



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am Mittwoch, 01.03.2023 um 17:00 Uhr, im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kaiserstraße 8, 24768 Rendsburg, Kreistagssitzungssaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Festlegung der Tagesordnung
2. Niederschrift über die Sitzung vom 25.01.2023
3. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
4. Anfragen nach § 26 Geschäftsordnung des Kreistages
5. MV: Schulbeförderungssatzung: Gehweg und Wartezeit VO/2023/007
6. ÖPNV
- 6.1. MV: Fahrgastzahlen Regionalverkehr VO/2023/068
- 6.2. MV: SMILE24 VO/2023/074
7. MV: Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse VO/2023/076
8. Verwaltungsangelegenheiten
9. Verschiedenes



**Kreis Rendsburg-
Eckernförde**
Der Landrat

Schulbeförderungssatzung: Gehweg und Wartezeit

VO/2023/007	Mitteilungsvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 10.01.2023
<i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Ansprechpartner/in: Nevermann, Malte
	Bearbeiter/in: Tonya Klatt

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Entfällt

Sachverhalt

Die Zeit für das Zurücklegen des Gehwegs zwischen Haltestelle und Schule wird seitens der Verwaltung nicht als Teil der Wartezeit gem. § 7 der Schulbeförderungssatzung betrachtet. Eine eindeutige Vorgabe über die Frage, ob die Gehwegzeit zur Wartezeit gezählt werden soll oder nicht existiert nicht. Die Umfrage bei anderen Kreisen ergab hierzu ein indifferentes Bild in Schleswig-Holstein (vgl. nachfolgende Tabelle):

Vergleich mit anderen Kreisen

Rot = Abweichung der Wartezeit ggü. der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde nach oben.

Kreis	Wartezeiten	Gehweg innerhalb/außerhalb Wartezeit
Plön	Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 60 Minuten	Innerhalb

Nordfriesland	Grundschule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 60 Minuten Weiterführende Schule Schulbeginn: 60 Minuten Schulende: 90 Minuten	Innerhalb
Pinneberg	Grundschule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 60 Minuten Weiterführende Schule Schulbeginn: 60 Minuten Schulende: 60 Minuten	Innerhalb
Steinburg	Grundschule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 60 Minuten Weiterführende Schule Schulbeginn: 60 Minuten Schulende: 90 Minuten	Außerhalb
Ostholstein	Grundschule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 60 Minuten Weiterführende Schule Schulbeginn: 60 Minuten Schulende: 90 Minuten	Keine Fälle bisher
<i>Rendsburg-Eckernförde</i>	<i>Grundschule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 30 Minuten Weiterführende Schule Schulbeginn: 30 Minuten Schulende: 45 bzw. 30 Minuten</i>	<i>Außerhalb</i>

Bereits jetzt hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Vergleich zu den anderen Kreisen eine deutlich geringere Wartezeit, die insbesondere nach Schulende bereits nur halb so lang oder noch geringer ausfällt (30 statt 60/90 Minuten). Sofern der Gehweg zur Haltestelle außerhalb der Wartezeit erfolgt, steht dem ÖPNV somit die angegebene Wartezeit an der Haltestelle als Zeitfenster zur Verfügung, um eine entsprechende Verbindung einzurichten. Sofern der Gehweg zur Haltestelle innerhalb der Wartezeit erfolgt, reduziert sich das Zeitfenster für die satzungskonforme ÖPNV-Anbindung entsprechend der Gehwegzeit.

In den meisten Fällen liegt die Haltestelle, insbesondere auch bei Grundschulen, direkt vor der Schule, sodass die Thematik der Gehwegzeit vernachlässigbar ist (1-5 Minuten). Jedoch gibt es gerade in den Städten Rendsburg und Kiel mehrere Fälle, in denen die reine Gehwegzeit von dem Schuleingang bis zur Haltestelle 5-10 Minuten, teilweise knapp 15 Minuten beträgt. Zählt man diese Gehwegzeit zur Wartezeit führt dies somit zu einem Zeitfenster von nur 15-20 Minuten, in denen eine satzungskonforme ÖPNV-Anbindung an der Haltestelle ermöglicht werden müsste.

In der Praxis muss zusätzlich zu der Zeit für den Gehweg vom Schuleingang zur Haltestelle auch ein zusätzliches Zeitfenster von bis zu 5 Minuten gegeben werden, in welchem die Schulkinder Materialien zusammenpacken und das teilweise sehr weitläufige Schulgelände verlassen können. Somit verkürzt sich das entsprechende

Zeitfenster für eine satzungskonforme ÖPNV-Anbindung an der Haltestelle zusätzlich.

Zu einer weiteren Reduktion des Zeitfensters führen die nicht abgestimmten Schulschlusszeiten. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen werden Schulkinder mehrerer Schulen mit demselben Bus gefahren. Sofern der Schulschluss verschiedener Schulen nicht in Reihenfolge der angefahrenen Haltestellen erfolgt, verkürzt sich das Zeitfenster für die satzungskonforme Anbindung. Auch in Fällen, in denen die gleiche Haltestelle von mehreren Schulen genutzt wird, sorgen nicht abgestimmte Schulschlusszeiten für ein deutlich reduziertes Zeitfenster.

Würde man die Gehwegzeit zur Wartezeit zählen, kann sich aus den genannten Gründen aus dem eigentlichen Zeitfenster von 30 Minuten Wartezeit für den ÖPNV ein Zeitfenster von ca. 15 Minuten ergeben, in denen eine satzungskonforme Verbindung hergestellt werden müsste. Dies bedeutet eine Halbierung des bisherigen Zeitfensters von 30 Minuten. Da der Linienverkehr eine derartige Flexibilität nicht gewährleisten kann, wären zusätzliche freigestellte Verkehre in nicht unerheblichem Umfang erforderlich. Bei einer Änderung der Auslegung zur Gehwegzeit ergeben sich zusätzliche Kosten von knapp 2 Mio. € für den Kreis Rendsburg-Eckernförde für das Jahr 2023. Dies beinhaltet die komplette Summe für die freigestellten Verkehre nach Kiel, sowie die anteilige Summe für freigestellte Verkehre von anderen Schulträgern. Betroffen sind hiervon bisher überwiegend nachmittägliche Fahrten.

Eine Änderung der bisherigen Praxis hätte auch Auswirkungen auf die morgendlichen Fahrten, die bisher jedoch nur marginal betroffen sind. Aufgrund des morgendlichen Verkehrs sind Verspätungen im ÖPNV nicht immer vermeidbar. Bei einem Fußweg von 10-15 Minuten von der Haltestelle zum Klassenzimmer, und einer zusätzlichen Pufferzeit von 5 Minuten für Verspätungen, bleibt lediglich ein Zeitfenster ca. 10 Minuten für eine satzungskonforme Anfahrt der Haltestelle, bei welcher die Schulkinder auch bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen die Schule rechtzeitig erreichen.

Auswirkungen für die Schulkinder

Grundschulkinder sind von der Auslegung nur sehr geringfügig betroffen, da sich die Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zur Schule befinden, zumeist maximal 1-5 Minuten Fußweg. Die zulässige Wartezeit gem. der Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung ist zudem mit 30 Minuten nach Schulschluss für Grundschulen durchgängig halb so lang wie bei allen anderen Kreisen. Auch für weiterführende Schulen ist die Auslegung gut vertretbar, da hier die Wartezeiten von 45 bzw. 30 Minuten nach Unterrichtsende nur ein Halb bis ein Drittel so lang sind, wie bei allen anderen Kreisen. Der Fußweg zur Haltestelle bei weiterführenden Schulen beträgt zumeist 5-10 Minuten. Somit ergeben sich lediglich zusätzliche 5-10 Minuten Wartezeit. Grundsätzlich wird versucht, die Wartezeit so gering wie möglich zu halten. Allerdings ist die Flexibilität des ÖPNV aufgrund der Anschlüsse und Taktknoten eingeschränkt.

Die Auslegung der Satzung, nach der die Gehwegzeit nicht als Teil der Wartezeit gilt, betrifft in der Praxis lediglich einen geringen Anteil an Schulen bzw. Beförderungsfällen. Bereits jetzt hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde im Vergleich

zu anderen Kreisen eine deutlich geringere Wartezeit. Durch die Auslegung entsteht keine zusätzliche unbeaufsichtigte Wartezeit in der Schule. Die Auslegung ermöglicht jedoch in den betroffenen Fällen eine Integration der Schulbeförderung in den ÖPNV, ohne den Verlust von Anschlüssen. Eine Änderung der Auslegung würde zusätzliche Kosten von ca. 2 Mio. € für 2023 für den freigestellten Verkehr verursachen.

Aus den genannten Gründen betrachtet die Fachgruppe Mobilität die Gehwegzeit nicht als Teil der Wartezeit.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Entfällt

Anlage/n:

1	2023-Satzung_des_Kreises_Rendsburg-Eckernförde_ueber_die_Anerkennung_der_notwendigen_Kosten_fuer_die_Schulbefoerderung
---	--

Satzung

des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schulbeförderung

auf der Grundlage des § 4 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein in der zurzeit geltenden Fassung sowie des § 114 Abs. 2 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG) in der Fassung vom 24.01.2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2021 (GVOBl. Schl.-H. S. 201) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag vom 14.06.2021 folgende Satzung erlassen:

Erster Teil Schulbeförderung

§ 1 Grundsätze zu den anererkennungsfähigen Kosten

- (1) Diese Satzung regelt die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung der Schüler*innen der Grundschulen, der Jahrgangsstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen sowie der Förderzentren (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4 SchulG) mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde zwischen der Wohnung (§ 2 Abs. 8 SchulG) der Schüler*innen und der besuchten Schule.
- (2) Notwendige Kosten für den Schulverkehr sind die Kosten für die Beförderung der Schüler*innen, die im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen und zum Erreichen der Schule ein Verkehrsmittel benutzen müssen, weil der Schulweg (§ 3 dieser Satzung) auf andere zumutbare Weise nicht zurückgelegt werden kann. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde erkennt Kosten für den Schulverkehr als notwendig an, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart entstehen. Als notwendige Kosten werden auch anerkannt, wenn diese für die Beförderung zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart innerhalb des Schulverbandes bzw. innerhalb des Zuständigkeitsbereiches einer Schulträgerschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde entstehen. Legt abweichend von den Sätzen 2 und 3 die Schulträgerschaft mit Zustimmung der Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule für den Besuch eines Schulkindes fest oder bestimmt die Schulaufsichtsbehörde die zuständige Schule oder liegt ein anderer Sachverhalt gemäß § 24 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes vor (zuständige Schule i. S. d. § 24 Abs. 1 S. 2, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 SchulG), gelten die Kosten des Schulverkehrs zu dieser Schule als notwendig. Schüler*innen, für die die Schulverkehrskosten nach dieser Satzung zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart anerkannt werden könnten und die eine nicht nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen, zahlen 84,00 € zuzüglich zu dem von ihnen verlangten Eigenanteil (§ 10 dieser Satzung). Diese Regelung gilt auch für diejenigen Schüler*innen, die ein Förderzentrum besuchen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Einrichtung

eines Schulverkehrs zur nicht nächstgelegenen Schule. Wenn die Schulverkehrskosten bei dem Besuch einer entfernter gelegenen Schule kostengünstiger oder kostengleich sind, werden die Kosten für den Schulverkehr dorthin als notwendig anerkannt.

- (3) Schulverkehrskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nach den Grundsätzen in § 1 Abs. 1 und 2 dieser Satzung anerkannt. Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule werden nur vom bzw. zum Schul-/Außenstellenstandort übernommen, an dem auch der Regelunterricht stattfindet.

§ 2 Schulort

Als Schulort gilt die Gemeinde, in der die Schule ihren Standort hat.

§ 3 Schulweg

- (1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrübliche Weg zwischen der Wohnung der des Schulkindes und der Schule gemäß § 1 Abs. 1 dieser Satzung.
- (2) Nicht zumutbar (§ 1 Abs. 2 Satz 1 dieser Satzung) ist die Zurücklegung des Schulweges ohne ein Verkehrsmittel dann, wenn der Schulweg in der einfachen Entfernung
 - a) für Schüler*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 2 km
 - b) für Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe fünf 4 kmüberschreitet.
- (3) Für Schüler*innen mit Behinderungen können Ausnahmen von den in Abs. 2 genannten Entfernungen zugelassen werden, wenn die Behinderung dieses nicht nur zeitlich vorübergehend erfordert.
- (4) Der Schulweg ist dann nicht zumutbar, wenn der Weg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird. Die Gefährlichkeit ist ausgeschlossen, wenn es der Straßenbaulastträgerschaft zuzumuten ist, verkehrssichernde Maßnahmen zu ergreifen. Die Festlegung, ob ein Schulweg als über das übliche Maß hinaus zu gefährlich eingestuft wird, wird zunächst in Abstimmung des Schulträgers, der Straßenbaulastträgerschaft, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei und der für den ÖPNV zuständigen Stelle des Kreises getroffen. Der Landrat kann nach vorheriger Anhörung des Regionalentwicklungsausschusses Einzelfallentscheidungen über die Feststellung, ob ein Schulweg als über das übliche Maß hinaus als zu gefährlich eingestuft wird, treffen.
- (5) Ab dem 01.01.2022 gilt zusätzlich für den Schulweg, dass die für den Schulweg benötigte Beförderungszeit in einer Richtung für Schüler*innen bis zur

Jahrgangsstufe vier 30 Minuten, für Schüler*innen ab der Jahrgangsstufe fünf 60 Minuten nicht überschreiten darf. Ein Umstieg der Schüler*innen bis Jahrgangsstufe vier ist nicht zulässig. Ab Klassenstufe fünf sind Umstiege mit einer maximalen Übergangszeit von 20 Minuten zulässig.

§ 4 Beförderungsarten

- (1) Die Beförderung wird durchgeführt in
 - a) Verkehrsmitteln des Linienverkehrs nach § 42 PBefG sowie des schienengebundenen Verkehrs nach § 4 PBefG und nach § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
 - b) Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG,
 - c) angemieteten oder eigenen Kraftfahrzeugen der Trägerschaft des Schulverkehrs im Rahmen des freigestellten Verkehrs nach der Freistellungsverordnung vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) in der jeweils geltenden Fassung,
 - d) sonstigen Kraftfahrzeugen in begründeten Ausnahmefällen.
- (2) Die Trägerschaft des Schulverkehrs bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die Schüler*innen, der Interessen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaftlichkeit. Im Regelfall ist dabei der Beförderungsart nach der Reihenfolge in Abs. 1, Buchst. a) bis d), jeweils der Vorrang zu geben.
- (3) Bei der Bestimmung gemäß Abs. 2 ist § 114 Abs. 5 SchulG zu beachten. Auch wenn öffentliche Verkehrsmittel oder die Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 des PBefG erforderlich sind, bedarf es hierzu der Zustimmung des Kreises. Diese Zustimmung kann in pauschalierter Form erteilt werden.

§ 5 Öffentliche Verkehrsmittel

- (1) Die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt bis zu einem von der Trägerschaft des Schulverkehrs zu bestimmenden Haltepunkt am Schulort. Weitere öffentliche Verkehrsmittel können erstattungsfähig am Schulort nur benutzt werden, wenn die nächstgelegene Schule der gleichen Schulart besucht wird. Hierzu ist die Zustimmung des Schulträgers erforderlich. Diese Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn der Weg vom Haltepunkt bis zur Schule
 - a) für Schüler*innen bis zur Jahrgangsstufe vier 1,5 km
 - b) im Übrigen 4 km

überschreitet. Entsprechendes gilt für die Rückfahrt. Ab dem 01.01.2022 gilt ab der Jahrgangsstufe fünf für den Weg vom Haltepunkt bis zur Schule 3 km.

- (2) Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind im Interesse eines wirtschaftlichen Schulverkehrs mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abzustimmen. Dabei ist an den Schulstandorten ein gestaffelter Unterricht anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden und optimierte Fahrzeugumläufe möglich sind.
- (3) Die Trägerschaft des Schulverkehrs ist für die Abstimmung nach Abs. 2 (insbesondere gestaffelter Unterricht) verantwortlich.
- (4) Wird von Seiten der Schulträgerschaft bzw. der Schulen in Ausnahmefällen von den regulären mit dem Fahrplan abgestimmten Schulanfangs- und Schulschlusszeiten abgewichen, beispielsweise aufgrund von Schulausflügen oder vorzeitigem Schulschluss (letzter Schultag vor den Ferien, Zeugnisausgabe etc.), erfolgt eine Bestellung dieser Fahrten durch die Schulträgerschaft direkt beim zuständigen Verkehrsunternehmen. Eventuell entstehende Mehrkosten sowie Mehrkosten durch mangelnde oder nicht ausreichende Abstimmung sind in voller Höhe von der Schulträgerschaft zu tragen.

§ 6

Freigestellter Verkehr

Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen für den Schulverkehr im freigestellten Verkehr können grundsätzlich nur eingesetzt werden, soweit öffentliche Verkehrsmittel weder vorhanden sind noch entsprechende Linienverkehre eingerichtet werden können oder wenn die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Wege eines Schulsonderlinienverkehrs gem. § 43 Nr. 2 PBefG nicht möglich oder zumutbar ist.

§ 7

Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle

- (1) Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Schulsonderlinienverkehren ist in der Regel nicht zumutbar, wenn
 - a) regelmäßige Wartezeiten von mehr als
 - 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 60 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)
 - 60 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 60 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht oder
 - b) der Weg von der Wohnung zur Haltestelle oder von dieser zur Schule die zumutbare Entfernung nach § 5 Abs. 1 überschreitet.
 - c) Ab dem 01.01.2022 gilt anstelle der Wartezeiten gem. § 7 Abs. 1 lit. a):

- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 30 Minuten nach Unterrichtsschluss für Schüler*innen der Grundschulen und Förderzentren (bis zur Klassenstufe 4)
- 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie 45 Minuten nach Unterrichtsschluss bzw. 30 Minuten nach 14:00 Uhr für die übrigen Schüler*innen entstehen, ohne dass ein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht.

(2) Die zumutbaren Wartezeiten gelten auch im freigestellten Schulverkehr.

§ 8

Sonstige Kraftfahrzeuge

- (1) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a - c wegen einer Behinderung von Schüler*innen nicht möglich, können die Kosten für die Beförderung mit einem sonstigen Kraftfahrzeug vom Kreis als notwendig anerkannt werden.
- (2) Ist eine Beförderungsart nach § 4 Abs. 1 a - c aus anderen als in Abs. 1 genannten Gründen nicht möglich und können die Schüler*innen auf andere Weise die Schule nicht erreichen, kann vom Kreis ausnahmsweise anerkannt werden, dass die Kosten der Beförderung in einem sonstigen Kraftfahrzeug erstattungsfähig sind. Dieses gilt nur für den Weg von der Wohnung bis zur nächsten Haltestelle, es sei denn, die Kosten der Beförderung unmittelbar bis zur Schule sind gleich oder geringer.

§ 9

Umfang der notwendigen Beförderungskosten

- (1) Notwendige Kosten sind
 - a) bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Ausgaben für Fahrkarten für Schüler*innen nach dem kostengünstigsten Tarif für die Beförderung zwischen Wohnort und Schulort,
 - b) für den mit Zustimmung des Kreises für den Linienverkehr geöffneten Schulverkehr die Kosten nach den vertraglich vereinbarten Kostensätzen,
 - c) bei Benutzung von Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs oder eines von der Trägerschaft des Schulverkehrs angemieteten Busses die Kosten nach den vertraglichen Kostensätzen,
 - d) bei Einsatz eines eigenen Busses der Trägerschaft des Schulverkehrs die Kosten, die durch die günstigste Streckenführung entstehen; hierzu gehört auch eine Abschreibung des Fahrzeuges in Höhe von 20 v. H. der Anschaffungskosten abzüglich eines Verkaufserlöses im Anschaffungsjahr und den vier darauf folgenden Jahren,
 - e) im Übrigen die unabweisbaren Kosten.

- (2) Bei einer Beförderung mit den in den Linienverkehr integrierten Schulverkehren, mit der Sonderform des Linienverkehrs und im freigestellten Verkehr mit angemieteten oder eigenen Bussen werden in der Regel die Kosten für je eine tägliche An- und Abfahrt zum bzw. vom Schulort als notwendig anerkannt. Die Kosten für zusätzliche An- und Abfahrten können unter Berücksichtigung der Struktur der jeweiligen Schule vom Kreis als notwendig anerkannt werden.
- (3) Bei Benutzung sonstiger Kraftfahrzeuge (§ 8 dieser Satzung) wird die Zahlung einer Wegstreckenentschädigung anerkannt. Diese richtet sich beim Einsatz eines nicht privateigenen Kraftfahrzeuges nach der vertraglich vereinbarten Höhe. Bei der Beförderung mit einem privateigenen Personenkraftwagen wird je gefahrenen Kilometer eine Entschädigung in entsprechender Anwendung der Vorschriften des Bundesreisekostengesetzes (§ 5 Abs. 1 BRKG) anerkannt.
- (4) Werden von den Berechtigten Fahrkarten für Schüler*innen für den Linienverkehr nicht in Anspruch genommen, wird bei Benutzung des Fahrrades eine Entschädigung in Höhe von 0,10 Euro je gefahrenen Kilometer, anerkannt.

§ 10

Eigenanteil an den Kosten des Schulverkehrs

- (1) Zur Umsetzung der Regelung gemäß § 114 Abs. 2 Satz 3 SchulG haben sich die Eltern oder volljährige Schüler*innen mit Wohnsitz im Kreis Rendsburg-Eckernförde an den Kosten des Schulverkehrs gemäß den nachstehenden Regelungen zu beteiligen (Eigenbeteiligung).
- (2) Diese Eigenbeteiligung ist wie folgt ausgestaltet:
 - a) Der Eigenanteil beträgt je Schüler*in und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn
 - für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €,
 - für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 24,00 € und
 - ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 0,00 €.
 - b) Der Eigenanteil beträgt je Schüler*in und Schuljahr der Jahrgangsstufen eins bis zehn, die nicht die nächstgelegene Schule der gewählten Schulart besuchen (§ 1 Abs. 2 Satz 3 dieser Satzung)
 - für das 1. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 168,00 €,
 - für das 2. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 108,00 € und
 - ab dem 3. Kind, für das die Kosten des Schulverkehrs nach dieser Satzung übernommen werden: 84,00 €.

Im Übrigen gilt § 1 Abs. 2 letzter Satz dieser Satzung.

- (3) Für Schüler*innen, die ein Förderzentrum nach § 45 Absatz 2 Nr. 3 bis 9 SchulG besuchen, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben.
- (4) Soweit für die Eltern oder den volljährigen Schüler*innen Wohngeld oder ein Kindergeldzuschlagsbezug gewährt wird, wird keine Eigenbeteiligung nach Abs. 2 a) erhoben. In diesem Falle hat sich die Schulträgerschaft bzw. die Trägerschaft des Schulverkehrs die entsprechenden Nachweise jeweils vorlegen zu lassen.
- (5) Die Eigenbeteiligung wird grundsätzlich vor Beginn des jeweiligen Schuljahres als Jahresbeitrag erhoben. Eine monatsweise Berechnung erfolgt bei Neuaufnahme in die Schule und bei umzugsbedingter Veränderung der Wohnung ohne gleichzeitigen Schulwechsel während des laufenden Schuljahres. Gleiches gilt beim Verlassen der Schule während des laufenden Schuljahres in Form einer Erstattung je vollen Monat nach Rückgabe der Zeitkarte bzw. des Berechtigungsnachweises.
Ebenfalls ist eine monatsweise Berechnung möglich bei einem Wechsel zwischen einer Inanspruchnahme der Fahrradentschädigung (§ 9 Abs. 4 dieser Satzung) und einer Inanspruchnahme des Schulverkehrs im Linienverkehr (Bahn und Bus, ohne Linienverkehre mit Pauschalverträgen, wobei dieser Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig ist.
- (6) Soweit während der Sommermonate (April bis Oktober) ein Schulverkehr nicht in Anspruch genommen wird, entfällt für die entsprechenden Monate gleichzeitig die Eigenbeteiligung. Dieses gilt nicht im Falle der Nichtinanspruchnahme des Schulverkehrs nur für die Monate, in die Zeitabschnitte der Sommerferien fallen. Auch in den Fällen gemäß Satz 1 ist ein Wechsel nur zweimal während des Schuljahres berücksichtigungsfähig.
- (7) Der Eigenanteil wird von der Schulträgerschaft bzw. der Trägerschaft des Schulverkehrs vor Beginn des jeweiligen Schuljahres erhoben. 2/3 der zu erhebenden Eigenanteile nach Abs. 2 a) sind mit dem Kreis bis zum 15.10. des jeweiligen Schuljahres abzurechnen und zu überweisen.
- (8) In Fällen, in denen nach Inkrafttreten dieser Satzung als Folge schulorganisatorischer Maßnahmen der Schulaufsichtsbehörde (Auflösung von Schulstandorten) für Schüler*innen in den Klassenstufen 1 bis 10 erstmalig ein Schulverkehr nach den Regelungen dieser Satzung erforderlich wird mit einer damit verbundenen erstmaligen pflichtigen Eigenbeteiligung, kann der zuständige Fachausschuss des Kreises im Sinne einer Härtefallregelung entscheiden, inwieweit eine Eigenbeteiligung nicht erhoben wird.

§ 11

Erstattungsverfahren

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

§ 12 Qualitätsanforderungen

Die von der Aufgabenträgerschaft gestellten Qualitätsanforderungen zum Schulverkehr werden in geeigneter Form (Internet etc.) öffentlich gemacht. Diese beinhalten u.a. die Punkte: Standard der eingesetzten Fahrzeuge, maximale Anzahl der zu befördernden Schüler*innen und Barrierefreiheit. Gesetzestexte, auf die in der Schulverkehrssatzung Bezug genommen wird, werden mit einer Verlinkung zu dem Gesetzestext auf der Homepage des Kreises veröffentlicht.

§ 13 Erhebung und Verarbeitung von Daten

- (1) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 3 SchulG (Erstattungsverfahren) darf der Kreis folgende personenbezogene Daten verarbeiten:
 - a) Name, Vorname und Anschrift der Schüler*innen
 - b) Name, Vorname und Anschrift der Eltern
 - c) Geburtsdatum der Schüler*innen
 - d) besuchte Schule und Klassenstufe
 - e) Zu- und Abgangsdaten von der Schule
 - f) Einstiegshaltestelle und Tarifzone.
- (2) Zur Erfüllung der Aufgaben nach § 114 Abs. 1 SchulG als Trägerschaft des Schulverkehrs darf der Kreis zusätzlich zu den in Abs. 1 genannten Daten die Telefonnummer von a) und b) verarbeiten.
- (3) Die personenbezogenen Daten werden spätestens nach 5 Jahren gelöscht.

§ 14 Schlussvorschriften

- (1) In besonders gelagerten Härtefällen, die in dieser Satzung nicht bereits ausdrücklich erfasst sind, kann von den Regelungen dieser Satzung durch den Kreis oder mit Zustimmung des Kreises abgewichen werden.
- (2) Diese Satzung begründet gemäß § 136 SchulG keine Ansprüche der Schulleitungen, Lehrkräfte, Eltern, Schüler*innen gegen die Schulträgerschaft, die Trägerschaft des Schulverkehrs oder das Land.

Zweiter Teil Bildungstarif

§ 15 Bildungstarif

- (1) Der Bildungstarif wird Schüler*innen der Klassenstufe 11-13 der allgemeinbildenden Schulen sowie allen Schüler*innen, die an einer Beruflichen Schule eine schulische Ausbildung absolvieren, gewährt.
- (2) Voraussetzung für die Gewährung des Bildungstarifes ist, dass der Wohnort der Schüler*innen im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt und dass die Wohnortgemeinde nicht die Gemeinde des Schulortes ist.
- (3) Für jede Fahrschüler*innen, die oder der den Bildungstarif in Anspruch nehmen, wird ein Pauschalbetrag in Höhe von 150,00 € pro Schuljahr erhoben.

§ 16 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.08.2021 in Kraft. Gleichzeitig tritt die zurzeit geltende Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung in der Fassung vom 26.09.2017 mit der zuletzt erfolgten Änderung vom 19.12.2017 einschließlich aller vorherigen Versionen außer Kraft.

Rendsburg, den 16.06.2021



Dr. Rolf-Oliver Schwemer
Landrat



**Kreis Rendsburg-
Eckernförde**
Der Landrat

Fahrgastzahlen Regionalverkehr

VO/2023/068	Mitteilungsvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 10.02.2023
<i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Sonstiges 2:

Sachverhalt

1. Methodik

Im Folgenden wird die Nachfrageentwicklung des Regionalverkehrs im Jahr 2022 vorgestellt. Die Nachfrage wird mittels automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS) in den Bussen der Autokraft aufgenommen. Da nicht alle Busse über AFZS-Geräte verfügen und aufgrund seltener technischer Probleme Datenlücken entstehen können, wird in dieser Analyse die Anzahl der durchschnittlichen Fahrgäste am Tag je Linie betrachtet. Um unterjährige Entwicklungen erkennen zu können, werden monatliche Werte dargestellt.

In den Monaten Oktober bis Dezember haben Faktoren wie der Streik im Busgewerbe, die Sperrung der Holtenauer Hochbrücke und technische Probleme bei der Datenbereitstellung im Linienbündel Nordwest teilweise für eine mindere Datenabdeckung gesorgt. Somit ist dieser Zeitraum in den betroffenen Netzen weniger aussagekräftig.

2. „0er“-Linien im Vergleich

In der Auswertung werden auf den ersten zwei Folien die Fahrgastzahlen der sogenannten „0er“-Linien dargestellt. Diese Linien zeichnen sich durch einen integralen Taktfahrplan aus. Es findet also ein zuverlässiger, regelmäßiger Taktverkehr mindestens im Stundentakt statt. Auf einigen Linien wird zu Stoßzeiten sogar ein Halbstundentakt angeboten.

Auf den „0er“-Linien der Netzebene 1 werden besonders hohe Fahrgastzahlen verzeichnet.

Neben den naturgemäß stark nachgefragten Linien von und nach Kiel (Linie 790 Flintbek – Kiel mit bis zu 1.050 Fahrgästen am Tag) sind auch diejenigen Linien, die die Städte Kappeln, Schleswig, Eckernförde und Rendsburg verbinden (Linien 700, 710, 720) gut ausgelastet. Diese Linien nutzen im Schnitt jeweils etwa 200 Personen am Tag. Eine Nachfragesteigerung durch das 9-Euro-Ticket konnte vor allem im Juni beobachtet werden. Dort ist die Nachfrage auf den hier ausgewählten Linien um knapp 60 % zum Vormonat gestiegen.

Die „Öer“-Linien der Netzebene 2 zeichnen sich durch einen regelmäßigen, jedoch ausgedünnten Taktfahrplan aus. In der Regel werden diese Linien im Zwei-Stunden-Takt bedient. Für die Fahrgastnachfrage spielen auf diesen Linien die Schülerbeförderungen eine größere Rolle, was durch die Rückgänge zu den Ferienzeiten zu beobachten ist. Mit etwa 100 Fahrgästen am Tag ist die Nachfrage geringer als auf den zuvor genannten Linien. Verglichen mit weniger gut vertakteten Linien in der Fläche, ist das Fahrgastaufkommen aber weiterhin zufriedenstellend. Auch hier ist eine Steigerung der Nachfrage (ca. 40 %) durch das 9-Euro-Ticket zu verzeichnen.

In Folie 3 wird die Anzahl der Fahrgäste je Linie im Jahr 2022 in einer Tabelle dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass die Datenlücken durch Interpolation geglättet wurden. Es handelt sich hierbei also nur um eine ungefähre Abschätzung.

3. Vergleich der Netzebenen

Auf den Folien 4-7 wird die Nachfrage der drei Netzebenen in den einzelnen Linienbündeln verglichen. Hierbei ist festzustellen, dass die Linien der Netzebene 1, deren Fahrten im regelmäßigen, durchgängigen Takt verkehren, eine deutlich höhere Nachfrage verzeichnen, als die Fahrten der Netzebene 2 und 3, die größtenteils durch Schülerverkehre nachgefragt werden. Während auf den Linien der Netzebene 1 im Durchschnitt etwa 280 Fahrgäste je Linie am Tag unterwegs sind, ist die Nachfrage auf der Netzebene 2 mit 50 Fahrgästen und auf der Netzebene 3 mit etwa 20 Fahrgästen deutlich geringer.

4. Folgerung und Ausblick

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Linien des Regionalverkehrs in Rendsburg-Eckernförde gute Auslastungszahlen aufweisen. Insbesondere die Verkehre der Netzebene 1 „funktionieren“ gut bis sehr gut.

Herausforderungen bringt der ländliche Raum mit sich, in denen abseits des Schülerverkehrs eine geringere Nachfrage zu verzeichnen ist. Um weiterhin ein gutes Angebot auch im ländlichen Raum bereitzustellen, sollten keine Leistungen gekürzt, sondern über effizientere Verkehre nachgedacht werden.

Wie der ÖPNV insbesondere auf nachfrageschwachen Linien der Netzebene 3 effizienter gestaltet werden kann, ist ein wesentlicher Schwerpunkt des im Januar gestarteten bundesweiten Förderprojekts SMILE24. Unter anderem soll hier der Verkehr im ländlichen Raum – abgesehen vom gesondert betrachteten Schülerverkehr – durch On-Demand-Verkehre ergänzt bzw. ersetzt werden.

Ein Beispiel für besonders schwach nachgefragte Linien ist die Linie 712 zwischen Brodersby und Vogelsang-Grünholz, deren durchschnittliche Nachfrage auf Folie 8 dargestellt ist. Hier ist zu erkennen, dass die wesentlichste Nachfrage durch Schülerverkehre erzielt wird. Das Angebot dieser Linie wird im Zuge des Pilotprojekts durch On-Demand-Verkehre ersetzt. Aus den Erfahrungen können weitere Rückschlüsse gezogen und ähnliche Konzepte auf weitere ländliche Räume umgesetzt werden.

Die Verwaltung wird im folgendem Regionalentwicklungsausschuss am 26.04.2023 Vorschläge zur kurzfristigen Weiterentwicklung des Regionalverkehrs vorlegen, welche dann zusätzlich die Ergebnisse des Gutachters für den Regionalverkehr und die Vorschläge

der Autokraft GmbH beinhalten werden.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

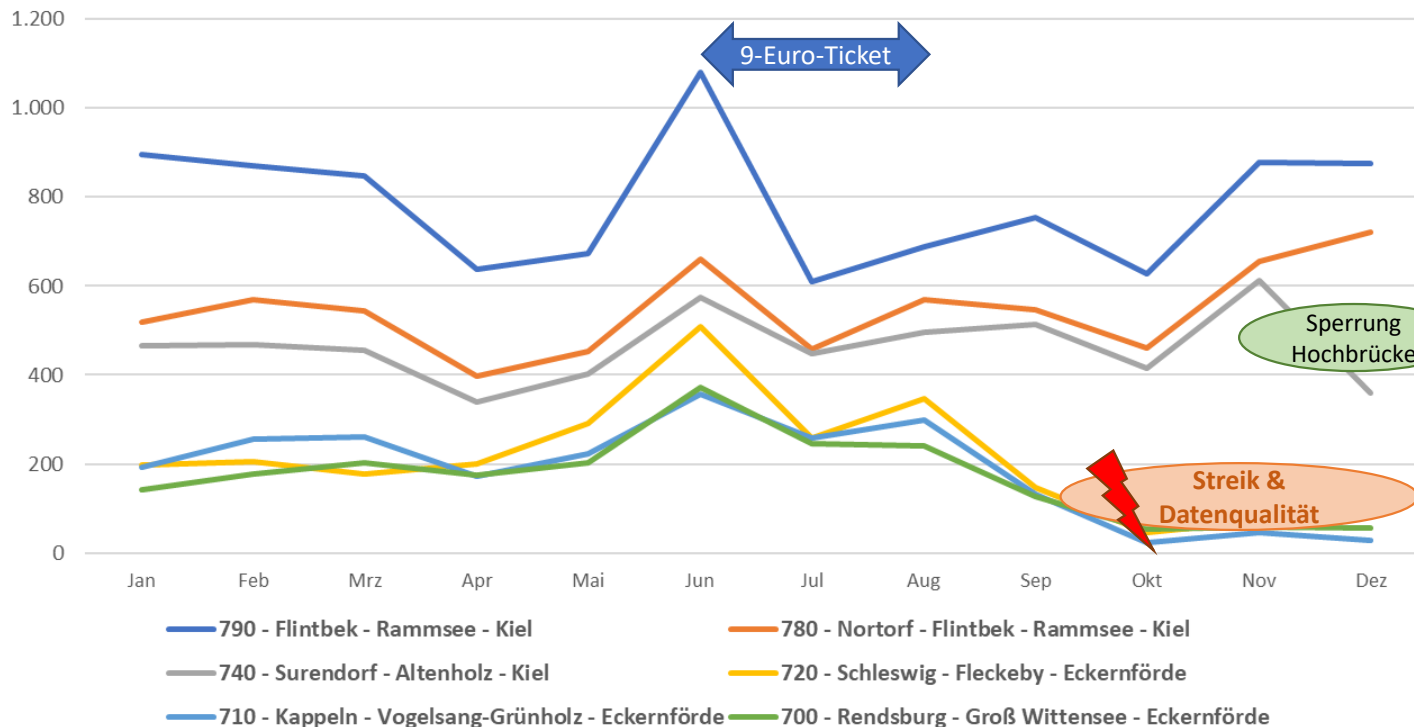
Anlage/n:

1	Präsentation Fahrgastzahlen Regionalverkehr 2022
---	--



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

„0er“-Linien im Vergleich, Mo-Fr | Netzebene 1

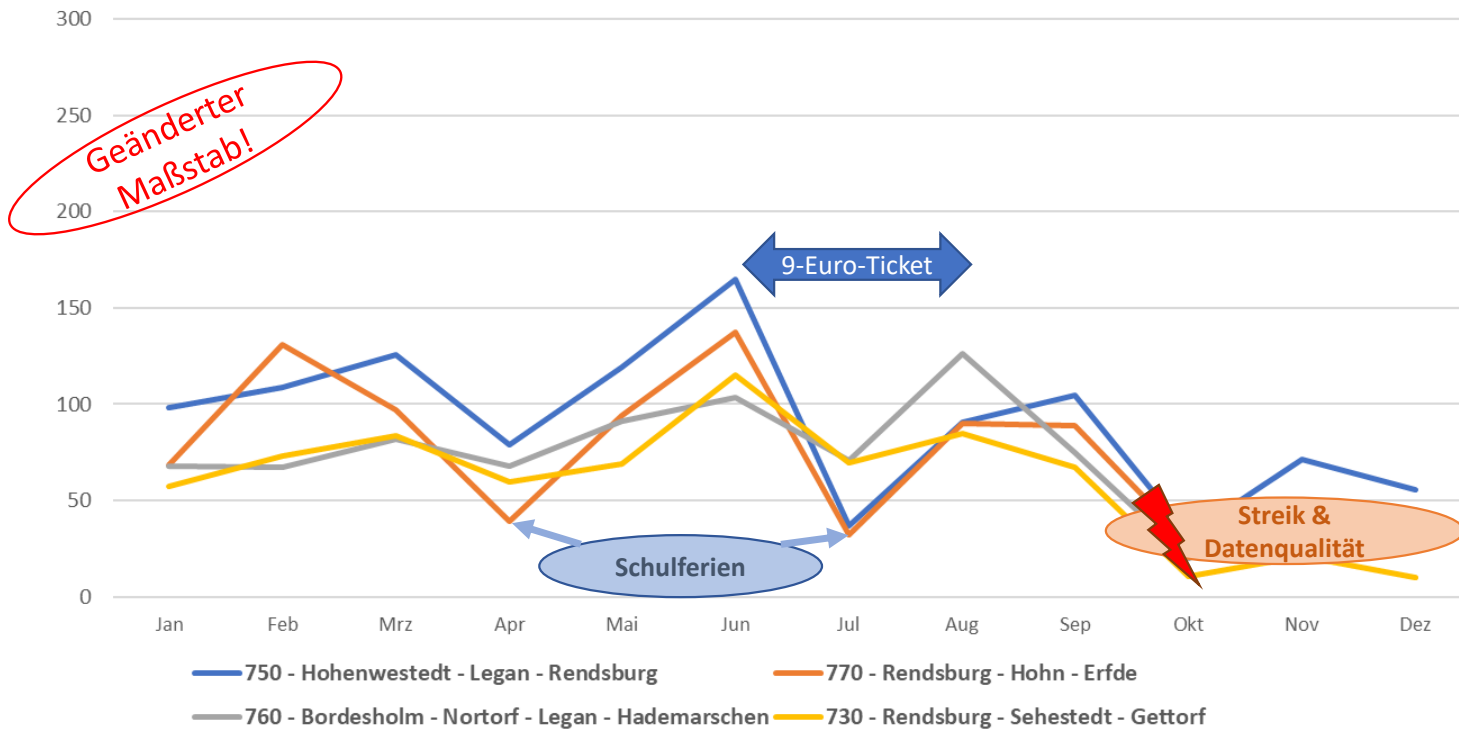


- „0er“-Linien, Netzebene 1
- Sehr hohe Fahrgastnachfrage: bis zu **1.050 Fahrgäste** am Tag
- **9-Euro-Ticket** vor allem im **Juni** spürbar
- Leichte Rückgänge während Schulferien
- Streik OVN im Oktober
- Schlechte Datenqualität im November und Dezember



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

„0er“-Linien im Vergleich, Mo-Fr | Netzebene 2



- „0er“-Linien, Netzebene 2
- Relativ hohe Fahrgastnachfrage: bis zu **165 Fahrgäste** am Tag
- **9-Euro-Ticket** vor allem im **Juni und August** spürbar
- Deutlicher Rückgang während Schulferien



Fahrgastzahlen 2022 „0er“-Linien im Vergleich

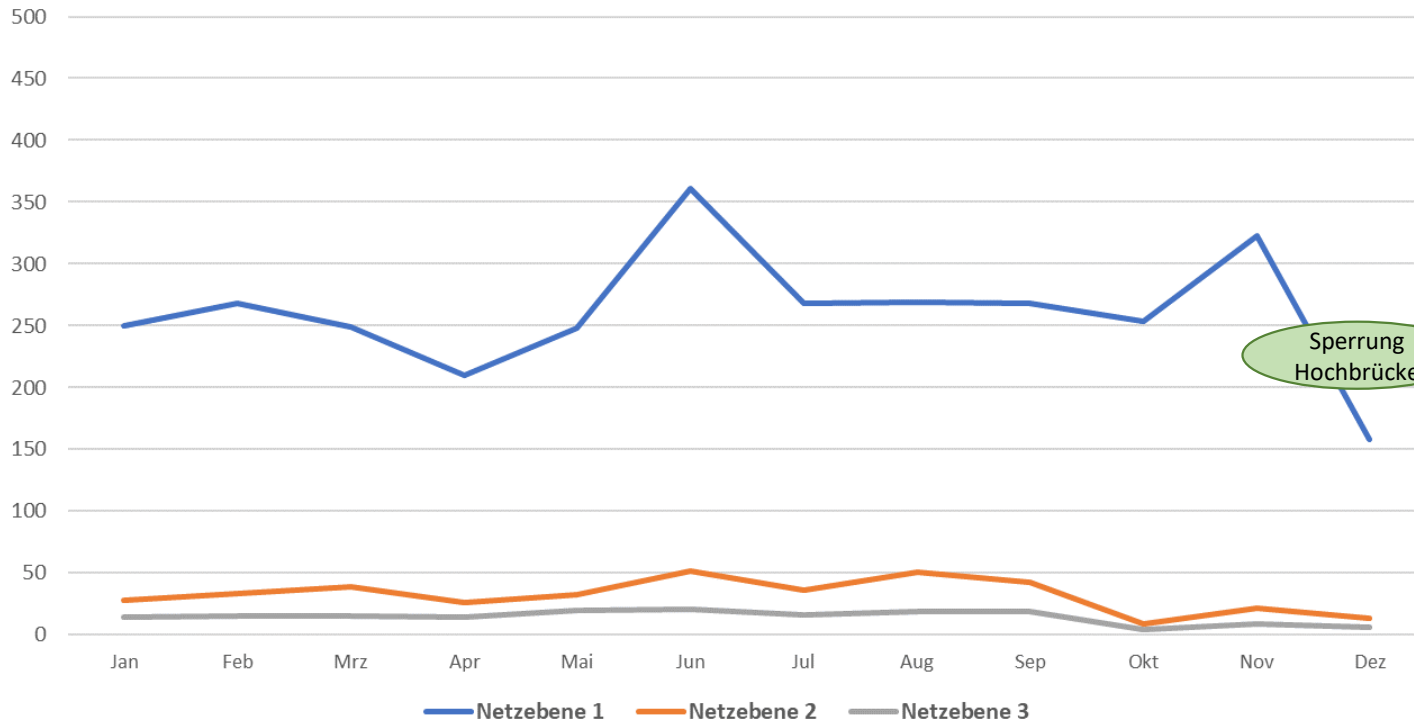
Linie	Linienverlauf	Fahrgäste im Jahr*
790	Flintbek - Rammsee - Kiel	264.488
780	Nortorf - Flintbek - Rammsee - Kiel	153.156
740	Surendorf - Altenholz - Kiel	137.939
720	Schleswig - Fleckeby - Eckernförde	75.024
710	Kappeln - Vogelsang-Grünholz - Eckernförde	62.123
700	Rendsburg - Groß Wittensee - Eckernförde	56.840
750	Hohenwestedt - Legan - Rendsburg	28.750
770	Rendsburg - Hohn - Erfde	25.065
760	Bordesholm - Nortorf - Legan - Hademarschen	22.352
730	Rendsburg - Sehestedt - Gettorf	20.220
Gesamtergebnis		845.956

* Interpolierte Daten



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

Vergleich Netzebenen | Linienbündel Nordost

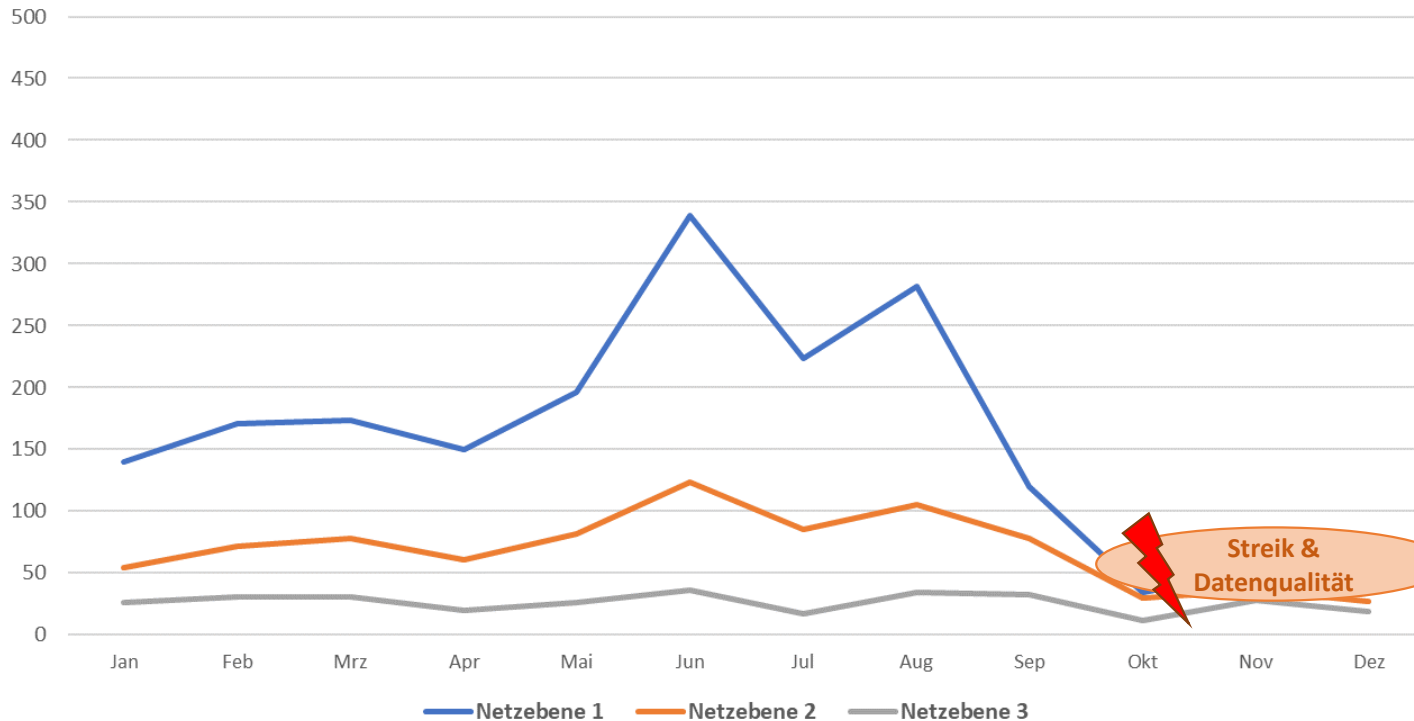


- Linienbündel Nordost: Region **Eckernförde - Gettorf - Kiel**
- **Hohe Nachfrage Netzebene 1:** dichter vertaktete Fahrten
- Netzebenen 2 und 3: vorwiegend Schülerverkehr (weniger als 50 Fahrgäste am Tag)



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

Vergleich Netzebenen | Linienbündel Nordwest

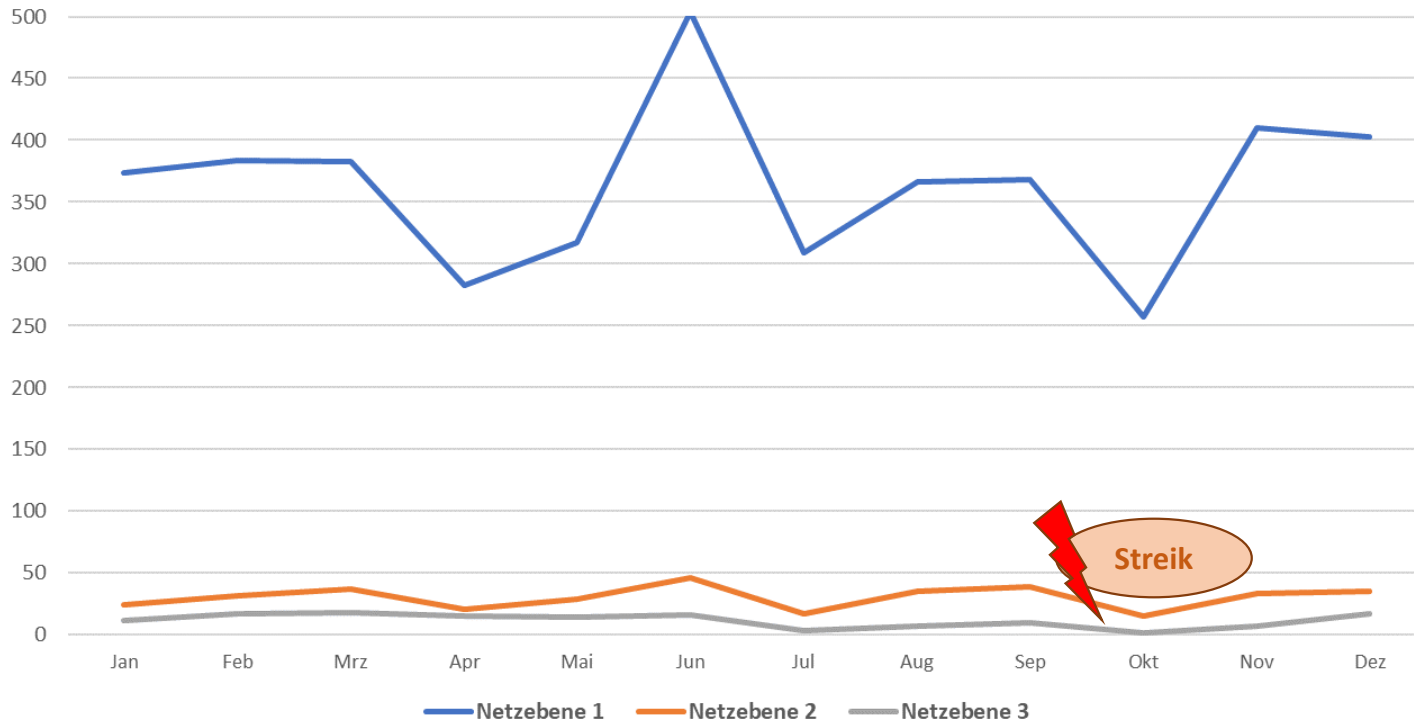


- Linienbündel Nordwest: Region **Rendsburg - Schleswig - Kappeln - Eckernförde**
- Höhere Nachfrage in Netzebene 1
- Umfangreiche Fahrplanänderungen und **On-Demand-Verkehre** in der Schleiregion durch **SMILE24**



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

Vergleich Netzebenen | Linienbündel Südost

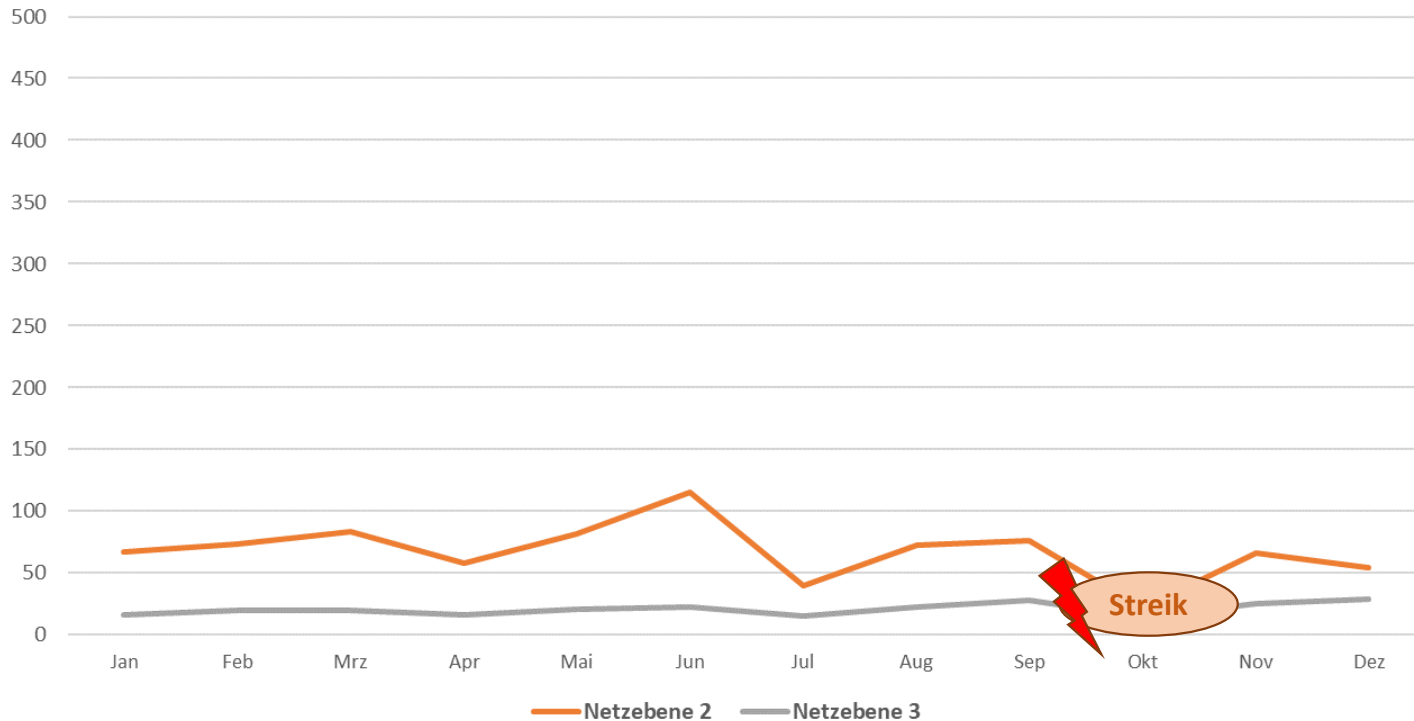


- Linienbündel Südost: Region **Kiel - Bordesholm - Nortorf**
- Deutlich höhere Nachfrage in Netzebene 1
- Netzebenen 2 und 3: vorwiegend Schülerverkehr (weniger als 50 Fahrgäste am Tag)



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

Vergleich Netzebenen | Linienbündel Südwest

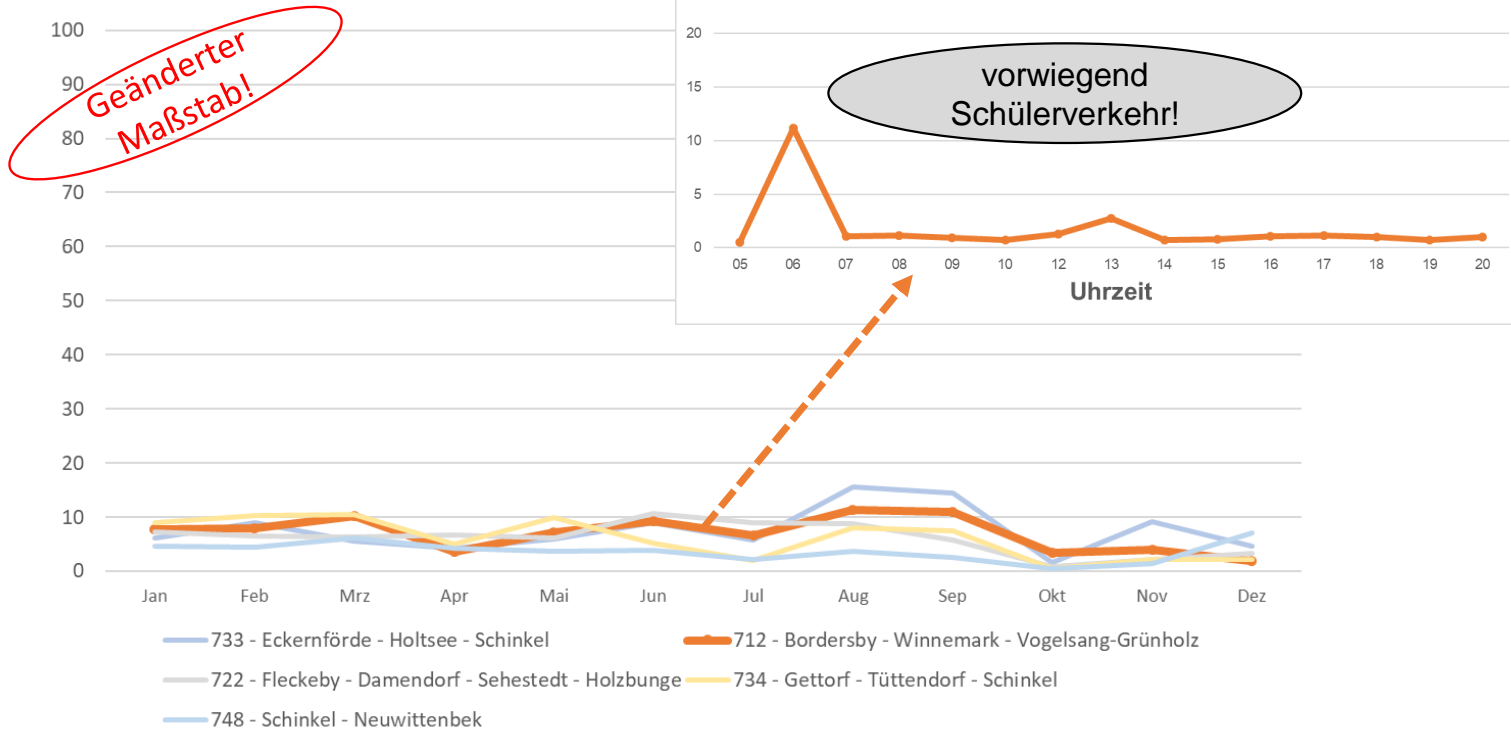


- Linienbündel Südwest: Region **Bordesholm - Nortorf - Hohenwestedt**
- Keine Netzebene 1
- Hohes Potential für **On-Demand-Verkehr**



Durchschnittliche Fahrgäste am Tag je Linie

Nachfrageschwache Linien



- Nachfrageschwächste Linien: weniger als **15 Fahrgäste** am Tag
- Linie **712** (orange): Pilotprojekt **SMILE24** → Ersatz durch **On-Demand-Verkehr**
- Übertragung auf weitere ländliche Gebiete



**Kreis Rendsburg-
Eckernförde**
Der Landrat

SMILE24

VO/2023/074	Mitteilungsvorlage öffentlich
öffentlich	Datum: 14.02.2023
<i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Ansprechpartner/in:
	Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Im Rahmen des Förderprogramms „ÖPNV Modellprojekte“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) hatte die Verwaltung zuletzt in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 15.11.2022 darüber informiert, dass ein gemeinsamer Förderantrag der Kreise Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und der NAH.SH GmbH für das Projekt „SMILE24“ eingereicht wurde.

Der Förderantrag wurde seitens des BMDV mit Zuwendungsbescheid vom 29.12.2022 bewilligt. Damit wurde die Schleiregion als eine von bundesweit sieben Regionen als Modellregion zur Stärkung des ÖPNV ausgewählt. Mit dem Förderprogramm sollen Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt werden, die die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch ein attraktiveres Angebot nachhaltig reduzieren.

Im Rahmen der Projekte sollen u.a. Fahrpläne verdichtet, verschiedene Mobilitätsformen mit dem ÖPNV verknüpft, flexible On-Demand-Verkehre geschaffen und digitale Mobilitätsplattformen entwickelt werden. Eine ausführliche Projektbeschreibung ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Das Projekt SMILE24 wird bei einer Förderquote von 80 % der Gesamtausgaben mit insgesamt 29,3 Mio. € vom BMDV gefördert. Das Land Schleswig-Holstein hatte bereits angekündigt, zusätzlich 15 % und bis zu 7,5 Mio. € der Gesamtausgaben zu übernehmen, so dass für die Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde jeweils eine Eigenbeteiligung von 5 % verbleibt.

Die Projektlaufzeit geht vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2025. Die einzelnen Projektmaßnahmen sind mit ihren jeweiligen Budgets nach Zuständigkeit den drei

Projektpartnern zugeordnet. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist dabei für die Umsetzung der Maßnahmen

1.1 Taktverdichtung durch Angebotsausweitung

1.2 Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden On-Demand-Verkehr und

1.3 Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade

in dem Rendsburg-Eckernförde zugehörigen Teil der Projektregion verantwortlich.

Das erste Projektjahr 2023 wird dabei genutzt, um die für die spätere Realisierung der Maßnahmen notwendigen Planungen durchzuführen sowie flankierend eine Akteursbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen. Die Umsetzung soll dann in den Jahren 2024 und 2025 stattfinden.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Von den beantragten Gesamtkosten i.H.v. 10.577.019 € für die Maßnahmen in Verantwortung des Kreises Rendsburg-Eckernförde erhält der Kreis eine Zuwendung vom BMVD von 80 % - mithin 8.461.616 €, sowie eine Zuwendung vom Land von 15 % - mithin 1.586.553 €. Der Eigenanteil für den Kreis beträgt damit 528.850 €. Dieser ist jeweils hälftig im Teilplan ÖPNV für den Haushalt 2024 und 2025 vorzusehen

Anlage/n:

1	Projektbeschreibung SMILE24
---	-----------------------------



Inhalt

Gesamtkonzept SMILE24	3
I. Ausgangslage	3
Stand des öffentlichen Verkehrs in der Projektregion	4
Ziele	4
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 1 – Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität	5
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 2 – Auskunft und Vertrieb	6
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 3 – Weitere Maßnahmen	6
Zusammenfassung Teilprojekte	7
II. Beschreibung der Teilprojekte	8
TP 1: Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität	8
Maßnahme 1.1: Taktverdichtung durch Angebotsausweitung	9
UM 1.1.1: Einführung Expressbuslinie X600	9
UM 1.1.2: Einführung Expressbuslinie X710	10
UM 1.1.3: Einführung Expressbuslinie X720	11
Maßnahme 1.2: Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden ODV	11
UM 1.2.1: Planung und Konzeptionierung eines flächendeckenden ODV	11
UM 1.2.2: Prüfung, Umsetzung und Vergabe der Verkehre	12
UM 1.2.3: Pilotierung und Inbetriebnahme	13
Maßnahme 1.3: Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade	13
UM 1.3.1: Einführung T602 nördliche Schleidörfer	13
UM 1.3.2: Einführung T711 Ostseeküste	13
UM 1.3.3: Einführung T719 südliche Schleidörfer	14
Maßnahme 1.4: Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen an Knotenpunkten	14
UM 1.4.1: Konzeption eines Mobility Hubs im Verbunddesign	14
UM 1.4.2: Bau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Achsen	15
UM 1.4.3: Aufbau und Einführung von Sharing Angeboten	15
Maßnahme 1.5: Datengesteuerte, dynamische auf KI basierte Angebotsanpassungen im Betrieb zur Steuerung der Fahrgastbedarfe	16
UM 1.5.1 Evaluierung bestehender Daten	16
UM 1.5.2 Programmierung von KI mit entsprechenden Algorithmen zur Datenanalyse	16
UM 1.5.3 Datenverarbeitung zu dynamischen Angebotsanpassungen	16
Angestrebte Wirkungen und Ziele	17
TP 2: Auskunft und Vertrieb	18
Maßnahme 2.1: Einführung des Check-In/Be-Out-Systems (CiBo)	18
UM 2.1.1: Umsetzung und Roll-Out des CiBo-Systems in der Projektregion	18
UM 2.1.2: Kommunikation und PM	19
Maßnahme 2.1: Einführung einer Multimodalen App	20
UM 2.2.1: Weiterentwicklung Schnittstellen zur Anbindung verschiedener Verkehrsträger	20
UM 2.2.2: Einbindung von Buchungs- und Paymentssystemen	21
UM 2.2.3: Kommunikation und PM	21
Angestrebte Wirkungen und Ziele	21
TP 3: Weitere Maßnahmen	22
Maßnahme 3.1: Weiterbildung und Qualifizierung	23



UM 3.1.1: Schaffung Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“	23
Maßnahme 3.2: Einbindung von gesellschaftlichen Gruppen in der Modellregion	24
UM 3.2.1: Stakeholdermanagement	24
UM 3.2.2: Einbindung von Politik und Verwaltung in der Modellregion	24
UM 3.2.3: Partizipation und Bürgerbeteiligung	24
UM 3.2.4: Einbindung der Schülerinnen und Schüler	25
UM 3.2.5: Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes	25
UM 3.2.6: Kommunikation und Projektmanagement	26
Maßnahme 3.3: Übertragbarkeit auf andere ländliche Regionen	26
UM 3.3.1: Zusammenarbeit und Austausch mit anderen Modellprojekten im ÖPNV	26
UM 3.3.2: Konzepterarbeitung für die Übertragbarkeit der ÖPNV-Ergebnisse dieses Modellprojekts	26
UM 3.3.3: Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in Urlaubsregionen in Deutschland	27



Gesamtkonzept SMILE24

I. Ausgangslage

„Stell Dir vor, wir sind im ländlichen Raum in einer Region, in der wir zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne ein eigenes Auto, unabhängig vom Alter und sozialem Status, nur durch öffentliche Mobilitätsangebote barrierefrei, garantiert und nachhaltig mobil sein können.“ Das ist die Vision, die hinter dem Projekt SMILE24 steht. SMILE24 steht für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7. Die Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde und der Verkehrsverbund NAH.SH möchten in den kommenden Jahren (2023-2025) dieses Projekt als „ÖPNV-Modellvorhaben“ des Bundes im ländlichen Raum in Schleswig-Holstein umsetzen. Ziel von SMILE24: die Dekarbonisierung des Verkehrs durch attraktive öffentliche Mobilität, eine verstärkte ÖPNV-Nutzung und mit einer echten Verlagerung von Verkehren des MIV auf den ÖPNV zu unterstützen. Hierzu möchten die Projektpartner in dem hier skizzierten Verbundprojekt gerade für die Zielgruppe der Pkw-Fahrer (Bevölkerung vor Ort und Touristen) klimaneutrale Mobilität auch ohne Auto auch im ländlichen Raum ermöglichen, um damit die CO₂-Emissionen im ÖPNV und für den Verkehrssektor insgesamt zu reduzieren.

Für die Umsetzung im Projektzeitraum 2023-2025 wurde die Schlei-Region ausgewählt, die sich im Nordosten Schleswig-Holsteins in den Kreisen RD-ECK und SL-FL befindet. Dabei haben bei der Entscheidungsfindung, wo das Projekt umgesetzt werden soll, verschiedene Aspekte eine Rolle gespielt. So wurden Bevölkerungsstruktur, Ausprägung des Tourismus (u.a. Übernachtungszahlen oder Errichtung neuer Tourismusgebiete) sowie das vorhandene ÖPNV-Angebot genauer betrachtet. Die ausgewählte Region weist dabei die typischen Merkmale einer ländlichen Region in Deutschland mit zerstreuten Siedlungsstrukturen auf. Hierzu zählt eine vergleichsweise dünne Besiedelung (RD 1.500 bzw. SL 1.400 Einwohner je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche), was im Unterschied zu dicht besiedelten urbanen und suburbanen Räumen eine wirtschaftliche Erschließung mit einem attraktiven ÖPNV bis heute deutlich erschwert (bzw. fast unmöglich macht). Die zerstreuten Siedlungsstrukturen der beiden Kreise in der Fläche behindern die Erschließung für den auf die Bündelung der Verkehrsströme angewiesenen ÖPNV zusätzlich: Die durch Ostsee, Kieler Förde, Schleifjord und Nord-Ostsee-Kanal geographisch bedingte Teilrandlage reduziert die Möglichkeiten einer ergänzenden „Auffüllung“ der ÖPNV-Gefäße durch größere Durchgangsverkehre (Kabotage), ähnlich anderer ländlicher Räume, was einer wirtschaftlichen ÖPNV-Erschließung zusätzlich abträglich ist. Die im ländlichen Raum auch andernorts häufig beobachtbare demographisch schwierige Entwicklung der Schülerzahlen (lt. Destatis in SH in der Zeit von 2020 bis 2021 rd. 13% weniger Schulanfänger) begrenzt die Nachfragepotenziale in diesem Kernsegment der ÖPNV-Nachfrage im ländlichen Raum zusätzlich.

In Entsprechung wird das ÖPNV-Angebot derzeit samstags in RD um 51 % und in SL um 60 % sowie sonntags in RD um 69 % und in SL um 75 % reduziert. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV liegt in den Gemeinden der Region im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich, die Marktausschöpfung gemessen in ÖPNV-Fahrten je Einwohner und Jahr liegt zudem im unteren zweistelligen Bereich. Gleichzeitig weist die Schlei-Region eine hohe Autoverfügbarkeit bei minimaler bis mittlerer (in den Ferienmonaten) Staufahrt auf, wie dies auch in anderen ländlichen und touristisch geprägten Räumen anzutreffen ist. Damit steht der ÖPNV bislang einer klaren Autoorientierung gegenüber. Die Autoorientierung wird zudem durch das gut ausgebaute Straßennetz und i.d.R. ausreichend zur Verfügung stehende Parkplätze (die in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut wurden), verstärkt. Dies zeigt sich auch im hohen MIV-Anteil der touristischen Verkehre in dieser Region, was saisonal zu einer deutlichen Überinanspruchnahme einzelner Verkehrsinfrastrukturen in touristischen Hotspots entlang der Schlei führt. Damit dieser Trend umgekehrt werden kann, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die mit dem Projekt SMILE24 adressiert



und umgesetzt werden sollen. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass der Fuß- und Radwegenetz teilweise ausbaufähig ist, jedoch in den kommenden Jahren saniert und ausgebaut werden soll.

Stand des öffentlichen Verkehrs in der Projektregion

Im öffentlichen Verkehr ist die Region durch zwei parallele SPNV-Linien in Nord-Süd-Richtung mit einzelnen Bahnhaltepunkten im Stundentakt Kreisgrenzen übergreifend erschlossen. Ergänzend wurde der Busverkehr in der Vergangenheit ausgebaut (zusätzliche Buslinien, Ausweitung von Bedienzeiten und Taktverkehren), auch Kreisgrenzen überschreitend. Zusätzlich wurden an einzelnen Bahnhöfen Elemente von Mobilitätshubs etabliert (z.B. B+R-Stationen in Süderbrarup, Eckernförde, aber auch P+R-Plätze). In Süderbrarup wurde zusätzlich ein flächendeckender On-Demand-Verkehr (ODV) als „Dorf-Shuttle“ entwickelt und etabliert. Diese Einzelmaßnahmen führten häufig zu einer Angebotsverbesserung, allerdings i.d.R. nur eng lokal begrenzt und mit einer häufig nur geringen Nachfragesteigerung. Hintergrund: Die genannten Einzelmaßnahmen eröffneten den Interessierten keine vollständig vernetzte Alternative zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse in der Schlei-Region im Sinne eines „rund-um-Sorglos-Paketes“, Tür-zu-Tür und 24/7. Dies soll mit der Etablierung unseres Projektes im Sinne eines ÖPNV-Reallabores im ländlichen Raum unter dem Motto „Klimaneutral mobil – auch ohne Auto – auch im ländlichen Raum“ hingegen gelingen.

Ziele

Das Modellprojekt SMILE24 orientiert sich bei der Planung und der Umsetzung an den vier definierten Zielen des BMDV:

BMDV-Ziel	Kriterium	Messung	Status	Kurz	Mittel	Lang
Dekarbonisierung	Dekarbonisierte ÖPNV Fgz.	Prozent	1	10	60	100
Verlagerung	Reduzierung MIV-Fahrten	Prozent	-	3	10	20
Nutzung	Steigerung Anzahl Fahrgäste	Prozent	-	10	50	100
Attraktivität	Kundenzufriedenheit	Schulnoten	3,5	3	2	1

Aktuelle Zahlen zum Status in der beschriebenen Projektregion liegen derzeit für die Anzahl der MIV-Fahrten und die genaue Anzahl der ÖPNV-Fahrten nicht vor. Diese Zahlen müssen zu Beginn des Projekts erarbeitet werden. Ziel ist ein signifikanter Effekt über alle BMDV-Ziele ggü. dem Status quo (Datenstand 2019, vor Covid19). Basierend auf den vier BMDV-Zielen sind für dieses Modellprojekt Projektziele definiert worden. Insgesamt wurden 14 Projektziele definiert. Diese unterteilen sich in kurzfristige (K: 0-12 Monate), in mittelfristige (M: 12-36 Monate, bis zum Projektende) und in langfristige Ziele (L: bis 2030). Alle im Modellprojekt definierten Ziele wurden den vier BMDV-Zielen zugeordnet. Alle Ziele werden mit Beginn des Projektes aufgesetzt und verfolgt. Nach Projektende werden die Ziele weiterverfolgt, um insbesondere auch die langfristigen Ziele zu erreichen.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Beispiele für kurzfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Angebote werden für Touristen und Bürger gleichzeitig attraktiv sein (BMDV-Ziel: Attraktivität)
- Kommunen, Nutzer beteiligen sich an der zukünftigen Angebotsentwicklung (Attraktivität)

Beispiele für mittelfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Es wird eine garantierte Anschlussfähigkeit in einer intermodalen Reisekette geben (Verlagerung)
- Die Ergebnisse werden übertragbar und umsetzbar in anderen ländlichen Regionen sein (Attraktivität)
- Es werden nur emissionsfreie Fahrzeuge im ÖPNV in der Region eingesetzt (Dekarbonisierung)
- Teile der Bürger leben zukünftig auch im ländlichen Alltag ohne Auto (Verlagerung)

Beispiele für langfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Der Mobilitäts-Mindset junger Menschen im ländlichen Raum wird weg vom PKW zu einer 24/7-ÖPNV-Nutzung gedreht (Nutzung)
- Urlaub von immer mehr TouristInnen wird ohne Auto stattfinden (Verlagerung)
- Die PKW-Besitzquote in der betrachteten Region wird sich reduzieren (Dekarbonisierung).

Hauptziel unseres Projektantrages ist Klimaschutz mittels Dekarbonisierung des Verkehrssektors in einem beispielhaften ländlichen Raum. Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor werden wir mit Maßnahmen in folgenden drei Teilprojekten reduzieren:

I. Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität (Teilprojekt 1 – TP1: Angebot und Betrieb)

II. Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen (TP2: Auskunft und Vertrieb)

III. Weitere Maßnahmen (TP3: Weitere Maßnahmen).

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 1 – Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität

Im TP1: Angebot und Betrieb sehen wir für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Bevölkerung und im Tourismus durch Taktverdichtungen, Linienausbau (Expressbusse), Entwicklung neuer On-Demand-Verkehre (ODV) mit einem flächendeckenden und kreisübergreifenden Angebot sowie die enge Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln vor. Hinzu werden gezielte Angebotsausweitungen entlang touristischer Pfade in der Modellregion kommen.

Ziel ist eine echte „Mobilitätsgarantie 24/7“: Jeder Ort der Schlei-Region soll ganzjährig mindestens einmal pro Stunde mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen sein. Verlässlich an sieben Tagen die Woche und rund um die Uhr. Bahn und Bus können dabei nicht überall sein. Klassischen Nahverkehr werden wir daher überall auch mit anderen Mobilitätsformen wie ODV, aber auch Fahrrad und Sharing-Angeboten intelligent, auch mit weiteren Mobilitätsstationen, verknüpfen. Nach Bahnhöfen und Zügen sollen in der Region auch alle übrigen Stationen (und Haltestellen) und Fahrzeuge barrierefrei werden, aus Fahrgast-sicht hochattraktiv, einladend und für jeden leicht nutzbar; egal, ob mobilitätseingeschränkt, mit Kinderwagen oder Koffer unterwegs.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Jedoch soll dieses Projekt nicht nur einzelne Maßnahmen oder Verkehrsträger betrachten. Vielmehr wollen wir mit dem Projekt eine Vernetzung aller Verkehrsträger in der Projektregion erreichen, die in ihrer Vollständigkeit nach unserer Kenntnis deutschlandweit im ländlichen Raum so noch nicht vorhanden ist. Ferner sollen die Fahrzeuge des Nahverkehrs CO₂-frei fahren und regenerative Energie aus der Region nutzen – eben echt klimaneutral.

Der Betrieb erfolgt mittels einer datenbasierten, dynamischen und auf KI-basierten Verkehrsoptimierung, die eine schnelle Umsetzung der Fahrgastbedarfe ermöglichen soll, möglichst effizient. Das tatsächliche Angebot, gerade auch die Gefäßgröße je Fahrzeug, wird laufend an die tatsächliche Nachfrage angepasst, nicht nur zum Fahrplanwechsel. Hier werden die Möglichkeiten von Big Data mittels automatischer Fahrgastzählensysteme, Vertriebsdaten und KI mit entsprechenden Algorithmen genutzt, um ein an den tatsächlichen Verkehrsbeziehungen orientiertes Mobilitätsangebot anbieten zu können: datenbasierte, dynamische und auf KI-basierte Verkehrsoptimierung, die eine schnelle Umsetzung der Fahrgastbedarfe ermöglichen soll.

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 2 – Auskunft und Vertrieb

Bestandteil des TP2: Auskunft und Vertrieb ist die Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen.

Mit dem Ausbau der NAH.SH App zu einer echten intermodalen Mobilitätsplattform für die Schleiregion und perspektivisch für das gesamte Land Schleswig-Holstein wird die Buchbarkeit der gesamten Reisekette Tür-zu-Tür über alle Verkehrsträger hinweg (Bike- und Car-Sharinganbieter, ODV oder auch bestehende Dörpsmobile) in Echtzeit sichergestellt, angepasst an die aktuelle Verkehrssituation, mit verlässlichen Echtzeitinformationen auch im Störfall. Informieren, buchen und zahlen transparent und einfach, auch im Web und, für digitalferne Fahrgäste, via Telefonhotline und personenbedienten Verkaufsstellen. Dabei ist zu erwähnen, dass alle hier genannten Dienste in der NAH.SH App beauskunftet und mittels Deeplink an die App des Anbieters weitergeleitet werden. Die Buchung und der Kaufvorgang finden direkt beim Anbieter statt.

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 3 – Weitere Maßnahmen

Durch die Maßnahmen in diesem Teilprojekt werden wir die Kommunikation zum Projekt SMILE24 ausbauen. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen im Bereich des Marketings (Werbung, aber auch Aufbereitung von Fahrgastinformationen) und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Bürger- und Akteursbeteiligung. Wichtiger Bestandteil der Fahrgastinformation ist der Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes, auch für Menschen mit Einschränkungen (z.B. Texte in leichter Sprache, Blindenleitsysteme etc.). Einbinden wollen wir Schülerinnen und Schüler als heutige und zukünftige Nutzer des ÖPNV durch die Zusammenarbeit mit mehreren Schulen in der Schleiregion, in der Mittel- und Oberstufe und in Berufsbildungseinrichtungen. Die Jugend für einen modernen und klimafreundlichen ÖPNV zu gewinnen, bedeutet aus unserer Sicht, die Grundlagen zu schaffen für die selbstverständliche Weiternutzung des ÖPNV in ländlichen Regionen auch nach der Schulzeit.

Weiterhin zählen zu diesem TP 3 auch Schulungen der Akteure vor Ort und die Etablierung und Qualifizierung von Mitarbeitenden in den Kreisen und Ämtern vor Ort zu Mobilitätsmanagern. Ferner sehen wir ein professionelles Gesamtprojektmanagement SMILE 24 in enger Abstimmung mit den Akteuren vor Ort in der Schleiregion vor.



Zusammenfassung Teilprojekte

Die in den einzelnen TP 1-3 beschriebenen Maßnahmen sind alle integrale Bestandteile des Gesamtkonzeptes und weisen untereinander verschiedene Wechselwirkungen mit Blick auf die Zielerreichungen auf und stärken sich gleichzeitig. Das TP 1 fokussiert auf die Optimierung und Stärkung bestehender und den Ausbau neuer Verkehrsangebote. Mit der Einführung des derzeit in Vorbereitung befindlichen bundesweiten 49€-Tickets wird dazu ein Komplementär eingeführt, ohne den ein ausreichendes Angebot nicht wie gewünscht zum Tragen kommen würde. Das Zusammenspiel und die Vernetzung dieser geplanten Einführung mit den definierten Maßnahmen in den TP 2 und 3 zielen alle auf die Erreichung der beschriebenen 24/7-Mobilitätsgarantie ab.

Im Gegensatz dazu würde die Umsetzung einzelner Maßnahmen in den Teilprojekten nicht diese Tragweite haben und würde das angestrebte Ziel einer angestrebten 24/7-Mobilitätsgarantie nicht erfüllen. Ergänzend dazu werden auch die Maßnahmen der Bürger- und Akteursbeteiligung im TP 3 wichtige Impulse liefern, die als Vervollständigung zu allen anderen Maßnahmen zu sehen sind und eine Rekalibrierung auch der übrigen Maßnahmen der TP 1-2 noch innerhalb der Projektlaufzeit erlauben. Dadurch, dass alle TP untereinander Abhängigkeiten aufweisen, wird es umso notwendiger sein, durch ein gut organisiertes Gesamtprojektmanagement immer den Blick für das Wesentliche zu behalten, damit alle Projektziele innerhalb der Projektlaufzeit erreicht werden.

Dieses Projekt will modellhaft und konsequent im ländlichen Raum, die Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit neu denken, entwickeln und erproben und diese Ergebnisse für öffentliche Mobilität der Zukunft in ländlichen Regionen verfügbar machen. Hierzu lässt sich das hier geplante Vorhaben SMILE24, mit den in den Teilprojekten dargestellten Maßnahmen, unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten auf alle ÖPNV-Träger in ländlichen Regionen übertragen. Die neu entwickelten und genutzten Systeme (Multimodale App, Verkehrskonzepte, Mobilitätshubs) werden so umgesetzt, dass diese unmittelbar auf weitere Regionen landes- und deutschlandweit übertragbar sind. Vor allem die technologischen Erkenntnisse aus den TP 1 und 2 sind mit einem vergleichsweise geringen Aufwand auf andere Anwendungsgebiete übertragbar und adaptierbar, da diese raumunabhängig für den Fahrgast aufgebaut werden und somit alle Bedürfnisse des Fahrgastes abdecken sollen. Die Projektpartner streben in der Projektlaufzeit den landes- und bundesweiten Wissenstransfer mit anderen bereits geförderten oder neu hinzukommenden Modellprojekten, die ebenfalls im Schwerpunkt ländliche Regionen durchgeführt werden, an und werden die entwickelten Praxisguides innerhalb von verschiedensten Veranstaltungen, auch sektorübergreifend, präsentieren.

Vor allem im TP 1 werden wir Maßnahmen aufsetzen, die sich derzeit an verschiedenen Orten in Deutschland gerade in der Einführungsphase befinden. Mit diesen geförderten Projekten streben wir innerhalb der Projektlaufzeit eine Vernetzung und Zusammenarbeit an. Unser Projekt will ergänzend zu bisherigen Modellprojekten den Nutzenden eine echte Alternative zum Auto über alle 4P des Marketing Mixes (Price, Product, Place und Promotion) hinweg als ganzheitliches Gesamtprodukt offerieren.

Hierbei werden wir in der Schleiregion auch auf die Erkenntnisse des bisherigen Angebotsausbaus im Bahn- und Busverkehr sowie des durch das ebenfalls vom BMDV geförderten Projektes „SchleiMo“, sowie des durch das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) geförderten Projektes im Amt Süderbrarup (Smartes DorfSHUTTLE) aufsetzen. Dabei sind die Projekte „SchleiMo“ und „Smartes DorfSHUTTLE“, für das Projektteam ein wichtiger Indikator und bestätigt knüpfen an unseren Überlegungen, den ÖPNV im ländlichen Raum ganzheitlich zu denken (mit allen Verkehrsträgern) sinnvoll an.

Dies schließt weiterhin die Erfahrungen in Schleswig-Holstein aus mehreren Projekten zur Dekarbonisierung der Antriebe in Bahn-, Bus- und On-Demand-Verkehren ein. Durch die enge Zusammenarbeit mit

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

allen bisherigen Projekten wird eine echte Kooperation entstehen, so dass SMILE24 von den erzeugten Synergien in einer vollständig bedienten Mobilitätsregion 24/7 umfassend profitieren wird.

Die für das Projekt relevanten Akteure sind innerhalb des Projektes für die inhaltliche sowie konstruktive Zusammenarbeit zuständig. Vor allem werden die Fachbereiche der Kreise und Ämter, aber auch die Kreistage, Amtsvertretungen sowie Ihre Fachausschüsse, und die Bürgermeister der Gemeinden in der Modellregion in die Entscheidungsfindungen einbezogen. Damit soll ein breiter, politische Konsens herbeigeführt werden. Ebenso werden die Gremien der NAH.SH in die Entscheidungsfindung durch einen Projektbeirat eingebunden, so dass eine frühzeitige Beteiligung auch anderer Interessenverbände, Aufgabenträger und Regionen im Land in die Projektdiskussionen und -ergebnisse gewährleistet ist.

Darüber hinaus werden die identifizierten Stakeholder und hier vor allem die Fahrgäste (Bevölkerung und Touristen) angesprochen und in der Form von verschiedenen Formaten umfangreich informiert, in Befragungen sowie bei der Findung von Verbesserungsvorschlägen eingebunden. Ebenso sollen die Maßnahmen mit möglichst vielen gesellschaftlichen Gruppen in Workshop-Formaten und Bürgerbeteiligungen erörtert und getragen werden. Ein wichtiger Aspekt der Einbindung und Zusammenarbeit ist die bereits kurz beschriebene Einbindung von Schülerinnen und Schüler zur 24/7-Nutzung eines zukünftigen ÖPNV-Angebots in der Schleiregion. Hiervon verspricht sich das Projekt SMILE24 wertvolle Beiträge für das ÖPNV-Angebot, so dass Jugendliche den ÖPNV auch als attraktiv außerhalb der Schulzeiten und zukünftig als Erwachsene als echter Alternative zum eigenen Auto auch im ländlichen Raum wahrnehmen und nutzen. Die Darstellung der geplanten Maßnahmen wird im TP 3 erfolgen.

II. Beschreibung der Teilprojekte

TP 1: Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität

Aufgrund regelmäßiger Angebotsanpassungen konnte der ÖPNV im Projektgebiet in den vergangenen Jahren bereits stetig und sinnvoll erweitert werden. So sind die Mittel- und Unterzentren der Projektregion durch Taktlinien und ausgeweitete Bedienzeiträume, auch in der Kombination mit der Bahn, miteinander verbunden. Mit diesen Angebotsanpassungen konnte ein Grundnetz an ÖPNV-Linien aufgebaut werden, welches aber noch nicht die Bedürfnisse der Fahrgäste vollständig abdecken kann. Ein gewisses Maß an Zufriedenheit konnte bei den Fahrgästen zwar aufgebaut werden, aber nicht in den Maßen, wie sich das die Aufgabenträger des ÖPNV sowie die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen vorstellen.

Vor allem die durch die zerstreute Siedlungsstruktur bedingten, langen Reisezeiten, die immer noch nicht ausreichenden Bedienzeiten sowie oftmals die wenig attraktive Taktung tragen dazu bei, dass das angebotene Verkehrsangebot von der Bevölkerung und den Touristen nicht in seinem vollen Potential in Anspruch genommen wird. Die Folge daraus ist, dass es innerhalb der Bevölkerung in den letzten Jahren kaum nennenswerte Verlagerungen vom MIV hin zum ÖPNV gegeben hat, bei zeitweise nahezu sehr gering ausgelasteten 12m-/18m-Bussen. Betrachtet man dazu noch die hohen Touristenströme in der Urlaubszeit (die aufgrund des touristischen Wachstums in den letzten Jahren deutlich verlängert wurde), in der Projektregion, so ist zu beobachten, dass Touristen den angebotenen ÖPNV-Verkehr nur zu einem marginalen Teil in Anspruch nehmen, um zu den vielen Ausflugszielen zu gelangen. Denn bislang reist die große Mehrheit der Touristen mit dem eigenen PKW an und bewegt sich auch vor Ort damit fort (90% der Urlaubsreisen, 77% der Kurzurlaube und 78% der Tagesgäste mit Ziel SH werden mit dem PKW durchgeführt – Stand 2019). Dies trägt dazu bei, dass die Verkehrsbelastung in den Urlaubsorten und den touristischen Hotspots hoch ist und mit dem touristischen Wachstum weiter steigen wird. Um dies

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

zu ändern, werden folgende (Unter-) Maßnahmen definiert, die einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Projektregion leisten werden.

Maßnahme 1.1: Taktverdichtung durch Angebotsausweitung

In dieser Maßnahme sollen die bestehenden Hauptachsen in der Projektregion ausgebaut und gestärkt werden. Die Stärkung der Hauptsachsen trägt dazu bei, dass die durch die zerstreute Siedlungsstruktur der beiden Kreise geschuldeten, langen Reisezeiten, durch ausreichende Bedienzeiten und attraktivere Taktung zu einer höherer Akzeptanz führen wird.

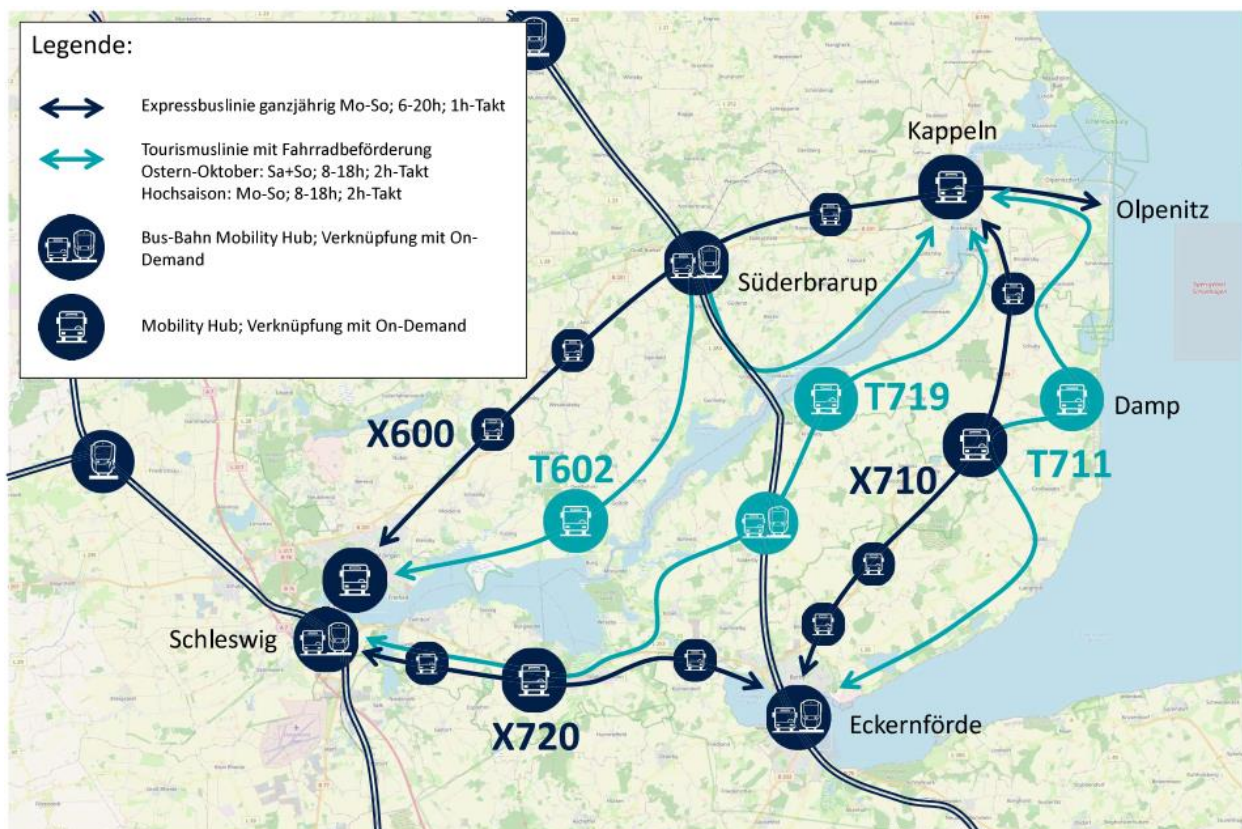


Abb. 1: Angebotsausweitungen

UM 1.1.1: Einführung Expressbuslinie X600

Untermaßnahme (UM) Einführung Expressbus X600 SL - Süderbrarup - Kappeln – Olpenitz: Die Hauptverkehrsströme / Hauptverkehrsachsen sind in der Projektregion auf die Mittel- und Unterzentren ausgerichtet. Eine dieser Achsen ist die zwischen Schleswig und Kappeln. Diese Achse wird derzeit jedoch mit einer unregelmäßigen Taktung bedient und ist im Wesentlichen auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Um die heute bestehenden Taktlücken zu schließen, werden in dieser UM schnellere und häufigere Expressverbindungen eingeführt. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc..

Zu den üblichen Verkehrszeiten verringert sich so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptachsen zu entlasten, wird in den Nächten auf Samstag und Sonntag ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und Hamburg durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Um den Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors in der Projektregion zu erreichen, werden in dieser UM nur batterieelektrische Busse mit folgenden Merkmalen eingesetzt: barrierefrei mit Sondernutzungsflächen, WLAN und USB-Lademöglichkeiten, bequeme Expressbusbestuhlung, große und übersichtliche Anzeigen sowie akustische Unterstützung. Saisonal wird die Linie über Kappeln hinaus zum touristisch bedeutsamen Ostseeressort Olpenitz verlängert. Durch die Verknüpfung mit den Bahnlinien in Schleswig ergeben sich attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn, die u.a. für die Touristen attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn bieten, die einen Urlaub ohne ein eigenes Auto möglich machen. Die zusätzliche Spätfahrt ab SL Bahnhof um 1:30 nach Kappeln kann von der letzten Fahrt des RE7 aus erreicht werden, die um 23:43 in Hamburg abfährt.

UM 1.1.2: Einführung Expressbuslinie X710

Analog zu der UM 1.1.1 wird auch in dieser UM eine der Hauptverkehrsachsen gestärkt. Dabei handelt es sich um die Verkehrsachse zwischen Eckernförde und Kappeln. Auch diese Verkehrsachse wird bis heute mit einer unregelmäßigen Taktung bedient, die im Wesentlichen auf die Schulanfangs- und endzeiten ausgerichtet ist. Um die heute bestehenden Taktlücken zu schließen, werden in dieser UM ebenfalls schnellere und häufigere Expressverbindungen eingeführt, damit diese Verkehrsachse weiter gestärkt werden kann. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr
- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc.

Zu den üblichen Verkehrszeiten verringert sich so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptachsen zu entlasten, wird in den Nächten auf Sa./So. ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und HH durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Diese UM wird sich aus zwei Linien zusammensetzen: Eckernförde - Vogelsang-Grünholz - Kappeln (Mo-So) und Eckernförde - Vogelsang-Grünholz - Damp (Mo-Fr). Durch die Überlagerung der beiden Linien wird auf der Verkehrsachse zwischen Eckernförde und Vogelsang-Grünholz ein 30-Minuten-Takt möglich sein, der die Attraktivität dieser Strecke weiter steigern und zu einer aus unserer Sicht signifikanten Steigerung der Fahrgastzahlen führen wird. Auch in dieser Maßnahme werden batterieelektrische Busse wie in der UM 1.1.1 eingesetzt. Durch die Verknüpfung mit den Bahnlinien in Eckernförde ergeben sich zudem für die Touristen attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn, für einen Urlaub ohne ein eigenes Auto.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

UM 1.1.3: Einführung Expressbuslinie X720

Wie in den beiden vorliegenden UM wird eine weitere Hauptverkehrsachse im Projektgebiet aufgewertet. Dabei handelt es sich um die Verkehrsachse zwischen Schleswig und Eckernförde. Bei der Verkehrsachse werden ebenfalls die bestehenden Taktlücken mit der Einführung von Expressbussen geschlossen. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr
- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc.

Auch in dieser UM verringert sich zu den üblichen Verkehrszeiten so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptrelationen zu entlasten, wird in den Nächten auf Saa./So. ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und HH durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Auch in dieser Maßnahme werden batterieelektrische Busse wie in der UM 1.1.1. eingesetzt. Die zusätzliche Abfahrt ab Eckernförde um 1:25 ermöglicht eine letzte Fahrtmöglichkeit von Kiel nach SL, der letzte direkt fahrende Zug fährt bereits um 0:01 ab Kiel Hauptbahnhof.

Maßnahme 1.2: Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden ODV

Ziel der Einführung eines On-Demand-Verkehres (ODV) wird es sein, gemeinsam mit denen in der Maßnahme 1.1 dargestellten Untermaßnahmen die bestehenden Verkehrsangebote in der Projektregion so zu erweitern, dass eine 24/7-Bedienung möglich und die Mobilitätsgarantie gewährleistet ist.

UM 1.2.1: Planung und Konzeptionierung eines flächendeckenden ODV

In dieser Untermaßnahme werden die Möglichkeiten evaluiert, wie der ODV in der Projektregion am sinnvollsten umgesetzt werden kann. Dabei geht das Projektkonsortium im ersten Schritt davon aus, dass eine Aufteilung auf vier Unterbediengebiete (Süderbrarup, Eckernförde, Kappeln, Schleswig) sinnvoll und am wirtschaftlichsten ist. Vor allem wird dabei auch der bestehende ODV in Süderbrarup (der hier weiter ausgebaut werden soll) berücksichtigt, so dass hier auf die bestehende Lade- bzw. Einrichtungsinfrastruktur zurückgegriffen wird.

Die vier erwähnten Unterbediengebiete (vgl. Abb. 2) werden als getrennte Unterbediengebiete morgens, tagsüber bis in den Abendstunden und ein großes angeschlossenes Bediengebiet nachts (Ersatz für den unwirtschaftlichen Linienverkehr in den Nachtstunden) betrachtet. Des Weiteren wird sich der ODV bezüglich der Umsteigemöglichkeiten in Richtung des Linienverkehrs an den bestehenden und in diesem Projekt geplanten Mobility Hubs orientieren. Nicht zuletzt werden im gesamten Bediengebiet virtuelle Haltestellen in einem Abstand von 300 Metern eingerichtet. Um die erwähnte 24/7-Bedienung (mit unterschiedlicher Anzahl von den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen) gewährleisten zu können werden 32 vollelektrische Fahrzeuge (ca. 6-8 Sitze- 8x davon komplett barrierefrei) zum Einsatz kommen. Neben den Fahrzeugen werden in dieser UM die Fahrer-Schulungen sowie die Standorte für die Ladeinfrastruktur geplant.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Im Rahmen der Planung des ODV wird im Kreis RD-ECK die Einbindung des Taxigewerbes geprüft und umgesetzt werden. Ziel dabei ist, mögliche Kooperationen mit dem Taxigewerbe auszuloten und Chancen wie Potentiale bei der Implementierung eines On-Demand-Angebotes mit der Beteiligung des Taxigewerbes zu identifizieren. Eine Beteiligung des Taxigewerbes könnte u.a. so aussehen:

- Fahrzeuge werden von Taxiunternehmen beschafft und stehen dem Taxigewerbe außerhalb der ODV-Zeit zur Verfügung
- Taxi als Auftragnehmer oder Subunternehmer vom Auftragnehmer für ODV (Personal bleibt im Taxitarif oder Personal wird nach Bustarif bezahlt)

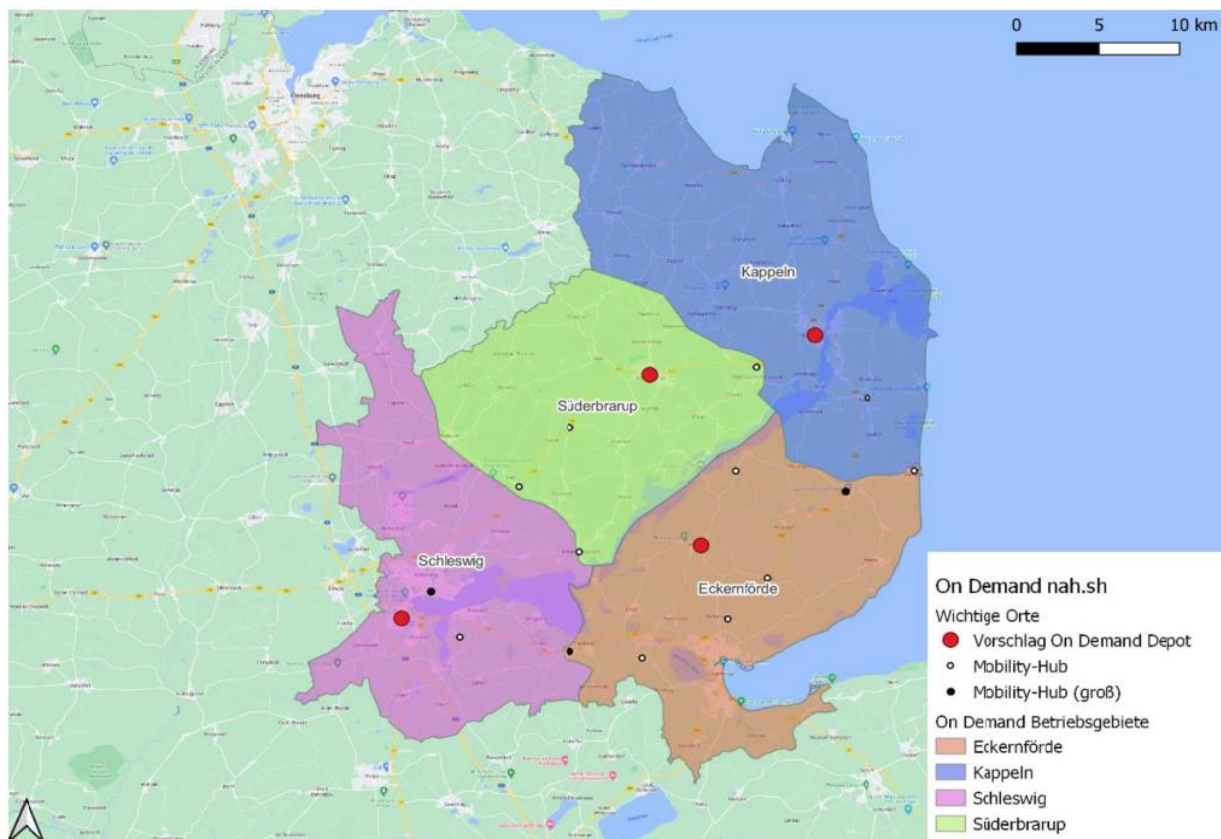


Abb. 2: On-Demand-Gebiete

Auch eine Beteiligung von anderen Fahrdienstleistern (u.a. Malteser) wird in beiden Kreisen geprüft. Damit die ODV bestmöglich genutzt werden können, wird bestehende Dispositions-, Buchungs- und Datenauswertungssoftware "NAH.SHUTTLE" verwendet. Es handelt sich dabei um eine komplett barrierefreie Buchungssoftware mit unterschiedlichen Funktionalitäten (u.a. Parallelfahrtverbot, Vorausbuchungen, Mitfahrerzubuchungen), die immer die beste Lösung für den Fahrgast ermittelt.

UM 1.2.2: Prüfung, Umsetzung und Vergabe der Verkehre

Diese UM dient dazu, die in der UM 1.2.1 geplanten Verkehre zu auf die Durchführbarkeit zu prüfen. Dabei werden Testbetriebe durchgeführt, bei denen die gesammelten Daten ausgewertet und in der finalen Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Ergänzend zu der Prüfung der Durchführbarkeit wird in dieser Maßnahme der Anforderungskatalog und Vergabeprozess der On-Demand-Mobilitätssoftware

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

(ODM) sowie die Vergabe der Verkehrsleistung vorbereitet. Dabei wird für die Vergabe der ODM ein externer Berater im Auftrag der NAH.SH beauftragt. Die Umsetzung der Verkehrsleistung wird über die bestehende Verkehrsverträge beider Kreise erfolgen.

UM 1.2.3: Pilotierung und Inbetriebnahme

In diesem UM wird die Inbetriebnahme, die auf den Erkenntnissen von 1.2.1 und 1.2.2 basiert, vorbereitet und umgesetzt. Die Umsetzung wird dabei in den drei Unterbediengebieten (Schleswig, Kappeln, Eckernförde) vsl. von der Autokraft GmbH bzw. ihrem Schwesterunternehmen CleverShuttle übernommen. Die Umsetzung der Verkehre im Unterbediengebiet Süderbrarup (bestehender ODV) wird durch das dort schon tätige Unternehmen Transdev übernommen.

Maßnahme 1.3: Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade

In dieser Maßnahme sollen neue Angebote geschaffen werden, die sowohl die Bedarfe der Bevölkerung vor Ort als auch die der zahlreichen Touristen in der Urlaubssaison decken soll (vgl. dazu Abb. 1).

UM 1.3.1: Einführung T602 nördliche Schleidörfer

Ziel dieser UM ist es, die Urlaubsregion nördlich der Schlei mit ihren touristischen Hotspots mit einem neuen Verkehrsangebot attraktiv zu machen. Folgende Schritte sollen dazu beitragen, dass dieses Verkehrsangebot sofort nach der Einführung von den potenziellen Fahrgästen angenommen wird:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Samstag und Sonntag zwischen 8 bis 18 Uhr
- Hochsaison (Juni – Sept.): Montag bis Sonntag zwischen 8-18 Uhr

Analog der Maßnahme 1.1 werden diese neuen Verkehrsleistungen auch nur mit batterieelektrischen Bussen mit selben Merkmalen (zzgl. Lademöglichkeiten für Gepäck und Fahrradmitnahme) erbracht. Die hier geplanten Verkehrsleistungen sollen zudem ein ergänzendes Angebot zur Entlastung des flächendeckenden ODV entlang touristischer Hauptachsen am nördlichen Schleiufer bieten, der dazu beitragen sollen, dass u.a. die Touristen während ihres Aufenthaltes auf ihr eigenes Auto verzichten.

UM 1.3.2: Einführung T711 Ostseeküste

Das bestehende Angebot auf dieser Linie wird beibehalten. Die hier genannte Verbindung ist schon eine bestehende Verbindung, die vom Kreis RD-ECK im Zuge der Angebotsausweitung 2021 eingerichtet wurde. In dieser UM werden, bis auf die Ausstattung der Fahrzeuge, keine nennenswerten Änderungen am aktuellen Zustand erfolgen, dennoch ist diese Verbindung ein wichtiger Bestandteil des Projektes und sollte als solcher berücksichtigt werden. Auch diese Verbindung wird als ergänzendes Angebot zur Entlastung des flächendeckenden ODV entlang touristischer Hauptachsen mit folgenden Merkmalen ausgestattet:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Sa. + So. zwischen 8 bis 18 Uhr

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

- Hochsaison (Juni – Sept.): Mo-So zwischen 8-18 Uhr

UM 1.3.3: Einführung T719 südliche Schleidörfer

In dieser Untermaßnahme sollen analog der Untermaßnahme 1.3.2 mit der Einführung eines neuen touristischen Verkehrsangebotes die touristischen Hotspots, in diesem Fall südlich der Schlei, für die zahlreichen Touristen attraktiv gemacht werden. Folgende Schritte sind in dieser UM vorgesehen:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Samstag und Sonntag zwischen 8 bis 18 Uhr
- Hochsaison (Juni – Sept.): Montag bis Sonntag zwischen 8-18 Uhr

Diese Verkehrsleistungen werden ebenfalls mit denen in der Untermaßnahme geplanten Bussen umgesetzt, die zu Dekarbonisierung des Verkehrs in der Projektregion beitragen werden.

Maßnahme 1.4: Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen an Knotenpunkten

Der Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen stellt einen wichtigen Aspekt des Projekts SMILE24 dar. Mit Hilfe dieser soll die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern weiter verstärkt und ausgebaut werden (vgl. Abb. 1). Nur so kann eine hohe Qualität des Verkehrsangebotes erreicht und die Bedürfnisse (schaffen eines hohen Standards) der Fahrgäste berücksichtigt werden. Denn „nur“ Bushaltestellen sind aus Sicht der Fahrgäste unzufriedenstellend. Um die geplanten Ziele dieser Maßnahme zu erreichen, wird das Projektkonsortium unter der Federführung der NAH.SH eine einheitliche Lösung entwickeln, die sich am Corporate Design des Verkehrsverbundes orientiert und barrierefrei für jedermann zugänglich ist. Vorgesehen ist, den besonderen Anforderungen dieses Raumes angepasste konkrete Bausteine für Zugangs- und Umstiegsorte zum ÖPNV zu entwickeln und anhand von Beispielstandorten in jedem der beiden Kreise umzusetzen sowie zu evaluieren.

Dabei erfolgt eine Berücksichtigung vom Maximalangebot für alle Verkehrsträger mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen und Dienstleistungen (bspw. WLAN, Fahrrad-, Paketbox, Sharing-Angebote) über die weichen Standortfaktoren (bspw. Sicherheitsgefühl, Bequemlichkeit, Wiedererkennbarkeit) bis hin zur Barrierefreiheit und Orientierung.

UM 1.4.1: Konzeption eines Mobility Hubs im Verbunddesign

Zunächst wird in UM ein gestalterischer Entwicklungsprozess mit Beteiligungsverfahren aller relevanter Akteure umgesetzt. Dabei werden vor allem folgende Fragestellungen beleuchtet:

- Was sind die Anforderungen der Fahrgäste?
- Welche Ausstattungsmerkmale sollte ein Mobility Hub an einer Expressbuslinie aus Fahrgastsicht haben (z.B. Hohe gestalterische Qualität und hochwertiges Erscheinungsbild des ÖPNV).

Die in den Beteiligungsverfahren gesammelten Informationen und Erkenntnisse werden anschließend in der architektonisch-planerische Ausgestaltung berücksichtigt und zu einem umsetzbaren Entwurf ausgearbeitet. Sobald der Entwurf final abgestimmt wurde, werden folgende Schritte eingeleitet:

- Ausschreibung der Planungs- und Beratungsunternehmen für die Entwicklung der Mobility Hubs

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

- Koordinierung des Prozesses
- Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen für den Hersteller der Mobilitätsstationen

UM 1.4.2: Bau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Achsen

Im Rahmen dieser UM wird es vor allem darum gehen, die konkrete bauliche und planerische Umsetzung (u.a. Ausschreibung von Rahmenverträgen, Überwachung des baulichen Fortschritts) voranzutreiben, damit die geplanten Mobility Hubs innerhalb der Projektlaufzeit zügig umgesetzt werden können. Dieser Prozess wird von der NAH.SH sehr eng betreut und in Abstimmung mit den beiden Kreisen umgesetzt. Folgende Aufgaben werden innerhalb der Projektlaufzeit durchgeführt:

- Abstimmung der Akteure (LBV SH, Kommunen, Planer)
- Ausschreibung Rahmenverträge: Nutzen von Synergien bei der Planung, u.a.
 - o Planung der Stationen (Hochbau nach Modulsystem NAH.SH)
 - o Baugrund- und Umweltgutachten
- Beratung und Unterstützung der Kommunen (Anträge, Gremienbeschlüsse, Vergaben etc.)
- Aufbau von Strukturen zur Unterstützung von Kommunen beim Ausbau auf Landesebene
- Bauliche Umsetzung (Attraktiver und barrierefreier Ausbau der Zuwegung)
- Ausbau von ca. 10 Haltestellen zu Mobilitätsstationen, d.h.
 - o 37 barrierefreie Haltepositionen (Fahrgastunterstände im Landesdesign) mit DFI
 - o Ca. 160 Stellplätze für Fahrräder - überdacht
 - o 10-mal Verknüpfung der Haltestellen mit ODV und 10 Infostelen
- Verknüpfung mit Carsharing, insb. sinnvoll an 6 Stationen

UM 1.4.3: Aufbau und Einführung von Sharing Angeboten

Damit die angestrebte 24/7-Mobilität in der Projektregion gewährleistet werden kann, werden wie schon erwähnt, neben den in den vorherigen UM beschriebenen Umsetzungen in den Bereichen der Linien- und ODV Car- und Bike-Sharing-Angebote eingeführt. Diese sollen die letzten Lücken des Verkehrsangebotes schließen. In beiden Kreisen wird ein dichtes Netz an Stationen (sieben im Kreis SL-FL und sechs im Kreis RD-ECK) aufgebaut, die sich an einigen geplanten Mobility Hubs richten werden. Die Car-Sharing-Stationen werden mit insgesamt 19 vollelektrischen Fahrzeugen (mit einem speziellen Branding für das Projekt SMILE24) und den dazugehörigen 24/7 zugänglichen Wallboxen ausgestattet. Zudem ist zu erwähnen, dass der lokale Anbieter schon teilweise im Projektgebiet aktiv ist. Auch dieses Mobilitätsangebot wird in die multimodale NAH.SH+-App der NAH.SH integriert und wird einen wesentlichen Anteil an der multimodalen Reisekette in der Projektregion haben. Ergänzend zu den Car-Sharing-Angeboten werden als letzte Ebene der multimodalen Mobilitätskette an ausgewählten Standorten auch Bike-Sharing-Stationen aufgebaut. Auch diese werden teilweise an den Standorten neu geplanter Mobility-Hubs berücksichtigt.



Maßnahme 1.5: Datengesteuerte, dynamische auf KI basierte Angebotsanpassungen im Betrieb zur Steuerung der Fahrgastbedarfe

UM 1.5.1 Evaluierung bestehender Daten

Ziel dieser UM soll die Evaluierung von für die Angebotsanpassung relevanten Daten, die von den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund täglich erfasst werden.

Dabei handelt es sich u.a. um Ein- und Aussteiger in den Bussen, Art und Anzahl verkaufter Tickets, Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Auslastung der Fahrzeuge. Diese Daten werden heute nur rudimentär für die Angebotsanpassungen genutzt, obwohl sie sehr viel Potenzial zur wirtschaftlichen Gestaltung des zukünftigen ÖPNV mit sich bringen. Daher werden in dieser UM die vorhandenen Daten analysiert und in Zusammenarbeit beider Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV mit den Verkehrsunternehmen und NAH.SH als Verkehrsverbund so bewertet, ob sie für die im UM 1.5.3 geplanten dynamischen Angebotsanpassungen relevant sind. Die hier zu erarbeitenden Ziele bilden, für die in der UM 1.5.2 geplante Programmierung des Algorithmus, das Grundgerüst dieser Maßnahme. Neben den genannten Akteuren, die als Experten für den Bereich ÖPNV gelten, müssen in dieser UM auch Experten zur Datenverarbeitung involviert sein, die diese Daten nach den Bedarfen der Kreise und der Verkehrsunternehmen verarbeiten (mit Hilfe von KI-Tools) und zur Verfügung stellen werden.

UM 1.5.2 Programmierung von KI mit entsprechenden Algorithmen zur Datenanalyse

Für den Linienverkehr: In dieser UM werden, für die in der UM 1.5.1 genannten Daten Algorithmen entwickelt, die auf die Bedarfe der Kreise und vor allem auf die der Verkehrsunternehmen abzielen. Diese Programmierung wird in enger Zusammenarbeit aller beteiligter Projektpartner erfolgen und wird mit Einhaltung verschiedener Meilensteine, die der Zeitplanung zu entnehmen sind, erfolgen. Diese Meilensteine werden dafür sorgen, dass die Zwischenschritte jederzeit transparent darstellbar sind und dass die angestrebten Ziele erreicht werden. Welche Programmiersprache in dieser UM verwendet wird, wird im Laufe der Anfangsphase des Projektes entscheiden. Hier ist das Projektteam auf externe Expertise angewiesen, die für die diese Maßnahme hinzugezogen werden.

Für den ODV: Bei dem in der UM erwähnten, bestehenden ODV im Amt Süderbrarup, wird bereits das Hintergrundsystem bzw. Dashboard des Unternehmens ioki GmbH verwendet. Damit kann für den Bereich des ODV auf ein bestehendes System zurückgegriffen werden, so dass hier keine weiteren Aufwendungen für die Programmierung notwendig sind.

UM 1.5.3 Datenverarbeitung zu dynamischen Angebotsanpassungen

Für den Linienverkehr: Nach der Programmierung des Algorithmus werden in dieser Maßnahme die ersten Probeläufe mit den generierten Daten erfolgen. Dabei wird das Augenmerk vor allem auf der Qualität und die Umsetzbarkeit erzeugter Ergebnisse liegen. Diese Ergebnisse sollten aus Gründen einfacher Darstellung in einem Dashboard aufbereitet werden, so dass verschiedenen Auswertungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die in einer einfachen Art und Weise verändert bzw. angepasst werden können. Mit Hilfe dieser Auswertung können im Anschluss die dynamischen Angebotsanpassungen angestoßen werden, die ganz mit den eng mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt sein müssen, da diese für die Änderung der Verkehrsleistungen etwas mehr Zeit benötigen und ggf. ihre Fahrzeug- und Personalbestände anpassen müssen.



Für den ODV: Das bestehende System des Unternehmen ioki GmbH sammelt und bereitet die Daten (aktuelle Betriebssituation, Nachfrage, Auslastung sowie der Anzeige/Ortung der sich im Einsatz befindenden Fahrzeuge) des durchgeführten Verkehrs und wertet diese aus. Aufgrund dessen können hier zudem mit Hilfe definierter Parameter Prognosen für den weiteren Tagesverlauf erfolgen. Damit kann ein für den Fahrgast qualitativ hochwertiges Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Betrachtet man die Bereiche des Linien- und des ODV kann es nur sinnvoll sein in diesem Projekt die Synergien unter diesen beiden Verkehrsformen zu erzeugen. Ob dies mit einem gemeinsamen System erfolgen kann, wird ein Gegenstand der Untersuchungen in diesem Projekt sein.

UM 1.5.4 Projektmanagement

Wie in der UM 1.5.2 erwähnt, wird es wichtig sein, dass die Anforderungen des ÖPNV in der Programmierung des Algorithmus vollständig berücksichtigt werden. Aufgrund hoher technischer Komplexität wird für die Umsetzung ein externer Dienstleister beauftragt, der gleichzeitig das PM dieser UM übernehmen wird. Dieser wird in enger Zusammenarbeit mit dem Projektleitungsteam dafür Sorge tragen, dass die gesetzten Ziele erreicht werden.

Angestrebte Wirkungen und Ziele

Immer mehr Menschen wünschen sich, umwelt- und sozialverträglich zu verreisen. Gleichzeitig sinkt insbesondere bei jungen Menschen in Großstädten der Anteil der Personen mit eigenem Führerschein und auch derjenigen, die ein eigenes Auto besitzen. Ziel in diesem Teilprojekt soll es sein, die Akteure regional zu motivieren, sich zur nachhaltigen und klimafreundlichen, touristischen Mobilität durch neue Angebote im ÖPNV, einzubringen.

Die im TP1 dargestellten Maßnahmen lassen sich am besten in der Output-, Outcome-, Impactebene beschreiben bzw. erklären. Im TP 1 werden folgende Outputs erzeugt:

- Die Taktsteigerung bestehender Linien durch Einführung von emissionsfreien Expressbussen
- Verringerung der Reisezeiten
- Einführung neuer, emissionsfreier Tourismus-Linien
- Einführung eines flächendeckendes, kreisübergreifenden und emissionsfreiem ODV inkl. einer datenbasierten, dynamischen Angebotsanpassung.

Alle hier erwähnten Outputs tragen dazu bei, dass innerhalb der Projektlaufzeit folgende Outcomes generiert werden können: Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und damit verbunden eine höhere Zufriedenheit und Nutzung (mehr verkaufte Tickets) bei den Fahrgästen. Dies führt automatisch dazu, dass auch der Anteil des ÖPNV am Modal Split gesteigert wird. Zudem sollen die bestehenden Daten der Verkehrs- und Verbundunternehmen mit Inanspruchnahme geeigneter KI-Tools dazu beitragen, dass durch datenbasierte Angebotsanpassungen effizientere Verkehre entstehen, die ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung und höherer Zufriedenheit bei den Fahrgästen führen werden. Als Impact ist für das Projekt eine Verbesserung des Images des ÖPNV zu erwarten, so dass die angestrebte Verlagerung vom MIV in Richtung ÖPNV jährlich steigend erreicht wird. Und nicht zuletzt sind die jährlichen CO₂-Einsparungen als Impact zu sehen, die in Folge einer schrittweisen Dekarbonisierung des Verkehrs in der Projektregion entstehen sowie der Rückgang gesundheitlicher Schäden, die durch den Verkehr verursacht werden, zu nennen.



Die Wirkungskette lässt sich dementsprechend folgendermaßen darstellen. Alle Maßnahmen im TP 1 zielen darauf ab, dass ein attraktiver, vernetzter, nachhaltiger, effizienter, klimafreundlicher und zuverlässiger ÖPNV angeboten wird, der in der Zukunft durch die in diesem Projekt geplanten Angebotsverbesserungen einen neuen Standard des ÖPNV im ländlichen Raum darstellen soll. Dies wird im Umkehrschluss dazu beitragen, dass bestehende aber vor allem neue Fahrgäste (ohne bisherigen nennenswerten Bezug zum ÖPNV) auf das System mit seinen neuen attraktiven Angeboten aufmerksam gemacht werden. Gemeinsam mit den im TP 2 genannten Maßnahmen sollen die Fahrgäste ein "rundum-sorglos-Paket" für die öffentliche Mobilität angeboten bekommen, welches sie dazu ermutigt, einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu wagen. Auch die fahrgastbezogene Anschlusssicherung kann nur

TP 2: Auskunft und Vertrieb

Damit das geplante "rundum-sorglos-Paket", welches im TP1 bereits beschrieben wurde, für den Fahrgast tatsächlich Wirklichkeit werden kann, wird es wichtig sein, neben den dort dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes die Einführung einer Multimodalen App sowie Implementierung des Check-in/Be-out-System (CiBo) voranzutreiben, um die bequeme Nutzung von Bus und Bahn nur über eine multimodale App und wahlweise ohne vorherigen Ticketkauf zu ermöglichen. Im ersten Schritt sollen die hier beschriebenen Maßnahmen in der Projektregion erprobt und im Anschluss im gesamten Land SH ausgerollt werden.

In Zeiten der Digitalisierung werden immer mehr Dienstleistungen digital angeboten. Auch im Bereich der öffentlichen Mobilität werden dem Fahrgast immer neue Mobilitätslösungen angeboten, die per App oder über den Internetbrowser buchbar sind. Jedoch finden sich diese Angebote überwiegend in urbanem und suburbanem Räumen, so dass der ländliche Raum hier bislang eher vernachlässigt wurde. Zudem stellen alle diese digitalen Angebote vor allem Produkte des eigenen Portfolios in den Blickpunkt. Eine ganzheitliche Betrachtung findet dabei nicht statt, was dazu beiträgt, dass die Nutzung solcher Apps im ländlichen Raum eher weniger genutzt wird. Ein weiteres bis heute vorhandenes Hindernis im ÖPNV sind die noch verschiedenen und teilweise unverständlichen Tarife, die bei der Suche nach dem richtigen Tarif ein erhebliches Zugangshemmnis darstellen. Dies gilt vor allem für die Fahrgäste, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen oder jenseits bekannter Wege (u.a. Touristen) unterwegs sind. Dieses Zugangshemmnis wird mit der geplanten Einführung des Deutschlandtickets abgemildert. Neben den fehlenden Tarifkenntnissen ist es vor allem in ländlichen Regionen immer noch üblich, die Fahrkarten bar zu bezahlen, da die Option des kontaktlosen Bezahls in vielen Bussen des ÖPNV im ländlichen Raum immer noch eine Ausnahme darstellt. Mit der in diesem Teilprojekt geplanten Integration aller Verkehrsmittel in eine App und der Einführung von CiBo soll ein wichtiger Mehrwert für bestehende Fahrgäste geschaffen und die Zugangsbarriere für neue Fahrgäste gesenkt werden.

Im folgendem werden die hier genannten (Unter-) Maßnahmen einzeln und detailliert beschrieben.

Maßnahme 2.1: Einführung des Check-In/Be-Out-Systems (CiBo)

UM 2.1.1: Umsetzung und Roll-Out des CiBo-Systems in der Projektregion

In dieser UM führt die NAH.SH für Fahrgäste in der Projektregion ein CiBo-System ein. Mit diesem System können Fahrgäste sich zu Beginn ihrer Fahrt auf dem Smartphone einchecken und werden am Ende ihrer Fahrt automatisch ausgecheckt. Ein Algorithmus berechnet im Hintergrund den korrekten Fahrpreis. Werden mehrere Fahrten durchgeführt, berechnet das System automatisch die günstigste Fahrkarte (z. B. Tageskarte, Monatskarte/Deutschlandticket). CiBo-Systeme werden bislang vor allem in urbanen Räumen angeboten. Für die ländlichen Räume, wurde CiBo noch nicht in der Ausprägung wie in



den urbanen erprobt, soll aber im Projekt SMILE24 einen wesentlichen Treiber der Veränderung darstellen. Damit aber das CiBo-System im ländlichen Räumen zur Umsetzung kommen kann müssen folgende Herausforderungen berücksichtigt und in der Lösungsentwicklung integriert werden:

- Es werden unterschiedliche Arten von Verkehren angeboten, sowohl eng getaktete Stadtverkehre als auch weniger stark vertaktete Regionalverkehre
- Check-In-Systeme werden bislang nicht für ODV angeboten, die aber eine wichtige Rolle im Mobilitätskonzept der Projektregion spielen. Der ODV ist technisch besonders herausfordernd, weil es keine zugrunde liegenden festen Linienverläufe gibt
- In den Bussen und sonstigen Fahrzeugen sind anders als in anderen Systemen keine Sendeeinheiten verbaut, die mit dem Check-In-System kommunizieren können: Bedeutet, dass die Erkennung der Fahrten algorithmenbasiert auf dem Smartphone der Kund:Innen stattfinden.
- Die Mobilfunknetz-Abdeckung im ländlichen Raum ist im Allgemeinen schwieriger als in urbanen Räumen. Somit muss das System fehlende Daten interpolieren, um das bestmögliche Ergebnis für die Kunden zu erzielen.

Damit diese Herausforderung gemeistert werden, werden folgende Schritte umgesetzt:

- Es wird ein CiBo-System mit Blick auf die o.g. Besonderheiten der Projektregion technisch konzeptioniert und ausgeschrieben (bereits in Arbeit)
- Es werden Testfahrten in der Projektregion durchgeführt, um die Funktionsweise von CiBo zu überprüfen und das System an die Anforderungen der Projektregion zu kalibrieren.
- Es werden ggf. Datenbeständen aufgearbeitet (zugrunde liegende Geodaten, Fahrplandaten usw.) und ggf. in speziellen Settings die einzelne Sendeeinheiten an strategisch wichtigen Haltestellen montiert (z. B. an Haltestellen ohne Mobilfunkempfang, an ZOB mit vielen gleichzeitigen Abfahrten usw.)
- CiBo wird auf die Verwendung in ODV kalibriert (neue, in der Projektregion einzigartige Anforderung). Hierfür ist ein geeignetes Vorgehen gemeinsam mit dem technischen Dienstleister für CiBo zu entwickeln. Dieses Vorgehen beinhaltet u.a. die Montage von Sendeeinheiten in Fahrzeugen des ODV (Beschaffung, Einbau, ggf. Beschaffung von Bordrechnern, Netzwerkanbindung).

UM 2.1.2: Kommunikation und PM

Die Maßnahmenleitung dieser Maßnahme wird durch das bestehende Personal der NAH.SH abgedeckt. Aufgrund der hohen technischen Komplexität der Einführung von CiBo im ländlichen Raum wird die Projektleitung technische Sachverständige bestellen, die bei der Umsetzung des Systems in der Projektregion unterstützen. Dabei wird insbesondere der Anforderung der Integration von On-Demand-Systemen (deutschlandweit einzigartig) zu beleuchten sein.

Um das CiBo-System in der Projektregion bekannt zu machen, werden Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt, die dazu beitragen werden, dass auch die potenziellen, neuen Fahrgäste die Vorteile des Konzeptes erfahren und in der Zukunft die Nutzung von Bus und Bahn für sich als Mobilitätsoption in Betracht ziehen.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Im Bereich der Kommunikationsmaßnahmen werden folgende Vorhaben umgesetzt:

- Kommunikationskampagnen zur Einführung von CiBo, in Abstimmung mit dem ausgebauten Verkehrsangebot in der Pilotregion

Bestandteile dieser Kommunikationskampagnen werden sein:

- 2023: Entwicklung Flyer und Website-Inhalte, Pressearbeit
- 2024: Kampagne zur Bekanntmachung (Social Media, Anzeigenschaltung, zusätzliche Pressearbeit)
- 2025: Kleine Kampagne zum Halten der gewonnen Kunden

Maßnahme 2.1: Einführung einer Multimodalen App

UM 2.2.1: Weiterentwicklung Schnittstellen zur Anbindung verschiedener Verkehrsträger

Seit dem Jahr 2015 kann sich ein Fahrgast Routenverbindungen im ÖPNV Schleswig-Holsteins bis nach Hamburg (SH-Tarif) über die NAH.SH-App beauskunften lassen. Die NAH.SH-App (Basis) bietet bereits einen vollintegrierten Routenplaner zur Übermittlung von individuellen Reiseketten zwischen Bahn und Bus. Hierbei zeichnet sich die Startseite durch eine strukturierte Übersicht der Funktionen, verknüpft mit einer intuitiv bedienbaren Benutzeroberfläche aus. Es besteht die Möglichkeit, durch die Standorterfassung, umliegende Haltestellen zu erfassen und den Kunden rundum Informationen über nächste Ankunfts- und Abfahrtszeiten in unmittelbarer Umgebung zu liefern. Zur sicheren Orientierung innerhalb der Umgebung und zur Findung der bedienten Haltestellen schafft die Kartenansicht Abhilfe. Ergänzend zur reinen Beauskunftung der Reisekette liefert die App Echtzeitdaten, Tarifinformationen sowie Fahrkarten zum Sofortkauf. Im Rahmen der Klimaschutzdiskussion wurde der Wunsch laut, sich weg vom MIV hin zu umweltfreundlicheren Mobilitätsmitteln zu bewegen. Insbesondere die Idee des Sharings hat sich inzwischen großflächig durchgesetzt. Carsharing gibt es in Schleswig-Holstein in allen mittleren und größeren Städten, gleiches gilt für das Bikesharing und eScooter. Die Erweiterung der ÖPNV-Auskunft um die multimodalen Verkehrsmittel ist der nächste logische Schritt.

Bei der NAH.SH+-App handelt es sich um eine erweiterte Version der NAH.SH-App, die mit multmodalen Auskünften angereichert wird. Mit der NAH.SH+-App wird den Kunden eine vollumfassende Information über unterschiedliche Möglichkeiten der umweltfreundlichen Nutzung von Verkehrsmitteln geboten. Die Bündelung der unterschiedlichen Verkehrsmittel in der NAH.SH+-App sorgt dafür, dass alle Auskünfte in einer App erhältlich sind. Mit der NAH.SH+-App werden den Kund*innen nicht nur die Reisezeiten und Verbindungsknoten zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, BikeSharing, eScooter, Carsharing, etc.) vermittelt. Die NAH.SH+-App soll zugleich vollständige Transparenz in der Darstellung der Reisekette bieten. Mittels des Fußwege-Routings (straßenverlaufsgenau) wird den Kund*innen die vollständige Route vom genauen Standort bis hin zum Zielort mitgeliefert. Hierbei können durch die mobilen Ortungsdienste der genaue Standort ermittelt und der Fußweg bis zur Zielmobilität aufgezeichnet werden. Durch das PKW-Routing und dem CO₂-Emissionszähler werden die Kund*innen für das Thema des eigenen ökologischen Fußabdrucks sensibilisiert und veranlasst, andere Mobilitätsangeboten zu nutzen. Der Bike-Sharing-Anbieter der Sprottenflotte, der E-Roller-Verleiher Tier und der Car-Sharing-Anbieter Cantamen („StattAuto“) sollen bis Ende 2022, spätestens aber innerhalb des ersten Quartals 2023 in die NAH.SH-Web-App integriert werden. Damit wäre der Schritt hin zu einer multimodalen Auskunft vollzogen. Gegenwärtig laufen die erforderlichen technischen Abstimmungen, vor allem aber auch die nötigen Vertragsklärungen. Wenn die externen Partner in die NAH.SH-Web-App integriert sind, sollen auch die iOS- und die Android-App aktualisiert werden und dann zur neuen NAH.SH+-App werden. Bis zu diesem Punkt sind die erforderlichen Aufträge an die externen Dienstleister bereits erteilt, die Finanzierung ist sichergestellt.



Im Projekt SMILE24 sollen die weitere Sharing- und Mobilitätsanbieter an die NAH.SH+-App angebunden werden. Dies hat zur Folge, dass die Schnittstellen zu diesen Anbietern neu aufgesetzt werden müssen. Der Aufwand für die technische Integration ist im Einzelfall noch zu ermitteln. Trotz der Standardisierungen ist davon auszugehen, dass jeweils individuelle Anpassungen zwischen Drittanbieter und technischem Dienstleister erforderlich werden. Des Weiteren sollen auch die ODV an die NAH.SH+-App angebunden werden. Bisher fehlt eine technische Lösung, um die On-Demand-Verkehre sinnvoll mit der NAH.SH-Auskunft zu verknüpfen. Diese Lösung soll im Projekt SMILE24 entwickelt werden.

UM 2.2.2: Einbindung von Buchungs- und Paymentsystemen

Analog der UM 2.2.1 wird in dieser Untermaßnahme die Umsetzung der Einbindung von weiteren Buchungs- und Paymentsystemen vorbereitet und umgesetzt. Auch hier müssten die Schnittstellen zu den externen Anbietern neu aufgesetzt werden. Trotz der Standardisierungen ist auch bei der Einbindung von weiteren Buchungs- und Paymentsystemen davon auszugehen, dass jeweils individuelle Anpassungen zwischen Drittanbieter und technischem Dienstleister erforderlich werden.

UM 2.2.3: Kommunikation und PM

Analog zu der in der UM 2.1.2 dargestellten Konstellation, hat auch bei der NAH.SH-App ein externer Dienstleister die App nach Wünschen der NAH.-SH entwickelt. Auch bei der Weiterentwicklung der App zu der NAH.SH+ App wird die technische Entwicklung durch den bereits involvierten externen Dienstleister übernommen. Dabei wird insbesondere der Anforderung der Integration von weiteren Mobilitätsanbietern zu beleuchten sein.

Die in dieser Untermaßnahmen geplanten Kommunikationsmaßnahmen ähneln denen aus der UM 2.1.2. Diese werden u.a. sein:

- Kommunikationskampagnen zur Einführung der NAH.SH+Plus

Bestandteile dieser Kommunikationskampagnen werden sein:

- Entwicklung Flyer und Website-Inhalte, Pressearbeit
- Kampagne zur Bekanntmachung (Social Media, Anzeigenschaltung, zusätzliche Pressearbeit)

Angestrebte Wirkungen und Ziele

Dem Ziel folgend, dem Fahrgast ein "rundum-sorglos-Paket" im ÖPNV anzubieten, wird in diesem TP das Ziel einer vollständigen Vernetzung von Digitalsystemen im Mittelpunkt stehen. Mit der Einführung eines CiBo-Systems werden die Probleme und die Schwachstellen (u.a. hohe preisliche Unterschiede zwischen den Preisstufen) des heutigen, analogen Tarifs behoben, da bei Nutzung von CiBo eine entfernungsabhängige Abrechnung erfolgt (auch unter der Berücksichtigung des geplanten Deutschlandtickets). Somit werden die schon angesprochenen Preissprünge vermieden. Des Weiteren bekommt der Fahrgast die gewünschte Bestpreisgarantie, die somit die Attraktivität des ÖPNV steigern wird. Mit der Nutzung des CiBo-Systems können zudem die ÖPNV-Unternehmen ihre Einnahmen- und Nachfragedaten zur Analyse vorhandener Verkehre nutzen und die NSH (als Dienstleister zur Abrechnung der Tarifeinnahmen) das Einnahmeaufteilungsverfahren deutlich optimieren.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Zudem setzt die Entwicklung einer multimodalen App auf die Bündelung verschiedener Angebote (ÖPNV, ODV, Sharing-Angebote), um dem Fahrgast ein Höchstmaß an Komfort und eine durchgehende Reisekette (mit Bestpreisgarantie) zu bieten.

Die im TP 2 dargestellten Maßnahmen lassen sich (analog allen anderen TP) am besten auf der Output-, Outcome-, Impactebene beschreiben bzw. erklären. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im TP 2 werden wertvolle Outputs erzeugt, die zur Erreichung von Outcomes beitragen werden. Zu den Outputs zählen u.a. die Schaffung eines fahrgastfreundlichen Zugangs zum SH-Tarif, Schaffung einer innovativen digitalen Tarif- und Vertriebslösung für SH, transparente und leicht verständliche Struktur der Preisbildung, automatisierte Preisfindung, Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV, Senkung der Vertriebskosten, flexible Preisgestaltung sowie die Einführung einer neuartigen ÖPNV-App, die nach unseren Kenntnissen für einen ländlichen Raum so noch nicht auf dem Markt verfügbar ist. Der im Projektverlauf angestrebte Outcome besteht zum einen aus der Tarifakzeptanzsteigerung durch die nächste Generation eines einfacheren SH-Tarifs, was zu einer stärkeren Nutzung und damit zu mehr Zufriedenheit mit den Produkten des ÖPNV beitragen wird. Zum anderen wird durch die Einführung der multimodalen App die Akzeptanz der Fahrgäste für neue, digitale Lösungen gesteigert. Der Impact wiederum besteht zum einen in der Verbesserung des Images des ÖPNV, weil die Nutzung von digitalen Diensten unter den Fahrgästen immer weiter zunehmen und somit eine wichtige Anforderung der Fahrgäste angesprochen und umgesetzt wird. Zum anderen trägt die Verbesserung des Images zur Verlagerung des MIV auf den ÖPNV bei, die automatisch zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor beiträgt. Die Wirkungskette lässt sich dementsprechend folgendermaßen darstellen: alle geplanten Maßnahmen im TP 2 zielen darauf ab, dass ein leicht verständliches Tarifsystem mit einer nutzerfreundlichen App (planen, buchen, zahlen und informieren) implementiert wird. Dies wird dazu beitragen, dass die Einstiegshürden für neue Fahrgäste entfallen, der Zugang deutlich barrierefreier wird und somit neue Fahrgäste (ohne nennenswerten Bezug zum ÖPNV) auf das System aufmerksam werden. Gemeinsam mit den in dem TP 1 genannten Maßnahmen sollen die Fahrgäste ein "rundum-sorglos-Paket" für die öffentliche Mobilität angeboten bekommen, welcher sie dazu ermutigt, einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu wagen. Dies auch gerade für temporär in der Region anwesende Tourismusköste, sei es für Tagesausflüge oder längere Aufenthalte.

TP 3: Weitere Maßnahmen

Damit die definierten Maßnahmen in den TP 1 und 2 auch ihre Wirkung bestmöglich entfalten können, sollen im TP 3 zur Abrundung des Projekts die Themen der Weiterbildung des Personals zu Mobilitätsmanager, die Akteursakzeptanz sowie die Übertragbarkeit der Ergebnisse dieses Projekts adressiert werden. Die Vernachlässigung dieser Aspekte kann bei der Durchführung von Projekten von dieser Größenordnung und Tragweite, regelmäßig bei mangelhafter Einbindung der Öffentlichkeit, gesellschaftlicher Gruppen oder der Politik, zu fehlender Akzeptanz innerhalb adressierter Fahrgastgruppen für neue, innovative Mobilitätskonzepte führen. Ein Schwerpunkt soll die Einbindung von Schülerinnen und Schülern ländlicher Regionen als Nutzergruppe des ÖPNV sein, um einen Wechsel im Mindset, weg vom eigenen Auto, hin zur 24/7-Nutzung eines garantierten und nachhaltigen ÖPNV einzuleiten. Auch in den betroffenen Ämtern der beiden Kreise SL-FL und RD-ECK wird eine enge Einbindung von hoher Relevanz sein. Aus diesem Grund wird es wichtig sein, Fachkräfte (hier Mobilitätsmanager) auszubilden, die eine Bindung zu den kommunalen Entscheidungsträgern in den Ämtern und Gemeinden der Modellregion aufbauen sollen, um damit die Sicherung der langfristigen Tragfähigkeit der in diesem Projekt entwickelten Konzepte zu gewährleisten.

Weiterhin streben wir in diesem Arbeitspaket eine enge Zusammenarbeit mit anderen Projekten in Deutschland an, sowie eine Erarbeitung von Grundlagen, um die Ergebnisse aus diesem Projekt auf andere ländliche und/oder touristische Regionen deutschlandweit übertragen zu können.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Im folgendem werden die hier genannten (Unter-) Maßnahmen einzeln und detailliert beschreiben.

Maßnahme 3.1: Weiterbildung und Qualifizierung

UM 3.1.1: Schaffung Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“

Diese UM wird sich mit der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern (die mit Mobilitätsthemen zu tun haben oder zu tun haben werden wie z.B. Mobilitätsmanager, Klimaschutzmanager, ÖPNV-Verantwortliche, Regionalmanager) der Kreise und der Ämter/Gemeinden im Projektgebiet beschäftigen. Damit die Aus- und Weiterbildung zielführend durchgeführt werden kann, wird ein Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“ geschaffen. Die Konzeption und Begleitung des Lehrgangs wird durch das mobileteam by NAH.SH in Zusammenarbeit mit Projektbeteiligten erfolgen. Die Durchführung und Evaluation wird in Kooperation mit professionellem Weiterbildungsanbieter erfolgen. Die Inhalte dieses Konzeptes werden folgende sein:

- Grundlagen des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Rolle des/der Mobilitätsmanager*in
- Wie setze ich Mobilitätsmanagement vor Ort um?
- Mobilitätskonzepte und Bausteine nachhaltiger Mobilität (Einbeziehen von Themen und Maßnahmen aus dem Projekt SMILE24, z. B. On-Demand-Mobilität)
- Mobilitätsverhalten verstehen und ändern
- Chance-Management und Kommunikation innerhalb der Kommune
- Beteiligungsformate

Die Aus- und Weiterbildung wird von Mitarbeitern der NAH.SH durchgeführt, die erprobten didaktische Methoden einsetzen werden:

- Vermittlung von Wissen durch Vorträge
- Hoher Praxisbezug durch Vorstellung von erfolgreichen Beispielen aus der Praxis
- Kleingruppenarbeit zur Anwendung und Vertiefung des neu erworbenen Wissens
- Diskussionsrunden zur Reflexion
- Vernetzung unter den Teilnehmer*innen fördern (Vorstellungsrunde, Durchführung von 2 Modulen in Präsenz)
- Bezug zum praktischen Arbeitsumfeld der Teilnehmer*innen herstellen (z. B. persönliche Standortbestimmung zu Beginn jedes Moduls)
- Lehrgangsbegleitende Aufgabe, bei der die vermittelten Inhalte auf das eigene Handlungsumfeld der Teilnehmer*innen angewendet werden

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

Der Umfang der Aus- und Weiterbildung wird seitens der NAH.SH bei 6 Tagen liegen, die sich in drei Module je 2 Tagen (Präsenz und Online) verteilen werden.

Maßnahme 3.2: Einbindung von gesellschaftlichen Gruppen in der Modellregion

UM 3.2.1: Stakeholdermanagement

Eine äußerst wichtige Projektfunktion ist ein funktionales Stakeholdermanagement. Im Projekt SMILE24 wird die Gesamtprojektleitung gemeinsam mit den Teilprojektleitungen die Interessen aller beteiligten Gruppen aufzunehmen und entsprechend berücksichtigen um eine zielgerichtete Kommunikation zwischen den Parteien zu ermöglichen. Hierzu gehört auch bei Interessenskonflikten zu vermitteln und entsprechende Informationen bereitzustellen und Lösungsansätze zu erarbeiten.

UM 3.2.2: Einbindung von Politik und Verwaltung in der Modellregion

Ein enger Schulterschluss zwischen allen Projektbeteiligten ist wichtig für das Gelingen und den Fortbestand des Angebots über die Förderperiode hinaus. Eine tragende Rolle spielen hier vor allem Politik und Verwaltung. Die enge Einbindung von Politik und Verwaltung in den Projektverlauf soll sicherstellen, dass frühzeitig der politische Rahmen für die weitere Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts geschaffen werden kann, und die notwendigen verwaltungstechnischen Aufgaben entsprechend frühzeitig geplant und umgesetzt werden können. Auch diese Aufgabe wird der Gesamtprojektleitung gemeinsam mit den Teilprojektleitungen übernommen

UM 3.2.3: Partizipation und Bürgerbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung des Modellprojektes SMILE24 in der Schleiregion, ist die Einbindung der interessierten Bevölkerung sowie deren Partizipation notwendig. Das Angebot aus dem Modellprojekt wird nur dann zukünftig erfolgreich sein, wenn es mit den ÖPNV-Nutzern vorher erarbeitet wurde. Dieses soll sowohl kommunale Amts- und Politikvertreter einbinden, aber auch Bürger vor Ort in der Schleiregion. Digitale Tools bieten dazu in einem ersten Schritt die Möglichkeit, einerseits schnell, gezielt und ansprechend zu informieren und einen effizienten Wissenstransfer zu ermöglichen, andererseits besteht die Möglichkeit der Kommunikation und Partizipation der Bevölkerung selbst. So werden bereits in der Entwicklung und Diskussion mit diesen Gruppen Akzeptanz und Beteiligung geschaffen. Eine solide Kenntnis über die Bedürfnisse der Menschen, über die mentalen Modelle von Menschen und zu den Einstellungen gegenüber dem ÖPNV in der Schleiregion ist dabei unverzichtbar. Bisherige empirische Forschung zu Nutzerperspektive auf den ÖPNV in ländlichen Regionen ist in D umfangreich vorhanden um muss gezielt ausgewertet werden. Aus den bisherigen Umfragen und Analysen zur generellen Meinung über den ÖPNV im ländlichen Raum lassen sich bereits umfangreiche wissenschaftliche Schlüsse ziehen. Ebenso gab und gibt es in den letzten Jahren immer wieder Initiativen und Projekte, um die Lebenssituation in ländlichen Regionen zu verbessern. Mobilität spielt dabei immer eine entscheidende Rolle für die Menschen in solchen Regionen. Auch hier sollen Ergebnisse und Denkanstöße ausgewertet werden und bewertet werden, ob und wie diese in unser Projekt SMILE24 einfließen können. Hier soll gezielt in einem Unterauftrag diese Auswertung beauftragt werden, um bestmöglich die bisherigen Folgerungen in das Modellprojekt SMILE24 einfließen zu lassen.

Aus unserem Projekt SMILE24 soll mit allen sinnvollen und inhaltlich ergänzenden Initiativen und Projekten zur Verbesserung der Lebenssituation in ländlichen Regionen Kontakt aufgenommen werden. Hierzu zählen auch die Modellprojekte im ÖPNV in ländlichen Regionen aus der Förderung 2021 und auch die

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

schließlich ausgewählten Projekte aus der Förderrunde 2022. Hierzu soll in SMILE24 bei der NAH.SH eine Stelle geschaffen werden, die diese Zusammenarbeit aufbaut und betreibt über die Projektdauer.

Folgende Aktivitäten sind geplant:

Analyse der relevanten Interessen- und Bevölkerungsgruppen:

Erste Befragungen der Gruppen, neben den beschriebenen Aktivitäten in den Schulen, um erste aktuelle Informationen bzgl. der demographischen Strukturen, der Bevölkerungsverteilung, Interessengruppierungen sowie von Schlüsselmerkmalen hinsichtlich eines akzeptierten und genutzten ÖPNV im ländlichen Raum der Schleiregion zu bekommen. Diese Informationen dienen vor allem zur Erstellung von Anforderungen zur Entwicklung einer Kommunikationsstruktur im Projekt SMILE24 .

Befragungen und Interviews:

Hier werden Befragungen und Interviews geplant, durchgeführt und ausgewertet. Zusammen mit den oben beschriebenen abgeleiteten Anforderungen, den Anforderungen der drei Projektpartner, sowie den Anforderungen weiterer identifizierter, wichtiger Stakeholder (z.B. BMDV, Verkehrsministerium Kiel) werden daraus die Informations- und Kommunikationsbedarfe abgeleitet. Neben den direkten Erkenntnissen für das Projekt SMILE24 werden auch Folgerungen und Ableitungen erwartet, für Erkenntnisse zu Mensch-Technik Interaktion im System ÖPNV, zur Technologie- und Angebotsakzeptanz neuer Darreichungsformen (z.B. ODV) und zur Wissensvermittlung bei neuen Angeboten und Technologien.

UM 3.2.4: Einbindung der Schülerinnen und Schüler

Um einen Wandel in der Nutzung des ÖPNV innerhalb der Zielgruppe der Schüler zu erreichen, ist es zwingend notwendig den täglichen Schülerverkehr in das Projekt mit einzubeziehen. Hierfür sollen Schüler eingebunden, entsprechend informiert und zu bestimmten Fragestellungen befragt werden. Ziel der Maßnahme ist, Ideen und Einstellungen der Schüler als eine 24/7-Hauptnutzergruppe zu erheben und mittels systematisch geplanter Beschreibungs- und Bewertungsverfahren nutzbar zu machen, um anschließend wichtige Ergebnisse in Bezug auf die Nutzung des eigenen PKW, die Attraktivitätserhöhung des ÖPNV sowie das nötige Angebot abzuleiten.

UM 3.2.5: Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes

Um die Attraktivität und Gesamtakzeptanz des Mobilitätsangebots sicherzustellen ist der schnelle, einfache und zielgerichtete Zugang zu Informationen ein wichtiger Faktor. Ziel der Maßnahme ist es daher ein Informations- und Orientierungsangebot bereitzustellen, das das Informationsbedürfnis in Darstellung, Tiefe und Medium, für ein breites Personenspektrum befriedigt.

Entwicklung einer Kommunikationsinfrastruktur:

Entwicklung von Konzepten zur digitalen Kommunikation und die Implementierung der Kommunikationsinfrastruktur. Dabei steht auch die Frage im Fokus, wie neue Angebote im ÖPNV in ländlichen Regionen verständlich und erfolgreich eingeführt werden können. Hier kann das Projektteam bereits auf Erfahrungen im beschriebenen Projekt CleverShuttle zurückgreifen. Diese waren jedoch lokal geprägt, hier bei SMILE24 geht es um eine größere Region, was wiederum neue und andere Anforderungen an die Kommunikation stellt. Die Erkenntnisse aus den Interaktionen mit Bürgern, Verwaltung, Politik und SuS sollen aufbereitet und den Projektpartnern aber auch allen Stakeholdern in unterschiedlicher Form jeweils aktuell zur Verfügung gestellt werden.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

UM 3.2.6: Kommunikation und Projektmanagement

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Fokussierung und Durchführung von Kommunikations- und Marketingmaßnahmen. Mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung von ÖPNV in ländlichen Regionen wird eine kommunenübergreifende Marketing- und Kommunikationsstrategie definiert und daraus werden (Marketing-) Kampagnen für Social-Media (z. B. Content-Plan mit Fokussierung auf Tourismus), B2B (z. B. E-Mail-Marketing), SEO und Veranstaltungen mit den Gemeinden und Kommunen, abgeleitet. Die Durchführung von Kampagnen erhöht die Sichtbarkeit des Projektes und dessen Services, wodurch eine höhere Nutzung der ÖPNV-Angebote angestrebt wird. Des Weiteren soll dadurch der Traffic der App und der Webseiten gesteigert werden.

Eine weitere Kommunikationsmaßnahme ist die Einbindung von lokalen Tourismusagenturen, Hotels und Touristenattraktionen zur Berücksichtigung der ÖPNV-Angebote. Diese sollen als Verstärker agieren und ihren Kunden, welche die Modellregion besuchen, die neuen Services vorstellen oder per Email- und Flyern darauf aufmerksam machen.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Einbindung der gesellschaftlichen Gruppen sollen Projektmanagementmethoden eingesetzt werden, um dessen Effektivität zu steigern, Risiken zu erkennen und die richtigen Zielgruppen anzusprechen. Die Stakeholderanalyse soll die richtigen Interessen-/Anspruchsgruppen identifizieren und dessen Tragweite und Einfluss auf das Projekt definieren, welches als Grundlage für die Maßnahmenplanung zu sehen ist. Mit Hilfe der Risikoanalyse werde die Risiken und Chancen eingeschätzt, bewertet und priorisiert.

Maßnahme 3.3: Übertragbarkeit auf andere ländliche Regionen

UM 3.3.1: Zusammenarbeit und Austausch mit anderen Modellprojekten im ÖPNV

Um den bestmöglichen Erfolg für die Region und das Projekt zu erzielen und bereits durch Projekte aufgedeckte Hindernisse zu vermeiden, ist eine Vernetzung sowie der Austausch mit anderen Modellprojekten von großem Vorteil. Dabei können Synergieeffekte entstehen, Fehlerquellen vermieden und neue Wege im Bereich der Neuerung des ÖPNV beschritten werden. Hierzu muss im Rahmen des Projektes ein entsprechender Austausch mit weiteren Modellprojekten erwirkt werden, um verschiedene Anwendungslösungen in den unterschiedlichen Gebieten sowie deren Ergebnisse zu besprechen und diese auf andere Gegebenheiten zu übertragen oder anzupassen.

UM 3.3.2: Konzepterarbeitung für die Übertragbarkeit der ÖPNV-Ergebnisse dieses Modellprojekts

Um die Erfolge und Hürden des Modellprojekts gewinnbringend für Folgeprojekte darstellen zu können, bedarf es einer Projektdokumentation, die die Schlüsselinformationen entsprechend kontextuiert darstellt. Hierzu soll im Rahmen der Maßnahme im Vorfeld ein entsprechendes Dokumentationskonzept erarbeitet werden. Dabei ist es wichtig zu verstehen welche Abhängigkeiten die jeweiligen Projekteigenschaften haben. Also inwiefern sind die im Projekt gefundenen Lösungen an lokale Gegebenheiten gekoppelt oder inwiefern sind die Ergebnisse allgemein übertragbar.

Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei
und 24/7 (SMILE24)



NAH.SH

UM 3.3.3: Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in Urlaubsregionen in Deutschland

Um Urlaubsregionen in Deutschland einen Weg aufzuzeigen die eigene Region und Mobilitätsinfrastruktur nachhaltig zu gestalten, ist die Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in deutschen Urlaubsregionen zwingend erforderlich. Hierzu werden alle Maßnahmen und Methoden in Bezug auf Effektivität, Umsetzung sowie Nutzerfreundlichkeit evaluiert und zusammenfassend dargestellt. Zudem werden die Ergebnisse der Bewertungsmatrix der Bürgerbeteiligung sowie der Schüler mit einbezogen. Anschließend werden Rückschlüsse auf die erfolgreichsten Methoden und Maßnahmen anschaulich definiert. Durch solch einen Leitfaden wird es anderen touristischen Regionen ermöglicht, die für sich passenden Elemente zu testen und zu etablieren.



**Kreis Rendsburg-
Eckernförde**
Der Landrat

Bericht über die Umsetzung öffentlich gefasster Beschlüsse

VO/2023/076 öffentlich <i>FD 5.3 Regionalentwicklung</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 15.02.2023 Ansprechpartner/in: Kristin Opalla Bearbeiter/in: Kristin Opalla

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit
Entfällt.

Sachverhalt

Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Relevanz für den Klimaschutz

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n:

1	Umsetzungskontrolle
---	---------------------

Umsetzungskontrolle für Beschlüsse des Regionalentwicklungsausschusses in öffentlicher Sitzung					
- Stand: 15.02.2023 -					
Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
1	10.02.2021	Für die vier Naturparke im Kreisgebiet sollen im Haushaltstitel „Naturparke“ mit einer neuen Haushaltsstelle 50.000 Euro für das Haushaltsjahr 2021 für die Errichtung von Grünen Klassenzimmern zur Verfügung gestellt werden.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen	11.02.2021	Die Naturparke wurden über den Beschluss informiert und haben entsprechende Förderanträge eingereicht. Die zur Verfügung stehenden 50.000 € wurden komplett an die Naturparke ausgezahlt. Alle Verwendungsnachweise wurden mittlerweile eingereicht und werden durch das RPA geprüft.
2	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	09.12.2021	Die Mittel wurden im Haushalt veranschlagt. Die Konzeptidee wurde am 09.12.2021 im REA vorgestellt. Anschließend erfolgten Abstimmungsgespräche zusammen mit der Politik und dem Gutachter am 02.03.2022 und 20.04.2022 statt. Das Konzept wurde am 23.11.2022 im REA vorgestellt.
3	11.02.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, für den Haushalt 2021 50.000 Euro für die Erstellung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einzustellen.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen	12.02.2021	Die Mittel sind der KielRegion für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes zugegangen. Der Sachstand wurde dem REA zuletzt am 23.03.2022 vorgestellt. Die Bearbeitung wird weiter fortgesetzt und durch Workshops vorangetrieben. Am 05.10.22 fand der letzte Workshop dazu statt, in dem diverse Interessenvertretungen (z. B. REA-Mitglieder, Ämter, LBV, Verkehrsbehörde, Tourismusverbände) beteiligt wurden. Das Konzept befindet sich weiterhin in der Bearbeitung, die Vorstellung soll voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2023 erfolgen.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
 Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
4	09.09.2021	Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG (WFG) beantragt 11.500 € Kreismittel aus dem Budget des Regionalentwicklungsausschusses, um diese im Projekt „Entwicklung von fünf E-Bike-Touren im Kreis Rendsburg-Eckernförde“ zur Kofinanzierung von EU-Fördermitteln einzusetzen.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen	21.09.2021	Die WFG hat die beantragten Mittel im Dezember 2021 beim Kreis abgerufen und einen Antrag auf Ko-Finanzierung beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) gestellt. Der Zuwendungsbescheid ist am 29.03. eingegangen. Das beauftragte Planungsbüro „Lebensraum Zukunft“ hat fünf Tourenvorschläge auf Grundlage des Kreisradwegenetzes erstellt. Die Touren und die dazugehörigen Namen sind bereits final mit der Lenkungsgruppe (vier LTO und die WFG) abgestimmt. Die Planung, in welchen Gemeinden die Rastplätze geschaffen werden, wird voraussichtlich bis zum Jahresende abgeschlossen sein. Der Bau der Rastplätze und die Beschilderung der Touren sind im Frühjahr 2023 geplant.

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
5	27.10.2021	<p>1. Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich dafür aus, die bereits im Haushalt eingestellten Mittel von 160.000 € jetzt für Wasserstoffbusse zu verwenden.</p> <p>2. Die Verwaltung wird gebeten, mit der KielRegion, der WFG, der Klimaschutzagentur etc. zu prüfen, welche Förderungen der Betriebskosten in Frage kommen.</p> <p>3. Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept bei der Autokraft einzufordern bzw. sich vorlegen zu lassen. Bestandteile des Konzeptes sollten u.a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Darstellung der Betriebskosten · Aufbau der Infrastruktur, u.a. verbunden mit der Forderung, dass eine H₂-Tankstelle im Raum Rendsburg errichtet wird <p>Darstellung von zukünftigen Synergieeffekten mit anderen Gesellschaften und Gebietskörperschaften mit dem Ziel der Betriebskostenreduktion</p>	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	08.11.2021	Die Autokraft (AK) hat in der REA-Sitzung vom 09.12.2021 über den Projektstand berichtet. Die seitens der AK gestellte Förderskizze zur Beschaffung von Wasserstoffbussen wurde positiv beschieden, woraufhin die AK einen Vollantrag auf Förderung gestellt hat. Die Fahrzeugbestellung wurde im September 2022 ausgelöst. Hinsichtlich der Zeitplanung wird weiterhin auf die Unterlagen der AK aus der Sitzung am 09.12.2021 verwiesen.
6	24.11.2021	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt, für die Einrichtung weiterer Grüner Klassenzimmer auf dem Gebiet des Kreises Rendsburg-Eckernförde im Haushalt 2022 im Haushaltstitel Naturparke für die vier Naturparke je 12.500 Euro, insgesamt 50.000 Euro einzustellen.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen	25.11.2021	Die Mittel sind vom KT beschlossen. Die vier Naturparke haben im Januar einen Förderaufruf erhalten. Mit dem Eingang der Anträge wird im Laufe des Jahres gerechnet. Der Naturpark Aukrug verzichtet aufgrund der höheren Zuteilung im Jahr 2021 (20.000€) auf die Förderung. Der verbleibende Anteil von 12.500 € wird nach Information des REA auf die 3 anderen Naturparke auf Antrag aufgeteilt.

Kreis Rendsburg-Eckernförde
 Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule

Lfd. Nr.	Datum der Sitzung	Stichwort bzw. Text des Beschlusses	Zuständig für die Umsetzung	erledigt am	Bemerkungen / Hinweise
7	09.02.2022	Schülerbeförderung - zumutbarer Schulweg: Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt das Votum, die Verwaltung möge eine intensivere Prüfung des vorliegenden Sachverhaltes und potentieller Lösungsmöglichkeiten vornehmen und dem Ausschuss erneut vorzulegen.	Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	26.01.2023	Der Sachverhalt wurde von der Verwaltung geprüft und in der REA-Sitzung am 15.06.2022 vorgelegt. Die Verkehrsschau in der 2. Jahreshälfte 2022 hat keine weiteren konkreten Sicherheitsbedenken mehr aufgebracht. Der Schulweg wird damit als zumutbar erachtet.
8	26.10.2022	Der Regionalausschuss beschließt, der WFG den Betrag von 12.120,00 Euro für die Fortsetzung der Praktikumsbörse bis 2023 aus dem Ausschussbudget zur Verfügung zu stellen.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen	27.10.2022	Der Mittelabruf ist erfolgt, die Zuwendung wurde ausgezahlt.
9	25.01.2023	Der Regionalentwicklungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu bitten, zu prüfen, für den Aufbau eines Ausbildungszentrums Logistik im Kreisgebiet einen geeigneten Standort und entsprechende Betriebe zu finden.	Fachbereich Regionalentwicklung und Bauen		