Öffentliche Bekanntmachung

einer **Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch den 05.05.2021 um 17:00 Uhr** im Kulturzentrum Hohes Arsenal, Bürgersaal, Arsenalstraße 2-10, 24768 Rendsburg

Hinweis:
Aufgrund der derzeitigen Corona-Situation wird die Sitzung als Lifestream-Videokonferenz stattfinden. Dafür erhalten die Mitglieder des Regionalentwicklungsausschusses die Einwahldaten gesondert per E-Mail.

Die Öffentlichkeit der Sitzung wird nach § 30 a Absatz 5 der Kreisordnung durch zeitgleiche Übertragung von Bild und Ton in einen öffentlich zugänglichen Raum und durch eine Echtzeitübertragung oder vergleichbare Einbindung der Öffentlichkeit über das Internet (Streamen) hergestellt. Der Link hierfür lautet: https://www.kreis-rendsburg-eckernfoerde.de/politik/digitale-sitzungen/

Über das Streamen kann die Sitzung des Ausschusses lediglich angesehen und angehört werden. Wortmeldungen sind nicht möglich.

Die Einwohnerinnen und Einwohner können wie gewohnt persönlich an der Sitzung teilnehmen (Anschrift siehe oben).

Auf die zwingende Einhaltung der Corona-Schutzmaßnahmen weise ich hin. Es ist während der gesamten Sitzung ein medizinischer Mund-Nasen-Schutz (FFP2/KN95/N95 oder sogenannte OP-Maske) zu tragen. Bitte halten Sie sich an den Mindestabstand von mindestens 1,50 Metern und nutzen Sie den Desinfektionsspender am Eingang!

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 17.03.2021	
3.	Einwohnerfragestunde	
4.	Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages	
5.	Bericht der Naturparke	
6.	Sachstand zur Erneuerung der Schleibrücke Lindaunis	
7.	ÖPNV	
7.1.	Regionaler Nahverkehrsplan 2021-2025	**VO/2021/855**

7.2.	ÖPNV: Verbindung Eckernförde-Kiel	**VO/2021/856**
7.3.	ÖPNV - Schülerbeförderung	**VO/2021/815-001**
8.	Schülerbeförderungssatzung	
8.1.	Antrag der SSW-Kreistagsfraktion	**VO/2021/854**
9.	Bericht über die Umsetzung von öffentlichen Beschlüssen des Regionalentwicklungsausschusses	**VO/2021/844**
10.	Verschiedenes	

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussvorlage öffentlich - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/855** 19.04.2021 Dr. Kruse, Martin Nevermann, Malte

Regionaler Nahverkehrsplan 2021-2025

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
09.06.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung
14.06.2021	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt dem Kreistag zu empfehlen, den Regionalen Nahverkehrsplan 2021-2025 des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verabschieden.
2. Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses, den Regionalen Nahverkehrsplan 2021-2025 des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verabschieden.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
- entfällt -

2. Sachverhalt:

Gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) können Kreise einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) als Rahmen für die Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV aufstellen oder fortschreiben.

Im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde hat das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) den Entwurf des 3. RNVP für den Kreis Rendsburg-Eckernförde 2021 -2025 aufgestellt.

Wesentlicher Inhalt des Entwurfes stellen die Ergebnisse aus dem ÖPNV-Konzept für den Kreis Rendsburg-Eckernförde dar, welches für den Regionalverkehr erstellt wurde und dessen Inhalte als wesentlicher Bestandteil im neu aufzustellenden RNVP fixiert werden.

Beratungsfolge:

- 05.05. Regionalentwicklungsausschuss, 1. Lesung,
- 09.06. Regionalentwicklungsausschuss, 2. Lesung und Beschlussempfehlung an den Kreistag,
- 14.06. Kreistag Beschlussfassung.

Der Entwurf des 3. RNVP nebst Anlagen ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz:
Die Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV stellt einen wichtigen Baustein für den Klimaschutz im Verkehrssektor dar.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:
Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplan 2021-2025

3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde

2021 - 2025

Entwurf

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auftragnehmer:

Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde – Alexander Müller

Redaktionsschluss zum Beteiligungsverfahren: 09.04.2020
Endgültiger Redaktionsschluss: 31.12.2020

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 1

2 Verkehrspolitische Ziele 3

2.1 Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 3

2.2 Regionalplan 4

2.3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein 4

2.4 Behindertengleichstellungegesetze des Bundes und des Landes (BGG/LBGG) 4

2.5 Landeweiter Nahverkehrsplan (LNVP) 5

2.6 Beschlüsse der UN-Klimaschutzkonferenz 2015 5

2.7 Mobilitätskonzept des Landes 5

2.8 Masterplan Mobilität der KielRegion 6

2.9 Ziele des Kreises 7

3 Rahmenbedingungen 7

3.1 Rechtsrahmen und seine finanziellen Auswirkungen 8

3.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007 und PBefG vom 01.01.2013: 8

3.1.2 Novellierung des Vergaberechts 12

3.1.3 GVFG vom 24.05.2007 / Entflechtungsgesetz 13

3.1.4 GVFG Schleswig-Holstein 13

3.1.5 Regionalisierungsgesetz 14

3.1.6 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein vom 24.05.2007 14

3.1.7 Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz 15

3.1.8 Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes 15

3.1.9 § 148 SGB IX (Erstattung von Fahrgeldausfällen für die Beförderung Schwerbehinderter) 16

3.1.10 Schulgesetz Schleswig-Holstein 16

3.1.11 Kreissatzung zur Schülerbeförderung 17

3.1.12 „Clean Vehicles“-Richtlinie der Europäischen Union 17

3.2 Strukturelle Gegebenheiten 18

3.2.1 Bevölkerung 18

3.2.2 Arbeitsplätze und Beschäftigung 22

3.2.3 Berufspendlerinnen und -pendler 23

3.2.4 Schülerinnen und Schüler/Studierende 25

3.2.5 Tourismus 31

3.3 Verkehrsinfrastruktur 32

3.3.1 Straße inkl. Bushaltestellen 32

3.3.2 Schiene 38

3.4 KFZ-Verkehr 38
3.4.1 PKW-Bestand/Motorisierung 38
3.4.2 Entwicklung des KFZ-Verkehrs in den letzten Jahren 40
3.4.3 Altersgruppen- und raumtypische (KFZ-)Mobilitätsaspekte 41
3.5 Rahmenbedingungen der Finanzierung 44
4 Der ÖPNV des Kreises bis 2020 (Ist-Zustand) 46
4.1 Ergebnisse der SrV-Erhebung 2013 46
4.2 Marktforschungsergebnisse der NAH.SH GmbH 49
4.3 SPNV / Entwicklungen seit dem 2. RNVP 50
4.3.1 Angebot 50
4.3.2 Nachfrage 51
4.4 Übriger ÖPNV – Entwicklungen seit dem 2. RNVP 53
4.4.1 Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen 53
4.4.2 Gesamtleistung 54
4.4.3 Verkehrsbedienung 55
4.4.4 Nachfrage 59
4.4.5 Fahrzeuge 61
4.5 Tarif und Vertrieb 64
4.6 Marketing und Kommunikation 66
4.7 Organisation 69
4.7.1 Gründung des Landesweiten Aufgabenträgerverbunds 69
4.7.2 Regionales Mobilitätsmanagement 70
4.7.3 Verhältnis Aufgabenträger - Leistungsersteller 70
5 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen 71
5.1 SPNV 71
5.2 Busverkehr 73
5.2.1 Bedienungsangebot in den Stadtverkehren 73
5.2.2 Bedienungsangebot im Regionalverkehr 76
5.2.3 Anforderungen an Fahrzeuge 84
5.2.4 Sonstige Anforderungen an Leistungsersteller 89
5.2.5 Qualitätsmanagement und Berichtswesen 91
5.2.6 Vergaben/Verträge 93
5.2.7 Finanzierung 97
5.2.8 Innovative Mobilitätsformen 98
5.3 Verknüpfung und Vernetzung 99
5.3.1 Intramodale Verknüpfung 99

5.3.2 Intermodale Verknüpfung 100
5.3.3 „Technische“ Verknüpfung/Vernetzung über Digitalisierung 103
5.4 Tarif und Vertrieb 104
5.5 Marketing/Kommunikation 107
5.5.1 Landesweites CD 107
5.5.2 Fahrgastinformation 108
5.5.3 Öffentlichkeitsarbeit 112
5.5.4 Barrierefreiheit 112
5.6 Straßen- und Haltestellen-Infrastruktur 113
5.6.1 Straßeninfrastruktur 113
5.6.2 Bushaltestellen 114
5.7 Organisation 120
6 Ausblick 121
Quellenverzeichnis 123

ANHANG

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2008 bis 2018 18

Abb. 2: Änderung der Altersstruktur der Kreisbevölkerung 2008 bis 2018 (5-Jahres-Vergleich) 19

Abb. 3: Prognose der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung bis 2030 21

Abb. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2011 und 2018 im Vergleich 23

Abb. 5: Pendelbeziehungen (gemeindescharf) im Kreis Rendsburg-Eckernförde 25

Abb. 6: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 26

Abb. 7: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Schulart, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 27

Abb. 8: Schülerinnen- und Schülerströme im Kreisgebiet (Nordteil, Südteil) nach Schulart 28

Abb. 9: Prognose der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis Schuljahr 2032/33 31

Abb. 10: Barrierefreie Haltestelle in Eckernförde 36

Abb. 11: Entwicklung des PKW-Bestandes im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2009 bis 2019 39

Abb. 12: Langjährige Entwicklung der CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein (1990 bis 2017) 41

Abb. 13: Verkehrsleistung junger Erwachsener (18 bis 34 Jahre) 2008 und 2017 nach Raumkategorie und Verkehrsmittel 42

Abb. 14: Anteile von Haushalten ohne PKW in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion 48

Abb. 15: Modal-Split der Wohnbevölkerung in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion 49

Abb. 16: Nutzung des öffentlichen Verkehrs 2016/18 der schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV im Vergleich 50

Abb. 17: Veränderung der Ein- und Aussteiger 2010 – 2018 an Bahnhalten im Kreis und angrenzenden Bereichen 52

Abb. 18: Veränderung der streckenbezogenen SPNV-Nachfrage im Kreis und angrenzenden Bereichen 53

Abb. 19: Entwicklung der Fahrleistung im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Regionalverkehr und Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg) 2011 bis 2018 55

Abb. 20: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Schultag) 58

Abb. 21: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Ferientag) 58

Abb. 22: Berechnete Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2011 bis 2017 ... 60

Abb. 23/24: Nachfrageentwicklung in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg seit 2011 ... 61

Abb. 25: Neues Fahrplanlayout im Regionalbusverkehr der Autokraft ... 67

Abb. 26: Fahrplanbroschüre des Stadtverkehrs Rendsburg im NAH.SH-CD ... 68

Abb. 27: Neues Stadtbusnetz Eckernförde gemäß Gutachtervorschlag ... 74

Abb. 28: Neues Taktliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde ... 78

Abb. 29: Optionales Zusatzangebot für touristisch wichtige Bereiche ... 82

Abb. 30: Optionales Angebot für zusätzliche Fahrten in Wochenendnächten ... 83

Abb. 31: Beispiel für gut lesbare TFT-Innenanzeige ... 86

Abb. 32: Erster autonomer Kleinbus auf der Straße in Deutschland (Bad Birnbach) ... 99

Abb. 33: Mobilitätstation in Hamdorf mit Fahrradabstellanlage, Informationsstele und Bushaltestelle ... 102

Abb. 34: Bus im NAH.SH-CD (Stadtverkehr Rendsburg) ... 108

Abb. 35: Fahrplanauskunft der NAH.SH mit Echtzeit und Angabe zur Barrierefreiheit ... 111

Abb. 36: Schwach genutzte und „in die Jahre gekommene“ Hochbord-Haltestelle in der Fläche ... 119

Tab. 1: Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde, für die im Rahmen der Förderrichtlinie eine Förderung beantragt wurde ... 37

Tab. 2: Entwicklung des finanziellen Gesamtaufwandes des Kreises Rendsburg-Eckernförde für ÖPNV 2013 bis 2019 ... 45

Tab. 3: Linien des neuen Regionalbusnetzes im Kreis Rendsburg-Eckernförde ... 78

Tab. 4: Verknüpfungspunkte Bus-Bahn und Bus-Bus im neuen Regionalbusnetz des Kreises ... 80

Tab. 5: Mindestplatzanzahl im zukünftigen Regionalbusnetz des Kreises eingesetzter Fahrzeugtypen ... 88

Tab. 6: Geplanter Finanzrahmen für den ÖPNV gemäß mittelfristiger Finanzplanung des Kreises ... 97

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AEU-Vertrag	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B&R	Bike & Ride
BAB	Bundesautobahn
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (eigentlich: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen)
Bhf.	Bahnhof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CD	Corporate Design
CO_2	Kohlendioxid
DaZ	Deutsch als Zweitsprache
DB	Deutsche Bahn
DELFI	durchgängige elektronische Fahrplaninformation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Fa.	Firma
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fpl.	Fahrplan
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GtL	Gas-to-Liquids
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (eigentlich: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden)
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
KBS	Kursbuchstrecke
KFZ	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
KVG	KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
L	Landesstraße
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz (eigentlich: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein)
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

MwSt.	Mehrwertsteuer
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
NBE	Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co KG
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
da	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz, eigentlich: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
P&R	Park&Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
ReprTVVO	Landesverordnung zur Feststellung der repräsentativen Tarifverträge im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene
ROG	Raumordnungsgesetz
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
SGB	Sozialgesetzbuch
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Std.	Stunde
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SWN	Stadtwerke Neumünster
TFT	thin-film-transistor (deutsch: Dünnschichttransistor)
TU	Technische Universität
UN	United Nations (deutsch: Vereinte Nationen)
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VGSH	Vergabegesetz Schleswig-Holstein
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VO	Verordnung
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
WCAG	web content accessibility guidelines (deutsch sinngemäß: Richtlinien für barrierefreie Webinhalte)
WLAN	wireless local area network (deutsch: drahtloses lokales Netzwerk)
ZDD	zentrale Datendrehscheibe
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof

1 Einführung

Im Jahre 2013 hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde seinen letzten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) beschlossen. Nach über sechs Jahren legt er hiermit mit dem nunmehr 3. RNVP das Nachfolgewerk hierzu vor. Zwar war eine Reihe von Themenbereichen, die für diesen nun inhaltlich prägend sind, im letzten Plan bereits angelegt und behandelt. Allerdings haben sich insbesondere im Hinblick auf die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit erhebliche Veränderungen ergeben, die im nun vorliegenden Plan ihren Niederschlag finden und auch dazu führen mussten, dass dieser inhaltlich, im Gegensatz zu den vorangegangenen Werken, nicht mehr dem grundsätzlichen Ansatz einer tendenziell moderaten Weiterentwicklung im ÖPNV mit eher zurückhaltenden aufgabenträgerseitigen Vorgaben folgt.

In diesem Kontext ist aufgrund seiner einschlägigen Bedeutung zunächst der Rechtsrahmen mit der Verordnung (EG) 1370/2007 und dem 2013 novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. zwischenzeitlich eingetretenen Klärungsprozessen hinsichtlich ihrer Anwendung zu nennen. Im letzten RNVP wurde dies bereits thematisiert und es ist dort bezüglich der sich aus diesen Rechtsnormen ergebenden Handlungserfordernissen und -möglichkeiten u.a. ausgesagt, dass „während der Laufzeit dieses Regionalen Nahverkehrsplanes unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sowie unter Würdigung der konkreten Entwicklungen und Auswirkungen der Anwendung der Verordnungen in der Bundesrepublik das weitere Vorgehen im Kreisgebiet (….) definiert, abgestimmt und entschieden werden“ soll. Diesen Arbeitsauftrag hat der Kreis inzwischen mit beträchtlichem Arbeits- und auch finanziellem Aufwand sowie externer fachlicher Unterstützung abgearbeitet, wobei auch die Zusammenarbeit mit den regionalen Partnern Landeshauptstadt Kiel und Kreis Plön sowie der landesweiten Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH von bedeutendem Nutzen war.

Zudem waren infolge entsprechender Bestimmungen im novellierten PBefG umfassende Überlegungen zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV anzustellen; den im letzten RNVP in Aussicht genommenen Maßnahmeplan hat der Kreis entworfen. Eingeschlossen war hier ein breites Beteiligungsverfahren, in dessen Zuge sich mit Blick auf den Haltestellenumbau die unterschiedlichen Zuständigkeiten der Baulast und die bis heute ungelöste Finanzierungsproblematik als bedeutende Hindernisse herauskristallisiert haben.

Innerhalb der KielRegion wie auch landesweit kam es zu deutlichen Fortschritten in der Zusammenarbeit in Bezug auf den ÖPNV bzw. die Mobilität im Allgemeinen. Der landesweite Aufgabenträgerverbund NAH.SH wurde ins Leben gerufen und in der KielRegion gibt es ein übergreifendes Mobilitätsmanagement; auf dieser Ebene wurde auch ein gemeinsamer Masterplan Mobilität erarbeitet.

Hinzu kam kreisseitig ein ÖPNV-politischer „Paradigmenwechsel“: das Angebotsprofil des Busverkehrs insbesondere im Regionalverkehr soll nicht länger einseitig an den Belangen von dessen traditioneller Hauptsäule, nämlich der Schülerinnen- und Schülerbeförderung, orientiert sein, sondern zukünftig kreisweit nachhaltig andere Bevölkerungsgruppen ansprechen und als Nutzerinnen und Nutzer gewinnen. Ursächlich hierfür ist neben dem weiter fortschreitenden demografischen Wandel nicht zuletzt das in der jüngsten Vergangenheit erheblich intensivierte Problembewusstsein bezüglich des Klimawandels mit dem internationalen Pariser Abkommen zum Klimaschutz von 2015 und verschiedenen regionalen

Klimaschutzteilkonzepten, auch bezüglich der Mobilität, insbesondere dem genannten Masterplan Mobilität der KielRegion.

Vorstehend beschriebene Umstände zeitigten mehrere einschneidende Veränderungen:

- Notwendigerweise erfolgte eine Neuaufstellung des Kreises hinsichtlich seiner Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion mit einer entscheidenden personellen und fachlichen Stärkung des Mobilitätsmanagements.
- Die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde mussten einer Neuvergabe unterworfen werden, im Falle Rendsburgs mit intensiven – auch juristischen – Auseinandersetzungen.
- Außerdem kam es zu einer Abkehr vom bisher dominierenden Prinzip der (de jure) eigenwirtschaftlichen Bereitstellung der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr, weshalb, wie andernorts (und im Kreis bei den Stadtverkehren) bereits seit Längerem üblich, der Verkehr zukünftig auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge und daraus resultierender Verkehrsverträge betrieben werden soll – nach Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens. Als Grundlage hierfür wurde mit erheblichem Aufwand ein Gutachten zur Neuordnung des Regionalverkehrs erstellt.
- Vorgaben zur Barrierefreiheit sind gemäß den rechtlichen Bestimmungen im Nahverkehrsplan verortet; somit gingen die Inhalte des Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV – unter Vornahme notwendiger Anpassungen an veränderte Gegebenheiten – im vorliegenden neuen RNVP auf.
- Die Eckpunkte der Entwicklungen und Projekte auf Ebene des landesweiten Verbundes und der KielRegion im Bereich der Mobilität sind zu berücksichtigen.
- Der RNVP erhält generell eine deutlich wichtigere Funktion als Planungs- und Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers als in der Vergangenheit. Daher spielt das genannte Gutachten auch eine elementare Rolle für den vorliegenden neuen Plan, da dessen Ergebnisse mit den Darstellungen v.a. zur Konzeption und Qualität von Liniennetz und Bedienung sowie zur Teilnetzbildung umfassend übernommen wurden, ergänzt durch den nunmehr wichtigen Bereich des Qualitätsmanagements. Ein solches Ineinandergreifen beider Werke war von vornherein konzipiert. Ein ähnlicher Prozess fand auch bezüglich der Zukunft des Stadtverkehrs Eckernförde statt. In dieser Abhängigkeit begründet liegen auch die vergleichsweise lange Bearbeitungszeit des RNVP und die nun vorhandene Überschreitung des üblichen und grundsätzlich auch vorgegebenen Zeitabstandes von fünf Jahren gegenüber dem vorangegangenen Plan.

Der vorliegende neue Nahverkehrsplan des Kreises setzt auf die dargestellten Rahmenbedingungen und Veränderungen auf und benennt auf dieser Grundlage die maßgebliche strategische Ausrichtung für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde – unter den Bedingungen des aktuellen Erkenntnisstandes. Da mit der erstmaligen Teilnahme des Kreises an der SrV-Erhebung in 2013 differenzierte und lokalspezifische Erkenntnisse zur Mobilität im Kreis bzw. der KielRegion vorliegen und auch die neueste Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ wichtige Hinweise z.B. zum generationenspezifischen Mobilitätsverhalten liefert, werden auch diese Analysen hier eingehender beleuchtet. Selbstverständlich werden noch zahlreiche weitere wichtige Themenbereiche im Lichte der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen und mit Blick auf die kommenden Jahre angemessen berücksichtigt, so dass eine umfassende Orientierungs- und Planungsgrundlage über den Zeitraum der kommenden fünf Jahre sowohl für den Aufgabenträger als auch die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen vorliegt.

In diesem Zusammenhang wie auch im Hinblick auf die Planerstellung selbst ist außerdem hervorzuheben, dass dieser RNVP von einem tiefgreifenden singulären Ereignis betroffen ist: In der Endphase seiner Erstellung (d.h. kurz vor dem für das Beteiligungsverfahren maßgeblichen Radaktionsschluss am 09.04.2020) entwickelte sich unvorhergesehen, aber sehr dynamisch eine weltweite Pandemie, ausgelöst durch das neuartige Virus COVID-19 („Corona-Virus“). Diese veranlasste in zahlreichen Ländern, auch in der Bundesrepublik Deutschland, die Regierungen und regionalen Verwaltungen zu drastischen Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der wirtschaftlichen Aktivitäten sowie umfassende finanzielle Unterstützungspakete zur Abfederung der hieraus resultierenden Folgen. Nach einer Phase der Abmilderung im Sommer 2020 verschärfte sich das Infektionsgeschehen wieder und verursachte erneute strenge Beschränkungen des öffentlichen Lebens, die zum endgültigen Redaktionsschluss Ende 2020 noch andauerten. Auch das Beteiligungsverfahren dieses RNVP musste angesichts der mit der Pandemie verbundenen Kontaktbeschränkungen zeitlich deutlich ausgeweitet werden, so dass die Beschlussfassung erst erheblich später als vorgesehen erfolgen konnte. Die Grundlagen, auf denen der vorliegende RNVP erstellt wurde, beruhen in weiten Teilen auf der Zeit und den Randbedingungen vor dieser Krise, wenngleich einige wichtige Inhalte zum Ist-Zustand noch aktualisiert wurden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass für den beschriebenen Ist-Zustand die Verhältnisse bis längstens Ende 2020 (endgültiger Redaktionsschluss) maßgebend sind. Bezüglich der Auswirkungen der Krise sind kurzfristig in 2021 zusätzliche Herausforderungen absehbar, die noch nicht genau klar sind, die mittel- und langfristigen Auswirkungen können derzeit allerdings überhaupt noch nicht überblickt werden. Es wird zunächst davon ausgegangen, dass hierdurch die längerfristigen Ziele der ÖPNV-Gestaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde nicht nachhaltig gefährdet werden und insofern der RNVP in den kommenden Jahren umgesetzt werden kann; viele beschriebene Maßnahmen sind auch bereits durchgeführt worden bzw. angestoßen. Die Notwendigkeit einer späteren Neubewertung der Situation ist aber nicht völlig ausgeschlossen; für diesen Fall wird zu gegebener Zeit darüber zu befinden sein, ob gemäß § 5, Abs. 3, Pkt. 6. ÖPNVG eine RNVP-Fortschreibung erforderlich wird.

2 Verkehrspolitische Ziele

Im Folgenden werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen aus dem 2. RNVP wieder aufgegriffen und insbesondere seither erfolgte Veränderungen herausgestellt. Zu den Zielen im Raumordnungsgesetz (ROG) sind aufgrund des unveränderten Fortbestands weitere Ausführungen entbehrlich.

2.1 Landesentwicklungsplan (LEP) 2010

Zum **LEP 2010** ist derzeit eine Fortschreibung in Vorbereitung; eine erste Entwurfsfassung wurde 2018 ins Anhörungsverfahren gegeben, das sich bis Mai 2019 erstreckte. Ende 2020 wurde eine zweite Beteiligungsrunde auf der Grundlage einer zweiten Entwurfsfassung gestartet. Die Beschlussfassung zu diesem Werk ist in 2021 zu erwarten.

Somit steht noch nicht abschließend fest, welche neuen verkehrspolitischen Zielsetzungen dort schlussendlich verankert werden. Allgemein dürfte – ausgehend von der bisherigen Entwurfsfassung – eine Aktualisierung hinsichtlich der Infrastrukturprojekte und eine Bildung neuer bzw. Schärfung bisheriger Schwerpunkte erfolgen wie z.B.

- Verknüpfung und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger (intermodal, v.a. aber auch digital),
- hierdurch auch Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur,
- Förderung neuartiger, flexibler bzw. multifunktionaler Mobilitätslösungen, auch als Ergänzung zum ÖPNV,
- Förderung alternative Antriebe,
- regionale Mobilitätskonzepte.

Weiter wird eine Verringerung der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr thematisiert. Zudem sind ÖPNV- und Radverkehrsausbau sowie Barrierefreiheit weiterhin wichtige Zielsetzungen.

2.2 Regionalplan

Auch der **Regionalplan** für den Planungsraum III aus dem Jahre 2000 wurde noch nicht überarbeitet/fortgeschrieben (abgesehen von der Thematik „Windkraftanlagen"). Dies soll zeitnah zur Fortschreibung des LEP geschehen. Die Vorarbeiten hierzu haben begonnen; auch haben mehrere Planerforen in Vorbereitung hierzu bereits stattgefunden. Zu erwähnen ist hierbei, dass die Planungsräume im Lande neu zugeschnitten und deren Anzahl von fünf auf drei reduziert wurden; der bisherige Planungsraum III blieb räumlich zwar unverändert (umfasst nach wie vor die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Neumünster und die beiden Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön), ist aber nunmehr der Planungsraum II.

2.3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein

Die Ziele im **ÖPNVG** gelten fort; im Hinblick auf die ergänzende Finanzierungsverordnung ist aber festzuhalten, dass eine Veränderung des Schlüssels zur Aufteilung der Kommunalisierungsmittel mit der Zielsetzung größerer und nachvollziehbarer Sachgerechtigkeit gefordert war. Mit der Neufassung dieser Verordnung zum 27.11.2020 erfolgte die Umsetzung dieses Zieles für einen ab 2020 und Folgejahre geltenden Zeitraum.

2.4 Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes (BGG/LBGG)

Die Ziele dieser Gesetzeswerke selbst haben sich nicht geändert, jedoch erfuhr ausgehend hiervon das Personenbeförderungsgesetz eine Änderung im Hinblick auf Bestimmungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kap. 3.1.1). Außerdem wurden inhaltliche Anpassungen vorgenommen, besonders im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Informationstechnik (Internetseiten, mobile Anwendungen; vgl. Kap. 3.1.8). Ergänzend ist die **UN-Behindertenrechtskonvention vom 13.12.2006** zu nennen, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundesrats und Bundestagsbeschluss zugestimmt hat und der damit bundesrechtlicher Rang zukommt. In Art. 9 ist dort gefordert, für Menschen mit Behinderung „gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information, Kommunikation einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Räumen offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten". In diesem Sinne wird die Notwendigkeit einer Feststellung und Beseitigung von Barrieren und Zugangshindernissen und -barrieren (namentlich auch für Transportmittel) festgestellt. Gemäß Art. 20 sind Maßnahmen zu treffen, um persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen, indem u.a. selbige gemäß

den Wünschen der jeweils Betroffenen hinsichtlich Art und Weise sowie Zeitpunkt zu erschwinglichen Kosten erleichtert wird.

2.5 Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

Zu Zielen des **LNVP** 2013 (zum Zeitpunkt des Beschlusses des 2. RNVP noch nicht in Kraft) wurden, soweit bekannt, im letzten RNVP Angaben getätigt; diese haben weiterhin Bestand und werden nachfolgend, ergänzt um neu hinzugekommene Aspekte, noch einmal zusammenfassend genannt:

- Gewinn von mehr Fahrgästen für Bus und Bahn,
- Steigerung der Zufriedenheit der Fahrgäste,
- Verbesserung der Qualität, der Verständlichkeit und der Nutzbarkeit des Nahverkehrs,
- Weiterentwicklung des Bahn- und Bussystems zu einem integrierten Verkehrssystem (mit gemeinsamem Tarif, gemeinsamer Verbundstruktur, Echtzeitinformationen und Anschlusssicherung),
- Verknüpfung und Vernetzung mit anderen Verkehrsarten,
- Weiterentwicklung von Schleswig-Holstein und Hamburg zu einem Verkehrsraum,
- Stärkung der Rolle der Kommunikation und der Marke „NAH.SH“,
- Weiterentwicklung der Barrierefreiheit.

Für den aktuellen RNVP wären ggf. neu formulierte Ziele aus dem Folge-LNVP von Bedeutung; dieser liegt aber z.Zt. noch nicht – auch nicht als Entwurfsfassung – vor.

2.6 Beschlüsse der UN-Klimaschutzkonferenz 2015

Als während der Laufzeit des 2. RNVP neu hinzugekommene relevante Grundlagen mit Bedeutung für (verkehrspolitische) Ziele sind die Klimaschutzziele als Folge der Beschlüsse der **UN-Klimaschutzkonferenz 2015** in Paris zu erwähnen:
Die Erderwärmung soll demnach auf 2 Grad Celsius begrenzt werden; es sollen darüberhinausgehende Anstrengungen unternommen werden, möglichst eine Begrenzung auf 1,5 Grad zu erreichen. Bis 2050 sollen hierfür in der EU die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Stand von 1990 um 80-95% gesenkt werden; die Bundesregierung hat sich bereits 2010 diesem Ziel verpflichtet. Als wichtiges Zwischenziel gilt bis 2030 eine Minderung um 55%. Als Folge hieraus hat in den letzten Jahren die Diskussion um die Notwendigkeit einer sog. „Verkehrswende“ erheblichen Auftrieb erhalten. Hier stehen neben Strategien zur Verringerung der Verkehrsleistung solche zur Verlagerung des Verkehrs weg vom PKW (und LKW) hin zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr im Mittelpunkt. Für den öffentlichen Verkehr wird das Erfordernis der deutlichen quantitativen und qualitativen Verbesserung des Angebotes und nicht zuletzt auch der Verknüpfung und Vernetzung (intra- und intermodal) geltend gemacht. Zudem spielt die Umstellung auf klimaneutrale Antriebstechniken eine wichtige Rolle.

2.7 Mobilitätskonzept des Landes

Ferner hat zwischenzeitlich in der vergangenen Legislaturperiode das **Land ein Mobilitätskonzept** erstellen lassen:

Als Herausforderungen / Ziele werden dort identifiziert:

- Anpassung der Mobilitätsangebote an die Bedürfnisse der Menschen nach flexibler und individueller Mobilität,

- Reduzierung der Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr und speziell der verkehrsbedingten Belastungen in den Städten,
- Gewährleistung des Zugangs zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge, zu Arbeitsplätzen und zu Freizeitaktivitäten im ländlichen Raum,
- schnelle, infrastrukturschonende und nutzerfreundliche Wege von/nach Hamburg,
- Sicherstellung von Anreisemöglichkeiten und Mobilität vor Ort an touristischen Destinationen ohne eigenen PKW.

2.8 Masterplan Mobilität der KielRegion

Die Gebietskörperschaften der KielRegion (die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel) haben unter Regie der KielRegion GmbH als gemeinsames Klimaschutzteilkonzept einen **Masterplan Mobilität** aufgestellt. Die Beschlussfassungen aller drei beteiligten Gebietskörperschaften zur Verabschiedung des Planes erfolgten Ende 2017. Der Masterplan Mobilität ist als Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept der Kiel-Region hervorgegangen und beschäftigt sich mit dem Leitthema „Moderne Mobilität“. Als wichtige Grundlagen-Erkenntnis kann dabei zunächst festgehalten werden, dass es für zukunftsfähige und tragfähige Lösungen einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie bedarf, da diese Aufgabe aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Land, aber auch zwischen den Städten in der Region Kiel nicht unabhängig voneinander gelöst werden kann. Der Masterplan Mobilität als gemeinsames Konzept wurde in diesem Lichte erstellt; er agiert dabei aufgrund des regionalen Betrachtungsraums vor allem auf der strategisch-konzeptionellen Ebene.

Im Rahmen des Masterplans werden u.a. quantitative und qualitative Ziele für das Handlungsfeld „Einsteigen & Umsteigen“, bezogen auf den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr, formuliert. Folgende qualitative Unterziele wurden u.a. identifiziert:

- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs,
- Ausbau von Zu- und Abbringern sowie Integration in den öffentlichen Verkehr,
- Sicherstellung eines schnellen, bedarfsgerechten und flächendeckenden Angebotes für den öffentlichen Verkehr,
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Mobilitätsverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV).

Um das im Rahmen des Masterplan Mobilität gesetzte quantitative Ziel, die CO_2-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35 % zu reduzieren, erreichen zu können, ist eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal-Split von 8 % auf 13 % erforderlich.

Ein analoger Plan existiert mit dem Klimaschutzteilkonzept **„Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“** für diesen Teilbereich des Kreises mit sehr ähnlichen Zielen. Daneben hat auch die AktivRegion Eider-Treene-Sorge ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität **„Mobil op’n Dörp“** verabschiedet, wo ebenso die Ziele einer neuen Mobilitätskultur, einer klimaschonenden Mobilität und die Erhöhung der Lebensqualität im Mittelpunkt stehen. Auch in der kreisweiten Zukunftsstrategie „R.E. 2030“ werden solche Zielsetzungen aufgegriffen.

2.9 Ziele des Kreises

Die im 2. RNVP aufgeführten verkehrspolitischen Ziele des Kreises gelten grundsätzlich fort. Sie sind allerdings speziell mit Blick auf den ÖPNV dahingehend zu präzisieren und zu modifizieren als

- eine grundlegende Neustrukturierung der Bedienung im regionalen Busverkehr, angepasst an zeitgemäße Angebotscharakteristika wie auch Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und losgelöst von den gewachsenen Strukturen angezeigt ist,
- die Sicherung des bedarfs- und qualitätsorientierten Verkehrsangebotes im Schülerinnen- und Schülerverkehr weitgehend durch einen attraktiven, alle Bevölkerungsgruppen ansprechenden ÖPNV gewährleistet werden soll,
- flankierend hierzu die Multi- und Intermodalität durch attraktive Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln noch stärker in den Fokus gerückt werden soll,
- eine Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO_2-Emissionen und weiterer Umweltbelastungen erreicht werden soll,
- ein Fahrplan nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) kreisweit gelten soll,
- die auch für die weitere Zukunft rechtssichere Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Be- und Erstellerebene und des ÖPNV-Managements – auch im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre mit den benachbarten Aufgabenträgern – sicherzustellen ist.

Vor diesem Hintergrund wurde das regionale Liniennetz mit gutachterlicher Hilfe von Grund auf überplant mit den Schwerpunkten eines in drei Ebenen gegliederten Liniennetzes (betreffend die Bedienungsqualitäten), einer weitgehenden Vertaktung der Fahrpläne und einer optimierten Verknüpfungssituation sowohl zur Bahn als auch zwischen Busverkehren

Die Ergebnisse des genannten Gutachtens sind insbesondere hinsichtlich der zukünftigen Bedienungskonzeption und der Teilnetzbildung als wesentlicher Bestandteil in den vorliegenden RNVP eingeflossen; vgl. insbesondere Kap. 5.2.2.

Das so entwickelte neue Verkehrsnetz wurde ferner einem wettbewerblichen Vergabeverfahren unterworfen und wird zukünftig (analog zur bereits vorhandenen Situation bei den Stadtverkehren Rendsburg und Eckernförde) auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) zwischen dem Kreis als Aufgabenträger und den durchführenden Unternehmen betrieben.

3 Rahmenbedingungen

In den nachfolgenden Kapiteln wird ein umfassender Überblick über die aktuellen Rahmenbedingungen bzw. deren Veränderungen seit dem letzten RNVP, die für den ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde relevant sind, gegeben. Von Ausführungen zum Vertrag der Arbeitsweise der Europäischen Union (AEU-Vertrag) wird an dieser Stelle abgesehen, da dieser unverändert geblieben ist.

3.1 Rechtsrahmen und seine finanziellen Auswirkungen

3.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007 und PBefG vom 01.01.2013

Diese beiden Rechtsnormen von grundlegender Bedeutung lagen in ihrem Wortlaut bereits bei Verabschiedung des 2. RNVP vor. Wenngleich zum 24.12.2017 mit der Verordnung (EU) 2016/2338 eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 in Kraft getreten ist, lag die dominierende Problematik in den letzten Jahren in den Diskussionen um die korrekte Anwendung der beiden rechtlichen Regelwerke bzw. die aus ihnen tatsächlich erwachsenden Notwendigkeiten und Konsequenzen; direkte Auswirkungen ergeben sich hiermit auf die gelebte Praxis im ÖPNV.

Wesentlich für den Kreis Rendsburg-Eckernförde war und ist in diesem Zusammenhang:

- Notwendigkeit der **Vergabe des Stadtverkehrs Rendsburg**: Mit Hilfe externer gutachterlicher Unterstützung wurde hier nach intensiver verwaltungsinterner und politischer Diskussion auf der Grundlage einer entsprechenden Beschlussfassung ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchgeführt, in dessen Folge die Verkehrsleistung mit Wirkung zum 01.01.2017 von einem neuen Anbieter übernommen wurde. Die Bedienung und Finanzierung erfolgt seither auf der Grundlage eines öDA.
- Analog Notwendigkeit der **Vergabe des Stadtverkehrs Eckernförde**: Hier konnte aufgrund der Erfüllung der entsprechenden Rahmenbedingungen eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 (Direktvergabe an kleine/mittelständische Unternehmen) durchgeführt werden. Auch hier wurde ein neuer Verkehrsvertrag mit der Funktion eines öDA als Grundlage für die Leistungserbringung und Finanzierung abgeschlossen.
- **Vergabe des gesamten Regionalverkehrs**: Der Regionalverkehr wird noch bis zum 31.12.2020 mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen bedient (ganz überwiegend von der Fa. Autokraft GmbH). Bereits für das in diesem Rahmen bestehende Verkehrsangebot gilt weitgehend, dass es sich über den o.g. Genehmigungszeitraum hinaus im Lichte des rechtlichen Rahmens in Verbindung mit den wirtschaftlichen Ergebnissen des Verkehrsangebotes nicht aufrechterhalten lassen würde. Unter der Bedingung der schon in Kap. 2.9 ausgeführten Notwendigkeit von umfassenden Veränderungen in der Verkehrsbedienung ist dies umso zutreffender. Daher wird im Einvernehmen zwischen der Verwaltung und Selbstverwaltung des Kreises für den gesamten Regionalverkehr zum 01.01.2021 die Umsetzung einer Neuvergabe des Regionalverkehrs vorgenommen; verbunden hiermit ist eine Überplanung von Netz und Bedienung mit dem Ziel, die historisch gewachsenen Strukturen, soweit wirtschaftlich darstellbar, an moderne Erfordernisse anzupassen. Besonders soll das Angebot stärker als bisher für alle potenziellen Fahrgastgruppen attraktiv werden und die starke Orientierung an den Belangen des Schülerinnen- und Schülerverkehrs soll überwunden werden. Daher wird eine Netz- und Fahrplangestaltung so weit wie möglich nach den Prinzipien des „integralen Taktfahrplanes“, sowohl innerhalb des Bussystems als auch hinsichtlich der Verknüpfungen zum SPNV, umgesetzt. Zur Vorbereitung dieses Schritts wurde, wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt, eine umfassende gutachterliche Untersuchung zur Zukunft des regionalen ÖPNV im Kreis durchgeführt mit intensiver Beteiligung der örtlichen Ebene und weiterer Akteure. In diesem Rahmen erfolgte eine komplette Neuentwicklung von Netz- und Fahrplankonzeption. Das hier gewonnene Ergebnis ist Bestandteil des vorliegenden RNVP (siehe Kap. 5.2.2).

- Forcierung der **Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV** aufgrund von § Abs. 3 Satz 2 PBefG (siehe unten).

Ein wesentlicher Aspekt der hier in Rede stehenden Rechtsnormen ist, dass die o.g. juristische Fachdiskussion mit z.T. gerichtlichen Auseinandersetzungen um deren **richtige Handhabung und Auslegung** (mit den darauf aufbauenden Konsequenzen und Handlungsnotwendigkeiten) noch immer keinen endgültigen Abschluss gefunden hat, ungeachtet der im März 2014 von der EU-Kommission herausgegebenen Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) 1370/2007. Bedeutende Themen, zu denen teilweise auch seitens deutscher Gerichte beim EuGH um Klärung nachgesucht wurde (wie z.B. im Juni 2017 durch das OLG Düsseldorf) sind u.a. die genauen Voraussetzungen für eine Direktvergabe und den Zeitpunkt ihres Vorliegens, die Abgrenzung eines Dienstleistungsauftrages gegenüber einer Dienstleistungskonzession, der zulässige angemessene Gewinn für das den Verkehr betreibende Verkehrsunternehmen, zur Erfüllung von Selbsterbringungsquoten bzw. Untervergaben, Bedingungen für das Vorliegen einer Parallelbedienung und zur Gestaltung einer „Gruppe von Behörden“. In diesem Zusammenhang ist auf das Grundsatzurteil des EuGHs vom 21.03.2019 hinzuweisen, in dem klar entschieden wurde, dass für Direktvergaben an interne Betreiber nicht Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007, sondern das allgemeine Vergaberecht anzuwenden ist, soweit es sich nicht um eine Dienstleistungskonzession handelt. Mit Blick auf die Situation im Kreis Rendsburg-Eckernförde (kein möglicher interner Betreiber vorhanden) ist relevant, dass in den Erläuterungen zu diesem Urteil ferner darauf hingewiesen wird, dass gemäß den Erklärungen der EU-Kommission generell Verträge über Verkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen bezüglich den europäischen Richtlinien 2004/17 und 2004/18 „den gesamten in diesen Richtlinien vorgesehenen Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge unterliegen“, Dienstleistungskonzessionen aber nur Art. 3 der letztgenannten Richtlinie. Ergänzend hierzu ist weiter von Belang, das ungeachtet dessen gemäß EuGH-Urteil vom 20.09.2018 die Vorinformationspflicht gemäß Art. 7, Abs. 2 VO (EG) 1370 (2007) auch bei wettbewerblichen Ausschreibungen für Busleistungen, die ansonsten dem allgemeinen Vergaberecht unterfallen, gilt. Im bundesdeutschen Recht ist dies im PBefG in § 8a, Abs. 2 ohnehin geregelt.

Ein sehr stark umstrittenes Thema betrifft den im PBefG geregelten **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit**, aus dem teilweise abgeleitet wurde, dass Aufgabenträger hinsichtlich der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zum Erlass einer „allgemeinen Vorschrift“ verpflichtet seien, um diesen Vorrang gewährleisten zu können. Wenngleich auch diese Frage zwischenzeitlich dahingehend abschließend ausgeurteilt zu sein scheint, dass diese Pflicht nicht besteht, wird aus vorstehenden Ausführungen deutlich, dass nach wie vor Rechtsunsicherheiten in durchaus grundlegenden Aspekten vorhanden sind.

In der Praxis konnte bundesweit u.a. eine deutliche Zunahme von wettbewerblichen eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungsanträgen konkurrierender Unternehmen in Fällen von Vergabeverfahren oder auch bei vorhandenen Linien ebenso beobachtet werden wie eine Reihe von Anfechtungen von Vergabeentscheidungen, jeweils mit der Folge juristischer Auseinandersetzungen. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde war im Falle des Vergabeverfahrens zum Stadtverkehr Rendsburg von derartigen Vorgängen betroffen.

Als weitere Folge der PBefG-Novelle hat sich die **Entwicklung eines Fernbusmarktes** ergeben; hier kommt es in Einzelfällen zu Konflikten um eine mögliche Konkurrenzierung des ÖPNV aufgrund der beantragten Fernbus-Haltestellen; ferner bildet die Abwicklung der Fernbusverkehre an den größeren Knotenpunkten eine Herausforderung, da die bauliche

Infrastruktur hierfür z.T. nicht ausreicht und Beeinträchtigungen auch des ÖPNV Thema sind; diesbezüglich ist auch mit Blick auf den in Bau befindlichen neuen ZOB in Kiel eine potenzielle Betroffenheit des ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde festzustellen.

Schließlich sind noch als Bereich mit erheblicher Tragweite die Konsequenzen aus den Bestimmungen zur **Verankerung der Barrierefreiheit in RNVPen** zu erwähnen: Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG sollen die vom Land für den öffentlichen Personennahverkehr bestimmten Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan definieren. Der Nahverkehrsplan hat dabei nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG auch die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, und zwar mit dem Ziel, bis zum 01.01.2022 „eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Durch diese Vorgabe wird die nationalrechtliche Umsetzung der auf dem Rang von Bundesrecht stehenden UN-Behindertenkonvention vom 13.12.2006 (vgl. Kap. 2.4) weiter vorangetrieben. Hier kann auch eine Folgewirkung des **„Nationalen Aktionsplans“** zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention erkannt werden, den die Bundesregierung 2011 verabschiedet hat und welcher im Hinblick auf den ÖPNV auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen und an deren Erfordernisse angepasste Haltestellen abstellt.

Der diesbezüglich begünstigte Personenkreis umfasst alle Personen, welche körperliche sowie geistige Beeinträchtigungen aufweisen, die zu einer verminderten Bewegungs- bzw. Wahrnehmungsfähigkeit führen. Auch anderweitig in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste, z. B. mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Rollator, sind hier einbezogen.

Der Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wird zwar weder durch das PBefG noch die Gesetzesbegründung näher definiert. Aus § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) lässt sich allerdings die Definition gewinnen, dass Anlagen und Verkehrsmittel dann barrierefrei sind, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Neben bundesweiten Aktivitäten zur weiteren Konkretisierung im Hinblick auf Gestaltungsmerkmale der relevanten Einrichtungen und der Entwicklung entsprechender Leitfäden – auch durch die NAH.SH GmbH in Schleswig-Holstein – sowie entsprechender Inhalte in RNVPen ist eine intensive Diskussion um die Finanzierbarkeit entstanden, angesichts der hierfür erforderlichen Investitionsvolumina insbesondere im Hinblick auf die Bushaltestellen. Weitgehende Übereinstimmung besteht dabei in der Einschätzung, dass die bauliche Umsetzung dieser Anforderung unter den Bedingungen des derzeitigen Finanzierungsinstrumentariums nicht realistisch erscheint und infolgedessen von der gesetzlich zulässigen Möglichkeit, Ausnahmen von dem genannten Zeitpunkt bereits bei der planerischen Aktivität zu benennen, umfänglich Gebrauch gemacht werden muss (vgl. auch Kap. 5.6.2).

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat in Reaktion auf die genannten gesetzlichen Vorgaben gehandelt und – aufsetzend auf die entsprechenden Ausführungen im 2. RNVP – in den letzten Jahren in intensiver Arbeit einen **Maßnahmeplan zu Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV** entworfen. Bestandteil dessen ist auch eine Konzeption zum Ausbau von Haltestellen mit entsprechender Prioritätenzuordnung; hier wurde im Lichte des vorstehend aufgezeigten Sachverhalts bereits ein erheblicher Teil von Haltestellen unter Ausnahmetatbestand gestellt mit Aufschub der Herstellung der Barrierefreiheit auf den Zeitraum nach dem 01.01.2022. Ungeachtet dessen wurde von den Ämtern und Gemeinden im Kreis im Rahmen der hierzu erfolgten gemeinsamen Beratungen auch unter diesen Bedingungen mehrfach deutlich gemacht, dass es hinsichtlich der Finanzierung der

barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen einer vollständigen Konnexität, d.h. der Übernahme der mit dieser gesetzlichen Anforderung verbundenen Kosten durch den verantwortlichen Gesetzgeber (Bund und Land) bedürfe. Ohne eine solche sei die Finanzierung durch die Gemeinden in ihrer Rolle als verantwortlicher Baulastträger nicht darstellbar; dies gelte erst recht unter Beachtung der Notwendigkeit von entsprechenden Maßnahmen im Umfeld- und Zuwegungsbereich. Um die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen zu forcieren, fördert der Kreis derzeit den Haltestellenausbau durch ein Sonderprogramm mit Zuwendungen an die Gemeinden als Baulastträger (vgl. Kap. 5.6.2). Außerdem ist zu beachten, dass an Kreisstraßen der Kreis selbst, an Landesstraßen das Land und an Bundesstraßen der Bund ganz oder teilweise für die barrierefreie Umgestaltung zuständig sind.

Zur eingangs bereits genannten, am 24.12.2017 in Kraft getretenen und damit aktuellen Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 durch die **Verordnung (EU) 2016/2338** sind aus deren Inhalt zu nennen:[1]

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen im Einklang mit politischen Zielen aus Strategiepapieren stehen (als solche sind die Regionalen Nahverkehrspläne anzusehen);
- kostendeckende und nicht kostendeckende Verkehre dürfen in einem öDA zusammengefasst werden;
- der geographische Geltungsbereich von öDAen, die an einen internen Betreiber vergeben werden, darf sich nur auf den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und ländlicher Gebiete oder beides erstrecken;
- in öDAen muss der Betreiber verpflichtet werden, für Folgevergaben relevante Informationen herauszugeben;
- der Aufgabenträger muss in den Ausschreibungsunterlagen den Bietern die relevanten Informationen zur Verfügung stellen (unter Wahrung des legitimen Schutzes vertraulicher Geschäftsgeheimnisse),
- Informationspflichten und Anwendbarkeit der Betriebsübergangsrichtlinie werden für den Fall der Anordnung des Betriebsübergangs von Arbeitnehmern im Rahmen von Vergabeverfahren präzisiert (wichtig im Falle von Betreiberwechseln);
- der jährliche Gesamtbericht muss zusätzlich die in Strategiepapieren niedergelegten politischen Ziele berücksichtigen und transparent zugänglich sein;
- der Laufzeitbeginn eines öDA muss in der Vorabbekanntmachung zwingend vorhanden sein.

Bezüglich der Frage von zukünftigen Änderungen der hier betrachteten Rechtsnormen sind derzeit auf der Grundlage des Koalitionsvertrages im Bund **Vorbereitungen zu Änderungen im PBefG** im Gange. Gemäß dem vorliegenden Gesetzentwurf betrifft dies wesentlich (soweit für den ÖPNV relevant):

- Bestimmung, dass gewerbsmäßige Vermittlungen von Beförderungen ohne selbst Beförderer zu sein diesem Gesetz grundsätzlich unterfallen,
- Zumessung der Unternehmereigenschaft im Sinne dieses Gesetzes für die organisatorische und vertraglich verantwortliche Kontrolle der Vermittlung und Durchführung der Beförderung,
- Linienbedarfsverkehr als neue Verkehrsform innerhalb des ÖPNV im Interesse klarer Regelungen zu On-Demand-Ridepoolingdiensten (auch und gerade mit digitaler

[1]) Zusammenfassung gemäß „Public Services“, Juli 2017, der Fa. Pwc

Vermittlung) als Ergänzung zum klassischen ÖPNV – mit diversen Folgeanpassungen von linienverkehrsbezogenen Bestimmungen,
- gebündelter Bedarfsverkehr als neue Form des Gelegenheitsverkehrs zur Sicherstellung der Genehmigungsfähigkeit solcher Dienste außerhalb des ÖPNV und zur gleichzeitigen Verpflichtung hierzu,
- Einschränkungs- und Steuerungsmöglichkeiten für gebündelte Bedarfsverkehre zur Verhinderung von Gefährdungen der öffentlichen Verkehrsinteressen einschließlich der Funktionsfähigkeit evtl. betroffener Linienverkehre),
- Limitierung des Bediengebietes eines gebündelten Bedarfsverkehrs,
- Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Taxenverkehren und gebündelten Bedarfsverkehren,
- Verhinderung tariflicher Konkurrenzierung bzw. Unterlaufung des vorhandenen ÖPNV) durch gebündelte Bedarfsverkehre,
- Begrenzung der Tarife für Linienbedarfsverkehre auf die für den klassischen ÖPNV gültigen inkl. Zulässigkeit eines Pauschalzuschlagen je Fahrt,
- Abschaffung der Rückkehrpflicht von Mietwagen einschließlich der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr (im Rahmen bestimmter Bedingungen),
- Festlegung einer Poolingquote bei gebündelten Bedarfsverkehren in Stadt- oder Vorortverkehren zur Sicherstellung von Effizienz,
- Digitale Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen,
- eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme,
- Möglichkeit der Festlegung von Sozialstandards für gebündelte Bedarfsverkehre,
- umfangreiche Regelungen zur Bereitstellung entstehender Daten zur Förderung „intelligenter“ Verkehrssysteme,
- Umweltverträglichkeit als Ziel bei der Anwendung des Gesetzes,
- redaktionelle und klarstellende Änderungen.

Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren wurde nach dem Beratungs- und Beteiligungsverfahren Ende 2020 auf der Grundlage des Regierungsentwurfes eingeleitet. Eine Verabschiedung der Gesetzesnovelle wird in der laufenden Legislaturperiode angestrebt.

Abschließend ist hier darauf aufmerksam zu machen, dass auch von anderen als den hier im Mittelpunkt der Betrachtung stehenden Rechtsnormen Auswirkungen auf den Ordnungsrahmen des ÖPNV ausgehen können. Beispiel ist die in der politischen Diskussion befindliche **Änderung der VO (EG) 1073/2009**, die im Kern Liberalisierungen im Fernbusmarkt zum Ziel hat. Der zunächst von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf hätte aber auch Liberalisierungswirkungen für den Nahverkehrsmarkt mit teilweiser Unterlaufung von Bestimmungen im PBefG zur Folge. Der Beratungsprozess zu dieser Verordnungs-Novellierung ist noch im Gange.

3.1.2 Novellierung des Vergaberechts

Das Vergaberecht, soweit es Vergaben oberhalb der „EU-Schwellenwerte“ betrifft, wurde im Bundesgebiet mit Wirkung zum April 2016 einer deutlichen Reform unterzogen **(Vergaberechtsmodernisierungsgesetz)**; Grundlage hierfür sind wiederum entsprechend reformierte EU-Richtlinien. Auch für unter diesen Schwellenwerten liegende Aufträge sind mit der **Unterschwellenvergabeordnung** Änderungen verbunden. Nach Inkraftsetzung auf Bundesebene bereits im September 2017 erfolgte eine Umsetzung auf Landesebene mit Inkrafttreten des **Vergabegesetzes Schleswig-Holstein** am 01.04.2019, ergänzt durch eine Novellierung der **Schleswig-Holsteinischen Vergabeverordnung** zum selben Zeitpunkt (vgl. Kap. 3.1.7). Für den ÖPNV ist dies allgemein von Bedeutung, wenn Verkehre vergeben

werden und das beabsichtigte Vertragskonstrukt nicht eine Dienstleistungskonzession darstellt. Dann nämlich – so die einschlägige und vom EuGH bestätigte Rechtsauffassung (vgl. Kap. 3.1.1) sind im Lichte des Art. 5 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 für das Vergabeverfahren die Bestimmungen des allgemeinen Wettbewerbsrechts anzuwenden bzw. es sind die Kriterien für ihre Anwendbarkeit bzw. Nichtanwendbarkeit zu beachten, was insbesondere für Inhouse-Geschäfte / interne Direktvergaben von Belang ist. Speziell für Schleswig-Holstein erwächst aus dem neuen Vergabegesetz des Landes eine zusätzliche Bedeutung für ÖPNV-Vergaben, weil Bestimmungen bzw. Regelungsgegenstände aus dem ehemaligen Tariftreue- und Vergabegesetz vom 01.08.2013 dort Eingang gefunden haben (vgl. 3.1.7). – Auch bzgl. anderer Fragen, die nicht abschließend in der genannten Verordnung geregelt sind, können Aussagen aus dem Wettbewerbsrecht hilfsweise herangezogen werden, so z.B. die Frage der Wesentlichkeit von Auftragsänderungen während der Vertragslaufzeit.

3.1.3 GVFG vom 24.05.2007 / Entflechtungsgesetz

Die in diesen Gesetzeswerken verankerten Regelungen sind grundsätzlich Ende 2019 ausgelaufen. Für die Mittel nach dem „Bundes-GVFG“ war zunächst die Fortführung in der vorhandenen Höhe von bis zu 335 Mio. Euro pro Jahr für weitere 15 Jahre vereinbart worden. Hier erfolgte jedoch zwischenzeitlich eine Gesetzesänderung für eine schrittweise Erhöhung dieser Mittel über 665 Mio. Euro in 2020 auf 1 Mrd. Euro bis 2021 mit anschließender jährlicher Dynamisierung; die hierfür erforderliche Grundgesetzänderung wurde bereits im Frühjahr 2019 von Bundestag und Bundesrat beschlossen und die entsprechende Änderung mit Gesetz vom 28.03.2019 verkündet. Am 06.11.2019 hat das Bundeskabinett dann einer weiteren Änderung zugestimmt, nach der u.a. das Volumen von 1 Mrd. Euro nurmehr bis 2024 gelten soll und ab 2025 eine Steigerung auf 2 Mrd. Euro vorgesehen ist, ebenfalls mit daran anschließender 1,8%iger Dynamisierung jährlich; zudem soll es eine Erhöhung des bundesseitigen Fördersatzes auf 75% geben und die Möglichkeit der Mittelverwendung auch für Instandsetzungsmaßnahmen eingeräumt werden.[2] Die Zustimmung des Bundestages liegt seit 30.01. und die des Bundesrates seit 14.02.2020 vor.

Dagegen gibt es für die (deutlich umfangreicheren) Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (als Grundlage für das „Landes-GVFG“, vgl. nächstes Kap.) bundesseitig keine analoge Nachfolgeregelung. Zu einer Art Ersatzregelung kam es in 2017 im Rahmen der Verhandlungen zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Demnach erhalten ab 2020 im Zuge dieser Neuordnung die Länder rd. 9,75 Mrd. Euro vom Bund (aus MwSt.-Aufkommen), in der u.a. die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind[3]. Für die endgültige Umsetzung bedurfte es dabei noch verschiedener gesetzlicher Änderungen. Die gegenwärtige Landesregierung hat erklärt, ab 2020 weiterhin Mittel in Höhe der bis dahin vorhandenen Entflechtungsmittel (für Schleswig-Holstein 43,25 Mio. Euro, entsprechend 3,24% der Gesamtmasse für alle Bundesländer) für Verkehrsinvestitionen zu verwenden; es ist eine Verteilung zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV / Radverkehr im Verhältnis 65%:35% vorgesehen.

3.1.4 GVFG Schleswig-Holstein

Mit der Neufassung des „Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein)“ vom 24.05.2019 wurde die in

[2]) gemäß Information auf Internetseite des BMVI vom 07.11.2019
[3]) gemäß Meldung der Bundesregierung vom 02.06.2017 auf Internetseite

vorstehendem Kap. erwähnte Zusicherung der Landesregierung umgesetzt. Das in diesem Gesetz vorgesehene Finanzvolumen entspricht für 2020 genau dem bisherigen Niveau der Entflechtungsmittel. Ab 2021 erfolgt eine jährliche Dynamisierung mit einer Rate von 2,0% bis 2035. In 2035 soll dann eine Revision der Mittel erfolgen. Wie bisher, sind Förderungen der zuwendungsfähigen Kosten bis zu 75% möglich (außer bei Deckenbaumaßnahmen).

3.1.5 Regionalisierungsgesetz

Die auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für die Finanzierung insbesondere des SPNV wurden gemäß einer Einigung vom Oktober 2015/Juni 2016 von 7,3 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro in 2016 erhöht und ab 2017 mit einem Satz von jährlich 1,8% dynamisiert mit einer Laufzeit dieser Regelung bis 2031. Zusätzlich soll es eine Begrenzung der Stations- und Trassenentgelte im SPNV geben. Die Verteilung zwischen den Ländern erfolgt unter Beachtung eines Vorwegabzuges von 200 Mio. Euro für die ostdeutschen Länder nach dem sog. „Kieler Schlüssel“. Für Schleswig-Holstein bedeutet dies eine Zuwendungsentwicklung von 251,84 Mio. Euro in 2016 über 275,30 Mio. Euro in 2019 und 313,24 Mio. Euro in 2024 auf 364,85 Mio. Euro in 2031.

Gemäß Beschluss des Bundeskabinetts vom 06.11.2019 sollen die Länder in den Jahren 2020 bis 2023 insgesamt zusätzlich rd. 1,225 Mrd. Euro erhalten, beginnend mit einem Plus von 150 Mio. Euro in 2020, das bis 2023 auf knapp 464 Mio. Euro anwächst. Hier greift ebenfalls die Dynamisierung um 1,8% pro Jahr. Bis 2031 ergäben sich hiermit insgesamt rd. 5,2 Mrd. Euro zusätzlich.[4] Auch hier haben der Bundestag am 30.01. und der Bundesrat am 14.02.2020 zugestimmt. Die zusätzlichen Mittel für Schleswig-Holstein belaufen sich gemäß Gesetzesvorlage auf 4,83 Mio. Euro in 2020, 8,86 Mio. Euro in 2021, 10,09 Mio. Euro in 2022 und 15,27 Mio. Euro in 2023. Bis 2031 schließlich wächst der Zusatzbetrag auf 17,20 Mio. Euro.

Diese Entwicklungen finden in der neuen **Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020** ihren Niederschlag, mit der die vorhergehende Landesverordnung vom 29. März 2018 (Interimsnovelle zur Verordnung vom 11.04.2012) abgelöst wurde (siehe folgendes Kapitel).

3.1.6 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein vom 24.05.2007

Relevant im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein ist die Änderung der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012. Diese lief planmäßig zum Jahresende 2017 aus. Damit wurde grundsätzlich eine Novellierung derselben ab 2018 erforderlich; zudem wurde es notwendig, den für die Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Kreise und kreisfreien Städte) zur Verfügung zu stellenden Anteil aus den Regionalisierungsmitteln und dessen Dynamisierung neu festzulegen.

Landesseitig wurde zunächst für 2017 ein Zuschlag von 5 Mio. Euro sowie für die Folgejahre die Weitergabe der jährlichen Dynamisierung für den aus den Regionalisierungsmitteln gespeisten Anteil der Kommunalisierungsmittel zugesagt. Der Gesamtbetrag der Mittel für alle Kreise und kreisfreien Städte sollte demnach bis 2022 auf 65,51 Mio. Euro steigen. Infolge einer weiteren Aufstockung der Landesmittel um 5 Mio. Euro und der im vorstehenden Kap. beschriebenen Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolgte ab 2020 eine weitere deutliche

[4]) gemäß Information auf Internetseiten des BMVI und der Bundesregierung vom 07.11.2019

Erhöhung der den Kreisen und kreisfreien Städten zur Verfügung gestellten Mittel, ausgehend von 71,6 Mio. Euro in 2020 und mit einem Aufwuchs auf vsl, 89,8 Mio. Euro in 2029. Nach einer nur für die Jahre 2018/19 als Übergangslösung erlassenen Interimsverordnung wurde nach Vorbereitung mit externer Hilfe aktuell die neue, bereits im vorstehenden Kap. bezeichnete Verordnung vom 27. November 2020 in Kraft gesetzt, die auch einen „sachgerechteren" Schlüssel zur Mittelverteilung vorsieht (vgl. Kap. 3.5).

3.1.7 Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz

Das **Vergabegesetz Schleswig-Holstein** vom 08.02.2019, in Kraft getreten am 01.04.2019 regelt mit Blick auf den ÖPNV u.a., dass im Falle von Verkehren, die mittels eines öDA im Sinne der VO (EG) 1370/2007 erbracht werden sollen und durch den Aufgabenträger entsprechend vergeben werden, nur Unternehmen zum Zuge kommen dürfen, die ihren Mitarbeitern Entgelt zahlen und weitere Leistungen gewähren, die den Vereinbarungen repräsentativer Tarifverträge mit einer tariffähigen Gewerkschaft entsprechen. Die entsprechenden repräsentativen Tarifverträge wurden mit einer Landesverordnung – aktuell gültige Fassung vom 03.06.2020 – bestimmt. Daneben gilt für öffentliche Aufträge ab 20.000 Euro Einzelauftragswert, die ggf. anderen Bestimmungen zur Anwendung von Tarifverträgen nicht unterfallen, der Mindestlohn von 9,99 Euro/Std. brutto. Eben genannte Regelungen sind auch auf Nachunternehmer und Verleiher von Arbeitskräften des ausgewählten Bieters anzuwenden. Darüber hinaus wird mit Bezug auf die in Art. 4, Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 niedergelegte Möglichkeit der Anordnung eines Personalübergangs im Falle eines Betreiberwechsels eine Verpflichtung des vorherigen Betreibers zur Bereitstellung der notwendigen Unterlagen und Informationen festgestellt (bei Erstattungspflicht der entstehenden Mehraufwendungen durch den Auftraggeber). Auftraggeber sind berechtigt zur Kontrolle und Prüfung der Einhaltung der genannten Bestimmungen und zum Erlass von Sanktionen bei entsprechenden Pflichtverletzungen des Auftragnehmers. Entsprechende Bestimmungen aus dem **zuvor geltenden Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein** vom 31.05.2013, in Kraft getreten am 01.08.2013, wurden hiermit übernommen; das genannte Gesetz selbst wurde mit dem neuen Vergabegesetz außer Kraft gesetzt. Ergänzende Bestimmungen enthält die ebenfalls zum 01.04.2019 in Kraft getretene novellierte **Schleswig-Holsteinische Vergabeverordnung**. Für das private Omnibusgewerbe in Schleswig-Holstein wurde mit der zum 01.10.2016 in Kraft getretenen Allgemeinverbindlichkeitserklärung der Lohntarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes auf alle gewerblichen Arbeitnehmer in diesem Gewerbe in Schleswig-Holstein ausgedehnt, auch wenn bis dato keine Tarifbindung bestand; das Außerkrafttreten dieses Tarifvertrages am 31.10.2017 führte aber regelkonform auch zum Erlöschen der Allgemeinverbindlichkeit. – Das **Mindestlohngesetz** vom 01.01.2015 in Verbindung mit der zugehörigen Zweiten Verordnung zur Anpassung der Höhe des Mindestlohns bestimmt bundesweit ab 01.01.2020, dass Arbeitnehmer nicht unterhalb eines Satzes 9,35 Euro / Std. entlohnt werden dürfen. Zum 01.01.2021 steigt dieser Satz gemäß der diesbezüglichen dritten Verordnung auf 9,50 Euro.

3.1.8 Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes

Auf der Grundlage der **Richtlinie (EU) 2016/2102** vom 26.10.2016 erfuhren die genannten Gesetze wesentliche Anpassungen mit der Zielrichtung der Umsetzung von **Barrierefreiheit bei Internetseiten und mobilen Anwendungen** sowie die Spezifizierung der diesbezüglichen Anforderungen, auch hinsichtlich der Umsetzungszeitpunkte. Ergänzend hierzu wurde auch die **Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung** zum 21.05.2019 geändert, auf die beide Gesetzeswerke verweisen. Auch wenn der Geltungsbereich bestimmungsgemäß sich nur auf öffentliche Stellen (Bund, Land, Kreise, Gemeinden, sonstige Einrichtungen öffentlichen

Rechts, soweit sie öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrnehmen) erstreckt und infolgedessen z.B. die Verkehrsunternehmen nicht notwendigerweise erfasst sind, ist von einer Betroffenheit des ÖPNV insofern auszugehen, als im PBefG die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 verankert ist, hierzu gehört auch die Information und Beauskunftung über elektronische Medien. In der genannten EU-Richtlinie sind als Zeitpunkte der Verbindlichkeit der Anwendung genannt: ab 23.09.2019 für neue, ab 23.09.2020 für bestehende Internetseiten, ab 23.06.2021 für mobile Anwendungen. Neben der barrierefreien Gestaltung wird die Bereitstellung einer Erklärung zur Barrierefreiheit der Internetseiten und mobilen Anwendungen gefordert.

In diesem Zusammenhang ist auch die **Richtlinie (EU) 2019/882 („Accessibility Act“)**, in Kraft getreten am 27.06.2019, zu erwähnen. In dieser wird unter anderem Barrierefreiheit von interaktiven Terminals z.B. zum Fahrkartenerwerb oder Check-in – auch im Bereich öffentlicher Verkehrsdienste – gefordert (Ausnahme: im Fahrzeug fest eingebaut). Verbindlich verpflichtend ist dies allerdings erst für ab dem 28.06.2025 installierte Einrichtungen. Aufgrund der Eigenschaft einer EU-Richtlinie ist dies zudem zuerst in nationales Recht zu überführen.

3.1.9 § 148 SGB IX (Erstattung von Fahrgeldausfällen für die Beförderung Schwerbehinderter)

Mit der Neufassung des Neunten Sozialgesetzbuches zum 01.01.2018 wurde der für die Regelung der Erstattung von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von schwerbehinderten Menschen im ÖPNV maßgebliche § 148 zu **§ 231**. Inhaltliche Änderungen ergaben sich hiermit nicht. Ergänzend ist aber zu erwähnen, dass gemäß landesseitiger Bestimmungen bereits zu früherem Zeitpunkt die Erhebung der Schwerbehindertenquote anspruchsvoller gestaltet wurde mit der Folge erhöhter Aufwendungen für die Verkehrsunternehmen, sofern sie nicht den landesweiten gesetzlichen Wert anwenden möchten.

3.1.10 Schulgesetz Schleswig-Holstein

Die Schulgesetzgebung des Landes war in den letzten Jahren wiederholt Veränderungen unterworfen. Maßgeblich mit Auswirkungen für den ÖPNV (in erster Linie auf die Schülerinnen- und Schülerströme) waren hierbei zum einen Veränderungen in den Schularten: Die Regionalschule wurde als eigenständige Schulart mit Wirkung zum Schuljahr 2014/15 nicht mehr weitergeführt und ist mit Ablauf des Schuljahres 2018/19 ausgelaufen; als Ersatz ist in erster Linie die Gemeinschaftsschule anzusehen. Zum anderen ist die Einführung von G 8 (Verkürzung der Gymnasialzeit auf 8 Jahre) während der vergangenen Legislaturperiode der Landesregierung zu nennen. Mit Schulgesetzänderung vom 14.12.2017 wurde diese von der neuen Landesregierung wieder insofern rückgängig gemacht, als eine starke Öffnung hin zur Wiedereinführung von G 9 erfolgte und den Schulen die (einmalige) Wahlmöglichkeit zur Beibehaltung von G 8, zur Wiedereinführung von G 9 oder eines parallelen Angebotes beider Formen („Y-Modell“) ab dem Schuljahr 2019/20 eingeräumt wurde. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde haben sich alle Gymnasien für die Wiedereinführung von G 9 entschieden, so dass G 8 in einigen Jahren wieder vollständig ausläuft.

Zwischenzeitlich gab es auch eine politische Initiative dahingehend, dass mit Blick auf das Recht zur freien Schulwahl nicht mehr nur die Wegstrecken zur nächstgelegenen Schule einer bestimmten Schulart, sondern jene zur tatsächlich besuchten Schule maßgeblich für die Kostenerstattung sein solle. Derzeit gibt es diesbezüglich keine weitergehenden Aktivitäten. Würde Solches beschlossen, wäre mit erheblichen Mehrkosten für die Kreise, kreisfreien Städte und sonstigen Schulträger zu rechnen.

3.1.11 Kreissatzung zur Schülerinnen- und Schülerbeförderung

Die Kreissatzung zur Schülerinnen- und Schülerbeförderung, die dem Wesen nach eine Regelung zur Erstattung der mit der Schülerinnen- und Schülerbeförderung verbundenen Kosten ist, wurde in einem intensiven Diskussionsprozess novelliert und in er entsprechend überarbeiteten Fassung am 01.08.2018 in Kraft gesetzt. Bedeutsame Änderungen sind:

a) Für die Bemessung der Wegstrecke zwischen Wohn- und Schulort ist in der Wohnsitzgemeinde nicht länger der geografische Gemeindemittelpunkt, sondern der tatsächliche Wohnstandort maßgebend;
b) Für Schülerinnen und Schüler in ländlichen und Stadtverkehrsbereichen sollen dieselben Maßstäbe gelten;
c) Die Zumutbarkeitsgrenze der Wartezeit nach Unterrichtsschluss wurde für die Nachmittagsstunden ab 14 Uhr von 60 auf 30 min verringert.

Alleine für den Kreis als Träger der Schülerinnen- und Schülerbeförderung zu den Schulen außerhalb der Kreisgrenzen ergab sich aus diesen Neuerungen eine Steigerung der Kosten um 111.000 Euro (Vergleich Schuljahre 2017/18 zu 2018/19).

3.1.12 „Clean Vehicles“-Richtlinie der Europäischen Union

Vor dem Hintergrund der EU-seitigen Bestrebungen zur Reduzierung von Treibhausgasen kam es zu einer Änderung der Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Die Verabschiedung durch den Rat der EU erfolgte am 13.06.2019 und die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 12.07.2019. Zu beachten ist, dass es hierbei, da es sich um eine Richtlinie der EU handelt, für eine verbindliche Rechtswirkung zuerst der Umsetzung in nationales Recht bedarf. Zentraler Inhalt ist im Ergebnis die Verpflichtung, im Rahmen eines Stufenkonzepts zu einer signifikanten Erhöhung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen zu gelangen. Danach sollen – gerechnet ab dem Datum der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht bzw. spätestens ab 02.08.2021 – bis 31.12.2025 45% der Beschaffungen aus sauberen und hiervon 50% aus emissionsfreien Fahrzeugen bestehen; für den folgenden Zeitraum bis 31.12.2030 lauten die entsprechenden Werte 65% und hiervon wiederum 50%. Saubere Fahrzeuge in diesem Sinne werden betrieben mit Flüssiggas (LPG), Erdgas einschließlich Biomethan, synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen, nachhaltigen Biokraftstoffen, Wasserstoff oder Elektrizität. Dieselantrieb fällt nur im Rahmen von Plug-In-Hybridtechnik darunter. Für emissionsfreie Fahrzeuge in diesem Sinne ist ein Grenzwert von max. 1 g CO_2 je Kilowattstunde entscheidendes Kriterium. Als Beschaffungen gelten, sofern die einschlägigen EU-Wertgrenzen überschritten werden, neben den direkten Fahrzeugbeschaffungen durch öffentliche Stellen oder Verkehrsunternehmen auch „Leistungsbeschaffungen“ im Rahmen von Verkehrsverträgen, Betrauungen und öDAen (sowohl nach allgemeinem Wettbewerbsrecht als auch nach VO (EG) 1370/2007 vergeben). Für die Anwendung auf Letztere müssen die Einzelstaaten Schwellenwerte festlegen; diese dürfen die Schwellenwerte gem. Art. 5, Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 nicht übersteigen. Ausgenommen von der Anwendung der Richtlinie sind Reisebusse (keine stehenden Fahrgäste zugelassen) und auch Überlandbusse, sofern sie der Fahrzeugklasse II innerhalb der Kategorie M3 zuzuordnen sind; Kriterium hierfür ist, dass sie hauptsächlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind (jedoch mit Zulassung stehender Fahrgäste auf einer Fläche, die höchstens der von 2 Doppelsitzreihen entspricht, bzw. im Gang) und zudem mehr als 22 Fahrgäste befördern dürfen.

3.2 Strukturelle Gegebenheiten

3.2.1 Bevölkerung

Nach Angaben des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein wies der Kreis Rendsburg-Eckernförde am 31.12.2016 eine Bevölkerungszahl von 272.337 Bewohnern auf. Unter Berücksichtigung der infolge der Volkszählungsergebnisse 2011 erfolgten Korrektur der Bevölkerungszahl 2011 (im 2. RNVP relevant) auf 268.846 ergab sich seither ein geringfügiger Anstieg von knapp 1,3% – der prognostizierte Rückgang von rd. 1,5% hat also nicht stattgefunden. Eine Rolle hierbei dürfte der in der jüngsten Vergangenheit eingetretene Zuzug von Menschen aus anderen Ländern im Zuge der verstärkten Migrationsprozesse aus dem nah- bzw. mittelöstlichen und afrikanischen Raum spielen, denn die ausländische Bevölkerung im Kreis hat sich im Betrachtungszeitraum nahezu verdoppelt und ist auf einen Anteil von 4,7% gewachsen. – Bis zum 31.12.2018 war ein weiterer, wenn auch sehr geringer Anstieg der Gesamtbevölkerung auf 272.775 Einwohnerinnen und Einwohner zu verzeichnen.

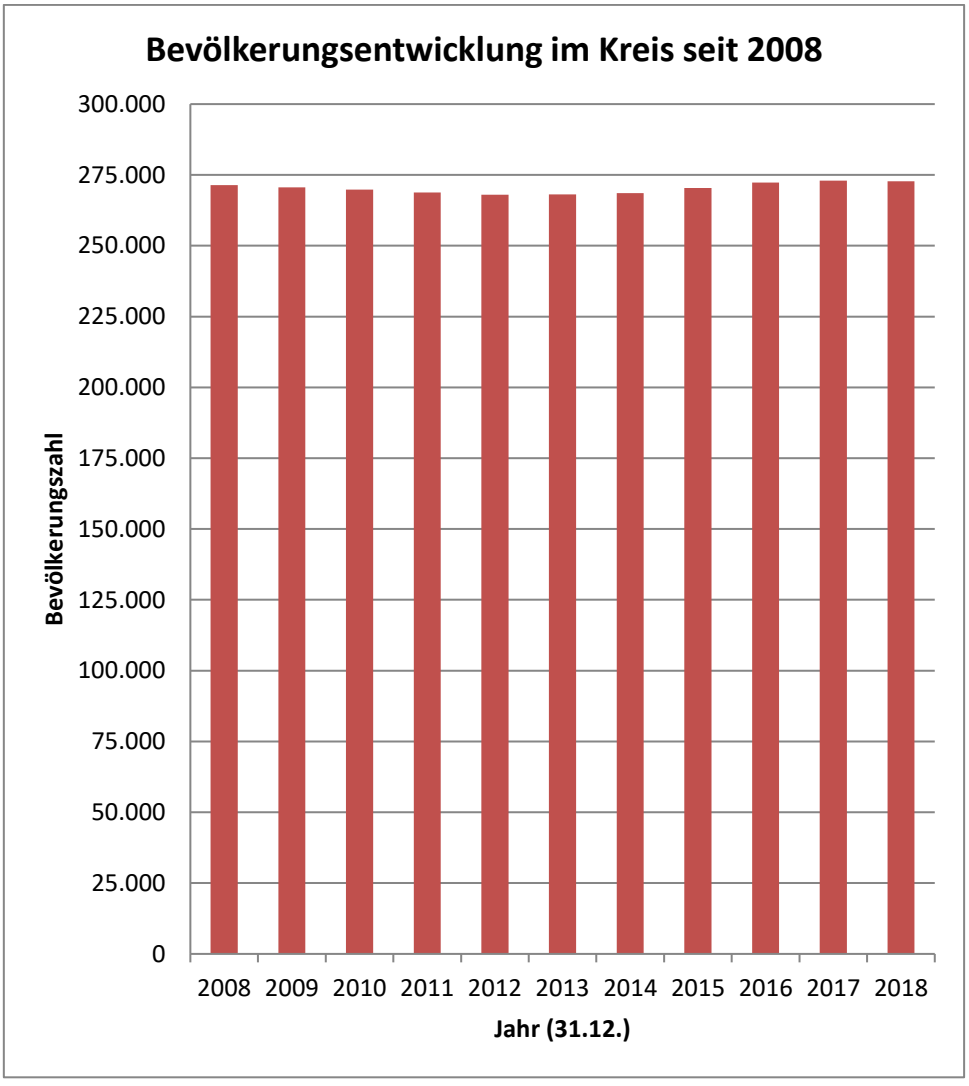


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2008 bis 2018 – Datenquelle: Statistikamt Nord

Für die örtliche Ebene lässt sich feststellen, dass in vielen Gemeinden – ebenfalls unter Berücksichtigung der Volkszählungsergebnisse – von 2011 bis 2018 die Bevölkerungszahl fast gleichgeblieben ist bzw. Veränderungen sich im einstelligen Prozentbereich bewegten.

Raten von um oder über 10% waren zu verzeichnen für: Borgstedt, Borgdorf-Seedorf, Bredenbek, Grauel, Padenstedt, Reesdorf, Schönbek, Schülldorf, Tüttendorf und Warder (Wachstum) sowie Bokel, Brammer, Brinjahe, Embühren, Friedrichsgraben, Gokels, Grevenkrug, Jahrsdorf, Luhnstedt, Oldenbüttel, Prinzenmoor, Schierensee, Sophienhamm, Steenfeld, Thaden und Thumby (Rückgang).

Die Änderung der Altersstruktur folgte in ihrer Tendenz den im 2. RNVP wiedergegebenen Prognosen (für 2015), allerdings lagen die Zahlen zu den einzelnen Altersgruppen hinsichtlich der Anzahl – analog zu der höheren Gesamtbevölkerung – meist über den (für 2015) prognostizierten Werten. Bezüglich der relativen Anteile war eine ziemlich genaue Übereinstimmung für die große Gruppe der Altersklassen zwischen 21 und 64 Jahren festzustellen, während der Anteil der über 65jährigen und der 15-21jährigen etwas geringer lag; derjenige der unter 15jährigen allerdings übertraf den Prognosewert leicht.

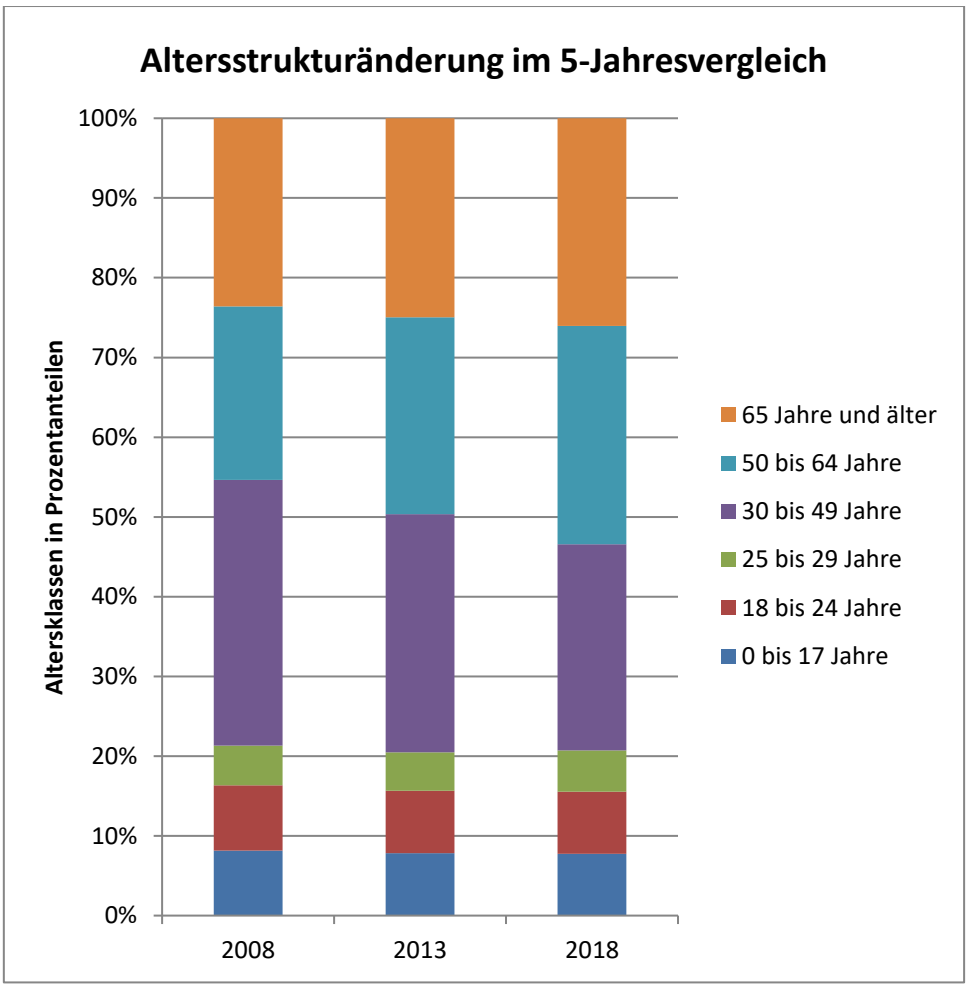


Abb. 2: Änderung der Altersstruktur der Kreisbevölkerung 2008 bis 2018 (5-Jahres-Vergleich) – Datenquelle: Statistikamt Nord

Hinsichtlich der Bedeutung der Herstellung von Barrierefreiheit ist auch der **Anteil von Menschen mit Behinderung** wichtig. Gemäß dem Kurzbericht des Statistischen Bundesamtes 2019 zur Statistik schwerbehinderter Menschen leben in Schleswig-Holstein insgesamt knapp 270.000 schwerbehinderte Menschen, also Personen mit einem Grad der Behinderung von 50% und mehr. Dies entspricht einem Anteil von 9,3% und damit fast dem Bundesdurchschnitt mit 9,5%. 58,4% hiervon haben (bundesweit) eine körperliche, 13,3% eine

geistig-seelische Behinderung und 9,0% eine zerebrale Störung. Wie bereits in Kap. 3.1.1 angeführt, ist der Personenkreis, in deren Interesse Barrierefreiheit erforderlich ist, weit größer. Er umfasst natürlich auch alle Menschen mit körperlichen sowie geistige Beeinträchtigungen, die zu einer verminderten Bewegungs- bzw. Wahrnehmungsfähigkeit führen und die einen geringeren Behinderungsgrad haben. Auch anderweitig in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste, z. B. mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Rollator, sind hier einbezogen. So werden unter Berücksichtigung dieser von Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne betroffenen Personengruppen Fahrgast- bzw. Bevölkerungsanteile von 20 bis über 30% genannt (Quellen: Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.; Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung/Leitfaden Unbehinderte Mobilität). Besonderer Erwähnung bedarf hier auch die – im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel – immer größer werdenden Zahl älterer Menschen (vgl. nächster Absatz), da mit zunehmendem Alter vielfach die Beweglichkeit nachlässt und deshalb auch die Zahl der Menschen, die sich eines Rollators bedienen, entsprechend den Beobachtungen stetig zunimmt.

Zur **zukünftigen Bevölkerungsentwicklung** liegen überarbeitete Prognosen vor: Nach den Vorausberechnungen des Statistikamtes Nord wird gegenüber dem Basisjahr 2014 bis in die aktuelle Phase (Jahre 2017/18) noch leichtes Bevölkerungswachstum bis zu einem Wert um 272.000 Einwohnerinnen und Einwohner erwartet und danach ein stetiger Rückgang über 265.500 Einwohnerinnen und Einwohner in 2025 auf 259.200 in 2030 prognostiziert, entsprechend einem Minus von rd. 5,0 % gegenüber dem aktuellen Wert.

Ergänzend hierzu wurde im Auftrag der Kreisverwaltung eine kleinräumige Bevölkerungsprognose durch ein externes Gutachterbüro erstellt, ebenfalls mit dem Bezugszeitraum 2014 – 2030. Hier wird die voraussichtliche Entwicklung für einzelne Teilräume des Kreises dargestellt. Bezugsgrößen dabei sind die Bevölkerungszahl, die Altersstruktur, die Anzahl der Haushalte und deren Größe.

Zusammenfassend sind folgende Prognoseergebnisse zu benennen:

- Bevölkerungsrückgang von kreisweit 3,5%, dabei Streuung in den Teilräumen zwischen 10% und darüber bzw. nur geringen Werten, im Falle der Kreisstadt Rendsburg sogar leichtes Wachstum;
- starke Schrumpfung der Altersgruppe bis unter 20 Jahre (relevant für den Schülerinnen- und Schülerverkehr) mit 13,1% kreisweit und örtlichen Werten von unter 5% bis über 20%;
- ebenfalls deutlicher Rückgang bei den 20- bis 64-Jährigen (typische Berufstätige) mit 11,5% im Kreis insgesamt und örtlichen Veränderungen von wenigen Prozent bis über 15%;
- Erhebliches Wachstum der Altersgruppe ab 65 Jahren mit kreisweit 25,1% und örtlichen Zuwächsen zwischen unter 5% und über 30%.
- Zunahme von 1-2-Personen-Haushalten, Abnahme von Familienhaushalten.

Die in obiger Zusammenfassung zu findenden Höchstwerte finden sich v.a. in stark ländlich strukturierten, abseits der zentralen Verkehrsachsen liegenden Teilräume, so dass diese gemäß den Prognosen in besonderem Maße von zurückgehenden Bewohnerzahlen generell und speziell von deutlichen Rückgängen bei den jungen und mittleren Jahrgängen betroffen sein werden; teilweise wird dort auch ein Rückgang der Zahl der Haushalte zu verzeichnen sein. Für die Kreisstadt Rendsburg, teilweise auch Gemeinden und Ämter im Umfeld der Oberzentren bzw. an den Verkehrsachsen fallen diese Prozesse in der Tendenz abgeschwächt aus.

Nachfolgende Grafik zeigt bespielhaft die prognostizierte Entwicklung hinsichtlich der Bevölkerungszahl:

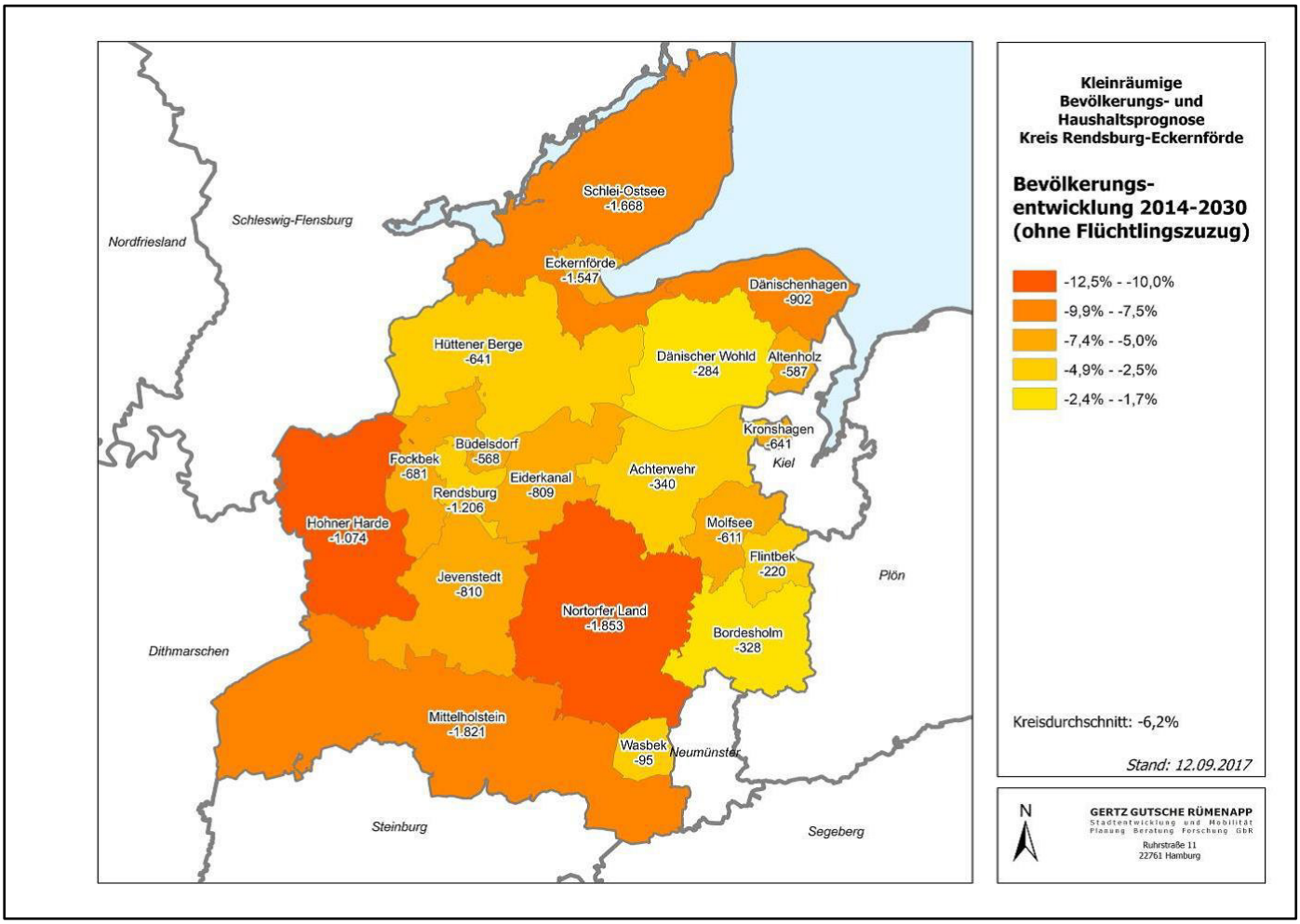


Abb. 3: Prognose der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (Bezugsjahr 2014!) Quelle: GGR

Ausdrücklich muss darauf hingewiesen werden, dass – wie für Prognosen allgemein gültig – Entwicklungen oder Ereignisse eintreten können, die zu einem abweichenden Ergebnis in der Realität führen. So sagen beispielsweise bereits die Prognosen des neuen Schulentwicklungsplanes des Kreises für die Zahlen von Schülerinnen und Schülern eine deutlich weniger negative Entwicklung voraus (vgl. Kap. 3.2.4). Auch haben mehrere örtliche Verwaltungen darauf hingewiesen, dass die reale Entwicklung in ihrem Zuständigkeitsbereich bis 2020 den Prognosen nicht entsprochen hat und positiver verlaufen ist als dort vorhergesagt. Im Falle der Gemeinde Flintbek und des Amtes Bordeholm wurde dabei zudem auf die Lagegunst an der Achse Kiel – Neumünster und die zentralörtlichen Funktionen von Flintbek und Bordesholm verwiesen, die auch gemäß den Prinzipien der Landesplanung eine Wachstumsentwicklung vorsehen. Flintbek benennt für den Zeitraum 2014 bis 2030 eine Bevölkerungszunahme von bis zu 7% und das Amt Bordesholm während dieser Frist um bis zu 11% als realistisch. Mithin bleibt abzuwarten, inwieweit die Bevölkerungsentwicklung insgesamt evtl. positiver verläuft und insbesondere sich das für die Landeshauptstadt Kiel längerfristig prognostizierte Wachstum angesichts der Flächenknappheit im Stadtgebiet „mildernd“ auf die vorhergesagten Rückgänge in den benachbarten Kreisen – also auch zumindest auf Teilgebiete des Kreises Rendsburg-Eckernförde – auswirkt. Auch andere

Maßnahmen auf lokaler Ebene, die die Attraktivität dort als Wohn- oder Wirtschaftsstandort erhöhen, können eine anders gerichtete Entwicklung einleiten. Die Sicherstellung von guten Mobilitätsangeboten auch im öffentlichen Nahverkehr gehört diesbezüglich zu den herausragenden Aufgaben. Dies gilt umso mehr, als unter der Maßgabe des Eintreffens der Prognosen mit den aufgezeigten Entwicklungen eine (weitere) Schwächung des ÖPNV-Nachfragepotenzials in der Fläche einhergeht, da gerade die dominierenden und von täglichen Fahrtbedürfnissen gekennzeichneten Sektoren der ausbildungs-, aber auch berufsverkehrsorientierten Verkehre betroffen sind. Auch die Abnahme von Familienhaushalten zugunsten der kleineren Haushalte kann mit Blick auf die Muster der Verfügbarkeit von Führerschein und PKW die Verringerung der an den ÖPNV gebundenen Bewohnerinnen und Bewohner verstärken. Es gilt mithin, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, um höhere Anteile am Verkehrsmarkt erzielen zu können; besondere Berücksichtigung werden dabei notwendigerweise auch die Bedürfnisse der nachhaltig wachsenden Gruppe der Seniorinnen und Senioren finden müssen. Mit der gutachterlichen Überplanung des Regionalbusverkehrs und der Umsetzung der neuen Netzkonzeption tut der Kreis diesbezüglich einen entscheidenden Schritt. Auch die Einsatzmöglichkeiten neuer bzw. alternativer Angebotsformen sind aufmerksam im Blick zu behalten.

3.2.2 Arbeitsplätze und Beschäftigung

Vorauszuschicken ist hier in Bezug auf die nachfolgenden Angaben, dass sie sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (von der Agentur für Arbeit bereitgestellt) beziehen, da nur diese regelmäßige Werte für die Kreis- und örtliche Eben liefern – exakt hiermit übereinstimmende Verhältnisse bei der Gesamtzahl der Beschäftigten sind nicht unbedingt gegeben. So steht z.B. landesweit von 2011 bis 2017 einem Zuwachs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 13,0% ein entsprechender Wert von 6,0% für die Beschäftigtenzahl insgesamt gegenüber, woraus auf ein überdurchschnittliches Wachstum der Gruppe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu schließen ist.

Nachdem bereits für die Jahre vor dem 2. RNVP ein Wachstumstrend bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an im Kreisgebiet vorhandenen Arbeitsstätten festgestellt worden war, hat sich diese Entwicklung bis 2017 deutlich fortgesetzt: Von 2011 bis 2017 nahm die entsprechende Zahl um 15,2% auf 76.572 Beschäftigte zu. Diese Entwicklung spiegelte sich auch in einem bei zahlreichen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet zu verzeichnenden Wachstum der Beschäftigung wider; bei einer ganzen Reihe von Kommunen konnte ein noch über dem Kreisdurchschnitt liegender Zuwachs verzeichnet werden. Dies traf nicht nur für kleine Arbeitsplatzstandorte zu, wo relativ geringe absolute Veränderungen allein rechnerisch gleichbedeutend mit einer hohen relativen Änderung sind, sondern auch für die Mehrzahl der größeren Arbeitsstandorte mit über 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – im Einzelnen: Altenholz, Aukrug, Bordesholm, Flintbek, Gettorf, Hohenwestedt, Melsdorf, Nortorf, Osterrönfeld, Rendsburg und Schacht-Audorf. Besonders ragten hierbei Aukrug, Hohenwestedt und Melsdorf mit Wachstumsraten zwischen 44% und 50% (gerundet) heraus. Örtlich waren auch Minderungen der Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen; unter den bedeutenderen Standorten war dies z.B. bei Büdelsdorf der Fall.

Auch bei den für den Kreis bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten außerhalb der Kreisgrenzen haben sich – bezogen auf die im Kreis wohnhaften Beschäftigten in diesen Standorten – vergleichbare Prozesse abgespielt; hierbei erreichten die dominierenden Standorte Kiel (+8,5%), Neumünster (+11,8%) und Hamburg (+8,7%) aber nicht den o.g. Kreisdurchschnitt; Schleswig mit inzwischen mehr als 1.000 Beschäftigten aus dem Kreis hatte hingegen ein

überproportionales Plus mit fast 23% zu verzeichnen; Kaltenkirchen, Kappeln, Kropp und Preetz ebenso mit Zuwächsen z.T. über 45%. Einen Bedeutungsverlust für die Beschäftigung der Kreisbevölkerung wiesen z.B. Heide und Quickborn auf.

Ergänzend ist festzustellen, dass sich auch die Zahl der im Kreis wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Betrachtungszeitraum signifikant erhöht hat: Sie wuchs von 86.235 auf 96.527 und damit um 11,9%. Insgesamt kann hiermit festgestellt werden, dass das grundsätzliche strukturelle Muster gegenüber dem 2. RNVP sich – mit erhöhtem Niveau der Beschäftigtenzahlen – fortgesetzt hat unter Berücksichtigung eines Bedeutungszuwachses der o.g. Standorte mit überproportionalem Wachstum.

Gemäß den vorliegenden Daten kann von einer Trendfortsetzung der dargestellten Entwicklung auch bis 2018 ausgegangen werden; die Zahl der Beschäftigten mit Arbeitsort im Kreis ist weiter um immerhin 2,8% auf 78.686 gestiegen und die der im Kreis wohnhaften Beschäftigten auf 98.289 (entspricht einer Zunahme um 1,8 %).

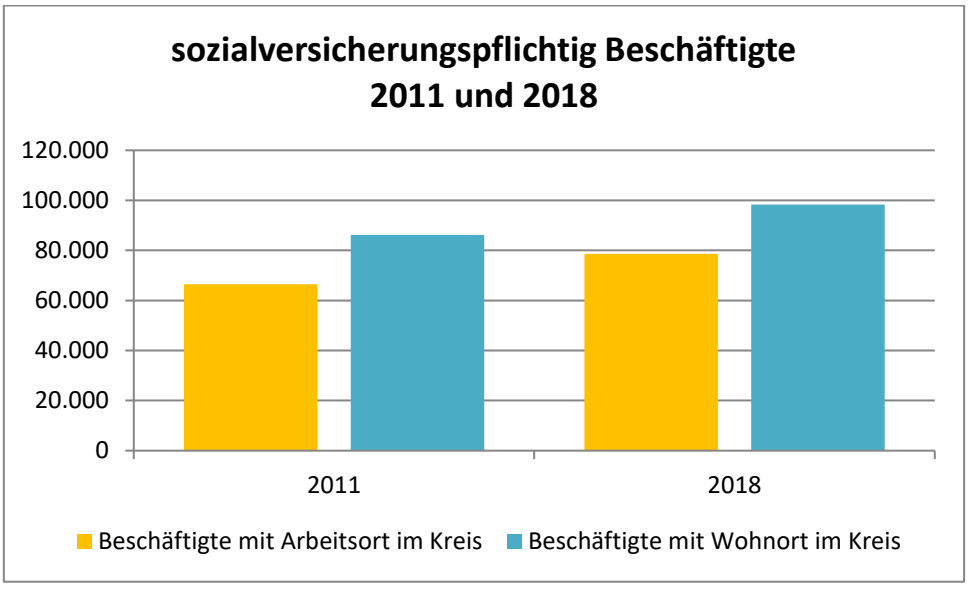


Abb. 4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2011 und 2018 im Vergleich – Datenquelle: Agentur für Arbeit

3.2.3 Berufspendlerinnen und -pendler

Auch hier gelten, da ebenfalls die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zugrunde liegen, die zu Beginn des vorstehenden Kapitels aufgezeigten Einschränkungen.

Ausgehend von den Zuwächsen im Bereich der Beschäftigten ist nicht weiter überraschend, dass es auch bei der Zahl der Berufspendlerinnen und -pendler zu Anstiegen gekommen ist (Betrachtungszeitraum 2011 – 2017). Die Zuwachsrate von 10,7% bei den Auspendlerinnen und -pendlern insgesamt – also der die Wohnortgemeinden verlassenden Beschäftigten – hielt mit dem Beschäftigungswachstum der im Kreis wohnhaften Bevölkerung insgesamt fast Schritt; die dynamische Entwicklung im Bereich der Beschäftigung hat also offenkundig kreisweit nur marginal zur vermehrten Beschäftigung am Wohnort geführt. Hingegen gab es bei der Zahl der in den Kreis von außerhalb einpendelnden Beschäftigten einen überproportionalen Zuwachs von über 20%, so dass insgesamt von einem nicht unerheblichen Verkehrswachstum, das durch den Zuwachs der Beschäftigtenzahlen ausgelöst wurde, auszugehen sein dürfte. Dominierend bei den Pendelströmen sind nach wie vor – analog zum

2. RNVP – die bedeutenden Verkehrsachsen sowie die Stadt-Umland-Beziehungen in den Bereichen Kiel, Rendsburg und Neumünster; insbesondere auf ersteren waren teils sehr deutliche Zuwächse zu verzeichnen. Beispielsweise ergaben sich auf allen Fahrtbeziehungen zwischen Standorten mit Bahnhöfen auf den Achsen Kiel ↔ Rendsburg und Kiel ↔ Eckernförde Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich, dabei zwischen den beiden Städten Kiel und Rendsburg sogar +27,2%. Auf der sehr stark belasteten Achse Kiel ↔ Neumünster sind v.a. die Verflechtungen mit Neumünster deutlich zweistellig angestiegen, ebenso die Transitströme zwischen den genannten beiden Oberzentren und zwischen Kiel und Hamburg. Für die Achse Neumünster ↔ Hohenwestedt gilt Ähnliches (Zunahme zwischen beiden genannten Orten direkt: +28,7%), ebenso für Nortorf ↔ Rendsburg. Aber auch auf rein busbedienten Achsen waren Pendelbeziehungen von starkem Wachstum geprägt, z.B. die wichtige Relation Eckernförde ↔ Rendsburg (zwischen beiden Städten +58,4% bzw. Eckernförde ↔ Stadtbusbereich Rendsburg +44,1%), aber auch Hohenwestedt ↔ Rendsburg und (auf niedrigem Niveau) Gettorf ↔ Rendsburg. Wachstumsraten in näherungsweise vergleichbarer Größenordnung waren ferner auf den Verflechtungen mit außerhalb des Kreises gelegenen Orten zu verzeichnen: Rendsburg ↔ Hamburg, Eckernförde ↔ Hamburg, Rendsburg ↔ Schleswig, Rendsburg ↔ Kropp, Eckernförde ↔ Schleswig, Eckernförde ↔ Kappeln sowie die Transitströme zwischen Kiel und Flensburg, Schleswig, Heide und Itzehoe. Darüber hinaus waren auch auf einer ganzen Reihe nachgeordneter Relationen starke Zuwächse zu verzeichnen, z.B. herausragend Langwedel ↔ Neumünster +58,0%. – Die Wachstumsraten der Pendlerinnen- und Pendlerzahlen zwischen den Zentren Kiel, Neumünster, Rendsburg und Eckernförde und dem (übrigen) Kreis insgesamt bewegten sich zwischen rd. +11% und rd. +15%. Interessant dabei ist das außer im Falle Rendsburgs deutlich stärkere Wachstum der Pendelbewegungen aus den Zentren als Wohnorte in das Kreisgebiet, um dort der Beschäftigung nachzugehen (korrespondierend mit den bereits genannten deutlich erhöhten Zahlen an Einpendlerinnen und -pendlern in das Kreisgebiet).

Rückgänge in den Pendlerinnen- und Pendlerzahlen gab es auf einer Reihe von Fahrtbeziehungen, die von kleineren Orten ausgehen – als Beispiele mögen hier Groß Wittensee ↔ Eckernförde (-4,2%) oder Emkendorf ↔ Rendsburg (-3,3%) dienen. Einzelne rückläufige oder stagnierende Entwicklungen gab es auch auf bedeutsameren Relationen (Eckernförde ↔ Damp -13,1%; Bordesholm ↔ Kiel +2,0%, Alt Duvenstedt ↔ Rendsburg rd. -4,0%). Auffällig ist, dass auch für die Beziehungen Richtung Westküsten-Kreise (zwischen Rendsburg und Heide, Tellingstedt, Husum und Itzehoe sowie Kiel ↔ Husum) ebenfalls meist Rückgänge bzw. nur moderates Wachstum kennzeichnend waren.

Nachfolgende Grafik zeigt die ortsspezifischen Pendelverflechtungen ab 100 Pendlerinnen und Pendlern:

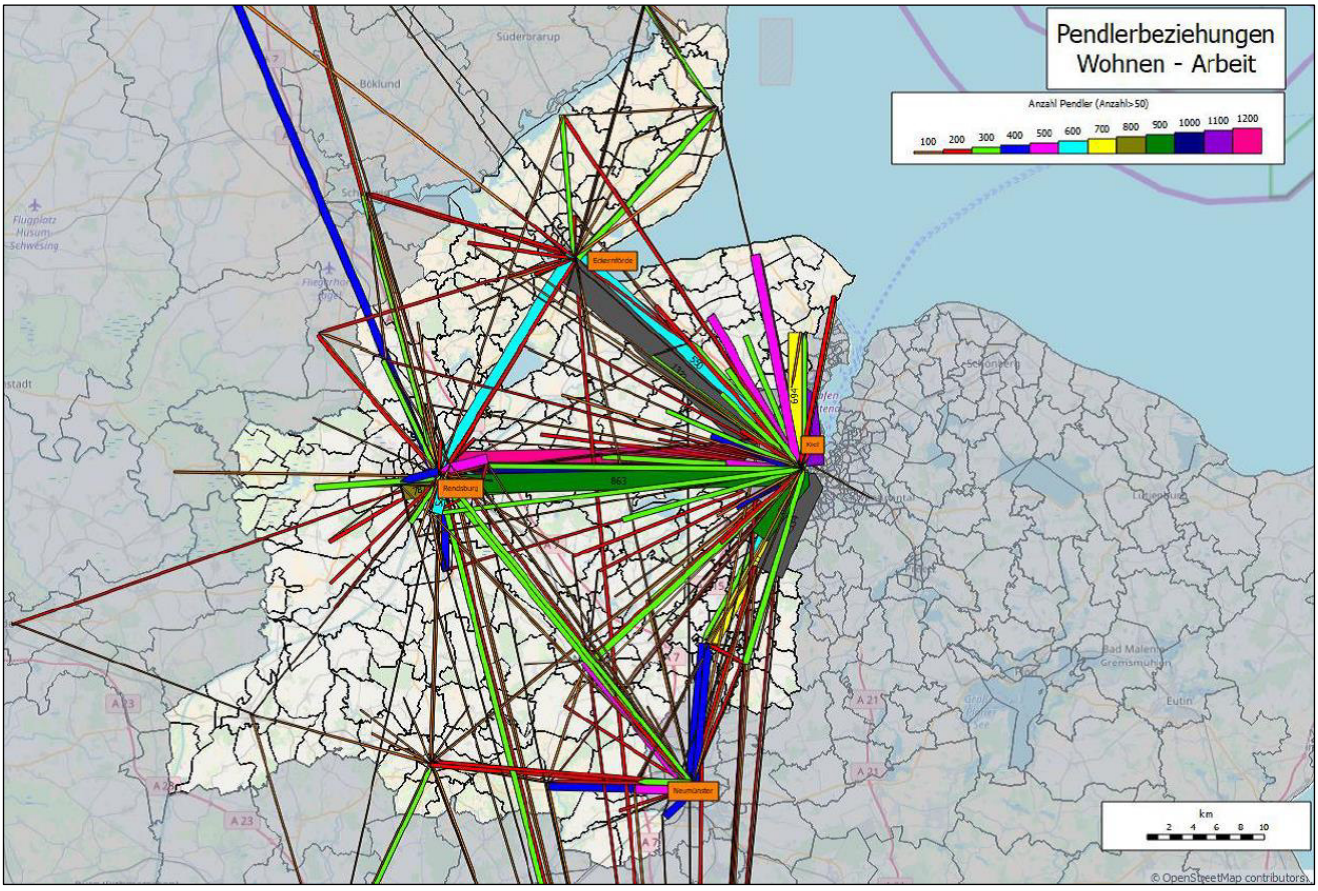


Abb. 5: Pendelbeziehungen (gemeindescharf) im Kreis Rendsburg-Eckernförde; Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

Die zukünftige Entwicklung ist zumindest im Detail schwer zu prognostizieren und hängt von verschiedenen Determinanten ab, die nicht genau vorherbestimmbar sind. Hierzu zählen die Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung allgemein, die diesbezüglichen kleinräumigen Entwicklungen, aber dort auch die Prozesse auf dem Wohnungsmarkt, der weitere Trend hinsichtlich der Attraktionskraft der für den Kreis bedeutsamen Oberzentren Kiel und Neumünster, aber auch der Metropole Hamburg. Unter der Voraussetzung einer sich weiter positiv entwickelnden Wirtschaft dürfte allerdings der langjährige Trend steigender Pendlerinnen- und Pendlerzahlen in Verbindung mit zunehmenden Pendeldistanzen zumindest in den nächsten Jahren weiter anhalten, wenn auch bei kleinräumiger Betrachtung mit unterschiedlicher und im Zeitablauf auch wechselnder Intensität. Für den ÖPNV ist dies infolge der wachsenden Potenziale grundsätzlich positiv, der ÖPNV kann aber erfahrungsgemäß nur bei Bereitstellung attraktiver Angebote mit vertakteten Fahrplänen, häufiger Fahrtenfrequenz, zügiger Beförderung, guten Anschlüssen und ausgedehnten Betriebszeiten hiervon profitieren; mit dem neuen Regionalbusnetz werden hierfür gute Voraussetzungen geschaffen. Anzumerken ist hierbei, dass im Falle regelmäßig hohen Fahrzeugverkehrsaufkommens mit Staubildung Busspuren erforderlich werden, um die Attraktivität des Busverkehrs sicherzustellen. Ansonsten kann die beschriebene Entwicklungstendenz auch auf stark belasteten Strecken zur Verschärfung bereits derzeit bestehender Kapazitätsengpässe führen.

3.2.4 Schülerinnen und Schüler/Studierende

Wie im 2. RNVP prognostiziert, ist gegenüber den dort vorhandenen Angaben ein Rückgang der Anzahl von Schülerinnen und Schülern im Kreis eingetreten. Die Gesamtzahl an

Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen ging bis zum Schuljahr 2018/19 auf insgesamt rd. 26.300 Schülerinnen und Schüler zurück, was gegenüber dem Schuljahr 2011/12 (im 2. RNVP relevant) eine Minderung von rd. 12% bedeutet. Die seinerzeit prognostizierte Entwicklung ist damit tendenziell eingetreten, ist aber gemäß den vorhandenen Daten der letzten Jahre offenbar etwas moderater verlaufen.

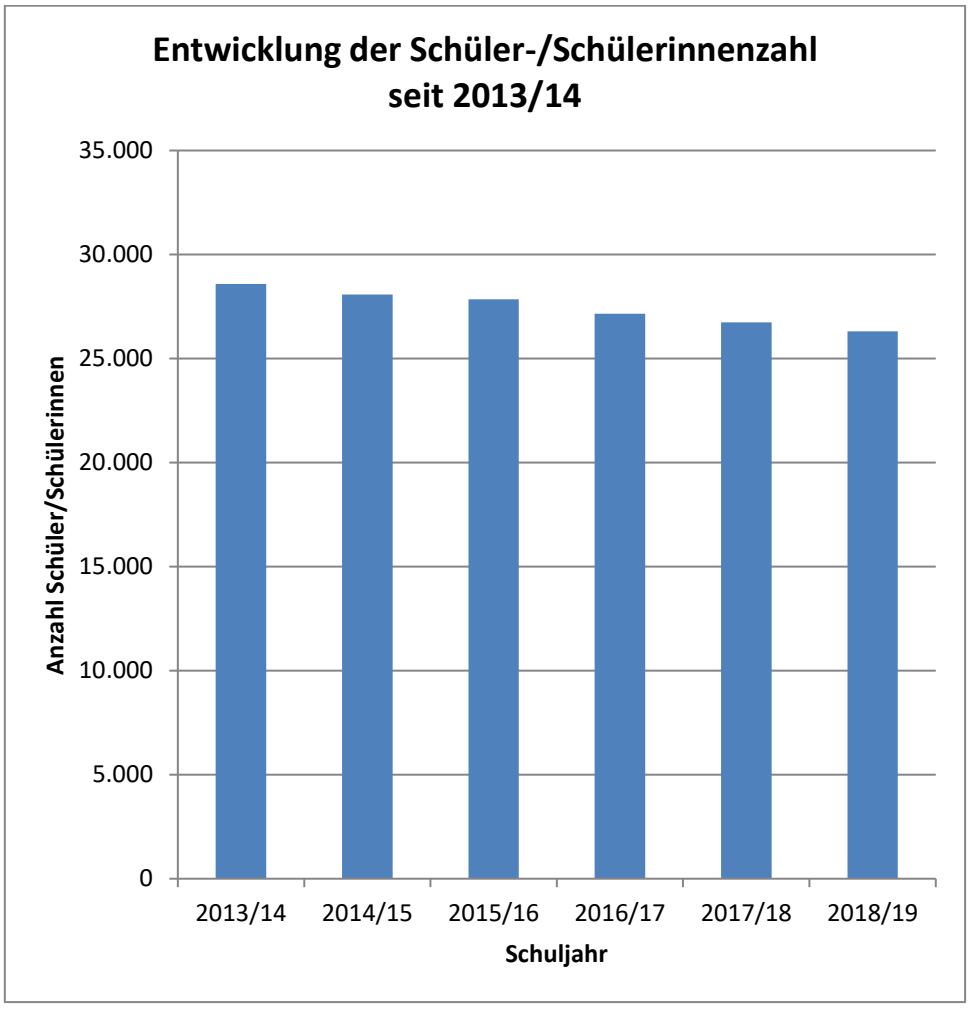


Abb. 6: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 – Datenquelle: Statistikamt Nord

Bemerkenswert ist hierbei u.a., dass auch im Grundschulbereich (Klassenstufen 1-4 inkl. Waldorfschulen) mit 10.093 Schülerinnen und Schülern (einschl. 262 DaZ-Schülerinnen du Schülern) gegenüber 2011/12 (10.698) nur ein Rückgang von knapp 6% zu verzeichnen war. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an Gymnasien ist um über 17% auf 6.250 zurückgegangen. Dies dürfte mit dem Ausbau des Angebotes an Gemeinschaftsschulen mit gymnasialer Oberstufe zusammenhängen (siehe nächster Absatz), weshalb die Vergleichbarkeit hier problematisch ist. Für die Werte der sonstigen weiterführenden Schulen ist diese z.Zt. gar nicht gegeben, da sich die Schullandschaft gegenüber dem 2. RNVP dahingehend geändert hat, dass die seinerzeit noch relativ neue Schulart „Regionalschule“ aufgrund landespolitischer Entscheidungen bereits seit 2014 nicht mehr weitergeführt wird und daher nur noch die seither weiterrückenden Jahrgänge in dieser mit dem Schuljahr 2018/19 ausgelaufenen Schulart vorhanden waren, was natürlich dort fortwährend immer geringere Zahlen an Schülerinnen und Schülern zeitigte. Als Alternative kann vor allem die

Gemeinschaftsschule betrachtet werden, deren Schülerinnen- und Schülerzahl sich auch mit einem Zuwachs von rd. 129% mehr als verdoppelt hat.

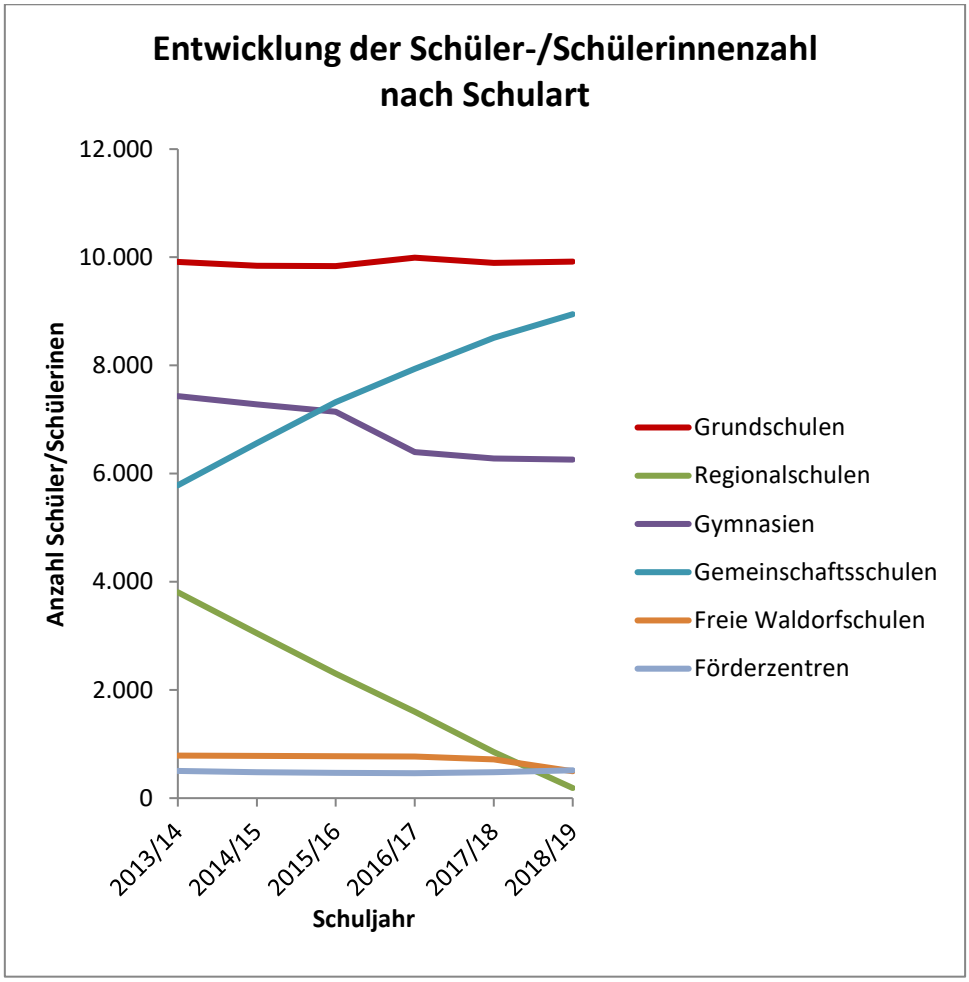


Abb. 7: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Schulart, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 – Datenquelle: Statistikamt Nord

An verschiedenen Schulstandorten sind strukturelle Veränderungen eingetreten: Das Auslaufen der Regionalschule mit Ende des Schuljahres 2018/19 wurde bereits erwähnt; die meisten Regionalschulen (gleich ob eigenständig oder in Verbindung mit anderen Schularten) wurden in Gemeinschaftsschulen umgewandelt; in Aukrug, Rieseby und Owschlag verblieben von den ehemaligen kombinierten Grund- und Regionalschulen nur noch die Grundschulen. In Rendsburg und Eckernförde wurden außerdem die ehemaligen Grund- und Gemeinschaftsschulen aufgespalten in jeweils eigenständige Grundschule und Gemeinschaftsschule (in Eckernförde erfolgte eine Zusammenlegung des Grundschulteils mit der Gorch-Fock-Grundschule zur Sprottenschule). In Büdelsdorf kam es durch Neubau zu Standortveränderungen unter Aufgabe einer der beiden ehemals existierenden Grundschulen; auch in Kronshagen fusionierten die beiden früher vorhandenen Grundschulen zu einer einzigen Schule. Zu erwähnen ist auch der Zuwachs von Gemeinschaftsschulen mit gymnasialer Oberstufe: Hier kamen zum bereits 2011/12 bestehenden Standort Eckernförde (Peter-Ustinov-Schule) entsprechende Einrichtungen in Bordesholm, Büdelsdorf und Nortorf hinzu. Hingegen kam es zu einigen Schließungen von Grundschul-Außenstellen: Achterwehr (Außenstelle von Felde), Breiholz, Elsdorf-Westermühlen (beides Außenstellen von Hamdorf) und Neudorf (Außenstelle von Gettorf).

Die folgenden beiden Grafiken veranschaulichen die Schülerinnen- und Schülerströme im Kreis, differenziert nach Schulart:

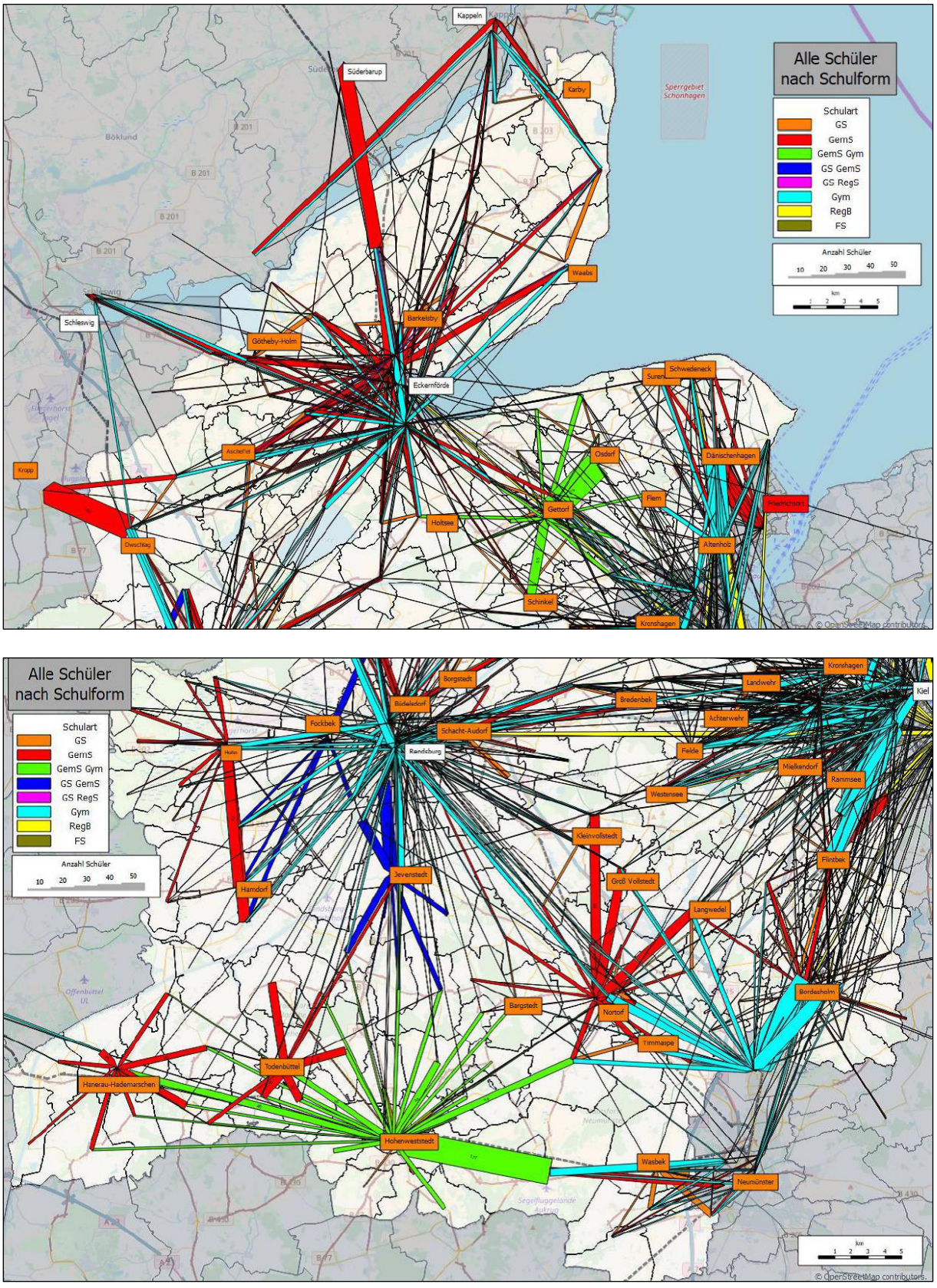


Abb. 8: Schülerinnen- und Schülerströme im Kreisgebiet (Nordteil, Südteil) nach Schulart – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten demografischen und strukturellen Änderungen ist es nicht weiter überraschend, dass an den einzelnen Schulorten teilweise erhebliche Veränderungen in der Anzahl der am jeweiligen Ort beschulten Schülerinnen und Schüler festzustellen sind. Veränderungen der Schülerinnen- und Schülerzahl von 10% und mehr haben an vielen Schulorten stattgefunden. Mit Änderungen von mehr als 20% stachen dabei hinsichtlich von Zuwächsen Barkelsby, Bredenbek, Hamdorf, Louisenlund, Molfsee und Strohbrück hervor; mit Blick auf Rückgänge gilt dies für Aukrug, Elsdorf-Westermühlen (nur noch dänische Grundschule vor Ort), Gettorf, Hanerau-Hademarschen, Osterrönfeld, Owschlag, Schinkel Waabs, Wasbek und Winnemark. Kontinuität in allgemeiner Hinsicht besteht darin, dass der Kreis der dominierenden Schulorte (ab 500 Schülerinnen und Schülern) sich unverändert auf Altenholz, Bordesholm, Büdelsdorf, Eckernförde, Flintbek, Fockbek, Gettorf, Hanerau-Hademarschen, Hohenwestedt, Jevenstedt, Kronshagen, Nortorf, Rendsburg und Schacht-Audorf erstreckt. Eine große Rolle als Schulstandort spielt auch nach wie vor die Landeshauptstadt Kiel mit nahezu 2.000 Schülerinnen und Schülern aus dem Kreisgebiet; Ähnliches gilt auch für Neumünster (über 800 Schülerinnen und Schüler). Auch Kappeln (über 200 Schülerinnen und Schüler aus dem Kreis) und Kropp (über 150 Schülerinnen und Schüler) im Kreis Schleswig-Flensburg sind von Bedeutung. Nennenswerte Verflechtungen bestehen außerdem mit Schulen in Schleswig und Süderbrarup.

Hinsichtlich des für den ÖPNV ganz wesentlichen Aspekts des Aufkommens an Fahrschülerinnen und -schülern lässt sich feststellen, dass Schulen ohne oder mit nur wenigen Fahrschülerinnen und -schülern sich im Wesentlichen auf Grundschulen in Stadt- oder Nachbarortsbereichen der Städte beschränken. Erhebliche Zahlen bzw. Anteile finden sich v.a. an den großen Schulstandorten; im ländlichen Bereich führend sind hier Gettorf, Hohenwestedt und Nortorf, wo (ausgehend von den „erstattungsberechtigten“ Schülern nach Satzung) deutlich über 500 Fahrschülerinnen und -schüler vorhanden sein dürften. Selbstverständlich weisen auch die städtischen Standorte im Kreis wie auch in den benachbarten Gebietskörperschaften (insbesondere Kiel und Neumünster) starke Ströme an Fahrschülerinnen und Fahrschülern aus dem Kreisgebiet auf. Alle Standorte mit weiterführenden Schulen haben über 100 Fahrschülerinnen und Fahrschüler (meistens wird dabei die 200er Marke überschritten). Im Grundschulbereich sind angesichts der an dieser Schulart meist geringeren Gesamtzahlen an Schülerinnen und Schülern und des Bestrebens wohnortnaher Grundschulversorgung die Zahlen an Fahrschülerinnen und Fahrschülern i.d.R. merklich geringer, aber an den Standorten Hamdorf und Wasbek sind ebenfalls über 100 Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu verzeichnen. Insgesamt kann die Zahl der Fahrschülerinnen und Fahrschüler an allgemeinbildenden Schulen auf ca. 12.000 veranschlagt werden.

Neben den allgemeinbildenden Schulen spielen im Kreisgebiet die berufsbildenden Schulen eine sehr wichtige Rolle bei Bildung und Ausbildung. Hier sind unverändert von herausragender Bedeutung das Berufsbildungszentrum Rendsburg-Eckernförde mit Standorten in Rendsburg und Eckernförde sowie das Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal mit Standorten in Rendsburg, Osterrönfeld und Hanerau-Hademarschen. Die beiden Einrichtungen weisen eine Gesamtschülerinnen- und -schülerzahl von 2.907 bzw. 3.163 (Schuljahr 2018/19) auf. Hinzu kommen rd. 550 Berufsschülerinnen und -schüler aus dem Kreis, die die Regionalen Bildungszentren in Kiel besuchen.

Weiterhin sind im Kreisgebiet angesiedelt die Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung in Altenholz-Klausdorf (Ende 2017 etwa 1.150 Studierende nur am Standort

Altenholz, mit deutlicher Steigerung bis 2019 auf 1.446), die Verwaltungsakademie in Bordesholm (rd. 450 „Schülerinnen und Schülerinnen“ inkl. Fortbildungsteilnehmer), der Fachbereich Agrarwissenschaften der Fachhochschule Kiel am Standort Osterrönfeld, die imland-Pflegeschule an der imland-Klinik in Rendsburg und die Schule für Rettungssanitäter der Johanniter-Unfallhilfe sowie weitere private berufsbildende Schulen in Rendsburg und Damp. Die genannten Bildungseinrichtungen haben kreis- bzw. sogar landesweite Bedeutung; sie bieten teilweise auch eigene Wohnmöglichkeiten für Schülerinnen/Schüler/Studierende (Hanerau-Hademarschen, Altenholz, Bordesholm).

Im Hochschulbereich ist unverändert die benachbarte Landeshauptstadt Kiel mit der Christian-Albrechts-Universität, der Fachhochschule und der Muthesius-Kunsthochschule von hoher Bedeutung auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Von der Universität ist eine Aufschlüsselung nach Wohnstandorten der Studierenden vorhanden: Demnach sind gut 2.000 Studierende im Kreisgebiet wohnhaft. Führender Einzelwohnstandort ist dabei nach wie vor die Gemeinde Kronshagen mit rd. 360 dort wohnenden Studierenden. Weitere Schwerpunkte mit über 100 Studierenden sind die Gemeinde Altenholz (rd. 170), die Stadt Eckernförde (140) und die Kreisstadt Rendsburg (125); bei summierter Betrachtung gehört der Bereich Bordesholm-Wattenbek-Brügge (rd. 120) ebenfalls dazu. Der Wirtschaftsraum Rendsburg kommt mit gut 300 dort wohnhaften Studierenden in die Nähe der Größenordnung Kronshagens.

Zur zukünftigen Entwicklung im Bereich der Schülerinnen und Schüler ist zunächst auf die Prognose zur Altersstruktur der Bevölkerung zu verweisen, derzufolge mit einem weiteren Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen gerechnet werden muss, v.a. in einigen peripher gelegenen bzw. stark ländlich strukturierten Bereichen (vgl. Kap. 3.2.1). Neuere Prognosen hierzu insbesondere im Hinblick auf die einzelnen Schularten und -standorte liefert der neue Schulentwicklungsplan[5] des Kreises; dort werden die Werte aus der erstgenannten Prognose bereits deutlich relativiert. Es sind dort differenzierte Vorausberechnungen für den Zeitraum bis zum Schuljahr 2032/33 angestellt, denen zufolge sich gegenüber dem Schuljahr 2017/18 die Gesamtzahl an Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen im Endergebnis nur wenig verringert (1,23%); im Grundschulbereich wird von einem annähernden Gleichstand ausgegangen, allerdings mit zwischenzeitlichem spürbarem Zuwachs um 7,77% bis zum Schuljahr 2025/26. Für die weiterführenden Schulen wird ein Rückgang um 3,16% berechnet mit zwischenzeitlich erheblich darüber liegender Minderung um 7,67% in 2024/25. Gemäß Angaben aus dem Schulamt des Kreises ist jedoch davon auszugehen, dass für die Laufzeit dieses RNVP am Standortmuster der Schulen sich voraussichtlich nichts ändern wird. Maßnahmen wie Schließungen kleinerer Standorte oder neue Standorte weiterführender Schulen bzw. gymnasialer Oberstufen an Gemeinschaftsschulen sind derzeit nicht absehbar. Wenigstens für die weitere Zukunft sieht der Schulentwicklungsplan allerdings vor dem Hintergrund seiner standortbezogenen Prognosen und der aktuell geltenden Mindestgrößenverordnung vor, dass bei einer Reihe von Schulstandorten zumindest die Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahl sorgfältig zu beobachten ist, v.a. bei Vorhandensein mehrerer Standorte einer Schule bzw. von Außenstellen. In einigen Fällen werden auch konkrete strategische Maßnahmen empfohlen. – Für die beruflichen Schulen wird entsprechend landesweiter Prognosen allgemein ein Rückgang der Schülerinnen-und Schülerzahlen erwartet.

[5]) präzise: vom Kreistag verabschiedete Fassung der Fortschreibung, Stand Dezember 2019

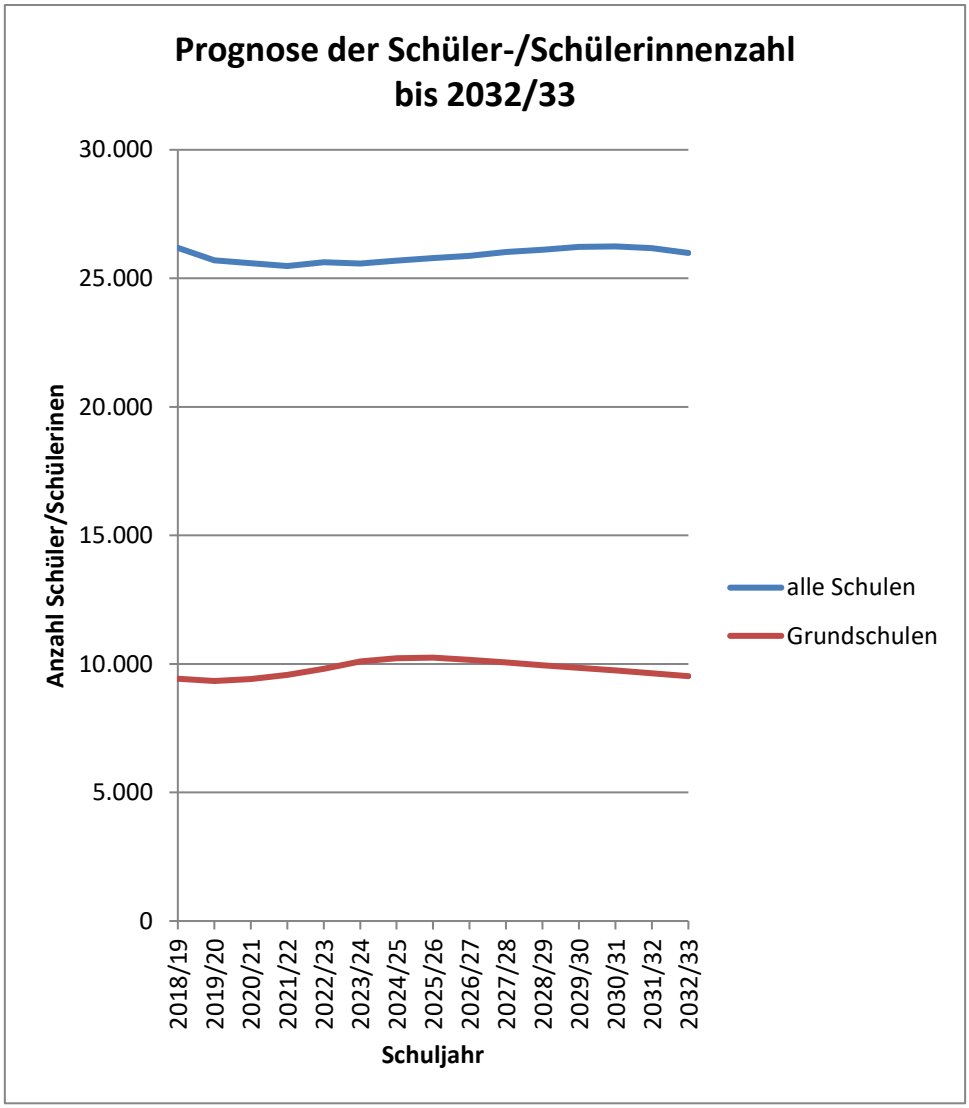


Abb. 9: Prognose der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis Schuljahr 2032/33 – Datenquelle: Schulentwicklungsplan des Kreises

3.2.5 Tourismus

Mit einer Zahl von 199 Beherbergungsbetrieben mit 12.408 Betten in 2018 gab es hinsichtlich dieses Angebotsvolumens keine gravierenden Änderungen gegenüber den im 2. RNVP gemachten Angaben. Allerdings erfolgte eine Steigerung der Gästeankünfte auf ca. 476.000 und der Übernachtungen auf über 1,85 Mio. Dies gilt auch unter Einbeziehung der Campingplätze, hier ergeben sich für 2018 rd. 616.000 Gästeankünfte und 2,29 Mio. Übernachtungen.

Die Bedeutung der einzelnen Orte für den Tourismus hat sich nicht wesentlich geändert und in den meisten Fällen gab es Steigerungen der Gäste- und Übernachtungszahlen. Besonderer Erwähnung bedürfen die sehr deutlichen Anstiege in Eckernförde (inzwischen über 50.000 Gäste, über 140.000 Übernachtungen), in der Kreisstadt Rendsburg (über 50.000 Gästeankünfte, über 110.000 Übernachtungen), und in der Gemeinde Waabs über 45.000 Gäste, mehr als 220.000 Übernachtungen); Strande hat sich ebenfalls überproportional entwickelt (über 12.000 Gäste, über 30.000 Übernachtungen), während z.B. Brodersby und Schwedeneck eher moderate Zuwächse aufzuweisen haben. Gemäß den vorliegenden Daten kommt speziell im Binnenlandtourismus den Standorten Nortorf, Groß Wittensee und

Langwedel eine nennenswerte Bedeutung zu (über 8.000 bis über 10.000 Gäste, rd. 18.000 bis mehr als 30.000 Übernachtungen), hinsichtlich der Übernachtungen muss hier auch und gerade Aukrug genannt werden (über 83.000). Der führende Tourismusstandort im Kreis ist nach wie vor das Ostseebad Damp mit einer Größenordnung von 300.000 Übernachtungen und ca. 80.000 bis 90.000 Gästen jährlich (Information der Ostsee Resort Damp GmbH, teils eigene Berechnung).

Bei diesen Darstellungen muss die unvollständige Datenlage der allgemein zugänglichen Veröffentlichungen berücksichtigt werden: es werden lediglich gewerbliche Beherbergungsbetriebe und Campingplätze mit 10 und mehr Betten bzw. Stellplätzen erfasst; zudem gibt es aus Datenschutzgründen i.d.R. keine Daten, wenn nur ein einziger oder ein dominierender Betrieb in einer Gemeinde vorhanden ist. Zur Bedeutung dieses Umstandes seien hier Ergebnisse einer Studie im Auftrage des benachbarten Kreises Plön aus 2016 genannt: Nach dieser lag die Zahl der Übernachtungen aller Beherbergungsbetriebe mehr als doppelt so hoch wie diejenige aus der amtlichen Statistik; hinzu kamen noch Übernachtungen im privaten Rahmen (Bekannte, Freunde) im Umfang von fast der Hälfte der veröffentlichten Übernachtungszahlen.

3.3 Verkehrsinfrastruktur

3.3.1 Straße inkl. Bushaltestellen

Gegenüber den Angaben im 2. RNVP sind im Kreisgebiet keine gravierenden Änderungen im Sinne von Streckenzuwächsen aufgetreten. An Ausbaumaßnahmen ist die Umsetzung der bereits seinerzeit geplanten **Erweiterung der BAB 7** zwischen Dreieck Bordesholm und Hamburg auf 6 Fahrstreifen zu nennen. Zudem befand sich seit 2012 der **Kanaltunnel Rendsburg** im Zuge der B 77 in einer Generalsanierung. Diese Maßnahme ist inzwischen abgeschlossen. Insbesondere in den letzten Jahren kam es hierdurch zu gravierenden negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des KFZ-Verkehrs im direkt betroffenen Bereich, zuweilen auch großräumiger. Der ÖPNV war hiervon besonders betroffen, da zahlreiche Regionallinien aus dem südlichen Kreisgebiet und zwei Stadtverkehrslinien diese Trasse nutzen; bei Ausweichverkehren auf das nachgeordnete Straßennetz infolge von Staulagen entstanden noch weitere Beeinträchtigungen, z.B. im Umfeld der Fährverbindung „Nobisfähre“ oder der Ortsdurchfahrt Osterrönfeld. Sehr viel Kritik hervorgerufen hat die wiederholt erfolgte deutliche Verlängerung der Bauzeit für diese Sanierungsarbeiten.

Im **Stadtgebiet Eckernförde** wurde im Stolbergring eine Busschleuse hergestellt, um den Bereich Sonneneck / Schiefkoppel über die Linie 4 anbinden zu können (vgl. Kap. 5.2.1).

Weitere für den ÖPNV des Kreises bedeutsame Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind außerhalb der Kreisgrenzen **in der Landeshauptstadt Kiel** verortet:

Zum einen ist dies der **Neubau des ZOB**, der nach langen Vorplanungen in Angriff genommen wurde. Der Bau des nördlichen Teils, der zusammen mit dem dort befindlichen Parkhausprojekt erstellt wurde, ist inzwischen abgeschlossen. Beim südlichen Teil ist mit den Bauarbeiten begonnen worden, es besteht jedoch eine direkte Abhängigkeit vom Baufortschritt des dort angesiedelten Hotelprojekts. Es ist von einer Fertigstellung im Laufe des Jahres 2021 auszugehen.

Zum anderen handelt es sich um das städtebauliche **Projekt „Kleiner-Kiel-Kanal“**; hierunter wird der Umbau der Straße „Holstenbrücke“ im Abschnitt zwischen Kleinem Kiel und Berliner Platz sowie des Berliner Platzes selbst verstanden. Zielsetzung war hier die Herstellung eines verkehrsreduzierten Bereiches (nurmehr ÖPNV, Anlieger und Fahrradverkehr) mit erhöhter Aufenthaltsqualität durch Schaffung einer Wasserverbindung in einem Teil des Straßenraums. 2017 wurde diese Baumaßnahme begonnen, verbunden mit Sperrung des genannten Bereiches (und zeitweise darüber hinaus) und der Notwendigkeit der Umleitung auch der Buslinien im Kieler Innenstadtbereich. Mit Blick auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde waren hier die Linien 501/502 und 900/901/902 zu nennen. Die gesamte Anlage ist inzwischen fertiggestellt, so dass der Busverkehr wieder die vorher bestehende Linienführung zurückerhalten hat. Bleibende Änderungen sind die Verlegung der Haltestelle „Holstenbrücke“ sowie die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h und einer nur schwach von den Fußgängerbereichen abgegrenzten Fahrbahn zur Mischnutzung von ÖPNV, Fahrrädern und Lieferverkehren.

Die **Fahrwegqualität** im Kreis ist direkt vom jeweiligen Straßenzustand abhängig und naturgemäß nicht überall gleich. Nach wie vor gibt es vom ÖPNV bediente Strecken, die zumindest den Fahrkomfort beeinträchtigen, z.T. auch den Verschleiß des Fahrzeugmaterials befördern und mithin einer Sanierung bedürfen. Der Kreis hat für die Kreisstraßen eine Zustandserfassung durchgeführt (2017) und auch ein Sanierungsprogramm gestartet (vgl. Kap. 5.6.1). Nach diesen Unterlagen erschienen (nach Umsetzung der für 2018 vorgesehenen Instandsetzungen) zumindest abschnittsweise problematisch (nur, soweit für Busverkehr von Belang):

- K 8 (Ortsdurchfahrten Wattenbek und Negenharrie),
- K 12 (Padenstedt – Arpsdorf),
- K 16 / K 18 / K 19 (Raum Dänischenhagen / Strande / Stohl / Sprenge),
- K 26 (Raum Hohenwestedt / Mörel),
- K 27 / K 43 (Raum Stadtgrenze Rendsburg / Westerrönfeld / Schülp / Jevenstedt),
- K 34 (Ortsdurchfahrt Ehndorf),
- K 36 (Raum Warder / Blocksdorf),
- K 45 (Raum Bokel / Bokelholm),
- K 49 (Osdorf – Felm),
- K 57 (Raum Kochendorf),
- K 61 (Vogelsang-Grünholz – Thumby),
- K 63 (Ortsdurchfahrt Brodersby),
- K 67 zwischen Bredenbek und Klein Nordsee,
- K 74 (Bereich Nienjahn),
- K 75 (Ortsdurchfahrt Schülldorf),
- K 77 (südlich von Winnemark),
- K 81 (südlich von Oldenhütten),
- K 82 (Beringstedt – Seefeld).
- K 86 (südlich von Brekendorf), K 99 in Owschlag,
- K 90 (Raum Alt- und Neuwittenbek),
- K 92 (Revensdorf – Schinkel).

In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Strecken mit eher geringem Busverkehr; allerdings gilt für die genannten Fälle der K 16 / K 18 / K 19, der K 27 und der K 75, dass eine deutlich stärkere Bedienung (meist stadtverkehrsähnlich) vorhanden ist, so dass insbesondere dort aus ÖPNV-Sicht Handlungsbedarf gegeben scheint. Die Sanierung dieser Straßen erfuhr bis Ende 2020 große Fortschritte, abgeschlossen wird das Programm vsl. im Laufe des Jahres 2021.

Gemäß dem Erhaltungsprogramm im Rahmen der Landesstraßen-Strategie 2019 – 2030 befinden sich auf Kreisgebiet außerdem folgende Landesstraßenabschnitte zumindest streckenweise in einem Zustand, der eine Fahrbahninstandsetzung in den kommenden Jahren (bis 2022) erfordert:

- L 44 (Birkenmoor – Sprenge),
- L 131 (Hademarschen – Thaden)
- L 194 (Achterwehr – Landwehr und Ortsdurchfahrt Kronshagen; mit Stadtbusverkehr)
- L 255 (Rumohr – Wrohe),
- L 126 (Fähre Breiholz – Legan),
- L 316 (Hademarschen – Wilhelmsburg),
- L 26 (Hemmelmark – Vogelsang; relativ wichtige Regionalbusverbindung),
- L 125 (Bargstedt – Nortorf),
- L 298 (Ortsdurchfahrt Langwedel; relativ wichtige Regionalbusverbindung),
- L 48 / L 255 (Felde),
- L 254 (Birkenmoor – Altenholz),
- L 255 (Rumohr – Flintbek),
- L 316 (Hademarschen – Gokels; relativ wichtige Regionalbusverbindung).

In Bezug auf die **Bushaltestellen** wurde seit dem 2. RNVP, wie dort vorgesehen, eine Aufnahme des Zustands mit Blick auf die Anforderungen der Barrierefreiheit vorgenommen. Deren Durchführung erfolgte zunächst durch die örtliche Ebene bzw. durch den Kreis; eine umfangreiche Ergänzung erfuhr diese im Herbst 2015 durch ein Gutachterbüro. In diesem Zuge wurden für zahlreiche Haltestellen sog. „Haltestellensteckbriefe“ angefertigt, die den seinerzeit aktuellen Zustand darstellen. Einschränkend ist in diesem Zusammenhang einzuräumen, dass zum einen von den über 2.000 im Kreisgebiet vorhandenen Haltstellen rd. 1.300 erfasst wurden (Nebenstrecken mit reiner Schulverkehrsbedienung wurden mit Blick auf sinnvolle Prioritätensetzung des Haltestellenausbaus zurückgestellt) und zum anderen hiermit nicht alle Zustands- und Ausstattungsmerkmale erhoben wurden. Maßgebend waren die in der Anlage zur landesweiten Checkliste zur Barrierefreiheit in Regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden genannten Anforderungselemente an barrierefreie Regionalbus-Haltestellen.

Allgemein konnte in diesem Rahmen festgestellt werden, dass etwa 20% der insgesamt rd. 1.300 erhobenen Haltestellen zumindest über einen erhöhten Bordstein oder taktile Elemente verfügten (wobei anzumerken ist, dass auch eine Reihe von in der Vergangenheit bereits umgebauten Haltestellen die erforderliche Mindestbordsteinhöhe von 16 cm nicht aufwiesen, weshalb eine Messtoleranz von 2 cm akzeptiert wurde). Der mit taktilen Elementen ausgestattete Anteil lag bei lediglich rd. 9%. Dabei ist anzumerken, dass zum einen – auf der Basis der in die Erhebung einbezogenen Haltestellen – die vorhandenen derart gestalteten Anlagen in überdurchschnittlichem Maße in den Städten bzw. in von stadtbusartigen

Verkehrsangeboten bedienten Bereichen zu finden waren. Zum anderen befinden sich die nicht in die Erhebung einbezogenen Haltestellen zumeist außerhalb der verdichteten Räume bzw. gut ausgebauten Verkehrsachsen, wo erfahrungsgemäß die Haltestelleninfrastruktur unterdurchschnittlich ist. Somit dürften die genannten Werte, bezogen auf das gesamte Verkehrsnetz, noch merklich zu hoch liegen. Die gewonnenen Erkenntnisse dürften im Wesentlichen auch derzeit noch gelten, auch wenn seit dem Zeitpunkt der Erhebung einige weitere Anlagen einen Umbau erfahren haben. Eine neuerliche Erhebung ist mit der Erstellung eines landesweiten Haltestellenkatasters zeitnah vorgesehen (siehe unten).

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

Abb. 10: Barrierefreie Haltestelle in Eckernförde

Anzumerken ist, dass bei einem nicht zu vernachlässigenden Teil auch im Prinzip hochwertig barrierefrei gestalteter Haltestellen die Mindestmaße der Bewegungsräume in Höhe der 2. Bustür, vor den Info-Aushängen und bei der Zuwegung nicht eingehalten sind, was dann die Zugänglichkeit des Busses für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer zumindest erschwert; vielfach verlaufen auch Radwege zwischen Wartebereich und Bordstein, so dass diese von ein- und aussteigenden Fahrgästen gequert werden müssen (Gefährdungspotenzial). Es ist allerdings einzuräumen, dass in solchen Fällen die räumlichen Bedingungen des Straßenraums und der benachbarten Grundstücke und Gebäude großzügigere Lösungen nicht ohne weiteres zulassen. – Wenig bis gar nicht vorzufinden ist eine Ausstattung der Sitzgelegenheiten mit Armlehnen und Tastleisten oder Sockeln; auch eine insgesamt kontrastreiche Gestaltung von Objekten bzw. Einbauten ist bisher oft nicht verwirklicht (außer den Wartehallen in den Städten Rendsburg und Eckernförde). Außerhalb dichter bebauter Siedlungsbereiche ist überdies oft eine erschwerte Zugänglichkeit des Info-Aushangs anzutreffen, da dieser am Haltestellenmast angebracht ist, selbiger aber durch natürlichen Boden (Wiese) von der befestigten Wartefläche getrennt steht. Generell muss in diesem Zusammenhang auch auf den (auch in Kap. 5.6.2 erwähnten) Sachverhalt der im Zeitablauf eingetretenen (und vsl. auch zukünftig zu erwartenden) Änderungen im Hinblick auf die Normen zur Barrierefreiheit verwiesen werden. Sowohl inhaltliche Änderungen als auch neu hinzukommende Normen führen dazu, dass zu einem früheren Zeitpunkt umgebaute Haltestellen den dann neuen Ansprüchen an die Barrierefreiheit nicht mehr in jeder Hinsicht genügen. So wurde z.B. auch seitens der NAH.SH GmbH zwischenzeitlich ein Leitfaden zur barrierefreien Umgestaltung von Bushaltestellen herausgegeben, der in einzelnen Fällen Abweichungen von denjenigen Gestaltungsnormen, auf die die o.g. Checkliste Bezug nimmt, aufweist. Zudem gaben und geben diese Normen nicht für jede Rahmenbedingung (z.B. für barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, an denen ein Radweg entlangführt) einheitliche Standardlösungen vor, so dass es naturgemäß im Detail zu lokalen Eigenentwicklungen kommt.

Eine Auflistung der vorhandenen Haltestellen mit erhöhtem Bordstein (ab angegebenen 14 cm, vgl. oben) bzw. taktilen Elementen, ergänzt um Anmerkungen zu weiteren Barrierefreiheitsmerkmalen auf der Grundlage der „landesweiten Checkliste“, findet sich in

Anlage 12. Z.T. sind die hier festgestellten Abweichungen von den Anforderungen auf den im vorstehenden Absatz beschriebenen Sachverhalt (sich ändernde Normen) zurückzuführen. Inwieweit speziell unter diesem Aspekt hier Nachbesserungen und damit erneute Investitionen getätigt werden, ist vor dem Hintergrund des kreisweit vorhandenen großen Neu-/Umbaubedarfs sorgfältig abzuwägen.

Mit Blick auf die praktische Umsetzung des Haltestellenumbaus ergab sich zudem das Problem der nicht eindeutig festgelegten **Zuständigkeiten** im Falle unterschiedlicher Baulasten bei Fahrbahn und begleitendem Gehweg (bzw. Radweg); deswegen hat der Kreis 2015 ein Rechtsgutachten zu dieser Frage erstellen lassen, das zu vielen typischen Konstellationen eine Bewertung bereitstellte. Jedoch konnten auch in diesem nicht alle Fragen eindeutig beantwortet werden (Haltestellen mit Warteflächen auf trennendem Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn; Warteflächenerrichtung auf bisheriger Haltebucht). Hinzu kommt, dass die dort festgestellten Zuständigkeiten von allen potenziellen Baulastträgern anerkannt werden sollten, um eine einheitliche Handhabe zu gewährleisten; auch dieses konnte noch nicht erreicht werden.

Bezüglich aktuell vorgenommener oder kurzfristig zu erwartender Umbaumaßnahmen gibt die folgende Aufstellung zu den beim Kreis beantragten Förderungen Auskunft (Stand Anfang 2020):

Gemeinde	**Haltestelle**	**beide Fahrtrichtungen**
Altenholz	Dataport	ja
Schacht-Audorf	Rader Wende	(Einrichtung-H.)
Schacht-Audorf	Grenzstraße	ja
Schacht-Audorf	Hagge	ja
Osterrönfeld	Alter Bahnhof	(Einrichtung-H.)
Hamdorf	Westerende	ja
Schülp	Eingang	(Einrichtung-H.)
Westerrönfeld	Hog'n Dor	ja
Mielkendorf	Schule	ja
Nortorf	Fabrikstraße	ja
Eckernförde	Fritz-Reuter-Schule	ja
Eckernförde	Riesebyer-/Bonhoefferstraße	
Eckernförde	Feldweg/Clairmontstraße	ja
Eckernförde	Mühlenberg/Landratsamt (Süd)	
Eckernförde	Domstag/Bismarckstraße (Nord)	
Eckernförde	Domsland Moorweg	(Einrichtung-H.)
Eckernförde	Marienthaler Straße (TÖZ)	(Einrichtung-H.)
Flintbek	Butenschönsredder	(Einrichtung-H.)
Kronshagen	Johann-Fleck-Straße (Richt. Ortsmitte)	
	Johann-Fleck-Straße (Richt. Universität)	
Kronshagen	Schulzentrum	(Einrichtung-H.)
Rendsburg	Seekenbek	
Rendsburg	Feldwebel-Schmidt-Kaserne	
Rendsburg	Altenheim	ja
Rendsburg	Berliner Brücke	ja
Rendsburg	Eckernförder Straße	ja

Tab. 1: Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde, für die im Rahmen der Förderrichtlinie eine Förderung beantragt wurde

Wie oben erwähnt, ist unter der Regie der NAH.SH GmbH ein **landesweites Haltestellenkataster** in Arbeit. Ziel ist hierbei ein Überblick über alle Ausstattungsmerkmale aller Haltestellen im Lande; selbstverständlich spielt auch hier die Barrierefreiheit eine wichtige Rolle. Es sollen außerdem die Einbindung in regionale digitale Kartenwerke wie auch interregionale Vernetzungsmöglichkeiten, z.B. mit dem bundesweiten Projekt DELFI ermöglicht werden. Dieses Haltestellenkataster wird dann auch die aktuellsten Barrierefreiheits-Normen und ansonsten weitere, auch die über die Barrierefreiheit hinausgehenden Ausstattungselemente berücksichtigen. Somit können die vorstehend beschriebenen Erkenntnisse für das Kreisgebiet auf den neuesten Stand gebracht werden. Wichtig wird bei diesem Projekt außerdem sein, die Frage der Pflege der hinterlegten Daten zu lösen, damit das Kataster auf aktuellem Stand gehalten werden kann.

3.3.2 Schiene

Erweiterungsmaßnahmen des Schienennetzes fanden gegenüber dem im 2. RNVP dargestellten Sachstand nicht statt. Anzumerken ist jedoch, dass die Sanierung der Hochbrücke Rendsburg Ende 2014 abgeschlossen werden konnte und der hierdurch bedingte Engpass seither nicht mehr besteht.

Es wurden zudem mehrere neue Bahnhalte eingerichtet. Dies sind

- auf der KBS 134 Kiel – Rendsburg: Kiel-Russee (Bedarfshalt, auf Kieler Stadtgebiet), Melsdorf, Achterwehr (Bedarfshalt), Bredenbek und Schülldorf;
- auf der KBS 146 Kiel – Eckernförde – Flensburg: Kronshagen.

Diese werden ausschließlich von Nahverkehrsprodukten des Schienenverkehrs bedient; sie stellen eine erhebliche Verbesserung der Zugänglichkeit des SPNV in der Fläche dar.

An den bestehenden Bahnhöfen wurde in Eckernförde, Flintbek und Gettorf die **Barrierefreiheit** verbessert. Die neu eingerichteten Stationen erhielten überdies **Verknüpfungsanlagen** zum Individualverkehr (B & R, P & R). Außerdem wurden im Bestand die Umfelder der Bahnhöfe Bordesholm und Nortorf neu gestaltet und erhielten ebenfalls deutlich aufgewertete bzw. erweiterte Verknüpfungsanlagen namentlich zum Radverkehr.

3.4 KFZ-Verkehr

3.4.1 PKW-Bestand/Motorisierung

Gegenüber den im 2. RNVP ausgewiesenen Werten mit Stichtag 01.01.2011 ist der **PKW-Bestand** im Kreis und – bis auf wenige Ausnahmen – in seinen Städten und Gemeinden bis 01.01.2018 erneut erheblich angewachsen. Die PKW-Anzahl im Kreis erhöhte sich in diesem Zeitraum von 151.550 auf 168.477 PKW, was einem Anstieg um 11,2% entspricht. Der seit Jahrzehnten anhaltende Wachstumstrend hat sich also weiter fortgesetzt. Für einige Gemeinden sind dabei stark überproportionale Wachstumswerte mit über 20% festzustellen: Borgdorf-Seedorf, Borgstedt, Groß Vollstedt, Hohenwestedt, Klein Wittensee, Mörel, Padenstedt, Reesdorf, Schmalstede, Schülldorf, Sehestedt, Sören und Warder.

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung ergibt sich für die daraus folgende Zahl des **Motorisierungsgrades** ein ähnliches Bild; in Anbetracht des recht geringen Bevölkerungswachstums im Kreis (vgl. Kap. 3.2.1) ist dies nicht weiter überraschend. Der gebräuchliche Indikator „PKW je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner“ (= PKW-Dichte) wuchs von 562 auf 617, entsprechend einem Anstieg um 9,8%. Zwar ist hier einzuräumen, dass die nach der Veröffentlichung des 2. RNVP erfolgte Korrektur der Bevölkerungszahlen

auf der Grundlage des letzten Zensus zu Verzerrungen führt. Dies gilt aber hinsichtlich der kreisweiten Zahlen infolge der geringen Abweichung eher weniger als bezüglich der gemeindlichen Ebene, da dort auf der Grundlage des vorliegenden Zahlenmaterials teilweise merkliche Korrekturen vorgenommen wurden. Anzumerken ist, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit dieser Entwicklung keineswegs einer Sonderentwicklung unterworfen war: Landesweit entwickelte sich der genannte Wert im selben Zeitraum von 521 auf 573 und bundesweit von 518 auf 566, womit sehr ähnliche Wachstumsraten wie im Kreis zu verzeichnen waren. Der Anteil gewerblich gemeldeter PKW betrug kreisweit 6,4%, wobei auch bei diesen erfahrungsgemäß in Teilen eine private (Mit-) Nutzung stattfindet. Binnen Jahresfrist von 2018 auf 2019 stieg die PKW-Anzahl im Kreis erneut an auf 170.807, entsprechend nunmehr 626 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Zuwachs dieses Wertes von fast 1,5% in einem Jahr liegt eher über dem Durchschnitt der letzten Jahre (2012 – 2017), mithin ist bislang kein Ansatz zu einer Trendänderung auszumachen, anders als beispielsweise seit vielen Jahren schon im schweizerischen Zürich (mit seit 2001 in der Tat kontinuierlich sinkenden Motorisierungskennziffern), also in dicht bebautem großstädtischem und zugleich ausländischem Umfeld. Hier sei vergleichend mit Blick auf die Verhältnisse in der näheren räumlichen Umgebung darauf hingewiesen, dass im Gegensatz dazu die noch im 2. RNVP für Hamburg festgestellte näherungsweise Konstanz der Motorisierung inzwischen seit etwa 10 Jahren wieder einem erneuten Wachstum gewichen ist, allerdings wesentlich getragen von gewerblich angemeldeten PKW.

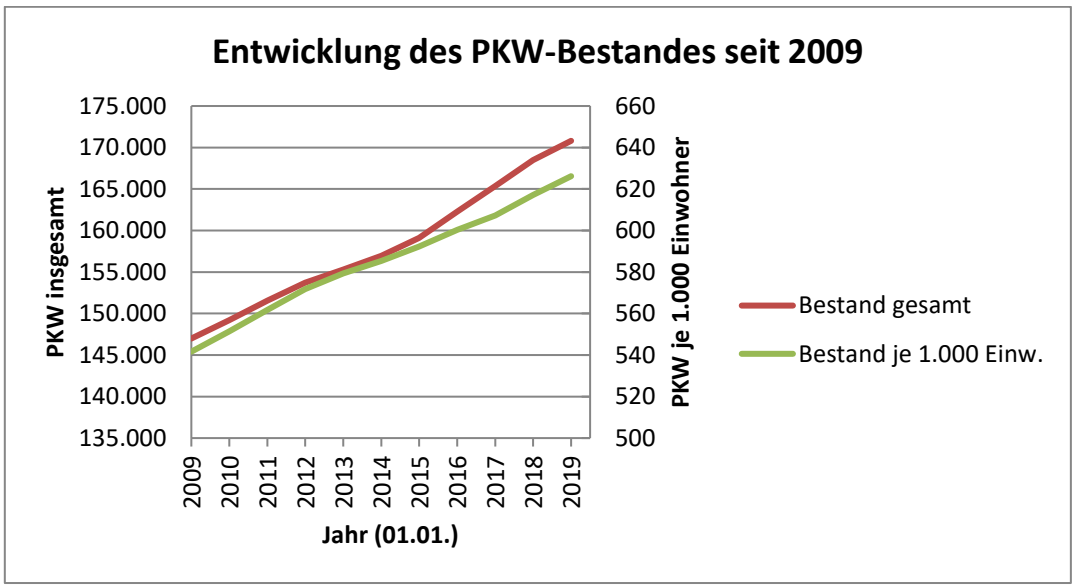


Abb. 11: Entwicklung des PKW-Bestandes im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2009 bis 2019 – Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt

Bei der Begutachtung der aktuellen Gemeindewerte vom 01.01.2019 fällt zunächst auf, dass keine Stadt oder Gemeinde im Kreis mehr unter der Marke von 500 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt. Daneben ist selbst die Anzahl der Kommunen mit weniger als 600 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner begrenzt: dies sind Dörphof, Eckernförde, Güby, Hanerau-Hademarschen, Kronshagen, Nortorf, die Kreisstadt Rendsburg, Rieseby, Schacht-Audorf und Tackesdorf. Somit kann derzeit ein ausgesprochen hohes Motorisierungsniveau von – in vielen Fällen deutlich – über 600 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner für die einzelnen Gemeinden im Kreis als typisch angesehen werden; auch für eine Reihe von Orten mit zentralörtlichem Charakter, in Nachbarschaft größerer Städte

und/oder guten öffentlichen Verkehrsanbindungen trifft dies zu. 52 (meist kleine, abseitig gelegene) Gemeinden weisen mehr als 700 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf, was einer „Vollmotorisierung“ der führerscheinfähigen Bevölkerung schon ziemlich nahekommt. Dabei können gemäß den statistischen Daten diese Verhältnisse, außer in einzelnen Fällen (wie z.B. für die Stadt Büdelsdorf oder die Gemeinden Hohenwestedt und Melsdorf), nicht mit einem stark überdurchschnittlichen Anteil gewerblich gemeldeter PKW erklärt werden.

3.4.2 Entwicklung des KFZ-Verkehrs in den letzten Jahren

Angaben zur Entwicklung des KFZ-Verkehrs liefern die in fünfjährigem Turnus veröffentlichten Zählergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen, zuletzt für 2015[6]: Demnach konnte für den Zeitraum von 2010 bis 2015 in Schleswig-Holstein teilweise ein deutliches Wachstum des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen festgestellt werden. Betroffen von spürbarem Wachstum über 10% waren jedoch v.a. Straßenabschnitte im Hamburger Raum sowie in Kiel und Flensburg. Für das Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde traf dies hinsichtlich der Autobahnen auf die Abschnitte Dreieck Bordesholm – Anschluss Rendsburg/Büdelsdorf (BAB 7) und Anschluss Achterwehr – Kiel (BAB 210) zu. Bei Bundesstraßen waren die B 76 auf den Abschnitten Kosel – Eckernförde-Süd und Anschluss Gettorf-Süd – Kiel, die B 77 zwischen Hohenwestedt und Nienborstel, die B 203 zwischen Abzweigung von der B 76 und Barkelsby, die B 430 im Bereich der Ortsumgehung Hohenwestedt und die B 503 zwischen Anschluss Altenholz-Klausdorf und Kiel betroffen. Ansonsten waren nur leichte Zuwächse, auf einer ganzen Reihe von Streckenabschnitten sogar Rückgänge zu verzeichnen, teilweise auch über 10%, z.B. auf der B 77 im Bereich Rendsburg (Tunnelbaustelle!) und südlich von Hohenwestedt, auf der B 202 westlich von Hohn und im Bereich Wester- und Osterrönfeld (Tunnelbaustelle!) und auf der B 430 westlich von Wapelfeld. – Nach Angaben des ADAC Schleswig-Holstein hat der Kraftfahrzeugverkehr im Zeitraum 2010 – 2015 insgesamt um 10% zugenommen und eine weitere Steigerung wird für die nächsten Jahre prognostiziert[7]. Hingegen muss im Interesse des Klimaschutzes mittel- bis längerfristig eine deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrsaufkommens Ziel sein (vgl. Ausführungen zu den Klimaschutzteilkonzepten in Kap. 2.8).

Der diesbezügliche Handlungsbedarf wird durch die **Entwicklung der CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs** untermauert: Gemäß den Daten des Länderarbeitskreises Energiebilanzen ist der entsprechende Wert für Schleswig-Holstein zwischen 1990 und 2017 nur geringfügig um 1,6% zurückgegangen von 5,49 Mio. t auf 5,41 Mio. t (bei einer über alle Emittentensektoren aufsummierten Verringerung um 28,5%!). Hierbei ist bemerkenswert, dass auf eine steigende Tendenz bis 1999 eine spürbar rückläufige Entwicklung bis zu den Jahren um 2010 folgte: Die Emissionsmenge fiel in dieser Zeit von 6,00 Mio. t auf 4,94 Mio. t (2009 und 2011), entsprechend 18,7%. Erst seit 2013 steigen die CO_2-Emissionen im Straßenverkehr wieder merklich Jahr für Jahr. Die von der EU erfassten Daten weisen für Deutschland insgesamt eine ähnliche Entwicklung aus. Alleine von 2016 auf 2017 kam es in beiden Gebietseinheiten zu einem Anstieg von rd. einem Prozent. Bisher wirkt also gerade in der neuesten Vergangenheit der Verkehrssektor der angestrebten Reduzierung der

[6]) Die turnusmäßig Zählung 2020 wurde wegen der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben

[7]) z.B. auch SSP-Consult-Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums – Quelle: NaNa Nr. 15 vom 13.04.2018

Treibhausgasemissionen entgegen. Die folgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung für Schleswig-Holstein:

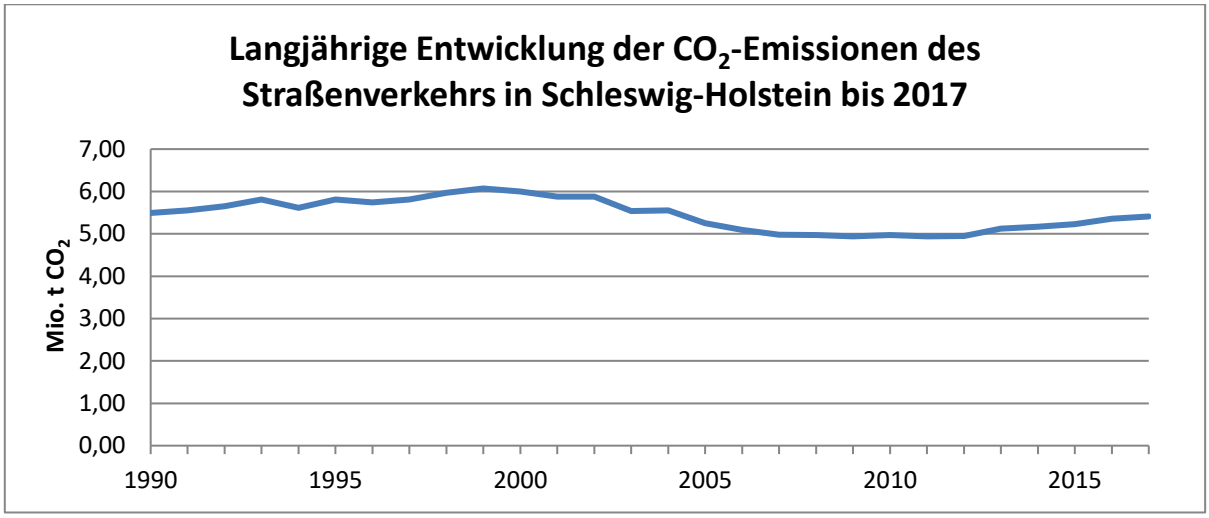


Abb. 12: Langjährige Entwicklung der CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein (1990 bis 2017) – Datenquelle: Länderarbeitskreis Energiebilanzen

3.4.3 Altersgruppen- und raumtypische (KFZ-)Mobilitätsaspekte

Die dargestellten Beobachtungen zur Entwicklung des PKW-Bestandes und zum KFZ-Verkehrsaufkommen sind auch im Hinblick auf den bereits im letzten RNVP thematisierten Rückgang des PKW-Besitzes bzw. des Stellenwertes eines eigenen PKW bei **jüngeren Erwachsenen** bemerkenswert, weswegen im Folgenden eine kurze Darstellung aktueller Erkenntnisse zu altersgruppen- bzw. raumtypspezifischen Aspekten der Mobilität angebracht erscheint. Diese gelten allerdings nur allgemein für das gesamte Bundesgebiet; zum Kreis Rendsburg-Eckernförde gibt es einige diesbezügliche Erkenntnisse aus der SrV-Erhebung 2013 (vgl. Kap. 4.1). Wie im 2. RNVP bereits angedeutet, scheint es sich bei dem genannten Sachverhalt in erster Linie um ein Phänomen zu handeln, das zumindest hinsichtlich der gelebten Praxis überproportional in (großen) Städten auftritt. So messen gemäß einer aktuellen Studie des Center of Automotive Management immer noch über die Hälfte (55%) der befragten jungen Erwachsenen (Altersgruppe 18 bis 25 Jahre) dem privaten PKW große Wichtigkeit bei, während dies bei Eingrenzung auf die Großstädte nur bei 36% der Fall ist. Allerdings sind demnach im Querschnitt der Gesamtbevölkerung (alle Altersgruppen) bundesweit 73% dieser Meinung und in den Großstädten 57%, so dass dennoch ein genereller Bewusstseinswandel bei der jüngeren Generation unterstellt werden kann. Bedeutsam ist jedoch auch, dass für die Bewertung des eigenen PKW als „eher unwichtig“ ein sehr gut ausgebauter ÖPNV in der Region am häufigsten (60%) als ausschlaggebend genannt wurde. Zudem haben junge Großstadtbewohner zu ca. einem Drittel bereits auf „Sharing-Angebote“ im Mobilitätssektor (Car-Sharing, Bike-Sharing, Ridesharing) zurückgegriffen, die bislang in ländlichen Regionen kaum vorhanden sind.

Weitere Erkenntnisse (bundesweit) hinsichtlich des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens ergeben sich aus den Auswertungen zur neuen Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) und ergänzend hierzu aus einer Untersuchung des Umweltbundesamtes zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten v.a. von jungen Erwachsenen und von Seniorinnen und Senioren, die stark auf die MiD-Daten zurückgreift. Gegenüber den Ergebnissen aus 2008 ist demnach bei der Verkehrsmittelwahl und -fahrleistung (Personenkilometer) im Bundesdurchschnitt ein gleichbleibendes Niveau des PKW-Selbstfahreranteils und ein relevanter Anstieg bei Fahrrad

und ÖPNV zu beobachten (etwas verringert haben sich Fußwege und PKW-Mitfahrer); mit 17% nutzt nur ein recht begrenzter Anteil der im Zuge der MiD-Untersuchung Befragten den PKW nie oder seltener als einmal pro Monat, wohingegen dies beim Fahrrad 51% und beim ÖPNV 63% der Befragten angaben. Bei den 18- bis 29-jährigen kam es im genannten Zeitraum allerdings zu einer deutlichen Verringerung des Anteils an PKW-Wegen und zu einem relativ starken Anstieg der ÖPNV- und Radnutzung. Abgeschwächt trat dies auch bei den 30- bis 39-jährigen auf. Auch der Führerscheinbesitz ging im Betrachtungszeitraum bei erstgenannter Altersgruppe um ca. 6% zurück (und auch geringfügig bei den 30- bis 49-jährigen). Die Wegeanzahl und Verkehrsleistung zeigte sich bei jungen Erwachsenen (18 bis 34 Jahre) insgesamt rückläufig; hier könnte ein Zusammenhang mit dem rasanten Wachstum der digitalen Kommunikationsmöglichkeiten bestehen. Zu diesem Wert liegen auch Auswertungen nach Raumkategorien und sozialen Gruppen vor: Demnach hat die PKW-Fahrleistung (Selbstfahrer) im Betrachtungszeitraum in ländlichen Räumen und Mittelstädten leicht zugenommen, während in Großstädten ein Rückgang von rd. 15% festgestellt werden kann. Am konsequentesten und deutlichsten (bereits seit 2002) erfolgte dabei die Minderung der KFZ-Selbstfahrerleistung in der Gruppe der Studierenden. Merkliche Rückgänge erfuhren daneben die Leistungen als PKW-Mitfahrer. Der Trend zur Multimodalität auch bei PKW-Verfügbarkeit in dieser Altersgruppe hat sich weiter fortgesetzt. Befragungen im Rahmen der Studie des Umweltbundesamts zeigen überdies, dass insgesamt – auch in den ländlichen Räumen – in 2017 eine distanziertere Einstellung zu PKW-Besitz und -nutzung vorhanden war als noch 2008.

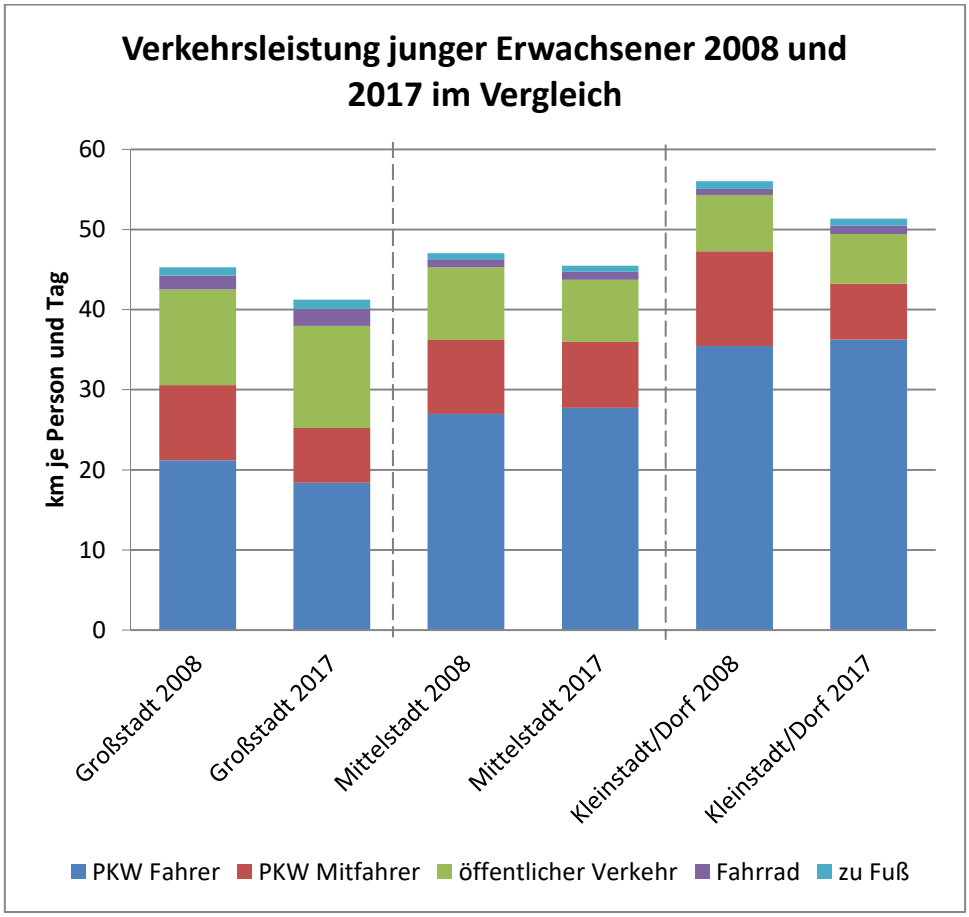


Abb. 13: Verkehrsleistung junger Erwachsener (18 bis 34 Jahre) 2008 und 2017 nach Raumkategorie und Verkehrsmittel – Datenquelle: Studie „Veränderung des Mobilitätsverhaltens zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität“ des Umweltbundesamts

Bei den **mittleren und älteren Jahrgängen** ist das Bild völlig anders: Hier wuchs der Anteil des PKW bei der Verkehrsmittelwahl in der Gruppe der über 50-jährigen (bei gestiegener Gesamtverkehrsleistung pro Person). Auffällig ist, dass selbst unter den über 80-jährigen rd. jeder dritte Weg als PKW-Selbstfahrer zurückgelegt wird. In dieser Altersklasse ist auch die Zahl der täglichen Wege angestiegen und selbst bei Großstadtbewohnern ist die PKW-Fahrleistung (Selbstfahrer) gewachsen. Auch beim Führerscheinbesitz und bei der KFZ-Verfügbarkeit gab es im Segment der Seniorinnen und Senioren noch immer deutliches Wachstum. Eine Zunahme der Multimodalität ist bei PKW-Verfügbarkeit kaum erkennbar. Ansätze zu einem Einstellungswandel zum PKW sind nur für die großstädtische Bevölkerung aus den Befragungen ableitbar.

Hinsichtlich der **PKW-Ausstattung der Haushalte** zeigt sich im Vergleich des Jahres 2017 gegenüber 2008 bundesweit ein Anstieg der autolosen und mit nur einem PKW ausgestatteten Haushalte, hingegen ein Rückgang des Anteils der Haushalte mit zwei und mehr PKW. Während allerdings v.a. in Metropolen, aber auch in kleineren Großstädten diese Entwicklung in den Zahlen mehr oder minder deutlich sichtbar wird, sind die Verhältnisse in Mittel- und Kleinstädten bzw. ländlichen Räumen nahezu konstant geblieben (dabei auch mit aufwärts gerichteter Entwicklung bei Ein-PKW-Haushalten). Analog hierzu sind z.B. auch in den Metropolen inzwischen 14% der Befragten Mitglied in mindestens einer Carsharing-Organisation; in den kleineren Großstädten beträgt dieser Wert aber nur 5% und in mittel- bzw. kleinstädtisch und ländlich geprägten Räumen ist er mit 1 bis 2 % bislang kaum relevant. Hervorstechend ist der Anstieg des Anteils von Haushalten ohne Auto wiederum bei den 18- bis 34-Jährigen mit 26% in 2003 und 32% in 2013. Andererseits ist der in den 90er Jahren einsetzende Rückgang der auf die eigene Person zugelassenen PKW bei jungen Erwachsenen um 2010 wieder zum Stillstand gekommen und verharrt seither auf dem niedrigeren Niveau bei jungen Männern, bei jungen Frauen ist sogar wieder ein leichter Anstieg zu konstatieren. Nicht unerwähnt soll hierbei auch bleiben, dass etwa seit diesem Zeitpunkt bei den 50- bis 64-jährigen Männern die Zahl der privat zugelassene PKW jene der Personen übersteigt (also mehr als ein Auto je Person zugelassen ist!) – mit bis zuletzt steigender Tendenz, was auch auf ein deutliches Fremdnutzungspotenzial der dieser Bevölkerungsgruppe gehörenden PKW hinweist.

Ein gewisser Einstellungswandel zu PKW-Besitz und -nutzung bei heute jüngeren Personen ist im Lichte der dargestellten Ergebnisse sicherlich nicht von der Hand zu weisen und kann die offenkundig insgesamt eher weiter zunehmende KFZ-Bindung höherer Altersklassen potenziell mildern. Somit ergeben sich heute für eine nachhaltige Wandlung der Mobilitätsmuster mit einer verringerten PKW-Orientierung bessere Voraussetzungen als in der Vergangenheit. In persönliches Handeln umgesetzt wird dies derzeit augenscheinlich aber v.a. in den Metropolen und in gewissem Umfang auch in den kleineren Großstädten, begründbar mit den dort vorhandenen Rahmenbedingungen. Inwieweit zukünftig noch weitere Bevölkerungsteile – namentlich auch in ländlichen Räumen wie dem Kreis Rendsburg-Eckernförde – von solchen Prozessen erfasst werden können, bleibt ebenso abzuwarten wie die Frage der Dauerhaftigkeit dieser Entwicklung. Ein attraktiver Ausbau des ÖPNV (neben weiteren Alternativen) dürfte hierfür eine unabdingbare Voraussetzung sein, was der Kreis mit der Umsetzung des neuen Regionalbussystems, ergänzt durch Anstrengungen zur Verbesserung von intra- und intermodaler Vernetzung, im Rahmen seiner Möglichkeiten umsetzt. Unstrittig ist jedoch sicherlich auch, dass bis auf weiteres im ländlichen Bereich eine den großstädtischen Verhältnissen vergleichbare Angebotsqualität nicht erreichbar ist und auch die Restriktionen für den MIV weitgehend entfallen. Infolgedessen sind die Perspektiven

für wirklichen PKW-Verzicht hier deutlich begrenzter. Geänderte Perspektiven könnten sich für den ländlichen Raum in weiterer Zukunft im Zusammenhang mit On-Demand-Angeboten, ggf. auf Basis autonom fahrender Fahrzeuge, ergeben. Hier kann es aber auch infolge der damit einhergehenden Attraktivierung quasi-individueller Fahrtangebote zu einer Schwächung des konventionellen ÖPNV kommen; dies wird gegenwärtig intensiv in der Fachwelt diskutiert. Soweit möglich, sollte deswegen z.B. über die Praxis bei der Genehmigungserteilung darauf geachtet werden, dass solche Angebote den Linienverkehr nicht kannibalisieren (vgl. Kap. 5.2.8).

3.5 Rahmenbedingungen der Finanzierung

Die im 2. RNVP dargestellte Struktur der Finanzierung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde hat in jüngster Vergangenheit erfreulicherweise eine positive Änderung erfahren. Zwar waren die für diesen Zweck sehr bedeutenden Kommunalisierungsmittel bis 2016 unverändert, d.h. ohne Teuerungsausgleich, geblieben, was auch vielfach auf Kritik gestoßen war. Erstmalig gab es dann im Jahr 2017 diesbezüglich als Folge der Steigerung der Regionalisierungsmittel eine Änderung: Ausgehend von der Erhöhung des landesweiten Gesamtrahmens dieser Gelder um 5 Mio. Euro (vgl. Kap. 3.1.6) erhielt der Kreis Rendsburg-Eckernförde gemäß Übereinkunft aller Aufgabenträger im Lande zur Verteilung dieser Zusatzmittel rd. 0,272 Mio. Euro mehr, so dass sich insgesamt 5,006 Mio. Euro ergaben. Wie bereits Kap. 3.1.6 dargestellt, galt anschließend für 2018 bis 2020 eine übergangsweise Finanzierungsverordnung, in der erstmalig ein variabler Verteilungsschlüssel zwischen den Aufgabenträgern Anwendung fand. Rückwirkend ab 2020 ist nunmehr die im selben Kap. genannte neue Finanzierungsverordnung vom 27. November 2020 in Kraft. In dieser findet ein gänzlich neuer Schlüssel zur Mittelverteilung Anwendung. In diesen fließen ein:

- Einwohnerzahl (zu 35%),
- Fläche (zu 20%),
- Fahrplan-km (zu 29%),
- Fahrgastzahl (zu 10%),
- Schienenlänge U-Bahn (zu 6%, betrifft real nur Hamburg-Randkreise).

Das **landesweite Gesamtvolumen** der **zusätzlich** zu den bis 2016 bereitgestellten Mitteln zeigt eine Zunahme auf 5,090 Mio. Euro in 2018, 5,719 Mio. Euro in 2019 und mit der neuen Verordnung 14,288 Mio. Euro in 2020. In Anwendung des Fortschreibungsmodusses zum Aufteilungsschlüssel ergab die Aufstellung der NAH.SH GmbH für 2019 einen Betrag von (gerundet) 5,085 Mio. Euro an **dem Kreis Rendsburg-Eckernförde insgesamt zustehenden** Kommunalisierungsmitteln (gegenüber 4,734 Mio. Euro bis 2016, entsprechend einer Steigerung von 7,41%). Für die Jahre 2020 bis 2022 wurden im Rahmen der neuen Verordnung bereits feststehende Auszahlungsbeträge für alle Aufgabenträger ermittelt. Anteilig für den Kreis Rendsburg-Eckernförde ergeben sich hieraus 5,892 Mio. Euro für 2020, 6,699 Mio. Euro für 2021 und 6,783 Mio. Euro für 2022. In Vorausberechnungen des Landes bis 2025 wird eine weitere Steigerung dieses Betrages auf 7,268 Mio. Euro prognostiziert.

Diese Anhebung der landesseitig bzw. indirekt bundesseitig zur Verfügung gestellten Mittel erleichtert die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsangebote. Ob der zusätzliche Betrag der Kommunalisierungsmittel jedoch ausreicht, um die bei diesen seit 2007 eingetretenen Kürzungen und unterlassenen Preisgleitungen nachträglich auszugleichen, ist fraglich. Auch die Konnexitätsmittel für das Liniengenehmigungswesen in Höhe von 4.130 Euro/Jahr sind viel zu gering bemessen; gemäß interner Analysen ergaben sich bei der Genehmigungsbehörde

(Bürger- und Ordnungsamt der Landeshauptstadt Kiel) in den letzten Jahren im Mittel Aufwendungen für Angelegenheiten des Kreises in Höhe von größenordnungsmäßig 15.000 Euro/Jahr.

Als Folge der Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes mit seiner Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH werden allen Aufgabenträgern im Lande landesseitig je 50.000 Euro zweckgebundene Mittel für die Finanzierung der Arbeit der Verbundgesellschaft, die an selbige weiterzuleiten sind (gleichsam „durchlaufender Posten"), zur Verfügung gestellt.

Die Entwicklung des finanziellen Gesamtaufwandes des Kreises für ÖPNV (alle Aufwandspositionen inkl. der Aufwendungen für Regiefunktionen, d.h. verwaltungsinterne Aufgaben, Gutachten u.ä.) seit 2013 zeigt folgende Tabelle (in Mio. Euro, gerundet):

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamtaufwand total	7,477	7,829	8,188	8,121	7,613	7,237	7,862
Gesamtaufwand nach Abzug von Erträgen (v.a. Landesmittel)	2,688	3,024	3,343	3,315	2,522	1,864	2,714

Tab. 2: Entwicklung des finanziellen Gesamtaufwandes des Kreises Rendsburg-Eckernförde für ÖPNV 2013 bis 2019

Es zeigt sich eine kontinuierliche Steigerung bis 2015/16; hierin enthalten ist z.B. der Zusatzaufwand für die Linien 14 und 14a (Anbindung Bhf. Schülldorf). Mit dem Jahr 2017 ist eine deutliche Verringerung des Aufwands eingetreten, die wesentlich auf die mit der wettbewerblichen Vergabe des Stadtverkehrs Rendsburg verbundene Minderung des Finanzierungsbedarfes dort zurückzuführen ist. Die unmittelbar nur der Leistungserstellung dienenden Aufwendungen beliefen sich in 2018 auf 6,788 Mio. Euro (gemäß Verwendungsnachweis). Die nicht diesem Zweck dienenden Finanzierungsanteile der in obiger Tabelle gezeigten Beträge sind im Übrigen seit 2013 stark angestiegen.

Anzumerken ist weiter, dass die Finanzierung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung erhebliche zusätzliche Mittel bindet. In 2017 beliefen sich die Kosten für alle Kostenträger beispielsweise insgesamt auf 4,884 Mio. Euro (einschließlich freigestellte Schülerinnen- und Schülerverkehre). Der Kreis war infolge der schulgesetzlich vorgegebenen Finanzierung von 2/3 mit 3,256 Mio. Euro hieran beteiligt.

Die in Kap. 1 beschriebenen Reduzierungen des öffentlichen Lebens infolge der COVID-19-Pandemie führten insbesondere im Frühjahr 2020 zu einer drastischen Reduzierung der ÖPNV-Nachfrage; nach einer maßgeblichen Erholung im Sommer musste gegen Jahresende erneut eine deutlich fallende Tendenz der Fahrgastzahlen hingenommen werden. Hiermit gingen auch erhebliche Einnahmerückgänge einher. Auf der anderen Seite waren erhöhte Aufwendungen der Verkehrsunternehmen zum Infektionsschutz erforderlich. Diese Effekte konnten bei Weitem nicht durch Leistungsreduzierungen aufgefangen werden, zumal landesweit das gemeinsame Ziel, ein möglichst vollwertiges ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten, besteht. Im Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern mussten hingegen zur Verbesserung des Abstands zwischen den Fahrgästen zusätzliche Busse eingesetzt werden (z.T. von Reiseunternehmen). Zum Ausgleich der hiermit verbundenen deutlich erhöhten ungedeckten Kosten (sog. „Corona-Schäden") wurde 2020 ein sog. „ÖPNV-

Rettungsschirm“ von Bund und Land geschaffen. In diesem Rahmen wurde auf der Basis von Hochrechnungen eine Vorauszahlung als sog. Billigkeitsleistung vom Land an anspruchsberechtigte Aufgabenträger (oder in bestimmten Fällen Verkehrsunternehmen) ausgezahlt; eine Spitzabrechnung der auszugleichenden Kosten ist bis September 2021 vorzunehmen. Rechtgrundlage hierfür ist eine Rahmenrichtlinie des Bundes in Verbindung mit einem Landeserlass (Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in Schleswig-Holstein). Der Zeitraum, für den Ausgleiche gezahlt werden, erstreckt sich bislang nur auf März bis Dezember 2020. Inwieweit analoge Regelungen für in 2021 auftretende pandemiebedingte Schäden gelten werden, ist noch offen.

4 Der ÖPNV des Kreises bis 2020 (Ist-Zustand)

In den folgenden Ausführungen wird ein umfassender Überblick über den ÖPNV (und SPNV) im Kreisgebiet, wie er sich derzeit (d.h. bis längstens Ende 2020) darstellt und einschließlich der Veränderungen gegenüber dem 2. RNVP, gegeben. Einbezogen werden dabei auch die Ergebnisse von Verkehrsuntersuchungen zur Verkehrsmittelwahl und daraus resultierend zum **Stellenwert des ÖPNV** im Kreis. Vorab sei darauf hingewiesen, dass speziell im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Krise mit ihren Einschränkungen des öffentlichen Lebens (vgl. Kap. 1) erheblich abweichende Verhältnisse vorgelegen haben dürften, insbesondere im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen und das Verkehrsmittelwahlverhalten. Hier muss von deutlich geringeren Fahrgastzahlen und verringerten ÖPNV-Anteilen ausgegangen werden.

4.1 Ergebnisse der SrV-Erhebung 2013

Im Jahr 2013 hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde erstmalig an der in 5jährigen Abständen durchgeführten SrV-Erhebung teilgenommen[8] – gemeinsam mit dem Kreis Plön und der bereits seit längerem beteiligten Landeshauptstadt Kiel. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Kennwerte zur Mobilität der Bevölkerung erhoben. Im Interesse der Aufwandsminimierung geschah dies nicht repräsentativ für das gesamte Gebiet, sondern mit Schwerpunktsetzung für einzelne „charakteristische“ Teilräume. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde relevant waren dies die folgenden:

- Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg,
- Stadt Eckernförde,
- Amt Mittelholstein,
- Stadtbusbereich Kiel (gesamt, d.h. kreisübergreifend inkl. Anteil Kreis Plön),
- Einzugsbereich Kiel (gesamt),
- Städte und Gemeinden mit SPNV (gesamt, ohne Kiel und Rendsburg),
- Unter- und Mittelzentren (gesamt).

Zu den Ergebnissen wurde dem Kreis umfangreiches Auswertungs-Datenmaterial überreicht. Auch wenn diese zwischenzeitlich bereits einige Jahre alt sind, sind sie aufgrund der Erstmaligkeit der Ermittlung und der Annahme, dass bislang keine grundlegenden Änderungen eingetreten sind, von Interesse. Daher sollen deren wesentliche Eckpunkte nachfolgend festgehalten werden:

[8]) SrV = „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden

Erwartungsgemäß gab es eine überdurchschnittlich hohe Motorisierung im für ländliche Räume repräsentativen Amtsbereich Mittelholstein, während insbesondere in den Unter- und Mittelzentren diese unterdurchschnittlich war; städtische Umlandbereiche und Orte mit SPNV-Anschluss lagen hier im Mittelfeld. Bemerkenswert ist, dass der ÖPNV-Zeitkartenbesitz wie auch die ÖPNV-Nutzung in Mittelholstein als sehr ländlich geprägtem Raum (auch bei den Erwerbstätigen bzw. berufsbedingten Wegen, also nicht ausbildungsbedingt) gegenüber den anderen Räumen außerhalb des Kieler Umlandes nicht stark zurückfielen. – Die Gesamtmobilität (tägliche Wegeanzahl je Einwohnerin und Einwohner) war in Eckernförde am niedrigsten, im Einzugsbereich Kiel (dicht gefolgt von Orten mit SPNV-Anschluss) am höchsten; insgesamt mit 3,5 bis 3,9 Wegen war aber die Streubreite nicht gravierend. Ebenso verhielt es sich mit der mittleren täglichen Zeit im Verkehr je Person, die mit um 70 min überall in ähnlicher Größenordnung lag. Hingegen variierte die durchschnittliche Wegelänge deutlich und war mit fast 11 km im Amt Mittelholstein nennenswert höher als in den anderen Teilräumen, wo die Werte mit rd. 7,5 bis 8,5 km wiederum eng beieinander lagen.

Bei näherer Betrachtung müssen die durchweg geringen Anteile von Haushalten ohne PKW hervorgehoben werden, korrespondierend mit der hohen PKW-Dichte (vgl. Kap. 3.4.1): Selbst die Spitzenreiterposition (Unter- und Mittelzentren Gesamtregion) wies hier nur einen Wert von 10,1% auf, kreisspezifisch ist hier Eckernförde mit 7,2% zu nennen. Gegenüber dem niedrigsten Wert von 3,5 % im Amt Mittelholstein bestand hiermit eine relativ geringe Differenz, zumal die durch den zentralörtlichen Charakter ersterer bedingte geringere Notwendigkeit überörtlicher Mobilität berücksichtigt werden muss; dabei wurde der „hohe“ Wert wesentlich getragen von Einpersonenhaushalten ab 65 Jahren. Bei dieser Personengruppe fällt auch für die untersuchten Teilräume insgesamt hinsichtlich der PKW-Verfügbarkeit ein deutlich unterdurchschnittliches Niveau ins Auge. Dabei gab es erhebliche Unterschiede in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindungsqualität bzw. dem Zentralitätscharakter des Wohnortes; für die Unter- und Mittelzentren sowie die Orte mit SPNV-Anschluss (jeweils Gesamtregion) wurde für 32% bis 38% dieser Haushalte die Nichtverfügbarkeit eines PKW ermittelt, für das Amt Mittelholstein hingegen nur für 19%. Bei der PKW-Verfügbarkeit anderer Personengruppen fielen diese Unterschiede folgerichtig mit einer Differenz z.B. in der Gruppe der Erwerbstätigen zwischen 88% (Stadtbusbereich Kiel) und 93% (Amt Mittelholstein) weniger ins Gewicht.

Mit Blick auf die verkehrspolitische Diskussion ist festzustellen: Tatsächlicher PKW-Verzicht bei gutem (oder verbessertem) ÖPNV-Angebot kann sicherlich nicht in Abrede gestellt, dessen Ausmaß darf gemäß diesen Beobachtungen aber auch nicht überschätzt werden bzw. überlagert sich mit dem Zentralitätscharakter des Ortes. Für die Zukunft ist zunächst mit einer weiteren Nivellierung infolge des Ablebens nicht über einen PKW verfügender Altersjahrgänge zu rechnen; entgegenwirken könnte hier ein verändertes Verhalten junger Erwachsener (vgl. Kap. 3.4.3.).

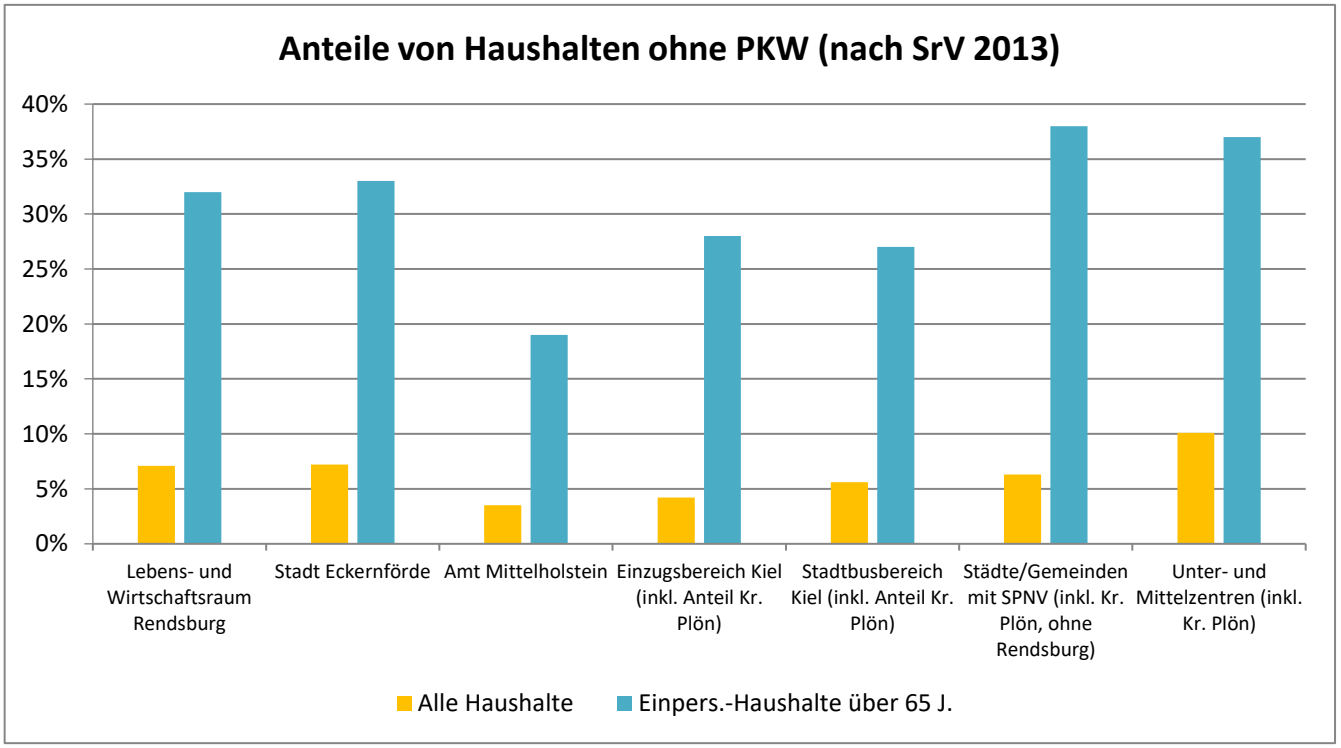


Abb. 14: Anteile von Haushalten ohne PKW in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion – Datenquelle: SrV 2013

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl („Modal Split"), muss zunächst auf die mangelnde direkte Vergleichbarkeit der globalen Werte aufgrund der unterschiedlichen Raumstrukturen und damit verbundenen Wegelängen hingewiesen werden, besonders unter Beachtung der (stark an den ÖPNV gebundenen) Mobilitätserfordernisse im Schülerinnen- und Schülerverkehr.

Auffälligkeiten hinsichtlich einzelner Wegezwecke sind die folgenden:

- Beim **Berufspendelverkehr** lag der Stadtbusbereich Kiel hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung an der Spitze (11%) und wies zusammen mit den Unter- und Mittelzentren Gesamtregion den geringsten PKW-Anteil auf (69%); bezüglich letzterem lagen alle anderen Teilregionen (einschließlich Raum Rendsburg, Stadt Eckernförde und Orte mit SPNV-Anschluss) mit 72% bis 75% dicht beieinander. Die Spitzenposition galt für Mittelzentren Gesamtregion auch für das Zu-Fuß-Gehen (11%, gleichauf mit Amt Mittelholstein und knapp vor Orten mit SPNV-Anschluss Gesamtregion mit 10%); bei der Fahrradnutzung war der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg Spitzenreiter (18%, gefolgt von Eckernförde und Unter-/Mittelzentren Gesamtregion mit 14%).
- Im Bereich der **Be- und Versorgungsverkehre** sowie des Freizeitverkehrs waren die ÖPNV-Anteile durchweg mit 2 – 3% generell recht niedrig, im Amt Mittelholstein war in ersterem Sektor der ÖPNV mit 1% von noch geringerer Bedeutung.
- Bemerkenswert ist der eher unterdurchschnittliche Stellenwert des ÖPNV (v.a. im Berufsverkehr) in den beiden mit **Stadtverkehren** ausgestatteten Bereichen des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg und der Stadt Eckernförde.

Der ÖPNV-Anteil im **Ausbildungsverkehr** war naturgemäß umso höher, je weniger der betrachtete Teilbereich Schulen in fuß- oder fahrradgeeigneter Entfernung aufwies und war dementsprechend auch in Mittelholstein mit 21% am höchsten – wobei allerdings angemerkt werden muss, dass z.B. im Nachbarkreis Plön in ländlichen Räumen deutlich höhere Anteile erreicht wurden; etwas überraschend lag Eckernförde als städtischer Bereich mit 17% auf dem 3. Platz, wohingegen der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg zusammen mit den Unter-/Mittelzentren Gesamtregion mit 8% „Schlusslicht" war. Auffällig ist der durchweg hohe Anteil der PKW-Nutzung zwischen 45% und 54% (nur der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg lag mit 38% immerhin deutlich unter der 50%-Marke)!

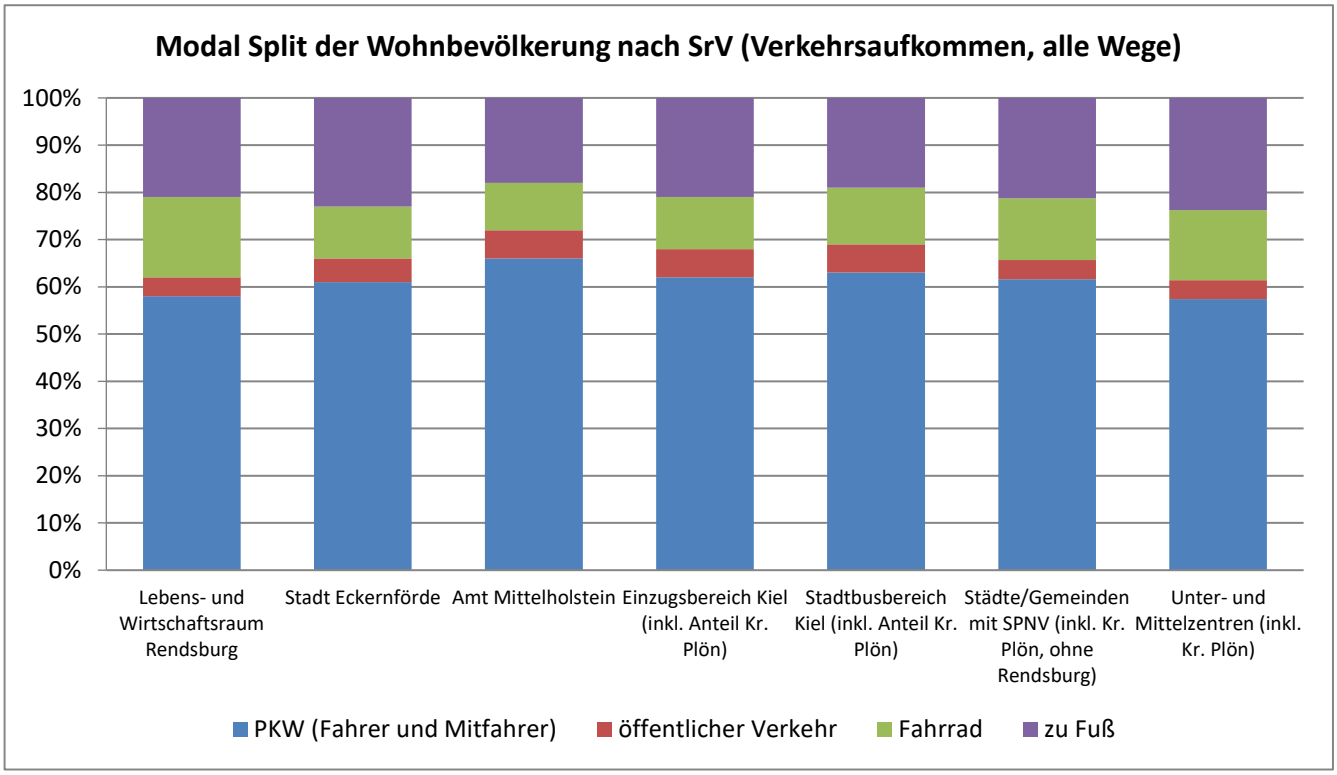


Abb. 15: Modal-Split der Wohnbevölkerung in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion – Datenquelle: SrV 2013

Neuartige Verkehrsangebote wie Carsharing und Leihfahrräder wurden den Erhebungsergebnissen zufolge nur in geringem Umfang genutzt, die Anteile lagen überall im unteren einstelligen Prozentbereich. Da in diesen Bereichen derzeit aber erhebliche Dynamik zu beobachten ist, kann hieraus mit Blick auf die Zukunft nicht unbedingt auf nicht vorhandene Potenziale geschlossen werden.

Eine Teilnahme des Kreises an der SrV-Erhebung 2018 erfolgte nicht. Für die nächste Erhebung 2023 wäre diese im Interesse der Aktualisierung der Ergebnisse und von Erkenntnisgewinnen zu ggf. eingetretenen Veränderungsprozessen als Folge der Neuordnung des Regionalbusverkehrs, der Umsetzung von weiteren Maßnahmen aus den Klimaschutzteilkonzepten und vor dem Hintergrund der sich intensivierenden Klimaschutzdiskussion sehr zu empfehlen.

4.2 Marktforschungsergebnisse der NAH.SH GmbH

Die landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH führt regelmäßig Marktforschungen durch, in denen u.a. auch das Verkehrsmittelwahlverhalten ermittelt wird; auch für die

einzelnen Kreise und kreisfreie Städte liegen Auswertungen vor. Die aktuellste bezieht sich auf die Erhebungsperiode 2015/16 und weist für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einen ÖPNV-Anteil an allen Wegen (Modal-Split-Wert) von 5,1% aus; damit lag der Kreis im Mittelfeld aller schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV. Hierzu muss angemerkt werden, dass dieser Wert seit ca. 2010 zwischen (gerundet) 4% und 5% pendelte; diese Schwankungen sind vermutlich erhebungstechnischer Natur (Stichprobengröße). Von Interesse ist allerdings, dass seit Beginn der kreisbezogenen Analysen 2005 analog zum gesamten Land im Mittel ein aufwärts gerichteter Trend erkennbar war. – In Zukunft sollen gemäß Übereinkunft der NAH.SH-Verbundpartner durch ein geändertes Verfahren bei der Erhebung wieder aussagekräftige kreisspezifische Auswertungen ermöglicht werden, so dass in den kommenden Jahren wieder aktuelle Daten zur Verfügung stehen.

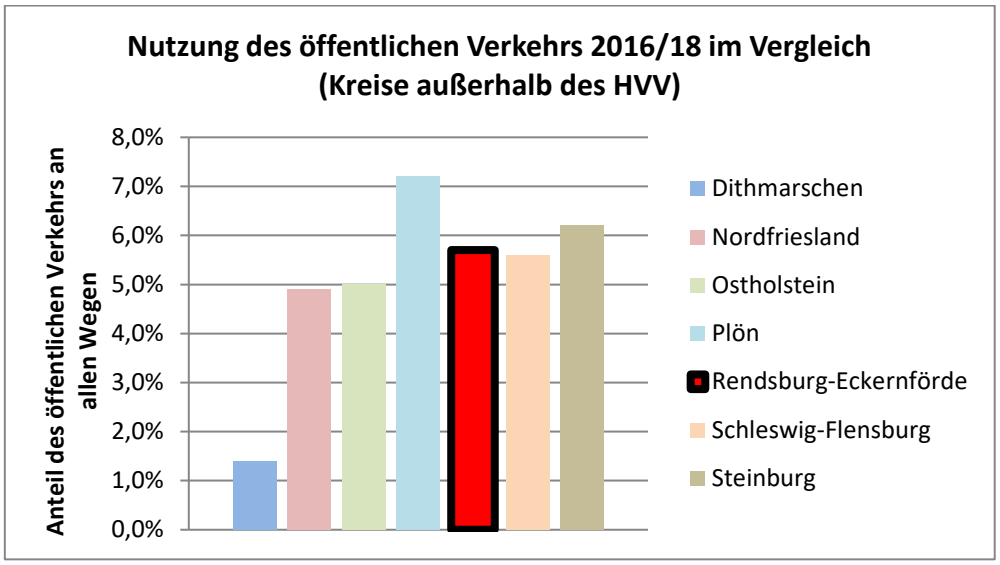


Abb. 16: Nutzung des öffentlichen Verkehrs 2016/18 der schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV im Vergleich – Datenquelle: omnitrend GmbH/NAH.SH GmbH

4.3 SPNV / Entwicklungen seit dem 2. RNVP

4.3.1 Angebot

Das Angebot im SPNV hat in den letzten Jahren eine weitere Ausweitung erfahren. Besonders im Fokus stand hier die KBS 134 zwischen Kiel und Rendsburg. Neben der Einrichtung weiterer Halte (vgl. Kap. 3.3.2) wurde Anfang 2015 ein Schnell-Langsam-Konzept verwirklicht: Das traditionelle an allen Tagen der Woche stündliche Angebot des RE zwischen Kiel und Husum wurde beibehalten, hinzu kam Anfang 2015 nach endgültigem Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Hochbrücke Rendsburg und daraus resultierender Herstellung der notwendigen Streckenkapazitäten eine RB-Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen. Zunächst (2015 bis 2017) verkehrte die RB an Sonn- und Feiertagen nur zweistündlich, seit Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird auch bei dieser an allen Wochentagen ganztägig ein Stundentakt geboten. Somit besteht in Kombination mit dem RE zweimal stündlich eine Fahrtmöglichkeit zwischen der Kreisstadt Rendsburg, Felde und der Landeshauptstadt Kiel, an den übrigen Haltepunkten einmal stündlich. Um die Verspätungsanfälligkeit zu minimieren, wurden vorübergehend die Haltepunkte Achterwehr und Kiel-Russee in Bedarfshalte umgewandelt (seit 15.12.2019 nicht mehr der Fall).

Auf der KBS 146 wurde das Fahrtenangebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 insoweit verstärkt, als die RB-Züge zwischen Kiel und Eckernförde auch an Sonn- und

Feiertagen verkehren, so dass auch hier an allen Wochentagen an den RE-Halten zweimal stündlich und ansonsten einmal stündlich eine Fahrtmöglichkeit vorhanden ist.

Auf der KBS 103 Kiel – Neumünster (- Hamburg) wurde das Fahrplanangebot der RB-Züge Kiel – Neumünster bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 an Sonn- und Feiertagen von einem Zweistundentakt auf einen Stundentakt verdichtet. Zudem wurde Anfang 2018 in Neumünster ein Zugflügelungskonzept umgesetzt: Die RB-Züge werden dort mit zwischen Flensburg und Hamburg (KBS 131) verkehrenden RE-Zügen vereinigt bzw. voneinander getrennt, so dass das Angebot an umsteigefreien Direktverbindungen von/nach Hamburg (die nun durchgängig als RE verkehren) erheblich ausgeweitet wurde; am Bhf. Bordesholm ergab sich damit dessen Verdopplung, in Flintbek entstanden diese völlig neu. Auf dem Streckenast von/nach Flensburg ging hiermit einher, dass alle (stündlich verkehrenden) RE-Züge Hamburg ↔ Flensburg in Owschlag und Jübek halten (vorher nur zweistündlich) und – hieraus resultierend – auf gesamter Strecke ein sauberer Stundentakt ohne Minutenabweichungen verwirklicht wurde.

Auf der KBS 132 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 das zweistündliche Angebot des „Zwischenläufers“ Neumünster ↔ Hohenwestedt von werktags auch auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet, so dass auf diesem Streckenabschnitt nunmehr an allen Wochentagen ein Stundentakt besteht.

Ergänzend ist anzumerken, dass in der Kommunikation des Schienenverkehrsangebotes von einem Bezug auf die KBS-Nummern auf ein Konzept mit Linienbezeichnungen umgestellt wurde. Die im Kreisgebiet verkehrenden Linien sind demnach:

- RB 63 Neumünster – Heide – Büsum
- RE 7 Flensburg / Kiel HBF – Neumünster – Hamburg HBF (Zugflügelung in Neumünster)
- RE 70 Kiel HBF – Neumünster – Hamburg HBF
- RE 72 Kiel HBF – Eckernförde – Flensburg
- RB 73 Kiel HBF – Eckernförde
- RE 74 Kiel HBF – Rendsburg – Husum
- RB 75 Kiel HBF – Rendsburg

Die Verbindungen im SPNV werden betrieben von

- DB Regio AG Region Nord,
- NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co KG.

4.3.2 Nachfrage

Durchschnittstäglich (montags-sonntags) war 2018 an den Bahnstationen im Kreisgebiet eine Zahl von rd. 11.900 Ein- und Aussteigern zu verzeichnen; damit hat sich dieser Wert gegenüber 2010 (für den 2. RNVP relevant) um rd. 1.000 erhöht. Allerdings war dieses Wachstum zu ca. zwei Dritteln auf die o.g. in 2015 neu eröffneten Bahnhalte zurückzuführen; betrachtet man nur die Zahlen der 2010 bereits in Betrieb befindlichen Stationen und berücksichtigt man, dass die Nutzer der neuen Stationen auch an den „Alt-Stationen“ als Ein-/Aussteiger auftreten, ist für die beiden Bezugsjahre bezüglich der fortgeschriebenen Situation

aus 2010 von näherungsweise identischen Werte auszugehen. Hierbei ist zu beachten, dass im Zeitablauf sehr wohl Schwankungen zu beobachten waren und es zwischenzeitlich durchaus auch zu Anstiegen kam, die jedoch durch rückläufige Entwicklungen v.a. in den Jahresfolgen 2014 auf 2015 und 2016 auf 2017 wieder kompensiert wurden. An der auf ein Gesamtjahr hochzurechnenden absoluten Fahrgastzahl im Kreisgebiet hat sich gegenüber dem 2. RNVP mithin in der Größenordnung noch wenig geändert, doch dürfte diese angesichts der o.g. Steigerung der Ein- und Aussteigerzahlen tendenziell nunmehr über 3 Mio. SPNV-Fahrgästen liegen.

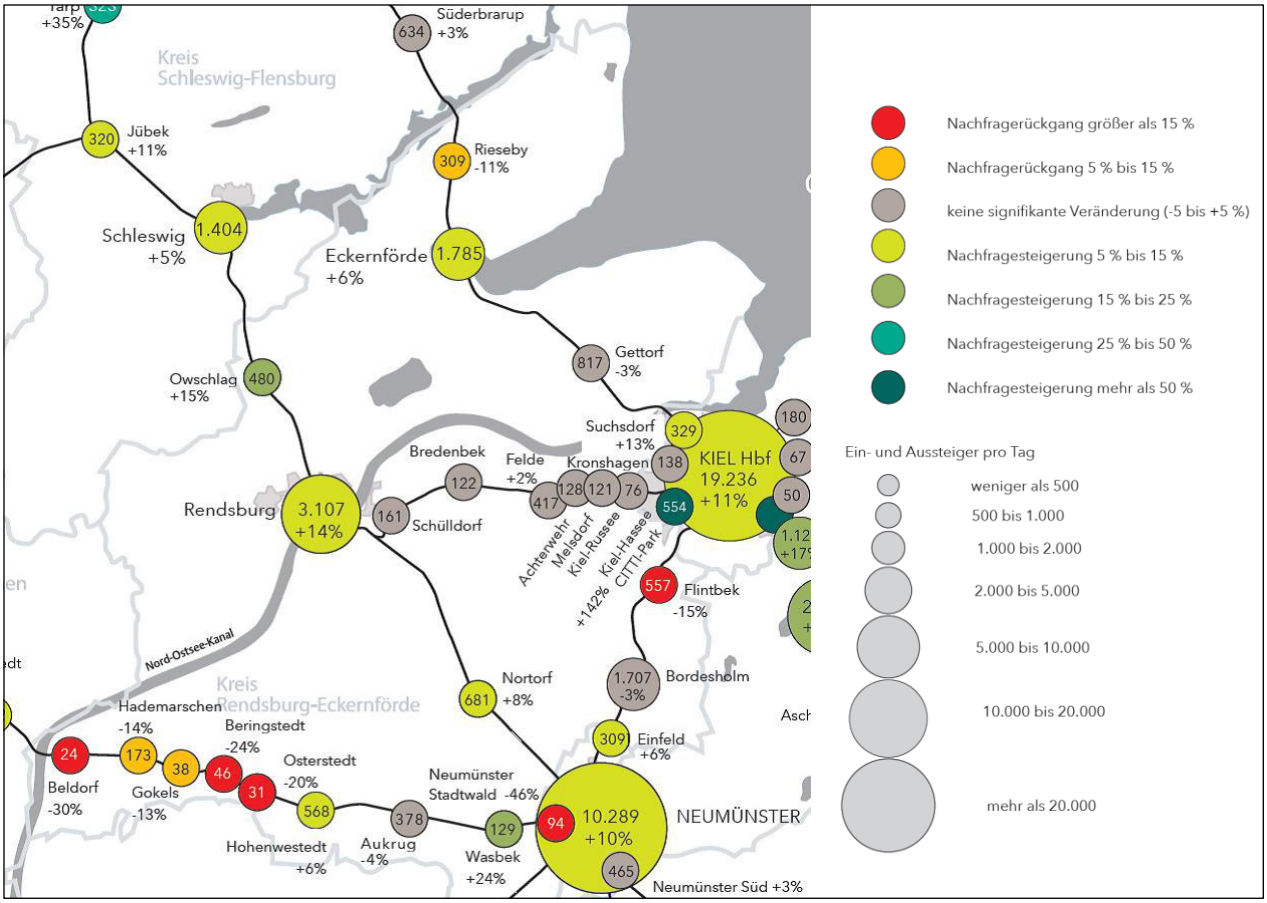


Abb. 17: Veränderung der Ein- und Aussteiger 2010 – 2018 an Bahnhalten im Kreis und angrenzenden Bereichen – Quelle: NAH.SH (Ausschnitt aus landesweiter Karte)

Eine Querschnittsbetrachtung der einzelnen Strecken oder von deren Abschnitten im Kreisgebiet ergibt ein differenziertes Bild bezüglich der Nachfrageentwicklung: Positiv stechen hierbei die auf die Kreisstadt Rendsburg zulaufenden Strecken Kiel – Rendsburg und besonders Schleswig – Rendsburg hervor. Problematischer gestaltete sich die Entwicklung auf den sonstigen Strecken; hier ist für 2018 im Vergleich zu 2010 durchweg eine näherungsweise Stagnation bzw., wie im Falle Kiel – Eckernförde, sogar ein nennenswerter Rückgang zu verzeichnen. Auf dem Streckenabschnitt Kiel – Neumünster kam es zudem in 2017 zu einem erheblichen Nachfrageeinbruch.

Angesichts der dynamischen Entwicklung im Bereich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Berufspendlerinnen und -pendler (vgl. Kap. 3.2.2 und 3.2.3) kann die festgestellte Entwicklung in der Gesamtsicht nicht durchgängig befriedigen. Zwar ist zu berücksichtigen, dass auch Schülerinnen- und Schülerverkehre, die ja tendenziell durch Rückgänge gekennzeichnet sind (siehe Kap. 3.2.4) über den SPNV abgewickelt werden und

dort die Nachfragedaten mitbestimmen. Dies ist aber weit weniger bedeutsam als im regionalen Busverkehr, so dass auch andere Erklärungsansätze für die teils schwache Nachfrageentwicklung zu suchen sind. Aktuell können die Qualitätsmängel im Bahnbetrieb hier eine Rolle spielen. Aber auch die weiter deutlich gestiegene PKW-Motorisierung der Bevölkerung (vgl. Kap. 3.4.1) oder auch die – entgegen früherer Prognosen – moderate Entwicklung der Kraftstoffpreise mit seit etwa 2014 wieder abgesunkenem Niveau dürfen beispielsweise nicht übersehen werden.

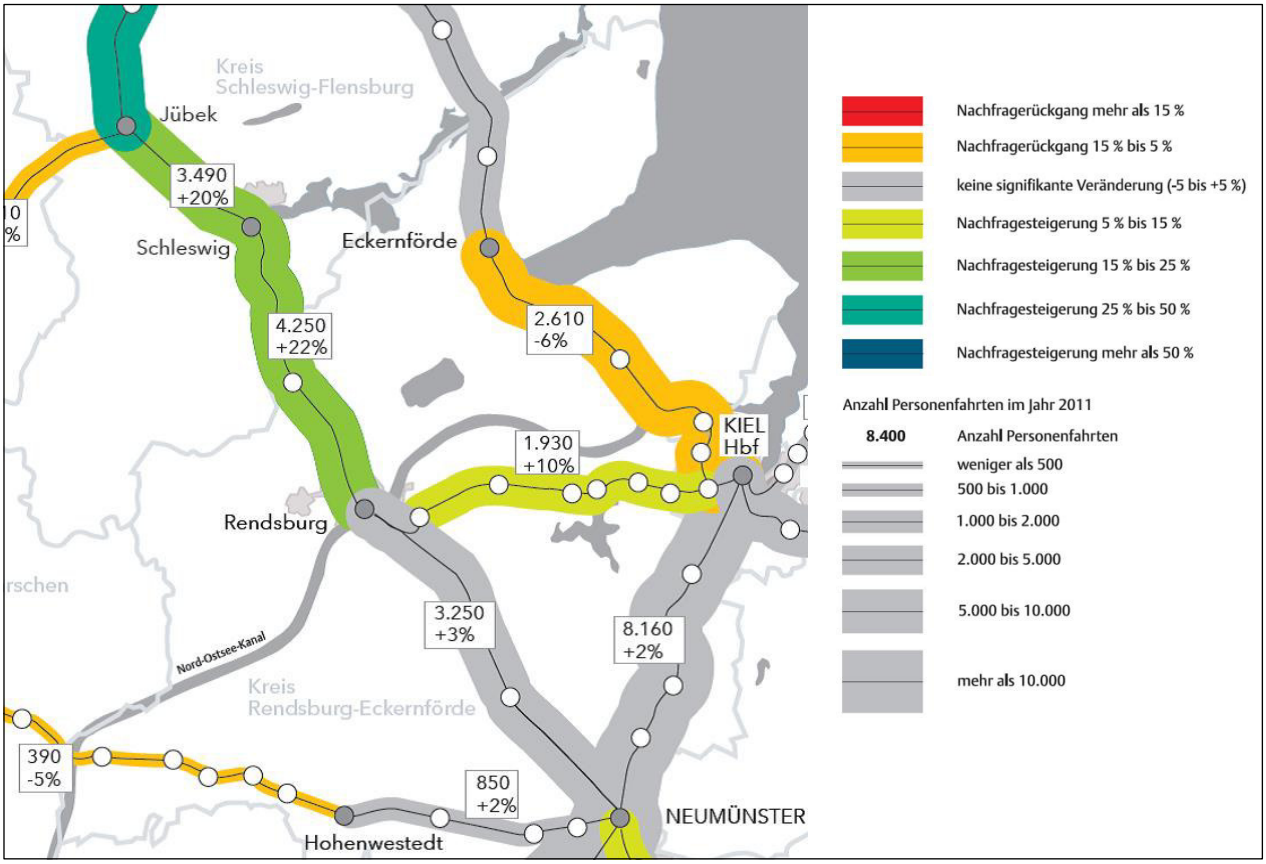


Abb. 18: Veränderung der streckenbezogenen SPNV-Nachfrage im Kreis und angrenzenden Bereichen; Quelle: NAH.SH (Ausschnitt aus landesweiter Karte)

Handlungsmöglichkeiten für den Kreis bzw. seine Ämter und Gemeinden bestehen hier in einer Attraktivierung der Zubringerverkehre sowohl über eine entsprechende Busverkehrsgestaltung als auch über Verknüpfungsanlagen für individuelle Verkehrsmittel an Bahnhalten, was mit der Neuordnung des Regionalbusverkehrs und der aktiven Mitwirkung an der Umsetzung der Klimaschutzteilkonzepte auch geschieht. Ansonsten sind hier das Land als Aufgabenträger für den SPNV und die in diesem Bereich tätigen Verkehrsunternehmen gefordert.

4.4 Übriger ÖPNV – Entwicklungen seit dem 2. RNVP

4.4.1 Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen

Im Bereich der den Verkehr durchführenden Unternehmen ergaben sich Veränderungen zum einen durch Neuvergabe von Verkehren – z.B. beim Stadtverkehr Rendsburg das wettbewerbliche Vergabeverfahren mit Gewinn durch ein neues Unternehmen – als auch durch Umfirmierungen.

Die Leistungsanbieter im Busverkehr sind derzeit die folgenden:

- Autokraft GmbH (Regionalbusverkehr),
- DB Regio Bus Nord GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Dithmarschen),
- Graf Recke GmbH (Regionalbusverkehr),
- Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Steinburg),
- KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (Stadtverkehr Kiel; Liniengenehmigungen bei Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel),
- Rathje Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG (Regionalbusverkehr Kreis Steinburg),
- RoPe-Reisen GmbH & Co KG (Regionalbusverkehr),
- Stadtverkehr Eckernförde Kerstin Bügler e.K. (Stadtverkehr Eckernförde),
- SWN Verkehr GmbH (Stadtverkehr Neumünster),
- Transdev Nord GmbH (Stadtverkehr Rendsburg), auftretend unter dem Namen Norddeutsche Verkehrsbetriebe,
- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Plön).

Der mit dem Anleger Strande auch den Kreis Rendsburg-Eckernförde tangierende Fährschifffahrt auf der Kieler Förde wird durchgeführt von der

- Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH – SFK.

4.4.2 Gesamtleistung

Die Leistungsveränderungen im ÖPNV seit den im 2. RNVP niedergeschriebenen Angaben aus 2011 waren in der Gesamtsicht gering und pendelten zwischen 7,00 Mio. (2017) und 7,22 Mio. (2015) Fahrplan-km, soweit von den Verwendungsnachweisen des Kreises für die Kommunalisierungsmittel erfasst. Dabei waren die Veränderungen teilweise durch Lage der Feiertage wie auch der Schulferien bedingt, hinzu kamen immer wieder begrenzte Veränderungen im Fahrplanangebot (siehe Kap. 4.4.3). Eine nennenswerte Ausnahme hiervon, die wesentlich die oben ersichtliche Leistungszunahme bedingte, war die Einführung der Linien 14 und 14a im Stadtverkehr Rendsburg. Als Folge dieser Maßnahme stieg die Leistung dort von 2014 auf 2015 von 1,11 Mio. auf 1,22 Mio. Fpl.-km.

Die Leistungen, die nicht in die Verwendungsnachweise eingehen (Angebote der Unternehmen Holsten Express, KVG, Rathje, SWN und VKP), belaufen sich auf ca. 0,80 Mio. Fpl.-km, so dass die Gesamt-Jahresleistung im Kreisgebiet aktuell bei rd. 8 Mio. Fpl.-km liegt. Vgl. hierzu auch die Linienstatistik in Anlage 2.

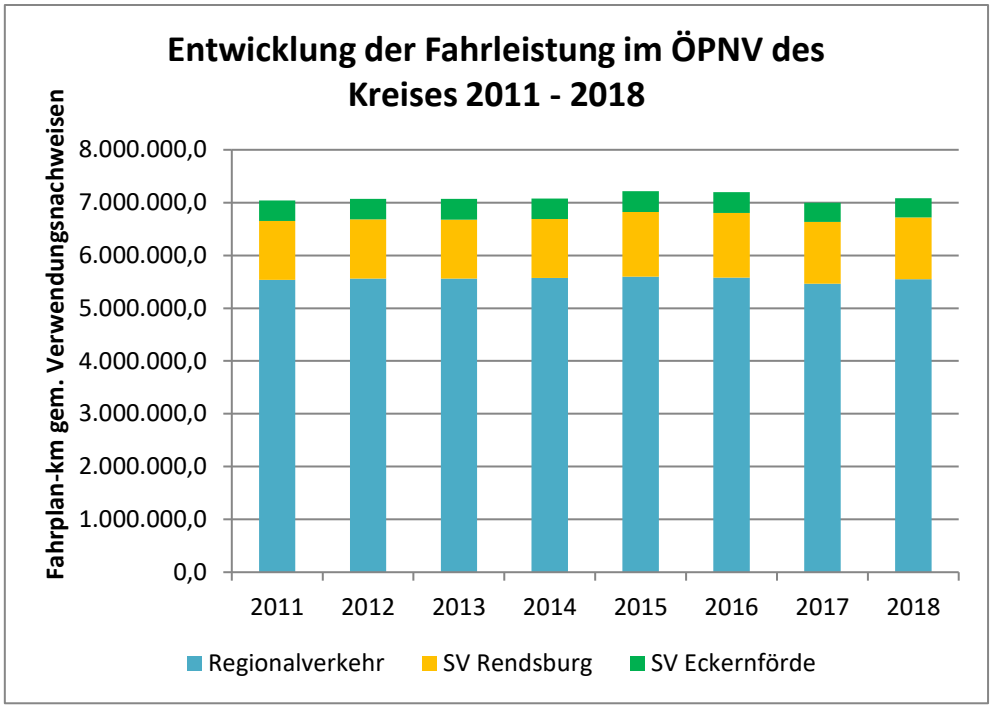


Abb. 19: Entwicklung der Fahrleistung im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Regionalverkehr und Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg) 2011 bis 2018

4.4.3 Verkehrsbedienung

Zunächst ist festzuhalten, dass nicht zuletzt angesichts der in Kap. 3.1.10 und 3.2.4 dargestellten Veränderungen im Schulbereich zahlreiche **Anpassungen an Belange des Schülerinnen- und Schülerverkehrs** vorgenommen wurden. In diesem Rahmen kam es zu Anpassungen von Fahrzeiten und/oder -wegen an Unterrichtszeiten oder veränderte Nachfrage(ströme) in den Schuleinzugsbereichen Hohenwestedt, Hohn, Umland Kiel, Hamdorf, Erfde, Flintbek (hier u.a. Anbindung des Stadtteils Meimersdorf an die Eiderwaldschule im August 2013), Büdelsdorf (Anpassungen an neuen Schulstandort), Fockbek, Waabs, Gettorf und Kropp. Die Veränderungen erfolgten jeweils in Abstimmung mit dem zuständigen Schulträger bzw. im Falle des Kieler Einzugsbereichs mit der dort eingerichteten Arbeitsgruppe zum Schülerinnen- und Schülerverkehr zwischen Kiel und Umland.

Als weitere durchgreifende Veränderung ist die **Umstrukturierung der Verkehrsbedienung im westlichen Umland von Kiel**, u.a. auch zur Verbesserung der Verknüpfung mit dem SPNV in Felde (Dezember 2016) zu nennen: Hierbei wurde eine klarere und bedarfsgerechtere Linienstruktur umgesetzt mit

- Aufspaltung des Westensee-Rundkurses (Linie 620) in die Linien 540 Kiel – Schierensee – Emkendorfer Kreuz – Westensee(/Emkendorf/Groß Vollstedt) und 620 (neu) Kiel – Achterwehr – Westensee,
- Verlängerung der Linie 640 Kiel – Quarnbek – Achterwehr über Achterwehr hinaus bis Westensee; Aufgabe des Teilastes Königsförde (mit Kanalquerung);
- Bedienung von Großkönigsförde durch die Linie 830, bei dieser Linie Wegfall des Abschnittes zwischen Kiel ZOB und Kronshagen (Ersatz durch Anschlussbildung in Kronshagen an die Linie 640 bzw. KVG-Verkehr) und Reduzierung des Fahrtenangebotes Kronshagen – Gettorf,

- Konzentration der Linie 4610 Kiel – Nortorf auf die über Langwedel und Blumenthal verlaufende Variante; Einkürzung des Streckenastes über Groß Vollstedt auf den Abschnitt Nortorf – Westensee.

Im Hinblick auf **verbesserte Verknüpfungen zwischen SPNV und Busverkehr** erfolgten folgende weitere Änderungen:

- Einrichtung der Linien 14 und 14a des Stadtverkehrs Rendsburg (Anbindung der Gemeinden Westerrönfeld, Osterrönfeld und Schacht-Audorf an den Bahnhof Schülldorf) in Anpassung an die Verkehrsaufnahme des RB-Verkehrs zwischen Kiel und Rendsburg mit Andienung des neu eingerichteten Bahnhaltes Schülldorf Anfang 2015; die Linie 14a (Schülldorf – Schacht-Audorf) verkehrt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten alle 60 min, die Linie 14 (Schülldorf – Westerrönfeld) montags bis samstags ganztägig, dabei montags bis freitags alle 60 min, samstags alle 120 min.
- Splittung der Linie 91 (bzw. montags bis samstags in der Schwachverkehrszeit und sonn-/feiertags ganztägig stattdessen bei der Linie 100) in Melsdorf zur Verknüpfung mit dem SPNV in 2017; seither erfolgt in Melsdorf eine alternierende Bedienung mit wechselweiser Andienung des Bahnhofes (nur über Haltestelle „Schmiedekoppel“) und des Ortszentrums. Die Andienung des Bahnhofes ist hinsichtlich der Fahrplanlagen auf Anschlüsse in/aus Richtung Rendsburg ausgerichtet; die Bedienung erfolgt montags bis samstags stündlich, sonn- und feiertags zweistündlich.
- Anbindung des Bahnhofs Bredenbek durch die Linie 3123.

Einzuräumen ist, dass mit diesen Maßnahmen die Optimierung der Verknüpfungssituation im Hinblick auf kurze Umsteigezeiten insgesamt nur mit Abstrichen gelang.

Gesonderter Erwähnung bedarf weiterhin die Neueinrichtung der Linie 3069 als bürgerbusähnliche Bedienung (ehrenamtliches Fahrpersonal) auf der Strecke Bünsdorf – Sehestedt – Haby – Holtsee – Eckernförde im Juli 2015. Das Projekt wurde vom Amt Hüttener Berge initiiert, mit der Projektträgerin Gemeinde Bünsdorf organisiert und wird durch diese in Kooperation mit den Gemeinden Sehestedt, Haby und Holtsee finanziert. Der Betrieb erfolgt als Auftragsverkehr der Autokraft. Mit drei Fahrtenpaaren mittwochs und samstags (Markttage in Eckernförde) wurde hiermit ein Angebot insbesondere für Ver- und Besorgungsverkehre der angedienten Gemeinden nach Eckernförde geschaffen. Das Angebot wird unter dem Markennamen „Hütti’s Marktbus“ vermarktet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde es bedarfsgerecht modifiziert: Statt samstags wird nunmehr freitags gefahren und es wird generell der Famila-Markt in Eckernförde angedient, die Fahrten erfolgen zudem nur nach telefonischer Voranmeldung als Anruf-Linien-Fahrt. Eine Buchungsmöglichkeit besteht u.a. online über „Hütti’s Mobilitätsdienst“ (vgl. Kap. 5.3.3).

An **weiteren nennenswerten Maßnahmen** wurden durchgeführt:

- Veränderung der Linienführung der Linie 501 in Flintbek im Spät- und Wochenendverkehr mit gestrafftem Linienweg zur Verbesserung der Fahrplantreue (August 2013),
- Einstellung des ALiTa Flintbek – Kleinflintbek, Ersatz durch reguläre Linienfahrten der Linie 4 (Dez. 2013),
- Ersatzhaltestellenkonzept für ZOB Kiel anlässlich von dessen Umbau (Jan. 2015 bis September 2019),
- Einstellung von Fahrten an schulfreien Tagen der Linie 922 (Dezember 2015) aufgrund nicht vorhandener Nachfrage,

- Fahrwegänderungen in der Kieler Innenstadt und Fahrplananpassungen auf den 500er und 900er Linien während der Baumaßnahmen zum Städtebauprojekt „Kleiner Kiel Kanal“ (Sept. 2017 bis August 2020),
- Im April 2016 neu eingeführte Andienung der Arche Warder an Wochenenden wurde im Dezember 2017 angesichts mangelnder Inanspruchnahme wieder eingestellt,
- Einführung eines neuen Nachtverkehrsnetzes im Kieler Stadtverkehr im August 2020 mit Neustrukturierung der Nachtlinien und Bedienung in allen Nächten der Woche. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde profitieren hiervon die Gemeinden Altenholz (Ortsteil Stift, Linie 501N Strande – Schulensee), Kronshagen (im Norden Linie 22N Suchsdorf – Klausdorf, im Zentrum Linie 100N Laboe – Mettenhof) und Strande (Linie 501N).

Mit den Neuvergaben der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde (01.01.2017) gingen zwar Änderungen im Be- und Erstellerverhältnis und im Falle Rendsburgs auch des durchführenden Unternehmens einher, jedoch zunächst nicht im Verkehrsangebot. Im Stadtverkehr Rendsburg wurde im Dezember 2017 allerdings die Linienführung der Linie 15 (ZOB – Eiderpark) unter Vornahme einer teilweisen Begradigung geändert; die Erschließung blieb dabei weitgehend gleich. Im Stadtverkehr Eckernförde sind in naher Zukunft Veränderungen auf der Grundlage des vorliegenden Gutachtens zu erwarten, die Anbindung des Bereiches Sonneneck/Schiefkoppel mit Veränderung der Linie 4 wurde bereits umgesetzt (vgl. Kap. 5.2.1).

Eine Übersicht über alle Liniengenehmigungen im ÖPNV des Kreises findet sich in Anlage 3. Netzpläne der Stadtverkehre sind daneben in den Anlagen 4 und 5 dargestellt. Das regionale Busnetz (ohne reine Stadtverkehre) mit Wiedergabe der Fahrtenhäufigkeiten montags-freitags zeigen die beiden Grafiken (Schultag bzw. Ferientag) auf der nächsten Seite.

Durch die Novellierung des PBefG 2013 hat sich bekanntermaßen ein breitgefächertes Fernbusangebot im Bundesgebiet entwickelt. Von Bedeutung für den Kreis sind die zahlreichen in Kiel beginnenden / endenden bzw. in Neumünster haltenden Linien. Das Kreisgebiet selbst ist in Rendsburg an das Fernbusnetz angebunden mit Verbindungen nach Hamburg, Berlin und Aalborg/Dänemark, allerdings ist Rendsburg Bedarfshalt und wird nur bei vorheriger Buchung angefahren. Der früher ab Eckernförde über Kiel verkehrende BerlinLinienBus der Autokraft wurde hingegen eingestellt.

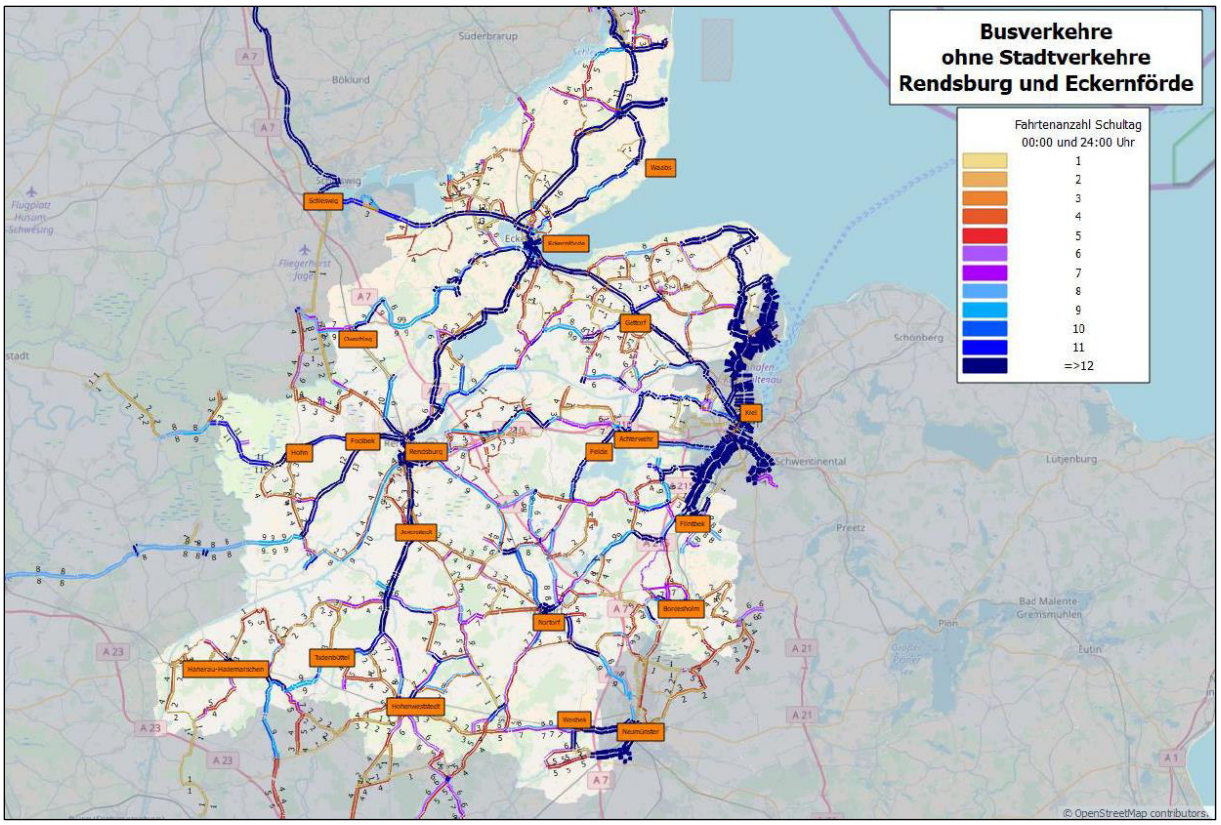


Abb. 20: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Schultag) – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

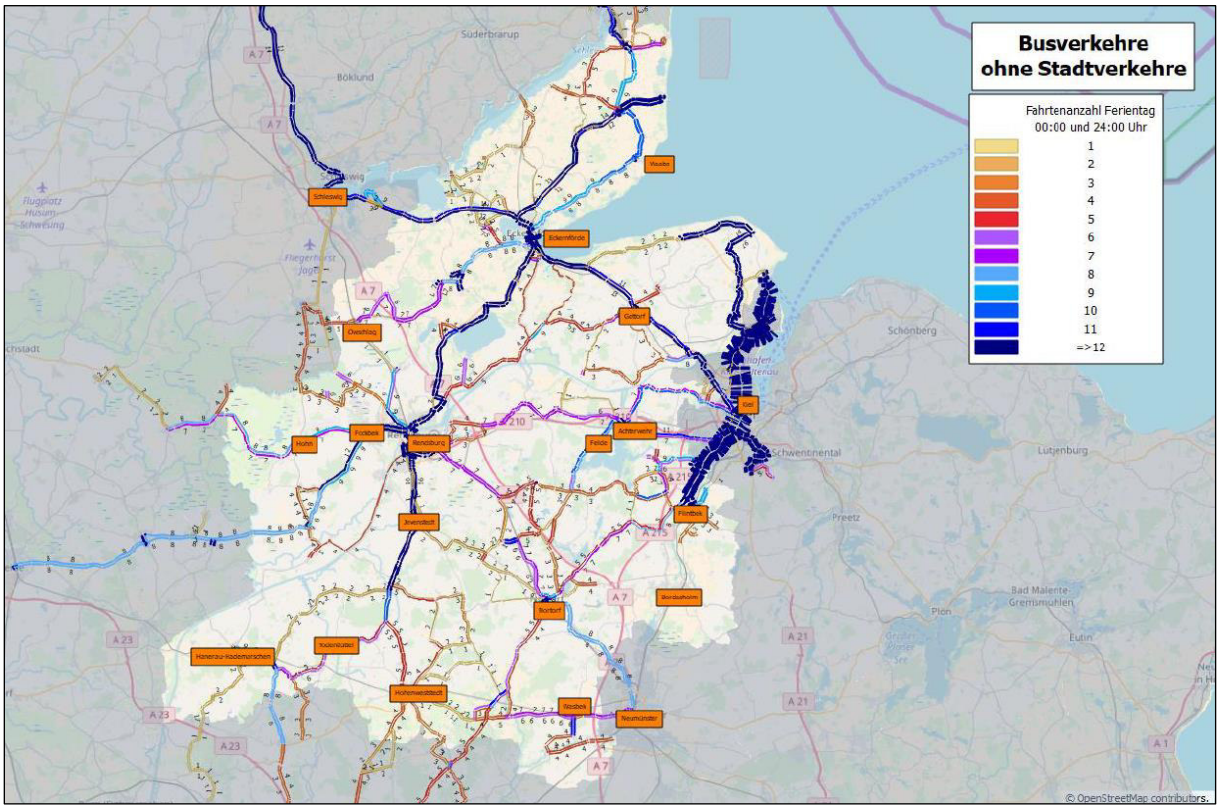


Abb. 21: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Ferientag) – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

Im Rahmen der gutachterlichen Überplanung des regionalen ÖPNV wurde auch die **Flächenerschließung des Haltestellennetzes** einer Betrachtung unterzogen. Hierbei wurde die Erschließungswirkung anhand mehrerer Einzugsradien bis max. 500 m Luftlinie (was entsprechend einer gängigen Faustregel mit ca. 600 m Wegelänge korrespondiert) betrachtet; die entsprechende grafische Darstellung befindet sich in Anlage 11 a-g. Als allgemeines Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Erschließungswirkung unter der Maßgabe des 500-m-Radius gut ist. Zwar ist einzuräumen, dass die – für das gesamte Land Schleswig-Holstein charakteristischen – Einzelanwesen bzw. Kleinstsiedlungen in der Fläche nicht durchgängig entsprechend erschlossen sind, was z.T. schon aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich ist, aber für die diese Größenordnung übersteigenden Siedlungen ist dies weitgehend sehr wohl der Fall. Ausnahmen hiervon sind in einer nennenswerten Anzahl von Fällen Randbereiche solcher Siedlungen, wo u.U. längere Zuwegungen vorhanden sind. Für gesamte Ortschaften trifft dies nur vereinzelt zu, wie z.B. für die Gemeinden Friedrichsgraben, Hörsten (beide deutlich unter 100 Einwohnerinnen und Einwohner) oder Königshügel (168 Einwohnerinnen und Einwohner) bzw. Ortsteile von Gemeinden wie z.B. Brux (Gemeinde Westensee). Anders liegen die Verhältnisse bei – auch größeren – Gewerbegebieten (sind meist auch an der Siedlungsperipherie zu finden) und touristischen Siedlungen bzw. Campingplätzen; hier finden sich eher Standorte, wo o.g. Zuwegungslänge (teilweise deutlich) überschritten werden. Beispiele hierfür sind Bordesholm/Wattenbek-Nordost/L 49 und Hohenwestedt-Böternhöfen (Gewerbe) sowie Waabs-Langholz und -Karlsminde bzw. der Bereich Brahmsee (Feriensiedlungen/Campingplätze). Auch hier stehen jedoch z.T. verkehrstechnische Bedingungen entgegen.

Relativierend anzumerken ist, dass der Nutzwert der Haltestelle über die Erschließungswirkung hinaus sich maßgeblich von der Bedienungshäufigkeit ableitet. Ebenso ist eine Zuwegungsstrecke von 600 m für gehbeeinträchtigte Menschen nicht selten eine erhebliche Komforteinbuße bis hin zur nicht vorhandenen Fähigkeit, diese zu überwinden. Dies gewinnt insbesondere im Lichte des demografischen Wandels an Bedeutung. Daneben ist für Menschen mit Behinderung (z.B. Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer) eine barrierefreie Gestaltung auch der gesamten Zuwegung entscheidend, sonst können auch kurze Distanzen die Haltestelle gleichsam „entwerten“. Legt man dementsprechend strengere Maßstäbe an, sind weit mehr Bereiche im Kreisgebiet von Erschließungsdefiziten betroffen.

Mit dem neuen Regionalbusnetz wird die vorstehend erstgenannte Problematik der Bedienungshäufigkeit kreisweit einer deutlichen Verbesserung zugeführt. Auch eine mögliche Verdichtung des Haltestellennetzes zur Optimierung des Fahrgastkomforts war Bestandteil der gutachterlichen Untersuchung; hier ist – ebenso wie bei der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen und Zuwegungen – die Zusammenarbeit mit den jeweiligen Baulastträgern gefordert (vgl. auch Kap. 5.6.2).

4.4.4 Nachfrage

Für die Erfassung der Nachfrage muss zunächst analog zu den Angaben im 2. RNVP wieder auf die Hochrechnung aus den für die Verwendungsnachweise des Kreises an die NAH.SH GmbH gemeldeten Fahrkartenverkäufen zurückgegriffen werden. Hier ist sinnvollerweise zwischen den Stadtverkehren und dem **Regionalverkehr** zu differenzieren. Letzterer ist bekanntermaßen stark durch die Verkehrsnachfrage im Schülerinnen- und Schülersektor geprägt, so dass Veränderungen in diesem Segment sehr leicht auf die Gesamtnachfrage durchschlagen. Dieser Umstand ist für die Entwicklung seit dem 2 RNVP (Daten aus 2011) sehr relevant, da die Zahl der Fahrgäste auf Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler von 4,355

Mio. auf 3,127 Mio. (2017) zurückgegangen ist. Die Entwicklung der Gesamtnachfrage im Regionalverkehr war analog ebenfalls rückläufig; sie verminderte sich von 4,786 Mio. auf 3,490 Mio. Fahrgäste. Hierbei ist auch ein durchaus relevanter Rückgang der Nutzung von Fahrkarten des Bartarifes festzustellen, wohingegen die Nachfrage bei regulären Zeitkarten näherungsweise konstant geblieben ist. Deren Anteil liegt aber nur bei gut drei Prozent der Nachfrage, die auf Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler entfällt. Die folgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung:

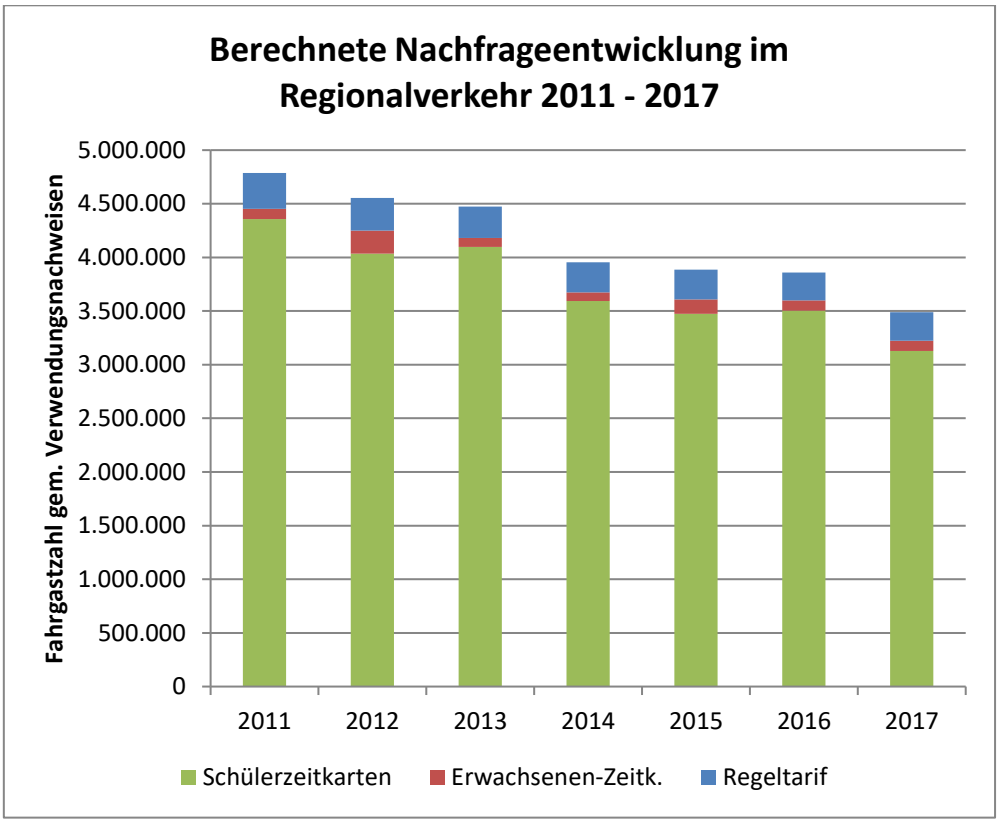


Abb. 22: Berechnete Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2011 bis 2017 – Datenquelle: Verwendungsnachweise des Kreises

Genau wie beim SPNV muss auch für den regionalen Busverkehr eine unbefriedigende Entwicklung festgehalten werden. Er konnte offenkundig kaum von der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre im Bereich der Berufspendlerinnen und -pendler profitieren und musste im Gelegenheitsverkehr darüber hinaus Einbußen hinnehmen. Dies untermauert die Notwendigkeit der vorgesehenen Neustrukturierung des regionalen Verkehrsangebotes mit der Zielsetzung, diesen negativen Trend zu beenden und möglichst umzukehren.

Bei den beiden **Stadtverkehren** gab es unterschiedliche Entwicklungsverläufe: In Eckernförde ist ebenfalls zumindest für 2011 bis 2015 eine fallende Tendenz der Fahrgastzahl zu vermerken. Ob der für 2016 feststellbare Anstieg sich weiter fortgesetzt hat und somit eine Trendwende eingetreten ist, lässt sich mangels bisher vorliegender neuerer Zahlen nicht sagen. In Rendsburg pendelte die Fahrgastzahl lange Jahre im Bereich von 1,25 Mio. bis 1,3 Mio. jährlich. Für das erste Jahr des neuen Betreibers 2017 errechnet sich diese Zahl auf deutlich über 1,6 Mio., was einen erheblichen Erfolg darstellt. Insbesondere die Zahl der Zeitkartennutzer und damit Dauerkunden ist demnach stark gewachsen. Siehe auch hierzu nachfolgende Grafiken:

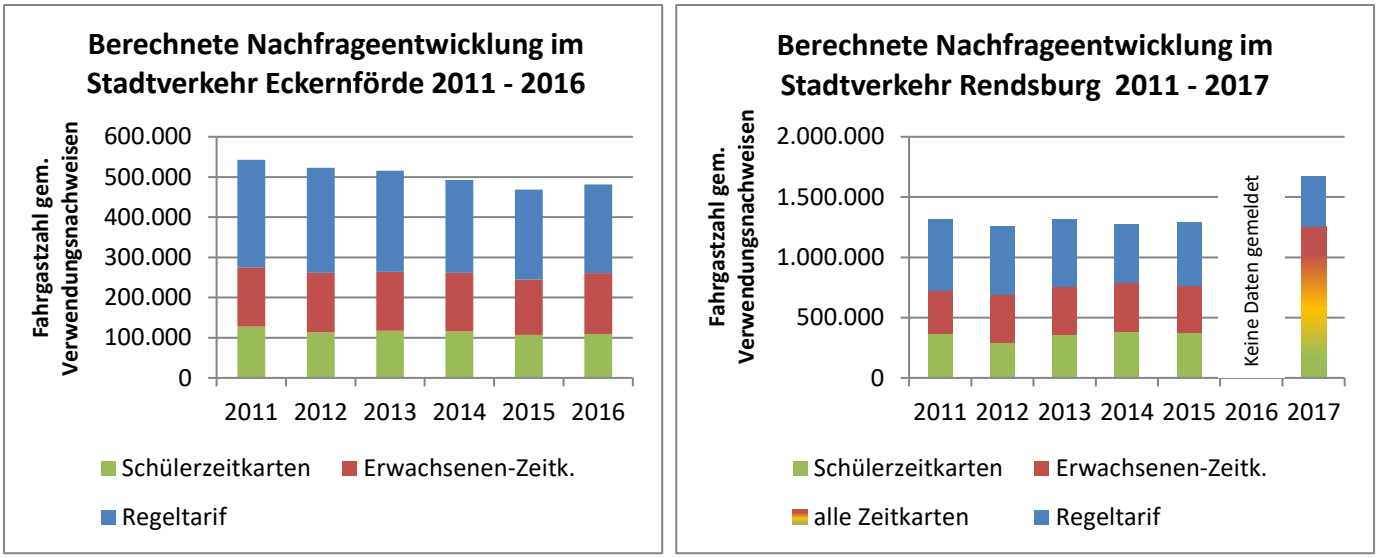


Abb. 23/24: Nachfrageentwicklung in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg seit 2011

Verlässliche Daten zu den nicht den Meldungen für die Verwendungsnachweise unterfallenden Verkehre (Holsten-Express, KVG, Rathje, SWN und VKP) liegen nicht vor. Gemäß Mitteilung der betreibenden Unternehmen waren gravierende Nachfrageveränderungen in den letzten Jahren nicht zu beobachten.

Neben dem durch den Aufgabenträger zu verantwortenden ÖPNV gibt es einige örtlich initiierte nicht private Mobilitätsangebote im Kreisgebiet mit enger Begrenzung auf den jeweiligen örtlichen Bereich. Als Beispiele zu nennen sind hier Vergünstigungen bei der Taxibeförderung für bestimmte Personengruppen („LüWe-Taxi-Bon“ der Gemeinde Lütjenwestedt, „Seniorentaxi Gettorf“) oder der kostenfreie Busshuttle auf dem Gelände der Ostsee-Resort Damp GmbH.

4.4.5 Fahrzeuge

Generell sind im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde verschiedenste Fahrzeugtypen im Einsatz. Dominierend sind 12-m-Standardlinienbusse, je nach Einsatzgebiet Stadtverkehrs- oder Überlandverkehrsausführung. Vor allem im Umland von Kiel, aber auch bei entsprechend hoher Nachfrage auf verschiedenen Überlandstrecken verkehren 18-m- bzw. 18,75-m-Gelenkzüge. Eine erhebliche Verbreitung haben auch Kleinbusse unterschiedlicher Ausführung – bis hin zu zulassungsrechtlich als PKW qualifizierten Fahrzeugen; diese werden auf schwach nachgefragten Linien / Strecken bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten eingesetzt. So verkehren an Wochenenden sogar auf mehreren Hauptlinien zumindest teilweise solche Fahrzeuge. In einigen Fällen setzen die Auftragsunternehmen ferner im Linienbetrieb Kombibusse (für Linien- und Reiseverkehr geeignet) ein. – Zu erwähnen ist, dass Verkehrsversuche der Autokraft mit Buszügen (Triebfahrzeug mit an-/abkuppelbarem Anhänger) wie auch der Einsatz von 15-m-Bussen nicht so zufriedenstellend verliefen, dass sich der Betrieb solcher Modelle dauerhaft etabliert hätte.

Barrierefreiheit

Von herausragender Bedeutung ist die Weiterentwicklung des Bestandes und des Einsatzes von Niederflurbussen (bzw. „Low-Entry“-Bussen) mit Rampe (oder Hublift) und Absenkvorrichtung. Dies gilt mit Blick auf die Vorgaben des 2. RNVP, die gesetzlichen

Bestimmungen des PBefG zur Barrierefreiheit, die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes und die UN-Behindertenrechtskonvention. Von erheblichem Nutzen sind diese Fahrzeuge weiter für die – im Zuge des demografischen Wandels zahlreicher werdenden – älteren Menschen (und verbunden damit Rollatornutzerinnen und -nutzern) und daneben Fahrgäste mit Kinderwagen, schwerem Gepäck o.ä. Anzumerken ist außerdem, dass eine vollständig barrierefreie Ausstattung von Bussen noch zahlreiche weitere Merkmale einschließt; diese finden sich im Kapitel zu den zukünftigen Anforderungen (Kap. 5.2.3).

Die Fuhrparke der im Kreis Rendsburg-Eckernförde tätigen Stadtverkehrsunternehmen **KVG, SWN Verkehr und Stadtverkehr Eckernförde** sind bereits seit Jahren in Gänze auf Niederflurbusse mit Kneeling-Funktion und Klapprampe umgestellt, so dass auf deren Linien keine anderen Fahrzeuge mehr verkehren. Auch für die den Stadtverkehr Rendsburg durchführenden **Norddeutsche Verkehrsbetriebe** gilt dies seit dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme. Ebenso setzt die hauptsächlich im Kreis Steinburg tätige **Fa. Rathje** nur solche Busse ein.

Bei der **Autokraft** ist inzwischen ebenfalls ein über 95% betragender Niederflurbus-Anteil am (firmeneigenen) Fuhrpark bezüglich des Einsatzgebietes Kreis Rendsburg-Eckernförde erreicht; Neufahrzeuge werden nur noch in Niederflur- oder Low-Entry-Ausführung beschafft. Die z.Zt. noch vorhandenen Hochflurfahrzeuge werden v.a. im Schülerinnen- und Schülerverkehr (Gettorf und Hohn) eingesetzt. Auch bei den Auftragsunternehmen der Autokraft sind mehr und mehr Niederflurbusse im Einsatz, doch ist der Anteil von Hochflurfahrzeugen hier noch bedeutend. Dies bedingt im Zusammenhang mit dem linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz, dass mit Ausnahme der StadtRegionallinien im Umland von Kiel zwar ein überwiegender, aber noch nicht vollständiger Niederflurbuseinsatz im Autokraft-Liniennetz gegeben ist.

In der Online-Fahrplanauskunft der NAH.SH wird fahrtspezifisch der Einsatz von Niederflurbussen kommuniziert; in den Printmedien ist dies im Regionalverkehr bisher nur auf einigen Hauptachsen der Fall.

Technische Ausstattung

Bei den wichtigen Unternehmen **Autokraft, Norddeutsche Verkehrsbetriebe und Stadtverkehr Eckernförde** ist der Fuhrpark mit leistungsfähigen, relativ neuen Bordrechnern bestückt (als Vorbereitung auf Echtzeitauskünfte, Anschlusssicherung und SH-Tarif 2.0), die überall ähnliche Fähigkeiten besitzen. Als wesentliche Eigenschaften neben den traditionell vorhandenen Funktionen solcher Geräte wie Fahrkartenverkauf und Ansteuerung von Anzeigen und Ansagen bzw. Entwertern können für diese genannt werden:

- Fähigkeit zum Ausdruck aller Fahrkartenarten und Tarifstufen auch gemäß den erhöhten Anforderungen des geplanten „SH-Tarif 2.0“.
- Möglichkeit der Echtzeitauskunft, sowohl (betriebs-)intern als auch extern im kundenbezogenen Fahrplanauskunftsbereich (für die Umsetzung im Realbetrieb bedarf es jedoch ergänzend der zentralen Datendrehscheibe und des rechnergestützten Betriebsleitsystems – siehe unten folgende Erläuterung);
- Grundsätzlich Lesefähigkeit und Schreibbarkeit von Barcodes und elektronischen Fahrkarten (auch Chipkarten), z.T. zur praktischen Anwendung noch Anpassungen (v.a. Software) an den Geräten erforderlich;

- direkte Fahrerkommunikation (intern und mit den Auftragsunternehmen) neben der Sprachfunkkommunikation;

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch die Ausstattung mit automatischen Haltestellenansagen und –innenanzeigen (in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg mit TFT-Bildschirmen mit Linienverlaufsanzeigen). Auch diese werden von den Bordrechnern mit Fahrtdaten versorgt.

Weitgehend hiermit übereinstimmende Ausstattungselemente sind in den Bussen der Firmen Rathje und VKP vorhanden. In 2017 wurde zudem bei der Autokraft die Einrichtung des RBL und der LSA-Beeinflussung im Bereich der Landeshauptstadt Kiel umgesetzt. Ebenso gibt es auch bei den vorstehend genannten Unternehmen in Bussen die Möglichkeit der Videoaufzeichnung. Der Stadtverkehr Eckernförde bietet darüber hinaus Außenlautsprecher zur Verbesserung der Fahrgastinformation Sehbehinderter. Die Busse der Autokraft sind zum Teil klimatisiert.

Komplementäres System zur vollen Nutzbarkeit der o.g. Echtzeitauskunft insbesondere im Hinblick auf den Fahrgastservice (Beauskunftung und Anschlusssicherung; Landesweites Projekt bereits im 2. RNVP beschrieben, war schon seinerzeit – mit erheblicher finanzieller Förderung durch das Land – in Vorbereitung) bei allen Unternehmen ist die Einrichtung einer zentralen Datendrehscheibe (ZDD) und eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL); vorgesehen ist hier für kleinere Unternehmen im Interesse der Aufwandsminimierung ein durch mehrere regionale Busunternehmen nutzbares „Regio-RBL“. Während die ZDD und bei den größeren Unternehmen auch ein RBL inzwischen vorhanden sind, gab es zum Regio-RBL bedauerlicherweise bislang immer wieder Differenzen zwischen den beteiligten Unternehmen im Lande und offene technische Fragen, weswegen die Umsetzung der Planungen noch immer nicht stattgefunden hat und infolgedessen nur die Echtzeitdaten der größeren Unternehmen entsprechend auch öffentlich abrufbar sind.

Bei der **KVG** sind neben einem unternehmenseigenen RBL leistungsfähige Bordcomputer, automatische Innenanzeigen (aktuell mit TFT-Bildschirmen/Linienverlaufsanzeigen) und Innenansagen sowie LSA-Beeinflussung bereits traditionell vorhanden. Auch dieses Unternehmen bietet zudem den Service der Außenlautsprecher. Daneben gibt es ebenfalls die Möglichkeit der Videoaufzeichnung und in einem Teil der Busse ist ein Fahrgastzählsystem installiert. Weiter wurde mit der Installation von freiem WLAN begonnen, die im Laufe des Jahres 2021 für den gesamten Fuhrpark abgeschlossen werden soll. Zudem erfolgt eine Bestückung mit neuen Entwertern, die auch Handytickets auslesen können. Hervorzuheben ist außerdem, dass das Unternehmen mit den Fahrzeugneubeschaffungen seit Ende 2017 in die Abkehr vom herkömmlichen reinen Dieselantrieb und im 2. Halbjahr 2020 in den Übergang zu rein batterieelektrisch betriebenen Bussen eingestiegen ist. Derzeit (Jahresende 2020) sind 31 Dieselhybrid-Busse und 15 vollelektrische Busse im Liniennetz im Einsatz bzw. werden darauf vorbereitet. Bis Ende 2021 sind 65 vollelektrische Busse geplant.

Die Aussagen zu Bordcomputern, Innenanzeigen und -ansagen, LSA-Beeinflussung sowie WLAN gelten ähnlich auch für **SWN Verkehr**.

Neufahrzeuge werden bei allen Unternehmen mit höchster gültiger Abgasnorm (derzeit Euro-VI; ist Zulassungsvoraussetzung) und ansonsten neuestem Stand der Technik beschafft. Noch weitergehend im Interesse der Emissionsreduzierung ist hierbei der erwähnte Einsatz von Dieselhybrid- und vollelektrischen Bussen bei der KVG, letztere unter der Zielsetzung von

(lokal) Nullemission vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Kiel; eine vollständige Umstellung auf elektrischen Antrieb ist bis 2030 geplant.

Fahrzeugalter

Die Fahrzeuge der beiden Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde zeichnen sich durch ein vergleichsweise geringes Alter aus. Die Norddeutschen Verkehrsbetriebe haben den Betrieb Anfang 2017 mit neuem Fuhrpark aufgenommen und auch beim Stadtverkehr Eckernförde sind fünf der sechs eingesetzten Busse aus 2017 (und einer aus 2016). Das Durchschnittsalter der Busse der Autokraft beträgt ca. 8 Jahre, das Höchstalter rd. 15 Jahre. Für die KVG lauten die entsprechenden Werte ca. 6 und 13 Jahre (Ende 2019); für die SWN sind die Vorgaben aus dem RNVP Neumünster maßgebend (Durchschnittsalter 7, Höchstalter 12 Jahre). Die Busse der Fa. Rathje sind maximal 12, im Durchschnitt 10 Jahre alt.

Die Vorgabe des 2. RNVP eines maximalen Durchschnittsalters der Busflotte von 9 Jahren und eines Höchstalters von 15 Jahren (kreisweit) ist damit erfüllt.

Fördeschifffahrt

Bei der SFK ist mit Blick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit, aber auch der Zu- und Ausstiegsfreundlichkeit der Fördeschiffe insgesamt, zu erwähnen, dass diese nach zeitaufwendiger Suche bzw. Entwicklung eines geeigneten Modells in 2015 mit neuen Alu-Landgangsbrettern ausgerüstet wurden, die für alle rollenden Gegenstände, somit auch für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder, eine deutliche Verbesserung gebracht haben und zugleich relativ leicht handhabbar für das Bordpersonal sind. Daneben wurde die Fahrgastinformation mit Blick auf die Barrierefreiheit verbessert: es erfolgte eine Ausrüstung mit Bildschirm-Innenanzeigen und digitalen (kontrastreichen) Fahrzielanzeigen außen. Außerdem wurden die Fahrplandaten in das landesweite Auskunftssystem integriert und die Schiffe wurden mit neuen Entwertern bestückt. Der Fuhrpark an sich, soweit für die im Kreisgebiet bediente Gemeinde Strande relevant, blieb bis 2020 seit dem 2. RNVP noch unverändert, allerdings ist eine sukzessive Erneuerung der Flotte in die Wege geleitet und wird mit der Beschaffung und Inbetriebnahme des Schiffes „Gaarden“ seit Sommer 2020 umgesetzt. An wesentlichen Veränderungen sind bei den Neubeschaffungen verbesserter Fahrgastkomfort allgemein, Barrierearmut, deutliche Vergrößerung der Stellflächen für Fahrräder sowie umweltfreundliche Antriebe (Dieselhybrid mit GtL-Kraftstoff[9]; mit Option zur späteren Umrüstung auf vollelektrischen Antrieb) zu nennen. Hinzu kommen für die Schiffsführung bedeutsame Änderungen in der technischen Ausstattung und im Komfort.

4.5 Tarif und Vertrieb

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gilt nach wie vor der **SH-Tarif** als landesweiter Gemeinschaftstarif; dieser wurde seit dem 2. RNVP keiner grundlegenden Änderung unterworfen (trotz der seit einigen Jahren bereits laufenden Vorbereitungen zum „SH-Tarif 2.0), so dass auch im Kreisgebiet nur bezüglich einzelner Elemente Änderungen eingetreten sind.

[9]) auf Gas-Basis synthetisch hergestellter Treibstoff mit gegenüber normalem Diesel besseren Umweltqualitäten

So wurde im landesweiten Verbund NAH.SH die Möglichkeit des Bezugs eines Großkundenabonnements unter der Bezeichnung **„SH-Tarif-Firmenabo“** eingeführt; hierbei handelt es sich um ein vergünstigtes Jahresabonnement für die Beschäftigten von Unternehmen bzw. Verwaltungen, soweit mindestens 10 Beschäftigte dieses in Anspruch nehmen. Der Rabatt auf den regulären Preis ist nach Anzahl der Teilnehmer gestaffelt von 6% über 8% bis 10%.

Eine aktuelle Neuerung besteht in dem zum Wintersemester 2019/20 umgesetzten Angebot eines **landesweiten Semestertickets** für Studierende; fast an allen Hochschulen in Schleswig-Holstein wird dieses angeboten, nicht einbezogen sind bislang die Fachhochschule Heide und der Standort Osterrönfeld der Fachhochschule Kiel (Agrarwissenschaften). Das Ticket gilt, wo vorhanden, als Ergänzung zu bereits bestehenden lokalen Semestertickets und berechtigt zur beliebig häufigen Nutzung des ÖPNV im gesamten Land Schleswig-Holstein und darüber hinaus im Bereich AB des HVV. Ausgenommen ist die Fährschifffahrt auf der Kieler Förde (hier gilt jedoch das lokale Semesterticket) und Einschränkungen gibt es auf Sylt. Das Land gewährt für dieses Angebot eine befristete Anschubfinanzierung.

Als zeitgemäßer Kundenservice wurde 2012 verbundweit die Möglichkeit des **Online-Ticket**-Erwerbs ab Preisstufe 4 für Einzel-, Tages- Kleingruppen- und Fahrradtageskarten geschaffen (bereits im 2. RNVP erwähnt). Seit 2017 können über diesen Vertriebsweg die genannten Fahrkartenarten auch ab Preisstufe 1 erworben werden. Überdies gibt es über den DB-Navigator und seit 2020 über die NAH.SH-App einige Fahrkartenarten des Bartarifes (Einzel-, Tages- und Kleingruppenkarte, über letztere auch und Kurzstrecken- und Fahrradtageskarte) als **„Handyticket“**. Das landesweite Semesterticket schließlich wird fast ausschließlich über diese Vertriebsform ausgegeben.

Ergänzend sei erwähnt, dass das Fahrpreisniveau bzw. die Fahrpreise im Detail sich infolge der jährlichen Anpassungen gegenüber dem 2. RNVP erhöht haben. Hingegen kam es bei der Tageskarte in höheren Preisstufen zu einer Deckelung des Preises bei z.Zt. 30,90 Euro (gilt ab Preisstufe 12 bis einschließlich Preisstufe 20). Weiter wurde die Anzahl der Preisstufen im Verbundgebiet von 20 auf 21 angehoben, wobei zusätzlich bei dieser höchsten Preisstufe differenziert wurde zwischen Gültigkeit exklusive (Preisstufe 21) oder inklusive (Preisstufe 21+) Busverkehr auf Sylt. Fahrkarten der Preisstufe 21 bzw. 21+ gelten außer bei Einzelkarten als verbundweite Netzkarte. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass innerhalb des VRK-Gebiets bis 6 Zonen die „Zählregel“ (Zahl der durchfahrenen Tarifzonen = Preisstufe) gilt, wobei bei mehrfachem Passieren derselben Tarifzone diese nur einmal gezählt wird. Eine aktuelle Fahrpreistabelle des SH-Tarifes findet sich in Anlage 6.

Erwähnung finden soll hier auch, dass das in 2012 als Versuch eingeführte **Kombiticket mit dem KSV Holstein** („Holstein Kiel“), das eine ÖPNV-Fahrtberechtigung der Eintrittskarten zu in Kiel stattfindenden Fußballspielen für die An- und Abreise umfasst, fortgeführt wurde. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind alle Verkehrsmittel im Umland von Kiel (im Kreisgebiet bis Strande, Dänischenhagen, Gettorf, Felde und Blumenthal) integriert.

Als **kreisinterne** Neuerung ist die Umsetzung des im 2. RNVP bereits zitierten Kreistagsbeschlusses vom 29.04.2013 zur Einführung eines **„Bildungstarifes“**, d.h. einer Vergünstigung der Schülerinnen- und Schülerzeitkarten für die Oberstufe an allgemeinbildenden Schulen (Klassenstufen 11 bis 13) besuchende Schülerinnen und Schüler bzw. solche, die eine berufliche Schule besuchen und keine Ausbildungsvergütung erhalten und im Kreisgebiet wohnhaft sind. Die diesbezügliche aktuelle Regelung beinhaltet eine

Erstattung der Fahrkartenkosten maximal in Höhe des Preises einer Monatskarte für Schülerinnen und Schüler der entsprechenden Preisstufe, wobei pro Schuljahr einmalig eine Pauschale von 150,00 Euro in Abzug gebracht wird.

Mit dem genannten Beschluss wurde auch die (Wieder-)Einführung der **„Schüler-Plus-Karte“** beschlossen, die ebenfalls umgesetzt wurde: Gegen einen Aufpreis gegenüber der regulären Karte können Schülerinnen und Schüler, die unter die Erstattungsberechtigung gemäß Satzung fallen und somit eine Schulkostenträger-Jahreskarte besitzen, das Busnetz einschließlich Fahrten bis ZOB Kiel und ZOB Neumünster, aber ohne Linien der Stadtverkehre dieser Städte (KVG-Fahrten auf gemeinsam mit der Autokraft bedienten Linien außerhalb der Tarifzonen 4000 und 3130 zählen hierzu nicht) kreisweit nutzen. Es handelt sich hierbei um kalendermonatsgebundene Karten gemäß Aufdruck.

Weiter sind **lokale Regelungen für Eckernförde** zu nennen:

- die seit 01.01.2018 geltende Gratisbeförderung für Inhaber der OstseeCard,
- eine seit 2017 umgesetzte ca. 13%ige Rabattierung der Monatskarte für Seniorinnen und Senioren gegenüber der regulären Karte;
- Sonderangebot „Piratenticket“ zu den Piratentagen für 5 € / Kinder kostenlos.

Schließlich bildet der „Hütti’s Marktbus“ (Linie 3069) tariflich noch eine Ausnahme, da er – in Abstimmung mit dem Amt Hüttener Berge und dem MWVATT als Genehmigungsbehörde – zu einem gesonderten, im Vergleich zum SH-Tarif günstigeren Tarif genutzt werden kann.

4.6 Marketing und Kommunikation

Im Bereich Marketing und Kommunikation wurden die im 2. RNVP dargestellten Maßnahmen im seinerzeitigen Bestand weitergeführt und einige Neuerungen umgesetzt. Im Bestand wurden hinsichtlich der Onlineauskünfte spürbare Verbesserungen vorgenommen: So können in der Internet-Fahrplanauskunft die NAH.SH GmbH Fahrplan- und Haltestelleninformationen inzwischen auch über eine interaktive Karte eingeholt werden. Daneben gibt es nun in diesem Bereich auch eine App für mobile Endgeräte, die u.a. folgende Dienste bietet:

- individuelle Routenplanung für Bus und Bahn,
- Tarifinformation für die angebotenen Routen,
- Haltestellenübersicht mit den nächsten Abfahrten/Ankünften,
- Haltestellenumgebungsplan,
- Anzeigen in Echtzeit, soweit bereits vorhanden bzw. öffentlich zugänglich gemacht (Bahn, KVG, Autokraft).

Die Fahrplandaten aller Linien werden selbstverständlich weiterhin in der landesweiten Fahrplanauskunft der NAH.SH GmbH dargestellt, auf diese wird in Print-Publikationen verwiesen und in allen Online-Angeboten zum ÖPNV im Kreisgebiet (v.a. Internetseiten der Verkehrsunternehmen) verlinkt.

Die KVG bietet für ihr Bediengebiet ebenfalls eine interaktive Liniennetzkarte an (auch geeignet für mobile Endgeräte), auf der durch Anklicken der Haltestelle(n) im Plan diverse Fahrplaninformationen erhältlich sind. Zudem können mittels Filterfunktionen gezielt Informationen zu einzelnen Linien oder Einrichtungen (z.B. Vorverkaufsstellen, barrierefreie Haltestellen, Carsharing-Standorte) abgerufen werden. Eine weitere Neuerung bei diesem

Unternehmen ist eine App für mobile Endgeräte, die Fahrplanbeauskunftungen speziell zugeschnitten auf die Belange sehbehinderter Menschen ermöglicht.

Änderungen mit Blick auf verbesserte Lesbarkeit für Sehbehinderte (somit im Sinne der Barrierefreiheit) gab es auch beim Layout von Fahrplanaushängen. Bei der KVG wurden diverse Anpassungen in der Anordnung der Inhalte sowie Schriftgrößen und –stärken vorgenommen. Bei der Autokraft sind teilweise Aushänge mit vollständig geändertem Layout auch hinsichtlich des Informationsgehaltes neu in Gebrauch: Hier wird nicht mehr, wie bisher im Regionalverkehr üblich, mit relativ kleiner Schrift die gesamte Haltestellenabfolge der Linie und ggf. Markierung der betreffenden Haltestelle gezeigt, sondern analog zu den Aushängen des Schienenverkehrs an Bahnhöfen der Haltestellenname als Überschrift, die tatsächliche Abfahrtszeit mit Linie sowie Fahrtziel mit Ankunftszeit, jeweils in deutlich größerer und stärkerer Schrift und ggf. ergänzt durch die wichtigsten Stationen im weiteren Fahrtverlauf. Dies entspricht im Prinzip der im Maßnahmeplan des Kreises zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV beschriebenen Vorgabe. Ferner gibt es zwischenzeitlich bei den Fahrplantabellen zumindest einiger Linien, ebenfalls einer dort zu findenden Vorgabe folgend, eine Kennzeichnung der mit Niederflurbussen durchgeführten Fahrten.

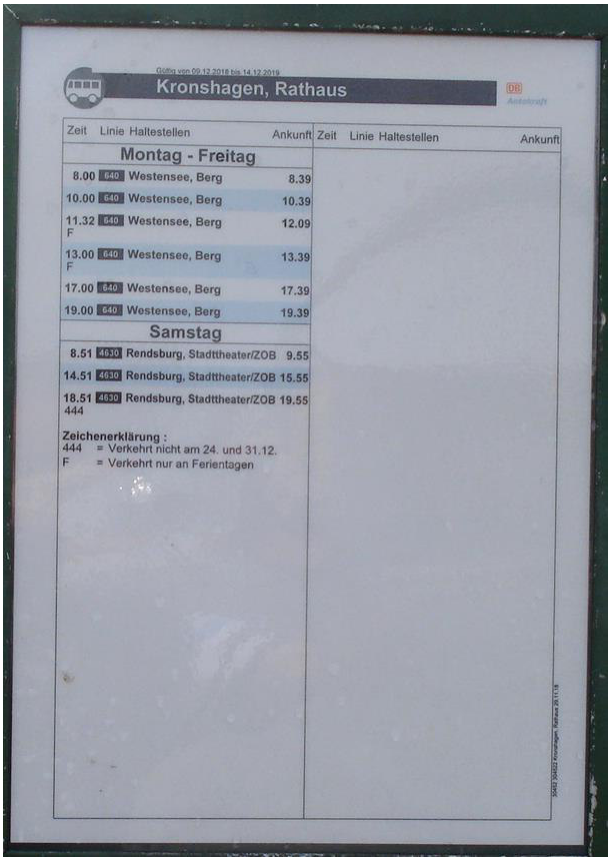


Abb. 25: Neues Fahrplanlayout im Regionalbusverkehr der Autokraft

Einzuräumen ist, dass in Anpassung an die immer weiter zurückgegangenen Absatzzahlen das Kreisfahrplanheft Rendsburg-Eckernförde und das VRK-Fahrplanbuch aufgegeben wurden; es gibt im Regionalverkehr aber weiterhin Linienfaltblätter für einen großen Teil der einzelnen Linien und für die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde werden jeweils separate Fahrplanbroschüren bereitgehalten. Die vertakteten nach Kiel einbrechenden Linien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 100, 501/502, 512S, 900/901/902 und 706 (Nachtbus) sind auch im

Fahrplanbuch der KVG, das für Kiel und nähere Umgebung herausgegeben wird, enthalten. Gleiches gilt für die Linien 9 und 12 der SWN Verkehr im Hinblick auf das Fahrplanheft für den Stadtverkehr Neumünster.

An Produkten neben dem Fahrplan sind z.B. die Schnellbuskampagnen (Flyer und ergänzende Internetinformation sowie Busaußenwerbung) der Autokraft zu nennen. Selbstverständlich werden darüber hinaus besondere anlassbezogene Angebote bei den einzelnen betroffenen Unternehmen werblich begleitet (Internet, Printmedien, Presseartikel, in ausgewählten Fällen auch Funk/Fernsehen). Ergänzend hinzu kommen ferner die Dachkampagnen der NAH.SH GmbH, die vorwiegend den ÖPNV als System kommunizieren und bewerben. Diese sind i.d.R. hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Ausrichtung und Gestaltung verbundweit angelegt und erstrecken sich in ihrer Verbreitung auch über diesen gesamten Verbundbereich, können jedoch in ihren konkreten Aussagen regionalen bzw. lokalen Bezug z.B. durch Ortsangaben aufweisen. Werbemedien sind dabei häufig Großanzeigen, City-light-Poster, Internetseiten oder auch Videoclips. – Im Interesse der Vollständigkeit zu erwähnen sind schließlich auch die Kommunikations- und Werbematerialien zum SPNV, die z.T. von der NAH.SH GmbH bereitgestellt werden (z.B. landesweites SPNV-Fahrplanheft) oder durch die SPNV-Unternehmen selbst.

Abb. 26: Fahrplanbroschüre des Stadtverkehrs Rendsburg im NAH.SH-CD

Eine bedeutende Neuerung ist im Zusammenhang mit der Etablierung des Landesweiten Aufgabenträgerverbundes NAH.SH die sukzessive Einführung von dessen **Corporate Design** (CD). Generell ist ein möglichst weitgehendes verbundweit einheitliches CD grundsätzliches Ziel, namentlich auch für die Fahrzeugaußengestaltung (vgl. Kap. 5.5.1). Am weitesten fortgeschritten sind hierbei die Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde: Dort sind die Busse seit 2017 an den Außenseiten komplett im NAH.SH-CD gestaltet (ohne Einsatz von Außenwerbung Dritter), ebenso deren Druckerzeugnisse; beim Stadtverkehr Eckernförde gilt dies auch für die Fahrplanaushänge. Bei der Autokraft wurde bislang die

Einführung des CD bei Druckerzeugnissen im genannten Jahr abgeschlossen und die Busse wurden mit NAH.SH-Logos versehen (entsprechend verbundweit vereinbarter Regeln bzgl. der Platzierung) bei Beibehaltung des traditionellen Unternehmens-CD. Für die übrigen Verkehrsunternehmen gilt Ähnliches (bei etwas differierenden Umsetzungszeitpunkten). Hinsichtlich der Aufgabenverteilung zwischen landesweiter Verbundgesellschaft und regionalen Akteuren gilt der Grundsatz, dass die NAH.SH GmbH für Systemwerbung und Dachkampagnen verantwortlich zeichnet, während die regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Marketing bezüglich der einzelnen Tarifangebote und der örtlichen Nahverkehrsanbindung zuständig sind.

4.7 Organisation

Bedeutsame Änderungen im organisatorischen Bereich ergaben sich zum einen durch die Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes, durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagements auf der regionalen Ebene der KielRegion sowie durch Schaffung der Fachgruppe (FG) Mobilität als neue Organisationseinheit des Kreises. Zum anderen sind an dieser Stelle die Veränderungen im Bereich der Aufgabenträger-Leistungsersteller-Beziehung mit den Neuvergaben der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde und den Abschlüssen öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit den jeweiligen Betreiberunternehmen zu nennen.

4.7.1 Gründung des Landesweiten Aufgabenträgerverbunds

Der zur Zeit der Erstellung des 2. RNVP in Vorbereitung befindliche landesweite Aufgabenträgerverbund wurde am 08.10.2014 ins Leben gerufen. Wie vorgesehen, wurde hierfür die seinerzeitige Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) in die NAH.SH GmbH überführt. Gesellschafter sind nach wie vor das Land Schleswig-Holstein und die Kreise und kreisfreien Städte. Grundlage für die Zusammenarbeit der Verbundpartner ist eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Aufgaben der NAH.SH GmbH. Wichtigstes Beratungs- und Entscheidungsgremium ist der Verbundausschuss, in den jeder Gesellschafter ein benanntes Mitglied entsendet (bzw. im Verhinderungsfall einen benannten Stellvertreter). Zusätzlich ist der HVV vertreten. Der Ausschuss tritt (mindestens) ein Mal pro Quartal zusammen, kann aber bei Bedarf – auch zur Beratung bestimmter Einzelthemen – häufiger einberufen werden. Er bereitet auch Beschlüsse des Aufsichtsrates bzw. der Gesellschafterversammlung vor. Stimmberechtigt sind alle Verbundgesellschafter. Beschlüsse mit finanziellen Auswirkungen für alle oder einzelne Gesellschafter bedürfen der Einstimmigkeit; für sonstige Beschlüsse genügt einfache Stimmenmehrheit. Zuarbeit erfährt der Ausschuss durch verschiedene themenbezogene Arbeits- oder Unterarbeitsgruppen. Die Betätigungsfelder der Verbundgesellschaft erstrecken sich auf Bereiche mit aufgabenträgerübergreifendem Akzent, hierbei in erster Linie

- Fahrplanabstimmung (Ziel: Landesweites Gesamtsystem Bus – Schiene),
- Kommunikation und Fahrgastinformation (inkl. landesweitem Corporate Design),
- Marktforschung, Nachfrage- und Erlösdaten (Transparenz und Verfügbarkeit, für diesen Zweck auch landesweite Erhebungen),
- Fragen der Tarifweiterentwicklung,
- Barrierefreiheit,
- alternative / innovative Mobilitätsformen,
- Vergabe- und Vertragsfragen,
- Digitalisierung.

Die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bzw. ihrer landesweiten Dachgesellschaft Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) wird über einen Kooperationsvertrag geregelt. Eine direkte gegenseitige Vertretung in den Gremien der NAH.SH bzw. NSH erfolgt nicht. Es gibt zur gemeinsamen Beratung den Gemeinsamen Ausschuss sowie gemeinsame themenbezogene Arbeitskreise zu Tarif und Kommunikation.

4.7.2 Regionales Mobilitätsmanagement

Als Folgewirkung des Masterplans Mobilität der KielRegion wurde für dessen Umsetzungsmanagement der Personalstamm der KielRegion GmbH im September 2018 mit der Besetzung von drei Mobilitätsmanager-Vollzeitstellen erweitert. Auch die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel ist erfolgt. Zunächst war dies auf drei Jahre befristet, wurde aber inzwischen bis Ende 2024 verlängert (vgl. Kap.5.7). Grundlage hierfür bilden kreisseitig die Beschlussfassungen des Regionalentwicklungsausschusses zum Masterplan und dessen Umsetzungsmanagement am 11.10.2017 sowie des Kreistages zur Projektmittelbereitstellung für die Umsetzung am 17.12.2017. Die aktuellen Arbeits- und Themenfelder dieser zusätzlichen Mitarbeiter bestehen in:

- Elektromobilität (Modellregion);
- Etablierung von Mobilitätsstationen (Gestaltungsgrundlagen; Unterstützung von lokalen Vorplanungen) inkl. regionale Ausweitung von Carsharing;
- regionaler Radverkehr (Lückenschlüsse/Radpremiumrouten/Themenrouten) inkl. Etablierung eines Bikesharing-Systems;
- Fußverkehr;
- Aufbau einer regionalen Mobilitätsdatenbank und Verkehrsmodell;
- Fördermittelberatung/Förderanträge;
- betriebliches bzw. schulisches Mobilitätsmanagement/Mobilitätsinformation;
- Öffentlichkeitsarbeit sowie
- Integrierte Planung/Wohnen & Mobilität;

Zur Finanzierung wurden durch die Gebietskörperschaften der KielRegion GmbH insgesamt 210.000 Euro pro Jahr bewilligt, mit paritätischer Drittelung bezüglich des Beitrages jeder Gebietskörperschaft. Es besteht bezüglich der konkreten Mittelverwendung der Vorbehalt der Zustimmung des Regionalentwicklungsausschusses.

Auch innerhalb der Kreisverwaltung gab es eine interne Neustrukturierung in Bezug auf die Befassung mit dem Thema Mobilität: Die Fachgruppe Mobilität wurde eingerichtet und für den Themenbereich „Aufgabenträger ÖPNV“ eine zusätzliche Vollzeitkraft eingestellt.

4.7.3 Verhältnis Aufgabenträger - Leistungsersteller

Im 2. RNVP wurde im Hinblick auf die Weiterentwicklung im organisatorischen Bereich u.a. die Ermittlung möglicher Anpassungserfordernisse an die Verordnung (EG) 1370/2007 und das PBefG als Anforderung formuliert. Wie in Kap. 3.1.1 und 4.4.1 bereits dargestellt, erfolgte auf der Grundlage externer gutachterlicher Beratungsergebnisse in 2016 für das Netz des Stadtverkehrs Rendsburg eine Vergabe im wettbewerblichen Verfahren mit der Folge eines Betreiberwechsels zum Jahresbeginn 2017. Beim Stadtverkehr Eckernförde kam es zu einer Direktvergabe gemäß Artikel 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 (Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen) an das bestehende Betreiberunternehmen. Grundlage für die Verkehrsbedienung und -finanzierung ist nun in beiden Fällen ein öDA zwischen dem Kreis als Aufgabenträger und dem jeweiligen Unternehmen. Im Falle des Stadtverkehrs Rendsburg

ist die Besonderheit zu verzeichnen, dass das Vertragsverhältnis anfänglich als Bruttovertrag gestartet ist und während der Laufzeit eine Umstellung auf einen Nettovertrag erfährt.

Die Verkehre der sonstigen Unternehmen werden auf nachfolgend angegebenen Grundlagen durchgeführt:

- Die KVG fährt auf der Grundlage eines mit der Landeshauptstadt Kiel abgeschlossenen öDA;
- die Bedienung durch die SWN Verkehr erfolgt auf der Basis eines öDA zwischen dem Unternehmen und der Stadt Neumünster;
- die Unternehmen Autokraft, RoPe und Graf Recke führen den Verkehr noch auf der Basis eigenwirtschaftlicher Genehmigungen durch (bis 31.12.2020);
- die Fa. Rathje, die DB Regio Bus Nord und die VKP verkehren auf den im Kreisgebiet gelegenen Teilstrecken auf der Grundlage eines öDA mit ihrem jeweils dominierend zuständigen Aufgabenträger (Zweckverband ÖPNV Steinburg, Kreis Dithmarschen bzw. Kreis Plön).
- die SFK führt weiterhin den Verkehr mit einem Ergebnisabführungsvertrag mit der Eigentümerin Landeshauptstadt Kiel durch;
- im SPNV besteht das im ÖPNV-Gesetz des Landes festgelegte Besteller-Ersteller-Verhältnis zwischen Land und durchführenden Unternehmen fort.

Öffentliche Verkehrsdienste werden im Kreis zukünftig generell über öDAe vergeben, soweit dieser als Aufgabenträger zuständig ist. Zentrale Inhalte sind hierbei:

a) der Vertragsgegenstand,
b) die hieraus erwachsenden Pflichten des Leistungserstellers,
c) die Fortschreibung des Leistungsangebotes und
d) die Finanzierung bzw. das Ausgleichsverfahren, unter Beachtung der durch den Rechtsrahmen vorgegebenen Anforderungen.

Ferner hat der Kreis Qualitätsziele und -standards für die Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen definiert, die im jeweils gültigen RNVP umfassend dargestellt sind, aber auch in einem der jeweiligen Situation angemessenen Umfang in öDAe übernommen werden (vgl. auch Kap. 5.2.6 i.V. mit Kap. 5.2.5).

Angesichts der vorhandenen oder vorgesehenen grenzüberschreitenden Linien in fast alle benachbarten Aufgabenträgergebiete kommt einer Abstimmung der Zuständigkeit, der Finanzierung und der Ausgestaltung dieser Verkehre besondere Bedeutung zu.

5 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen

5.1 SPNV

Auch wenn der Kreis für den SPNV als Aufgabenträger bekanntermaßen nicht zuständig ist, spielt dieser für den öffentlichen Verkehr insgesamt eine wichtige Rolle und ist für das Gesamtbild der künftigen Entwicklungen bedeutsam. Vor diesem Hintergrund wird nachfolgend ein Überblick über die wichtigsten Planungen im SPNV gegeben.

Im Rahmen des aktuellen Stationsprogramms (2018-2025) sind seitens der NAH.SH GmbH in Zusammenarbeit mit DB Station&Service für die nächsten Jahre die Einrichtung weiterer sowie Sanierung bestehender **Bahnhalte** geplant. Im Kreisgebiet sollen neu entstehen:

- Eckernförde-Süd und
- Rendsburg/Büdelsdorf.

Von der betroffenen örtlichen Ebene wird mit Nachdruck die Wiedereinrichtung des ehemaligen Bahnhaltes Neuwittenbek gefordert. Diesbezüglich werden in naher Zukunft sicherlich weitere Beratungen zu führen sein.

Modernisierung mit Herstellung von Barrierefreiheit ist, nachdem diese für Flintbek und Gettorf bereits umgesetzt wurde, vorgesehen für die Station

- Owschlag.

Außerdem sollen im Bahnhof Rendsburg Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durchgeführt werden; die Arbeiten dort haben begonnen. Der auch für Fahrgäste aus dem Kreisgebiet wichtige Bahnhof Neumünster soll umfassend modernisiert und umgebaut werden.

Im Bereich der **Strecken-Infrastruktur** kommt es mit dem Ersatz der alten Levensauer Hochbrücke zwischen Kiel-Suchsdorf und Levensau durch einen Neubau zu einer einschneidenden Maßnahme. Die gesamte Bauphase soll sich von 2019 bis 2024 erstrecken. Hiervon ist die Bahnstrecke Kiel – Eckernförde – Flensburg betroffen. Eine zeitweilige vollständige Einstellung des Bahnverkehrs mindestens zwischen den Bahnhöfen Suchsdorf und Gettorf ist dabei unvermeidlich.

Nach wie vor vorgesehen ist die Streckenreaktivierung Rendsburg – Seemühlen. Im Hinblick auf die praktische Umsetzung erfolgte ein wichtiger Schritt mit der Beschlussfassung des Bauausschusses der Stadt Rendsburg im September 2017, Verhandlungen mit der AKN über Verpachtung bzw. Verkauf der in städtischem Besitz befindlichen Strecke aufzunehmen. Neuen Auftrieb erfuhr das Projekt durch die Planungen zur Errichtung einer Werkstatt für die Wartung der zukünftigen Akku-Züge in diesem Bereich (vgl. nächster Absatz). Anfang 2020 wurde daneben als weitere bedeutende Maßnahme eine Vereinbarung zwischen der Stadt Rendsburg, der NAH.SH GmbH und dem Betreiber der vorgenannten Wartungswerkstatt geschlossen, in welcher Grundsätze für eine Realisierung und die Finanzierung niedergelegt wurden.

Angebotsveränderungen sind zunächst nicht zu erwarten (außer der im Falle der Herstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen erfolgenden Verlängerung der RB-Züge Kiel – Rendsburg bis Seemühlen). Längerfristig ist eine Verdichtung des Regionalbahn-Angebotes auf den Zulaufstrecken nach Kiel auf einen 30-Minuten-Takt angedacht, dann auch mit weiteren Haltepunkten („Förde-S-Bahn“); im Masterplan Mobilität ist diese Maßnahme enthalten. Im Hinblick auf das Fahrzeugmaterial besteht das Bestreben des SPNV-Aufgabenträgers, innovative Antriebe mit deutlicher Reduzierung der Abgasemissionen gegenüber den bisher rein dieselbetriebenen Triebwagen zum Einsatz zu bringen. Ein Auftrag zur Beschaffung von 55 auf Akku-Technik basierenden elektrischen Triebwagen wurde inzwischen erteilt. Ihr Einsatz ist ab Ende 2022 geplant, auch auf allen nicht elektrifizierten Strecken im Kreis Rendsburg-Eckernförde (Neumünster – Heide, Kiel – Rendsburg – Husum,

Kiel – Eckernförde – Flensburg). Für die Instandhaltung soll, wie beschrieben, ein Werk u.a. in Rendsburg errichtet werden.

5.2 Busverkehr

In seiner Rolle als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich verantwortlich. Zentrales Steuerungs- und Planungsinstrument hierfür ist der RNVP, in dem die hierfür erforderlichen Standards festgelegt werden; dies geht aus dem PBefG (dort § 8, Abs. 3) dem ÖPNV-Gesetz des Landes (dort § 5, insbes. Abs. 2) und der in Verbindung hiermit stehenden Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 27. November 2020 (dort § 4, Abs. 1, Pkt. 1. i.V. mit Anlage 4) hervor. In den nachfolgenden Ausführungen bis einschließlich Kap. 5.7 erfolgt eine umfassende Beschreibung der zukünftigen Entwicklung aller Aspekte, die den übrigen ÖPNV im Kreis betreffen. Die zukünftig geltenden Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung mit allen Eigenschaften des Verkehrsangebots und seiner Qualität sind in den Kap. 5.2 bis 5.5 enthalten. Diese sind für Anbieter von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen grundsätzlich als verbindlich anzusehen. Für die Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg ist dabei relativierend zu beachten, dass bereits Verkehrsverträge bestehen und insoweit für Änderungen insbesondere bei Liniennetz und Fahrplan zunächst noch weitere Beschlüsse und ggf. Anpassungen der Vertragsinhalte erforderlich sind. Sonstige Abweichungen, Ausnahmen, Umsetzungsfristen bei zeitlicher Staffelung oder ähnliche Differenzierungen sind in den Darstellungen zu den einzelnen Punkten enthalten. Dies gilt ebenso für lediglich perspektivisch (insbesondere in weiterer Zukunft) anzustrebende Merkmale. Es werden außerdem auch Aussagen über die – zumindest auch – den Kreis selbst betreffenden Aspekte getätigt. Dies betrifft z.B. in der Frage der Organisation (Kap. 5.7), des Finanzierungsrahmens (Kap. 5.2.7) oder des Vertragswesens (Kap. 5.2.6). Zudem wird der infrastrukturelle Bereich (Verkehrswege, Haltestellen, Kap. 5.6) beleuchtet; hier ist darauf hinzuweisen, dass über die Beschreibung von Planungsständen hinausgehende Vorstellungen des Kreises zwar enthalten sind (v.a. bezüglich der Barrierefreiheit an Haltestellen), diese jedoch keine Verpflichtung zu Lasten der betroffenen Dritten entfalten können.

5.2.1 Bedienungsangebot in den Stadtverkehren

Stadtverkehr Eckernförde

Überlegungen zur Überplanung des Stadtverkehrs Eckernförde gibt es bereits seit Jahren immer wieder; auch der 2. RNVP nimmt auf ein solches Planungsprojekt Bezug. Hierzu wurde aktuell ein neues Gutachten erstellt. Als Zeithorizont für eine Umsetzung der dort vorhandenen Inhalte wird das Jahr 2021 angestrebt Voraussetzung hierfür ist die Herstellung eines Straßendurchstichs zwischen Domsland und Schiefkoppel. Wichtige Erkenntnis in diesem ist, dass eine Steigerung der Attraktivität und Qualität des Stadtverkehrs nicht ohne Fahrzeugmehreinsatz möglich sein wird. Unter der Maßgabe eines zusätzlichen Busses im täglichen Linienbetrieb ist eine begrenzte Neustrukturierung im Liniennetz vorgesehen mit:

- Straffung des Linienweges der Linien 1 / 2 im Nordwesten der Stadt durch Weglassen der Fahrt über Saxtorfer Weg – nördliche Riesebyer Straße mit unverändertem 30-min-Takt,
- Anbindung dieses Bereiches über eine neue Linie im 30-min-Takt direkt von/bis ZOB,
- Direktanbindung des Bereiches Feldweg an / vom ZOB mit einer neuen Linie,
- Herstellung eines Durchstichs zwischen Schiefkoppel und Domsland,

- In diesem Zuge Herstellung eines „Äußeren Ringes“ im Südteil (zusätzlich zum bestehenden Ring der Linien 1 / 2) über Lorenz-vom-Stein-Ring – Schiefkoppel – Domsland – Sauerstraße – östlicher Domstag – zukünftiger Bahnhalt Eckernförde Süd – Berliner Straße – Preußerstraße im 60-min-Takt je Richtung,
- Auflassung der Linie 4 in der heutigen Form, deren Aufgaben mit den vorgenannten Änderungen durch andere Linien übernommen werden.

Weiter sollen die Fahrpläne anschlussoptimiert gestaltet und eine Abstimmung mit dem Regionalverkehr bzw. dessen Übernahme von Stadtverkehrsaufgaben (z.B. in der Schleswiger Straße) durchgeführt werden. Im Hinblick auf die Umsetzung sind neben verschiedenen straßenbaulichen Maßnahmen inkl. Busbevorrechtigungen noch für einige Örtlichkeiten endgültige Entscheidungen zu im Gutachten vorgestellten Alternativlösungen der kleinräumigen Bedienung erforderlich.

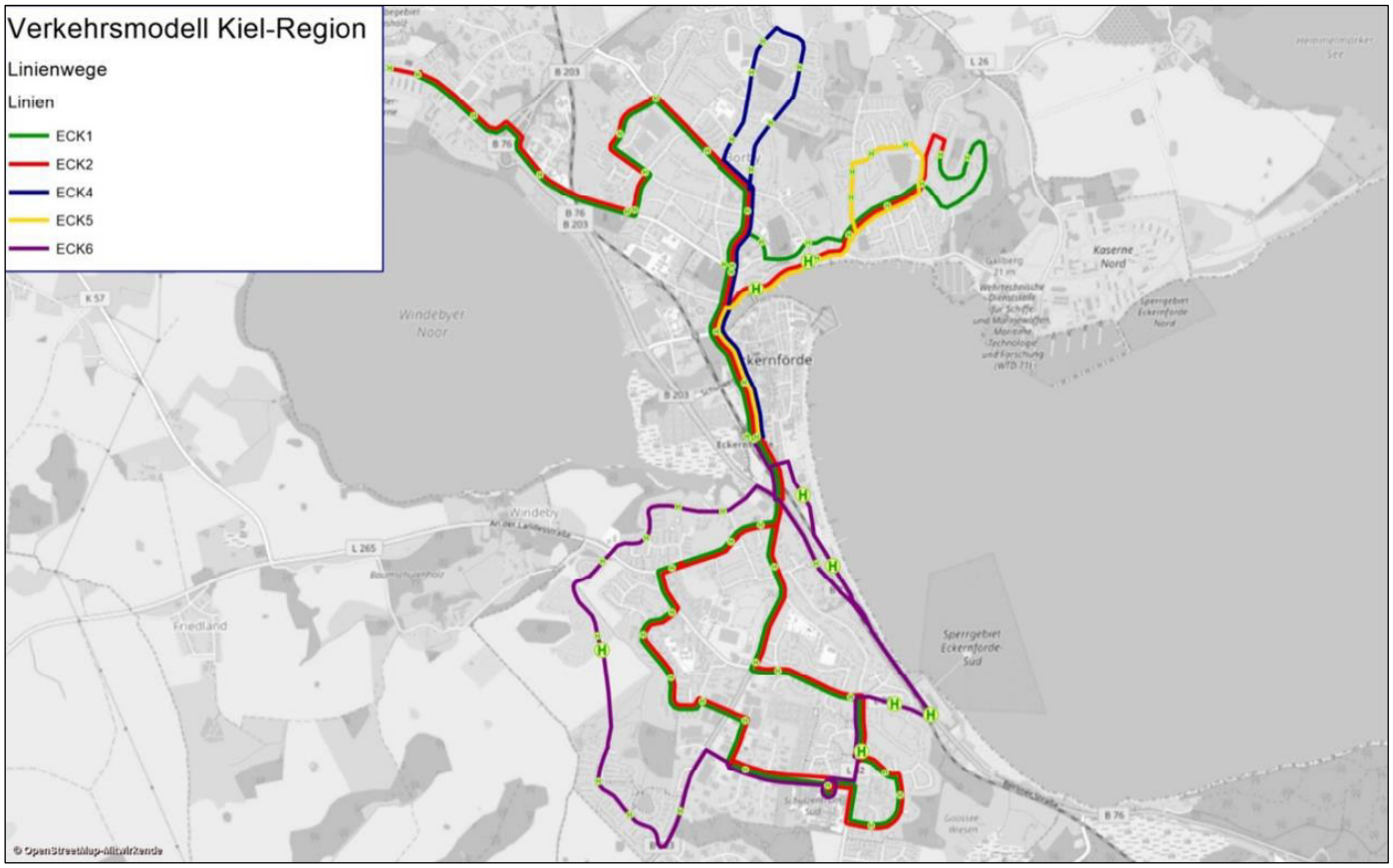


Abb. 27: Neues Stadtbusnetz Eckernförde gemäß Gutachtervorschlag – Quelle: GGR

Unabhängig davon wurde bereits zum Juni 2019 für eine Anbindung des Neubaugebietes Sonneneck/Schiefkoppel gemäß der Empfehlung dieses Gutachtens eine Veränderung der Linie 4 umgesetzt. Da auch hier Fahrzeitreserven praktisch nicht mehr vorhanden waren, waren Kürzungen bei der bislang bestehenden Linienführung unumgänglich: es gibt nun eine Einrichtungs-Schleifenführung Prinzenstraße – Siemensstraße – Feldweg bei gleichzeitiger Aufgabe der Schleifenfahrt Dorotheenstraße sowie eine Direktfahrt zwischen den Haltestellen „Stolbergring“ und „Schiefkoppel“ und von dort weiter direkt nach „Wulfsteert“ (bzw. umgekehrt); zudem wurde die Stichstrecke durch die Marienthaler Straße aufgegeben.

Stadtverkehr Rendsburg

Der Stadtverkehr Rendsburg wurde in 2016 grundsätzlich gemäß dem damaligen Status quo vergeben und wird seit 01.01.2017 auf der Grundlage eines Vertrages mit 10 Jahren Laufzeit betrieben. Über die bereits umgesetzte Änderung der Linienführung der Linie 15 hinaus ist eine Neustrukturierung vorgesehen. Zu den zu erwartenden Maßnahmen gehören:

- Anbindung des Krankenhauses einschließlich des angrenzenden Areals der ehemaligen Eiderkaserne; notwendig sind hierfür „busgerechte“ Ausbaumaßnahmen am zu befahrenden Fahrweg, ggf. Änderung der Verkehrsführung und -ordnung, Errichtung einer Haltestelle;
- Anbindung des zukünftigen Gewerbegebietes „Bischofskamp“ südlich der B 202; Voraussetzungen sind Erschließung und Aufsiedlung des Bereiches;
- Einbeziehung der Gemeinde Borgstedt in die Stadtbusbedienung;
- die Fertigstellung des Kanaltunnels könnte zu Anpassungen im Fahrplan führen;
- analog zu Eckernförde Änderungen zur optimalen Abstimmung zwischen Stadtverkehrs- und zukünftigem Regionalverkehrsangebot im gemeinsamen Bedienungsgebiet;
- sofern es zu einem Umbau des ZOB kommt, könnten in diesem Umfeld die Verkehrsführungen der Buslinien sich ändern (örtlich).

In 2020 wurde auch für den Stadtverkehr Rendsburg ein Gutachten zur Überplanung des Netzes in Auftrag gegeben. Ferner wurde eine Untersuchung zum ZOB-Umbau und zu den hierdurch erwartbaren verkehrlichen Auswirkungen begonnen. In diesem Rahmen werden die eben genannten Aspekte Berücksichtigung finden.

Stadt- bzw. StadtRegionalverkehr Kiel

Hier wird eine Neuordnung der gemeinsam von KVG und Autokraft bedienten Linien 501/502 und 900/902/902 mit Wirksamwerden der vorgesehenen Neuvergaben des Stadtverkehrs Kiel und des Regionalverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde (mit Betriebsaufnahme zum 01.01.2021) vorgenommen. Im Mittelpunkt steht dabei eine betriebliche Anpassung an die genehmigungsrechtlichen Verhältnisse, einhergehend mit einer stärkeren Orientierung der Zuständigkeit des jeweiligen Aufgabenträgers an den nachfrageseitigen Schwerpunkten der einzelnen Linien. Dies bedeutet, dass die KVG, beauftragt von der Landeshauptstadt Kiel, im Kreisgebiet nur noch den Abschnitt zwischen Strande und Kiel-Schilksee bedient; die Relationen Flintbek – Kiel HBF (Linien bisher: 501/502) und Krusendorf bzw. Strande – Kiel HBF (Linien bisher: 900/901/902) gehen vollständig in das Bediengebiet des zukünftigen Regionalverkehrsbetreibers des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Autokraft GmbH) über. Eine fahrplantechnische Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre ist in den betroffenen Bereichen Bestandteil der Planung, insbesondere auf dem Abschnitt Kiel HBF – Schulensee: die Bedienung wird dort vom Regionalverkehr in Schwachlastzeiten vollständig, sonn- und feiertags tagsüber im zweistündlichen Wechsel mit der KVG wahrgenommen.

Für die sonstigen Stadtverkehrslinien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 512S (neu: 92S) und 100 (neu: 14) einschließlich der neuen Nachtbuslinien, auf denen die KVG das Kreisgebiet jeweils auf Teilstrecken bedient, bleiben die Zuständigkeiten unverändert. Eine Abstimmung mit dem Kreis bei der zukünftigen Verkehrsgestaltung wird weiterhin sichergestellt. An konkreten Änderungen im Laufe der nächsten Jahre vorgesehen sind hier eine Ausweitung des Verkehrsangebotes der Linie 6 auf das Wochenende (Umsetzung 01.01.2021) und eine Überplanung der Verkehrsbedienung in Kronshagen insgesamt mit dem Ziel einer

Taktverbesserung bzw. -vereinheitlichung. Beratungen mit der Gemeinde wurde in 2019 im Zusammenhang mit der bereits in Umsetzung befindlichen Ortskerngestaltung geführt. Zum 01.01.2021 wird außerdem eine Neuordnung der Linien 91 und 100 umgesetzt. Damit einhergehend wird die Gemeinde Melsdorf dann (bis auf Einzelfahrten) ausschließlich durch die Linie 91 bedient. In Schwachlastzeiten und an Sonn- und Feiertagen gilt dort ferner ein 60-min-Takt, wobei jede Fahrt sowohl das Ortszentrum als auch den Bahnhof anbindet.

Im Zuge der zum 01.01.2021 eintretenden Änderungen erhalten auch – im Abstimmung mit der Neunummerierung des Regionalverkehrs (vgl. Kap. 5.2.2) – einige Linien des Stadtverkehrs Kiel neue Liniennummern. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde bedeutsam ist hierbei: Die Linien 501/502 im Abschnitt Schulensee – Strande erhalten die Nummern 12/13, die Linie 100 erhält die Nummer 14 und die saisonale Strandlinie 512S wird zur 92S.

Im Gemeindegebiet Flintbek wird es über vorgenannte Änderungen hinaus, allerdings zu einem späteren Zeitpunkt, im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Ortsmitte im Bereich des Bahnhofes und der damit einhergehenden Schaffung einer ZOB-ähnlichen Haltestellenanlage auf der Ostseite der Bahnlinie zu Anpassungen der Linienführungen kommen; an dieser Anlage wird dann auch der Endpunkt der in Flintbek endenden/beginnenden Buslinien sein (anstelle der heutigen Haltestelle „Flintbek, Parkplatz“). Der Umsetzungszeitpunkt hierfür steht noch nicht fest. Hier ist der Zusammenhang mit den Fahrzeugumlaufstrukturen zu beachten; auch solche kurzen Verlängerungen sind nicht immer ohne Einsatz zusätzlichen Fahrzeugmaterials machbar. Angemerkt sei außerdem, dass diese städtebauliche Maßnahme zusätzlich eine Verbesserung für Schienenersatz- und Busnotverkehre im Falle von Unterbrechungen des Schienenverkehrs bieten wird.

Weiter bedarf der Erwähnung, dass in der Landeshauptstadt Kiel grundsätzlich die Einführung eines höherwertigen trassengebundenen ÖPNV-Systems in Planung ist. Ein ausführliches Gutachten hierzu wurde in 2019 abgeschlossen, ebenso wie eine Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zum ÖPNV. Grundsätzlich ist dieses System zunächst als innerstädtisches Netz vorgesehen, allerdings wird es so konzipiert, dass eine Erweiterbarkeit in die umgebende Region möglich ist. In jedem Falle wird der ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde mindestens durch neue bzw. veränderte Schnittstellen zum Stadtverkehr Kiel erheblich betroffen sein. Als nächste Schritte sind seitens der Landeshauptstadt Kiel eine genaue Trassenführung für das vorgesehene Liniennetz zu planen und die Entscheidung zu fällen, ob ein Bahn- oder Bussystem verwirklicht werden soll. Eine Inbetriebnahme wird allerdings auch im günstigsten Falle erst deutlich nach der Laufzeit des vorliegenden RNVP möglich sein. Infolge dieses Sachstandes wären konkretere Aussagen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde an dieser Stelle noch verfrüht.

Stadtverkehr Neumünster

Hier sind keine Änderungen vorgesehen.

5.2.2 Bedienungsangebot im Regionalverkehr

Für das zukünftige Verkehrsangebot im Regionalverkehr wurde mit gutachterlicher Unterstützung das **Liniennetz** vollständig überplant und eine **Angebotsstruktur** entwickelt, das auf zwei grundlegenden Gestaltungselementen fußt:

a) Prinzip des integralen Taktfahrplanes, d.h. vertaktete Linien, die Knotenpunkte verbinden, an denen die Abfahrts- und Ankunftszeiten ein Umsteigen in alle oder bestimmte Richtungen ermöglichen (unter Einbeziehung des SPNV),

b) Linienhierarchie mit einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“), welches aus nachfolgend skizzierten Elementen besteht[10]:

Netzebene 1 – Qualifizierter Regionalverkehr zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ITF-Hauptnetz)

- möglichst geradlinige Streckenführungen für schnelle Verbindungen zwischen den Zentren im Kreis,
- Linien im durchgehenden Taktverkehr,
- Ein-Stunden- oder Zwei-Stunden-Takte an Werktagen, ca. 5 bis 21 Uhr,
- mindestens Vier-Stunden-Takt am Wochenende, ca. 6/8 bis 21 Uhr.

Netzebene 2 – Qualifizierter Zubringer- bzw. Ergänzungsverkehr

- Ergänzungen zu den SPNV-Angeboten und den ÖPNV-Hauptlinien,
- Linien im Taktverkehr mit einzelnen Lücken im Taktgefüge,
- Zwei-Stunden-Takte an Werktagen, ca. 5-19 Uhr,
- überwiegend 4-Stunden-Takte am Wochenende von 6/8 bis 19 Uhr,
- bei Bedarf Umwegfahrten, sofern im ITF-System sinnvoll,
- im Stadt-Umland auch Taktverdichtungen,
- einzelne Ortsbuslinien.

Netzebene 3 – Sonstiger Linienverkehr

- ergänzende Linienangebote für den Schülerinnen- und Schülerverkehr,
- Angebote im touristischen Verkehrsbedarf,
- mehrheitlich kein Taktangebot, aber
- nach Möglichkeit im Tagesverlauf ähnliche Fahrplanzeiten,
- Bedienzeiten an Wochenarbeitstagen zwischen 6 und 17 Uhr,
- am Wochenende vielfach keine Fahrten.

Allgemein kennzeichnend für das Verkehrsangebot insbesondere der Netzebenen 1 und 2 sind vor allem:

- ein verlässliches und merkbares Angebot an allen Tagen des Jahres und
- kein Unterschied zwischen Schul- und Ferienzeit,
- Verkehrsangebote im gesamten Tagesverlauf auf durchgehenden Streckenführungen,
- und keine prioritäre Orientierung an Schulzeiten oder Schulstandorten sowie
- ein nutzbares Grundangebot auch an Wochenenden und Feiertagen.

[10]) Nachfolgende Angaben weitgehend aus ÖPNV-Gutachten übernommen

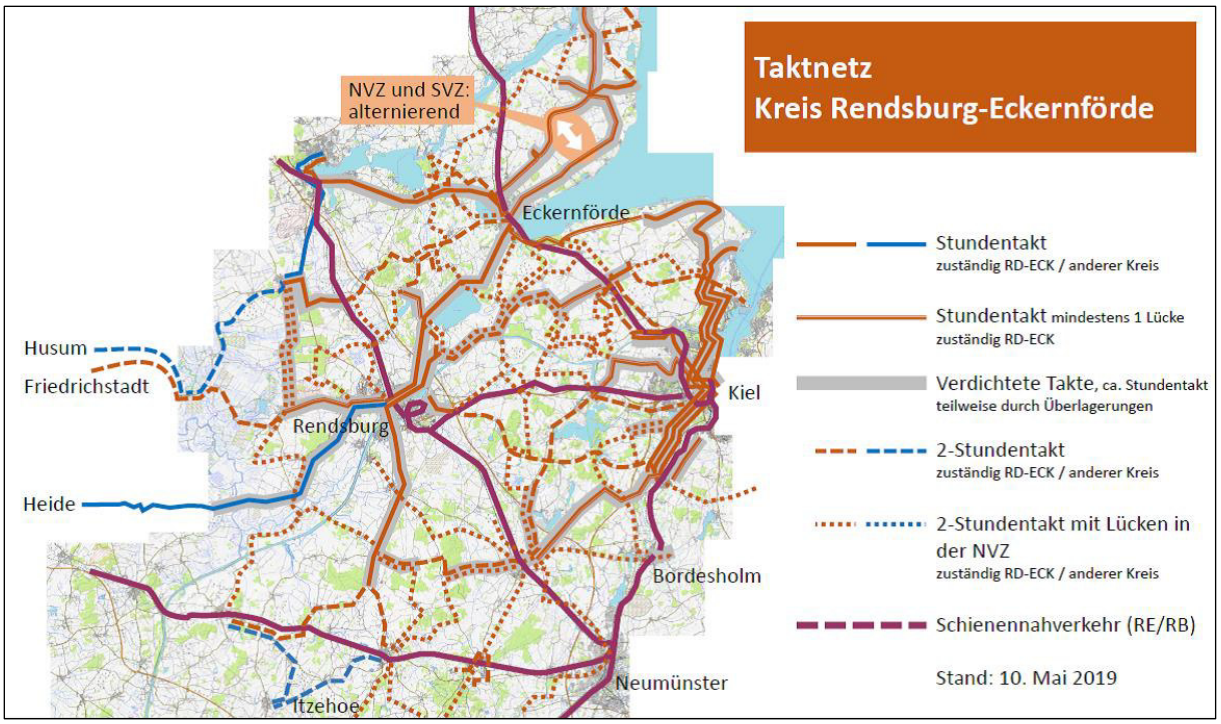


Abb. 28: Neues Taktliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde – Quelle: ÖPNV-Gutachten

Dieses neue Liniennetz wird auf der Grundlage der durchgeführten wettbewerblichen Vergabe zum 01.01.2021 umgesetzt. Die einzelnen **Linien dieses Netzes mit ihrer Netzebene und zugehöriger Liniennummer** sind in der folgenden Auflistung wiedergegeben. Zur Liniennummernsystematik ist darauf hinzuweisen, dass diese sich am neu entwickelten Nummerierungssystem des NAH.SH-Verbundbereichs orientiert. Ein Abgleich mit den als Arbeitsgrundlage im ÖPNV-Gutachten verwendeten Liniennummern, die auch für die Ausschreibung verwendet wurden, findet sich in der Anlage 9 (Linien nach Teilnetzen geordnet).

Linien-nummer	Linienverlauf	Netz-ebene
700	Eckernförde – Rendsburg	1
710	Kappeln – Karby – Vogelsang/Grünholz – Barkelsby – Eckernförde	1
711	Kappeln – Brodersby b. Kappeln – Volgelsang-Grünholz – Waabs – Eckernförde	2
712	Brodersby b. Kappeln – Winnemark – Volgelsang-Grünholz	3
713	Fleckeby, Schmiederedder – Rieseby – Volgelsang-Grünholz	3
720	Schleswig – Fleckeby – Eckernförde	1
721	Fleckeby – Kosel / Kochendorf – Gammelby – Eckernförde	3
722	Fleckeby (Schmiederedder) – Damendorf – Groß Wittensee – Sehestedt – Holzbunge	3
725	Kropp – Owschlag – Ascheffel – Eckernförde	2
726	Ahlefeld – Owschlag	3
727	Holzbunge – Alt Duvenstedt – Rendsburg	3
730	Rendsburg – Gettorf	2
731	Gettorf – Lindau – Großkönigsförde	2
732	Gettorf – Schinkel – Großkönigsförde	3
733	Eckernförde – Holtsee – Schinkel	3
734	Gettorf – Schinkel	3

735	Damendorf – Holzbunge – Bünsdorf – Rendsburg	2
736	Eckernförde – Neudorf	2
737	Eckernförde – Holtsee – Neudorf	2
740	Krusendorf – Altenholz – Kiel (über Olof-Palme-Damm)	1
741	Strande – Altenholz – Kiel (über Olof-Palme Damm)	
742	Gettorf – Blickstedt – Neuwittenbek – Kiel	1
743	Gettorf – Tüttendorf – Neuwittenbek – Kiel	
744	Altenholz – Kiel (über Holtenauer Str.)	1
745	Gettorf – Osdorf – Felm / Kaltenhof – Altenholz – Kiel-Friedrichsort	2
746	Eckernförde – Krusendorf	3
747	Gettorf – Krusendorf	2
748	Schinkel – Neuwittenbek	3
749	Osdorf – Lindhöft – Osdorf	3
750	Rendsburg – Legan – Remmels / Nienborstel – Hohenwestedt	2
751	Rendsburg – Legan – Todenbüttel – Hanerau-Hademarschen	2
752	Hohenwestedt – Nindorf – Legan – Breiholz – Hamdorf	2
753	Legan – Haale – Todenbüttel – Osterstedt – Hohenweststedt	3
754	Lokalverkehr Hanerau-Hademarschen (Steenfeld – Beldorf – Bornholt – Bendorf)	3
755	Hohenwestedt – Peissen – Hohenlockstedt – Itzehoe	3
756	Hohenwestedt – Jahrsdorf	3
757	Nortorf – Mörel – Hohenwestedt	3
758	Hohenwestedt – Aukrug / Aukrug Ortsverkehr	2
760	Hanerau-Hademaschen – Lütjenweststedt – Legan – Nortorf – Bordesholm	2
761	Nortorf – Brammer – Jevenstedt – Schülp (b. Rendsburg) - Westerrönfeld	3
762	Nortorf – Bokel – Osterrönfeld – Rendsburg	3
763	Nortorf – Groß Vollstedt – Emkendorf – Bredenbek	2
764	Schacht-Audorf – Schülldorf – Bovenau – Bredenbek – Sehestedt-Süd	2
765	Nortorf – Groß Vollstedt – Westensee – Achterwehr – Kronshagen – Kiel	1
766	Schacht-Audorf – Schülldorf – Haßmoor – Ostenfeld – Rade – Schacht-Audorf	3
767	Klein Königsförde – Krummwisch – Achterwehr – Kiel	2
768	Lokalverkehr Nortorf (Ellerdorf – Warder – Langwedel – Dätgen – Schülp)	3
770	Rendsburg – Hohn – Erfde (– Friedrichstadt; nur befristet)	2
771	Rendsburg – Hohn – Kropp	2
772	Kropp – Hohn – Friedrichsholm – Bargstall – Elsdorf-Westermühlen – Hamdorf	3
773	Hamdorf – Rendsburg	3
774	Kropp – Owschlag – Alt Duvenstedt – Fockbek	2
775	Hanerau-Hademarschen – Oldenbüttel – Breiholz – Hamdorf / Hanerau-Hademarschen – Tackesdorf	2
780	Nortorf – Flintbek, K.-Zuse-Ring – Rammsee – Kiel	1
781	Neumünster – Wasbek – Arpsdorf – Padenstedt	2
782	Nortorf – Timmaspe – Neumünster	2
783	Lokalverkehr Bordesholm (Brügge – Groß Buchwald – Negenharrie – Mühbrook)	3
784	Bordesholm – Schönbek – Krogaspe (– Neumünster)	3
785	Nortorf – Aukrug – Hennstedt – Hohenlockstedt – Itzehoe	2

790	Flintbek / Flintbek, K.-Zuse-Ring – Rammsee (– Rammsee-Osterberg) – Kiel	1
791	Ortsverkehr Flintbek	1
792	Flintbek – Kleinflintbek – Kiel Meimersdorf	2
793	Flintbek – Techelsdorf – Bissee – Brügge – Bordesholm	2
794	Flintbek / Schierensee – Rumohr – Rodenbek – Mielkendorf - Rammsee	2
795	(Wattenbek –) Bordesholm – Blumenthal – Schierensee – Rodenbek – Mielkendorf – Rammsee	2
796	Schacht-Audorf – Schülldorf – Emkendorf – Schierensee – Rumohr – Flintbek	2
797	Hohenhude – Rodenbek (– Mielkendorf)	3
798	Flintbek – Kirchbarkau	2

Tab. 3: Linien des neuen Regionalbusnetzes im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Für die Verbindungen der Netzebene 1 ist für den Regelfall vorgesehen, sie aufgrund ihres herausragenden Qualitätsniveaus mit einer besonderen Produktmarke zu belegen und damit durch positive Imagebildung zusätzliche Nachfrageffekte zu erzielen. In Abstimmung mit dem benachbarten Kreis Plön soll hierfür die in Mittel- und Ostdeutschland gebräuchliche Marke „PlusBus“ verwendet werden. Lizenzrechtlich ist dies ohne größeren Aufwand möglich, allerdings ist es erforderlich, die hiermit verbundenen Anforderungen vollständig zu erfüllen. Nach dem gegenwärtig geplanten Bedienungskonzept trifft dies für Linien 780, 790, 700, 710, 720 und 740/741 zu, so dass die Marke für diese Linien Verwendung finden kann. Für die Linie 720 gilt dabei einschränkend, dass infolge notwendiger Varianten ein einheitlicher Streckenverlauf noch nicht stringent durchgehalten wird; entsprechende Verbesserungen werden für die nächsten Jahre angestrebt. Für eine Ausdehnung des Systems auf weitere Kreise in Schleswig-Holstein besteht Offenheit und diese ist aus Sicht des Kreises auch wünschenswert, um ein landesweit einheitliches Premiumprodukt im (regionalen) Buslinienverkehr zu etablieren.

Eine Veränderung der Qualitätsstufe einzelner Linien ist im System möglich und wirkt sich sodann entweder positiv oder negativ auf die von der Linie entsprechend berührten Knoten, auf die Fahrtzeiten der Linie selbst sowie möglicherweise sogar ihren Linienweg aus. Das konzipierte System bietet dabei die Möglichkeit, die einzelnen Linien ohne größere Aufwände leistungsgerecht anzupassen, indem z.B. die Takte verdichtet oder gestreckt werden können. Eine Anpassung sollte aber nur erfolgen, wenn die Knotenstruktur dabei aufrechterhalten wird. Eine Anpassung einer einzelnen Linie ohne Berücksichtigung ihrer relevanten Knoten und korrespondierender Linien ist nicht empfehlenswert.

Die **Knotenpunkte** mit fahrplanmäßig geplanten Anschlüssen mehrerer Linien oder Richtungen sind die folgenden:

Ort	**Verknüpfte Verkehrsträger**		**Anmerkung**
Altenholz-Klausdorf, Lehmkaten		Bus-Bus	
Aukrug	Bus-Bahn		
Bordesholm	Bus-Bahn		
Bredenbek	Bus-Bahn		
Damendorf		Bus-Bus	
Eckernförde Bhf./ZOB	Bus-Bahn	Bus-Bus	

Erfde, ZOB		Bus-Bus	Kreis Schleswig-Flensburg
Felde	Bus-Bahn		
Fleckeby, Schmiederedder		Bus-Bus	
Flintbek	Bus-Bahn		
Fockbek, Dorfplatz		Bus-Bus	
Friedrichstadt (befristet)	Bus-Bahn		Kreis Nordfriesland
Gettorf	Bus-Bahn	Bus-Bus	
Hademarschen (Bhf.)	Bus-Bahn	Bus-Bus	
Hamweddel. Legan		Bus-Bus	
Hohenwestedt	Bus-Bahn	Bus-Bus	
Holzbunge, Abzw. Bistensee		Bus-Bus	
Kappeln, ZOB		Bus-Bus	Kreis Schleswig-Flensburg
Karby, Am Ring		Bus-Bus	
Kiel HBF	Bus-Bahn		Landeshauptstadt Kiel
Kropp, ZOB		Bus-Bus	Kreis Schleswig-Flensburg
Neumünster	Bus-Bahn		Stadt Neumünster
Nortorf	Bus-Bahn	Bus-Bus	
Owschlag	Bus-Bahn		
Rendsburg Bhf./ZOB	Bus-Bahn	Bus-Bus	
Schleswig (Bhf.)	Bus-Bahn		Kreis Schleswig-Flensburg
Schleswig, ZOB		Bus-Bus	Kreis Schleswig-Flensburg
Schülldorf	Bus-Bahn		
Surendorf (Gde. Schwedeneck)		Bus-Bus	
Vogelsang-Grünholz, ZOB		Bus-Bus	

Tab. 4: Verknüpfungspunkte Bus-Bahn und Bus-Bus im neuen Regionalbusnetz des Kreises

Die fahrplanmäßig vorgesehenen Anschlüsse an diesen Verknüpfungspunkten sind seitens des Betreibers sicherzustellen. Dabei sind Übergangszeiten von maximal 15 Minuten nicht zu überschreiten. Ausnahmen sind nur beispielsweise bei Außertaktfahrten möglich, die v.a. dem Schülerinnen- und Schülerverkehr dienen.

Neben den Anschlüssen an diesen Knotenpunkten sind an einer Reihe weiterer Bushaltestellen im Kreisgebiet Anschlussverknüpfungen nur einzelner Fahrtrichtungen vorgesehen.

Der Leistungsumfang des neuen Netzes beläuft sich auf rd. 8,67 Mio. Fahrplan-km, was einer Steigerung von rd. 59% gegenüber dem heutigen Zustand (2020) entspricht. Es wird zudem gemäß den vorgesehenen Ausschreibungsmodalitäten die Möglichkeit bestehen, Modifikationen des Verkehrsangebotes während der Vertragslaufzeit vorzunehmen, um z.B. Anschlüsse zum/vom SPNV bzw. zwischen Busverkehren zu optimieren, Verbesserungen im Schülerinnen- und Schülerverkehr zu erreichen oder auch sonstigen Nachfrageänderungen gerecht zu werden; dies war auch bereits in der Vorabbekanntmachung verankert.

Diese Regelung ermöglicht auch problemlos die Umsetzung von zusätzlichen, bisher nicht beschlossenen **optionalen Bausteinen**, die im Rahmen des ÖPNV-Gutachtens entwickelt worden sind. Diese umfassen

a) ergänzende Fahrten während der Nebenverkehrszeit in der Netzebene 2,
b) zusätzliche Fahrten in touristisch interessanten Regionen,
c) zusätzliche Fahrtenangebote im Spätverkehr an Wochenenden (freitags und samstags).

Mit der unter a) genannten Option ergäben sich durch Auffüllung von Taktlücken durchgängig gleichmäßig vertaktete Fahrtenangebote auf noch mehr Linien, die neben dem erhöhten Nutzerfreundlichkeit Synergieeffekte für das Gesamtsystem zeitigen könnten; auch positive Auswirkungen auf touristische Mobilitätsbedarfe sind hiermit möglich.

Die unter b) aufgeführte Option richtet sich speziell an saisonbedingte touristische Bedarfe. Vorgeschlagen werden folgende Maßnahmen, jeweils in der Zeit zwischen Ostern und den Herbstferien:

- durchgängiger Stundentakt zwischen Damp und Kappeln (Linie 820) sowie zwischen Eckernförde und Krusendorf (Linie 831),
- durchgängiger Zweistunden-Takt im Bereich Wittensee (Linien 610, 625, 696 und Teil der 731,
- Westensee – Felde montags bis freitags im Stundentakt und Westensee – Achterwehr – Kronshagen – Kiel an Wochenenden im Zweistunden-Takt (Linie 550),
- Königsförde: Angebot mit Anschluss an den Bahnhof Felde (Linie 635/636),
- Arche Warder: Zweistundentakt am Wochenende mit Anbindung von / nach Kiel in Langwedel (Abschnitt der Linie 552),
- Angebotsverdichtung auf Stundentakt (montags bis freitags) bzw. Zweistunden-Takt (Wochenenden) durch Fahrten der Linie 511.

In der folgenden Abbildung sind die einzelnen Maßnahmen visualisiert.

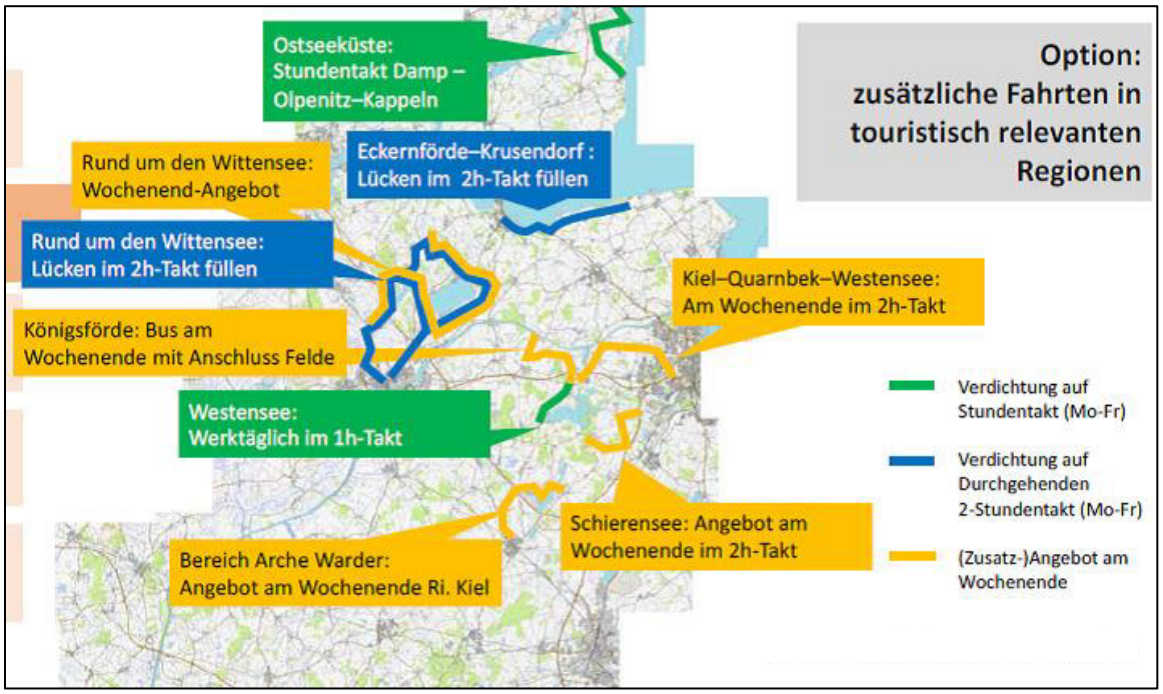


Abb. 29: Optionales Zusatzangebot für touristisch wichtige Bereiche; Quelle: ÖPNV-Gutachten

Mit der unter c) erwähnten Option schließlich ergäben sich verbesserte Möglichkeiten abendlicher Besuche von Freizeit- bzw. Kulturveranstaltungen. Entsprechend der erfahrungsgemäß gerade in Wochenendnächten vorhandenen Besuchsintensität sind diese Angebotsergänzungen im Spätverkehr an Freitagen und Samstagen empfohlen; vorgeschlagen wird eine Betriebszeit bis ca. 1 Uhr. Einbezogen werden kann im Prinzip das gesamte Kreisgebiet; die Linienführungen können sich im Einzelnen von denjenigen des Tagesnetzes unterschieden. Nachfolgende Abbildung zeigt das entsprechende Zusatzangebot:

Abb. 30: Optionales Angebot für zusätzliche Fahrten in Wochenendnächten; Quelle: ÖPNV-Gutachten

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens haben sich mehrere Akteure für die Verwirklichung einer oder aller Optionen ausgesprochen, so die Stadt Rendsburg für c) und das Amt Hüttener Berge für alle. Kreisinterne Beratungen hierzu sind für 2021 zu erwarten.

Ferner gibt es Überlegungen, kreisgrenzenübergreifende Konzepte zu planen; namentlich gilt dies für die Schlei-Region mit Blick auf die dortige touristische Funktion. Der Kreis Schleswig-Flensburg hat sich deutlich für derartige Planungen ausgesprochen.

In Bezug auf die **Schülerinnen- und Schülerbeförderung** ist anzumerken, dass deren Belange – einschließlich der Anforderungen in der diesbezüglichen Kreissatzung – bei der Netz- und Bedienungskonzeption soweit wie möglich Berücksichtigung finden und insofern in erheblichem Umfang eine Beförderung dieser Personengruppe im Rahmen des allgemein zugänglichen ÖPNV-Angebotes erfolgen kann. In allen Fällen ist dies allerdings nicht sicherzustellen. Daher werden auch weiterhin freigestellte Schülerinnen- und Schülerverkehre der Schulträger notwendig sein. Gegenseitige Abstimmungen zwischen dem Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und den Schulträgern als Verantwortlichen für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung sind dabei erforderlichenfalls vorzunehmen. Überdies werden für Grundschulkinder bisher vorhandene Direktverbindungen auch weiterhin vorgehalten.

Insgesamt gesehen wird der Kreis nach Betriebsaufnahme des neuen Regionalnetzes die Erfahrungen fortwährend auswerten und, soweit Nachbesserungs- oder Veränderungsbedarf erkannt wird, über entsprechende Anpassungsmaßnahmen entscheiden. Eine Einbeziehung der örtlichen Ebene zur Abstimmung z.B. von Linienführungen oder Haltestellen wird dabei vorgenommen.

5.2.3 Anforderungen an Fahrzeuge

In diesem Kapitel werden die einzuhaltenden Anforderungen an die im ÖPNV des Kreises eingesetzten Fahrzeuge detailliert beschrieben. Querverweise zu Anlagen sind dabei zu beachten.

Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gemäß § 8, Abs. 3 PBefG geforderten Festlegungen zur Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 und den im 2. RNVP bereits aufgezeigten Handlungsnotwendigkeiten hierzu ist besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit im Bereich des Fahrzeugbestandes zu legen. Bei den Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde sowie bei KVG und SWN Verkehr besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf mehr, da dort sämtliche Busse Niederflurmodelle mit Absenkfunktion und Klapprampe sind (bzw. bei Kleinbussen mit vergleichbarem Standard). Bei der Autokraft ist bezüglich des unternehmenseigenen Fuhrparks ebenfalls eine vollständige Ausstattung mit Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen bis auf wenige Ausnahmen im Schülerinnen- und Schülerverkehr (vgl. Kap. 4.4.5) erreicht. Infolge der Leistungserbringung durch Auftragsunternehmer erfolgt auf den Linien dieses Unternehmens dennoch bislang kein durchgängiger Einsatz von solchen Bussen; auch bei den übrigen Regionalunternehmen ist dies noch nicht der Fall (Stand 2020).

Angesichts des zwischenzeitlich vorhandenen umfangreichen Bestandes an Niederflur- oder Low-Entry-Bussen der bestehenden Regionalunternehmen hat der Kreis bereits vor Betriebsaufnahme des neuen Regionalnetzes am 01.01.2021 darauf Wert gelegt, dass auf denjenigen Linien, die nicht (zumindest nahezu) ausschließlich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern dienen, durchgängig derartige Fahrzeuge zum Einsatz kommen und dies ergänzend in den Fahrplänen kommuniziert wird, analog der für einige Linienfahrpläne bereits bestehenden Praxis. Die Fa. Autokraft hat allerdings darauf hingewiesen, dass aufgrund der angespannten Situation im Bereich des Fahrpersonals längerfristig verlässliche Fahrzeugumläufe kaum mehr möglich seien; namentlich infolge des Umstands, dass Auftragsunternehmen Kurse kurzfristig zurückgäben, seien wiederholte Änderungen der Umläufe und auch des bedienenden Unternehmens erforderlich, um alle Fahrplanfahrten überhaupt sicherstellen zu können. Diese Sachzwänge standen dem oben genannten Ansinnen entgegen.

Mit Betriebsaufnahme des neuen Regionalnetzes ist im Lichte des § 8 Abs. 2 PBefG und der Zielsetzung des Kreises einer Verbesserung der Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderung durch Abbau von Barrieren im Verkehrsbereich die Vorgabe zu erfüllen, dass auf den Linien der Netzebenen 1 und 2 ausnahmslos barrierefreie Busse zum Einsatz kommen. Für Fahrten der Netzebene 3 sind weiterhin zunächst andere Fahrzeuge zugelassen, allerdings auch hier zumindest in niederfluriger Bauweise. Hierbei handelt es sich um Linien mit stark überwiegender Bedeutung des Schülerinnen- und Schülerverkehrs. Hiermit wird von der in vorgenannter gesetzlicher Bestimmung niedergelegten Möglichkeit zur Ausnahme von der Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit bis 01.01.2022 Gebrauch gemacht. Dies

geschieht auf der Grundlage eines Abwägungsergebnisses aus Wirtschaftlichkeit und Bedarfssituation: Auf den betreffenden Linien ist erfahrungsgemäß der Beförderungsbedarf für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum gegeben; hingegen wird hier nach wie vor angesichts der Struktur des Nachfragepotenzials weiterhin eine starke Dominanz des Schülerinnen- und Schülerverkehrs vorhanden und somit eine Ausrichtung v.a. an den schulverkehrsbezogenen Erfordernissen geboten sein. Demnach ist bei diesen Linien zum einen eine dementsprechende Orientierung der Fahrplanlagen und Fahrtziele mit begrenztem Nutzen für andere Fahrgastgruppen generell und zum anderen aus Sicherheits- und wirtschaftlichen Gründen eine möglichst hohe Anzahl an Sitzplätzen (aufgrund der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bei stehenden Fahrgästen) zu gewährleisten. Andere Anforderungen können sich bei Vorliegen von schulbedingten Fahrtbedürfnissen im Zuge der „inklusiven Schule“ ergeben und einen Einsatz barrierefreier Busse auch im Schülerinnen- und Schülerverkehr geboten erscheinen lassen. Hier gilt es, dass auch das Schulamt des Kreises entsprechende Anforderungen an den Aufgabenträger bzw. die zuständigen Verkehrsunternehmen meldet. Hier ist jedoch relativierend zu berücksichtigen, dass die Rückmeldungen aus der örtlichen Ebene im Zuge der Ämterbereisung im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen ergeben haben, dass eine Beförderung betroffener Kinder in den regulären Bussen häufig gar nicht erwünscht ist und dementsprechend eine gesonderte Beförderung weiterhin in die Überlegungen einzubeziehen ist. Ferner muss für die betroffenen, d.h. von Linien der Netzebene 3 versorgten Räume, auch unter dem Aspekt des barrierefreien Haltestellen-Ausbaus (vgl. Kap. 3.3.1 und 5.6.2) angemerkt werden, dass dort aus den eben genannten Gründen ein solcher Ausbau in den meisten Fällen nicht bis 2022 zu erwarten ist. Zur optimalen Nutzenentfaltung von Barrierefreiheits-Maßnahmen ist jedoch eine Kompatibilität zwischen Haltestellen und Fahrzeugen unbedingt erforderlich. Busse im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen müssen auch bei Netzebene 3 ab 2021 barrierefrei sein.

Zu beachten ist, dass Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich sich nicht allein mit der Ausführung in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise mit Klapprampe (bzw. alternativ Hublift) und Absenkfunktion erschöpft. Um der Anforderung einer Teilhabe möglichst vieler Menschen mit (unterschiedlicher!) Behinderung bzw. Mobilitätseinschränkung gerecht zu werden, sind folgende weitere Ausstattungsmerkmale zielführend und daher für eine vollständige Barrierefreiheit der Busse maßgebend (vgl. für weitere Detailangaben hierzu auch **Anlage 7**):

- ausreichend bemessene Türbreiten; Türöffnungstaste in rollstuhlgerechter Höhe an der als Rollstuhlzugang vorgesehenen Bustür,
- ausreichend bemessener und gut sowie stufenlos zugänglicher Stellplatz für Rollstuhl im Umfeld der für Rollstühle vorgesehenen Bustür mit Haltemöglichkeit(en), Halte-/Absenkwunschtaster in rollstuhlgerechter Höhe und Piktogramm,
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge,
- geringe Längs- und Querneigungen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen und Absätzen im Fahrgastraum,
- Markierung von transparenten Flächen im Fahrzeuginnern,
- ausreichend Haltemöglichkeiten im Fahrzeuginnern (empfehlenswert mindestens an jeder 2. Sitzreihe) und deren kontrastreiche Gestaltung (vorzugsweise Gelb),
- ausreichende Zahl von Haltewunschtastern, die ertastbar bzw. durch Farbgebung gut erkennbar und mit geringem Kraftaufwand bedienbar sein müssen,
- akustische Ausgabe von Informationen (automatisch bzw. durch Fahrpersonal), auch nach außen,

- akustisches Türschließsignal,
- kontrastreiche Beschriftung außen und innen (Fahrtziel-, Haltestellenanzeigen) mit gutem Hell-Dunkel-Wechselkontrast (vorzugsweise Gelb oder Weiß auf Schwarz),
- Kennzeichnung mit Piktogrammen (Rollstuhl, Sehbehindert) an der Fahrzeugfront und der jeweils geeigneten Einstiegstür.
- kontrastreiche Markierung der vorderen Einstiegstür,
- Kontrastreiche Gestaltung hervorstehender Bauteile.

Abb. 31: Beispiel für gut lesbare TFT-Innenanzeige (Stadtverkehr Eckernförde – Quelle: eigene Aufnahme des Verfassers)

Da entsprechende Ausstattungsmerkmale in Teilen in rechtlichen bzw. technischen Normen (Richtlinie 2001/85/EG, Straßenverkehrszulassungsordnung) festgelegt sind, sind diese in den aktuell durch die Fahrzeugindustrie vorgehaltenen Modellen inzwischen Standard. Für alle genannten Merkmale gilt dies aber nicht.

Im Hinblick auf die **Fährschiffe der SFK** ist gemäß politischer Beschlusslage der Landeshauptstadt Kiel vorgesehen, die vier aus den 1980er Jahren stammenden Schiffe wie auch die vorwiegend auf der Schwentinelinie eingesetzte „Schwentine“ sukzessive bis 2025 zu ersetzen; bei diesen Neuanschaffungen wird erheblicher Wert auf Barrierearmut sowohl bei den Ein- und Ausstiegen (breitere Rampen) als auch im Fahrgastraum gelegt werden. Zwei Neubauten konnten bereits in 2020 ausgeliefert und eines davon in Betrieb genommen werden (vgl. Kap. 4.4.5).

Sonstige Ausstattungsmerkmale

Im 2. RNVP wurde eine Reihe von Ausstattungsmerkmalen und Eigenschaften neben der Barrierefreiheit festgelegt; diese werden nachfolgend aufgegriffen. Es gilt weiterhin, sie zu beachten, wobei alle aufgelisteten Anforderungen zu erfüllen sind; Ausnahmen sind nur in Einvernehmen mit dem Aufgabenträger mit konkreter Begründung zulässig. Zudem wird als selbstverständlich vorausgesetzt, dass die gültigen Rechtsnormen bezüglich der

Fahrzeuggestaltung und -ausstattung (bes. StVZO i.V. mit Richtlinie 2001/85/EG) eingehalten werden. Dies gilt im Besonderen für die **Umweltstandards**: Abgas- und Lärmemissionen sollen den jeweils aktuellsten Bestimmungen bzw. Vorschriften entsprechen. Bei Neufahrzeugen ist dies selbstverständlich Mindeststandard, bei im Betrieb befindlichen Fahrzeugen insbesondere hinsichtlich der Emissionsbelastung von Dieselmotoren anzustreben; mindestens sind hier die für das jeweilige Zulassungsjahr geltenden Bestimmungen, ggf. unter Beachtung von Aktualisierungen für in Gebrauch befindliche Fahrzeuge, einzuhalten. Unabhängig hiervon ist eine Nachrüstung von älteren Dieselbussen mit einer Abgasnorm, die niedriger ist als Euro VI, anzustreben. Förderprogramme wie z.B. derzeit vom BMVI im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere“ Luft mit Förderquoten bis 80% aufgelegt (für Busse in Städten mit Grenzwertüberschreitungen), sind dabei nach Möglichkeit zu nutzen. Busse, die im neuen Regionalnetz ab 01.01.2021 zum Einsatz kommen, müssen grundsätzlich mindestens der Euro-Norm V EEV entsprechen. Besonders ist in diesem Zusammenhang auf die „Clean Vehicles“-Richtlinie der EU und der als Folge zu erwartenden nationalen Regelungen hinzuweisen, deren Vorgaben im Rahmen des Geltungsbereiches einzuhalten sind (vgl. Kap. 3.1.12). In diesem Kontext wird zumindest mittelfristig die Frage des Einsatzes alternativer bzw. lokal emissionsfreier Antriebe für die ÖPNV-Fahrzeuge im Kreis anzugehen sein; dies wird auch in den ab 2021 geltenden verkehrsvertraglichen Regelungen aufgegriffen.

Die weiteren angesprochenen Merkmale sind:

- Bequeme, gepolsterte Fahrgastsitze,
- ausreichende Dimensionierung der Fahrzeuggröße (eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 80% der Platzkapazität soll vermieden werden; kurzfristige Auslastung von mehr als 80% der vorstehend genannten Platzkapazität auf kurzen Strecken in den Verkehrsspitzen ist zulässig zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten),
- Anzeige der Liniennummer möglichst an allen Fahrzeugseiten, Fahrtzielanzeige vorne und an der rechten Seite (frei programmierbar),
- Fahrzeuginnenanzeige in TFT-Technologie oder vergleichbarer Qualität,
- Wärmeschutz- bzw. Colorverglasung,
- Türschließsicherung bzw. Wegfahrsperre bei geöffneter Tür,
- ausreichend wirksame Heizungsanlage und dicht schließende Türen,
- Sauberkeit außen und innen sowie gepflegtes Erscheinungsbild (grobe Verunreinigungen wie nicht mehr aufnahmefähige Müllbehälter, im Fahrzeug herumliegender Grobmüll, Verschmutzungen des Bodens oder der Sitzflächen, üble Gerüche im Fahrzeug sind dabei unverzüglich zu beheben; dies gilt auch nach Möglichkeit für festgestellte Schäden oder sonstige Mängel),
- Funktionsfähigkeit aller technischen Aggregate bzw. schnellstmögliche Behebung von Defekten bzw. erforderlichenfalls Ersatz eines hiervon betroffenen Fahrzeugs,
- einen zügigen Betriebsablauf unterstützende technische Merkmale (Motoren mit ausreichender Leistungs- und Beschleunigungsstärke, zügig arbeitende Türmechanismen).
- Bordcomputer, geeignet für SH-Tarif 2.0 mit Fahrkartenverkauf zu allen Zielen (SH-Tarifgebiet einschließlich Tarifbereich Hamburg AB des HVV), e-ticketing-Fähigkeit, Barcode-Les- und Beschreibbarkeit, Eignung für CiBo/BiBo-Technologie, LSA-Beeinflussungsmöglichkeit an den derart ausgestatteten LSA (v.a. in Kiel),
- Entwerter für Mehrfahrtenkartenabschnitte (und ggf. andere zur fahrgastseitigen Entwertung vorgesehene Fahrtkarten),

- Sprechanlage im Fahrzeug für fahrerseitige Durchsagen (zusätzlich zu automatischen Ansagen).

Für die im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge gelten **ab 2021** außerdem **folgende Vorgaben** (verbindlich für die jeweils angegebene Netzebene):

- Busgestaltung außen im NAH.SH-CD ohne Fremdwerbung – *Netzebenen 1 und 2*,
- mindestens 4 Sitzplätze, die ohne Podest erreichbar sind – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen (analog zum verpflichtenden Einsatz barrierefreier Fahrzeuge),*
- mindestens 2 Rollstuhlstellplätze im Mehrzweckbereich – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 mindestens 1 Stellplatz*
- Stoffbezüge der Fahrgastsitze im NAH.SH-CD – *Netzebenen 1 und 2*, *Netzebene 3 wenigstens einheitliche Stoffbezüge,*
- Vollklimatisierung – *Netzebenen 1 und 2*, *Netzebene 3 bei Neu- und Ersatzbeschaffungen (hier ansonsten kippbare Fenster oder Dachluken zur Belüftung),*
- 1 USB-Buchse je 2 Sitzplätze in der Außenwand oder an den Haltestangen, für sitzende Fahrgäste gut erreichbar – *Netzebene 1*,
- WLAN-Zugang – *Netzebene 1*,
- Steckschilder (Fahrtziele) für Fälle technischer Störungen der automatischen Außenanzeigen – *alle Netzebenen*,
- eine Auslagemöglichkeit für Werbemittel in den Formaten DIN A 4 und DIN lang – *alle Netzebenen*,
- an der Hälfte der Türen eine Plakatfläche im Format DIN A 2 (Klemmrahmen oder vergleichbare Vorrichtung) – *alle Netzebenen*,
- automatisches Fahrgastzählsystem – *Netzebene 1, repräsentativer Anteil an Fahrzeugen*.

Was die **Fahrzeuggrößen** betrifft, werden weiterhin – auch im Zuge der Vergabe des Regionalliniennetzes – 18-m-Standard-Gelenkwagen, 12-m-Standard-Normalwagen, Midibusse, Kleinbusse und PKW (bis 8 Sitzen zzgl. Fahrersitz, keine Stehplätze) für den Einsatz im Linienverkehr zulässig und daher auch zukünftig im Einsatz sein. Mittelfristig können optional in Abstimmung mit dem Kreis auch Buszüge (Zugfahrzeug mit Anhänger) zum Einsatz kommen. Bezüglich der Bemessung der Fahrzeuggrößen in Bezug auf die jeweils zu bedienende Nachfrage gilt, dass, abgesehen von Ausnahmefällen, die Auslastung 80% der insgesamt vorhandenen Sitz- und Stehplätze nicht überschritten wird (vgl. oben); im Interesse des Beförderungskomforts und eines reibungslosen Fahrgastwechsels wird für die gewöhnlich auftretende Auslastung außerhalb der Verkehrsspitzen eine Begrenzung auf 60% angestrebt.

Für die Platzanzahl der verschiedenen Bustypen im Regionalverkehr ab 2021 gelten folgende Mindestwerte:

	Kleinbus	Midibus	Standard-Normalwagen	Standard-Gelenkwagen
Sitzplätze (ohne Fahrer)	8	22	36	50
Gesamtplätze (ohne Fahrer)	8	32	75	110

Tab. 5: Mindestplatzanzahl im zukünftigen Regionalbusnetz des Kreises eingesetzter Fahrzeugtypen

Das **Fahrzeugalter** im Regionalverkehr darf ab 2021 im Netz der Ebene 1 10 Jahre, im Netz der Ebene 2 13 Jahre nicht überschreiten; das Durchschnittsalter in beiden Netzebenen darf

höchstens 10 Jahre betragen. Auch vor 2021 sollen die Busse ein Durchschnittsalter von maximal 10 Jahren aufweisen; ein Höchstalter von 15 Jahren soll nicht überschritten werden (vgl. 2. RNVP).

In den Stadtverkehren darf das Durchschnittsalter der Fahrzeuge höchstens 9 Jahre betragen und jedes einzelne eingesetzte Fahrzeug nicht über 13 Jahre alt sein. Bei Verstärkerfahrten gilt ein maximales Fahrzeugalter von 18 Jahren.

Für die Linien im Auftrag benachbarter Aufgabenträger sind grundsätzlich deren Vorgaben maßgebend; es wird in gegenseitiger Abstimmung angestrebt, dass auch hier die vorstehenden fahrzeugseitigen Mindeststandards nicht unterschritten werden. Für eventuelle eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote im Kreisgebiet sind diese als uneingeschränkt gültig zu betrachten.

5.2.4 Sonstige Anforderungen an Leistungsersteller

In den vorstehenden Ausführungen der Kap. 5.2.1 bis 5.2.3 wird bereits eine Reihe von Elementen und Anforderungen hinsichtlich qualitativ hochwertiger ÖPNV-Leistungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde aufgezeigt. Ergänzend hierzu werden nachfolgend weitere Anforderungen aufgeführt, die Unternehmen, die im Kreis Verkehrsleistungen anbieten und nicht im Auftrage benachbarter Aufgabenträger fahren, erfüllen müssen. Hinzuweisen ist darauf, dass sich darüber hinaus auch in den noch folgenden Kap. 5.3 bis 5.5 entsprechende Merkmale finden. In diesem Zusammenhang muss insgesamt auch die in Kap. 5.2.5 vorhandene Zusammenstellung der in die Qualitätsmessung/-überwachung und Qualitätsanreize einfließenden Standards hervorgehoben werden.

Das **Fahrpersonal** hat den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht zu werden; daher sind von diesem insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anforderungen zu erfüllen. Das Verkehrsunternehmen stellt zudem sicher, dass das Fahrpersonal regelmäßig zumindest im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen und Weiterbildungen in diesen Inhalten geschult wird; besonders gilt dies für das Verhalten in Stress- und Konfliktsituationen, aber auch im Umgang mit Menschen mit Behinderung.

- Freundliches, zuvorkommendes und hilfsbereites Verhalten insbesondere gegenüber Fahrgästen, die eine körperliche oder geistige Beeinträchtigung haben; insbesondere ist im Bedarfsfall eine Klapprampe zu bedienen und auch im Übrigen je nach Bedarf gegenüber diesem Personenkreis Hilfe bei Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.
- In Bezug auf den Anspruch der Kundenorientierung ist ein angemessenes Verhalten in Stress- und Konfliktsituationen zu gewährleisten.
- Saubere, ordentliche und gepflegte Dienstkleidung muss getragen werden.
- Ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Tarif sowie zum Liniennetz und Ortskenntnisse müssen vorhanden sein.
- Es ist eine sichere, nach Möglichkeit rücksichtsvolle und komfortable sowie kraftstoffsparende Fahrweise zu praktizieren.
- Die deutsche Sprache muss so weit beherrscht werden, dass eine Verständigung mit den Fahrgästen (Fahrkartenverkauf, Durchsagen von Haltestellen und anderen notwendigen Informationen, Beauskunftung von Fahrgastanfragen) und Kommunikation mit der Betriebsleitung problemlos möglich ist.

Außerdem sind seitens des Verkehrsunternehmens bzw. auch ggf. vorhandener Auftragsunternehmen im Einklang mit dem Vergabegesetz Schleswig-Holstein (vgl. Kap. 3.1.7) den Beschäftigten tarifliche Mindestleistungen zu gewähren, sofern es sich um Verkehrsleistungen im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen im Sinne der VO (EG) 1370/2007 handelt. Maßgeblich sind hier ein tarifliches Mindestentgelt entsprechend der unter Nr. 1 der Anlage zur Landesverordnung zur Feststellung der repräsentativen Tarifverträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (ReprTVVO) genannten repräsentativen Tarifverträge sowie entsprechende tarifliche Modalitäten. Zusätzlich wird gemäß der Vorabbekanntmachung für die Vergabe des Regionalverkehrs von der in § 4 Absatz 2 Satz 4 VGSH in Bezug genommenen Ermächtigung des Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 Gebrauch gemacht und einem neuen Betreiber im Falle eines Betreiberwechsels auferlegt, die zuvor zur Erbringung der Leistung eingesetzten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu denjenigen Arbeitsbedingungen zu übernehmen, die diesen zuvor gewährt wurden. Weitere gesetzliche arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen sind selbstverständlich darüber hinaus von allen Unternehmen, die deren jeweiligem Anwendungsbereich unterfallen, einzuhalten.

Das Verkehrsunternehmen hat für ein angemessenes **Beschwerdemanagement** Sorge zu tragen. Dabei ist grundsätzlich das Unternehmen für die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden zuständig; sofern solche beim Aufgabenträger eingehen, hat das Unternehmen bei Bedarf diesem notwendige Auskünfte zu erteilen bzw. Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die zur sachgerechten Beantwortung notwendig sind. Die Bearbeitungszeit von Beschwerden soll 2 Wochen nicht überschreiten.

Weiterhin ist im Interesse der Echtzeitinformation der Fahrgäste – auch über vorhandene DFI – und einer optimalen Vernetzung innerhalb des öffentlichen Personenverkehrs die Vorhaltung eines RBL bzw. die Beteiligung am landesweiten Regio-RBL sowie die Versorgung der ZDD mit den notwendigen Echtzeitdaten verpflichtend.

An den **Haltestellen** ist für die Ausstattung mit Mast, Fahrplanaushang und Haltestellenschild Sorge zu tragen. Für die beiden Letzteren sind die Kriterien des NAH-SH-CD in Verbindung mit landesweit geltenden Beschlüssen zur Verfahrensweise zur Umsetzung zu beachten (soweit vorhanden). Weiter sind diese aktuell zu halten und Beschädigungen oder Verschmutzungen unverzüglich zu beheben. Auf Fahrplanaushängen sind grundsätzlich Name und Anschrift des betroffenen Verkehrsunternehmens anzugeben sowie eine Telefonnummer, an die sich Fahrgäste im Falle von Problemen (z.B. Betriebsstörungen) wenden können. Bei mehreren verkehrenden Unternehmen hat eine Abstimmung zu diesen Ausstattungselementen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen zu erfolgen. Grundsätzlich obliegt das Aufstellen und Unterhalten von Masten und Haltestellenschildern dem jeweils vorwiegend fahrenden Unternehmen. Ggf. gilt dies auch für gemeinsam zu nutzende Fahrplanvitrinen. Anderslautende Vereinbarungen können getroffen werden.

Das Verkehrsunternehmen hält ferner eine **Betriebsleitzentrale** vor. 30 Minuten vor der ersten bis 30 Minuten nach der letzten Abfahrt ist die Erreichbarkeit dieser Betriebsleitzentrale sicherzustellen. In allen anderen Zeiten ist ein Bereitschaftsdienst zu gewährleisten, der über eine zentrale Notrufnummer erreichbar sein muss.

Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent muss in der Lage sein, bei Bedarf im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon zu stehen. Die Leitstelle oder der verantwortliche

Disponent überwacht während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Bahn und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.

Weiterhin sind möglichst hohe **Pünktlichkeit**swerte in der Verkehrsabwicklung anzustreben. Bei der Fahrplangestaltung ist zu berücksichtigen, dass dies mit der oben geforderten sicheren, möglichst komfortablen und kraftstoffsparenden Fahrweise zu erreichen ist. Verfrühte Abfahrten an Haltestellen sind unbedingt zu vermeiden.

Schließlich ist zur unverzüglichen Abhilfe bei Fahrzeugausfällen bzw. singulären Kapazitätsengpässen eine ausreichende **Fahrzeugreserve** vorzuhalten.

Maßnahmen zur Qualitätsüberprüfung werden im folgenden Kap. 5.2.5 aufgeführt.

5.2.5 Qualitätsmanagement und Berichtswesen

Der Kreis als Aufgabenträger sieht es für die ausreichende Verkehrsbedienung als unabdingbar an, dass neben einer attraktiven Verkehrsbedienungskonzeption auch die Leistungserstellung mit einem Höchstmaß an Qualität erfolgt. Infolgedessen wird er eine regelmäßige Kontrolle der Qualität anhand definierter Standards auf der Grundlage regelmäßiger Qualitätsmessungen durchführen. Gegenwärtig ist ein diesbezügliches Projekt zu einem umfassenden Qualitätsmanagement unter Federführung der NAH.SH GmbH übergreifend für alle interessierten Aufgabenträger in Arbeit, an diesem beteiligt sich auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde. Zur Regelung der Details eines Qualitätsmanagements schließt der Kreis mit den Verkehrsunternehmen, soweit sie nicht im Auftrag anderer Aufgabenträger fahren, jeweils Verkehrs- bzw. Qualitätssicherungsverträge ab. Bei Verkehrsleistungen im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen im Sinne der VO (EG) 1370/2007 können diese Vereinbarungen integraler Bestandteil eines weitergehenden Verkehrsvertrages sein; dies gilt für die ab 2021 vorgegebene Leistung des neuen Regionalnetzes. Die Inhalte mit Bezug auf Anforderungen an die Qualität und deren Sicherung für diese Verkehre werden zum einen die zu erfüllenden **Standards der Leistungserbringung**, zum anderen **deren Überwachung und Sicherung** umfassen. Zu den Standards gehören wesentlich:

- Fahrplanangebot einschließlich Leistungsänderungen während der Vertragslaufzeit (vgl. Kap. 5.2.2),
- Angebotssicherheit (Pünktlichkeit, Anschlüsse, Fahrt- bzw. Verspätungsausfälle),
- Anforderungen an Fahrzeuge unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien (vgl. Kap. 5.2.3),
- Anforderungen an das Fahr- und sonstige Personal (vgl. Kap. 5.2.4),
- Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale (vgl. Kap. 5.2.4),
- Vorhaltung eines Betriebshofes,
- Sicherung der Fahrgeldeinnahmen,
- Haltestellenausstattung/-zustand (soweit dem Verkehrsunternehmen obliegend – vgl. Kap. 5.2.4),
- Anwendung des SH-Tarifes (vgl. Kap. 5.4) sowie dessen Weiterentwicklung,
- Einnahmeaufteilung im SH-Tarif (vgl. Kap. 5.4),
- Anforderungen an den Vertrieb (vgl. Kap. 5.4),
- Anforderungen an die Fahrgastinformation unter besonderer Beachtung von Echtzeitdaten und Anschlusssicherung (vgl. Kap. 5.5.2),

- Anforderungen an die Kundenkommunikation (im Fahrzeug, Homepage, E-Mail- und Postweg sowie Telefonkontakt bzw. Störungsrufnummer; vgl. Kap. 5.5.2),
- Beschwerdemanagement (vgl. Kap. 5.2.4),
- Werbung und CD (vgl. Kap. 5.5.1 und 5.5.3),
- WLAN (vgl. Kap. 5.5.2),
- Berichtspflichten gegenüber dem Aufgabenträger (vgl. unten),
- Datenbereitstellung (Fahrplanauskunftssystem, Echtzeitdaten, Nachfragedaten – vgl. unten),
- Weitere Anforderungen an Planung, Durchführung und Organisation (kooperative Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen besonders bei mit deren Verkehren vorhandenen Anschlussbeziehungen, rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzfahrplänen bei absehbaren Betriebsstörungen oder betrieblichen Sondersituationen).

Die Bestimmungen zur Überwachung und Sicherung der erbrachten Qualität umfassen Meldungen über erbrachte Leistungen, erzielte Einnahmen, Betriebsstörungen und dergleichen. Hierzu stellt das Unternehmen quartalsweise dem Aufgabenträger einen Statusbericht u.a. mit folgenden Angaben zur Verfügung:

- die tatsächlich erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen,
- ausgefallene, verfrühte oder mit Verspätung durchgeführte Fahrten,
- nicht realisierte Anschlüsse,
- Beschwerden und deren Inhalte,
- Fahrten, die mit Fahrzeugen durchgeführt wurden, deren Ausstattungsmerkmale nicht den Vorgaben entsprachen und Angabe der nicht erfüllten Vorgaben.

In Ergänzung hierzu erhält der Kreis auch wochenaktuelle Leistungsberichte über Fahrtausfälle, Pünktlichkeit und Kapazitäten. Zudem ist der Aufgabenträger über Ad-hoc-Meldungen zu unterrichten über

- Fahrtausfälle,
- drohende länger andauernde Betriebsstörungen (z.B. aufgrund von Wetterereignissen),
- Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen,
- Unfälle mit Personenschäden,
- sonstige gravierende Vorkommnisse, z.B. Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe (dito gegenüber Fahrpersonal).

Der Kreis behält sich das Recht vor, eigene Maßnahmen zur Qualitätsüberwachung und zur Überprüfung der Berichtsinhalte zu ergreifen. Darüber hinaus sind dem Aufgabenträger die Unterlagen bzw. Daten zur Verfügung zu stellen, die er im Zusammenhang mit der Berichtspflicht nach Art. 7, Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 benötigt.

Für Fälle von Leistungs- bzw. Qualitätsmängeln sind Vertragsstrafen vorgesehen. Dies betrifft nach gegenwärtigem Stand v.a. die Bereiche

- Pünktlichkeit bzw. Fahrtausfall,
- Anschlüsse,
- Fahrzeugqualität (einschließlich Fahrzeugtyp), insbesondere Barrierefreiheit,
- Personal,
- Kundeninformation und -kommunikation sowie
- Berichtspflichten.

Im Zuge der Umsetzung des o.g. Qualitätsmanagementsystems können sich hier noch Änderungen ergeben.

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes werden

- Zählungen und
- Befragungen der Fahrgäste

betrachtet und infolgedessen bestehen auch hierzu Regelungen.

5.2.6 Vergaben/Verträge

Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

Wie mehrfach (v.a. in Kap. 3.1.1 und 4.7.3) dargestellt, wurden die Netze der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde mit Wirkung zum 01.01.2017 neu vergeben. Im Falle Rendsburgs geschah dies auf der Basis eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens; in Eckernförde wurde eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 vorgenommen. Seither ist in beiden Fällen ein öDA zwischen dem durchführenden Unternehmen und dem Aufgabenträger Kreis Rendsburg-Eckernförde mit einer Laufzeit über 10 Jahre in Kraft, der die Modalitäten im Einzelnen regelt. Besonders hervorzuheben ist hier, dass Spielräume für Veränderungen der Leistung gelassen werden. D.h. dass, obgleich eine Vergabe des Verkehrs auf Basis des seinerzeitigen Status quo erfolgte, die Weiterentwicklung im Rahmen des jeweiligen bestehenden öDA umsetzbar ist. Anlass hierfür können bieten

- die gutachterlichen Ergebnisse zum Stadtverkehr Eckernförde und deren Umsetzung (vgl. Kap. 5.2.1),
- Anpassungen im Bereich des Stadtverkehrs Rendsburg (z.B. Anbindung Krankenhaus, neues Gewerbegebiet Bischofskamp, Änderung bei der schwach genutzten Linie 14a, Einbeziehung Borgstedts in den Bedienungsbereich) auf der Grundlage der Ergebnisse der
- gutachterlichen Überplanung des Stadtverkehrs Rendsburg,
- Anpassungen im Zuge der Abstimmung mit dem neuen Regionalverkehrsnetz ab 2021,
- grundsätzlich die stetige Weiterentwicklung des Angebots und der Angebotsqualität im übrigen ÖPNV in Übereinstimmung mit der Entwicklung der Nachfrage und der Sicherung der Finanzierbarkeit.

Regionalverkehr

Im Bestandsnetz 2020 war die Laufzeit der Genehmigungen für die Linien der Regionalunternehmen Autokraft, RoPe und Graf Recke großteils bis längstens zum 31.12.2020 begrenzt worden; bei früher auslaufenden Genehmigungen wurde eine neue nurmehr bis zu o.g. Zeitpunkt erteilt. In allen Fällen handelt(e) es sich um eigenwirtschaftliche Genehmigungen.

Wie schon in Kap. 2.9, 4.7.3 und 5.2.2 beschrieben, wurde der gesamte Regionalverkehr gutachterlich überplant und soll zukünftig den Anforderungen an ein zeitgemäßes Busverkehrs-System entsprechen. Der für dessen Betrieb erforderliche Bedarf öffentlicher Mittel und deren langfristig rechtssichere Gewährung an das/die betreibenden Unternehmen führten aus Sicht des Kreises dazu, dass eine eigenwirtschaftliche Basis für dieses zukünftige Verkehrsangebot als unrealistisch bewertet wurde. Daher wurde auf der Grundlage des Gutachterergebnisses der Regionalverkehr auf dem Wege eines wettbewerblichen

Vergabeverfahrens neu vergeben (Kreistagsbeschluss vom 25.03.2019); Betriebsaufnahme des neuen Netzes ist der 01.01.2021. Dieses bietet zudem den Vorteil, dass der Kreis als Aufgabenträger über die Ausschreibungsbedingungen und die zwingend notwendigen öDAe erheblich größeren Einfluss auf die Quantität und Qualität der Leistungserbringung hat als bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Gemäß dem geltenden Rechtsrahmen bestand im Zuge des gesamten Verfahrens die Möglichkeit, innerhalb von drei Monaten nach der notwendigen Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für die Verkehrsbedienung zu stellen. Dies ist nicht geschehen, so dass in den kommenden Jahren eigenwirtschaftliche Verkehre im Regionalverkehr wie auch in den Stadtverkehren nicht zu erwarten sind. Lediglich die eigenwirtschaftliche Beantragung neuer, nicht vom Kreis vorgesehener Verkehre kommt noch in Betracht, diese sind aber nur unter bestimmten Bedingungen genehmigungsfähig (v.a. dürfen allgemeine Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen, hierzu zählt auch die bereits vorhandene Bedienung; ferner sind Inhalte des RNVP zu berücksichtigen).

Im gesamten Regionalverkehr erfolgt folglich ab dem 01.01.2021 die Leistungserbringung auf der Grundlage eines öDA (bzw. mehrerer öDAe) zwischen dem Kreis als Aufgabenträger und dem/ Gewinner-Unternehmen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens als Betreiber. Der Geltungszeitraum beträgt 10 Jahre, reicht also bis Ende 2030.

Nach Vorabveröffentlichung im EU-Amtsblatt über die Vergabeabsicht am 27.10.2018 wurde diese auf der Grundlage der Gutachterergebnisse zur Liniennetz- und Angebotsgestaltung wie auch im Hinblick auf die Beförderungsentgelte und die zu fordernden sonstigen (Qualitäts-)Standards im Sinne von § 8a, Abs. 2 PBefG präzisiert und ergänzend am 29.07.2019 ebendort veröffentlicht; Grundlage hierfür bildete der o.g. Kreistagsbeschluss vom 25.03.2019. Hiermit wurde auch die o.g. Dreimonatsfrist für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge ausgelöst. Das gesamte Verfahren konnte fristgerecht erfolgreich abgeschlossen werden. Beim Ausschreibungsgewinner handelt es sich um die Fa. Autokraft GmbH.

Die Vergabe des Regionalverkehrs erfolgte in **vier Teilnetzen**, in die das Gesamtnetz aufgeteilt ist (vgl. auch Anlage 9), wobei jedoch die Autokraft Ausschreibungsgewinnerin für alle vier Teilnetze ist:

- **Netz Nordwest** mit einem Leistungsvolumen von ca. 3.164.564 Fahrplankilometern pro Jahr; es umfasst die Linien 700, 710, 711, 712, 713, 720, 721, 722, 725, 726, 727, 735, 752, 770, 771, 772, 773, 774 und 775;
- **Netz Nordost** mit einem Leistungsvolumen von ca. 1.788.310 Fahrplankilometern pro Jahr; es umfasst die Linien 730, 731, 732, 733, 734, 736, 737, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, und 749;
- **Netz Südwest** mit einem Leistungsvolumen von ca. 1.908.319 Fahrplankilometern pro Jahr; es umfasst die Linien 750, 751, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 760, 761, 762, 768, 781, 782, 783, 784 und 785;
- **Netz Südost** mit einem Leistungsvolumen von ca. 1.808.319 Fahrplankilometern pro Jahr; es umfasst die Linien 763, 764, 765, 766, 767, 780, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797 und 798.

Die Vergabe der Leistung jedes Teilnetzes erfolgte als Gesamtleistung im Sinne von § 8a, Abs. 2, Satz 4 PBefG; einzelne Teilleistungen innerhalb derselben können infolgedessen auch zukünftig während der Laufzeit des Verkehrsvertrages nicht vergeben werden bzw.

Genehmigungsanträge für solche Teilleistungen sind im Einklang mit § 13, Abs. 2a, Satz 2 PBefG nicht zustimmungsfähig.

Leistungs- und Qualitätsanforderungen, die für die Neuvergabe des Regionalnetzes maßgeblich und infolgedessen wesentliche Inhalte des öDA sind, sind grundsätzlich in diesem RNVP beschrieben (vgl. vorstehendes Kap. 5.2.5 und dort vorhandene Querverweise). Sie werden – je nach Betrachtungsgegenstand mit erhöhtem Detaillierungsgrad und ergänzenden Regelungen, z.B. Konsequenzen im Fall ihrer Nichteinhaltung – im öDA niedergelegt und verbindlich zwischen dem Aufgabenträger und dem Betreiberunternehmen vereinbart. Werden eigenwirtschaftliche Anträge genehmigt, besteht für das Betreiberunternehmen mit der Zielsetzung der Sicherstellung der vorgegebenen Leistungs- und Qualitätsstandards die Verpflichtung zum Abschluss einer Qualitätssicherungsvereinbarung mit der Genehmigungsbehörde und dem Aufgabenträger.

Der öDA beinhaltet darüber hinaus umfassende Regelungen zur elementaren Thematik der **Finanzierung und der Erlöse** sowie mit Blick auf die Weiterentwicklung des Angebotes, aber auch der Qualitätsprüfung Anforderungen an **Fahrgastzählungen und -befragungen** (einschließlich der Bereitstellung so gewonnener Daten).

Kreisübergreifende Linien

Im Falle der kreisübergreifenden Linien gilt es dabei, vorab mit den betroffenen Nachbarkreisen eine Übereinkunft zur Ausgestaltung und ggf. zur Mitfinanzierung der Linien zu erzielen. Grundsätzlich sind folgende Regelungen bezüglich der Zuständigkeit des Kreises Rendsburg-Eckernförde bezüglich der Netzzuordnung und damit der Leistungsdefinition und -bestellung vorgesehen:

Landeshauptstadt Kiel und Stadt Neumünster: Im Falle der bis 2020 gemeinsam von Autokraft und KVG bedienten Verbindungen Flintbek – Molfsee – Kiel und Krusendorf/Strande – Dänischenhagen – Kiel erfolgt im Einvernehmen zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde eine Zuordnung zu letzterem als zuständigem Aufgabenträger und alleinige Bedienung durch das von diesem beauftragte Unternehmen; diese Verbindungen werden also vollständig in das neu zu vergebenden Regionalnetz des Kreises einbezogen (vgl. Kap. 5.2.1). Für alle anderen nach Kiel (und ebenso Neumünster) führenden Regionallinien, für die auch seither der Kreis Rendsburg-Eckernförde zuständig ist und war, ändert sich nichts. Sowohl mit der Landeshauptstadt Kiel als auch mit der Stadt Neumünster hat der Kreis Verträge abgeschlossen, die einen finanziellen Ausgleich der exterritorialen Leistungen (also Leistungen, die auf dem zum Leistungsbesteller benachbart liegenden Aufgabenträgergebiet erbracht werden) regeln.

Kreise Schleswig–Flensburg, Steinburg und Plön: Die Linien aus Richtung Eckernförde/Damp bis Kappeln (bisher Linien 3010 und 3020, zukünftig 710 und 711), aus Richtung Eckernförde bis Schleswig (bisher Bestandteil der Linie 4810, zukünftig Linie 720), aus Richtung Eckernförde bis Lindaunis (bisher Linie 3040, zukünftig Stichfahrt der Linie 713), Eckernförde und Rendsburg/Hohn bis Kropp (bisher Linien 3070/3221/3231 bzw. teilweise 3220, zukünftig Linien 725, 771, 772 und 774), aus Richtung Rendsburg/Hohn bis Erfde (bisher Linie 3210/3211, zukünftig Linie 770), aus Richtung Nortorf sowie Rendsburg/Hohenwestedt bis Itzehoe (bisher Linien 4610 und 3260, zukünftig Linien 785 und 755), und aus Richtung Rendsburg/Flintbek Richtung Preetz bis Kirchbarkau (bisher nicht vorhanden, neue Linie 798) sind Bestandteil des Regionalnetzes Rendsburg-Eckernförde (der Zweckverband ÖPNV

Steinburg strebt hier allerdings eine Änderung an); die Verkehre werden von diesem hinsichtlich Angebot und Qualität definiert sowie bestellt und finanziert. Analog zu Kiel und Neumünster wurden bzw. werden Vereinbarungen zu den wechselseitigen Rechten und Pflichten und besonders zur finanziellen Beteiligung des begünstigten Aufgabenträgers abgeschlossen, zumindest Vertragsentwürfe liegen in allen Fällen bereits vor.

Netze anderer Aufgabenträger

Selbstverständlich kommen bei Linien, die (Teil-)Netzen benachbarter Aufgabenträger angehören, deren Vergabestrategien und -zeitpunkte sowie deren Verkehrsverträge zum Tragen. Für die Verkehre je Aufgabenträger gilt dabei Folgendes:

Landeshauptstadt Kiel: Teilgebiete im Osten des Kreises (Gemeinden Kronshagen, Melsdorf und Strande, randlich auch der Altenholzer Ortsteil Stift) sind von Maßnahmen der benachbarten Aufgabenträgerin Landeshauptstadt Kiel im Bereich der Vergabe betroffen , da die Linien 6, 22, 30S, 34, 71/72, 81, 91, 100 (neu: 14), 501/502 zwischen Kiel und Strande (neu: 12/13) und 512S (neu: 92S) aufgrund ihrer verbindenden Funktion und v.a. der dominierenden innerstädtischen Bedeutung weiterhin Bestandteil des städtischen Busnetzes bleiben werden (auch auf den im Kreisgebiet verlaufenden Abschnitten). Diese Verkehre werden infolgedessen weiterhin vollständig durch die Landeshauptstadt Kiel bestellt und direkt finanziert. Zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt Kiel besteht zu diesem Sachverhalt Einvernehmen, wobei, wie oben erwähnt, eine seit 01.01.2018 in Kraft befindliche interkommunale Vereinbarung zum finanziellen Ausgleich zwischen den Aufgabenträgern für sog. exterritoriale Verkehrsleistungen zu beachten ist; hiermit erfolgt eine indirekte Mitfinanzierung durch den Kreis.

Bezüglich dieser Linien kommt zum Tragen, dass ebenfalls mit Wirkung zum 01.01.2021 (Betriebsaufnahme) eine Neuvergabe des gesamten städtischen Busnetzes an die interne Betreiberin KVG erfolgt und diese Verkehrsleistung dann auf der Grundlage eines (neuen) öDA sichergestellt wird. Für die auf den genannten Linien geltenden Leistungsmerkmale und Qualitätskriterien ist zunächst der jeweils geltende RNVP der Landeshauptstadt Kiel maßgebend. Der Kreis legt dabei Wert darauf, dass seine eigenen Qualitätskriterien und Vorstellungen zum Verkehrsangebot im Zuge der gegenseitigen Abstimmungen mindestens im Rahmen der RNVP-Erstellung berücksichtigt werden; darüber hinausgehende Anforderungen der Landeshauptstadt Kiel sind aus Kreissicht selbstverständlich zulässig, soweit für den Kreis daraus keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen erwachsen.

Verkehrliche Änderungen sind für die Bedienung des Gemeindegebietes Kronshagen geplant (vgl. Kap. 5.2.1, Umsetzungszeitpunkt unsicher); im Detail sind diese mit dem Kreis und der Gemeinde abzustimmen. Sollte bei veränderten Rahmenbedingungen der Kreis Rendsburg-Eckernförde oder die Landeshauptstadt Kiel das Erfordernis weiterer Veränderungen erkennen, sind beiderseitige Beratungen bezüglich möglicher Maßnahmen aufzunehmen. Zu den organisatorischen Veränderungen auf den Verbindungen Flintbek – Molfsee – Kiel und Krusendorf/Strande – Dänischenhagen – Kiel wurde bereits oben und in Kap. 5.2.1 eingegangen.

Stadt Neumünster: Ähnliches wie im Falle der Landeshauptstadt Kiel gilt auch in kleinerem Umfang für die Stadt Neumünster: Hier sind die Gemeinden Padenstedt und Wasbek in das Liniennetz der Stadt einbezogen, das an die interne Betreiberin SWN Verkehr GmbH vergeben ist (seit 2016). Auch hier erfolgen Bedienungsumfang und -qualität nach den Vorgaben der

Stadt als Aufgabenträgerin; ergänzend hierzu besteht, wie oben erwähnt, zwischen dem Kreis und der Stadt ein Vertragswerk, das umfangreiche Vereinbarungen zu den Verpflichtungen der Stadt bezüglich der im Kreisgebiet durch die SWN Verkehr GmbH durchgeführten Verkehre wie auch zu deren Mitfinanzierung durch den Kreis enthält.

Nachbarkreise: Die Linie 2820 Heide – Rendsburg befindet sich auf gesamter Länge im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Kreis Dithmarschen, lediglich für einige Schulverkehrsfahrten im Abschnitt Rendsburg – Hamdorf ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde verantwortlich. Die Verbindungen von Itzehoe über Schenefeld in das Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde (nach Hohenwestedt bzw. Hanerau-Hademarschen, Linien 3250 und 3270) sowie aus Richtung Kellinghusen/Wrist nach Hohenwestedt (Linie 6551) liegen zukünftig im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Zweckverband ÖPNV Steinburg. Die Linie 451 Neumünster – Negenharrie wird auch weiterhin im Rahmen des öDA zwischen Kreis Plön und VKP bedient. Auch in diesen Fällen wurden bzw. werden mit dem jeweiligen betroffenen Nachbarkreis Vereinbarungen zu den wechselseitigen Rechten und Pflichten und besonders zur finanziellen Abgeltung abgeschlossen.

5.2.7 Finanzierung

Zur Zeit (Stand 2020) besteht kreisseitig eine mittelfristige Finanzplanung bis zum Jahr 2022. Gegenüber dem aktuellen Niveau wird demnach für die kommenden Jahre mit einer moderaten Steigerung der Aufwendungen für ÖPNV kalkuliert. Die gemäß dieses Planwerks prognostizierte Entwicklung selbiger zeigt folgende Tabelle (in Mio. Euro, gerundet):

	2020	2021	2022
Gesamtaufwand total	7,906	7,956	7,988
Gesamtaufwand nach Abzug von Erträgen (v.a. Landesmittel)	2,758	2,808	2,844

Tab. 6: Geplanter Finanzrahmen für den ÖPNV gemäß mittelfristiger Finanzplanung des Kreises

Zu beachten ist hierbei, dass dies **vorläufige Planzahlen** sind. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das ab 2021 in Betrieb befindliche neue Regionalliniennetz von Bedeutung: **Hier besteht zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses keine Klarheit über das endgültige finanzielle Ergebnis dieses neuen Verkehrsangebotes unter Beachtung der zukünftigen Einnahmen. Damit kann es noch zu deutlichen Veränderungen der hier für 2021 und 2022 angesetzten Planwerte kommen**. Zudem sind die monetären Auswirkungen der neuen Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. Kap. 3.1.6) zu berücksichtigen. Daneben sind, wie bereits in Kap. 1 dargestellt, die Auswirkungen der Corona-Krise am Fahrgastmarkt und ihre Dauer noch unklar; auch über weitere Ausgleichsleistungen für die entstehenden pandemiebedingten Schäden in 2021 besteht noch keine Klarheit. Hiermit können noch erhebliche Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im Kreis und verbunden sein.

Im Hinblick auf die Finanzierung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist von Bedeutung, dass die Leistungen im zukünftigen Regionalverkehrsnetz vollständig durch den Kreis als zuständigem Aufgabenträger und Besteller finanziert werden; die bisher in Teilen

vorhandene Sockelfinanzierung durch die Schulträger entfällt. Deren Kostenbeteiligungen im Rahmen der Fahrkartenfinanzierung gemäß Kreissatzung sowie bei eventuellen selbst beauftragten freigestellten Schülerinnen- und Schülerverkehren (vgl. Kap. 5.2.2) als Ergänzung der ÖPNV-Linienleistungen bleiben hiervon unberührt.

5.2.8 Innovative Mobilitätsformen

Im Mobilitätsmarkt hat in den letzten Jahren eine unverkennbare Dynamik hinsichtlich der Etablierung neuartiger Mobilitätsformen eingesetzt, die maßgeblich durch die Digitalisierung ausgelöst wurde. Hier sind insbesondere sog. **On-Demand-Dienste** zu nennen; ungeachtet dessen, dass auch die bereits seit langem bekannten Rufbus- und Sammeltaxi-Systeme hierzu zählen, stehen gegenwärtig Dienste wie Ridepooling und Ridesharing im Fokus, aber auch Bikesharing. Auch das schon ältere Carsharingsegment ist von erheblicher Dynamik geprägt. Bei diesen Angebotsformen sind neue Anbieter abseits der klassischen ÖPNV-Betreiber dabei, neue Angebote zu etablieren. In der Diskussion und nicht abschließend absehbar sind hierbei die Auswirkungen auf klassische öffentliche Verkehrsdienste mit Bussen und Bahnen, aber auch besonders Taxen. Zudem hat sich an diesen Bedienformen eine genehmigungsrechtliche Debatte entzündet, da das PBefG mit seiner klaren Klassifizierung von Linienverkehren und Gelegenheitsverkehren Anwendungsprobleme bereitet. Wie in Kap. 3.1.1 aufgezeigt, ist hier eine Gesetzesnovellierung in Umsetzung.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde als ÖPNV-Aufgabenträger ist im Hinblick auf diese Mobilitätsformen grundsätzlich daran interessiert, dass einerseits Chancen, die selbige im Hinblick auf die Reduzierung des privaten KFZ-Verkehrs und – insbesondere für den ländlichen Raum oder zu Zeiten schwacher Nachfrage – die Verbesserung der Daseinsvorsorge durch Ausweitung von öffentlich zugänglichen Beförderungsmöglichkeiten bietet, genutzt werden; im Optimalfall wird hierdurch der klassische ÖPNV durch vermehrte Zubringerverkehre zusätzlich gefördert. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann bei Carsharing (bes. bei stationsbasierten Formen) und auch bei Bikesharing von Wirkungen in diesem Sinne ausgegangen werden; daher befürwortet der Kreis die Etablierung solcher Angebote; sie sind dementsprechend auch in den Klimaschutzteilkonzepten zur Mobilität als Ziel verankert. Die Herausforderung hierin besteht in der Etablierung tragfähiger Modelle für den ländlichen Raum. Andererseits darf der klassische ÖPNV durch solche Angebotsformen nicht weiter geschwächt werden. Bei den neuartigen Ridepooling- und Ridesharingangeboten liegen hierfür noch nicht ausreichend gesicherte Erkenntnisse vor; zunächst wäre zu präferieren, diese in geeigneten Fällen über die Anbieter des ÖPNV im Markt zu implementieren. Der Kreis hat sich dafür entschieden, ein **Pilotvorhaben** im Bereich der modernen On-Demand-Verkehre im Wirtschaftsraum Rendsburg durchzuführen, um organisatorische, technische und kommunikative Rahmenbedingungen für ein modernes Beförderungsangebot außerhalb des klassischen Linienverkehres zu schaffen. (Projektbeschreibung siehe Anlage 10). Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der NAH.SH GmbH vorbereitet und vom Land finanziell unterstützt. Es erfolgt mit Blick auf den Erkenntnisgewinn, auch bezüglich der Anwendbarkeit im gesamten Land, eine wissenschaftliche Begleitung. Die Betriebsaufnahme ist für Sommer 2021 geplant.

Erfahrungen aus Amerika mit derartigen Diensten privatwirtschaftlicher Unternehmen deuten darauf hin, dass infolge der Steigerung der Bequemlichkeit solcher nahezu individueller Services (ähnlich wie Taxen und Mietwagen, aber zu erheblich geringeren Preisen) neben der massiv negativ betroffenen Taxibranche auch der klassische ÖPNV Nachteile zu verkraften hat. Auch die realen Wirkungen auf das Verkehrsaufkommen infolge induzierter Verkehre und

der entstehenden Leer-km zwischen den Einsatzpunkten dürfen nicht übersehen werden. Hier kommt außerdem hinzu, dass die anbietenden Privatunternehmen naturgemäß an Profit interessiert sind und somit in Märkte mit hohen Nachfragepotenzialen einzubrechen versuchen. Für einen ländlich geprägten Kreis ist daher, sofern hier überhaupt interessante Marktchancen durch solche Anbieter gesehen werden, eine Beeinträchtigung der attraktiven Linienverkehre zu befürchten und gerade keine Verbesserung der Mobilitätsangebote in den abseits hiervon gelegenen, durch klassischen ÖPNV schlecht bedienbaren Räumen bzw. zu verkehrsschwachen Zeiten wahrscheinlich. Eine abschließend regulierende Einbindung in die Bestimmungen des PBefG ist daher im Rahmen von dessen angestrebter Novellierung (vgl. Kap. 3.1.1, letzter Absatz) sehr wichtig. Ziel hierbei und auch der Praxis der Genehmigungsbehörden muss sein, das Kannibalisierungspotenzial gegenüber dem klassischen ÖPNV so gering wie möglich zu halten und stattdessen v.a. eine Ausweitung von Ergänzungs- und Zubringerangeboten mittels solcher Dienste zu fördern.

In diesem Zusammenhang ist auch das **autonome Fahren** zu beleuchten. Hierzu gibt es derzeit im In- und Ausland eine starke Aktivität hinsichtlich von Pilotversuchen und –betrieben mit autonom fahrenden Kleinbussen. Diese finden nicht mehr nur auf vom übrigen Verkehr abgetrennten Teststrecken, sondern auch auf öffentlichen Straßen und mit der Beförderung von Fahrgästen statt. Bislang gibt es in diesen Fällen jedoch noch immer eine Begleitperson, die im Notfall steuernd eingreifen kann; zudem ist die Fahrgeschwindigkeit bislang niedrig. Es bleibt abzuwarten, wie sich das tatsächlich autonome Fahren in den nächsten Jahren entwickelt. Hiermit ergeben sich verstärkt die o.g. Fragestellungen, denn durch das wegfallende Fahrpersonal können Beförderungsdienste zu wesentlich geringeren Kosten bereitgestellt werden, was für schwach nachgefragte Bereiche oder Zeiten Chancen birgt, aber infolge der Komfortsteigerung individueller oder beinahe individueller Mobilität ebendieser gegenüber dem konventionellen ÖPNV noch weitere Konkurrenzvorteile verschaffen kann. Der Zeitpunkt einer möglichen Praxisreife des autonomen Fahrens ist derzeit sehr umstritten.

Abb. 32: Erster autonomer Kleinbus auf der Straße in Deutschland (Bad Birnbach)
Quelle ©: DB AG / Uwe Miethe
Mit freundlicher Genehmigung der DB AG

5.3 Verknüpfung und Vernetzung

5.3.1 Intramodale Verknüpfung

Eine Verbesserung der Verknüpfung der unterschiedlichen Träger im öffentlichen Verkehr, insbesondere zwischen Schiene und Bus, ist grundsätzlich als zielführend im Hinblick auf die Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzusehen und daher anzustreben. Dies ist auch seit Jahren Zielsetzung der Verkehrspolitik des Landes (vgl. Landesweite Nahverkehrspläne, ÖPNV-Gesetz) und ebenso im Masterplan Mobilität verankert. Entsprechend gehört dieser Ansatz auch zu den verkehrspolitischen Zielen des Kreises und ist folgerichtig grundlegender Aspekt bei der gutachterlichen Überplanung des

Regionalbusnetzes und somit für dessen zukünftige Gestaltung. Eine deutlich größere Rolle als bisher spielt zukünftig gemäß dieser Konzeption der Verknüpfung Bus-Bus. Sowohl an den Bahnhöfen als auch an einer Reihe von Verknüpfungspunkten abseits des Bahnnetzes werden sog. „Taktknoten“ mit regelmäßigen Rundum- oder Richtungsanschlüssen zwischen verschiedenen Buslinien geschaffen. Auch für die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde spielt dies eine wichtige Rolle; mögliche Spielräume zur Anschlussoptimierung sind auch hier zu nutzen. Im Hinblick auf den praktischen Nutzwert der planerisch konzipierten Verknüpfungen wird sich eine weitere spürbare Verbesserung durch die Einführung des Anschlusssicherungssystems ergeben, wenn das Regio-RBL als Voraussetzung hierfür implementiert ist. Selbstverständlich ist in diesem Sinne auch Voraussetzung, dass das Fahrpersonal die geplanten Anschlüsse abwartet und dies auch im Falle von Verspätungen (innerhalb eines angemessenen Zeitraums) gewährleistet. Vgl. hierzu Kap. 5.2.2, dort Ausführungen zu den Verknüpfungspunkten.

5.3.2 Intermodale Verknüpfung

Neben der vorstehend behandelten intramodalen Vernetzung ist auch eine intermodale Verknüpfung zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ein aktuelles Thema, da eine abnehmende Gebundenheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an ein bestimmtes Verkehrsmittel beobachtet wird; eine Verstärkung dieser Erscheinung mit je nach Mobilitätszweck verschiedener Verkehrsmittelwahl wird für die Zukunft erwartet, sofern die Angebote dafür zur Verfügung stehen. Gerade in ländlichen Räumen sind angesichts der begrenzten Möglichkeiten einer wirtschaftlich vertretbaren Bereitstellung attraktiven klassischen Linienverkehrs gute Verknüpfungen zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln wichtig, um letztere als Zu- bzw. Abbringerverkehrsmittel (zu/von gut bedienten Achsenverkehren) einsetzen zu können und damit den ÖPNV insgesamt zu stärken. Neuartige Entwicklungen wie Pedelecs und E-Bikes wie auch ggf. Sharing-Modelle können hier deutlich ausgeweitete Nutzungsmöglichkeiten eröffnen. Auch zur Weiterentwicklung der diesbezüglichen Verknüpfungssituation tätigt der 2. RNVP bereits Ausführungen (dort Kap. 5.4.4.2). Deutlich vertiefte konzeptionelle Ansätze bietet der Masterplan Mobilität: Hier wird eine Reihe von sog. **„Mobilitätsstationen“** vorgeschlagen, an denen neben dem ÖPNV und ggf. SPNV auch P&R, B&R mit hochwertigen Radabstellanlagen und zusätzlich je nach örtlicher Situation auch Fahrradverleih, Carsharing und Batterieladem öglichkeit angeboten werden, bei Bedarf ergänzt durch Angebote der sozialen Dorfinfrastruktur bzw. Nahversorgung. Ziel ist in jedem Falle zunächst die Erweiterung des Einzugsbereiches der gut bedienten regionalen ÖPNV-Achsen, um die Nachfrage dort durch unkomplizierte, auf individuelle Verkehrsmittel gestützte Zu- und Abbringerverkehre zu stimulieren und die Verringerung der einseitigen Abhängigkeit vom Auto auch in der Fläche zu fördern. Hinzuweisen ist darauf, dass der Einrichtung hochwertiger Radabstellanlagen besonderes Augenmerk zu widmen ist, damit u.a. auch Nutzer von hochpreisigen Fahrrädern, v.a. Pedelecs und E-Bikes, sichere Unterbringungsmöglichkeiten vorfinden; mit diesen relativ neuartigen Verkehrsmitteln kann der Einzugsbereich wie auch der nutzende Personenkreis für die Kombination Rad / ÖPNV erheblich erweitert werden.

Je nach Standort und Ausstattung können die „Mobilitätsstationen“ ferner integraler Bestandteil neuer Ortskerne werden, die zu lebendigen Zentren des Dorflebens einen wichtigen Beitrag leisten.

Hinsichtlich der Standortauswahl und der Planung, Ausgestaltung und Umsetzung erscheint ein Zusammenwirken der Gemeinden, der Ämter, der Kreisverwaltung, der AktivRegionen und

des regionalen Mobilitätsmanagements der KielRegion, an Bahnhalten auch der NAH.SH GmbH zielführend. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit dabei aber auf der gemeindlichen Ebene.

Dessen ungeachtet sind im Masterplan Mobilität Standortvorschläge enthalten. Demnach sollten solche Einrichtungen mit eher umfassender Ausstattung an den übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungspunkten vorgesehen werden (Bordesholm, Eckernförde, Felde, Flintbek, Gettorf, Hohenwestedt, Owschlag und Rendsburg, auch Dänischenhagen sowie Schülldorf). Als weitere Standorte mit eher geringerer Ausstattung (ggf. nur B&R/P&R) werden daneben die übrigen heutigen und zukünftigen Bahnhalte sowie Bushaltestellen in Altenholz, Ascheffel, Barkelsby, Blumenthal, Brodersby (Ortsteil Schönhagen), Büdelsdorf, Damendorf, Damp (Ostseebad und Ortsteil Vogelsang-Grünholz), Elsdorf-Westermühlen (Ortsteil Elsdorf/B 203), Fleckeby, Groß Vollstedt, Groß Wittensee, Güby, Hamdorf, Hohn, Jevenstedt, Karby, Langwedel, Lindhöft, Loose, Osterrönfeld, Sehestedt, Strande, Westensee und Westerrönfeld vorgeschlagen. Eine Anlage in Hamdorf wurde inzwischen fertiggestellt und am 22.06.2019 eröffnet. Weitere örtliche Planungen bzw. Umsetzungsmaßnahmen für derartige Einrichtungen gibt es z.Zt. in Borgstedt (Standort „Uns Dörpshus“) und Rendsburg (dort an der Bushaltestelle „Grüner Kranz“ oder am Fußgängertunnel). Überlegungen zur Realisierung gibt es darüber hinaus z.Zt. in Alt Duvenstedt, Hohenwestedt, Hohn, Schülldorf und Schwedeneck-Surendorf, teilweise mit ergänzendem Car-Sharing (Modell „Dorfauto“).

Zwischenzeitlich wurde mit Unterstützung der KielRegion GmbH ein Gestaltungsmodell mit modulartigem Ausstattungsrepertoire und einheitlichem Design für die Gesamtregion entworfen und ein Prototyp hergestellt; auf dieser Grundlage können unter Nutzung des Rahmenvertrages der KielRegion GmbH Beschaffungen – auch einzelner Komponenten – einzeln oder ggf. gesammelt vorgenommen werden. Zudem werden Planungsleistungen für solche Stationen über das Regionalbudget der KielRegion gefördert; für die Umsetzung selbst gibt es Bundes-Fördermittel (Förderquote 40% bis 60%) im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“). Zudem fördert der Kreis gemäß Kreistagsbeschluss vom 16.12.2019 Mobilitätsstationen mit einem Gesamtvolumen von 250.000 Euro. Die Einrichtung in Hamdorf wurde aufgrund ihres Pilotcharakters auch vom Land gefördert.

Abb. 33: Mobilitätstation in Hamdorf mit Fahrradabstellanlage, Informationsstele und Bushaltestelle – Quelle: KielRegion GmbH

Ergänzend ist auf die bereits länger bestehende **„B&R-Offensive“ des Landes** hinzuweisen: Über die Landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH können Städte und Gemeinden bei der Standortwahl und der Anlagenplanung für B&R- und auch P&R-Anlagen unterstützt werden; für die Umsetzung gibt es Fördermittel bis zu 75% der förderfähigen Kosten (max. 7.500 Euro/P&R-Stellplatz; max. 400 Euro/Fahrradbügel; höherwertige B&R-Anlagen: Einzelfallprüfung).

Eine weitere Möglichkeit der intermodalen Verknüpfung zwischen **ÖPNV und Fahrrad**, die wiederholt in die Diskussion eingebracht wird, ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen des regulären Linienverkehrs. Speziell im Linienbusverkehr sind die Spielräume, die über die heutigen Regelungen hinausgehen, allerdings eng begrenzt. Für eine Mitnahme im Fahrzeuginnern bedürfte es größerer Abstellkapazitäten, die aber entweder auf Kosten der vorhandenen Plätze (v.a. Sitzplätze) gehen würde, was in den Hauptverkehrszeiten aus Gründen der Nachfrage ohne den kostenintensiven Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge nicht durchführbar wäre und unter dem Aspekt des Fahrkomforts und der Fahrgastsicherheit für die übrigen Fahrgäste auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten in vielen Fällen nicht akzeptabel erscheint. Eine Beförderung auf an der Fahrzeugaußenseite angebrachten Haltern oder in Anhängern würde bei größerer Inanspruchnahme zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen, die infolge des dann erforderlich werdenden Fahrzeugmehreinsatzes zur Abdeckung der fahrplanmäßigen Fahrtenhäufigkeit erhebliche Mehraufwendungen erforderlich machen und durch die verminderte Reisegeschwindigkeit attraktivitätsmindernd wirken würde. Dennoch ist vorgesehen, im Zuge der Neuvergabe des Regionalbusverkehrs besonders auf fahrradtouristisch interessanten Verbindungen – in Abwägung der verschiedenen Belange – derartige Beförderungsmöglichkeiten zu verwirklichen. Darüber hinaus sind spezielle Fahrradbus-Angebote in die Überlegungen einzubeziehen.

Günstiger sind die Bedingungen im SPNV und bei der Fördeschifffahrt, wo sie zukünftig mit Beschaffung der neuen Schiffe eine weitere Verbesserung erfahren, was für den einzigen

Anleger im Kreis – Strande – aufgrund der dort vorhandenen Querungsmöglchkeit nach Laboe von erheblicher (radtouristischer) Bedeutung ist.

5.3.3 „Technische“ Verknüpfung/Vernetzung über Digitalisierung

Ein Thema, das seit dem 2. RNVP deutlich intensiver diskutiert wird, ist die fortschreitende Digitalisierung – auch im Bereich der Mobilität, die infolge der technischen Entwicklung und der Verbreitung von mobilen Endgeräten (Smartphones) in Verbindung mit den prinzipiell vorhandenen Datenmengen neue Möglichkeiten bietet. Mit der in Kap. 4.6 erläuterten **NAH.SH-App** ist ein wichtiger Schritt im Interesse der Vereinfachung der Nutzung verknüpfter Verkehre getan, wobei dies erst seinen vollen Nutzen entfalten kann, wenn die Echtzeitdaten aller Verkehrsunternehmen angezeigt werden und die Anschlusssicherung praktisch angewendet wird.

Potenziell bieten sich über die Digitalisierung noch erheblich erweiterte Möglichkeiten, die die Nutzung des ÖPNV, ggf. auch im Rahmen multimodaler Mobilität, vereinfachen und steigern können, indem eine Weiterentwicklung zu einem „digitalen Zugangsmedium“ erfolgt. Dies wird auch im Masterplan Mobilität mittelfristig als Maßnahme vorgesehen. Hierzu gehören z.B. die **Zusammenführung von Informations-, Buchungs-, Kauf- und Bezahlfunktionen** auf einer einzigen Mobilitätsplattform, erweitert auf weitere Mobilitätsangebote in Ergänzung zum ÖPNV wie etwa Carsharing, Bikesharing, Parken und auch Mitfahrmöglichkeiten. Angebotskomponenten außerhalb des Verkehrsbereichs wie z.B. touristische Einrichtungen, Schwimmbäder oder Büchereien können den Nutzwert weiter steigern. Hier besteht eine enge Verknüpfung mit dem Bereich des Vertriebs, weswegen diesem Bereich zuzuordnende Systemfragen eine Rolle spielen (vgl. Kap. 5.4).

Des Weiteren sind zu beachten: Investitionsaufwand, Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern (Technik, Management) und damit verbundene laufende Kosten, Kompatibilität mit anderen Regionen bzw. Verkehrsverbünden (insbesondere HVV), VDV-Standards, soweit vorhanden und zielführend, Datensicherheit und Datenschutz, Schutz vor missbräuchlicher Nutzung und Kooperation mit in die Nutzungsmöglichkeiten eingebundenen Partnern.

Das Thema ist für einen modernen ÖPNV von Bedeutung und daher wird eine Einführung angestrebt, auch erklärtermaßen durch die neue Landesregierung; die o.g. Fragen müssen geklärt und eine entsprechende Strategie zur Implementierung entwickelt werden. Festgehalten werden muss, dass hier keineswegs eine isolierte Lösung für den Kreis Rendsburg-Eckernförde angestrebt werden soll. Dies steht im Einklang mit dem Verbundgedanken, der in der Erkenntnis, dass wesentliche Verkehrsströme kreisgrenzenübergreifend sind, möglichst großräumig Angebote „aus einem Guss“ verfolgt; anderenfalls würden unattraktive Zugangshemmnisse aufgebaut, die gerade nicht im Interesse von modernen, zukunftsorientierten Mobilitätslösungen sind. Hier sollte, entsprechend den bestehenden Verbund- und Kooperationsstrukturen, die landesweite Ebene unter Einbeziehung Hamburgs Standard sein. Infolgedessen bearbeitet die NAH.SH GmbH dieses Thema, zunächst als Projekt zum digitalen Vertrieb sowie eines **„Usability-Design“-Projektes** zum digitalen Zugangsmedium allgemein und eines sog. **„TicketTeilers“** (prinzipielle Funktion: Fahrgemeinschaftsbildung für Kleingruppenkarten); Mitwirkung der NSH bzw. der Verkehrsunternehmen ist dabei unerlässlich. Möglicherweise kann, wie im Masterplan Mobilität angeregt, die KielRegion innerhalb Schleswig-Holsteins eine Pilotfunktion übernehmen. Die Realisierungschancen hierfür sind durch neue Förderprogramme des Bundes hinsichtlich der Verbesserung der Luftqualität in Städten („Sofortprogramm Saubere Luft“; hier von Bedeutung: Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme)

erheblich gestiegen, die Umsetzung wurde über die NAH.SH GmbH im Zusammenhang mit dem GreenCityPlan der Landeshauptstadt Kiel mit den o.g. Projekten zur Förderung angemeldet. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde sieht eine Beteiligung bzw. Integration an bzw. in ein entsprechendes System gemäß dem jeweiligen landesweiten Entwicklungsstand angesichts eines zeitgemäßen Kundennutzens als notwendig für die ausreichende Verkehrsbedienung an und erwartet diese dementsprechend von den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen.

Auch die lokale Ebene widmet ich dem Themenkomplex der Digitalisierung: Das Amt Hüttener Berge hat eine „digitale Agenda“ entwickelt und in diesem Kontext auch einen Online-Mobilitätsservice eingerichtet („Hütti's Mobilitätsdienst). Über diesen ist u.a. „Hütti's Marktbus (vgl. Kap. 4.4.3) buchbar, es sollen aber alle Mobilitätsangebote integriert werden, im Zielzustand mit Informations-, Buchungs-, Kauf- und Bezahlfunktion. Eine Kompatibilität bzw. Integration in räumlich breiter aufgestellte entsprechende Angebote sollte hierbei sichergestellt werden.

Darüber hinaus ist das Vernetzungsprojekt **„Mobility inside“ des VDV** zu nennen: Ausgehend von einer Initiative von rd. 20 Verkehrsunternehmen und -verbünden wird in diesem Rahmen mit finanzieller Förderung des Bundes die Entwicklung und Implementierung einer gemeinsamen Plattform zur Vernetzung der verfügbaren Angebotspalette möglichst aller Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde deutschlandweit angestrebt. Somit sollen die Tarife, Tickets und Fahrplaninformationen, aber auch ergänzende (z.B. multimodale) Angebote der angeschlossenen Verbünde bzw. Unternehmen praktisch flächendeckend online verfügbar sein, wobei der Zugang von Endkundinnen und -kunden über den Onlinezugang jedes angeschlossenen ÖPV-Akteurs sichergestellt werden soll. Die Verwirklichung dieser Zielvorstellung wird aufgrund der systemimmanenten Komplexität (nach eigenem Bekunden der Initiatoren) nur schrittweise zu verwirklichen sein. Weitere Akteure mit Projekten zu übergreifenden Datenbereitstellungen bzw. Vertriebswegen sind DELFI e.V. und die Bundesinitiative Gegenseitiger Verkauf.

Zu ergänzen ist, dass mittels Digitalisierung auch Verbesserungen in den betrieblichen Prozessen und in der Kundenansprache bzw. der Bereitstellung „maßgeschneiderter“ Angebote möglich sind. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang z.B. der o.g. „TicketTeiler“, der von der NAH.SH GmbH bereitgestellt wird und der smartphone-basierten Bildung von Fahrgemeinschaften für Kleingruppenkarten dient. Eine Umsetzung wurde im Lichte der Kontaktbeschränkungen während der Corona-Pandemie ausgesetzt, kann aber jederzeit freigeschaltet werden, was in Abhängigkeit vom Infektionsgeschehen bzw. der Fortschritte bei der Durchimpfung der Bevölkerung für 2021 vorgesehen ist.

5.4 Tarif und Vertrieb

Im **tariflichen Bereich** wird die **Umsetzung des „SH-Tarif 2.0“** weiter angestrebt und als dringlich betrachtet; nach Auskunft der NSH GmbH ist bis Ende 2021 eine Umsetzung realistisch. Vor allem sollen in diesem Zuge bestehende Ungleichgewichte bezüglich der Tarifgerechtigkeit abgebaut und mehr Übersichtlichkeit und Transparenz geschaffen werden. Durch die höhere Flexibilität dieses Systems eröffnen sich zudem Möglichkeiten der differenzierteren Anpassung an die Kundenpräferenzen und somit zur Steigerung der Ergiebigkeit des Tarifes; diese gilt es zu nutzen. Es handelt sich hierbei aber um ein Projekt, das landesweit und nicht durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde im Alleingang realisiert werden muss. Generell wenden – heute wie zukünftig – alle im Kreis tätigen Unternehmen, die

ÖPNV-Leistungen anbieten, den SH-Tarif in der jeweils gültigen Form an und erkennen ihn bei der Fahrgastbeförderung an; sie beteiligen sich ferner am Einnahmeaufteilungsverfahren der NSH GmbH. Der Kreis betrachtet dies als Element der ausreichenden Verkehrsbedienung, so dass es für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet Voraussetzung ist.

Als relativ neuer Diskussionspunkt bezüglich der tariflichen Weiterentwicklung ist die **Idee eines Norddeutschen Tarifverbundes** zu verzeichnen, der auch gemäß der Koalitionsvereinbarung der gegenwärtigen Landesregierung zu deren Projekten zählt. Hierzu wurde seitens der NAH.SH GmbH ein Gutachten in Auftrag gegeben, dessen Endbericht inzwischen vorliegt. Dort wird ein Ersatz der bestehenden Tarifverbünde im norddeutschen Raum (Schleswig-Holstein, Hamburg, nördliches Niedersachsen) nicht empfohlen. Gleiches gilt für eine auf dieses Gebiet erfolgende Ausweitung des HVV. Gründe hierfür sind u.a. die bereits bestehenden Übergangsmöglichkeiten (SH-Tarif ermöglicht beispielsweise Fahrten ins gesamte Stadtgebiet Hamburg) und der erhebliche notwendige Harmonisierungsaufwand. Stattdessen sollen im Rahmen einer sog. „Norddeutschen Tarifallianz“ Harmonisierungen und Glättungen von systemischen oder preislichen Brüchen abgebaut werden, ohne die wesentlichen Spezifika der bestehenden Verbundtarife aufzugeben. Hiermit kann auch zielgenauer auf den jeweiligen Verbund-/Gemeinschaftstarif und die dort identifizierten Problemlagen abgestellt werden.

Ferner soll das bereits bestehende NAH.SH-Firmenabo (vgl. Kap. 4.5) zu einem – in der Attraktivität gesteigerten – **Jobticket** für Berufspendlerinnen und -pendler weiterentwickelt werden. Die NAH.SH GmbH bereitet diese Maßnahme mit gutachterlicher Unterstützung vor; Ziel ist eine Umsetzung zum Frühjahr 2021.

Da angesichts eines bisher verbundweit nicht zur Umsetzung gekommenen Angebotes einer **„Talzeitkarte“** zwischenzeitlich in der Landeshauptstadt Kiel als örtliches Angebot eine Zeitkarte für Seniorinnen und Senioren neu eingeführt wurde, in anderen Bereichen des Landes wie z.B. dem Kreis Rendsburg-Eckernförde eine solche seit Langem besteht, ist auf den Handlungsbedarf hinsichtlich eines analogen verbundweiten (einheitlichen) Angebotes aufmerksam zu machen. Noch einmal ist hervorzuheben, dass infolge des SH-Tarifes landesweit abgestimmte bzw. vereinbarte Lösungen geboten und Handlungsspielräume für isolierte Angebote nur im Kreis Rendsburg-Eckernförde sehr begrenzt sind; daneben ist auf die maßgebliche Rolle der Verkehrsunternehmen bzw. der NSH GmbH bei der Tarifweiterentwicklung hinzuweisen.

Ein seit Jahren bestehendes ungelöstes Problem besteht in dem nur auf das Gebiet der Landeshauptstadt Kiel beschränkten Angebot des Kieler-Woche-Tickets[11]. Zum einen gab es immer wieder fälschliche Nutzung auf der Fährlinie F1 (hier konnte in 2017 eine Lösung durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Fähranleger mit entsprechender Fahrpreisanhebung) gefunden werden. Zum anderen sind regelmäßig Fahrgastbeschwerden aus dem Kieler Umland zu vermelden. Seitens der in den Kreisen hauptsächlich tätigen Verkehrsunternehmen wird als Hinderungsgrund der Mangel an zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrerkapazitäten ins Feld geführt, sofern hierdurch die Nachfrage weiter erhöht würde; zudem rechtfertige die ohnehin hohe Nachfrage kein Sonderangebot. Selbst wenn man dies außer Acht lasse, müsse mit Mehrkosten und evtl. auch Mindereinnahmen gerechnet werden, über deren Ausgleich keine Regelung bestehe. Infolgedessen könnte eine Lösung nur in dem

[11]) Fahrkarte für 1 Person, gültig für den gesamten Kieler-Woche-Zeitraum täglich ab 10.00 Uhr

Ausgleich solcher finanziellen Wirkungen durch die Aufgabenträger und in einem Ausbau der Fahrzeug- und Personalkapazitäten bestehen.

Abschließend ist festzuhalten, dass Verkehrsunternehmen, die im Kreis ÖPNV-Leistungen anbieten, im Zuge der o.g. verpflichtenden Anwendung des SH-Tarifes auch **vollständig an dessen Einnahmeaufteilungsverfahren zu partizipieren haben**. Sie müssen dementsprechend allen hierfür notwendigen Vertragsverhältnissen beitreten und – sofern vorhanden – Mitglied in der zuständigen organisatorischen Einheit (z.Zt. NSH GmbH) sein.

Auch hinsichtlich des **Vertriebes** ist die mögliche Einführung neuer Vertriebskanäle auf digitaler Grundlage ein aktuelles Thema; einige grundsätzliche Ausführungen wurden hierzu schon in Kap. 5.3 angesichts der technischen Überschneidungen getätigt. Bezüglich der Vertriebsfrage sind grundsätzlich verschiedene technische Ansätze vorhanden. Für die Praxis im Kreis Rendsburg-Eckernförde ist zum einen zu nennen das

- **mobile Ticket**

aus dem regulären Ticketsortiment („Handyticket“, auf mobiles Endgerät geladen, Ticketerwerb bargeldlos, aber faktisch immer noch notwendig). Diese Vertriebsform wurde zwischenzeitlich im NAH.SH-Verbund verwirklicht (vgl. Kap. 4.5)

Ein weitergehender Schritt besteht in der Einführung ticketloser Vertriebsverfahren. Hier wurde im NAH.SH-Verbund die Einführung eines

- **Check-in-be-out-Verfahrens**

beschlossen, analog zu einem ähnlichen Ansatz im HVV. Dabei erfolgt noch ein smartphone-basiertes Einchecken bei Besteigen des Fahrzeugs, aber eine automatische Erfassung des Aussteigens und damit der zurückgelegten Fahrtstrecke. Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage einer best-price-Findung gemäß des tatsächlichen Nutzungsverhaltens des Fahrgastes.

Unter der Federführung der NAH.SH GmbH wurde eine Arbeitsgruppe aus NAH.SH GmbH, NSH, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Umsetzung der diesbezüglichen Lösungen eingerichtet. Es gilt dabei, die im zweiten und dritten Absatz von Kap. 5.3.3 getätigten Aussagen zu berücksichtigen. Zudem ist die Frage der Übergangsphase mit ggf. paralleler Anwendung digitaler und analoger Vertriebskanäle im Lichte der Demografie (Belange der älteren Generation) auf der einen und des Aufwandes auf der anderen Seite zu problematisieren. Möglich ist hier allerdings auch die Erkenntnis, dass solche neuen Vertriebsformen auch für diese Menschen einfacher handhabbar sind als beispielsweise der Ticketerwerb am Automaten. Zur Projektumsetzung wurde auf der Grundlage der Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“) über die NAH.SH GmbH im Zusammenhang mit dem GreenCityPlan der Landeshauptstadt Kiel eine Förderung beantragt, dabei als erster Schritt die Einführung eines digitalen Ticketkontrollsystems in Verbindung mit WLAN bei der KVG bereits umgesetzt. Wie auch im Falle des digitalen Zugangsmediums allgemein ist eine Beteiligung bzw. Anwendung eines derartigen Vertriebskanals entsprechend dem landesweiten Entwicklungsstand Teil einer ausreichenden Verkehrsbedienung und somit von im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen grundsätzlich umzusetzen.

Auch der VDV verwirklicht im Bereich des elektronischen Ticketings ein Projekt mit Titel **„Handyticket Deutschland“**, mit dem auf der Grundlage einer überregionalen Mobilitätsplattform auch eine deutschlandweite Vernetzung angestrebt wird. Aktuell sind über 40 Verkehrsunternehmen oder –verbünde angeschlossen; allerdings sind mehrere große Verbünde wieder ausgestiegen (HVV, VGN, VVS, HVV kooperiert neuerdings wieder). Ob sich für Schleswig-Holstein / Hamburg diesbezüglich mittelfristig Möglichkeiten der Integration im Sinne einer bundesweiten Lösung ergeben, bleibt abzuwarten. Konkrete Bestrebungen bestehen derzeit nicht.

5.5 Marketing/Kommunikation

5.5.1 Landesweites CD

Als generelle Aufgabe für die nächste Zukunft ist die Weiterentwicklung der Anwendung des landesweiten CD von Belang. Grundsätzliches Ziel der Akteure im landesweiten Nahverkehrsverbund ist es, auch im Bereich der Haltestellenschilder, -masten und -aushänge sowie des Fahrzeugäußeren (ganzflächig) das NAH.SH-CD umzusetzen. Das Design der **Haltestellenschilder** ist inzwischen abgestimmt; für die **Informationsaushänge** ist dieser Prozess noch nicht abgeschlossen. Da für die entsprechende Umrüstung aller Haltestellen erheblicher Aufwand auch finanzieller Art zu leisten sein wird, ist hier nun die Klärung der konkreten „zeitlichen Taktung“ der Umsetzung und der Finanzierungsfrage unbedingt notwendig und aktueller Beratungsgegenstand; es wird seitens der Aufgabenträger – so auch des Kreises Rendsburg-Eckernförde – eine erhebliche Beteiligung des Landes eingefordert. Das Land hat (gemäß Mitteilung der NAH.SH GmbH) zwischenzeitlich auch zugesagt, eine finanzielle Förderung von insgesamt verbundweit 3 Mio. Euro zu gewähren. Max. 75% der Kosten werden gefördert, die verbleibenden Kostenanteile sind vom Kreis zu tragen. Die Maßnahme, also die Umrüstung aller Haltestellen, soll insgesamt bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Auch die längerfristig gewünschte durchgängige Gestaltung des **Fahrzeugäußeren** im landesweiten CD unter Verzicht auf Fremdwerbung treibt der Kreis in seinem Zuständigkeitsbereich voran. Hier muss angesichts der durch Fremdwerbung erzielbaren Einnahmen auf die Lücke auf der Einnahmeseite der Betreiber hingewiesen werden, die der Aufgabenträger durch entsprechend erhöhte Abgeltungszahlungen an selbigen übernehmen muss. Zur wirtschaftlichen Bedeutung dieses Effekts gibt es unterschiedliche Wertungen; finanzielle Ausgleiche Dritter gibt es z.Zt. nicht. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde setzt dies in jedem Falle schrittweise, soweit die von ihm bestellten Verkehre betroffen sind, um: über entsprechende Regelungen wird dies in Verkehrsverträgen sichergestellt; aktuelle Praxis ist es bereits im Falle der beiden Stadtverkehre und für das Regionalnetz ist es mit der Betriebsaufnahme des neu vergebenen Verkehrsangebotes analog vorgesehen, soweit Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Somit wird dies von 2021 an Teil anzuwendender Standards im Fahrzeugbereich sein.

Abb. 34: Bus im NAH.SH-CD (Stadtverkehr Rendsburg) – Quelle: Eigene Aufnahme des Verfassers

Die im Bereich von **Druckerzeugnissen** der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation bereits praktizierte Anwendung des Landesweiten CD ist von allen Unternehmen im Kreis auch zukünftig sicherzustellen. Im Hinblick auf **Haltestellenschilder und -aushänge** ist nach erfolgter gemeinsamer Verabschiedung der Gestaltungsdetails im NAH.SH-Verbund ihre Anwendung verbindlich, hierbei ist die Abstimmung mit dem Kreis als Aufgabenträger zur Umrüstung mit Klärung der Finanzierung unter Einbeziehung der Landesförderung notwendig. **Ausgenommen von vorgenannten Standards sind Unternehmen, die im Auftrag anderer Aufgabenträger verkehren; dort gelten deren Festlegungen.**

5.5.2 Fahrgastinformation

Zunächst betrachtet es der Kreis als selbstverständlich, dass die Fahrgäste **in den Fahrzeugen** angemessen informiert werden. Hierzu werden folgende Informationen gewährleistet:

Akustisch (Durchsagen):

- Ankündigung der nächsten Haltestelle,
- Allgemeingültige Hinweise zu Umsteigemöglichkeiten,
- Informationen über Grund, Ausmaß und Dauer von Betriebs- oder extern verursachten Störungen (Straßensperrungen) sowie über eingerichtete Ersatzbeförderung.

Optisch über die Bildschirme:

- Anzeige des Fahrtzieles,
- Anzeige der Liniennummer,
- Ankündigung der nächsten und der darauffolgenden Haltestelle,
- ggf. Informationen über Betriebsstörungen, Ankündigungen von Baumaßnahmen sowie weitere Hinweise zum Betrieb,

Über Aushänge bzw. Auslage von Informationsmaterial:

- Liniennetzplan des Teilnetzes
- Servicestellen und Servicerufnummern des Verkehrsunternehmens und den NAH.SH-Kundendialog, Tarifinformationen, Informationen zu Fahrgastrechten und zur Kundengarantie.

Im Interesse einer guten und zeitgemäßen Fahrgastinformation erscheint weiter die Bereitstellung **interaktiver Informationsmöglichkeiten** als zielführend; diesbezüglich wird das Angebot eines Interaktiven Liniennetzplanes, wie seit Jahren schon für den Kieler Stadtverkehr und für den öffentlichen Verkehr des Kreises Plön vorhanden, angestrebt. Vorteile bestehen hier über die interaktive Nutzbarkeit selbst hinaus darin, dass durch Verlinkungen oder andere Lösungen, die die Digitalisierung bietet, eine Fülle von Informationen – auch außerhalb des ÖPNV – geboten werden können. Und auch umgekehrt können Kooperationspartner, z.B. in den Bereichen Freizeit und Tourismus, aber auch Bildungseinrichtungen über die ÖPNV-Angebote des Kreises (dabei nicht zuletzt die Erreichbarkeit der eigenen Einrichtung) informieren. Wichtig erscheint bei einem solchen Projekt, dass die Übergänge zwischen den Bereichen der jeweiligen Aufgabenträger für den Nutzer so wenig spürbar wie möglich gehalten werden, so dass ein gesamtregionales Informationsangebot zur Verfügung steht. Unter der Regie des NAH.SH GmbH wurde 2020 ein entsprechendes landesweites Projekt gestartet, in dessen Rahmen für interessierte Aufgabenträger die Möglichkeit besteht, für den eigenen Zuständigkeitsbereich ein derartiges Produkt entwickeln zu lassen.

Im Hinblick auf die Fahrgastinformation ist im Zusammenhang mit der Haltestellengestaltung auch die Ausstattung mit **DFI-Anzeigen** zu benennen. Das Land fördert im Rahmen des Projekts zu Anschlusssicherung und Echtzeit über die NAH.SH GmbH den Aufbau solcher Einrichtungen finanziell. Dabei ist in den Fördergrundsätzen eine Einteilung der Haltestellen in die Prioritäten A und B sowie solche, für die keine Förderung in Frage kommt, nach Entfernung zu einem Bahnhalt, Gesamtzahl der Busabfahrten/Tag bzw. der die Haltestellen anfahrenden Linien vorgenommen; Anzeiger der Priorität B werden bei der Förderung nachrangig behandelt. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfüllen folgende Haltestellen die Förder-Kriterien (Prioritätenklasse in Klammern):

- Altenholz-Stift, Ostpreußenplatz (B) und Stettiner Weg (B);
- Eckernförde, ZOB/Bahnhof (A), Kreiskrankenhaus (B), Noorplatz (B) und Schulzentrum (B);
- Flintbek, Bahnhof/Freeweid (A), Post (A) und Parkplatz (B) – hier ist die geplante verkehrliche Neuordnung im Bereich um den Bahnhof zu berücksichtigen;
- Kronshagen, Heischberg (B), Johann-Fleck-Straße (B) und Rathaus (B);
- Molfsee, Bärenkrug (B) und Catharinenberg (B);
- Rammsee, Alte Ziegelei (B), Freilichtmuseum (B), Mielkendorfer Weg (B) und Schulenhof (B),
- Rendsburg, ZOB/Stadttheater (A), ZOB/Bahnhofstraße (A) und Musikschule (B).

Fördermittelempfänger können dabei nur Kommunen sein, wobei die Kooperation mit Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Technik und Datenversorgung kein Problem ist. Die NAH.SH GmbH bietet jedoch auch selbst ein Hintergrundsystem zur einfachen Datenversorgung der Anzeiger an.

Im Kontext mit dem GreenCityPlan der Landeshauptstadt Kiel ergab sich auch für Kommunen in den Nachbarkreisen die Gelegenheit, DFI-Anlagen aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ des Bundes (Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme) fördern zu lassen. Anträge wurden für Rendsburg (Haltestellen „ZOB“, „Grüner Kranz“, „Schlossplatz“ und „Schiffbrückenplatz“), Eckernförde („ZOB“, „Noorplatz“ und „Schulweg“) und Fockbek (Haltestelle „Dorfplatz/Paulsen“) gestellt und bewilligt; seitens des Landes (über die NAH.SH GmbH) erfolgt eine zusätzliche Förderung.

Selbstverständlich werden die **bisher schon vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen Kommunikationsmedien und -kanäle** auch in Zukunft vorgehalten. Unternehmen, die Verkehrsleistungen im Kreis anbieten und nicht im Auftrag anderer Aufgabenträger fahren, sind in diesem Rahmen gehalten, folgende Einrichtungen bzw. Leistungen bereitzuhalten:

- Öffentlich zugängliche E-Mail und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Verkehrsunternehmen wenden können.
- Telefonischer Informations- und Auskunftsservice zum Festnetztarif, erreichbar von 7 bis 19 Uhr werktags (einschließlich samstags) und von 8 bis 19 Uhr sonn- und feiertags. Dieser Service kann auch bei einem Dritten beauftragt werden.
- Zentrales Auskunftssystem im Internet bzw. Homepage mit Informationen über Liniennetz, Fahrpläne, Beförderungsbedingungen sowie Tarif und Fahrkartenverkauf; hier sind auch die o.g. Telefon-Servicenummern und Post- sowie E-Mailadressen anzugeben.
- Zwecks einer lückenlosen Funktionsfähigkeit der landesweiten Fahrplanauskunft auch für das Verkehrsangebot im Kreisgebiet sind der zuständigen Regiestelle (z.Zt. die NAH.SH GmbH) alle Fahrplandaten mindestens mit Jahresfahrplan, Sonderfahrplänen, Stammdaten, Kalender und Attributen zu den einzelnen Fahrten zur Verfügung zu stellen. Die Kosten für Datenintegration und –pflege trägt dabei das Verkehrsunternehmen.
- Spätestens ab 2021 sind außerdem für alle Verkehrsleistungen Echtzeitdaten zu generieren und diese auf unternehmenseigene Kosten für die landesweite Echtzeitauskunft zur Verfügung zu stellen (Einspeisung in ZDD). Auf Verlangen des Aufgabenträgers hat dies auch gegenüber Dritten zum Zwecke der Fahrplanauskunft zu erfolgen. Es ist ein Ansprechpartner für die Systeme im Verkehrsunternehmen zu benennen.

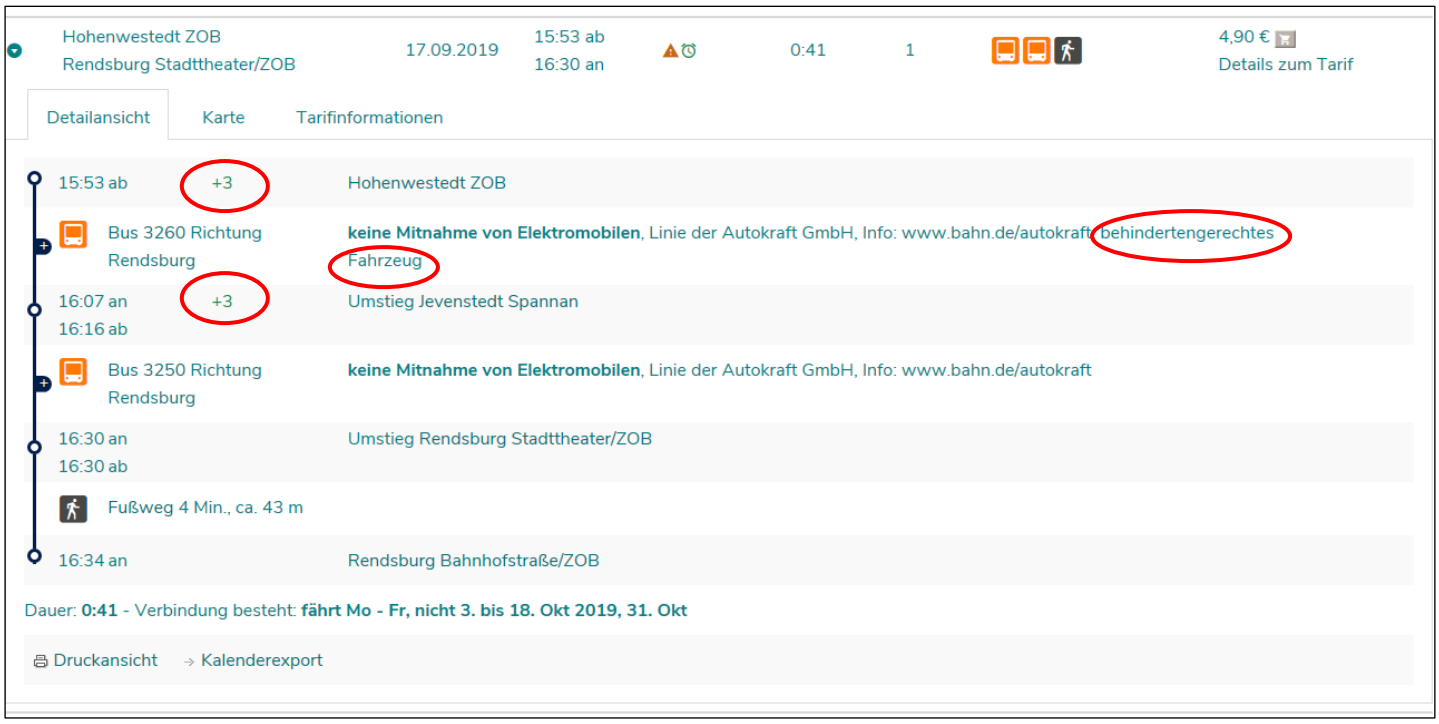


Abb. 35: Fahrplanauskunft der NAH.SH mit Echtzeit (Verspätungsangabe, hier „+3“) und Angabe zur Barrierefreiheit – Quelle: www.nah.sh (Markierungen nachgetragen)

Eher im weiteren Sinne in Verbindung mit Marketing und Kommunikation stehend ist der aktuell intensiv diskutierten Aspekt der **Einrichtung von freiem WLAN** in öffentlichen Verkehrsmitteln; als Frage einer modernen Serviceleistung ist diesem Thema durchaus Aufmerksamkeit zu widmen. Zur Zeit findet dieses Angebot nach und nach Verbreitung, nicht mehr nur bei großen, städtischen Verkehrsbetrieben bzw. den Bahnunternehmen. KVG und SWN haben als auch im Kreisgebiet verkehrende Stadtverkehrsunternehmen mit der Einführung ebenso begonnen wie die SPNV-Unternehmen. Im Regionalbusnetz des Kreises ist ab 2021 dieses als verbindliches Angebot auf den Strecken der Netzebene 1 vorzuhalten (vgl. Kap. 5.2.3). – Auch hier ist grundsätzlich das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen. So fallen für das Verkehrsunternehmen neben den Aufwendungen für die Installation der Router in den Fahrzeugen Kosten für Datenkarte, Provider, Wartung und Instandhaltung an. Ungeachtet dessen ist aus Befragungen der KVG-Fahrgäste bekannt, dass bei der jungen Generation inzwischen dieser Service erwartet wird, so dass er für einen zukunftsfähigen ÖPNV zum Attraktivitätsanspruch gehört. Untersuchungsergebnisse von Pilotversuchen in Augsburg, Bremen und Hamburg (großstädtische Bereiche!) erbrachten allerdings hinsichtlich der kundenseitigen Bewertung ein etwas differenzierteres Bild: Zwar war eine insgesamt positive Resonanz besonders bei Vielfahrerinnen und -fahrern zu verzeichnen, jedoch nutzte nahezu die Hälfte der Befragten das Angebot nicht. Eine möglicherweise zukünftig häufigere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wurde demgegenüber z.B. in Bremen von 14% bekundet; ähnlich viele Befragte fühlten sich aber auch durch die Nutzung der Smartphones, Tablets u.ä. Geräten gestört, dabei überproportional viele ältere Fahrgäste. Und trotz des großstädtischen Gebiets bemängelten 15% schlechten Empfang. Dennoch ist gerade für den ländlichen Bereich von einem Vorteil in der Netzabdeckung durch das Vorhandensein von SIM-Cards zweier Netzbetreiber auszugehen.

5.5.3 Öffentlichkeitsarbeit

Neben den vorgenannten Leistungen bzw. Einrichtungen ist auf das Erfordernis einer **intensiven Bekanntmachung** (mindestens über Presse, eigene Druckerzeugnisse und im Internet) neuer oder stark veränderter Angebote hinzuweisen, um ihren Erfolg im Verkehrsmarkt zu fördern. Diesem Aspekt kommt gerade vor dem Hintergrund der Neustrukturierung des Regionalliniennetzes eine herausragende Bedeutung zu; hier bedarf es einer umfangreichen vorbereitenden Öffentlichkeitsarbeit, die auch zusätzliche Bereiche der Bürgeransprache wird umfassen müssen. Zu nennen sind hier z.B. Informationsveranstaltungen vor Ort, aber auch regelmäßige Berichterstattung, um die Veränderungen und die damit verbundenen Vorteile intensiv bekannt zu machen. Dies gilt umso mehr, als der Busverkehr in ländlichen Räumen in Anbetracht seiner schwerpunkthaft auf Bedürfnisse des Schülerinnen- und Schülerverkehrs ausgerichteten Angebote vielfach als Mobilitäts- bzw. Beförderungsform im Bewusstsein der ansässigen übrigen Bevölkerung nicht verankert ist und das Interesse am Thema überhaupt erst einmal geweckt werden muss. Grundsätzlich ist stets die Konkurrenzsituation des ÖPNV zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, insbesondere des PKW (auch als Mitfahrer), im Blick zu behalten. Für diesen Zweck wurde eine eigene Internetpräsentation entwickelt, in der umfassend die Vorzüge des neuen Regionalnetzes, aber auch weitergehende Qualitäten des ÖPNV dargestellt werden.

Ein wesentlicher Bestandteil der diesbezüglichen Marketingstrategie besteht auch in der deutlichen **Produktbildung und -profilierung**. In diesem Sinne ist die bereits in Kap. 5.2.2 beschriebene Einführung der Premiummarke „PlusBus“ für qualitativ hochwertige Busverbindungen der Netzebene 1 des neuen Regionalnetzes vorgesehen. Wie in anderen Bereichen des Wirtschaftsgeschehens auch, soll hier gleichsam der Name für Qualität bürgen. Somit sollen Zugangshürden gesenkt werden, indem alleine die Begrifflichkeit dem (potenziellen) Kunden vermittelt, dass auf den so bezeichneten Strecken ein hoher Bedienungsstandard mit hochwertigen Fahrzeugen, direkten Verbindungen, ganztägigen Betriebszeiten an allen Wochentagen, vertakteten Fahrplänen und guten Anschlussmöglichkeiten geboten wird. Entscheidend für den Erfolg ist hierbei, dass dieser Standard auch konsequent und durchgängig angewendet wird.

5.5.4 Barrierefreiheit

Auch bei Kommunikationsmaßnahmen ist der Barrierefreiheit Beachtung zu schenken (Schriftgrößen und -deutlichkeit, Kontraste; vgl. DIN-Norm 32975; Schriften und Leserlichkeit, vgl. DIN-Norm 1450) außerdem Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0 und WCAG 2.0 in Verbindung mit Richtlinie (EU) 2016/2102 vom 26.10.2016 für Inhalte auf Internetseiten und mobilen Endgeräten; vgl. Kap. 3.1.8). Internetseiten und mobile Anwendungen müssen demnach ganz grundsätzlich auch für Menschen mit Behinderung, auch ggf. unter dem Aspekt der Verwendung assistiver Technologien „wahrnehmbar, bedienbar, verständlich und robust gestaltet sein“. Zukünftig sind Hinweise zum Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen in die veröffentlichten Fahrpläne aufzunehmen; bei den zukünftigen Netzebenen 1 und 2 sind solche Fahrzeuge ohnehin Standard (hier genügt ein entsprechender Generalhinweis), bei Netzebene 3 müssen ggf. die einzelnen Fahrten gekennzeichnet werden (z.B. mit Rollstuhl-Piktogramm). Im Falle nur einzelner Hochflurfahrten können auch speziell diese gekennzeichnet werden. Auch eine Kennzeichnung barrierefreier Haltestellen ebendort wird angestrebt, wobei idealerweise eine Differenzierung zwischen Ausstattung mit erhöhtem Bordstein und mit taktilen Leitelementen erfolgen sollte.

Die Fahrplanaushänge speziell im Regionalverkehr sind gegenwärtig zwar i.d.R. gut lesbar, erfüllen jedoch nicht durchgängig die Anforderungen der Barrierefreiheit (DIN-Norm 32975), so dass v.a. an Haltestellen, die gemäß Anlagen 12 und 13 als barrierefrei gelten sollen, entsprechende Verbesserungen vorzunehmen sind. Die begonnene Änderung des Aushang-Layouts, wie beispielhaft im Kap. 4.6 bereits aufgezeigt, muss flächendeckend umgesetzt werden. Allerdings besteht landesweit zwar grundsätzlich Einvernehmen über die Vereinheitlichung des Layouts, aber noch keine Einigkeit über das zu verwendende Modell; das im genannten Kap. dargestellte ist eines von mehreren Alternativen. Derzeit läuft hierzu unter der Regie der NAH.SH GmbH das Abstimmungsverfahren. Eine zukunftsfähige Lösung mit entsprechender Zielsetzung besteht auch in der Ausstattung der Aushänge mit QR-Codes, die durch Abfotografieren per Handy eine Anzeige des Fahrplanes auf diesem ermöglichen (durch Herunterladen von der Internetseite des Verkehrsunternehmens). Das Angebot eines Services speziell für Sehbehinderte, wie in die KVG mit ihrer App anbietet (vgl. Kap. 4.6), sollte auch für das sonstige ÖPNV-Bedienungsgebiet im Kreis angestrebt werden.

Zu Anforderungen der Barrierefreiheit im Hinblick auf Fahrgastinformation und Kommunikation siehe auch **Anlage 8**.

5.6 Straßen- und Haltestellen-Infrastruktur

5.6.1 Straßeninfrastruktur

Größere Ausbauprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur mit kapazitätserweiternder Wirkung sind im Kreisgebiet in den nächsten Jahren nicht geplant; die diesbezüglich aktuell einzige große Maßnahme war die vor kurzem abgeschlossene Erweiterung der BAB 7 ab Dreieck Bordesholm südwärts.

Schwerpunkt der Baumaßnahmen liegt in der Sanierung bzw. Erneuerung von Straßen. Nach im Wesentlichen erfolgter Fertigstellung des Kanaltunnels Rendsburg ist nun in unmittelbarer Nähe der **Neubau der Brücke der B 77 über die Eider** begonnen worden; diese Maßnahme wurde im April 2020 gestartet und soll drei Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen. Zur Abwicklung des Verkehrs dient eine Behelfsbrücke; eine Behinderung des ÖPNV durch Rückstaus bis südlich des Anschlusses Berliner Straße ist nicht auszuschließen. Eine ebenfalls mit empfindlichen Eingriffen verbundene Maßnahme ist der aktuell in Angriff genommene **Neubau der Alten Levensauer Hochbrücke** bis 2024, der infolge des zwingend notwendigen Abrisses der alten Brücke eine befristete Unterbrechung dieses Verkehrsweges erfordern und somit auch Auswirkungen auf den ÖPNV haben wird (siehe auch Kap. 5.1). Über die genannten größeren Projekte hinaus sind für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen **verschiedene weitere Sanierungsmaßnahmen in unterschiedlicher Intensität** zu erwarten. Beispielsweise wurden bei den Kreisstraßen auf der Grundlage der letzten Straßenzustandserfassung 2017 auf rd. 20 Teilstrecken Sanierungsmaßnahmen bereits in 2018 in Angriff genommen; bis Ende 2021 soll das Sanierungsprogramm weitgehend abgearbeitet sein. (vgl. Kap. 3.3.1), Entsprechende Maßnahmen werden im Interesse der Instandhaltung auch in den nächsten Jahren umzusetzen sein . Ähnliches gilt für Landesstraßen, z.T. auch Bundesstraßen. Gegen Ende der Laufzeit dieses RNVP wird zudem mit dem **Neubau der Rader Hochbrücke** im Verlauf der BAB 7 ab 2023 eine zusätzliche groß dimensionierte Erneuerungsmaßnahme der Straßeninfrastruktur starten, soweit die derzeitige Zeitplanung eingehalten wird. Die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz können derzeit nicht bewertet werden.

Speziell mit Blick auf die angestrebte Verbesserung im ÖPNV der **Stadt Eckernförde** ist die vorgesehene Verwirklichung eines Durchstichs zwischen den Straßen „Domsland“ und

„Schiefkoppel“ zu erwähnen. Dieser schafft neue Möglichkeiten der Buslinienführung ohne Stichfahrten im betroffenen Bereich, was Voraussetzung für die Umsetzung des Gutachtens zum Stadtverkehr Eckernförde ist (vgl. Kap. 5.2.1). Zusätzlich befindet sich dort als städtebauliches Gesamtprojekt der Umbau des Bahnhofsumfeldes mit Erneuerung / Standortverlagerung des ZOB in Planung.

Im **Gemeindebereich Flintbek** ist ebenfalls eine städtebauliche Umgestaltung des Gemeindebereiches im Bahnhofsumfeld mit Änderungen der Straßeninfrastruktur geplant. Wichtige Maßnahme im Hinblick auf den Busverkehr ist dabei die Schaffung einer ZOB-ähnlichen Haltestellenanlage auf der Ostseite der Bahnlinie, die dann auch als Endpunkt der in Flintbek endenden/beginnenden Buslinien dienen wird (anstelle der heutigen Haltestelle „Flintbek, Parkplatz“, vgl. Kap. 5.2.1).

Auch in der **Kreisstadt Rendsburg** ist grundsätzlich die Umgestaltung des ZOB vorgesehen. Hierzu erfolgte im März 2020 ein Planungsauftrag, mit dem u.a. auch Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrssystem gewonnen werden sollen (vgl. Kap. 5.2.1). Zudem ist eine Erschließung des Geländes der ehemaligen Eider-Kaserne ab Ende 2020 projektiert, womit vsl. bis Ende 2021 die Voraussetzung für eine Anbindung dieses Bereiches und des Krankenhauses (vgl. Kap. 5.2.1) geschaffen wird.

Ferner wird für die **Gemeinde Hohenwestedt** ein „ÖPNV-Zentrum“ in Bahnhofsnähe geplant. Dieses umfasst einen neuen ZOB und eine Mobilitätsstation und wird dementsprechend eine entscheidende Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn sowie anderen Verkehrsträgern bringen. Die Fertigstellung ist für 2023 geplant.

Außerdem wird im ÖPNV-Gutachten zum Regionalverkehr im Kreis auf die Notwendigkeit von verkehrslenkenden bzw. baulichen Maßnahmen im Vorfeld der Nord-Ostsee-Kanalfähren hingewiesen, um die möglichst reibungslose betriebliche Abwicklung der dort meistenteils neu entstehenden Busverbindungen sicherzustellen. Hier müssen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern bzw. Ordnungsbehörden Lösungen gefunden werden.

Ein noch einer Lösung harrendes Problem besteht in den Öffnungszeiten der Schleibrücke Kappeln. Diese sind für die Fahrplanlagen der Busse, die für eine Taktknoten-Verwirklichung in Kappeln notwendig sind, ungeeignet. Aufgrund der verschiedenen Abhängigkeiten sowohl im Bereich des Buslinienverkehrs wie auch der Schifffahrt auf der Schlei und der Koordination mit der Öffnung der Brücke Lindaunis konnte hier noch keine einvernehmliche Lösung aller Beteiligten erzielt werden. Die Beratungen hierzu dauern an und sind erfolgversprechend.

5.6.2 Bushaltestellen

Zunächst ist in Bezug auf Bushaltestellen darauf hinzuweisen, dass für die **Funktionsfähigkeit des zukünftigen Busnetzes** – insbesondere des Treffens mehrerer Busse an den Knotenpunkten sowie fahrgastfreundlicher Umsteigevorgänge dort – der Gutachter (neben der bereits genannten Verknüpfung Bus-Bahn in Hohenwestedt) an mehreren Stellen Handlungsbedarfe bei der Positionierung bzw. der Gestaltung der Haltestellen bzw. Haltepositionen herausgearbeitet hat. Hier gilt es, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Baulastträgern auf entsprechende Umgestaltungsmaßnahmen hinzuwirken.

Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren vorrangige Aufgabe und gleichzeitig mit Blick auf die notwendigen finanziellen Aufwendungen (siehe unten) eine Herausforderung der **weitere barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen**. Auf der Grundlage der bisher erfolgten Erfassungsergebnisse im Bereich der Haltestellen (in Kap. 3.3.1 beschrieben) hat der Kreis im

Nachgang zum 2. RNVP, wie dort angekündigt, im Zuge des Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV ein Ausbaukonzept für Bushaltestellen erarbeitet, in dem er die aus seiner Sicht sinnvolle Strategie hinsichtlich der Barrierefreiheit im Haltestellenbereich bezogen auf das gesamte Liniennetz skizziert; eine Umsetzung muss in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erfolgen. Gewisse Modifikationen wurden dabei zwischenzeitlich in Anpassung an das neue Regionalbusnetz vorgenommen. Im Falle der Stadt Eckernförde gibt es ein stadteigenes Konzept, dieses wurde unverändert in die Kreiskonzeption integriert.

Für die Ausgestaltung der einzelnen Haltestelle gibt es seit Ende 2018 einen Leitfaden der NAH.SH GmbH für ganz Schleswig-Holstein außerhalb des HVV, der sich jedoch stark an ein analoges Werk des HVV anlehnt, so dass landesweit große Übereinstimmungen gegeben sind. Grundlage für die Ausführungen dort bilden die einschlägigen technischen Regelwerke hinsichtlich der Barrierefreiheit („anerkannte Regeln der Technik“, d.h. DIN-Normen sowie sonstige Empfehlungen für Verkehrsanlagen der FGSV). Grundsätzlich ist nach derzeitigem Stand eine vollständige Barrierefreiheit der einzelnen Haltestellenanlage nur bei Umsetzung der Gestaltung gemäß dem Leitfaden als gegeben anzusehen, weswegen die zuständigen Baulastträger gehalten sind, die dort definierten Standards zu verwirklichen. **Der Leitfaden steht online zur Verfügung unter der Adresse www.nah.sh/barrierefreie-bushaltestellen**. Gewisse Problematiken sind hiermit jedoch durchaus verbunden, auf die auch in den nachfolgenden Ausführungen noch eingegangen wird.

Grundsätzlich ist für die Überlegungen des Kreises im Hinblick auf seine Ausbaukonzeption festzustellen, dass angesichts der erheblichen Investitionen, die je Haltestellenumbau erfahrungsgemäß zumindest bei Komplettumbauten inkl. Fahrgastunterständen Größenordnungen von 20.000 Euro und mehr (bei größeren Anlagen mit Umfeldgestaltung auch das Doppelte) erreichen können, Prioritäten gesetzt werden müssen; eine Korrespondenz zwischen Niederflurbuseinsatz und Haltestellenausbau sollte dabei für maximalen Nutzen unbedingt beachtet werden. Daher sind zunächst folgende Überlegungen maßgeblich:

In den **Städten** und **von stadtbusartigen Angeboten bedienten Gemeinden** ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen bereits heute durchweg gängige Praxis; zudem wird hier aufgrund der Bevölkerungsstärke und Nachfrageintensität auch erhöhter Bedarf gesehen, so dass ein Mindestmaß an flächendeckender Erschließung sichergestellt werden sollte. Infolgedessen sollte hier bezüglich des barrierefrei ausgebauten Anteils bis 2022 in jeder betroffenen Kommune eine Quote von wenigstens 50% aller im besiedelten Bereich gelegenen Haltestellen erreicht werden. Auch in **sonstigen größeren Gemeinden** soll in Abhängigkeit von der Bedienungsqualität ein Mindestmaß an Flächenerschließung verwirklicht werden. In den **ländlichen Gebieten** sollten in diesem Zeitraum grundsätzlich in allen Gemeinden mit über 500 Einwohnerinnen und Einwohnern entsprechende Haltestellen errichtet werden und zumindest an allen Haupt-Strecken (Buslinien mit Bedienung auch an schulfreien Tagen und außerhalb der Schulunterrichtszeiten) Haltestellen ausgebaut werden, soweit sie nicht nur einzelne Gehöfte (oder gar keine Siedlungen) erschließen.

Maßgebend für die Auswahl der umzugestaltenden Haltestellen sind dabei:

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

- Bedienungshäufigkeit.

Eine aus vorstehenden Kriterien abgeleitete vorschlagsweise Aufstellung der aus Sicht des Kreises im genannten Zeitraum auszubauenden Haltestellen findet sich in Anlage 13 Ergänzend zu dieser Aufstellung liegen dem Kreis die bereits in Kap. 3.3.1 erwähnten „Haltestellensteckbriefe“ zu jeder dieser Haltestellen vor, die den jeweiligen Zustand inkl. Bild veranschaulichen. Grundsätzlich sollten dabei beide Fahrtrichtungen derselben Haltestelle ausgebaut werden/sein. Bezüglich der Dringlichkeit der Ausbaunotwendigkeit ist auch der jetzige bauliche Zustand von Bedeutung; hier spielt neben der allgemeinen baulichen Qualität eine Rolle, dass nach Auskunft des BSK auch an der modernen Standard-Bordsteinhöhe von 12 cm bei abgesenktem Bus und ausgeklappter Rampe eine Zugänglichkeit für Rollstühle möglich ist, sofern genügend Manövrierraum vorhanden ist, wenngleich hiermit keine Barrierefreiheit gegeben ist! Aus diesem Grund sind auch in der Anlage 13 Bordsteinhöhen von 10 cm und weniger in den Begründungen / Anmerkungen extra vermerkt. Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Sachverhalte wurden die ausgewählten Haltestellen einer Priorisierung hinsichtlich der Wichtigkeit des Ausbauerfordernisses in 4 Kategorien (1a, 1b, 2a, 2b) unterworfen. 1a bildet dabei die höchste Prioritätenklasse mit vordringlichstem Ausbaubedarf, 2b die niedrigste.

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

Das Ausbaukonzept umfasst eine Liste mit nahezu 700 Haltestellen (entspricht einer Erhöhung des Bestandes auf weit mehr als das Dreifache), d.h. ein anzunehmendes Investitionsvolumen von mehreren Mio. Euro (bei Annahme eines standardgerechten Komplettumbaus aller in der Anlage genannten Haltestellen wäre mit bis zu einer Größenordnung von 15 Mio. Euro zu rechen). Gesondert zu berücksichtigen sind dabei die ZOB-Anlagen in Rendsburg, Eckernförde, Gettorf und Hohenwestedt, da diese als besondere Großprojekte mit möglicher gesonderter Förderfähigkeit durch das Land Schleswig-Holstein zu werten sind und die Kostenermittlung genauerer Voruntersuchungen bedarf. Gleichwohl kämen auch hier Eigenanteile der Gebietskörperschaften hinzu. Zusätzliche Kosten entstehen weiter im Falle von Nachbesserungen an vorhandenen Hochbord-Haltestellen.

Im Rahmen der Beteiligung mit den Städten, Ämtern und Gemeinden zu der Kreiskonzeption wurden von diesen im Wesentlichen keine verbindlichen Zusagen im Hinblick auf den Haltestellenausbau gem. Anlage 13 gemacht. Als bedeutende (mehrfach vorgetragene) Einwände wurden dabei genannt:

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

Vor diesem Hintergrund wurde z.T. für die Beibehaltung der früheren Praxis eines Haltestellenausbaus nur im Zuge ohnehin vorzunehmender Straßenbaumaßnahmen plädiert.

Dann jedoch wäre abzusehen, dass bis zum Jahr 2022 nicht im Mindesten eine befriedigende Situation im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen erreichbar wäre. Daher und da die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum eben genannten Jahr immerhin gesetzlich verankert ist, hält der Kreis weiter an den oben skizzierten Vorstellungen fest; weitere Diskussionen mit den Baulastträgern werden diesbezüglich zu führen sein. Mit dem Ziel der Beschleunigung der Umsetzung des Konzeptes stellt der Kreis überdies den Gemeinden im Rahmen eines **Förderprogrammes** finanzielle Mittel zur Herstellung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen in einem Gesamtumfang von 2 Mio. Euro zur Verfügung. In erster Linie werden hierbei die Haltestellen der oberen beiden Prioritätsklassen 1 a und b berücksichtigt. Außerdem sollen zukünftig diejenigen Umsteigeanlagen, denen systemrelevante Bedeutung für das neue Regionalliniennetz zukommt, besonders gefördert werden.

Ergänzend ist hier darauf hinzuweisen, dass die **Baulast** auch bei Straßen der höheren Kategorien (Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße) bei Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Bundesstraßen i.d.R. 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern) generell und unter diesen Schwellenwerten bei bestimmten Konstellationen der jeweiligen Gemeinde zufällt. Dies wurde durch das in Kap. 3.3.1 genannte Rechtsgutachten detailliert dargestellt. Zudem hat der Kreis für die Haltestellen an Kreisstraßen, soweit die Baulast ihm obliegt, ein Ausbauprogramm in Angriff genommen.

Unbefriedigend ist in diesem Zusammenhang, dass seitens des Landes keine verbindlichen Aussagen zu der Kreiskonzeption folgenden Ausbaumaßnahmen getätigt wurden; vielmehr wurde geäußert, dass die o.g. im PBefG verankerte Zielsetzung das Land nicht in die Pflicht nehme, da ihm im Busbereich keine Aufgabenträgereigenschaft zufalle. Diese Sichtweise lehnt der Kreis – im Einklang mit dem Rechtsgutachten zur Baulast an Bushaltestellen wie auch im Interesse der betroffenen Fahrgäste – entschieden ab. Barrierefreiheit ist als gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu betrachten; eine selektiv unterschiedliche Verpflichtung öffentlicher Verantwortungsträger ist mithin nicht akzeptabel.

Mit Blick auf die konkrete Umsetzung von Haltestellenausbaukonzepten ist auf folgende wichtige problematische Gemengelagen hinsichtlich der baulichen Ausführung von barrierefreien Haltestellen deutlich hinzuweisen:

- Gemäß derzeitiger Lesart der einschlägigen technischen Normen – und dementsprechend auch im Leitfaden der NAH.SH verankert – ist eine Bordsteinhöhe von 22 cm als prioritär zu verfolgende Lösung anzustreben, um vollständige Barrierefreiheit herzustellen (folgend aus den Vorgaben für die Maße des „Restspalts“ zwischen Bordstein und Fahrzeugboden). Hier ist zum einen zur Vermeidung von Beschädigungen an der Fahrzeugkarosserie eine exakt geradlinige An- und Abfahrbarkeit an den / von dem Bordstein zwingende Voraussetzung. Zum anderen besteht bei den derzeit üblichen Regionalbusmodellen ein relativ großer Schwenkbereich der Außenschwenk-Schiebetüren (bis 30 cm Abstand von der Fahrzeugflanke); dies hat bei Borden von 22 cm Höhe und voller Fahrzeugabsenkung zur Folge, dass die Türen auf der Wartefläche der Haltestelle aufsitzen und sich festfressen können; auch bei Kleinbussen kann dies angesichts der dort vorhandenen Fahrzeugmaße zutreffen. Um solche Schäden zu vermeiden, käme ein Unterlassen des Absenkens oder eine Busaufstellung in erheblichem Abstand vom Bordstein in Betracht, was hinsichtlich der Barrierefreiheit beides kontraproduktiv ist. Es ist anzumerken, dass es hinsichtlich dieser Problematik deutlich unterschiedliche Wertungen gibt. Zum Teil mag dies mit baulichen Eigenschaften im jeweiligen Einzelfall, beispielsweise der Ausrichtung der Fahrbahnquerneigung, oder

der Betrachtung eines neuen oder gealterten Busses zu tun haben. **Bei der Planung von barrierefreien Haltestellen ist daher in jedem Fall Rücksprache mit dem / den dort verkehrenden Busunternehmen erforderlich, ob eine Kompatibilität von 22 cm Bordhöhe mit den eingesetzten Fahrzeugen besteht. Ist dies nicht der Fall, muss auf die bislang gebräuchlichen Bordhöhen von 18 bzw. 16 cm zurückgegriffen werden; auch dies ist gleichsam als „zweitbeste“ Lösung von den technischen Normen gedeckt.**

- Bereits in Kap. 3.3.1 wurde mit Blick auf die Bestandserfassung auf die Problematik sich ändernder Normen hingewiesen. Auch für die Zukunft kann dies nicht ausgeschlossen werden. Auch wenn vorgesehen ist, dass der Leitfaden der NAH.SH bei solchen Änderungen angepasst wird, ergibt sich ggf. auch weiterhin das Problem, dass heute normgerechte errichtete Anlagen in Zukunft im Licht dann geltender Normen „falsch“ gebaut sind. Andererseits wird hierdurch die eigentlich angestrebte Herstellung einer Einheitlichkeit von barrierefreien Haltestellen unterminiert bzw. es ergibt sich, um dem entgegenzuwirken, erneuter Investitionsbedarf zur Anpassung an die geänderten Normen.
- Weitgehend unabhängig von Vorstehendem bestehen bei bereits mit erhöhtem Bordstein versehenen Haltestellen Defizite (in Anlage 12 aufgeführt), die zusätzlich zu dem Ausbauprogramm gemäß Anlage 13 prinzipiell Abhilfemaßnahmen erfordern. Häufig betrifft dies vorhandene Hindernisse bzw. mangelnden Manövrierraum, aber auch über Wartebereiche führende Rad- oder kombinierte Rad-Gehwege; hier hängen praktikable Lösungen von den örtlichen Gegebenheiten ab. Für die Nachrüstung mit vielfach nicht vorhandenen taktilen Elementen ist zur Kostenersparnis in die Überlegungen einzubeziehen, hilfsweise Markierungsfarbe mit Riffelstruktur aufzutragen: Im Kieler Hauptbahnhof findet sich ein solcher Streifen in einem Abschnitt der Bahnsteige 1 und 2 als Ersatz für entsprechende Einbausteine, in der Stadt Würzburg (Bayern) als Orientierungshilfe auf den gesamten Bahnhofsvorplatz sowie als Trennstreifen zwischen Rad- und Fußweg und bei Markierungen von Kraftfahrzugfahrbahnen wird eine solche Technik als Aufmerksamkeitsmaßnahme ebenfalls verschiedentlich angewendet (z.B. auf der BAB 210 Kiel – Rendsburg).
- Den technischen Normen und Empfehlungen für die Anlage von Haltestellen liegt zumindest implizit stets eine Längenerstreckung auf eine volle Buslänge zugrunde. Bei sehr schwach frequentierten Haltestellen in kleinen Orten oder außerhalb von Ortslagen finden sich daher mit Blick auf das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen traditionell sehr häufig mannigfaltige vereinfachte Lösungen bis hin zum Verzicht auf jegliche bauliche Herrichtung. Dieses verbietet sich aber nunmehr unter der Maßgabe der Verwirklichung von Barrierefreiheit; hier müssen alle Elemente, die eine Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung ermöglichen, vorhanden sein. Folglich wäre aus Sicht des Kreises zumindest für Haltestellen, bei denen gleichzeitige Ein- und Ausstiegsvorgänge erfahrungsgemäß kaum vorkommen, eine verkürzte Sonderform zielführend, bei der sich die baulich erstellte Wartefläche auf den Bereich nur einer Fahrzeugtür beschränkt und die dabei alle sonstigen normgerechten Elemente der Barrierefreiheit aufweist. Mit Blick auf die weite Verbreitung derart schwach genutzter Haltestellen (auch landesweit) hatte der Kreis sich dementsprechend – gemeinsam mit anderen Interessenvertretern – bei der Erarbeitung des landesweiten Leitfadens für die gestalterische Entwicklung einer solchen Sonderform eingesetzt, allerdings erfolglos. Es wurde seitens NAH.SH und anderer Beteiligter schlussendlich auf den mangelnden Einklang mit den „anerkannten Regeln der

Technik“ und diesbezüglichen weiteren Forschungsbedarf verwiesen. Infolgedessen müssen auch solche Haltestellen, sollen sie als barrierefrei gelten, auf volle Länge ausgebaut werden. Angesichts dieses Sachstands erkennt es der Kreis für die Kategorie 2b der Haltestellenausbaukonzeption als akzeptabel an, zunächst abzuwarten, inwieweit in Zukunft eine bauliche Lösung im aufgezeigten Sinne entwickelt wird, die auch allgemein als barrierefrei anerkannt wird.

Abb. 36:

Schwach genutzte und „in die Jahre gekommene“ Hochbord-Haltestelle in der Fläche

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass Haltestellen allgemein, aber insbesondere solche, die den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen sollen, von den zuständigen Baulastträgern in genügendem Maße zu unterhalten sind. Dies betrifft die regelmäßige Reinigung, die zügige Beseitigung von Schnee und Eis sowie die Behebung baulicher Schäden bzw. von Vegetation im Warte- und Bordsteinbereich.

Weiteres

Selbstverständlich gelten die im 2. RNVP (dort Kap. 5.5.4.1) niedergelegten sonstigen Anforderung an Haltestellenanlagen im Wesentlichen fort; dies sind über die gesetzlich vorgeschriebene Ausrüstung mit Mast, Haltestellenschild und Fahrplanaushang hinaus:

- Sichere Zuwegung,
- gute Zugänglichkeit und Anbindung an das Gehwegenetz,
- angenehme Aufenthaltsqualität,
- Schutz vor Regen und Wind,
- Beleuchtung,
- ausreichende Informationsmöglichkeiten,
- gute Einsehbarkeit (Transparenz derjenigen Seite des Unterstandes, aus der der Bus kommt zur Herstellung von Blickkontakt),
- insgesamt angstraumfreie Gestaltung,
- gute Fahrwegqualität,
- Ausgestaltung als Straßenrandhaltestelle oder Buskap zur Erleichterung der An- und Abfahrbarkeit,
- gute Anbindung an das Radverkehrsnetz, soweit vorhanden,

- bedarfsgerechte Fahrradabstellmöglichkeit, an wichtigen Standorten auch abschließbare Fahrradboxen (vgl. Kap. 5.3.2),
- Sauberkeit.

Auf den Aspekt des Wind- und Wetterschutzes ist im Hinblick auf Barrierefreiheit und den demografischen Wandel (Zunahme der Zahl älterer Menschen) verstärktes Augenmerk zu richten, da es den hier besonders im Fokus stehenden Personen oftmals nur erschwert oder gar nicht möglich ist, sich selbst vor diesen Witterungseinflüssen zu schützen oder „Ersatzlösungen“ (z.B. Vordächer an Hauseingängen) in weiterer Entfernung zur Haltestelle aufzusuchen. Hingegen gilt nach wie vor, dass Haltestellen mit dominierender Ausstiegsfunktion mangels Sinnhaftigkeit keinen Wetterschutz benötigen. – Ausstattungsmerkmale von Fahrgastunterständen, die der Barrierefreiheit genügen, finden sich im o.g. Leitfaden.

Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen sollten zusätzlich zu o.g. Aufzählung aufweisen:

- kurze Umsteigewege,
- übersichtliche Gestaltung,
- leichte An- und Abfahrbarkeit der einzelnen Haltepositionen,
- Wegweisung/Information zu den weiterführenden Linien oder Verkehrsmitteln,
- ggf. DFI und Uhr.

Im Falle des Einsatzes batterieelektrisch angetriebener Busse kann sich an Endhaltestellen die Notwendigkeit der Errichtung von Ladestationen ergeben. Bei der KVG ist dies heute schon der Fall. Bisher wurden nur auf dem Stadtgebiet solche Einrichtungen erstellt, allerdings bestehen auch für die Endhaltestelle „Kronshagen, Albert-Schweitzer-Straße“ solche Planungen.

Abschließend ist zu erwähnen, dass im Zuge der Planung des neuen Regionalbusnetzes seitens des Gutachters einige **zusätzliche, bisher nicht existierende Haltestellen** vorgeschlagen wurden, um die Erschließungswirkung des zukünftigen Verkehrs zu optimieren bzw. durch Verkürzung von Zu-/Abwegungen Nutzungshemmnisse zu reduzieren (vgl. Kap. 4.4.3). Selbstverständlich müssen neu vom Linienverkehr erschlossene Siedlungen auch mit einer Haltestelle versehen werden, anderenfalls liefe die neue Linienführung ins Leere. Über die Realisierung neuer Haltestellen – besonders auch unter dem Aspekt möglicher baulicher Gestaltung – sind ansonsten Beratungen mit den Baulastträgern und dem/den Betreiberunternehmen zu führen. Dem Aspekt der Erreichbarkeitsverbesserung für ältere Menschen ist im Lichte des demografischen Wandels mit seinem wachsenden Anteil von Seniorinnen und Senioren (vgl. Kap. 3.2.1) dabei besondere Beachtung zu schenken.
Seitens der Stadt Neumünster und der SWN Verkehr GmbH wurde mit Blick auf das neue Regionalbusangebot des Kreises auf die in Hauptverkehrszeiten bereits bestehende Ausschöpfung der Kapazitäten des ZOB in Neumünster hingewiesen. Hier gilt es, im Falle entstehender Probleme für den Betriebsablauf in gemeinsamer Abstimmung mit diesen Partnern eine Lösung im baulich/verkehrsrechtlichen oder betrieblichen Bereich zu entwickeln.

5.7 Organisation

Im organisatorischen Bereich sind in den nächsten Jahren keine durchgreifenden Veränderungen zu erwarten. Auf der Ebene des landesweiten Verbundes wird es Aufgabe sein, in Auswertung der Praxis mögliche Optimierungsmöglichkeiten herauszuarbeiten und umzusetzen; entsprechende Beratungen sind wiederholt Thema im Verbundausschuss. Aktuell wurde auch – vor dem Hintergrund eines Berichts des Landesrechnungshofs – hierzu

eine gutachterliche Untersuchung in Auftrag gegeben. Zudem wird es in der NAH.SH GmbH gemäß Aufsichtsratsbeschluss zu einer signifikanten Personalaufstockung kommen, die ebenfalls insofern der Optimierung dient, als der wachsende Aufgabenumfang weiterhin in hoher Qualität abgearbeitet werden sollen.

Auf regionaler Ebene ist vor allem der erreichte Stand der Zusammenarbeit zu sichern. In diesem Zusammenhang ist die Frage der Verstetigung des Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH mit der 2018 erfolgten personellen Aufstockung bezüglich der praktischen Umsetzung und der Schnittstellen zu den ÖPNV-Aufgabenträgern im Detail zu klären. Ende 2020 erfolgten Beschlussfassungen im Aufsichtsrat und in den politischen Gremien zu dessen Fortführung bis Ende 2024 bei Erweiterung der Stellenanzahl um 0,5 Stellen; auch die Finanzierung erfolgt wie bisher. Es gibt überdies Beratungen über die zukünftige grundsätzliche strategische Ausrichtung der KielRegion GmbH insgesamt, eventuelle Auswirkungen auf den Themenbereich „Mobilität“ sind hier abzuwarten.

Bei einer möglichen Weiterentwicklung der regionalen Kooperation, wie sie auch im Masterplan Mobilität als Bestandteil des Maßnahmekanons enthalten ist, sind insbesondere im Falle der Schaffung neuer organisatorischer Strukturen sorgfältig Aufwand und Nutzen abzuwägen; ferner ist stets der Hintergrund des landesweiten Verbunds zu beachten, so dass keine parallelen Strukturen geschaffen werden und den Integrations-Zielsetzungen dort nicht zuwidergehandelt wird. Überdies sind selbstverständlich rechtliche Aspekte (besonders hinsichtlich des EU-Rechts) zu beachten. So gibt es beispielsweise bezüglich einer „Gruppe von Behörden“, in der mehrere Aufgabenträger gemeinsam für Konzeption, Bestellung und Finanzierung des ÖPNV-Angebotes in ihrem Bereich zuständig sind, erhebliche Rechtsunsicherheiten hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung.

6 Ausblick

Der ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde steht in den nächsten Jahren vor einschneidenden Veränderungen und Herausforderungen. Hier ist zunächst die Umsetzung des neuen Regionalbusverkehrs zum 01.01.2021 zu nennen mit der Fragestellung, wie eine möglichst reibungslose Umstellung gesichert werden kann, wie das Angebot am Fahrgastmarkt angenommen wird und welche effektiven Kosten (unter Berücksichtigung der Erlöse) für diesen neuen Verkehr am Ende auf den Kreis zukommen. Zeitnah sind ähnliche Veränderungen und damit verbundene Fragen im Stadtverkehr Eckernförde – mit der Umsetzung des gutachterlich vorgesehenen neuen Bedienungsmodells im Stadtverkehr – zu erwarten. Abhängig von den Ergebnissen des für den Stadtverkehr Rendsburg geplanten Gutachtens können derartige Aussagen – mit gewisser zeitlicher Verzögerung – auch für dessen Verkehrsgebiet getroffen werden. Zudem gilt es, über die optionalen Angebote aus dem ÖPNV-Gutachten zur Neugestaltung des Regionalbusverkehrs zu entscheiden. Festzuhalten ist, dass der ÖPNV des Kreises ab 2021 hinsichtlich der Fahrzeuge mit einem umfassenden, gut vertakteten und verknüpften Verkehrsangebot, modernen Umweltstandards und einem hohen Grad an Barrierefreiheit der Fahrzeuge zunächst (unter dem Aspekt des technisch-wirtschaftlich Machbaren) gut aufgestellt ist.

Unter dem Aspekt der Herausforderungen, die der Klimaschutz stellt, ist während der Laufzeit dieses RNVP jedoch insgesamt fortwährend zu analysieren, welche weiteren Verbesserungen machbar bzw. erforderlich sind und es werden entsprechende Maßnahmen einzuleiten bzw. vorzubereiten sein; solche dürften ziemlich sicher aus der EU-Clean-Vehicles-Richtlinie

beispielsweise hinsichtlich der Antriebstechniken folgen, können aber auch die Weiterverbreitung veränderter Betriebsformen beinhalten – besonders die Entwicklungen in den Bereichen der On-Demand-Verkehre und des Autonomen Fahrens sind hier aufmerksam zu beobachten, nicht zuletzt auch in Verbindung mit den sich stetig erweiternden Möglichkeiten, die die Digitalisierung bietet. Hinzu kommen die Projekte der benachbarten Aufgabenträger, v.a. der Landeshauptstadt Kiel, und des Landes als Aufgabenträger für den SPNV. Der Kreis muss hier einerseits dafür Sorge tragen, dass seine Interessen ausreichend berücksichtigt werden, andererseits deren Planungen mit eigenen Konzepten für Schnittstellen, Zubringer oder anders geartete Ergänzungen begleiten.

Die jüngst umgesetzten Entscheidungen zur Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV auf Seiten des Bundes und des Landes sind dementsprechend sehr zu begrüßen, da sich hiermit neue Spielräume ergeben. Wichtig ist hier eine Verstetigung dieses Trends und längerfristige Sicherheit einer verbesserten Mittelausstattung. Dann wird es sicher auch dem Kreis Rendsburg-Eckernförde in den nächsten Jahren möglich sein, ein ÖPNV-Angebot zu schaffen und zu sicherzustellen, das für weit mehr Menschen als derzeit eine Alternative zur PKW-Nutzung darstellt und damit seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Hierbei geht es u.a. auch darum, die Chancen des Einstellungswandels der jüngeren Generation zur Verkehrsmittelwahl zu nutzen; mit Blick auf die zunehmende Alterung der Gesellschaft gehört aber ebenso die (gesetzlich geforderte) kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit dazu, hier besonders, dass die Baulastträger für Haltestellen in die Lage versetzt werden, deren Umbau entscheidend zügiger voranzutreiben.

Es bleibt abschließend darauf hinzuweisen, dass dieser Ausblick wie auch der gesamte RNVP auf Grundlagen erstellt wurde, die die zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses aktuelle „Corona-Krise“ mangels abschließender Erkenntnisse nur ansatzweise berücksichtigen (vgl. Kap. 1). Hier sind auch für 2021 durch verminderte Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen sowie wegen erforderlicher Maßnahmen zum Infektionsschutz, zu denen auch der Einsatzerhöhter Kapazitäten insbesondere bei der Beförderung von Schülerinnen und Schülern gehört, zusätzliche Herausforderungen absehbar. Die mittel- und langfristigen Auswirkungen wie auch deren Dauer können derzeit noch nicht mit Bestimmtheit überblickt werden. Es wird zunächst davon ausgegangen, dass hierdurch die längerfristigen Ziele der ÖPNV-Gestaltung des Kreises nicht nachhaltig gefährdet werden, die Notwendigkeit einer späteren Neubewertung der Situation kann aber nicht völlig ausgeschlossen werden.

Quellenverzeichnis

Ausbildungszentrum für Verwaltung Altenholz (Hrsg.): Jahresbericht 2016/17

BfV Büro für Verkehrsplanung Dipl. Ing. Gerd Köser/Fahrplangesellschaft B&B mbH/Interlink GmbH/Spitzenkraft Berlin, im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde: ÖPNV-Konzept Kreis Rendsburg-Eckernförde, Zwischenbericht und Schlussbericht, Berlin 2018/2019

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2017 mit Wohnort / Arbeitsort in der vg. Gemeinde

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2018 mit Wohnort / Arbeitsort in der vg. Gemeinde

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Aus- und Einpendlern, Stand 30.06.2017

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017, Bonn/Berlin 2018

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bericht zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 13./14. März 2019 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken – Anlage zu TOP 4.8 „Eckpunkte für eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes“

Center of Automotive Management: Finanzierung und Absicherung neuer Mobilitätskonzepte; Bergisch-Gladbach 2018

DVV Media Group GmbH/Alba Fachmedien ÖPNV (Hrsg.): NaNa-Nahverkehrsnachrichten, Ausg. 15/2018

dwif e.V. & dwif Consulting GmbH: Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Landkreis Plön; München 2016

Europäische Kommission (Hrsg.): Mitteilungen der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße; in: Amtsblatt der Europäischen Union, 2014/C 92/01

Europäischer Gerichtshof: Urteil vom 21.03.2019 in den verbundenen Rechtssachen C-266/17 und C-267/17, in: http://curia.europa.eu/juris

Fachhochschule Erfurt (Hrsg.): Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen – Checkliste

Gemeinden Flintbek und Amt Bordesholm (Hrsg.): Arbeitsergebnis der gemeinsamen Lenkungsgruppe zur Strategie Demographie und Siedlungsentwicklung („Konsenspapier“), verabschiedet am 06.12.2016 in Bordesholm

Gertz Guttsche Rümenapp GbR, im Auftrag der Stadt Eckernförde: ÖPNV-Konzept für die Stadt Eckernförde, Ergebnisbericht - Entwurf; Hamburg 2019

Gertz Guttsche Rümenapp GbR, im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Rendsburg-Eckernförde bis zum Jahr 2030, Schlussbericht; Hamburg 2017

Gertz Guttsche Rümenapp GbR/Planersocietät/Urbanus GbR, im Auftrag der KielRegion GmbH: Masterplan Mobilität KielRegion – Endbericht; Kiel/Bremen, 2017

Kieler Nachrichten:
- Ausg. v. 16.01.2018: Gettorf: Ärger an der Bahnsteigkante
- Ausg. v. 18.06.2019: Kanaltunnel: Das kann noch dauern
- Ausg. v. 15.06.2019: Land kann Akku-Züge bestellen
- Ausg. v. 17.07.2019: Flintbeker Bahnhof ist bald barrierefrei
- Ausg. v. 16.01.2020: Zeit für neue Mobilitätskonzepte
- Ausg. v. 12.02.2020: Für 55 neue Akku-Triebzüge: Stadler-Konzern aus der Schweiz baut Bahnwerkstatt in Rendsburg
- Ausg. v. 08.01.2021: Nur wenige Kilometer fehlen noch

Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar *[Jahr]* nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl – Jahre 2009 – 2019

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Hrsg.): 2. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2013 – 2017

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Hrsg.): Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde - Maßnahmeplan ergänzend zum 2. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises 2013-2017, letzte Entwurfsfassung, Kiel/Rendsburg 2016

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Hrsg.): Fortschreibung des Schulentwicklungsplans des Kreises Rendsburg-Eckernförde mit einem Ausblick über das Jahr 2030 hinaus; Stand Dezember 2019

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Hrsg.): Zustandserfassung und -bewertung 2017 der Kreisstraßen (kartografische Auswertung)

KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (Hrsg.): Erster Sachstandsbericht über die Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel, Kiel 2020

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (Hrsg.): Erhaltungsprogramm Fahrbahnen Landesstraßen nach Kreisen 2019 – 2022

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.): 5. Regionaler Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Kiel 2018 - 2022

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.): Schulstatistik der Landeshauptstadt Kiel für das Schuljahr 2018/19

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung, 2. Entwurf 2020

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Landesweiter Nahverkehrsplan 2013 – 2017, Kiel 2013

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein, Kiel 2016

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2019 – 2030, Kiel 2018

NAH.SH GmbH: Bahnhof Gettorf ist jetzt barrierefrei – in: NAH.SH Nachrichten für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, 19. Jg./Nr. 1 Winter 2020; Kiel 2020

Omnitrend GmbH, im Auftrag der NAH.SH GmbH: Landesweite Marktforschung 2016/18 in Schleswig-Holstein; Sonderauswertung vom 14.06.2019 für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, o.O.

orange edge GbR/Planersocietät, im Auftrag des Amtes Stapelholm: Klimaschutzteilkonzept Mobilität der AktivRegion Eider-Treene-Sorge „Mobil op'n Dörp"; o.O.

Planersocietät, im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde und der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg: Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg", Endbericht; Bremen/Rendsburg, 2016

PricewaterhouseCoopers GmbH (Hrsg.): Public Sevices, Ausg. Juni und Juli 2017 sowie April 2019

PTV Transport Consult GmbH, im Auftrag der Stadt Neumünster: 3. Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP 2017-2022) der Stadt Neumünster, Karlsruhe 2017

Stadt Neumünster (Hrsg.): 3. Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP 2017-2022) der Stadt Neumünster

Stange Verkehrslogistik Consulting, im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde: Datenblätter der Erfassung von ausgewählten Haltestellen im Hinblick auf Barrierefreiheit für ausgewählte Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Eutin 2015

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2018, Statistischer Bericht GV I 1 – j 18 SH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2011, Statistischer Bericht A I 1 – j 11 SH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holsteins 4. Quartal 2016, Statistischer Bericht A I 2 – vj 4/16 SH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holsteins 4. Quartal 2018, Statistischer Bericht A I 2 – vj 4/18 SH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Bruttoinlandsprodukt, Arbeitnehmerentgelt und Erwerbstätige 1991-2017, Arbeitsvolumen 2008-2017, Statistischer Bericht P I 1(2) – j/17 SH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2018/19

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Verzeichnis der berufsbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2018/19

Statistisches Bundesamt (Destatis): Statistik der schwerbehinderten Menschen, Kurzbericht 2019, Wiesbaden 2020

Technische Universität Dresden (Hrsg.): SrV-Ergebnisse 2013 für Kieler Umland, diverse Auswertungen

Umweltbundesamt (Hrsg.): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Texte 101/2019), Dessau-Roßlau 2019

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: Liberalisierung des (Fern-)Busmarktes – Hinweise zur Überarbeitung der EU-Verordnung Nr. 1073/2009 (Positionspapier / Juni 2018); Köln 2018

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: Rundschreiben Nrn. VPKV 4, 8 und 10 / 2019, VPV 17 und 35 / 2019 sowie VPV 64 / 2020

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: Unterlagen zum Seminar „Freies WLAN für alle?“ des VDV am 27.06.2017

Verlag C.H. Beck (Hrsg.): InfrastrukturRecht, Heft 5 2018, Frankfurt a.M./München 2018

www.bast.de
Ergebnisse zu manuellen Verkehrszählungen 2010 und 2015

www.bmwi.de
zur Unterschwellenvergabeordnung

www.bmvi.de
zur Erhöhung der GVFG- und Regionalisierungsmittel und zum „Sofortprogramm Saubere Luft“

www.bundesanzeiger-verlag.de
zur Einführung der Unterschwellenvergabeverordnung

www.bundesregierung.de
Mitteilungen; hier zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen und zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel

www.destatis.de
zu CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland

www.ec.europa.eu/eurostat
zu CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland

www.electrive.net
zu geplantem Einsatz von Akku-Triebzügen in Schleswig-Holstein

www.hohenwestedt.de
zur Planung eines ÖPNV-Zentrums im Bahnhofsumfeld

www.kn-online.de (Ausg. v. 29.06.2019)
zu geplantem Einsatz von Akku-Triebzügen in Schleswig-Holstein

www.lak-energiebilanzen.de
zu CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein

www.nah.sh.de
diverse Angaben zum Nahverkehr in Schleswig-Holstein

www.norddeutsche-verkehrsbetriebe.de
diverse Angaben zum Stadtverkehr Rendsburg, Liniennetzplan, Titelseite Fahrplanbroschüre

www.probus-gmbh.eu
Abbildungen Kleinbusse (in Anlage 12)

www.schleswig-holstein.de
zu Landesentwicklungsplan (Fortschreibung), Neuaufstellung der Regionalpläne und Haushaltsdaten 2020

www.se-reisen.de
diverse Angaben zum Stadtverkehr Eckernförde, Liniennetzplan

www.stadt-zuerich.ch
zur Motorisierung in Zürich

www.statistik-nord.de
diverse Angaben zur Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde und zur Motorisierung in Hamburg

www.wikipedia.org
zu
- WCAG 2.0
- Übereinkommen von Paris *(zum Klimaschutz)*
- UN-Klimakonferenz 2015

https://mediathek.deutschebahn.com, Archiv-Nr. 155 203 (autonomer Bus Bad Birnbach)

Anhang

zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Anlagen – Teil A und Teil B

Beteiligungsverfahren gemäß § 5, Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein und § 8, Abs. 3 ÖPNVG

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlagen zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde – Teil A

Anlage 1: Im Kreis Rendsburg-Eckernförde tätige Verkehrsunternehmen mit Linienverkehr

Anlage 2: Linienstatistik

Anlage 3: Liniengenehmigungen im ÖPNV des Kreises

Anlage 4: Stadtverkehrsnetz Rendsburg

Anlage 5: Stadtverkehrsnetz Eckernförde

Anlage 6: Tarife im SH-Tarif (Stand 01.08.2020)

Anlage 7: Anforderungen an barrierefreie Busse

Anlage 8: Anforderungen der Barrierefreiheit im Hinblick auf Fahrgastinformation und Kommunikation

Anlage 9: Teilnetze im Regionalverkehr des Kreises ab 01.01.2021

Anlage 10: Projektskizze zum On-Demand-Verkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlage 11 a-g: Haltestelleneinzugsbereiche (Darstellung in Teilbereichskarten)

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 1: Im Kreis Rendsburg-Eckernförde tätige Verkehrsunternehmen mit ÖPNV-Linienverkehr

Busverkehr

Autokraft GmbH
Niederlassung Kiel
Bunsenstraße 5
24145 Kiel
Telefon: 0431/7107-0
E-Mail: ak-wellsee@autokraft.de
Internet: www.bahn.de/autokraft

Transdev Nord GmbH
Norddeutsche Verkehrsbetriebe
Röhlingsplatz / ZOB
24768 Rendsburg
Telefon: 04331/5096
E-Mail: info@nvb-bus.de
Internet: www.norddeutsche-verkehrsbetriebe.de

Stadtverkehr Eckernförde Inh. Kerstin Bügler e.K.
Rosseer Weg 20
24340 Eckernförde
Telefon 04351/82311
Telefax: 04351/85839
E-Mail: info@se-reisen.de
Internet: www.se-reisen.de

KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
Werftstraße 233-243
24143 Kiel
Telefon: 0431/2203-0
Telefax: 0431/2203-1299
E-Mail: kontakt@kvg-kiel.de
Internet: www.kvg-kiel.de

Graf Recke GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 10
24790 Schacht-Audorf
Telefon: 04331/9500-0
Telefax: 04331/9500-21
E-Mail: info@graf-recke-reisen.de
Internet: www.graf-recke-reisen.de

RoPe Reisen GmbH & Co KG
Dieselstraße 4
24582 Wattenbek
Telefon: 04322/3777
Telefax: 04322/699971
E-Mail: info@rope-reisen.de
Internet: www.rope-reisen.de

SWN Verkehr GmbH
Bismarckstraße 51
24534 Neumünster
Tel.: 04321/202-0
Fax: 04321/202-386
E-Mail: stadtverkehr@swn.net
Internet: www.swn.net

Rathje Reisen GmbH
Schmiedekamp 3-9
25560 Schenefeld
Telefon: 04892/525
E-Mail: info@rathje-reisen.de
Internet: www.rathje-reisen.de

Holsten Express
Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH
Käthe-Kruse-Weg 5
25524 Itzehoe
Telefon: 04821/72110
Telefax: 04821/74194
E-Mail: holsten-express@t-online.de
Internet: www.holsten-express.de

DB Regio Bus Nord GmbH
Sachsenfeld 2-4
20097 Hamburg
Telefon geschäftlich: 040/39180
Telefon für Kunden: 0481/69881673
E-Mail: dithmarschenbus@deutschebahn.com
Internet: www.bahn.de/dbregiobus-nord.de

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
Diedrichstraße 5
24143 Kiel
Telefon: 0431/7058-0
Telefax: 0431/7058-80
E-Mail: info@vkp.de
Internet: www.vkp.de

Schienenpersonennahverkehr

DB Regio AG
Region Nord
Alte Lübecker Chaussee 15
24114 Kiel
Telefon geschäftlich: 0431/2479-123
Telefon für Kunden: 01806/996633 und
Stichwort „Nahverkehr“
E-Mail: ran-schleswig-holstein@deutschebahn.com
Internet: www.bahn.de/regio-sh

nbe Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co KG
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen24114
Telefon: 040/303977-333
Telefax: 040/303977-444/-443
E-Mail: moin@nordbahn.de
Internet: www.nordbahn.de

Fährschifffahrt auf der Kieler Förde

Schlepp-und Fährgesellschaft Kiel mbH
Kaistraße 51
24114 Kiel
Telefon: 0431/594-1266
Telefax: 0431/594-1286
E-Mail: ahoi@sfk-kiel.de
Internet: www.sfk-kiel.de

Anlage 2: Linienstatistik

Liniennummer(n)	Fahrplan-km/Jahr	Überwiegend eingesetzte Fahrzeuge	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgastzahl
Stadtverkehr Rendsburg				
1/2/3	260.218	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	1.672.640
5/6/7	196.602	NW NF		
10/11/12	207.709	NW NF		
14	71.472	NW NF		
14 A	28.980	NW NF		
15	59.280	NW NF		
16	126.181	NW NF		
17	94.671	NW NF		
17 A	10.904	NW NF	Schüler	
18	1.820	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	
19	105.468	NW NF		
Stadtverkehr Eckernförde (ohne E-Wagen)				
1	135.923	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	481.696
2	137.845	NW NF		
3	29.455	NW NF		
4	59.276	NW NF		
Stadt- und Stadt-Umlandverkehr Kiel (ohne Änderungen von August 2020)				
6	914.895	GW NF	Alle Fahrgastgruppen	Keine Angaben verfügbar
22		GW NF		
34		NW/GW NF		
71/72		NW NF		
81		GW NF		
91		GW NF		
100/101		GW NF		
501/502		GW NF		
512S		GW NF		
706 (Nachtbus)		NW/Kleinbus		
900		GW NF		
901		GW NF		
902S		GW NF		
Stadtverkehr Neumünster				
9 (gesamte Linie)	72.321	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	Keine Angaben verfügbar
12 (gesamte Linie)	136.421	NW NF		
Regionalverkehr (Stand vor 2021)				
4	50.913	Kleinbus	Schüler	
7 (Ortsbus Flintbek)	54.228	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	
451	Keine Angabe		Schüler	
520	40.456		Schüler	
521	45.716	Kleinbus	Schüler	
522	2.926	Kleinbus	Schüler	
540	66.167		Schüler	

541	32.942		Schüler	
542	31.120		Schüler	
543	40.725		Schüler	
620	32.420		Alle Fahrgastgruppen	
640	100.778		Alle Fahrgastgruppen	
821	7.046	Kleinbus	Alle Fahrgastgruppen	
830	44.009		Keine Angabe	
831	24.342		Schüler	
832	33.204		Schüler	
833	18.436		Schüler	
834	38.136		Schüler	
835	26.114		Schüler	
921	46.784		Schüler	
922	29.605		Schüler	
1635	4.613		Keine Angabe	
1644	4.368		Keine Angabe	
1645	61.680		Keine Angabe	
1655	7.133		Keine Angabe	
2820	102.009	NW NF	Alle Fahrgastgruppen	
3010	465.059		Alle Fahrgastgruppen	
3011	26.887	Kleinbus	Schüler	
3012	20.381		Schüler	
3020	29.251		Schüler	3.489.932
3021	24.478		Schüler	
3030	59.812		Schüler	
3031	27.658		Schüler	
3040	30.208		Schüler	
3050	271.868		Alle Fahrgastgruppen	
3051	7.459		Keine Angabe	
3060	50.162		Schüler	
3069	Keine Angabe	Kleinbus	Alle Fahrgastgruppen	
3070	153.861		Schüler	
3080	58.044		Schüler	
3121/3122	82.411		Schüler	
3123/3124	52.255		Schüler	
3210	101.287		Alle Fahrgastgruppen	
3211	58.882		Schüler	
3220	36.384		Keine Angabe	
3221	8.150		Schüler	
3230	275.776		Alle Fahrgastgruppen	
3231	61.641		Alle Fahrgastgruppen	
3240	92.469		Alle Fahrgastgruppen	
3241	56.030		Schüler	
3250	207.318		Alle Fahrgastgruppen	
3251	39.318		Schüler	

3253	24.642		Schüler	
3254	56.549		Schüler	
3260	109.228		Alle Fahrgastgruppen	
3270	18.105	NW NF	Schüler	
3280	42.733		Schüler	
3290	125.420		Schüler	
3291	15.412		Schüler	
3295	121.328		Schüler	
3296	14.381		Schüler	
3310	36.775		Schüler	
3510	11.196		Schüler	
3520	Keine Angabe		Keine Angabe	
3525	105.406		Alle Fahrgastgruppen	
4610	164.299		Alle Fahrgastgruppen	
4611	20.240		Schüler	
4612	34.266		Schüler	
4613	36.468		Schüler	
4614	23.820		Schüler	
4615	21.637		Schüler	
4616	19.350		Schüler	
4620	11.574		Schüler	
4630	172.368		Alle Fahrgastgruppen	
4810	252.889		Alle Fahrgastgruppen	
6551	19.213		Keine Angabe	

NW = Normalwagen (12 m-Standardbus); GW = Gelenkwagen (18 m-Standardgelenkbus); NF = Niederflur; LE = Low-Entry

Anlage 3: Liniengenehmigungen im ÖPNV des Kreises

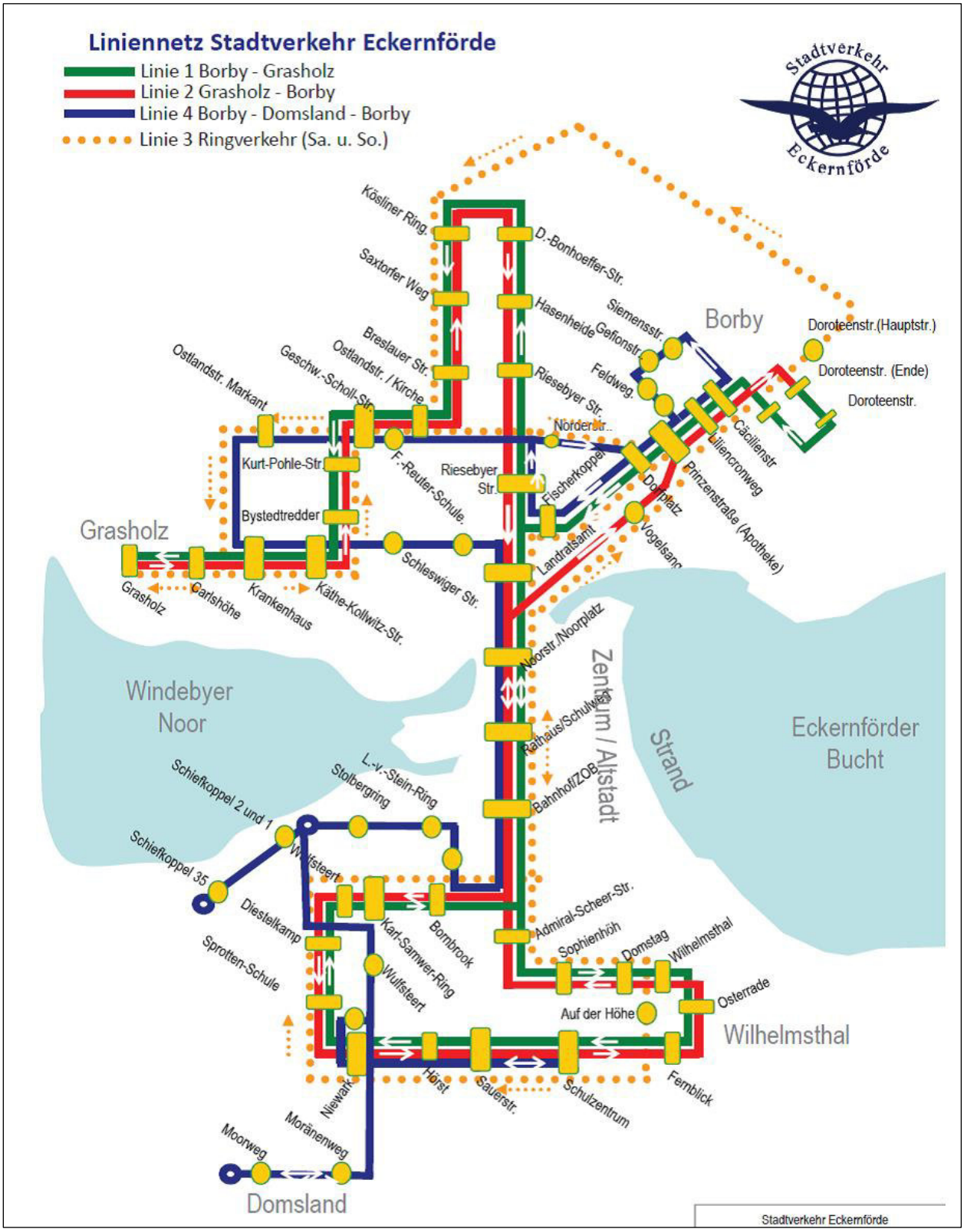
Liniennummer	Inhaber	Linienführung	Laufzeit bis
Stadtverkehr Rendsburg:			
1/2/3	Transdev Nord GmbH	Nobisfähre – ZOB - Fockbek	31.12.2026
5/6/7		Hochfeld – ZOB – Mastbrook	31.12.2026
10/11/12		Hohe Luft – ZOB - Büdelsdorf	31.12.2026
14		Westerrönfeld, Hog'n Dor – Osterrönfeld – Schülldorf, Bahnhof	31.12.2026
14 A		Schacht-Audorf, Nobisfähre – Schülldorf, Bahnhof	31.12.2026
15		ZOB – Rotenhof - Eiderpark	31.12.2026
16		ZOB – Osterrönfeld – Schacht-Audorf, Rader Weg	31.12.2026
17		TOB – Westerrönfeld - Schülp	31.12.2026
17 A		ZOB – Westerrönfeld – Osterrönfeld, Schule	31.12.2026
18		Paradeplatz – Boelckestraße – Klinter Friedhof	31.12.2026
19		Nübbel – Fockbek – Rendsburg – Büdelsdorf - Rickert	31.12.2026
Stadtverkehr Eckernförde:			
1	Stadtverkehr Eckernförde	Borby – Wilhelmstal - Grasholz	31.12.2026
2		Grasholz – Diestelkamp – Wilhelmstal - Borby	31.12.2026
3		Grasholz – Wilhelmstal - Grasholz	31.12.2026
4		Borby – Domsland – Borby	31.12.2026
Stadt- und Stadt-Umlandverkehr Kiel bis Ende 2020:			
6	EBK	Hassee – Mettenhof – Kronshagen – Universität – Wik, Herthastraße	31.12.2020
22	EBK	Suchsdorf, Rungholtplatz – An der Au – Hauptbahnhof - Klausdorf	31.12.2020
22 N (ab Aug. 2020)	EBK	Suchsdorf, Rungholtplatz – An der Au – Hauptbahnhof - Klausdorf	31.12.2020
34	EBK	Kronshagen, Albert-Schweitzer-Str. – Hauptbahnhof – Elmschenhagen - Kroog	31.12.2020
71/72	EBK	Kronshagen, Schulzentrum – Hauptbahnhof – Ostring – Ellerbek – Elmschenhagen, Tröndelweg/ Wellingdorf	31.12.2020
81	EBK	Suchsdorf, Rungholtplatz – Hauptbahnhof – IKEA – Universität – Botanischer Garten	31.12.2020
91	EBK	Melsdorf – Mettenhof – Hasselsieksdamm – Hauptbahnhof – Universität – Holtenau - Friedrichsort	31.12.2020
100/101	EBK	Melsdorf – Mettenhof, Roskilder Weg – Hauptbahnhof – Heikendorf – Laboe	31.12.2020
100 N (ab Aug. 2020)	EBK	Mettenhof, Roskilder Weg – Kronshagen – Hauptbahnhof – Heikendorf - Laboe	31.12.2020
501/502	EBK	Strande – Schilksee – Hauptbahnhof - Schulensee	31.12.2020
501/502	Autokraft	Flintbek, Parkplatz/Konrad-Zuse-Ring – Molfsee - Hauptbahnhof	31.12.2020
501 N (ab Aug. 2020)	EBK	Strande – Schilksee – Hauptbahnhof - Schulensee	31.12.2020
512S	EBK	Strande – Hauptbahnhof – Laboe	31.12.2020
706 (Nachtbus)	Autokraft	Eichhofstraße – Hauptbahnhof – Schulensee – Flintbek – Meimersdorf	31.12.2020
900	Autokraft	Krusendorf – Dänischenhagen – Altenholz – Hauptbahnhof	31.12.2020
901	Autokraft	Strande – Dänischenhagen – Altenholz – Hauptbahnhof	31.12.2020
902S	EBK	Dänischenhagen – Altenholz – Hauptbahnhof	31.12.2020
Stadtverkehr Neumünster:			
9	SWN Verkehr	Wasbek - Hauptbahnhof	31.12.2025
12	SWN Verkehr	Padenstedt – Wittorf - Hauptbahnhof	31.12.2025
Regionalverkehr bis Ende 2020:			
4	Autokraft	Flintbek – Schönhorst – Kleinflintbek - Flintbek	31.12.2020
7	Autokraft	Ortsverkehr Flintbek	31.12.2020
451	VKP	Neumünster – Tasdorf – Großharrie - Negenharrie	10.12.2026
520	Autokraft	Kiel – Schierensee	31.12.2020
521	Autokraft	Rammsee – Schierensee – Blumenthal – Flintbek	31.12.2020
522	Autokraft	Schierensee – Rumohr – Flintbek	31.12.2020
540	Autokraft	Kiel – Schierensee – Westensee	31.12.2020
541	RoPe	Bordesholm – Dosenbek - Negenharrie	31.12.2020
542	RoPe	Wattenbek – Bordesholm – Blumenthal	31.12.2020
543	RoPe	Wattenbek – Bordesholm – Einfeld	31.12.2020
620	Autokraft	Kiel – Achterwehr – Westensee	31.12.2020
640	Autokraft	Kiel – Landwehr – Achterwehr – Westensee	31.12.2020
821	Autokraft	Gettorf – Osdorf	31.12.2020
830	Autokraft	Kronshagen – Neuwittenbek – Schinkel - Gettorf	31.12.2020

831/832/833/ 834/835	Autokraft	Schülerverkehr Gettorf und Umgebung	31.12.2020
921	Autokraft	Gettorf – Felm – Kiel-Friedrichsort	31.12.2020
922	Autokraft	Krusendorf – Dänisch Nienhof – Kiel-Friedrichsort	31.12.2020
2820	DB Regio-bus Nord	Rendsburg – Tellingstedt – Heide	31.12.2025
3010	Autokraft	Eckernförde – Damp – Kappeln	31.12.2020
3011	Autokraft	Sieseby – Seeholz – Waabs	31.12.2020
3012	Autokraft	Eckernförde – Barkelsby – Hemmelmark - Gast	31.12.2020
3020	Autokraft	Kappeln – Karby – Schuby	31.12.2020
3021	Autokraft	Kappeln – Ellenberg – Schuby	31.12.2020
3030	Autokraft	Eckernförde – Gammelby – Missunde – Rieseby	31.12.2020
3031	Autokraft	Fleckeby – Hummelfeld – Kosel – Fleckeby	31.12.2020
3040	Autokraft	Eckernförde – Rieseby – Lindaunis	31.12.2020
3050	Autokraft	Eckernförde – Rendsburg	31.12.2020
3060	Autokraft	Eckernförde – Haby – Holtsee – Eckernförde	31.12.2020
3069	Autokraft	Eckernförde – Holtsee – Bünsdorf (Bürgerbus)	31.12.2020
3070	Autokraft	Eckernförde – Owschlag	31.12.2020
3080	Autokraft	Eckernförde – Noer – Surendorf	31.12.2020
3121/3122	Graf Recke	Jevenstedt – Schülp – Schwabe – Brinjahe – Jevenstedt	31.12.2020
3123/3124	Graf Recke	Schacht-Audorf – Bovenau/Haßmoor – Schacht-Audorf	31.12.2024
3210	Autokraft	Rendsburg – Erfde – Norderstapel – Süderstapel	31.07.2020
3220	Autokraft	Rendsburg – Tetenhusen – Kropp	31.12.2020
3221	Autokraft	Kropp - Owschlag	31.12.2020
3230	Autokraft	Rendsburg – Nortorf – Neumünster	31.12.2020
3231	Autokraft	Rendsburg – Alt Duvenstedt (- Kropp – Schleswig)	31.12.2020
3240	Autokraft	Rendsburg – Hohenwestedt – Schenefeld	31.12.2020
3250	Autokraft	Rendsburg – Hademarschen – Vaale/Itzehoe	31.12.2020
3251	Autokraft	Lütjenwestedt – Hademarschen – Oersdorf	31.12.2020
3253	Autokraft	Hademarschen – Beldorf – Lütjenbornholt	31.12.2020
3254	Autokraft	Schulverkehr Todenbüttel	31.12.2020
3260	Autokraft	Rendsburg – Hohenwestedt – Itzehoe	31.12.2020
3270	Rathje	Hademarschen – Schenefeld – Itzhoe	31.12.2025
3280	Autokraft	Hohenwestedt – Tappendorf – Mörel – Oldenhütten	31.12.2020
3290	Autokraft	Rendsburg – Sehestedt – Gettorf	31.12.2020
3291	Autokraft	Borgstedt Schule – Büdelsdorf – Sehestedt – Holzbunge – Borgstedt Schule	31.12.2020
3295	Autokraft	Rendsburg – Fockbek – Hohn – Breiholz	31.12.2020
3310	Autokraft	Wasbek – Ehndorf – Arpsdorf - Padenstedt	31.12.2020
3510	Autokraft	Wattenbek – Bordesholm – Neumünster (IGS Faldera)	31.12.2020
3520	RoPe	Groß Buchwald – Bordesholm – Neumünster	31.12.2020
3525	Autokraft	Neumünster – Aukrug – Hohenwestedt – Heide	31.12.2020
4610	Autokraft	Kiel – Nortorf – Itzehoe	31.12.2020
4611	Autokraft	Nortorf – Timmaspe – Krogaspe	31.12.2020
4612	Autokraft	Nortorf – Warder – Groß Vollstedt	31.12.2020
4613	Autokraft	Nortorf – Kleinvollstedt – Bokel	31.12.2020
4614	Autokraft	Nortorf – Oldenhütten – Brammer	31.12.2020
4615	Autokraft	Nortorf – Dätgen – Langwedel	31.12.2020
4616	Autokraft	Nortorf – Timmaspe – Einfeld	31.12.2020
4620	Autokraft	Nortorf – Borgdorf – Langwedel - Einfeld	31.12.2020
4630	Autokraft	Rendsburg – Achterwehr – Kiel	31.12.2020
4810	Autokraft	Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg	31.12.2020
6551	Holsten-Express	Hohenwestedt – Kellinghusen – Wrist	31.12.2027
Flughafenbus KIELIUS:			
4550	Autokraft	Kiel – Neumünster – Hamburg Flughafen	31.12.2025
Nachrichtlich: Verkehre nach Freistellungsverordnung:			
3211	*Autokraft*	*Fockbek – Hohn – Friedrichsholm*	
3241	*Autokraft*	*Hohenwestedt – Seefeld – Peissen - Hennstedt*	
3296	*Autokraft*	*Breiholz/Elsdorf-Westermühlen – Hamdorf*	

Anlage 4: Stadtverkehrsnetz Rendsburg *(Quelle: www.norddeutsche-verkehrsbetriebe.de)*

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 5: Stadtverkehrsnetz Eckernförde *(Quelle: www.se-reisen.de)*



Anlage 6: Tarife im SH-Tarif (Stand 01.08.2020)

2. Klasse

Preisstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 5)	21+ 6)
Einzelkarte	1,90	2,70	3,30	4,95	6,20	7,55	8,90	10,60	12,60	14,60	16,60	18,70	20,90	23,10	25,30	27,40	29,50	30,10	30,30	30,50	31,00	35,00
Einzelkarte Kind 3)	1,15	1,60	2,00	3,00	3,75	4,55	5,35	6,40	7,60	8,80	10,00	11,25	12,55	13,90	15,20	16,45	17,70	18,10	18,20	18,30	18,60	21,00
Einzelkarte BahnCard/SH-Card	1,45	2,05	2,50	3,70	4,65	5,65	6,70	7,95	9,45	10,95	12,45	14,05	15,70	17,35	19,00	20,55	22,15	22,60	22,75	22,90	23,25	26,25
Einzelkarte Kind BahnCard/SH-Card 3)	0,85	1,20	1,50	2,25	2,80	3,40	4,00	4,80	5,70	6,60	7,50	8,45	9,40	10,45	11,40	12,35	13,30	13,60	13,65	13,75	13,95	15,75
Tageskarte 1)	5,40	8,10	9,90	13,80	14,70	15,00	17,10	20,30	24,30	27,90	30,50	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	32,50	39,90
Kleingruppenkarte 2)	9,90	14,00	17,50	23,00	26,20	29,70	31,80	33,90	34,90	35,90	36,40	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	38,20	63,90
Wochenkarte	14,30	21,40	27,40	35,60	44,90	53,20	62,50	73,20	83,80	92,50	94,90	98,00	101,40	103,20	103,80	104,20	104,50	104,90	105,20	105,60	112,10	119,40
Wochenkarte Schüler/Auszubildende	11,20	16,70	21,40	27,80	35,00	41,40	49,40	58,70	67,10	79,60	86,90	89,20	91,30	92,40	92,50	92,80	93,10	93,40	93,70	94,00	99,80	106,30
Monatskarte	41,20	62,00	79,30	103,00	130,00	154,00	181,00	212,00	243,00	268,00	275,00	284,00	294,00	299,00	301,00	302,00	303,00	304,00	305,00	306,00	325,00	346,00
Monatskarte Abo	34,33	51,67	66,08	85,83	108,33	128,33	150,83	176,67	202,50	223,33	229,17	236,67	245,00	249,17	250,83	251,67	252,50	253,33	254,17	255,00	270,83	288,33
Monatskarte Schüler/Auszubildende	32,10	48,30	61,70	80,40	101,20	119,90	142,90	169,90	194,40	230,50	251,70	258,50	264,60	267,70	268,20	268,80	269,70	270,60	271,50	272,40	289,30	308,00
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildende	28,26	42,52	54,32	70,78	89,09	105,55	125,80	149,57	171,14	202,92	221,58	227,57	232,94	235,67	236,11	236,63	237,43	238,22	239,01	239,80	254,68	271,14
Fahrradtageskarte	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	5,30	10,30
Fahrradeinzelkarte 4)	1,90	2,70	3,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1. Klasse

Preisstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 5)	21+ 6)
Einzelkarte	2,85	4,05	4,95	7,45	9,30	11,35	13,35	15,90	18,90	21,90	24,90	28,05	31,35	34,65	37,95	41,10	44,25	45,15	45,45	45,75	46,50	50,25
Einzelkarte Kind 3)	1,75	2,40	3,00	4,50	5,65	6,85	8,05	9,60	11,40	13,20	15,00	16,90	18,85	20,85	22,80	24,70	26,55	27,15	27,30	27,45	27,90	30,15
Einzelkarte BahnCard 1. Kl/SH-Card	2,15	3,05	3,70	5,60	7,00	8,50	10,00	11,95	14,20	16,45	18,70	21,05	23,50	26,00	28,45	30,85	33,20	33,85	34,10	34,30	34,90	37,65
Einzelkarte Kind BahnCard 1. Kl/SH-Card	1,30	1,80	2,25	3,40	4,25	5,15	6,05	7,20	8,55	9,90	11,25	12,70	14,15	15,65	17,10	18,55	19,90	20,35	20,50	20,60	20,95	22,60
Tageskarte 1)	8,10	12,20	14,90	20,70	22,10	22,50	25,80	30,80	36,50	42,00	45,60	48,50	51,00	52,50	53,00	53,50	54,00	54,50	55,00	55,50	56,40	64,50
Wochenkarte	21,50	32,10	41,10	53,40	67,40	79,80	93,80	109,80	125,70	138,80	142,40	147,00	152,10	154,80	155,70	156,30	156,80	157,40	157,80	158,40	168,20	175,50
Monatskarte	61,80	93,00	119,00	154,50	195,00	231,00	271,50	318,00	364,50	402,00	412,50	426,00	441,00	448,50	451,50	453,00	454,50	456,00	457,50	459,00	487,50	508,50
Monatskarte Abo	51,50	77,50	99,17	128,75	162,50	192,50	226,25	265,00	303,75	335,00	343,75	355,00	367,50	373,75	376,25	377,50	378,75	380,00	381,25	382,50	406,25	423,75

1) 1 Person
2) bis zu 5 Personen
3) bis einschließlich 14 Jahre
4) nur im Busverkehr und bei der Kieler Fördeschifffahrt
5) Preisstufe 21 ohne Busverkehr auf Sylt
6) Preisstufe 21+ mit Busverkehr auf Sylt

Grau unterlegte Preise kennzeichnen Fahrkarten für das Gesamtnetz SH-Tarif

Alle Angaben ohne Gewähr

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 7: Anforderungen an barrierfreie Busse

Mit Blick auf Kapitel 5.2.3 des vorliegenden RNVP kommt der Barrierefreiheit bei den Anforderungen an Fahrzeuge besondere Bedeutung zu; der dort wiedergegebene Anforderungskatalog wird gemäß dem entsprechenden Verweis nachfolgend weiter präzisiert. Diese Inhalte leiten sich in weiten Teilen aus der Richtlinie 2001/85/EG bzw. der StVZO ab (ergänzt durch Anforderungen des Landes Thüringen gemäß Anlage zur landesweiten Checkliste zur Barrierefreiheit in Regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden). Die in genannter Richtlinie in Art. 3 und in § 30d StVZO inhaltlich analog niedergelegte Grundsatzanforderung ist in diesem Zusammenhang in jedem Falle zu beachten[1]:

(1) Fahrzeuge der Klasse I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII zugänglich sein.
(2) Es steht den Mitgliedstaaten frei, für die Verbesserung der Zugänglichkeit von anderen Fahrzeugen als denen der Klasse I die geeignetste Lösung zu wählen. Wenn jedoch andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Klasse I mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Rollstuhlfahrer ausgestattet sind, müssen diese Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften des Anhangs VII entsprechen.

Fahrzeugein- und –ausstieg

- Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise (stufenloser Zugang der Mehrzweckfläche und Behinderten-Sitzplätze, siehe unten) mit maximaler Einstiegshöhe an mindestens einer Fahrzeugtür von 25 cm über Fahrbahnniveau (bzw. 27 cm an zwei Türen, wobei die eine als Einstieg und die andere als Ausstieg dient) bei aktivierter Absenkfunktion (32 cm bei Klasse II),
- Klapprampe (mind. 100 cm breit und 80 cm lang, Belastbarkeit mind. 350 kg) an der 2. Tür und Absenkvorrichtung; alternativ zur Rampe Hublift möglich (mind. 80 cm breit und 1,20 m lang, mit Abrollsicherung frontal mind. 10 cm und seitlich mind. 5 cm),
- Neigung der ausgeklappten Rampe max. 12 %,
- Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe max. 1,30 m über Fahrbahnniveau (Zielwert: 85 cm über Bussteigniveau, entsprechend ca. 1,00 bis 1,05 m über Fahrbahnniveau),
- Tastergröße mind. 25 cm^2, einfach bedienbar mit minimalem Kraftaufwand und optisch kontrastreicher Gestaltung sowie Rückmeldefunktion,
- optisch kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches der Einstiegstür(en) an der Fahrzeugaußenseite,
- einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge,
- ausreichend bemessene Türbreiten:

---

[1]) Die zugrundeliegende Klasseneinteilung ist wie folgt:
Fahrzeuge, die mehr als 22 Fahrgäste außer dem Fahrer befördern können: Klasse I sind Fahrzeuge mit Stehplätzen und ermöglichen die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen; Klasse II sind solche, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer als zwei Sitzbänke ist, möglich ist; Klasse III zeichnet sich durch die ausschließliche Zulassung sitzender Fahrgäste aus.
Fahrzeuge, die weniger als 22 Fahrgäste (aber mehr als 8 Fahrgäste) außer dem Fahrer befördern können: Klasse A ist zur Beförderung sitzender und stehender Fahrgäste ausgelegt (es müssen Sitz- und Stehplätze vorgesehen sein); Klasse B ist zur ausschließlichen Beförderung sitzender Fahrgäste ausgelegt (keine Stehplätze vorhanden).
Die Klassen III und B sind typisch für Fern- und Touristikbusse, daher erfolgt hier keine gesonderte Berücksichtigung speziell auf diese Klassen bezogener Anforderungen.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- mit Rollstuhlzugang mind. 90 cm (mind. 80 cm zwischen den Handläufen),
- sonst: Einzeltür mind. 65 cm, Doppeltür mind. 120 cm,

➢ Türhöhe mindestens 1,80 m, sofern Stehplätze vorhanden sind,

➢ Piktogramm-Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderung (optisch kontrastreich; Bildzeichengröße mind. 3,6 cm)

➢ bei automatischer bzw. Zwangsschließung:
- akustische und optische Warnung während des Schließvorgangs,
- spezieller Türöffnungstaster für längere Türöffnungszeit inner- und außerhalb des Fahrzeugs (85 cm Höhe über Bussteig bzw. Fahrzeugbodenniveau, 50 cm seitlicher Abstand von Wänden und Einbauten).

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

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

Abb. 3: Piktogramme an der Fahrzeugfront

Alle drei Abbildungen Normalwagen (Low Entry) der Autokraft

Fahrzeug-Innenraum

➢ Mindestens ein Rollstuhlplatz (als Teil der Mehrzweckfläche, die daneben für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren, sperriges Gepäck vorgesehen ist):
- Anordnung in Längsrichtung und direkt an Seitenwand des Fahrzeugs,
- rutschhemmender Fußbodenoberfläche,
- mind. 1,30 m Länge, 75 cm Breite,
- Manövrierfläche mind. 1,50 m x 1,50 m,
- Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (Rückhaltelehne mit klappbarer seitlicher Haltestange oder Verankerungs-/Gurtrückhaltesystem, das den detaillierten Anforderungen der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen muss),
- waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung (Höhe 80 – 95 cm) oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung,
- Kennzeichnung mittels Piktogramm (mind. 4 cm Bildzeichengröße) und bei Sicherung durch Rückhaltelehne Hinweis „Dieser Platz ist für Rollstuhlfahrer reserviert. Den Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung gegen die Halte- oder Rückenlehne stellen und Bremsen anziehen“,
- Haltanforderungstaster in 85 cm Höhe und mind. 50 cm Abstand von Wänden und Einbauten (muss bei mehr als einem Rollstuhlplatz von jedem aus erreichbar sein),
- aufklappbare Sitzflächen (sollen in aufgeklapptem Zustand nicht in den vom Rollstuhl benötigten Aufstellraum ragen),

➢ stufenlose Erschließung der Mehrzweckfläche mit Rollstuhlplatz/plätzen und der Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen,

➢ sofern ansonsten Stufen im Fahrzeug vorhanden, max. 20 cm Höhe (25 cm bei Klasse II),

➢ mind. 90 cm Durchgangsbreite zwischen der Tür mit Rollstuhlzugang und Rollstuhlplatz/Mehrzweckfläche,

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- mindestens zwei (Klasse I: vier, Klasse A: ein) Sitzplätze, die für Fahrgäste mit Behinderungen /Mobilitätseinschränkungen und dabei keinen Rollstuhl nutzen, bestimmt sind mit folgenden Eigenschaften:
  - in der Nähe stufenlos zugänglicher Türen,
  - im Blickfeld des Fahrpersonals,
  - dürfen nicht seitlich angeordnet sein,
  - Auszeichnung mit Piktogrammen (optisch kontrastreich, Bildzeichengröße mind. 4 cm),
  - klappbare Armlehnen zwischen Sitzfläche und Gang,
  - von jedem dieser Plätze aus erreichbare Haltanforderungstaster,
  - Blindenhund-Platz unter oder neben einem dieser Plätze,
  - leicht zu ergreifende Haltegriffe/Handläufe in der Nähe,
  - Handläufe in 80 – 90 cm Höhe zwischen den stufenlosen Türen und den genannten Plätzen (Unterbrechungen von max. 105 cm z.B. für Gänge zulässig),
  - Neigung im Fußraum max. 8%,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung, d.h.
  - sich gut voneinander abhebende Elemente wie Boden, Sitze, Festhaltevorrichtungen, Haltanforderungstaster inkl. optischer Rückmeldefunktion,
  - Markierung von Stufen, Trittkanten und sonstigen Gefahrenbereichen,
- mit Markierung versehene im Fahrgastraum befindliche Scheiben,
- ebene Bodenbeläge aus rutschfesten Materialien sowie Querneigung generell max. 5%, Ganglängsneigung max. 8% (über 2 m vor und hinter der 2. und ggf. 3. Fahrzeugachse ist Längsneigung bis 12,5% zulässig; Werte gelten für Fahrzeugzustand ohne aktivierte Absenkung),
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten im gesamten Fahrzeug:
  - durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Türen zu allen Zielen,
  - möglichst senkrechte Haltestangen an mindestens jedem 2. (Doppel-) Sitzplatz,
  - Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich und bei Gelenkwagen im Gelenkbereich,
  - in Kontrastfarben und rutschhemmend,
  - 20 – 45 mm Stärke/Durchmesser, mind. 40 mm Abstand von Wänden als Regelmaße,
- helle, blendfreie und gleichmäßige Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe),
- Haltanforderungstaster mit folgenden Eigenschaften:
  - in ausreichend bemessener Anzahl, gleichmäßig über das Fahrzeug verteilt,
  - an Behindertensitzplätzen und Rollstuhlplätzen 70 – 120 cm, in Niederflurbereichen ansonsten, wenn keine Sitze vorhanden sind, 80 – 130 cm, in sonstigen Fahrzeugbereichen max. 120 cm über Wagenboden,
  - akustische (angemessene Lautstärke) und optische (Anzeige „Bus/Wagen hält“) Rückmeldefunktion, letztere beleuchtet von Tasterbetätigung bis zur Türöffnung an Haltestelle und bei Gelenkwagen in jedem Wagenteil separat,
  - einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand,
  - Erhabenheit,
- Optische Informationsübermittlung:
  - Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel vor der Abfahrt, vor der nächsten Haltestelle von deren Namen,
  - Sicht- und Erkennbarkeit von jedem Sitz- und Stehplatz aus,
  - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen,
  - Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe mind. 4 cm,
  - optisch kontrastreich (Hell-Dunkel-Wechselkontrast unter Beachtung der Leuchtdichte und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. keine Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb oder Weiß auf Schwarz),
  - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- TFT-Display (keine Anzeigen mit LED-Leuchtdioden),
- Vermeidung von Laufschriften,
- ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),

➢ Akustische Informationsübermittlung:
- Ansage des Namens der nächsten Haltestelle vor deren Erreichen sowie optional Anschlussmöglichkeiten (sofern vorhanden), Fahrtziel, wichtige Zwischenhalte und Störungsinformationen z.B. bei Umleitungen,
- akustisches Ankündigungssignal vor der Ansage,
- geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrzeug,
- verständliche und deutliche Artikulation,
- Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.

neben der Mehrzweckfläche gegenüber (Niederflur-Gelenkwagen der KVG)

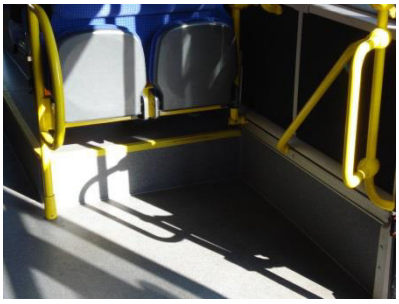


Abb. 4: Außenschwingtür und großzügige 2. Tür; 2 Klappsitze, kontrastreiche Haltemöglichkeiten und Absatz-Markierungen (Niederflur-Gelenkwagen der Autokraft)

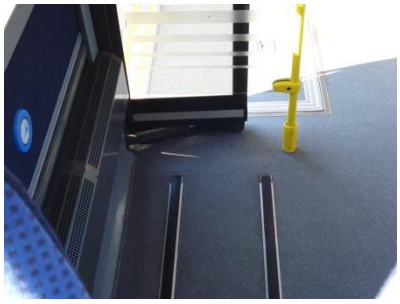


Abb. 5: Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; erschwerte Zugänglichkeit durch Innenschwingtür und Trennscheibe; Haltanforderungstaster links (Low-Entry-Wagen, Autokraft)

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

Abb. 8: Absenkwunschtaster innen (Autokraft-Bus)

Abb. 9: Piktogramme am Rollstuhlplatz

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

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

Abb. 12: klappbare Armlehne (Autokraft-Bus)

ENTWURF - Stand 25.01.2021

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

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

Abb. 15: Erhabener Haltewunschtaster (Autokraft-Bus)

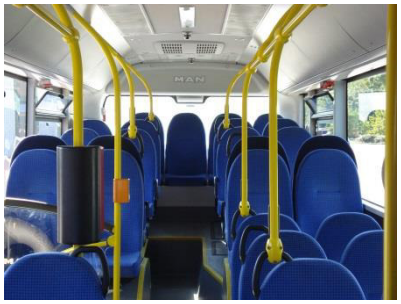


Abb. 16: Haltewunschtaster
Abb. 17/18: Haltestangen und Stufen/Absätze in kontrastreicher Farbgebung, mit Brailleschrift (oben) aber in Abb. 17 (links, Autokraft-Low-Entry-Wagen) viele Sitze ohne Halte- (Autokraft-NF-Gelenkbus) stangen, nur mit –kontrastarmem –Haltegriff; Abb.18 Autokraft-NF-Gelenkbus

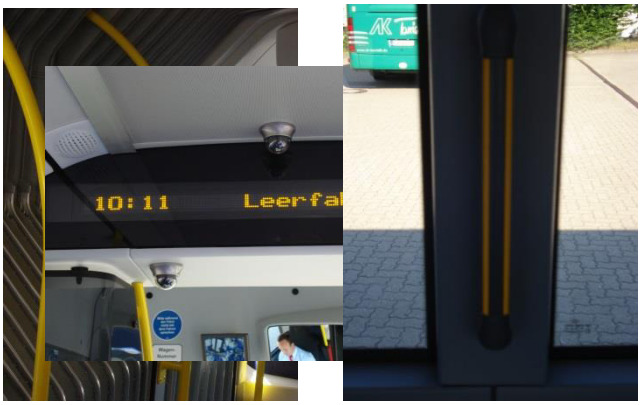


Abb. 19: kontrastreiche Haltestangen im Gelenk (Autokraft-Niederflurgelenkwagen)

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

Abb. 21: kontrastreiche Innenanzeige (Autokraft-Bus)

Fahrzeugäußeres

- optisch kontrastreiche Gestaltung vorstehender Bauteile (wenn vorhanden),
- optische kontrastreiche Kennzeichnung der Einstiegstür(en),
- optische Informationsübermittlung:
  - Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel, ggf. ergänzt durch wichtige Zwischenhalte an der Front und rechten Flanke des Fahrzeugs,
  - Anzeige der Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Fahrzeugflanke,
  - Zeichen- und Buchstabenhöhe an der Front und am Heck (und der linken Flanke) mind. 17 cm, an der rechten Flanke mind. 10 cm (in Ausnahmefällen, z.B. bei notwendiger Zweizeiligkeit mind. 5 cm),

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),
- optisch kontrastreich (Hell-Dunkel-Wechselkontrast unter Beachtung der Leuchtdichte und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Weiß oder Gelb auf Schwarz),
- Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
- Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
- Vermeidung von Laufschriften,
- Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),

➢ Akustische Informationsübermittlung:

- Ansage von Liniennummer und Fahrtziel jeweils ankommender/abfahrender Busse an der Haltestelle durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (fahrerinduziert) oder an der Haltestelle (z.B. in DFI integrierte Lautsprecher) (kann in beiden Fällen situationsgebunden erfolgen, also bei Erkennen eines blinden/sehbehinderten Fahrgastes durch den Fahrer bzw. auf Anforderung des Fahrgastes per Knopfdruck),
- Akustischen Ankündigungssignal vor der Ansage,
- Geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrgastbereich,
- Verständliche und deutliche Artikulation,
- Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.

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

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

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

Besonderheiten bei Kleinbussen

Grundsätzlich gibt es aktuell auch im Kleinbusbereich Fahrzeugmodelle, die für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen ebenso geeicgnet sind wie barrierefreie Standardfahrzeuge (vgl. Abb. 25 bis 27). In diesem Segment sind zusätzlich zu den in vorgenannter Auflistung für die Fahrzeugklasse A aufgezeigten Abweichungen folgende Besonderheiten möglich:
Es gibt ggf. keine 2. Tür, so dass der niveaugleiche Einstieg beim Fahrer vorhanden sein muss (vgl. Abb. 25 und 26). Dann entfällt die Notwendigkeit der äußeren Anforderungstaster.
Aufgrund der ggf. geringeren Bodenhöhen und sonstigen Fahrzeugabmessungen **können** die Absenkfunktion entbehrlich, die Höhe der Zeichen der Front- und Heckanzeige auf 10 cm reduziert sein und ggf. die seitliche Anzeige entfallen (wie bei Abb. 25). Die Positionierung der Frontanzeige kann neben dem Fahrerplatz sein.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Abb. 25: Aktuelles Niederflur- Kleinbusmodell für den Einsatz im Linienverkehr

Abb. 26: Einstieg (vorne) mit ausgeklappter Rampe im Kleinbus

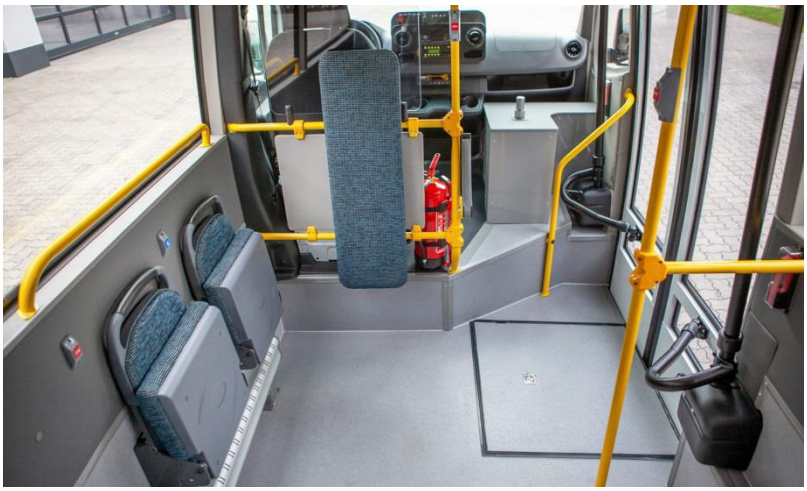


Abb. 27: Mehrzweckfläche im Kleinbus

Abb. 1 bis 24 eigene Aufnahmen des Verfassers

Abb. 25 bis 27 mit freundlicher Genehmigung der Fa. ProBus Omnibusvertrieb GmbH – Quelle: www.probus-gmbh.eu

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 8: Anforderungen der Barrierefreiheit im Hinblick auf Fahrgastinformation und Kommunikation

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

- in den Fahrzeugen optisch und akustisch; Einzelheiten siehe Fahrzeuganforderungen / Fahrzeuginnenraum (Anlage 5),
- an Haltestellen:
  - Fahrplanaushänge mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen, z.B. Bus kommt nicht oder es kommt statt planmäßigem Niederflur- ein Hochflurfahrzeug,
  - Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,30 m (Oberkante max. 1,60 m, Unterkante min. 1,00 m),
  - mind. 1,50 m x 1,50 m Bewegungsraum vor dem Aushang,
  - Gute Lesbarkeit (Schriftgröße[2], Kontraste, Deutlichkeit) nach DIN-Norm 32975,
- dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an zentralen Haltestellen (vgl. Kap. 5.5, 2. Abs.) mit
  - Anzeige der nächsten abfahrenden Busse mit Liniennummer, Fahrtziel, eingesetztem Fahrzeug (Nieder- oder Hochflur) und verbleibender Echt-Wartezeit (bis 15 min) bzw. fahrplanmäßiger Abfahrtszeit,
  - Ansage des Anzeigeninhalts auf Knopfdruck (Eigenschaften der Taster wie bei Türöffnungstaster am Bus),
  - Zeichen- und Buchstabenhöhe[3] nach DIN-Norm 32975,
  - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),
  - Optisch kontrastreich (Hell-Dunkel-Wechselkontrast unter Beachtung der Leuchtdicht und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Weiß oder Gelb auf Schwarz),
  - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
  - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
  - Vermeidung von Laufschriften,
  - Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen).
- Sowohl in Print- als auch in elektronischen Medien sind anzuzeigen/vorzuhalten:
  - Informationen über den verlässlichen Einsatz von Niederflurbussen (Kennzeichnung in Fahrplantabellen, -aushängen und -anzeigen durch Symbol),
  - Informationen über barrierefreie Haltestellen (in Fahrplanauskunftsmedien, separate Informationsfaltblätter),

---

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

  - Rufnummern und Verhaltenshinweise für Notfälle, insbesondere Ausfall eines Busses oder es kommt Hochflur- anstelle des planmäßigen Niederflurfahrzeugs,

- Bei Informationen über mobile Endgeräte/Informationen auf Homepages
  - entsprechende Normen (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0; WCAG 2.0 in Verbindung mit Richtlinie (EU) 2016/2102) beachten,
  - Implementierung von Echtzeitauskünften mit Angabe des eingesetzten Fahrzeugtyps (Hochflur-/Niederflur).
- Bei Printmedien wie Fahrplanbüchern, Tarifinformationen, Informationsfaltblättern ist analog zu den Fahrplanaushängen auf Größe, Kontrastreichtum und Deutlichkeit des Schriftbildes zu achten[2] (vgl. DIN-Norm 32975).
- Im Umfeld von Eiderheim und Erlenhof sollen Haltestellen mit einfach zu begreifenden Piktogrammen zum Namen versehen werden (Abstimmung mit LVKM zu empfehlen).
- Für Kunden- und Servicebüros der Verkehrsunternehmen muss eine barrierefreie Zugänglichkeit und Information gewährleistet sein.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 9: Teilnetze im Regionalverkehr des Kreises ab 01.01.2021

Netz Nordwest:

Liniennummer		**Linienverlauf**	**Netz-ebene**
anzuwen-dend	*in Aus-schreibung*		
700	*20*	Eckernförde – Rendsburg	1
710	*1*	Kappeln – Karby – Vogelsang/Grünholz – Barkelsby – Eckernförde	1
711	*2*	Kappeln – Brodersby b. Kappeln – Volgelsang-Grünholz – Waabs – Eckernförde	2
712	*3*	Brodersby b. Kappeln – Winnemark – Volgelsang-Grünholz	3
713	*4*	Fleckeby, Schmiederedder – Rieseby – Volgelsang-Grünholz	3
720	*10*	Schleswig – Fleckeby – Eckernförde	1
721	*11*	Fleckeby – Kosel / Kochendorf – Gammelby – Eckernförde	3
722	*12*	Fleckeby, Schmiederedder – Damendorf – Groß Wittensee – Sehestedt	3
	22	Sehestedt – Holzbunge	2
725	*15*	Kropp – Owschlag – Ascheffel – Eckernförde	2
726	*45*	Ahlefeld – Owschlag	3
727	*17*	Holzbunge – Alt Duvenstedt – Rendsburg	3
735	*16*	Damendorf – Holzbunge – Bünsdorf – Rendsburg	2
752	*52/52a*	Hohenwestedt – Nindorf – Legan – Breiholz – Hamdorf	2
770	*41*	Rendsburg – Hohn – Erfde – Friedrichstadt	2
771	*42*	Rendsburg – Hohn – Kropp	2
772	*43*	Kropp – Hohn – Friedrichsholm – Bargstall – Elsdorf-Westermühlen – Hamdorf	3
773	*40*	Hamdorf – Rendsburg	3
774	*14*	Kropp – Owschlag – Alt Duvenstedt – Fockbek	2
775	*74/74a*	Hanerau-Hademarschen – Oldenbüttel – Breiholz – Hamdorf	2

Netz Nordost:

Liniennummer		**Linienverlauf**	**Netz-ebene**
anzuwen-dend	*in Aus-schreibung*		
730	*25*	Rendsburg – Gettorf	2
731	*34*	Gettorf – Lindau – Großkönigsförde	2
732	*35*	Gettorf – Schinkel – Großkönigsförde	3
733	*33*	Eckernförde – Holtsee – Schinkel	3
734	*36*	Gettorf – Schinkel	3
736	*31*	Eckernförde – Neudorf	2
737	*32*	Eckernförde – Holtsee – Neudorf	2
740	*30*	Surendorf – Altenholz – Kiel	1
741		Strande – Altenholz – Kiel	
742	*38*	Gettorf – Tüttendorf – Neuwittenbek – Kiel	1
743		Gettorf – Blickstedt – Neuwittenbek – Kiel	
744	*39*	Altenholz – Holtenauer Str. – Kiel	1
745	*37*	Gettorf – Osdorf – Felm / Kaltenhof – Altenholz – Kiel-Friedrichsort	2
746	*28*	Eckernförde – Surendorf	3

ENTWURF - Stand 25.01.2021

747	*29*	Gettorf – Surendorf	2
748	*48*	Schinkel – Neuwittenbek	3
749	*49*	Osdorf – Lindhöft – Osdorf	3

Netz Südwest:

Liniennummer		**Linienverlauf**	**Netz-ebene**
anzuwen-dend	*in Aus-schreibung*		
750	*50*	Rendsburg – Legan – Remmels / Nienborstel – Hohenwestedt	2
751	*51*	Rendsburg – Legan – Todenbüttel – Hanerau-Hademarschen	2
753	*53*	Legan – Haale – Todenbüttel – Osterstedt – Hohenwestedt	3
754	*72*	Lokalverkehr Hanerau-Hademarschen (Steenfeld – Beldorf – Bornholt – Bendorf)	3
755	*75*	Hohenwestedt – Peissen – Hohenlockstedt – Itzehoe	3
756	*56*	Hohenwestedt – Jahrsdorf	3
757	*64*	Nortorf – Mörel – Hohenwestedt	3
758	*57*	Hohenwestedt – Aukrug / Aukrug Ortsverkehr (– Neumünster)	2
760	*60*	Hanerau-Hadermaschen – Lütjenwestedt – Legan – Nortorf – Bordesholm	2
761	*55*	Nortorf – Brammer – Jevenstedt – Schülp (b. Rendsburg) – Westerrönfeld	3
762	*54*	Nortorf – Bokel – Osterrönfeld – Rendsburg	3
768	*62*	Lokalverkehr Nortorf (Ellerdorf – Warder – Langwedel – Dätgen – Schülp)	3
781	*81*	Neumünster – Wasbek – Arpsdorf – Padenstedt	2
782	*82*	Nortorf – Timmaspe – Neumünster	2
783	*83*	Lokalverkehr Bordesholm (Brügge – Groß Buchwald – Negenharrie – Mühbrook)	3
784	*84*	Bordesholm – Schönbek – Krogaspe (– Neumünster)	3
785	*80*	Nortorf – Aukrug – Hennstedt – Hohenlockstedt – Itzehoe	2

Netz Südost:

Liniennummer		**Linienverlauf**	**Netz-ebene**
anzuwen-dend	*in Aus-schreibung*		
763	*67/67a*	Nortorf – Groß Vollstedt – Emkendorf – Bredenbek	2
764	*86*	Schacht-Audorf – Schülldorf – Bovenau – Bredenbek – Sehestedt-Süd	2
765	*65/65a*	Nortorf – Groß Vollstedt – Westensee – Achterwehr – Kronshagen – Kiel	1
766	*66*	Schacht-Audorf – Schülldorf – Haßmoor – Ostenfeld – Rade – Schacht-Audorf	3
767	*87*	Klein Königsförde – Krummwisch – Achterwehr – Kiel	2
780	*85*	Nortorf – Flintbek, K.-Zuse-Ring – Rammsee – Kiel	1
790	*91*	Flintbek / Flintbek, K.-Zuse-Ring – Rammsee (– Rammsee-Osterberg) – Kiel	1
791	*99*	Ortsverkehr Flintbek	1
792	*92*	Flintbek – Kleinflintbek – Kiel-Meimersdorf	2
793	*93/93a*	Flintbek – Techelsdorf – Brügge – Bordesholm	2

ENTWURF - Stand 25.01.2021

794	*94*	Flintbek / Schierensee – Rumohr – Rodenbek – Mielkendorf – Rammsee	2
795	*95/95a*	Bordesholm – Blumenthal – Schierensee – Rodenbek – Mielkendorf – Rammsee	2
796	*96*	Schacht-Audorf – Schülldorf – Emkendorf – Schierensee – Rumohr – Flintbek	2
797	*94b*	Hohenhude – Rodenbek (– Mielkendorf)	3
798	*96*	Flintbek – Kirchbarkau	2

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlage 10: Projektskizze zum On-Demand-Verkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde

On-Demand-Verkehr

Ausgangslage

Im gesellschaftlichen Diskurs nehmen die Themen Klimawandel und Digitalisierung eine bedeutende Rolle ein. Die national und international angestrebten Klimaziele und die Reduzierung der Emission von Lärm sowie Schadstoffen können dabei nur mit einer Veränderung des Verkehrsverhaltens, unterstützt durch neue Technologien und Mobilitätsangebote, erreicht werden. Auch im Koalitionsvertrag des Landes wird die Zukunft der Mobilität unterstützt von der digitalen Entwicklung als vernetzt, zunehmend emissionsfrei und flexibel beschrieben.

Im ÖPNV-System Schleswig-Holsteins wurden bereits verschiedene Konzepte flexibler Bedienformen etabliert. Dazu gehören neben dem klassischen Linienverkehr flexible Formen wie ALFA, RuDi und weitere kleinräumige ALITAs, das flächenorientierte Rufbusangebot in Nordfriesland und das zeitlich und räumlich flexible LÜMO. Eine weitere flexible Ergänzung zum klassischen ÖPNV sind die Taxiunternehmen, welche allerdings auch durch die ländliche Struktur des Landes vor Herausforderungen gestellt sind und für Nachfragende nur bedingt nutzbar sind.

Die bestehenden Systeme sind meist linienorientiert und auf disperse Regionen und insbesondere nachfrageschwache Zeiten ausgerichtet. Zudem zeichnet sich ab, dass die bestehenden flexiblen Bedienformen, ähnlich wie der klassische ÖPNV, als wenig attraktiv gegenüber anderen Verkehrsangeboten gelten. Für die Fahrgäste ist die Anmeldung ein Komfortverlust, für Nichtnutzer oft eine zu hohe Eintrittshürde in das ÖPNV-System.

In großen Städten und Ballungsräumen drängen neue Verkehrsangebote mit Mobility-as-a-Service-Geschäftsmodellen, getrieben von Digitalwirtschaft und Automobilindustrie in den klassischen Markt der Personenbeförderung. Aufgrund der geringeren Fahrgastmengen und z.T. kleinteiligen sowie dispersen Strukturen und der damit einhergehenden unternehmerischen Risiken ist eine Initiative der privatwirtschaftlichen Anbieter außerhalb der Metropolen und größerer Oberzentren (wie Kiel, Flensburg oder Lübeck) nicht zu erwarten. Daher möchten die Projektpartner durch ein Pilotvorhaben organisatorische, technische und kommunikative Rahmenbedingungen für ein modernes Beförderungsangebot außerhalb des klassischen Linienverkehrs schaffen, welches den speziellen Anforderungen mittelgroßer Städte entspricht.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

(Fortsetzung Anlage 10: Projektskizze On-Demand-Verkehr)

Ziele

Ziel des Projektes ist es, ein zukunftsweisendes, nachhaltiges und praktikables Mobilitätskonzept zu entwickeln und zu erproben. Anforderungen von Nutzerinnen und Nutzern stehen bei der Entwicklung und der Praxiserprobung im Fokus, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erhöhen. Gleichzeitig sollten Umweltbelastungen reduziert werden, indem unnötige Leerfahrten vermieden werden. Mit der Entwicklung und Erprobung des neuen Mobilitätsangebotes soll das Projekt zudem die Gewährleistung und Gestaltung nachhaltiger Mobilität aus einem digitalen Blickwinkel betrachten. Zentrale Rolle spielt die Weiterentwicklung der bestehenden, strecken- und fahrplangebundenen Nahverkehrsangebote zu vollflexiblen Verkehrsformen. Die gewonnenen Erkenntnisse können auch für die Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV genutzt werden.

Die Projektpartner möchten von bestehenden Angeboten der neuen Marktteilnehmer lernen und durch den breiten Verbund der teilnehmenden Projektpartner viele Stärken und Expertisen einbringen. Die Kooperation mit Forschungseinrichtungen und Studierenden ermöglicht eine umfassende, wissenschaftliche Betrachtung und soll auch Transfermöglichkeiten zum klassischen ÖPNV beleuchten.

In dem Projekt sollen insbesondere drei Innovationsfelder betrachtet werden:

Informationserlebnis

Es soll ein gemeinsamer digitaler Markt mit den Taxiunternehmen geschaffen werden. Auf dieser Plattform können die Angebote des ÖPNV- und des Taximarktes, insbesondere auch kleinerer Unternehmen eine höhere Zugänglichkeit für die Kunden erreichen und am digitalen Markt partizipieren. Langfristig sollen alle ÖPNV- und Taxiunternehmen Schleswig-Holsteins an die Plattform angebunden werden können. Die Erwartungen der Kundinnen und Kunden an die Buchung und Nutzung flexibler Angebote sollen so besser erfüllt werden.

Mögliche Forschungsfragen: Welche Ansprüche stellen die Kundinnen und Kunden an digitale Plattformen? Welche Leistungen benötigen Verkehrs- und Taxiunternehmen? Wie kann die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden verbessert werden?

ENTWURF - Stand 25.01.2021

(Fortsetzung Anlage 10: Projektskizze On-Demand-Verkehr)

Reiseerlebnis

Im gefestigten Fahrzeughersteller- und Verkehrsunternehmermarkt wird die Fahrzeugausstattung und -gestaltung nur geringfügig weiterentwickelt, Innovationen setzen sich nur vereinzelt und zeitverzögert durch. Die Automobilhersteller hingegen schaffen, auch durch kürzere Neubeschaffungszyklen, eine sich ständig erneuernde, nutzerzentrierte Fahrzeugwelt. Die Positionierung des On-Demand-Verkehres bewusst außerhalb der bestehenden ÖPNV-Markenwelt ermöglicht die Erprobung neuer Konzepte in der Fahrzeugausstattung und –gestaltung. Im Fokus steht die Kundenwahrnehmung der gesamten Reisekette und die Nutzung der Reisezeit. Die Präsenz des Angebotes bei den Kundinnen und Kunden und im öffentlichen Raum soll gestärkt werden, auch um die nicht vorhandenen physischen Haltestellen bei On-Demand-Systemen auszugleichen.

Mögliche Forschungsfragen: Welche Auswirkungen hat die Fahrzeuggestaltung auf die Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden? Welche Ausstattungen können von der Automobilbranche übernommen werden? Wie möchten die Kundinnen und Kunden ihre Reisezeit nutzen?

Serviceerlebnis

Das dritte Innovationsfeld befasst sich mit den Schnittstellen Kunde – Kunde, Kunde – Mitarbeiter und mit den Bedingungen für das fahrende Personal. Durch die kleineren Fahrzeuge haben die Kunden mehr Kontakt zum Personal im Fahrzeug, bei geteilten Fahrten auch untereinander. Die Individualisierung und begleitende Digitalisierung des Fahrterlebnisses stellt einen Vorteil gegenüber der klassischen ÖPNV dar, es gilt jedoch, die Privatsphäre und Wünsche der Kunden zu berücksichtigen. Für das Personal ergeben sich neue Anforderungen im Kundenkontakt und in den Arbeitsabläufen. Gleichzeitig kann der On-Demand-Verkehr einen attraktiveren Arbeitsplatz als der klassische Linienbus darstellen und somit auch einen Beitrag zum Gewinn von Fachkräften sein. Erkenntnisse können auf autonomes Fahren und Fahrerqualifikationen angewandt werden.

Mögliche Forschungsfragen: Welchen Kontakt zu anderen Menschen wünschen die Kundinnen und Kunden während ihrer Reise? Welche Anforderungen werden an das fahrende Personal gestellt? Welche Auswirkungen haben Digitalisierung und autonomes Fahren auf die Organisation und Personalführung von Verkehrs- und Taxiunternehmen?

ENTWURF - Stand 25.01.2021

(Fortsetzung Anlage 10: Projektskizze On-Demand-Verkehr)

Umsetzung

Im Projekt sollen lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit flexiblem Routing und Buchung per App in den Stadt-/Umlandverkehr der Region Rendsburg eingerichtet werden. Als mögliche Einsatzzeit kommt z.B. eine Ergänzung des Verkehres in den Abendstunden, bzw. zu Zeiten und in Räumen, in denen der Stadtverkehr kein oder nur ein geringes Angebot stellt, in Frage.

Dabei ist zunächst offen, in welcher Kooperationsform die Verkehrsleistung später tatsächlich erbracht werden kann. Neben dem örtlichen Verkehrsunternehmen als Betreiber des Stadtverkehres Rendsburg soll im Rahmen des Projektes eine Einbindung des Taxigewerbes erfolgen. Ziel dabei ist, mögliche Kooperationen mit dem Taxigewerbe auszuloten und Chancen wie Potentiale bei der Implementierung eines On-Demand-Angebotes für das Taxigewerbe zu identifizieren.

Digitalisierung im Rahmen dieses Projektes bedeutet, dass erheblich mit den bestehenden und potentiellen Fahrgästen kommuniziert und interagiert wird. Durch einen Algorithmus wird die Route des Fahrzeuges unter Berücksichtigung der Kundenwünsche und der betrieblichen Rahmenbedingungen fortlaufend optimiert.

Projektstruktur/Projektbeteiligte

Im Projektverbund arbeiten folgende Partner aus Verwaltung, Privatwirtschaft und Forschung zusammen:

- Land Schleswig-Holstein, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
- Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachgruppe Mobilität,
- NAH.SH GmbH,
- Transdev Nord GmbH,
- Hochschule SH,
- Landesverband für das Taxi-und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e. V.,
- Taxiobmann Rendsburg-Eckernförde und
- Forschungseinrichtung

ENTWURF - Stand 25.01.2021

(Fortsetzung Anlage 10: Projektskizze On-Demand-Verkehr)

Um den Projektverbund zu koordinieren und den Projektfortschritt zu sichern, ist es erforderlich, eine zusätzliche Stelle einzurichten. Daher muss durch die Projektbeteiligten eine

- Projektsteuerung (m/w/d)

ausgeschrieben und besetzt werden. Dabei wird derzeit von einem Vollzeitäquivalent zumindest für den Zeitraum bis zur Aufnahme der Verkehrsleistung ausgegangen. Eine Anstellung der Person bei der NAH.SH GmbH ist anzustreben.

Die NAH.SH baut derzeit mit einem Fachbereich der FH Kiel eine Kooperation auf, in der Marketing, Vertrieb und Tarif zusammenhängend beleuchtet werden (Subskription). Bei erfolgreicher Zusammenarbeit wäre der Fachbereich als Kooperationspartner auch für das Rendsburger Projekt interessant. Die Studierenden erarbeiten bis Dezember 2019 ein Konzept für einen Rufbus.

Alternativ ließe sich auch eine Kooperation mit der Muthesius-Kunsthochschule Kiel denken, die das Innovationsfeld Reiseerlebnis beleuchtet. Ein gewinnbringender Transfer für den „übrigen" ÖPNV ist zu erwarten. Es besteht derzeit noch keine Kooperation der Projektpartner zur Muthesius.

Zeitplan

Die Beteiligten gehen von einer Laufzeit von vier (1+3) Jahren aus. Die Organisation und Vorbereitung soll voraussichtlich ein Jahr dauern und das darin erarbeitete Betriebskonzept anschließend drei Jahre erbracht und am Markt erprobt werden.

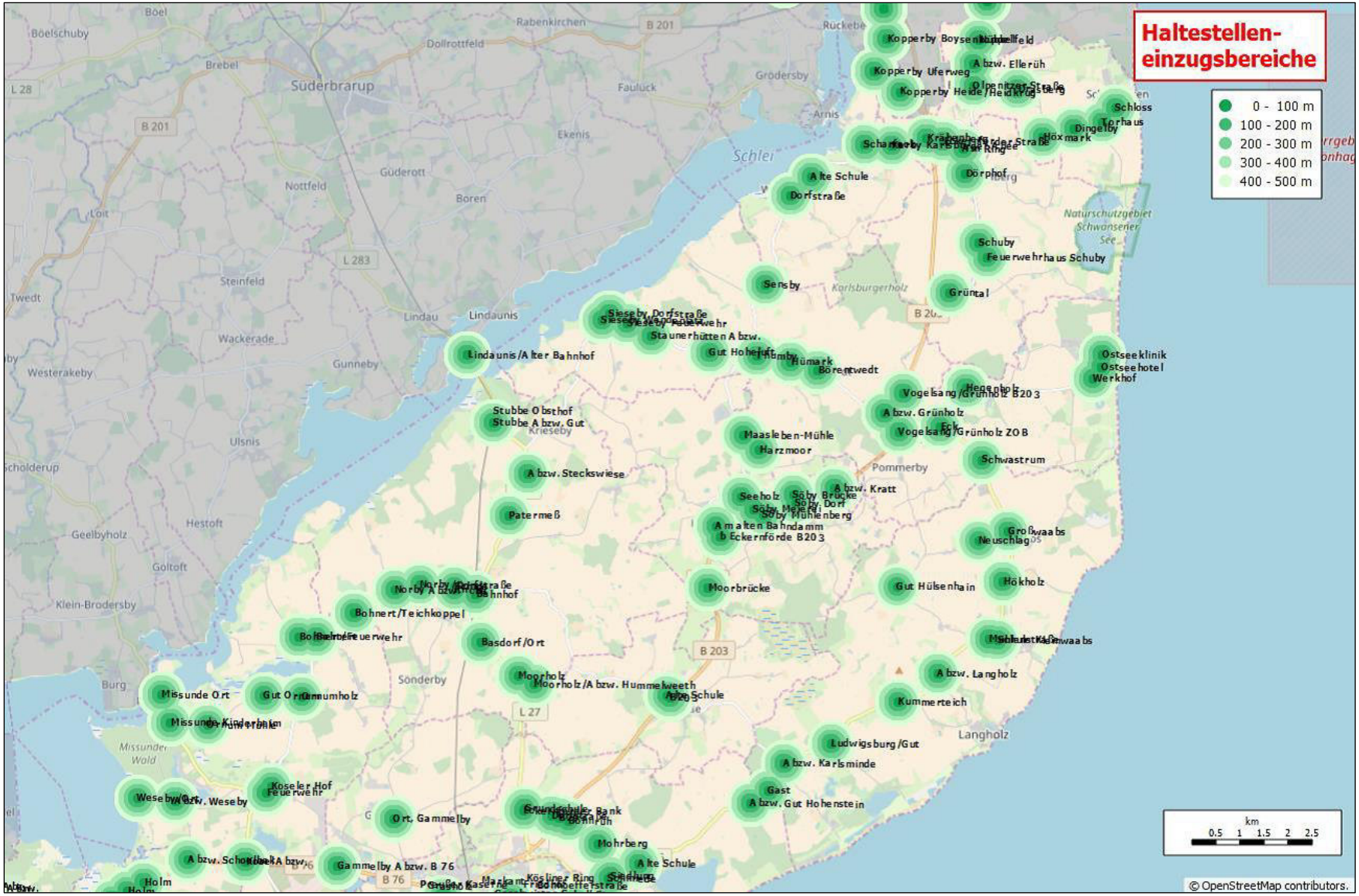
Dem Kreis Rendsburg-Eckernförde ist zudem sehr daran gelegen, eine zügige Projektumsetzung anzugehen. Die notwendigen politischen Beschlüsse für eine Umsetzung des Projektes wurden bereits seitens des Kreises gefasst und entsprechende Haushaltsmittel eingestellt.

Finanzierung

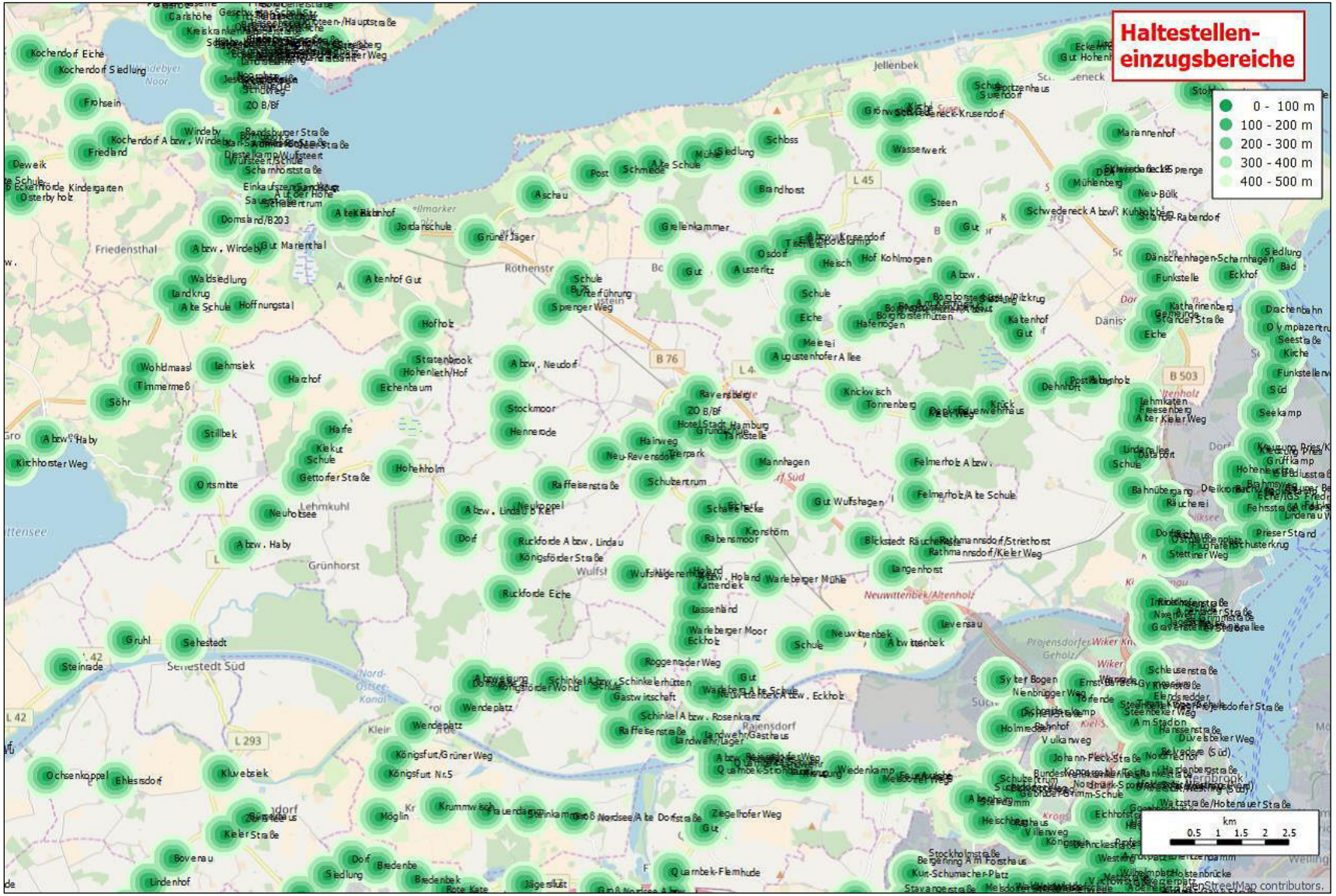
Die Finanzierung des Projekts wird zwischen dem Land Schleswig-Holstein und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde aufgeteilt:

- Das Land SH trägt die Kosten für das Projektmanagement, d.h. die Anstellung einer Projektsteuerung, die Koordination der Projektpartner und ggf. erforderliche Untersuchungen oder Gutachten bis maximal 600.000 €.
- Der Kreis Rendsburg-Eckernförde trägt die Betriebskosten für die Leistungserbringung durch ein (Verkehrs-)Unternehmen für die zunächst angesetzte Laufzeit von drei Jahren bis maximal 900.000 €.

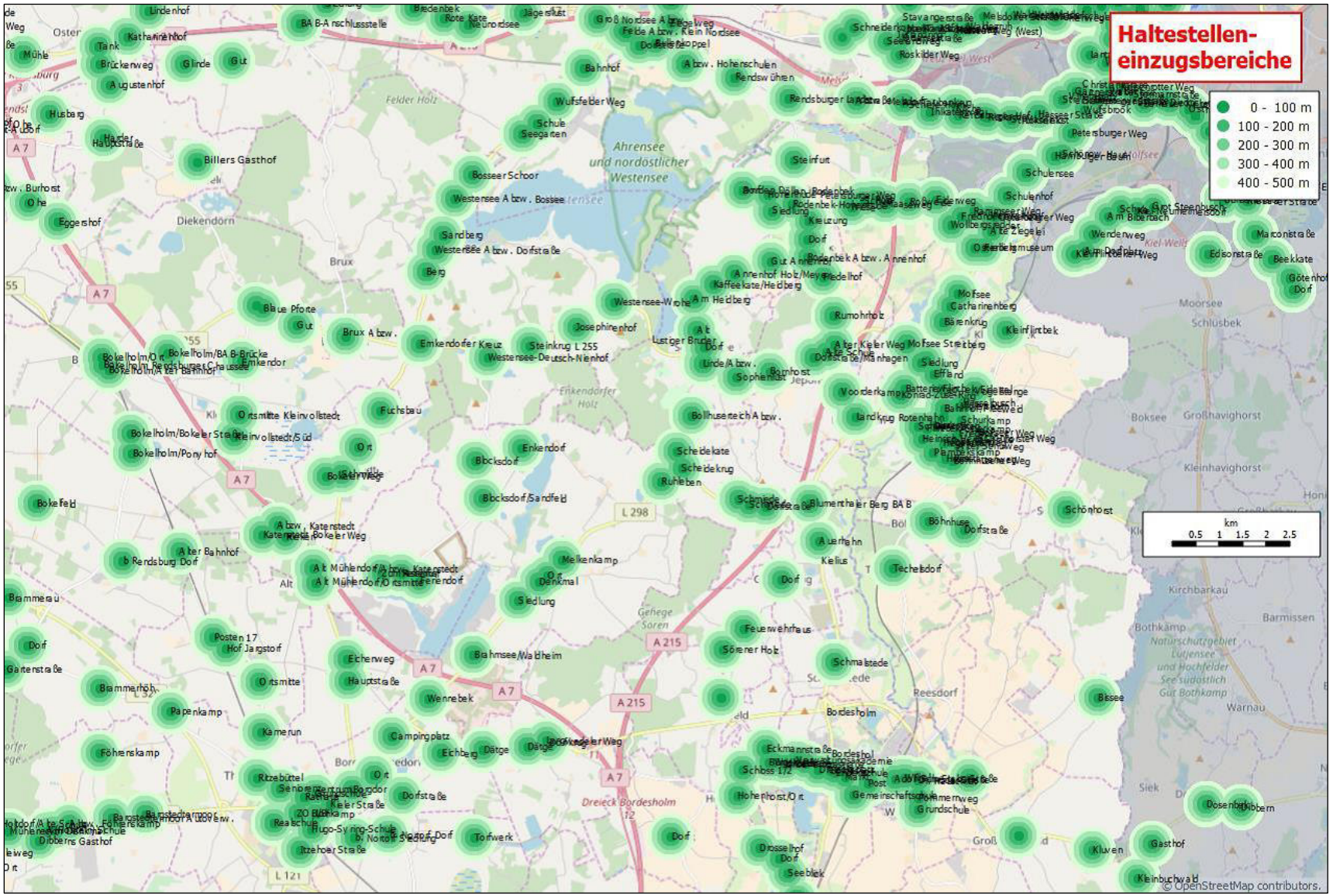
Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 a: Bereich Nord *(Quelle 11 a-g: ÖPNV-Gutachten)*



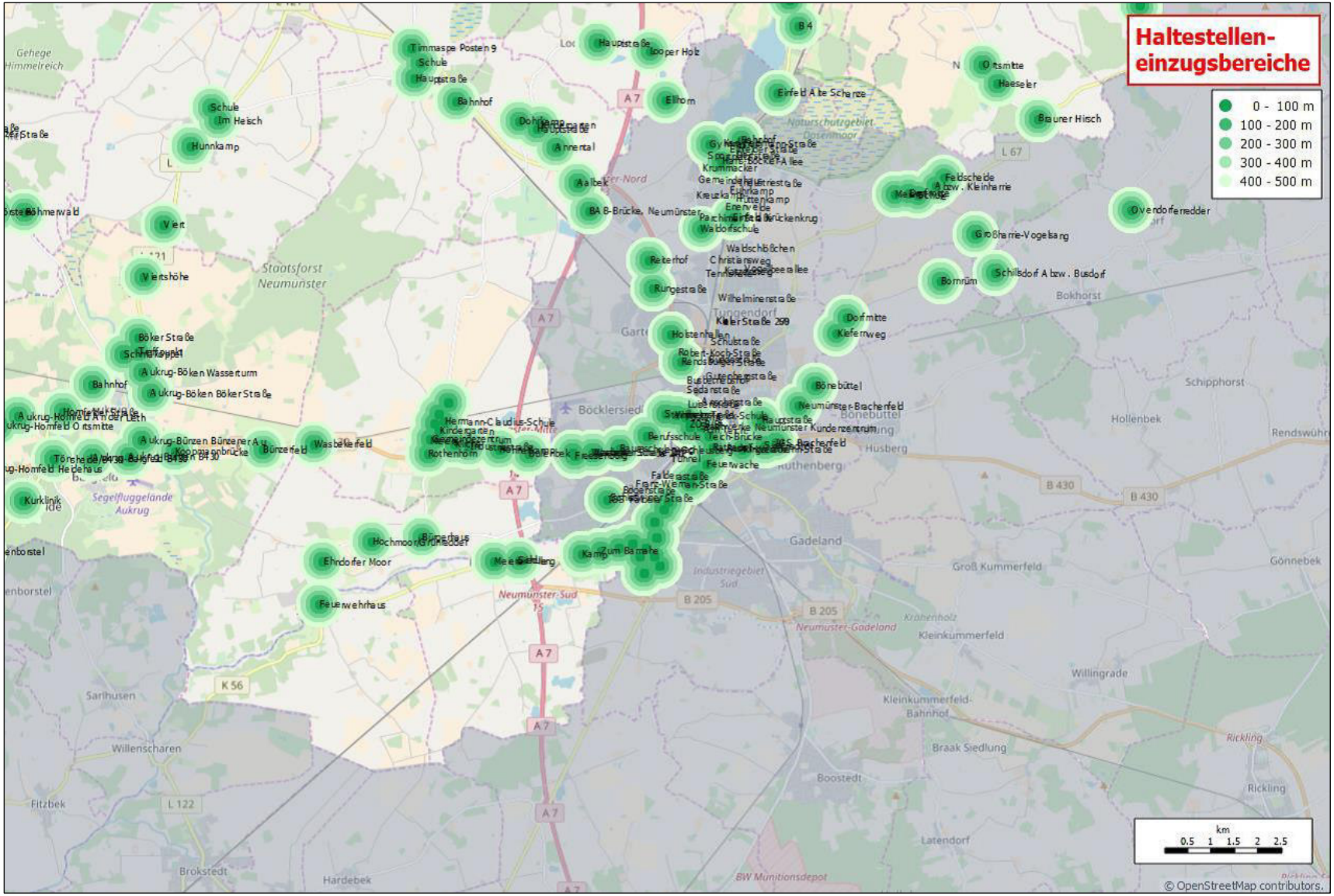
Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 b: Bereich Nordost



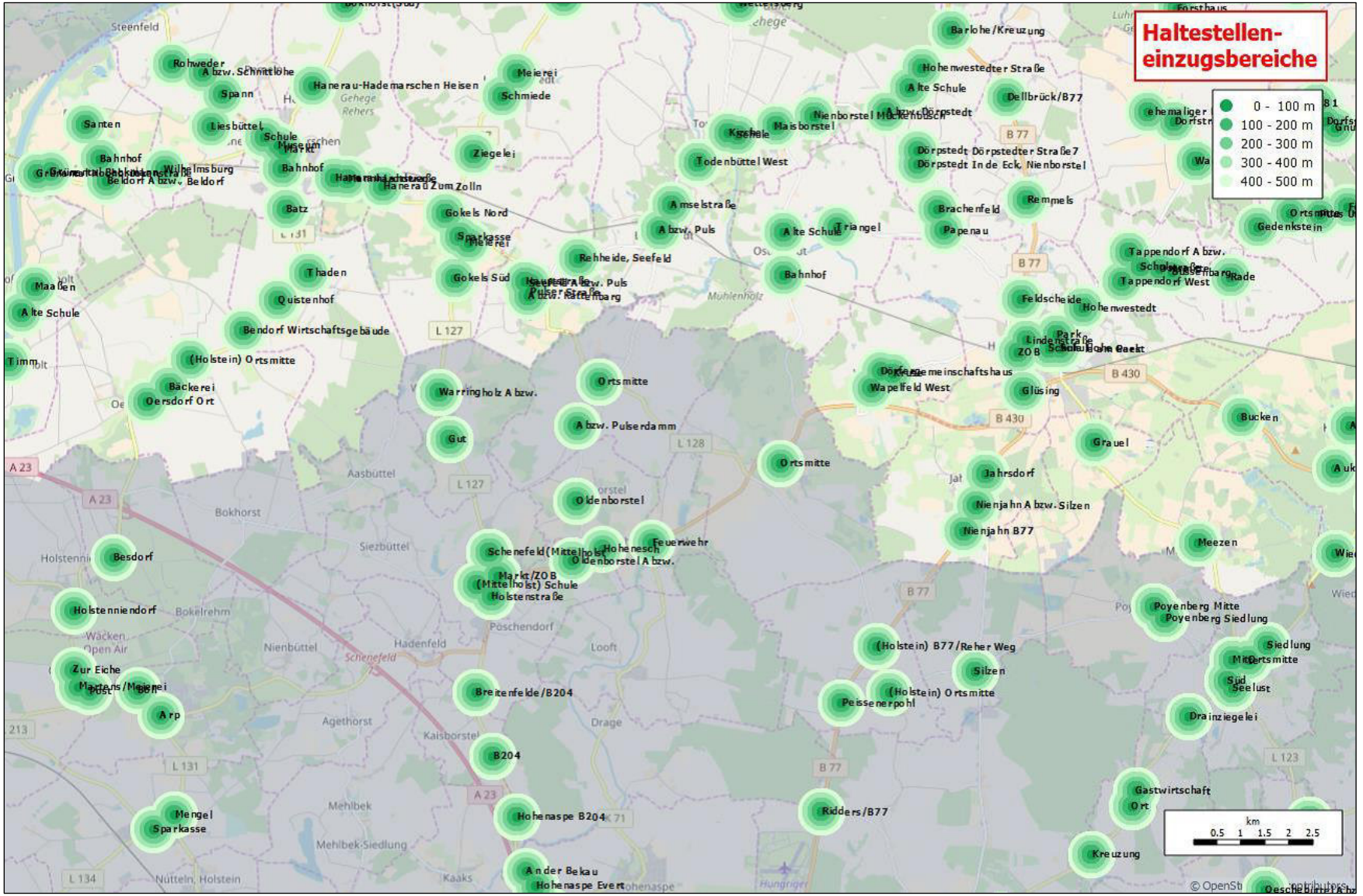
Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 c: Bereich Ost



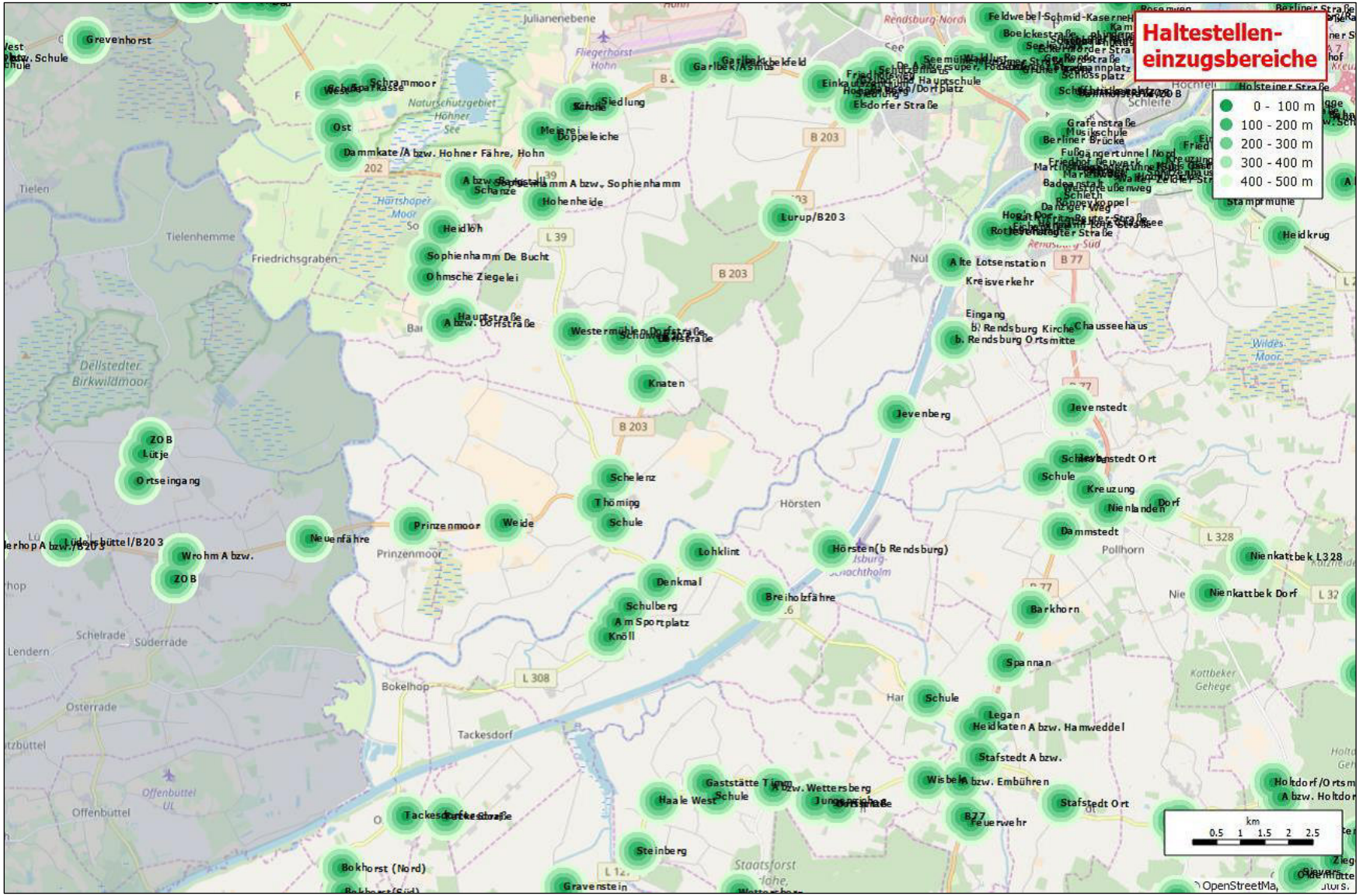
Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 d: Bereich Südost



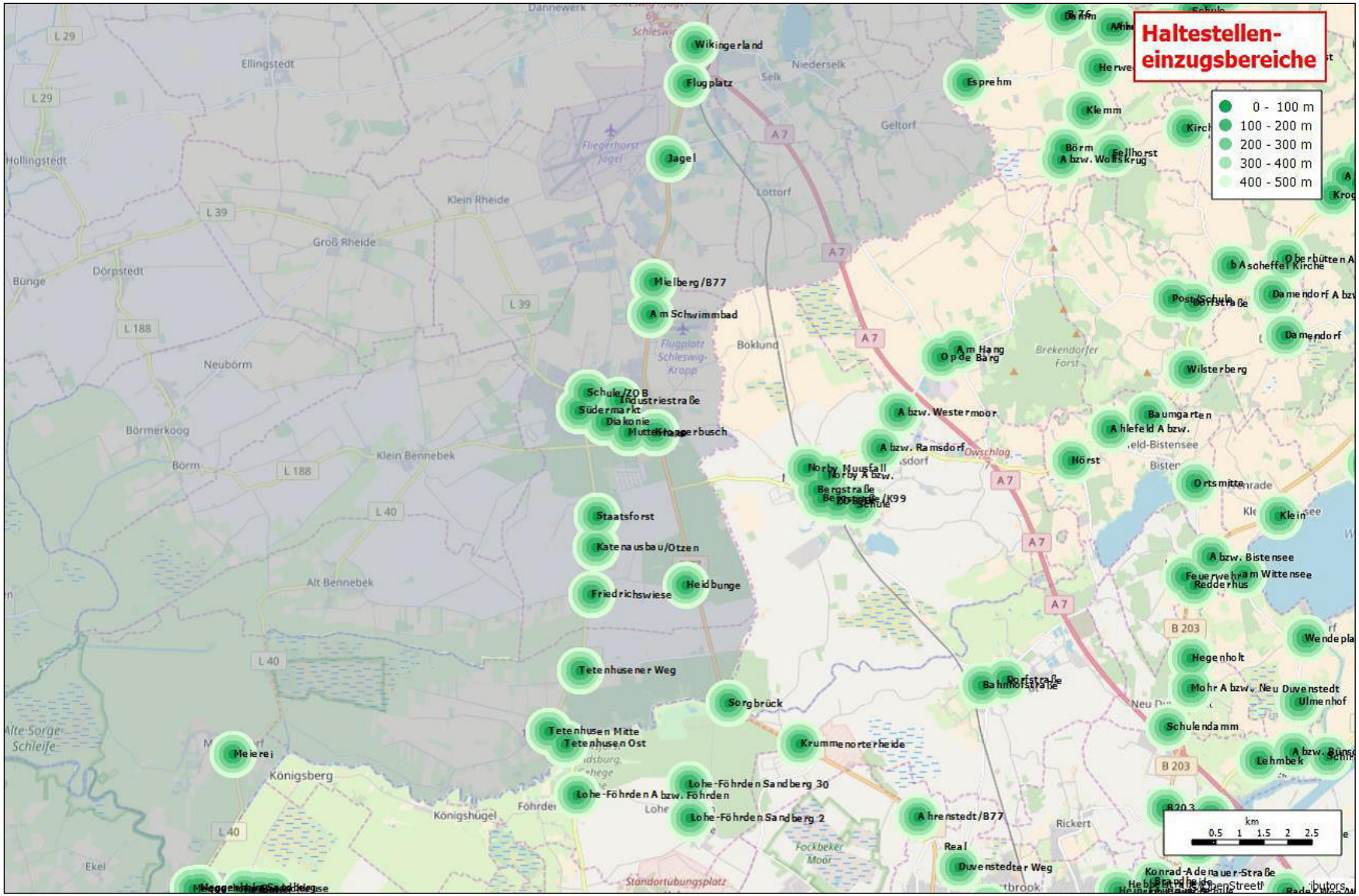
Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 e: Bereich Südwest



Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 f: Bereich West


Haltestellen-
einzugsbereiche
0 - 100 m
100 - 200 m
200 - 300 m
300 - 400 m
400 - 500 m
km
0.5 1 1.5 2 2.5
Grevenhorst
Julianenebene
Rendsburg Nord
Schleife
Tielen
Tielenhemme
Friedrichsgraben
Dellstedter Birkwildmoor
Hörsten
Prinzenmoor
Pollhorn
Bokelhop
Tackesdorf
Osterrade
Offenbüttel
Schelrade
Süderrade
Lendern
Staatsforst
Wildes Moor
Kottbeker Gehege
Naturschutzgebiet Höhner See
Härtshoper Moor
Fliegerhorst Hohn
Schramm moor
Ost
Siedlung
Meierei
Doppeleiche
Dammkate /Abzw. Hohner Fähre, Hohn
Abzw. Sophienhamm
Hohenheide
Heidloh
Sophienhamm De Bucht
Ohmsche Ziegelei
Abzw. Dorfstraße
Knaten
Lurup/B203
Alte Lotsenstation
Kreisverkehr
Eingang b. Rendsburg Kirche
b. Rendsburg Ortsmitte
Chausseehaus
Jevenberg
Jevenstedt
Schule
Kreuzung
Nienlanden Dorf
Dammstedt
Nienkattbek L328
Nienkattbek Dorf
Barkhorn
Spannan
Legan
Heidkaten Abzw. Hamweddel
Stafstedt Abzw.
Stafstedt Ort
Wisbek Abzw. Embühren
Feuerwehr
Holtdorf /Ortsm
Holtdor
Schelenz
Thöming
Schule
Lohklint
Hörsten(b Rendsburg)
Denkmal
Schulberg
Am Sportplatz
Knöll
Breiholzfähre
Haale West
Gaststätte Timm
Abzw. Wettersberg
Steinberg
Gravenstein
Bokhorst (Nord)
Neuenfähre
Weide
Wrohm Abzw.
ZOB
Lütje
Ortseingang
Lüdelsbüttel/B203
Garlbek/Asmus
Garlbekkbekfeld
Schule
Siedlung
Elsdorfer Straße
Grafenstraße
Berliner Brücke
Fußgängertunnel Nord
Stammmühle
Heidkrug
Rotlevenstedter Straße
Chausseehaus
Schule
Kreuzung
Nienlanden Dorf
Dammstedt
Nienkattbek L328
Nienkattbek Dorf
Barkhorn
Spannan
Legan
Heidkaten Abzw. Hamweddel
Stafstedt Abzw.
Stafstedt Ort
Wisbek Abzw. Embühren
Feuerwehr
Holtdorf /Ortsm
Holtdor
Schelenz
Thöming
Schule
Lohklint
Hörsten(b Rendsburg)
Denkmal
Schulberg
Am Sportplatz
Knöll
Breiholzfähre
Haale West
Gaststätte Timm
Abzw. Wettersberg
Steinberg
Gravenstein
Bokhorst (Nord)
Neuenfähre
Weide
Wrohm Abzw.
ZOB
Lütje
Ortseingang
Lüdelsbüttel/B203
Garlbek/Asmus
Garlbekkbekfeld
Schule
Siedlung
Elsdorfer Straße
Grafenstraße
Berliner Brücke
Fußgängertunnel Nord
Stammmühle
Heidkrug
Rotlevenstedter Straße
Chausseehaus
Jevenberg
Jevenstedt

Anlage 11: Haltestelleneinzugsbereiche - 11 g: Bereich Nordwest



ENTWURF - Stand 25.01.2021

Anlagen zum 3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Rendsburg-Eckernförde – Teil B

Anlage 12: Im Kreis Rendsburg-Eckernförde vorhandene Haltestellen mit erhöhtem Bordstein inkl. weiterer Barrierefreiheitseigenschaften (Stand Juni 2017 mit diversen Aktualisierungen)

Anlage 13: Planungskonzept des Kreises zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen bis 2022 inkl. Priorisierung

Anlage 12: Im Kreis Rendsburg-Eckernförde vorhandene Haltestellen mit erhöhtem Bordstein inkl. weiterer Barrierefreiheitseigenschaften (Stand Juni 2017 mit diversen Aktualisierungen)

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Stadt Rendsburg:				
				Allg.: FGU unterschreiten meist Kopffreiraumhöhe von 2,25 m
Husumer Str.	14 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenheit+schlechte Aushanglesbarkeit+Stufen/Schwellen an Zuwegung; Richt. Fockbek Stufen/Schwellen/Spalten (unmarkiert); Richt. ZOB ohne Beleuchtung,
Grüner Kranz	20/18 cm	beide	ja	Richt. ZOB Sitzfläche zu niedrig+Info-Aushang zu hoch; Richt. Fockbek ungenügender Bewegungsraum vor Aushang; konfliktträchtige Radverkehrsführung+Sitzflächen geneigt
Waldlust	14 cm	ZOB	nein	konfliktträchtige Radwegführung, ohne FGU/Sitzgelegenheit+schlechte Aushanglesbarkeit
Seemühlen	20 cm	beide	ja	schlechte Aushanglesbarkeit; Richt. ZOB FGU als Hindernis; Richt. Fockbek konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Ostlandhaus (Bugenhagener Weg)	18 cm	Kolberger Str.	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Sitzgel. unter Info-Aushang/mangelnder Bewegungsraum vor diesem
Rotenhof	17/16 cm	ZOB + Fockbek, nicht Schlesw. Chaussee	nur Richt. ZOB	Richt. Fockbek konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. ZOB ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem+Stufen/Schwellen an Zuwegung
Rotenhöfer Weg	16 cm	beide	ja	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Schleswiger Chaussee	14 cm	Eiderpark	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Seekenbek	14 cm	ZOB	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/mangelnder Bewegungsraum vor diesem+keine Beleuchtung
Thormannplatz	18 cm	Einrichtung-H.	ja	Info-Aushang zu hoch+Sitzgel. unter diesem und zu niedrig+mangelhafte Transparenz der FGU-Seitenwand+konfliktträchtige Radverkehrsführung
Schiffbrückenplatz	18 cm	Einrichtung-H.	ja	Info-Aushang teilw. zu hoch/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Schloßplatz	20 cm	Einrichtung-H	ja	Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Tondernstr.	16 cm	ZOB	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. vor Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Werftstraße	14 cm	beide	nein	konfliktträcht. Radwegführung; Richt. Hochfeld Laterne als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.+Stufen/Schwellen an Zuwegung; Richt. ZOB FGU nicht transparent+Sitzgel. unter Info-Aushang/mangelnder Bewegungsraum vor diesem+ohne Bordsteinabsenkung für Fahrbahnquerung
Reinickendorfer Str.	16/15 cm	beide	nein	Richt. ZOB Stromkasten und Mülleimer als Hindernisse+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. Hochfeld ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Musikschule	18/17 cm	beide	ja	Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. ZOB konfliktträchtige Radwegführung
Grafenstraße	18/16 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung; Richt. ZOB FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Paradeplatz	14 cm	Einrichtung-H	nein	Mülleimer als Hindernis+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. vor Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Realschule	14 cm	Fockbek	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Sitzgel. unter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
EON	14 cm	Nobisfähre	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Eiderblick	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzgel. unter Infoaushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Parksiedlung	14 cm	Einrichtung-H	nein	Haltestellenmast als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Stadt Eckernförde:				
B76 Carlshöhe	18 cm	stadtauswärts	nein	Schild als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.
Kreiskrankenhaus-Nord	18 cm	beide	ja	stadtauswärts FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadteinwärts konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkier.+ Sitzgel. unter Infoaushang+Aushang zu hoch
Schleswiger Straße - Friedhof	18 cm	beide	ja	keine Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; stadteinw. FGU als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Schleswiger Straße - (alter) Friedhof	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/ Sitzgel./Beleuchtung

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Käthe-Kollwitz-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	Hecke als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung für Fahrbahnüberquerung
Bystedtredder	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Lampe als Hindernisse+ohne FGU und Sitzgel.+zu schmale Zuwegung
Bystedtredder-ESV Platz	18 cm	stadtauswärts	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Kurt-Pohle-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+keine Beleuchtung
Ostlandstr.-Geschw.-Scholl-Str.	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU; stadteinw. ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Ostlandstraße-Markant-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Ostlandstraße-Kirche-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Saxtorfer Weg-Friedhof	18 cm	beide	ja	keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; stadteinwärts konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU; stadtauswärts Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum davor
Saxtorfer Weg-Breslauer Str.-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	Schild und Mülleimer als Hindernisse+kein Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Riesebyer Str.-Dietrich-Bonhoeffer-Str.-Nord	18 cm	stadtauswärts	nein	ohne FGU/Sitzgel.
Riesebyer Str.-Terrassenhäuser-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.
Riesebyer Str.-Hasenheide	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU und Sitzgel.; stadtausw. ohne Beleuchtung
Riesebyer Str.-Friedrich-Ebert-Str.	18 cm	beide	ja	konfliktträchtige Radwegführung; stadtausw. Pflanzfläche als Hindernis+ohne Beleuchtung und Fahrgastinformation; stadteinw. ohne Warnstreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Bergstraße-Dorfstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Vogelsang-Nord	18 cm	stadtauswärts	ja	ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Liliencronweg	18 cm	beide	ja	Mauer u. Mülleimer als Hindernisse+ohne FGU/Sitzgel.; stadteinw. Schild als Hindernis+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang +zu schmale Zuwegung; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Cäcilienstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	FGU als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Ende-Süd	18 cm	stadteinwärts	ja	ohne Auffindestreifen und Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Doroteenstraße-Hauptstr.	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+zu schmale Zuwegung; stadteinw. Schild u. Hecke als Hindernisse+ohne Auffindestreifen+ohne Beleuchtung u. Fahrgastinfo; stadtausw. konfliktträchtige Radwegführung+ohne Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Siemensstraße-Süd	18 cm	stadteinwärts	nein	Grünfläche u. Müll als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Gefionstraße	18 cm	beide	ja	Schilder, Mülleimer u. Hecke als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Hindernisse nah an Bodenindikatoren+ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+zu schmale Zuwegung
Noorstraße	18 cm	beide	nur Richtg. Bhf.	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+stadtausw. keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Reeperbahn	18 cm	beide	ja	stadtausw. FGU als Hindernisse+Hindenisse nah an Bodenindikatoren; Richt. Bhf. konfliktträchtige Radwegführung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Bahnhof	18 cm	beide	nur Richtg. Borby	kein Auffindestreifen+Hindernisse nah an Bodenindikatoren; Richt. Borby Lampe u. Schild als Hindernisse; Richt. Wilhelmsthal konfliktträchtige Radwegführung+ fehlende Sicherheitsmarkierung am FGU
Lorenz-von-Stein-Ring II	18 cm	nur eine	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Karl-Samwer-Ring-Lorenz-Ring	15 cm	Einrichtung-H	nein	keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Karl-Samwer-Ring-Stolbergring	18 cm	Einrichtung-H	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./ Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Schiefkoppel	18 cm	??	ja	FGU z. Zt. der Erhebung im Bau
Karl-Samwer-Ring	18 cm	beide	ja	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Fahrtricht. 1 konfliktträchtige Radwegführung; Fahrtricht. 2 ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Schwellen/Spalten/Stufen vorhanden (unmarkiert)+fehlende Beleuchtung+zu schmale Zuwegung+fehlende Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Windebyer Weg/Bornbrook	18 cm	beide	ja	keine Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 konfliktträchtige Radwegführung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Windebyer Weg/Rendsburger Str.	18 cm	beide	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 konfliktträchtige Radwegführung+ohne Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Rendsburger Str.-Admiral-Scheer-Str.	18 cm	nur eine	ja	keine Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+kein FGU
Diestelkamp/Niewark	18 cm	Einrichtung-H	ja	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Niewark	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne Beleuchtung
Diestelkamp	18 cm	beide	ja	keine Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchtung; Fahrtricht. 1 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 ohne FGU/Sitzgel.
Diestelkamp/A.-Schweitzer-Schule	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchunng+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 2 ohne Fahrgastinfo
Diestelkamp-Wulfsteert	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne Fahrgastinfo
Sophienhöh	18 cm	stadtauswärts	ja	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung,
Famila-Zentrum Hörst	18 cm	beide	nein	ohne FGU/Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Fahrtricht. 1 ungenügende Freiraumfläche an 2. Bustür+keine Sitzgel.+zu schmale Zuwegung
Domsland-B203	18 / 15 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung; stadteinw. ohne FGU/Sitzgel.+ keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; stadtausw. ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Fernblick	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 1 ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 2 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Brookhörn	18 cm	beide	ja	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Fahrtricht. 1 ohne FGU
Wilhelmsthal-Lütthörn	18 cm	beide	ja	ohne Beleuchtung; Fahrtricht. 2 ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.; Fahrtricht. 1 ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Domstag / Sehestedter Str./ A.d.Höhe	18 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung; stadtausw. Lampe als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; stadteinw. ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Auf der Höhe	18 cm	Einrichtung-H	ja	ohne Auffindestreifen+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Wulfsteert/Schule (Regionalbusse)	18 cm	Einrichtung-H	nein	Schutzgitter als Hindernis+ungenügende Freiraumfläche an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung
Sandkrug	14 cm	ZOB	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Infoaushang z.T. zu niedrig
Stadt Büdelsdorf:				
Rondo	18/19 cm	beide	ja	FGU als Hindernis+Hindernisse nah an Bodenindikatoren+keine Beleuchtung
Carlshütte	18 cm	Rendsburg	ja	FGU als Hindernis+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Beleuchtung
Emil-Nolde-Schule	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgelegenh.; Richt. RD Stufen/Spalten über 3 cm (markiert); Richt. Rickert ungenügender Freiraum+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Möbel Hennings	11/12 cm	beide	ja (beide Richt.)	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenh.; Richt. Rickert ohne Beleuchtung
Hebbelstraße	15 cm	Einrichtung-H	nein	Haltestellenmast als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+mangelnder Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Stadion	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
Ebert-Schule	18 cm	Einrichtung-H	ja	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+ zu schmale Zuwegung+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
Memelstraße	*12 cm*	*Einrichtung-H*	*ja*	*ungenügender Freiraum+ohne Auffindestreifen+Warnstreifen nicht kontrastreich u. ohne Profil+ konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU+zu niedrige Sitzfläche+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Beleuchtung+zu schmale Zuwegung*
Feuerwache	*11 cm*	*Einrichtung-H*	*ja*	*ohne Auffindestreifen+Warnstreifen nicht kontrastreich u. ohne Profil+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Beleuchtung*
Stadion	Keine Angaben			

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Brandheide/Mobilcom	19 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+nicht ausreichende Kopffreiraumhöhe FGU; Richt. RD Haltestellenmast als Hindernis+keine Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Gemeinde Altenholz:				
Ostpreußenplatz	20 cm	Kiel	ja	ohne Warnstreifen/Einstiegszonenmarkierung+Bodenind. nicht kontrastreich
Räucherei	18 cm	Kiel	ja	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung,
Bahnübergang	18/19 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig; Richt. Dänischenhagen konfliktträchtige Radwegführung
Freesenberg	14 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Lehmkaten	15/16 cm	alle	nein	Richt. Dänischenhagen und Klausdorf konfliktträchtige Radwegführung, Richt. Dänischenhagen ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung, Richt. Friedrichsort am FGU keine Sicherheitsmarkierung und Sitzgel., Richt. Klausdorf ungeeignete Höhe des Info-Aushangs
Dehnhöft	14 cm	Friedrichsort	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+konfliktträchtige Radwegführung
Schule	17 cm	beide	ja	FGU ohne Sicherheitsmarkierung u. nicht kontrastreich+Info-Aushang zu hoch+Sitzgel. teilw. unter diesen; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+an FGU-Stützen < 1,50 m Breite; Richt. Dänischenhagen Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite
Gemeinde Kronshagen:				
Heischberg	15/18 cm	beide	nein	Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Sicherheitsmarkierung an FGU+ohne Beleuchtung+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU, Richt. Mettenhof konfliktträchtige Radwegführung und ohne FGU/Sitzgel.
Steindamm	20/21 cm	beide	ja	Hindernisse nah an Bodenind.+konfliktträchtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
Suchsdorfer Weg	20 cm	Kiel	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Schulzentrum	24 cm	Einricht.-H.	ja	Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+Sitzfläche etwas zu niedrig+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Brüder-Grimm-Schule	18/20 cm	beide	ja	Richt. Kopperpahl konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Ortsmitte FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Stufen/Schwellen an Haltestellenzugang; Richt. Wik ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
Bundeswehrkrankenhaus	18/19 cm	beide	ja	Haltestellenmast als Hindernis+Hindernisse nah an Bodenind.+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
A.-Schweitzer-Straße	18 cm	Einrichtung-H	ja	keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Johann-Fleck-Straße	20 cm 14 cm	Mettenhof+Wlk Kiel-HBF	ja nein	Richt. Mettenhof Info-Aushang zu hoch+FGU-Stütze zu dicht an Bodenindikator+knapper Bewegungsraum; Richt. Wik u. HBF konfliktträchtige Radwegführung; Sitzflächen etwas zu niedrig+ungenügende Kopffreiraumhöhe FGU
Friedenskamp	14/21 cm	beide	nein	keine FGU; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Sitzgel., Richt. Ortsmitte konfliktträchtige Radwegführung+keine Beleuchtung
Altenheim	18 cm	Kiel	nein	keine Beleuchtung
Gemeinde Wasbek:				
Bullenbek	19 cm	beide	ja	Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte Haltestellenmast als Hindernis+Warnstreifen nicht kontrastreich+konfliktträchtige Radwegführung+zu niedrige Sitzfläche+Querneigung
Höhnerkamp	14/15 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Richt. Ortsmitte Haltestellenmast als Hindernis+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich
Industriestraße	19/21 cm	beide	ja	Richt. NMS ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Bodenindikatoren nicht kontrastreich+konfliktträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung+Einbauten/ Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Kindergarten	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+ohne Beleuchtung
Kirche	20 cm	beide	ja	Bodenindikatoren nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. NMS Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite +Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung; Richt. Ortsmitte konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Meierei (Hauptstraße)	18/16	beide	nur Richt. Kamp-straße	Richt. Kampstr. Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Info-Aushang zu hoch/ungenügender Bewegungsraum vor diesem; Richt. NMS zu hohe Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Schule	14 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem
Amt Achterwehr:				
Bredenbek, Bahnhof	16 cm	beide	ja	kein FGU/Sitzgel.+keine Fahrgastinfo+ungenügender Freiraum vor Aushangvitrine+Zugang nur v. Bahnhof aus (von Straße nur über Fahrbahn)
Melsdorf, Bahnhof	18 cm	Einrichtung-H	ja	
Melsdorf (Endhaltestelle)	18 cm	Einrichtung-H	nein	keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Ottendorf, Feuerwehr	17 cm	Kiel	ja	Gesamtanlage mit Längsneigung+ FGU nicht kontrastreich+Bewegungsraum an 2. Bustür knapp
Quarnbek, Gut	15/16 cm	beide	nein	ohne Sitzgel. u. Beleuchtung; Richt. Achterwehr konfliktträchtige Radwegführung+kein FGU; Richt. Ottendorf FGU nicht transparent+fehlende Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Landwehr	14 cm	Kanal/von Kiel	nein	Dixitoilette als Hindernis+unmarkierte Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche+ ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Mönkbergseck	14 cm	Achterwehr	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Quarnbek, Stampe-Schule	14 cm	Achterwehr	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Westensee, Berg	14 cm	Nortorf	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu hoch+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Amt Bordesholm:				
Bordesholm, Adolf-Schrödter-Str.	15 cm	Einrichtung-H?	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo
Mühbrook, B 4	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. NMS Hindernisse+nicht ausreichender Bewegungsraum v. 2. Bustür; Richt Bordesholm ohne Sitzgel.

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Schmalstede (Ort)	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo
Schmalstede, alte B 4	16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ Richt. Bordesholm konfliktträchtige Radwegführung+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Wattenbek, Karin's Eck (Tanneneck?)	14 cm	beide ?	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügende Lesbarkeit der Fahrgastinfo+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Amt Dänischenhagen:				
Dänischenhagen, Gemeinde	15 cm	Kiel	ja	
Dänischenhagen, Eiche	15 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Beleuchtung+ keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Dänischenhagen, Schule	15 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel.+keine Fahrgastinfo
Dänischenhagen, Strander Straße	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür; Richt. Kiel FGU nicht transparent; Richt. Strande ohne FGU/Sitzgel.
Noer, Schloss	> 14 cm	Eckernförde	nein	konfliktträchtige Radwegführung
Schwedeneck, Abzw. Marienfelde	16 cm	D'hagen	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Zaun als Hindenis+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Schwedeneck/Krusendorf, Kirche	14 cm	Osdorf	nein	kein befest./ebener/rutschfester Belag+ohne FGU/Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck/Krusendorf (Kirchstraße)	14 cm	beide	nein	Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ohne Beleuchtung; Richt. Osdorf kein FGU+zu schmale Zuwegung+fehlende Bordsteinabsenkung z. Fahrbanquerung; Richt. Surendorf ungenügende Kopffreiraumhöhe
Schwedeneck/Surendorf (Krzg. Seestraße)	14 cm	beide	nur Richt. Kru-send.	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Krusendorf konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Dän. Nienhof ohne Beleuchtung

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Schwedeneck/Surendorf, Spritzenhaus	15 cm	Dän. Nienhof	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Stufen/Schwellen/Spalten an Wartebereich (markiert)+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+ Stufen/Schwellen an Zuwegung+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck/Sprenge (Dänischenhagener Str.)	15 cm	Krusendorf	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schwedeneck/Sprenge, DEA	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel., Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Stohl ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleuchtung+Stufen/Schwellen an Zuwegung+zu schmale Zuwegung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Birkenmoor konfliktträchtige Radwegführung+zu starke Neigung (Wartebereich und Zuwegung)
Strande, Rabendorf	14 cm	Altenholz	nein	Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kein ebener/befestigter/rutschfester Belag+Stufen/Schwellen/Spalten+FGU nicht transparent+keine Sitzgel.+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang+Zuwegung mit Schwellen/Spalten und zu schmal+ohne Bordsteinabsenkung z.Fahrbahnquerung
Amt Dänischer Wohld:				
Felm, Felmerholz	17/18 cm	beide	nein	Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Richt. Felm konfliktträchtige Radwegführung+Sitzfläche zu hoch+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang
Felm, Krück	14/15 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich; Richt. Felm ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+zu schmale Zuwegung; Richt. Altenholz konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung
Gettorf, Schulzentrum	17 cm	alle Bussteige	nein	an Steig 2 FGU, Laternenmast und Papierkorb als Hindernisse+Sitzfl. zu niedrig+mangelnder Kontrastreichtum+Aushang zu hoch
Gettorf, Tankstelle	17 cm	Kiel	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Freiraum vor Info-Aushang+dieser zu hoch
Lindau, Abzw.	14 cm	Rendsburg	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Info-Aushang zu hoch+Zuwegung mit Stufen/Schwellen+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Lindau, Neu-Revensdorf	16 cm	Rendsburg	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Einbauten/Objekte wenig kontrastreich+ungenügende Kopffreiraumhöhe

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Schinkel, Rosenkranz Abzw.	15 cm	Königsförde	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel, Landwehr Lager	16 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung; Richt. Kiel Haltestellenmast als Hindernis (auch Abstand zu Bodenind.)+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung; Richt. Königsförde konfliktträchtige Radwegführung
Schinkel, Schinkelerhütten	18 cm	Königsförde	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu hoch platzierter Info-Aushang/ungenügender Bewegungsraum vor diesem+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel, Königsförder Wohld	18 cm	Königsförde	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Schinkel, Königsförde Abzw.	18 cm	Königsförde	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Schinkel, Landwehr Gastwirtschaft	18 cm	Königsförde	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+ohne Beleuchtung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Schinkel, Eckholz Abzw.	15 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+ohne Beleuchtung; Richt. Kiel mangelnder Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+Zuwegung über Wiesenstück und zu schmal+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. Königsförde ohne FGU/Sitzgel.
Schinkel, Warleberg	16 cm	beide	nur Richt. Kiel	ohne Beleuchtung; Richt. Kiel kein Auffindestreifen+zu schmaler Warnstreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.+Stufen/Schwellen u. starke Neigung an Zuwegung; Richt. Königsförde konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+zu hoch angebrachter Info-Aushang+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkate	18 cm	Gettorf	nein	FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Amt Eiderkanal:				
Bovenau, BAB-Anschlussstelle Bredenbek	> 14 cm	Rendsburg	nein	H-Mast als Hindernis+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzfl. zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Osterrönfeld, DEULA	16 cm	beide	ja	Info-Aushang zu hoch+Richt. RD Auffindestreifen nicht über gesamte Gehwegbreite+nur 30cm Tiefe+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. Schacht-Audorf situationsbedingt ohne Auffindestreifen+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten wenig kontrastreich+abgesenkter Bordstein zu hoch (5 cm)+starke Neigung in diesem Bereich

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Osterrönfeld, Am Kamp/W.-Zeidler-Str.	18 cm	Schacht-Audorf	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+Info-Aushang z.T. zu hoch; **Richt. RD in unmittelbarer Nähe 18-cm-Bordstein vorhanden!**
Osterrönfeld, Bahnhofstraße	> 14 cm	Norden	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Sitzfl. zu hoch+Info-Aushang zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquerung
Osterrönfeld, Kreuzung Bokelholm	16/17 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+Info-Aushang schlecht lesbar
Osterrönfeld, Einkaufszentrum	16 cm	Schacht-Audorf	nein	Stufen/Schwellen/Spalten (unmarkiert)+ohne FGU+Sitzfläche zu niedrig+ohne Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung+Neigung der Anlage inkl. Zuwegung
Schacht-Audorf, Friedhofstraße	18 cm	Einricht.-H. (Stadtverkehr)	ja	Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Markier. am FGU+Einbauten kontrastarm
Schacht-Audorf, Rader Wende	14 cm	Einricht.-H.	nein	FGU/Mast als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Markier. am FGU+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+Einbauten kontrastarm+schlechte Zuwegung über Wiese
Schacht-Audorf, Westbank	14 cm	Einricht.-H.	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+Info-Aushang zu hoch+ ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquerung
Schülldorf, Bahnhof	16 cm	Einricht.-H	ja	FGU als Hindernis+Auffindestreifen zu schmal+Auffinden vorderer Bustür nur Aufmerksamkeitsfeld+FGU in < 60cm v. Bodenind. entfernt+eingeschränkte Transparenz des FGU+zu niedrige Sitzfläche+Objekte/Einbauten kontrastarm
Amt Flintbek:				
Flintbek, Böhnhusener Weg	14 cm	Böhnhusen	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung
Flintbek, Eiderkamp	15 cm	Ortsmitte	nein	kein befest./ebener/rutschfester Belag+ohne FGU/Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu starke Neigung (Wartebereich und Zuwegung)
Flintbek, Eidertal	20 cm	Ortsmitte	nein	FGU als Hindernis+dieser ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu schmale Zuwegung
Flintbek, Batterieweg	20 cm	Einrichtung-H	ja	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Flintbek, Konrad-Zuse-Ring	20 cm	Einrichtung-H	ja	FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Flintbek, Hasselbusch	15 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu hoch+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Flintbek, Hegereiterweg	14 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Flintbek, Butenschönsredder	20 cm	Einrichtung-H.	ja	Info-Aushang zu hoch+Sitzfläche zu hoch+keine Bodenindikatoren an der Warnbake
Flintbek, Lassenweg	15 cm	beide	nein	Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Ortsmitte kein FGU; Richt. Kiel FGU ohne Sicherheitsmarkierung+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Flintbek, (Schule) Parkplatz	20 cm	Einrichtung-H	nein	zu steile Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU als Hindernis+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung
Flintbek, Vogelstange	20 cm	Ortsmitte	nein	ohne FGU/Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Amt Hohner Harde:				
Breiholz, Breiholzfähre	16 cm	Breiholz	nein	ohne Beleuchtung+konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Elsdorf-Westermühlen, Westermühlen-Dorfstraße	14 cm	Elsdorf	nein	Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Sitzgel./Beleuchtung+Einbauten/Objekte kontrastarm+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Hamdorf, Westerende	16 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Heide ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel.; Richt. RD konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu niedrige Sitzfläche
Amt Hüttener Berge:				
Ahlefeld, Abzw.	14 cm	Eckernförde	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ohne FGU/Sitzgel.+Objekte/Einbauten nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Groß Wittensee, Abzw. Haby	16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent
Groß Wittensee, Kirchhorster Weg	16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Eckernförde ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Stufen/Schwellen an Zuwegung; Richt. RD konfliktträchtige Radwegführung
Groß Wittensee, Söhr	16 cm	Eckernförde	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung
Groß Wittensee, Timmermeß	16 cm	Rendsburg	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Groß Wittensee, Wohldmaas	16 cm	Rendsburg	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Haby, Stillbek	15 cm	Holtsee	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung
Holtsee, Abzw. Haby (in Habyer Straße)	18 cm	beide	nein	ohne Beleuchtung; Richt. Sehestedt ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Stufen/Schwellen an Zuwegung+keine Borsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung+ungenügende Kopffreiraumhöhe; Richt. ECK konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Holtsee, Lehmsiek	15/18 cm	beide	nein	FGU nicht transparent; Richt. Haby zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. ECK konfliktträchtige Radwegführung+ohne Beleuchtung
Holzbunge, Abzw. Bistensee	16 cm	Rendsburg	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Holzbunge, Redderhus	16 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+ Objekte/ Einbauten nicht kontrastreich+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Neu Duvenstedt, Mohr Abzw.	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Beleucht.+zu geringe Kopffreiraumhöhe; Richt. Eckernf. konfliktträchtige Radwegführung+zu geringe Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Rendsburg ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Osterby, Alte Schule	15 cm	Eckernförde	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+Blumenkästen als Hindernisse+FGU nicht transparent+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Osterby, Krog	15 cm	Eckernförde	nein	zu steile/im Türbereich befindliche Anrampung+kein befest./ebener/rutschfester Belag+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Owschlag, Abzw. Westermoor	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügen-de Zuwegung
Owschlag, Ramsdorf	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügen-de Zuwegung
Owschlag, ZOB/Bahnhof	15 cm	Eckernförde	nein	FGU nicht transparent
Sehestedt, Gruhl	18 cm	beide	nein	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Zuwegung zu schmal; Richt. Rendsburg ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+Objekte/ Einbauten nicht kontrastreich; Richt. Gettorf konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Längsneigung

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

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Westerrönfeld, Schulbushaltestelle in der Lindenallee	20 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Amt Mittelholstein:				
Aukrug, Bahnhof	14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU als Hindernis
Aukrug, Bargfeld B 430	> 14 cm	Aukrug	nein	FGU nicht transparent+ohne Sitzgel./Beleucht.+Einbauten kontrastarm+Info-Aushang zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor diesem+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.
Aukrug, Böker Straße	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+keine Beleucht.+Einbauten kontrastarm+Info-Aushang zu hoch+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Itzehoe ohne Sitzgel.
Gokels-Sparkasse	14 cm	beide	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Heinkenborstel	14 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung; Richt. Aukrug Beeteinfassung als Hindernis+FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+zu geringe Kopffreiraumhöhe; Richt. RD Bodenfläche teilw. unbefestigt+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgelegenh./Beleuchtung
Hohenwestedt, Schue Hohe Geest	16 cm	Einrichtung-H.	nein	Info-Aushang nur an einer von fünf Haltepositionen+Zuwegung aus Richtung Park abschüssig
Hohenwestedt, ZOB	14 cm	nur Bussteig Richt. Norden	nein	ohne Sitzgelegenh.+ ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Jahrsdorf	> 14 cm	Itzehoe	nein	ungenügender Freiraum v. 2. Bustür+Stufen/Schwellen/Spalten (nicht markiert)+FGU nicht transparent+Info-Aushang zu hoch+zu schmale Zuwegung+Stufen/Schwellen dort+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+ungenügende Kopffreiraumhöhe
Nienborstel, Alte Schule	15 cm	????	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+ohne Beleuchtung+ Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Meierei/Feuerwehrhaus	14 cm	Neumünster	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+keine Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich
Padenstedt, Zum Barnahe	16 cm	beide	nein	Richt. Meierei(?) ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. NMS H-Mast als Hindernis+ungenügender Bewegungsraum v. info-Aushang+Zuwegung zu schmal+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.

Haltestellenname	Bordstein-höhe	Fahrtrichtung	Boden-indik.	Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Remmels	> 14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel.; Richt. Hohenwestedt ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Beleucht.+zu schmale Zuwegung
Todenbüttel, Apotheke	18 cm	Einrichtung-H	ja	kein Warnstreifen+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+zu schmale Zuwegung
Amt Molfsee:				
Blumenthal, Dorfstraße	20 cm	Kiel	nein	Stufen/Schwellen/Spalten an Wartefläche (unmarkiert), FGU nicht transparent+ Sitzfläche zu hoch+zu schmale Zuwegung+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Mielkendorf, Wiese	14 cm	Rodenbek	nein	ohne Beleuchtung+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Molfsee, Bärenkrug	14/16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+Sitzfläche zu niedrig+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. NMS konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Kiel ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Molfsee, Catharinenberg	15/16 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. Flintbek konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür
Molfsee, Kolberg	18 cm	Einrichtung-H	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Einbauten/Objekte kontrastarm
Rammsee, Wollbergsredder	14 cm	Kiel	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Stufe (unmarkiert) zwischen FGU und Wartebereich+FGU nicht transparent+Einbauten/Objekte kontrastarm+Sitzfl. zu niedrig
Rodenbek, Ruhm	14 cm	Hohenhude	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kein befest./ebener/rutschfester Belag
Amt Nortorfer Land:				
Bokel, Dorf	18 cm	beide	nein	Richt. Nortorf ungenügender Bewegungsraum an 2. Bustür+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+Info-Aushang zu hoch+zu schmale Zuwegung; Richt. Rendsburg konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Einbauten/ Objekte nicht kontrastreich+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Borgdorf-Seedorf, Borgdorf-Ort	15 cm	Nortorf	nein	Stufe (unmarkiert) zw. FGU u. Wartefläche+konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu niedrig+Objekte/Einbauten kontrastarm+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Borgdorf-Seedorf, Wennebek	17/18 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. Kiel ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Zuwegung; Richt. Nortorf konfliktträchtige Radwegführung
Groß Vollstedt, Schule	18 cm	beide	nein	Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. Emkendorf FGU als Hindernis+Sitzfläche zu niedrig+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. Nortorf FGU nicht transparent+Sitzfl. zu hoch+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Krogaspe, Hauptstraße	> 14 cm (nur Höhe 2. Bustür)	Neumünster	nein	keine Beleucht.+Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquerung > 3 cm
Langwedel, Ruhleben	16 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+ohne Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung; Richt. Kiel Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kein ebener/rutschfester Belag+ohne Zuwegung; Richt. Nortorf konfliktträchtige Radwegführung
Langwedel, Brahmsee-Waldheim	14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. Kiel ohne Zuwegung; Richt. Nortorf konfliktträchtige Radwegführung
Langwedel, Siedlung	14 cm	Kiel	nein	Wiese als Hindernis+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+kaum ebener/rutschfester Belag+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+keine Bordsteinabsenkung z. Fahrbahnquerung
Nortorf, Hugo-Syring-Schule	17 cm	ZOB	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Nortorf, ZOB	20 cm	Einrichtung-H	ja	
Timmaspe, Hauptstraße	15 cm	Nortorf	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.
Warder, Alt Mühlendorf	18 cm	beide	nein	ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Einbauten/Objekte kontrastarm; Richt. Nortorf ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU ohne Sicherheits-markierung+zu niedrige Sitzfläche+ohne Beleuchtung+zu schmale Zuwegung; Richt. Emkendorf konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU
Amt Schlei-Ostsee:				
Altenhof, Alter Bahnhof	16 cm	Eckernförde	nein	Stufen/Schwellen/Spalten (zwischen Wartefl. u. FGU)+konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu niedrig +Einbauten/Objekte kontrastarm+ohne Beleuchtung+zu geringe Kopffreiraumhöhe

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Altenhof, Eckernförde-Kiekut	15 cm	Einrichtung-H	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Brodersby/Schönhagen, Schloss	15 cm	Einrichtung-H	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung
Damp, Ostseehotel	> 14 cm	Einrichtung-H	nein	FGU als Hindernis+Sitzfläche nicht waagerecht+keine Beleucht.+Infoaushang zu tief+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Damp, Ostseeklinik	20 cm	Einrichtung-H	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal+konfliktträchtige Radwegführung
***Damp**/Vogelsang-Grünholz, Damp-Eck*	*12/13 cm*	*beide*	*ja*	*ungenügender Freiraum an 2. Bustür+ohne Auffindestreifen+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Einbauten/Objekte kontrastarm+Aushanghöhe zu hoch+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang; Richt. ZOB konfliktträchtige Radwegführung+keine Bordsteinabsenkung zur Fahrbahnquerung*
Fleckeby**, Holm**	> 14 cm	Schleswig	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Sitzfl. zu hoch+Info-Aushang zu hoch+mangelnder Bewegungsraum vor diesem
Gammelby, Abzw. B 76	> 14 cm	beide	nein	ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+mangelnder Bewegungsraum v. Info-Aushang+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.; Richt. Schleswig konfliktträchtige Radwegführung+Info-Aushang zu hoch; Richt. Eckernf. ungenügender Freiraum an 2. Bustür+zu schmale Zuwegung
Goosefeld, Landkrug	16 cm	beide	nur Richt. RD	Richt. Rendsburg konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Eckernf. ohne FGU/Sitzgel./Beleucht.+Info-Aushang zu hoch+mangelnder Bewegungsraum vor diesem+Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer. > 3 cm
Güby, Ahrensberg	16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+FGU nicht transparent; Richt. Schleswig konfliktträchtige Radwegführung
Güby, B 76	15/16 cm	beide	nein	ungenügender Freiraum vor 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich; Richt. Schleswig konfliktträchtige Radwegführung+FGU ohne Sicherheitsmarkierung+Sitzfläche zu hoch+Neigung in Längsrichtung; Richt. Eckernförde FGU nicht transparent
Holzdorf, Abzw. Kratt	> 14 cm	beide	nein	FGU nicht transparent+ohne Beleucht.+Info-Aushang zu hoch; Richt. Damp konfliktträchtige Radwegführung+Sitzfläche zu hoch; Richt. Eckernf. FGU als Hindernis+mangelnder Bewegungsraum v. Info-Aushang
Kosel, Abzw.	> 14 cm	Schleswig	nein	konfliktträchtige Radwegführung+FGU nicht transparent+Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer. > 3 cm+ungenügende Kopffreiraumhöhe

Haltestellenname	**Bordstein-höhe**	**Fahrtrichtung**	**Boden-indik.**	**Abweichungen von Anforderungen der Barrierefreiheit lt. landesweiter Checkliste** Generell: Sitzgelegenheiten grundsätzlich ohne Sockel/Tastleisten, fast immer auch ohne Lehnen (insbes. Arm); FGU = Fahrgastunterstand; ungenügender Bewegungs-raum vor Info-Aushang kann auch dessen erschwerte Erreichbarkeit bedeuten
Rieseby, Bahnhof	14 cm	Einrichtung-H	nein	Schutzgitter als Hindernisse+ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+ohne Sitzgel.+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+ Info-Aushang zu hoch+mangelnder Bewegungsraum vor diesem+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Windeby, Friedensthal Abzw.	14/16 cm	beide	ja	Richt. Rendsburg konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Eckernf. ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Einbauten/Objekte nicht kontrastreich+Zuwegung über Wiese+keine Bordsteinabsenk. z. Fahrbahnquer.+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Waabs, Abzw. Karlsminde	14 cm	Kleinwaabs	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+FGU nicht transparent+zu niedrige Sitzfläche+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+zu schmale Zuwegung+zu geringe Kopffreiraumhöhe
Windeby, Siedlung	14 cm	Eckernförde	nein	ungenügender Freiraum an 2. Bustür+Haltestellenmast als Hindernis+FGU nicht transparent+schlechte Zuwegung
Winnemark, Dorfstraße	14 cm	Eckernförde	nein	konfliktträchtige Radwegführung+ohne FGU/Sitzgel.+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang
Winnemark/Thumby, Altenheim	18/19 cm	beide	ja	ohne Auffindestreifen+Warnstreifen zu schmal; Richt. Eckernförde konfliktträchtige Radwegführung; Richt. Kappeln ohne FGU/Sitzgel./Beleuchtung+ungenügender Bewegungsraum vor Info-Aushang+Zuwegung über Wiese und mit Längsneigung

Anlage 13: Planungskonzept des Kreises zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen bis 2022 inkl. Priorisierung

Blau markiert: Änderung gegenüber der Ursprungsfassung im Maßnahmeplan Barrierefreiheit bzw. noch Überprüfungserfordernis aufgrund des neuen Regionalbuskonzepts

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**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
Ostlandhaus		ZOB, in Schleswiger Chaussee beide	Bordsteinhöhen 10 cm, Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Breslauer Straße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Stopstraße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage nahebei
Altenheim (Schlesw. Chaussee)		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage und Einkaufsmarkt nahebei
Sylter Straße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Berliner Brücke		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Kreiskrankenhaus nahebei (erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen), Stadt- und Regionallinien, Zuwegungen mit Steigung/Gefälle
Griegstraße		Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel		Einrichtung-H	Anbindung Tunnel nach RD-Süd, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Kreishaus		beide	Behördenstandort, rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
An der Hochbrücke		beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Tondernstraße		stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Nobisfähre		Einrichtung-H	hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Werft Nobiskrug		beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, stadtauswärts 10 cm Bordsteinhöhe
Waldorfschule		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
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		beide	Anbindung Eiderpark an Regionalbusverkehr, Richt. Schleswig Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
REAL		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Holzland		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Seemühlen		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort; evtl. Verlegung z. Bahnanbindung?
Westerrönfeld, Schleth		beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und Regionalverkehr, Richt. Kanal ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Gardinger Straße	B	beide*	Frequentierung (* stadteinwärts knapp ausreichende Bordsteinhöhe, aber baulicher Zustand unbefriedigend)
Waldlust	B	Fockbek	Frequentierung
Sandhof		beide	Frequentierung
Gerhardstraße		beide	Frequentierung
Richthofenstraße		beide	Frequentierung
Danziger Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Liegnitzer Straße		beide	Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Ostlandstraße		beide	Frequentierung
Kolberger Straße		beide	Frequentierung
Schleswiger Chaussee		beide	Frequentierung
Bredstedter Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Ahlmannstraße		beide	Frequentierung
Brahmsstraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Weberstraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Kaiserstraße		beide	Frequentierung, Richt. Hochfeld Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Kollunder Straße		beide	Frequentierung
Oeverseestraße		beide	Frequentierung
Hochfeld		Einrichtung-H	Frequentierung, ohne Bordstein
Augustenburger Straße		Einrichtung-H	Frequentierung
Röhlingsweg		Einrichtung-H	Frequentierung
Missundestraße		Einrichtung-H	Frequentierung
Euronics		Einrichtung-H	Frequentierung
Hagebau		Einrichtung-H	Frequentierung
Westerrönfeld, Westpreußenweg		beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Kanal Bordstein ≤ 10 cm
Stadt Eckernförde:			
Priorität 1 a:			
ZOB		alle Stadt- und Regionalbussteige	Übernahme aus Konzeption der Stadt; ZOB: Umbau abhängig von städtebaulichem Konzept des gesamten Bahnhofsumfeldes
B 76 / Carlshöhe	B	Schleswig	
Fritz-Reuter-Schule		beide	
Feldweg (Ecke Clairmontstraße)		beide	
Mühlenberg, Landratsamt (Süd)		ZOB	
Domstag/Bismarckstr. (Nord)		ZOB	
Domsland/Moorweg		Einrichtung-H	

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Marienthaler Straße		Einrichtung-H	
Priorität 1 b:			
Preußerkaserne	B	Einrichtung-H	Übernahme aus Konzeption der Stadt
Grasholz	B	Einrichtung-H	
Schleswiger Straße/Fehrsweg		stadtauswärts	
Riesebyer Str./D.-Bonhoeffer-Str. (Nord)		stadtauswärts	
Prinzenstraße/Bergstr. (Süd)		beide	
Cäcilienstr./Prinzenstr. (Nord)		stadtauswärts	
Fischerkoppel		Einrichtung-H	
Gäthjestr./Noorstr.		stadtauswärts	
Bahnhof ZOB (Süd)		Bahnübergang	
Lorenz-vom-Stein-Ring (Süd)		stadtauswärts	
Karl-Samwer-Ring/Lorenz-vom-Stein-Ring		ZOB	Übernahme aus Konzeption der Stadt
Rendsburger Str./Domstag		ZOB	
Rendsburger Str./Wulfsteert		stadtauswärts	
Sauerstraße Süd		Schulzentrum	
Sauerstraße Schule		Einrichtung-H	
Schulzentrum Süd		separate Anlage	
Berliner Straße / Domstag		stadtauswärts	
Berliner Straße / WTD		stadteinwärts	
Priorität 2 a:			
Admiral-Scheer-Straße	B	ZOB	Übernahme aus Konzeption der Stadt
Berliner Straße	B	beide	

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Domsland/B 203	B	beide	
Domsland/Moränenweg		Einrichtung-H	
Feldweg/Lindenweg		beide	
Kakabellenweg		beide	
Prinzenstraße (Nebenstraße)		beide	
Schleswiger Straße/Saxtorfer Weg		stadtauswärts	
Siemensstraße		beide	
Wulfsteert/Sprottenschule		beide	
Nachrichtlich: Preußerstraße/Wellenbad		*Bisher nicht von Linienverkehr bedient*	*Von ÖPNV-Konzeptumsetzung abhängig*
Stadt Büdelsdorf:			
Priorität 1 a:			
Carlshütte	B	stadtauswärts	starke Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Elchstraße		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Kampstraße	B	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Lindenstraße	B	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Rosenweg	B	beide	relativ starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Priorität 1 b:			
Emil-Nolde-Schule		beide	neues Schulzentrum (Heinrich-Heine Schule) => neue Haltestelle (?)
Ulmenstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr; Ersatz wegen Schulneubaus (?)
Priorität 2 a:			
Parkallee		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Berliner Straße	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
K.-Adenauer-Straße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Memelstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
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
Priorität 2 a:			
Stift, Räucherei	L	Klausdorf	Friedhof nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. bereits ausgebaut
Stift, Stettiner Weg		Kiel	Frequentierung, Bordsteinhöhe 9 cm, Stadtverkehrsqualität
nachrichtlich: Stift, Stettiner Weg		*Strande*	*wichtige Haltestelle aus Richt. Kiel (Baulast: Landeshauptstadt Kiel)*
Gemeinde Kronshagen:			
Priorität 1 a:			
Rathaus / Bahnhof (geplant)	L	alle künftigen Positionen	zentrale, stark frequentierte Haltestelle(n), Stadt- und Regionallinie
Johann-Fleck-Str.	K	in Eckernförder Str.	starke Frequentierung, Flächenerschließung, Bordsteinhöhen Richt. Suchsdorf 10 cm; Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Priorität 1 b:			
Heischberg	L	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei; zwar ausreichende Bordsteinhöhen, aber sonstige, v.a. auch bauliche Defizite, Stadt- und Regionallinie
Priorität 2 a:			
Kopperpahler Teich	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Suchsdorf Bordstein ≤ 10 cm
Villenweg	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Gemeinde Wasbek:			
Priorität 1 b:			
Kampstraße		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
Priorität 2 a:			
Bahnhof	K	Einrichtung-H	Verknüpfung mit SPNV, Bordsteinhöhe 1 cm, Stadtverkehr
Amt Achterwehr:			
Priorität 1 a:			
Felde, Wulfsfelder Weg	L	beide	**Richt. Kiel** 9 cm Bordstein, zentrale Ortslage, Einkaufsmarkt nahebei, Flächenerschließung
Quarnbek/Landwehr, Abzw. Kanal	L	beide	zentrale Ortslage, Taktknoten (i.V. mit Kanalquerung), 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 ≤ 10 cm
Bredenbek, Kieler Straße	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Felde, Bahnhof	L	beide	Verknüpfung Bus-Schiene, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordstein ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Achterwehr/Schönwohld, Rendsburger Landstraße	K	beide	Siedlungserschließung
Achterwehr, Bullenkoppel	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Achterwehr, Ziegelweg	L	beide	Siedlungserschließung, ohne Bordstein
Bredenbek, Kl. Königsförder Weg	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 7 cm
Bredenbek, Siedlung	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
Felde, Schule	L	beide	Siedlungserschließung
Felde, Seegarten	L	beide	Siedlungserschließung
Melsdorf, Schneiderkoppel	K	Einrichtung-H	Siedlungserschließung, Stadtverkehr

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Melsdorf, Schmiedekoppel	K	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 8 cm, Stadtverkehr
Ottendorf, Auberg	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm
Ottendorf, Feuerwehr	L	Achterwehr	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Ottendorf, Kronshagen-Altenheim	L	Achterwehr	Seniorenwohneinrichtung und Werk- und Betreuungseinrichtung für Körperbehinderte nahebei, Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein
Ottendorf, Melsdorfer Weg	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 7 / 10 cm
Quarnbek, Stampe Kreuzung	L	beide	Siedlungserschließung
Quarnbek, Stampe Landkrug	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Quarnbek, Mönkbergs Eck	L	Kiel	Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Quarnbek, Strohbrück	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Achterwehr ohne Bordstein
Quarnbek, Flemhude	L	beide (1 Haltestelle)	Siedlungserschließung, ohne Bordstein
Westensee, Berg	L	Felde	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Westensee, Wrohe	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 9 / 10 cm
Priorität 2 b:			
Quarnbek*/Stampe Alte Schule*	*L*	*Kiel*	*Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein*
Westensee, *Abzw. Bossee*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung (Anbindung Bossee)*
Westensee, *Deutsch Nienhof*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 6 cm*
Amt Bordesholm:			
Priorität 1 a:			
Bordesholm, Bahnhof		Einrichtung-H	Verknüpfung Bus-Schiene und Bus-Bus; Einkaufsmöglichkeiten nahebei
Bordesholm, Linde		Einrichtung-H.	Senioreneinrichtung nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung
Bordesholm, Post		beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
Bordesholm, Dreiecksplatz		beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
Priorität 1 b:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Wattenbek, Dr. Hauschildt oder Pommernweg	K	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei, Bordsteinhöhe ≤ 10 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	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 z.T.) einbeziehen
Priorität 1 b:			
Dänischenhagen, Gemeinde		Krusendorf	Behörde (Amtsverwaltung) nahebei, Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenrichtung mit erhöhtem Bordstein
Schwedeneck/Sprenge	K	D'hagen	kein Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenrichtung mit erhöhtem Bordstein
Strande, Siedlung		beide	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Priorität 2 a:			
Dänischenhagen/Kaltenhof, Gut	L	beide	Siedlungserschließung, Seniorenwohnanlage, ohne Bordstein
Dänischenhagen, Scharnhagen	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Krusendorf Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Noer, Schloss	L	Kiel	Siedlungserschließung
Noer/Lindhöft, Alte Schule		beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe Richt. Eckernf. 10 cm, Gegenricht. ohne Bordstein
Noer/Lindhöft, Schmiede	L	beide	Siedlungserschließung, ohne Bordstein
Schwedeneck/Dän. Nienh., Lindenweg	K	beide	Siedlungserschließung, ohne Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Krusendorf, Kirche	K	Kiel	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein,
Schwedeneck/Stohl	(K)	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 0 / 4 cm, ÖPNV-Hauptlinie

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Schwedeneck/Surendorf, Spritzenhaus	K	Krusendorf	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein
Priorität 2 b:			
***Noer,** Siedlung*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ohne Bordstein*
***Noer**/Lindhöft, Post*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ohne Bordstein*
***Schwedeneck**, Eckernholm*	*K*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm*
***Strande,** Rabendorf*	*K*	*beide*	*Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität (Richt. Kiel mit erhöhtem Bordstein, ansonsten aber gravierende Defizite)*
Amt Dänischer Wohld:			
Priorität 1 a:			
Gettorf, ZOB		gesamte Anlage	meist 10 cm Bordsteinhöhe, zentrale Ortslage, Versorgungseinrichtungen nahebei, Verknüpfungs-punkt Bus-Schiene, Taktknoten
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
Neuwittenbek	(K)	beide	zentrale Ortslage, kein Bordstein
Osdorf, Eiche	(L)	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, Seniorenwohneinrichtung nahebei
Schinkel, Gastwirtschaft	K	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. 10 cm, zentrale Ortslage
Tüttendorf, Eiche		beide	Richt. Gettorf kein Bordstein, Gegenricht. 5 cm, zentrale Ortslage
PLATZMANGEL => ggf. Ersatzstandort erforderlich			
Priorität 1 b:			
Felm, Denkmal	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Gettorf Bordsteine uneben (Ein-/Ausfahrten), Richt Kiel ≤ 10 cm
Gettorf, Hainweg	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
Lindau, Abzw.	L	Gettorf	Seniorenwohnanlage, Bordstein ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkate		Kiel	zentrale Ortslage, Bordstein uneben, Gegenricht. bereits ausgebaut, Ort wächst, ÖPNV-Hauptlinie
Priorität 2 a:			
Gettorf, Grundschule		beide	Siedlungserschließung
Gettorf, Hotel Stadt Hamburg		beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage
Neuwittenbek-Altwittenbek	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Schinkel ohne Bordstein, Richt. Kiel ≤ 10 cm
Osdorf, Meierei	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteine ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
Lindau, *Neu-Revensdorf*	*L*	*Gettorf*	*Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein*
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, Gemeindeverwaltung		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
Priorität 2 a:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Ostenfeld, Brückenweg	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
Ostenfeld, Mühlenweg	L	beide	Siedlungserschließung, ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
O'rönfeld, Bahnhofstraße	L	Alter Bahnhof	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein
O'rönfeld, Friedhof	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld, Hochbrücke	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
O'rönfeld, Moorkatenweg	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Rendsburg Bordstein ≤ 10 cm
Schacht-Audorf, Am Urnenfriedhof		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Bordstein ≤ 10 cm
Schacht-Audorf, Dorfstraße		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
Schacht-Audorf, Holsteiner Straße		beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Osterrönfeld Bordstein ≤ 10 cm
Schülldorf, Dorfstraße	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Rendsburg ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
***Bovenau,** BAB-Anschlussstelle Bredenbek*	*L*	*Kiel*	*Gewerbegebiet, Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 7 cm, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein*
Amt Flintbek:			
Priorität 1 a:			
Flintbek, Bahnhof/Freeweid		beide	Richt. Lassenweg Bordsteinhöhe 5 cm, Richt. Kiel ≤ 10 cm, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Effland		beide	Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Haltestelle in Steigung => problematisch			
Flintbek, Post		beide	zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Haltestelle wird im Rahmen der Umgestaltung des Ortszentrums verlegt und neu gebaut			
Flintbek, Schurkamp		Einrichtung-H	hohe Einw.-Dichte, Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Priorität 1 b:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Flintbek, H.-Hertz-Str.		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Einkaufsstandort nahebei
Flintbek, Rosenberg	L	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Ärztezentrum nahebei, Stadtverkehrsqualität, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Vogelstange		Kleinflintbek	Flächenerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut
Priorität 2 a:			
Flintbek, Eiderkamp	L	Batterieweg/K.-Zuse-R.	Siedlungserschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Flintbek, Heimstättenweg		Einrichtung-H	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 3 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Kleinflintbek	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Plambekskamp		Einrichtung-H	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Schönhorster Weg	L	Einrichtung-H Ortsbus	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Siedlung L 318	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Amt Fockbek:			
Priorität 1 a:			
Fockbek, Dorfplatz/Paulsen	B	Einrichtung-H	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Taktknoten, 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
Priorität 2 a:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Fockbek, De Aalversuper	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek, Elsdorfer Straße	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek, Friedhofsweg		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, ohne Bordstein
Fockbek, Grönhude	K	beide	Flächenerschließung, relativ hohe Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek, Hobby		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Fockbek, Hohner Berg	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien, Richt. RD ohne Bordstein
Fockbek, Zum Kratt		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Nübbel, Schule		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Nübbel, Spritzenhaus		beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Rickert, Ehrenmal		Einrichtung-H	Frequentierung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
Rickert, Schröders Wiesch		beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 10 cm
Priorität 2 b:			
***Alt Duvenstedt,** Krummeno. Heide*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung (Kaserne), Richt. Rendsburg ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm*
***Fockbek**, Fockbekfeld*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm*
***Fockbek**, Garlbek*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 8 / 9 cm, ÖPNV-Hauptlinie*
Amt Hohner Harde:			
Priorität 1 a:			
Breiholz, Abzw. Tackesdorf (Knöll)		Einrichtung-H	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei
Elsdorf, Dorfstraße	K	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage
Friedrichsholm Ost	B	beide	Bordsteinhöhe **Richt. Rendsburg** 8 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Hamdorf, Westerende		Rendsburg	Siedlungserschließung, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie; Mobilitätsstation
~~**Hohn**, Hohenheide~~	~~L~~	~~beide~~	~~**Richt. Hohn** kein Bordstein, Seniorenwohneinrichtung nahebei~~
Priorität 1 b:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Hohn, Meierei	B	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei
Priorität 2 a:			
Breiholz, Am Sportplatz	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Breiholz, Denkmal	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Breiholz, Lohklint		beide	Siedlungserschließung
Breiholz, Schulberg	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Abzw. Tackesdorf Bordstein ≤ 10 cm
Christiansholm, Mitte	B	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 2 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Christiansholm, Süd	B	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Elsdorf-Westermühlen, B 203	B	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Friedrichsholm West	B	beide	Siedlungserschließung, minimale Bordsteinhöhen, ÖPNV-Hauptlinie
Hamdorf, Schule	L	beide	Siedlungserschließung
Hohn, Kirche	B	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Erfde Bordstein ≤ 10 cm
Hohn, Siedlung	B	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Lohe-Föhrden, Sandberg 30		beide	Siedlungserschließung, Richt. Tetenhusen ohne Bordstein
Einrichtung neuer Haltestelle am Parkplatz des Sportlerheimes prüfen; "Sandberg 1" und/oder "Sandberg 30" im Gegenzug ggf. aufgeben			
Prinzenmoor	B	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Sophienhamm, Abzw.	B	beide	Siedlungserschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Sophienhamm, Abzw. Bargstall	B	beide	Siedlungserschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Amt Hüttener Berge:			
Priorität 1 a:			
Ascheffel, Post/Schule	K	beide	Bordsteine 0 /≤ 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
"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	

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
			Bordsteinhöhe **Richt. Eckernförde** 7 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Holtsee, Gettorfer Straße	L	beide	Anbindung an gut bediente Linie, Bordsteinhöhe 10 cm
Owschlag, ZOB	(K)	gesamte Anlage prüfen	zentrale Haltestelle, rel. hohe Frequentierung, Verknüpfung Bus-Bahn/Bus-Bus, Seniorenwohnanlage nahebei, 1 Bussteig bereits mit erhöhtem Bordstein, aber weiterer Ausbau (auch lt. Gemeinde) anzustreben
Priorität 2 a:			
Ahlefeld, Abzw.	L	Owschlag	Anbindung Ahlefeld, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Brekendorf, Am Hang	K	Owschlag	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenricht mit erhöhtem Bordstein
Borgstedt, Torfweg	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinien
Bünsdorf, Wendeplatz		Einrichtung-H	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 3 cm
Damendorf		Einrichtung-H	Siedlungsanbindung und Taktknotenfunktion
Haby, Ortsmitte	(L)	beide	Siedlungserschließung; kein Bordstein
Holtsee, Schule	K	beide	Siedlungserschließung; **Richt. L 44** kein / kaum Bordstein
Holzbunge, Abzw. Bistensee	B	Eckernförde an B 203	Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie, Taktknoten
Hütten, Kirche	K		Siedlungserschließung
Klein Wittensee		beide	Siedlungserschließung, Senioreneinrichtung nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Osterby, Alte Schule		Owschlag	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Sehestedt, Hauptstraße		beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhe 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
Priorität 2 b:			
***Borgstedt**, B 203*	*B*	*beide*	*zukünftig Siedlungserschließung (Gewerbegebiet), ohne Bordstein*
***Damendorf**, Abzw.*	*L*	*beide*	*Anbindung Hütten+Damendorf, Bordsteine ≤ 10 cm*
***Groß Wittensee,** Timmermeß*	*B*	*Eckernförde*	*Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie*
***Hütten**, Oberhütten Abzw.*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ohne Bordstein*

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
***Owschlag**, Abzw. Norby*		*beide*	*Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, Einkaufsmarkt nahebei*
Amt Jevenstedt:			
Priorität 1 a:			
Schülp, Eingang	K	Ortsmitte (im Falle einer Umstellung auf Zweirichtungsverkehr Neueinrichtung Fahrtrichtung RD)	Stadtverkehr, Seniorenwohnanlagen nahebei
Westerrönfeld, Hog'n Dor	K	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Priorität 1 b:			
Westerrönfeld, Fritz-Reuter-Str.		beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Westerrönfeld, H.-Löns-Str.		beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr, Richt. Lindenallee Bordstein ≤ 10 cm
Westerrönfeld, Rathaus		beide	zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Verwaltungsstandort, Einkaufsmöglichkeiten, Stadtverkehr
Priorität 2 a:			
Brinjahe, B 77	B	Hohenwestedt	Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Embühren, Ortsmitte	L	beide	Siedlungserschließung
Luhnstedt, Ortsmitte	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe 10 cm
Stafstedt, Ort	L	beide	Siedlungserschließung
Priorität 2 b:			
***Brinjahe,** Wisbek*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ohne Bordstein*
Amt Mittelholstein:			
Priorität 1 a:			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
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, Taktknoten, 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, Taktknoten
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 ≤ 10 cm
Hohenwestedt, Vaasbüttel	K	beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Todenbüttel, Schule	K	B 77	zentrale Ortslage, Gegenhaltestelle zu "Apotheke" (bereits ausgebaut), Bordstein ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Aukrug, Bargfeld B 430	B	NMS	Siedlungserschließung/Anbindung Bargfeld, Bordstein ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits ausgebaut
Aukrug, Bünzen B 430	B	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Aukrug, Homfelder Straße	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Aukrug, Schmäkoppel	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Bendorf, Bäckerei	L	beide	Siedlungserschließung
Bendorf, Ortsmitte	L	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage
Beringstedt, Abzw. Puls	K	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, Richt. Puls ohne Bordstein
Beringstedt, Amselweg	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Puls ohne Bordstein
Ehndorf, Bürgerhaus	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. NMS Bordsteinhöhe 7 cm
Gokels Nord	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Gokels Süd	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Grauel, Hauptstraße	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
H.-Hademarschen, Batz	L	beide	Siedlungserschließung
H.-Hademarschen, Landweg	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
H.-Hademarschen, Zum Zolln	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Gokels ohne Bordstein; ÖPNV-Hauptlinie
Hohenwestedt, Feldscheide	B	beide	Siedlungserschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Hohenwestedt, Glüsing	B	beide	Siedlungserschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Jahrsdorf	B	beide	Siedlungserschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, aber sonst gravierenden Mängeln
Lütjenwestedt, Schmiede	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Meezen, Hauptstraße	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Hohenwestedt ohne Bordstein
Nindorf, Dorfstraße	K	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Padenstedt, Schule	K	beide	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität; Richt. Meierei Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Padenstedt, Siedlung	K	beide (eine H.)	Siedlungserschließung, Stadtverkehr
Seefeld, Hauptstraße	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Puls Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Thaden	L	beide	Siedlungserschließung
Todenbüttel, Maisborstel	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Beringstedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Todenbüttel West	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Beringstedt ohne Bordstein
Priorität 2 b:			
***Aukrug**, Bucken*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung*
***Bendorf**/Oersdorf, Ort*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm*
***Jahrsdorf**/Nienjahn, Abzw. Silzen*	*K*	*beide*	*Siedlungserschließung; ÖPNV-Hauptlinie*
***Jahrsdorf**/Nienjahn, B 77*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung; ÖPNV-Hauptlinie*
***Nienborstel,** Barlohe Kreuzung*	*B*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie*
KEINE HALTESTELLE NÄHE AUKRUG, ERLENHOF (L)! Nahebei ist auch eine Seniorenwohnanlage			

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN HOHENWESTEDT VORHANDEN; Einrichtung mit geplantem ÖPNV-Zentrum vorgesehen			
Amt Molfsee:			
Priorität 1 a:			
Molfsee/Rammsee, Freilicht-museum	K	beide	Bordsteine 10/11 cm, wichtige kulturelle Einrichtung nahebei, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee/Rammsee, Mielkendorfer Weg	K	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort, Richt. Flintbek 10 cm Bordsteinhöhe, Stadtverkehrsqualität
Priorität 1 b:			
Mielkendorf, Schule	K	beide	zentrale Ortslage, räumliche Eignung im Ort am besten u. bereits als "Busschleuse" ausgestaltet
Molfsee/Rammsee, Wollbergs-redder		Flintbek	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. ausreichende Bordsteinhöhe
Priorität 2 a:			
Blumenthal, Dorfstraße		Nortorf	Siedlungserschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Blumenthal, Schmiede		beide	Siedlungserschließung, ohne Bordsteine, ÖPNV-Hauptlinie
Mielkendorf, Eiderweg	K	beide	Siedlungserschließung
Mielkendorf, Maaseweg	K	beide	Siedlungserschließung, Richt. Molfsee Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Mielkendorf, Post	K	beide	zentrale Ortslage
Mielkendorf, Rossweide	K	beide	Siedlungserschließung
Mielkendorf, Wiese	K	Kiel	Siedlungserschließung; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Molfsee, Alte Ziegelei	K	beide	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee/Rammsee, Osterberg		beide	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee/Rammsee, Rammseer Weg (Li. 502)		beide	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität
Molfsee, Schulenhof	K	beide	Siedlungserschließung, Stadtverkehrsqualität
Rodenbek, Dorf		beide	Siedlungserschließung, ohne Bordsteine

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Rumohr, Alter Kieler Weg	K	beide (1 Haltestelle)	Siedlungserschließung
Rumohr, Alte Schule	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Rumohr, Dorfstraße/Manhagen	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Schierensee, Linde,Abzw.	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteine 5 / 10 cm
Amt Nortorfer Land:			
Priorität 1 a:			
Gnutz, Im Heisch	L	beide	zentrale Ortslage, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Langwedel, Ort	L	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. unter 10 cm Höhe, zentrale Ortslage
Nortorf, Seniorenzentrum		beide	(fast) kein Borstein, Seniorenwohnanlege 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	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Priorität 2 a:			
Bargstedt, Am Denkmal	L	beide	Siedlungserschließung
Bargstedt, Dibberns Gasthof	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Hanerau-Hademarschen Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Borgdorf-Seedorf/Borgdorf Ort	L	Kiel	Siedlungserschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Eisendorf, Eichenweg	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Nortorf ohne Bordstein
Eisendorf, Hauptstraße	L	beide	Siedlungserschließung
Ellerdorf, Ortsmitte	K	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Bokel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Emkendorf, Abzw. Klein Vollstedt	L	beide	Siedlungserschließung
Emkendorf, Brux Abzw.	L	beide	Siedlungserschließung (Anbindung Brux), ohne Bordsteine

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Emkendorf, Emkend. Kreuz (tlw. auf Westenseer Gemarkung!)	L	alle	Umsteigepunkt, z.T. Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Gnutz, Hunnenkamp	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Groß Vollstedt Ort	L	beide	Siedlungserschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Kleinvollstedt/Bokelholm, Rendsburger Chaussee	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Krogaspe, Hauptstraße	K	Nortorf	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordstein, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordst.
Langwedel, Melkenkamp	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Langwedel, Siedlung	L	beide	Siedlungserschließung; Richt. Kiel zwar erhöhter Bordstein, aber ansonsten gravierende Mängel
Nortorf, Itzehoer Straße	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Nortorf, Lohkamp	L	beide	Siedlungserschließung, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Oldenhütten, Sievers	L	beide	Siedlungserschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Oldenhütten, Ziegeleiweg	L	beide	Siedlungserschließung, ohne Bordsteine
Schülp, Dorf	K	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Amt Schlei-Ostsee:			
Priorität 1 a:			
Fleckeby, Holm	B	Eckernförde	ÖPNV-Hauptlinie; Gegenrichtung 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 neuen Standort wählen, z.B. an der Schule			
Priorität 1 b:			
Barkelsby, Eckernförder Bank	L	beide	zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
Damp/Vogelsang-Grünholz, ZOB		beide	Taktknoten, Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
Dörphof (=Karby, Karlb. Str.)	K	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Gammelby, Ort		beide	zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Kosel, Feuerwehr	(L)	Einrichtung-H	Haupthaltestelle der Gemeinde, zentrale Ortslage
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
Priorität 2 a:			
Barkelsby, B 203	B	beide an Bundesstr.	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Damp, Schwastrum	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Dörphof, Schuby	K	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernförde ohne Bordstein
Fleckeby, Schmiederedder		beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort/Einkaufsmöglichkeiten nahebei, ÖPNV-Hauptlinie, Taktknoten
Holzdorf, B 203	B	beide	Siedlungserschließung (Anbindung Holzdorf), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernf. Bordstein ≤ 10 cm
Holzdorf, Söby Brücke	B	beide	Siedlungserschließung (Anbindung Söby), ÖPNV-Hauptlinie
Holzdorf, Söby Meierei	B	beide	Siedlungserschließung (Anbindung Seeholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernf. Bordstein ≤ 10 cm
Karby, Am Ring	K	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie, Taktknoten, H. im Ring mit 5 cm Bordstein
Kosel, Abzw.	B	Eckernförde	Siedlungserschließung (Anbindung Koselfeld); ÖPNV-Hauptlinie; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Loose, B 203	B	beide	Siedlungserschließung (Anbindung Loose), ÖPNV-Hauptlinie
Vogelsang-Grünholz, B 203	B	beide	Siedlungserschließung, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm
Waabs, Großwaabs	L	beide	Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Winnemark, Dorfstraße	K	beide	Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Thumby Bordstein ≤ 10 cm
Priorität 2 b:			
***Barkelsby,** Abzw. Gut Hohenstein*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordsteine*
***Barkelsby,** Schmiede Hemmelmark*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie*
***Barkelsby,** Alte Schule Hemmelmark*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie*
~~***Goosefeld,** Alte Schule*~~		~~*beide*~~	~~*Siedlungserschließung, zentrale Ortslage, Richt. Eckernförde ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm*~~
***Waabs,** Abzw. Karlsminde*	*L*	*Eckernförde*	*Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein; Anbindung Campingareal, ÖPNV-Hauptlinie*

Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße (vgl. Erläuterung zur Straßenbaulast in Kap. 5.6., daher L u. K nur bei Orten unter 20.000 Einw. angegeben);		**Fahrtrichtung**	**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)
Waabs, *Gast*	*(L)*	*beide (1 Haltest.)*	*Siedlungserschließung, ÖPNV-Hauptlinie*
Waabs, *Zollhaus Kleinwaabs*	*L*	*beide*	*Siedlungserschließung (Anbindung Langholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Damp Bordsteinhöhe 10 cm*

ENTWURF - Stand 25.01.2021

Beteiligungsverfahren gemäß § 5, Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein und § 8, Abs. 3 PBefG

Sicherstellung der Mitwirkung der im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen während der Erarbeitung:

19.12.2017 Besprechung mit Autokraft GmbH (Niederlassung Kiel)*

11.01.2018 Besprechung mit Stadtverkehr Eckernförde*

11.06.2018 Besprechung mit Transdev Nord GmbH*

08.10.2018 Besprechung mit KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH* unter Einbeziehung des Eigenbetriebs Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel

*) auf Grundlage eines vorher versandten Fragebogens

In 2018 außerdem Versendung von Fragebögen an

- Graf Recke GmbH,
- Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH,
- Rathje Reisen GmbH,
- RoPe Reisen GmbH & Co KG,
- SWN Verkehr GmbH.

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung während der Erarbeitung:

20.09.2018 Beratung mit dem Beauftragen des Kreises für Menschen mit Behinderungen, Herrn Michael Völker

Abschließendes Beteiligungsverfahren gemäß § 5, Abs. 3 ÖPNVG:

24.04.2020 Start des Verfahrens mit Zusendung des RNVP-Entwurfs
16.10.2020 zunächst gesetztes Fristende des Verfahrens
17.11.2020 Eingang der letzten Stellungnahme (im Rahmen von Fristverlängerung)

In das abschließende Beteiligungsverfahren einbezogene Adressaten:

Städte, amtsfreie Gemeinden, Ämter im Kreis Rendsburg-Eckernförde:

- Stadt Rendsburg
- Stadt Eckernförde
- Stadt Büdelsdorf
- Gemeinde Altenholz
- Gemeinde Kronshagen
- Gemeinde Wasbek
- Amt Achterwehr
- Amt Bordesholm
- Amt Dänischenhagen
- Amt Dänischer Wohld

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- Amt Eiderkanal
- Amt Flintbek
- Amt Fockbek,
- Amt Hohner Harde
- Amt Hüttener Berge
- Amt Jevenstedt
- Amt Mittelholstein
- Amt Molfsee
- Amt Nortorfer Land
- Amt Schlei-Ostsee

Andere Aufgabenträger:

- Landeshauptstadt Kiel/Eigenbetrieb Beteiligungen
- Stadt Neumünster
- Kreis Dithmarschen/SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
- Kreis Plön
- Kreis Segeberg/SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
- Kreis Schleswig-Flensburg
- Kreis Steinburg/Zweckverband ÖPNV Steinburg
- Land Schleswig-Holstein/NAH.SH GmbH

Genehmigungsbehörde (Liniengenehmigungen):

- Landeshauptstadt Kiel, Bürger- und Ordnungsamt

Landesweiter Aufgabenträger-Verbund:

- NAH.SH GmbH

Verkehrsunternehmen und ihre Organisationen:

- Autokraft GmbH
- DB Regio AG Region Nord
- DB Regio Bus Nord GmbH
- Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel
- Graf Recke GmbH
- Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH
- KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
- NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
- Rathje Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG
- RoPe Reisen GmbH & Co. KG
- Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
- Stadtverkehr Eckernförde Kerstin Bügler e.K.
- SWN Verkehr GmbH
- Transdev Nord GmbH
- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
- Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
- Omnibusverband Nord e.V.

ENTWURF - Stand 25.01.2021

- VDV Landesgruppe Nord

Vertretung von Menschen mit Behinderung:

- Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung
- Kreisbeauftragter für Menschen mit Behinderung
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung auf kommunaler Ebene:
  - Rendsburg und Büdelsdorf
  - Eckernförde
  - Kronshagen
  - Schwedeneck
- Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter
- Landesverband für Körper- und mehrfachbehinderte Menschen Schleswig-Holstein e.V.
- Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e.V.
- Deutscher Schwerhörigenbund Landesverband Schleswig-Holstein e.V.

Vertretung von Seniorinnen und Senioren:

- Landesseniorenrat Schleswig-Holstein e.V.
- Kreisseniorenbeirat

Vertretung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern:

- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nord.

Weitere Interessenvertretungen:

- Pro Bahn e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Landesverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Landesverband Schleswig-Holstein
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V.
- Akademie für ländliche Räume Schleswig-Holstein e.V.
- Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Niederlassung Rendsburg
- ADAC Schleswig-Holstein e.V.
- ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- KielRegion GmbH.

Innerhalb der Kreisverwaltung wurden darüber hinaus u.a. beteiligt: Fachgruppe Mobilität, Gleichstellungsstelle, Fachdienst Schul- und Kulturwesen

Stellungnahmen im Zuge des Beteiligungsverfahrens gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein und § 8, Abs. 3 PBefG zum 3. RNVP des Kreises Rendsburg-Eckernförde

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
ADAC Schleswig-Holstein e.V.	S. 36: Weiterhin steigender KFZ-Bestand wenigstens zum Teil auf Qualität des ÖPNV und Notwendigkeit eines PKW zum Erhalt der individuellen Mobilität in einem Flächenkreis zurückführbar, dies sollte nicht ausgeblendet werden.	-	Wird zur Kenntnis genommen. Mit dem neuen im RNVP verankerten ÖPNV-Konzept soll ja gerade die ÖPNV-Qualität verbessert und der Abhängigkeit vom PKW abgeholfen werden. Zudem sind vor eben diesem Hintergrund die Bereiche der Motorisierung und des Verkehrsmittelwahlverhaltens ausführlich behandelt.
Amt Bordesholm	RNVP-Entwurf mit seinem ÖPNV-Konzept wird ausdrücklich begrüßt vor dem Hintergrund der Anforderungen aus nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität und Daseinsvorsorge.	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.
	Im Kreis sollte (z.B. für Schwachlastzeiten) ein AST vorgesehen werden.	O	Bedarfsgesteuerte Bedienform wird im Bereich Rendsburg als Testbetrieb auch mit landesweiter Bedeutung eingeführt; bei positiven Projektergebnissen Ausweitung auf andere Teilgebiete möglich. Dies wird dargestellt. Ansonsten für den gegenwärtigen Zeitpunkt seitens des ÖPNV-Gutachters im Rahmen der diesbezüglich geführten Diskussion nicht empfohlen.
	3.2.1: Prognosedaten zur Bevölkerungsentwicklung sind nicht nachvollziehbar und entsprechen bisher nicht der realen Entwicklung.	+	Entsprechende Sachverhaltsdarstellung wird ergänzt.
	5.2.2: Verbindungen zwischen Neumünster-Einfeld und Loop sowie Langwedel – Dätgen – Schönbek sind im Interesse der Versorgungs- und Schülerverkehre bedeutsam und sollten eingerichtet bzw. aufrechterhalten werden (um Prüfung wird gebeten).	-	Netzkonzept ist Ergebnis gutachterlicher Untersuchungen und von Vor-Ort-Gesprächen, die einen solchen Bedarf im Rahmen des allgemeinen ÖPNV nicht erkennen ließen. Sollte sich dies in Zukunft anders darstellen, kann entsprechend nachgesteuert werden; zunächst sind auch die Möglichkeiten freigestellter Schülerverkehre zu beachten.
	Anlage 13 (Ausbaukonzept barrierefreie Haltestellen) i.V. mit 5.6.2: Inhalt sollte um Bordesholm erweitert werden, da der als Alternative angeführte Bürgerbus nicht mehr existiert.	+	Wird eingearbeitet (Basis: frühere Überlegungen aus der Erarbeitung des Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV), allerdings müsste hierzu dann ggf. separate Abstimmung mit Amt/Gemeinden nach Verabschiedung des RNVP erfolgen.
Amt Dänischenhagen	Keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.		
Amt Flintbek	Begrüßt werden die vorgesehene Aufwertung des ÖPNV allgemein, die Taktverbesserung mit ITF, Verknüpfung	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	mit anderen Mobilitätsformen, DFI-Einrichtung und Haltestellenanlage in Bahnhofsnähe im Innenortsbereich.		
	Umweltfreundlicher Verkehr/Klimaschutz sollte mehr hervorgehoben werden.	-	Hierauf wurde bereits im vorhergehenden 2. RNVP ausführlich eingegangen, außerdem gibt es zahlreiche Untersuchungen und Konzepte im Hinblick auf Klimaschutz, in denen diese Thematik behandelt wird (z.B. auch Masterplan Mobilität der KielRegion); die Entwicklung der CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs ist außerdem dargestellt.
	Darstellungsform im Titelblatt und Grafiken sollten verbessert werden.	O	Wird für die Endfassung, soweit möglich, umgesetzt.
	Liniennetzplan Regionalverkehr sollte ergänzt werden.	O	Ein solcher Plan ist z.Zt. noch in Arbeit; Verknüpfung in der Endfassung vorgesehen.
	Interaktiver Liniennetzplan sollte auch für den Kreis erstellt werden (S. 103)	+	Ist im Rahmen des entsprechenden NAH.SH-Verbundvorhabens bereits in Angriff genommen.
	S. 101: Landesweites CD: im Falle der Kostenbeteiligung der Gemeinden wird frühzeitige Information über weiteres Vorgehen erbeten.	O	Gemeindliche Kostenbeteiligung ist nicht vorgesehen; Finanzierungspflicht des Kreises wird ergänzt. Bei Änderungen wird frühzeitige Kontaktaufnahme zugesagt.
	S. 101: Nicht-Vorsehen einer Chipkarte oder Check-in-check-out Anwendung wird kritisiert; Verweis auf: eTicket Deutschland ist im LNVP vorgesehen.	O	Hier wird übersehen, dass an dieser Stelle die Nichtanwendung einer von mehreren technischen Möglichkeiten erfolgt und die Wahl (NAH.SH-weit) auf die CiBo-Lösung gefallen ist. Sehr wohl wird also ein elektronisches Ticketing vorgesehen. Im Lichte des diesbezüglichen Einwands der NAH.SH GmbH erfolgt aber zur Verdeutlichung eine textliche Änderung
	S. 84: 80%-Auslastung von Fahrzeugen als Regel-Obergrenze sollte eingehalten werden.	-	Wird als Aufgabe der Betriebspraxis ab 2021 zur Kenntnis genommen.
	S. 19: Bevölkerungsprognose (Rückgang) steht nicht im Einklang mit örtlicher Studie zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung aus 2016 (gemeinsam mit Amt Bordesholm), die eine Steigerung prognostiziert.	+	Entsprechende Sachverhaltsdarstellung wird ergänzt.
	4.3.2: Aus der dargestellten Nachfragerückgang im SPNV Kiel - Flintbek könnten falsche Schlüsse gezogen werden; hier ist auf Attraktivitätsdefizite des Bahnhofs (während der Umbauarbeiten, daneben fehlende	-	Wird zur Kenntnis genommen

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Radabstellmöglichkeiten und freistehender Fahrkartenaustomat) zu verweisen.		
	Anlage 12: Aktualisierung (Haltestellen mit erhöhtem Bordstein): Ergänzung um Haltestelle „Butenschönsredder“.	+	Wird aktualisiert.
Amt Hüttener Berge	Dank für Beteiligung an Aufstellung der Fahrpläne.	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.
	3.2.1: Bevölkerungsprognose wird in Frage gestellt, da nicht mit der realen Entwicklung im Einklang. Aktualisierung mit Daten aus Fachkonferenz Wohnen des Kreises sollte angestrebt werden.	+	Entsprechende Sachverhaltsdarstellung wird ergänzt.
	3.1.11: Verringerung der „zumutbaren Wartezeiten“ im Schülerverkehr lt. neuer Satzung muss durch Fahrplangestaltung eingehalten werden.	O	Wurde bei der Planung des neuen Regionalnetzes berücksichtigt, soweit im Rahmen des allgemeinen ÖPNV-Angebots machbar. Rein schulverkehrsorientierte Ergänzungen auch über freigestellte Schülerverkehre. Dieser Sachverhalt wird ergänzt.
	4.4.3: Buch-/Reservierbarkeit des Hütti’s Marktbus über digitalen Mobilitätsdienst des Amtes sollte ergänzt werden.	+	Wird ergänzt.
	4.5: Lösungsansätze wie Bürgerbusse sollten weiter unterstützt werden – mit eigenen Tarifen (Daseinsvorsorge, Bürgerengagement, kostengünstige Leistungserstellung).	O	Bedarfsgesteuerte Bedienform wird im Bereich Rendsburg als Testbetrieb auch mit landesweiter Bedeutung eingeführt; bei positiven Projektergebnissen Ausweitung auf andere Teilgebiete möglich. Dies wird dargestellt.
	5.2.1: Anbindung Borgstedts an den Stadtverkehr RD muss vorgesehen werden (wegen dynamischer wohnbaulicher und gewerblicher Entwicklung, Mobilitätsstation, Begradigung der Linie RD – ECK).	O	Es wurde ein Gutachten für die Überplanung des Stadtverkehrs Rendsburg begonnen; In diesem Zuge wird auch diese Frage abgearbeitet. Sachverhalt wird ergänzt.
	5.2.2: Optionale Bausteine des Buskonzepts sollten umgesetzt werden, ebenso mündlich zugesagte Verbesserungen im Amtsbereich;	O	Optionale Bausteine werden umgesetzt, wenn entsprechende politische Beschlüsse gefasst werden. Die Befassung erfolgt vsl. in 2021, dies wird ergänzt. Ebenso die Darstellung dieses Wunsches.
	kein Grundschulkind soll umsteigen müssen, Außertaktfahrten im Interesse der Schülerbeförderung müssen eingerichtet werden. Im Planentwurf verankerte Verbesserungen werden ausdrücklich begrüßt.	-	Eine Garantie, dass kein Grundschulkind umsteigen muss, kann im Kontext mit der freien Schulwahl nicht gegeben werden. Zur Erreichung der nächstgelegenen Grundschule und dort, wo bisher Direktverbindungen bestanden, wird dies sichergestellt; Sachverhalt wird ergänzt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	5.2.8: Pilotprojekt zu innovativen Mobilitätsformen wird begrüßt; Ergänzung um Mobilitätsdienst des Amtes sowie dessen Weiterentwicklung wird erbeten.	O	Mobilitätsdienst des Amtes wird ergänzend dargestellt.
	5:3.2: Mobilitätsstations-Vorschlagsliste wird begrüßt, Ergänzung um Borgstedt, „Uns Dörpshus“ erbeten.	O	Standort Borgstedt bereits als Vorschlag vorhanden, Präzisierung „Uns Dörpshus“ wird nachgetragen
	5.3.3: Mobilitätsdienst des Amtes / Bürgerportal im Kontext mit „Technischer“ Verknüpfung/Vernetzung über Digitalisierung sollte ergänzt werden.	+	Mobilitätsdienst des Amtes wird ergänzt
	5.6.2: Haltestellen und Linienführungen sind mit den Gemeinden abzustimmen.	+	Wird in Verwaltungspraxis des Kreises durchgeführt; entsprechende Aussage zur Notwendigkeit wird ergänzt.
Amt Mittelholstein	5.6.1: In Hohenwestedt wird im Bereich des Bahnhofs ein „ÖPNV-Zentrum“ mit ZOB und weiteren Einrichtungen einer Mobilitätsstation eingerichtet. Endgültiger Abschluss der Maßnahme bis 2023. Dieses und den Sachstand bitte ergänzen.	+	Entsprechende Sachverhaltsdarstellung wird eingearbeitet.
	Anlage 12: Haltestellenanlage an der Schule Hohe Geest ist fertig und in Betrieb.	+	Wird angepasst.
BSK	Positive Bewertungen: • Vorgaben des Gesetzgebers werden nunmehr gem. RNVP-Inhalt auf den Weg gebracht; • Für den Busverkehr werden „erfreuliche Anstrengungen“ der VU zur Verwirklichung von Barrierefreiheit anerkannt; • Vertragsstrafen auch bei Verstoß gegen Vorgaben zur Barrierefreiheit.	-	Werden erfreut zur Kenntnis genommen.
	Kritisch wird angemerkt: • Allgemein wird „Barrierefreiheit“ noch immer nicht – trotz bereits 10jähriger Rechtsgültigkeit der UN-Behindertenrechtskonvention – als eigenständiger Aufgabenbereich insbesondere in der Mobilität gesehen.	-	Kann für den Kreis Rendsburg-Eckernförde / ÖPNV-Aufgabenträgertätigkeit so nicht gesagt werden.
	• Fehlen dieser Norm (bei „3.1. Rechtsrahmen“) und Nichtbeachtung der Gruppe der	+	Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	mobilitätseingeschränkten Menschen (bei „3.2. strukturellen Gegebenheiten“). • Im Bereich der Haltestellen besteht noch sehr großer Aufholbedarf (Zeitmanagement hier unerfreulich).	-	Kreis ist mit seiner Entwicklung einer Haltestellenausbaukonzeption seit 2013 aktiv. Zuschussprogramm für die Gemeinden wurde aufgelegt. Weisungsberechtigung gegenüber Dritten als Baulastträger besteht nicht.
	• Auch die Entwicklung der Barrierefreiheit im Bahnbereich unbefriedigend (Baustellen, Probleme bei neuen Doppelstockzügen).	-	Wird zur Kenntnis genommen und an den Aufgabenträger für den SPNV (Land) weitergeleitet.
	Es wird zügige Umsetzung der erkennbaren positiven Zielsetzungen im Bereich der Barrierefreiheit eingefordert.	-	Wird zur Kenntnis genommen. Soweit im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgergeschäfts ÖPNV liegend, erfolgt zügige Umsetzung.
DB Regio AG Region Nord	3.3.2/4.3.1: Kiel-Russee und Achterwehr sind seit 15.12.2019 keine Bedarfshalte mehr, es waren vorher fast bei jeder Fahrt Ein- oder Ausstiegwünsche vorhanden, Pünktlichkeit hat sich überdies verbessert.	+	Wird entsprechend aktualisiert.
	5.6.1: Zukünftige neue Haltestellenanlage Flintbek, Bhf. (mit Einrichtung von Wende- und Überlageplätzen) wegen Anforderung bei Schienenersatzverkehr oder Busnotverkehr zu begrüßen.	+	Wird zur Kenntnis genommen und entsprechende Ergänzung eingefügt.
Gemeinden Melsdorf und Westensee (über Amt Achterwehr)	Verkehrspolitische Ziele werden ausdrücklich begrüßt, besonders Vertaktung/Vernetzung unterschiedlicher Angebote sowie Verlängerung der RB 75; diese sollte dann einen 30-min-Takt erhalten.	- -	Wird erfreut zur Kenntnis genommen. SPNV-Planung obliegt dem Land; nach Kenntnis des Kreises ohne weiteren Infrastrukturausbau nicht umsetzbar.
	4.5.: Tarifstruktur im VRK-Gebiet: Mehrfach durchfahrene Zonen sollten nur einmal gezählt werden; Mehrfahrtenangebote sollten über Preisstufe 3 hinaus angeboten werden.	+ -	Dies ist gem. Tarifbestimmungen der Fall; wird zur Verdeutlichung noch ergänzt. Begrenzung auf Preisstufe 3 (in und um Kiel) betrifft nur SPNV; Anregung wird weitergeleitet.
	5.2.5: Zukünftige Berichte der Unternehmen zu verpassten Anschlüssen im Zuge des Qualitätsmanagements sollten den Gemeinden auf Plattform zugänglich gemacht werden.	-	Da das Qualitätsmanagement dem Kreis als Aufgabenträger obliegt, entstünde hier zusätzlicher Aufwand ohne erkennbaren Nutzen.
	Melsdorf wünscht eine Ringlinie Kronshagen – Ottendorf – Melsdorf – Kiel-Mettenhof – Kronshagen. Bessere	-	Netzkonzept ist Ergebnis gutachterlicher Untersuchungen und von Vor-Ort-Gesprächen, die einen solchen Bedarf nicht

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Abstimmung der Taktung der Li 91 und 100 zwecks durchgehender Anschlüsse für Schüler*innen und Bürger*innen.		erkennen ließen; sollte sich dies in Zukunft anders darstellen, kann entsprechend nachgesteuert werden. Für Linien 91 und 100 ist Aufgabenträger Kiel zuständig; ab 2021 gibt es dort auch Fahrplanänderungen.
	Westensee: Schülerbeförderung auf der Li. 65 verschlechtert sich gegenüber heute (frühere Abfahrt, lange Fahrzeit, keine Direktbeförderung zu allen Schulen), sollte daher wie heute bleiben und ergänzt werden durch Kleinbus für Berufspendler (Anschluss Bahn in Felde).	-	Netzkonzept ist Ergebnis gutachterlicher Untersuchungen und von Vor-Ort-Gesprächen, die einen solchen Bedarf nicht erkennen ließen; sollte sich dies in Zukunft anders darstellen, kann entsprechend nachgesteuert werden. Separierung unterschiedlicher Verkehrsbedürfnisse in Bezug auf die Nachfragepotenziale in diesem Bereich nicht angemessen. Speziell schulverkehrsorientierte Bedarfe können auch über freigestellte Schülerverkehre abgedeckt werden.
	5.2.2: Neue Linie Nortorf – Bredenbek über Brux wird begrüßt, innerhalb der Ortslage Brux muss mindestens eine Haltestelle eingerichtet werden.	O	Haltestelle wird eingerichtet. Allgemeiner Hinweis auf Notwendigkeit der Einrichtung von Haltestellen in neu angebundenen Orten wird ergänzt.
	Für das neue Regionalbusangebot muss angemessen Werbung betrieben werden.	O	Ist so im Planentwurf ausgesagt. Internetbasierte Kampagne wird ergänzend benannt. Umsetzung ist Praxisaufgabe.
Gemeinde Ottendorf (über Amt Achterwehr	Verkehrspolitische Ziele werden ausdrücklich begrüßt, besonders Vertaktung/Vernetzung unterschiedlicher Angebote sowie Verlängerung der RB 75; diese sollte dann einen 30-min-Takt erhalten.	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.
		-	SPNV-Planung obliegt dem Land; nach Kenntnis des Kreises ohne weiteren Infrastrukturausbau nicht umsetzbar.
	4.5.: Tarifstruktur im VRK-Gebiet: Mehrfach durchfahrene Zonen sollten nur einmal gezählt werden;	+	Dies ist gem. Tarifbestimmungen der Fall; wird zur Verdeutlichung noch ergänzt.
	Mehrfahrtenangebote sollten über Preisstufe 3 hinaus angeboten werden.	-	Begrenzung auf Preisstufe 3 (in und um Kiel) betrifft nur SPNV; Anregung wird weitergeleitet.
	Auch gilt dies für das Kombiticket Holstein Kiel.	-	Kombiticket ist Verhandlungssache zwischen Verkehrsunternehmen und dem Verein Holstein Kiel.
	RNVP-Entwurf ist für Laien schwer lesbar (Keine Hinterlegung der Linien mit Farplänen, 640 2x vorhanden (S. 83), Abkürzungen nicht erläutert (SPNV), wissenschaftliche Hintergründe nicht nachvollziehbar, Karten: Symbole nicht immer ausreichend erläutert.	O	RNVP ist ein Rahmenplan, der nicht auf detaillierte Fahrpläne abstellt und zudem im Kern die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten fünf Jahren zum Inhalt hat; ist insofern keine wissenschaftliche Arbeit. Zur zweimaligen Nennung der Linie 640 klärende Formulierungsänderung zum Zusammenhang mit Linie 830 eingefügt. Abkürzungsverzeichnis ist vorhanden, Legenden in den Kartendarstellungen ebenso (hier wurden in keiner anderen Stellungnahme Mängel erkannt).

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	S. 62: Verlängerung der 640 (bis Felde/Westensee) wird begrüßt, fehlende Wochenendbedienung ist kritisch (touristische Bedeutung). Aber Kritik an Verkürzung weg vom ZOB Kiel n. Kronshagen, außer im Falle von guten Anschlüssen z. Bahn/KVG-Linien. Taktung muss verbessert werden und Fahrten nach Büro- und Ladenschlusszeiten ermöglicht werden. Kann durch Verdichtung des Fahrplanes auf der Reststrecke umgesetzt werden.	-	Bewertungen werden zur Kenntnis genommen, aber diese Maßnahmen liegen in der Vergangenheit! Mit dem neuen Netz wird den aufgestellten Forderungen entgegengekommen.
	Ringlinie Kronshagen – Ottendorf – Melsdorf – Kiel-Mettenhof – Kronshagen gewünscht (Melsdorfer Grundschule f. Ottendorf zunehmend bedeutsam).	-	Netzkonzept ist Ergebnis gutachterlicher Untersuchungen und von Vor-Ort-Gesprächen, die einen solchen Bedarf nicht erkennen ließen; sollte sich dies in Zukunft anders darstellen, kann entsprechend nachgesteuert werden.
	5.2.5: Zukünftige Berichte der Unternehmen zu verpassten Anschlüssen im Zuge des Qualitätsmanagements sollten den Gemeinden auf Plattform zugänglich gemacht werden.	-	Da das Qualitätsmanagement dem Kreis als Aufgabenträger obliegt, entstünde hier zusätzlicher Aufwand ohne erkennbaren Nutzen.
SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (hier für Kreis Dithmarschen)	4.4.1: die DB Regio Bus Nord GmbH (DRN) fehlt, denn die ist der Betreiber, nicht die AK,	+	Wird entsprechend angepasst.
	4.7.3: der ÖDA Kreis Dithmarschen/DB Regio Bus Nord sowie der territoriale Finanzierungsvertrag Dithmarschen/Rendsburg-Eckernförde fehlen,	+	Wird entsprechend angepasst.
	Anlage 2: analog zur Anlage A 6 des 4. RNVP Kreis Dithmarschen kann bei überwiegend eingesetzte Fahrzeuge „NW NF“ und bei Nutzergruppe „Alle Fahrgastgruppen“ angegeben werden,	+	Wird entsprechend angepasst.
	Anlage 3: Betreiber ist die DB Regio Bus Nord, nicht die Autokraft, Genehmigungslaufzeit gilt bis 31.12.2025.	+	Wird entsprechend angepasst.
Kreis Plön	In Punkt 5.2.6 sollte noch der Schulverkehr Negenharrie durch die Linie 451 der VKP Erwähnung finden.	+	Wird entsprechend angepasst.
Kreis Schleswig-Flensburg	Wesentliche Verknüpfungspunkte zwischen den beiden Kreisen berücksichtigt, weitreichende Verbesserungen,	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	die auch in den Kreis SL-FL strahlen, sind festzustellen und werden begrüßt.		
	5.2.6: Noch abzuschließende wechselseitige Vereinbarung über Zuordnung der Aufgaben und Finanzierung wird bestätigt.	-	Wird zur Kenntnis genommen.
	kreisgrenzenübergreifende Verkehre sollten noch stärker berücksichtigt werden, besonders im Bereich der Schlei-Region (dort bedeutsam für ansässige Bevölkerung wie auch Touristen).	+	wird für die Endfassung entsprechend aufgegriffen; hinzuweisen ist aber darauf, dass Kreisgrenzen in der Realität teilweise doch „Wasserscheiden“ in Bezug auf die Verkehrsströme darstellen. Hier gilt es, genau die Verkehrsbedarfe zu analysieren, was ja im Zuge des ÖPNV-Gutachtens auch getan wurde und was einen solchen Bedarf nicht erkennen ließ; sollte sich dies in Zukunft anders darstellen, kann entsprechend nachgesteuert werden.
	Öffnungszeiten der Schleibrücke Kappeln für geplante Knotenpunkt-Fahrplanzeiten in Kappeln nicht passend (für die Verknüpfung aber zwingend erforderlich) und entsprechende Umstellung steht bislang nicht in Aussicht -> Problem soll deutlich herausgearbeitet werden.	+	Wird entsprechend angepasst.
Kreis Steinburg	Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in Steinburg liegt nicht beim Kreis, sondern wird vom Zweckverband ÖPNV Steinburg wahrgenommen.	+	Wird entsprechend angepasst.
	Eine Übertragung der Federführung von kreisübergreifenden Linien zwischen den beiden Kreisen auf den Zweckverband ÖPNV Steinburg wird angestrebt. Eine Beschlussfassung in der Verbandsversammlung des Zweckverbands darüber steht jedoch noch aus. Zusätzlich zu den im Bericht genannten Korridoren betrifft dies auch die Linie 657 (ausgeschrieben als 75; derzeit 3260).	+	Wird im Wesentlichen ergänzt.
	Entgegen der Aussage auf S. 91 wird die Linie 6551 vom Zweckverband ÖPNV Steinburg bestellt und finanziert.	+	Wird berichtigt.
KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH	VIII: korrekt: „KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH“	+	Wird korrigiert.
	S. 23: in Aufzählung Busspuren ergänzen (ohne diese steht der Bus im Stau),	+	Allgemeiner Sachverhalt wird ergänzt.
	S. 31: Umbau Holstenbrücke: Sachstand aktualisieren	+	Wird entsprechend angepasst.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Aufzähl. S. 31/32: Frage, ob noch weitere Straßen(abschnitte) im baulichen Zustand als problematisch bzw. sanierungsbedürftig zu bewerten sind.	O	So aus Unterlagen des Kreises/Landes übernommen. Aktualisierung hinsichtlich des Umstands, dass das Sanierungsprogramm fortgeschritten ist und vsl. in 2021 abgeschlossen werden kann.
	S. 32 zu fordernde Eigenschaften Niederflurgerechte Haltestelle: 16 cm, nur bei halbstarrem Belag, Fahrbahnneigung zur Straßenmitte 18 cm; Kassler Sonderbord zwingend.	-	Wird zu Kenntnis genommen, ist an dieser Stelle nicht erforderlich (lediglich Beschreibung der Kriterien für die Bestandsaufnahme bei den Haltestellen im Zuge das Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV).
	S. 59: Erläuterung des Beschaffungsprogramms rein elektrisch betriebener Busse.	+	Wird an geeigneter/n Stelle/n aktualisiert bzw. ergänzt
	S. 61: Beinhaltet Schüler-Plus-Karte auch Feriennutzung?	O	Bestimmungen zur Schüler-Plus-Karte werden präzisiert.
	S. 63 auch Fahrzeugaußenwerbung als Werbemaßnahme nennen.	+	Wird ergänzt.
	S. 66: derzeitiger Verkehrsvertrag auch als öDA zu bezeichnen?	-	Gemäß Begriffsbestimmung in Art. 2, Buchst. I) VO (EG) 1370/2007 trifft dies zu.
	S.71: Nachtnetz ab 10.08. sollte ergänzt werden.	+	Wird ergänzt unter Aspekt der Betroffenheit des Kr. RD-ECK.
	Änderung von Linienführungen in Flintbek von optimierbaren Umlaufstrukturen abhängig.	+	Wird sinngemäß ergänzt (betriebl. Rahmenbedingungen mit Aufnahme des neuen Regionalbusverkehrs ohnehin geändert).
	S. 80: Aussage der AK wird als „zu einfach“ bewertet.	-	Wird zur Kenntnis genommen, betrifft die Laufzeit des RNVP im Wesentlichen nicht mehr und entsprechend umformuliert.
	S. 100: Jobticket soll im Frühjahr 2021 umgesetzt werden (-> korrigieren).	+	Wird aktualisiert.
	S. 111: 22 cm Bordhöhe werden als praxisfremd und daher inakzeptabel bewertet.	O	Die unterschiedlichen Wertungen hierzu werden als Ergänzung hinzugefügt, zudem ergibt sich diese Höhe aus den normgerechten Spaltmaßen.
	Quellenverzeichnis: 5. RNVP ergänzen und 1. Sachstandsbericht KVG Jan. 2020	+	Wird ergänzt.
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche		
Landeshauptstadt Kiel, Eigenbetrieb Beteiligungen	2.5 u. 3.2.2 Überschrift (redaktionell)	+	Wird korrigiert.
	VIII: korrekt „KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH“	+	Wird korrigiert.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Fertigstellungstermin des ZOB Kiel (S. 30) an neusten Sachstand anpassen,	+	Wird aktualisiert.
	Liniennummern des Regionalbusnetzes (neu) müssen aktualisiert werden,	+	Wird angepasst.
	Neukonzeption des Regionalverkehrs eher unkonkret beschrieben.	-	Der RNVP ist Rahmenplan, das neue Netz wird im zugrundeliegenden Gutachten, das den Akteuren im Kreis auch bekannt ist, sehr detailreich beschrieben. Mehrfach wird auf selbiges verwiesen. Eine Beifügung als Anlage wäre zu diskutieren, erscheint aber wegen des Umfangs und teilweise zum RNVP paralleler Betrachtungen (bzgl. Rahmenbedingungen etc.) nicht sinnvoll.
Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)	Entwurf mit seinem Inhalt wird ausdrücklich begrüßt vor dem Hintergrund der im Interesse des Klimaschutzes dringend erforderlichen „Verkehrswende“ mit erheblicher Reduzierung des MIV und deutlicher Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.
	Angesichts der für den Angebots-Ausbau erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel wird die Frage der Realisierung der Planungen vor dem Hintergrund des notwendigen Ausgleichs der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise gestellt.	O	Das neue Netz ist in dem beschriebenen Umfang ausgeschrieben und vergeben worden, die Betriebsaufnahme erfolgt zum Jahrbeginn 2021. Lediglich die drei erwähnten optionalen Bausteine sind noch offen. Ob es während der Laufzeit des RNVP zu Abbestellungen kommt, lässt sich im Augenblick nicht absehen, vorgesehen ist es nicht. Thematik „Folgen der Corona-Krise“ wird ergänzt (allerdings sind diese nicht wirklich absehbar).
NAH.SH GmbH	Anforderungen an RNVP gemäß ÖPNVG SH werden eingehalten	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.
	3.3.2/4.3.1: Bedarfshalte Russee und Achterwehr wurden aufgrund stärkerer Inanspruchnahme zwischenzeitlich wieder zu regulären Halten umgewandelt.	+	Wird aktualisiert.
	4.4.3: Anmerkung zur erfolgten Umstrukturierung der Verkehrsbedienung im westlichen Umland von Kiel, u.a. auch zur Verbesserung der Verknüpfung mit dem SPNV in Felde (Dezember 2016): Maßnahme war lobenswert, allerdings erfolgte keine zeitliche Abstimmung auf die Bahnfahrzeiten. Übergangszeiten Bahn-Bus für einen Großteil der Fahrten im Bereich von 15-30 Minuten. Insofern nur marginale Verbesserungen für das	O	Bewertung wird zur Kenntnis genommen, für Laufzeit des RNVP sind diese Maßnahmen im Wesentlichen nicht mehr relevant. Anmerkung zu nur teilweisen Verwirklichung verbesserter Verknüpfungen wird ergänzt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Gesamtsystem Bahn-Bus, keine Umsetzung von Fahrzeitvorteilen durch die schnellere Bahn. Anmerkung zur erfolgten Anbindung des Bahnhofs Bredenbek durch die Linie 3123. Buslinie deckt primär Schülerverkehrsbedürfnisse mit wenigen Fahrten an Schultagen ab, keine zeitliche Abstimmung auf den Bahnfahrplan, mithin Nutzen dieser Maßnahme sehr gering.		
	4.5: Landesweites Semesterticket gilt seit Sommersemester 2020 auch an der Hochschule Flensburg. Es gilt zurzeit noch nicht an der FH Heide und auch nicht für die Agrarstudierenden der FH Kiel, die in Osterrönfeld angesiedelt sind. Letzteres liegt darin begründet, dass diese Studierenden auch kein Semesterticket für Kiel haben. Das regionale Ticket ist aber Voraussetzung für das landesweite Ticket. Die FH Kiel kann das ändern, wenn die Agrarier das wünschen.	O	Wird (verkürzt) entsprechend aktualisiert bzw. ergänzt.
	4.5: Handyticketing in der NAH.SH-App wurde in 2020 erfolgreich eingeführt.	+	Wird aktualisiert.
	4.5.: Im Kontext mit Sachstand „Bildungstarif“ und „Schüler-Plus-Ticket“ aktuelle Beschlusslage zum Schülerticket vom Herbst 2020 berücksichtigen.	-	Noch keine Beschlussfassung erfolgt und auch bezüglich grundlegender Überlegungen noch Beratungsbedarf.
	5.2.2: Betreffend den Stadtverkehr Neumünster: Es sind diverse Angebotsmaßnahmen durchgeführt worden bzw.in Planung: Taktverdichtung, Wochenendlinien, Kleinbuseinsatz, überwiegende Aufgabe des AST Verkehrs. On-Demand Verkehr ist in Planung.	-	Es geht hier nur um die Verbindungen von/nach Gemeinden im Kreisgebiet. Von Neumünster bzw. SWN Verkehr keine analogen Einwände.
	Aktualisierung auf finale Liniennummern vornehmen!	+	Wird aktualisiert.
	S. 77/Tabelle 4: fehlt die Verknüpfung Bus-Bahn in Friedrichstadt / neue Linie 770.	+	Wird ergänzt (allerdings außerhalb des Kreisgebietes). Allerdings als „temporär“, da Linie bis Erfde eingekürzt wird.
	5.3.2: Die Landesförderung für die Mobilitätsstation Hamdorf wurde nur aufgrund der Pilothaftigkeit der Maßnahme gewährt. Generell gilt die Förderrichtlinie des Landes, d.h. primär bei Bus-Bahn-Verknüpfungen und großen ZOB-Anlagen.	+	Klarstellung wird ergänzt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	5.3.3: Mitfahrer-App der NAH.SH heißt jetzt „TicketTeiler“.	+	Wird geändert.
	5.3.3: „Mobility inside“ ist nur eines von vielen Projekten in diesem Bereich. Es gibt über die DELFI e.V. auch Bestrebungen, auf nationaler Ebene Daten zum Tarif gegenseitig zugänglich zu machen. Daneben gibt es auch noch die BIGV (Bundesinitiative Gegenseitiger Verkauf).	+	Wird zusätzlich angemerkt.
	5.3.3: Die TicketTeiler App ist fertig programmiert. Die Veröffentlichung wurde Corona-bedingt verschoben. Die Veröffentlichung erfolgt nun voraussichtlich im Jahr 2021 sofern eine flächendeckende Corona-Impfung stattgefunden hat.	+	Wird aktualisiert
	5.4: Einführung des Job-Tickets ist zum1.4.2021 fest vorgesehen.	+	Wird aktualisiert.
	5.4: Aussage „hier können auch Lösungen mit einer Chipkarte zum Einsatz kommen.“ bitte streichen. Das kommt aufgrund des hohen Aufwandes für Entwerter und Hintergrundsystem sowie aufgrund dessen, dass wir CiBo per Smartphone machen, nicht mehr in Frage. Vgl. auch folgenden Abschnitt, wo bereits festgestellt wird, dass die Chipkarte nicht mehr in Frage kommt.	+	Wird (auch wegen Einwand v. Amt Flintbek) geändert.
	Zur Aussage „Zudem ist die Frage der Übergangsphase mit paralleler Anwendung digitaler und analoger Vertriebskanäle im Lichte der Demografie (Belange der älteren Generation) auf der einen und des Aufwandes auf der anderen Seite zu problematisieren.“: Smartphonenutzung mit CiBo ist für ältere Leute einfacher als der Fahrkartenkauf am Automaten! Die Anzahl älterer Menschen mit Smartphones steigt stetig.	O	Aussage wird abgeschwächt formuliert. Es wären Daten über die real vorhandenen Präferenzen wichtig, um zu einer fundierten Bewertung zu gelangen. Es wurde bei verschiedenen Angelegenheiten schon wiederholt deutlich, dass die Vorliebe für das Analoge doch größer ist als gedacht.
	Es gibt im Verbund derzeit keine Pläne, die in Richtung einer Verschmelzung mit „Mobility inside“ gehen!	+	Aussage wird ergänzt.
	5.5.1: Die Einnahmen durch Werbung auf Regionalbussen sind im Vergleich zu den vom Kreis getragenen Gesamtkosten für ÖPNV marginal. Von einer „erheblichen Lücke“ kann keine Rede sein. Im Gegenzug	O	Aussage wird abgeschwächt formuliert. Hier gibt es immer wieder unterschiedliche Bewertungen – sowohl zur wirtschaftlichen Bedeutung der Werbeeinnahmen als auch zur Auswirkung von „für sich selbst werbenden ÖPNV“ auf die Nachfrage- und

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	kann ein ÖPNV, der für sich selber wirbt und ein einheitliches hochwertiges Erscheinungsbild abgibt, für Mehreinnahmen sorgen. Vgl. hierzu auch die Einnahmensteigerungen im Stadtverkehr Rendsburg nach Umstellung auf NAH.SH-CD - ohne Angebotsausweitung! Eine sukzessive Umsetzung des NAH.SH-CD haben alle Verbundpartner zugesichert.		Erlössituation. Ob die ausgewiesenen Steigerungen im Stadtverkehr Rendsburg hierauf zurückführbar sind bedürfte, bevor man diese Aussage trifft, einer Untersuchung. Am wichtigsten in diesem Kontext ist, dass die Umsetzung des NAH-SH-CD real vorgenommen wird.
	5.5.2: Ein Vorteil von WLAN ist, dass dort in der Regel SIM Karten zweier Netzbetreiber verwendet werden => Für ländliche Räume bessere Netzabdeckung als mit einer singulären mobilen Datenverbindung. Beispiel aus Dänemark ist dahingehend irreführend, als dass dort - im Gegensatz zu Deutschland - bereits eine sehr gute Netzabdeckung mit mobilen Daten besteht, eine Nutzung des WLANs daher nicht zwingend notwendig ist.	+	Sachverhalt wird ergänzt.
	5.5.4: Zur Kennzeichnung in Fahrplänen etc.: Mit einer Barrierefreiheitsquote, die sich gegen 100% annähert wäre eine inverse Kennzeichnung von nicht barrierefreien Fahrten sinnvoll, um ganz im Sinne der Barrierefreiheit die Informationsmenge zu reduzieren.	+	Option wird zusätzlich aufgenommen.
	5.5.4: Bzgl. Lesbarkeit ist neben DIN-Norm 32975 auch die „DIN 1450 Schriften – Leserlichkeit“ zu beachten.	+	Wird ergänzt.
	5.6.2: Die Autokraft Niederlassung Flensburg hat schriftlich versichert, dass es bis zu einer Bordsteinhöhe von 22 cm keine Problematiken mit Außenschwenktüren gibt.	O	Wird zur Kenntnis genommen. Zum Thema Bordsteinhöhen und Fahrzeugbeschädigungen gibt es unterschiedliche Wertungen (auch in den eingegangenen Stellungnahmen) – diese Problematik wird noch ergänzend erläutert.
	NAH.SH begrüßt und unterstützt das Engagement des Kreises Rendsburg-Eckernförde im Hinblick auf die Umsetzung des landesweiten CD ausdrücklich (hinsichtlich Busgestaltung, Haltestellendesign und Interesse f. einheitliche Gestaltung von Info-Aushängen. *Ergänzend Erläuterung von Sinn und Bedeutung des einheitlichen CD. Verweis auf Weiterentwicklung der CD-Vorgaben und Anpassung an neue Produkte wie z.B. Plus-Bus oder neue Modelle der Fahrzeughersteller.*	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Die Verbundgesellschaft NAH.SH betreibt das landesweite Marketing des Nahverkehrsverbundes. Das System Nahverkehr wird mit Image- und Produktkampagnen beworben. Davon profitieren beide Verkehrsträger – Zug und Bus. Die NAH.SH hat auch die Gestaltungsrichtlinien des Nahverkehrsverbundes erstellt und entwickelt diese kontinuierlich weiter. Auch hiervon profitieren beide im Verkehrsverbund fahrenden Verkehrsträger Zug und Bus. Finanziert werden sämtliche Marketing-/Kommunikationsmaßnahmen aus den SPNV-Verkehrsverträgen. Perspektivisch würden wir uns wünschen, dass auch die Kreise und kreisfreien Städte, als Aufgabenträger für den Bus und Partner im Verbund, sich an der Finanzierung der landesweiten Marketing- und Kommunikationsaktivitäten für den Nahverkehrsverbund NAH.SH beteiligen.	- -	Wunsch wird zur Kenntnis genommen; Gesprächsbereitschaft beim Kreis vorhanden, allerdings dürfen in der Gesamtbetrachtung die Aufwendungen der Akteure in den Kreisen / kreisfreien Städte für eigene Maßnahmen nicht außer Acht gelassen werden.
Nahverkehr Schleswig Holstein GmbH	4.5: Die Verhandlungen zum landesweiten Semesterticket wurden sehr schnell und erfolgreich abgeschlossen. Löschung des Einschubes „nach langen Verhandlungen“ erbeten. Ferner ist Hochschule Flensburg dem Semesterticket Schleswig-Holstein zum Sommersemester 2020 beigetreten. 5.4: Nach dem jetzigen Bearbeitungsstand (08.05.2020) ist die Umsetzung des SH-Tarif 2.0 für Ende 2021 vorgesehen. Eine Zusicherung eines Umsetzungszeitpunktes ist nicht erfolgt (Korrektur auf S. 99 erbeten) 5.4: Die Umsetzung des Jobtickets (Weiterentwicklung des NAH.SH-Firmenabos) ist ebenfalls für 2021 vorgesehen (Korrektur auf S. 99 erbeten).	+ + +	Wird angepasst/aktualisiert. Wird entsprechend geändert. Wird aktualisiert (siehe auch NAH.SH, KVG)
Pro Bahn	5.1: Forderungen des Kreises zur Errichtung weiterer Bahnstationen sollten ergänzt werden: • Bahnstrecke Flensburg – Neumünster: Alt Duvenstedt (am Bahnübergang Krummenorter Weg), Bokelholm/ Emkendorf (am ehemaligen Standort der	-	Zuständigkeit liegt beim Aufgabenträger Schiene (Land). Es gibt auch keine politischen Beschlüsse, Resolutionen o.ä. des Kreises. Insofern wird der RNVP nicht als das geeignete Medium zur Artikulation solcher Anliegen angesehen. Ausnahmen: Bahnreaktivierung Rendsburg – Seemühlen und Bahnhalt-Initiativen zu Neuwittenbek; Diese Sachverhalte sind dargestellt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Bahnstation Bokelholm), Timmaspe (am Bahnübergang zum Dickmoor); • Bahnstrecke Fockbek – Rendsburg: Fockbek, Rendsburg-Seemühlen, Rendsburg-Mastbrook; • Bahnstrecke Flensburg – Kiel: Eckernförde Nord (an der Unterführung Schleswiger Straße), Gettorf Süd (am Bahnübergang Rotdornweg/ Steenredder). 5.1: Forderungen des Kreises zu Infrastrukturmaßnahmen Schiene sollten ergänzt werden: • Bahnstrecke Rendsburg – Kiel: Errichtung neuer Kreuzungsstationen in Schülldorf und Melsdorf zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf der Regionalbahn-Linie Rendsburg – Kiel, abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/h zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Regionalbahn-Linie Rendsburg – Kiel von derzeit 42 Minuten auf künftig 38 Minuten; • Bahnstrecke Flensburg – Kiel: Errichtung eines Kreuzungsgleises in Eckernförde-Nord zur Verlängerung der Regionalbahn-Linie Eckernförde – Kiel nach Eckernförde Nord, Errichtung eines zweigleisigen Abschnitts im Streckenabschnitt Eckernförde – Gettorf zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf der Regionalbahn-Linie Eckernförde-Nord – Kiel; Errichtung eines zweigleisigen Abschnitts im Streckenabschnitt Gettorf – Gettorf-Süd zur Erhöhung der Streckenkapazität; Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, abschnittsweise auf 160km/h, zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Regionalexpress-Linie Flensburg – Kiel von derzeit 74 Minuten auf künftig 70 Minuten; • Bahnstrecke Heide – Neumünster: Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt zur Einführung eines Ein-Stunden-Taktes auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster; Errichtung einer Kreuzungsstation in		Ansonsten werden die Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger Schiene über die NAH.SH GmbH und die Beteiligung an der Erstellung des nächsten LNVP als zielführend erachtet.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Aukrug zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf im Streckenabschnitt Hohenwestedt – Neumünster; Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, abschnittsweise auf 140km/h, zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster von derzeit 68 Minuten auf künftig 55 Minuten.		
	5.2.2: Bedienungsangebot im Regionalverkehr Bus: • Weiterentwicklung für die Jahre 2020 bis 2024 für den mit Ausgestaltung der Linienhierarchiemit zu einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“) vorsehen: Netzebene 1 – Qualifizierter Regionalverkehr zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ITF-Hauptnetz): möglichst geradlinige Streckenführungen für schnelle Verbindungen zwischen den Zentren im Kreis sowie den nächstgelegenen in den benachbarten Kreisen, Linien im durchgehenden Taktverkehr: Ein-Stunden-Takt an Werktagen, 04.00 bis 01.00 Uhr, mindestens Zwei-Stunden-Takt am Wochenende, 05.00 bis 01.00 Uhr (samstags),06.00 bis 01.00 Uhr (sonntags); • Netzebene 2 – Qualifizierter Zubringer- beziehungsweise Ergänzungsverkehr: Ergänzungen zu den SPNV-Angeboten und den ÖPNV-Hauptlinien; Linien im Taktverkehr: Stunden-Takt an Werktagen, 04.00 bis 01.00 Uhr, Zwei-Stunden-Takt am Wochenende, 05.00 bis 01.00 Uhr (samstags), 06.00 bis 01.00 Uhr (sonntags), Umwegfahrten, sofern im ITF-System verkehrlich sinnvoll, im Stadt-Umland auch Taktverdichtungen, einzelne Ortsbuslinien; • Netzebene 3 – Sonstiger Linienverkehr: ergänzende Linienangebote für den Schülerverkehr, Angebote im touristischen Verkehrsbedarf, mehrheitlich kein Taktangebot, aber nach Möglichkeit im Tagesverlauf ähnliche Fahrplanzeiten, Bedienzeiten an Werktagen, 04.00 bis 21.00 Uhr.	-	Die genannten Prinzipien der Angebotsgestaltung sind mit dem neuen Regionalbussystem in wesentlichen Teilen umgesetzt. Soweit sich Bedarf für Ergänzungsmaßnahmen abzeichnet, können diese umgesetzt werden. Gilt unter der Maßgabe entsprechender politischer Beschlüsse z.B. für die Optionen aus dem ÖPNV-Gutachten.
	5.2.3: Einsatz von niederflurigen Solo- beziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35	-	Ist weitgehend gegeben, Fahrzeugvorgaben sind im Übrigen über die Ausschreibung (und Vorabbekanntmachung) verbindlich

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	beziehungsweise 45 Sitzplätzen, abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage. Fahrzeuge sollten verfügen über: • Klapptische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz, • jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze, 3 Kinderwagenplätze oder 2 Stellplätze für die Fahrradmitnahme • Klimaanlage, • Fahrgast-Informations-System mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeit-Information • technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN • sowohl innen als auch außen Design in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH.		geworden, können jetzt nachträglich nicht mehr geändert werden (bzw. nur noch für zukünftige Ersatzbeschaffungen).
	5.2.5: Verkehrsvertrag sollte Zielwerte für die Pünktlichkeit und die Sauberkeit der Netzebenen 1 bis 3 umfassen.	-	Dass Pünktlichkeit und Fahrzeugqualität bei mangelhafter Erfüllung Gegenstände von Vertragsstrafen sein können, ist dargestellt und deckt dies für einen Rahmenplan ausreichend ab; Genaue Kriterien und Maßnahmen sind interne Angelegenheit des Aufgabenträgers.
	5.3.2: Bahnstationen Owschlag, Alt Duvenstedt, Büdelsdorf, Rendsburg, Nortorf, Fockbek, Felde, Melsdorf, Rieseby, Eckernförde, Gettorf, Neuwittenbek, Kronshagen, Flintbek, Bordesholm, Hanerau-Hademarschen, Beringstedt, Hohenwestedt und Aukrug zu Mobilitätsstationen mit Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen ausbauen, dabei eine sowohl für den Bahn- als auch den Busverkehr nutzbare dynamische Fahrgastinformation vorsehen. Auch die zentralen Bushaltestellen in Ahlefeld, Ascheffel, Blumenthal, Emkendorf, Erfde, Fleckeby, Groß Wittensee, Haby, Hamdorf, Hohn, Holzbunge, Jevenstedt, Karby, Krähenberg, Kropp, Landwehr, Legan, Osterholz-Vogelsang, Revensdorf, Schierensee, Sehestedt und Thumby sollten entsprechend zu Mobilitätsstationen vorgesehen werden. Sofern Gemeinden und Nahversorger in Kooperation Interesse haben, ist eine Förderung der Herrichtung bestehender	-	Die vorgeschlagenen Standorte decken sich in weiten Teilen mit den im RNVP-Entwurf aufgelisteten Standorten. Überdies sind ohnehin die Kommunen zuständig, mithin ist es keine originäre Kreis-Aufgabe, so dass dieser auch nicht für die Umsetzung Sorge tragen kann. Eine gewisse Steuerungsmöglichkeit besteht über das neue kreiseigene Förderprogramm, dass ergänzend aufgenommen wird.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Bahnhofsgebäude beziehungsweise der Errichtung neuer Bahnhofsgebäude mit Fahrkarten-Verkauf und Nahversorgung durch das Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH zu initiieren.		
	5.3.2: Auf der Grundlage der heute bestehenden Taktknoten im SPNV und der künftig geplanten Angebotsmaßnahmen im SPNV und im ÖPNV sollten folgende Taktknoten eingerichtet beziehungsweise erhalten werden: Aukrug zu den Minuten 15 und 45, Eckernförde zu den Minuten 15 und 45, Flintbek zu den Minuten 15 und 45, Fockbek zu den Minuten 00 und 30, Gettorf zu den Minuten 00 und 30, Rendsburg zu den Minuten 00 und 30.	-	Grundsätzlich ist anzumerken, dass mit erheblichem Planungs- und Abstimmungsaufwand unter Berücksichtigung zahlreicher verschiedener Belange das neue Bedienkonzept mit den vorhandenen Verknüpfungspunkten und -zeiten geplant wurde. Auf dieser Grundlage wurden die Knotenpunkte im Netz festgelegt und in Tab. 4 festgehalten; ergänzend hierzu gibt es eine vertraglich fixierte Vorgabe zur max. Umsteigezeit für geplante Anschlussverbindungen (dort ebenfalls benannt). Evtl. vorhandene Optimierungspotenziale können, soweit vorhanden und betrieblich umsetzbar, in Auswertung der Praxis zukünftig gehoben werden.
	5.5.4: In Bussen soll über den niederflurigen Ein- und Ausstieg hinaus ein Anteil der im Innenraum ohne Stufen zu erreichenden Sitzplätze von mindestens 40 Prozent der gesamten Anzahl an Sitzplätzen vorzusehen.	-	Siehe obige Aussage zu Fahrzeugstandards und deren Vorgaben.
	5.6.2: Die Haltestellen sollten möglichst zügig barrierefrei ausgebaut und mit angemessen dimensionierten Wartehäuschen versehen werden.	-	Ist Angelegenheit der zuständigen Baulastträger; Konzept des Kreises liegt vor, ebenso ein Förderprogramm.
	An zentralen Haltestellen sollten Busziel-Anzeiger für die Echtzeit-Information vorgesehen werden.	-	Wird grundsätzlich vorgesehen.
	Die Haltestellen sind im Design der NAH.SH zu gestalten.	O	Beachtung des NAH-SH-CD ist vorgegeben, soweit vorhanden (-> gemäß Design Manual für Haltestellen – außer für Haltestellenschilder – bisher nicht vorhanden, noch nicht einmal für Bahnstationen).
	Für eine zügige Verbesserung der Aufenthaltsqualität sollte untersucht werden, ob der Kreis Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den ÖPNV in Kooperation mit den Städten und Gemeinden zentral eine standardisierte Wartehalle im Corporate Design der NAH.SH beschaffen kann, die er jährlich in einer größeren Anzahl zentral vorab beschafft und den Gemeinden und Städten zügig nach einem Beschluss zum Um- und Neubau von Haltestellen zu einem aufgrund der größeren Anzahl an bestellten Wartehallen attraktiven Preis bereitstellen kann.		Sammelbeschaffungen sind im Rahmen der Errichtung von Mobilitätsstationen möglich, dann aber unter Nutzung des Rahmenvertrages der KielRegion GmbH; dieser Umstand wird ergänzend eingepflegt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
Stadt Rendsburg	3.3.1/5.6.2: 22 cm Bordsteinhöhe an Haltestellen sind Theorie; in der Praxis wegen der Berührungsgefahr der Buskarosserie nur 16-18 cm realistisch;	O	Es existieren unterschiedliche Aussagen zu dieser Problematik, auch im Rahmen der Stellungnahmen. Diese Problematik wird ergänzend dargestellt. Die 22 cm ergeben sich im Übrigen aus den normgerechten Spaltmaßen
	5.1: Zur Bahnstreckenverlängerung bis Seemühlen ist seit Anfang 2020 eine Vereinbarung (Stadt RD, Land/NAH.SH u. der anzusiedelnde Betrieb für die Akkufahrzeug-Wartung), in der die Grundsätze der Realisierung und Finanzierung geregelt sind, vorhanden.	+	Aktualisierung wird vorgenommen.
	5.2: Gemeinde Borgstedt an den Stadtverkehr anbinden (wegen dynamischer wohnbaulicher und gewerblicher Entwicklung, Mobilitätsstation, Begradigung der Li. RD – ECK).	O	Fragestellung wird im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung zum Stadtverkehr abgearbeitet.
	5.2.1/5.6.1: Für barrierefreien Umbau ZOB seit März 2020 Planungsauftrag vorhanden (Untersuchung zu Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrssystem).	+	Sachstände werden aufgegriffen und eingearbeitet.
	ehem. Eiderkasernen (Erschließung vsl. ab Ende 2020): Buserschließung zwischen Arsenalstr./Kulturzentrum und Lilienstr./Krankenhaus vorgesehen.	O	Wird in Darstellung der zukünftigen Entwicklungen (Stadtverkehr, Infrastruktur) berücksichtigend ergänzt.
	5.2.2: Betriebszeit im Regionalverkehr an Freitagen und Samstagen bis 1:00 Uhr ausdehnen (Option ziehen).	O	Wunsch wird ergänzt.
	5.3.2: Über die genannten Mobilitätsstation-Projekte hinaus ist ein solches auch in Alt Duvenstedt (Ortskern) geplant (-> ergänzen).	+	Wird ergänzt.
	Kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollte geprüft werden.	O	Dass im Rahmen des neuen Regionalbusnetzes die Fahrradbeförderung im touristischen Interesse auf geeigneten Linien zu verbessern. Dies kann eine solche Maßnahme beinhalten. Werden positive Erfahrungen gemacht, ist eine Ausweitung solcher Angebote denkbar. Wegen der Betroffenheit der Fahrtarife ist eine Abstimmung im NAH.SH-Verbund erforderlich.
	5.6.1: Neubau der Brücke der B77 über die Eider hat im April 2020 begonnen.	+	Wird aktualisiert.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt (kurzgefasst)	Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	Anlage 12: Barrierefreier Umbau der Haltestellen „Schiffbrückenplatz“ und “Thormannplatz“ ist umgesetzt (-> Korrektur Anl. 12).	+	Wird aktualisiert.
Stadt Neumünster	Grundsätzlich keine Anregungen. Verbessertes Regionalbusangebot wird begrüßt, hierbei sollte im Stadtverkehrsbereich Neumünster eine Konkurrenzierung der Verkehrsleistungen der SWN ausgeschlossen wird (=> keine Beförderung von Binnenfahrgästen innerhalb des Stadtverkehrsbereiches).	-	Direkte Konkurrenzierung ist selbstverständlich nicht vorgesehen. Bedienungsverbot gibt es aber auch nicht bzw. müsste rechtsverbindlich abgesichert werden (Verkehrsvertrag, Ausschließliches Recht, Verankerung in Genehmigungen sowie Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Wäre nicht im Einklang mit Prinzip des SH-Tarifes).
	ZOB Neumünster hat bereits zu bestimmten Zeiten die Kapazitätsgrenze erreicht/überschritten. Daher für Ausbau des Regionalverkehrs Abstimmungen unter Einbeziehung der VU mit dem Ziel der Verhinderung von Problemen im Betriebsablauf notwendig.	+	Sachverhaltsbeschreibung wird ergänzt.
	Zum neuen Regionalverkehrsnetz haben mit Blick auf die nach Neumünster einbrechenden Linien keine Abstimmungen mit der Stadt Neumünster stattgefunden.	-	Wird zur Kenntnis genommen. Ist nicht vollumfänglich zutreffend; Sachverhalt erforderlichenfalls nochmals bilateral abzuklären.
SWN Verkehr GmbH	Verbessertes Regionalbusangebot wird begrüßt, hierbei sollte im Stadtverkehrsbereich Neumünster eine Parallelbedienung mit den Verkehrsleistungen der SWN auf den Achsen Wasbek – ZOB und IG Nord/Stover – ZOB vermieden werden.	-	Direkte Konkurrenzierung ist selbstverständlich nicht vorgesehen. Bedienungsverbot gibt es aber auch nicht bzw. müsste rechtsverbindlich abgesichert werden (Verkehrsvertrag, Ausschließliches Recht, Verankerung in Genehmigungen sowie Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Wäre nicht im Einklang mit Prinzip des SH-Tarifes).
	ZOB Neumünster hat bereits zu bestimmten Zeiten die Grenze der Platzkapazität erreicht/überschritten, einschließlich der Überlageplätze. Daher für Ausbau des Regionalverkehrs dort kaum noch Spielraum (ohne bauliche Veränderungen) vorhanden.	+	Sachverhaltsbeschreibung wird ergänzt.
	In der Summe wird der ÖPNV-Weiterentwicklung im Kreis zugestimmt.	-	Wird erfreut zur Kenntnis genommen.

Abgebende Stelle/Institution	**Inhalt (kurzgefasst)**	**Bewertung für RNVP-Fortschreibung: + = eingearbeitet, O = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt**	
Kreisintern: Fachdienst Schul- und Kulturwesen	*Aktualisierung: Anstelle der Entwurfsfassung liegt inzwischen eine vom Kreistag verabschiedete Endfassung vor*	*+*	*Entsprechende textliche Anpassungen werden vorgenommen*
Kreisintern: Gleichsstellungsstelle	*Bei Personengruppen sollten immer männliche und weibliche Form genannt werden*	*+*	*Entsprechende Überarbeitung wird vorgenommen*

Ausdrücklich auf eine Stellungnahme hat verzichtet:

Bürger- und Ordnungsamt der Landeshauptstadt Kiel als Genehmigungsbehörde

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Fraktionsantrag - öffentlich - Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/884** 30.04.2021 Hetzel, Sebastian Loof, Madlin

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
Entfällt

2. Sachverhalt:
Der Sachverhalt ist dem beigefügten Antrag der SPD-Kreistagsfaktion zu entnehmen.

Anlage/n:
Antrag der SPD-Kreistagsfraktion

Sozialdemokratische Partei Deutschland
Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde

Martin Tretbar-Endres
Verkehrspolitischer Sprecher

29. April 2021

Regionalentwicklungsausschuss am 5. Mai 2021

TOP 7.1. Regionaler Nahverkehrsplan 2021 - 2025

Anträge der SPD-Kreistagsfraktion:

Punkt 2.9 Ziele des Kreises
Ergänzung Seite 7

-der Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV gemeinsam mit den für die Durchführung des Regionalen Busverkehrs sowie der Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg beauftragten Unternehmen eine signifikante Erhöhung von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen erreicht. Ziel ist es während der Laufzeit des 3. RNVP mindestens die Vorgaben der „Clean-Vehicles“ Richtlinie umzusetzen (siehe Punkt 3.1.12).

- die Liniennetze in den Stadtverkehren sowie im regionalen Busverkehr kontinuierlich an neue Entwicklungen und Mobilitätserfordernisse angepasst werden, beispielsweise in den touristischen Schwerpunkten des Kreises.

Neuer Absatz am Ende des Kapitels 2.9.

Der neue integrierte Taktfahrplan mit dem neuen Liniennetz im regionalen Busverkehr wird kontinuierlich auf Verbesserungsmöglichkeiten analysiert. Wenn sinnvoll und möglich werden diese zeitnah umgesetzt. Im Jahr 2023 findet eine umfassende Evaluierung des Angebots statt, um auf dieser Basis über Korrekturen und die Weiterentwicklung des Liniennetzes und des Fahrplans zu entscheiden.

Punkt 5.1. SPNV
S. 71 Einfügen nach dem ersten Satz: („… der künftigen Entwicklungen bedeutsam.) Der Kreis setzt sich dafür ein, dass das Land SH als Aufgabenträger für den SPNV zeitnah die Initiative für ein Gesamtprojekt zur Verwirklichung eines S-Bahn-ähnlichen Systems in der KielRegion ergreift und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur in Angriff nimmt.

Neuformulierung des folgenden Satzes. Nachfolgend wird ein Überblick über die wichtigsten Planungen im SPNV gegeben.

S. 76 einfügen als letzter Satz im Kapitel Stadt bzw. Stadtregionalverkehr Kiel: Der Kreis wird die Planungen einer Stadtbahn Kiel inhaltlich insbesondere in den Punkten Anknüpfungen zum regionalen Busverkehr und Erweiterbarkeit in die Region aktiv begleiten.

S. 122 6. Ausblick erster Absatz einfügen nach … die die Digitalisierung bietet: Die Ergebnisse des „Bus on demand Projektes“ in Rendsburg werden auf ihre Übertragbarkeit auf andere Regionen des Kreises ausgewertet. Dabei sollen die Taxi-Unternehmen einbezogen werden.

Grundsätzlich sind noch **Aktualisierungen** notwendig:
u.a. :
Seite 8 Vergabe des Regionalverkehrs (Veraltete Darstellung: Vergabe ist erfolgt)
Seite 45: Finanzieller Gesamtaufwand (Tabelle endet 2019)
S. 55: Entwicklung: Fahrleistung (Endet 2018)
S. 60f: Nachfrageentwicklung (Endet 2016 bzw. 2017)
S. 75: Stand des Gutachtens?
S. 81 heutiger Zustand (2020) (Formulierung)
S. 82/S. 121: Die Ausweitungsoptionen im regionalen Busverkehr sind mit dem Haushalt 21 beschlossen
S. 84 Regionaler Busverkehr: Ende 5.2.2.: Was wurde schon umgesetzt?

<u>Begründung erfolgt mündlich</u>

Gez. Martin Tretbar-Endres

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/856** 19.04.2021 Dr. Kruse, Martin Klatt, Tonya

ÖPNV: Verbindung Eckernförde-Kiel

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Bezugnehmen auf die Berichterstattung der vergangenen Monate der Landeszeitung und den Kieler Nachrichten bzgl. der Busverbindung Eckernförde-Kiel, wird über den aktuellen Sachstand berichtet.

Mit der Einführung des neuen Regionalverkehrs zum 01.01.2021 wurde die direkte Busverbindung (ehemalige Linie 4810 von Kiel nach Flensburg) zwischen Eckernförde und Kiel modifiziert. Die in den Presseartikeln aufgegriffenen Beschwerden bezogen sich überwiegend auf eine verlängerte Fahrzeit und eine Kostensteigerung die Strecke betreffend, aufgrund der Umstrukturierung des neuen Regionalverkehrs.

Im gutachterlich erstellten Konzept ist die Vermeidung einer Doppelbedienung einer Strecke von Bus und Bahn vorgesehen. Diese Vermeidung ergibt sich aus dem Ziel mit den bereitgestellten Mitteln möglichst viele Gemeinden zu erschließen und wird auch von den Beratern der NAH.SH unterstützt.
Die auf der Strecke Eckernförde-Kiel bestehende direkte Bahnverbindung, welche im 30-Minuten-Takt verkehrt, führte zur Veränderung der direkten Busverbindung. Eine attraktive Erschließung der Strecke und der Städte mit dem ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) ist weiterhin gewährleistet. Die zusätzliche Busverbindung, welche auf der gleichen Strecke wie die Bahn verkehrte, ist vor diesem Hintergrund verzichtbar und die Einstellung aus wirtschaftlicher Sicht erforderlich.

Als Ergänzung zum Bahnverkehr kann der Busverkehr mit den freigewordenen Mitteln hingegen weitere Gemeinden erschließen und das Ziel der Daseinsvorsorge weiterverfolgen. Somit sind nun auch Gemeinden abseits der Hauptverkehrsachse

Eckernförde-Kiel an die bestehende Bahnverbindung angebunden. Die vorhandenen Kapazitäten der Bahn werden auf diese Weise optimal genutzt, da mehr Fahrgäste auf das bestehende Angebot zurückgreifen können. Somit gestaltet sich der ÖPNV im Zusammenspiel von Bus und Bahn daher deutlich effektiver als vor der Umstrukturierung.

Darüber hinaus plant das Land, perspektivisch weitere Bahnhaltepunkte auf der Strecke Eckernförde-Kiel aufzunehmen, um auch weiteren Gemeinden an der Hauptverkehrsachse eine direkte Verbindung zu ermöglichen.

Mit der Veränderung der Buslinie 4810 kommt es ferner nicht zu einer Verlängerung der Fahrzeit auf der Strecke Eckernförde-Kiel. Die Fahrzeit der ehemaligen Direktverbindung mit der eingestellten Linie 4810 betrug ca. 50 Minuten. Die Fahrt mit der Bahn dauert hingegen nur ca. 30 Minuten. Für Fahrgäste ist aufgrund der Zeitersparnis die bestehende Verbindung mit der Bahn attraktiver als die ehemalige direkte Busverbindung. Sofern keine Fahrt mit der Bahn gewünscht ist, besteht weiterhin die Möglichkeit eine Busverbindung mit Umstieg in Surendorf oder alternativ in Gettorf zu nutzen. Die aktuelle Fahrzeit der Busverbindung mit einem Umstieg in Surendorf beträgt dann 90 Minuten.

Neben der Fahrzeit ist auch der Preis ein Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Für eine Einzelfahrt mit der Bahn beträgt der Preis aktuell 8,90 €. Mit einer SH-Card (Kosten: 27,50 € pro Jahr) spart man 25 % auf den Preis von Einzelfahrten. Die Verbindung Eckernförde-Kiel ist insbesondere für Berufspendler relevant, sodass hier in den meisten Fällen eine Monatskarte vorhanden ist. Diese kostet derzeit ca. 150,00 €. Umgerechnet kann man somit für knapp 5,00 €/Tag die Strecke Eckernförde-Kiel beliebig oft nutzen. Darüber hinaus gibt es das Jobticket, welches in Abhängigkeit von dem Arbeitgeber, einen Rabatt von 25,00 € bis 50,00 € auf die Monatskarte ermöglicht.

Die bestehende Bahnverbindung im 30-Minuten-Takt ist aufgrund ihrer geringen Fahrzeit eine attraktive Verbindung, welche durch die Umstrukturierung des Regionalverkehrs effektiver genutzt werden kann und darüber hinaus die Anbindung weiterer Gemeinden mit dem ÖPNV im Kreis ermöglicht. Aus diesem Grund sollte keine parallele Busverbindung eingerichtet werden.

Relevanz für den Klimaschutz:

Einsparung von CO2 durch Nutzung des ÖPNV.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:
Stellungnahme NAH.SH Busverkehr Kiel - ECK

NAH.SH

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

T 0431-66019-0
F 0431-66019-19
info@nah.sh
www.NAH.SH

Bahn: Kiel Hbf
Bus: Kiel Hauptbahnhof

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Staatssekretär Dr. Thilo Rohlfs
Geschäftsführer:
Dr. Arne Beck
Prokuristin: Petra Coordes

Bankverbindung
Commerzbank Kiel
IBAN DE35210400100744496100
BIC COBADEFFXXX

USt-IdNr. DE176971760

Handelsregister HRB 4226
Amtsgericht Kiel
Sitz der Gesellschaft Kiel

NAH.SH GmbH | Raiffeisenstr. 1 | 24103 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen
Fachgruppe Mobilität
Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg

Name	E-Mail	Durchwahl	Datum
Gregor Diedrichs	gregor.diedrichs@nah.sh	0431-66019-53	Kiel, 19.04.2021

Stellungnahme der NAH.SH zur Neuausrichtung des Busverkehrs zwischen Kiel und Eckernförde

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum 01.01.2021 wurde im Kreis Rendsburg-Eckernförde ein neues Busliniennetz eingeführt. Die NAH.SH war im Planungs- und Inbetriebnahmeprozess im Auftrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde unterstützend tätig.

Wesentliche Ziele des neuen Liniennetzes sind die Anbindung möglichst vieler Ortschaften mit regelmäßigen Fahrten, eine bessere Vernetzung zwischen Bus- und Bahnlinien durch Knotenpunkte sowie eine ausgewogene Aufgabenteilung von Bus und Bahn. Dies soll eine effiziente Mittelverwendung des Kreises gewährleisten. Unter diesen Gesichtspunkten wurde in der Planungsphase das gesamte ehemalige Busliniennetz einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis wurde für die ehemalige Buslinie 4810 zwischen Eckernförde, Gettorf und Kiel entschieden, dass eine Fortführung des Betriebsprogramms parallel zur bestehenden Bahnverbindung nicht sinnvoll ist.

Im Abschnitt Eckernförde – Gettorf wurde wenig Nachfrage generiert und der Bus daher primär im Durchgangsverkehr genutzt. Diese Funktion wird jedoch bereits durch die Bahnverbindung mit den Linien RE 72 und RB 73 sichergestellt.

Im südlichen Abschnitt Gettorf – Kiel kann davon ausgegangen werden, durch ein die Bahnverbindung ergänzendes Busangebot zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen. Zentrales Element dafür ist die Anbindung von Neuwittenbek, was durch das neue Busliniennetz des Kreises Rendsburg-Eckernförde umgesetzt wurde.

Im neuen Konzept sind die Verkehrsträger Bus und Bahn in Gettorf zur vollen Stunde aufeinander abgestimmt. Das bedeutet, dass die Busse jeweils wenige Minuten vor der vollen Stunde ankommen und wenige Minuten nach der vollen Stunde abfahren. Die Wartezeit kann zum Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln genutzt werden.

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

NAH.SH

Wäre der Umsteigeknoten in Gettorf und die weitere Erschließung im Bereich Neuwittenbek in die ehemalige Linie 4810 auf der Relation Eckernförde – Kiel integriert worden, wäre die Fahrzeit für die Direktfahrt um ca. 15 Minuten verlängert und dadurch erheblich unattraktiver geworden. Hinzu kommt die für 2026 geplante Eröffnung eines zusätzlichen Bahnhaltepunkts Eckernförde Süd, der das größte Fahrgastpotential zwischen Eckernförde und Gettorf für die Bahn erschließen wird.

Aufgrund der genannten Punkte wurde die Option einer durchgehenden Buslinie zwischen Eckernförde und Kiel nicht weiterverfolgt. Dies ermöglicht dem Kreis auch abseits der direkten Route gelegene Ortschaften mit den lokalen Zentren zu verbinden. So erhielten zum Beispiel Lindhöft und Noer eine regelmäßige Anbindung sowohl nach Eckernförde als auch nach Gettorf. In diesen Knotenpunkten sind die Fahrpläne auf die Bahn abgestimmt, sodass eine möglichst kurze Reisezeit in die Oberzentren Kiel und Flensburg besteht.

Der höhere Fahrpreis für eine Bahnfahrt zwischen Eckernförde und Kiel stellte eine Ausnahme im Tarifsystem des SH-Tarifs dar. Im Vergleich zu anderen Relationen gleicher Entfernung galt historisch begründet für die Busfahrt zwischen Eckernförde und Kiel bisher ein sehr günstiger Fahrpreis. Der für den Zug geltende Fahrpreis muss auch im Kontext zu dem qualitativ hochwertigen Angebot gesehen werden. So wurde in den letzten Jahren der Halbstundentakt auf dieser Strecke auf alle Wochentage ausgeweitet. In Zukunft sind neben der Eröffnung des Haltepunkts Eckernförde Süd weitere Angebotsverbesserungen geplant.

Eine Wiedereinführung einer durchgehenden Buslinie würde bei gleichbleibenden Mitteleinsatz zur Folge haben, dass Angebotsausweitungen an anderen Stellen im Kreisgebiet wieder zurückgenommen werden müssten. Zudem würde sich die Fahrzeit im Vergleich zum alten Fahrplan durch die Einbindung in die Knotenpunkte verlängern. Die NAH.SH rät von einer Wiedereinführung ab und würde stattdessen den weiteren Ausbau des aktuell eingeführten Systems begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen

Gregor Diedrichs

i. A. Gregor Diedrichs

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

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/815-001** 19.04.2021 Dr. Kruse, Martin Nevermann, Malte

ÖPNV - Schülerbeförderung

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:
Die aktualisierte Tabelle über die Eingaben zur Schülerbeförderung ist der Vorlage als Anlage zur Kenntnisnahme beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:
Tabelle Schülerbeförderung

Linie	Strecke	Ort	Gegenstand der Beschwerde	Häufigkeit	Problem gelöst	Problem wird gelöst, im Planungsspeicher aufgenommen	Satzungskonform, jedoch Verschlechterung	Zuordnung der E-Mails
710	Rieseby Bahnhof nach Eckernförde Schulzentrum	Rieseby	Bus fährt zu früh ab, Wunsch nach einer späteren Verbindung ab 07:15 Uhr statt 06:55 Uhr	3	☑	☐	☑	1,2,5
710	Barkelsby nach Kiel über Eckernförde ZOB	Barkelsby	Statt um 06:08 Uhr (vor Fahrplanwechsel) fährt der jetztige Bus schon um 05:43 Uhr, Schüler kommt zu früh an, der nächste Bus fährt erst um 07:05 Uhr, Schüler kommt zu spät	1	☐	☑	☐	96
762	Gemeinschaftsschule Nortorf nach Bokel	Bokel	keine Abfahrt nach der 6. Stunde (12:55 Uhr), nächste Abfahrt erst um 14:00 Uhr mit Bus 762, jedoch gibt es den Bus 763, der um 13.05 Uhr abfährt. Fahrzeit 43 Min. statt 18 Min.	1	☑	☐	☐	3
763	Emkendorf nach Bokel	Bokel	keine Durchfahrt nach Bokel ab 14:30 Uhr, 3x umsteigen 1h 11min. statt 14min.	1	☐	☑	☐	4
745	Felm Feuerwehrhaus nach Altenholz-Stift Dorfteich	Felm	keine zumutbare Busverbindungen zur 3. und 4. Stunde, sowie zurück 2Std.-Takt	1	☐	☑	☐	6
710,713	Stubbe nach Eckernförde	Rieseby	Anbindung hin und zurück nicht optimal	1	☐	☑	☐	8
782	Schülp (b Nortorf) nach Neumünster	Schülp	Bus fährt zu früh ab, Wunsch nach einer späteren Verbindung ab 06:55 Uhr statt 06:16 Uhr	1	☑	☐	☐	12
720	Fleckeby nach Schleswig	Fleckeby	Es soll bereits ab Fleckeby Holm gestartet werden, und nicht erst ab Fleckeby Schmiederedder 06:57 Uhr	2	☑	☐	☐	14,20
763	Emkendorf Abzw. Klein Vollstedt nach Rendsburg	Klein Vollstedt	knappe 2-5 Minuten Umsteigezeit in Schülldorf oder Bredenbek	1	☑	☐	☐	15
770	Rendsburg nach Christiansholm	Christiansholm	Alle 2 Stunden fährt ein Bus, sehr lange Wartezeit	1	☑	☐	☐	17
771/772	Tetenhusen nach Rendsburg, Eckernförder Str.	Tetenhusen	Rückfahrten vom Kronwerk Gymnasium nach Tetenhusen nicht optimal	1	☐	☑	☐	19
795	Blumenthal zur Gemeinschaftsschule Bordesholm	Blumenthal	Morgens fährt der Bus entweder zu früh oder zu spät ab, Rückfahrten nicht optimal	3	☑ z.T.	☐	☑	22,108,148
711,712	Schulzentrum Kappeln nach Karby / Winnemark	Karby	1. Hintour am Morgen mit 712 Durchfahrt von 43 Minuten, 2. Hintour am Morgen 2 Std. und 10 Min. sowie die Rücktouren von einer Stunde bis zu 1 1/2 Stunden mit Umsteigen; nach der 7. Stunde fährt kein Bus	5	☑	☐	☐	24,26,38,54, 160
711,712	Grundschule Karby nach Winnemark	Karby	Kein Bus ab 12:00 Uhr, erst um 13:05 Uhr, nach Schulschluss 13 Uhr kann der Bus um 13:05 Uhr nicht erreicht werden	s.o.				
730	Sehestedt nach Büdelsdorf Heinrich-Heine-Schule	Sehestedt	Es gibt kaum direkte Anfahrten zur Schule, SuS müssen immer zur nächsten Bushaltestelle (Carlshütte) laufen, nur stündliche Abfahrten	3	☐	☐	☑	25,31,39
782	Timmapse/Krogaspe nach Neumünster	Timmapse	zwischen 06:20 und 07:57 Uhr keine Fahrten nach Neumünster	1	☐	☑	☐	27
790	Flintbek nach Käthe-Kollwitz-Schule Kiel	Flintbek	Morgens nur gegen 7 Uhr Busse direkt zur Schule, es sind zu wenige Busse für die große Anzahl von SuS	2	☑	☐	☐	28,159
766,764	Bredenbek nach Schacht-Audorf GGmS	Bredenbek	Haltestelle Bredenbek Kronsburg Gut wird nicht mehr angefahren	1	☐	☑	☐	34
764	Schacht-Audorf GGmS nach Bovenau	Bovenau	2Std.-Takt, nach Schulschluss um 13:45 Uhr, ist der Bus um 13:46 Uhr nicht zu erreichen, der nä. Bus kommt erst um 15:46 Uhr	1	☐	☑	☐	72
761	Nienkattbek Ortsmitte nach Rendsburg Stadttheater	Nienkattbek	Bus fährt um 07:06 Uhr von Nienkattbek und erreicht RD um 07:31 Uhr, die SuS kommen nicht pünktlich zur Schule (ab Jevenstedt andere Verbindung vorhanden, mit Fußweg)	1	☐	☐	☑	35
771	Lohe-Föhrden Abzw. Föhrden nach RD	Lohe-Föhrden	06:13 Abfahrt, Ankunft RD um 06:48 Uhr, direkte Durchfahrten nur alle 2 Std., ansonsten sind die nachfolgenden Verbinungen mit Umsteigen verbunden	3	☐	☐	☑	45,158,165
760,750,757	Oldenhütten nach Hohenwestedt Schule Hohe Geest	Oldenhütten	keine direkten Durchfahrten mehr von Oldenhütten Dorfstraße zur Schule, keine Fahrt nach Schulschluss um 11:55 Uhr	2	☑	☐	☐	53,130
794	Rammsee nach Kiel (Kieler Gelehrtenschule)	Rammsee	kein Halt mehr in Rammsee Ramseer Weg, keine Abfahrt ab 07:00 Uhr, die nächste Verbindung erst um 07:20 Uhr, die SuS würden zu spät kommen	1	☐	☑	☐	55
762,7	Ellerdorf nach Rendsburg	Ellerdorf	06:48 Uhr ist zu spät, SuS würden den Anschluss in Rendsburg ZOB zur Schule Gymnasium Kronwerk verpassen, mit dem nä. Bus kommen sie zu spät (Verbindung ab Nortorf vorhanden, jedoch mit Fußweg)	1	☐	☐	☑	57
750	Hohenwestedt/Lindenstraße nach Rendsburg ZOB	Hohenwestedt	keine Abfahrt zwischen 05:11 und 07:05 Uhr, entweder zu früh oder zu spät an der Schule	1	☐	☑	☐	60
762,763,765	Bokel, Bokelholm, Emkendorf, Kl. Vollstedt, Großvollstedt nach RD	Bokel	keine direkten Durchfahrten mehr, alte Linie 3230 wurde abgeschafft, mit der neuen Linie ist nur noch mit Umsteigen verbunden und längere Fahrtzeit	1	☐	☐	☑	62
727	Alt Duvenstedt/Schwarzer Weg nach Rendsburg/Gerhardstraße	Alt Duvenstedt	zwischen 07:04 Uhr und 09:46 Uhr keine direkten Durchfahrten mehr, nur noch über Owschlag, Wunsch gegen 8 Uhr hin und 13 Uhr zurück	1	☐	☑	☐	64
721,700,1	Eckernförde Schulzentrum nach Kochendorf, Windeby; nach Kosel	Kochendorf/Kosel	3x umsteigen, nicht zumutbar für Grundschüler*innen, wünschenswert mehr Abfahrtsmöglichkeiten und nicht oft umsteigen zu müssen	3	☐	☑	☐	86,143,175
765,796	Wrohe nach Kiel	Wrohe	keine direkten Durchfahrten mehr, jetzt ist nur noch mit Umsteigen und längerer Fahrtzeit möglich, Wrohe ist abgeschnitten vom ÖPNV	3	☐	☑	☐	91,100,153
700	Goosefeld nach Eckernförde	Goosefeld	nur noch 2 Möglichkeiten morgens, um nach Eckernförde zu fahren (07:33, 07:38), später nicht, erst wieder um 12:42 Uhr (dann 1h 6min Fahrt, vorher 17-18m)	1	☐	☐	☑	99
2,721	Schulzentrum Eckernförde nach Fleckeby	Fleckeby	Abfahrtszeiten nicht passend zu den Schulschlusszeiten, längere Fahrtzeit von 30 Min auf 1 1/2h	3	☐	☐	☑	125,172,174
758	Aukrug nach Hohenwestedt	Aukrug	zu wenige Busse fahren ab, wünschenswert Bus um 07:55 Uhr ab Bahnhof Aukrug, 12:10 Uhr ab Schule Hohe Geest	1	☑	☐	☐	127
765,15	Quarnbek nach Kiel	Quarnbek	Verlängerte Fahrzeit von vorher 11 Min. auf 39 Min.	1	☐	☐	☑	128
722,700	Hummelfeld-Fellhorst nach Eckernförder Schulzentrum	Fellhorst	Keine Abfahrt in Fellhorst, 3,0 km Fußweg zur nächsten Haltestelle, jedoch gefährlicher Weg	3	☐	☐	☑	129,144,146
766	Bovenau nach Schacht-Audorf Schule	Bovenau	Keine Abfahrt in Bovenau, sondern Ehlersdorf, gefährlicher Weg von Ehlersdorf nach Bovenau	1	☑	☐	☑	131
753,751	Osterstedt nach Rendsburg	Osterstedt	Keine Durchfahrt mehr von Osterstedt Prickelend nach Rendsburg ZOB	1	☐	☑	☐	132
745	Altenholz nach Kiel Friedrichsort	Altenholz	Haltestelle Lehmkaten Altenholz stark befahren, keine Ampeln etc.	2	☐	☑	☑	133,139
746,740,745	Schwedeneck OT Krusendorf nach Kiel Friedrichsort	Schwedeneck	Haltestelle Lehmkaten Altenholz stark befahren, keine Ampeln etc., halbe Stunde Wartezeit	s.o.				
752,773	Hörsten nach Rendsburg	Hörsten	Keine Abfahrt in Hörsten, Hörsten wird vom ÖPNV ausgegrenzt; Möglichkeit ab Breiholz Lohklint	1	☐	☐	☑	134
751	Todenbüttel nach Jevenstedt	Jevenstedt	Alle 2 Stunden ab 14:00 Uhr fährt ein Bus, sehr lange Wartezeit	1	☐	☑	☐	135
746	Eckernförde Schulzentrum nach Noer, Schloss	Noer	Keine direkten Busverbindungen ab 6 und 7. Stunde, 1-2x umsteigen	1	☐	☐	☑	136
772	Hamdorf Schule nach Elsdorf-Westermühlen, Bokelweg	Elsdorf-Westermühlen	Rückfahrten nicht optimal, Fahrt zur zweiten Stunde gibt es nicht von Elsdorf-Hamdorf	1	☐	☑	☐	137
741,745	Altenholz Rathaus nach Felm Denkmal	Altenholz	Rückfahrt- Umsteigezeit von 2 Minuten zu knapp, überqueren einer Hauptstraße	1	☐	☑	☐	138
725	Osterby nach Eckernförde Sprottenschule	Osterby	keine direkte Durchfahrt zur 2. Stunde (8:15 Uhr) hier 30 Min., sonst 8 Min., Wegfall Fahrt ab 12:15 Uhr	1	☐	☐	☑	140
794	Mielkendorf Schule nach Rumohr	Rumohr	Keine Abfahrt ab 12:00 Uhr Unterrichtsschluss, der nä. Bus fährt erst ab 13:18 Uhr, Wartezeit 78 Min.	3	☐	☑	☐	141,154,164
794	Rumohr/Mielkendorf/Rodenbek nach Kieler Schulen	Mielkendorf	Keine direkte Durchfahrten mehr, nur am Morgen um 07:00 Uhr von Mielkendorf nach Kiel	1	☐	☐	☑	142
754	Großenbornholt nach Hanerau-Hademarschen	Großenbornholt	Morgens eine halbe Stunde zu früh da, Mittags nur 5 Minuten Zeit den Bus zu erreichen	1	☐	☐	☑	145
730,735,722	Bünsdorf nach Rendsburg/Büdelsdorf	Bünsdorf	Keine Fahrt zur 3. Stunde (2 Std.-Takt), Anschluss nicht zu erreichen, Rückfahrt ebenfalls nicht optimal, 12:10 Uhr Schulschluss, Bus fährt um 12:14 Uhr, Gehweg von 13 Min.	2	☐	☑	☑	147,166
743, 742	Blickstedt nach Neuwittenbek	Blickstedt	vorher kam Taxi zeitnah zum Unterrichtsbeginn an, nun Wartezeit von 24 Minuten bei Nutzung ÖPNV	1	☐	☑	☑	149
733	Blickstedt nach Gettorf	Blickstedt	vorher fuhr der Bus durch, nun umsteigen am Bahnhof Gettorf, Fahrplan keine gute Übersicht	1	☐	☑	☑	150
768	Seedorf nach Nortorf	Borgdorf-Seedorf	schlechte Übersicht der Fahrpläne, Kinder wissen oftmals nicht in welchen Bus sie einsteigen müssen	1	☐	☑	☐	151
775/772	Hohn nach Friedrichsholm	Friedrichsholm	tägliche Leerfahrt, diese Fahrt sinnvoller ausnutzen für die Schulschlusszeiten in Hohn um 12:00 Uhr	1	☐	☑	☐	152
753	Reher nach Hohenwestedt	Reher	Bus kommt zu spät an, Unterricht beginnt um 08:15 Uhr, Ankunft 08:16 Uhr	2	☑	☐	☐	155,156
15/774/770	Erfde nach Rendsburg	Erfde	knappe Umsteigezeiten, kommen zu spät zum Unterricht, lange Wartezeit bei Schulschluss um 14:35 Uhr	1	☐	☑	☐	157

Linie	Strecke	Ort	Gegenstand der Beschwerde	Häufigkeit	Problem gelöst	Problem wird gelöst, im Planungsspeicher aufgenommen	Satzungskonform, jedoch Verschlechterung	Zuordnung der E-Mails
750/751	Jevenstedt nach Rendsburg	Jevenstedt	entweder zu früh oder zu spät an der Schule, mittags lange Wartezeiten auf den nä. Bus	2	☐	☑	☑	161,162
764	Bovenau nach Rendsburg und zurück	Bovenau	Anschlussverbindungen in Bredenbek nach Bovenau nicht optimal, nicht den Schulzeiten passend	1	☐	☑	☑	163
722/720	Damendorf nach Eckernförde/Krankenhaus	Damendorf	Anschlussbus wartet nicht, Wunsch nach einer besseren Abstimmung zw. 720 und 722	1	☑	☐	☐	167
751/760	Todenbüttel nach Haale	Haale	Kein Bus nach der 5. Stunde, nun muss über Legan gefahren werden	2	☐	☑	☐	168,169
772/770	Kropp nach Rendsburg	Kropp	Umsteigezeit in Hohn nur eine Minute, bisher den Anschlussbus nicht geschafft	1	☐	☑	☐	170
765	Kronshagen nach Ottendorf	Ottendorf	nur 2 Minuten Zeit, um den Bus zu bekommen (12:40 Uhr Schulschluss, Bus kommt um 12:42 Uhr)	1	☐	☑	☐	171
742	Gettorf nach Schinkel	Schinkel	Wartezeit von 33 Min ab 14 Uhr, laut Satzung nicht zumutbar	1	☐	☑	☐	173
735	Klein Wittensee nach BBZ Rendsburg	Klein Wittensee	Kein Halt mehr in Klein Wittensee mit der Linie 735, nun Fahrtdauer von 1h und 25min	1	☐	☑	☐	176
730	Haltestellensituation Lehmbek	Lehmbek	Wunsch nach einer Haltestelle direkt im Ort Lehmbek	1	☐	☑	☐	177
796	Emkendorf nach Rendsburg	Emkendorf	Wunsch der Reaktivierung der BAB-Brücke Haltestelle in Emkendorf	1	☑	☐	☐	178
755	Jahrsdorf/Remmels nach Hohenwestedt	Jahrsdorf	Anfahrt der Haltestelle Abzw. Silzen statt Nienjahn/Jahrsdorf, Wunsch nach mehr Haltestellen auf dem Linienweg; frühere Verbindung, sodass der Schulbeginn pünktlich erreicht werden kann	1	☑	☑	☐	179
771	Haltestellensituation Lohe-Föhrden	Lohe-Föhrden	Wunsch der Wiederaufnahme der Haltestelle, Verbesserung der Haltestellensituation	1	☐	☑	☐	180

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/878** 29.04.2021 Dr. Kruse, Martin Nevermann, Malte

Schülerbeförderungssatzung

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

2. Sachverhalt:

Ansätze zur Reform der gültigen Schülerbeförderungs-Satzung

Der neue ÖPNV im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist zum 01.01.2021 gestartet. Der Start des neuen ÖPNV und die Entwicklungen im Bereich der Mobilität haben viele Erkenntnisse gebracht.

Betrachtet man die Diskussion um den Start des neuen ÖPNV, ist festzustellen, dass – die Schülerbeförderung außenvorgelassen- die Kritik an dem was geschaffen wurde, gering ist. Fahrgastverbände loben die Entwicklung. Viele zeigen sich mit dem Produkt an sich zufrieden.

Allerdings braucht es für die Komplettierung des Bildes auch einen Blick auf die Schülerbeförderung. Die Eingaben in Sachen Schülerbeförderung die der Kreis erhält, betreffen zu einem großen Teil Wünsche nach Verbesserungen, wenngleich die Verbindungen bereits heute satzungskonform sind. Eine Auswertung der Eingaben ist der Vorlage als Anlage 1 beigefügt.

Die Verwaltung hat sich auf den Weg gemacht und die Voraussetzungen der Schülerbeförderungssatzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde mit anderen Satzungen verglichen.

Die wesentlichen, markanten Unterschiede zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und anderen Gebietskörperschaften sind in einer Übersicht als Anlage 2 beigefügt.

Mit Blick auf die möglichen Verbesserungen in der Leistung ist die Empfehlung der Verwaltung nicht auf einen Punkt in der Satzung zu setzen, sondern jeden Punkt mit Blick auf eine Optimierung zu prüfen.

Jeder Vorschlag mit Blick auf eine Verbesserung ist variabel und miteinander kombinierbar.

Der Vorschlag ist der Vorlage als Anlage 3 beigefügt.

Mit Blick auf eine Beschlussfassung im Kreistag im Juni 2021 ist die politische Beteiligung wie folgt vorgesehen:

- 05.05.2021 1. Lesung Regionalentwicklungsausschuss
- 09.06.2021 2. Lesung Regionalentwicklungsausschuss
- 14.06.2021 Kreistag Beschlussfassung

Zur 2. Sitzung wird eine Synopse vorbereitet werden, welche die Änderungen in der Satzung darstellt.

Relevanz für den Klimaschutz:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Anlage 1:

Auswertung Beschwerden im Rahmen der Schülerbeförderung

Auswertungszeitraum: 28.12.2020-22.03.2021

Bus kommt zu spät oder kommt nicht:			45
Busfahrer*innen unfreundlich:			2
Haltestelle zu erreichen ist gefährlich:			7
Haltestelle zu weit weg:			6
Umstiegszeiten zu lang:			5
Umstiegszeiten zu kurz:			4
Fahrtzeit ist zu lang:			24
Schüler*innen kommen zu spät an der Schule an:			9
Schüler*innen kommen zu früh an der Schule an:			9
Fahrplan berücksichtigt nicht die Unterrichtszeiten:			17
Fahrplan mit 2-3x Umsteigen verbunden:			4
Fahrplan, Busüberschriften unübersichtlich:			2
viele Leerfahrten, sinnvoller für Schülerverkehr:			1
Anschlussbusse warten nicht aufeinander:			6

Anlage 2:

Satzung RD-ECK	Inhalt RD-ECK	andere Kreise (Beispiele)
§ 3 Abs. 1 Schulweg	kürzester verkehrsüblicher Weg	a) "kürzeste sichere Schulweglänge" (**Kreis Börde, Sachsen-Anhalt**) b) "gefährlicher Weg" in der Satzung definieren: "Als besonders gefährlich gilt insbesondere der Schulweg in der Regel entlang einer Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraße ohne Rad - bzw. Gehweg (**Kreis Mecklenburgische Seenplatte, M-V**) b) "Schulweg ist dann nicht zumutbar, wenn der Weg nach Überprüfung der Kreisverwaltung als das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird" (**Kreis Herzogtum Lauenburg**)
§ 3 Abs. 2 Schulweg	bis Klassenstufe 4 - 2 km, 5. - 6. Klasse - 4 km, ab 7. Klasse 6 km	a) Bis zur Jahrgangsstufe vier 2 km und ab Jahrgangsstufe fünf 4 km; Abschaffung von 6 km (**Kreis Dithmarschen, Kreis SL-FL u.a.**) b) 1,5 km bis zur Jahrgangsstufe 4 3 km ab Jahrgangsstufe 5-10

		(**Kreis Jerichower Land, Sachsen-Anhalt**)
§ 7 Abs. 1 a) Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten	30 Minuten vor Unterricht, 60 Min nach Unterrichtsschluss, ab 14:00 Uhr 30 Minuten	a. Umbenennung Wartezeit > Fahrzeit Primarstufe: Zumutbare tägliche Fahrzeit bis zu 45 Min Sekundarstufe I: bis zu 60 Min Sekundarstufe II: bis zu 90 Min (**Kreis Oder-Spree, Brandenburg**) b. Reduzierung der Wartezeit von 60 auf 30 bzw. 45 Minuten (**Kreis Dahme Spreewald (Brandenburg**) = Primarstufe 30 Minuten vor und nach Unterricht; Sekundarstufe I und II 45 Min vor und nach Unterricht)
		c. 20 Min vor, 45 Min nach Unterricht = Primarbereich 40 Min vor, 60 Min nach Unterricht = alle übrigen SuS (**Kreis Hildesheim, Niedersachsen**)
§ 7 Abs. 1 b) Wege zur Haltestelle i.V.m. § 5 Abs. 1	bis zur Jahrgangsstufe vier 2 km, im Übrigen 4 km	**Kreis SL-FL, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn u.a.** wenden ebenfalls diese Methodik an

		1,5 km bis zur Jahrgangsstufe 4 3 km ab Jahrgangsstufe 5 (**Kreis Herzogtum Lauenburg**) Primarstufe = 2 km Sekundarstufe I und II = 3 km (**Kreis Oder-Spree, Brandenburg**)

Regelungen ohne Ansatz der Satzung des Kreises	
Kreis Anhalt-Bitterfeld (Sachsen-Anhalt)	Die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit darf in einer Richtung für Schüler der Primarstufe 30 Minuten, für Schüler der Sekundarstufe I 60 Minuten (einschließlich Umsteigezeit) nicht überschreiten. Ein Umstieg der Schüler der Primarstufe ist nicht zulässig. Für die Sekundarstufe I ist max. ein Umstieg mit einer max. Übergangszeit von 10 Minuten zulässig. Eine Unterstellmöglichkeit sollte vorhanden sein. Wartezeiten am Schulstandort von 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn für die Primarstufe und die Sekundarstufe I dürfen nicht überschritten werden. Nach Unterrichtsende sind Wartezeiten für die Primarstufe bis zu 30 Minuten und für die Sekundarstufe I bis zu 50 Minuten zulässig.
Kreis Börde (Sachsen-Anhalt)	Die Wartezeit soll vor Unterrichtsbeginn nicht mehr als 30 Minuten und nach Unterrichtsschluss nicht mehr als 60 Minuten betragen. Für Umsteiger soll die Wartezeit am Umsteigeort 20 Minuten nicht überschreiten. Die Wartezeit vor und nach dem Unterricht bezieht sich auf den Normalstundenplan.
Stadt Emsdettenm (NRW)	bei Grundschulen mehr als 1 km Luftlinie bei weiterführenden Schulen mehr als 2 km Luftlinie in der Sekundarstufe II mehr als 3 km Luftlinie

Kreis Lüneburg (Niedersachsen)	Die zumutbare Wartezeit am Schulstandort sollte im Primarbereich sowohl vor Unterrichtsbeginn als auch nach Unterrichtsschluss 30 Minuten, in allen anderen Bereichen 45 Minuten nicht überschreiten. Für umsteigende Schüler*innen soll die Wartezeit nicht mehr als 15 Minuten an der Haltestelle betragen.
Kreis Plön	***5) Die Landrätin kann nach Anhörung des Ausschusses für Schule, Kultur und Sport generell oder für bestimmte Zeiträume in Abweichung von Absatz 3 Sonderregelungen für bestimmte Schulwege treffen, wenn dieses unter Beachtung der Zumutbarkeit, Verkehrssicherheit und der Gleichbehandlung geboten ist.*** ***Die Landrätin kann nach Anhörung des Ausschusses für Schule, Kultur und Sport für Schülerinnen und Schüler ab Klassenstufe 7 in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober den Schulweg bis zu einer Entfernung von 6 km für zumutbar erklären.***

Anlage 3:

Zusammenfassung:

Grundschüler (1.-4.)	Bisherige Satzung	Optimierung
Schulweg	2km	2km
Zumutbarkeit Wartezeit	30Min vor / 60 nach Ab 14:00 Uhr 30min	30 vor / 30 nach
Weg zur Haltestelle	2km	1,5km
Max. Fahrzeit / Umstieg	Keine Regelungen	Max. 30min und Umstieg nicht zulässig

Klassenunabhängig		
Sicherheit der Schulweges	kürzester verkehrsüblicher Weg	Regelung ähnlich wie im Kreis Plön: Einzelfallentscheidung des Landrates nach Anhörung des REA und Prüfung des Straßenbaulastträgers und der Polizei

Weiterführende Schule (ab 5.)	Bisherige Satzung	Optimierung
Schulweg	4km (5. + 6.) 6km (ab 7.)	4km alle
Zumutbarkeit Wartezeit	60Min vor / 60 nach ab 14:00 Uhr 30min	30 Min vor / 45 Min nach Ab 14:00 Uhr 30 Min
Weg zur Haltestelle	4km	3km
Max. Fahrzeit / Umstieg	Keine Regelungen	Max. 60 min und Umstieg mit max. Wartezeit auf Anschluss 20 Min

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Fraktionsantrag - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/854** 19.04.2021 Dr. Kruse, Martin Pomrehn, Ilona

Antrag der SSW-Kreistagsfraktion

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
Entfällt.

2. Sachverhalt:
Der Sachverhalt ergibt sich aus dem in der Anlage beigefügten Antrag der SSW-Kreistagsfraktion.

Anlage/n:
Antrag der SSW-Kreistagsfraktion

An die Vorsitzende des Regional- und
Entwicklungsausschusses,
Frau Anke Göttsch

SSW Kreistagsfraktion
Rendsburg - Eckernförde
Kreishaus, Kaiserstraße 8-10
24768 Rendsburg

Antrag über einen zusätzlichen Paragrafen zur „Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung“ in der zurzeit geltenden Fassung vom 19. Dezember 2017 zur Sitzung des Regional- und Entwicklungsausschusses am 05. Mai 2021

Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende,
die SSW Kreistagsfraktion beantragt, dass die Mitglieder des Regional- und Entwicklungsausschusses dem Hauptausschuss und dem Kreistag empfehlen mögen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung durch den Paragrafen § XX „Zumutbarkeit im Hinblick auf die Schülerbeförderung von Grundschülerinnen und -schülern“ zu ändern.

Der SSW schlägt vor, sich am
„§ 7 Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle“
der gültigen Satzung zur Schülerbeförderung zu orientieren.

Der Vorschlag des SSW lautet wie folgt:

§ XX

Zumutbarkeit im Hinblick auf die Schülerbeförderung von Grundschülerinnen und -schülern

(1) Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Schülersonderlinien ist in der Regel nicht zumutbar, wenn

a) Grundschülerinnen und -schüler der Klassenstufen 1-4 nicht ohne Umstiege vom Wohnort zum Schulort gelangen können

b) Grundschülerinnen und -schüler der Klassenstufen 1-4 an Haltestellen ein- und aussteigen müssen, deren bauliche Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums nicht an die speziellen

Sicherheitsbedürfnisse von Kindern nach § 10 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein ausdrücklich normiert sind.

Begründung:

Seit der Einführung des integralen Taktfahrplans im Öffentlichen Nahverkehr zum Jahresbeginn 2021 ist die Beförderung schulpflichtiger Kinder durch den Linienverkehr nach § 42 PBefG sowie des schienengebundenen Verkehrs nach § 4 PBefG und nach § 1 Abs. 2, § 2 Abs.1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und in einer Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG gesetzlich geregelt.

Wie aus der Kieler Nachrichten-Ausgabe vom Sonnabend, den 20. März 2021 zu entnehmen ist, gibt es jedoch noch erhöhten Optimierungsbedarf bei der Integration der Beförderung schulpflichtiger Kinder. Stand 01. März liegt dem Kreis eine Liste mit 50 Eingaben besorgter Eltern zu dieser Problematik vor (siehe Anlage 1 Artikel KN-Ausgabe, 20.03.21). Bereits in der Sitzung des Regional- und Entwicklungsausschusses vom 17. März 2021 wurde überparteilich der Wunsch an die Kreisverwaltung geäußert, dass Grundschülerinnen und -schüler ohne Umstieg vom Wohnort in ihre Schule gelangen können.

Laut KN-Bericht sei laut Fachbereichsleitung des Kreises für Umwelt-, Kommunal- und Ordnungswesen, qua Amt Herr Dr. Martin Kruse, mit dem zuständigen regionalem ÖPN-Verkehrsunternehmen Autokraft vereinbart worden, dass die Schülerinnen und Schüler ohne Umstieg von und zu ihrem Wohnort und zur Schule gebracht werden.

Die SSW-Fraktion möchte durch die Änderungssatzung Rechtsicherheit schaffen, weil der Passus der zurzeit gültigen Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung „Raum für Auslegungen“ bietet, dem sowohl seitens der Kreispolitik als auch der Fachbereichsleitung des Kreises Rendsburg-Eckernförde für Umwelt-, Kommunal- und Ordnungswesen entschieden entgegenzutreten ist.

In der gültigen Satzung heißt es im § 4 Beförderungsarten Abs. 2 „Der Träger der Schülerbeförderung bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter der Zumutbarkeit für die Schülerinnen und Schüler, …“.

Dieser Ausdruck birgt – wie bereits dargestellt- Raum für freie Interpretationen, was als zumutbar anzusehen ist und was nicht, weshalb unter anderem im § 7 der Satzung ja auch die „Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle“ explizit näher definiert worden sind.

Der SSW bittet daher die Ausschussmitglieder um Empfehlung des Antrags für den Hauptausschuss und den Kreistag.

Mit freundlichen Grüßen
Susanne Storch
stellvertr. Fraktionsvorsitzende

Anhänge:

1) KN-Beitrag vom 20. März 2021
2) Schulwegsicherung-Erlass_v_08_03_05 des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

TOP 8.1

Schülerbeförderung soll besser werden

Fehlende Anschlüsse oder keine Haltestellen: Autokraft und Kreis suchen Lösungen

VON PAUL WAGNER

RENDSBURG. Nach wie vor ruckelt es bei der Schülerbeförderung im Kreisgebiet. Nach der Einführung des integralen Taktfahrplans im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Jahresbeginn mit rund 2050 Fahrten pro Tag und neuen Abfahrtszeiten häufen sich vielerorts die Beschwerden von Eltern. Der Kreis hat eine Liste mit 50 Eingaben (Stand 1. März) veröffentlicht, an denen Kreis, Schulträger und Autokraft in den kommenden Wochen und Monaten arbeiten wollen.

Die Liste ist lang und enthält für den Bereich der Schülerbeförderung fehlende Anschlüsse, lange Wartezeiten oder gestrichene Haltestellen zwischen Schwansen und Hohenwestedt. Das Thema beschäftigt auch die Politik. In der jüngsten Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses berichteten mehrere Abgeordnete, dass sie oft auf den Schulbusverkehr angesprochen werden. So sagte Elke Fandrey (CDU): „Der Schülerverkehr ist beim ÖPNV für uns das A und O. Die Politik hatte den ausdrücklichen Wunsch, dass die Grundschüler ohne Umstieg vom Heimatort in die Schule kommen."

> **„Wir glänzen nicht durch Abwesenheit, wir stellen uns der Verantwortung."**
>
> Martin Kruse, zuständig für den Verkehr im Kreis

Sven Thomsen, Niederlassungsleiter der Autokraft, räumte Fehler beim Start des ÖPNV ein. So sei man im Januar mit einer Pünktlichkeitsquote von 80 Prozent (erfasst werden Verspätungen von mehr als sechs Minuten) gestartet. Jetzt habe man eine Quote von mehr als 90 Prozent erreicht. „Wir wollen aber noch besser werden", so der Chef der Autokraft. So solle zum 19. April bei 49 von 69 Linien etwas geändert werden. Dazu liefen unter anderem Gespräche mit den Schulverbänden. Martin Kruse, Leiter des Fachbereichs Umwelt-Kommunal und Ordnungswesen beim Kreis und zuständig für den ÖPNV, kündigte an, dass es zum 1. August weitere Anpassungen von Linienführung und Umstiegszeiten geben werden. Die 50-Punkte-Liste werde nach und nach abgearbeitet, ein Teil der Probleme konnte gelöst werden. Auch Kruse bekräftigte, dass mit der Autokraft vereinbart sei, dass Grundschülerinnen und Grundschüler auf dem Land ohne Umstiege in die Schule und zurück kommen. Aber: „Die Verantwortung für den Schülertransport liegt auf der lokalen Ebene", so Kruse mit Blick auf die Schulträger, die als Ergänzung zum ÖPNV auch eigene Busse schicken können.

Martin Kruse versicherte, dass sich die Kreisverwaltung und das ÖPNV-Team jede Beschwerde ansehe und nach Lösungen suchen. Dazu wurde das Personal aufgestockt und eine Arbeitsgruppe für das Thema Schülerbeförderung eingerichtet. „Wir glänzen nicht durch Abwesenheit, wir stellen uns der Verantwortung." Nach spätestens zehn Tagen sollen die Absender der Beschwerden eine Antwort bekommen. Bei der Lösung der Probleme im Schülerverkehr gehe der Kreis nach einem Stufenplan vor.

Alle Eingaben landen in einem Themenspeicher. Anpassungen bei Routen und Fahrzeiten, die nicht sofort umgesetzt werden können, erfolgten zum 19. April, zum 1. August oder zu Beginn kommenden Jahres. Ende dieses Monats sollen die geänderten Fahrzeiten auf der Internetseite der Autokraft angezeigt werden. Umgehend nach den Änderungen im kommenden Monat wolle die zuständige Arbeitsgruppe die Ämter und Gemeinden erneut aufsuchen. „Ich gehe davon aus, dass wir in Kürze alles in ein gutes Format bekommen", so Kruse.

Mit dem neuen Fahrplan seit Jahresbeginn gibt es auch neue Abfahrtszeiten für die Schüler. FOTO: BURKHARD KITZELMANN (ARCHIV)

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 7128 • 24171 Kiel

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Landesbetrieb
Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
- Betriebssitz Kiel -

mit Nebenabdrucken
für die **Niederlassungen Flensburg, Itzehoe, Lübeck, Rendsburg**

Landrätinnen und Landräte sowie
(Ober-)Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
der Kreise und kreisfreien Städte
- Straßenbaubehörden und **Straßenverkehrsbehörden -**

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenbaubehörden und **Straßenverkehrsbehörden -**
in
Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad Schwartau, Eckernförde, Elmshorn,
Geesthacht, Heide, Henstedt-Ulzburg, Husum, Itzehoe, Norderstedt,
Pinneberg, Quickborn, Reinbek, Rendsburg, Schleswig, Wedel

nachrichtlich:

Innenministerium
des Landes Schleswig-Holstein
- IV 42 -
Düsternbrooker Weg 92

24105 Kiel

Ministerium für Bildung,
Wissenschaft, Forschung und Kultur
des Landes Schleswig-Holstein
- III 16 und III 52 -
Brunswiker Straße 16 - 22

24105 Kiel

Postfach 7128 • 24171 Kiel
Düsternbrooker Weg 94 • 24105 Kiel
Telefon (0431) 988-0
e-mail: poststelle@wimi.landsh.de
internet: www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de

Dateiname: Erlass_Schulwegsicherung_v_08-03-05
Erstellt am:10.03.05
Letzte Änderung: 10.03.2005Angela Steuer

Ihr Zeichen / vom

Mein Zeichen / vom
VII 423 – 621.124.11
VII 401 – 551.111.4

Herr Germann / Herr Schnabel

(0431) 988 - Durchwahl *Kiel,* **8. März 2005**
Telefon *Fax*
4736 / 4563 4811
manfred.germann@wimi.landsh.de
holger.schnabel@wimi.landsh.de

Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Die **Schulwegsicherung** ist ein zentraler Bereich der behördlichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Neben **straßenbaulichen Maßnahmen**, die im Rahmen der Schulwegsicherung eine grundlegende Bedeutung haben, kann durch den präventiven Einsatz geeigneter **straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Verkehrszeichen und -einrichtungen)** wesentlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen werden.

Straßenbauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Die effektivste Maßnahme zur Schulwegsicherung ist eine an den speziellen Sicherheitsbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen ausgerichtete **bauliche Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums**. Auf diese Weise kann häufig mehr bewirkt werden als durch Verkehrszeichen, die stets eine aktive Mitwirkung anderer Verkehrsteilnehmer erfordern und leider oft nicht die ihnen gebührende Akzeptanz und Beachtung finden.

In **§ 10 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein** ist die Berücksichtigung der Belange von Kindern beim Bau und bei der Unterhaltung von Straßen ausdrücklich normiert.

Grundlage für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Straßen des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ist ein umfangreiches technisches Regelwerk von **Richtlinien** und **Empfehlungen**, die inhaltlich laufend aktualisiert werden.
Im Rahmen der Schulwegsicherung sind insbesondere zu nennen:

- Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)
- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)

Zur Schulwegsicherung dienen vor allem der **Bau / Ausbau von Geh- und Radwegen** sowie **bauliche Maßnahmen, durch die eine Verringerung der Fahrbahnbreite, eine Geschwindigkeitsreduzierung, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen oder eine direkte Schutzwirkung erreicht werden kann**.

Hierzu zählen in erster Linie **Mittelinseln**, die dazu führen, dass jeweils nur ein Fahrstreifen überquert werden muss.
Solchen Querungshilfen kommt insbesondere vor Schulen mit Primarstufe eine herausragende Bedeutung zu, da vor allem die im Verkehr noch relativ unerfahrenen kleineren Schulkinder oft Schwierigkeiten beim Überqueren von Straßen mit Verkehr aus beiden Fahrtrichtungen haben.
Bei der Anlage von Mittelinseln ist auf die Freihaltung eines ausreichenden Sichtfeldes zu achten.

Außerdem können **Fahrbahnverengungen**, **Fahrbahnversätze**, **Aufpflasterungen** und **Schutz- / Absperrgeländer** (insbesondere im Bereich vor bzw. hinter Querungsstellen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Durch **Sperrpfosten, Poller, Blumenkübel** und **Pflanzbeete** kann ein sichtbehinderndes Parken (u. a. auf Gehwegen) verhindert werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die baulichen Gestaltungselemente nicht selbst zur Quelle von Sichtbehinderungen (z.B. durch eine zu hohe Bepflanzung) werden dürfen.

Die Art, das Ausmaß und die Zulässigkeit straßenbaulicher Maßnahmen sind von den speziellen örtlichen Verhältnissen (zur Verfügung stehender Straßenraum, Klassifizierung bzw. Verkehrsfunktion der Straße, Verkehrsstärke und -zusammensetzung) sowie letztlich auch von den **finanziellen Möglichkeiten des jeweiligen Straßenbaulastträgers** abhängig.

Hinsichtlich einer möglichen **Förderung von kommunalen straßenbaulichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung** wird auf die **Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein vom 27. November 1998 (Amtsbl. Schl.-H. S. 988)** verwiesen. Diese Richtlinie enthält Regelungen über die Rechtsgrundlagen, die Voraussetzungen und den Umfang der Förderung sowie das Antragsverfahren und die Abwicklung der Fördervorhaben.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind neben der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** auch die **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**, die einschlägigen **Richtlinien zu Spezialbereichen** sowie ggf. **ergänzende Erlasse** zu berücksichtigen.

Nach **§ 45 Abs. 9 StVO** sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen generell nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Dieser Grundsatz gilt für alle straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

In **verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 StVO)** sind wegen der untergeordneten Bedeutung des Fahrzeugverkehrs und der dort geltenden allgemeinen Verhaltensvorschriften (insbesondere Schrittgeschwindigkeit) generell **k e i n e** speziellen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zur Schulwegsicherung erforderlich.

Im übrigen richten sich die Art und das Ausmaß konkreter Maßnahmen nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen.

Zur Schulwegsicherung kommen vor allem folgende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht:

- **Lichtzeichenanlagen**
  - § 43 Abs. 1 StVO
- **Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)**
  - Zeichen 293 i.V.m. Zeichen 350 StVO
- **Gefahrzeichen**
  - Zeichen 136 StVO (Kinder), ggf. mit Zusatzzeichen „Schule“ oder „Schulweg“
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
  - Zeichen 274 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1001-30 VzKat (Länge der Verbotsstrecke) und / oder Zusatzzeichen 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung)
- **Überholverbote**
  - Zeichen 276 StVO
- **Fahrstreifenbegrenzungen**
  - Zeichen 295 StVO

- **Haltverbote**
  - Zeichen 283 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung)
- **Radwege (einschl. Radfahrstreifen)**
  - Zeichen 237 / 240 / 241 StVO, ggf. i.V.m Zeichen 295 StVO
- **Gehwege mit zugelassenem Radverkehr**
  - Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 VzKat
- **Schutzstreifen für den Radverkehr**
  - Zeichen 340 StVO
- **Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen**
  - § 16 Abs. 2 StVO

In diesem Zusammenhang wird auf folgendes hingewiesen:

1. Lichtzeichenanlagen

Die Einzelheiten der Einrichtung und des Betriebs von Lichtzeichenanlagen nach § 43 Abs. 1 StVO sind in den **Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) - Ausgabe 1992 mit Teilfortschreibung 2003 -** geregelt.

Darüber hinaus enthalten die **Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) - VkBl. 2001 S. 474 -** auch Angaben darüber, bei welchen Verkehrsstärken (Kraftfahrzeugverkehr und Querungsverkehr) die Einrichtung von Lichtzeichenanlagen vorgesehen werden kann. Aspekte der Schulwegsicherung sind bei den in den R-FGÜ 2001 enthaltenen Richtwerten grundsätzlich bereits berücksichtigt.

Die Einrichtung von **Lichtzeichenanlagen** kommt in Betracht, wenn

- bauliche Maßnahmen zur schulweggerechten Straßengestaltung (insbesondere Mittelinseln) nicht möglich oder nicht ausreichend sind,
- die in der VwV-StVO sowie den einschlägigen Richtlinien (RiLSA bzw. R-FGÜ) enthaltenen Anordnungsvoraussetzungen erfüllt sind und
- andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht geeignet oder nicht ausreichend sind.

Beim Betrieb von Lichtzeichenanlagen, die u. a. zur Schulwegsicherung dienen, sollte darauf hingewirkt werden, dass die Signalprogramme den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler Rechnung tragen (möglichst kurze Wartezeiten, Fahrbahnüberquerung ohne Unterbrechung).

2. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

Bei der Neufassung der **Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) - VkBl. 2001 S. 474 -** wurden vor allem die verkehrlichen Einsatzgrenzen für die Anordnung von Fußgängerüberwegen sowie Lichtzeichenanlagen wesentlich herabgesetzt, um auch den Belangen besonders schutzbedürftiger Personen (u. a. Schulkinder) bereits grundsätzlich Rechnung zu tragen. Vor diesem Hintergrund ist ein Abweichen von den neuen (abgesenkten) Richtwerten nur noch unter außergewöhnlichen Umständen möglich (vgl. Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 9. November 2001).

Die Einrichtung von **Fußgängerüberwegen** kommt in Betracht, wenn

- bauliche Maßnahmen zur schulweggerechten Straßengestaltung (insbesondere Mittelinseln) nicht möglich oder nicht ausreichend sind,
- die in der VwV-StVO sowie den R-FGÜ enthaltenen Anordnungsvoraussetzungen erfüllt sind,
- die verkehrlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Lichtzeichenanlage nicht gegeben sind,
- andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht geeignet oder nicht ausreichend sind.

Bei den u. a. zur Schulwegsicherung vorgesehenen Fußgängerüberwegen ist die Beachtung der Einzelbestimmungen der R-FGÜ von besonderer Bedeutung. Dies gilt vor allem für die Standortbestimmung, die Kombination mit baulichen Maßnahmen (Mittelinseln, Fahrbahnverengungen), die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen sowie die Ausstattung von Fußgängerüberwegen (Abschnitt 3 der R-FGÜ 2001).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass vor allem Schülerinnen und Schüler der Primarstufe in der Regel noch nicht über ausreichende Erfahrungen im Verkehr verfügen und deshalb Schwierigkeiten bei der Einschätzung von Entfernungen und Ge-

schwindigkeiten sowie der erforderlichen Verständigung mit den Fahrzeugführern haben. Fußgängerüberwege können deshalb nur dann einen Sicherheitsgewinn bewirken, wenn sie in einer auch auf diese spezielle Zielgruppe ausgerichteten Weise angelegt und ausgestattet sind.

3. Gefahrzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Nahbereich von Schulen sollte das **Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder)** aufgestellt werden, zumal die Existenz einer Schule für die Verkehrsteilnehmer aus der Örtlichkeit selbst oft nicht erkennbar ist.

Sofern außerhalb von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen (Zeichen 274.1 StVO) Querungsstellen im Nahbereich von Schulen noch nicht in angemessener Entfernung mit Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sollte auf den betreffenden innerörtlichen Straßenabschnitten das **Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder) in Kombination mit dem Zeichen 274-53 VzKat (30 km/h)** aufgestellt werden.
Bei bereits vorhandenen Lichtzeichenanlagen sind solche Schilderkombinationen unter Berücksichtigung der speziellen örtlichen Verhältnisse auf besondere Ausnahmefälle zu beschränken (vgl. § 45 Abs. 9 StVO).

Ungeachtet der Bestrebungen des Bundes und der Länder zum Abbau des Schilderwaldes im Straßenverkehr wird die Möglichkeit der Kombination einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit einem Gefahrzeichen auch nach der künftigen VwV-StVO grundsätzlich erhalten bleiben.
Voraussetzung ist, dass ein zusätzlicher Hinweis auf die Art der bestehenden Gefahr für ein daran orientiertes Fahrverhalten unerlässlich ist. Diese Voraussetzung kann im Rahmen der Schulwegsicherung als erfüllt angesehen werden.

Bei der Anordnung des speziellen **Gefahrzeichens 136 StVO (Kinder)** besteht grundsätzlich keine zwingende Notwendigkeit für ein erläuterndes Zusatzzeichen. Im Rahmen der Schulwegsicherung erscheint dies jedoch sachgerecht, so dass weiterhin die **Zusatzzeichen „Schule“ bzw. „Schulweg“** Verwendung finden sollten.

Das **Zeichen 274 StVO** kann ebenfalls mit Zusatzzeichen versehen werden.
Mit dem **Zusatzzeichen 1001-30 VzKat („auf . . . . m“)** kann die **Länge der Verbotsstrecke** angegeben werden.
Außerdem ist es nach der VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO seit einigen Jahren möglich, auch statische **Tempolimits bezogen auf bestimmte Wochentage und**

Stunden zeitlich zu beschränken (Zusatzzeichen 1042 oder 1040 VzKat).
Von dieser Möglichkeit sollte auch im Rahmen der Schulwegsicherung häufiger Gebrauch gemacht werden, zumal eine solche Differenzierung geeignet ist, die Plausibilität und Akzeptanz eines angeordneten Tempolimits wesentlich zu erhöhen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit der Beschilderung sollte jedoch eine Häufung von Verkehrszeichen und Zusatzzeichen vermieden werden.
Daher kann es sich z. B. in den Fällen eines zeitlich beschränkten Tempolimits empfehlen, auf die Angabe der Länge der Verbotsstrecke (Zusatzzeichen 1001-30 VzKat) zu verzichten und statt dessen am Ende der Verbotsstrecke das Zeichen 278-53 VzKat (Aufhebung 30 km/h) oder das Zeichen 274-55 VzKat (50 km/h) aufzustellen.

Hinsichtlich der **Größe von Verkehrszeichen und Zusatzzeichen** wird auf die VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO verwiesen.

Nach § 39 Abs. 2 StVO können mehrere Verkehrszeichen und Zusatzzeichen gemeinsam auf einer **weißen Trägerfläche** aufgebracht werden.

Die **Größe der Trägerfläche** ist im Rahmen der Schulwegsicherung so zu bemessen, dass das Zeichen 274-53 VzKat (30 km/h) in der nach der VwV-StVO vorgeschriebenen Größe (600 mm Durchmesser) abgebildet werden kann.
Die Seitenlänge des im oberen Teil der Trägerfläche abzubildenden Gefahrzeichens muss in diesen Fällen ebenfalls mindestens 600 mm betragen.
Die entsprechende Abweichung von den Regelgrößen der VwV-StVO wird hiermit auf der Grundlage der VwV zu § 46 Abs. 2 StVO zugelassen.

Grundsätzlich sind einzelne Verkehrszeichen oder die Kombination von Gefahrzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkung auch in Form von **Wechselverkehrszeichen** möglich. Dabei muss der jeweiligen Programmierung jedoch auch eine entsprechende Verkehrsanordnung zugrunde liegen.

4. Überholverbote und Fahrstreifenbegrenzungen

Die Anordnung von **Überholverboten (Zeichen 276 StVO)** bzw. **Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO)** kann unter Beachtung des § 45 Abs. 9 StVO in Betracht kommen, wenn dies ergänzend zu anderen Sicherungs- und Beschilderungsmaßnahmen zwingend geboten ist.

Hinsichtlich der Größe des Zeichens 276 StVO wird auf die VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO verwiesen.

Sofern ein zusätzliches Überholverbot anzuordnen ist, sollte auch dieses Verbotszeichen gemeinsam mit dem Gefahrzeichen und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Trägerfläche aufgebracht sein. Zuvor ist jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit der Beschilderung stets zu prüfen, ob der gleiche Zweck nicht auch durch eine Fahrstreifenbegrenzungslinie erreicht werden kann.

Im Annäherungsbereich von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) gehört die Markierung einer Fahrstreifenbegrenzungslinie nach den R-FGÜ 2001 zur Regelbeschilderung, sofern im weiteren Straßenverlauf eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) vorhanden ist.

5. Haltverbote

Haltverbote (vorrangig Zeichen 283 StVO) können insbesondere im Bereich von Querungsstellen zu einer wesentlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse beitragen. Sie sind dort anzuordnen, wo dies zur Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen zwingend erforderlich ist.
Eine auf die Schulzeiten abgestimmte zeitliche Beschränkung kann erheblich dazu beitragen, die Akzeptanz solcher Haltverbote insgesamt zu erhöhen.

6. Radwege (einschl. Radfahrstreifen)

Baulich angelegte Radwege und **durch eine Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295 StVO) abmarkierte Radwege (sog. Radfahrstreifen)** haben im Rahmen der Schulwegsicherung eine erhebliche Bedeutung.
Grundsätzlich sind bei der **Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege (Zeichen 237 / 240 / 241 StVO)** die allgemeinen Anordnungsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO zu beachten.
Bei **Radfahrstreifen** ist eine Kennzeichnung mit dem Zeichen 237 StVO jedoch generell erforderlich, da anderenfalls lediglich ein abgetrennter Seitenstreifen entstehen würde.
Im übrigen sind bei der Entscheidung über die Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege stets auch **Aspekte der Schulwegsicherung** zu berücksichtigen.
Dies gilt insbesondere bei eventuellen Abweichungen von den ggf. in der VwV-StVO vorgegebenen Regelmaßen für die empfohlene Breite benutzungspflichtiger Radwege.

Hierzu wurde bereits in der Dienstbesprechung mit den Straßenverkehrsbehörden am 6.11.1997 die Regelung getroffen, dass eine Kennzeichnung solcher Radwege auch bei maßvoller Unterschreitung der vorgegebenen Mindestbreiten erforderlich und vertretbar sein kann, wenn die Verkehrsbehörde nach sorgfältiger Abwägung der Gefahren, die von der Benutzung der Fahrbahn bzw. des nicht den Regelmaßen entsprechenden Radweges ausgehen, zu dem Ergebnis kommt, dass die Anordnung der Benutzungspflicht für die Radfahrerinnen und Radfahrer in deren Interesse unbedingt notwendig ist.

Im Rahmen dieser Ermessensentscheidung sind das örtliche Unfallgeschehen, die Verkehrsstärke und -zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs, die Frequentierung der Sonderwege durch einzelne Nutzergruppen, die möglichen Konfliktsituationen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sowie eventuelle Gefährdungen des Radverkehrs durch mehrfache Fahrbahnquerungen (bei der Freigabe linker Radwege) zu berücksichtigen.

7. Gehwege mit zugelassenem Radverkehr

Die **Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10 VzKat zu Zeichen 239 StVO)** kann in Betracht kommen, wenn ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist.

8. Schutzstreifen für den Radverkehr

Die Anlage von **Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340 StVO)** kann in Betracht kommen, wenn ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist.

Die Voraussetzungen für die Einrichtung solcher Schutzstreifen sind in der VwV zu § 2 StVO und in der VwV zu Zeichen 340 StVO geregelt.

9. Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen

Hinsichtlich der Kriterien für die **Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen (§ 16 Abs. 2 StVO)** wird auf die ministeriellen Erlasse vom 24. November 1995 und 12. März 1996 verwiesen.

Die vorstehend unter den Nummern 1 bis 5 beschriebenen Maßnahmen zur Schulwegsicherung kommen vorrangig im **unmittelbaren Nahbereich von Schulen** in Betracht.

In **Ausnahmefällen** kann auch **außerhalb dieses Bereichs** eine entsprechende Beschilderung erforderlich sein. Dabei muss es sich jedoch um Straßen(-abschnitte) bzw. Querungsstellen handeln, an denen eine größere Anzahl von Schülerinnen und Schülern auf ihren Schulwegen besonderen Gefährdungen ausgesetzt ist.
Es müssen somit vergleichbare Situationen wie im unmittelbaren Nahbereich von Schulen vorliegen. Dort entstehen insbesondere durch das Zusammentreffen vieler Schulkinder regelmäßig außergewöhnliche Gefährdungssituationen, zumal der Ablenkungseffekt dann erheblich größer ist und die Kinder sich häufig zu einem unachtsamen bzw. leichtsinnigen Verhalten verleiten lassen.

Die für die Schulwegsicherung geltenden Regelungen sind sinngemäß auch bei der **straßenverkehrsrechtlichen Absicherung anderer Gefahrenbereiche (Kindergärten, Kinderheime, Altenheime und vergleichbare Einrichtungen)** anzuwenden.

In diesem Zusammenhang ist jedoch stets zu ermitteln, inwieweit tatsächlich ein konkreter Querungsbedarf der als besonders schutzbedürftig geltenden Personengruppen gegeben ist. Sofern nach dem Ergebnis dieser Prüfung eine besondere Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 StVO) besteht, kann eine entsprechende Beschilderung vorgenommen werden.

Die dabei ggf. erforderlichen Zusatzzeichen werden (soweit nicht bereits geschehen) hiermit auf der Grundlage der Ziffer III Nr. 17 Buchst. a der VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO zugelassen.

Zusammenarbeit bei der Schulwegsicherung

Im Rahmen der Schulwegsicherung ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden, Polizei, Schulträgern und Schulen sowie ggf. auch Verbänden / Institutionen und Interessenvertretungen von zentraler Bedeutung.
Dies sollte bereits im Planungsstadium für eventuelle straßenverkehrsrechtliche bzw. straßenbauliche Maßnahmen durch eine frühzeitige Information bzw. Anhörung der Beteiligten wesentlich stärker als bisher berücksichtigt werden.

Erkenntnisse, die im Rahmen der Umsetzung der „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen“ (gemeinsamer Erlass des IM und des MWAV vom 4. April 1996 in der jeweils geltenden Fassung) gewonnen werden, sind in die Planungen einzubeziehen.

Zuständigkeiten anderer Ressorts

Die Regelung von Sachverhalten, die in die federführende Zuständigkeit anderer Fachressorts fallen, ist nicht Gegenstand dieses Erlasses.
Hierzu gehören u. a. die Verkehrsüberwachung, die Durchführung des Verkehrserziehungsunterrichts, die Vornahme von Radfahrprüfungen, die Ausbildung und der Einsatz von Schülerlotsen, die Gestaltung des Schulgeländes (einschl. der Zugänge) sowie die Aufstellung von Schulwegplänen.
Zu diesen Bereichen werden bei Bedarf gesonderte Erlasse des jeweils zuständigen Fachressorts herausgegeben.

Aufhebung von Erlassen

Die Erlasse vom 18. April 1991, 13. August 1991, 26. August 1991, 5. September 1991, 7. August 1992 und 16. April 1999 werden hiermit aufgehoben.

gez.

Karl-Werner Schunck

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Fraktionsantrag - öffentlich - Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/872** 27.04.2021 Dr. Kruse, Martin Loof, Madlin

Antrag der LINKE-Kreistagsfraktion zur Schülerbeförderungssatzung

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
Entfällt.

2. Sachverhalt:
Der Sachverhalt ist dem anliegenden Antrag der LINKE-Kreistagsfraktion zu entnehmen.

Anlage/n:
Antrag der LINKE-Kreistagsfraktion.

DIE LINKE.
Kreistagsfraktion
Rendsburg-Eckernförde

Kreistagsmitglieder
Anissa Heinrichs
Maximilian Reimers

bürgerliche Fraktionsmitglieder
Elisa Rudolf
Petra Eichhorn-Stangl
Arbaz Malik
Hans-Werner Machemehl
Sebastian Heck

Kaiserstraße 8
24768 Rendsburg
Telefon 04331 335753
Telefax 04331 535754
kreistag@inke-rdeck.de

DIE LINKE. Kreistagsfraktion Rendsburg-Eckernförde · Kaiserstraße 8 · 24768 Rendsburg

An die Vorsitzende
des Regionalentwicklungsausschusses
des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Frau Anke Göttsch

Antrag zur Anpassung der »Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung« in der Fassung vom 19.12.2017

Sehr geehrte Frau Göttsch,

<u>die Fraktion der Partei DIE LINKE beantragt:</u>

1. Die Mitglieder des Regionalentwicklungsausschusses mögen dem Hauptausschuss und dem Kreistag empfehlen, den §3 der »Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung« wie folgt anzupassen:

Alte Fassung:	**Vorgeschlagene Fassung:**
(1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsübliche Weg zwischen der Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers und der Schule gemäß §1 Abs. 1 dieser Satzung.	(1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsübliche **und sichere** Weg zwischen der Wohnung der Schülerin bzw. des Schülers und der Schule gemäß §1 Abs. 1 dieser Satzung. **Unsicher sind insbesondere Wege entlang einer Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraße ohne Rad- bzw. Gehweg, Wege, die der Querung einer der o.g. Straße ohne Fußgängerübergang respektive LSA bedürfen oder Wege respektive Abschnitte, die nicht beleuchtet sind.**

2. Darüber hinaus ist uns bekannt, dass die Verwaltung initiativ auf Basis des Feedbacks zur Schülerbeförderung im Zuge der Neugestaltung des ÖPNV Optimierungspotentiale und entsprechende Maßnahmen zur o.g. Satzung erarbeitet hat; im Fokus stand auch der Grundsatz, dass Schüler*innen der Jahrgangsstufen eins bis vier keine Umstiege zuzumuten seien.

   In diesem Kontext gehen wir von einer Novellierung des § 7 aus und möchten Vorschlagen, den Vorschlag an den Hauptausschuss und den Kreistag inhaltlich wie folgt zu erweitern:

Diskussionstand:	**Vorschlag:**
- Für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1-4 ist ein Umstieg nicht zulässig.	- Für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1-4 ist ein Umstieg nicht zulässig. - **Für Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 5 sind maximal zwei Umstiege zulässig.**

Begründung

Zu 1. Grundsätzlich kann beim § 3 (1) von einem Optimierungsbedarf ausgegangen werden; offen ist, welche Strategie der REA respektive der Kreis hier verfolgen möchte. Denkbar wäre die Lösung qua Einzelfallentscheidungen oder qua allgemeingültig definierter Rahmenbedingungen. Unser Vorschlag ist ein Diskussionsangebot für zweitere Option, die u.U. auch in einem längeren Prozess unter Beteiligung von Expert*innen münden kann.

Gleichwohl halten wir die Schaffung von einheitlichen Vorgaben für zu bessere Lösung; einerseits kann so sichergestellt werden, dass gleiche Verhältnisse für alle Schüler*innen im Kreisgebiet angewendet werden, andererseits haben entsprechende Vorgaben u.U. auch Steuerungswirkung auf Städte, Ämter und Gemeinden.

Zu 2. Mit jedem zusätzlichen Umstieg entsteht eine mögliche Sollbruchstelle in der Strecke. Dieses Risiko gilt es aus unserer Sicht weitestgehend einzuschränken. Wenn wir der Logik der neuen “Mechanik” des Überlandverkehrs folgen, ist grundsätzlich die Zubringung zu und der Weitertransport ab zentralen Verkehrspunkten leitend. Insofern sollten Ziele mit maximal 2 Umstiegen erreichbar sein; wo dies nicht der Fall ist, wäre aus unserer Sicht ggf. nachzusteuern.

Darüber hinaus ist es auch abseits pragmatischer Erwägungen unsere Überzeugung, dass auch Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe 5 ein Anrecht darauf haben, den Schultag nicht in der Hektik von drei oder mehr Umstiegen zu beginnen oder abzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag der Kreistagsfraktion

(Sebastian Heck)

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Mitteilungsvorlage - öffentlich - Fachdienst Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: Datum: Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in:	**VO/2021/844** 08.04.2021 Hetzel, Sebastian Pomrehn, Ilona

Bericht über die Umsetzung von öffentlichen Beschlüssen des Regionalentwicklungsausschusses

vorgesehene Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:
Entfällt.

2. Sachverhalt:
Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz:
Entfällt.

Finanzielle Auswirkungen:
Entfällt.

Anlage/n:
Bericht

Kreis Rendsburg-Eckernförde
Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung

- Stand:08.04.2021 –

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
1	11.06.2019	Der Regionalentwicklungsausschuss bittet die Kreisverwaltung, ein Konzept zur Wohnraumentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu erstellen. Mehrere Punkte sind im Konzept aufzugreifen.	Fachdienst Regionalent-wicklung		In Bearbeitung
2		Neues Radwegekonzept des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule		Siehe lfd. Nr. 7
3	10.02.2021	Für die vier Naturparke im Kreisgebiet sollen im Haushaltstitel „Naturparke“ mit einer neuen Haushaltsstelle 50.000 Euro für die Errichtung von Grünen Klassenzimmern zur Ver-fügung gestellt werden.	Fachbereich Regionalent-wicklung, Bauen und Schule	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Naturparke sind über den Beschluss informiert worden und wurden aufgefordert, entsprechende Förderanträge bei der Verwaltung einzureichen.
4	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, den Teilhaushalt 547101 (ÖPNV) für den Masterplan Mobiltät, Projektmittel, um 70.000 Euro zu erhöhen. Die Freigabe der Haushalts-mittel erfolgt durch den REA.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt.

5	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, dem Hauptausschuss und dem Kreistag zu beschließen, für das Jahr 2021 im Teilhaushalt Schülerbeförderung für die externe Unterstützung zur Fertigstellung eines Bildungstickets 30.000 Euro einzustellen.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt.
6	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, für den Haushalt 2021 50.000 Euro für die Erstellung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einzustellen.	Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Verwaltung steht mit der KielRegion GmbH in Kontakt, um die Bearbeitung zeitnah in die Wege zu leiten.
7	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 160.000 Euro für die Anschaffung von zwei wasserstoffbetriebenen Bussen für den Überlandverkehr zur Verfügung zu stellen.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt.
8	10.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss und dem Kreistag, 100.000 Euro in den Haushalt einzustellen, um Schulen und Kindertagesstätten den Besuch außerschulischer Lernorte, kultureller Orte sowie künftigen Ausbildungsstätten zu ermöglichen. Das Reisegebiet ist auf Schleswig-Holstein begrenzt.	Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule / Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	11.02.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Eine Abstimmung mit dem Schulamt hat stattgefunden. Eine Richtlinie befindet sich im Entwurf.