



Evaluationsbericht Regionalverkehr

VO/2024/372 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 25.10.2024 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
13.11.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Im Zuge der Einführung des neuen Regionalverkehrs zum 01.01.2021 wurde mit der Politik vereinbart, dass nach drei Jahren eine Evaluation des neuen ÖPNV-Angebotes stattfinden wird (vgl. VO/2024/021).

Der Evaluationsbericht wurde nun fertig gestellt und liegt der Vorlage als Anlage bei. Dabei wurden im Wesentlichen der 2021 neu eingeführte Regionalverkehr bewertet und daraus mögliche Handlungsempfehlungen von fachlicher Seite abgeleitet.

Der Evaluationsbericht soll in erster Linie als ein fachlicher Input dienen, um über die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs zu beraten. Es wird verwaltungsseitig vorgeschlagen, auf dieser Basis eine Diskussion über die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs und seiner strategischen Ziele in der ersten Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses im Jahr 2025 aufzunehmen.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	Evaluationsbericht
2	Evaluationsbericht - Anlagenband



Evaluationsbericht zum Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde



Inhalt

1	Kurzzusammenfassung	3
2	Anlass und Zielsetzung der Evaluation	3
3	Entwicklung des ÖPNV im Regionalverkehr	6
3.1	Masterplan Mobilität	6
3.2	ÖPNV-Konzept 2021	10
3.3	SMILE24	12
4	Evaluationsinstrumente	16
4.1	Beteiligungsformate	16
4.1.1	Beteiligung kommunaler Ebene	16
4.1.2	Online-Beteiligung	17
4.1.3	Regionalkonferenzen	24
4.2	Bus-QMS	24
4.2.1	Qualität des Regionalverkehrs im Jahr 2023 – Ergebnisse der Module	25
4.2.2	Qualität des Regionalverkehrs 2023 – Endnoten	28
5	Analyse und Ergebnisaufbereitung	29
5.1	Methodik	29
5.2	Grundsätzliche Erkenntnisse	29
5.3	Handlungsmöglichkeiten	31
5.3.1	Umstellung auf bedarfsorientierten Verkehr	31
5.3.2	Umstellung auf kleinere Fahrzeuggrößen	34
5.3.3	Beibehaltung	34
5.3.4	Ausbau des Angebotes	34
5.3.5	Angebotskürzungen	34
6	Handlungsempfehlungen	35
6.1	Einrichtung von weiteren On-Demand-Verkehren	35
6.2	Weiterer Ausbau des Angebotes	38
6.3	Mögliche Angebotskürzungen	39
6.4	Fahrplan für die nächsten Schritte	40

Anlagen

Anlage 1: Handlungsempfehlungen nach Linien

Anlage 2: Liniensteckbriefe

Anlage 3: Synopse Beteiligung kommunaler Ebene

Anlage 4: potentielle Leistungsreduzierungen



1 Kurzzusammenfassung

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat zum Jahr 2021 den Regionalbusverkehr deutlich ausgeweitet und neu geordnet. Unter der planerischen Prämisse der Einführung eines integralen Taktfahrplanes (ITF) wurden bestehende Linien ausgeweitet und neue Linien eingeführt. Nach drei Jahren Betrieb des neuen ÖPNV-Angebotes zeichnet sich ein grundsätzlich erfolversprechendes Bild. Auf den Hauptachsen, wo attraktive Taktfahrpläne im Stundentakt etabliert wurden, haben sich die neuen Angebote mit guten, wachsenden Fahrgastzahlen etabliert. Die geschaffenen Umsteigeverbindungen durch Einrichtung von systematischen Bus- und Bahnanschlüssen sind wesentliche Erfolgsgaranten eines attraktiven ÖPNV.

Differenzierter wird es mit Blick auf die abseits der Achsen gelegenen Regionen. Hier wird ersichtlich, dass ein Teil der neuen und erstmals eingerichteten Buslinien im ländlichen Raum abseits der Hauptverkehrsströme auch nach drei Jahren nicht die erhofften Fahrgastzahlen erreichen konnte. Dies mag daran liegen, dass die Angebote abseits der Hauptachsen zum einen weniger attraktiver sind (2- oder 4-Stunden-Takt), als auch das in den dünn besiedelten Regionen schlicht deutlich weniger Fahrgastpotential vorhanden ist.

Um auch zukünftig einen wirtschaftlichen ÖPNV anbieten zu können empfiehlt es sich daher, in diesen Regionen einen bedarfsgerechten ÖPNV in Form eines On-Demand-Verkehres einzuführen, der die Rolle des Zu- und Abbringers auf die Hauptachsen übernimmt. Damit lassen sich die Stärken des ITF mit attraktiven Taktfahrplänen auf den Hauptachsen kombinieren mit einem bedarfsgesteuertem Angebot welches dort, wo der Linienverkehr keine ausreichende Nachfrage generieren kann, diesen sinnvoll ergänzen kann um auch abseits der Zentren einen funktionierenden, wirtschaftlichen ÖPNV zu erhalten.

2 Anlass und Zielsetzung der Evaluation

Wie in vielen anderen Kreisen, befindet sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Spannungsfeld zwischen Attraktivität und Wirtschaftlichkeit. Netze sind oft über Jahrzehnte gewachsen und weisen nur bedingte Anpassungsfähigkeit an veränderte Rahmenbedingungen auf. Die Klimaziele, die sich der Kreis im Verbund der KielRegion mit dem gemeinsamen Masterplan Mobilität setzt, sind nur durch eine Stärkung des ÖPNV erreichbar. Im Sinne eines integrierten Gesamtkonzepts sollen alle Nutzergruppen von der Neukonzeption profitieren.

Der Kreis hat daher zum 01.01.2021 den Regionalbusverkehr auf neue Beine gestellt und das Angebot damit deutlich ausgebaut. Im folgenden Evaluationsbericht wird dieses neue Angebot auf den Prüfstand gestellt und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet, wie sich der Regionalbusverkehr strategisch weiterentwickeln kann, um auch weiterhin ein zugängliches ÖPNV-Angebot in allen Teilen des Kreises zu ermöglichen.

Mit der Evaluation soll in erster Linie das seit dem 01.01.2021 neue Busangebot im Regionalverkehr auf seine Entwicklungspotentiale hin betrachtet und bewertet werden. Dazu gehören u.a., dass Aussagen zur Erforderlichkeit und Geeignetheit des Angebotes und zur Erreichung der damit gesetzten Ziele getroffen und ggf. Anpassungspotentiale aufgezeigt werden.

Die Beurteilungsgrundlage für die Evaluation stellt zunächst der derzeit gültige Regionalnahverkehrsplan (RNVP) des Kreises dar. Nicht näher betrachtet wurden hingegen Szenarien, die von einer anderen Zielvorstellung des ÖPNV's ausgehen, als sie im derzeitigen RNVP dargelegt sind.

Die Diskussion über die Anpassungen der Zielvorstellungen des ÖPNV's (Leistungsreduzierungen/Streichungen) sind daher nicht Gegenstand dieses Evaluationsberichtes.

Wesentliche Ziele bei der Erstellung des neuen Konzeptes für den Regionalverkehr waren:



Abbildung 1: Ziele

Als Bestandteile der Evaluation wurden in Abstimmung mit dem Regionalentwicklungsausschuss folgende Punkte vorgegeben:

- Das neue Busliniennetz ist auf die Geeignetheit hinsichtlich der für den ÖPNV definierten Ziele zu überprüfen.
- Optimierungs- und Verbesserungspotenziale im neuen Busliniennetz sind zu identifizieren.

- Das Fahrtenangebot ist hinsichtlich der Nachfrageabschöpfung und wirtschaftlichen Aspekte zu analysieren. (Darstellung von Über- und Unterangeboten).
- Es sind einzelne Vorschläge zur Überplanung bzw. Anpassung von Linien vorzunehmen.

Für die Evaluation werden Daten zum Regionalverkehr erhoben und systematisch dokumentiert werden, um die Untersuchung, das Vorgehen und die Ergebnisse nachvollziehbar und überprüfbar zu gestalten. Dabei sind für die Datenerfassung insbesondere folgende Evaluationsinstrumente vorgesehen:

- Daten zur Verkehrsleistung, insb. Entwicklung von Fahrgastzahlen
- Daten aus dem Qualitätsmanagementsystem zum ÖPNV (Kundenbefragungen und Qualitätsstichproben)
- Beteiligungsformate

Bei der Erstellung des Evaluationsberichtes wurde der Kreis fachlich durch die NAH.SH GmbH unterstützt.



Abbildung 2: Entwicklung des Evaluationsprozesses



3 Entwicklung des ÖPNV im Regionalverkehr

Im folgenden Kapitel wird noch einmal auf Herleitung des neuen ÖPNV-Netzes eingegangen, welches seine Anfänge mit dem Masterplan Mobilität genommen, und mit dem Prozess der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes 2021 zunächst seinen Abschluss genommen hat.

3.1 Masterplan Mobilität

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept, das in einem umfassenden Beteiligungsverfahren erarbeitet wurde. Neben der Politik, Fachplaner*innen und verschiedenen Akteuren aus der Region haben sich auch Bürger*innen auf öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen eingebracht.

Das Ziel des Masterplans ist die Entwicklung von Mobilitätslösungen für Städte und Gemeinden der KielRegion und die Prüfung der Möglichkeiten einer gemeinsamen Mobilitätsplanung. Der Masterplan Mobilität für die KielRegion zeigt den Weg auf, um die qualitativen und quantitativen Ziele, die im Rahmen des Masterplans für die Region definiert wurden, zu erreichen. Dazu umfasst er Handlungsstrategien und einen Maßnahmenkatalog. Die Empfehlungen der Gutachter*innen ermöglichen Synergien im Bereich der Mobilitätsplanung zu heben, moderne Mobilität durch eine strategische Umsetzung zu erreichen, die Klimaschutzziele einzuhalten sowie die KielRegion als Lebens-, Wirtschafts- und Tourismusregion zu stärken.

Das qualitative Zielkonzept des Masterplans gliedert sich in sechs Zielfelder, die in weiteren Unterzielen genauer definiert sind (vgl. Abb. 9). Die Zielfelder umfassen die klima- und umweltfreundliche Mobilität, einen starken Mobilitätsverbund, eine hohe Lebensqualität, eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion, das Thema Nahmobilität und neue Mobilitätskultur sowie eine integrierte und kooperative Planung.



Abbildung 3: Zielfelder Masterplan Mobilität

Die Starken Achsen im ÖPNV sind das Rückgrat im Mobilitätsverbund. Hier werden die Hauptnachfragepotenziale gebündelt. Die starken Achsen bilden zudem die stärksten Pendlerströme ab. Daher kann die Angebotsgestaltung hier über weite Zeitbereiche nachfrageorientiert erfolgen, sodass die starken Achsen auch eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen. Da mit den starken Achsen die größten Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV erschlossen werden, sind entsprechend hohe Qualitäten vorzusehen, die sich über alle Komponenten des ÖPNV-Systems erstrecken (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrpläne etc.).

Um die Eintrittsbarriere zur ÖPNV-Nutzung zu reduzieren bzw. den Umstieg in den ÖPNV zu erleichtern, ist eine möglichst hohe Angebots-Transparenz erforderlich. Mit einer auf Ebene der KielRegion, perspektivisch ggf. auch landesweit einheitlichen Produktdifferenzierung wird eine gezielte Kundenansprache und Vermarktung des ÖPNV-Angebots sowie eine effiziente Angebotsgestaltung ermöglicht. Um die Nachfragepotenziale konsequent zu erschließen, sind die bisherigen Produkte zu erweitern. Produktebene des qualifizierten ÖPNV zielt auf eine Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden ab und kommt vor allem auf den starken Achsen zum Einsatz.



Abbildung 4: Neuer Taktknoten in Eckernförde



Für das Grundgerüst des regionalen ÖPNV-Systems werden qualifizierte Achsen entwickelt oder wo bereits vorhanden ausgebaut. In der räumlichen Ausprägung sind dies zum einen die Bahnstrecken, zum anderen Achsen mit ausreichenden Nachfragepotenzialen, die nicht in einem Bahnkorridor liegen und sich als qualifizierte Achse im Busverkehr eignen. Ein qualifizierter Regionalbus bedient ergänzend nachfragestarke radiale Verkehrsrelationen und stellt einzelne wichtige tangentielle Querverbindungen zwischen Bahnstrecken her, um Reisezeiten zu verkürzen und die Achsenzwischenräume besser zu bedienen. Dieses Angebot baut auf den bereits bestehenden Schnellbuslinien auf, die zu ergänzen und teilweise in der Angebotsqualität aufzustocken sind.



4.2 Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN





Das im Masterplan Mobilität Entwickelte Konzept der Starken Achsen für einen qualifizierten Regionalverkehr wurde im Folgenden als Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV-Konzeptes 2021 genommen, welches dieses in der Tiefe deutlich weiter ausdifferenziert hat.

3.2 ÖPNV-Konzept 2021

Für den Regionalbusverkehr wurde im Kreis Rendsburg-Eckernförde ab dem Jahr 2017 die Konzeption von Grund auf neu erarbeitet, an aktuelle Bedürfnisse angepasst und hinsichtlich der Nachfrageströme optimiert. Mit Inbetriebnahme der neuen Regionalbuslinien im Jahr 2021 kommen aus dem Schienenverkehr bekannte Attraktivitätsmerkmale wie Taktverkehre oder Anschlussknoten nun auch flächendeckend im Busverkehr zum Einsatz.

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

- a) Prinzip des integralen Taktfahrplanes, d.h. vertaktete Linien, die Knotenpunkte verbinden, an denen die Abfahrts- und Ankunftszeiten ein Umsteigen in alle oder bestimmte Richtungen ermöglichen (unter Einbeziehung des SPNV),
- b) Linienhierarchie mit einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“), welches aus nachfolgend skizzierten Elementen besteht:

Netzebene 1 – Qualifizierter Regionalverkehr zur Ergänzung des SPNV-Netzes

(ITF-Hauptnetz):

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

Netzebene 2 – Qualifizierter Zubringer- bzw. Ergänzungsverkehr:

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

Netzebene 3 – Sonstiger Linienverkehr:

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

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

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

In der nachfolgenden Grafik wird das neue Taktliniennetz in seiner Grundstruktur – auch im Kontext mit dem Schienennetz – veranschaulicht:



Abbildung 6: Neues Taktnetz 2021



In Bezug auf die Schülerinnen- und Schülerbeförderung ist anzumerken, dass deren Belange – einschließlich der Anforderungen in der diesbezüglichen Kreissatzung – bei der Netz- und Bedienungskonzeption soweit wie möglich Berücksichtigung fanden und insofern in erheblichem Umfang eine Beförderung dieser Personengruppe im Rahmen des allgemein zugänglichen ÖPNV-Angebotes erfolgen kann. In allen Fällen ist dies allerdings nicht sicherzustellen. Daher werden auch weiterhin freigestellte Schülerinnen- und Schülerverkehre der Schulträger notwendig sein. Gegenseitige Abstimmungen zwischen dem Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und den Schulträgern als Verantwortlichen für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung sind dabei erforderlichenfalls vorzunehmen, was auch im Zuge der Detailoptimierungen (siehe unten) derzeit geschieht. Überdies werden für Grundschulkindern bisher vorhandene Direktverbindungen auch weiterhin vorgehalten; es ist Ziel, Umsteigezwänge für diese Fahrgastgruppe zu vermeiden

Das Zusammenspiel zwischen der Schülerbeförderung und des ÖPNV bildet dabei ein Spannungsfeld. Beispielsweise benötigt ein fahrgastorientierter ÖPNV einen klaren Stundentakt, während die Schulstunden nicht im Stundenraster enden. Nichtsdestotrotz gibt es in der Regel Lösungen, wie die Schülerbeförderung die Strukturen im ÖPNV nutzen kann.

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind Zumutbarkeitsgrenzen bezüglich der Warte- und Fahrtzeiten für Schüler festgelegt. Um innerhalb dieser Zumutbarkeitsgrenzen eine ÖPNV-Verbindung anbieten zu können, erfordert es einen Austausch zwischen dem Schulträger und dem Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger. Dabei sollte geklärt werden, welche Wohnorte im Einzugsgebiet der jeweiligen Schule liegen und deren Anzahl Schüler festgehalten werden. In einem Ort mit mehreren Schulen gilt dies für alle Standorte, um die Zeiten koordinieren zu können. Eine Harmonisierung der Schul- und Busfahrzeiten wird dadurch erreicht, dass sowohl die Schulen eine Kompromissbereitschaft zeigen die Unterrichtszeiten anzupassen, wie auch das Hinzufügen von zusätzlichen Fahrten im Busverkehr, um die Schule direkt anzufahren oder wenn der übliche Takt nicht ausreicht.

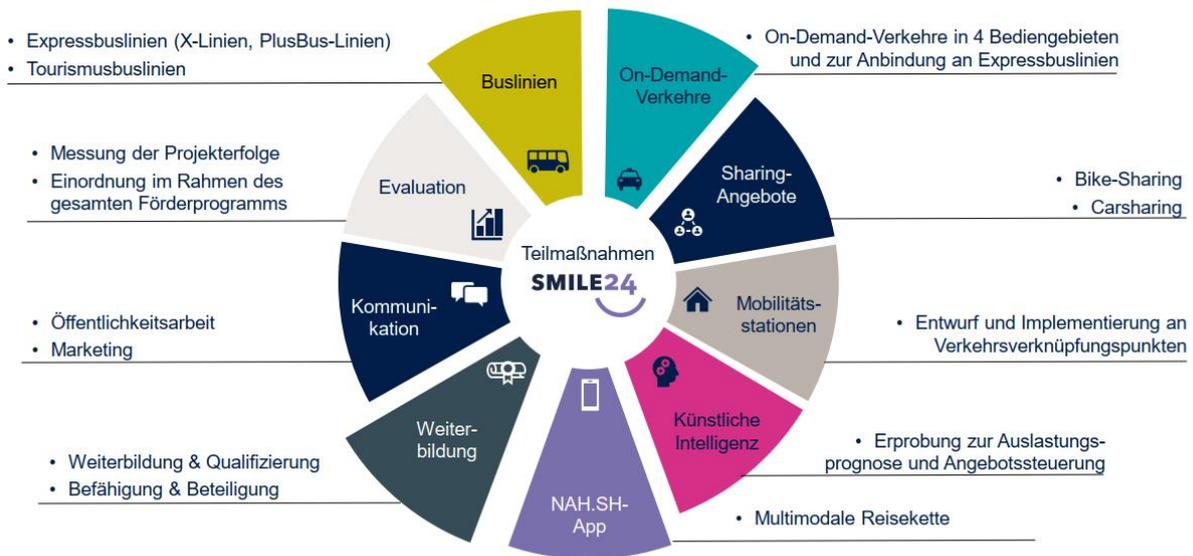
Die Harmonisierung von Schul- und Busfahrzeiten bietet die Chance eines effizienteren Fahrzeugeinsatzes. Voraussetzung dafür ist die Bereitschaft zu Umstiegen, damit nicht jeder Ort zu jeder Schulstunde von der Schule aus direkt angefahren werden muss. Für den Schulstandort entsteht die Möglichkeit Kosten für eine eigene Schülerbeförderung zu sparen und den Einzugsbereich mit dem ÖPNV zu erweitern und somit attraktiv für weiter entfernt wohnende Schüler zu sein.

3.3 SMILE24

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde konnte sich erfolgreich zusammen mit den Projektpartnern Kreis Schleswig-Flensburg und der NAH.SH als „Modellprojekt ÖPNV“ im Rahmen eines Bundesförderprogrammes bewerben. Das daraus entstandene Projekt SMILE24 ermöglicht eine Ausweitung des Verkehrs mit Bundesmitteln unter Testbedingungen. Ziele sind beispielsweise Aussagen zum Zusammenwirken von klassischem Busverkehr und neuartigem On-Demand-Verkehr sowie zu Auswirkungen von im Angebot verstärkten Buslinien. Die Fahrplananpassungen auf diesen Linien sind vor der Evaluation umgesetzt worden und werden daher nicht stärker beleuchtet. Im Rahmen des Bundesförderprojektes findet zudem eine eigene Evaluation statt, die den Erfolg bzw. die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen messen und bewerten soll. Dabei wird insbesondere auch ein Fokus

darauf gelegt zu prüfen, ob die einzelnen umgesetzten Maßnahmen geeignet sind, um diese wirtschaftlich auch in anderen Regionen etablieren zu können.

Die Maßnahmen von SMILE24



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



Abbildung 7: Die Maßnahmenfelder von SMILE24

SMILE24 besteht insgesamt aus einer Reihe von Teilmaßnahmen. Im Folgenden werden nur die Bereiche „Buslinien“ und „On-Demand-Verkehre“ näher beschrieben, da es sich dabei um Maßnahmen handelt, die das ÖPNV-Angebot selbst betreffen, welches Gegenstand des Evaluationsberichtes ist.

Mit SMILE24 wird bereits derzeit ein idealtypisches Testfeld erprobt in dem Maßnahmen entwickelt und umgesetzt wurden, die sich bestenfalls für eine Übertragung auf andere Regionen geeignet zeigen.

Im Zuge der Umsetzung wurden dabei auf Basis der Analyse der Fahrgastzahlen zunächst deutliche Kürzungen im Linienbusverkehr der Projektregion durchgenommen. Anliegende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgenommenen Streichungen:



Bestandslinienverkehr				
Linie	km/a alt	km/a neu	Delta km	Delta km%
710	348.936,68	382.845,72	33.909,04	10%
711	512.562,22	-	- 512.562,22	-100%
712	61.304,80	-	- 61.304,80	-100%
713	138.542,63	-	- 138.542,63	-100%
715	29.400,71	17.705,91	- 11.694,80	-40%
720	284.260,79	280.225,56	- 4.035,23	-1%
721	118.088,88	51.741,56	- 66.347,32	-56%

Tabelle 1: Angebotsveränderungen im Linienverkehr durch SMILE24

Im Wesentlichen wurden dabei die Linien abseits der Hauptachsen Kappeln -> Eckernförde -> Schleswig eingestellt (Linie 711, 712, 713) oder deutlich reduziert (715, 721), während die Linien auf den Hauptachsen (710, 720) quasi unverändert blieben. Zusätzlich wurden auf den Hauptachsen Expressbusse eingeführt (X710, X720), die damit das Angebot auf den Hauptachsen verdoppeln. Die Expressbusse sind zudem gegenüber den Bestandslinien noch einmal in der Fahrtzeit beschleunigt worden, um in punkte Reisegeschwindigkeit konkurrenzfähiger gegenüber dem MIV sein zu können.



Abbildung 8: Expressbuslinien SMILE24

Als Ergänzung für die Räume abseits der Hauptachsen wurde ein flächendeckender On-Demand-Verkehr (ODV) etabliert. Dieser wurde vor allem mit dem Ziel eingesetzt, die Orte abseits der Hauptachsen an diese als Zu- und Abbringer anzubinden. Damit ersetzt der ODV den gestrichenen Linienbusverkehr abseits der Hauptachsen mit dem Ziel, damit ein bedarfsgerechteres Angebot zu schaffen. Der ÖPNV in der SMILE24-Region besteht damit im Wesentlichen aus gut ausgelasteten Linienbusverkehren auf den Hauptachsen und ODV-Verkehren abseits der Hauptachsen.

Dieses Vorgehen kann auch für andere Regionen im Kreis geeignet sein, da die Grundvoraussetzungen sich durchaus ähneln, nämlich:

- Vor SMILE24 waren die Linien abseits der Hauptachsen sehr schwach ausgelastet, wie es auch in anderen Regionen des Kreises häufiger zu beobachten ist.
- Die Linien auf den Hauptachsen, die auch vor SMILE24 einen attraktiven Takt hatten, waren auch vor SMILE24 bereits gut ausgelastet. Auch dies spiegelt sich in anderen Regionen des Kreises so wider.

Das Konzept des Streichens von Linienbusverkehren abseits der gut ausgelasteten Verbindungen in Kombination mit der Einführung von ODV-Verkehren, wie es in SMILE24 erprobt wird, kann dabei auch für den weiteren Kreis daher ein sehr interessantes und erfolgsversprechendes Modell für einen attraktiven, bedarfsgerechten ÖPNV sein.



4 Evaluationsinstrumente

Für die Evaluation werden verschiedene sogenannte Evaluationsinstrumente herangezogen, welche für die Analyse und Ableitung von Handlungsvorschlägen maßgeblich sind. Diese werden in den folgenden Unterkapiteln näher beschrieben.

4.1 Beteiligungsformate

4.1.1 Beteiligung kommunaler Ebene

Bei der Erstellung der Evaluation spielt die Einbindung der örtlichen Ebene eine wichtige Rolle. Daher wurden den Ämtern, amtsfreien Gemeinden und Städten die Gelegenheit geben, Ihre Erfahrungen, Hinweise und Anregungen zum neuen Regionalverkehr für die Evaluation mitzugeben, um diese für die Ergebnisaufbereitung berücksichtigen zu können.

Dabei wurde darauf hingewiesen, dass sich der Schwerpunkt der Evaluation in erster Linie an der Bewertung der mit dem neuen ÖPNV gesetzten Zielen (s.o.), mit denen der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerung leisten soll, orientiert. Daher wurden insbesondere Aussagen zu Bedienqualitäten/-häufigkeiten, Linienführungen und Taktungen einzelner Linien oder verschiedenen Angebotsformen im ÖPNV erbeten.

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Evaluation keine Probleme im „Tagesgeschäft“ des ÖPNV betrachtet werden (Verspätungen, Ausfälle, Bus fährt an Haltestelle vorbei etc.). Ein Auflisten bzw. Übersenden solcher Punkte war im Rahmen der Beteiligung zur Evaluation nicht erforderlich, bzw. wurden für den Evaluationsbericht nicht weiterverarbeitet.

Dies betrifft ebenso das Thema Schülerbeförderung. Wie beschrieben betrachtet und bewertet die Evaluation die Oberziele bei der Planung des neuen Regionalbusverkehrs, im Spannungsfeld zwischen Mobilitäts- und Erreichbarkeitssicherung, Wirtschaftlichkeit und Klimaschutzzielen. Da die tagtäglichen Eigenheiten der Schülerbeförderung, z.B. zu volle Busse, Anbindung zu weiteren/anderen Schulanfangs-/ -endzeiten etc., im Evaluationsprozess nicht schwerpunktmäßig betrachtet werden, wurden entsprechende Rückmeldungen, die es zu dem Thema gab, im Evaluationsbericht nicht weiter konkretisiert.

In der Anlage 3 befindet sich die Übersicht der Rückmeldungen der örtlichen Eben und eine entsprechende fachliche Bewertung der einzelnen Punkte.

Zusammenfassend lassen sich durchaus Ähnlichkeiten zu den im folgenden Kapitel dargestellten Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung erkennen. Themen die sowohl durch die Online- wie Ämterbeteiligung häufiger genannt wurden sind zum Beispiel die Kritik an zu großen bzw. leeren Bussen oder der Wunsch nach Einrichtung alternativer, bedarfsgerechter Angebotsformen, wie zum Beispiel der On-Demand-Verkehr.



4.1.2 Online-Beteiligung

Im Zuge der Beteiligung zum Evaluationsbericht wurde auch eine Online-Bürgerbeteiligung durchgeführt. Auf einer virtuellen Karte konnten im Mai 2024 Kommentare, Wünsche, Anregungen oder auch Kritik abgegeben werden. Zu dem Zeitpunkt waren auch bereits die Smile24 Angebote implementiert. Die Beteiligung war offen gestaltet, sodass auch Anmerkungen abgegeben werden konnten, die den ÖPNV nur indirekt betreffen (Beispiel Fahrradständer an der Haltestelle), aber doch auch Auswirkungen auf die Nutzung haben.

Abgegeben wurden insgesamt 448 Kommentare. Die Evaluation des Regionalverkehrs betreffend wurden davon 335 Kommentare ausgewertet. Kommentare welche z.B. den Betrieb oder die Haltestellenausstattung/Infrastruktur betreffen, oder sich auf die Stadtverkehre RD, ECK oder auch Kiel beziehen wurden nicht im Rahmen der Evaluation ausgewertet, sondern im Tagesgeschäft aufgenommen und bearbeitet.

Hier gilt es zu beachten, dass die Eingaben in der Regel Einzelmeinungen darstellen. Sie können gewisse Thesen unterstützen, sind jedoch nicht ausschlaggebend für die weiteren Empfehlungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Diverse Kommentare zur Schülerbeförderung finden in dieser Untersuchung keine nähere Betrachtung, da der Bericht primär den Buslinienverkehr abseits der Schülerbeförderung behandelt. Ebenso hat der Kreis als Aufgabenträger nur bedingt Einfluss auf die im Rahmen der Beteiligung zum Teil genannten betrieblichen Probleme der Autokraft als ausführendes Unternehmen, die daher im Bericht ebenso nicht näher beleuchtet werden.

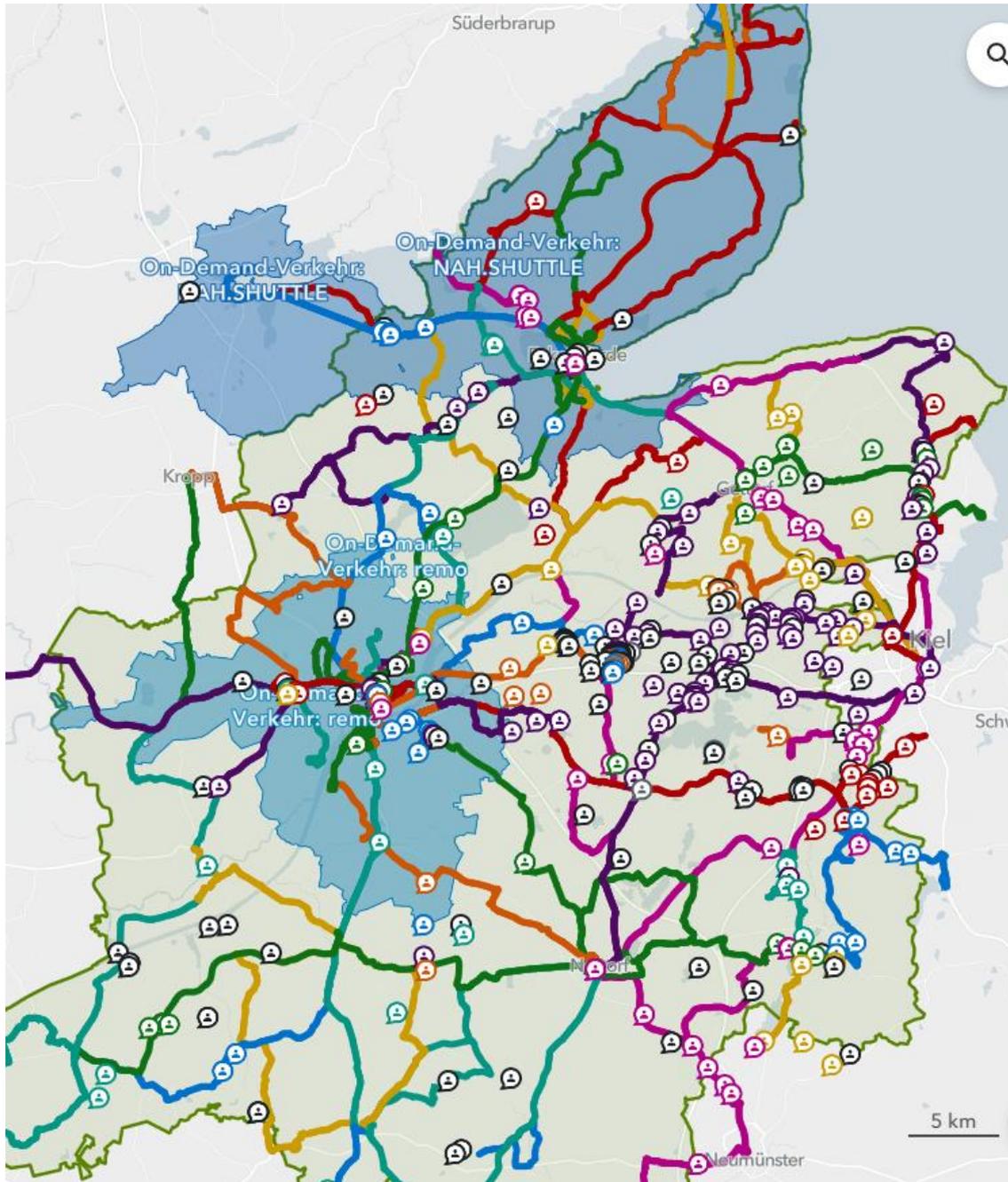
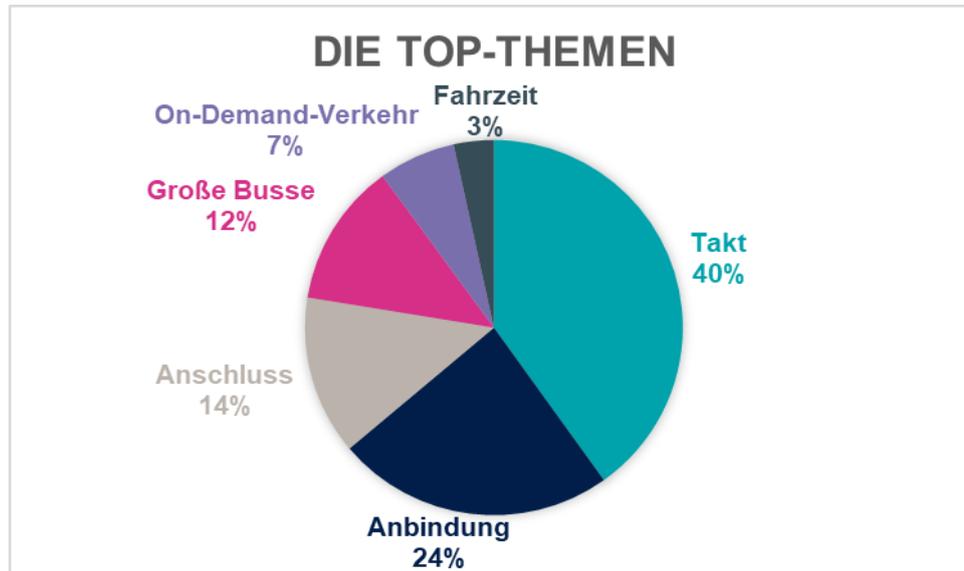


Abbildung 9: Karte der Rückmeldungen der Online-Beteiligung

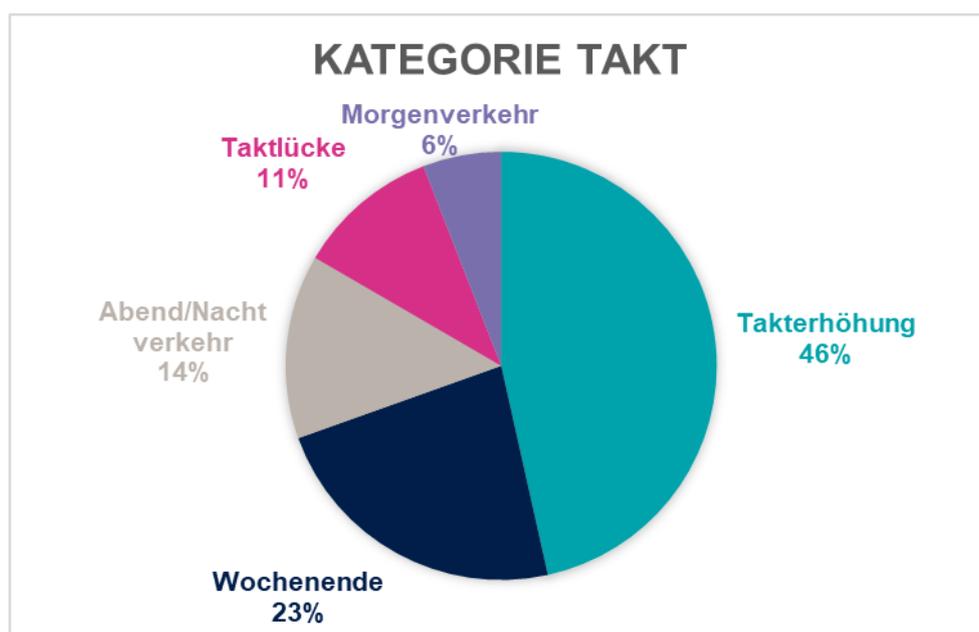
Für die folgende Auswertung wurden Kommentare, welche mehrere Themen betreffen, mehrfach gezählt und den verschiedenen Themen zugeordnet. Somit kommen wir bei der folgenden Auswertung auf eine Gesamtzahl von 389 Eingaben. 66 Eingaben hiervon bezogen sich auf den Bereich Schülerbeförderung.



Im Folgenden werden einzelne Kategorien beispielhaft näher beleuchtet.

Kategorie Takt

In Kategorien eingeteilt zeigt sich, dass insbesondere das Thema der Taktung von Bedeutung ist. 40 % aller Kommentare enthielten Wünsche und Anregungen in Bezug auf den Takt des Busangebotes. Näher betrachtet ergibt sich in der Kategorie folgendes Bild:

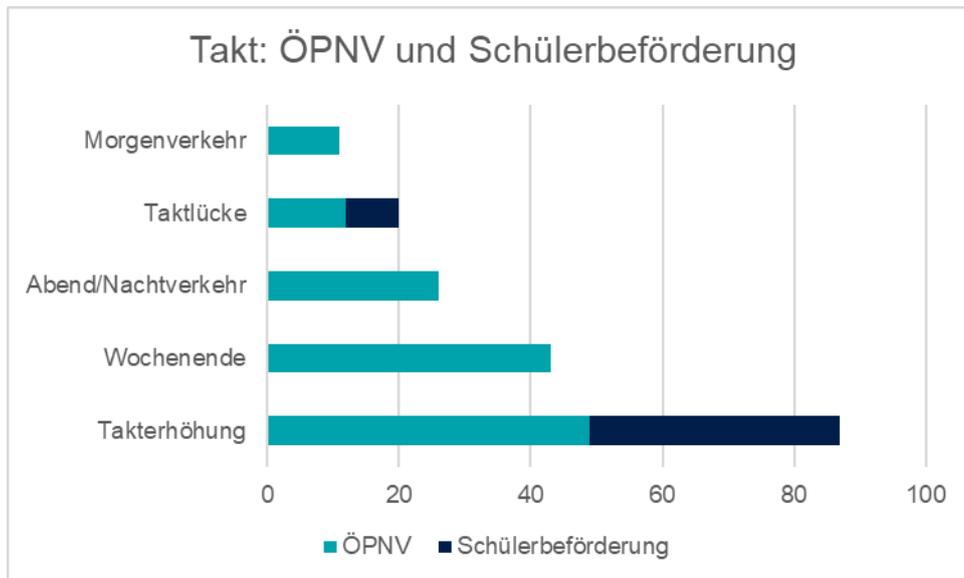




Aufgeteilt auf die Unterkategorien wurden insgesamt 187 Eingaben ausgewertet (*Die Nennung zweier oder mehr Unterkategorien in einem Kommentar führte zu einer doppelten bzw. mehrfachen Zählung dieses Kommentares). Auffällig ist, dass insbesondere auf der Linie 765 eine Taktausweitung sowohl grundsätzlich, als auch speziell am Wochenende und in den Abend- und Nachtstunden gewünscht wird. Weitere Linien, auf denen sich eine grundsätzliche Takterhöhung gewünscht wurde, sind die 767 und die 721. Am Wochenende wird sich eine Taktausweitung neben der Linie 765 auch auf der Linie 742 gewünscht. Speziell auf die Abend- und Nachtstunden bezogen, sowohl wochentags wie am Wochenende, wurden sich auch auf der Linie 700 eine längere Betriebszeit gewünscht.

„Es wäre schön, wenn die Busse
a) vormittags stündlich und
b) abends auch noch ein Bus nach 23:00 aus Kiel abfährt.
Ferner sollten die Busse in Felde auch die verspäteten Züge aus Rendsburg richtig abwarten.“

Neben der Einteilung in Unterkategorien lohnt sich eine differenzierte Betrachtung zwischen dem Bereich ÖPNV und der Schülerbeförderung.



Von 187 Eingaben betrafen 46 Eingaben speziell den Bereich Schülerbeförderung. Eingaben, welche Wünsche zur Anbindung mehrerer Unterrichtsstunden betrafen (beispielsweise zur 2. oder nach der 5. und/oder 7. Stunde) wurden der Kategorie Takterhöhung zugeordnet. Sofern lediglich eine zusätzliche Fahrt angeregt wurde, wurde dies der Kategorie Taktlücke zugeordnet. Geographisch verortet wurde sich insbesondere im Bereich Bredenebek eine Takterhöhung im Bereich Schülerbeförderung gewünscht.

„Ich finde es schade, dass es keine späteren Busse von Eckernförde Richtung Kropp gibt. Wenn man in der Stadthalle war oder Essen oder am Strand oder bei Freunden, muss man bereits um 21 Uhr zurückfahren. Für Aktivitäten am Abend ist das nicht sehr attraktiv.“



Insgesamt betrachtet lässt sich feststellen, dass sich eine Ausweitung der Taktung gewünscht wird, und dies nicht nur bezogen auf spezielle Zeiträume. Auch eine Angleichung der Fahrpläne von Ferien- und Schulzeiten wurde vielfach angeregt.

„Zwischen 9 Uhr und 12:15 besteht keine Möglichkeit aus dem Ortsteil per ÖPNV weg zu kommen.
Rentner*innen-, Familien-freundlich?“

Kategorie Anbindung

Diese Kategorie lässt sich leider nicht weiter sinnvoll differenzieren, da hier teilweise sehr individuelle Wünsche abgegeben wurden. Hierzu zählen z. B. die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle, die kleinräumige Änderung eines Linienwegs, aber auch die Einrichtung komplett neuer Linienverläufe.

Kategorie Anschluss

In der Kategorie Anschluss wurde sich primär ein noch besserer Anschluss an das Bahnnetz gewünscht. Neben dem Wunsch auf zusätzliche Anschlüsse, wurde sich auch vielfach mehr Sicherheit der Anschlusshaltung (Anschlussgarantie) gewünscht.

Große Busse

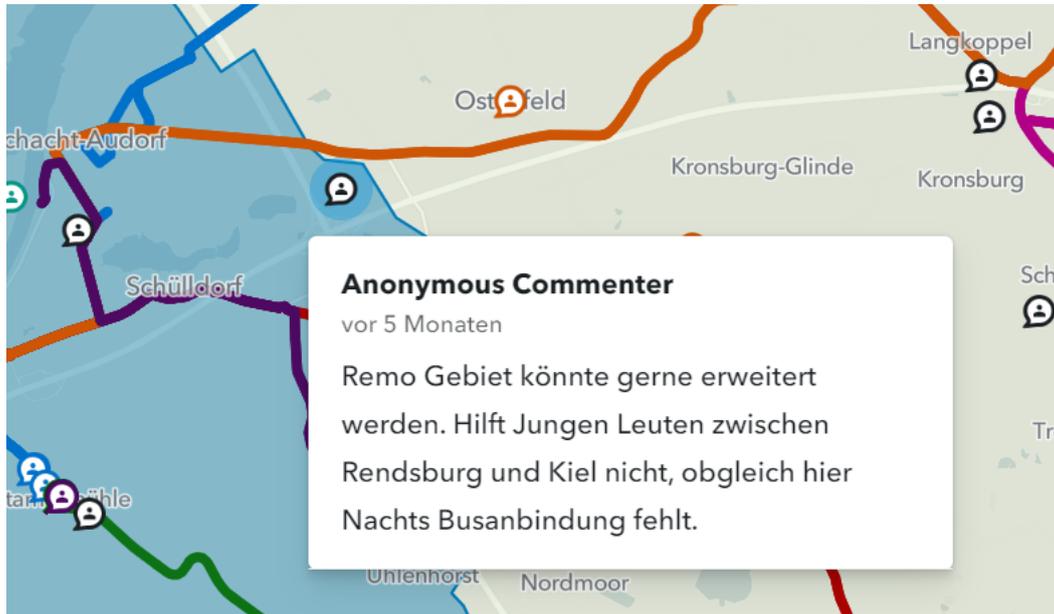
Ähnlich oft wie das Thema Anschluss wurde auch das Thema zu großer bzw. leerer Busse genannt. Hierzu zählen Eingaben, welche Kleinbusse anregten, bzw. Kommentare die das Thema „Geisterbus“ betreffen. Insbesondere die Linien 766 und teilweise 764 sind hier vielfach genannt worden.

„Warum werden große Reisebusse eingesetzt, die dann den ganzen Tag leer durch die Dörfer fahren? Bitte die Linien beibehalten aber an den Bedarf größentechnisch anpassen!...“

On-Demand-Verkehr

Insgesamt wurde sich selten bis nie eine Reduzierung des Angebots gewünscht. Sofern dies doch der Fall war, wurde die Einstellung der Fahrten immer (abgesehen von max. 5 Kommentaren) mit einem Ersatz durch den „On-Demand-Verkehr“ gebracht.

Insbesondere gab es Eingaben zu Erweiterung des NAH.SHUTTLES Region Rendsburg (ehemals remo), sowie zur Erweiterung des Smile 24 Gebiets. Auch in der Region Flintbek wurde sich ein On-Demand-Verkehr zur Anbindung nach Kiel gewünscht.



Exkurs Beteiligung vor Smile 24

Die Online-Bürgerbeteiligung für die Evaluation des Regionalverkehrs wurde kurz nach dem Start von Smile 24 durchgeführt. Aus diesem Grund gab es vermutlich im Bereich des Amtes Schlei-Ostsee und Eckernförde nur wenig Eingaben bzw. Verbesserungswünsche. Allerdings wurde im Rahmen eines anderen Projekts (SchleiMo) bereits vor Smile 24 im März 2024 eine Beteiligung in dem Bereich durchgeführt. Die Ergebnisse hieraus gelten daher für das System des Regionalverkehrs vor der Umstellung auf Smile 24 und sind im folgenden für die Schlei-Region dargestellt.

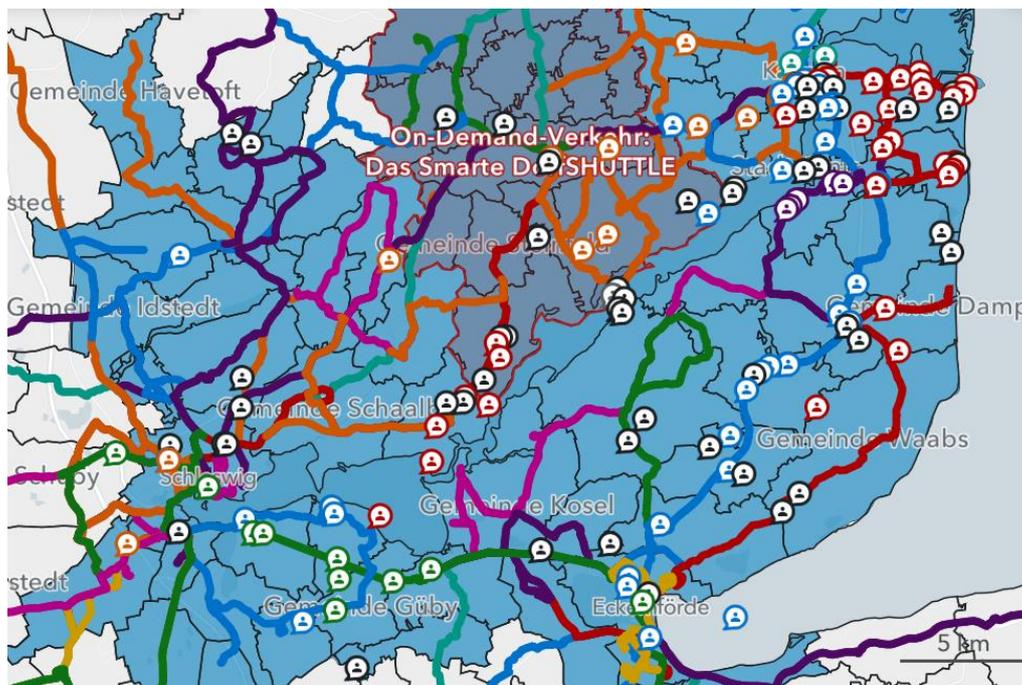
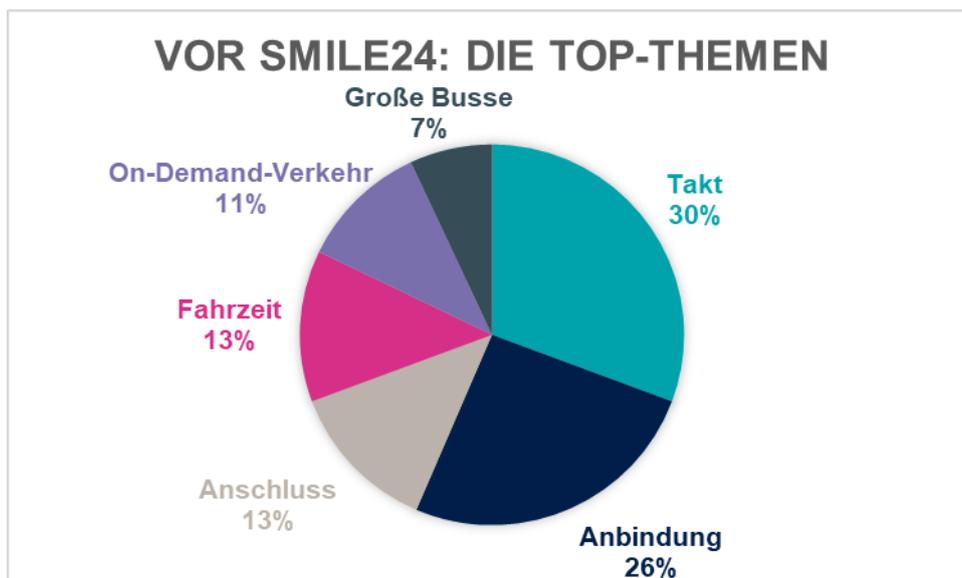


Abbildung 10: Karte Rückmeldungen in der Schlei-Region vor SMILE24

Die in der Schleiregion vor Umsetzung von SMILE24 genannten Themen betreffen vor allem den Wunsch nach einem besseren ÖPNV-Angebot (Takt & Anbindung). Daneben sind auch die im restlichen Kreis prominenten Themen wie kleinere Fahrzeuggrößen, mehr/bessere Anschlüsse und die Einrichtung von On-Demand Verkehren vertreten.



Es fällt auf, dass ein großer Teil der Themen, die vor der Umsetzung von SMILE24 im Rahmen der Online-Beteiligung genannt wurden in der zweiten Online-Beteiligung, die nach der Umsetzung von SMILE24 stattfand, nicht mehr genannt wird.

„Eine direkte und schnelle Verbindung von Eckernförde nach Kappeln entlang der B203 wäre prima.“

Mit Einrichtung der SMILE24 Expressbuslinie X710 von Eckernförde nach Kappeln wurden diesem Wunsch z.B. abgeholfen. Damit deutet sich an, dass mit der Angebotsoffensive im ÖPNV im Rahmen von SMILE24 vielen im Rahmen der Beteiligung vor Projektbeginn am ÖPNV geäußerten Kritikpunkten und Wünschen entsprochen werden konnte was sich auch an der auffällig hohen Anzahl an positiven Kommentaren in der Schleiregion im Rahmen der Online-Beteiligung nach SMILE24 widerspiegelt (insg. 22 lobende Kommentare), z.B:

„Bin begeistert, dass es jetzt auch spätere Fahrten gibt. Früher war um 20 Uhr schon Schluss. Bin lange nicht mehr mit dem Bus gefahren. Das Auto war immer die beste Wahl.“

Die Qualitätsoffensive im ÖPNV in der Schleiregion mit SMILE24 hat damit im Rahmen der Online-Beteiligung zu einer erkennbar besseren Bewertung des ÖPNV geführt, da viele der im übrigen Kreisgebiet geäußerten Themen, wie z.B. Taktverdichtung, Einrichtung von On-Demand-Verkehren oder Streichung von schwach ausgelasteten Linien, im Rahmen des Projektes SMILE24 bereits umgesetzt wurden und sich dies scheinbar schon nach kurzer Zeit bemerkbar gemacht hat.

4.1.3 Regionalkonferenzen

Als weiter Baustein der Beteiligung wurden insgesamt sechs Regionalkonferenzen durchgeführt, zwei in Rendsburg und jeweils eine in Gettorf und Bordsesolm. An den Veranstaltungen konnten alle Interessierte ohne Anmeldung teilnehmen. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurden zum einen durch Fachreferenten ein fachlicher Input zum Regionalverkehr und der Evaluation gegeben, um anschließend mit den Teilnehmern in eine Diskussion zu treten.



Abbildung 11: Diskussion im Rahmen einer Regionalkonferenz

Die Regionalkonferenzen waren allesamt gut besucht und es konnten weitere interessante Anregungen zum ÖPNV im Rahmen der Diskussion mitgenommen werden.

4.2 Bus-QMS

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat die NAH.SH GmbH beauftragt ein Qualitätsmanagementsystem für den Busverkehr (im Folgenden: Bus-QMS) zu entwickeln und durchzuführen. Das System strebt an, die Qualität im Busverkehr langfristig zu sichern und auszubauen. Dazu werden standardisiert subjektive Kundenbefragungen einerseits und objektive Qualitätstests von Fahrzeugen und Haltestellen andererseits durch einen Gutachter durchgeführt. Die gewonnenen Daten und Ergebnisauswertungen werden dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zum Monitoring der Qualität zur Verfügung gestellt. Erstmals erfolgten Datenerhebungen für das Bus-QMS zum Jahresanfang 2023, sodass die nachfolgende Evaluation der Qualität des Regionalverkehrs auf den Jahresergebnissen 2023 basiert. Der durchgeführte Stichprobenumfang für das Jahr 2023 liegt bei 1.576 Kundenzufriedenheitsbefragungen, 392 getesteten Fahrzeugen und 267 Tests von Haltepositionen.

Die drei Erhebungsarten des Bus-QMS sind modular aufgebaut. Die Module wiederum setzen sich aus Kriterien zusammen, die konkret im Rahmen der Datenerhebung gemessen bzw. erfragt werden.

Erhebungsart	Module	Exemplarische Kriterien
Kundenzufriedenheitsbefragung	Zustand des Fahrzeugs	Komfort, Zustand und Sauberkeit, Gesamteindruck, usw.
	Fahrpersonal	Fahrweise, Freundlichkeit, Qualität der Auskünfte, usw.
	Information im Fahrzeug	Haltestellenanzeige, Haltestellenansage, usw.
	Zuverlässigkeit	Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, usw.
	Fahrplanangebot	Betriebszeiten, Bedienhäufigkeiten, usw.
	Statistische Daten	Fahrtzweck, Ein- und Ausstiegsstation, Alter
	Weitere Anmerkungen	-
Fahrzeugtest	Fahrzeug	Flurhöhe, Temperatur, Schadensfreiheit, Sauberkeit
	Fahrpersonal	Testkauf Fahrkarte, Kleidung, Sprachkenntnisse
	Information	Haltestellenansagen, Fahrtzielanzeige, usw.
	Barrierefreiheit	Mehrzweckbereich, Piktogramme, Einstiegshilfe, usw.
Haltestellentest	Verkehrsunternehmen	Haltestellenmast, Haltestellenbezeichnung, usw.
	Gemeinde/Baulastträger	Sauberkeit, baulicher Zustand, Beleuchtung, usw.

Abbildung 12: Modularer Aufbau des Bus-QMS mit exemplarischen Kriterien.

Neben der Einzelauswertung der Kriterien und der Module (vgl. 4.2.1) wurde ein Konzept zur Endnotenberechnung entwickelt, um Qualitätsrankings zu ermöglichen. Das Konzept harmonisiert die unterschiedlichen Erhebungsskalen auf einer 100er-Skala, berücksichtigt ungleiche Gewichtungen (bzw. Wichtigkeiten) der Kriterien und beachtet die verkehrsvertraglichen Qualitätsvorgaben (vgl. 4.2.2). Insbesondere die hohen vertraglichen Qualitätsvorgaben des Regionalverkehrs in Rendsburg-Eckernförde sind bei dem Vergleich mit anderen Verkehren bei der Ergebnisinterpretation zu berücksichtigen. So begründen hohe Qualitätsvorgaben mehr Kriterien, die gemessen und bewertet werden. Umgekehrt begünstigen weniger Vorgaben bessere Bewertungen bei zugleich geringerer Qualität.

4.2.1 Qualität des Regionalverkehrs im Jahr 2023 – Ergebnisse der Module

Nachfolgend werden die ungewichteten Jahresergebnisse der Module für das Jahr 2023 dargestellt. Zur Einordnung der Ergebnisse ist jeweils der durchschnittliche Werte der weiteren ländlichen Busverkehre in Schleswig-Holstein, die beim Bus-QMS eingebunden sind, sowie die Bewertung der beiden Stadtverkehre des Kreises gegenübergestellt.

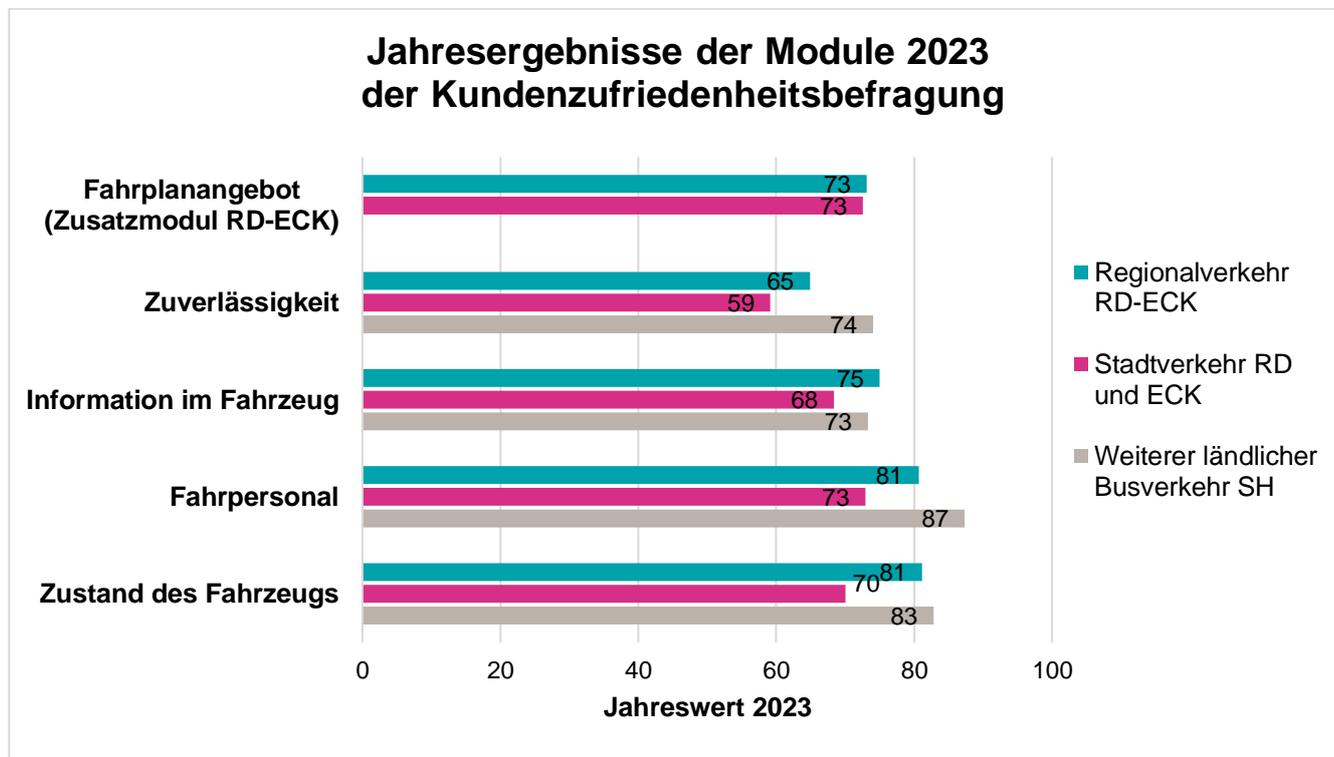


Abbildung 13: Ungewichtete Jahresergebnisse 2023 nach Modulen der Kundenzufriedenheitsbefragung (RV RD-ECK: n=1.576; SV RD und ECK: n=948; Weiterer ländlicher Busverkehr SH: n=2.968; Abweichungen des n-Wertes je Modul und Kriterium möglich;)

Die Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr zeichnet sich durch eine deutlich höhere Bewertung gegenüber den beiden Stadtverkehren aus (vgl. Abb. 13). Lediglich beim Modul Fahrplanangebot, welches als Zusatzerhebungsmodul vom Kreis Rendsburg-Eckernförde gebucht wurde, lässt sich ein analoger Wert feststellen, wobei diese Angleichung des ländlichen Regionalverkehrs an die städtischen Verkehre positiv interpretierbar ist. Der weitere ländliche Busverkehr, der in das Bus-QMS integriert ist, weist durchschnittlich höhere Werte als der Regionalverkehr auf. Gleichwohl muss bei dieser Bewertung berücksichtigt werden, dass das arithmetische Mittel der weiteren ländlichen Busverkehre durch einzelne sehr gut bewertete Verkehre stark beeinflusst wird.

Die Bewertung der Fahrzeuge des Regionalverkehrs ist deutlich überdurchschnittlich gegenüber den beiden Stadtverkehren (vgl. Abb. 14). Auch in Relation mit den anderen ländlichen Verkehren überzeugt der Regionlverkehr mit Bestwerten, wobei lediglich das Modul Fahrpersonal leicht abfällt.

Beim Haltestellentest lässt sich hinsichtlich der Kriterien, die vom Baulastträger zu verantworten sind, ein ähnliches Niveau zwischen dem Regionalverkehr und den weiteren ländlichen Verkehren erkennen (vgl. Abb. 15). Konträr dazu weisen die Werte der Kriterien, die an der Haltestelle im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens liegen, zwischen den Verkehren hohe Differenzen auf. Der relativ niedrige Werte im Regionalverkehr ist dabei den hohen Qualitätsanforderungen geschuldet. So muss das Haltestellenschild im NAH.SH-Design gestaltet sein. Neben dem Symbol „Haltestelle“ (Verkehrszeichen 224) sind die Liniennummer(n) und die Zielangabe(n), der an der Halteposition verkehrenden Linien, auf dem Haltestellenschild aufzubringen. Diese Anforderungen werden im Stadtverkehr Rendsburg analog vorgeschrieben und

überwiegend erfüllt, wodurch die hohe Wertung der Stadtverkehre erklärt werden kann. Bei den weiteren ländlichen Verkehren werden teilweise mildere Qualitätsanforderungen gestellt, sodass weniger Kriterien in die Bewertung einfließen. Dies begünstigt hohe Bewertungen bei geringerer Qualität.

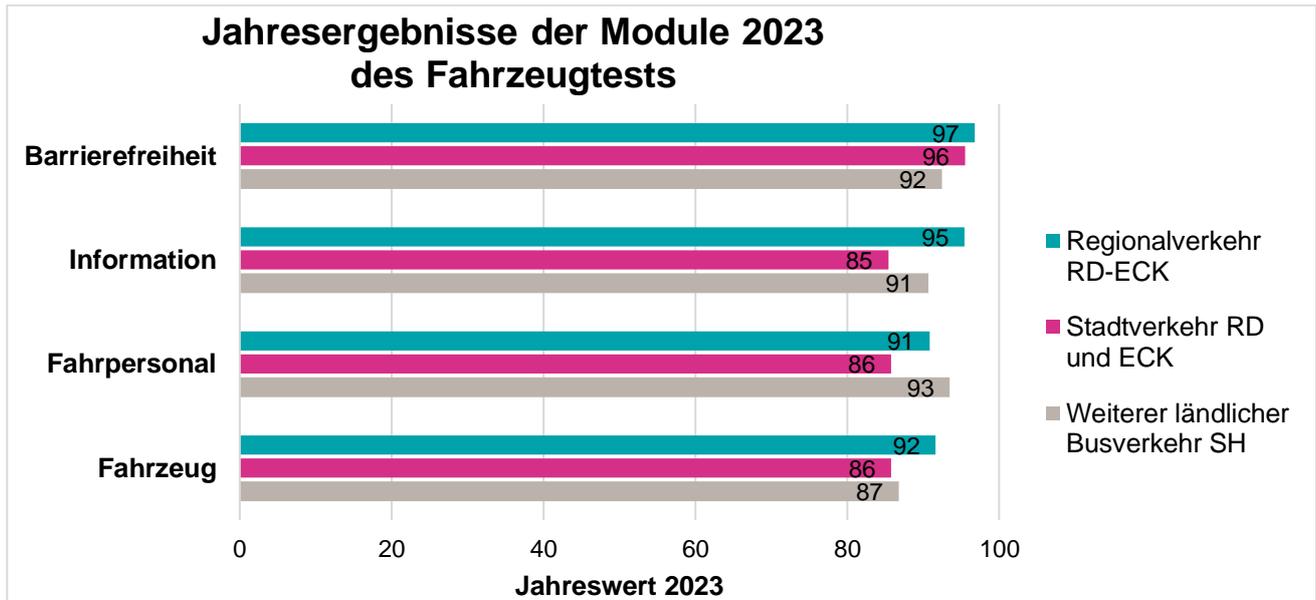


Abbildung 14: Ungewichtete Jahresergebnisse 2023 des Fahrzeugtests (RV RD-ECK: n=392; SV RD und ECK: n=171; Weiterer ländlicher Busverkehr SH: n=463; Abweichungen des n-Wertes je Modul und Kriterium möglich).

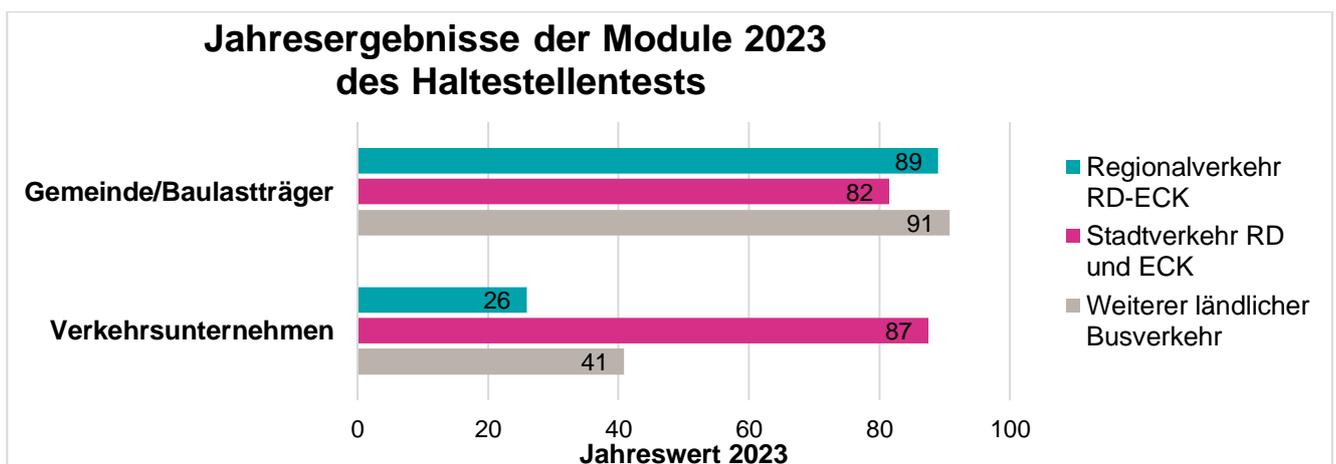


Abbildung 15: Ungewichtete Jahresergebnisse 2023 des Haltestellentests (RV RD-ECK: n=267; SV RD und ECK: n=105; Weiterer ländlicher Busverkehr SH: n=454 ; Abweichungen des n-Wertes je Modul und Kriterium möglich).

4.2.2 Qualität des Regionalverkehrs 2023 – Endnoten

Die Kriterien, die im Rahmen der Erhebungen erfragt bzw. getestet werden, sind nicht alle gleich wichtig für den Fahrgast. Daher wurden im Jahr 2023 die Fahrgäste zur Wichtigkeit von Leistungen im Busverkehr befragt. Den gewichteten Leistungen wurden anschließend diejenigen Kriterien zugeordnet, die thematisch unter der Leistung subsumiert werden können. Das Produkt aus dem Mittelwert der Kriterien einer Leistung und der Gewichtung der Leistung stellt die Berechnungsgrundlage für die nachfolgenden Endnoten des Jahres 2023 dar (vgl. Abb. 16).

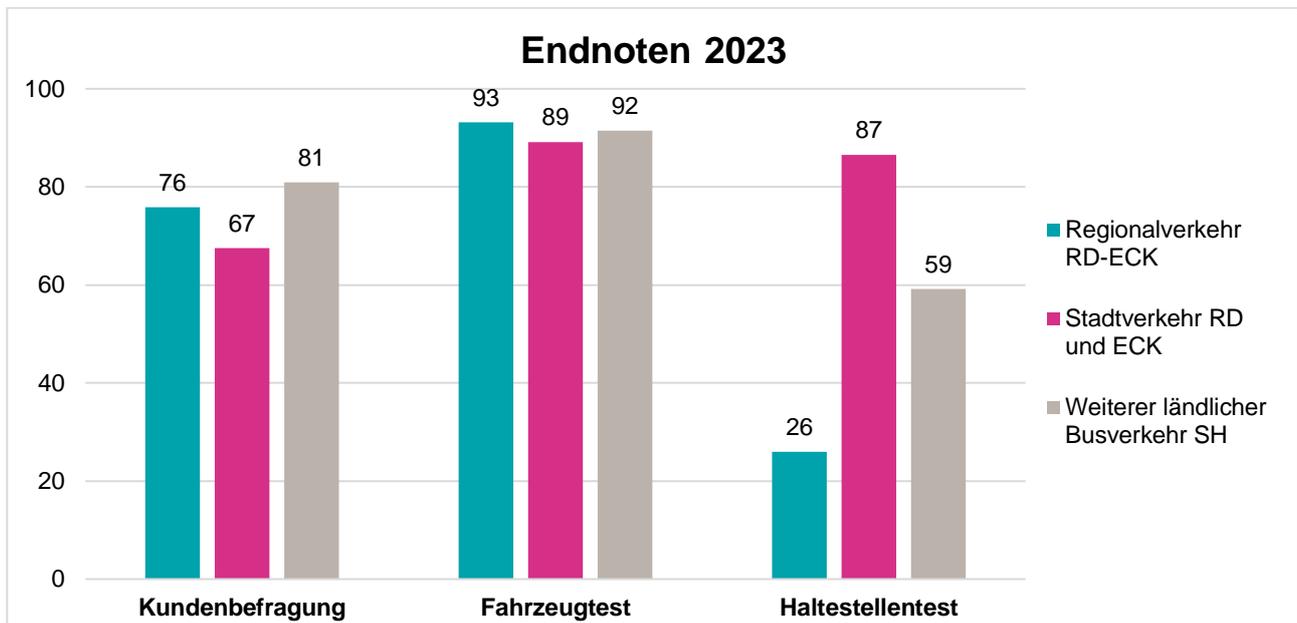


Abbildung 16: Gewichtete Endnoten der drei Erhebungsarten für das Jahr 2023 (n-Werte vgl. Abb.12, 13 und 14)

Die gewichteten Endnoten der Kundenzufriedenheitsbefragung für das Jahr 2023 veranschaulichen, dass die Fahrgäste im Regionalverkehr deutlich zufriedener waren als in den beiden Stadtverkehren des Kreises. Gleichwohl liegt das arithmetische Mittel der weiteren ländlichen Busverkehre über der Wertung des Regionalverkehrs. Bei der Interpretation gilt es jedoch, den Einfluss einzelner sehr gut bewerteter ländlicher Verkehre auf den Durchschnittswert zu berücksichtigen.

Der Vergleich der gewichteten Endnoten beim Fahrzeugtest verdeutlicht, dass die Qualität der Fahrzeuge im Regionalverkehr überdurchschnittlich gut ist. Gerade weil der Regionalverkehr hohe Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge stellt, ist diese Bewertung hervorzuheben.

Der Regionalverkehr schneidet bei der Betrachtung der gewichteten Endnoten des Haltestellentests im Vergleich zu den Stadtverkehren und dem weiteren ländlichen Busverkehr negativ ab. In diese Bewertung fließen lediglich Kriterien ein, die dem Modul Haltestelle/Verkehrsunternehmen zugeordnet werden. Dabei gelten für die Haltestellen des Regionalverkehrs hohe Qualitätsanforderungen, die für den weiteren ländlichen Busverkehr teilweise nicht vorgeschrieben sind, sodass höhere Bewertung bei geringerer Qualität begünstigen werden.



Das Bus-QMS fungiert als Evaluationsinstrument zur Darstellung der Qualität des Regionalverkehrs im Jahr 2023. Es spiegelt die hohe Fahrzeugqualität und eine annäherungsweise durchschnittliche Kundenzufriedenheit wider. Der gegenwärtige Umrüstungsprozess der Haltestellenschilder dürfte die Jahresergebnisse 2024 für den Haltestellentest positiv beeinflussen.

5 Analyse und Ergebnisaufbereitung

Dieser Teil des Berichts befasst sich mit der Auswertung der erhobenen Daten und gibt darauf basierend Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr.

Wie bereits in Kapitel 2 des Berichtes ausgeführt, werden Leistungsreduzierungen zwecks Budgeteinsparungen hierbei nicht betrachtet.

5.1 Methodik

Für diesen Teil des Berichts wurde das Liniennetz in zahlreiche Streckenabschnitte unterteilt (siehe Anhang 1). Die Unterteilung richtet sich dabei an Knotenpunkten und Linienüberlagerungen, sodass eine Linie in mehrere Abschnitte unterteilt sein kann. Es wurden für jeden Abschnitt die durchschnittlichen Fahrgastzahlen ausgewertet und die Eingaben aus den Beteiligungsformaten übernommen, welche für die Weiterentwicklung des Liniennetzes wertvoll sind.

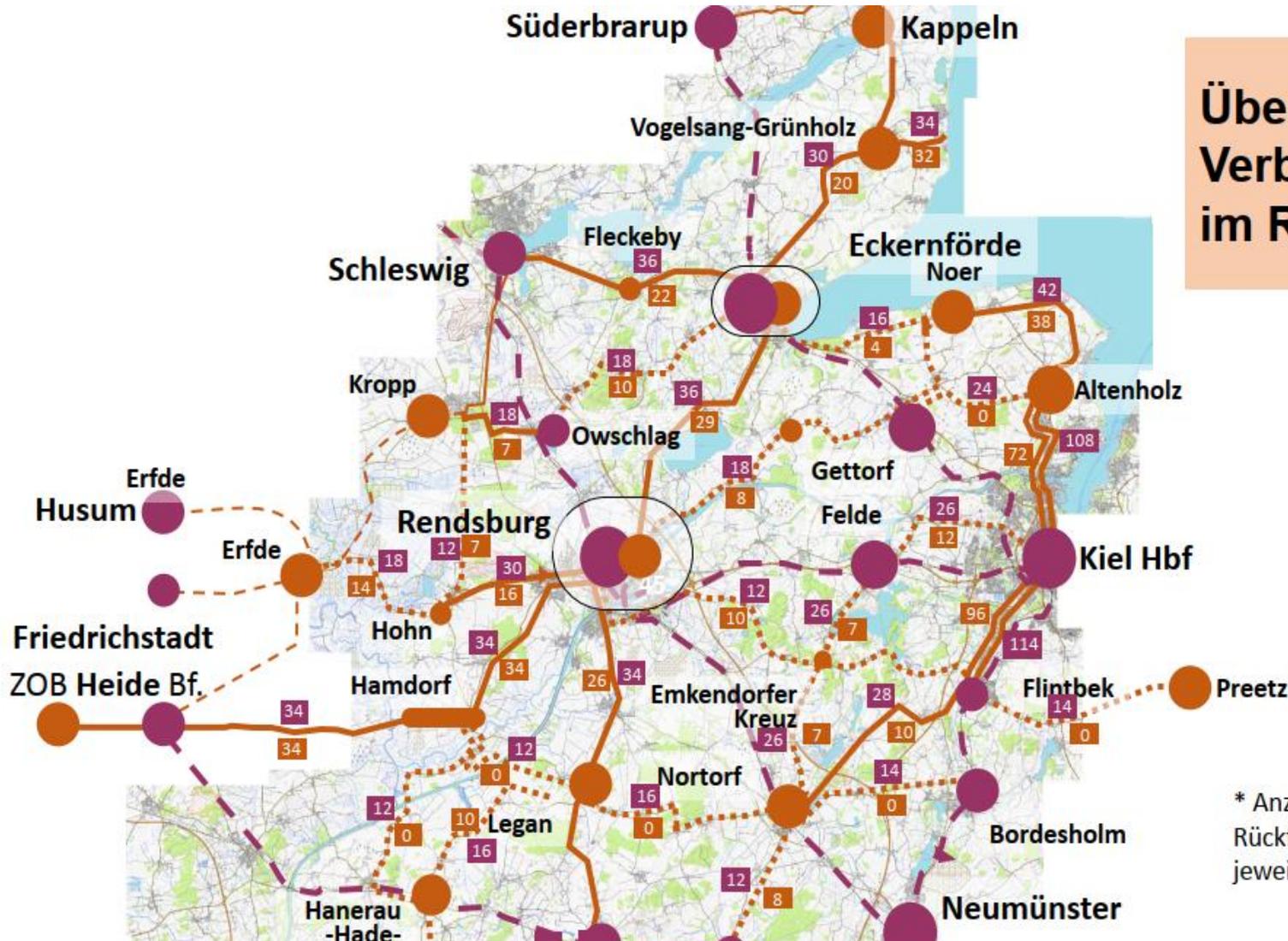
In den vergangenen Jahren seit Betriebsaufnahme des neuen Liniennetzes in 2021 wurden bereits nach und nach verschiedene Verbesserungen durchgeführt. Erwähnt sei hier die Überprüfung der Fahrzeiten auf allen Strecken, mit der die Pünktlichkeit verbessert werden konnte. Durch eine theoretische Umlaufplanung konnten zudem ineffiziente Fahrzeugeinsätze erkannt werden und durch eine Anpassung des Fahrplans der Gesamtbedarf an benötigten Fahrzeugen leicht gesenkt werden. Auch im Bereich der Gemeinde Molfsee sind erst kürzlich Fahrplanänderungen eingetreten, die Ziele verfolgen, wie schwach genutzte Netzabschnitte einzustellen oder mit Kleinbussen zu bedienen (Linie 787), neue Umsteigemöglichkeiten zu schaffen (Flintbek) und das Angebot auf wichtigen Routen auszubauen (z.B. zwischen Kiel und Mielkendorf).

5.2 Grundsätzliche Erkenntnisse

Auf Basis der Analyse der Evaluationsinstrumente zeigen sich einige grundlegende Tendenzen ab.

Das neue Regionalbusnetz baut zu allererst auf die Implementierung eines ITF-Fahrplanes auf, der insbesondere auf Netzebene 1 – den Hauptverbindungsachsen – durch systematische Verknüpfung und Vernetzung neue Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn geschaffen hat (vgl. dazu auch Kap. 3.1 und 3.2).

Die Anzahl der Verbindungen wurde auf den einzelnen starken Achsen mit Einführung des neuen Regionalbusverkehrs erhöht, so zum Beispiel auf den Strecken Rendsburg – Eckernförde, Eckernförde – Schleswig oder Altenholz – Kiel (vgl. Abb. 17).



Übersicht: Anzahl der Verbindungen alt/neu im Regionalverkehr

- 24 Anzahl Fahrten ab 2021*
- 12 Anzahl Fahrten vor 2021*
- Knoten Bahn
- Knoten Bus
- Bahn
- Hauptlinien
- ⋯ Nebenlinien

* Anzahl Fahrten= Gesamtzahl der Hin- und Rückfahrten an einem Werktag auf der jeweiligen Strecke

Abbildung 17: Anzahl Verbindungen vor/nach 2021



Mit Blick auf die Fahrgastzahlen der Linien der Netzebene 1 zeigt sich, dass sich diese Verbindungen gut bis sehr gut etabliert haben.

Differenzierter wird es mit Blick auf die Verbindungen abseits der Hauptachsen, die 2021 neu eingerichtet wurden und zum Teil erstmalig ein Grundangebot an ÖPNV in einigen Teilen des Kreises geschaffen haben.

Einige der neu dort eingerichteten Linien, z.B. zwischen Hamdorf und Hanerau-Hademarschen, weisen auch nach drei Jahren keine hinreichenden Fahrgastzahlen auf, die einen weiteren Betrieb im Linienverkehr rechtfertigen könnten.

Nachfolgend werden die Möglichkeiten beschrieben, wie die Angebote weiterentwickelt bzw. angepasst werden können.

5.3 Handlungsmöglichkeiten

Die Empfehlungen zu den einzelnen Streckenabschnitten konzentrieren sich vor allem auf die im Folgenden beschriebenen Möglichkeiten. Ausschlaggebend sind die oben genannten Eingangsdaten, die räumliche Situation durch Straßen- und Schienennetze und die Bevölkerungsdichte.

5.3.1 Umstellung auf bedarfsorientierten Verkehr

Es gibt diverse Linien im Kreisgebiet, welche Gebiete mit einer geringen Einwohnerdichte erschließen. Diese Linien weisen üblicherweise ein dünnes Fahrplanangebot auf und werden entsprechend gering genutzt. Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen liegen häufig bei unter einem Fahrgast je Fahrt. Aufgrund der dünnen Besiedlungsdichte ist erst durch eine massive Erhöhung des Fahrtenangebots eine kleine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erwarten. Dies wäre wirtschaftlich nicht darstellbar.

Eine günstigere Lösung könnte in diesen Fällen ein bedarfsorientierter Verkehr darstellen. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass Fahrten nur stattfinden, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt. In der Folge muss der Fahrgast seinen Fahrtwunsch anmelden, was gegenüber einem klassischen Linienverkehr als Komforteinbuße gewertet werden kann. Jedoch bietet dieses Modell die Möglichkeit das Fahrtenangebot in dünn besiedelten Räumen zu moderaten Kosten zu erhöhen. Ein bedarfsorientierter Verkehr sollte überwiegend zur Erschließung von Gebieten dienen und diese an das nächste Zentrum bzw. den nächsten Knotenpunkt anbinden, von wo aus eine Weiterfahrt mit Bussen oder Bahnen möglich ist.



Abbildung 18: On-Demand-Fahrzeug im Einsatz

Entsprechende Angebote sind bereits in anderen Regionen als Rufbus etabliert. Dabei gibt es einen Fahrplan entsprechend einer normalen Buslinie. Der Fahrtwunsch wird mit einer zeitlichen Frist gegenüber der Abfahrtszeit telefonisch entgegengenommen. Nachteilig ist hierbei der linienfixierte Fahrweg mit festgelegten Fahrzeiten, die auf bestimmte Knotenpunkte ausgerichtet sind. Mehr Flexibilität ermöglichen neuartige On-Demand-Verkehre (ODV). Eine Software im Hintergrund sammelt die Fahrtwünsche und bündelt sie soweit möglich. Es sind flexiblere Routen möglich, sodass auch Fahrtwünsche abseits eines definierten Linienwegs erfüllt werden können. Ein bedarfsorientierter Verkehr sollte folgende Bedingungen einhalten:



- Kein Parallelverkehr zum klassischen Linienverkehr. Wo mindestens stündlich oder zwei-stündlich eine Bus- oder Bahnlinie verkehrt, darf ein bedarfsorientierter Verkehr nicht die-selbe Strecke bedienen, da dem Bus oder der Bahn Fahrgäste entzogen werden.
- Prioritäre Planung der Touren bei Anschlussvermittlung. Nutzt ein Fahrgast den bedarfsori-entierten Verkehr als Zubringer zum klassischen Linienverkehr, ist ihm der Übergang in das Folgeverkehrsmittel mit einer kurzen, aber zuverlässigen Umsteigezeit zu ermöglichen. Fahrtwünsche ohne Folgeverkehrsmittel sind dem unterzuordnen.
- Anschlusssicherheit. Der Umstieg vom klassischen Linienverkehr zum bedarfsorientierten Verkehr ist auch bei geringen Verspätungen des Zubringerverkehrsmittels einzuhalten. Bei größeren Verspätungen des Zubringers sollte dem Fahrgast eine priorisierte Möglichkeit ei-ner Neubuchung eingeräumt werden.
- Die Gebietsgröße für einen bedarfsorientierten Verkehr orientiert sich anhand der zu erwar-tenden Fahrtenmenge, die ein Fahrzeug bewältigen kann, und den Knotenpunkten, von dem aus in den klassischen Linienverkehr umgestiegen werden kann. Bei Bedarf können auch mehrere Fahrzeuge in einem Gebiet eingesetzt werden.
- Da vor Schulbeginn und nach Schulschluss dennoch alle Orte mit einem klassischen Linien-verkehr angefahren werden, werden in diesen Zeiten die Fahrzeuge des bedarfsorientierten Verkehrs in der Regel nicht benötigt. Es ist zu überlegen, ob und auf welchen Strecken die Fahrzeuge in dieser Zeit im klassischen Linienverkehr bzw. zur Schülerbeförderung einge-setzt werden können. Entsprechend ist die Zahl der Sitz- und Stehplätze der Fahrzeuge zu dimensionieren.
- Die Fahrzeuge sollen vom Fahrgast als Teil des ÖPNV wahrgenommen werden können. Ein einheitliches Design sowie eine Zielanzeige fördern dies.
- Die Buchung der Fahrzeuge des bedarfsorientierten Verkehrs sollte so einfach wie möglich sein. Die Vorlaufzeit für eine zuverlässige Fahrtenbuchung sollte 60 min nicht überschreiten. In der verbliebenen Zeit sollte eine Buchung möglich sein, jedoch ohne Anspruch darauf, dass die Fahrt wie vom Fahrgast geordert stattfinden kann.
- Die Buchung von Gruppenfahrten sollte möglich sein. Hierzu ist ein Workaround zu erstellen oder der Algorithmus der Hintergrundsoftware zu erweitern. Es wäre fahrlässig Gruppen-fahrten in großräumigen Gebieten im ÖPNV unmöglich zu machen.
- Der Fahrgast sollte vom Betreiber eine schriftliche Rückmeldung zu seiner Buchung, mindes-tens in Form einer Bestätigung, erhalten können. Da sich die Abfahrts- und Ankunftszeiten in einem festgelegten Rahmen verändern können, sollte der Fahrgast davon erfahren.
- Die Nutzung des bedarfsorientierten Verkehrs sollte zum normalen ÖPNV-Tarif ohne Zu-schläge möglich sein.

Weiterhin sind organisatorische Fragen, wie die Abrechnungsmodalitäten und Pausenzeiten des Fahrpersonals oder Zeiten zum Nachladen der Fahrzeuge zu klären.



5.3.2 Umstellung auf kleinere Fahrzeuggrößen

Bei geringen Fahrgastzahlen kann anstatt von Standardbussen ein Kleinbus eingesetzt werden. Dies kann je nach Größe des Fahrzeugs zwischen 8 und 30 Sitzplätzen besitzen. Bis 8 Personen kann ein Fahrzeug von einem Fahrpersonal mit einem normalen Pkw-Führerschein gefahren werden.

Beim Fahrzeugeinsatz ist zu beachten, dass die zu befördernde Menge an Fahrgästen nie größer als die Zahl an Sitz- und Stehplätzen des Fahrzeugs sein darf. Im Sinne eines einfach nutzbaren ÖPNV sollte im Zweifel ein größeres Fahrzeug oder ein anmeldepflichtiger bedarfsorientierter Verkehr (siehe oben) eingesetzt werden. Weiterhin müssen auch die Kleinbusse ein Einsatzgebiet während der Zeiten der Schülerbeförderung erhalten, um die Gesamtzahl an Fahrzeugen nicht zu erhöhen.

5.3.3 Beibehaltung

In den meisten Fällen ist die Beibehaltung des klassischen Linienverkehrs mit Bussen sinnvoll. An einigen Punkten im Liniennetz sollte die Linienführung überprüft und geändert werden, um stärker den Verkehrsbedürfnissen der Fahrgäste zu entsprechen. Um ein für die Fahrgäste attraktives Angebot darzustellen, sollten die Linien des klassischen Linienverkehrs mindestens alle 2 Stunden, besser stündlich verkehren. Auch abends und am Wochenende sollte eine zweistündliche Bedienung gegeben sein. Alternativ können zu diesen Zeiten die Gebiete des bedarfsorientierten Verkehrs vergrößert werden, damit sie den klassischen Linienverkehr ersetzen.

Der klassische Linienverkehr sollte unabhängig vom Fahrgastaufkommen auch dort eingesetzt werden, wo längere Strecken zurückgelegt werden und die Straßenverhältnisse es zulassen. Einerseits erhöhen sie den Fahrkomfort gegenüber Kleinfahrzeugen und sind zweitens einfach und unkompliziert für alle Fahrgäste (auch Gruppen) zugänglich.

5.3.4 Ausbau des Angebotes

Auf den Linien mit einem hohen Fahrgastpotential sollte das Angebot weiter ausgebaut werden, um attraktiver für weitere Bevölkerungsgruppen zu werden. Dies betrifft vor allem die wichtigen Verbindungen innerhalb des Kreisgebiets und kreisgrenzenüberschreitend in die anliegenden Unter- und Mittelzentren. Besonders die auf Kiel zulaufenden Verbindungen weisen ein hohes ÖPNV-Potential auf.

Neben der Häufigkeit der Abfahrten ist auch die Fahrzeit ein wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Um den Reisezeitvorteil des Pkw zu vermindern, können auf ausgewählten Relationen Expressbusverbindungen, welche nur an ausgewählten Haltestellen halten, oder Begradigungen von Linienwegen helfen.

5.3.5 Angebotskürzungen

Im Rahmen der Evaluation wurde auch eine Einsparungsliste erarbeitet, die die aus fachlicher Sicht am besten für eine Streichung geeigneten Fahrten/Linien aufzeigt.



Eine ersatzlose Einstellung des Buslinienverkehrs sollte grundsätzlich nur dort passieren, wo die Erschließung durch andere Linien sichergestellt ist und die Verbindungsfunktion für relevante Verkehrsströme über Umsteigebeziehungen mit anderen Linien gegeben ist.

Ansonsten kommt eine Angebotskürzung, sofern die Qualität und Funktion des ÖPNV erhalten bleiben soll dann in Betracht, wenn Kürzungen im Linienverkehr mit einer Implementierung von Bedarfsverkehren aufgefangen werden.

6 Handlungsempfehlungen

Unter Maßgabe der in Kapitel 5.2 beschriebenen Handlungsmöglichkeiten wurde für jede Linie bzw. Streckenabschnitt des Regionalverkehrs auf Basis der Analyse der Evaluationsinstrumente Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis getroffen. Die einzelnen Ergebnisse zu jeder Linie sind in Anlage 1 aufgeführt. Die Handlungsempfehlungen wurden zudem im Zusammenhang mit den jeweils maßgeblichen Kennzahlen für jede Linie in Form von Liniensteckbriefen aufbereitet (vgl. Anlage 2), aus denen sich zum einen die Fahrgastzahlen und zum anderen die fachliche Empfehlung für die Weiterentwicklung übersichtlich ablesen lassen.

Allen Empfehlungen aus Anlage 1 wurde zugrunde gelegt, dass mit den Vorschlägen ein weiterhin effizientes Liniennetz gebildet werden kann. Dazu gehört auch der ein oder andere schwach genutzte Streckenabschnitt, welcher auch zukünftig mit Bussen bedient werden sollte. Besonders zur Erschließung der dünn besiedelten Räume kann jedoch ein bedarfsgesteuerter Verkehr ein attraktives Angebot darstellen. Ein neuartiges On-Demand-System bietet viele Chancen. Noch sind diese Systeme jedoch nicht für einen stark fahrgastfreundlichen und wirtschaftlichen Einsatz ausgearbeitet. Sinnvoll wäre das Einrichten von Pilotgebieten, um weitere Erfahrungen sammeln zu können und die benötigten Softwareprodukte in die gewünschte Richtung weiter entwickeln zu lassen. Darüber hinaus begrenzt der bestehende Verkehrsvertrag zwischen dem Kreis und der Autokraft den Spielraum für Änderungen im Angebot. Änderungen im Fahrzeugbedarf und in der Fahrleistung sind begrenzt. Zudem ist für die Ausarbeitung und Umsetzung von größeren Fahrplanänderungen eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten anzusetzen.

Die detaillierten Ergebnisse bzw. Handlungsempfehlungen zu den einzelnen Linien befinden sich in Anlage 1 und 2 des Evaluationsberichtes. Im Folgenden seien beispielhaft die verschiedenen Handlungsempfehlungen skizziert.

6.1 Einrichtung von weiteren On-Demand-Verkehren

Die Einrichtung von On-Demand-Gebieten als Ersatz für schwach ausgelasteten Linienverkehr wird in einigen Gebieten als geeignete Alternative angesehen, um dem prominenten Problem der sog. „Geisterbusse“ her zu werden, als auch die in den ländlichen Regionen für den regulären Linienbusverkehr mit großen Fahrzeugen nicht immer gut geeigneten Straßenverhältnissen

entgegenszukommen. Ergänzend sei erwähnt, dass entsprechende Anregungen sowohl in der Ämterbeteiligung, wie auch Bürgerbeteiligung prominent vertreten waren.

Abbildung 11 zeigt eine Möglichkeit für eine On-Demand-Zone mit einem Fahrzeug für die Erschließung des ländlichen Raums. Für Fahrten nach Eckernförde, Gettorf, Altenholz und Kiel sind die Busse des klassischen Linienverkehrs zu nutzen, zu denen an den angebenen Bushaltestellen vom ODV umgestiegen werden kann. Parallelfahrten zum Bus zwischen Lindhöft und Surendorf müssen dabei ausgeschlossen werden.

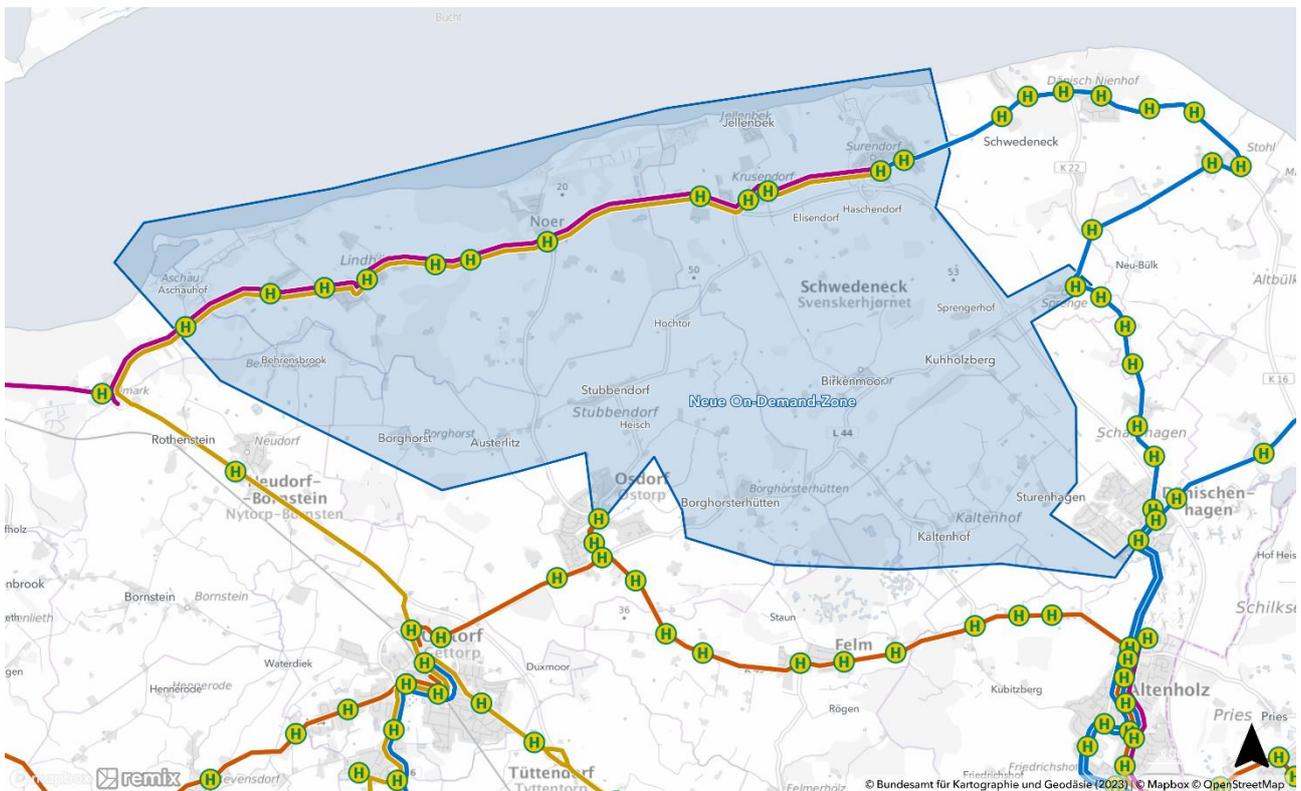


Abbildung 19: Potenzielle On-Demand-Zone

Die Wirtschaftlichkeit eines neuen On-Demand-Verkehres hängt dabei auch im Wesentlichen von seiner vorgegebenen Betriebsqualität ab. Das NAH.SHUTTLE Rendsburg (ehem. *remo*) verkehrt z.B. gänzlich unabhängig vom Linienverkehr, da zu seinen Betriebszeiten abends/ nachts kein Linienverkehrsangebot mehr besteht. Um einen finanzierbaren On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum einzuführen, muss allerdings zwingend eine Verknüpfung mit dem bestehenden Linienverkehr auf den Hauptachsen erfolgen. Das führt für Fahrgäste zwar zu einem Komfortverlust, da sie vielfach nicht direkt mit dem On-Demand-Verkehr von Start- zu Zielort fahren können, sondern nur mit dem ODV als Zu- bzw. Abbringer zu den Linienverkehren gebracht werden.

Im skizzierten Beispiel gem. Abbildung 11 würde ein Fahrgast z.B. nicht direkt von Stubbendorf, wo kein Linienverkehr mehr bestehen würde, mit dem ODV direkt nach Gettorf fahren können, sondern nur bis zur nächsten Haltestelle eines Linienbusses in Osdorf, um dort in den Bus nach Gettorf umzusteigen.

Dieses Zusammenspiel zwischen ODV und Linienverkehr ist wichtig, um die Fahrgäste aus nachfrageschwachen Regionen auf die Angebote des Linienbusverkehrs mit seiner größeren Kapazität zu bringen, so dass jedes System seine Stärken ausspielen kann. Dies wird noch einmal im folgenden Beispiel deutlich, welches in Abbildung 12 aufgezeigt wird.

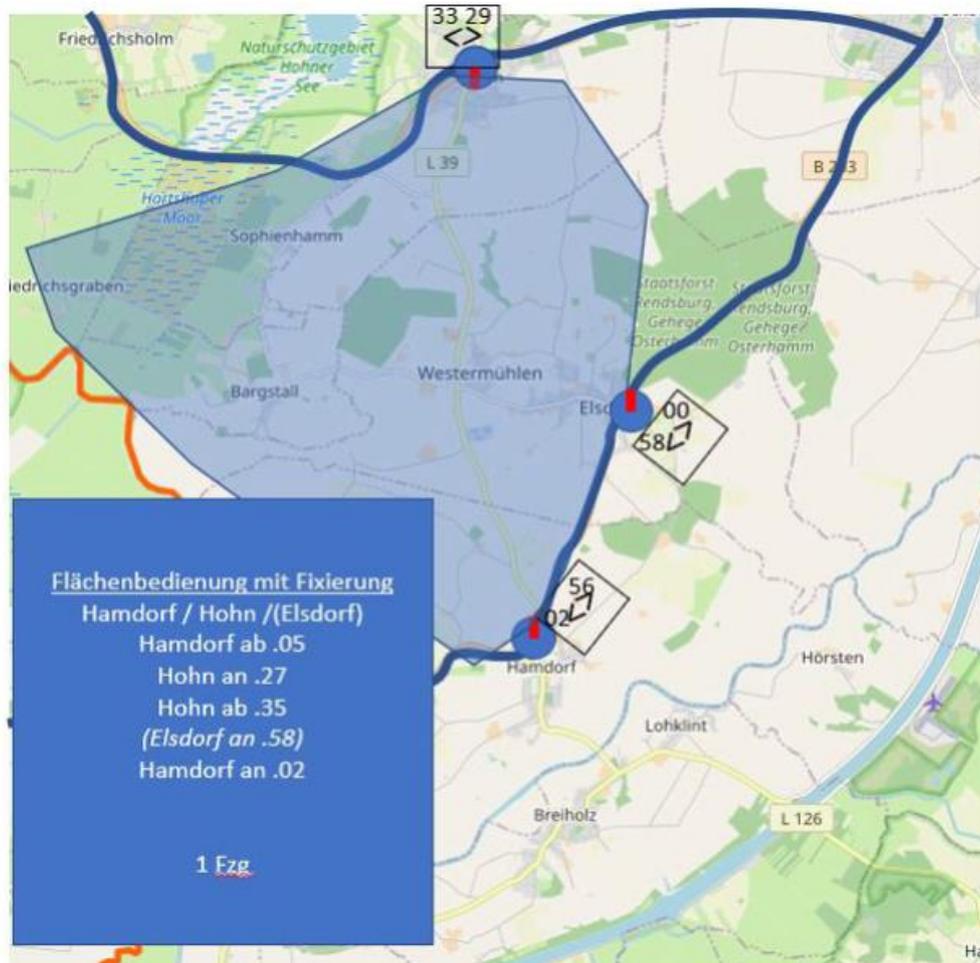


Abbildung 20: Potenzielles ODV-Gebiet im Teilbereich Amt Hohner Harde

Mehrfacher, im Rahmen der Beteiligung geäußelter Wunsch war u.a., ODV-Verkehre einzurichten, die z.B. eine direkte Fahrtmöglichkeit von Gemeinden abseits der Hauptachsen, hier Bargstall, nach Rendsburg ermöglichen. Dies böte für Fahrgäste zwar einen gewissen Komfort. Es findet allerdings keine Synergie zwischen ODV und Linienverkehr statt. Der Linienverkehr fährt im Fall gem. Abbildung 12 über die Hauptachsen B202/B203 nach Rendsburg. Ein ODV, der zusätzlich zum Linienverkehr Fahrgäste aus Gemeinden abseits der Hauptachsen auch noch direkt nach Rendsburg fahren würde, verursacht einen Parallelverkehr zum Linienverkehr, der unwirtschaftlich ist. Die bessere und wirtschaftlichere Möglichkeit liegt darin, den ODV nur zu den nächsten Haltestellen auf den Hauptverkehrsachsen fahren zu lassen, um dort eine Umsteigemöglichkeit zu bieten. Im



beschriebenen Fall würde ein Fahrgast aus Bargstall mit dem ODV maximal zu einem der nächsten Umsteigepunkte nach Hamdorf/ Elsdorf oder Hohn gebracht werden.

Dieses Prinzip des Zusammenspiels zwischen ODV und Linienverkehr wird derzeit auch im Rahmen von SMILE24 erprobt. Dabei zeigt sich, dass es in dem Bereich der App-Entwicklung für den ODV noch Herausforderungen gibt, deren Lösung im Rahmen von SMILE24 angestrebt wird. Die logische und funktionierende Verknüpfung von ODV und Linienverkehr ist allerdings notwendige Bedingung, um diese Verkehre wirtschaftlich flächendeckend betreiben zu können.

Potentiell geeignete Linien, die entfallen und durch On-Demand-Verkehre ersetzt werden können sind in den Anlagen 1 + 2 näher aufgezeigt.

6.2 Weiterer Ausbau des Angebotes

Ein Ausbau bzw. eine Verdichtung des Angebotes bietet sich überall dort an, wo die Analyse der Fahrgastzahlen in Verbindung mit dem vorhandenen Fahrgastpotential noch eine signifikante Steigerung von Fahrgastzahlen erkennen lässt. Diese Option kommt in erster Linie für Verbindungen der Netzebene 1 in Betracht, die bereits über gut vertaktete Angebot verfügt, die bei einer weiteren Verdichtung mehr Fahrgastpotentiale ausschöpfen könnte. Beispiel hierfür ist z.B. die Linie 700 von Eckernförde nach Rendsburg, wo am Wochenende eine Verdichtung auf einen Stundentakt und Werktags zumindest in den Hauptverkehrszeiten eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt für sinnvoll erachtet wird.

Das Prinzip der Verdichtung von Linien der Netzebene 1 wird derzeit auch mit SMILE24 erprobt. Hier zeigt sich, auch wenn es sich um einen eigentlich noch viel zu kurzen Betrachtungszeitraum handelt, dass mit der Einführung der Expressbusse, welche die bestehenden stündlichen Verbindungen der Netzebene 1 durch eine zusätzliche stündliche Verbindung ergänzen, so dass zwei Fahrten pro Stunde bestehen, insgesamt mehr Fahrgäste unterwegs sind.

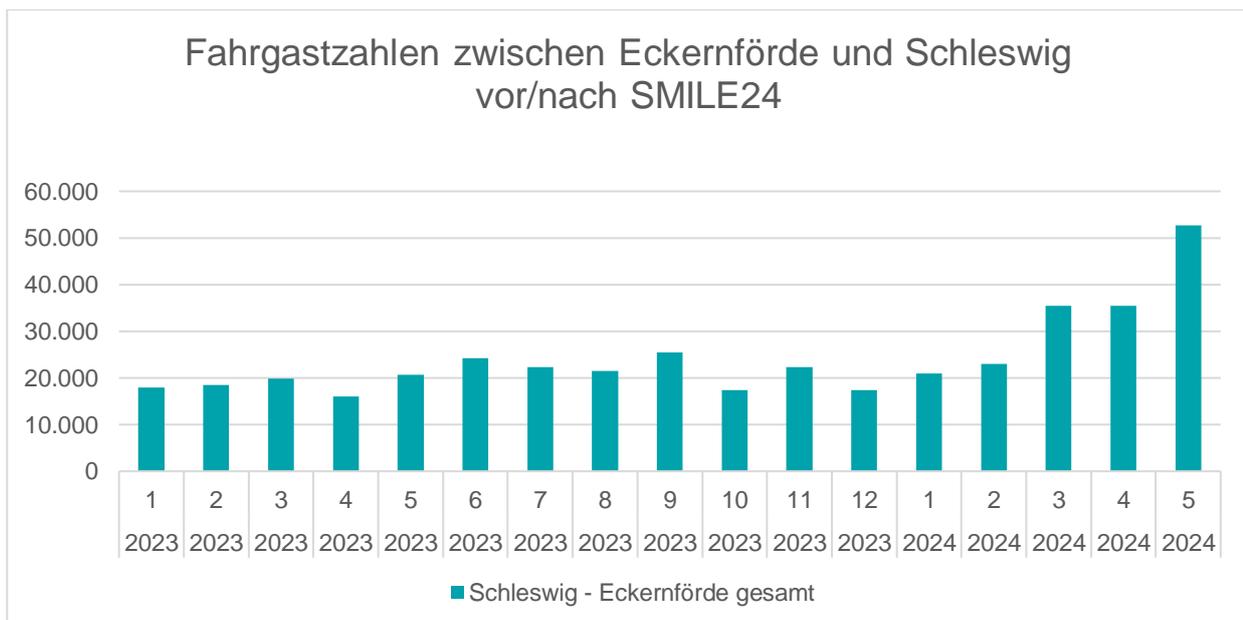


Abbildung 21: Fahrgastzahlen zwischen Eckernförde und Schleswig



Nach Abbildung 13 zeigt sich, dass mit Umsetzung der SMILE24-Angebote um März 2024 ein Anstieg der Fahrgastzahlen erkennbar ist, der im Mai 2024 bereits mehr als doppelt so hoch ist (>50.000 Fahrgäste/Monat) als im Mär des Vorjahres 2023 (~20.000 Fahrgäste).

Gerade für die weiteren ÖPNV-Verbindungen von Mittel- oder ggf. Oberzentren wird auf Basis des Fahrgastpotentials daher in Teilen eine weitere Verdichtung des Taktes empfohlen. Für welche Linien diese Empfehlung gilt, ist wiederum den Anlagen 1 + 2 zu entnehmen.

6.3 Mögliche Angebotskürzungen

Zur Identifikation möglicher Linien/Fahrten, die potentiell gestrichen werden könnten, wurden im Rahmen der Evaluation in erster Linie die Fahrgastzahlen analysiert. Die dabei aus fachlicher Sicht für eine Streichung potentiell in Frage kommenden Verbindungen sind dem Evaluationsbericht als Anlage 4 beigefügt.

In einem ersten Schritt wurden dafür Verbindungen identifiziert, bei deren Streichung zum einen weiterhin ein Grundangebot für den ÖPNV vor Ort zur Verfügung stehen würde, da eine Streichung von Verbindungen durch andere vor Ort bestehende Linien in einem gewissen Rahmen aufgefangen werden kann. Und zum anderen Verbindungen, bei denen eine Streichung zu Zeiten schwacher Nachfrage in den Tagesrandlagen den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge in seiner Funktion wenig beeinträchtigen würde.

Das Streichpotential für die aus fachlicher Sicht geeigneten Verbindungen, deren Streichung die Qualität des ÖPNV nur wenig negativ beeinflussen würden, ist in der Anlage 4 unter Kategorie „I“ benannt. Insgesamt ergeben sich dadurch rund 258.000 Fahrplan-km, die ohne größere Auswirkungen auf die Funktion und Qualität des ÖPNV eingespart werden könnten.

Dies ist beispielsweise für die Linie 722 im Abschnitt Damendorf – Holzbunge gegeben.

Aufgrund aktueller Diskussionen wurde darüber hinaus ermittelt, welche Streichungen über die fachliche Empfehlung hinaus theoretisch möglich wären, wollte man den vertraglich ermöglichten Umfang von maximal 5 % des Betriebsprogrammes ausschöpfen.

Diese Möglichkeiten wurden bewertet und Auswirkungen der potentiellen Streichungen auf die Qualität des ÖPNV ermittelt.

Dabei sind zunächst die für eine mögliche Leistungsreduzierung vertraglichen Rahmenbedingungen zu beachten. Grundsätzlich können von einem Jahr auf das nächste maximal 5 % der Betriebsleistung (Fahrplan-km) reduziert werden. Die vertragliche Umsetzungsfrist für das Verkehrsunternehmen beträgt dabei mindestens 6 Monate nach Vorgabe der angepassten Betriebsleistung durch den Kreis an das Verkehrsunternehmen.

Für den Regionalverkehr sei dies folgend beispielhaft dargestellt:

Fahrplankilometer pro Betriebsjahr: 9.000.000 km
Davon max. pro Jahr abbestellbar (5 %): 450.000 km



Dies entspricht bei einem vertraglich vereinbarten Zu-/Abbestellpreis von 2,16 € pro Kilometer insgesamt 972.000 €, die maximal bei Ausschöpfung der Abbestellquote gespart werden könnten.

Mit den ermittelten weiteren 258.000 Fahrplan-km als potentiell streichbare Leistung ist aus fachlicher Sicht zunächst das Potential an Fahrten, die ohne große negative Folgen für die ÖPNV-Qualität gestrichen werden könnten, ausgeschöpft.

Das ermittelte Volumen reicht mithin noch nicht aus, sollte es gewollt sein, die maximal möglichen Leistungskürzungen von 450.000 Fahrplan-km auszuschöpfen.

Daher wurden weitere mögliche Linien/Verbindungen in die Liste mit aufgenommen, die dort unter die Kategorie „II“ fallen. Es handelt sich dabei um Leistungen, deren Streichung nicht durch andere Linien kompensiert werden könnte und bei denen Gemeinden ihr bisheriges ÖPNV-Angebot als Teil der Daseinsvorsorge z.T. komplett verlieren würden. Dies trifft dabei in erster Linie die ländlichsten Regionen im Kreis, in denen der ÖPNV auf Grund des geringen Fahrgastpotentials am schwächsten ausgelastet ist. Die betroffenen Linien sind in kartographischer Darstellung der Anlage beigefügt.

Hinzuweisen sei noch darauf, dass eine Streichung der Fahrten in Kategorie „II“ auch bedeuten würde, dass die Mindeststandards des Bedienangebotes gem. den Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises unterschritten werden würden, da einige der dort unter Kap. 5.2.2 aufgeführten Verbindungen der Netzebene 3 ersatzlos entfallen müssten.

Die entsprechenden konkreten Empfehlungen, an welchen Stellen ein Ersatz von Linienverkehr durch ODV-Verkehre für sinnvoll erachtet wird, ist wiederum den Anlagen 1 + 2 zu entnehmen.

6.4 Fahrplan für die nächsten Schritte

Mit dem Evaluationsbericht wird zunächst die fachliche Empfehlung vorgelegt, an welchen Stellen der Regionalverkehr in welcher Form weiterentwickelt werden sollte, um sein Potential noch besser auszuschöpfen und Angebote bedarfsgerechter umsetzen zu können. Entscheidend für die Weiterentwicklung sind dabei auch die finanziellen Mittel, die dem ÖPNV dafür zukünftig gewährt werden.

Neben den aufgezeigten Einsparpotentialen (vgl. Kap. 6.3) werden nachfolgend weitere Handlungsstränge aufgezeigt:

I. Optimierung des ÖPNV im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel

Der zunächst methodische Ansatz für die Weiterentwicklung des ÖPNV und die Handlungsempfehlungen beruht zunächst auf der Annahme, dass die bisherige Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel erhalten bleibt. Eine Vielzahl der skizzierten Handlungsempfehlungen wären zunächst unter der Prämisse der Kostenneutralität umsetzbar. Dies betrifft in erster Linie die Maßnahmen, in denen Linienverkehre der Netzebene 2 oder 3 gestrichen und durch On-Demand-Verkehre ersetzt werden könnten. Im Einzelfall kann nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass solche Maßnahmen Kostenneutral umgesetzt werden können. Sofern dieser Weg weiterverfolgt werden soll, muss im Nachgang ein konkreter Umsetzungspfad entwickelt und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt werden.



II. Ausbau des ÖPNV zum Erreichen weiterer Potentiale

Neben den Maßnahmen, die eine im weiteren Sinne eine kostenneutrale Optimierung anstreben, wurden weitere Potentiale für einen Angebotsausbau aufgezeigt der insbesondere darauf abzielt, maßgeblich vorhandene Fahrgastpotentiale zu fördern und eine Verlagerung von MIV-Verkehren auf den ÖPNV im Sinne der Verfolgung der Klimaziele für den Verkehrssektor zu erreichen. Damit soll aufgezeigt werden, wie der ÖPNV eine weitere Verlagerung von Verkehrsanteilen erreichen könnte. Mit den unter i. aufgeführten Methoden ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass maßgeblich mehr Fahrgäste den ÖPNV nutzen werden. Die Maßnahmen sind in erster Linie dafür geeignet, in den abgelegeneren Regionen einen bedarfsgerechten ÖPNV zur Verfügung zu stellen, bei insgesamt überschaubarem Fahrgastpotential. Um wirklich spürbar mehr Fahrgäste gewinnen zu können ist ein weiterer Ausbau dort sinnvoll, wo viele potentielle Fahrgäste erreicht werden können. Dafür wäre es erforderlich, starke Achsen im ÖPNV weiter zu verdichten. Die entsprechenden Verbindungen, auf denen dies aus fachlicher Sicht geeignet scheint, sind in den Anlagen 1 + 2 benannt.



Anlage 1 – Handlungsempfehlungen nach Linien

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
1	700	Rendsburg - Eckernförde	Sehr gut	Wunsch nach Früh- und Spätfahrten		Verknüpfungspunkt in "Holzbunge_Nord" überprüfen.	WE: Verdichtung Studenttakt HVZ: Prüfung Halbstudenttakt Spät: Zusätzliche Fahrten bis 24 Uhr an Fr und Sa	Mehr Angebot auf dieser Linie führt erfahrungsgemäß zu mehr Fahrgästen.
1	710	Eckernförde - Kappeln	Gut			Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
1	711	Eckernförde - Damp	Gut			Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
1	720	Eckernförde - Schleswig	Sehr gut	Wunsch nach Studenttakt am WE		Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Beibehaltung. Nach Ende von SMILE24 neu bewerten.	
1	740	Dänischenhagen - Surendorf	Mittel	Lob für neu eingeführte Spätfahrten			Beibehaltung.	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden.
1	741	Dänischenhagen - Strande	Mittel				Beibehaltung	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden.
1	745	Gettorf - Osdorf	Mittel				Beibehaltung des Studenttakts bzw. Zweistudenttakts am Wochenende. Bei weiterhin guter Inanspruchnahme könnte auf einen 30 min-Takt verdichtet werden.	Die stündliche Anbindung von Osdorf an den Knotenpunkt Gettorf hat sich bewährt.
1	780	Nortorf - Molfsee	Gut			Bereits angepasst in 2024.	Beibehaltung des PlusBus-Standards. Prüfung einer Umwegfahrt über Flintbek, damit eine Direktverbindung zwischen Nortorf und Flintbek entsteht.	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden.
1	780	Flintbek - Molfsee	Gut			Bereits angepasst in 2024.	Beibehaltung der guten Bahnanschlüsse in Flintbek von Molfsee und Gewerbegebiet Konrad-Zuse-Ring.	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden.
1	790	Flintbek - Molfsee	Gut			Bereits angepasst in 2024.	Beibehaltung.	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden.
1	795	Rodenbek - Molfsee	Gering			Bereits angepasst in 2024. Neue Direktverbindung nach Kiel.	Beibehaltung und weitere Beobachtung.	Auf diesem Abschnitt wurde 2024 erstmals ein Studenttakt und die umsteigefreie Verbindung nach Kiel eingeführt.
1	725, 774	Kropp - Owschlag	Mittel			Die Verbindung zwischen Kropp und Owschlag wurde in 2024 leicht angepasst, um die Anschlüsse zur Bahn zuverlässiger zu erreichen.	Beibehaltung	In Owschlag guter Umstieg zum Zug von/nach Rendsburg. In Kropp Potenzial für Taktknoten vorhanden
1	730, 731	Gettorf - Revensdorf	Mittel				Beibehaltung eines dichten Taktes mit Anschluss an Verknüpfungspunkt Gettorf	
1	730, 735	Rendsburg - Borgstedt	Mittel	Wunsch nach besserer Anbindung von Borgstedt am Sa Nachmittag und sonntags.			Beibehaltung eines Studenttakts mit Ergänzung durch den Stadtverkehr zum ungefähren Halbstudenttakt.	
1	742, 743	Kiel - Neuwittenbek	Mittel	Wunsch nach zusätzlichen Fahrten abends am Wochenende		Bahnhalte in Neuwittenbek geplant.	Beibehaltung des Studenttakts. Zu Eröffnung des Bahnhalts Neuwittenbek Überplanung durchführen.	Die stündliche Anbindung von Neuwittenbek hat sich bewährt und sollte beibehalten werden. Wenn in Neuwittenbek der Bahnhalte wiedereröffnet wird, sollte das Buslinienetz neu betrachtet werden.
1	750, 751	Rendsburg - Legan	Gut	Wunsch nach mehr Verbindungen nach Jevenstedt.		Verknüpfung mit Stadtverkehr Rendsburg in Gebiete südlich des Kanals einrichten.	Zwischen Rendsburg und Jevenstedt: HVZ: Prüfung Halbstudenttakt WE: Prüfung Studenttakt	Jevenstedt liegt im nahen Einzugsbereich vom Mittelzentrum Rendsburg. Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen nach Rendsburg.
1	752, 760	Legan - Luhnstedt	Gering				Beibehaltung des Fahrtenumfangs	Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort.
1	757, 760	Nortorf - Oldenhütten	Gering	Abends schwache Auslastungen beobachtet			Beibehaltung des Fahrtenumfangs	Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort. In Bargstedt besteht ein gutes ÖPNV-Potential.

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
	1 763, 765	Nortorf - Groß Vollstedt	Gering		Lob für den stündlichen Takt. Wunsch nach mehr Verbindungen am Abend.		Beibehaltung eines Stundentakts.	Anzahl Durchfahrer vorhanden. Anbindung von Groß Vollstedt hat sich bewährt.
	1 770, 771	Rendsburg - Hohn	Gut			Bessere Abstimmung der Fahrpläne mit Stadtverkehr notwendig, um zeitlich parallele Fahrten zu vermeiden.	Beibehaltung Stundentakt. HVZ: Zusätzliche Verdichtungen auf 30 min-Takt prüfen WE: Verdichtung auf Zweistundentakt	Hohn liegt im nahen Einzugsbereich vom Mittelzentrum Rendsburg. Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen nach Rendsburg.
	1 X710	Eckernförde - Kappeln				Teil von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
	1 X720	Eckernförde - Schleswig				Teil von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
	1 791	Flintbek Ortsbus	Mittel		Wunsch nach (Wieder-)Einführung von Abendfahrten		Beibehaltung. Wenn vorhanden, können Kleinbusse eingesetzt werden. Verlegung des Linienwegs durch Bebauungsplan Nr. 50 prüfen. Ggf. teilweiser Ersatz durch Linie 792.	
	1 740, 741	Kiel - Dänischenhagen	Sehr gut		Wunsch nach Beschleunigung in Altenholz-Klausdorf Wunsch nach Nachtverkehr Wunsch nach zusätzlichen Verknüpfungspunkten	Wunsch nach mehr Verbindungen in den Abendstunden Ein Verknüpfungspunkt an der Brücke Olof-Palme-Damm/Olshausenstraße würde sehr gute Verbindungen aus den Gebieten nördlich des Kanals zur Uni und nach Suchsdorf ermöglichen.	Linienweg innerhalb von Altenholz-Klausdorf beschleunigen. Neuen Verknüpfungspunkt Olshausenstraße einrichten. Fahrplanangebot in Abendstunden ausbauen. Einwohnerdichte in Altenholz und Dänischenhagen würde prinzipiell einen 15 min-Takt rechtfertigen.	Die Verbindung Dänischenhagen - Kiel sollte beschleunigt werden. Die gesamte Achse weist ein sehr hohes ÖPNV-Potential auf. Es sind Anpassungen an der Infrastruktur an mehreren Stellen sinnvoll und Effizienz zu erhöhen.
	1 790 795	Kiel - Molfsee	Sehr gut		Wunsch nach Weiterführung im Kieler Stadtgebiet	Linien bereits in 2024 angepasst. Die LH Kiel wünscht einen 10 min-Takt während HVZ.	Beibehaltung.	Um einen 10 min-Takt einzuführen, müssten die Fahrpläne bereits nach kurzer Zeit nach Inbetriebnahme des aktuellen Konzepts wieder angepasst werden. Weiterhin wären keine gleichmäßigen Fahrlagen bei den Linien 790 und 795 möglich.
	2 721	Eckernförde - Missunde	Mittel			Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
	2 722	Fleckeby - Damendorf	Unter 1 je Fahrt		Wunsch nach direkter Verbindung nach Eckernförde		Anbindung Damendorf durch Linie 725. Integration der Verbindung Fleckeby - Ascheffel in Linie 727 prüfen.	Die Gemeinde Damendorf sollte mit einer schnelleren Verbindung in das nahe Mittelzentrum Eckernförde versehen werden.
	2 725	Owschlag - Ascheffel	Mittel		Wunsch nach weiteren Strecken und späteren Fahrten		Beibehaltung eines Zweistundentakts.	
	2 725	Eckernförde - Osterby	Gut		Wunsch nach mehr Verbindungen. Wunsch nach Bahnanschluss Richtung Kiel		HVZ: Verdichtung auf Stundentakt, WE: Verdichtung auf Zweistundentakt.	Diese Achse weist ein hohes Potential an ÖPNV-Nutzern auf.
	2 727	Rendsburg - Alt Duvenstedt	Mittel		Wunsch nach mehr Verbindungen.		HVZ: Verdichtung auf Stundentakt NVZ: Mehr Verbindungen	Alt Duvenstedt als Vorort von Rendsburg stärken
	2 730	Borgstedt - Revensdorf	Mittel		Wunsch nach Stundentakt zwischen RD und Gettorf.		Mo-Fr: Verdichtung auf Stundentakt, WE: Verdichtung auf Zweistundentakt.	Diese Verbindung wird gut nachgefragt. Ersatz für wegfallende Anbindung der Linien 722 und 737.
	2 731	Revensdorf - Großkönigsförde	Gering		Fahrtweg durch Lindau zu eng für große Busse.	Bereits angepasst in 2024. Entfall der Linien 733 und 734.	Einstellung oder Umstellung auf ODV, sofern planerisch möglich.	Ruckförde hat zu wenig ÖPNV-Potential.
	2 732	Gettorf - Großkönigsförde	Gering			Bereits angepasst in 2024. Entfall der Linien 733 und 734.	Beibehaltung. Zu Eröffnung des Bahnhofs Neuwittenbek Überplanung durchführen.	Neues Fahrplankonzept mit Eröffnung des Bahnhofs Neuwittenbek notwendig.
	2 735	Borgstedt - Ascheffel	Gering		Bessere Anschlüsse in Rendsburg und Holzbunge	Verknüpfungspunkt in "Holzbunge, Nord" überprüfen.	Umstellung auf ODV	
	2 736	Eckernförde - Neudorf	Gering				Keine klare Empfehlung. Umstellung auf ODV prüfen. Abhängigkeit zur Linie 747.	

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
2	737	Eckernförde - Neudorf	Gering bis Mittel	Wunsch nach besserer Anbindung an Gettorf	Verbesserung der Verbindungen am Wochenende		Beibehaltung von Linienverkehr zwischen Eckernförde und Holtsee als Ergänzungsangebot zur Linie 730.	Haby und Holtsee sollten mit einem regelmäßigen ÖPNV an Eckernförde angebunden sein. In der Schwachverkehrszeit ist der Umweg über Gettorf mit Linie 730 akzeptabel.
2	742	Gettorf - Neuwittenbek	Mittel			Bahnhalte in Neuwittenbek geplant.	Beibehaltung des Zweistundentakts. Zu Eröffnung des Bahnhalts Neuwittenbek Überplanung durchführen.	Neues Fahrplankonzept mit Eröffnung des Bahnhalts Neuwittenbek notwendig.
2	743	Gettorf - Neuwittenbek	Mittel			Bahnhalte in Neuwittenbek geplant.	Beibehaltung des Zweistundentakts. Zu Eröffnung des Bahnhalts Neuwittenbek Überplanung durchführen.	Neues Fahrplankonzept mit Eröffnung des Bahnhalts Neuwittenbek notwendig.
2	744	Kiel - Altenholz	Gut bis Sehr gut	Wunsch nach Fahrten am Wochenende			Linienweg anpassen, wenn 740/741 in Altenholz-Klausdorf angepasst wird. Ggf. Linienweg nach Kiel-Wik einkürzen. Verlängerung nach Dänischenhagen-Nord prüfen. Neues Fahrplanangebot am Wochenende prüfen. Linienweg prüfen, wenn Verbindungsstraße zwischen Holtenau und Stift fertiggestellt.	Diese Linie erfüllt die Funktionen, die von den Linien 740/741 nicht abgedeckt werden. Dazu zählt die Feinerschließung in einigen Stadtteilen und die Direktverbindung nach Kiel-Wik. Es sind Anpassungen an der Infrastruktur an mehreren Stellen sinnvoll und Effizienz zu erhöhen.
2	745	Osdorf - Kiel-Friedrichsort	Mittel	Wunsch nach Ausweitung des Fahrplans		Bereits angepasst in 2024.	Beibehaltung des neuen Linienwegs. Einführung von Fahrten an samstagnachmittagen und sonntagen.	Der Linienweg wurde erst 2024 angepasst und führt neu durch Altenholz-Klausdorf.
2	746	Eckernförde - Surendorf	Mittel				Beibehaltung des Busverkehrs ist sinnvoll, da geradlinig und große Straßen. Abhängigkeit zur Linie 747.	Mittleres ÖPNV-Potential in Krusendorf, Noer und Lindhöft.
2	747	Gettorf - Surendorf	Gering				Keine klare Empfehlung. Umstellung auf ODV möglich. Abhängigkeit zur Linie 746.	Mittleres ÖPNV-Potential in Krusendorf, Noer und Lindhöft.
2	750	Hohenwestedt - Legan	Mittel				Beibehaltung. Bei Entfall der Linie 752 ggf. Verdichtung auf Stundentakt.	Streichung der Linie 752 würde zur Ausdünnung der Verbindung Rendsburg - Hohenwestedt auf Zweistundentakt führen.
2	751	Hanerau-Hademarschen - L	Mittel			Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet	Beibehaltung des Fahrtenumfangs	Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort.
2	752	Hohenwestedt - Luhnstedt	Gering				Beibehaltung oder Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Streichung dieser Linie würde zur Ausdünnung der Verbindung Rendsburg - Hohenwestedt auf Zweistundentakt führen.
2	755	Hohenwestedt - Itzehoe	Gering	Wunsch nach viel mehr Verbindungen zwischen Rendsburg und Itzehoe	Überprüfung der Abfahrtszeiten wird angeraten	Abstimmung mit Kreis Steinburg, siehe RNVP Steinburg	Beibehaltung des Fahrtenumfangs. Linienweganpassung über Hohenlockstedt.	Die zusätzliche Anbindung des Unterzentrums Hohenlockstedt schafft eine neue Verbindung. Die Reisezeit verlängert sich im akzeptablen Umfang.
2	758	Aukrug Ortsbus	Gering				Ersatz durch Kleinbus oder ODV. Prüfung eines Anschlusses nach Nortorf.	
2	760	Hanerau-Hademarschen - L	Gering				Beibehaltung des Fahrtenumfangs. Nach Möglichkeit Anschluss in Legan anpassen, damit zwischen Rendsburg und Hademarschen stündliche Verbindungen entstehen.	Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort.
2	760	Luhnstedt - Oldenhütten	Gering				Beibehaltung des Fahrtenumfangs	Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort.
2	760	Nortorf - Bordesholm	Mittel	Wunsch nach mehr Fahrten innerhalb von Bordesholm.			Prüfung eines Stundentakt an Mo-Fr. Prüfung einer Begradigung unter Auslassen von Hohenhorst.	Gutes ÖPNV-Potential vorhanden. Fahrten über längere Strecke benötigen hohen Fahrkomfort.

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung	
2	762	Rendsburg - Nortorf	Gering		Wunsch nach dichterem Takt		Umstellung auf ODV.	In Bokelholm, Bokel und Ellerdorf besteht ein Bedarf. Die Direktverbindung zwischen Rendsburg, Wester-/Osterröfeld und Nortorf wird dagegen kaum genutzt.	
2	763	Bredenbek - Groß Vollstedt	Unter 1 je Fahrt		Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet. Lob für Anbindung von Brux.		Umstellung auf ODV.	Geringes Potential. ODV kann in Brux gewünschte Direktverbindung nach Westensee schaffen.	
2	764	Rendsburg - Schacht-Audorf	Mittel			Bessere Abstimmung der Fahrpläne mit Stadtverkehr notwendig, um zeitlich parallele Fahrten zu vermeiden.	Abstimmung mit Stadtverkehr, damit ein regelmäßiges Angebot besteht.	Stadt- und Regionalverkehr bedienen die gleiche Verbindung.	
2	764	Schacht-Audorf - Bredenbek	Gering		Wunsch nach besserer Verbindung zwischen Bovenau und Kiel. Unattraktive Route nach Rendsburg. Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet.		Herstellung eines Anschlusses in Bredenbek aus Bovenau zum Zug nach Kiel. Beibehaltung des Fahrtenumfangs. Umstellung auf ODV prüfen.	In den größeren Orten zwischen Kiel und Rendsburg besteht ein gutes Fahrgastpotential für den ÖPNV.	
2	765	Felde - Groß Vollstedt	Mittel		Wunsch nach dichterem Takt an allen Tagen.	Wunsch nach dichterem Takt an allen Tagen. Verknüpfungspunkt in "Westensee, Krähenberg" überprüfen.	Anhebung auf PlusBus-Standard: Mo-Fr stündlich, am WE zweistündlich.	Anzahl Durchfahrer vorhanden. Anbindung von Westensee hat sich bewährt.	
2	765	Kiel - Felde	Gut		Wunsch nach dichterem Takt an allen Tagen. Wunsch nach Verbindung Richtung Melsdorf/Mettenhof.	Wunsch nach dichterem Takt an allen Tagen. Diskussion über Linienweg innerhalb von Kronshagen.	Anhebung auf PlusBus-Standard: Mo-Fr stündlich, am WE zweistündlich. Zusätzliche Fahrten am Nachmittag prüfen.	Hohes ÖPNV-Potential in den Kieler Vororten vorhanden.	
2	770	Hohn - Erfde	Mittel				Verdichtung auf Stundentakt prüfen.	Hohes Einwohnerpotential von	
2	772	Hohn - Hamdorf	Unter 1 je Fahrt		Wunsch nach besserer Anbindung an Rendsburg.		Umstellung auf ODV.		
2	774	Owschlag - Alt Duvenstedt	Gering				Beibehaltung in HVZ möglich. Sonst Entfall oder Ersatz durch ODV. Abhängigkeiten zu Linie 725 und 727 beachten.	Geringer Verkehrsbedarf auf diesen Relationen.	
2	775	Breiholz - Oldenbüttel	Unter 1 je Fahrt				Überprüfung, ob die Verbindung Hamdorf - Hademarschen aus Netzgründen beibehalten werden soll.	Periphere Direktverbindung, um Lücken im ÖPNV-Netz zu verhindern	
2	775	Hanerau-Hademarschen - C	Unter 1 je Fahrt		Wunsch nach Frühverbindung	Verschiebung zahlreicher Abfahrten wird vorgeschlagen.	Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.		
2	781	Neumünster - Wasbek	Mittel		Direkte (Wieder-)Anbindung Freesencenter gewünscht.		Parallelfahrten mit SWN vermeiden	Anbindung Gewerbegebiet Schmalenbrook und Verbindung Wasbek - Freesencenter sind zu bedeutsam.	
2	781	Wasbek - Arpsdorf	Unter 1 je Fahrt		Wunsch nach besserem Angebot	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet. Das Angebot soll beibehalten werden.	Ende 2023 wurde der Linienweg bereits angepasst und führt neu über Padenstedt.	Umstellung auf ODV.	
2	782	Nortorf - Neumünster	Mittel		Wunsch nach dichterem Takt an allen Tagen.		Parallelfahrten mit SWN zum Gewerbepark Eichhof vermeiden	Zweistundentakt mit Verdichtung in HVZ. Abstimmung mit SWN zur Anbindung Gewerbegebiete Rundestraße und Stover.	Mittleres ÖPNV-Potential in Schülpe, Timmapse und Krogaspe.
2	783	Bordesholm - Einfeld	Unter 1 je Fahrt		Zusätzliche Haltestellen in Bordesholm			Umstellung auf ODV.	

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
2	785	Nortorf - Itzehoe	Mittel		Wunsch nach mehr Fahrten zwischen Aukrug und Nortorf.	Abstimmung mit Kreis Steinburg, siehe RNVP Steinburg. Begründung des Linienwegs in Hohenlockstedt, um Fahrzeit zwischen Nortorf und Itzehoe beständiger zu machen.	Beibehaltung des Fahrtenumfangs. Verdichtung im Abschnitt Nortorf - Aukrug prüfen.	Eine Beibehaltung dieser Verbindung ist vom Kreis Steinburg gewünscht. Die Verbindung zwischen Aukrug über Gnutz nach Nortorf hat Potential für ein gutes ÖPNV-Angebot.
2	792	Flintbek - Kiel-Meimersdorf	Unter 1 je Fahrt	Wunsch nach zusätzlichen Fahrten vormittags		Parallelfahrten mit KVG vermeiden.	Ausbau auf Stundentakt und Integration in Linie 41/42 der KVG anstreben, wenn möglich. Verlängerung zum Bereich des Bebauungsplans Nr. 50 der Gemeinde Flintbek prüfen.	Doppelführungen vermeiden. Meimersdorf besser an geplanten Knotenpunkt Flintbek anbinden. Verbindung zwischen Flintbek und dem EKZ Groot Steenbusch hat ÖPNV-Potential.
2	796	Rendsburg - Flintbek	Unter 1 je Fahrt			Verknüpfungspunkt in "Westensee, Krähenberg" überprüfen.	Im Abschnitt Schülldorf - Schierensee Einstellung oder Umstellung auf ODV. Abschnitt Schierensee - Flintbek zusammen mit Linie 795 betrachten.	Im Abschnitt Schülldorf - Schierensee kaum ÖPNV-Potential. Weniger Durchfahrer.
2	725, 735	Ascheffel - Damendorf/Ostere	Mittel				HVZ: Verdichtung auf Stundentakt, WE: Verdichtung auf Zweistundentakt. Anbindung von Damendorf statt Hütten auf vielen Fahrten.	Diese Achse weist ein hohes Potential an ÖPNV-Nutzern auf.
2	742, 743	Gettorf - Eckernförde	Mittel	Wunsch nach Ausweitung des Fahrplans			Einstellung nach Eröffnung des Bahnhofs Eckernförde Süd sinnvoll.	Diese Verbindung stellt einen Parallelverkehr zur Bahn dar.
2	752, 775	Hamdorf - Breiholz	Gering	Wunsch nach direkter Verbindung nach Rendsburg, auch aus Lohklindt			Anbindung an Knotenpunkt Hamdorf weiterhin sicherstellen durch Kleinbus oder ODV.	Eine eigene Linie Breiholz-Rendsburg ist wirtschaftlich nicht darstellbar.
2	771, 772	Kropp - Hohn	Mittel				Beibehaltung eines Zweistundentakts.	Anbindung von Tettenhusen sicherstellen.
3	722	Damendorf - Holzbunge	Unter 1 je Fahrt				Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Kein regelmäßiger Verkehrsbedarf für diese Relationen.
3	726	Owschlag - Ahlefeld	Unter 1 je Fahrt				Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Kein regelmäßiger Verkehrsbedarf für diese Relationen.
3	727	Alt Duvenstedt - Holzbunge	Unter 1 je Fahrt	Beachtung der Ausflugsziele am Bistensee (Töpfer Haus und Kermik Cafe) Verbesserung Umstieg in Holzbunge			Beibehaltung des Streckenabschnitts bis Ahlefeld. Weiterführung nach Ascheffel und Fleckeby/Eckernförde prüfen. Linienweg in Rendsburg über Eiderpark statt Ostlandhaus prüfen.	Verbindung zu weiteren großen Orten wie Ascheffel und den Verknüpfungspunkten Fleckeby bzw. Eckernförde
3	748	Neuwittenbek - Schinkel	Unter 1 je Fahrt	Wunsch nach besserer Verbindung zwischen Schinkel und Kronshagen/Kiel		Bahnhalte in Neuwittenbek geplant. Linie bereits in 2024 angepasst.	Beibehaltung. Zu Eröffnung des Bahnhofs Neuwittenbek Überplanung durchführen.	Neues Fahrplankonzept mit Eröffnung des Bahnhofs Neuwittenbek notwendig.
3	749	Osdorf - Lindhöft	Unter 1 je Fahrt				Umstellung auf ODV.	ODV ermöglicht auch Anbindung von Kaltenhof/Birkenmoor
3	752	Breiholz - Legan	Unter 1 je Fahrt				Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Verbindung wird kaum nachgefragt.
3	753	Hohenwestedt - Legan	Gering				Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Alle Orte sind durch andere Linien angebunden.
3	754	Hanerau-Hademarschen R	Unter 1 je Fahrt	Beibehaltung mit Kleinfahrzeugen	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet	Gutes Testgebiet für Umstellung auf ODV	Umstellung auf ODV	Anbindung von 1.000 Einwohnern
3	757	Hohenwestedt - Oldenhütten	Unter 1 je Fahrt	Schwache Auslastung während der Schülerbeförderung beobachtet	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet		Umstellung auf ODV.	Die Direktverbindung zwischen Nortorf und Hohenwestedt wird nicht angenommen. Die Orte dazwischen haben kein genügendes Fahrgastpotential für einen regulären attraktiven Busverkehr.

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
3	761	Notorf - Schülup	Gering				Umstellung auf ODV.	In Brammer und Nienkattbek besteht ein Bedarf. Die Direktverbindung zwischen Schülup, Jevenstedt und Nortorf wird dagegen kaum genutzt.
3	766	Schülldorf - Schacht-Audorf	Unter 1 je Fahrt				Beibehaltung des Anschlusses zur Bahn Richtung Kiel in mindestens aktuellem Fahrtenumfang. Prüfen, ob Anschluss über Bahnhof Bredenbek realisiert werden kann (siehe Linie 764).	Anbindung von Schacht-Audorf nach Kiel.
3	766	Schacht-Audorf - Bredenbek	Unter 1 je Fahrt	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet.		Wunsch der Firma Richter-Helm nach besserer Anbindung für Arbeitnehmende und Besuchende	Umstellung auf ODV. Anbindung Firma Richter-Helm berücksichtigen.	Fahrzeiten und Anschlüsse häufig zu unattraktiv. Anbindung der Firma Richter-Helm bietet ÖPNV-Potential.
3	767	Kiel - Achterwehr	Gering				Umstellung auf ODV.	Hohes ÖPNV-Potential in den Kieler Vororten vorhanden, aber kaum Einwohner/Arbeitsplätze.
3	767	Achterwehr - Klein Königsdorf	Unter 1 je Fahrt	Wunsch nach Ausweitung des Fahrplans	Anbindung Jägerslust wegen Unterkunft für Geflüchtete.		Umstellung auf ODV.	ODV kann Direktverbindung nach Bredenbek herstellen.
3	769	Bredenbek - Sehestedt Süd	Unter 1 je Fahrt				Einstellung oder Umstellung auf ODV.	Kein regelmäßiger Verkehrsbedarf für diese Relationen.
3	774	Lohe - Alt Duvenstedt	Unter 1 je Fahrt				Einstellung oder ggf. Mitbedienung in einem ODV-Gebiet.	Kein regelmäßiger Verkehrsbedarf für diese Relationen.
3	774	Fockbek - Lohe	Gering				Ersatz durch Kleinbus oder ODV.	Anbindung von Lohe sollte gegeben sein.
3	783	Bordesholm - Groß Buchwald	Unter 1 je Fahrt	Vorschlag Ortsbuslinie mit Kleinfahrzeugen.			Prüfung eines Stadtverkehrs Bordesholm bis Groß Buchwald mit Einführung eines geänderten Bahnfahrplans. Sonst Umstellung auf ODV.	Regelmäßigeres Angebot innerhalb von Wattenbek schaffen. Negenharrie weist zu geringes Potential für regelmäßige Busverbindungen auf.
3	784	Bordesholm - Krogaspe	Unter 1 je Fahrt				Prüfung eines Stadtverkehrs Bordesholm bis Schönbek mit Einführung eines geänderten Bahnfahrplans. Sonst Umstellung auf ODV.	Regelmäßigeres Angebot innerhalb von Bordesholm schaffen. Loop weist zu geringes Potential für regelmäßige Busverbindungen auf.
3	786	Nortorf Ringverkehr	Gering			Anbindung der Arche Warder als Freizeitziel berücksichtigen.	Einstellung. Anbindung Warder mit ODV oder Kleinbus sicherstellen (schwierig).	Anbindung von Schülup, Dätgen und Langwedel durch andere Buslinien sichergestellt.
3	787	Bordesholm - Blumenthal	Unter 1 je Fahrt			Bereits angepasst in 2024. Neu als Kleinbus.	Umstellung auf ODV.	
3	793	Bordesholm - Flintbek	Unter 1 je Fahrt	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet.	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet. Das Angebot soll beibehalten werden.		Ersatz durch Kleinbus oder ODV.	Geringes Potential für eine Busverbindung. Keine Durchfahrer.
3	795	Flintbek - Rodenbek	Unter 1 je Fahrt	Wunsch nach besserem Angebot für Rumohr	Wunsch nach Verlängerung nach Bordesholm.	Bereits angepasst in 2024.	Verdichtung als Ersatz für Linie 796 möglich, um Rumohr weiterhin regelmäßig anfahren zu können.	Um Verbindungen Richtung Bordesholm/Neumünster zu stärken braucht es den geplanten Verknüpfungspunkt in Flintbek und einen 30 min-Takt bei der Bahn. Damit ließen sich gute Umsteigeverbindungen einrichten.
3	797	Rodenbek - Hohenhude (Kiel)	Unter 1 je Fahrt			Bessere Verbindungen nach Kiel.	Umstellung auf ODV oder Verlängerung nach Melsdorf prüfen als Ersatz für Linie 767.	Verbindung zwischen Rodenbek und Melsdorf

Anlage 1 - Handlungsempfehlungen nach Linien

Netz	Linie	Strecke	Fahrgastzahlen (außerhalb Schülerbeförderung)	Online-Beteiligung	Beteiligung örtliche Ebene	Planerische Aufgaben	Empfehlungen	Begründung
3	798	Flintbek - Kirchbarkau	Unter 1 je Fahrt	Wunsch nach umsteigefreiem Bus bis Preetz	Schwache Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung beobachtet. Das Angebot soll beibehalten werden.		Beibehaltung, wenn bessere Abstimmung bzw. Integration mit Linie 416 der VKP möglich.	In Flintbek gute Erschließung von Neubaugebieten. Linie hat höheres Potential mit geplantem Knotenpunkt Flintbek.
3	712	Kappeln - Vogelsang-Grünh/				Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Bereits eingestellt im Rahmen von SMILE24	
3	714	Eckernförde - Rieseby	/			Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Bereits eingestellt im Rahmen von SMILE24	
3	715	Eckernförde - Bohnert/Fleck/				Bereits angepasst in 2024. Abhängigkeit von SMILE24	Bereits eingestellt im Rahmen von SMILE24	
3S	756	Hohenwestedt - Jahrsdorf			Schwache Auslastung während der Schülerbeförderung beobachtet		Beibehaltung	Linie bedient ausschließlich Schulverkehr
3S	758	Hohenwestedt - Aukrug					Beibehaltung	Linie bedient ausschließlich Schulverkehr
3S	761	Westerrönfeld - Schülpe					Beibehaltung	Linie bedient ausschließlich Schulverkehr
3S	768	Schacht-Audorf - Haßmoor					Beibehaltung	Linie bedient ausschließlich Schulverkehr
3S	773	Rendsburg - Hamdorf					Beibehaltung	Linie bedient ausschließlich Schulverkehr
T	719	Kappeln - Schönhagen				Teil von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
T	719	Eckernförde - Schönhagen				Teil von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
T	729	Schleswig - Kappeln		NAH.SHUTTLE einfacher und zuverlässiger werden lassen.		Teil von SMILE24	Auswertung nach Ende SMILE24	
	N.N	Ortsteil Altenholz-Knoop			Wunsch nach Anbindung		Anbindung durch Linie 91 durch KVG prüfen.	Mit Linien des Kreises RD-ECK gibt es keine sinnvolle Linienführung, um den Ortsteil Altenholz-Knoop zu erschließen. Ein ODV ist ebenso nicht sinnvoll, da das Erschließungsgebiet für einen wirtschaftlichen Einsatz zu klein ist. Eine Kombination mit anderen Erschließungsgebieten ist aufgrund der Entfernungen ebenso nicht möglich.
	N.N	Ortsteil Dänischenhagen-Nord				Im Ort Dänischenhagen sind die Nordbereiche nicht gut durch den ÖPNV erschlossen.	Anbindung mit Linie 744 voraussichtlich möglich. Linienwege im Siedlungsgebiet prüfen.	Es wäre definitiv sinnvoll die bestehenden Erschließungslücken in Norden von Dänischenhagen zu schließen. Hierbei sind mehrere Varianten von Linienführungen und den entsprechenden Straßenverhältnissen zu prüfen.
	N.N	Ortsteil Kaltenmoor/Birkenhof		Wunsch nach Anbindung			Anbindung mit ODV anstelle von Linie 749 möglich.	Anbindung durch Busverkehr nicht sinnvoll darstellbar.

Netzebene "3S" meint Linien, welche ausschließlich schulbezogene Fahrten haben.
 Netzebene "T" meint Linien, welche ausschließlich zu touristischen Zeiten verkehren.



Anlage 2 – Liniensteckbriefe

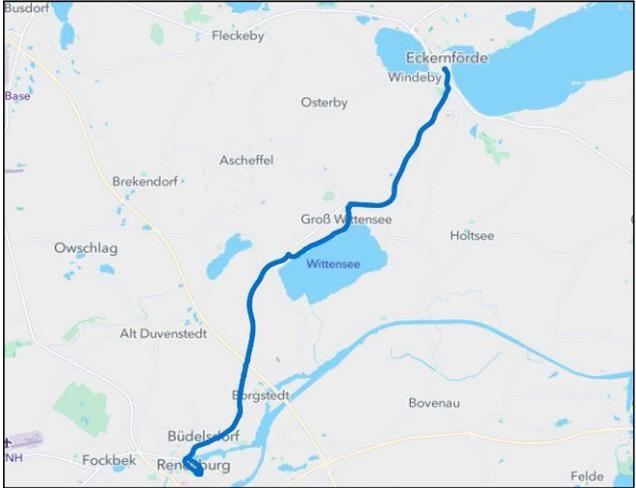
Linie 700 | Rendsburg - Groß Wittensee - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

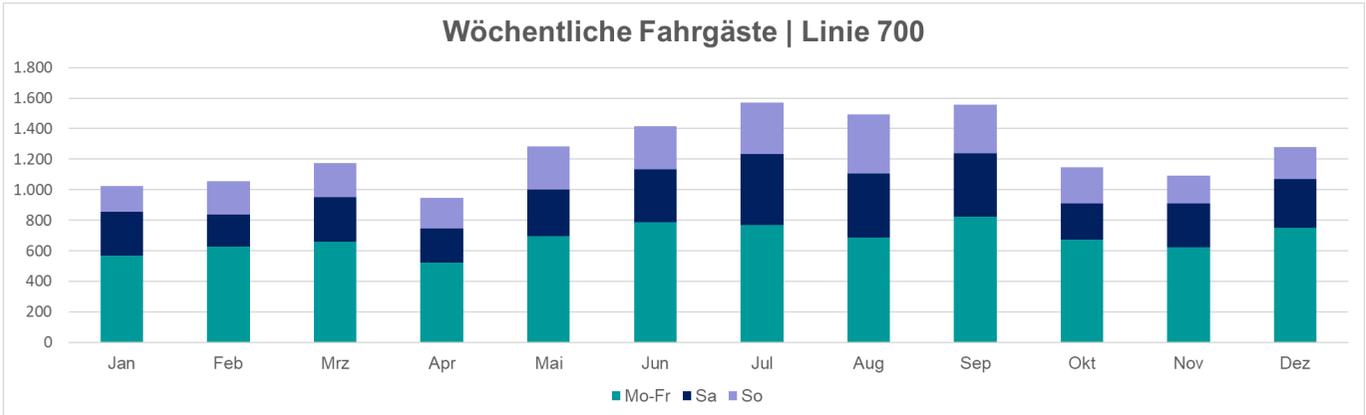
Strecke	Rendsburg - Büdelsdorf - Borgstedt - Neu Duvenstedt - Holzbunga - Groß Wittensee - Goosefeld - Eckernförde
Streckenlänge	27,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	306.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	12.124

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 07:00 - 23:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 23:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	86,0 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	1,10 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	203.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	16,7



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 710 | Kappeln - Vogelsang-Grünholz - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

Netzebene: **1**

1

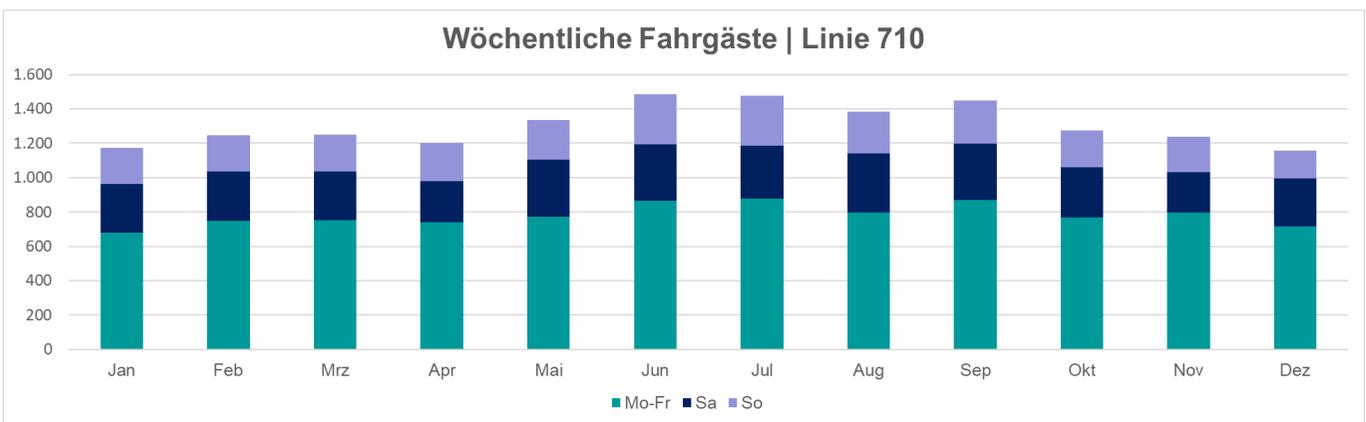
Strecke	Kappeln - Karby - Dörphof - Vogelsang-Grünholz - Holzdorf - Rieseby - Loose - Barkelsby - Eckernförde
Streckenlänge	37,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	384.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	11.477



Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 23:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 23:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	86,7 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	1,38 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	203.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	17,7

Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

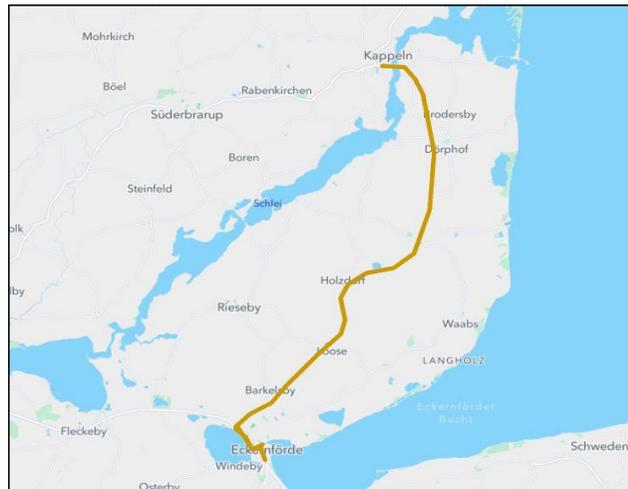
Linie X710 | Expressbus Eckernförde - Kappeln

Linienbündel Nordwest

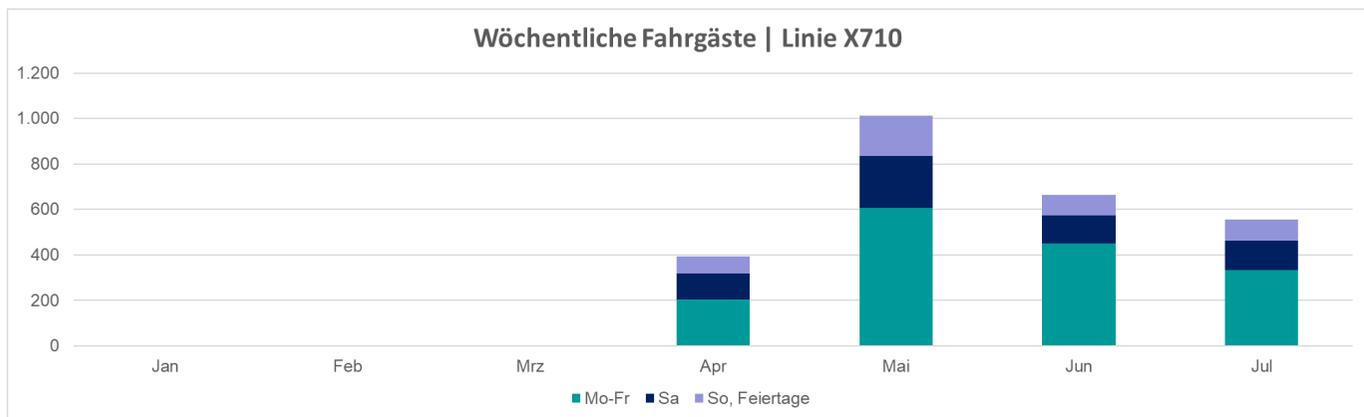
Strecke	Kappeln - Vogelsang-Grünholz - Eckernförde
Streckenlänge	27,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	284.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	9.844

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	Neue Linie
Ausfallquote 2023	Neue Linie
Kosten pro Jahr	1,02 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr (Schätzung)	110.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	11,2



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 711 | Eckernförde - Loose - Vogelsang-Grünholz - Damp

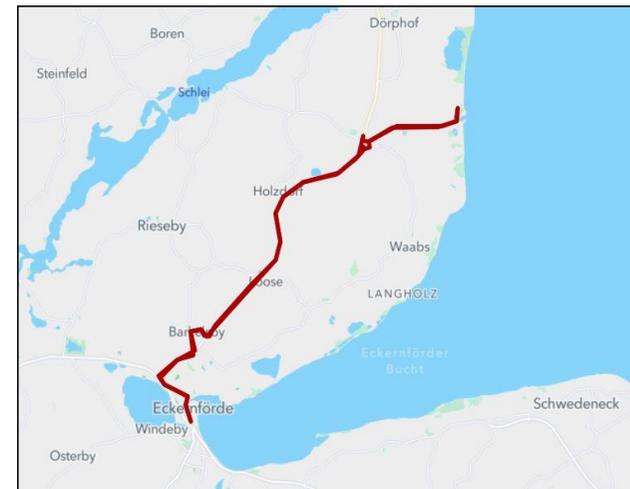
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **2**

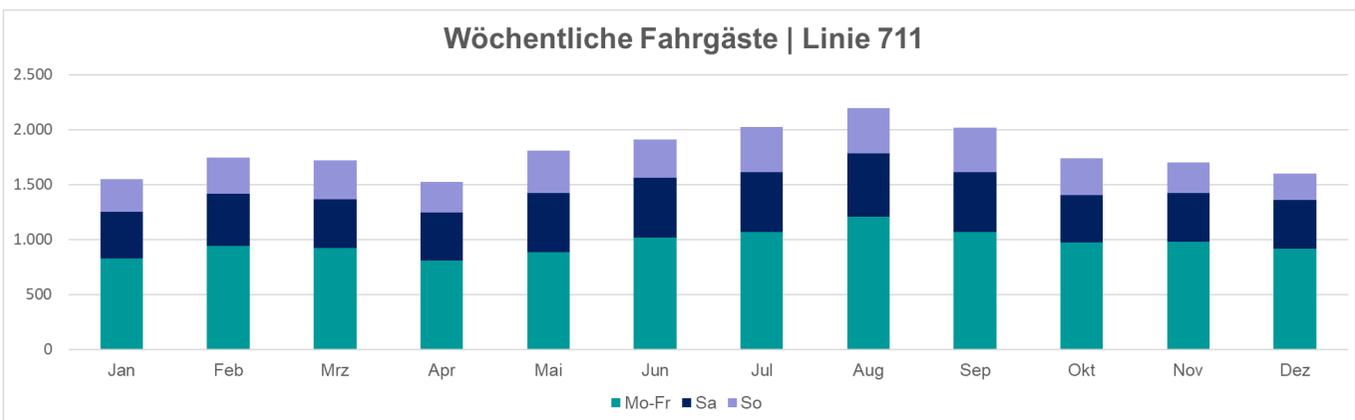
Strecke	Eckernförde - Barkelsby - Loose - Holzdorf - Söby - Vogelsang-Grünholz - Damp
Streckenlänge	64,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	250.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	10.192

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 20:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	88,7 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,90 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	235.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	23,1



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 712 | Kappeln - Brodersby - Winnemark - Vogelsang-Grünholz

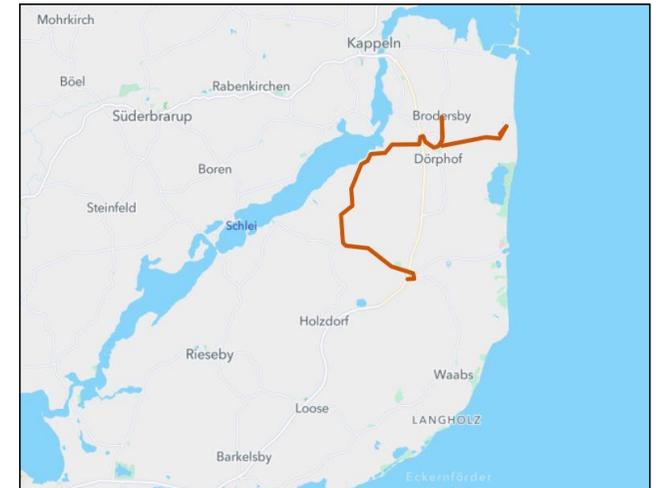
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **3**

Strecke	Kappeln - Brodersby - Karby - Winnemark - Vogelsang-Grünholz
Streckenlänge	14,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	39.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	2.470

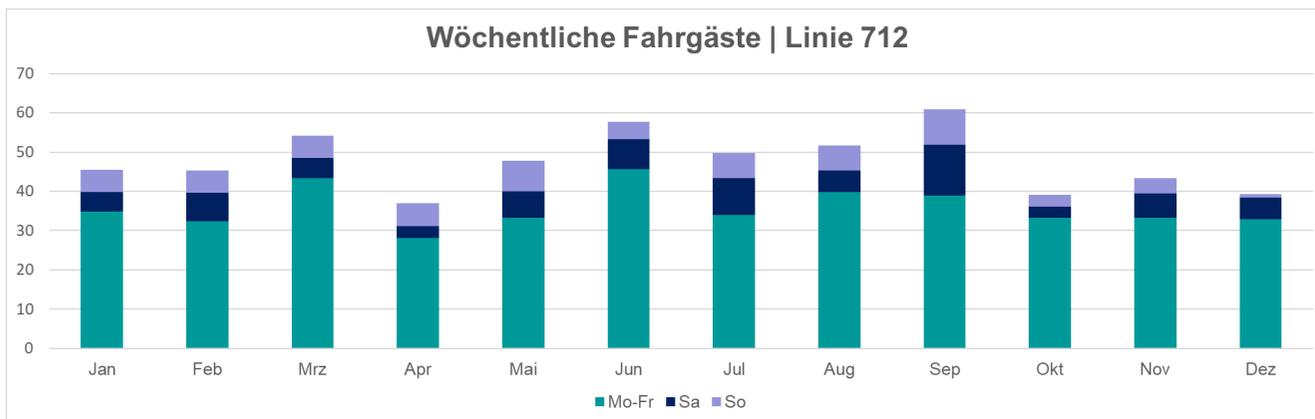
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (13 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,4 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	9.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	3,6



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 714 | Eckernförde - Rieseby

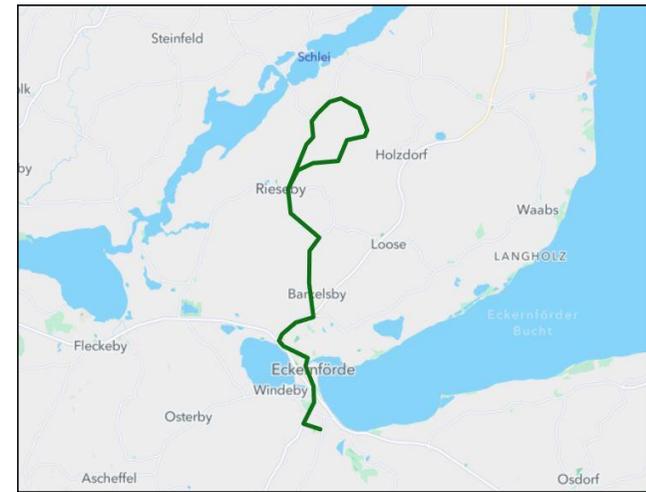
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **3**

Strecke	Eckernförde - Barkelsby - Rieseby
Streckenlänge	25,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	29.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	1.520

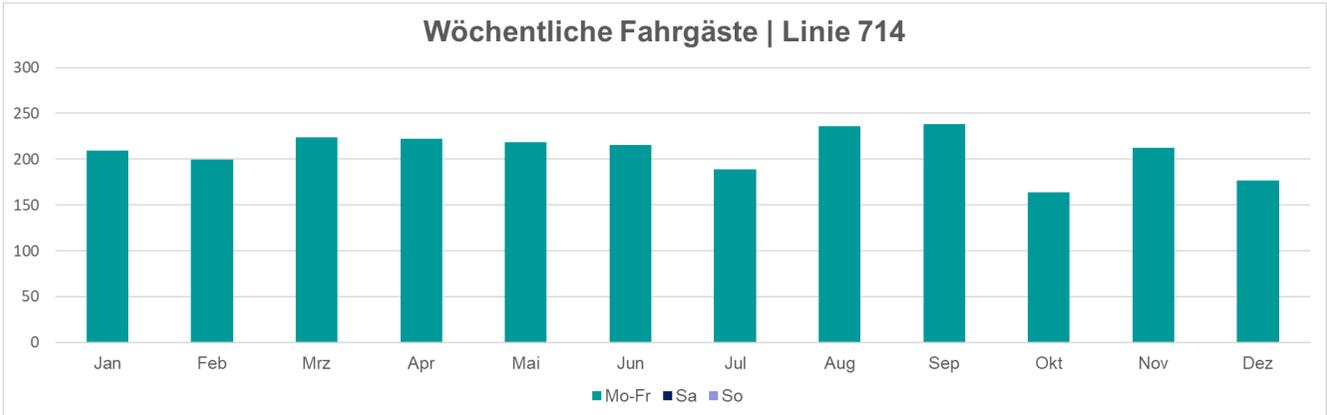
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (8 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	86,6 %
Ausfallquote 2023	1,2 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	40.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	26,3



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 715 | Fleckeby - Windeby - Eckernförde

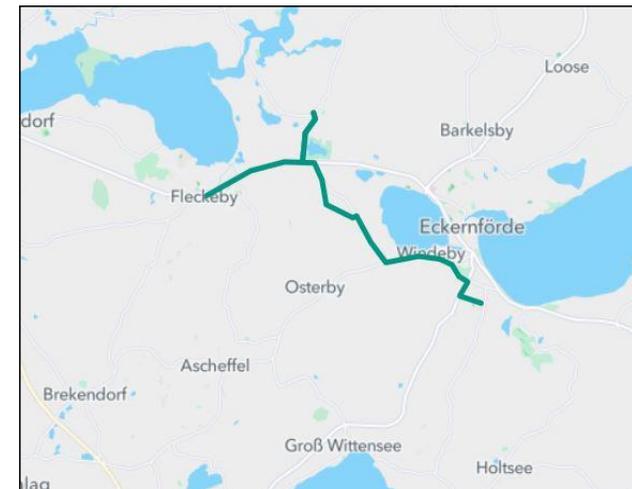
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **3**

Strecke	Bohnert - Kosel - Fleckeby - Windeby - Eckernförde
Streckenlänge	15,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	28.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	1.710

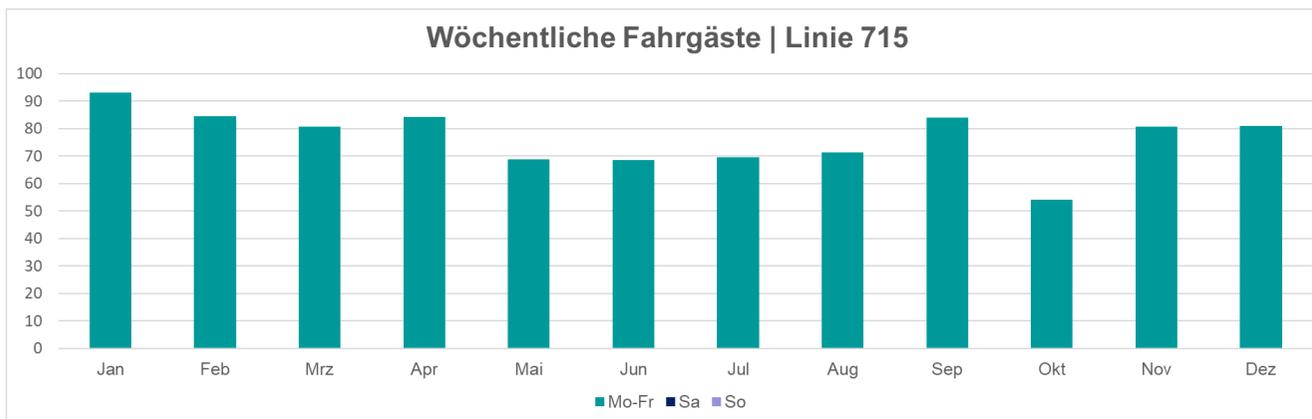
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (9 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,5 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	16.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	9,4



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 719 | Strandlinie Kappeln – Damp - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

Netzebene: **3**

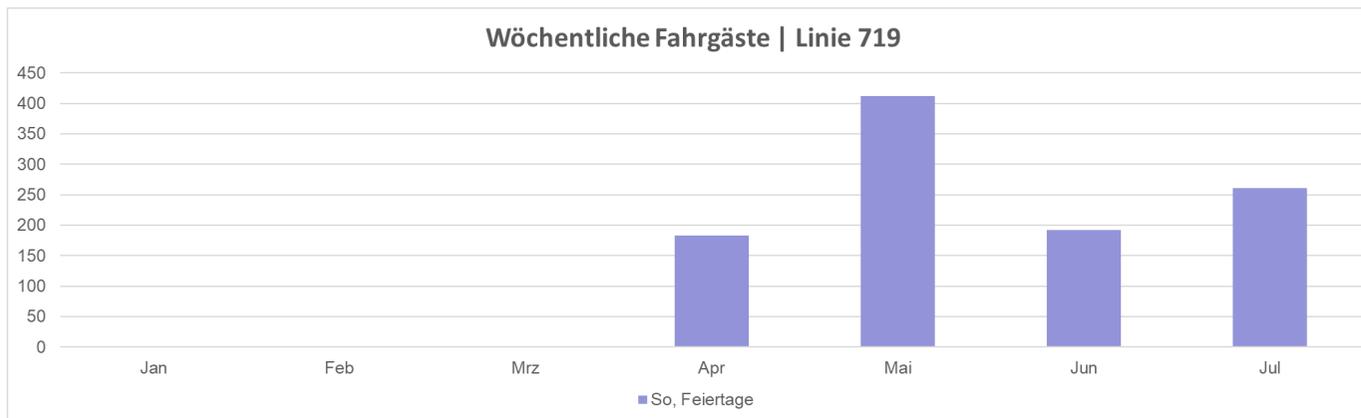
Strecke	Schleswig - Haithabu - Fahrdorf - Borgwedel - Fleckeby - Kosel - Bohnert - Rieseby - Thumbby - Karby - Kappeln
Streckenlänge	53,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	45.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	1.300

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	Neue Linie
Ausfallquote 2023	Neue Linie
Kosten pro Jahr	0,16 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr (Schätzung)	17.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	13,1



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

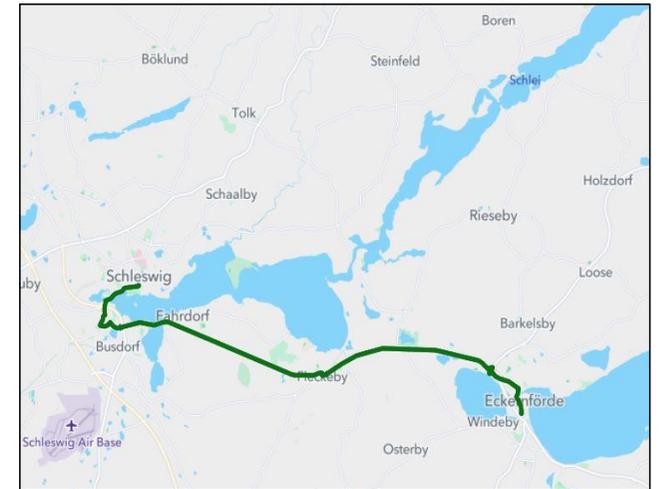
Linie 720 | Schleswig - Fleckeby - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

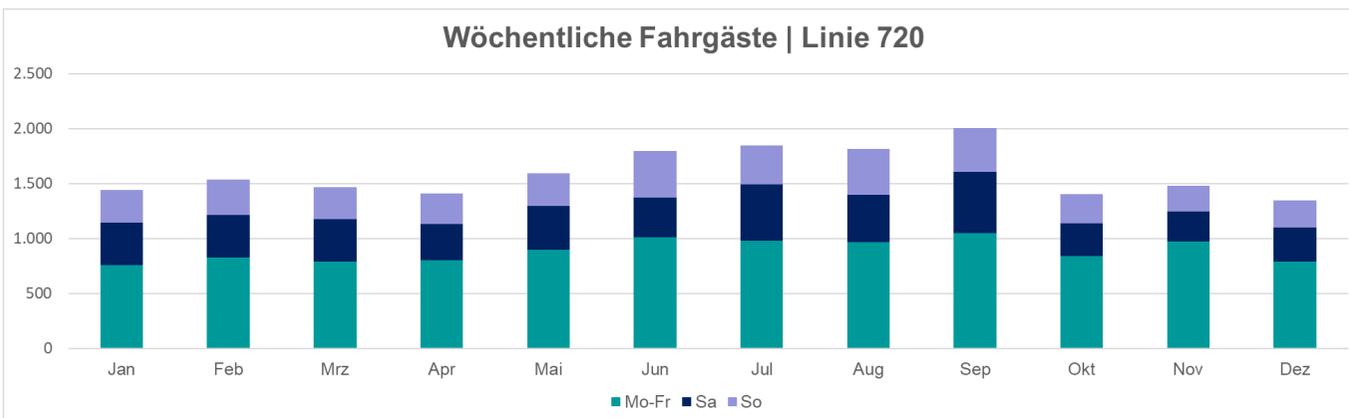
Strecke	Schleswig - Fahrdorf - Borgwedel - Güby - Fleckeby - Windeby - Gammelby - Eckernförde
Streckenlänge	28,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	280.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	11.209

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 22:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	86,6 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	1,0 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	243.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	21,7



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie X720 | Expressbus Schleswig - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

Netzebene: **1**

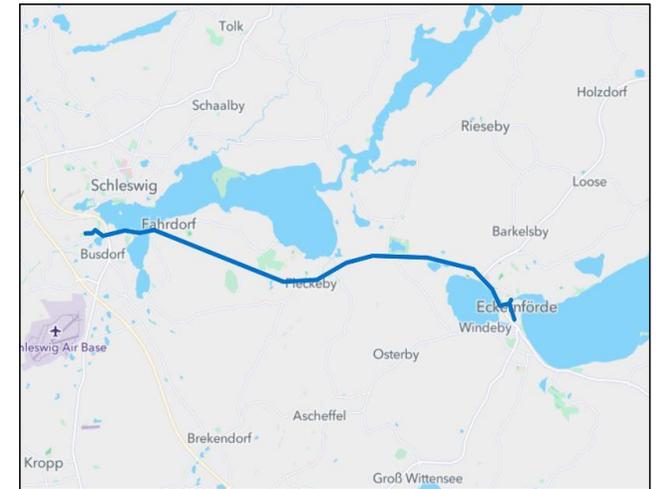


Strecke	Schleswig - Fleckeby - Eckernförde
Streckenlänge	24,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	223.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	10.070

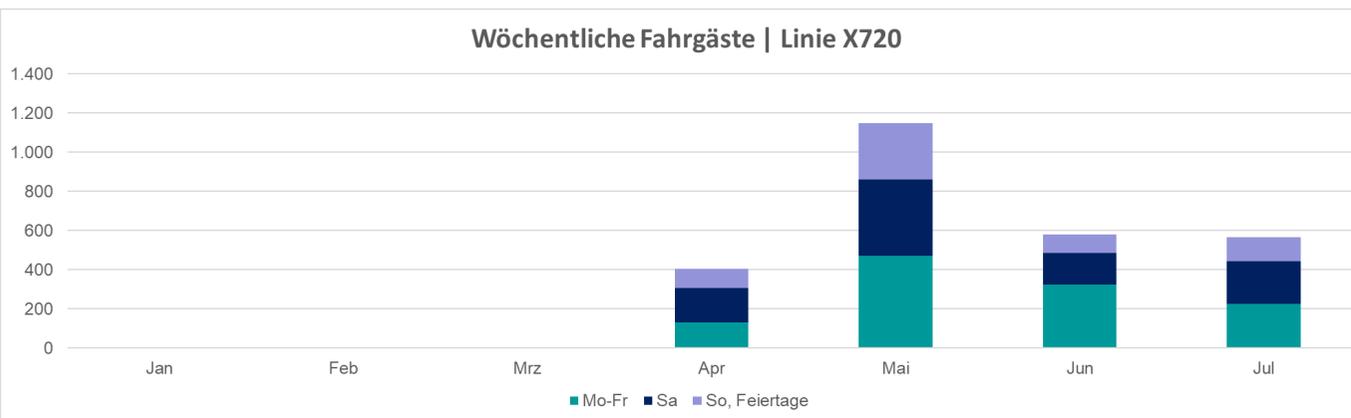
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 17:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt * 08:00 - 01:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	Neue Linie
Ausfallquote 2023	Neue Linie
Kosten pro Jahr	0,80 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr (Schätzung)	92.000
	9,1

* ab 21 Uhr: Ein-Stunden-Takt



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 721 | Fleckeby - Gammelby - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

Netzebene: **3**

Strecke Fleckeby - Windeby - Kosel - Gammelby - Eckernförde

Streckenlänge 20,4 km

Verkehrsleistung (Jahr) 49.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 3.780

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt

05:00 - 19:00 Uhr

Samstag -

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

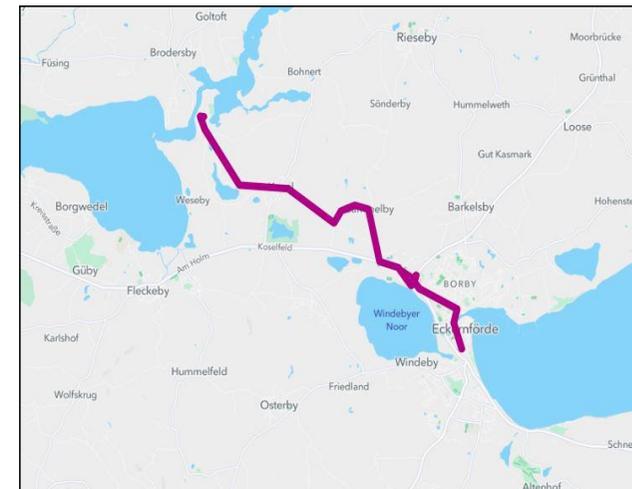
Pünktlichkeit 2023 87,3 %

Ausfallquote 2023 0,4 %

Kosten pro Jahr 0,2 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 55.000

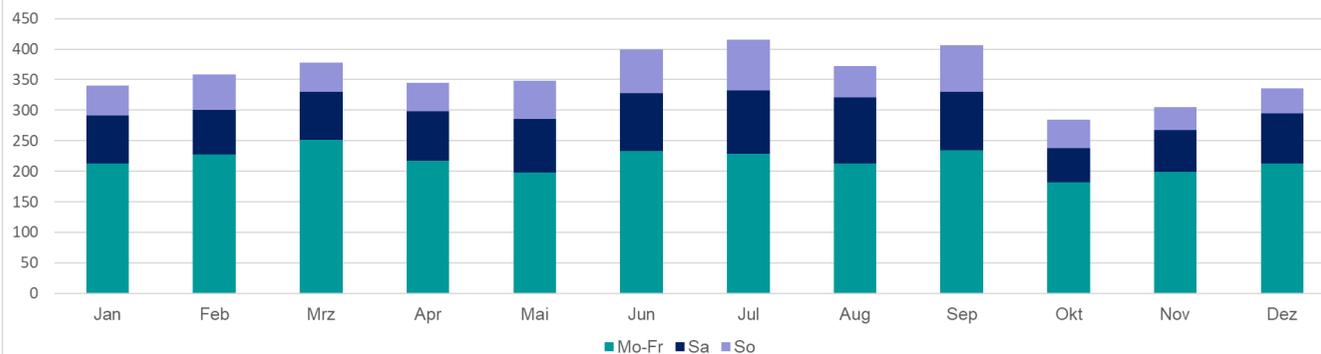
14,6



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 721



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 722 | Fleckeby - Damendorf - Sehestedt - Holzbunge

Linienbündel Nordwest

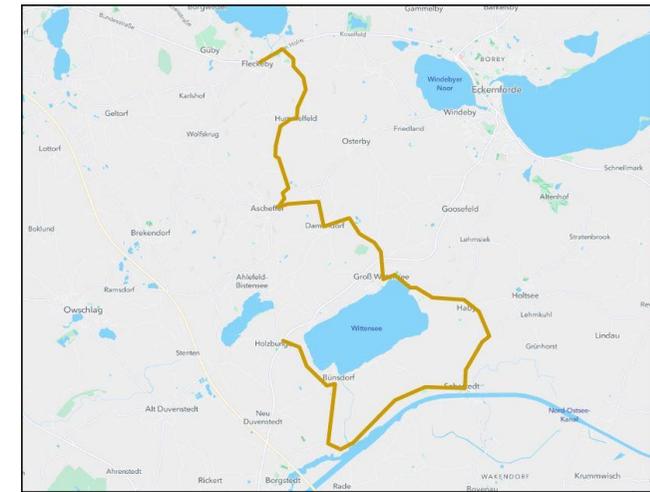
Strecke	Fleckeby - Hütten - Ascheffel - Groß Wittensee - Haby - Sehestedt - Bünsdorf - Holzbunge
Streckenlänge	35,4 km
Verkehrsleistung (Jahr)	108.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.892

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt * 06:00 - 18:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

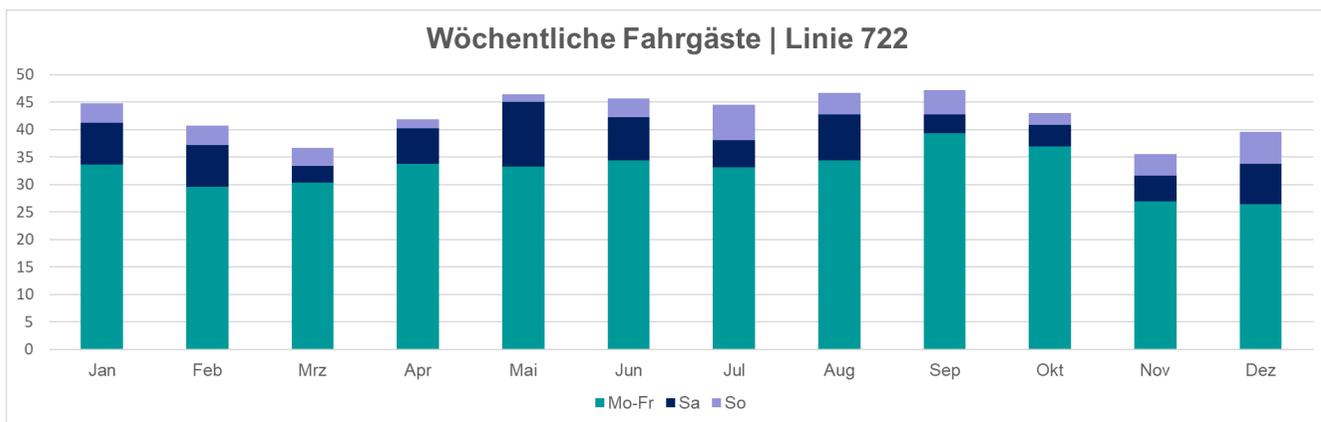
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	89,2 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	8.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,1

* Vormittags weniger Fahrten

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 725 | Kropp - Owschlag - Ascheffel - Eckernförde

Linienbündel Nordwest

Strecke Kropp - Owschlag - Ahlefeld-B. - Brekendorf - Ascheffel - Hütten - Windeby - Bünsdorf - Borgstedt - Holzbunge

Streckenlänge 35,4 km

Verkehrsleistung (Jahr) 210.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 7.469

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt

06:00 - 16:00 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

08:00 - 20:00 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

08:00 - 20:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

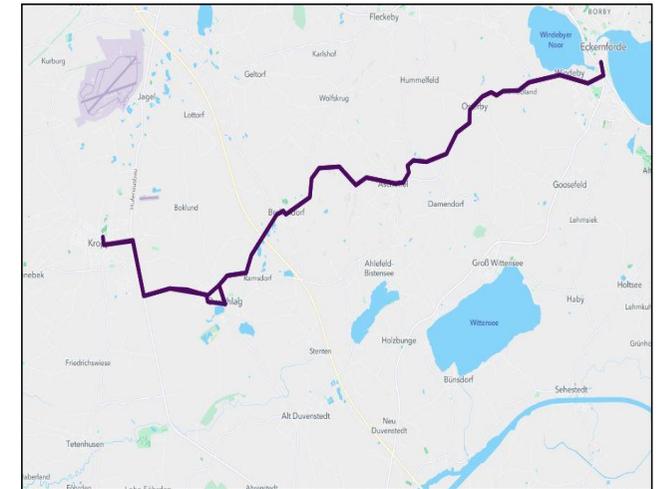
Pünktlichkeit 2023 88,0 %

Ausfallquote 2023 0,6 %

Kosten pro Jahr 0,8 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 110.000

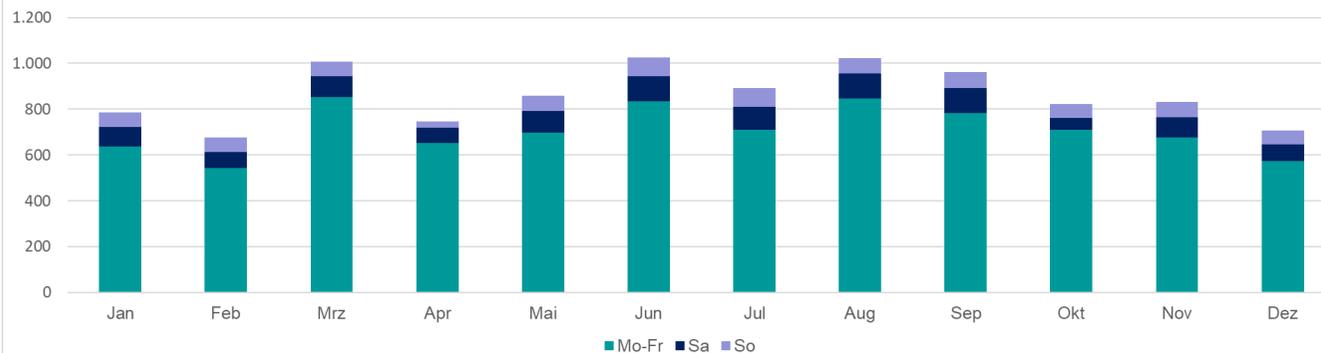
Ø Fahrgäste pro Fahrt 14,7



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 725



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 726 | Owschlag - Ahlefeld

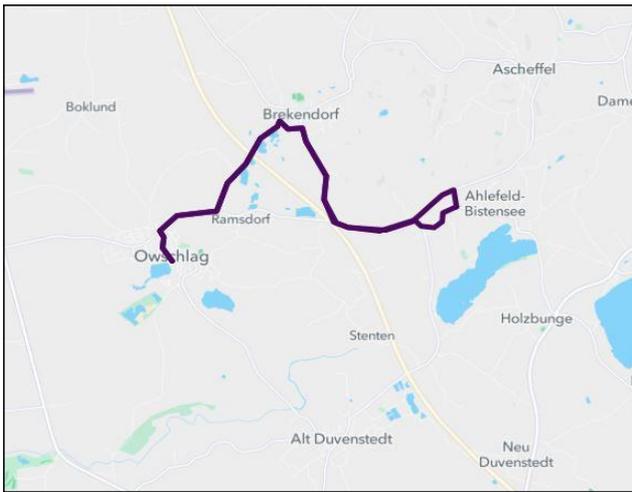
Linienbündel Nordwest

Strecke	Owschlag - Ahlefeld-Bistensee
Streckenlänge	15,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	32.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	2.834

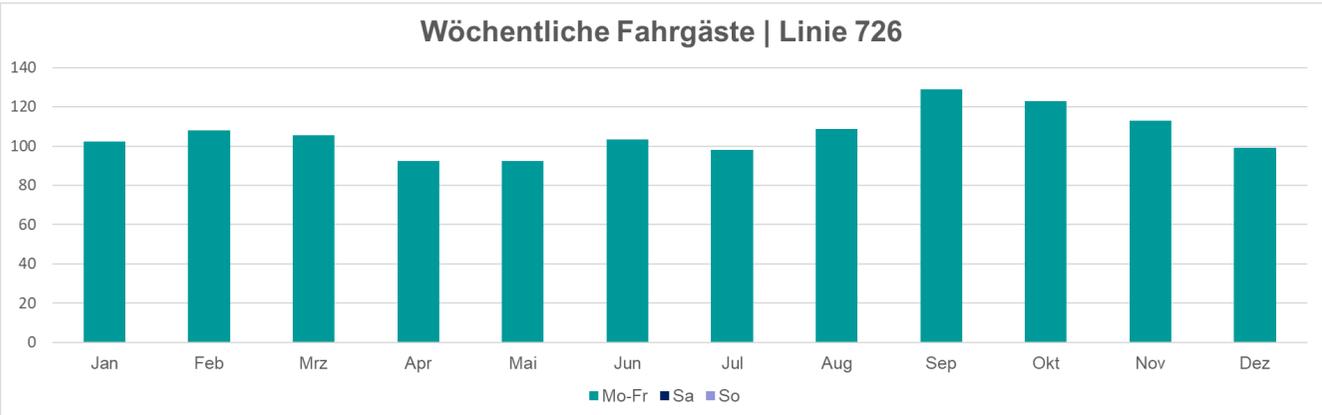
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (11 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	89,4 %
Ausfallquote 2023	0,8 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	21.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	7,4

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

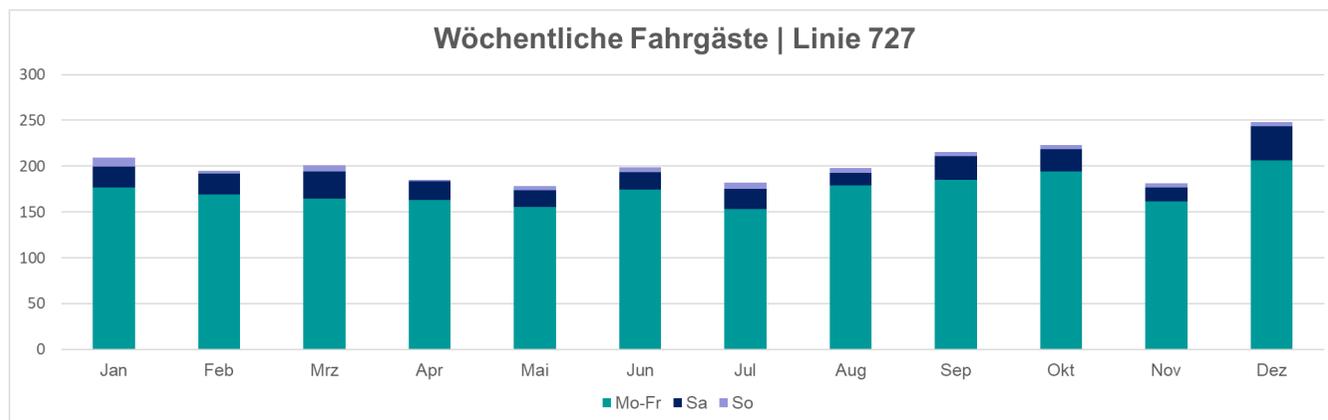
Linie 727 | Holzbunge - Alte Duvenstedt - Rendsburg

Linienbündel Nordwest

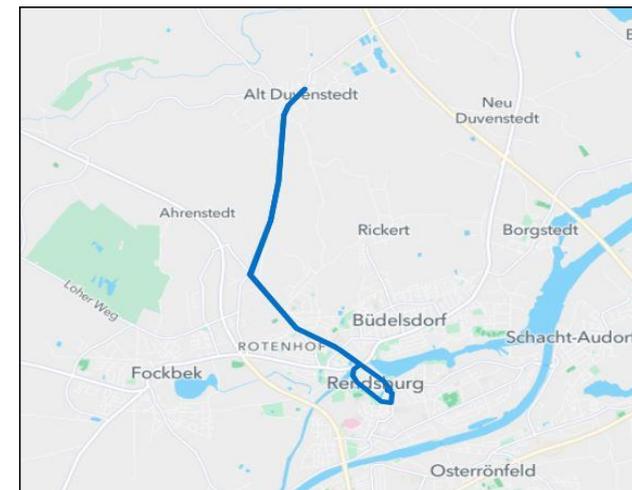
Strecke	Holzbunge - Ahlefeld-Bistensee - Alt Duvenstedt - Neu Duvenstedt - Büdelsdorf - Rendsburg
Streckenlänge	19,2 km
Verkehrsleistung (Jahr)	93.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	7.356

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Kein regelmäßiger Takt 05:30 - 19:30 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 22:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	87,0 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	0,3 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	38.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	5,2



Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

↑ Taktverdichtung

➡ Beibehaltung

↓ Streichung

ODV

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 729 | Wikingerlinie Schleswig - Rieseby - Kappeln

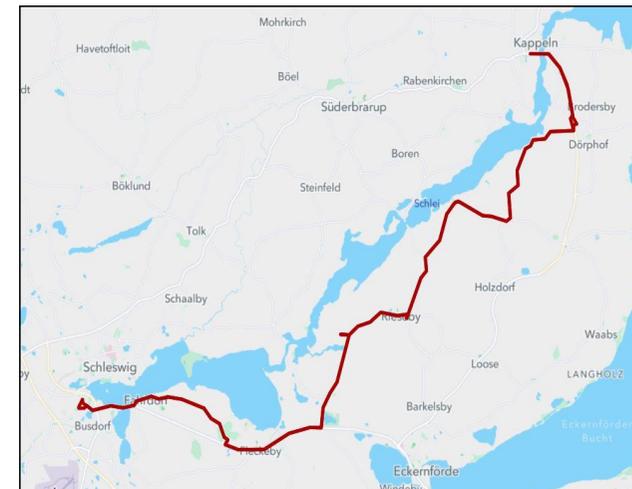
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **2**

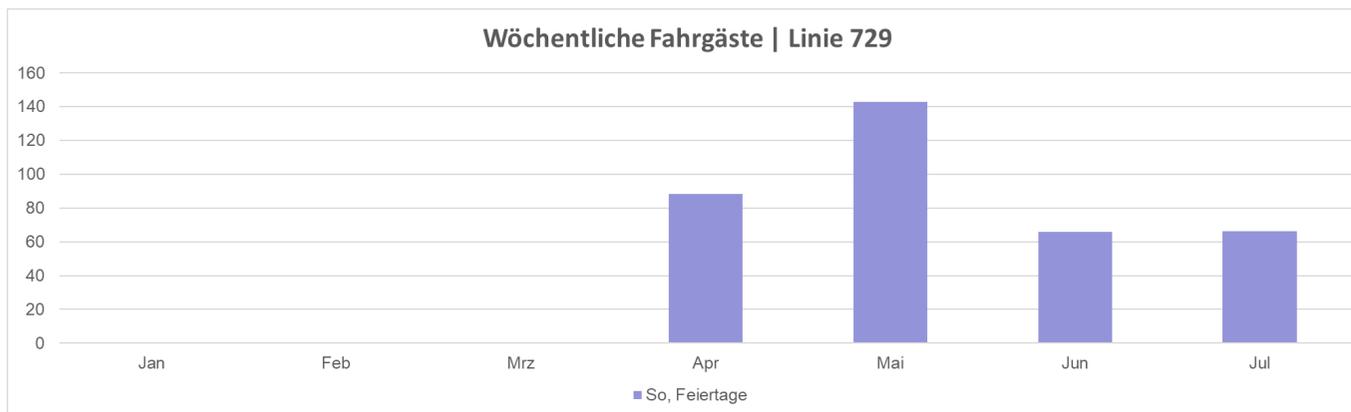
Strecke	Schleswig - Haithabu - Fahrdorf - Borgwedel - Fleckeby - Kosel - Bohnert - Rieseby - Thumby - Winnemark - Karby - Kappeln
Streckenlänge	49,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	64.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	1.300

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 13:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	Neue Linie
Ausfallquote 2023	Neue Linie
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr (Schätzung)	6.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	4,6



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 730 | Rendsburg - Sehestedt - Gettorf

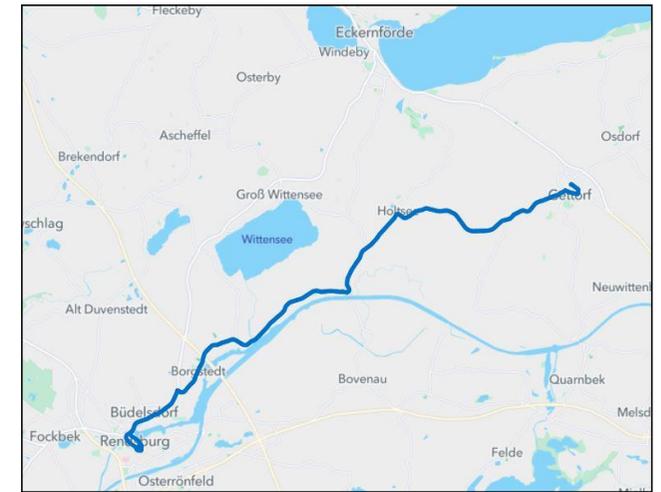
Linienbündel Nordost

Strecke	Rendsburg - Büdelsdorf - Borgstedt - Bünsdorf - Sehestedt - Holtsee - Lindau - Gettorf
Streckenlänge	31,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	189.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.390

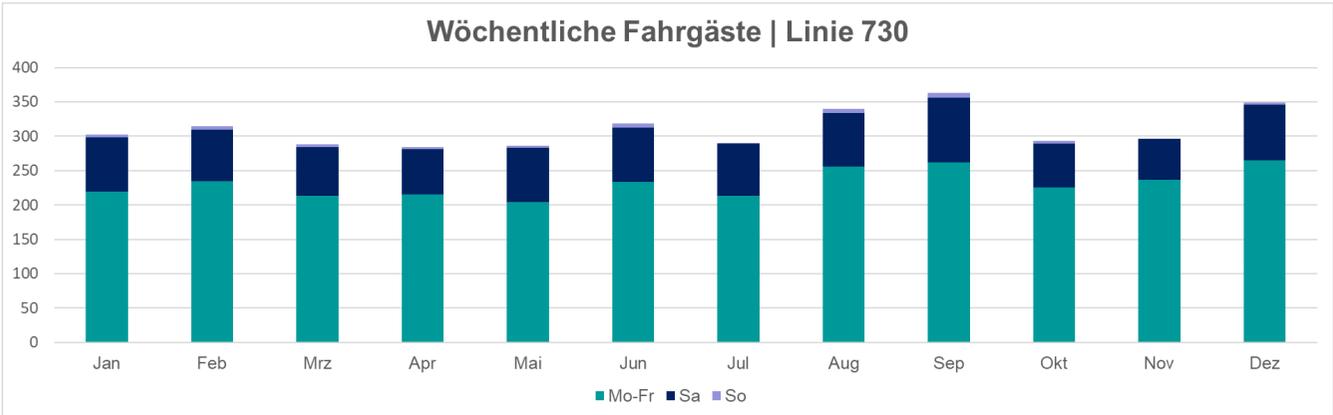
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,2 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,7 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	53.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	8,3

Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 731 | Gettorf - Lindau - Großkönigsförde

Linienbündel Nordost

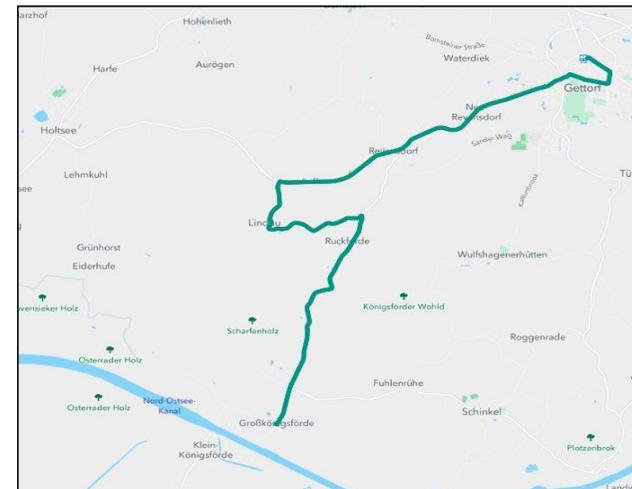
Netzebene: **2**

Strecke	Gettorf - Revensdorf - Lindau - Großkönigsförde
Streckenlänge	17,0 km
Verkehrsleistung (Jahr)	56.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.956

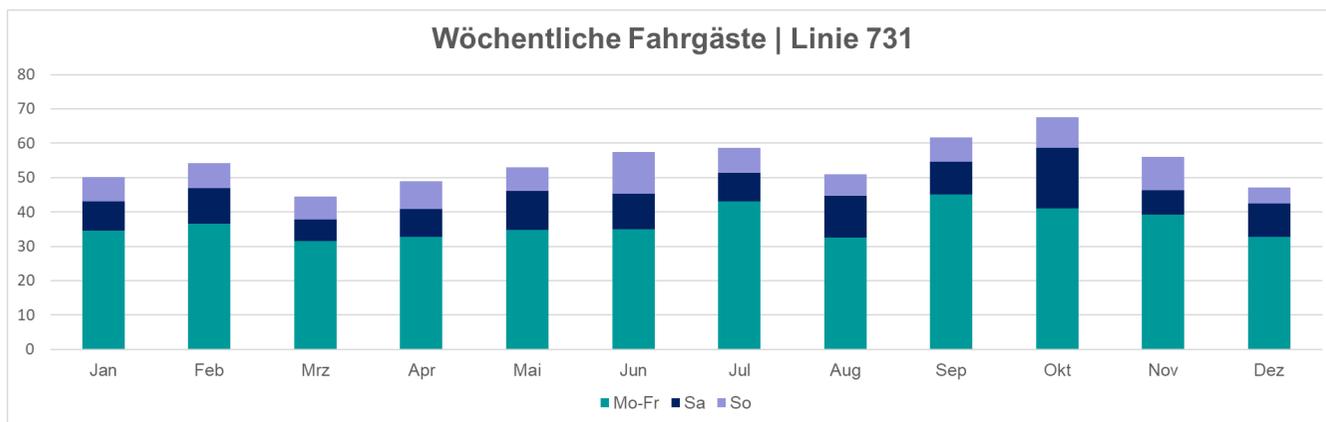
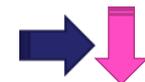
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 06:00 - 18:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,7 %
Ausfallquote 2023	1,2 %
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	8.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	1,6

* Vormittags weniger Fahrten



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 732 | Gettorf - Tüttendorf - Schinkel - Großkönigsförde

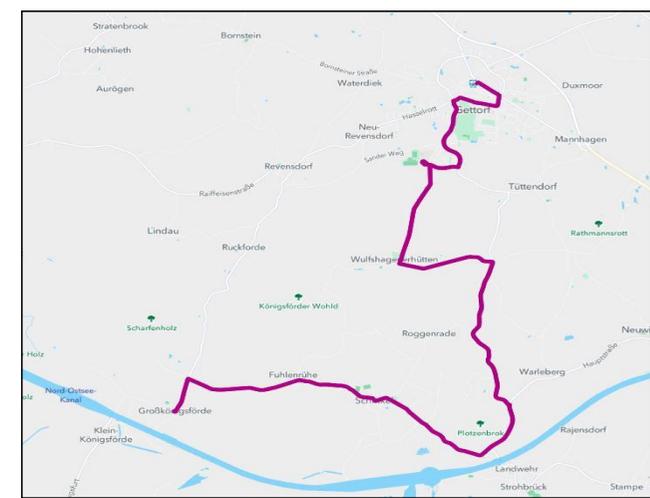
Linienbündel Nordost

Strecke	Gettorf - Tüttendorf - Neuwittenbek -Tüttendorf - Neuwittenbek - Schinkel - Großkönigsförde
Streckenlänge	17,4 km
Verkehrsleistung (Jahr)	98.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.650

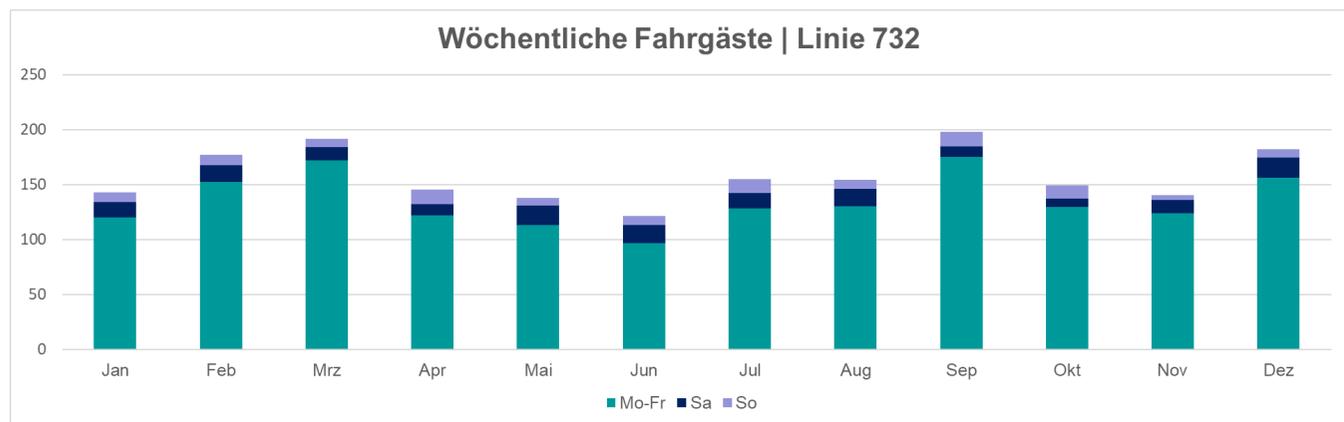
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:00 - 19:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 18:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	91,9 %
Ausfallquote 2023	1,3 %
Kosten pro Jahr	0,35 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	29.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	5,1

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 735 | Damendorf - Holzunge - Büdelsdorf - Rendsburg

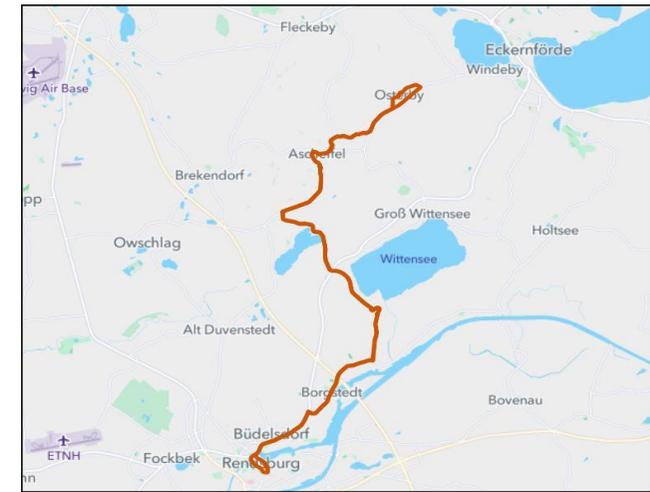
Linienbündel Nordwest

Strecke	Damendorf - Hütten - Ascheffel - Ahlefeld-Bistensee - Holzunge - Bünsdorf - Borgstedt - Büdelsdorf - Rendsburg
Streckenlänge	32,2 km
Verkehrsleistung (Jahr)	144.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.409

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:00 - 19:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:00 - 14:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 14:00 Uhr

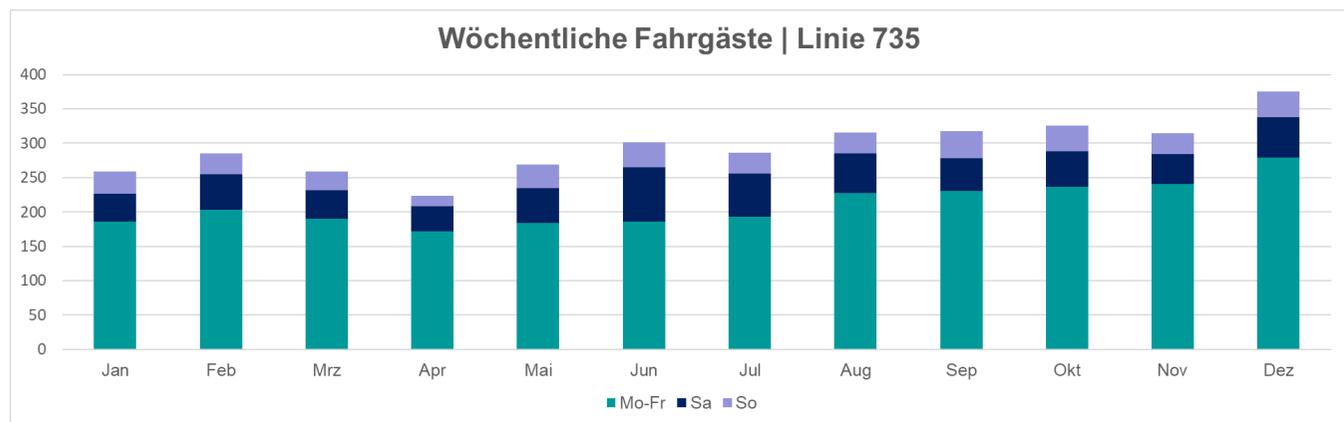
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	82,1 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	47.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	8,7

Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 736 | Eckernförde - Neudorf

Linienbündel Nordost

Netzebene: **2**

Strecke Eckernförde - Altenhof - Neudorf-Bornstein

Streckenlänge 8,5 km

Verkehrsleistung (Jahr) 30.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 3.598

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt

06:00 - 20:00 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

08:00 - 12:00 Uhr

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

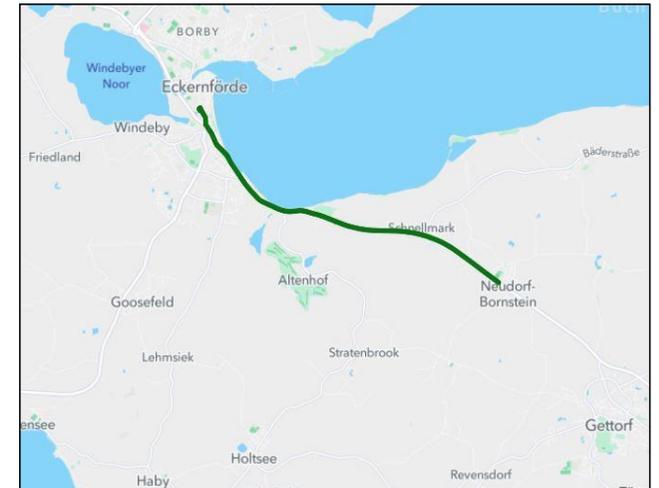
Pünktlichkeit 2023 87,0 %

Ausfallquote 2023 0,9 %

Kosten pro Jahr 0,1 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 8.000

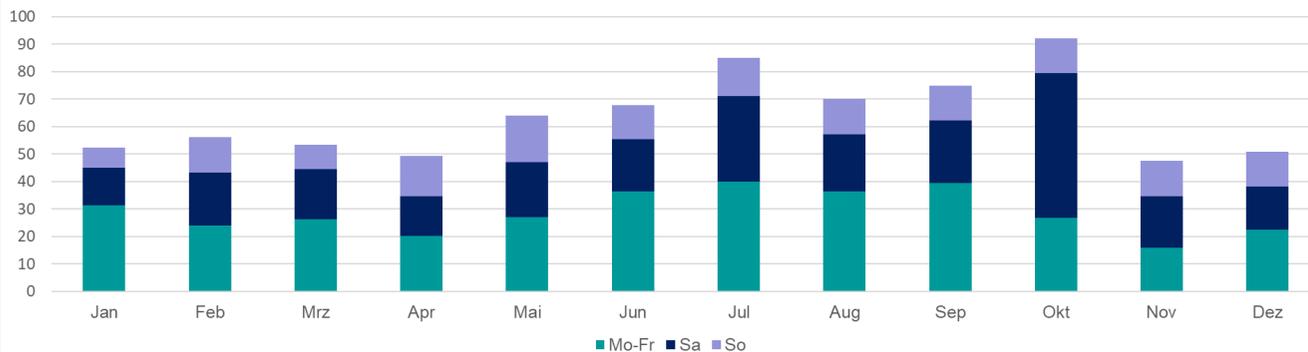
Ø Fahrgäste pro Fahrt 2,2



Handlungsempfehlung:

ODV

Wöchentliche Fahrgäste | Linie 736



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

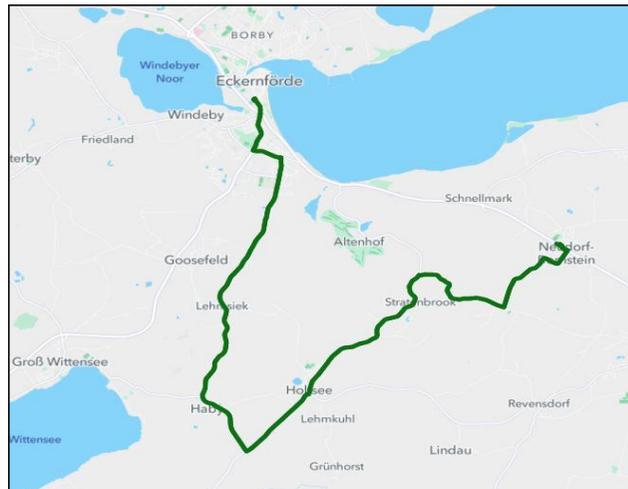
Linie 737 | Eckernförde - Holtsee - Neudorf

Linienbündel Nordost

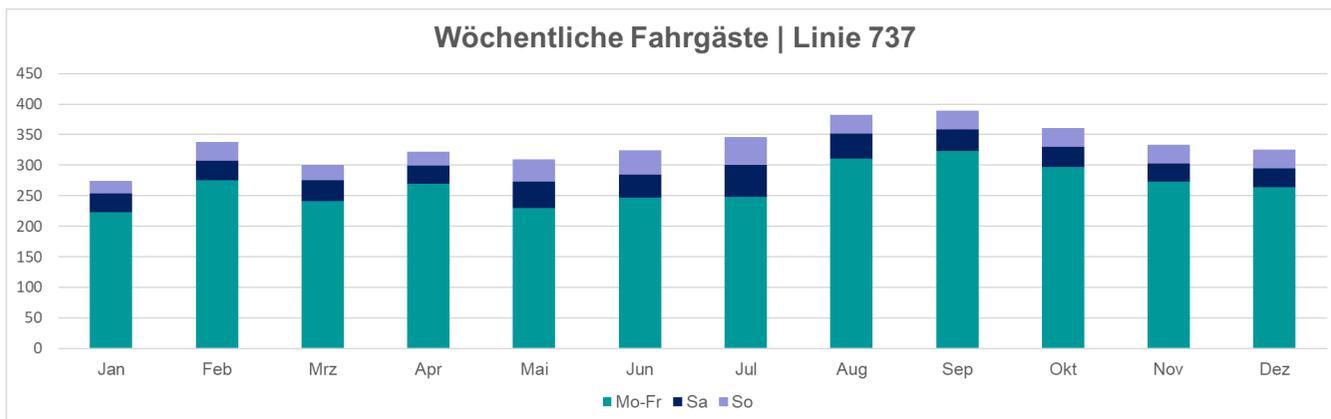
Strecke	Eckernförde - Goosefeld - Haby - Holtsee - Sehestedt - Neudorf-Bornstein
Streckenlänge	28,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	141.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.510

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 12:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	89,7 %
Ausfallquote 2023	1,0 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	58.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	8,9



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 740 | Surendorf - Altenholz - Kiel

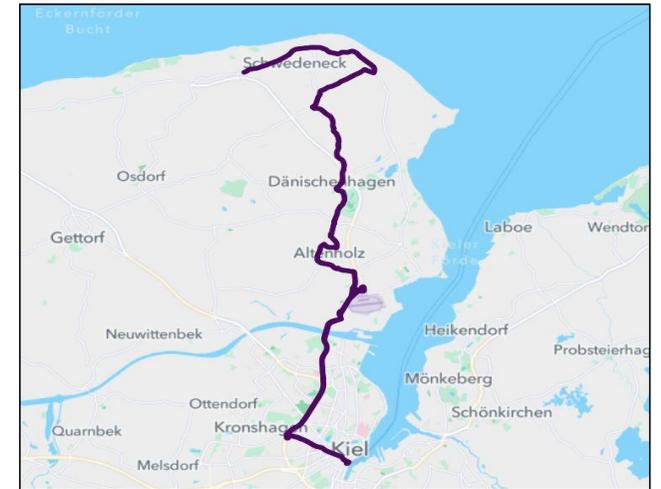
Linienbündel Nordost

Netzebene: **1**

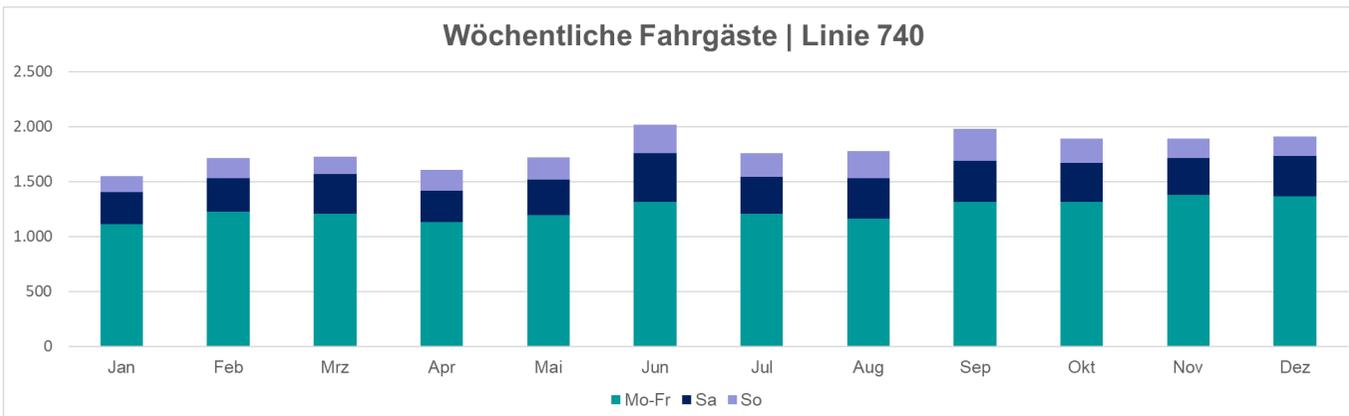
1

Strecke	Surendorf - Dänischenhagen - Altenholz - Kiel
Streckenlänge	31,7 km
Verkehrsleistung (Jahr)	425.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	14.222

Verkehrszeiten/Takt		Qualität Kosten Nachfrage	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt	Pünktlichkeit 2023	91,4 %
	05:30 - 22:30 Uhr	Ausfallquote 2023	1,1 %
Samstag	Ein-Stunden-Takt	Kosten pro Jahr	1,5 Mio. €
	05:30 - 22:30 Uhr	Fahrgäste pro Jahr	288.000
Sonn- und Feiertag	Ein-Stunden-Takt	Ø Fahrgäste pro Fahrt	20,3
	07:30 - 22:30 Uhr		



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 741 | Strande - Altenholz - Kiel

Linienbündel Nordost

Netzebene: **1**

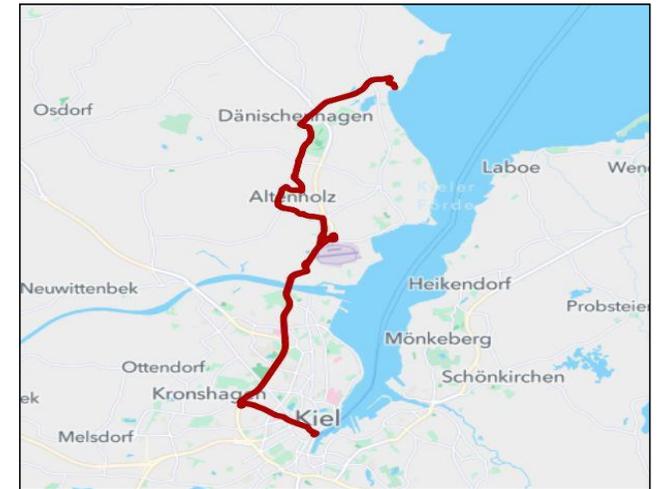


Strecke	Schwedeneck -Strande - Dänischenhagen - Altenholz - Kiel
Streckenlänge	22,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	253.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	11.756

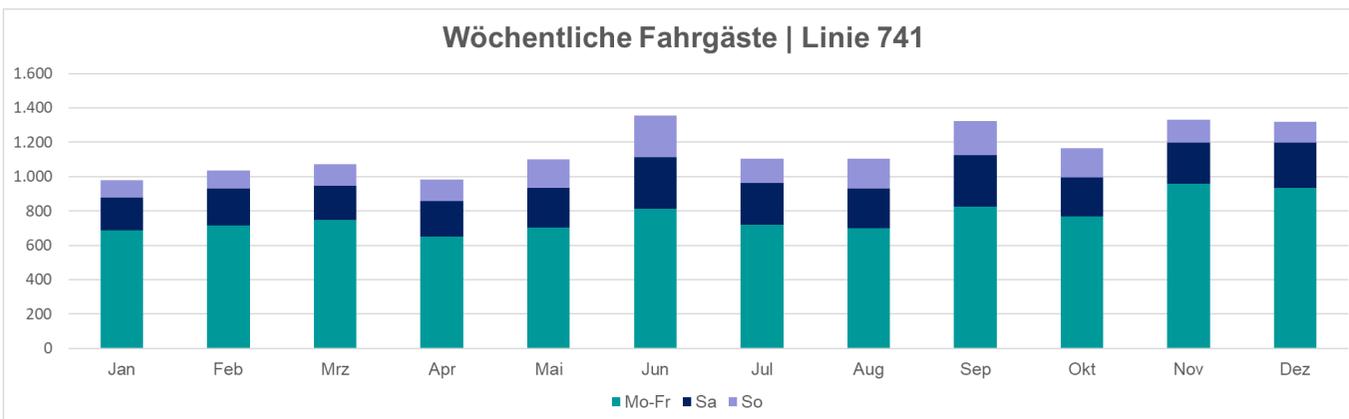
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 06:00 - 00:30 Uhr
Samstag	Ein-Stunden-Takt * 06:00 - 00:30 Uhr
Sonn- und Feiertag	Ein-Stunden-Takt * 09:00 - 00:30 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,9 %
Ausfallquote 2023	1,2 %
Kosten pro Jahr	0,9 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	223.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	19,0

* Abends weniger Fahrten



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 742 | Gettorf - Tüttendorf - Levensau - Kiel

Linienbündel Nordost

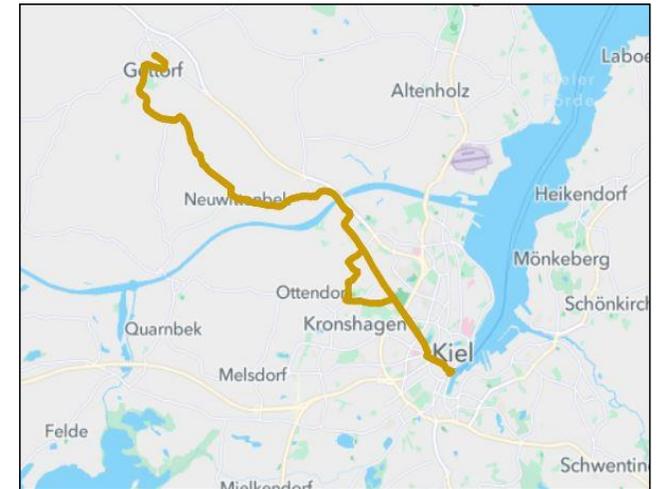
Netzebene: **1**

1

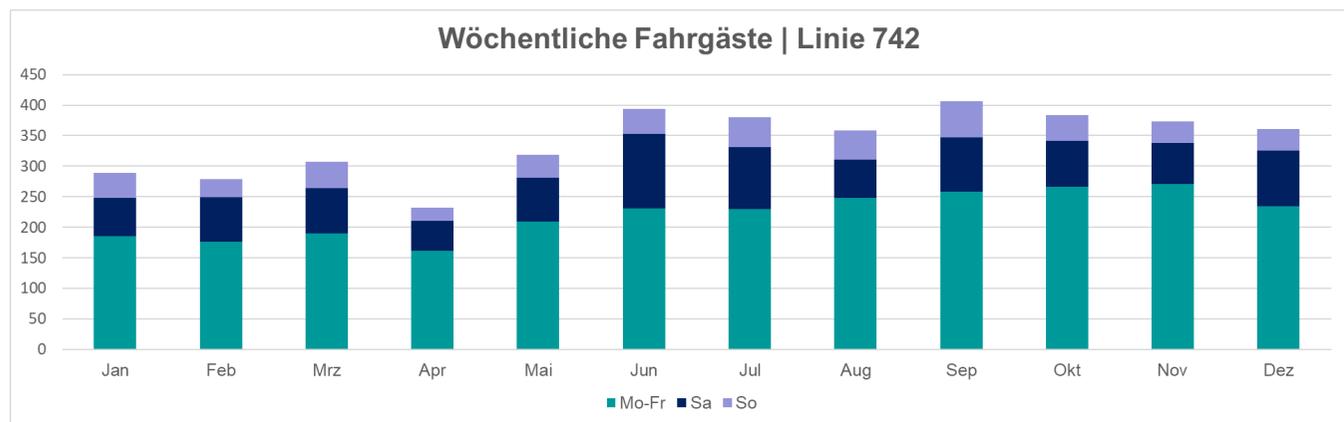
Strecke	Gettorf -Tüttendorf - Neuwittenbek - Kronshagen - Kiel
Streckenlänge	33,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	125.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.888

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 12:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	84,5 %
Ausfallquote 2023	1,2 %
Kosten pro Jahr	0,45 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	60.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	10,2



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 743 | Gettorf - Blickstedt - Levensau - Kiel

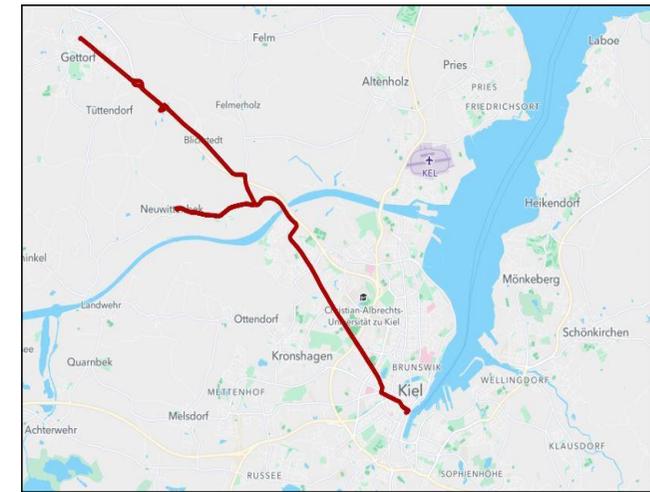
Linienbündel Nordost

Strecke	Eckernförde - Altenhof - Neudorf-Bornstein - Gettorf - Tüttendorf - Felm - Neuwittenbek - Kronshagen - Kiel
Streckenlänge	35,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	151.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.709

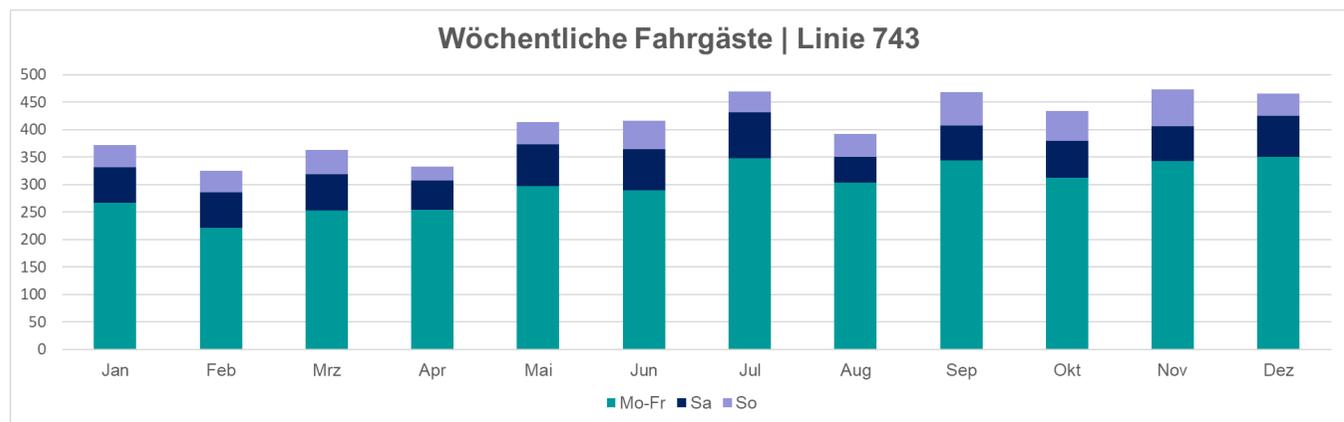
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:00 - 21:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 18:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	79,8 %
Ausfallquote 2023	1,0 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	70.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	10,4

Netzebene: **1**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 744 | Altenholz - Holtenauer Str. - Kiel

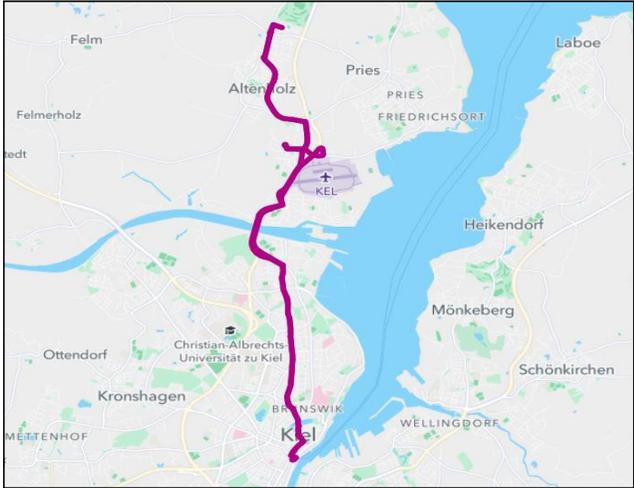
Linienbündel Nordost

Strecke	Dänischenhagen - Altenholz - Kiel
Streckenlänge	15,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	105.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	7.246

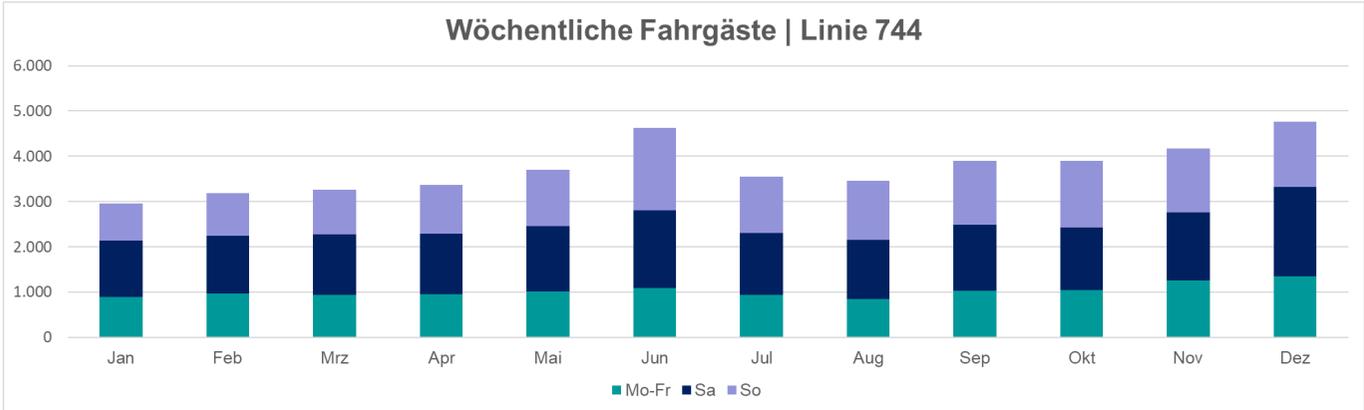
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 19:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,5 %
Ausfallquote 2023	1,1 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	438.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	60,4

Netzebene: **1**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

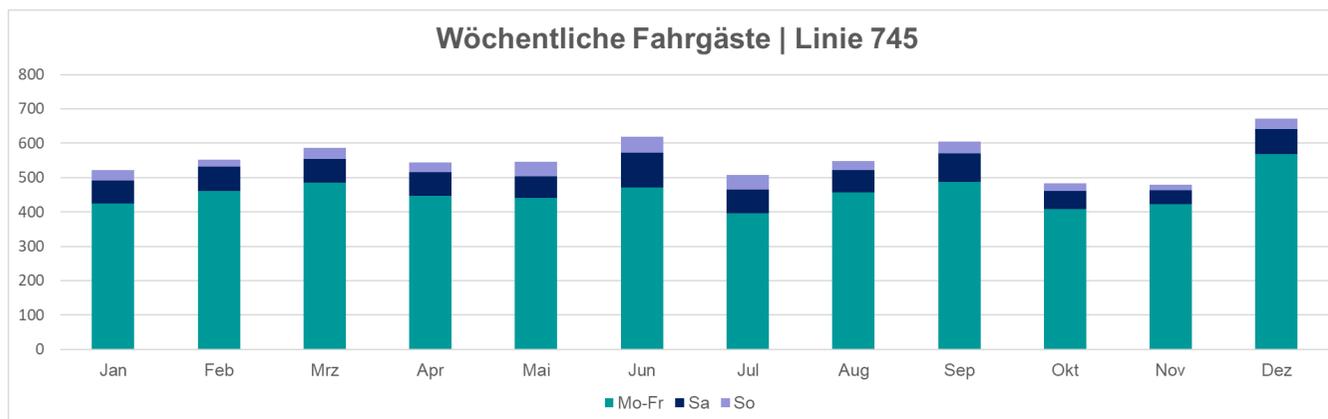
Linie 745 | Gettorf - Osdorf - Altenholz - Kiel-Friedrichsort

Linienbündel Nordost

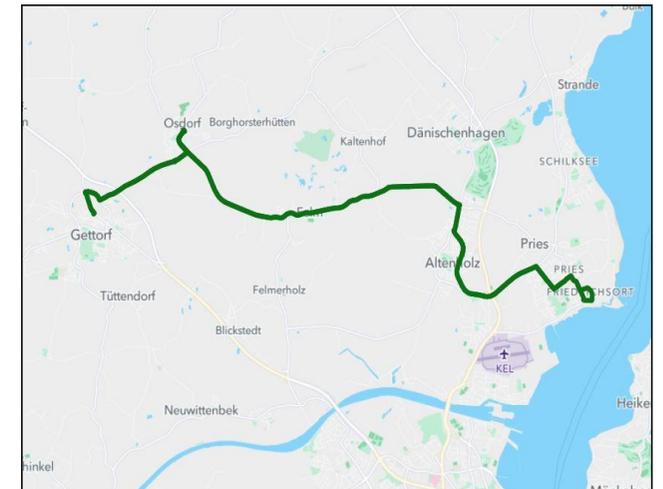
Strecke	Gettorf - Osdorf - Tüttendorf - Altenholz - Felm - Dänischenhagen - Altenholz
Streckenlänge	27,7 km
Verkehrsleistung (Jahr)	203.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	12.028

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 23:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 10:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,7 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,7 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	96.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	8,0



Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

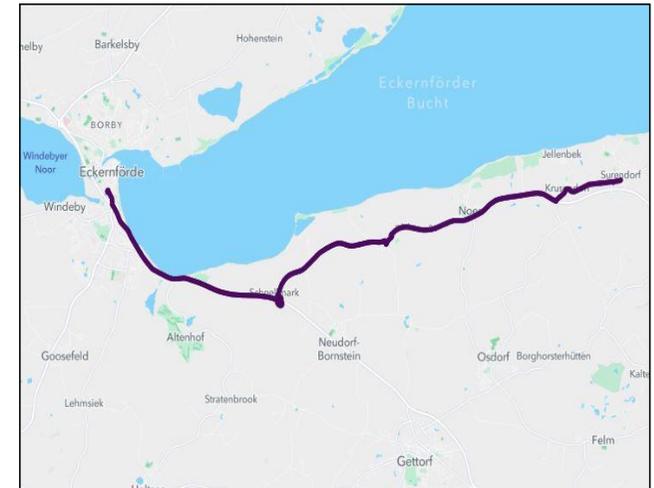
Linie 746 | Eckernförde - Krusendorf - Surendorf

Linienbündel Nordost

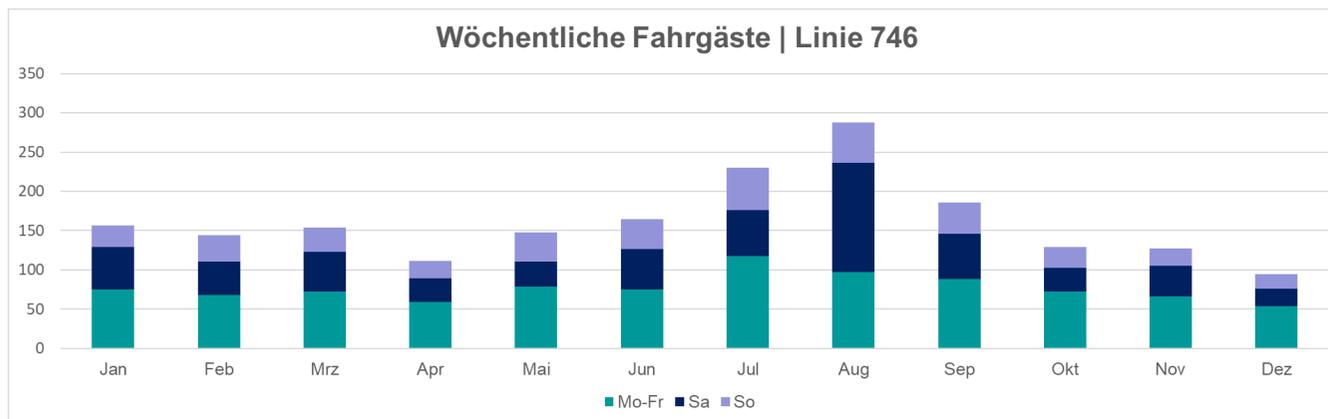
Netzebene: **3**

Strecke	Eckernförde - Altenhof - Neudorf-Bornstein - Altenhof - Noer - Schwedeneck
Streckenlänge	23,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	95.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.194

Verkehrszeiten/Takt		Qualität Kosten Nachfrage	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:30 - 21:30 Uhr	Pünktlichkeit 2023	88,4 %
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:30 - 18:30 Uhr	Ausfallquote 2023	1,0 %
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:30 - 18:30 Uhr	Kosten pro Jahr	0,3 Mio. €
		Fahrgäste pro Jahr	18.000
		Ø Fahrgäste pro Fahrt	3,5



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 747 | Gettorf - Krusendorf - Surendorf

Linienbündel Nordost

Netzebene: **2**

Strecke Gettorf - Neudorf-Bornstein - Osdorf - Noer - Schwedeneck

Streckenlänge 19,7 km

Verkehrsleistung (Jahr) 82.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 4.510

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt

06:30 - 22:30 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

08:30 - 16:30 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

08:30 - 16:30 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

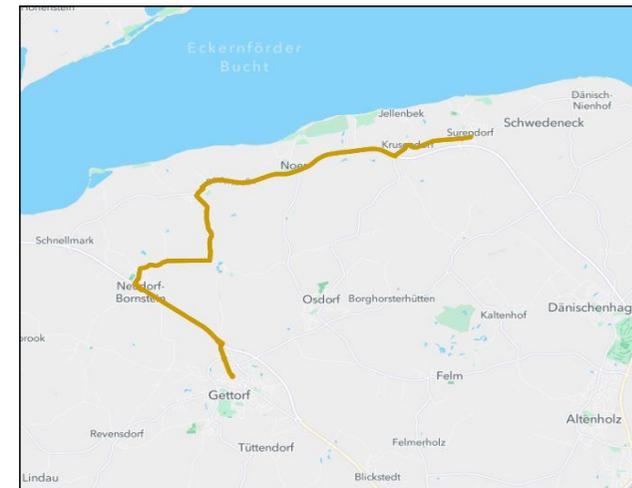
Pünktlichkeit 2023 92,4 %

Ausfallquote 2023 1,2 %

Kosten pro Jahr 0,3 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 16.000

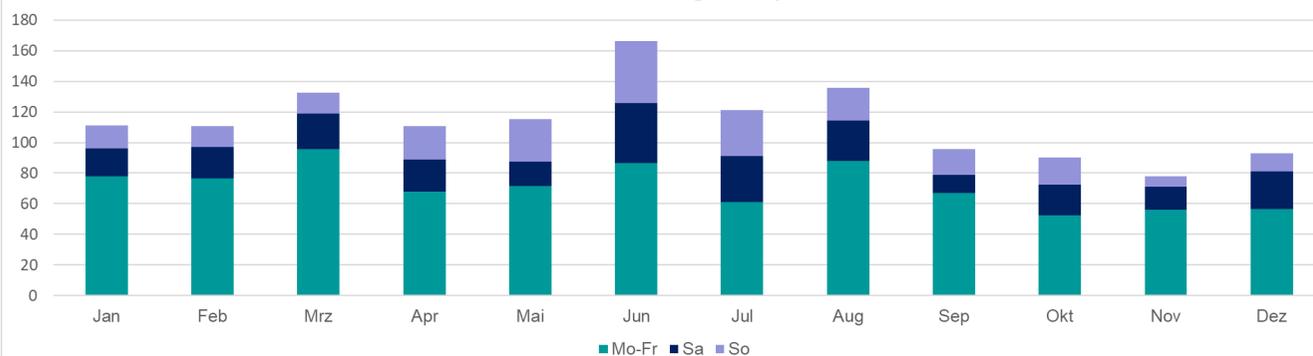
Ø Fahrgäste pro Fahrt 3,5



Handlungsempfehlung:

ODV

Wöchentliche Fahrgäste | Linie 747



Legende:

↑ Taktverdichtung

➡ Beibehaltung

↓ Streichung

ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

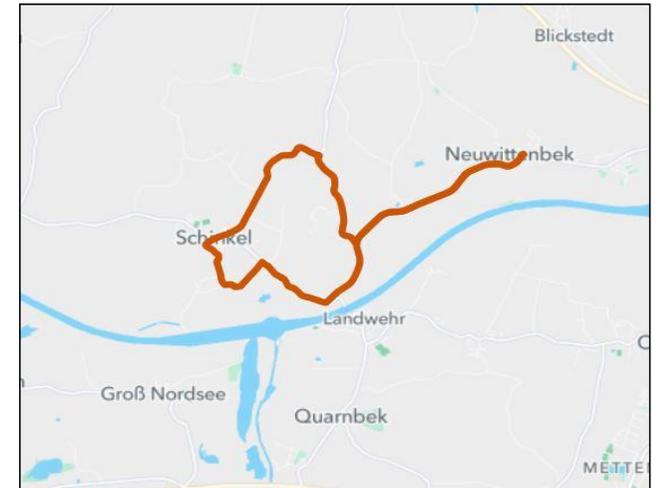
Linie 748 | Schinkel - Neuwittenbek

Linienbündel Nordost

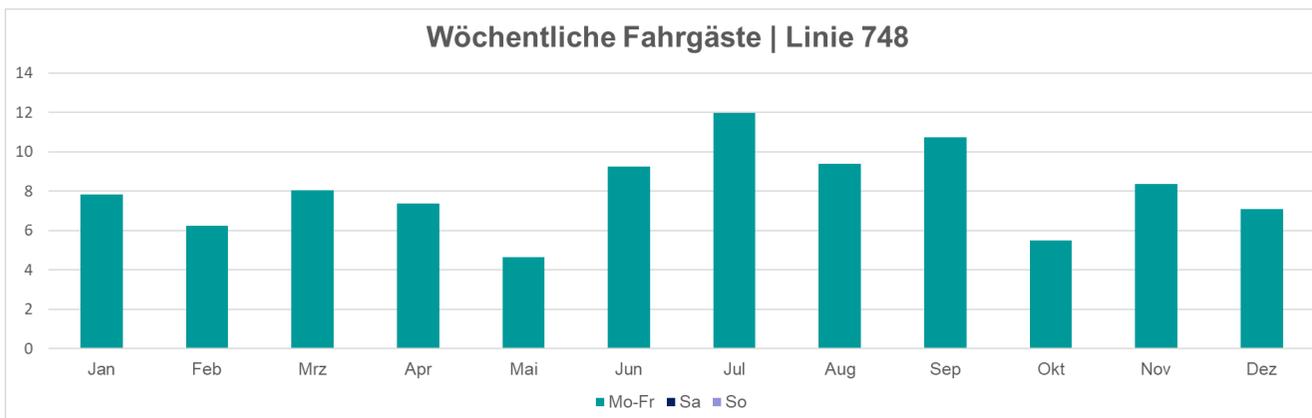
Strecke	Schinkel - Neuwittenbek
Streckenlänge	8,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	26.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.342

Verkehrszeiten/Takt		Qualität Kosten Nachfrage	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr	Pünktlichkeit 2023	91,7 %
Samstag	-	Ausfallquote 2023	1,3 %
Sonn- und Feiertag	-	Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
		Fahrgäste pro Jahr	2.000
		Ø Fahrgäste pro Fahrt	0,6

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 749 | Osdorf - Lindhöft - Osdorf

Linienbündel Nordost

Netzebene: **3**

Strecke	Osdorf - Stubbendorf - Noer - Lindhöft
Streckenlänge	17,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	46.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.234

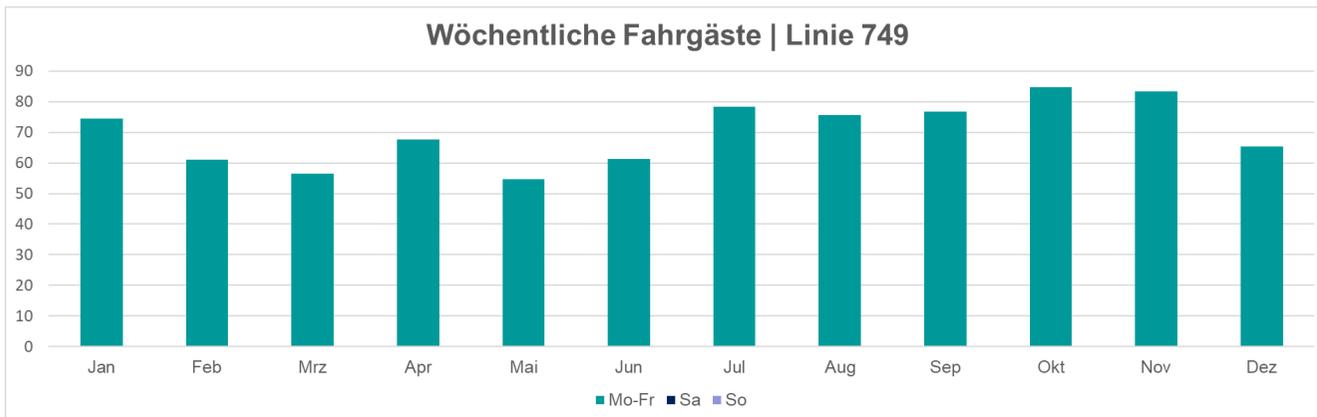
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 08:00 - 19:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	91,9 %
Ausfallquote 2023	1,1 %
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	14.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,7



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 750 | Hohenwestedt - Legan - Rendsburg

Linienbündel Südwest

Netzebene: **2**

Strecke Hohenwestedt - Rimmels - Nienborstel - Brinjah - Hamweddel - Jevenstedt - Westerrönfeld - Rendsburg

Streckenlänge 31 km

Verkehrsleistung (Jahr) 186.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 8.039

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt

06:00 - 22:00 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

06:00 - 18:00 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

10:00 - 18:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

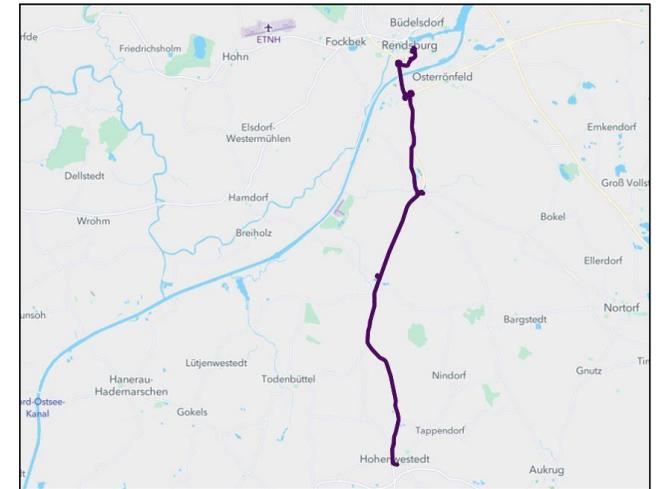
Pünktlichkeit 2023 90,8 %

Ausfallquote 2023 0,3 %

Kosten pro Jahr 0,7 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 77.000

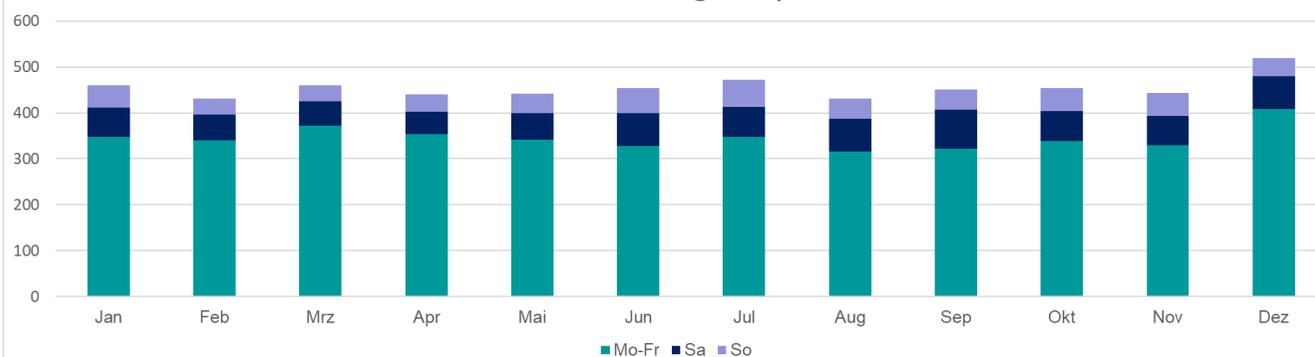
Ø Fahrgäste pro Fahrt 9,6



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 750



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

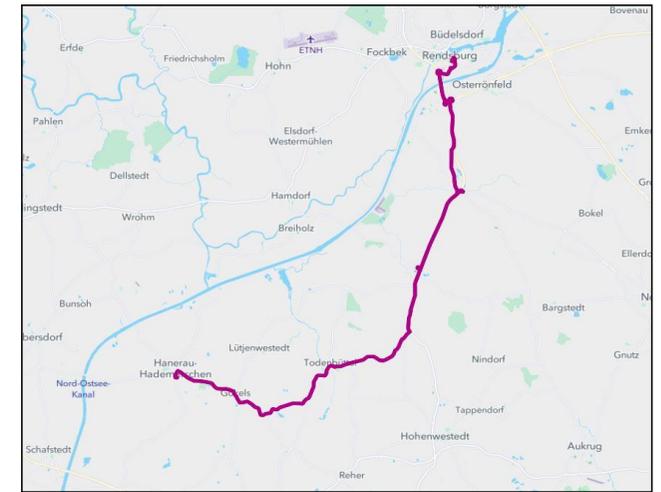
Linie 751 | Hademarschen - Todenbüttel - Legan - Rendsburg

Linienbündel Südwest

Strecke	Han.-Hadem. - Gokels - Seef. - Beringstedt - Todenb. - Embühren - Brinjaje - Hamw. - Jevenst. - Westerr. - RD
Streckenlänge	41,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	245.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	7.459

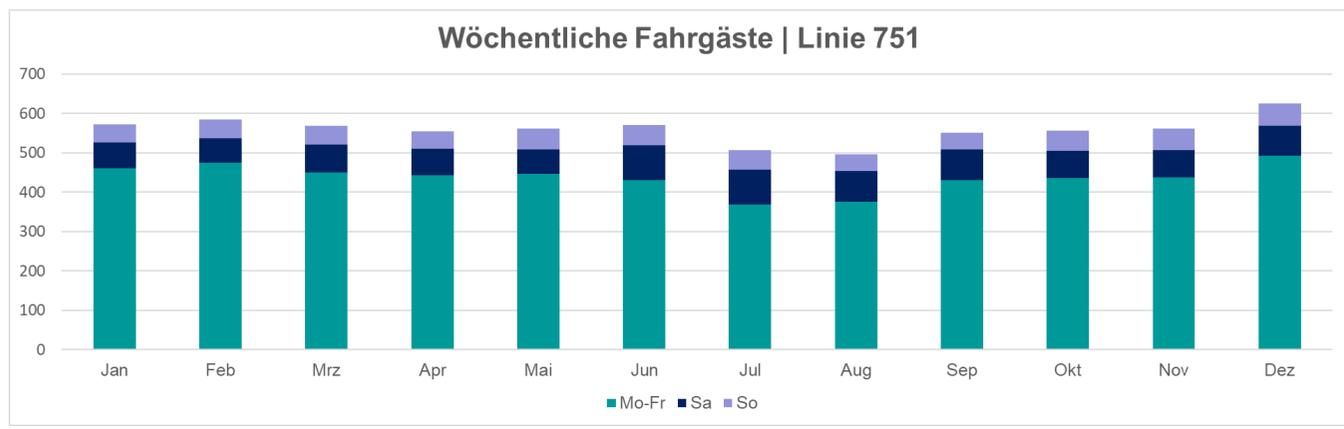
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:00 - 21:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 20:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	89,3 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,9 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	93.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	12,5



Netzebene: **2**

Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 752 | Hamdorf - Legan - Hohenwestedt

Linienbündel Südwest

Netzebene: **2**

Strecke Hamdorf - Hohn - Eldorf-Westerm. - Breiholz - Hamweddel - Stafstedt - Luhnstedt - Nindorf - Hohenwestedt

Streckenlänge 41,5 km

Verkehrsleistung (Jahr) 136.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 6.040

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Kein regelmäßiger Takt

05:30 – 21:30 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

08:30 - 16:30 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

08:30 - 16:30 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

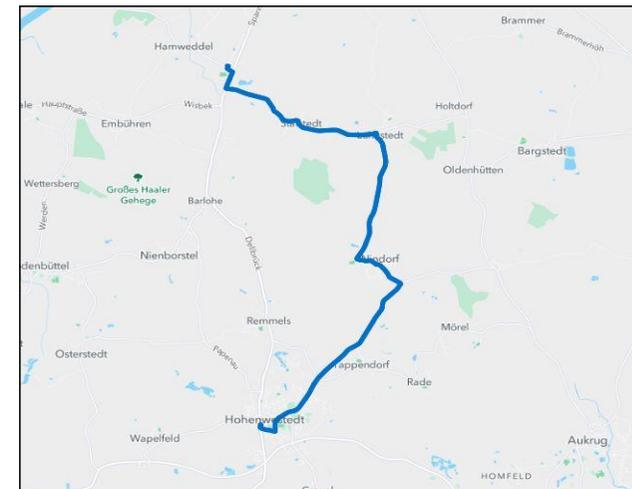
Pünktlichkeit 2023 90,3 %

Ausfallquote 2023 0,6 %

Kosten pro Jahr 0,5 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 23.000

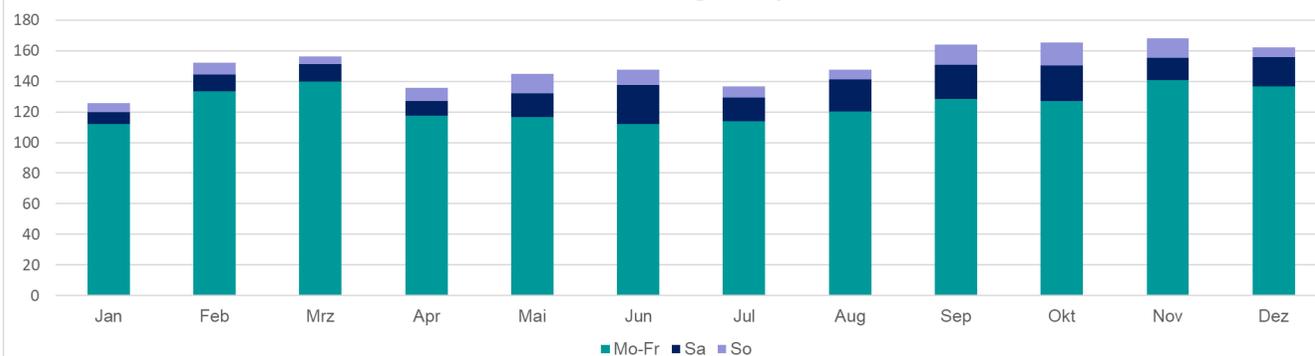
Ø Fahrgäste pro Fahrt 3,8



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 752



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 753 | Hohenwestedt - Todenbüttel – Legan

Linienbündel Südwest

Netzebene: **3**

Strecke Hohenwestedt - Wapelfeld - Osterstedt - Todenbüttel - Haale - Embühren - Brinjahe - Hamweddel

Streckenlänge 30,5 km

Verkehrsleistung (Jahr) 63.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 2.842

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Kein regelmäßiger Takt
06:30 - 18:30 Uhr

Samstag -

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

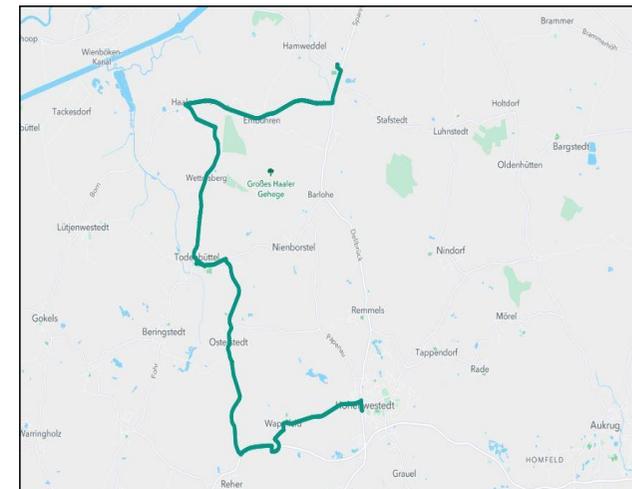
Pünktlichkeit 2023 86,6 %

Ausfallquote 2023 0,5 %

Kosten pro Jahr 0,2 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 33.000

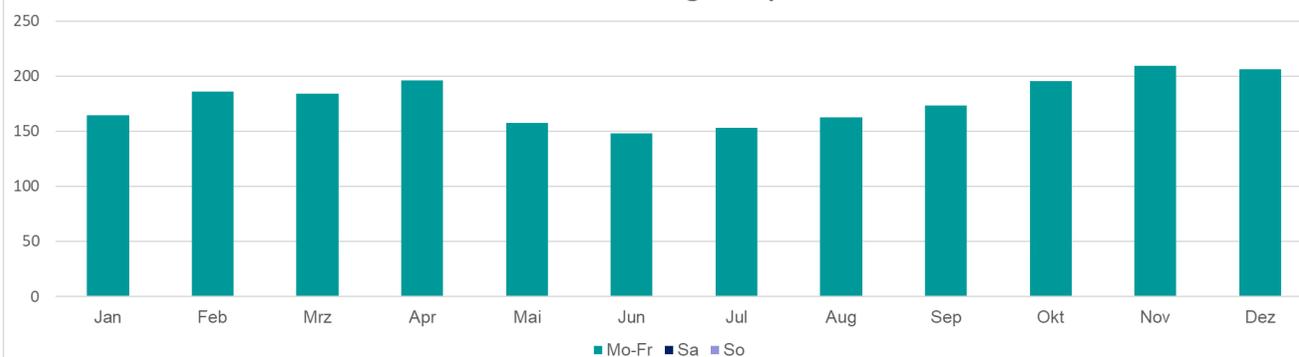
Ø Fahrgäste pro Fahrt 11,6



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 753



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 754 | Hademarschen - Beldorf - Bendorf - Hademarschen

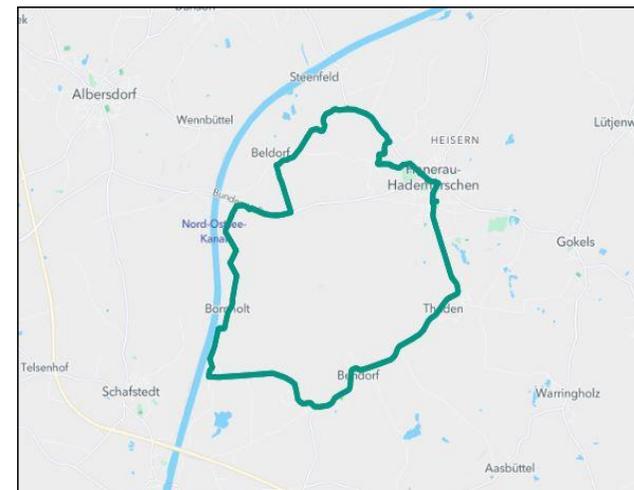
Linienbündel Südwest

Netzebene: **3**

Strecke	Hanerau-Hademarschen - Thaden - Bendorf - Bornholt - Beldorf - Steinfeld - Hanerau-Hademarschen
Streckenlänge	26,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	107.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.946

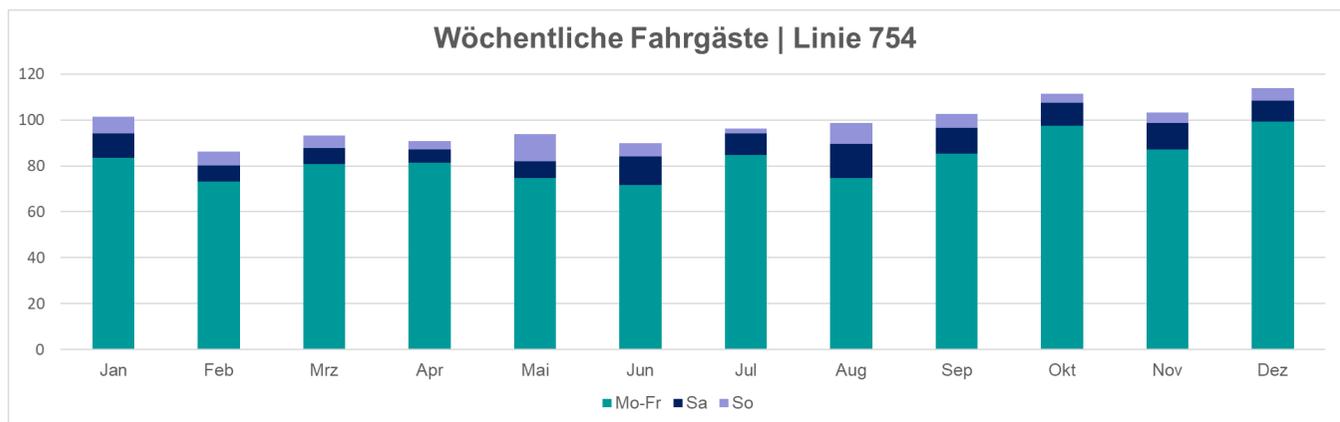
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Kein regelmäßiger Takt 07:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 16:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 12:00 - 16:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,9 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	16.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	3,2



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 755 | Hohenwestedt - Peissen - Itzehoe

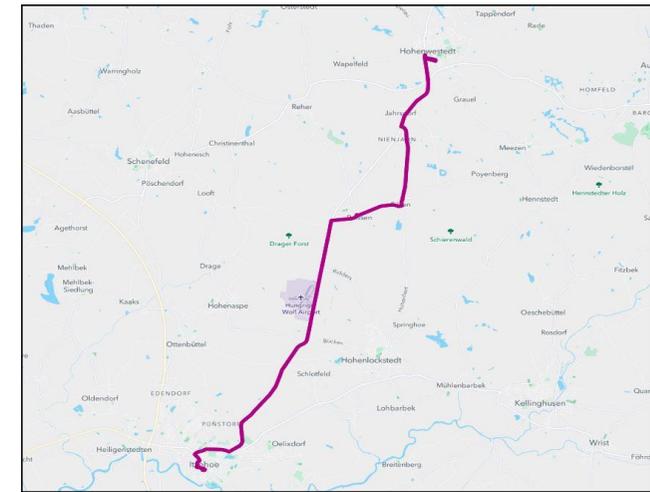
Linienbündel Südwest

Strecke	Hohenwestedt - Jahrsdorf - Silzen - Peissen - Hohenlockstedt - Schlotfeld - Itzehoe
Streckenlänge	26,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	109.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.396

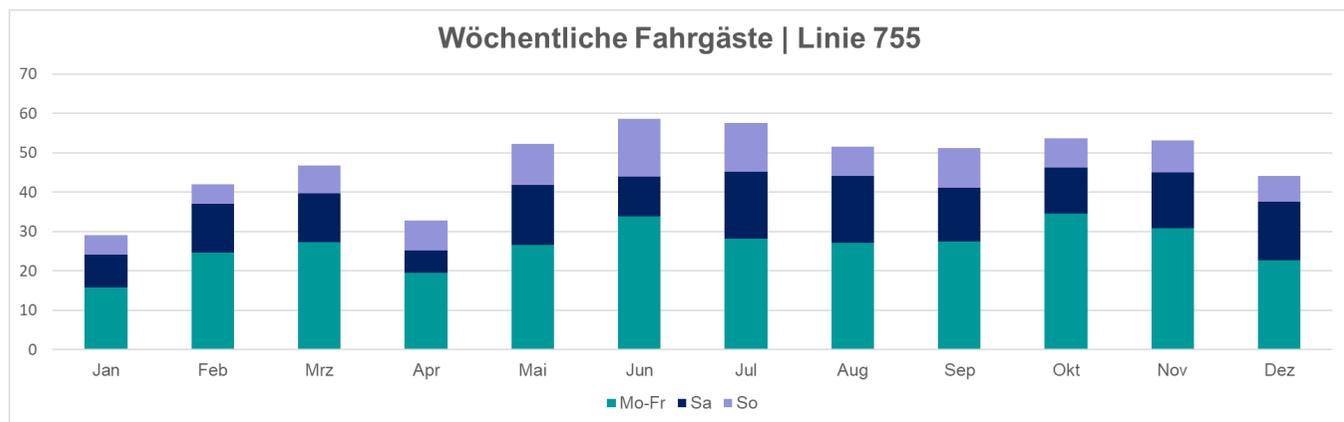
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 16:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 16:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,5 %
Ausfallquote 2023	0,3 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	8.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	1,8

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 756 | Hohenwestedt - Hennstedt - Jahrsdorf

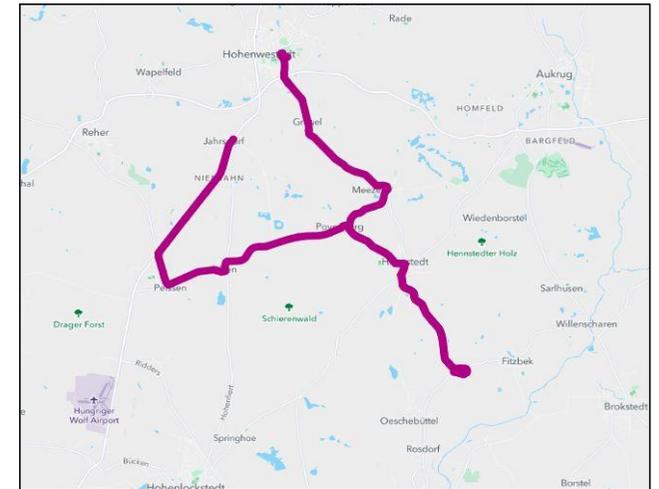
Linienbündel Südwest

Netzebene: **3**

Strecke	Hohenwestedt - Meezen - Poyenberg - Hennstedt - Rade - Silzen - Peissen - Nienjahn - Jahrsdorf
Streckenlänge	33,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	12.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	380

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Schülerverkehr 13:00 - 15:30 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	86,8 %
Ausfallquote 2023	0,0 %
Kosten pro Jahr	0,04 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	Keine Daten
Ø Fahrgäste pro Fahrt	



Handlungsempfehlung:



Keine Daten

Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 757 | Hohenwestedt - Heinkenborstel - Nortorf

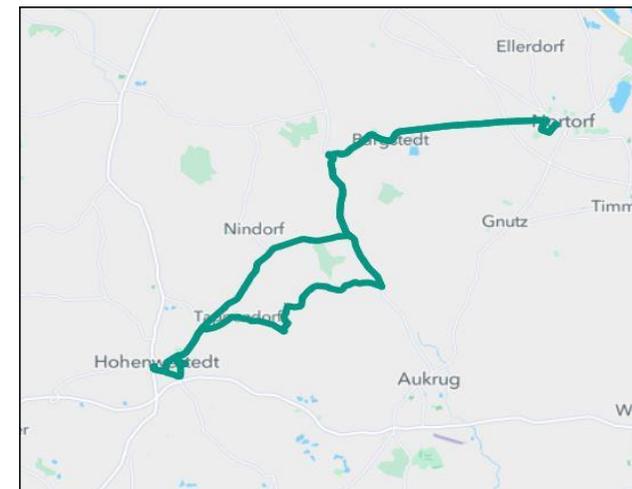
Linienbündel Südwest

Netzebene: **3**

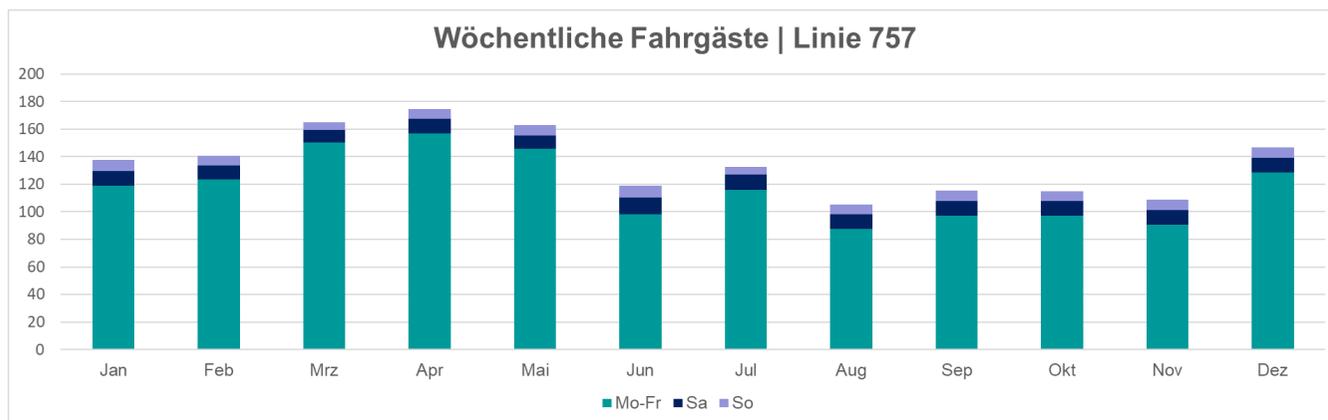
Strecke	Hohenwestedt - Tappendorf - Rade - Mörel - Heinkenborstel - Nindorf - Oldenhütten - Bargstedt - Nortorf
Streckenlänge	26,2 km
Verkehrsleistung (Jahr)	117.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.478

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 07:00 - 19:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	85,7 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	23.000
	5,1



Handlungsempfehlung:



ODV

Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 758 | Hohenwestedt - Aukrug - (Neumünster)

Linienbündel Südwest

Strecke	Hohenwestedt - Aukrug
Streckenlänge	18,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	64.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	7.346

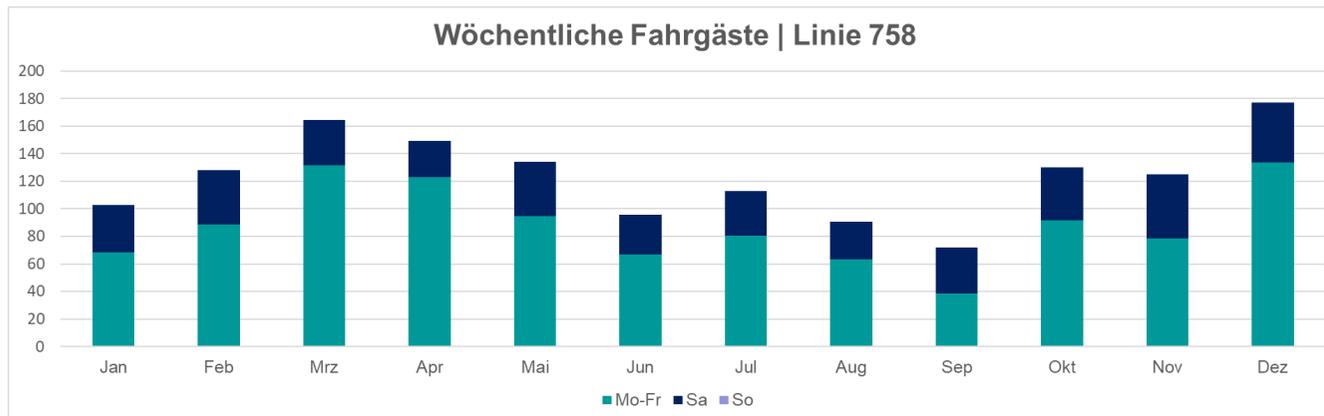
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 21:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 07:30 - 19:30 Uhr
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	95,9 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	19.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,6



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 760 | Bordesholm - Nortorf - Legan – Hademarschen

Linienbündel Südwest

Strecke

Bordesholm - Hoffeld - Mühbrook - Schönbek - Dätgen - Borgdorf-Seedorf - Nortorf - Bargstedt - Oldenhütten - Brammer - Luhnstedt - Stafstedt - Hamweddel - Brinjaha - Embühren - Haale - Lütjenwestedt - Gokels - Hanerau-Hademarschen

Streckenlänge

56,9 km

Verkehrsleistung (Jahr)

377.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr)

9.452

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag

Zwei-Stunden-Takt

06:30 - 20:30 Uhr

Samstag

Zwei-Stunden-Takt

07:30 - 19:30 Uhr

Sonn- und Feiertag

Zwei-Stunden-Takt

07:30 - 19:30 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023

89,6 %

Ausfallquote 2023

0,5 %

Kosten pro Jahr

1,4 Mio. €

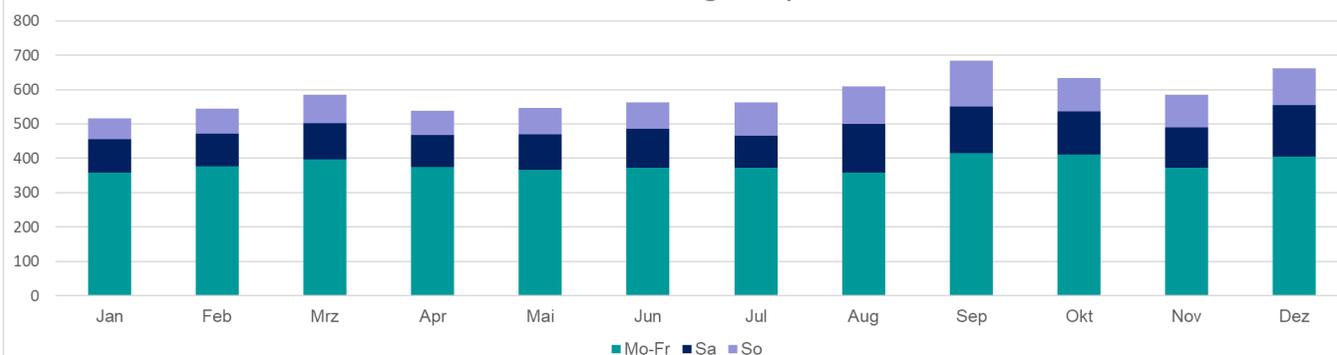
Fahrgäste pro Jahr

87.000

Ø Fahrgäste pro Fahrt

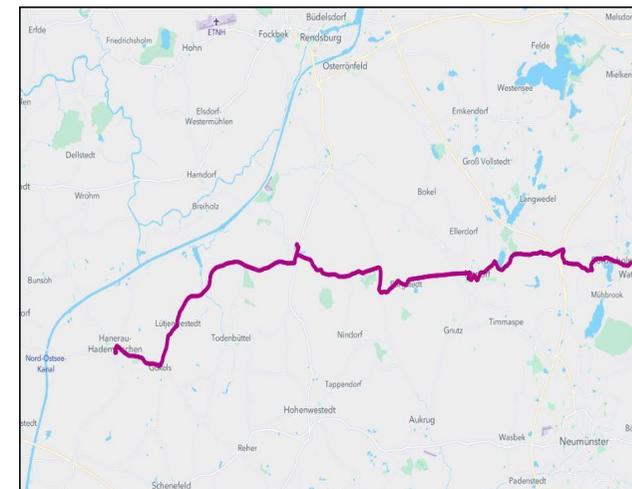
9,2

Wöchentliche Fahrgäste | Linie 760



Netzebene:

2



Handlungsempfehlung:



Legende:

 Taktverdichtung

 Beibehaltung

 Streichung

 ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 761 | Nortorf - Brammer - Schülup – Westerrönfeld

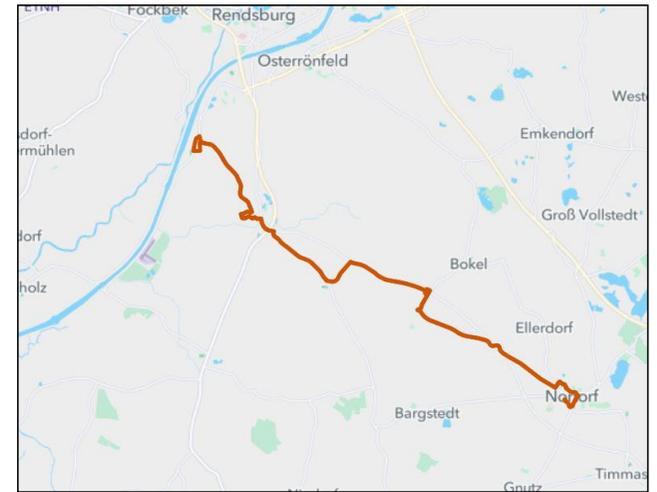
Linienbündel Südwest

Netzebene: **3**

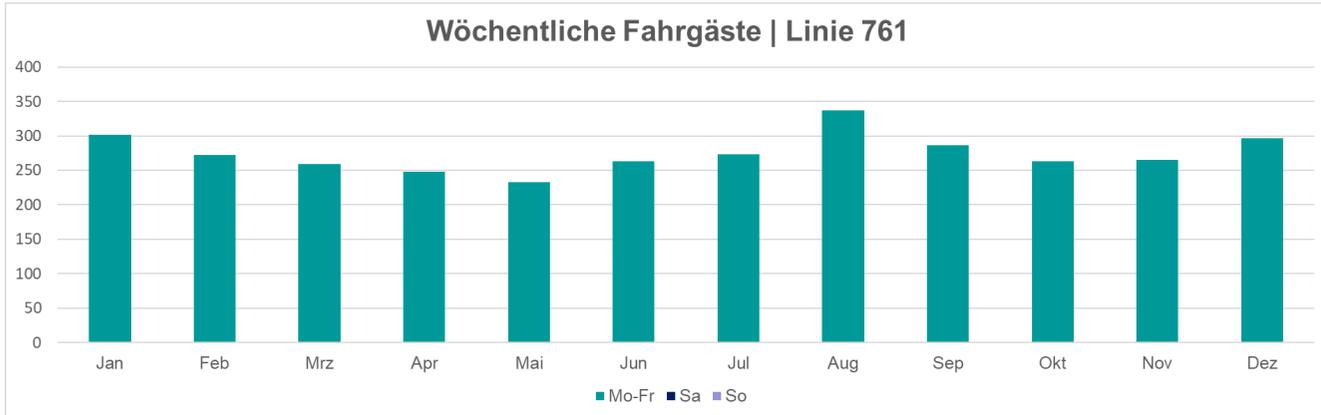
Strecke	Nortorf - Bokel - Brammer - Jevenstedt - Schülup b. Rendsburg - Westerrönfeld
Streckenlänge	35,0 km
Verkehrsleistung (Jahr)	99.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.924

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (22 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,0 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	49.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	9,6



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

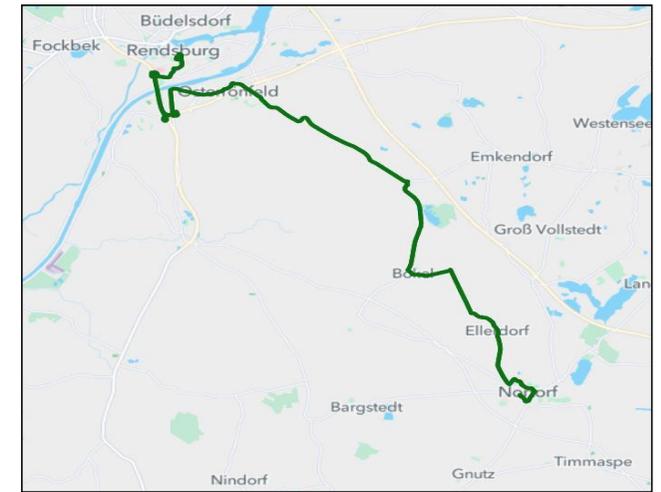
Linie 762 | Nortorf - Bokel - Osterrönfeld - Rendsburg

Linienbündel Südwest

Strecke	Bokel - Ellerdorf - Brammer - Emkendorf - Osterrönfeld - Rendsburg
Streckenlänge	37,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	132.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.818

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

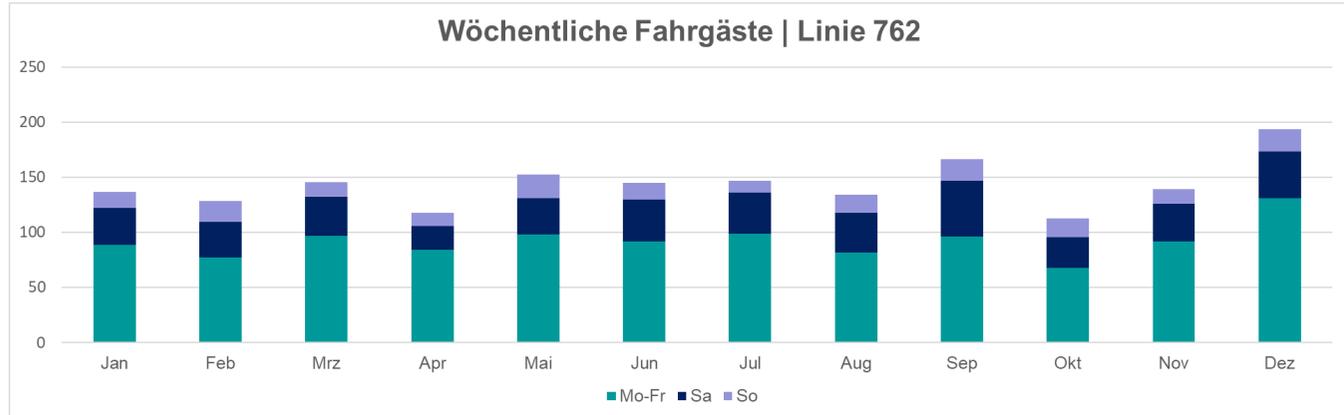
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	87,9 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	22.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	4,6



Netzebene: **3**

Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 763 | Nortorf - Groß Vollstedt - Emkendorf - Bredenbek

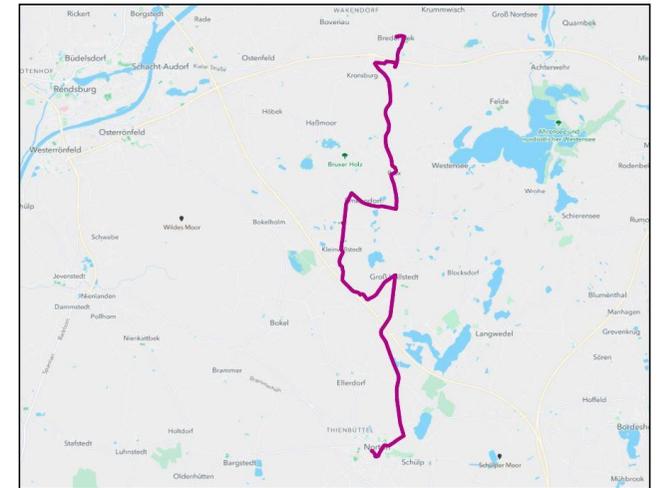
Linienbündel Südost

Netzebene: **2**

Strecke	Nortorf - Borgdorf-Seedorf - Eisendorf - Warder - Groß Vollstedt - Bokel - Emkendorf - Westensee - Bredenbek
Streckenlänge	32,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	140.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	9.604

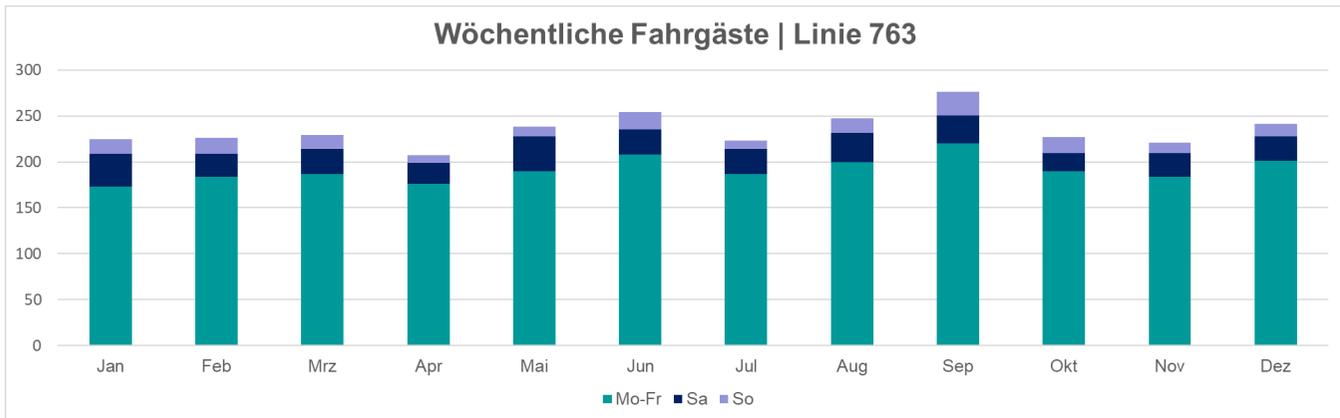
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag	Zwei-Stunden-Takt 07:00 - 19:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 19:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,5 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	40.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	4,2



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 764 | Rendsburg - Schacht Audorf - Bredenbek

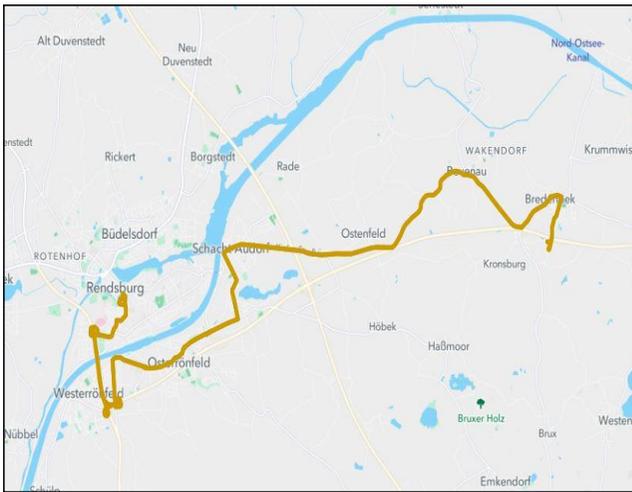
Linienbündel Südost

Strecke	Rendsburg - Osterrönfeld - Schacht-Audorf - Ostenfeld (Rendsburg) - Bovenau
Streckenlänge	26,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	123.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.889

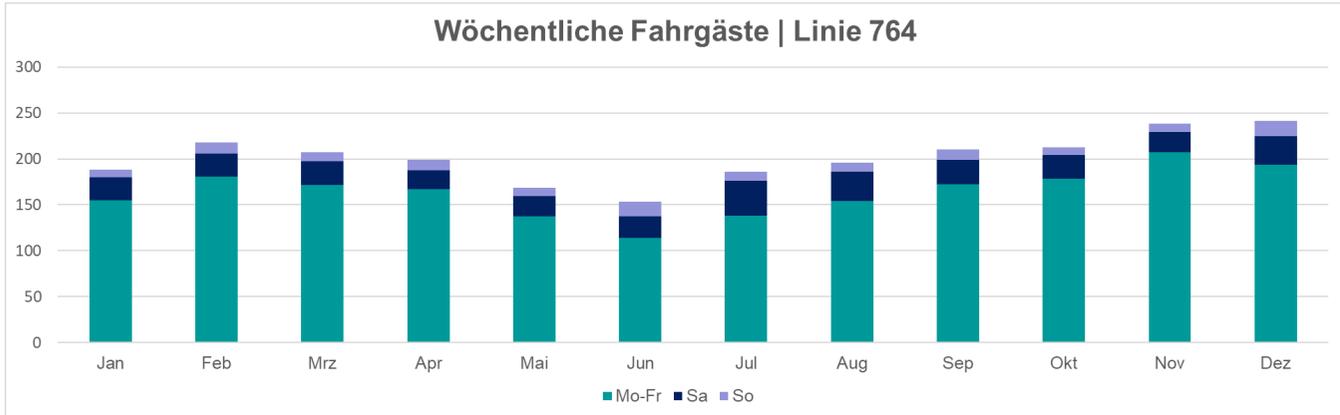
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 09:00 - 21:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 16:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 08:00 - 16:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,3 %
Ausfallquote 2023	0,4 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	36.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	7,4

Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV: Streichung mit Ersatz durch ODV

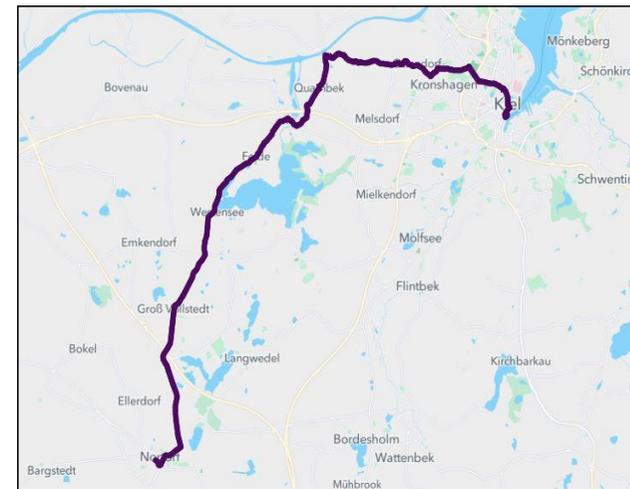
Linie 765 | Nortorf - Felde - Landwehr - Kronshagen - Kiel

Linienbündel Südost

Strecke	Nortorf – Borgd. – Eisend. - Warder - Groß Vollst. - Westens. - Felde - Achterwehr - Ottendorf - Kronshagen - Kiel
Streckenlänge	44,6 km
Verkehrsleistung (Jahr)	296.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	9.264

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:30 - 21:30 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:30 - 21:30 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 06:30 - 21:30 Uhr

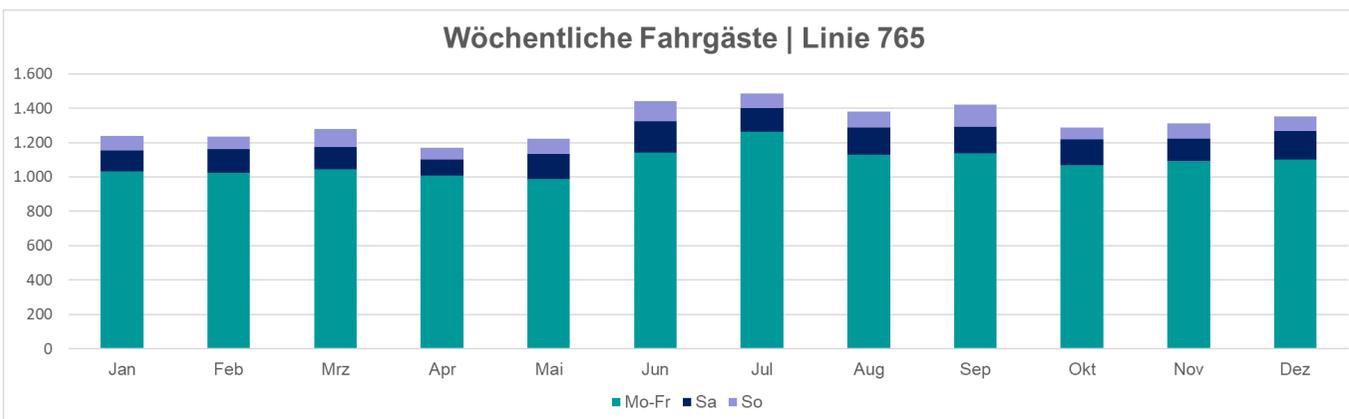
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	91,6 %
Ausfallquote 2023	1,0 %
Kosten pro Jahr	1,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	207.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	22,3



Netzebene:

1

Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 766 | Schacht-Audorf - Schülldorf - Schacht-Audorf

Linienbündel Südost

Strecke Schülldorf - Schacht-Audorf - Rade b. Rendsburg - Bovenau - Osterfeld (Rendsburg) - Bovenau - Bredenbek

Streckenlänge 24,6 km

Verkehrsleistung (Jahr) 74.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 4.226

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Zwei-Stunden-Takt
07:00 - 19:00 Uhr

Samstag -

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023 92,4 %

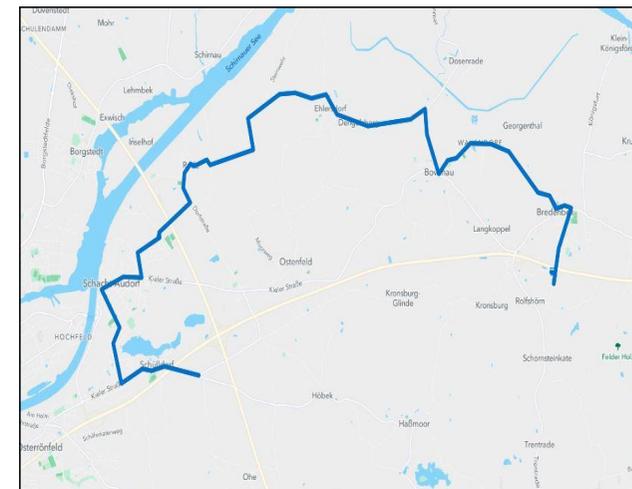
Ausfallquote 2023 0,7 %

Kosten pro Jahr 0,3 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 6.000

Ø Fahrgäste pro Fahrt 1,4

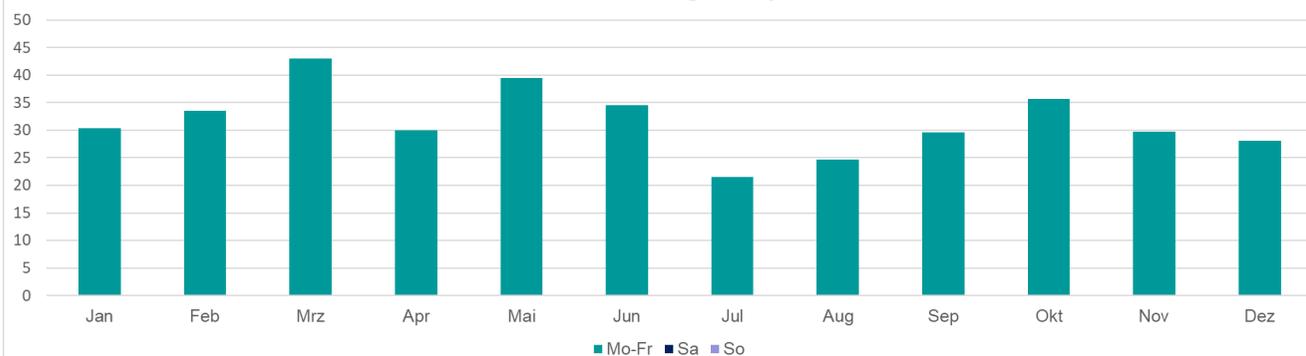
Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:

ODV

Wöchentliche Fahrgäste | Linie 766



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 767 | Kiel - Achterwehr - Königsförde

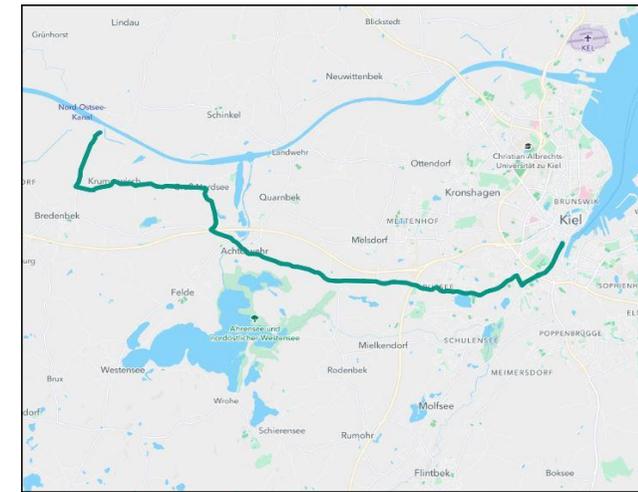
Linienbündel Südost

Netzebene: **2**

Strecke	Klein Königsförde - Krummwisch - Groß Nordsee - Achterwehr - Schönwohld - Melsdorf - Kiel
Streckenlänge	25,4 km
Verkehrsleistung (Jahr)	96.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.424

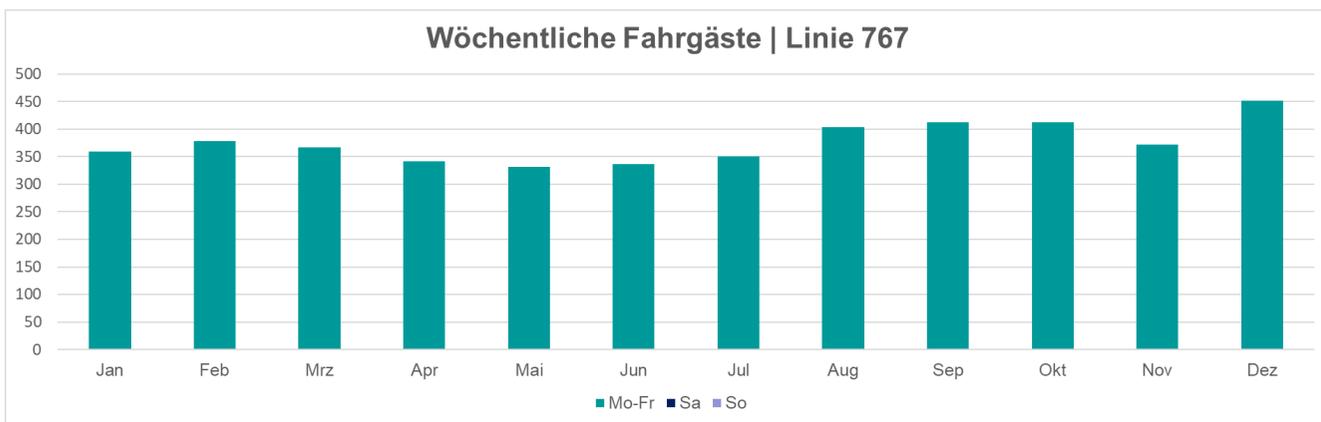
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 05:00 - 20:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	90,0 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	76.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	14



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 768 | Schacht-Audorf - Haßmoor

Linienbündel Südost

Netzebene: **3**

Strecke Schacht-Audorf - Schülldorf - Haßmoor

Streckenlänge 11,4 km

Verkehrsleistung (Jahr) 14.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 1.330

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag
Schülerverkehr
(7 Fahrten)

Samstag -

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

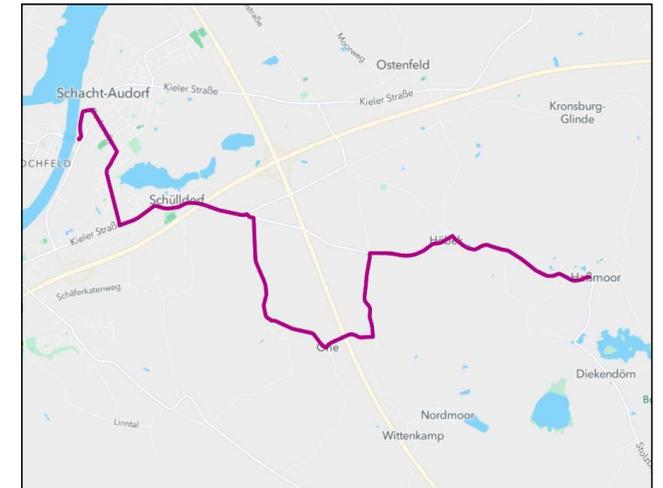
Pünktlichkeit 2023 95,0 %

Ausfallquote 2023 0,6 %

Kosten pro Jahr 0,1 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 3.000

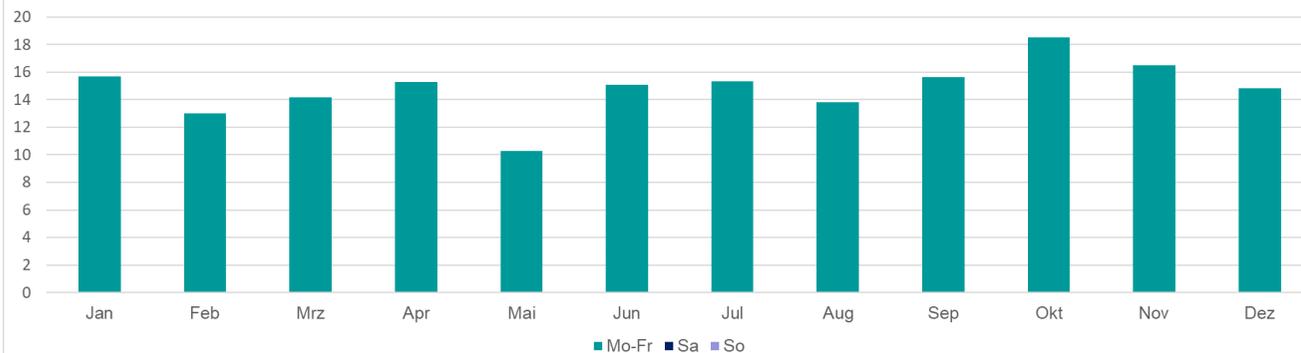
Ø Fahrgäste pro Fahrt 2,3



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 768



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 769 | Bredenbek - Sehestedt-Süd

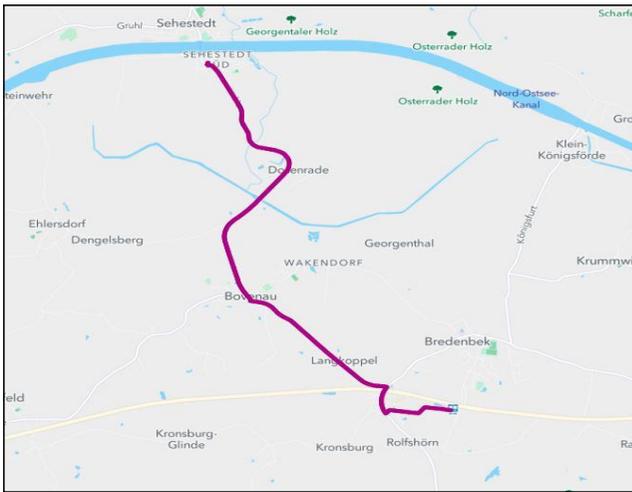
Linienbündel Südost

Strecke	Bredenbek - Bovenau - Sehestedt
Streckenlänge	8,2 km
Verkehrsleistung (Jahr)	26.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.342

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (14 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	94,9 %
Ausfallquote 2023	0,8 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	1.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	0,3

Netzebene: **3**

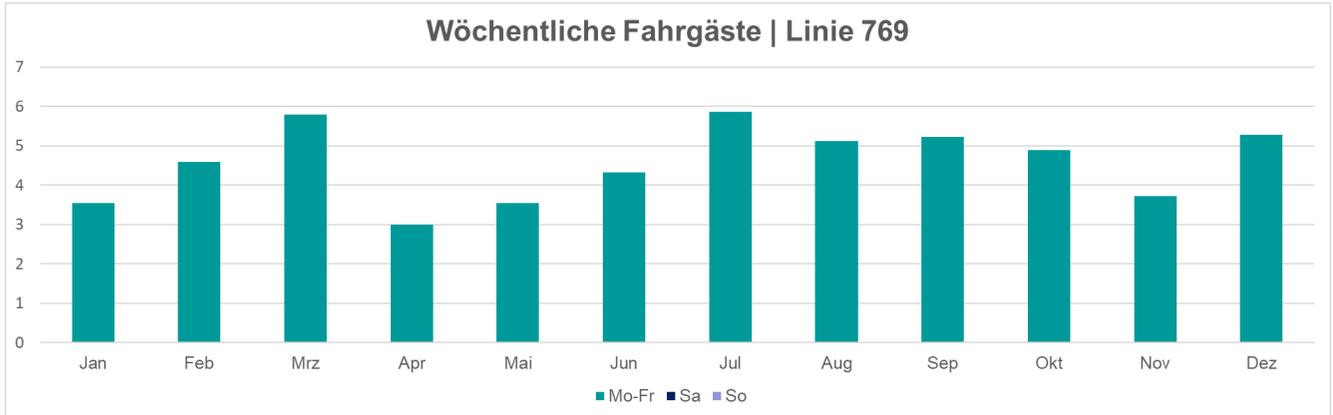


Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV



Linie 770 | Rendsburg - Hohn - Erfde - Friedrichstadt

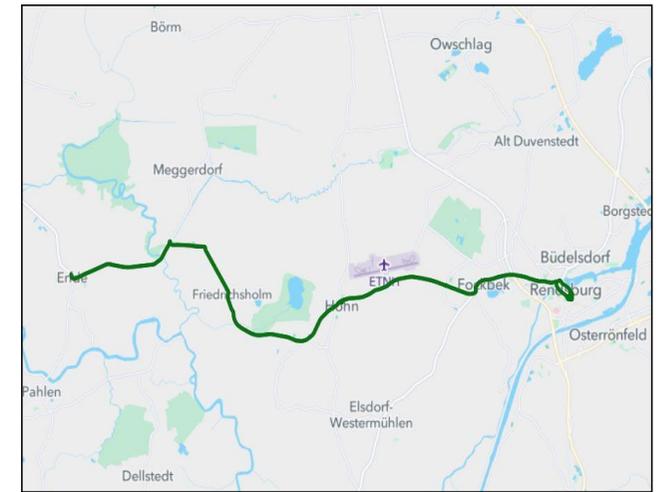
Linienbündel Nordwest

Netzebene: **2**

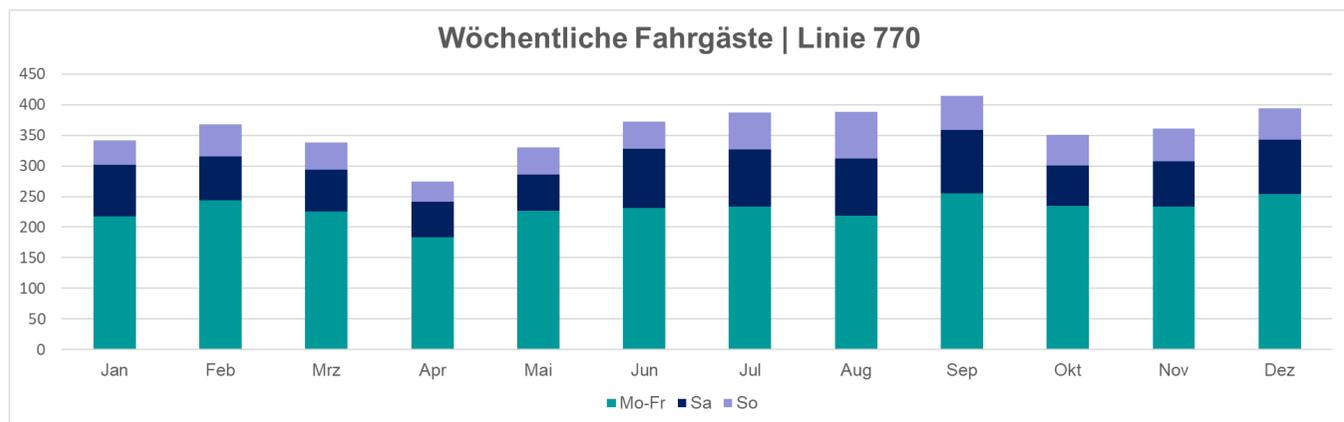
Strecke	Rendsburg - Fockbek - Fockbek - Sophienhamm - Hohn - Friedrichsholm - Christiansholm - Meggerdorf - Erfde
Streckenlänge	28,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	179.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.771

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 22:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 22:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,4 %
Ausfallquote 2023	0,2 %
Kosten pro Jahr	0,6 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	64.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	9,5



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 771 | Rendsburg - Hohn - Kropp

Linienbündel Nordwest

Strecke	Rendsburg - Fockbek - Hohn - Lohe-Föhrden - Tetenhusen - Kropp
Streckenlänge	26,7 km
Verkehrsleistung (Jahr)	80.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.024

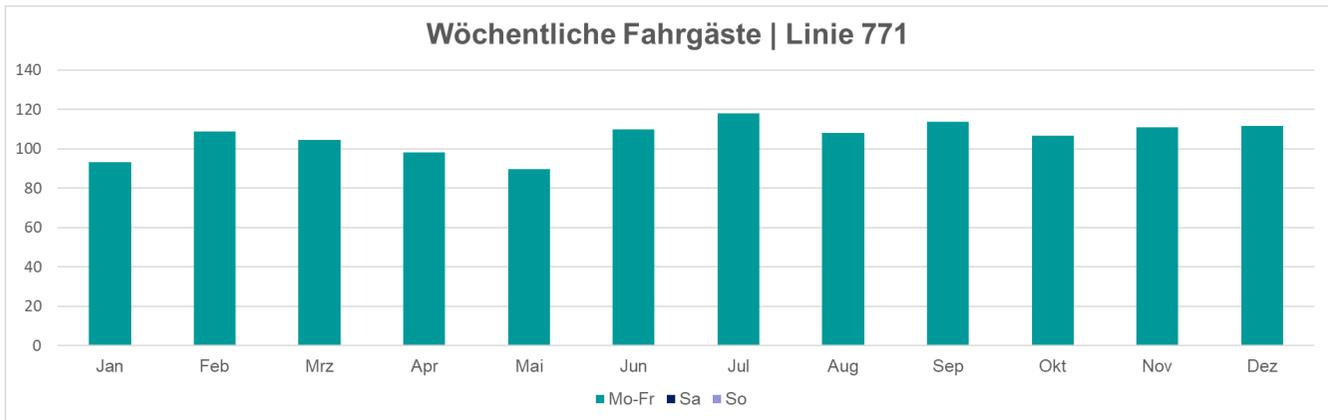
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 07:00 - 19:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,4 %
Ausfallquote 2023	0,3 %
Kosten pro Jahr	0,3 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	23.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	7,6

Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

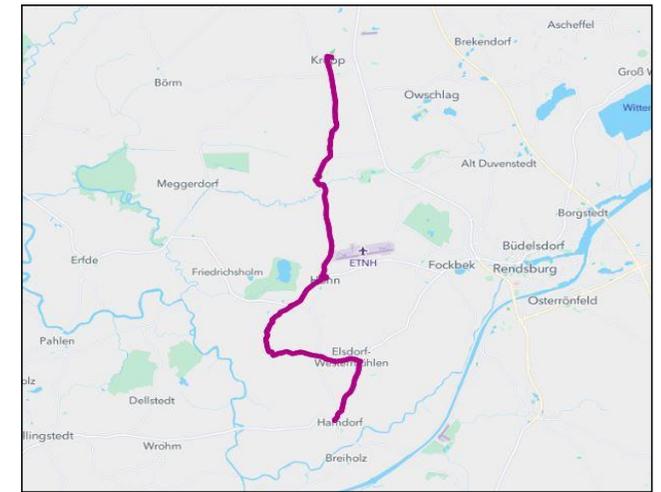
Linie 772 | Kropp - Hohn - Hamdorf

Linienbündel Nordwest

Strecke	Sophienhamm - Hohn - Sophienhamm - Bargstall - Elsdorf-Westermühlen - Hamdorf
Streckenlänge	29,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	124.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.032

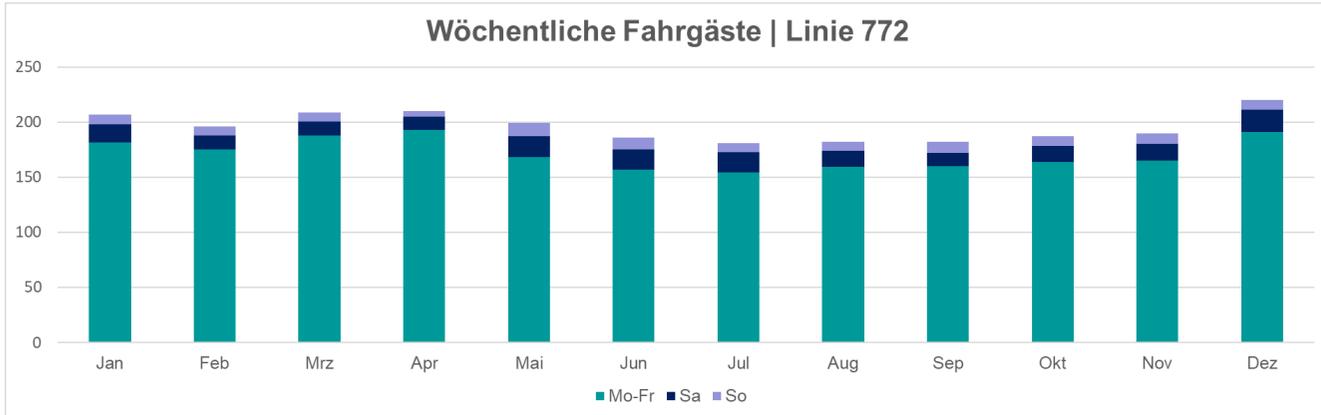
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 18:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 18:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,3 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	34.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	6,8



Netzebene: **3**

Handlungsempfehlung:



ODV

Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 773 | Hamdorf - Rendsburg

Linienbündel Nordwest

Strecke Wrohm - Prinzenmoor - Hamdorf - Elsdorf-Westermühlen - Nübbel - Fockbek - Rendsburg

Streckenlänge 26,2 km

Verkehrsleistung (Jahr) 7.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 380

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Schülerverkehr
(2 Fahrten)

Samstag -

Sonn- und Feiertag -

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023 73,7 %

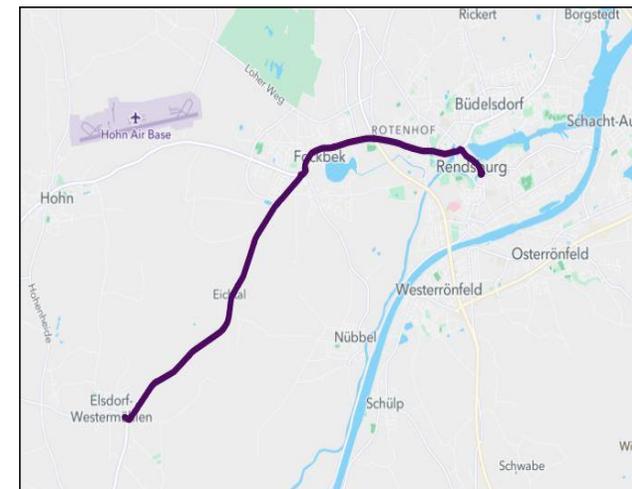
Ausfallquote 2023 0,9 %

Kosten pro Jahr 0,03 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 10.000

Ø Fahrgäste pro Fahrt 26,3

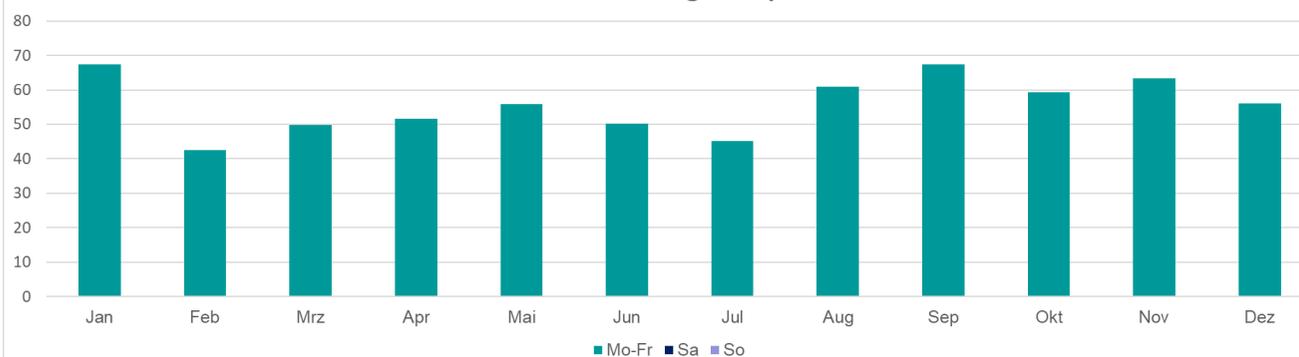
Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 773



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

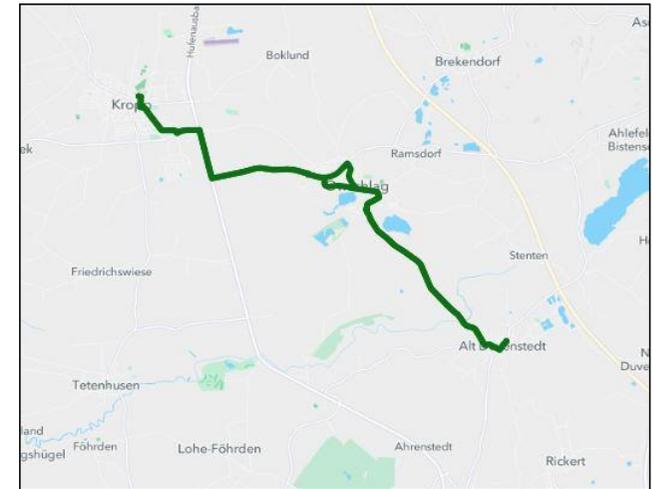
Linie 774 | Kropp - Owschlag - Lohe-Förden - Fockbek

Linienbündel Nordwest

Netzebene: **2**

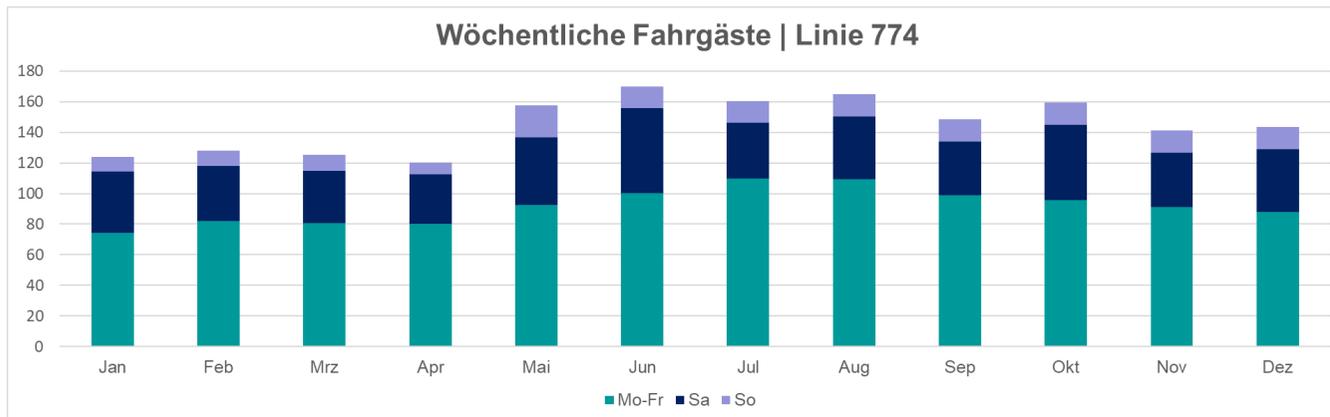
Strecke	Kropp - Owschlag - Alt Duvenstedt - Lohe-Förden - Fockbek
Streckenlänge	30,0 km
Verkehrsleistung (Jahr)	119.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.026

Verkehrszeiten/Takt		Qualität Kosten Nachfrage	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt	Pünktlichkeit 2023	94,8 %
	05:00 - 21:00 Uhr	Ausfallquote 2023	0,4 %
Samstag	Vier-Stunden-Takt	Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
	06:00 - 18:00 Uhr	Fahrgäste pro Jahr	24.000
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt	Ø Fahrgäste pro Fahrt	4,0
	10:00 - 18:00 Uhr		



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 775 | Hademarschen - Oldenbüttel - Breiholz - Hamdorf

Linienbündel Nordwest

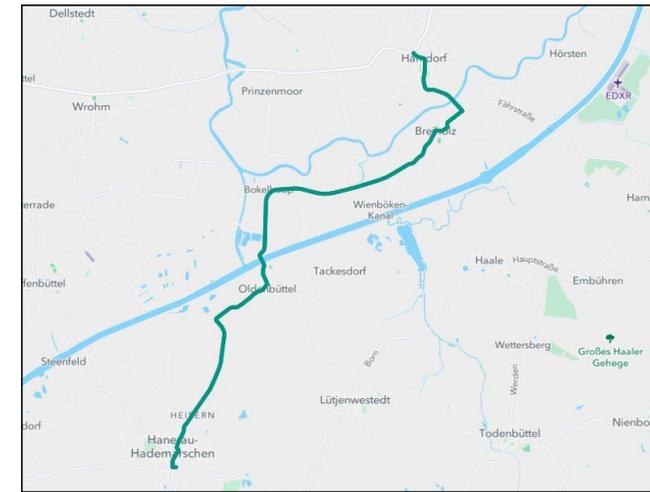
Strecke	Kropp - Owschlag - Alt Duvenstedt - Lohe-Förden - Fockbek
Streckenlänge	21,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	85.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.520

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 07:00 - 22:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 07:00 - 19:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr

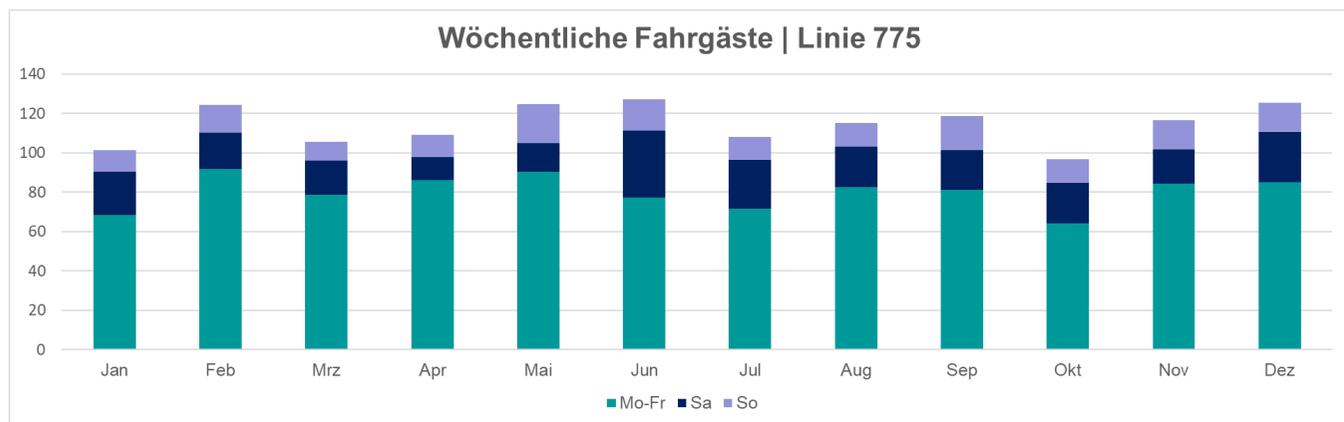
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	87,6 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,3 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	17.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,6

* Vormittags weniger Fahrten

Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

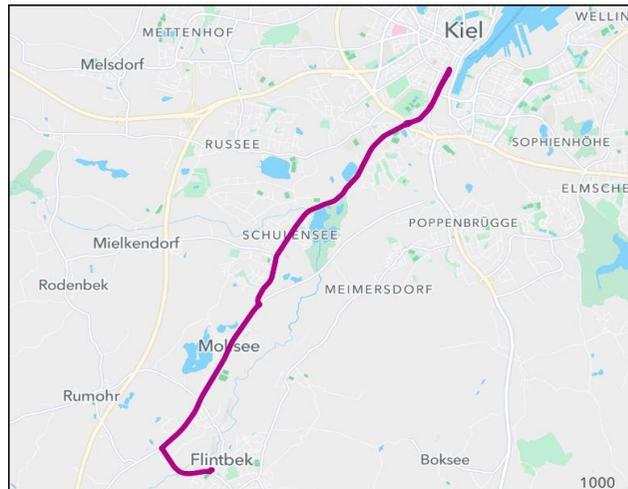
Linie 780 | Flintbek - Rammsee – Kiel

Linienbündel Südost

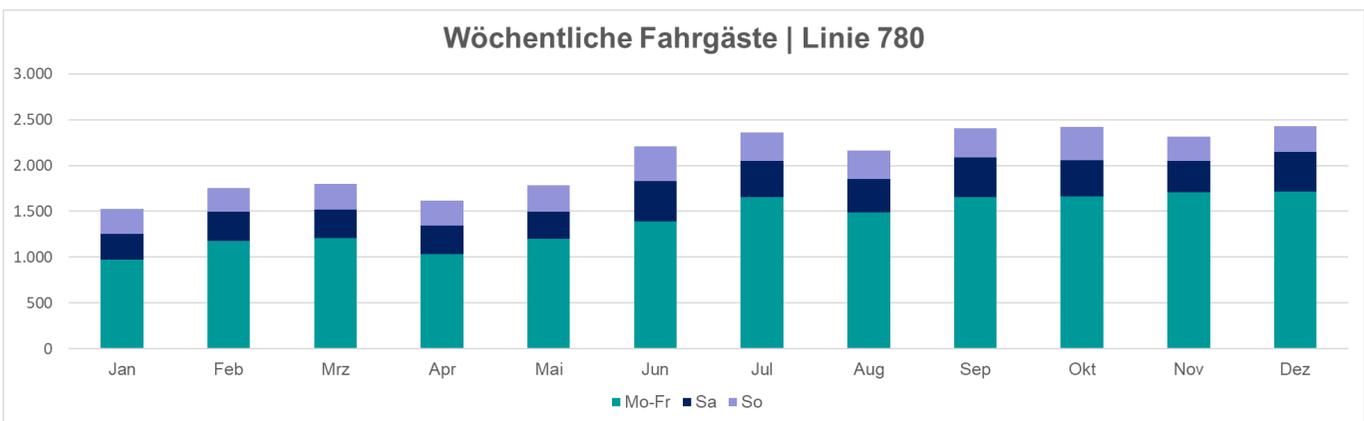
Strecke	Flintbek - Molfsee - Rammsee - Schulensee - Kiel
Streckenlänge	30,0 km
Verkehrsleistung (Jahr)	413.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	19.694

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Halb-Stunden-Takt 05:00 - 21:00 Uhr
Samstag	Halb-Stunden-Takt 07:00 - 21:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Zwei-Stunden-Takt 07:00 - 21:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	87,6 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	1,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	377.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	19,1



Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 781 | Neumünster - Wasbek - Arpsdorf

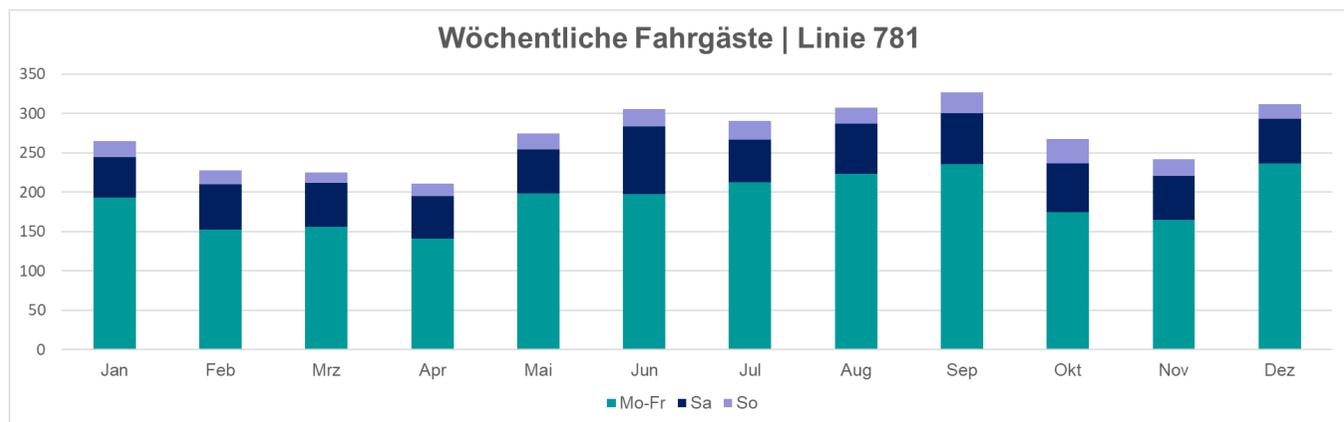
Linienbündel Südwest

Strecke	Neumünster - Wasbek - Ehndorf - Padenstedt - Arpsdorf
Streckenlänge	20,9 km
Verkehrsleistung (Jahr)	98.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	6.140

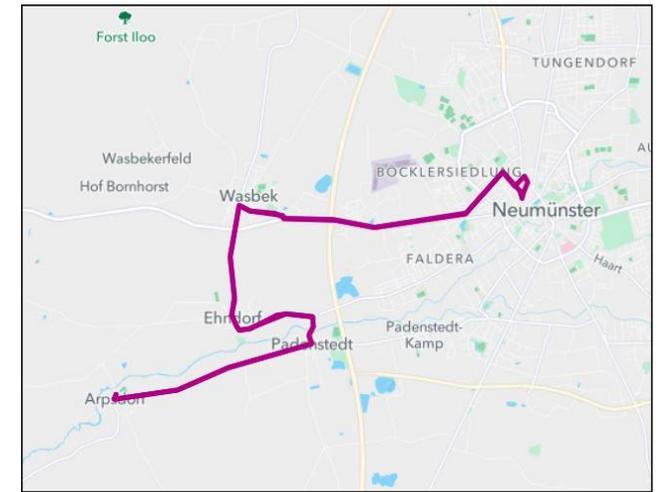
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 06:00 - 19:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 07:00 - 19:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	88,4 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	45.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	7,3

* Vormittags weniger Fahrten



Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:

ODV

Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 782 | Nortorf - Timmaspe - Krogaspe - Neumünster

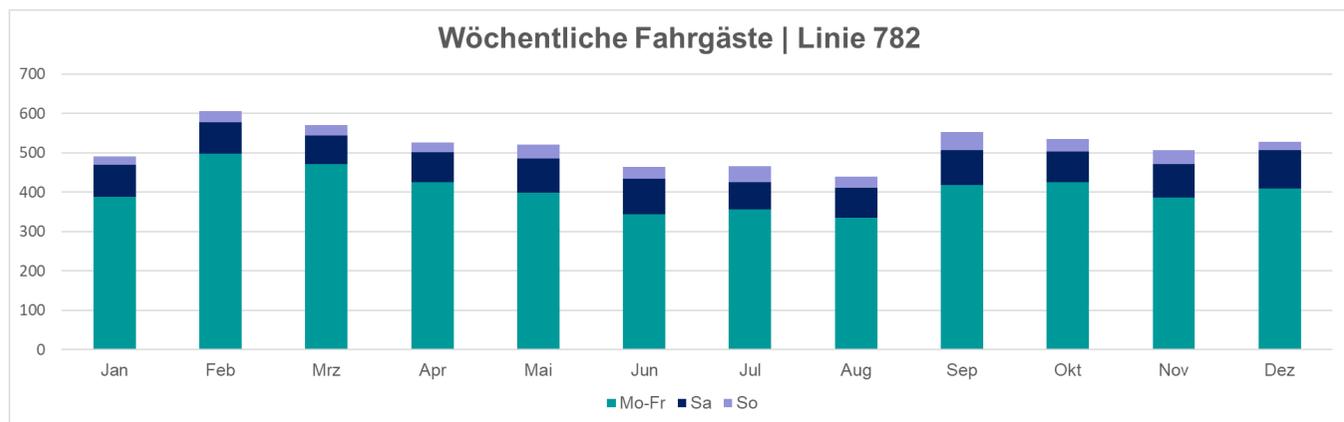
Linienbündel Südwest

Strecke	Neumünster - Loop - Neumünster - Krogaspe - Timmaspe - Schülp b. Nortorf - Nortorf - Gnutz
Streckenlänge	25,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	117.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	7.656

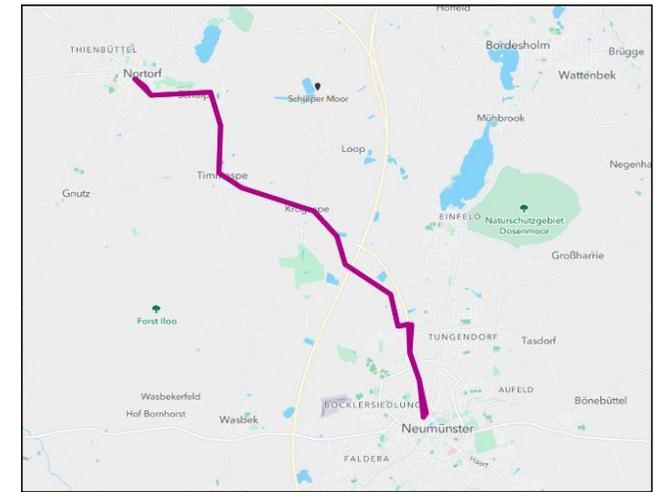
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 05:00 - 18:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 06:00 - 18:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 10:00 - 18:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	87,1 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	77.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	10,1

* Vormittags weniger Fahrten



Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 783 | Bordesholm - Wattenbek/Brügge - Bordesholm

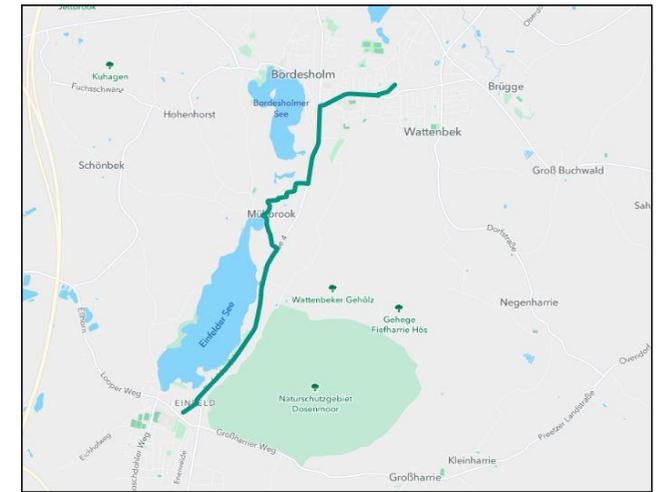
Linienbündel Südwest

Strecke	Bordesholm - Wattenbek - Brügge - Bissee - Bothkamp - Groß Buchwald - Negenharrie - Großharrie - Neumünster - Mühbrook - Bordesholm - Wattenbek
Streckenlänge	52,4 km
Verkehrsleistung (Jahr)	127.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	9.308

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Kein regelmäßiger Takt 06:00 - 21:30 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

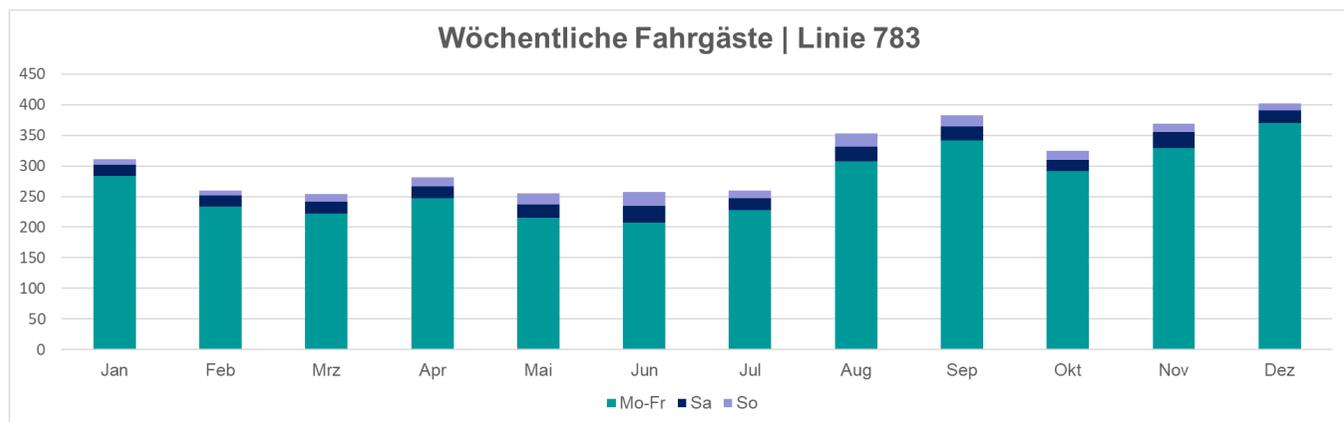
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	93,0 %
Ausfallquote 2023	0,2 %
Kosten pro Jahr	0,5 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	56.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	6,0

Netzebene: **3**



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

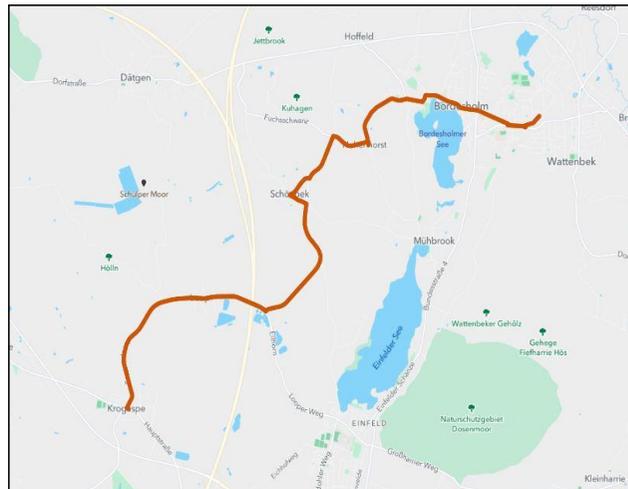
Linie 784 | Wattenbek - Bordesholm - Krogaspe

Linienbündel Südwest

Strecke	Krogaspe - Loop - Schönbek - Mühbrook - Hoffeld - Bordesholm - Wattenbek
Streckenlänge	16,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	40.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.090

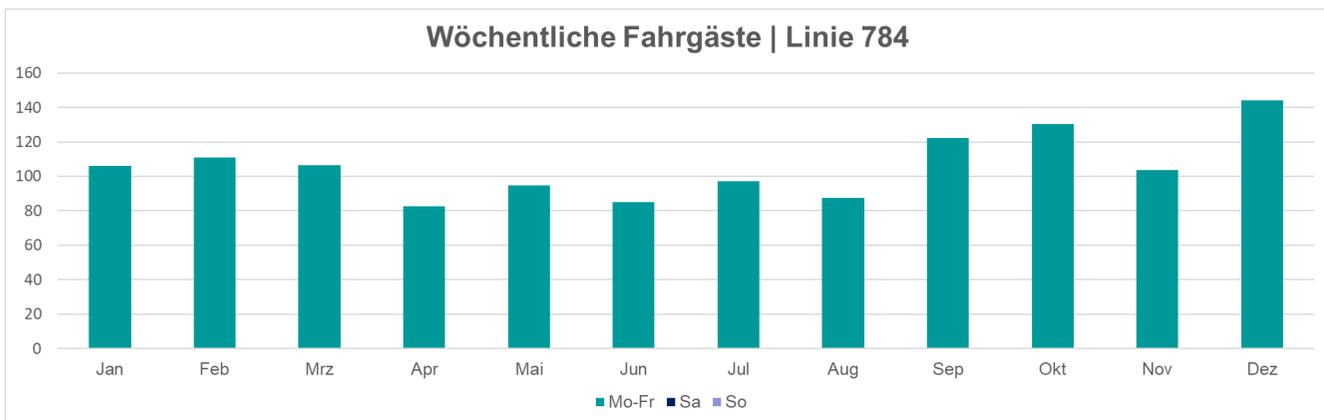
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (13 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	85,7 %
Ausfallquote 2023	0,5 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	21.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	6,8



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 785 | Nortorf - Hennstedt - Hohenlockstedt - Itzehoe

Linienbündel Südwest

Netzebene: **2**

Strecke Itzehoe - Schlotfeld - Winseldorf - Hohenlockstedt - Lockstedt - Hennstedt - Wiedenborstel - Aukrug - Gnutz - Nortorf

Streckenlänge 43,1 km

Verkehrsleistung (Jahr) 170.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 4.904

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Ein-Stunden-Takt *

06:30 - 19:00 Uhr

Samstag Vier-Stunden-Takt

10:00 - 18:00 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

10:00 - 18:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023 88,2 %

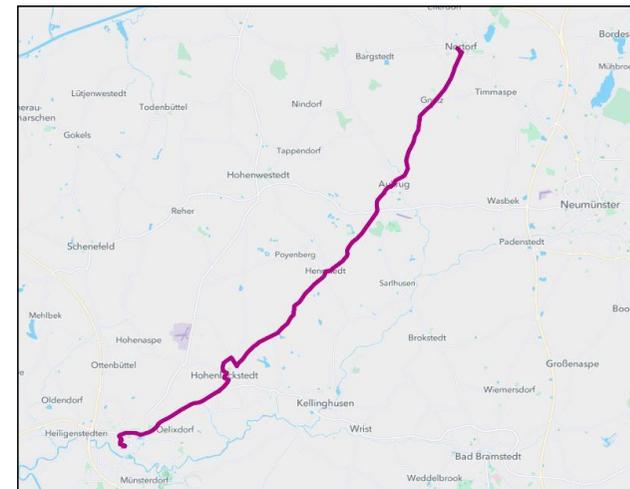
Ausfallquote 2023 0,3 %

Kosten pro Jahr 0,6 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 62.000

Ø Fahrgäste pro Fahrt 12,6

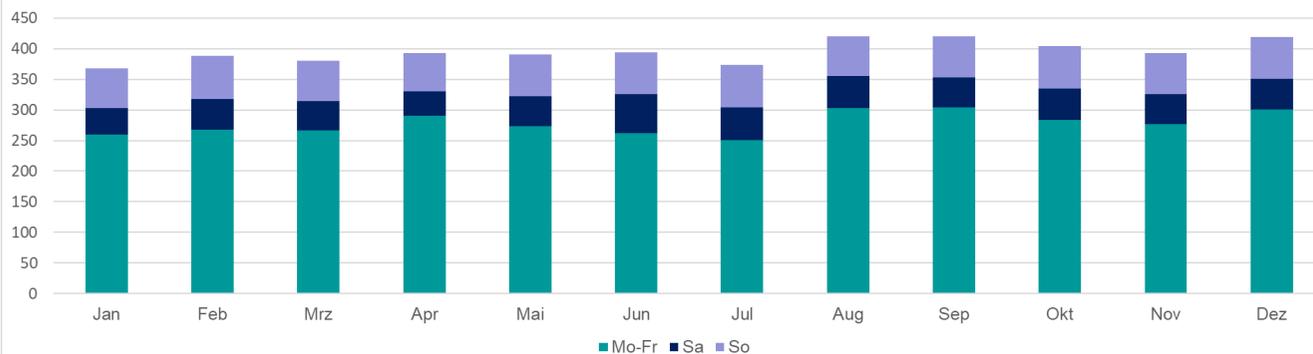
* Vormittags weniger Fahrten



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 785



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

ODV Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 786 | Nortorf - Langwedel - Borgdorf - Nortorf

Linienbündel Südwest

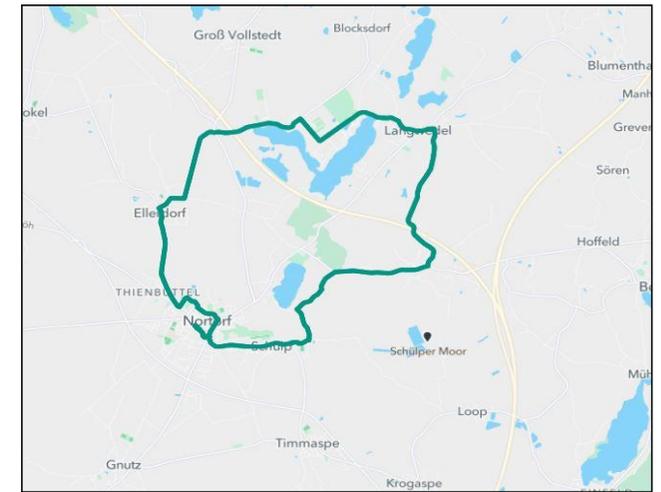
Netzebene: **2**

Strecke	Neumünster - Loop - Krogaspe - Timmaspe - Nortorf - Schülpe b. Nortorf - Borgdorf-Seedorf - Dätgen - Langwedel - Warder - Ellerdorf - Nortorf
Streckenlänge	32,9 km
Verkehrsleistung (Jahr)	103.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.912

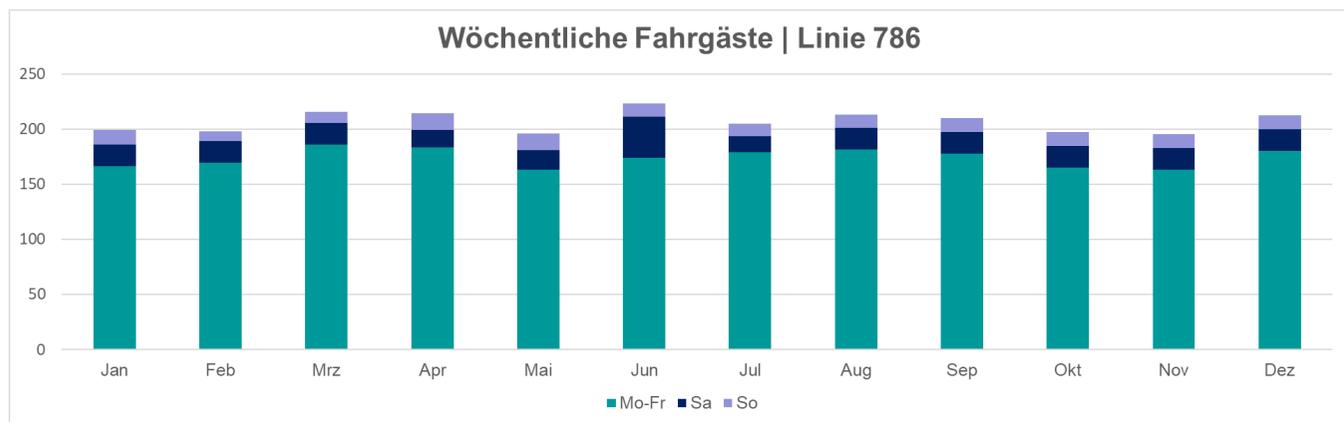
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt * 06:00 - 19:00 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	88,2 %
Ausfallquote 2023	0,9 %
Kosten pro Jahr	0,4 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	33.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	8,4

* Vormittags weniger Fahrten



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 787 | Blumenthal - Bordesholm

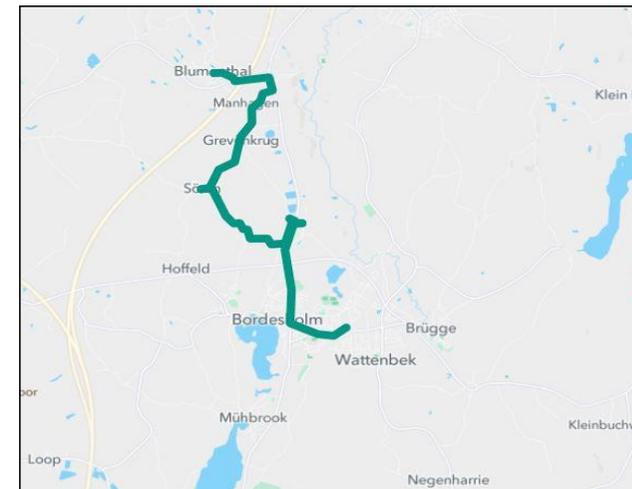
Linienbündel Südost

Netzebene: **2**

Strecke	Blumenthal - Grevenkrug - Sören - Bordesholm (- Wattenbek)
Streckenlänge	36,9 km
Verkehrsleistung (Jahr)	46.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	3.090

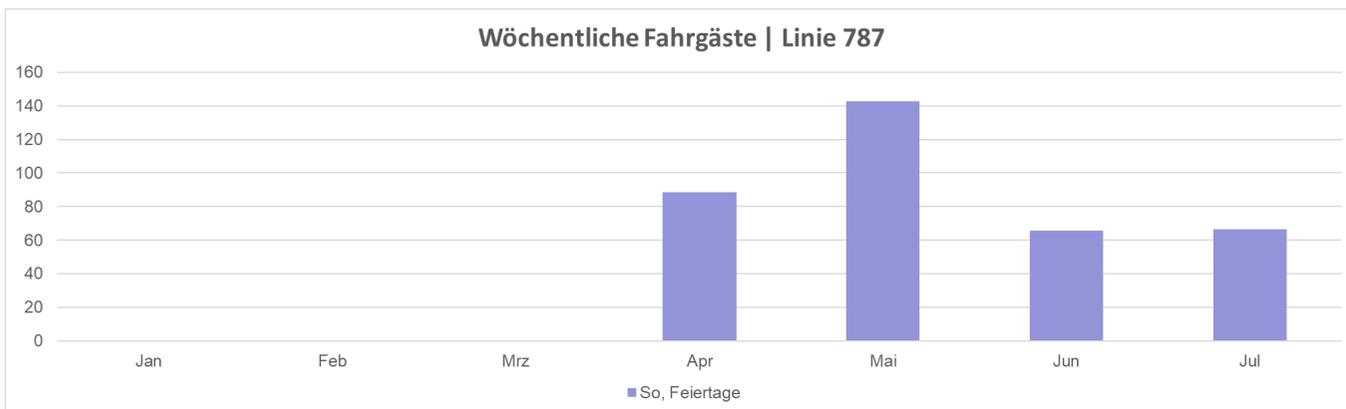
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Überwiegend Schülerverkehr (13 Fahrten)
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	Neue Linie
Ausfallquote 2023	Neue Linie
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr (Schätzung)	16.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	5,2



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

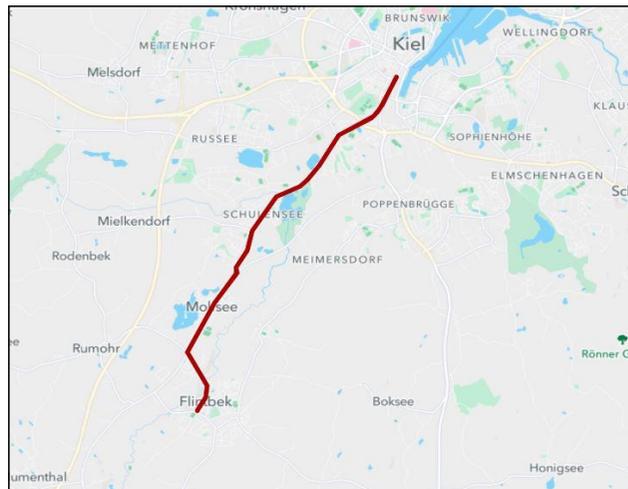
Linie 790 | Flintbek - Rammsee – Kiel

Linienbündel Südost

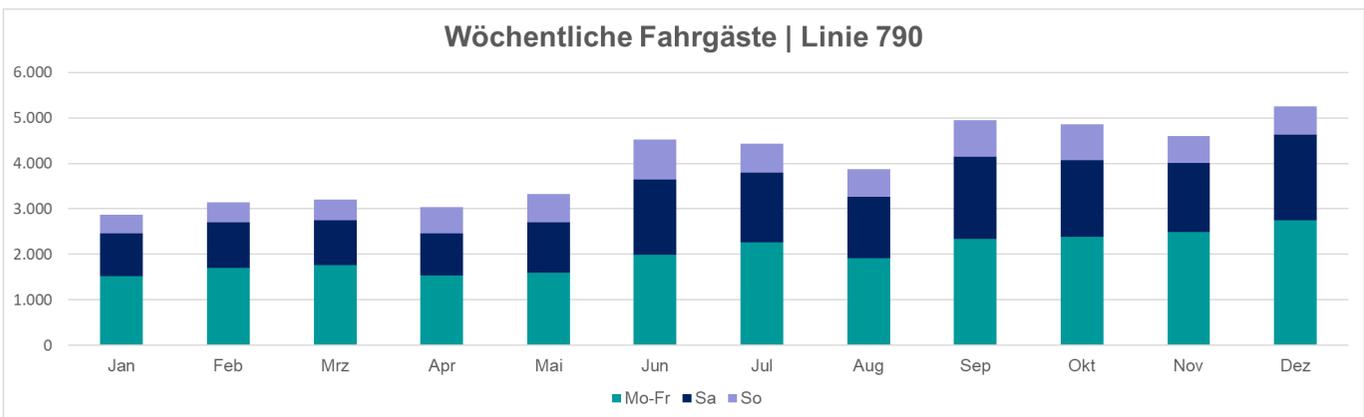
Strecke	Flintbek - Molfsee - Rammsee - Schulensee - Kiel
Streckenlänge	14,2 km
Verkehrsleistung (Jahr)	173.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	16.195

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 00:00 Uhr
Samstag	Ein-Stunden-Takt 00:00 – 24:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Ein-Stunden-Takt 04:00 - 00:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	91,0 %
Ausfallquote 2023	0,9 %
Kosten pro Jahr	0,6 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	632.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	39,0



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- ODV (Streichung mit Ersatz durch ODV)

Linie 791 | Ortsverkehr Flintbek

Linienbündel Südost

Strecke Flintbek

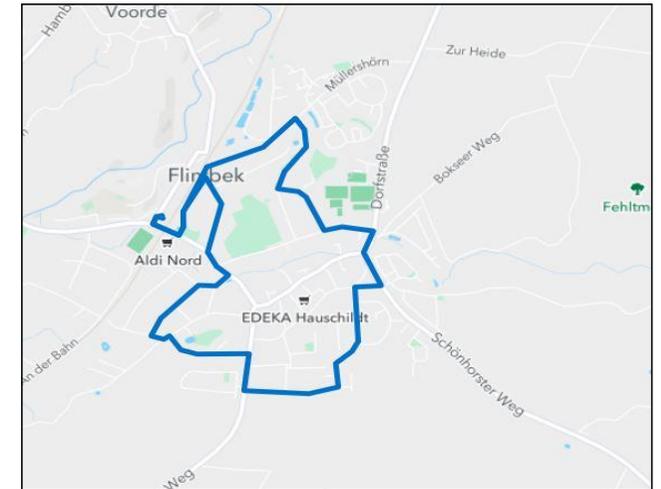
Streckenlänge	5,8 km
Verkehrsleistung (Jahr)	60.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	10.930

Verkehrszeiten/Takt

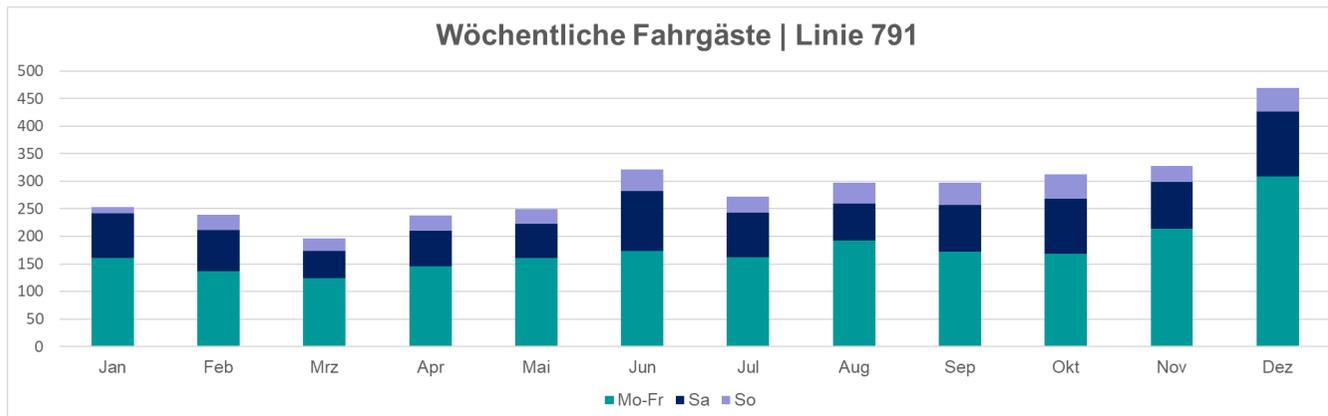
Montag-Freitag	Halb-Stunden-Takt 06:30 - 21:00 Uhr
Samstag	Halb-Stunden-Takt 06:30 - 21:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Ein-Stunden-Takt 08:00 - 21:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023	94,8 %
Ausfallquote 2023	0,7 %
Kosten pro Jahr	0,2 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	67.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	6,1



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 792 | Flintbek - Kleinflintbek - Kiel (Meimersdorf)

Linienbündel Südost

Strecke Flintbek - Kleinflintbek - Kiel

Streckenlänge 9,7 km

Verkehrsleistung (Jahr) 55.000 km

Anzahl Fahrten (Jahr) 7.238

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag Ein-Stunden-Takt

06:00 - 20:00 Uhr

Samstag Zwei-Stunden-Takt

10:00 – 20:00 Uhr

Sonn- und Feiertag Vier-Stunden-Takt

10:00 – 18:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

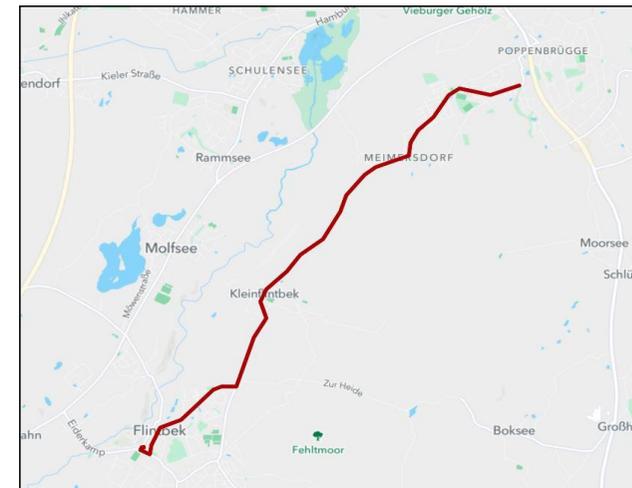
Pünktlichkeit 2023 92,5 %

Ausfallquote 2023 0,9 %

Kosten pro Jahr 0,2 Mio. €

Fahrgäste pro Jahr 29.000

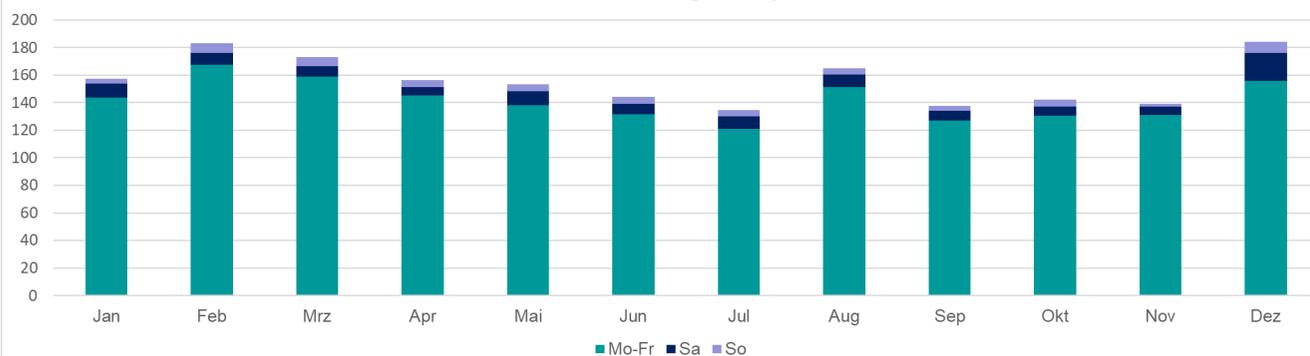
Ø Fahrgäste pro Fahrt 4,0



Handlungsempfehlung:



Wöchentliche Fahrgäste | Linie 792



Legende:

Taktverdichtung

Beibehaltung

Streichung

Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 793 | Flintbek - Techelsdorf - Brügge – Bordesholm

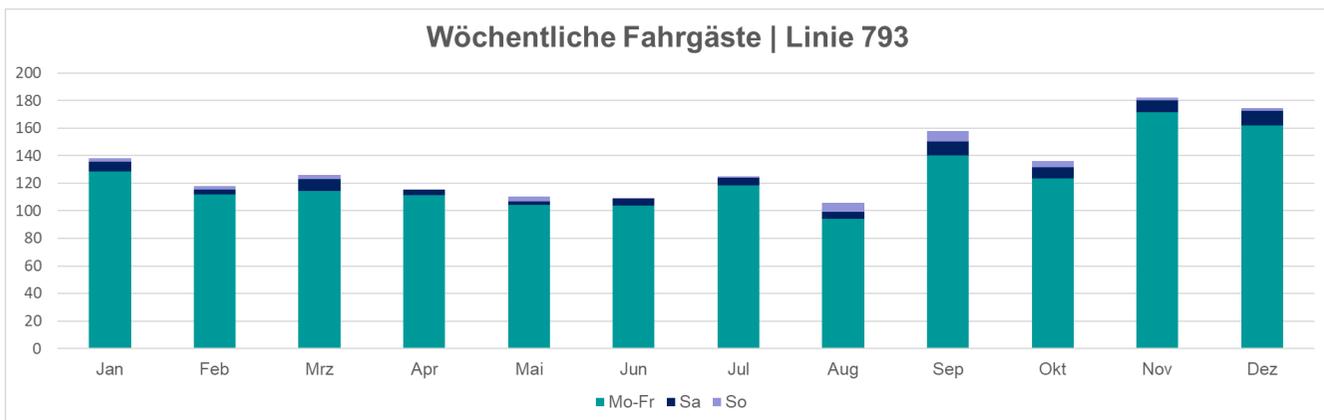
Linienbündel Südost

Strecke	Bordesholm - Wattenbek - Brügge - Reesdorf - Techelsdorf - Böhnhusen - Flintbek
Streckenlänge	21,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	75.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.894

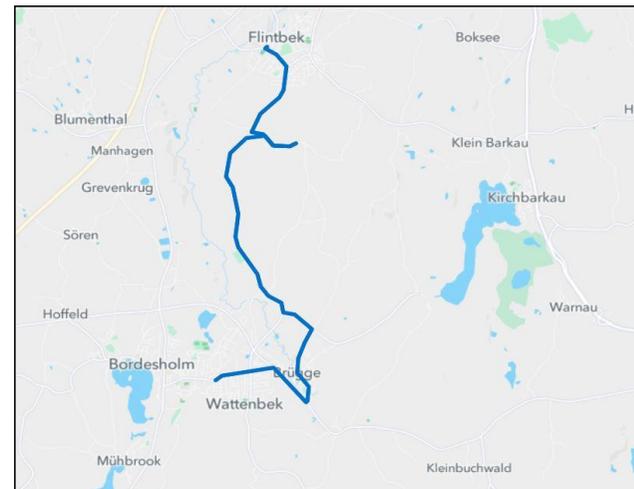
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 06:30 - 19:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	92,3 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,3 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	27.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	5,5

* Vormittags weniger Fahrten



Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:

ODV

Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 795 | Rodenbek - Rammsee - Kiel

Linienbündel Südost

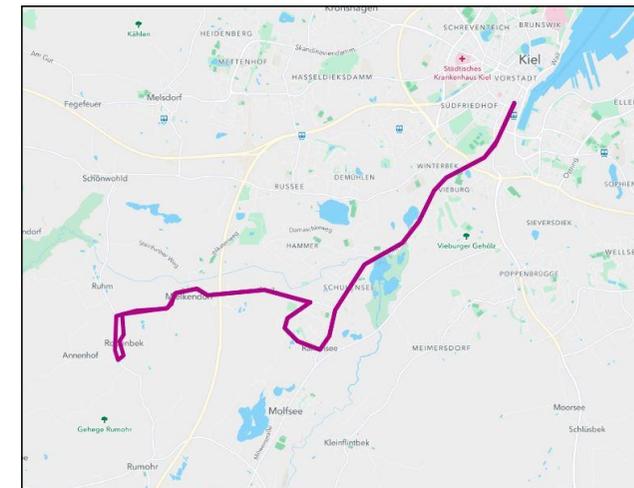
Strecke	Rodenbek - Mielkendorf - Rammsee - Schulensee - Kiel
Streckenlänge	34,3 km
Verkehrsleistung (Jahr)	198.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	13.848

Verkehrszeiten/Takt

Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 23:00 Uhr
Samstag	Ein-Stunden-Takt 06:00 - 23:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Ein-Stunden-Takt 05:00 - 23:00 Uhr

Qualität | Kosten | Nachfrage

Pünktlichkeit 2023	92,6 %
Ausfallquote 2023	0,9 %
Kosten pro Jahr	0,7 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	32.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,3



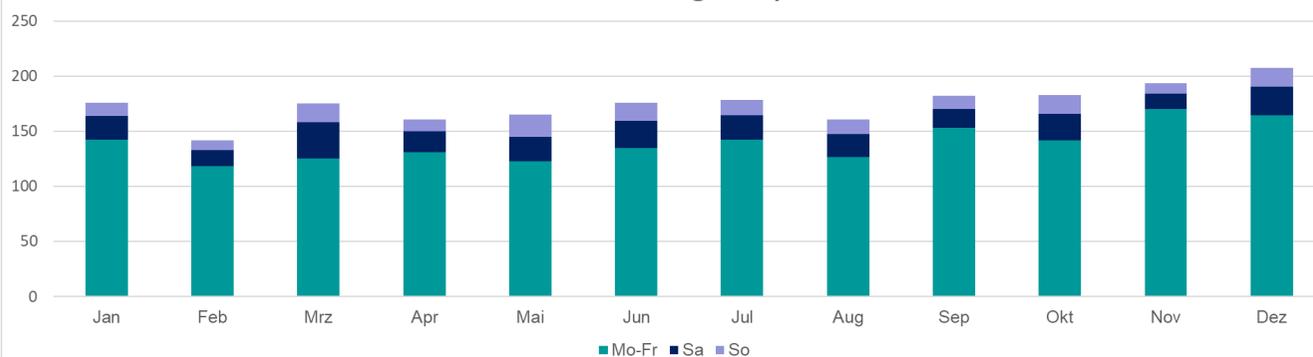
Handlungsempfehlung:



Legende:

-  Taktverdichtung
-  Beibehaltung
-  Streichung
-  Streichung mit Ersatz durch ODV

Wöchentliche Fahrgäste | Linie 795



Linie 796 | Rendsburg - Emkendorf - Schierensee - Flintbek

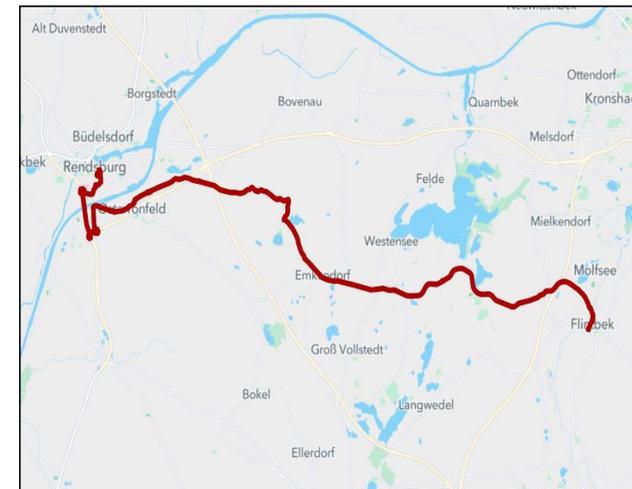
Linienbündel Südost

Netzebene: **2**

Strecke	Flintbek - Rumohr - Schierensee - Westensee - Emkendorf - Haßmoor - Schülldorf - Schacht-Audorf - Osterröfeld - Rendsburg
Streckenlänge	39,1 km
Verkehrsleistung (Jahr)	184.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.290

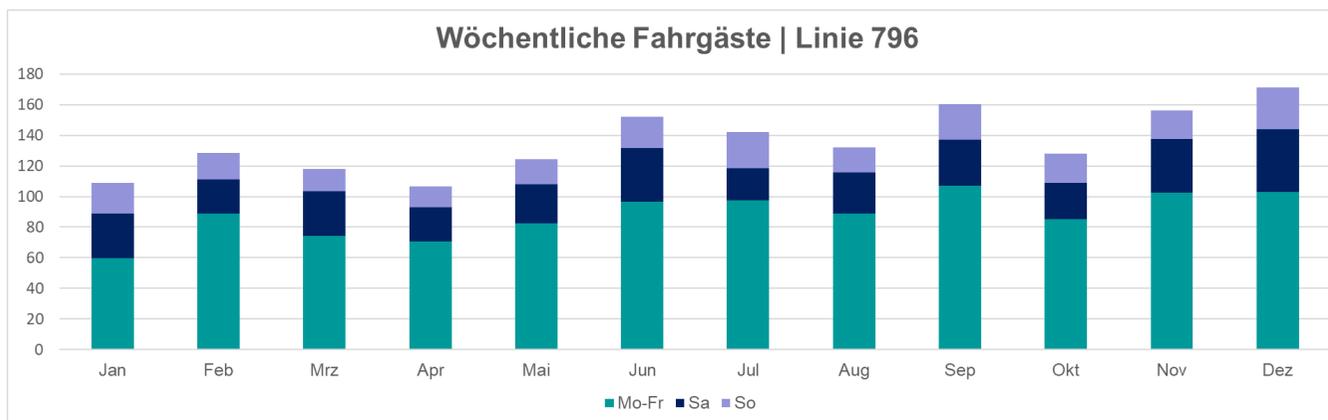
Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 11:00 - 19:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	88,2 %
Ausfallquote 2023	0,6 %
Kosten pro Jahr	0,7 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	24.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	4,5



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

Linie 797 | Mielkendorf - Rodenbek - Hohenhude

Linienbündel Südost

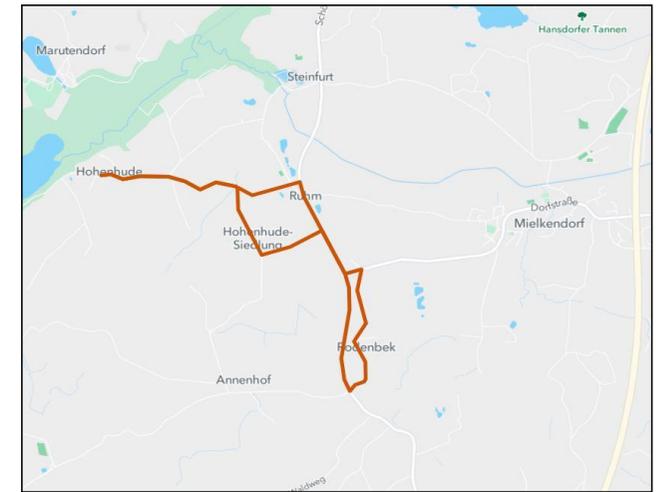
Netzebene: **2**

Strecke	Mielkendorf - Rodenbek
Streckenlänge	5,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	18.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	5.304

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Ein-Stunden-Takt * 06:30 - 18:30 Uhr
Samstag	-
Sonn- und Feiertag	-

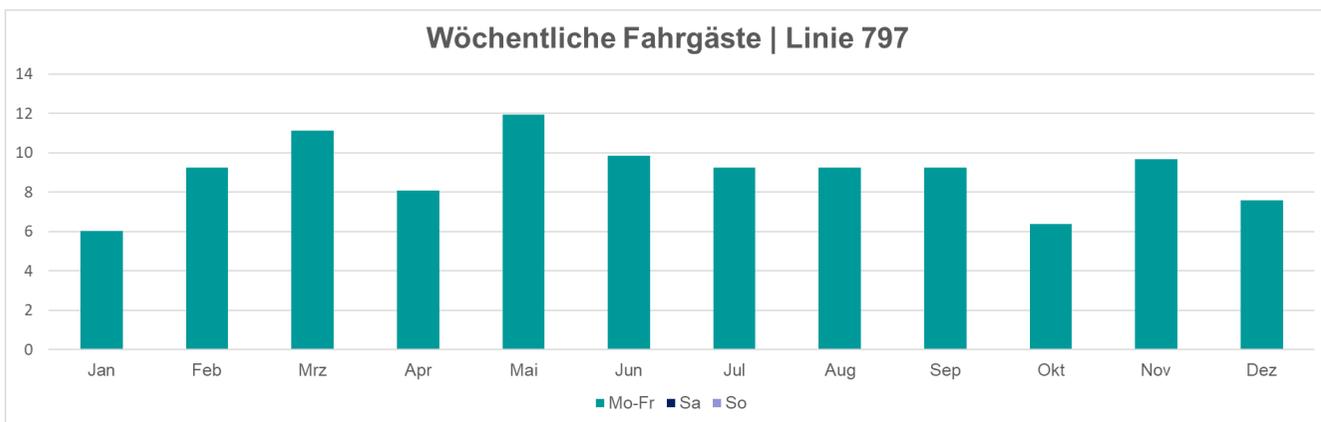
Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	97,3 %
Ausfallquote 2023	1,0 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	2.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	0,4

* Vormittags weniger Fahrten



Handlungsempfehlung:

ODV



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV

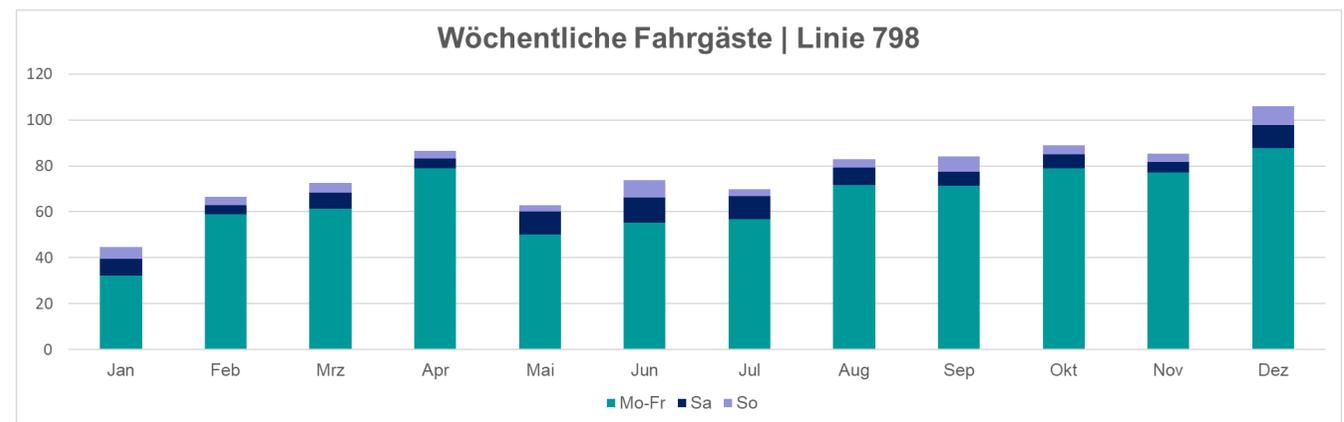
Linie 798 | Flintbek - Kirchbarkau

Linienbündel Südost

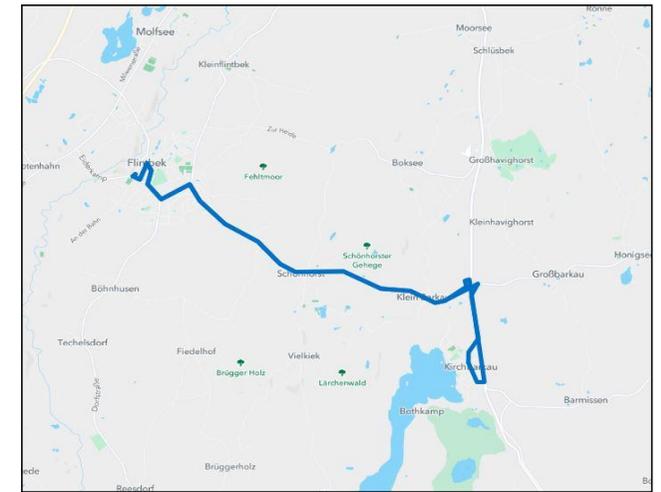
Strecke	Kirchbarkau - Klein Barkau - Schönhorst - Flintbek
Streckenlänge	10,5 km
Verkehrsleistung (Jahr)	45.000 km
Anzahl Fahrten (Jahr)	4.776

Verkehrszeiten/Takt	
Montag-Freitag	Zwei-Stunden-Takt 06:00 - 19:00 Uhr
Samstag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Vier-Stunden-Takt 09:00 - 17:00 Uhr

Qualität Kosten Nachfrage	
Pünktlichkeit 2023	95,6 %
Ausfallquote 2023	0,9 %
Kosten pro Jahr	0,1 Mio. €
Fahrgäste pro Jahr	14.000
Ø Fahrgäste pro Fahrt	2,9



Netzebene: **2**



Handlungsempfehlung:



Legende:

- Taktverdichtung
- Beibehaltung
- Streichung
- Streichung mit Ersatz durch ODV



Anlage 3 – Synopse Beteiligung kommunaler Ebene

rtlichen Ebene im Rahmen der Evaluation des Regionalverkehrs

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Eidertal				
Rumohr	Fahrplan	796	Anbindung nach Bordesholm fehlt. Bordesholm ist nur mit dem Zug oder per Bus über Nortorf erreichbar. die Hans-Brüggemann-Schule von vielen Schülerinnen und Schüler als weiterführende Schule ausgewählt. Hier sollten alle Bürgerinnen und Bürger unserer Gemeinde die verschiedenen Angebote ohne lange Busfahrten oder Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können.	Hier müsste Blumenthal gemeint sein.
Rumohr	Qualität	796	Es lässt sich immer wieder feststellen, dass die Busse in der Regel immer Verspätung haben, Pünktlichkeit ist hier leider die Ausnahme. Häufig haben die eingesetzten Busse auch mit technischen Problemen zu kämpfen, die zu Verspätungen oder gar zum kompletten Ausfall von Fahrten führten.	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben
Rumohr	Fahrpersonal	796	eingesetzten Busfahrerinnen und Busfahrer der AK tokraft die anzufahrenden Haltestellen oder die korrekte Streckenführung teilweise nur unzureichend kannten. Hier mussten die Schulkinder häufig die Busfahrenden auf die entsprechenden Haltestellen hinweisen, damit der Bus dort anhält oder Eltern hatten sich an bestimmten Punkten positioniert, um die Busse in die richtige Richtung zu navigieren, weil sonst Haltestellen im Dorf nicht angefahren worden wären	Entsprechende Fälle aus der Vergangenheit, insbesondere zu Beginn der Einführung des neuen Regionalverkehrs im Jahr 2021 wurden mit der AK besprochen und Maßnahmen seitens der AK eingeleitet, um für eine bessere Schulung des Fahrpersonals zur Streckenkunde zu sorgen. Sofern solch ein Fall nochmal auftreten sollte bitte an das Postfach oepnv@kreis-rd.de melden.
Rumohr	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	795	Schüler, die nach Kiel zur Schule müssen, spätestens um 6:30 Uhr das Haus verlassen, um den Bus (Linie 795, nur noch eine Haltestelle im	Eine erneute Anpassung ist auf Grund anderer Abhängigkeiten der Linie 795 nicht möglich
Rumohr	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	795	fach vorgekommen, dass die Schülerinnen und Schüler bei der Rückfahrt aus Kiel an den Haltestellen nicht mehr mitgenommen werden konnten, da die Busse bereits nach wenigen Haltestellen überfüllt waren. Dies liegt	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Rumohr	Schülerbeförderung / Grundschule	795	haben gem. Stundenplan um 11:50 Uhr Schulschluss. Der Bus, der die Kinder nach Rumohr bringt, fährt laut Fahrplan um 12:15 Uhr. Hier kommt man schon sehr nahe an die zumutbare Wartezeit von 30 Minuten von Grund-	Die Fahrt mit Abfahrt 12:15 an der Schule Mielkendorf ist als Taktfahrt nicht verschiebbar. Teilweise ist laut Schulzeiten bis 13:30 Unterricht. Zwei Busse pro Stunde in alle Dörfer ist unverhältnismäßig viel.
Schönhorst	Fahrplan	798	Die Gemeinde Schönhorst ist mit dem derzeitigen Fahrplan der Linie 798 Flintbek-Kirchbarkau-Flintbek zufrieden. Zu beobachten ist, dass die Akzeptanz zum ÖPNV hier im Dorf langsam wächst. Ggfs. sollte an kleinere Busse gedacht werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Bönnhusen	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	793	Allerdings wäre zu überlegen, ob die Taktung Samstags und Sonntags beibehalten werden müsste. Hier könnte sich die Gemeinde Bönnhusen aufgrund der niedrigen Nutzung eine geringere Taktung oder den Einsatz von kleineren Bussen vorstellen.	Die Anregung wird aufgenommen. Es wird der Ersatz durch On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen empfohlen
Mielkendorf	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	795	Aufgrund der Fahrplanänderung benötigen einige Schulkinder jetzt pro Woche ca. 2 Stunden und 15 Minuten länger um nach Schulschluss in Mielkendorf anzukommen. Teilweise bedeutet dieses, dass Schulkinder der Max-Planck-Schule erst um 15:14 Uhr an der Zielhaltestelle in Mielkendorf ankommen (ca. 90 Minuten nach Schulschluss). Hier möchten wir dringend darum bitten, gemeinsam mit den Schulträgern, an einer Verbesserung zu arbeiten.	Die Verbindung ist derzeit satzungskonform. Die Anregung wurde dennoch in den Planungsspeicher übernommen.
Rodeneck	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	797	Die Gemeinde Rodeneck verweist auf das anliegende Protokoll der Besprechung mit dem Kreis RD-ECK. Am 28.7.2022 fand eine ÖPNV Besprechung mit dem Kreis (Hr. Nevermann), der Verwaltung und einigen Bürgermeistern im Amt Molfsee statt. In diesem Zusammenhang stellte Hr. Nevermann für die Linie 797 (Hohenhude-Rodeneck) einen Umstieg auf On-Demand-Mobilität in Aussicht.	Die Umstellung auf ODV ist Teil der Handlungsempfehlung
Mittelholstein				Melsdorf prüfen als Ersatz für Linie 767.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Aukrug	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	758	vielleicht sinnvoller ist, in den Zeiten, wo kein Schülerbusverkehr läuft (Tagsüber und in den Ferienzeiten) eine kleinere Einheit (Kein Gelenkbus und/oder Bus mit bis 50 Fahrgästen) durch die Aukruger Straßen fährt. Durch einen kleineren Bus (bis 14 Personen) könnte man auch den Busverkehr besser in die einzelnen Ortsteile bringen und somit ohne großen Aufwand mehr Fahrgäste bekommen und so an die Bahnlinie nach NMS - Heide bringen.	Die Linie 758 ist bereits nahezu ausschließlich für Schulverkehr eingerichtet. Die Busgrößen sind für die Spitzenzeiten erforderlich.
Aukrug	Fahrplan	785	Die zweite Buslinie, die Aukrug durchfährt (Linie 785 von Itzehoe nach Nortorf) könnte und sollte wegen dem Querverkehr zwischen der Westküste und Ostküste noch aufgestockt werden, gerade was den Verkehr von Aukrug nach Nortorf angeht (Schülerbeförderung und Anbindung an die Bahnstrecke NMS Rendsburg/Flensburg).	Die Anregung wurde aufgenommen, es wird empfohlen, eine weitere Verdichtung im Abschnitt Aukrug - Nortorf zu überprüfen.
Beldorf	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	754	Das wir den bestehenden Busverkehr für zu umfangreich halten und vor allem die eingesetzten Fahrzeuge (u.a. Gelenkbusse) viel zu überdimensioniert sind und die Straßen und Wege unverhältnismäßig belasten. Die angegebenen Zahlen müssen mit der Schülerbeförderung zusammenhängen. Es werden kleinere Busse mit Rufbereitschaft gefordert. Alles andere macht in unserem Bereich keinen Sinn.	Die Linie 754 wäre gut geeignet zur Umstellung auf den ODV.
Beringstedt	Schülerbeförderung / Grundschule	751	Ein großer Nachteil der Umstellung im Jahre 2021 war, dass die Bushaltestellen für die Schülerbeförderung an den Haltestellen Seegengang und Eicheweg in Beringstedt ganz weggefallen sind. Hier muss noch einmal nachgesteuert werden, denn gerade an diesen Haltestellen ist ein gefahrloser Zu- und Ausstieg gegeben.	Es gab bereits einen Ortstermin dazu. Da die Linie 751 eine Grundnetzlinie ist und die für die Schülerbeförderung relevanten Fahrten im Takt liegen, möchten wir Umwege vermeiden. Derzeit halten die Fahrten nachmittags an den genannten Haltestellen. Morgens müssen die Schüler nicht die K82 queren, um zum Bus zu
Bornholt	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	754	eine recht geringe Nutzung der Busse beobachtet, meist nutzen nur 1-2 Fahrgäste den Bus. Die Auslastung der Fahrzeuge ist gering, von daher erscheint die Nutzung von Standardbussen und sogar Gelenkbussen nicht	Die Linie 754 wäre gut geeignet zur Umstellung auf den ODV.
Bornholt	Fahrpersonal	754	die Busfahrer mit den Besonderheiten des ländlichen Umfeldes und den neuen Routen nicht vertraut waren.	Entsprechende Fälle aus der Vergangenheit, insbesondere zu Beginn der Einführung des neuen Regionalverkehrs im Jahr 2021 wurden mit der AK besprochen und Maßnahmen seitens der AK eingeleitet, um für eine bessere Schulung des Fahrpersonals zur Streckenkunde zu sorgen. Sofern solch ein Fall nochmal auftreten sollte bitte an das Postfach

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Bornholt	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	754	gegnungsverkehr die Busse auf das unbefestigte Bankett ausweichen müssen. Dies hat zumindest im Winterhalbjahr erhebliche Beschädigungen der Straßenränder zur Folge. Zusätzlich wird dadurch, dass die Linie 754 Bornholt gegenläufig ansteuert, bei jedem Umlauf eine zusätzliche Begegnung zweier Busse notwendig. Dies trägt ebenfalls zur Belastung und Beschädigung der Straßenränder bei.	Die Linie 754 wäre gut geeignet zur Umstellung auf den ODV. Dieser setzt grundsätzlich auf kleinere Fahrzeuggrößen.
Ehndorf	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	781	Die Gemeinde Ehndorf signalisiert, dass die Taktungen am Abend und an Wochenende/Feiertagen reduziert werden können bzw. könnten ggf. auch kleinere Busse zum Einsatz kommen.	Eine Umstellung auf ODV wird empfohlen.
Ehndorf	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	781	Etliche Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen aus Neumünster nutzen die Nordbahn. Diese kommt in Wasbek stündlich zur Minute xx:43 An. Die Schülerinnen und Schüler benötigen insofern eine Anschlussverbindung. Dort bieten sich die Fahrten 012/014/018 der Linie 781 an. Leider fährt der Bus jeweils um xx:34. Die Gemeinde wünscht sich eine spätere Abfahrt um xx:44/45.	Die Fahrzeiten der Linie 781 sind auf die meisten Schulen in Neumünster und Wasbek abgestimmt.
Grauel	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	756	Es wurde nur angemerkt das die Buse zu Teil sehr wenig frequentiert sind und mit zu hoher Geschwindigkeit in der Gemeinde fahren.	Da die Linie 756 ausschließlich die Funktion der Schülerbeförderung hat sind keine Änderungen vorgesehen. Der Hinweis zum Betrieb wurde an den Betreiber weitergegeben.
Heinkenborstel	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	757	Seniorenanteils- wird nicht angenommen. Es wird insofern die Frage aufgeworfen, ob ein Kleinbusangebot oder sowas wie Bürgerbus insgesamt günstiger und passender wäre, natürlich außerhalb der	Der Hinweis deckt sich mit den Handlungsempfehlungen. Es wird eine Umstellung auf ODV empfohlen.
Heinkenborstel	Fahrpersonal	757	dass Busausfälle per App aktuell angezeigt werden und, dass die Busfahrer an den Haltestellen anhalten, wenn sich jemand dort befindet und zu steigen möchte-dieses passiert immer noch.	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben
Jahrsdorf	Fahrplan	755	Abfahrt Jahrsdorf 07:02 Uhr: es kann der Anschlusszug nach Neumünster nicht erreicht werden und Busverkehr nach Rendsburg auch nicht! Für Arbeitende, Berufsschüler und Schüler ein großer Hinderungsgrund auf Bus und dann auch Bahn umzusteigen.	Diese Abfahrt ist auf die Schulzeiten in Hohenwestedt abgestimmt. Gegebenenfalls ist eine frühere Fahrt für den Alltagsverkehr sinnvoll. Dies wird in Abstimmung mit dem Kreis Steinburg
Jahrsdorf	Fahrplan	755	Abfahrt 13:46 Uhr 15:46 Uhr wird von den Jahrsdorfern gar nicht genutzt. Sinnvoll wäre hier 14:46 Uhr für Sportstättenereicherung, Konfirmandenunterricht, Arzttermine, Amtstermine etc. lt. Rückmeldung der Anwohner aus dem Dorf.	Ein Fahrplan ist ein Kompromiss. Der 2-Stundentakt ist als Grundangebot zu verstehen. Ein dichteres Angebot ist in der aktuellen Form wirtschaftlich nicht
Jahrsdorf	Fahrplan	756	Abfahrt 12:48 Uhr Schule am Park wird von KEINEM Grundschüler und auch Schule Hohe Geest Schüler genutzt, da diese Linie in Richtung von Itzehoe in Richtung Hohenwestedt hält und der Verkehr auf der Bundesstraße für alle zu gefährlich ist, um diesen alleine zu überqueren.	Die genannte Abfahrt dient auch der Rückfahrt in andere Gemeinden, wie Meezen, Hennstedt oder Silzen.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Oldenbüttel	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	775	Neueinrichtung einer Busverbindung um ca. 6:15 Uhr, um die Anbindung an den Schulbus zur Schule Hohe Geest um 6:38 ab Hanerau-Hademarschen (Linie 751/004) und den Zug nach Heide zu erreichen. Zurzeit Taxiverbindung. Auch um eine frühere Verbindung aus Oldenbüttel heraus zu gewährleisten. (Pendler Zug Heide/ Neumünster).	Eine neue Verbindung ausschließlich für die Schülerbeförderung wäre nicht über den ÖPNV abzudecken. Die Linie 775 bietet sich auf Grund ihrer schwachen Auslastung für eine Umstellung zum ODV an.
Oldenbüttel	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	775	Veränderung der Zeiten Diese Linie wird um diese Zeit weder von den Schülern noch von Dorfbewohnern genutzt. Wir schlagen dringend vor, diese Verbindung auf 07:45 vorzuziehen, um die Schüler zur ersten Stunde nach Hanerau-Hademarschen zu bringen	Zur 1. Stunde in Hanerau-Hademarschen gibt es bereits eine Busverbindung.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 007: der Bus ist wird von den Dorfbewohnern kaum genutzt, dort schlagen wir eine geänderte Abfahrtszeit um 1 Std vor (15:38), gerade um die Anbindung an die Sporthalle in Hademarschen für Nachmittagsaktivitäten zu gewährleisten.	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 011: Auch hier wünschen wir uns eine Anbindung an die Sporthalle (Haltestelle Schule in Hanerau-Hademarschen) mit der Abfahrtszeit um 16:38 Uhr.	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 015: Wird kaum benutzt, könnte aus unserer Sicht gestrichen werden.	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 008: Abfahrtszeit verändern auf 12:25 Uhr um die Anbindung an den Zug aus Hohenwestedt zu erreichen. Zurzeit fährt da auch ein Taxi	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 018: Start um 12:45 Uhr nach der 5. Stunde TSDGS- H-Hademarschen.	Um 12:45 steht uns noch kein Fahrzeug zur Verfügung. Deshalb die Abfahrtszeit erst um 13:03.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 022: Abfahrt nach Ankunft des Zuges um 13.45 Uhr ab Bahnhof	Das wird geprüft.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 010: wird kaum genutzt!	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Zusätzliche Einrichtung einer Linie um 15 Uhr ab Markt	Das bisher gefahrene Grundangebot fährt in den geraden Stunden.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 014: Abfahrtszeit 19:09 mit Haltestelle Schule, da die sportlichen Aktivitäten um 19 Uhr enden.	Das bisher gefahrene Grundangebot fährt in den geraden Stunden.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 016: Streichung der Fahrt, da kaum genutzt	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 002 erhalten der Linie, da gute Anbindung an Rendsburg	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Oldenbüttel	Fahrplan	775	Fahrt Nummer 012: Bessere Anbindung an den aus Hohenwestedt kommenden Bus (Linie 751 Fahrtnummer 017) mit etwas mehr Spielraum, da der Bus aus Hohenwestedt dauerhaft Verspätung hat oder eine gesicherte Anschlusssicherung.	Diese Fahrt stellt ein Grundangebot im Zweistundentakt dar und ist um die Anbindung der Schule (inkl. Anschluss aus Hohenwestedt) ergänzt.
Padenstedt & Arpsdorf	Fahrplan	781	Das Angebot des ÖPNV sollte unbedingt beibehalten werden.	Im Abschnitt NMS - Wasbek wird eine Beibehaltung mit engerer Abstimmung der SWN-Verkehre empfohlen. Der Abschnitt Wasbek - Arpsdorf eignet sich auf Grund der geringen Nachfrage für eine Umstellung auf ODV.
Thaden	Fahrplan	754	hauptsächlich auf die Schülerbeförderung zum Unterzentrum Hanerau-Hademarschen ausgerichtet ist. Die Beförderungszeit richtet sich nach den Schulzeiten der Schule.	Auf Grund der schwachen Auslastung wird eine Umstellung auf ODV empfohlen.
Thaden	Fahrplan	754	Leider ist die Anbindung an die Kreishauptstadt Rendsburg und deren Gewerbegebiete alles andere als gut koordiniert	Die Fahrpläne der Linien 751 und 754 sind in der Regel aufeinander abgestimmt. Ausnahmen gibt es zu Zeiten der Schülerbeförderung.
Thaden	Fahrplan	754	Die Anbindung an Schulen in der Kreisstadt Heide und der kreisfreien Stadt Neumünster ist in der Regel deutlich besser als an die Anbindung an die eigene Kreisstadt Rendsburg.	Eine Einrichtung weiterer Linienverbindungen ist auf Grund des schwachen Fahrgastpotentials nicht zu empfehlen. Der Bereich bietet sich als ODV-
Thaden	Fahrplan	754	In Thaden wird seit ein paar Jahren nur noch die Haltestelle an der Hauptstraße durch den ÖPNV angefahren. Die Haltestelle liegt in einem Kurvenbereich der L131 (Hauptstraße) der fast einen 90° Bogen beschreibt. Gerade im Winter ereignen sich hier regelmäßig Unfälle. Eine alternative Haltestelle in der Mitte des Dorfes an der Schulstraße wird nicht mehr angefahren. Die Strecke über die Hauptstraße beträgt für den Schulbus, gemessen von der Kreuzung Hauptstraße-Ecke Schulstraße, 788 m.	Hierzu gab es bereits Ortstermine. Es wird die Haltestelle an der Hauptstraße favorisiert, weil diese für Busse geeignet sind und ein schnelles Vorankommen ermöglicht.
Todenbüttel	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	751	Außer bei den Fahrzeiten beim Schülerverkehr ist der Bus überwiegend leer; also die Randzeiten, besonders am Abend, werden nicht genutzt. Für diese Zeiten würde ein Kleinbus reichen.	Angebote zu Randzeiten, auch wenn schwach ausgelastet, sorgen auch tagsüber für mehr Fahrgäste. Die Empfehlung sieht eine Beibehaltung der
Schulverband Wasbek	Fahrplan	781	An der Hermann-Claudius-Schule wird eine Betreute Grundschule betrieben. Diese bietet Betreuung bis 13.30/14.30 bzw. 15.30 Uhr an, auch in den Ferien (bals gesetzlicher Rechtsanspruch). E folgende Veränderungen sind insofern dringend nötig: - Linie 781, Fahrt 014+018: diese müsste auch in den Ferien fahren.	Die Fahrten 014 und 018 dienen vorwiegend der Schülerbeförderung zu Schulzeiten. Im Sinne eines effizienteren Fahrzeugeinsatzes und eines merkbaren Fahrplans, bestehen diese
Bordesholm				
Amt Bordesholm	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr		In allen Gemeinden wird regelmäßig darauf hingewiesen, dass die eingesetzten Busse oft leer oder von sehr wenigen Personen genutzt werden. Und es wird oft zu große Busse durch enge Straßen müssen	Das Thema wird im Evaluationsbericht behandelt.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Gemeinde Schmalstede	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	787	Die Linie zwischen Blumenthal und Grevenkrug sowie Grevenkrug und Schmalstede führt die Buslinie über sehr enge Wirtschaftswege. Es besteht kaum Möglichkeiten um auszuweichen und diese Wege werden stark durch landwirtschaftlichen Verkehr genutzt.	Seit Ostern 2024 fährt außerhalb der Schulzeiten ein kleiner Bus.
Gemeinde Schmalstede	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	787	Die Gemeinde regt an das kleiner Fahrzeuge genutzt werden sollen.	Seit Ostern 2024 fährt außerhalb der Schulzeiten ein kleiner Bus.
Amt Bordesholm	Allgemein		Die Übermittelten Fahrgastzahlen sind nicht nachvollziehbar. Es macht denn Eindruck das die Schülerverkehr mit in diese Zahlen eingeflossen ist.	In den Fahrgastzahlen sind alle Fahrgäste inklusive Schüler enthalten. Die Zahlen stammen von den automatischen Fahrgastzählssystemen in den Bussen.
Groß Buchwald	Allgemein	783	Hier sind die Fahrgastzahlen nicht nachvollziehbar. Die Frage ist auf welcher Grundlage diese Fahrgastzahlen zustande gekommen sind.	Die Fahrgastzahlen stammen von den automatischen Fahrgastzählssystemen in den Bussen.
Bordesholm	Infrastruktur		Verlagerung der Bushaltestelle "Rathaus/Bahnhof" um 200 m richtung REWE-Parkplatz. Ggf. die Haltestelle denn nutzbar auch als Busparkplatz mit umstiegsmöglichkeiten	Hierzu gab es bereits einen Ortstermin. Da sich die Fußwege vom Zug zum Bus deutlich verlängern würden, lehnen wir eine Verlegung der Haltestelle zum REWE-
Mühbrook	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	783	Das Thema Schülerbeförderung sollte vordergründig betrachtet werden, also zwingend auch im Evaluierungsprozess separat betrachtet werden. Fußläufige Entfernungen von Einwohnern zu Schulen (z.B. zur AHS in NMS) entscheiden über Kostenbelastung oder Nicht-Belastung – das sorgt für Unverständnis. Die Schülerbeförderung muss unabhängig vom öffentlichen Nahverkehr sichergestellt werden.	Ein wirtschaftlich tragfähiger ÖPNV sowie eine wirtschaftlich tragfähige Schülerbeförderung ist nur möglich, wenn beide Systeme wo möglich miteinander integriert werden, wodurch Kompromisse erforderlich sind. Das Thema Schülerbeförderung wird im Rahmen der Evaluation zudem nicht fordergründig betrachtet, da für die Schülerbeförderung in erster Linie die örtlichen Schulträger zuständig sind.
Mühbrook	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	783	Da es sich bei der Beförderung der Schüler nicht um reine Schulbusse handelt, sollten in der wärmeren Jahreszeit kleinere Busse eingesetzt werden und im Winter größere, um die Kapazitäten vor allem bei der Schülerbeförderung abzudecken. Im Moment läuft es genau umgekehrt und Personen werden im Winter nicht mitgenommen, weil keine Plätze mehr vorhanden sind.	Grundsätzlich sind die Kapazitäten darauf abgestimmt, zu den Spitzenzeiten ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können. Sollten zu Schwachlastzeiten kleinere Fahrzeuggrößen zum Einsatz kommen, sind diese immer zusätzlich zu den bestehenden Linienbussen zu beschaffen, was wirtschaftlich herausfordernd ist.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Mühbrook	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	783	Ein Praxisbeispiel: Es fährt von der Wattenbeker Grundschule ein Bus nach der sechsten Schulstunde (um 13:43). Der nächste Bus fährt erst wieder 15:42 Richtung Mühbrook. Dazwischen hat man nur die Möglichkeit zu Fuß zum Bahnhof, von dort mit der Bahn nach Einfeld und von dort mit dem Bus nach Mühbrook. (So wird es auf der Internetseite Nah.sh angezeigt). Für Kinder, die die offene Ganztageschule nutzen, würde so der Rückweg aussehen. Alternativ wäre da nur das „Elterntaxi“ möglich. Schulkinder müssen zu auf jeden Fall zu angemessenen Zeiten befördert werden. Die langen Gelenkbusse fahren sehr häufig ohne Passagiere, On-Demand- Busse können evtl. helfen.	Die Linie 783 ist unter anderem auf die Schulzeiten der Grundschule Wattenbek abgestimmt. Eine Abfahrt gegen 14:30 wurde uns vom Schulverband noch nicht komminziert.
Mühbrook	Fahrpersonal	783	(Besonders neue Fahrer). Es kommt immer öfter vor, dass die Fahrer nicht die richtige Route kennen und demnach auch nicht alle Haltestellen anfahren.	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben
Mühbrook	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	783	Straßen- und Bankettenbeschädigungen) für den permanenten Einsatz großer Busse nicht geeignet. Der Einsatz großer und teilweise veralteter und leerfahrender Busse ist klimaschädlich und verschlechtert die CO2-Bilanz unserer Gemeinde.	Der Bericht empfiehlt eine Umstellung auf ODV/Kleinfahrzeuge
Mühbrook	Fahrplan	783	Für Urlauber, Berufstätige etc. könnte eine besser getaktete Verbindung zu den Bahnhöfen Bordesholm und Neumünster gut sein.	Derzeit wird Mühbrook an Mo-Fr etwa stündlich, teilweise seltener von Bussen angefahren. Leider lässt sich diese Buslinie an den Bahnhöfen nicht so gut auf die Bahnfahrpläne abstimmen, da sich die Abfahrtszeiten verteilen.
Mühbrook	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr		Einige Einwohner wohnen so weit außerhalb, dass Busse nicht attraktiv sind und werden weiterhin ein Auto und ein Fahrrad brauchen, auch wenn die Linienbusse doppelt so häufig fahren würden. Hier wäre eine on-demand Lösung die sinnvollere Lösung. Wir sind grundsätzlich für einen sinnvollen Nahverkehr, aber an den tatsächlichen Bedarf angepasst und auch als „on demand“-Lösung verfügbar (z.B. Sammeltaxi, Hin und wech, o.ä.)	Die Anregung wird mitgenommen. Die weitere Einrichtung von ODV-Verkehren ist maßgebliche Handlungsempfehlung gem. Evaluationsbericht.
Amt Bordesholm	Fahrplan		Es wird angeregt das der ÖPNV bei veranstaltungen (z.B. Kieler Woche) die Taktung zu erhöhen und eventuell zusätzliche Angebote im landlichen Raum zu schaffen.	Der ÖPNV wurde während der Kieler Woche 2024 im direkten Kieler Umland verstärkt. Wir werten die Fahrgastzahlen von den Extrabussen aus und ziehen daraus Schlüsse für die Folgejahre.
Hüttener Berge				

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Damendorf	Fahrplan	722	erforderlich angesehen; derzeit sind die Verbindungen derart unattraktiv, dass diese nicht genutzt werden. Eine Verbindung von Damendorf bis Groß Wittensee würde helfen, damit der Bus der Linie 700 um 08:38 Uhr bis zur Haltestelle Domsland an der B 203 genommen werden könnte.	Die Anbindung von Damendorf wird im Rahmen der Evaluation überprüft.
Borgstedt	Infrastruktur		eine Bushaltestelle am Pflegeheim Cura	Die Haltestellen "Borgstedt, Dorfstraße" und "Borgstedt, Dörpshus" liegen in kurzer fußläufiger Entfernung zum Pflegeheim.
Holtsee	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr		viel zu große Busse, viel zu selten, Kleinbusse wären besser für kleine Strecken, werden lange Fahrzeiten benötigt	Dem Thema wird sich im Evaluationsbericht angenommen. Eine Umstellung in Teilbereichen auf ODV ist Teil der Handlungsempfehlung.
Holtsee	Fahrplan	737	Samstags ab 15:30 Uhr keine Fahrt nach Eck unter 0:51 h (10km). Sonntags schwierig nach Eck zu kommen (Fahrzeit zwischen 0:51 und 2:40 h für 10 km))	Ein Ausbau der Busverbindungen nach Gettorf, wo gute Bahnanschlüsse nach Kiel und Eckernförde bestehen, wird geprüft.
Holtsee	Fahrplan	737	zurück genauso Harzhof ist gar nicht mehr an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Dies betrifft auch den Schulbus.Ggf. könnte man eine Befragung durchführen, wann Bedarf besteht.	Eine Anbindung des Ortsteils Harzhof passte bislang nicht ins Liniennetz der bestehenden Linien. Da dieser Ortsteil ungünstig zwischen Eckernförde, Haby und Holtsee liegt, ist eine Busanbindung nur mit hohen finanziellen Aufwendungen möglich.
Owschlag	Fahrplan	725	RE 7 in Fahrtrichtung Norden - 40 Minuten Wartezeit in Owschlag RE 7 aus Fahrtrichtung Süden - 2 Minuten vor Ankunft RE 7 fährt der Bus Linie 725 Richtung Eckernförde ab - dadurch Wartezeit auf nächsten Bus mindestens 58 Minuten	Die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn in Owschlag sind vor allem auf die Verbindung zwischen Kiel/Rendsburg und Kropp ausgerichtet. Weiterhin gibt es Anschlüsse zwischen der Linie 725 aus Brekendorf zum Zug nach Rendsburg/Neumünster. Weitere Anschlüsse können aufgrund der verteilten Abfahrtszeiten der Züge nicht realisiert
Owschlag	Fahrplan	725	direkte Verbindung via Lotorf, Selk, (Jagel), Busdorf nach Schleswig	Die Linie 725 soll eine Querverbindung zwischen Eckernförde, Owschlag und Kropp darstellen. Für eine zusätzliche Buslinie zwischen Brekendorf und Schleswig wären hohen finanzielle Aufwände nötig, die einer geringen Fahrgastnachfrage gegenüber stehen.
Brekendorf	Fahrplan	725	zusätzlicher Bus (v.a. Wochenende) mit späterer Startzeit Fahrtrichtung Kropp (letzter Bus um 21.02 Uhr)	Auf der Linie 725 wird in Teilabschnitten gem. Bericht Potential für eine Verdichtung gesehen.
Brekendorf	Fahrplan	725	im Sommer zusätzlicher Haltepunkt in Kropp Freibad - oder entsprechende Anbindung am Nachmittag / Abend	Das Freibad ist mit einem Umstieg in die Buslinie 680 zu erreichen.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Sehestedt	Fahrplan	730	Rendsburg. Er wollte direkt in den Bus nach Sehestedt einsteigen, der bald nach Eintreffen des Zuges abfuhr. Er konnte ihn nicht mehr erreichen, obwohl er direkt zum Bus ging. Gleiches habe ich beobachtet, als ich mal aus dem Zug stieg, allerdings hatte ich mein Auto dort geparkt. Die Leute hatten gar keine Chance, den Bus zu bekommen.	Die Buslinie 730 hat in Rendsburg nur Anschlüsse zur Bahn Richtung Flensburg und Neumünster. Ein Umstieg Richtung Kiel kann leider nicht gewährleistet werden, da die Fahrzeit der Buslinie 730 nicht weiter verkürzt werden kann.
Ascheffel	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr	725	viel zu große Busse, Kleinbusse wären besser	Das Thema eines potentiellen Einsatzes von Kleinbussen bzw. ODV-Verkehren wird im Evaluationsbericht behandelt.
Damendorf	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	735	morgens eine weitere Verbindung nach 8:00 Uhr zum Schulzentrum Süd Eckernförde. Bei Entfall der ersten oder zweiten Stunden besteht keine Möglichkeit, zur Schule zu gelangen.	Dies wäre Aufgabe des Trägers der Schülerbeförderung, nicht des ÖPNV.
Holtsee	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	737	Zeit (7:15 und 7:41 Uhr werktags) wurde trotz reger Annahme einfach gestrichen, Kinder müssen entweder zu früh oder zu spät mit dem Bus fahren	Es gibt weiterhin zwei Busverbindungen zur 1. Stunde nach Eckernförde mit der Linie 737.
Holtsee	Qualität	737	von Eckernförde, Schulzentrum Süd um 15:20 Uhr der Bus fällt regelmäßig aus	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben
Brekendorf	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	725	Bus um 8.21 Uhr (Fahrtrichtung ECK) sollte zusätzlich über Schulzentrum Süd fahren	Wird zur Prüfung mitgenommen
Brekendorf	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	725	Bus um 15.02 Uhr (Fahrtrichtung Kropp) sollte zusätzlich über Schulzentrum Süd fahren	Nach Schulschluss um 15 Uhr gibt es eine Busverbindung nach Brekendorf. Die Taktfahrt um 15:02 kann nicht über das Schulzentrum Süd verschwenkt werden, weil dann in Owschlag und Kropp die Anschlüsse an weiterführende Linien
Borgstedt	Schülerbeförderung / Grundschule	735	Die Grundschüler der Grundschule Borgstedt kommen nach Schulende nicht mit dem ÖPNV nach Hause (nach Klein Wittensee).	Der Träger der Schülerbeförderung ist für eine satzungsgemäße Beförderung zuständig.
Amt Hüttener Berge	Schülerbeförderung / Grundschule	735	Die Grundschüler der Grundschule Borgstedt können den ÖPNV nicht nutzen	Die Verbindung zwischen Holzbunge und der Schule Borgstedt ist auf die Schulzeiten abgestimmt.
Amt Hüttener Berge	Schülerbeförderung / Grundschule	725	Brekendorf, Ahlefeld, Bistensee, Hütten, Damendorf und Osterby nach dem bekannten Busplan für die Grundschüler, sind nicht alle Schulanfangs- und -endezeiten durch den ÖPNV abgedeckt	Eine Anpassung der Schulzeiten der Schule Ascheffel würde mehr Möglichkeiten schaffen eine ÖPNV-Busverbindung einzurichten. Zur aktuellen Schulanfangszeit um 07:45 sind bereits alle Busse zu den weiterführenden Schulen
Dänischenhagen				

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Schwedeneck	Fahrplan	746	scheiterte letztendlich daran, dass durch notwendig Reduzierung der Geschwindigkeit die Fahrpläne mit den aktuellen Haltestellen nicht eingehalten werden konnten. Bitte berücksichtigen Sie die verlängerte Anfahrzeit durch die Reduzierung auf der Strecke der Kirchstraße in Ihren weiteren Planungen. Ein Vorgang dazu sollte bereits vorliegen, alternativ stelle ich diesen aber auch gerne noch einmal zur Verfügung.	Thema ist bekannt. Liegt bei Tonya. Falls im Rahmen der Evaluation das Busliniennetz angepasst werden sollte, lässt sich eine längere Fahrzeit auf diesem Streckenabschnitt gegebenenfalls berücksichtigen.
Amt Dänischerhagen	Schülerbeförderung / Grundschule	740	Für die Grundschule Dänischenhagen wurde davon berichtet, dass die Busfahrenden Schüler systematisch zu spät zur ersten Stunde kommen würden, Eine Einführungszeit der Grundschule fange dieses zwar ab, man wünsche sich aber eine bessere Koordination.	Die Taktfahrten der 740 sind nicht verschiebbar.
Grundschule Surendorf	Schülerbeförderung / Grundschule	740	Es musste eine Änderung der Schulzeiten vorgenommen werden und die Schule muss zu einer für diese jungen Schüler unpassenden Zeit von 7.25 / 7.30 Uhr starten	Die Taktfahrten der 740 sind nicht verschiebbar.
Grundschule Surendorf	Kommunikation		zuverlässig, daher sind ausfallende Fahrten nicht unmittelbar erkennbar und die Nachrichten an die Schule kommen per Mail dann zu spät.	Wird an den Betreiber bzw. NAH.SH bzgl. der App weitergegeben.
Grundschule Surendorf	Fahrpersonal	740	Zu Beginn der Umstellung haben viele Busfahrer die Haltestelle „Surendorf Schule“ wiederholt ausgelassen. Auch nach jeden Schulferien kommt dies gehäuft vor und regelmäßig im Schnitt alle 2 Wochen hält einer der Busse der 740 zwischen 11.28 Uhr und 15.28 Uhr nicht an der Schule.	Das Thema wurde an den Betreiber als Verantwortlicher der Betriebsqualität weitergegeben
Achterwehr				
Felde	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	767	die Ortsteile Neu Nordsee und Jägerslust der Gemeinde Felde nur noch mit einer einzigen Busleistung (Fahrt S 021) bedient werden. Hier ist es mindestens erforderlich, zum morgendlichen Schulanfang ein Angebot zu machen. Gerade in Jägerslust findet sich ein Schwerpunkt der Unterbringung von Migranten und Geflüchteten im Amt Achterwehr, so dass hier eine erhöhte Nachfrage besteht.	Auf Grund des geringen Fahrgastpotentials wird für die Linie eine Umstellung auf ODV empfohlen.
Ottendorf	Fahrplan	765	die Linie 765 in Kronshagen wieder auf den ursprünglichen Weg über die Dorfstraße und die Kieler Straße zu verlegen. Diejetzige Bedienung des Schulzentrums soll im vorhandenen Umfang aufrechterhalten bleiben. Alternativ wäre auch die Beibehaltung des bisherigen Fahrtwegs über den Eichkoppelweg, dann aber mit Führung über die Kopperpähler Allee in Richtung Kieler Straße vertretbar.	Die aktuelle Führung über Eichkoppelweg und neu Gutenbergstraße stellt eine gute Querverbindung zwischen Kronshagen und dem Dreiecksplatz dar, die es vor Ostern 2024 nicht gab. Bei einer Linienführung über Kieler Straße und Kronshagener Weg würde diese Linie parallel zur KVG-Linie 34 führen und keinen Mehrwert auf diesem Abschnitt erhalten.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Westensee	Fahrplan		Der Ort Brux mit den Ortschaften Schönhagen und Trentrade ist dagegen leider sehr schlecht an den Hauptort Westensee und auch an die weiterführenden Schulen in Kiel, Rendsburg und anderen Orten angebunden.	Die Einrichtung eines ODV könnte die gewünschten Verbindungen schaffen
Westensee	Fahrplan	763	Die Anschlüsse am Bahnhof Bredenbek zwischen Bahn und Bus passen (mittlerweile) nicht mehr zusammen.	Der Bahnfahrplan der Bahnlinie RB 75 ist seit der Kieler Woche 2024 wieder im Ursprungszustand, weshalb die Anschlüsse wieder funktionieren.
Westensee	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	765	Nach einer Auswertung der aus der Gemeinde Westensee angefahrenen Schulen wurde eine sehr schlechte Anbindung vieler Schulen aus einigen Ortsteilen der Gemeinde Westensee ermittelt. Die Ansprüche der Satzung des Kreises zur Beförderung (zeitliche Erreichbarkeit) werden kaum oder gar nicht erfüllt. Die Analyse zeigt die Schwächen der Beförderung auf.	Ein Problem stellen hier die teilweise sehr unterschiedlichen Schulbeginnschlusszeiten der Kieler weiterführenden Schulen dar. Aus wirtschaftlichen Gründen kann nicht zu jedem Schulbeginnschluss jeder Schule ein zeitlich passender Bus eingesetzt werden. Die Beförderung aus der Region Westensee/Bredenbek befindet sich in Überprüfung.
Westensee	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	765	Die Rückfahrten aus den Schulen stellen sich noch schwieriger dar. Aufgrund der unterschiedlichen Schlusszeiten ist hier eine zeitnahe Auswertung aller Schulen bisher nicht erfolgt. Die Rückmeldungen aus der Elternschaft zeigen aber einen großen Bedarf an einer Verbesserung der Anbindungen auf.	
Westensee	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	765	Der Schulbus in Richtung Kiel ist ab Westensee-Sandberg bereits so voll, dass später zusteigende Kinder oftmals keinen Sitzplatz finden. Hier müsste dringend die Buskapazität erweitert werden. Beim anschließenden Umstieg am Abzweig Felde muss gewährleistet werden, dass die Busse aufeinander warten/abgestimmt sind, damit die Kinder auch ihre Anschlüsse erreichen.	Ab Felde wird die Fahrt, welche morgens von vielen Schülern genutzt wird, durch einen weiteren Bus der Linie 767 ergänzt.
Westensee	Fahrpersonal	765	Seitens der Gemeinde ist es wünschenswert, dass außerhalb der Schulbusverkehrszeiten Gruppen aus der Jugendherberge Westensee die Buslinie 765 mit Ziel Bahnhof Felde nutzen können. Da Gruppen mehrfach am leeren Bus abgewiesen worden sind (es sei „kein unangemeldeter Reisegruppenverkehr möglich“), kann unsere Jugendherberge keine Tagestouren (z.B. für Schulklassen) mehr anbieten.	Wurde an den Betreiber weitergegeben.
Westensee	Fahrplan	765	der Strecke Westensee-Kiel, damit insbesondere Jugendliche des Ortes ihre Freizeitaktivitäten am Wochenende selbstbestimmter gestalten können.	Ein dichter Takt am Wochenende wird geprüft.

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Nortorfer Land				
Vollstedt	Fahrplan	763	Der stündliche Taktverkehr (mit den Linien 763 und 765 im Wechsel) nach Nortorf ist für uns ein Segen. Gerade die Kinder und Jugendlichen werden dadurch selbstständiger, können ihre Ziele in Nortorf und Umgebung selbstständig erreichen und sind nicht mehr auf Eltern-Fahrdienste angewiesen	Wird z.K. genommen.
Vollstedt	Fahrplan	763	Wenn der letzte Bus nicht um 20 Uhr fahren würde, könnten die Jugendlichen insbesondere von Freitag bis Sonntag auch später noch selbstständig vom Besuch bei Freunden o.ä. nach Hause kommen. Hier wäre es eine Überlegung wert, wenn z.B. gegen 22 / 23 Uhr nochmal ein Spätbus fahren würde	Mehr Fahrten am Abend werden auf der Linie 765 geprüft.
Vollstedt	Fahrplan	765	Auch die andere Richtung zum Felder Bahnhof wird häufig genutzt, um weiter nach Kiel zur Arbeit und zurück zu kommen. Hier würden wir uns auf der 765 einen stündlichen Takt wünschen.	Das Potential für einen Ausbau des Taktes wird gesehen und ist Teil der Handlungsempfehlung.
Schlei-Ostsee				
Kosel	Allgemein	721	Wenn es nach mir ginge würde ich mich freuen wenn der Kreis sein klimaschädliches ÖPNV Projekt streicht. Es fahren aus meiner Sicht kaum Leute mit und die Gemeinde hat bis auf kaputte Straßen nichts davon. Ich würde dann den eingesparten Diesel direkt an die Pendler verteilen.	
Gammelby	Schülerbeförderung / weiterführende Schule	721	Seit dem 29.03.2024 ist der Busverkehr sehr stark eingeschränkt. Das hängt mit dem Projekt SMILE24 zusammen. Inzwischen haben wir eine Fahrradstation (Bikesharing) und können den NahShuttle nutzen. Beides funktioniert sehr gut und problemlos. Weder Bikesharing noch NahShuttle können jedoch den extremen Bedarf auffangen, der durch unsere Schüler entsteht - und dieses Thema muss unbedingt in die weitere Planung aufgenommen und berücksichtigt werden: Es fehlen die Busse Montags bis Freitags o 721 um 7:15 Uhr von Gammelby Ort zum Schulzentrum Süd (hier müssen unbedingt 2 Busse fahren) o 721 um 13:25 Uhr vom Schulzentrum Süd nach Gammelby Ort o 721 um 15:07 Uhr vom Schulzentrum Süd nach Gammelby Ort	Inzwischen werden morgens wieder zwei Busse eingesetzt. Die Verbindungen am Nachmittag funktionieren mit Umstieg in Kosel. Nach Schulschluss um 15 Uhr wird die Verbindung zeitnah verbessert.
Rieseby	SMILE24		Wir begrüßen und befürworten SMILE24, trotz einiger Anlaufschwierigkeiten beim ON-Demand Verkehr (vereinzelte Nicht-Verfügbarkeit über mehrere Stunden). Die Sprottenflotte ist inzwischen in Rieseby angekommen. Car-Sharing fehlt noch. Die Wikingerlinie wird in unserer Wahrnehmung gut angenommen. Das Marketing für Smile24 in Schwansen ist zu verbessern.	wird z.K. genommen

Amt/Stadt/Gemeinde	Kategorie	Linie	Stellungnahme	Anmerkung Kreis
Rieseby	SMILE24		Eine Zusammenlegung der Funktionen der verschiedenen Apps (Nah-Shuttle, nah SH, Donkey Republic und Flow Carsharing) in eine einzelne Nahverkehrs-App wäre in unseren Augen eine große Hilfe und würde zu einer besseren Wahrnehmung und noch größerer Akzeptanz führen	Dies wird ebenso gesehen. Die Intergration der verschiedenen Angebote im Rahmen von SMILE24 stellt sich technisch als anspruchsvoll dar. Ziel ist es, bis zum Ende der Projektlaufzeit zumindest die NAH.SH App für Bus- und Bahnverkehr sowie die NAH.SHUTTLE App für den On-Demand-Verkehr in eine App zu integrieren.
Rieseby	SPNV		Vorteilhaft wäre es, den Halbstundentakt der Verbindung Kiel – Eckernförde (RB 73) bis Rieseby auszudehnen, um eine Anbindung an den Wirtschaftsraum Kiel zu stärken. Der Fahrplan (Standzeit in Eckernförde) gibt das her. Nach Abschluss der Brückenbauarbeiten in Lindaunis sollte am Bahnhof Lindaunis ein neuer offizieller Haltepunkt entstehen.	Die Anmerkung wird an die NAH.SH GmbH zur Prüfung weitergegeben, die im Auftrag des Landes für den SPNV zuständig ist
Jevenstedt				
Amt Jevenstedt	Kleinere Busse / On-Demand-Verkehr		Aus Sicht der Bürgermeister/-innen ist mitzuteilen, dass die Busse in den späten Nachmittags- bzw. Abendstunden, also außerhalb des Schülerverkehrs, in der Regel minimal mit Fahrgästen gefüllt sind. Es wird sogar oft beobachtet, dass die Busse leer durch die Gemeinden fahren. Dies betrifft hauptsächlich Linien der Ost-West-Achse. Also im Prinzip ausgehend von Legan Richtung Stafstedt/Luhnstedt oder Richtung Hamweddel/Breiholz	Die entsprechende Anpassung des Angebotes auf schwach ausgelasteten Linien ist Teil der Handlungsempfehlungen.
Altenholz				
Altenholz	Fahrplan	740	Es wird sich abends ein dichterer Takt gewünscht.	Eine Taktverdichtung wird geprüft.
Altenholz	Tarif		Die Tarifzonengrenze in Altenholz-Stift wird als unfair wahrgenommen. Die Haltestelle "Ostpreußenplatz" liegt in der Tarifzone Kiel, während die Haltestelle "Rathaus" in der Zone Altenholz liegt. Dadurch ist auf der Rückfahrt von Kiel ein höherer Fahrpreis erforderlich.	befindet sich in Überprüfung
Altenholz	Fahrplan		Es wird sich eine ÖPNV-Anbindung für den Ortsteil Knoop gewünscht.	Das Wunsch wurde mitgenommen. Eine Anbindung im Rahmen der bestehenden Linien ist allerdings herausfordernd.
Fahrgastverbände				
ProBahn	Fahrplan	765	Es wird ein durchgehender Stundentakt an Mo-Fr und eine Taktverdichtung am Wochenende für sinnvoll gehalten.	Eine Taktverdichtung wird geprüft.



Anlage 4 – Mögliche Angebotskürzungen

Linie	km/Jahr	Maßnahme	Auswirkungen	Bestehende Alternativen	Mögliche Ersatzmaßnahmen	Kategorie
722	62.337	Entfall aller Fahrten im Abschnitt zwischen Holzbungge und Damendorf	Entfall der Verbindung Holzbungge - Sehestedt - Haby - Groß Wittensee - Damendorf.	Anbindung aller Orte durch andere Linien in Richtung jeweiliges Unter-/Mittelzentrum.	Nicht sinnvoll.	I
726	27.539	Entfall aller Fahrten	Entfall Verbindung zwischen Owschlag und Ahlefeld.	Umsteigeverbindung über Ahlefeld während Schülerbeförderung. Jedoch kaum Nachfrage.	Nicht sinnvoll.	I
735	6.772	Entfall aller Fahrten nach 20:00 Uhr	Entfall Abendfahrt nach Borgstedt, Bünsdorf, Ahlefeld-Bistensee, Ascheffel, Hütten und Damendorf.	Anbindung von Borgstedt, Ascheffel und Hütten durch andere Linien gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
746	9.267	Entfall aller Fahrten nach 20:30 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Krusendorf, Lindhöft, Noer und Altenhof.	Anbindung Surendorf durch Linie 740 gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
747	8.853	Entfall aller Fahrten nach 20:30 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Krusendorf, Lindhöft, Noer und Neudorf.	Anbindung Surendorf durch Linie 740 gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
749	20.790	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung	Entfall Anbindung Stubbendorf, Noer und Lindhöft.	Anbindung Osdorf, Lindhöft und Noer durch Linien 745, 746 und 747 gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
752	37.674	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung in Breiholz und Entfall aller Fahrten im Abschnitt zwischen Breiholz und Legan	Entfall Verbindung zwischen Hamdorf/Breiholz und Legan. Entfall Anschluss von Heide nach Breiholz.	Anbindung Breiholz durch Linie 775. Anschluss jedoch nur von/nach Rendsburg.	Nicht sinnvoll.	I
		Entfall aller Fahrten nach 20:30 Uhr	Entfall Abendfahrt nach Stafstedt, Luhnstedt, Nindorf und Hohenwestedt.	Anbindung von Stafstedt, Luhnstedt und Hohenwestedt durch andere Linien gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
757	12.651	Entfall aller Fahrten nach 19:00 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Bargstedt, Oldenhütten, Heinkenborstel, Mörel, Rade und Tappendorf	Anbindung von Bargstedt und Oldenhütten durch Linie 760 gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
763	14.876	Entfall aller Fahrten nach 19:00 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Groß Vollstedt, Emkendorf und Brux und Verbindung zwischen Nortorf und Bredenbek.	Anbindung von Groß Vollstedt und Bredenbek durch andere Linien gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
767	6.307	Entfall aller Fahrten nach 20:00 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Schönwohld.	Anbindung von Achterwehr und Kiel-Russee durch andere Linien gegeben.	Nicht sinnvoll.	I
769	26.058	Entfall aller Fahrten	Entfall Anbindung von Sehestedt-Süd und Verlust Umsteigeverbindung von Bovenau zum Zug nach Kiel.	Schülerbeförderung nach Osterrade durch bestehenden Freigestellten Verkehr Amt Schacht-Audorf. Anbindung Sehestedt-Süd durch andere Linien in Sehestedt-Nord.	ODV nur in größerem Gebiet inklusive Linie 766 sinnvoll. -> Evaluationsbericht	I
784	13.025	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung	Entfall Anbindung Loop und Schönbek	Keine.	Anbindung Schönbek durch Halt am Abzweig gegeben. ODV im Amt Bordsesholm möglich. -> Evaluationsbericht	I
796	11.673	Entfall aller Fahrten nach 20:00 Uhr	Entfall Abendfahrten nach Rumohr, Schierensee, Emkendorf und Haßmoor.	Keine.	Nicht sinnvoll.	I
754	58.261	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung	Entfall Anbindung Thaden, Bendorf, Oersdorf, Bornholt und Steinfeld.	Anbindung Beldorf durch Zug RB 63 gegeben.	ODV möglich und sinnvolles Testgebiet.	II
772	47.358	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung. Zusätzlich Übertrag übriger Leistung auf Linie 771.	Entfall Anbindung Sophienhamm-Mitte, Bargstall und Westermühlen. Reduzierung Angebot Föhrden und Tetenhusen.	Anbindung Föhrden und Tetenhusen durch Linie 771 gegeben.	ODV für Sophienhamm, Bargstall und Westermühlen möglich. -> Evaluationsbericht	II
783	47.911	Entfall fast aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung im Abschnitt zwischen Bordsesholm und Negenharrie. Entfall aller Fahrten nach Großharrie. Reduzierung der Fahrten nach Mühbroom	Deutliche Reduzierung des Angebots für Brügge, Groß Buchwald und Negenharrie. Leichte Reduzierung Anbindung Mühbroom.	Keine.	Umverteilung der restlichen Fahrten möglich, um Anbindung von Brügge und Groß Buchwald beizubehalten. Ggf. mit Kleinbus wegen Tonnagebeschränkung in Brügge. Sonst keiner. ODV oder Ortslinie sinnvoll. -> Evaluationsbericht	II
786	39.621	Entfall aller Fahrten außerhalb Schülerbeförderung	Entfall Anbindung von Ellerdorf, Warder, Arche Warder, Langwedel, Dätgen und Schülpe.	Anbindung von Ellerdorf, Langwedel, Dätgen und Schülpe durch Linien 762, 780, 760 und 782 gegeben.	ODV für Warder	II