



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussauszug
aus der
Sitzung des Kreistages Rendsburg-Eckernförde
vom 14.12.2020

Top 6 Bericht des Landrates

TOP

[Siehe Anlage.](#)

Bericht der Verwaltung

zur

Sitzung des Kreistages am 14.12.2020



Sehr geehrte Frau Kreispräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Kreistagsabgeordnete, sehr geehrter Herr Landrat, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Im Rahmen des Berichtes der Verwaltung, möchte ich Ihnen heute einen Sachstandsbericht zum Start des neuen Überlandverkehrs im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde geben.

I Einleitung

Mit der praktischen Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes zum 01.01.2021 an dem wir seit 2016 arbeiten, hat der Kreis gleichzeitig die größte Ausschreibung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sowohl was die Fahrplankilometer, als auch das finanzielle Volumen angeht, durchgeführt. Hier sprechen wir von rund 9 Mio. Fahrplankilometer im Jahr und einem Finanzvolumen von rund 270 Mio. € über 10 Jahre. Das Verkehrsvolumen ist somit um rund 45 % gesteigert worden.

Die Ausschreibung des Überlandverkehrs des Kreises Rendsburg-Eckernförde, mit seinen vier Losen wurde an die Autokraft (DB Regio) vergeben.

Mit der Stärkung des ÖPNV über den Schülerverkehr hinaus erreicht der Kreis, dass seine Bürgerinnen und Bürger Einrichtungen besser erreichen können, er stellt Versorgung sicher, gewährleistet gesellschaftliche Teilhabe und erhöht damit insgesamt die Lebensqualität in unseren ländlichen Regionen.

Mehr noch: Der ÖPNV verfügt als einziges Verkehrssystem über das Potenzial, künftig eine dem Automobilverkehr konkurrenzfähige 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.



Die heutigen Kundenbedürfnisse, sowie die gestellten Ansprüche und Aufgaben an ein modernes ÖPNV-System erfordern eine Weiterentwicklung des ÖPNV. Wir haben im Kreis ein historisch gewachsenes System.

- Linien bestehen zu unattraktiven Taktzeiten bzw. sind unvertaktet,
- Umsteigebeziehungen zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus sind nicht durchgehend sichergestellt,
- die Linienstruktur insbesondere für seltene Nutzer ist nur schwer begreifbar,
- es ist eine einseitige Orientierung auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung.

Dies sind alle Aspekte, die von einer Nutzung abschrecken.

II Die Zielsetzung

II.1 Der Mehrwert

Der Mehrwert ist ab dem Jahr 2021, dass – wie dargelegt- Fahrgäste zum Einkaufen, in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit oder dem Ausbildungsplatz, für Arztbesuche, Behördengänge, Ausflüge und vielen weiteren Zwecken auch den Bus nutzen können.

Die Unterschiede in den Fahrplänen zwischen Ferien- und Schulzeiten sind so gut wie beseitigt.

Die Busse fahren weitestgehend im Takt, das heißt zu jeder Stunde fast immer zur selben Minute.

Darüber hinaus ist es durch die Steigerung der Effektivität möglich, auch den Angebotszeitraum auszuweiten – viele Busse fahren morgens früher und bis weit in die Abendstunden.

Darüber hinaus besteht ab 2021 auch ein gutes Angebot an den Wochenenden.



Gleichzeitig sind Doppelangebote abgebaut worden. Parallele Linien zu den Bahnverbindungen Eckernförde – Kiel und Rendsburg – Kiel sind aufgelöst worden.

II.II Der integrale Taktfahrplan

Damit jede Linie im Netz nicht für sich allein fährt, sondern eine maximale Zahl von Anschlüssen entsteht, arbeitet das System des integralen Taktfahrplanes mit sogenannten „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 entfernten Ortschaften möglich werden, ohne dass eine direkte Linienverbindung dazwischen verkehrt.

In der Konsequenz nimmt die Zahl abweichender Fahrtrouten und Fahrplanausnahmen stark ab, die Taktung kann verbessert werden und neue Relationen über Anschlussverbindungen können hergestellt werden. Durch einprägsame Linienführung und die Vertaktung des Fahrplanes werden die Linienangebote auch für den „Jedermannverkehr“ attraktiver.

Übrigens: Auch das Bundesministerium für Verkehr ist der Auffassung, dass ein Integraler Taktfahrplan und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger miteinander das klimafreundliche System ÖPNV deutlich aufwerten und plant mit dem „Deutschlandtakt“ ein ähnliches Konzept wie der Kreis Rendsburg-Eckernförde – nur in etwas größerem Maßstab.

III. Entwicklung des Konzeptes

Ein wichtiger Bestandteil der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes stellte die Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Es gilt, mit den Bürgerinnen und Bürger "über den ÖPNV ins Gespräch zu kommen, denn: Das Thema Mobilität 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. Daher ist der Kreis versucht,



das Thema mit den individuellen Hintergründen und Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger zu verknüpfen.

Neben der Ansprache der gemeindlichen Ebene durch eine Reihe von kommunalen Workshops zur Vorstellung und Diskussion des Planungsstandes in den jeweiligen Ämtern und amtsfreien Gemeinden, wurden darüber hinaus auch ausgewiesene Beteiligungsformate für Bürgerinnen und Bürger zur Partizipation durchgeführt.

Darüber hinaus erfolgt die Durchführung von zwei Regionalforen zum ÖPNV-Konzept 2018 in Gettorf und Hohenwestedt.

Ebenso erfolgten folgende weitere Sitzungen:

- 4 Lenkungskreise mit den Amtsspitzen
- 16 Sitzungen mit den Projektbeteiligten
- 24 Präsentationen des Projekts auf örtlicher Ebene sowie viele weitere Bedarfstermine auf der örtlichen Ebene
- div. Regionalkonferenzen
- Exkursion mit Verantwortlichen der Kommunen
- Unzählige Absprache mit Schulträgern

III.II Integration des Schülerverkehrs

Um einen besseren Nahverkehr für alle zu schaffen wurde von uns versucht, auch einen großen Anteil des Schülerverkehrs über den Öffentlichen Personennahverkehr zu leisten. In einem Großteil der Ämter konnte die Mehrheit der durch die Schulträger beauftragten Schülerverkehre in den verbesserten öffentlichen Busverkehr integriert werden, wodurch die Ämter und Gemeinden darüber hinaus finanziell entlastet werden konnten.

IV. Aktueller Sachstand

Wo stehen wir aber heute im Dezember 2020 – kurz vor dem Start des neuen Überlandverkehrs?



IV.I Autokraft (DB Regio)

Die Autokraft befindet sich derzeit in der finalen Phase der Vorbereitung - bisher erfolgten u. a.:

- Testfahrten auf allen Linien
- Optimierung der Fahrpläne im Nachgang der Testfahrten
- Ankauf von Gewerbeflächen in Eckernförde für einen weiteren Betriebshof
- Anschaffung von insgesamt 140 Bussen

Von diesen 140 Bussen sind 82 Standard-Linienbusse (MAN)

58 Gelenkbusse (MAN) sind mit einem Hybridantrieb ausgestattet, d.h. sie verfügen über einen E-Antrieb und einen Dieselantrieb.

- Es wurden bisher 80 von 140 Haltestellenmasten eingerichtet
- Von 100 Neueinstellungen sind lediglich noch 10 offen, wobei sich derzeit schon acht Personen beim Abschluss ihrer Ausbildung befinden
- Derzeit erfolgt die Unterweisung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Strecken
- Wöchentliche Videokonferenzen mit uns und der NAH.SH finden statt

IV.II Kreisverwaltung

Die Fachgruppe Mobilität stimmt derzeit alle wesentlichen Punkte der Verkehrsaufnahme mit der Autokraft und den Verkehrsplanern von NAH.SH ab, stellt das Bindeglied zu den Ämtern und Gemeinden dar und übernimmt die Koordinierungsfunktion. Hierbei erfolgte bisher:

- Beratung der Ämter bezüglich des freigestellten Schülerverkehrs
- Koordinierung von Fahrplananpassungen
- Vermittlung bei der Betriebshofflächensuche
- Koordinierung und Abstimmung von allen Haltestellenstandorten
- Vorbereitung der Vermarktung und Öffentlichkeitsinformation ab heute
- Qualitätssicherung und Risikomanagement
- Information der Presse



IV.III Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie stellte auch für die Vorbereitungen der Verkehrsaufnahme bisher eine große Herausforderung dar.

So war bis vor kurzem nicht klar, dass die Fahrzeuge und das Fahrpersonal zum Start in 2 Wochen auch wirklich da sind. Beispielsweise musste zwischenzeitlich das MAN-Werk in der Türkei geschlossen werden. Des Weiteren mussten coronabedingt Ausbildungsgänge für das Fahrpersonal abgesagt werden.

Jedoch ergeben sich auch durch die Krise kleinste Vorteile, so kann durch die Fernunterrichtstage am 07. und 08. Januar der Verkehr zu Schulzeiten ohne Schülerinnen und Schüler geprobt werden. Dies führt dazu, dass Problemstellungen am 11.01. vermieden werden können.

Insgesamt liegt der Kreis gemeinsam mit der Autokraft und der NAH.SH jedoch gut in der Zeit bezüglich der Vorbereitungen, sodass der Verkehr am 01.01.21 in vollem Umfang starten kann.

Damit dies auch weiter geschehen kann, arbeitet ein Großteil der Kollegen der Autokraft und NAH.SH aus dem Home-Office.

Ich selbst habe die Kolleginnen und Kollegen in der Fachgruppe Mobilität auseinandergesetzt. Sie haben nur den nötigsten Kontakt.

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen, den Kollegen der Autokraft und NAH.SH meinen Dank für die sehr gute Zusammenarbeit auszusprechen. Nur durch einen weit überdurchschnittlichen persönlichen Einsatz der involvierten Kollegen und Kolleginnen dort war der Prozess der Inbetriebnahme bis hierhin überhaupt so gut zu bewerkstelligen.

V. Ausblick

Bei einem planerisch so umfangreichen Projekt wird es auch zu Störungen und einem vermehrtem Aufkommen von Anfragen kommen. Um dem entgegenzuwirken wird es zum Betriebsstart:



- Eine Homepage + Kontakthotlines und E-Mail von Kreis, NAH.SH und Autokraft geben
- Es wird Mehrkapazitäten an Fahrzeugen und Personal vorhanden sein, sollte es Ausfälle oder Problemstellungen geben
- Ebenso sind Taxiunternehmen und Reisebusunternehmen angefragt
- Die Kollegen der Fachgruppe Mobilität und ich sind erreichbar
- Zur Qualitätssicherung und im Rahmen des Risikomanagements sind darüber hinaus tägliche Termine zur Abstimmung mit der Autokraft nach dem Betriebsstart vereinbart, um etwaigen Problemstellungen kurzfristig entgegenzuwirken.
- wir führen mit der nah.sh und der Autokraft ein einheitliches Beschwerdesystem.
- Neben den genannten Medien, wird jeder Haushalt in den kommenden Tagen einen Flyer mit allen wesentlichen Informationen erhalten.

Zum Abschluss möchte ich noch auf die Presseberichterstattung der letzten Tage eingehen.

Die Presse berichtet über unzufriedene Eltern, die hauptsächlich die Verbindungen kritisieren. Dazu meine Anmerkungen:

1. Der Schulträger ist, bis auf wenige Ausnahmen nach § 114 SchulG zuständig für die Schülerbeförderung. Diese Verantwortung ist von vielen Schulträgern exzellent umgesetzt worden. Von wenigen leider noch nicht ganz. Ich habe morgen eine Telefonkonferenz mit den Ämtern und Gemeinden, in der ich auf die Dringlichkeit hinweise. Dabei ist es nach meinem Dafürhalten noch nicht mal eine fehlerhafte Planung. Vielmehr ist die Kommunikation gegenüber den Eltern in einzelnen Bereichen verbesserungswürdig.
2. Eine besondere Stellung nimmt da meines Erachtens die Stadt Rendsburg ein: Bereits in den letzten Tagen habe ich mehrfach ohne Erfolg die Stadt Rendsburg telefonisch und schriftlich kontaktiert, um Beschwerden aus dem Umland von Rendsburg zu klären.



In Rendsburg ist es nämlich so, dass nach einer Vorlage des Bürgermeisters an den Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport für die Sitzung am 25.11.2020 die Stadt Rendsburg dort keinen freigestellten Verkehr anbieten möchte, wo das Angebot des ÖPNV nicht reicht. Aus meiner Sicht trägt diese Strategie nicht.

3. Ich darf darauf hinweisen, dass nach dem Bild, welches ich mir – bis auf die genannte Ausnahme- machen konnte, es so ist, dass Grundlage einer Beförderung auf jeden Fall die Schülerbeförderungssatzung ist. Ich hörte, dass einigen Ämtern und Gemeinden zusätzliche Angebote auf eigene Kosten schaffen.

Insoweit muss ich dann ehrlich sein, wenn mich beispielsweise Beschwerden erreichen, die eine Verlängerung der Fahrtzeiten von 9 min auf 32 min kritisieren. Das ist satzungskonform und somit in der Umsetzung des Schulträgers in Ordnung.

Für die nächsten Wochen kann ich sagen, dass wir bei all diesen Fragen unterstützen werden.

Ich bitte auch Sie darum, in den Gemeinden für Ruhe zu werben.

VI. Spenden

Zum Abschluss möchte ich noch auf einen weiteren Punkt hinweisen.

Sie wissen, dass über die Annahme von Spenden der Kreistag Rendsburg-Eckernförde nach § 57 der Kreisordnung in Verbindung mit § 76 Abs. 4 der Gemeindeordnung entscheidet.

Gemäß § 7 Abs. 2 der Hauptsatzung wurde dem Landrat die Entscheidung über die Annahme von Spenden/ Schenkungen, soweit der Vermögensgegenstand einen Wert von EUR 25.000 nicht überschreitet, übertragen.



Im Hinblick auf die o. a. Rechtsvorschriften informiere ich Sie darüber, dass das Kieler Technologie Zentrum, KITZ, in dem auch das Unternehmen von dem Kreistagsabgeordneten Dr. Michael Schunk ansässig ist, bis zum Jahresende strukturelle Umänderungen durchführt. Dabei wird eine laborgeeignete Gefriereinheit, 510 Liter Fassungsvermögen mit einer maximalen Gefriertemperatur von -86°C frei, die somit auch für die Lagerung der COVID19- Impfstoffe geeignet wäre. Der Schrank kostet im Einkauf laut Listenpreis ca. 15.000 €. Die KITZ Verwaltung gibt das Gerät als Spende an den Kreis ab.

Der Kreis nimmt diese Spende dankend entgegen und wird das Gerät zur Einlagerung von Impfstoff verwenden.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

gez.

Dr. Kruse