aus der Einführung des gemeinsamen VRK-Tarifes resultieren. Die Höhe dieser Leistungen beträgt insgesamt 1.584.999,35 Euro pro Jahr. Der vorgenannte Betrag wird regelmäßig auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif gemeinsam durch die Vertragspartner im Hinblick auf eine reduzierende Anpassung überprüft.

(2) Die sich aus Abs. 1 ergebenden finanziellen Aufwendungen werden unter den beteiligten Gebietskörperschaften wie folgt aufgeteilt:

Landeshauptstadt Kiel:	39,37%
Kreis Plön:	43,58%
Kreis Rendsburg-Eckernförde:	17,05%

Diese Aufteilung wird auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif regelmäßig gemeinsam durch die drei genannten Gebietskörperschaften im Hinblick auf den Bedarf einer Anpassung überprüft.

(3) Das Land Schleswig-Holstein leistete bis 2010 Ausgleichszahlungen für VRK-Mindereinnahmen in Höhe von 130.000 Euro jährlich, was dem rechnerisch auf den SPNV entfallenden Anteil aller VRK-Mindereinnahmen entsprach. Seither werden nach Auskunft der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH im Rahmen des Wettbewerbs im SPNV von den Bietern Angebote wirksam, die eventuelle Mindereinnahmen einpreisen, so dass keine eigenständigen dementsprechenden Ausgleichsleistungen im SPNV mehr erforderlich sind. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages ist noch das „Netz Mitte“, das innerhalb des VRK die Strecke Kiel – Bordesholm umfasst, nicht in diese Regelung einbezogen, so dass noch Ausgleichszahlungen in Höhe von jährlich 50.000 Euro erfolgen. Mit Wirksamwerden der Neuvergabe dieses Teilnetzes – Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 – wird das Land Schleswig-Holstein seine Ausgleichszahlungen einstellen.

(4) Entfällt.

§ 6

Entfällt.

§ 7

Entfällt.

§ 8

Zahlungsverfahren

Die Zahlungen der VRK-Gebietskörperschaften an die sich aus den Regelungen zum Landesweiten Tarif ergebende Verrechnungsstelle erfolgen jeweils zum Quartalsende (31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember) in Höhe eines Viertels der Jahressumme. Die Zahlungen des Landes erfolgen jährlich in einer Summe nach dem für Landeszuwendungen gültigen Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren.

§ 9**Zusammenarbeit zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern**

- (1) Zusätzlich zu den sich aus diesem Vertrag ergebenden Regelungen werden zur Abstimmung der ÖPNV-Aufgabenträger untereinander die Regelungen gemäß Abs. 2 bis Abs. 4 getroffen.
- (2) Für die durch das Verkehrsgebiet bestimmte Region nehmen die Partner nach vorheriger Abstimmung untereinander die Aufgaben gemäß § 2 Abs. 2 des ÖPNVG wahr. Auch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich des Verkehrsgebietes, die Auswirkungen auf die Verkehrsbedienung im ÖPNV haben können, sind abzustimmen.
- (3) Gegenüber dem Land Schleswig-Holstein werden die Belange des ÖPNV im Bereich des Verkehrsgebietes gemäß § 2 ebenfalls gemeinsam nach vorheriger Abstimmung untereinander wahrgenommen.
- (4) Für die Abstimmung bei den vorgenannten Aufgaben wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus jeweils 2 Vertretern der Landeshauptstadt Kiel, des Kreises Plön und des Kreises Rendsburg-Eckernförde zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ besteht. Diese Arbeitsgruppe erarbeitet gemeinsam die erforderlichen Vorschläge für Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien der Partner.
- (5) Entfällt.
- (6) Auf der Grundlage von § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit haben die Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf die Belange des ÖPNV erweitert und intensiviert. Hierzu wurde zwischen der Landeshauptstadt Kiel und den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV abgeschlossen.
- (7) Aus der Regelung dieses Paragraphen ergeben sich keine Verpflichtungen für die Verkehrsunternehmen.

§ 10

Arbeitsgruppe zur Koordinierung im VRK

- (1) Zur Koordinierung der Belange der beteiligten Verkehrsunternehmen einerseits und der beteiligten Aufgabenträger andererseits wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mindestens aus je einem Vertreter jedes Vertragspartners zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ zusammensetzt. Das Land Schleswig-Holstein kann einen Gast in diese Arbeitsgruppe entsenden.
- (2) Die Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 kann Teil-Arbeitsgruppen für die Bearbeitung einzelner Themenbereiche bilden.
- (3) Die bisherige VRK-Geschäftsstelle wird gemäß einer von allen Vertragspartnern in der Sitzung der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 am 11.12.2012 bestätigten Übereinkunft in der bestehenden Form nicht weitergeführt. Die dort bisher tätige Arbeitskraft ist zukünftig im „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) als gemeinsamer Einrichtung der Gebietskörperschaften tätig und dort weiterhin mit den Aufgaben mit Gebietskörperschaften-Bezug gemäß Anlage 8 betraut. Zudem erfolgt dessen Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und durch diese eine Inanspruchnahme für die Dienstleistungen mit unmittelbarem Bezug zu diesen Sitzungen. Die Aufgaben mit Unternehmensbezug gemäß Anlage 8 werden durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH oder die Verkehrsunternehmen wahrgenommen. Es obliegt den Verkehrsunternehmen und der NSH, eine Übereinkunft zur detaillierten Aufgabenverteilung zu treffen (vgl. Anlage 8).
- (4) Über die Anlage 8 hinausgehende weitere Arbeitsaufträge können von der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und von den Teil-Arbeitsgruppen gemäß Abs. 2 einvernehmlich an einzelne Vertragspartner oder an das RKZ erteilt werden.
- (5) Die Vorgaben für die Verteilung der Aufgaben der bisherigen Geschäftsstelle sowie das Abrechnungsverfahren für die mit deren Wahrnehmung verbundenen Aufwendungen (Personal- und Sachaufwand) ergeben sich aus der Anlage 8.

§ 11

Entfällt.

§ 12**Vertragsänderungen, Schiedsstellenverfahren und Gerichtsstand**

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Sollten Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, verpflichten sich die Vertragspartner, den Vertrag so zu ändern, dass der gewollte Zweck in rechtlich zulässiger Weise erreicht wird.
- (2) Bei Streitigkeiten aus diesem Vertrag, welche die Vertragspartner nicht ausräumen können, ist zunächst eine Schiedsstelle um Vermittlung zu ersuchen. Dazu einigen sich die Vertragspartner im konkreten Fall auf die Besetzung dieser Schiedsstelle unter Berücksichtigung des jeweiligen Streitgegenstandes.
- (3) Gerichtsstand ist Kiel.

§ 13**Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt rückwirkend am 01.01.2013 in Kraft.
- (2) Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2015. Er verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn er nicht 6 Monate vorher gekündigt wird.
- (3) Entfällt.
- (4) Entfällt.
- (5) Die Kündigung eines Vertragspartners führt nicht zur Beendigung des Vertrages, wenn die Folgen einer solchen Kündigung die Zweckerreichung dieses Vertrages nicht in Frage stellen und wenn die verbleibenden Vertragspartner für das nach Wirksamwerden der Kündigung folgende Betriebsjahr eine Vertragsanpassung mit Finanzierungsregelung treffen.

(6) Unabhängig von den Bestimmungen in Absatz 2 verpflichten sich die Beteiligten, über weiterführende vertragliche Regelungen mit der Zielsetzung gemäß § 1 Abs. 2 zu verhandeln.

§ 14

Entfällt.



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2016/960-002	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Datum: 10.04.2018	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage	
Vereinbarung der VRK-Partner zur Änderung der Bestimmungen bezüglich der im VRK-Vertrag enthaltenen Regelungen zur Finanzierung		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, die Verwaltung mit dem Abschluss der anliegenden Vereinbarung der VRK-Partner zur Änderung der Bestimmungen bezüglich der im VRK-Vertrag enthaltenen Regelungen zur Finanzierung zu beauftragen.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Im Zuge der fortgesetzten Auswertung der Praxis (siehe § 1 (2) VRK-Vertrag) in Verbindung mit der Bewertung durch einen externen Berater im Zuge eines Rechtsgutachtens (vgl. hierzu VO/2016/960-001) sind die VRK-Vertragspartner übereingekommen, dass mit der Zielsetzung einer auch für die weitere Zukunft rechtssicheren ÖPNV-Finanzierung die im VRK-Vertrag insbesondere in § 5 niedergelegten Bestimmungen zu den finanziellen Leistungen für den VRK nicht länger Anwendung finden sollen. Sicherzustellen ist dabei, dass hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile für die Verkehrsunternehmen erwachsen. Es ergeben sich hieraus die in der Anlage aufgeführten Änderungserfordernisse, die einvernehmlich zwischen den Partnern des VRK-Vertrages beschlossen werden sollen – ergänzend zum interkommunalen Ausgleich zwischen den Aufgabenträgern.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Vereinbarung der VRK-Partner zur Änderung der Bestimmungen bezüglich der im VRK-Vertrag enthaltenen Regelungen zur Finanzierung

Vereinbarung der VRK-Vertragspartner zur Änderung der Bestimmungen bezüglich der im „VRK“-Vertrag (Neufassung vom 13.02.2013, rückwirkend in Kraft getreten am 01.01.2013) enthaltenen Regelungen zu finanziellen Leistungen für den VRK

Im Zuge der fortgesetzten Auswertung der Praxis (siehe § 1 (2) VRK-Vertrag) in Verbindung mit der Bewertung durch einen externen Berater im Zuge eines Rechtsgutachtens sind die VRK-Vertragspartner übereingekommen, dass mit der Zielsetzung einer auch für die weitere Zukunft rechtssicheren ÖPNV-Finanzierung die im VRK-Vertrag insbesondere in § 5 niedergelegten Bestimmungen zu den finanziellen Leistungen für den VRK nicht länger Anwendung finden sollen. Sicherzustellen ist dabei, dass hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile für die Verkehrsunternehmen erwachsen. Es ergeben sich hieraus die folgenden Änderungserfordernisse, die hiermit einvernehmlich zwischen den Partnern des VRK-Vertrages beschlossen werden:

1. § 5 VRK-Vertrag findet ab Inkrafttreten dieser Vereinbarung keine Anwendung mehr.
2. Die Zuständigkeit für die Finanzierung der Leistungen der Verkehrsunternehmen liegt zukünftig ausschließlich bei demjenigen Aufgabenträger, in dessen Auftrag die Leistung erbracht wird (gesetzliche Tarifersatzleistungen, namentlich Ausgleichsleistungen für die Beförderung Schwerbehinderter nach SGB IX, bleiben hiervon selbstverständlich unberührt). – Somit ist für die Finanzierung des SPNV ausschließlich das Land Schleswig-Holstein, obgleich nicht Partner im VRK-Vertrag, zuständig, so dass die Finanzierung von SPNV-Leistungen zukünftig nicht mehr vom VRK-Vertrag erfasst wird; es bestehen mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung keine Finanzierungsverpflichtungen für die übrigen Aufgabenträger zu Gunsten von SPNV-Leistungserstellern mehr.
3. Der jeweils zuständige Aufgabenträger stellen im Rahmen der jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen sicher, dass auch nach Wegfall des § 5 die für die Finanzierung des ÖPNV im bestehenden Umfang erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.
4. Die Aufgabenträger vereinbaren untereinander finanzielle Ausgleichsleistungen für grenzüberschreitende Verkehre in einem separaten interkommunalen Vertrag.
5. Aus den vorgenannten Änderungen ergeben sich mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung immanently folgende weitere Änderungen von Bestimmungen im VRK-Vertrag:
 - a) § 1 (1): Zum Vertragsgegenstand zählt nicht länger die Finanzierung von Tarifgestaltung und Bedienungsangebot.
 - b) § 3 (6) a): Da die Regelungen aus § 5 nicht länger angewendet werden, entfällt dieser Punkt.
 - c) § 8: Da das Zahlungsverfahren keiner Verrechnungsstelle mehr bedarf und das Land keine Zahlungen im Rahmen des VRK mehr leistet, entfällt diese Bestimmung.
 - d) Anlage 8, Pkt. 3: In der Aufzählung entfällt der 3. Punkt „Verwaltung von Zuwendungen der Gebietskörperschaften“, da diese nicht mehr über die NSH laufen.

Diese Vereinbarung tritt am XX.XX.2018 in Kraft und wird Bestandteil des VRK-Vertrages. Die Laufzeitbestimmungen gelten demnach entsprechend.

83.0/RKZ
Müller
901-4508

22.03.2018

Unterschriften AT und VU