



<b>Beschlussvorlage nichtöffentlich</b> - nichtöffentlich - FD 5.3 Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: <b>VO/2016/980-005</b> Datum: 04.02.2019 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
<b>Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen im Regionalverkehr: Angebotsumfang</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.02.2019	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
07.03.2019	Hauptausschuss	Beratung
25.03.2019	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Hauptausschuss und dieser sodann im Nachgang dem Kreistag zu empfehlen, den im Zielkonzept dargestellten Angebotsumfang als Angebotsgrundlage in die Vorabbekanntmachung der Ausschreibung der Regionalverkehre aufzunehmen.

2 Der Hauptausschuss beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses, dem Kreistag zu empfehlen, den im Zielkonzept dargestellten Angebotsumfang als Angebotsgrundlage in die Vorabbekanntmachung der Ausschreibung der Regionalverkehre aufzunehmen.

3. Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Hauptausschusses, den im Zielkonzept dargestellten Angebotsumfang als Angebotsgrundlage in die Vorabbekanntmachung der Ausschreibung der Regionalverkehre aufzunehmen.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

Aus Gründen der Gleichbehandlung und Diskriminierungsfreiheit sind die Informationen zum Angebotsumfang im Rahmen der Ausschreibung erst mit der Vorabinformation im EU-Amtsblatt Dritten gegenüber bekannt zu machen und solange nichtöffentlich zu behandeln. Diese Sichtweise ist mit der Nah.SH abgestimmt.

### **2. Sachverhalt:**

#### **I. Hintergrund**

Der Regionalentwicklungsausschusses hat am 01.11.2016 den Beschluss gefasst, das Busnetz vor der anstehenden Ausschreibung gutachterlich untersuchen und neu konzeptionieren zu lassen. Das aus dieser Untersuchung resultierende Ergebnis soll in der Folge die wesentliche Grundlage für die Beschreibung des Angebotsumfangs der Ausschreibung bilden.

Für die Durchführung der Ausschreibung der Verkehrsleistung ist es erforderlich, zum einen die geforderte Angebotsqualität (z.B. Fahrzeuge, Personal) und zum anderen den Angebotsumfang (Linien, Takte, Fahrpläne) in die Vorabbekanntmachung der Vergabe aufzunehmen. In seiner Sitzung vom 24.10.2018 hat der REA bereits die geforderte **Angebotsqualität** beschlossen. Ausstehend ist jetzt der Beschluss über den **Angebotsumfang**.

## **II. Angebotsumfang**

Eine Darstellung Planungsergebnisse ist der Anlage beigefügt. Die Verwaltung ist der Überzeugung, dass die neuen Fahrplankonzepte die entscheidende Grundlage für ein attraktives ÖPNV-Angebot im Kreis Rendsburg-Eckernförde legen werden. Der bereits implementierte Taktgedanke im SPNV wird dadurch erstmals systematisch in die „Fläche“ verteilt und für alle relevanten Wohnstandorte des Kreises ein attraktives, leicht zugängliches Gesamtangebot geschaffen. Die Einbindung der einzelnen ÖPNV-Angebote in einen Integralen Taktfahrplan ist schließlich der Garant für eine gute Akzeptanz in der Bevölkerung, eine steigende Inanspruchnahme und schließlich eines nachhaltigen Verkehrssystems. Der Masterplan Mobilität der KielRegion erhält dadurch seine verkehrspolitisch konsequente und logische Fortführung für den ÖPNV.

Das Zielkonzept umfasst eine geplante Fahrleistung von 7,2 Mio. km/a. Die Fahrplanentwürfe und die Liniennetzkarte sind unter folgendem Link einsehbar:

<https://nele.sht.de/drive/s/6WXvW2c0hz>

In den Fahrplanentwürfen sind zum einen die Fahrten des Zielkonzeptes dargestellt (inklusive integrierter Schulfahrten). Zum anderen werden in den Entwürfen die zusätzlichen Fahrten dargestellt, welche den optionalen Bausteinen zugeordnet werden können und im Zielkonzept nicht enthalten sind. Für einen Überblick auf die einzelnen Bausteine wird auf die Anlage dieser Vorlage verwiesen.

## **III. Weiteres Vorgehen**

Der zu beschließende Angebotsumfang wird neben der bereits beschlossenen Angebotsqualität Bestandteil der Vorabbekanntmachung. Der Zeitplan für die Ausschreibung ist als Anlage beigefügt.

## **Finanzielle Auswirkungen:**

Der geplante Mitteleinsatz für die Umsetzung des Zielkonzeptes entspricht in etwa dem heutigen Kreislaufaufwand. Die Kosten für das Zielkonzept sowie die Kosten der optionalen Bausteine stellen sich wie folgt dar:

	<b>Fahrleistung (Mio. km/a)</b>	<b>Kosten (Mio. €/a)</b>
Status-Quo	5,3	7,3
Zielkonzept	7,2	7,4
Option 1*	+ 0,9	+ 1,7
Option 2*	+ 0,5	+ 1,0
Option 3*	+ 0,15	+ 0,3
Option 4*	+ 0,09	+ 0,1

\*den Optionen sind im Gegensatz zum Zielkonzept keine Fahrgeldmehr Erlöse gegengerechnet, da etwaige Mehreinnahmen nicht stichfest vorausgeschätzt werden können.

Die ermittelten Kosten entsprechen den kalkulatorischen, unter Wettbewerbsbedingungen ermittelten Kosten. Diese können von den tatsächlichen, mit Abgabe der Angebote feststehenden Kosten abweichen.

**Anlage/n:**  
Kurzbericht



1

16. Januar 2019

## Arbeitsstand

1. **Umsetzung der Hinweise** in Fahrplänen
  - a. Schülerbeförderung
  - b. Befahrbarkeit von Haltestellen
  - c. sonstige Wünsche
2. **Abschluss der Kapazitätsplanung** im Schülerverkehr
3. **Finanzierbarkeit**
  - a. beim Abgleich der Fahrpläne umgesetzt
  - b. Abschätzung der Wirtschaftlichkeit durchgeführt
4. **Optionale Bausteine** zur Verbesserung der Anbindung

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BfV | spitzenkraft.berlin      ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

2

16. Januar 2019

## Mitteleinsatz

3

		heute	Planung	Diff. [%]	Anmerkungen
Fahrleistung	[Mio. km/a]	5,3	7,2	+ 36%	
Fahrgelderlöse	[Mio. €/a]	10,2 (2016)	11,8	+ 16%	Steigerung beinhaltet Inflation und Nachfragesteigerung
Aufwand Kreis	[Mio. €/a]	7,3	7,4	+/- 0	Wert „Planung“ geschätzt unter Ausschreibungsbedingungen

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

3

16. Januar 2019

## Zielangebot

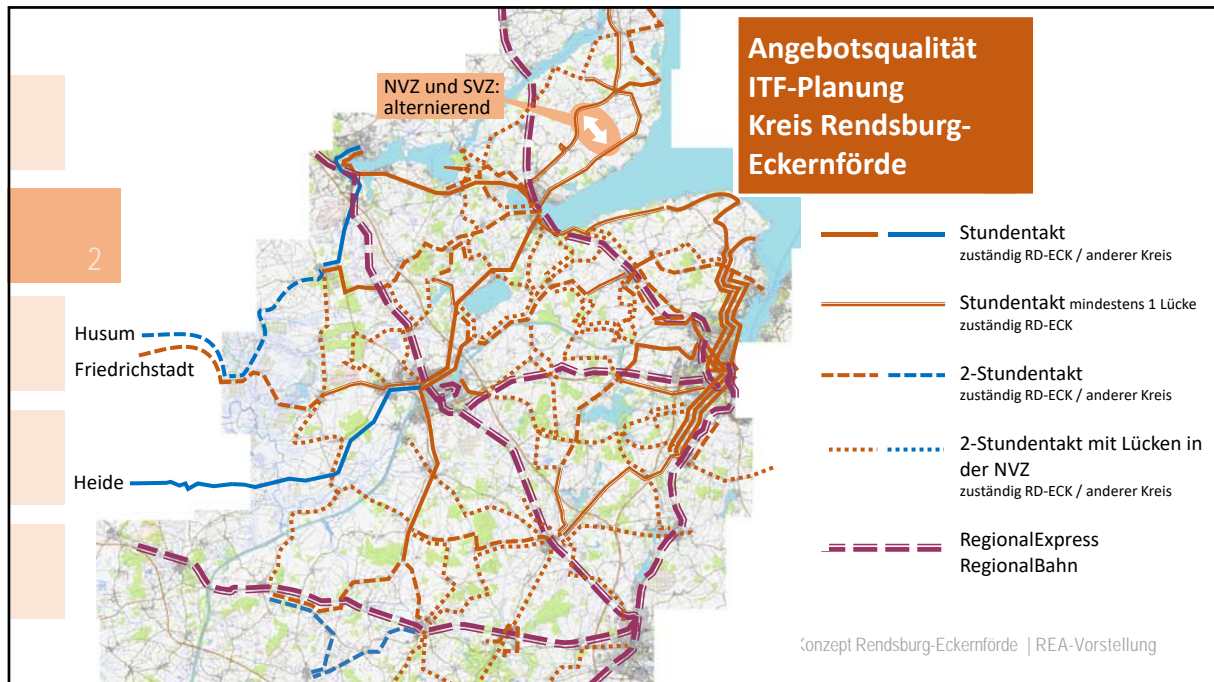
4

1. **neue ganztägige Angebote** im gesamten Kreisgebiet und über Kreisgrenzen hinweg
2. **Schaffen von Verbindungsachsen** zwischen zentralen Orten
3. **zügige Verbindungen** durch neue Anschlussknoten
4. **Erschließung** aller größeren Orte mindestens im 2-Stunden-Takt
5. **Nachfragestärkere Strecken teils durch Linienüberlagerungen**
6. **neue Querverbindungen über den NOK** mit durchgehenden Linien oder via Fährpassagen

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

4



5

16. Januar 2019

## Ziele des Kreises

- ✓ 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und weiterer Umweltbelastungen,
- ✓ Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf Schülerbeförderung und touristische Belange,
- ✓ Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger durch Verknüpfung, Vernetzung und Gewährleistung abgestimmter Umsteigebeziehungen; anzustreben ist ein Fahrplan nach dem ITF-Konzept,
- ✓ Stärkung der Zubringerfunktion zum SPNV und systematische Verknüpfungen,
- ✓ Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum / Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin      ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

6

16. Januar 2019

## Optionale Bausteine

7

1. **Nebennetz:** zusätzliche Fahrten im Nebennetz (primär am Vormittag)
2. **Spätverkehrsangebot Mo-Fr:** Ausweitung des Taktverkehrs im Abendverkehr (primär im Hauptnetz)
3. **Touristisch relevante Regionen:** Verbesserung der Angebotsqualität
4. **Spätverkehrsangebot Fr und Sa:** zusätzliche Fahrten

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

7

16. Januar 2019

## Option 1: Zusätzliche Fahrten im Nebennetz (Ziel: durchgehender Takt)

8

### Ausgangslage

- Vorhandensein von Taktunterbrechungen im Nebennetz (zumeist am Vormittag)

### Ziele

- Attraktivität erhöhen, Beförderungsanteile stärken, Optimierung ÖPNV-Angebot für Bewohner und besonders auch Touristen, Sicherstellung der Erreichbarkeit

### Problem

- Vormittägliche Versorgungsfahrten, Arzt- und Amtsbesuche, touristische Wegezwecke im Nebennetz nicht immer möglich

### Lösungsvorschlag

- Ergänzungsfahrten auf einigen Linien

### Aufwand / Kosten

- KOM: keine Änderung
- + 0,9 Mio. km/a
- Mehraufwand in Höhe von geschätzten 1,7 Mio. €/a

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

8



16. Januar 2019

## Option 2: Verlängerung Betriebszeit im Abendverkehr

9

**Ausgangslage**

- gestreckte Takte und Betriebsschluss im Abendverkehr (nach 19 Uhr) reduzieren
- Verbindungsqualität (betrifft überwiegend das Hauptnetz)

**Ziele**

- Attraktivität erhöhen, Beförderungsanteile stärken, Optimierung ÖPNV-Angebot für Alle, Stärkung als Zubringer zur Bahn, Sicherstellung der Erreichbarkeit

**Problem**

- ÖPNV für Menschen mit Fahrtwunsch in Abendstunden je nach Reisezeit nicht attraktiv

**Lösungsvorschlag**

- Verschiebung des durchgängigen Taktangebots um 1-2h auf den Hauptlinien und einzelne Ergänzungen zusätzlicher Fahrten

**Aufwand / Kosten**

- KOM: keine Änderung, + 0,5 Mio. km/a
- Mehraufwand in Höhe von geschätzten 1,0 Mio. €/a

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin      ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

9

Option 2:  
Verlängerung Betriebszeit  
im Abendverkehr Mo-Fr

10

— Abendfahrten

- - - Abendfahrt in eine Richtung

Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

10



16. Januar 2019

## Option 3: zusätzliche Fahrten in touristisch relevanten Regionen

11

### Ausgangslage

- nur teilweise nutzbares Angebot in touristischen Orten

### Ziele

- Attraktivität erhöhen, Beförderungsanteile stärken, Optimierung touristischer Belange

### Problem

- Regelauftrag v.a. im Sommer nicht ausreichend

### Lösungsvorschlag

- zusätzliche Fahrten auf relevanten Relationen in der Sommersaison (Verstärkung teils zum Stundentakt, teils zum 2-Stundentakt und teils Einzelfahrten)

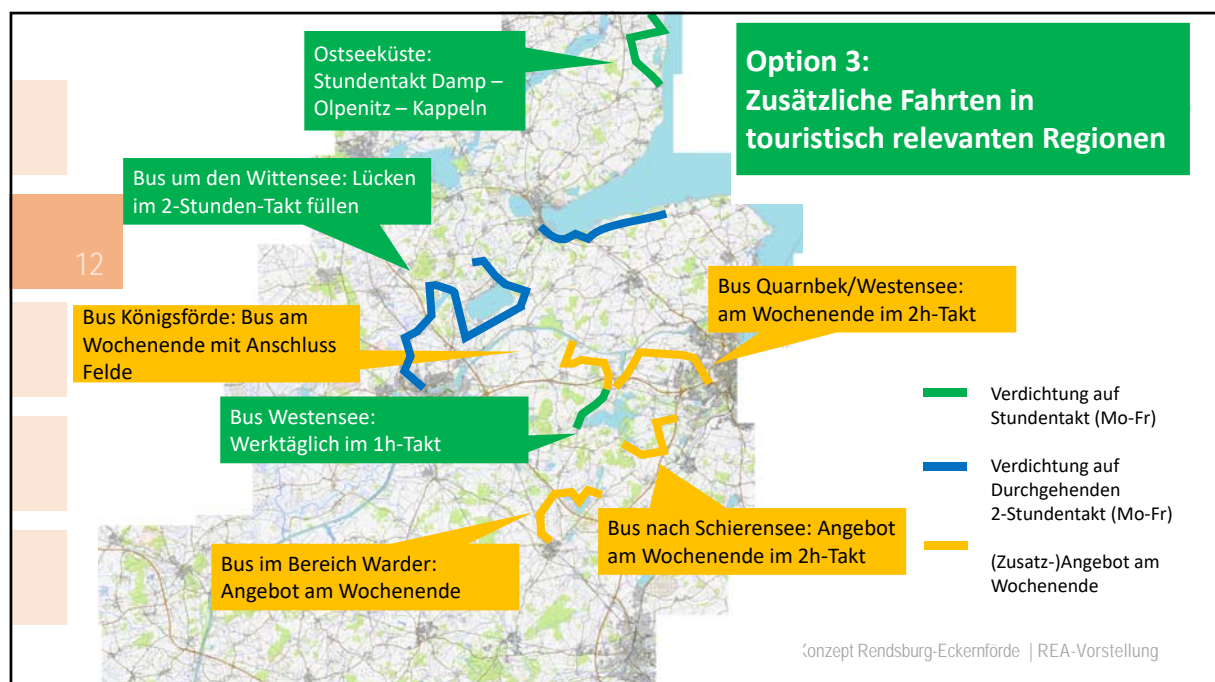
### Aufwand / Kosten

- KOM: keine Änderung
- + 0,15 Mio. km/a
- Mehraufwand in Höhe von geschätzten 0,3 Mio. €/a

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

11



12

16. Januar 2019

## Option 4: Einführung eines Spätverkehrsangebotes an Fr und Sa

13

### Ausgangslage

- Betriebsschluss lässt eine ÖPNV-Nutzung in den Abendstunden nicht zu

### Ziele

- Attraktivität erhöhen, Beförderungsanteile stärken, Sicherstellung der Erreichbarkeit

### Problem

- ÖPNV für die Rückfahrten in den Abendstunden (in der Regel nach 22 Uhr) nicht nutzbar, da kein Angebot vorhanden ist

### Lösungsvorschlag

- Ergänzende Fahrten auf den Hauptlinien, die bspw. einen Theater- oder Kinobesuch mit dem ÖPNV ermöglichen (Hin- und Rückfahrt)

### Aufwand / Kosten

- + 0,09 Mio. km/a
- Mehraufwand in Höhe von geschätzten 0,1 Mio. €/a

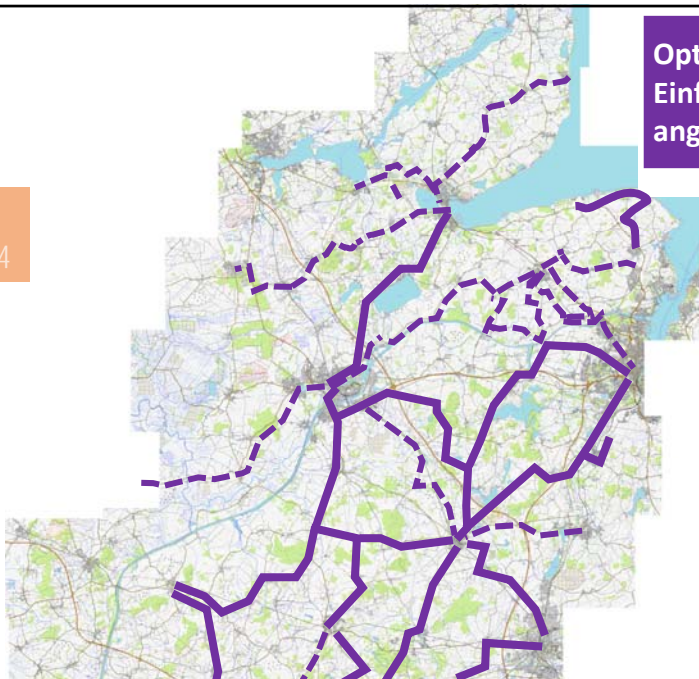
Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

13

14

## Option 4: Einführung eines Spätverkehrs- angebotes an Fr und Sa



- Spätangebot
- - Spätangebot nur in eine Richtung

Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

14

16. Januar 2019

## Zusammenfassung

15

		Mio. km/a	Mio. €/a
<b>Zielkonzept</b>		<b>7,2</b>	<b>19,2</b>
Option 1	Verdichtung zur NVZ	0,9	1,7
Option 2	Erweiterung im Abendverkehr	0,5	1,0
Option 3	Verdichtungen touristische Schwerpunkte	0,2	0,3
Option 4	Ergänzungen Spätverkehr an Fr/Sa	0,1	0,1
<b>Summe</b>		<b>8,8</b>	<b>22,4</b>

[Summenfehler sind Rundungsfolgen]

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

15

16. Januar 2019

## Priorisierung der Optionen

16

1. Umsetzen von Option 3 und 4 in Abhängigkeit von Kooperationen mit Kultur und Tourismus
2. Umsetzung von Option 1 und 2 für die weitere Verbesserung der Nutzbarkeit in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit; Priorität sehen wir bei Option 1

Interlink | Fahrplangesellschaft — mit BVV | spitzenkraft.berlin

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung

16

16. Januar 2019

17

# Kontakt

ARGE ÖPNV-KONZEPT RENDSBURG-ECKERNFÖRDE

C/O INTERLINK GMBH

WALLSTRASSE 58

10179 BERLIN

TEL. 030 – 280 351 410 UND 0163 – 5793561

MAIL: MICHELMANN@INTERLINK-VERKEHR.DE

[Interlink](#) | [Fahrplangesellschaft](#) — mit [BfV](#) | [spitzenkraft.berlin](#)

ÖPNV-Konzept Rendsburg-Eckernförde | REA-Vorstellung



# ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde

Kurzbericht

Stand: 4. Februar 2019

## Ausgangslage und Ziele

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 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.

Um diesen Paradigmenwechsel einzuleiten hat der Regionalentwicklungsausschusses am 01.11.2016 den Beschluss gefasst, das Busnetz vor der anstehenden Ausschreibung gutachterlich untersuchen und neu konzeptionieren zu lassen. Das aus dieser Untersuchung resultierende Ergebnis soll in der Folge die wesentliche Grundlage für die Beschreibung des Angebotsumfangs der Ausschreibung bilden.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hielt eine Überarbeitung des ÖPNV-Angebotes für erforderlich vor dem Hintergrund der folgenden Ziele:

- 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen 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.

## Lösungsansatz

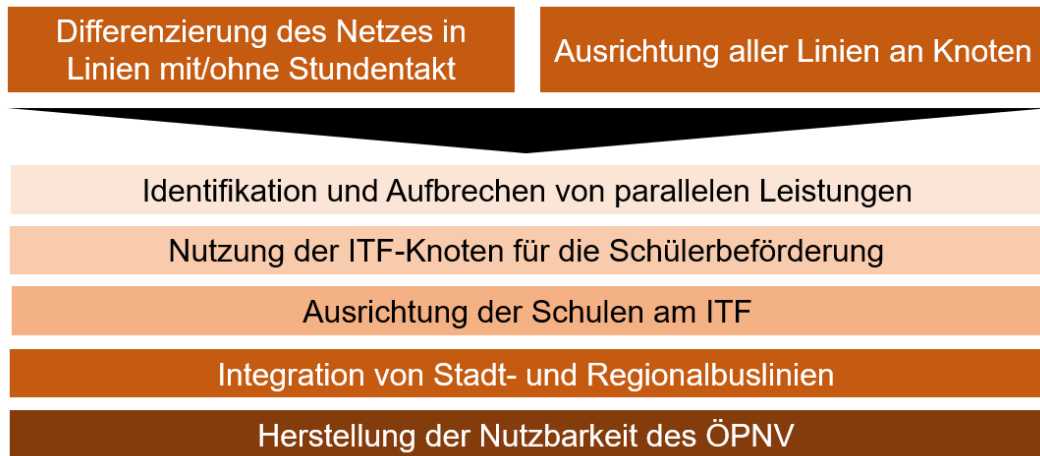
Die Verwaltung wurde beauftragt, ein neues Liniennetz in Auftrag zu geben und mit den beauftragten Planungsbüros gemeinsam zu entwickeln. Das ÖPNV-Konzept wurde nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) geplant, Liniennetz und Fahrpläne als Ergebnis des Planungsprozesses liegen in einer aktuellen Entwurfsfassung vor.

## Vorgehen

Die seit Spätsommer 2017 laufende Bearbeitung war und ist gegliedert in drei Phasen:

- (1) Bestandsaufnahme: Bestandsaufnahme und Analyse des bisherigen ÖPNV-Angebotes sowie der die Konfiguration des heutigen und künftigen Angebotes bestimmenden Parameter wie z. B. Unterrichtszeiten und Schulstandorte.
- (2) Grobkonzeption: Festlegung von Standards für das künftige ÖPNV-Angebot bzgl. Betriebszeiten, Angebots- und Erschließungsdichte sowie parallel dazu die Erarbeitung von Grundzügen eines ITF-Konzeptes und erste Diskussionen mit den Ebenen vor Ort über lokale Anforderungen und Besonderheiten.
- (3) Feinplanung: Verfeinerung der Planungsarbeiten bis in die Linien- und Fahrplan-/Fahrtenebene und weitere Abstimmung mit den Ebenen vor Ort zur Passfähigkeit der Planung. Abschließend folgt die Fertigstellung des Konzeptes bis in die Fahrplanebene und Abschätzung der damit verbundenen Kosten.





**Abbildung 1: Vorgehensweise bei der ITF-Planung**

In diesem Zusammenhang wurde eine Vielzahl von Projektteamsitzungen, Lenkungskreissitzungen und Vor-Ort-Gesprächen geführt, der Regionalentwicklungsausschuss wurde in mehreren Sitzungen über den Stand der Bearbeitung informiert.

## Zielkonzept

Das Zielkonzept weist drei wesentliche Merkmale auf:

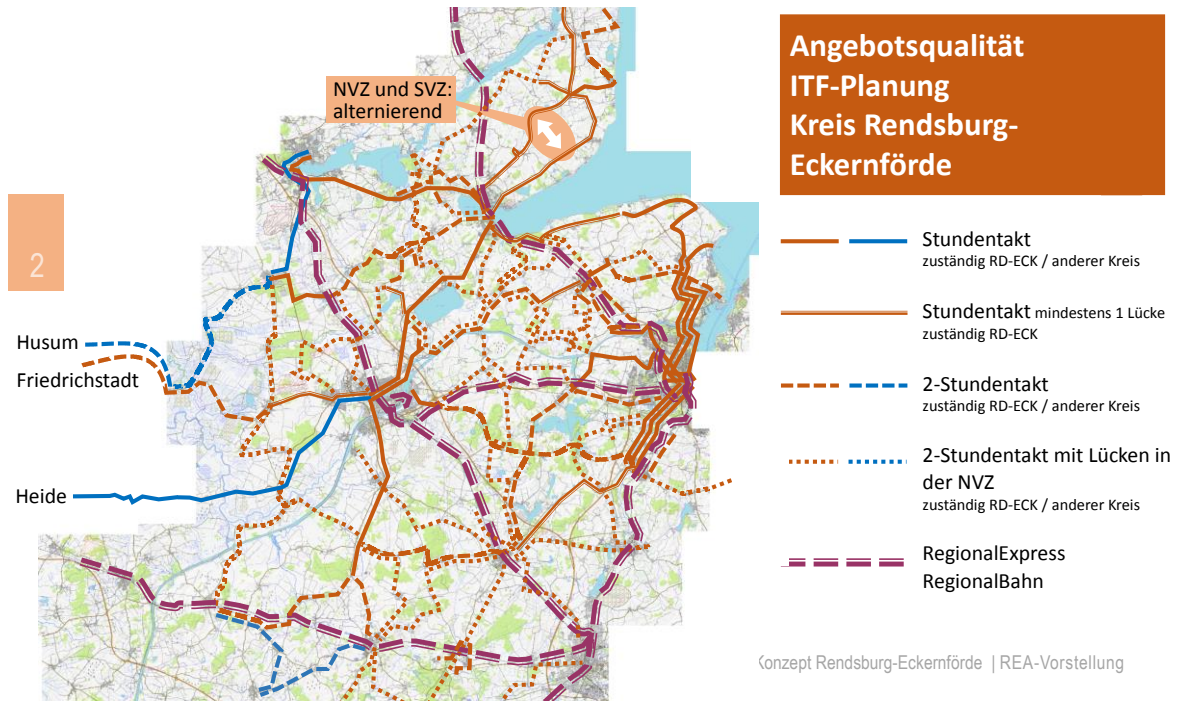
- Neue ganztägige Angebote im gesamten Kreisgebiet und über Kreisgrenzen hinweg,
- neue Verbindungsachsen zwischen zentralen Orten und zügige Verbindungen durch neue Anschlussknoten, sofern nicht ohnehin Eisenbahnangebote bestehen (auch durch neue Querverbindungen über den NOK mit durchgehenden Linien oder via Fährpassagen) und
- Erschließung aller größeren Orte an Wochenarbeitsdagen mindestens im 2-Stunden-Takt (teils durch eine Linie, teils durch Linienüberlagerungen).

Grundlage der Planung ist der Integrale Taktfahrplan. Taktfahrpläne führen grundsätzlich zu einer erhöhten Fahrleistung gegenüber rein nachfrageorientierten Verkehren, die lediglich eine bedarfsgerechte Bedienung zu den Schulen und ggf. in einzelnen wichtigen Pendlerlagen berücksichtigen. Dies entspricht keinem attraktiven ÖPNV-Angebot nach den allgemeinen Standards, wie sie heute in vielen Regionen gelten.

	Vorher	Nachher	
	Unregelmäßige Bedienung mit Angebotslücken im Tagesgang	Taktfahrplanangebote im 1h oder 2h-Takt auf den Haupt- und Nebenlinien	
		Taktlücken zu Gunsten einer späten letzten Fahrtmöglichkeit auf Hauptlinien und Taktlücken im Nebennetz	
	Keine systematischen Zuganschlüsse	Systematische Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn	
	Betriebsschluss häufig gegen 20:00 Uhr	Betriebsschluss auf den Hauptlinien (Lastrichtung) zwischen 22:00 – 23:00 Uhr	
		Nebennetz weiterhin 20:00 Uhr	
	Stark eingeschränkte bzw. nicht vorhandene Bedienung am Wochenende / Schulferien	Grundvertaktung auch am Wochenende (halber Takt). Taktfahrten auch durchgängig während der Schulferien	
	teils außerhalb des Schulbusverkehrs gar kein Angebot außerhalb der Mittelzentren	Neue Verkehrsbeziehungen über Knotenpunkte in der Fläche	
	Ausrichtung der Verkehre auf Schulverkehrszeiten	Durchgängiges Angebot für Pendler- und Freizeitverkehre	
	Schwer verständliche Linienführungen und Fahrplanausnahmen	Einheitliche und merkbare Taktverkehre	
	i.d.R. für den Schülerverkehr passgenaue Angebote vorhanden	Änderungen auf Grund von Aufgabe von „Rundkursen“ und Taktzwängen möglich	
	... für Nicht-Schüler dagegen nicht	... dafür attraktive Angebote für Jedermann	

Tabelle 1: Vergleich Status quo mit Zielkonzept

Mobilitätsentscheidungen für einzelne Verkehrsträger orientieren sich stets an der Verfügbarkeit des Angebots. Eine leichte Zugänglichkeit zum System des ÖPNV ist ausschlaggebend, um eine Mobilitätsentscheidung für die Nutzung von Bus und Bahn treffen zu können. Mobilitätsketten zwischen Bus und Bahn, bzw. auch zwischen Bus und Bus, müssen problemlos funktionieren. Erst dann können Mobilitätsentscheidungen vermehrt zugunsten des ÖPNV getroffen werden. Dies ist heute innerhalb des Kreises Rendsburg-Eckernförde in weiten Teilen nur eingeschränkt der Fall.



**Abbildung 1: Liniennetz im Zielkonzept (Haupttrouten im Taktverkehr der 1. und 2. Netzebene)**

Die verschiedenen Anforderungen hängen konzeptionell zusammen und müssen teilweise iterativ bearbeitet werden, was im Zusammenhang mit den Vor-Ort-Gesprächen eine sehr intensive Einbeziehung und Bearbeitung erforderte und in einzelnen Details noch erfordert.

Nicht jeder räumliche Punkt im Untersuchungsgebiet kann bei begrenzten finanziellen Mitteln mit der gleichen Qualität bedient werden. Daher müssen verschiedene Qualitätsstufen der Bedienung mit Buslinienverkehr sinnvoll und nachvollziehbar differenziert werden können.

Der Masterplan Mobilität der KielRegion trifft bereits Aussagen über mögliche unterschiedliche Takthäufigkeiten verschiedener Linien. Solche Aussagen orientieren sich an bestimmten Eigenschaften der skizzierten Achsen. Zusätzlich gibt es planerische Ansätze, die von einer Differenzierung von Netzebenen und Produkten ausgehen und in der Folge zu verschiedenen Bedienungsqualitäten führen. Diese Differenzierung umfasst z. B.:

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

Planerische Ansätze, vorliegende konzeptionelle Überlegungen in Nachbarregionen (Kiel) sowie Einschätzungen aus Diskussionen vor Ort und in den Gremien führten zu folgenden Angebotsstandards.

Thema	gewählter Standard
Netzstruktur	Anbindung von allen raumbedeutsamen Orten
Taktdichte	60- oder 120-Minuten-Takt auf den Hauptlinien
Linienweg	möglichst direkt und ohne Umwege
Betriebszeit	Mo-Fr 5 bis 22 Uhr Sa, So, F 9 bis 22 Uhr
Abweichungen	für Schülerbeförderung nur in Ausnahmen erlaubt

Die Anwendung dieser Standards und der Grundsätze aus der ITF-Planung führt zu anderen Fahrplanstrukturen (s. nachfolgende Fahrplantabellen).



## Kosten

Ein systembedingtes Merkmal von ITF-Fahrplänen ist eine Reduzierung der Kosten je gefahrenem Kilometer, da i. d. R. die Fahrleistung steigt, die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge jedoch weitgehend gleichbleibt oder sogar sinkt. Im Fall des Kreises Rendsburg-Eckernförde steht darüber hinaus ein Vergabeverfahren zur Ausschreibung von Busverkehrsleistungen bevor, das – analog zu vergleichbaren Ausschreibungen in vergleichbaren Räumen – zu Reduzierungen auf der Kostenseite führen dürfte. Ermittelt wurden die sich ergebenden Fahrleistungen auf den einzelnen Buslinien, abgeschätzt wurden auf dieser Basis die unter Wettbewerbsbedingungen entstehenden Kosten. Dies führt unter konservativer Berücksichtigung von zu erwartenden Fahrgelderlösen zu folgenden Mengen und Kosten für den Kreis:

	Fahrleistung [Mio. Fpl-km/a]	Kosten für Kreis [Mio. €/a]
Bestand	5,3	7,3
Zielkonzept	7,3	7,4

**Abbildung 3: Mengen und Kosten Bestand und Zielkonzept**

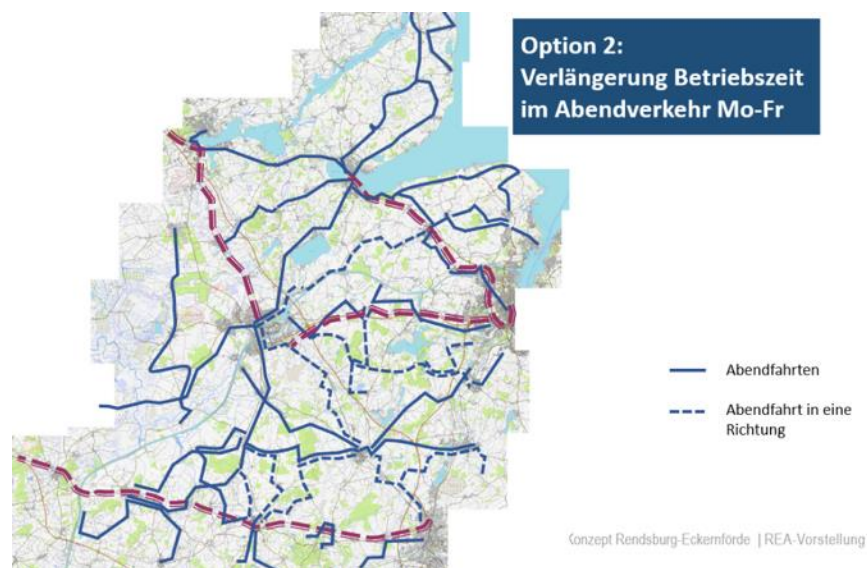
Der geplante Mitteleinsatz für die Umsetzung des Zielkonzeptes entspricht in etwa dem heutigen Aufwand für den Kreis. Die ermittelten Kosten entsprechen den kalkulatorischen und für Wettbewerbsbedingungen ermittelten Kosten. Diese können von den tatsächlichen mit Abgabe der Angebote feststehenden Kosten abweichen.

## Optionen

Das Zielkonzept erfüllt die Ziele des Kreises, setzt aber dennoch die Wirtschaftlichkeit des Angebotes in den Mittelpunkt der Planung. Daher wurden optionale Bausteine entworfen, die an verschiedenen Punkten der Konzeption ansetzen:

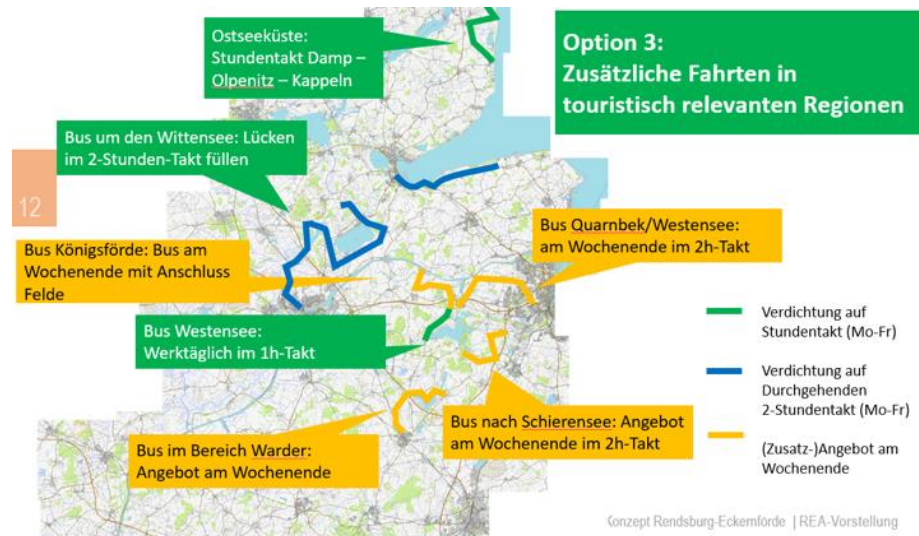
- Option 1: Zusätzliche Fahrten im Nebennetz (primär am Vormittag)

- Auf einigen Linien wird der Fahrplan durch ergänzende Fahrten soweit ausgedehnt, dass ein durchgängiges Takt-Angebot vorliegt.
- Option 2: Ausweitung im Abendverkehr (primär im Hauptnetz)
  - Auf verschiedenen Linien (überwiegend Hauptlinien) wird der Betriebsschluss montags bis freitags um eine bzw. zwei Stunden nach hinten verlegt. Es bedarf nicht zwingend eines stündlichen Angebotes, Priorität liegt im Angebot einer späten letzten Fahrt.

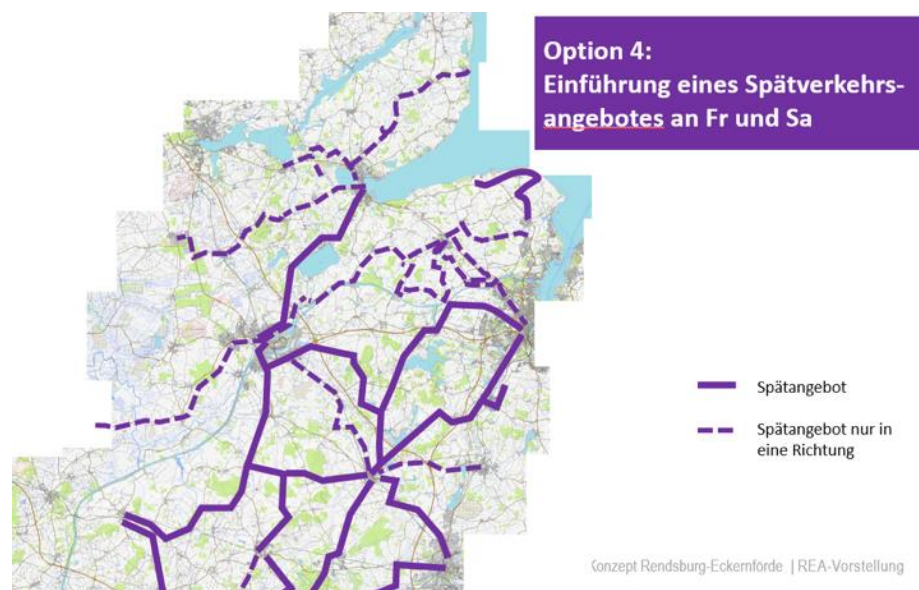


- Option 3: Verbesserung der Angebotsqualität in touristisch relevanten Regionen
  - Zusätzliche Fahrten auf relevanten Relationen im Sommerhalbjahr von Ostern bis Herbst (Verstärkung teils zum Stundentakt, teils zum 2-Stundentakt und teils mit Einzelfahrten)





- Option 4: Zusätzliche Fahrten im Spätverkehrsangebot Fr und Sa
  - Vorgeschlagen werden ergänzende Fahrten oder ergänzende Fahrtenpaare auf den Hauptlinien. Insbesondere die Rückfahrt sollte so angelegt sein, dass ein Kino- oder Theaterbesuch möglich sein kann. Aufgrund der üblichen Nachfrage sind diese Angebote zunächst nur am Wochenende bzw. vor Feiertagen vorgesehen. Für eine Auswertung auf die Nächte Do/Fr wird eine Prüfung zu einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen.



Die Kosten für die einzelnen Optionen wurden abgeschätzt und in der nachfolgenden Aufstellung dargestellt.

	Fahrleistung [Mio. Fpl-km/a]	Kosten für Kreis [Mio. €/a]
Bestand	5,3	7,3
Zielkonzept	7,3	7,4
Option 1	+ 1,0	+ 1,8
Option 2	+ 0,5	+ 1,0
Option 3	+ 0,2	+ 0,3
Option 4	+ 0,1	+ 0,2

**Abbildung 4: Mengen und Kosten der Optionen<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Den Optionen sind im Gegensatz zum Zielkonzept vorliegend keine Fahrgeldmehrerlöse gegengerechnet, da etwaige Mehreinnahmen derzeit nicht genügend sicher vorausgeschätzt werden können.

## Beteiligung

Im Zuge des Planungsprozesses wurden die Fahrplanentwürfe in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit der örtlichen Ebene diskutiert. Zwischen März und Dezember 2018 wurden bisher 30 Vor-Ort-Termine mit den Ämtern und amtsfreien Gemeinden abgehalten. Zusätzlich wurden zwei Regionalforen für die Öffentlichkeitsbeteiligung und zwei Lenkungsreise für die Beteiligung der Fachöffentlichkeit durchgeführt. Daneben gab es eine Reihe an Abstimmungsterminen mit benachbarten Aufgabenträgern.

In den Vor-Ort-Terminen stand weit überwiegend der Schülerverkehr im Fokus. Im Ergebnis ist festzustellen, dass seitens der Ämter und Gemeinden nicht durchgängig Verständnis für die Zwänge der Taktverkehre aufgebracht wird und die erheblichen positiven Effekte des ITF und der Angebotsausweitung z.T. nur am Rande gewürdigt werden, die im Tagesgang letztlich auch den Schülern zugutekommen (Freizeitverkehre; Unabhängigkeit vom Elterntaxi; Stundenplanausfälle). Gerade durch die konsequente Vertaktung erwachsen aber die Zukunftschancen für ein besseres Mobilitätsangebot für Alle.

Die Verwaltung und Gutachter waren daher sehr stark gefordert, Lösungen für die vorgetragenen Einwände zu finden. Dieses ist bereits in vielen Bereichen weitgehend gelungen. Fehler, die bei der Fülle der Fahrpläne nicht ausbleiben können, wurden zwischenzeitlich korrigiert und Nachbesserungen eingearbeitet. Das Konzept wird dennoch bis zur anvisierten Umsetzung zum 01.01.2021 kontinuierlich Änderungen und Anpassungen im Bezug zum Schülerverkehr erfahren müssen. Den Ämtern wurde zugleich die Zusage gegeben, die Feinjustierung und Abstimmung der Schülerverkehre in dieser Zeit durchzuführen.