

**3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde
2021 - 2025**

Auftraggeber:

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Auftragnehmer:

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

Redaktionsschluss zum Beteiligungsverfahren: 09.04.2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
2	Verkehrspolitische Ziele	3
2.1	Landesentwicklungsplan (LEP) 2010	3
2.2	Regionalplan	4
2.3	ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein	4
2.4	Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes (BGG/LBGG)	4
2.5	Landweiter Nahverkehrsplan (LNVP)	5
2.6	Beschlüsse der UN-Klimaschutzkonferenz 2015	5
2.7	Mobilitätskonzept des Landes	6
2.8	Masterplan Mobilität der KielRegion	6
2.9	Ziele des Kreises	7
3	Rahmenbedingungen	8
3.1	Rechtsrahmen und seine finanziellen Auswirkungen	8
3.1.1	Verordnung (EG) 1370/2007 und PBefG vom 01.01.2013:	8
3.1.2	Novellierung des Vergaberechts	13
3.1.3	GVFG vom 24.05.2007 / Entflechtungsgesetz	13
3.1.4	GVFG Schleswig-Holstein	14
3.1.5	Regionalisierungsgesetz	14
3.1.6	ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein vom 24.05.2007	15
3.1.7	Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz	15
3.1.8	Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes	16
3.1.9	§ 148 SGB IX (Erstattung von Fahrgeldausfällen für die Beförderung Schwerbehinderter)	16
3.1.10	Schulgesetz Schleswig-Holstein	16
3.1.11	Kreissatzung zur Schülerbeförderung	17
3.1.12	„Clean Vehicles“-Richtlinie der Europäischen Union	17
3.2	Strukturelle Gegebenheiten	18
3.2.1	Bevölkerung	18
3.2.2	Arbeitsplätze und Beschäftigung	22
3.2.3	Berufspendlerinnen und -pendler	23
3.2.4	Schülerinnen und Schüler/Studierende	25
3.2.5	Tourismus	31
3.3	Verkehrsinfrastruktur	32
3.3.1	Straße inkl. Bushaltestellen	32
3.3.2	Schiene	38

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

3.4	KFZ-Verkehr.....	38
3.4.1	PKW-Bestand/Motorisierung	38
3.4.2	Entwicklung des KFZ-Verkehrs in den letzten Jahren.....	40
3.4.3	Altersgruppen- und raumtypische (KFZ-)Mobilitätsaspekte	41
3.5	Rahmenbedingungen der Finanzierung.....	44
4	Der ÖPNV des Kreises bis 2020	46
4.1	Ergebnisse der SrV-Erhebung 2013.....	46
4.2	Marktforschungsergebnisse der NAH.SH GmbH.....	50
4.3	SPNV / Entwicklungen seit dem 2. RNVP	50
4.3.1	Angebot.....	50
4.3.2	Nachfrage	51
4.4	Übriger ÖPNV – Entwicklungen seit dem 2. RNVP.....	53
4.4.1	Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen	53
4.4.2	Gesamtleistung	54
4.4.3	Verkehrsbedienung	55
4.4.4	Nachfrage	59
4.4.5	Fahrzeuge.....	62
4.5	Tarif und Vertrieb	65
4.6	Marketing und Kommunikation	67
4.7	Organisation.....	69
4.7.1	Gründung des Landesweiten Aufgabenträgerverbunds.....	70
4.7.2	Regionales Mobilitätsmanagement.....	70
4.7.3	Verhältnis Aufgabenträger - Leistungsersteller	71
5	Aktuelle und zukünftige Entwicklungen	72
5.1	SPNV	72
5.2	Busverkehr.....	73
5.2.1	Bedienungsangebot in den Stadtverkehren.....	74
5.2.2	Bedienungsangebot im Regionalverkehr	77
5.2.3	Anforderungen an Fahrzeuge.....	85
5.2.4	Sonstige Anforderungen an Leistungsersteller	91
5.2.5	Qualitätsmanagement und Berichtswesen	93
5.2.6	Vergaben/Verträge.....	95
5.2.7	Finanzierung	99
5.2.8	Innovative Mobilitätsformen.....	99
5.3	Verknüpfung und Vernetzung.....	101
5.3.1	Intramodale Verknüpfung	101

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

5.3.2	Intermodale Verknüpfung	102
5.3.3	„Technische“ Verknüpfung/Vernetzung über Digitalisierung	105
5.4	Tarif und Vertrieb	106
5.5	Marketing/Kommunikation	109
5.5.1	Landesweites CD	109
5.5.2	Fahrgastinformation	110
5.5.3	Öffentlichkeitsarbeit.....	114
5.5.4	Barrierefreiheit.....	114
5.6	Straßen- und Haltestellen-Infrastruktur.....	115
5.6.1	Straßeninfrastruktur.....	115
5.6.2	Bushaltestellen.....	116
5.7	Organisation.....	123
6	Ausblick	123
	Quellenverzeichnis.....	125

ANHANG

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abb. 1:	Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2008 bis 2018.....	18
Abb. 2:	Änderung der Altersstruktur der Kreisbevölkerung 2008 bis 2018 (5-Jahres-Vergleich).....	19
Abb. 3:	Prognose der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung bis 2030	21
Abb. 4:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2011 und 2018 im Vergleich.....	23
Abb. 5:	Pendelbeziehungen (gemeindescharf) im Kreis Rendsburg-Eckernförde	25
Abb. 6:	Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19	26
Abb. 7:	Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Schulart, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19.....	27
Abb. 8:	Schülerinnen- und Schülerströme im Kreisgebiet (Nordteil, Südteil) nach Schulart.....	28
Abb. 9:	Prognose der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis Schuljahr 2032/33	31
Abb. 10:	Barrierefreie Haltestelle in Eckernförde	35
Abb. 11:	Entwicklung des PKW-Bestandes im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2009 bis 2019.....	39
Abb. 12:	Langjährige Entwicklung der CO ₂ -Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein (1990 bis 2018)	41
Abb. 13:	Verkehrsleistung junger Erwachsener (18 bis 34 Jahre) 2008 und 2017 nach Raumkategorie und Verkehrsmittel	42
Abb. 14:	Anteile von Haushalten ohne PKW in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion	48
Abb. 15:	Modal-Split der Wohnbevölkerung in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion.....	49
Abb. 16:	Nutzung des öffentlichen Verkehrs 2016/18 der schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV im Vergleich.....	50
Abb. 17:	Veränderung der Ein- und Aussteiger 2010 – 2018 an Bahnhöfen im Kreis und angrenzenden Bereichen	52
Abb. 18:	Veränderung der streckenbezogenen SPNV-Nachfrage 2010 – 2018 im Kreis und angrenzenden Bereichen	53
Abb. 19:	Entwicklung der Fahrleistung im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Regionalverkehr und Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg) 2011 bis 2019.....	55
Abb. 20:	Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Schultag)	58
Abb. 21:	Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Ferientag)	58

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Abb. 22:	Berechnete Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2011 bis 2019.....	60
Abb. 23/24:	Nachfrageentwicklung in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg 2011 bis 2019.....	61
Abb. 25:	Neues Fahrplanlayout im Regionalbusverkehr der Autokraft.....	68
Abb. 26:	Fahrplanbroschüre des Stadtverkehrs Rendsburg im NAH.SH-CD	69
Abb. 27:	Neues Stadtbusnetz Eckernförde gemäß Gutachternvorschlag	75
Abb. 28:	Neues Taktliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	79
Abb. 29:	Optionales Zusatzangebot für touristisch wichtige Bereiche	83
Abb. 30:	Optionales Angebot für zusätzliche Fahrten in Wochenendnächten	84
Abb. 31:	Beispiel für gut lesbare TFT-Innenanzeige	88
Abb. 32:	Erster autonomer Kleinbus auf der Straße in Deutschland (Bad Birnbach).....	101
Abb. 33:	Mobilitätstation in Hamdorf mit Fahrradabstellanlage, Informationsstele und Bushaltestelle.....	104
Abb. 34:	Bus im NAH.SH-CD (Stadtverkehr Rendsburg).....	110
Abb. 35:	Fahrplanauskunft der NAH.SH mit Echtzeit und Angabe zur Barrierefreiheit	113
Abb. 36:	Schwach genutzte und „in die Jahre gekommene“ Hochbord-Haltestelle in der Fläche	121
Tab. 1:	Haltestellen im Kreis Rendsburg-Eckernförde, für die im Rahmen der Förderrichtlinie eine Förderung beantragt wurde	37
Tab. 2:	Entwicklung des finanziellen Gesamtaufwandes des Kreises Rendsburg-Eckernförde für ÖPNV 2013 bis 2020	45
Tab. 3:	Linien des neuen Regionalbusnetzes im Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	79
Tab. 4:	Verknüpfungspunkte Bus-Bahn und Bus-Bus im neuen Regionalbusnetz des Kreises	81
Tab. 5:	Mindestplatzanzahl für im neuen Regionalbusnetz des Kreises eingesetzte Fahrzeugtypen	90
Tab. 6:	Geplanter Finanzrahmen für den ÖPNV gemäß mittelfristiger Finanzplanung des Kreises	99

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AEU-Vertrag	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B&R	Bike & Ride
BAB	Bundesautobahn
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (eigentlich: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen)
Bhf.	Bahnhof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CD	Corporate Design
CO ₂	Kohlendioxid
DaZ	Deutsch als Zweitsprache
DB	Deutsche Bahn
DELFI	durchgängige elektronische Fahrplaninformation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Fa.	Firma
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fpl.	Fahrplan
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GtL	Gas-to-Liquids
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (eigentlich: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden)
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
KBS	Kursbuchstrecke
KFZ	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
KVG	KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
L	Landesstraße
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz (eigentlich: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein)
Li.	Linie
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

1 Einführung

Im Jahre 2013 hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde seinen letzten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) beschlossen. Nach über 7 Jahren legt er hiermit mit dem nunmehr 3. RNVP das Nachfolgewerk hierzu vor. Zwar war eine Reihe von Themenbereichen, die für diesen nun inhaltlich prägend sind, im letzten Plan bereits angelegt und behandelt. Allerdings haben sich insbesondere im Hinblick auf die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit erhebliche Veränderungen ergeben, die im nun vorliegenden Plan ihren Niederschlag finden und auch dazu führen mussten, dass dieser inhaltlich, im Gegensatz zu den vorangegangenen Werken, nicht mehr dem grundsätzlichen Ansatz einer tendenziell moderaten Weiterentwicklung im ÖPNV mit eher zurückhaltenden aufgabenträgerseitigen Vorgaben folgt.

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

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

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

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

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

Vorstehend beschriebene Umstände zeitigten mehrere einschneidende Veränderungen:

- Notwendigerweise erfolgte eine Neuaufstellung des Kreises hinsichtlich seiner Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion mit einer entscheidenden personellen und fachlichen Stärkung des Mobilitätsmanagements.
- Die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde mussten einer Neuvergabe unterworfen werden, im Falle Rendsburgs mit intensiven – auch juristischen – Auseinandersetzungen.
- Außerdem kam es zu einer Abkehr vom bisher dominierenden Prinzip der (de jure) eigenwirtschaftlichen Bereitstellung der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr, weshalb, wie andernorts (und im Kreis bei den Stadtverkehren) bereits seit Längerem üblich, der Verkehr zukünftig auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge und daraus resultierender Verkehrsverträge betrieben werden soll – nach Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens. Als Grundlage hierfür wurde mit erheblichem Aufwand ein Gutachten zur Neuordnung des Regionalverkehrs erstellt. Diese Neuordnung wurde nach Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens in 2020 zum 01.01.2021 umgesetzt.
- Vorgaben zur Barrierefreiheit sind gemäß den rechtlichen Bestimmungen im Nahverkehrsplan verortet; somit gingen die Inhalte des Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV – unter Vornahme notwendiger Anpassungen an veränderte Gegebenheiten – im vorliegenden neuen RNVP auf.
- Die Eckpunkte der Entwicklungen und Projekte auf Ebene des landesweiten Verbundes und der KielRegion im Bereich der Mobilität sind zu berücksichtigen.
- Der RNVP erhält generell eine deutlich wichtigere Funktion als Planungs- und Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers als in der Vergangenheit. Daher spielt das genannte Gutachten auch eine elementare Rolle für den vorliegenden neuen Plan, da dessen Ergebnisse mit den Darstellungen v.a. zur Konzeption und Qualität von Liniennetz und Bedienung sowie zur Teilnetzbildung umfassend übernommen wurden, ergänzt durch den nunmehr wichtigen Bereich des Qualitätsmanagements. Ein solches Ineinandergreifen beider Werke war von vornherein konzipiert. Ein ähnlicher Prozess fand auch bezüglich der Zukunft des Stadtverkehrs Eckernförde statt. In dieser Abhängigkeit begründet liegen auch die vergleichsweise lange Bearbeitungszeit des RNVP und die nun vorhandene Überschreitung des üblichen und grundsätzlich auch vorgegebenen Zeitabstandes von fünf Jahren gegenüber dem vorangegangenen Plan.

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

und Planungsgrundlage über den Zeitraum der kommenden fünf Jahre sowohl für den Aufgabenträger als auch die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen vorliegt.

In diesem Zusammenhang wie auch im Hinblick auf die Planerstellung selbst ist außerdem hervorzuheben, dass dieser RNVP von einem tiefgreifenden singulären Ereignis betroffen ist: In der Endphase seiner Erstellung (d.h. kurz vor dem für das Beteiligungsverfahren maßgeblichen Radaktionsschluss am 09.04.2020) entwickelte sich unvorhergesehen, aber sehr dynamisch eine weltweite Pandemie, ausgelöst durch das neuartige Virus COVID-19 („Corona-Virus“). Diese veranlasste in zahlreichen Ländern, auch in der Bundesrepublik Deutschland, die Regierungen und regionalen Verwaltungen zu drastischen Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der wirtschaftlichen Aktivitäten sowie umfassende finanzielle Unterstützungspakete zur Abfederung der hieraus resultierenden Folgen. Nach einer Phase der Abmilderung im Sommer 2020 verschärfte sich das Infektionsgeschehen wieder und verursachte erneute strenge Beschränkungen des öffentlichen Lebens, die auch in den ersten Monaten 2021 noch andauerten. Auch das Beteiligungsverfahren dieses RNVP musste angesichts der mit der Pandemie verbundenen Kontaktbeschränkungen zeitlich deutlich ausgeweitet werden, so dass die Beschlussfassung erst erheblich später als vorgesehen und dabei erst nach der Umsetzung des neuen Bedienungskonzepts im Regionalverkehr erfolgen konnte. Die Grundlagen, auf denen der vorliegende RNVP erstellt wurde, beruhen in weiten Teilen auf der Zeit und den Randbedingungen vor dieser Krise, wenngleich einige wichtige Inhalte noch aktualisiert wurden. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang auch, dass im Lichte der grundlegenden Veränderung, die mit der Einführung des neuen Regionalverkehrs zum 01.01.2021 einherging, die übliche Unterscheidung des Istzustands und der zukünftigen Entwicklungen insofern modifiziert wurde, als die Beschreibung der Verhältnisse bis Ende 2020 einerseits und ab 2021 andererseits vorgenommen wurde; selbstverständlich sind die Perspektiven für die Entwicklung in den kommenden Jahren, für die der neue Regionalverkehr die wesentliche Grundlage bildet, enthalten. Bezüglich der Auswirkungen der COVID-19-Krise sind kurzfristig in 2021 zusätzliche Herausforderungen absehbar, die noch nicht genau klar sind, die mittel- und langfristigen Auswirkungen können derzeit allerdings überhaupt noch nicht überblickt werden. Es wird zunächst davon ausgegangen, dass hierdurch die längerfristigen Ziele der ÖPNV-Gestaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde nicht nachhaltig gefährdet werden und insofern der RNVP in den kommenden Jahren umgesetzt werden kann; viele beschriebene Maßnahmen sind auch bereits durchgeführt worden bzw. angestoßen. Die Notwendigkeit einer späteren Neubewertung der Situation ist aber nicht völlig ausgeschlossen; für diesen Fall wird zu gegebener Zeit darüber zu befinden sein, ob gemäß § 5, Abs. 3, Pkt. 6. ÖPNVG eine RNVP-Fortschreibung erforderlich wird.

2 Verkehrspolitische Ziele

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

2.1 Landesentwicklungsplan (LEP) 2010

Zum **LEP 2010** ist derzeit eine Fortschreibung in Vorbereitung; eine erste Entwurfsfassung wurde 2018 ins Anhörungsverfahren gegeben, das sich bis Mai 2019 erstreckte. Ende 2020

wurde eine zweite Beteiligungsrunde auf der Grundlage einer zweiten Entwurfsfassung gestartet. Die Beschlussfassung zu diesem Werk ist in 2021 zu erwarten.

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

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

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

2.2 Regionalplan

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

2.3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein

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

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

Die Ziele dieser Gesetzeswerke selbst haben sich nicht geändert, jedoch erfuhr ausgehend hiervon das Personenbeförderungsgesetz eine Änderung im Hinblick auf Bestimmungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. Kap. 3.1.1). Außerdem wurden inhaltliche Anpassungen vorgenommen, besonders im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Informationstechnik (Internetseiten, mobile Anwendungen; vgl. Kap. 3.1.8). Ergänzend ist die **UN-Behindertenrechtskonvention vom 13.12.2006** zu nennen, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundesrats- und Bundestagsbeschluss zugestimmt hat und der damit bundesrechtlicher Rang zukommt. In Art. 9 ist dort gefordert, für Menschen mit Behinderung „gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information,

Kommunikation einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Räumen offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“. In diesem Sinne wird die Notwendigkeit einer Feststellung und Beseitigung von Barrieren und Zugangshindernissen und -barrieren (namentlich auch für Transportmittel) festgestellt. Gemäß Art. 20 sind Maßnahmen zu treffen, um persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen, indem u.a. selbige gemäß den Wünschen der jeweils Betroffenen hinsichtlich der Art und Weise sowie des Zeitpunkt zu erschwinglichen Kosten erleichtert wird.

2.5 Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

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

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

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

2.6 Beschlüsse der UN-Klimaschutzkonferenz 2015

Als während der Laufzeit des 2. RNVP neu hinzugekommene relevante Grundlagen mit Bedeutung für (verkehrspolitische) Ziele sind die Klimaschutzziele als Folge der Beschlüsse der **UN-Klimaschutzkonferenz 2015** in Paris zu erwähnen:

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

2.7 Mobilitätskonzept des Landes

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

Als Herausforderungen / Ziele werden dort identifiziert:

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

2.8 Masterplan Mobilität der KielRegion

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

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

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

Um das im Rahmen des Masterplan Mobilität gesetzte quantitative Ziel, die CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35 % zu reduzieren, erreichen zu können, ist eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal-Split von 8 % auf 13 % erforderlich.

Ein analoger Plan existiert mit dem Klimaschutzteilkonzept **„Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg“** für diesen Teilbereich des Kreises mit sehr ähnlichen Zielen.

Daneben hat auch die AktivRegion Eider-Treene-Sorge ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität „**Mobil op'n Dörp**“ verabschiedet, wo ebenso die Ziele einer neuen Mobilitätskultur, einer klimaschonenden Mobilität und die Erhöhung der Lebensqualität im Mittelpunkt stehen. Auch in der kreisweiten Zukunftsstrategie „R.E. 2030“ werden solche Zielsetzungen aufgegriffen.

2.9 Ziele des Kreises

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

- eine grundlegende Neustrukturierung der Bedienung im regionalen Busverkehr, angepasst an zeitgemäße Angebotscharakteristika wie auch Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und losgelöst von den gewachsenen Strukturen angezeigt ist,
- die Sicherung des bedarfs- und qualitätsorientierten Verkehrsangebotes im Schülerinnen- und Schülerverkehr weitgehend durch einen attraktiven, alle Bevölkerungsgruppen ansprechenden ÖPNV gewährleistet werden soll,
- flankierend hierzu die Multi- und Intermodalität durch attraktive Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln noch stärker in den Fokus gerückt werden soll,
- eine Stärkung der Beförderungsanteile des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen und weiterer Umweltbelastungen erreicht werden soll,
- ein Fahrplan nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) kreisweit gelten soll,
- die auch für die weitere Zukunft rechtssichere Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Be- und Erstellerebene und des ÖPNV-Managements – auch im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre mit den benachbarten Aufgabenträgern – sicherzustellen ist,
- der Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV gemeinsam mit den für die Durchführung des regionalen Busverkehrs sowie der Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg beauftragten Unternehmen eine signifikante Erhöhung von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen erreicht; Ziel ist es, während der Laufzeit des 3. RNVP mindestens die Vorgaben der „Clean-Vehicles“-Richtlinie umzusetzen (vgl. Kap. 3.1.12),
- die Liniennetze in den Stadtverkehren sowie im regionalen Busverkehr kontinuierlich an neue Entwicklungen und Mobilitätsanforderungen angepasst werden, beispielsweise in den touristischen Schwerpunkten des Kreises.

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

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

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

Der neue ITF mit dem neuen Liniennetz im regionalen Busverkehr wird kontinuierlich auf Verbesserungsmöglichkeiten analysiert. Wenn sinnvoll und möglich, werden diese zeitnah umgesetzt. Im Jahr 2024 findet eine umfassende Evaluation des Angebotes statt, um auf dieser Basis über Korrekturen und die Weiterentwicklung des Liniennetzes und des Fahrplans zu entscheiden.

3 Rahmenbedingungen

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

3.1 Rechtsrahmen und seine finanziellen Auswirkungen

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

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

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

- **Notwendigkeit der Vergabe des Stadtverkehrs Rendsburg:** Mit Hilfe externer gutachterlicher Unterstützung wurde hier nach intensiver verwaltungsinterner und politischer Diskussion auf der Grundlage einer entsprechenden Beschlussfassung ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchgeführt, in dessen Folge die Verkehrsleistung mit Wirkung zum 01.01.2017 von einem neuen Anbieter übernommen wurde. Die Bedienung und Finanzierung erfolgt seither auf der Grundlage eines öDA.
- **Analog Notwendigkeit der Vergabe des Stadtverkehrs Eckernförde:** Hier konnte aufgrund der Erfüllung der entsprechenden Rahmenbedingungen eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 (Direktvergabe an kleine/mittelständische Unternehmen) durchgeführt werden. Auch hier wurde ein neuer Verkehrsvertrag mit der Funktion eines öDA als Grundlage für die Leistungserbringung und Finanzierung abgeschlossen.
- **Vergabe des gesamten Regionalverkehrs:** Der Regionalverkehr wurde bis zum 31.12.2020 mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen bedient (ganz überwiegend von der Fa. Autokraft GmbH). Bereits für das in diesem Rahmen bestehende Verkehrsangebot galt weitgehend, dass es sich über diesen Genehmigungszeitraum hinaus im Lichte des rechtlichen Rahmens in Verbindung mit den wirtschaftlichen Ergebnissen des Verkehrsangebotes nicht hätte aufrechterhalten lassen. Unter der Bedingung der schon in Kap. 2.9 ausgeführten Notwendigkeit von umfassenden Veränderungen in der Verkehrsbedienung war dies umso zutreffender. Daher wurde im Einvernehmen zwischen der Verwaltung und Selbstverwaltung des Kreises für den gesamten Regionalverkehr zum 01.01.2021 die Umsetzung einer Neuvergabe des

Regionalverkehrs vorgenommen; verbunden hiermit war eine Überplanung von Netz und Bedienung mit dem Ziel, die historisch gewachsenen Strukturen, soweit wirtschaftlich darstellbar, an moderne Erfordernisse anzupassen. Im Besonderen sollte das Angebot stärker als in der Vergangenheit für alle potenziellen Fahrgastgruppen attraktiv werden und die starke Orientierung an den Belangen des Schülerinnen- und Schülerverkehrs sollte überwunden werden. Daher wurde eine Netz- und Fahrplangestaltung so weit wie möglich nach den Prinzipien des „integralen Taktfahrplanes“, sowohl innerhalb des Bussystems als auch hinsichtlich der Verknüpfungen zum SPNV, umgesetzt. Zur Vorbereitung dieses Schritts wurde, wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt, eine umfassende gutachterliche Untersuchung zur Zukunft des regionalen ÖPNV im Kreis durchgeführt mit intensiver Beteiligung der örtlichen Ebene und weiterer Akteure. In diesem Rahmen erfolgte eine komplette Neuentwicklung von Netz- und Fahrplankonzeption. Das hier gewonnene Ergebnis ist Bestandteil des vorliegenden RNVP (siehe Kap. 5.2.2).

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

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

Ein sehr stark umstrittenes Thema betrifft den im PBefG geregelten **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit**, aus dem teilweise abgeleitet wurde, dass Aufgabenträger hinsichtlich der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zum Erlass einer „allgemeinen Vorschrift“ verpflichtet seien, um diesen Vorrang gewährleisten zu können. Wenngleich auch diese Frage

zwischenzeitlich dahingehend abschließend ausgeurteilt zu sein scheint, dass diese Pflicht nicht besteht, wird aus vorstehenden Ausführungen deutlich, dass nach wie vor Rechtsunsicherheiten in durchaus grundlegenden Aspekten vorhanden sind.

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

Als weitere Folge der PBefG-Novelle hat sich die **Entwicklung eines Fernbusmarktes** ergeben; hier kommt es in Einzelfällen zu Konflikten um eine mögliche Konkurrenzierung des ÖPNV aufgrund der beantragten Fernbus-Haltestellen; ferner bildet die Abwicklung der Fernbusverkehre an den größeren Knotenpunkten eine Herausforderung, da die bauliche Infrastruktur hierfür z.T. nicht ausreicht und Beeinträchtigungen auch des ÖPNV Thema sind; diesbezüglich ist auch mit Blick auf den in Bau befindlichen neuen ZOB in Kiel eine potenzielle Betroffenheit des ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde festzustellen.

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

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

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

Finanzierungsinstrumentariums nicht realistisch erscheint und infolgedessen von der gesetzlich zulässigen Möglichkeit, Ausnahmen von dem genannten Zeitpunkt bereits bei der planerischen Aktivität zu benennen, umfänglich Gebrauch gemacht werden muss (vgl. auch Kap. 5.6.2).

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat in Reaktion auf die genannten gesetzlichen Vorgaben gehandelt und – aufsetzend auf die entsprechenden Ausführungen im 2. RNVP – in den letzten Jahren in intensiver Arbeit einen **Maßnahmeplan zu Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV** entworfen. Bestandteil dessen ist auch eine Konzeption zum Ausbau von Haltestellen mit entsprechender Prioritätenzuordnung; hier wurde im Lichte des vorstehend aufgezeigten Sachverhalts bereits ein erheblicher Teil von Haltestellen unter Ausnahmetatbestand gestellt mit Aufschub der Herstellung der Barrierefreiheit auf den Zeitraum nach dem 01.01.2022. Ungeachtet dessen wurde von den Ämtern und Gemeinden im Kreis im Rahmen der hierzu erfolgten gemeinsamen Beratungen auch unter diesen Bedingungen mehrfach deutlich gemacht, dass es hinsichtlich der Finanzierung der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen einer vollständigen Konnexität, d.h. der Übernahme der mit dieser gesetzlichen Anforderung verbundenen Kosten durch den verantwortlichen Gesetzgeber (Bund und Land) bedürfe. Ohne eine solche sei die Finanzierung durch die Gemeinden in ihrer Rolle als verantwortlicher Baulastträger nicht darstellbar; dies gelte erst recht unter Beachtung der Notwendigkeit von entsprechenden Maßnahmen im Umfeld- und Zuwegungsbereich. Um die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen zu forcieren, fördert der Kreis derzeit den Haltestellenausbau durch ein Sonderprogramm mit Zuwendungen an die Gemeinden als Baulastträger (vgl. Kap. 5.6.2). Außerdem ist zu beachten, dass an Kreisstraßen der Kreis selbst, an Landesstraßen das Land und an Bundesstraßen der Bund ganz oder teilweise für die barrierefreie Umgestaltung zuständig sind.

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

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

¹) Zusammenfassung gemäß „Public Services“, Juli 2017, der Fa. PwC

- der Laufzeitbeginn eines öDA muss in der Vorabkennzeichnung zwingend vorhanden sein.

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

- Bestimmung, dass gewerbsmäßige Vermittlungen von Beförderungen ohne selbst Beförderer zu sein diesem Gesetz grundsätzlich unterfallen,
- Zumessung der Unternehmereigenschaft im Sinne dieses Gesetzes für die organisatorische und vertraglich verantwortliche Kontrolle der Vermittlung und Durchführung der Beförderung,
- Linienbedarfsverkehr als neue Verkehrsform innerhalb des ÖPNV im Interesse klarer Regelungen zu On-Demand-Ridepoolingdiensten (auch und gerade mit digitaler Vermittlung) als Ergänzung zum klassischen ÖPNV – mit diversen Folgeanpassungen von linienverkehrsbezogenen Bestimmungen,
- gebündelter Bedarfsverkehr als neue Form des Gelegenheitsverkehrs zur Sicherstellung der Genehmigungsfähigkeit solcher Dienste außerhalb des ÖPNV und zur gleichzeitigen Verpflichtung hierzu,
- Einschränkungs- und Steuerungsmöglichkeiten für gebündelte Bedarfsverkehre zur Verhinderung von Gefährdungen der öffentlichen Verkehrsinteressen einschließlich der Funktionsfähigkeit evtl. betroffener Linienverkehre,
- Limitierung des Bediengebietes eines gebündelten Bedarfsverkehrs,
- Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Taxenverkehren und gebündelten Bedarfsverkehren,
- Verhinderung tariflicher Konkurrenzierung bzw. Unterlaufung des vorhandenen ÖPNV durch gebündelte Bedarfsverkehre,
- Begrenzung der Tarife für Linienbedarfsverkehre auf die für den klassischen ÖPNV gültigen inkl. Zulässigkeit eines Pauschalzuschlages je Fahrt,
- Abschaffung der Rückkehrpflicht von Mietwagen einschließlich der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr (im Rahmen bestimmter Bedingungen),
- Festlegung einer Poolingquote bei gebündelten Bedarfsverkehren in Stadt- oder Vorortverkehren zur Sicherstellung von Effizienz,
- Digitale Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen,
- eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme,
- Möglichkeit der Festlegung von Sozialstandards für gebündelte Bedarfsverkehre,
- umfangreiche Regelungen zur Bereitstellung entstehender Daten zur Förderung „intelligenter“ Verkehrssysteme,
- Umweltverträglichkeit als Ziel bei der Anwendung des Gesetzes,
- redaktionelle und klarstellende Änderungen.

Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren wurde nach dem Beratungs- und Beteiligungsverfahren Ende 2020 auf der Grundlage des Regierungsentwurfes eingeleitet. Eine Verabschiedung der Gesetzesnovelle durch den Bundestag und die Genehmigung durch den Bundesrat erfolgte im März 2021.

Abschließend ist hier darauf aufmerksam zu machen, dass auch von anderen als den hier im Mittelpunkt der Betrachtung stehenden Rechtsnormen Auswirkungen auf den Ordnungsrahmen des ÖPNV ausgehen können. Beispiel ist die in der politischen Diskussion befindliche **Änderung der VO (EG) 1073/2009**, die im Kern Liberalisierungen im

Fernbusmarkt zum Ziel hat. Der zunächst von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf hätte aber auch Liberalisierungswirkungen für den Nahverkehrsmarkt mit teilweiser Unterlaufung von Bestimmungen im PBefG zur Folge. Der Beratungsprozess zu dieser Verordnungs-Novellierung ist noch im Gange.

3.1.2 Novellierung des Vergaberechts

Das Vergaberecht, soweit es Vergaben oberhalb der „EU-Schwellenwerte“ betrifft, wurde im Bundesgebiet mit Wirkung zum April 2016 einer deutlichen Reform unterzogen (**Vergaberechtsmodernisierungsgesetz**); Grundlage hierfür sind wiederum entsprechend reformierte EU-Richtlinien. Auch für unter diesen Schwellenwerten liegende Aufträge sind mit der **Unterschwellenvergabeordnung** Änderungen verbunden. Nach Inkraftsetzung auf Bundesebene bereits im September 2017 erfolgte eine Umsetzung auf Landesebene mit Inkrafttreten des **Vergabegesetzes Schleswig-Holstein** am 01.04.2019, ergänzt durch eine Novellierung der **Schleswig-Holsteinischen Vergabeverordnung** zum selben Zeitpunkt (vgl. Kap. 3.1.7). Für den ÖPNV ist dies allgemein von Bedeutung, wenn Verkehre vergeben werden und das beabsichtigte Vertragskonstrukt nicht eine Dienstleistungskonzession darstellt. Dann nämlich – so die einschlägige und vom EuGH bestätigte Rechtsauffassung (vgl. Kap. 3.1.1) sind im Lichte des Art. 5 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 für das Vergabeverfahren die Bestimmungen des allgemeinen Wettbewerbsrechts anzuwenden bzw. es sind die Kriterien für ihre Anwendbarkeit bzw. Nichtanwendbarkeit zu beachten, was insbesondere für Inhouse-Geschäfte / interne Direktvergaben von Belang ist. Speziell für Schleswig-Holstein erwächst aus dem neuen Vergabegesetz des Landes eine zusätzliche Bedeutung für ÖPNV-Vergaben, weil Bestimmungen bzw. Regelungsgegenstände aus dem ehemaligen Tariftreue- und Vergabegesetz vom 01.08.2013 dort Eingang gefunden haben (vgl. 3.1.7). – Auch bzgl. anderer Fragen, die nicht abschließend in der genannten Verordnung geregelt sind, können Aussagen aus dem Wettbewerbsrecht hilfsweise herangezogen werden, so z.B. die Frage der Wesentlichkeit von Auftragsänderungen während der Vertragslaufzeit.

3.1.3 GVFG vom 24.05.2007 / Entflechtungsgesetz

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

Dagegen gibt es für die (deutlich umfangreicheren) Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (als Grundlage für das „Landes-GVFG“, vgl. nächstes Kap.) bundeseitig keine analoge Nachfolgeregelung. Zu einer Art Ersatzregelung kam es in 2017 im Rahmen der Verhandlungen zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Demnach erhalten ab

²) gemäß Information auf Internetseite des BMVI vom 07.11.2019

2020 im Zuge dieser Neuordnung die Länder rd. 9,75 Mrd. Euro vom Bund (aus MwSt.-Aufkommen), in der u.a. die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind³. Für die endgültige Umsetzung bedurfte es dabei noch verschiedener gesetzlicher Änderungen. Die gegenwärtige Landesregierung hat erklärt, ab 2020 weiterhin Mittel in Höhe der bis dahin vorhandenen Entflechtungsmittel (für Schleswig-Holstein 43,25 Mio. Euro, entsprechend 3,24% der Gesamtmasse für alle Bundesländer) für Verkehrsinvestitionen zu verwenden; es ist eine Verteilung zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV / Radverkehr im Verhältnis 65%:35% vorgesehen.

3.1.4 GVFG Schleswig-Holstein

Mit der Neufassung des „Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein)“ vom 24.05.2019 wurde die in vorstehendem Kap. erwähnte Zusicherung der Landesregierung umgesetzt. Das in diesem Gesetz vorgesehene Finanzvolumen entspricht für 2020 genau dem bisherigen Niveau der Entflechtungsmittel. Ab 2021 erfolgt eine jährliche Dynamisierung mit einer Rate von 2,0% bis 2035. In 2035 soll dann eine Revision der Mittel erfolgen. Wie bisher, sind Förderungen der zuwendungsfähigen Kosten bis zu 75% möglich (außer bei Deckenbaumaßnahmen).

3.1.5 Regionalisierungsgesetz

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

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

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

³) gemäß Meldung der Bundesregierung vom 02.06.2017 auf Internetseite

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

3.1.6 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein vom 24.05.2007

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

Landesseitig wurde zunächst für 2017 ein Zuschlag von 5 Mio. Euro sowie für die Folgejahre die Weitergabe der jährlichen Dynamisierung für den aus den Regionalisierungsmitteln gespeisten Anteil der Kommunalisierungsmittel zugesagt. Der Gesamtbetrag der Mittel für alle Kreise und kreisfreien Städte sollte demnach bis 2022 auf 65,51 Mio. Euro steigen. Infolge einer weiteren Aufstockung der Landesmittel um 5 Mio. Euro und der im vorstehenden Kap. beschriebenen Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolgte ab 2020 eine weitere deutliche Erhöhung der den Kreisen und kreisfreien Städten zur Verfügung gestellten Mittel, ausgehend von 71,6 Mio. Euro in 2020 und mit einem Aufwuchs auf vsl, 89,8 Mio. Euro in 2029. Nach einer nur für die Jahre 2018/19 als Übergangslösung erlassenen Interimsverordnung wurde nach Vorbereitung mit externer Hilfe aktuell die neue, bereits im vorstehenden Kap. bezeichnete Verordnung vom 27. November 2020 in Kraft gesetzt, die auch einen „sachgerechteren“ Schlüssel zur Mittelverteilung vorsieht (vgl. Kap. 3.5).

3.1.7 Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz

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

wenn bis dato keine Tarifbindung bestand; das Außerkrafttreten dieses Tarifvertrages am 31.10.2017 führte aber regelkonform auch zum Erlöschen der Allgemeinverbindlichkeit. – Das **Mindestlohngesetz** vom 01.01.2015 in Verbindung mit der zugehörigen Zweiten Verordnung zur Anpassung der Höhe des Mindestlohns bestimmt bundesweit ab 01.01.2020, dass Arbeitnehmer nicht unterhalb eines Satzes 9,35 Euro / Std. entlohnt werden dürfen. Zum 01.01.2021 stieg dieser Satz gemäß der diesbezüglichen dritten Verordnung auf 9,50 Euro.

3.1.8 Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes

Auf der Grundlage der **Richtlinie (EU) 2016/2102** vom 26.10.2016 erfuhren die genannten Gesetze wesentliche Anpassungen mit der Zielrichtung der Umsetzung von **Barrierefreiheit bei Internetseiten und mobilen Anwendungen** sowie die Spezifizierung der diesbezüglichen Anforderungen, auch hinsichtlich der Umsetzungszeitpunkte. Ergänzend hierzu wurde auch die **Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung** zum 21.05.2019 geändert, auf die beide Gesetzeswerke verweisen. Auch wenn der Geltungsbereich bestimmungsgemäß sich nur auf öffentliche Stellen (Bund, Land, Kreise, Gemeinden, sonstige Einrichtungen öffentlichen Rechts, soweit sie öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrnehmen) erstreckt und infolgedessen z.B. die Verkehrsunternehmen nicht notwendigerweise erfasst sind, ist von einer Betroffenheit des ÖPNV insofern auszugehen, als im PBefG die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 verankert ist, hierzu gehört auch die Information und Beauskunftung über elektronische Medien. In der genannten EU-Richtlinie sind als Zeitpunkte der Verbindlichkeit der Anwendung genannt: ab 23.09.2019 für neue, ab 23.09.2020 für bestehende Internetseiten, ab 23.06.2021 für mobile Anwendungen. Neben der barrierefreien Gestaltung wird die Bereitstellung einer Erklärung zur Barrierefreiheit der Internetseiten und mobilen Anwendungen gefordert.

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

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

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

3.1.10 Schulgesetz Schleswig-Holstein

Die Schulgesetzgebung des Landes war in den letzten Jahren wiederholt Veränderungen unterworfen. Maßgeblich mit Auswirkungen für den ÖPNV (in erster Linie auf die Schülerinnen- und Schülerströme) waren hierbei zum einen Veränderungen in den Schularten: Die Regionalschule wurde als eigenständige Schulart mit Wirkung zum Schuljahr 2014/15 nicht mehr weitergeführt und ist mit Ablauf des Schuljahres 2018/19 ausgelaufen; als Ersatz ist in erster Linie die Gemeinschaftsschule anzusehen. Zum anderen ist die Einführung von G 8 (Verkürzung der Gymnasialzeit auf 8 Jahre) während der vergangenen Legislaturperiode der

Landesregierung zu nennen. Mit Schulgesetzänderung vom 14.12.2017 wurde diese von der neuen Landesregierung wieder insofern rückgängig gemacht, als eine starke Öffnung hin zur Wiedereinführung von G 9 erfolgte und den Schulen die (einmalige) Wahlmöglichkeit zur Beibehaltung von G 8, zur Wiedereinführung von G 9 oder eines parallelen Angebotes beider Formen („Y-Modell“) ab dem Schuljahr 2019/20 eingeräumt wurde. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde haben sich alle Gymnasien für die Wiedereinführung von G 9 entschieden, so dass G 8 in einigen Jahren wieder vollständig ausläuft.

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

3.1.11 Kreissatzung zur Schülerinnen- und Schülerbeförderung

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

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

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

3.1.12 „Clean Vehicles“-Richtlinie der Europäischen Union

Vor dem Hintergrund der EU-seitigen Bestrebungen zur Reduzierung von Treibhausgasen kam es zu einer Änderung der Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Die Verabschiedung durch den Rat der EU erfolgte am 13.06.2019 und die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 12.07.2019. Zu beachten ist, dass es hierbei, da es sich um eine Richtlinie der EU handelt, für eine verbindliche Rechtswirkung zuerst der Umsetzung in nationales Recht bedarf. Zentraler Inhalt ist im Ergebnis die Verpflichtung, im Rahmen eines Stufenkonzepts zu einer signifikanten Erhöhung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen zu gelangen. Danach sollen – gerechnet ab dem Datum der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht bzw. spätestens ab 02.08.2021 – bis 31.12.2025 45% der Beschaffungen aus sauberen und hiervon 50% aus emissionsfreien Fahrzeugen bestehen; für den folgenden Zeitraum bis 31.12.2030 lauten die entsprechenden Werte 65% und hiervon wiederum 50%. Saubere Fahrzeuge in diesem Sinne werden betrieben mit Flüssiggas (LPG), Erdgas einschließlich Biomethan, synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen, nachhaltigen Biokraftstoffen, Wasserstoff oder Elektrizität. Dieselantrieb fällt nur im Rahmen von Plug-In-Hybridtechnik darunter. Für emissionsfreie Fahrzeuge in diesem Sinne ist ein Grenzwert von max. 1 g CO₂ je Kilowattstunde

entscheidendes Kriterium. Als Beschaffungen gelten, sofern die einschlägigen EU-Wertgrenzen überschritten werden, neben den direkten Fahrzeugbeschaffungen durch öffentliche Stellen oder Verkehrsunternehmen auch „Leistungsbeschaffungen“ im Rahmen von Verkehrsverträgen, Betrauungen und öDAen (sowohl nach allgemeinem Wettbewerbsrecht als auch nach VO (EG) 1370/2007 vergeben). Für die Anwendung auf Letztere müssen die Einzelstaaten Schwellenwerte festlegen; diese dürfen die Schwellenwerte gem. Art. 5, Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 nicht übersteigen. Ausgenommen von der Anwendung der Richtlinie sind Reisebusse (keine stehenden Fahrgäste zugelassen) und auch Überlandbusse, sofern sie der Fahrzeugklasse II innerhalb der Kategorie M3 zuzuordnen sind; Kriterium hierfür ist, dass sie hauptsächlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind (jedoch mit Zulassung stehender Fahrgäste auf einer Fläche, die höchstens der von 2 Doppelsitzreihen entspricht, bzw. im Gang) und zudem mehr als 22 Fahrgäste befördern dürfen.

3.2 Strukturelle Gegebenheiten

3.2.1 Bevölkerung

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

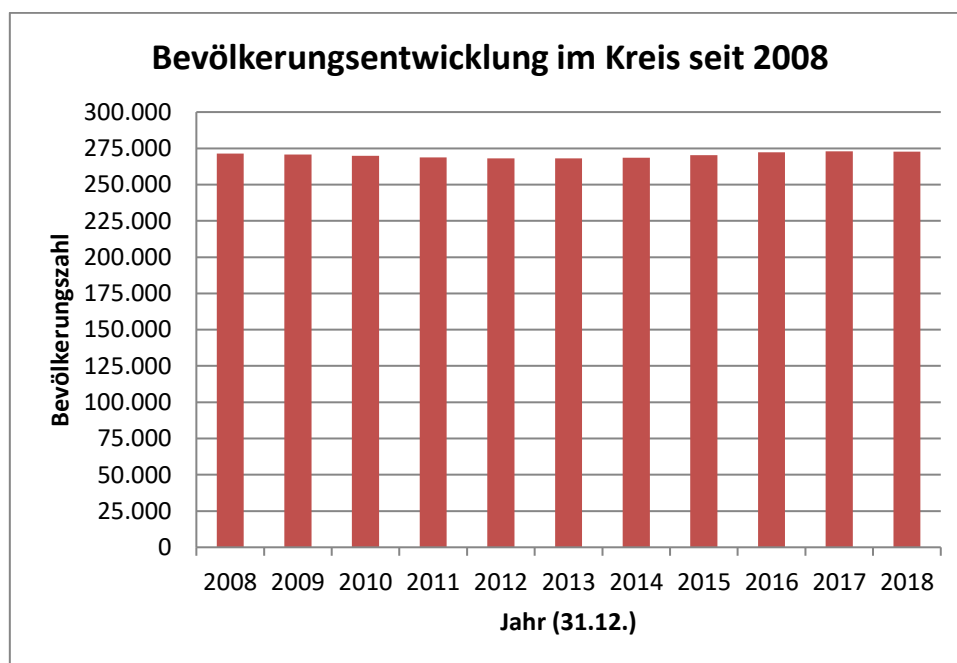


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2008 bis 2018 – Datenquelle: Statistikamt Nord

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Für die örtliche Ebene lässt sich feststellen, dass in vielen Gemeinden – ebenfalls unter Berücksichtigung der Volkszählungsergebnisse – von 2011 bis 2018 die Bevölkerungszahl fast gleichgeblieben ist bzw. Veränderungen sich im einstelligen Prozentbereich bewegten. Raten von um oder über 10% waren zu verzeichnen für: Borgstedt, Borgdorf-Seedorf, Bredenbek, Grauel, Padenstedt, Reesdorf, Schönbek, Schülldorf, Tüttendorf und Warder (Wachstum) sowie Bokel, Brammer, Brinjahe, Embühren, Friedrichsgraben, Gokels, Grevenkrug, Jahrsdorf, Luhnstedt, Oldenbüttel, Prinzenmoor, Schierensee, Sophienhamm, Steinfeld, Thaden und Thumbby (Rückgang).

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

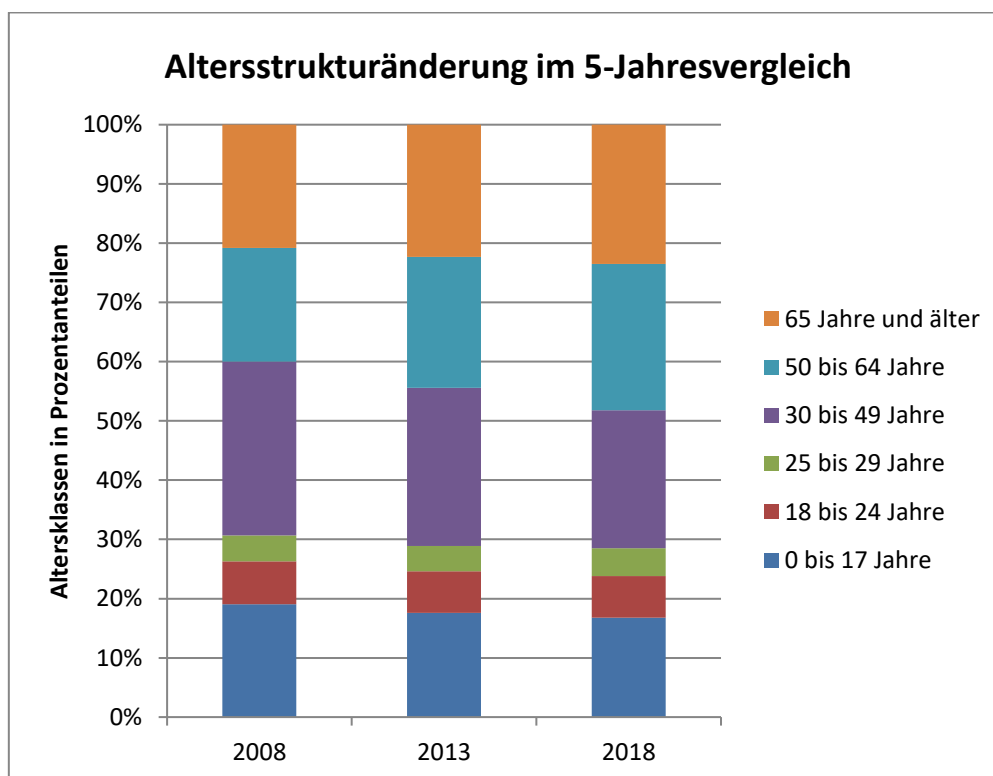


Abb. 2: Änderung der Altersstruktur der Kreisbevölkerung 2008 bis 2018 (5-Jahres-Vergleich)
– Datenquelle: Statistikamt Nord

Hinsichtlich der Bedeutung der Herstellung von Barrierefreiheit ist auch der **Anteil von Menschen mit Behinderung** wichtig. Gemäß dem Kurzbericht des Statistischen Bundesamtes 2019 zur Statistik schwerbehinderter Menschen leben in Schleswig-Holstein insgesamt knapp 270.000 schwerbehinderte Menschen, also Personen mit einem Grad der Behinderung von 50% und mehr. Dies entspricht einem Anteil von 9,3% und damit fast dem Bundesdurchschnitt mit 9,5%. 58,4% hiervon haben (bundesweit) eine körperliche, 13,3% eine geistig-seelische Behinderung und 9,0% eine zerebrale Störung. Wie bereits in Kap. 3.1.1 angeführt, ist der Personenkreis, in deren Interesse Barrierefreiheit erforderlich ist, weit größer. Er umfasst natürlich auch alle Menschen mit körperlichen sowie geistige Beeinträchtigungen,

die zu einer verminderten Bewegungs- bzw. Wahrnehmungsfähigkeit führen und Personen, die einen geringeren Behinderungsgrad haben. Auch anderweitig in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste, z. B. mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Rollator, sind hier einbezogen. So werden unter Berücksichtigung dieser von Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne betroffenen Personengruppen Fahrgast- bzw. Bevölkerungsanteile von 20 bis über 30% genannt (Quellen: Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.; Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung/Leitfaden Unbehinderte Mobilität). Besonderer Erwähnung bedarf hier auch die – im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel – immer größer werdenden Zahl älterer Menschen (vgl. nächster Absatz), da mit zunehmendem Alter vielfach die Beweglichkeit nachlässt und deshalb auch die Zahl der Menschen, die sich eines Rollators bedienen, entsprechend den Beobachtungen stetig zunimmt.

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

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

Zusammenfassend sind folgende Prognoseergebnisse zu benennen:

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Nachfolgende Grafik zeigt beispielhaft die prognostizierte Entwicklung hinsichtlich der Bevölkerungszahl:

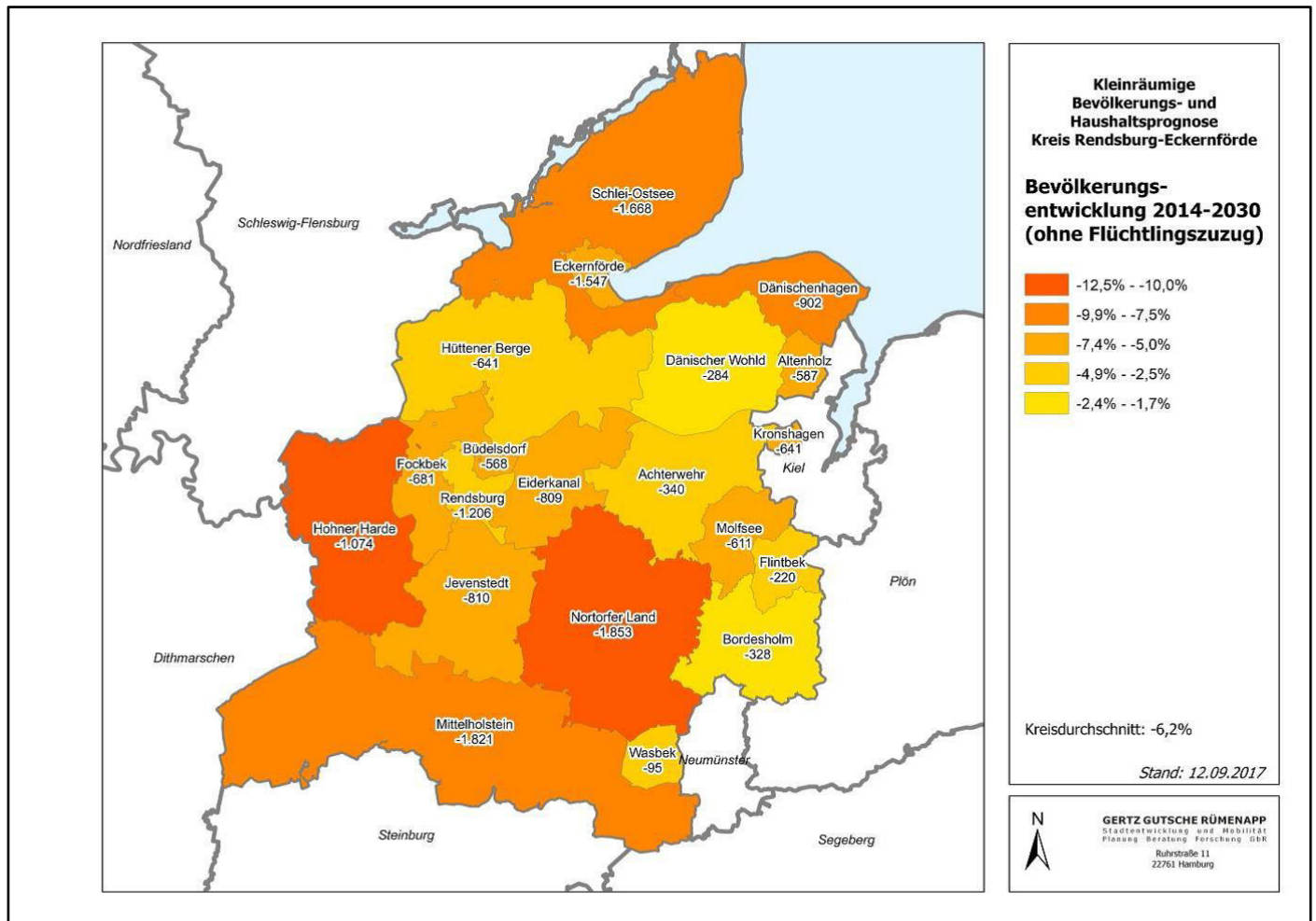


Abb. 3: Prognose der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (Bezugsjahr 2014!)
Quelle: GGR

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

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

3.2.2 Arbeitsplätze und Beschäftigung

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

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

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

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

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

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

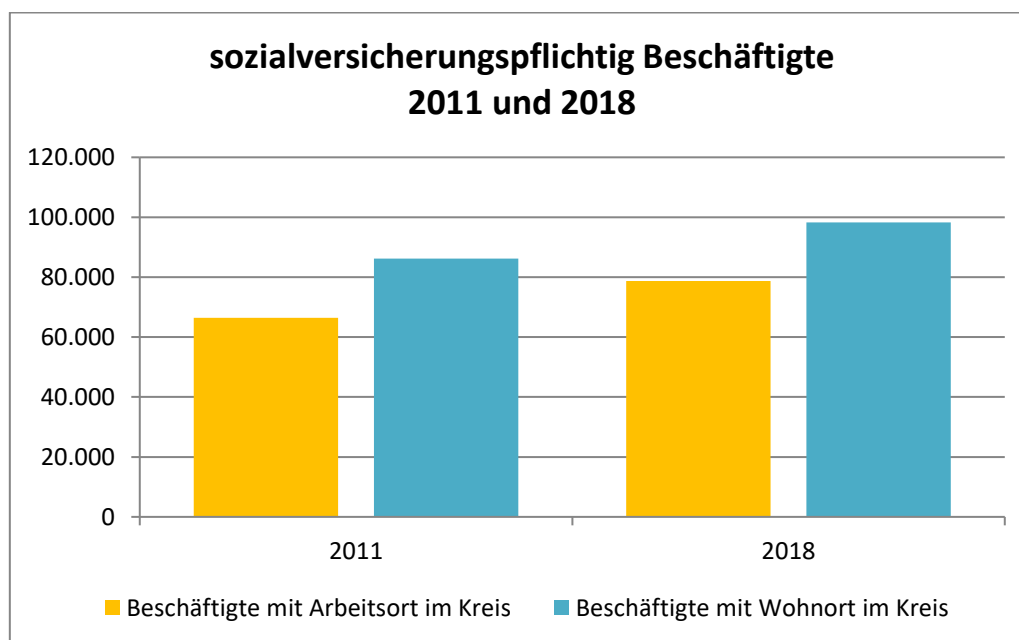


Abb. 4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2011 und 2018 im Vergleich – Datenquelle: Agentur für Arbeit

3.2.3 Berufspendlerinnen und -pendler

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

Ausgehend von den Zuwächsen im Bereich der Beschäftigten ist nicht weiter überraschend, dass es auch bei der Zahl der Berufspendlerinnen und -pendler zu Anstiegen gekommen ist (Betrachtungszeitraum 2011 – 2017). Die Zuwachsrate von 10,7% bei den Auspendlerinnen und -pendlern insgesamt – also der die Wohnortgemeinden verlassenden Beschäftigten – hielt mit dem Beschäftigungswachstum der im Kreis wohnhaften Bevölkerung insgesamt fast Schritt; die dynamische Entwicklung im Bereich der Beschäftigung hat also offenkundig kreisweit nur marginal zur vermehrten Beschäftigung am Wohnort geführt. Hingegen gab es bei der Zahl der in den Kreis von außerhalb einpendelnden Beschäftigten einen

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

überproportionalen Zuwachs von über 20%, so dass insgesamt von einem nicht unerheblichen Verkehrswachstum, das durch den Zuwachs der Beschäftigtenzahlen ausgelöst wurde, auszugehen sein dürfte. Dominierend bei den Pendelströmen sind nach wie vor – analog zum 2. RNVP – die bedeutenden Verkehrsachsen sowie die Stadt-Umland-Beziehungen in den Bereichen Kiel, Rendsburg und Neumünster; insbesondere auf ersteren waren teils sehr deutliche Zuwächse zu verzeichnen. Beispielsweise ergaben sich auf allen Fahrtbeziehungen zwischen Standorten mit Bahnhöfen auf den Achsen Kiel ↔ Rendsburg und Kiel ↔ Eckernförde Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich, dabei zwischen den beiden Städten Kiel und Rendsburg sogar +27,2%. Auf der sehr stark belasteten Achse Kiel ↔ Neumünster sind v.a. die Verflechtungen mit Neumünster deutlich zweistellig angestiegen, ebenso die Transitströme zwischen den genannten beiden Oberzentren und zwischen Kiel und Hamburg. Für die Achse Neumünster ↔ Hohenwestedt gilt Ähnliches (Zunahme zwischen beiden genannten Orten direkt: +28,7%), ebenso für Nortorf ↔ Rendsburg. Aber auch auf rein busbedienten Achsen waren Pendelbeziehungen von starkem Wachstum geprägt, z.B. die wichtige Relation Eckernförde ↔ Rendsburg (zwischen beiden Städten +58,4% bzw. Eckernförde ↔ Stadtbusbereich Rendsburg +44,1%), aber auch Hohenwestedt ↔ Rendsburg und (auf niedrigem Niveau) Gettorf ↔ Rendsburg. Wachstumsraten in näherungsweise vergleichbarer Größenordnung waren ferner auf den Verflechtungen mit außerhalb des Kreises gelegenen Orten zu verzeichnen: Rendsburg ↔ Hamburg, Eckernförde ↔ Hamburg, Rendsburg ↔ Schleswig, Rendsburg ↔ Kropp, Eckernförde ↔ Schleswig, Eckernförde ↔ Kappeln sowie die Transitströme zwischen Kiel und Flensburg, Schleswig, Heide und Itzehoe. Darüber hinaus waren auch auf einer ganzen Reihe nachgeordneter Relationen starke Zuwächse zu verzeichnen, z.B. herausragend Langwedel ↔ Neumünster +58,0%. – Die Wachstumsraten der Pendlerinnen- und Pendlerzahlen zwischen den Zentren Kiel, Neumünster, Rendsburg und Eckernförde und dem (übrigen) Kreis insgesamt bewegten sich zwischen rd. +11% und rd. +15%. Interessant dabei ist das außer im Falle Rendsburgs deutlich stärkere Wachstum der Pendelbewegungen aus den Zentren als Wohnorte in das Kreisgebiet, um dort der Beschäftigung nachzugehen (korrespondierend mit den bereits genannten deutlich erhöhten Zahlen an Einpendlerinnen und -pendlern in das Kreisgebiet).

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

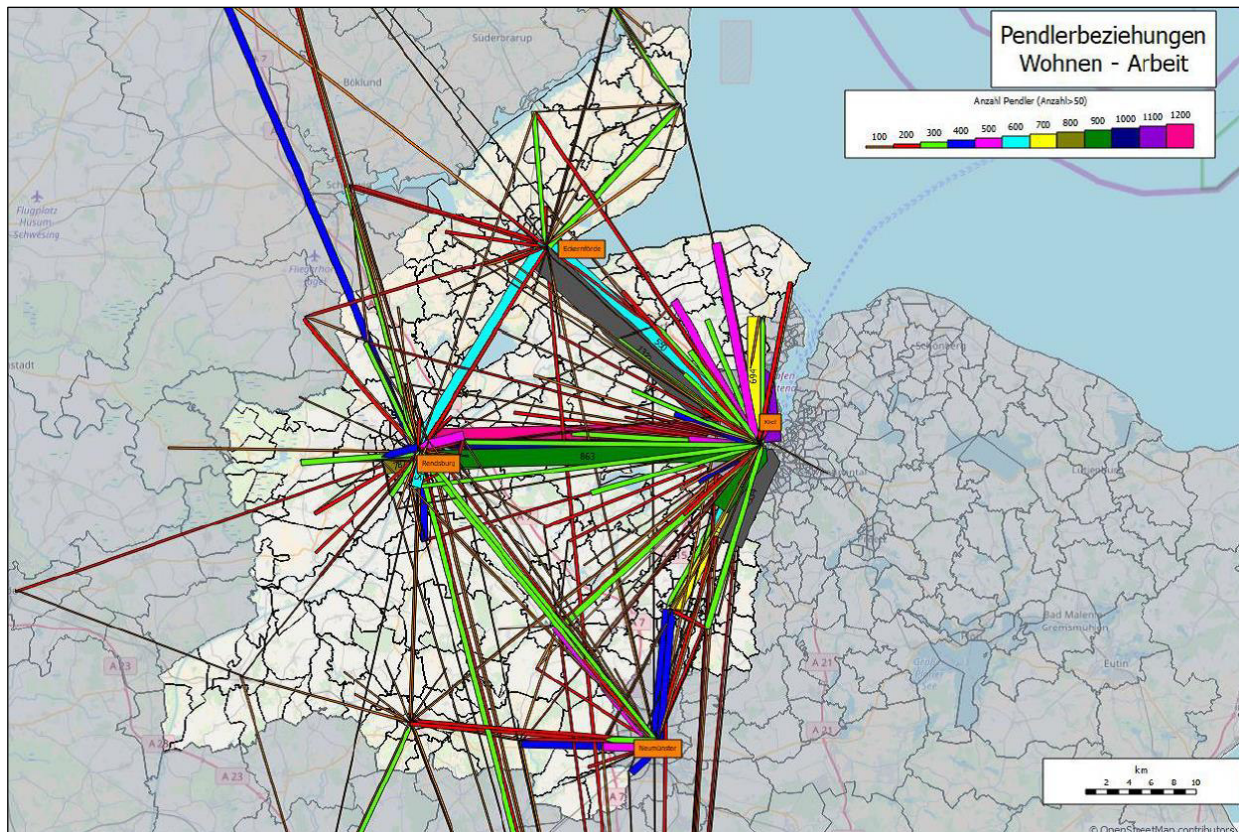


Abb. 5: Pendelbeziehungen (gemeindescharf) im Kreis Rendsburg-Eckernförde; Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

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

3.2.4 Schülerinnen und Schüler/Studierende

Wie im 2. RNVP prognostiziert, ist gegenüber den dort vorhandenen Angaben ein Rückgang der Anzahl von Schülerinnen und Schülern im Kreis eingetreten. Die Gesamtzahl an Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen ging bis zum Schuljahr 2018/19

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

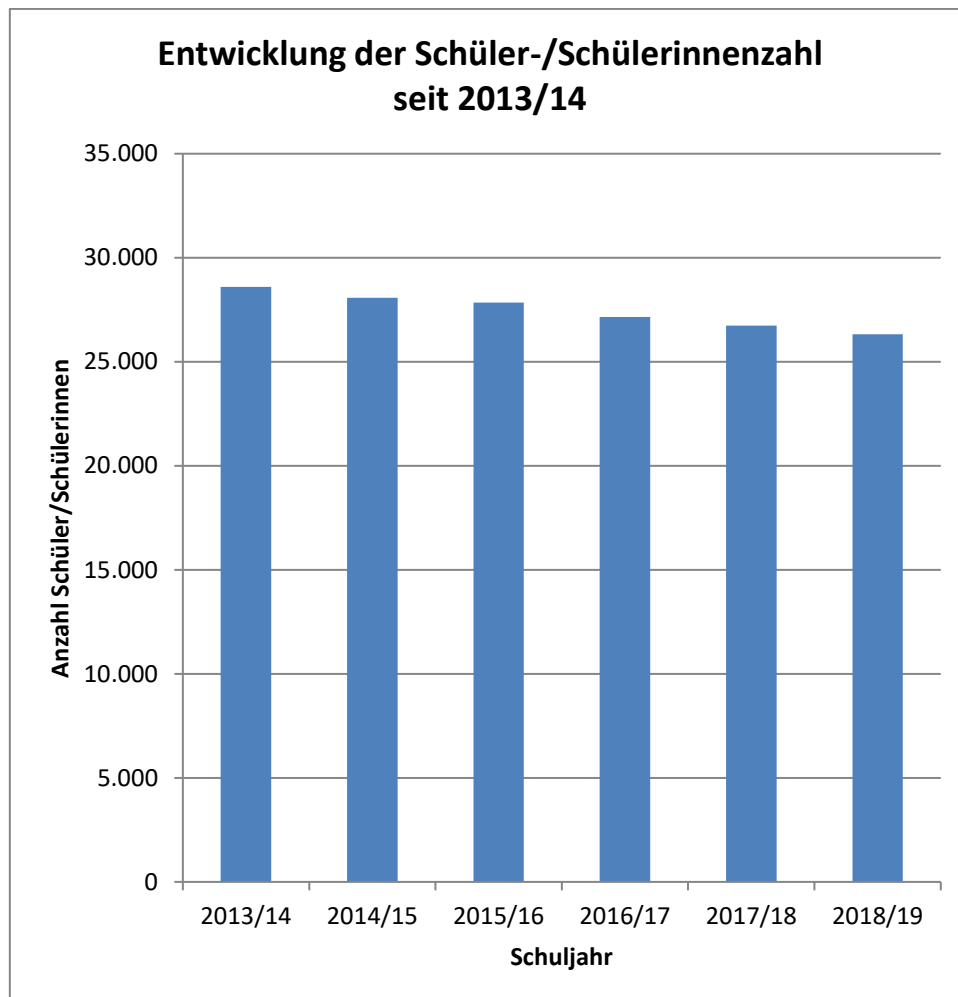


Abb. 6: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 – Datenquelle: Statistikamt Nord

Bemerkenswert ist hierbei u.a., dass auch im Grundschulbereich (Klassenstufen 1-4 inkl. Waldorfschulen) mit 10.093 Schülerinnen und Schülern (einschl. 262 DaZ-Schülerinnen und Schülern) gegenüber 2011/12 (10.698) nur ein Rückgang von knapp 6% zu verzeichnen war. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an Gymnasien ist um über 17% auf 6.250 zurückgegangen. Dies dürfte mit dem Ausbau des Angebotes an Gemeinschaftsschulen mit gymnasialer Oberstufe zusammenhängen (siehe nächster Absatz), weshalb die Vergleichbarkeit hier problematisch ist. Für die Werte der sonstigen weiterführenden Schulen ist diese z.Zt. gar nicht gegeben, da sich die Schullandschaft gegenüber dem 2. RNVP dahingehend geändert hat, dass die seinerzeit noch relativ neue Schulart „Regionalschule“ aufgrund landespolitischer Entscheidungen bereits seit 2014 nicht mehr weitergeführt wird und daher nur noch die seither weiterrückenden Jahrgänge in dieser mit dem Schuljahr 2018/19 ausgelaufenen Schulart vorhanden waren, was natürlich dort fortwährend immer geringere Zahlen an Schülerinnen und Schülern zeitigte. Als Alternative kann vor allem die Gemeinschaftsschule betrachtet werden, deren Schülerinnen- und Schülerzahl sich auch mit einem Zuwachs von rd. 129% mehr als verdoppelt hat.

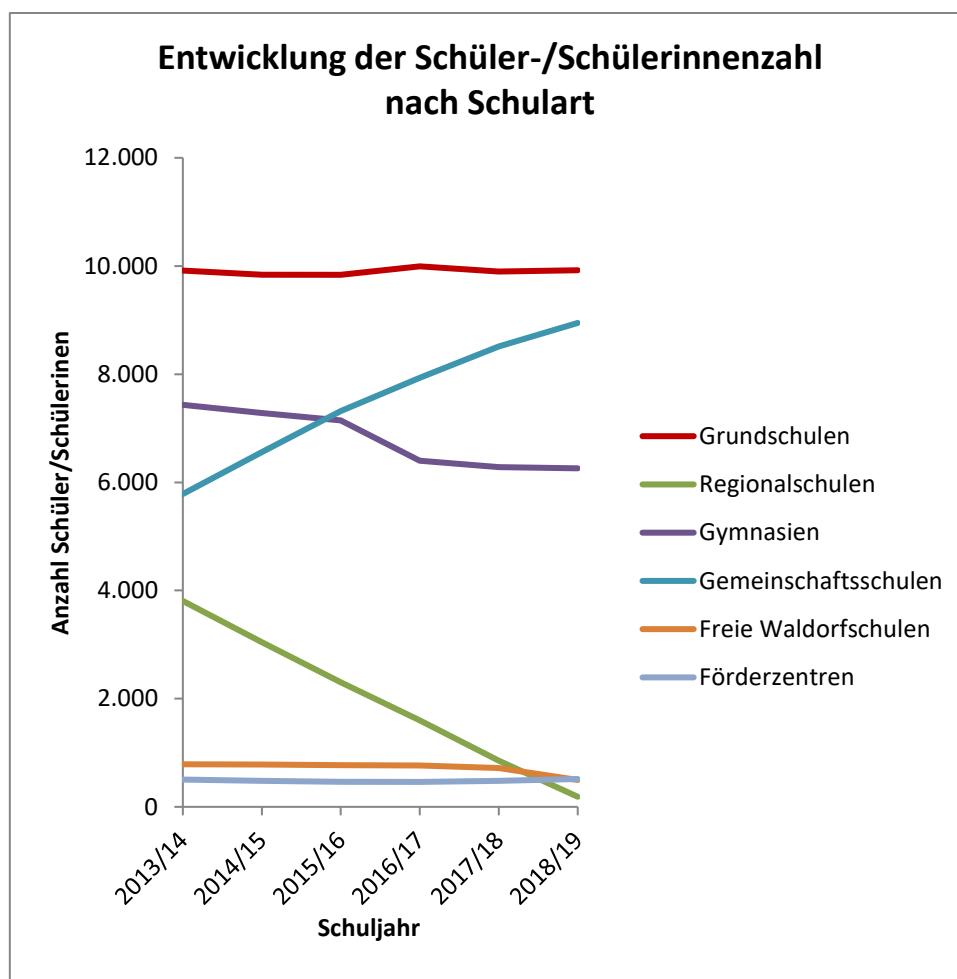


Abb. 7: Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Schulart, Schuljahre 2013/14 bis 2018/19 – Datenquelle: Statistikamt Nord

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

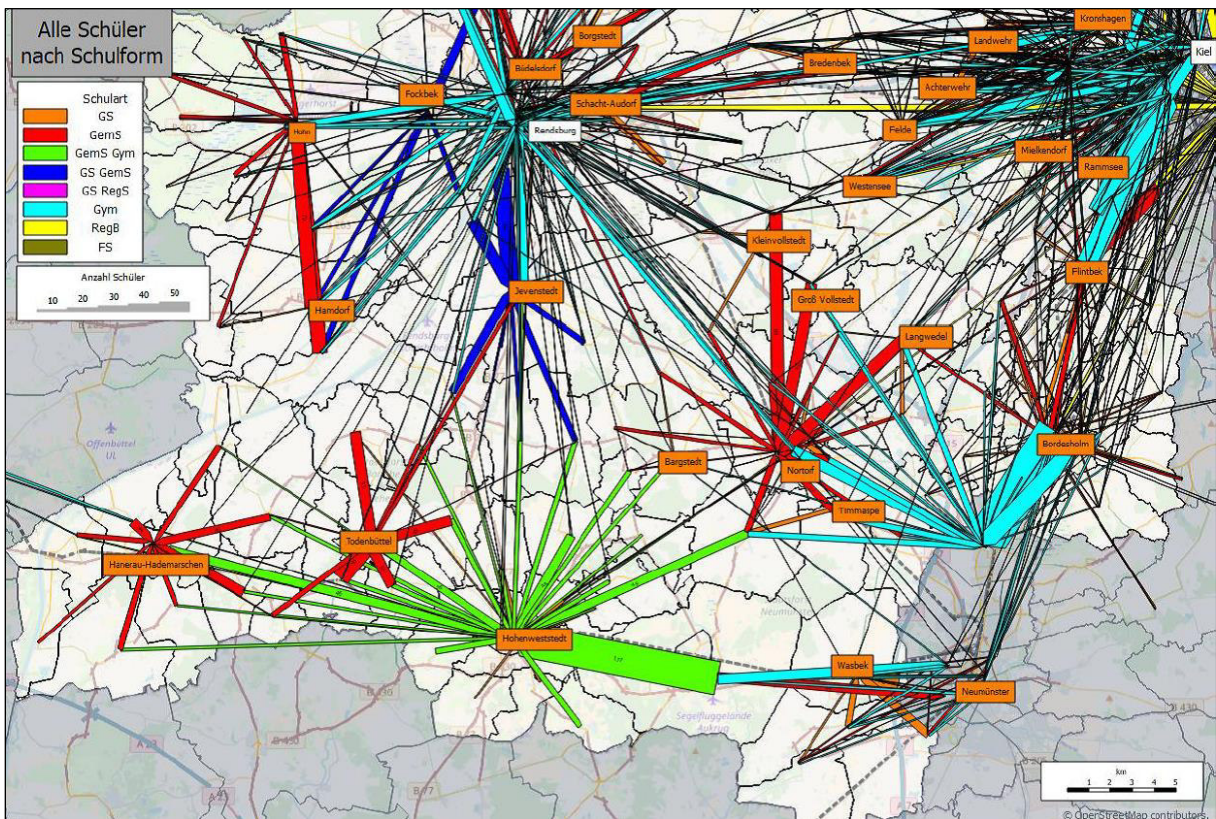
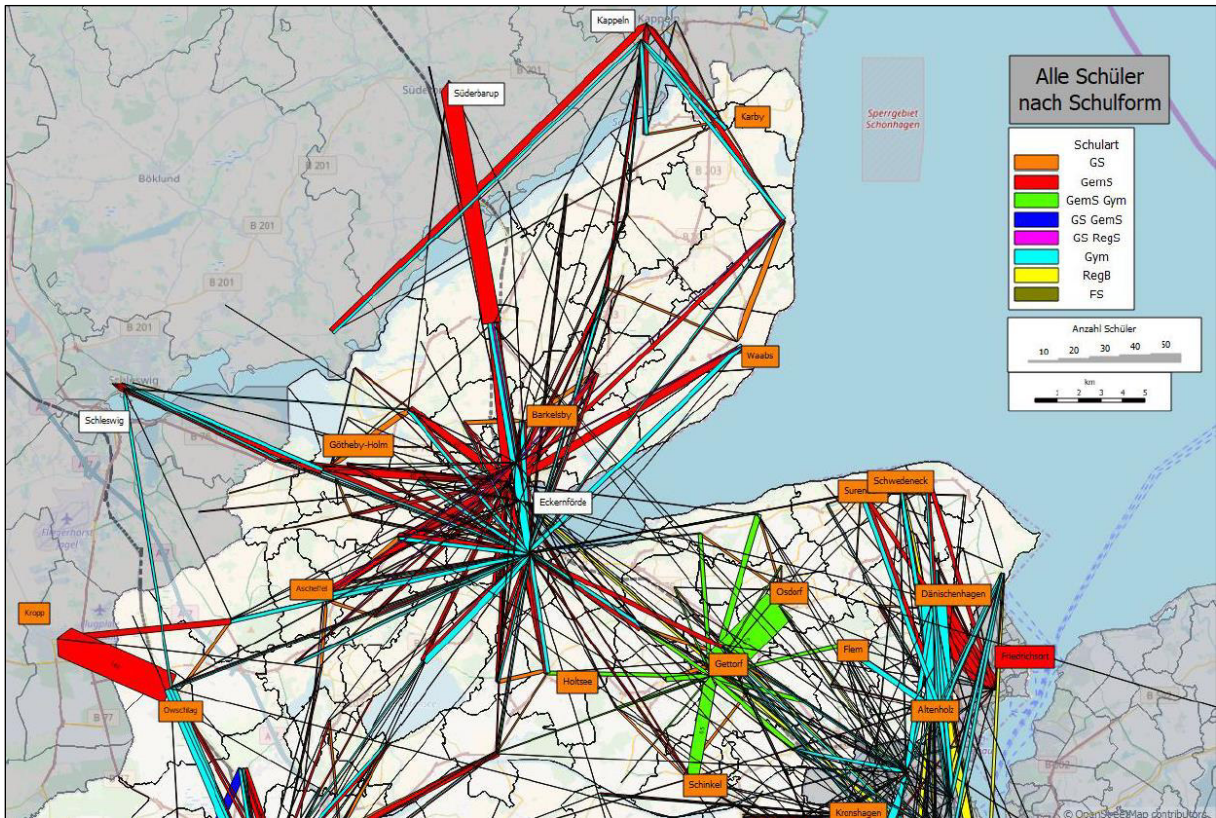


Abb. 8: Schülerinnen- und Schülerströme im Kreisgebiet (Nordteil, Südteil) nach Schulart – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

Zur zukünftigen Entwicklung im Bereich der Schülerinnen und Schüler ist zunächst auf die Prognose zur Altersstruktur der Bevölkerung zu verweisen, derzufolge mit einem weiteren Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen gerechnet werden muss, v.a. in einigen peripher gelegenen bzw. stark ländlich strukturierten Bereichen (vgl. Kap. 3.2.1). Neuere Prognosen hierzu insbesondere im Hinblick auf die einzelnen Schularten und -standorte liefert der neue Schulentwicklungsplan⁵ des Kreises; dort werden die Werte aus der erstgenannten Prognose bereits deutlich relativiert. Es sind dort differenzierte Vorausberechnungen für den Zeitraum bis zum Schuljahr 2032/33 angestellt, denen zufolge sich gegenüber dem Schuljahr 2017/18 die Gesamtzahl an Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen im Endergebnis nur wenig verringert (1,23%); im Grundschulbereich wird von einem annähernden Gleichstand ausgegangen, allerdings mit zwischenzeitlichem spürbarem Zuwachs um 7,77% bis zum Schuljahr 2025/26. Für die weiterführenden Schulen wird ein Rückgang um 3,16% berechnet mit zwischenzeitlich erheblich darüber liegender Minderung um 7,67% in 2024/25. Gemäß Angaben aus dem Schulamt des Kreises ist jedoch davon auszugehen, dass für die Laufzeit dieses RNVP am Standortmuster der Schulen sich voraussichtlich nichts ändern wird. Maßnahmen wie Schließungen kleinerer Standorte oder neue Standorte weiterführender Schulen bzw. gymnasialer Oberstufen an Gemeinschaftsschulen sind derzeit nicht absehbar. Wenigstens für die weitere Zukunft sieht der Schulentwicklungsplan allerdings vor dem Hintergrund seiner standortbezogenen Prognosen und der aktuell geltenden Mindestgrößenverordnung vor, dass bei einer Reihe von Schulstandorten zumindest die Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahl sorgfältig zu beobachten ist, v.a. bei Vorhandensein mehrerer Standorte einer Schule bzw. von Außenstellen. In einigen Fällen werden auch konkrete strategische Maßnahmen empfohlen. – Für die beruflichen Schulen wird entsprechend landesweiter Prognosen allgemein ein Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen erwartet.

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

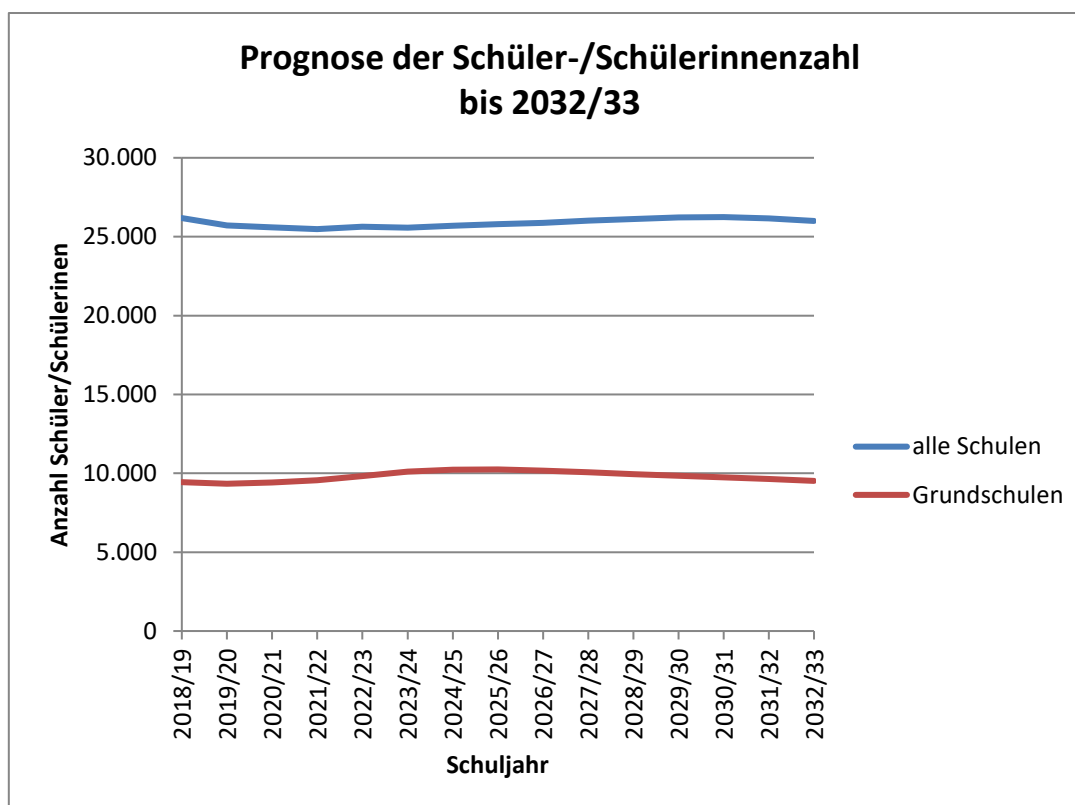


Abb. 9: Prognose der Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Kreis Rendsburg-Eckernförde bis Schuljahr 2032/33 – Datenquelle: Schulentwicklungsplan des Kreises

3.2.5 Tourismus

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

Die Bedeutung der einzelnen Orte für den Tourismus hat sich nicht wesentlich geändert und in den meisten Fällen gab es Steigerungen der Gäste- und Übernachtungszahlen. Besonderer Erwähnung bedürfen die sehr deutlichen Anstiege in Eckernförde (inzwischen über 50.000 Gäste, über 140.000 Übernachtungen), in der Kreisstadt Rendsburg (über 50.000 Gästeankünfte, über 110.000 Übernachtungen) und in der Gemeinde Waabs (über 45.000 Gäste, mehr als 220.000 Übernachtungen); Strande hat sich ebenfalls überproportional entwickelt (über 12.000 Gäste, über 30.000 Übernachtungen), während z.B. Brodersby und Schwedeneck eher moderate Zuwächse aufzuweisen haben. Gemäß den vorliegenden Daten kommt speziell im Binnenlandtourismus den Standorten Nortorf, Groß Wittensee und Langwedel eine nennenswerte Bedeutung zu (über 8.000 bis über 10.000 Gäste, rd. 18.000 bis mehr als 30.000 Übernachtungen), hinsichtlich der Übernachtungen muss hier auch und gerade Aukrug genannt werden (über 83.000). Der führende Tourismusstandort im Kreis ist nach wie vor das Ostseebad Damp mit einer Größenordnung von 300.000 Übernachtungen und ca. 80.000 bis 90.000 Gästen jährlich (Information der Ostsee Resort Damp GmbH, teils eigene Berechnung).

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

3.3 Verkehrsinfrastruktur

3.3.1 Straße inkl. Bushaltestellen

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

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

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

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

Zum anderen handelt es sich um das städtebauliche **Projekt „Kleiner-Kiel-Kanal“**; hierunter wird der Umbau der Straße „Holstenbrücke“ im Abschnitt zwischen Kleinem Kiel und Berliner Platz sowie des Berliner Platzes selbst verstanden. Zielsetzung war hier die Herstellung eines verkehrsreduzierten Bereiches (nurmehr ÖPNV, Anlieger und Fahrradverkehr) mit erhöhter Aufenthaltsqualität durch Schaffung einer Wasserverbindung in einem Teil des Straßenraums. 2017 wurde diese Baumaßnahme begonnen, verbunden mit Sperrung des genannten Bereiches (und zeitweise darüber hinaus) und der Notwendigkeit der Umleitung auch der Buslinien im Kieler Innenstadtbereich. Mit Blick auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde waren

hier die Linien 501/502 und 900/901/902 zu nennen. Die gesamte Anlage ist inzwischen fertiggestellt, so dass der Busverkehr wieder die vorher bestehende Linienführung zurückerhalten hat. Bleibende Änderungen sind die Verlegung der Haltestelle „Holstenbrücke“ sowie die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h und einer nur schwach von den Fußgängerbereichen abgegrenzten Fahrbahn zur Mischnutzung von ÖPNV, Fahrrädern und Lieferverkehren.

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

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

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

Gemäß dem Erhaltungsprogramm im Rahmen der Landesstraßen-Strategie 2019 – 2030 befinden sich auf Kreisgebiet außerdem folgende Landesstraßenabschnitte zumindest

streckenweise in einem Zustand, der eine Fahrbahninstandsetzung in den kommenden Jahren (bis 2022) erfordert:

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

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

Allgemein konnte in diesem Rahmen festgestellt werden, dass etwa 20% der insgesamt rd. 1.300 erhobenen Haltestellen zumindest über einen erhöhten Bordstein oder taktile Elemente verfügten (wobei anzumerken ist, dass auch eine Reihe von in der Vergangenheit bereits umgebauten Haltestellen die erforderliche Mindestbordsteinhöhe von 16 cm nicht aufwiesen, weshalb eine Messtoleranz von 2 cm akzeptiert wurde). Der mit taktilen Elementen ausgestattete Anteil lag bei lediglich rd. 9%. Dabei ist anzumerken, dass zum einen – auf der Basis der in die Erhebung einbezogenen Haltestellen – die vorhandenen derart gestalteten Anlagen in überdurchschnittlichem Maße in den Städten bzw. in von stadtbusartigen Verkehrsangeboten bedienten Bereichen zu finden waren. Zum anderen befinden sich die nicht in die Erhebung einbezogenen Haltestellen zumeist außerhalb der verdichteten Räume bzw. gut ausgebauten Verkehrsachsen, wo erfahrungsgemäß die Haltestelleninfrastruktur unterdurchschnittlich ist. Somit dürften die genannten Werte, bezogen auf das gesamte Verkehrsnetz, noch merklich zu hoch liegen. Die gewonnenen Erkenntnisse dürften im Wesentlichen auch derzeit noch gelten, auch wenn seit dem Zeitpunkt der Erhebung einige weitere Anlagen einen Umbau erfahren haben. Eine neuerliche Erhebung ist mit der Erstellung eines landesweiten Haltestellenkatasters zeitnah vorgesehen (siehe unten).

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



Abb. 10: Barrierefreie Haltestelle in Eckernförde

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

Eine Auflistung der vorhandenen Haltestellen mit erhöhtem Bordstein (ab angegebenen 14 cm, vgl. oben) bzw. taktilen Elementen, ergänzt um Anmerkungen zu weiteren Barrierefreiheitsmerkmalen auf der Grundlage der „landesweiten Checkliste“, findet sich in Anlage 12. Z.T. sind die hier festgestellten Abweichungen von den Anforderungen auf den im vorstehenden Absatz beschriebenen Sachverhalt (sich ändernde Normen) zurückzuführen. Inwieweit speziell unter diesem Aspekt hier Nachbesserungen und damit erneute Investitionen getätigt werden, ist vor dem Hintergrund des kreisweit vorhandenen großen Neu-/Umbaubebedarfs sorgfältig abzuwägen.

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

3.3.2 Schiene

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

Es wurden zudem mehrere neue Bahnhöfe eingerichtet. Dies sind

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

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

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

3.4 KFZ-Verkehr

3.4.1 PKW-Bestand/Motorisierung

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

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung ergibt sich für die daraus folgende Zahl des **Motorisierungsgrades** ein ähnliches Bild; in Anbetracht des recht geringen Bevölkerungswachstums im Kreis (vgl. Kap. 3.2.1) ist dies nicht weiter überraschend. Der gebräuchliche Indikator „PKW je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner“ (= PKW-Dichte) wuchs von 562 auf 617, entsprechend einem Anstieg um 9,8%. Zwar ist hier einzuräumen, dass die nach der Veröffentlichung des 2. RNVP erfolgte Korrektur der Bevölkerungszahlen auf der Grundlage des letzten Zensus zu Verzerrungen führt. Dies gilt aber hinsichtlich der kreisweiten Zahlen infolge der geringen Abweichung eher weniger als bezüglich der gemeindlichen Ebene, da dort auf der Grundlage des vorliegenden Zahlenmaterials teilweise merkliche Korrekturen vorgenommen wurden. Anzumerken ist, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit dieser Entwicklung keineswegs einer Sonderentwicklung unterworfen war: Landesweit entwickelte sich der genannte Wert im selben Zeitraum von 521 auf 573 und bundesweit von 518 auf 566, womit sehr ähnliche Wachstumsraten wie im Kreis zu verzeichnen waren. Der Anteil gewerblich gemeldeter PKW betrug kreisweit 6,4%, wobei auch bei diesen erfahrungsgemäß in Teilen eine private (Mit-) Nutzung stattfindet. Binnen Jahresfrist von 2018 auf 2019 stieg die PKW-Anzahl im Kreis erneut an auf 170.807, entsprechend nunmehr 626 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Zuwachs dieses

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Wertes von fast 1,5% in einem Jahr liegt eher über dem Durchschnitt der letzten Jahre (2012 – 2017), mithin ist bislang kein Ansatz zu einer Trendänderung auszumachen, anders als beispielsweise seit vielen Jahren schon im schweizerischen Zürich (mit seit 2001 in der Tat kontinuierlich sinkenden Motorisierungskennziffern), also in dicht bebautem großstädtischem und zugleich ausländischem Umfeld. Hier sei vergleichend mit Blick auf die Verhältnisse in der näheren räumlichen Umgebung darauf hingewiesen, dass im Gegensatz dazu die noch im 2. RNVP für Hamburg festgestellte näherungsweise Konstanz der Motorisierung inzwischen seit etwa 10 Jahren wieder einem erneuten Wachstum gewichen ist, allerdings wesentlich getragen von gewerblich angemeldeten PKW.

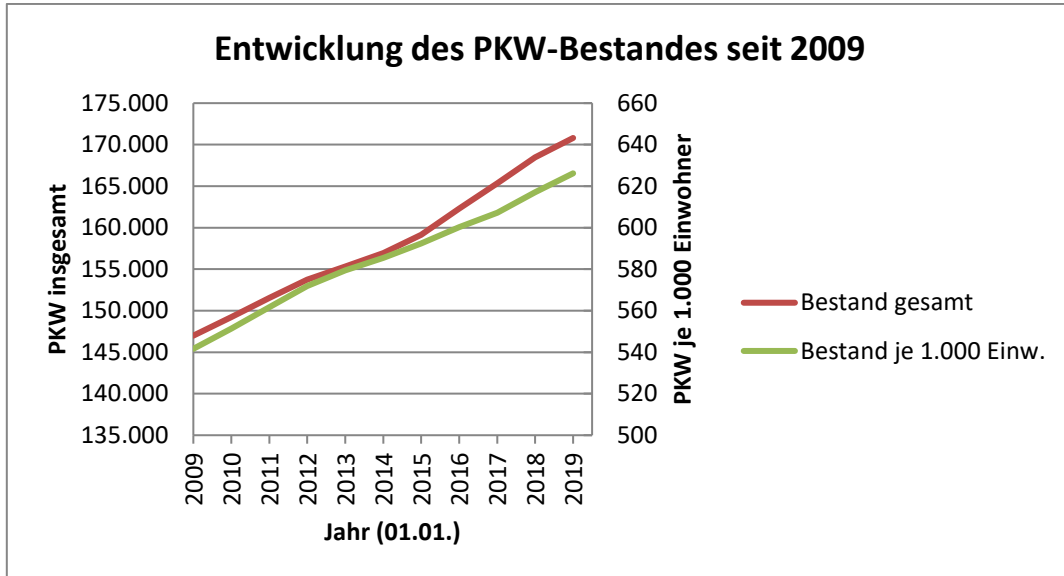


Abb. 11: Entwicklung des PKW-Bestandes im Kreis Rendsburg-Eckernförde 2009 bis 2019 – Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt

Bei der Begutachtung der aktuellen Gemeindewerte vom 01.01.2019 fällt zunächst auf, dass keine Stadt oder Gemeinde im Kreis mehr unter der Marke von 500 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt. Daneben ist selbst die Anzahl der Kommunen mit weniger als 600 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner begrenzt: dies sind Dörphof, Eckernförde, Güby, Hanerau-Hademarschen, Kronshagen, Nortorf, die Kreisstadt Rendsburg, Rieseby, Schacht-Audorf und Tackesdorf. Somit kann derzeit ein ausgesprochen hohes Motorisierungsniveau von – in vielen Fällen deutlich – über 600 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner für die einzelnen Gemeinden im Kreis als typisch angesehen werden; auch für eine Reihe von Orten mit zentralörtlichem Charakter, in Nachbarschaft größerer Städte und/oder guten öffentlichen Verkehrsanbindungen trifft dies zu. 52 (meist kleine, abseitig gelegene) Gemeinden weisen mehr als 700 PKW/1.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf, was einer „Vollmotorisierung“ der fähigen Bevölkerung schon ziemlich nahekommt. Dabei können gemäß den statistischen Daten diese Verhältnisse, außer in einzelnen Fällen (wie z.B. für die Stadt Büdelsdorf oder die Gemeinden Hohenwestedt und Melsdorf), nicht mit einem stark überdurchschnittlichen Anteil gewerblich gemeldeter PKW erklärt werden.

3.4.2 Entwicklung des KFZ-Verkehrs in den letzten Jahren

Angaben zur Entwicklung des KFZ-Verkehrs liefern die in fünfjährigem Turnus veröffentlichten Zählergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen, zuletzt für 2015⁶: Demnach konnte für den Zeitraum von 2010 bis 2015 in Schleswig-Holstein teilweise ein deutliches Wachstum des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen festgestellt werden. Betroffen von spürbarem Wachstum über 10% waren jedoch v.a. Straßenabschnitte im Hamburger Raum sowie in Kiel und Flensburg. Für das Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde traf dies hinsichtlich der Autobahnen auf die Abschnitte Dreieck Bordesholm – Anschluss Rendsburg/Büdelndorf (BAB 7) und Anschluss Achterwehr – Kiel (BAB 210) zu. Bei Bundesstraßen waren die B 76 auf den Abschnitten Kosel – Eckernförde-Süd und Anschluss Gettorf-Süd – Kiel, die B 77 zwischen Hohenwestedt und Nienborstel, die B 203 zwischen Abzweigung von der B 76 und Barkelsby, die B 430 im Bereich der Ortsumgehung Hohenwestedt und die B 503 zwischen Anschluss Altenholz-Klausdorf und Kiel betroffen. Ansonsten waren nur leichte Zuwächse, auf einer ganzen Reihe von Streckenabschnitten sogar Rückgänge zu verzeichnen, teilweise auch über 10%, z.B. auf der B 77 im Bereich Rendsburg (Tunnelbaustelle!) und südlich von Hohenwestedt, auf der B 202 westlich von Hohn und im Bereich Wester- und Osterrönfeld (Tunnelbaustelle!) und auf der B 430 westlich von Wapelfeld. – Nach Angaben des ADAC Schleswig-Holstein hat der Kraftfahrzeugverkehr im Zeitraum 2010 – 2015 insgesamt um 10% zugenommen und eine weitere Steigerung wird für die nächsten Jahre prognostiziert⁷. Hingegen muss im Interesse des Klimaschutzes mittel- bis längerfristig eine deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrsaufkommens Ziel sein (vgl. Ausführungen zu den Klimaschutzteilkonzepten in Kap. 2.8).

Der diesbezügliche Handlungsbedarf wird durch die **Entwicklung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs** untermauert: Gemäß den Daten des Länderarbeitskreises Energiebilanzen ist der entsprechende Wert für Schleswig-Holstein zwischen 1990 und 2018 nur geringfügig um 4,4% zurückgegangen von 5,49 Mio. t auf 5,25 Mio. t (bei einer über alle Emittentensektoren aufsummierten Verringerung um 29,7%!). Hierbei ist bemerkenswert, dass auf eine steigende Tendenz bis 1999 eine spürbar rückläufige Entwicklung bis zu den Jahren um 2010 folgte: Die Emissionsmenge fiel in dieser Zeit von 6,00 Mio. t auf 4,94 Mio. t (2009 und 2011), entsprechend 18,7%. Seit 2013 stiegen die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr wieder merklich Jahr für Jahr, erst 2017 auf 2018 wurde wieder ein Rückgang berechnet. Die von der EU erfassten Daten weisen für Deutschland insgesamt eine ähnliche Entwicklung aus. Alleine von 2016 auf 2017 kam es in beiden Gebietseinheiten zu einem Anstieg von rd. einem Prozent. Bisher wirkt also gerade in der neuesten Vergangenheit der Verkehrssektor der angestrebten Reduzierung der Treibhausgasemissionen entgegen. Die folgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung für Schleswig-Holstein:

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

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

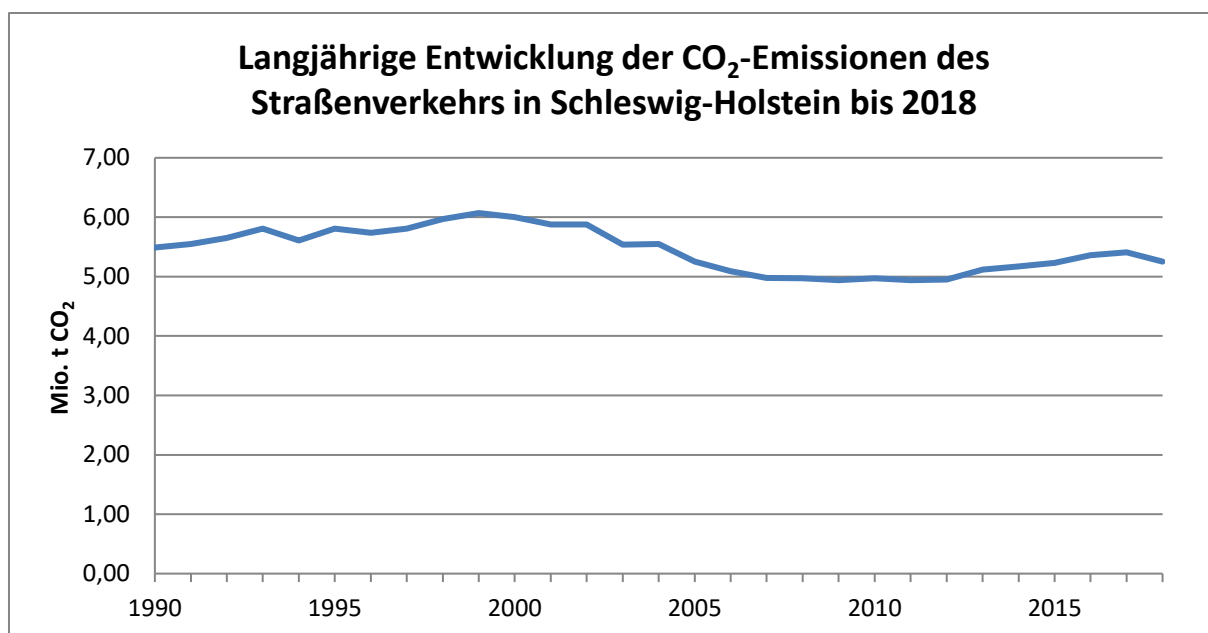


Abb. 12: Langjährige Entwicklung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein (1990 bis 2018) – Datenquelle: Länderarbeitskreis Energiebilanzen

3.4.3 Altersgruppen- und raumtypische (KFZ-)Mobilitätsaspekte

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

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

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

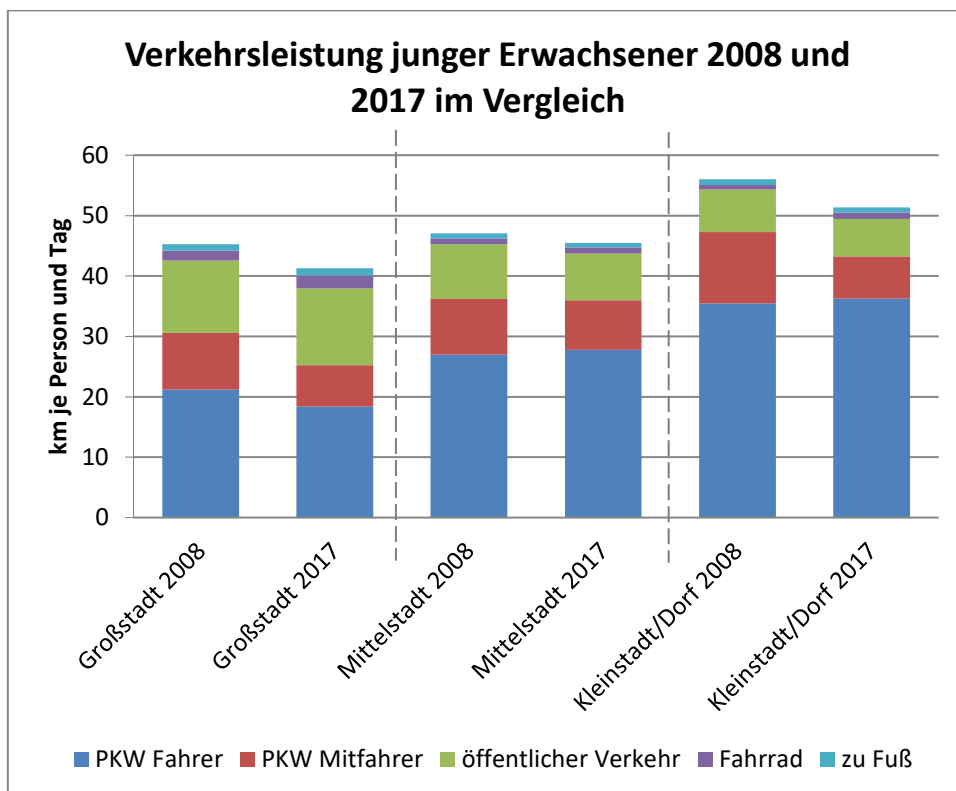


Abb. 13: Verkehrsleistung junger Erwachsener (18 bis 34 Jahre) 2008 und 2017 nach Raumkategorie und Verkehrsmittel – Datenquelle: Studie „Veränderung des Mobilitätsverhaltens zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität“ des Umweltbundesamts

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

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

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

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

3.5 Rahmenbedingungen der Finanzierung

Die im 2. RNVP dargestellte Struktur der Finanzierung des ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde hat in jüngster Vergangenheit erfreulicherweise eine positive Änderung erfahren. Zwar waren die für diesen Zweck sehr bedeutenden Kommunalisierungsmittel bis 2016 unverändert, d.h. ohne Teuerungsausgleich, geblieben, was auch vielfach auf Kritik gestoßen war. Erstmals gab es dann im Jahr 2017 diesbezüglich als Folge der Steigerung der Regionalisierungsmittel eine Änderung: Ausgehend von der Erhöhung des landesweiten Gesamtrahmens dieser Gelder um 5 Mio. Euro (vgl. Kap. 3.1.6) erhielt der Kreis Rendsburg-Eckernförde gemäß Übereinkunft aller Aufgabenträger im Lande zur Verteilung dieser Zusatzmittel rd. 0,272 Mio. Euro mehr, so dass sich insgesamt 5,006 Mio. Euro ergaben. Wie bereits Kap. 3.1.6 dargestellt, galt anschließend für 2018 bis 2020 eine übergangsweise Finanzierungsverordnung, in der erstmalig ein variabler Verteilungsschlüssel zwischen den Aufgabenträgern Anwendung fand. Rückwirkend ab 2020 ist nunmehr die im selben Kap. genannte neue Finanzierungsverordnung vom 27.11.2020 in Kraft. In dieser findet ein gänzlich neuer Schlüssel zur Mittelverteilung Anwendung. In diesen fließen ein:

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gesamtaufwand total	7,477	7,829	8,188	8,121	7,613	7,237	7,862	11,649
Gesamtaufwand nach Abzug von Erträgen (v.a. Landesmittel)	2,688	3,024	3,343	3,315	2,522	1,864	2,714	3,280

Tab. 2: Entwicklung des finanziellen Gesamtaufwandes des Kreises Rendsburg-Eckernförde für ÖPNV 2013 bis 2020 (in 2020: Auswirkungen der COVID-19-Pandemie)

Es zeigt sich eine kontinuierliche Steigerung bis 2015/16; hierin enthalten ist z.B. der Zusatzaufwand für die Linien 14 und 14a (Anbindung Bhf. Schülldorf). Mit dem Jahr 2017 ist eine deutliche Verringerung des Aufwands eingetreten, die wesentlich auf die mit der wettbewerblichen Vergabe des Stadtverkehrs Rendsburg verbundene Minderung des Finanzierungsbedarfes dort zurückzuführen ist. Die unmittelbar nur der Leistungserstellung dienenden Aufwendungen beliefen sich in 2019 nach vorläufiger Berechnung auf 7,487 Mio. Euro (gemäß Entwurf des Verwendungsnachweises). Die nicht diesem Zweck dienenden Finanzierungsanteile der in obiger Tabelle gezeigten Beträge sind im Übrigen seit 2013 stark angestiegen.

Anzumerken ist weiter, dass die Finanzierung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung erhebliche zusätzliche Mittel bindet. Für die letzten Jahre sind diesbezüglich jährliche Gesamtkosten für alle Kostenträger von annähernd 5 Mio. Euro festzustellen (einschließlich freigestellte Schülerinnen- und Schülerverkehre). Der Kreis war infolge der schulgesetzlich vorgegebenen Finanzierung von 2/3 jeweils mit deutlich über 3 Mio. Euro hieran beteiligt.

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

verbundenen deutlich erhöhten ungedeckten Kosten (sog. „Corona-Schäden“) wurde 2020 ein sog. „ÖPNV-Rettungsschirm“ von Bund und Land geschaffen. In diesem Rahmen wurde auf der Basis von Hochrechnungen eine Vorauszahlung als sog. Billigkeitsleistung vom Land an anspruchsberechtigte Aufgabenträger (oder in bestimmten Fällen Verkehrsunternehmen) ausgezahlt; eine Spitzabrechnung der auszugleichenden Kosten ist bis September 2021 vorzunehmen. Rechtsgrundlage hierfür ist eine Rahmenrichtlinie des Bundes in Verbindung mit einem Landeserlass (Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in Schleswig-Holstein). Der Zeitraum, für den Ausgleich gezahlt werden, erstreckt sich bislang nur auf März bis Dezember 2020. Inwieweit analoge Regelungen für in 2021 auftretende pandemiebedingte Schäden gelten werden, ist noch offen. Die erläuterten Auswirkungen in 2020 spiegeln sich in der obigen Tabelle mit den für das genannte Jahr ausgewiesenen Werten wider.

4 Der ÖPNV des Kreises bis 2020

In den folgenden Ausführungen wird ein umfassender Überblick über den ÖPNV (und SPNV) im Kreisgebiet, wie er sich insbesondere bis Ende 2020 darstellte und einschließlich der Veränderungen gegenüber dem 2. RNVP, gegeben. Hinzuweisen ist darauf, dass die Verkehrsbedienung mit dem Jahresbeginn 2021 einer einschneidenden Veränderung unterzogen wurde und die Ausführungen speziell zu diesem Thema tatsächlich in weiten Teilen die Vergangenheit betreffen. Komponenten daneben (Fahrzeugausstattung, Tarif, Vertrieb u.ä.) gelten jedoch im Allgemeinen darüber hinaus fort und sind insoweit aktuell. Einbezogen sind in die Betrachtung auch die Ergebnisse von Verkehrsuntersuchungen zur Verkehrsmittelwahl und daraus resultierend zum **Stellenwert des ÖPNV** im Kreis. Vorab sei darauf hingewiesen, dass speziell im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Krise mit ihren Einschränkungen des öffentlichen Lebens (vgl. Kap. 1) erheblich abweichende Verhältnisse vorgelegen haben dürften, insbesondere im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen und das Verkehrsmittelwahlverhalten. Hier muss von deutlich geringeren Fahrgastzahlen und verringerten ÖPNV-Anteilen ausgegangen werden.

4.1 Ergebnisse der SrV-Erhebung 2013

Im Jahr 2013 hat der Kreis Rendsburg-Eckernförde erstmalig an der in 5jährigen Abständen durchgeführten SrV-Erhebung teilgenommen⁸ – gemeinsam mit dem Kreis Plön und der bereits seit längerem beteiligten Landeshauptstadt Kiel. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Kennwerte zur Mobilität der Bevölkerung erhoben. Im Interesse der Aufwandsminimierung geschah dies nicht repräsentativ für das gesamte Gebiet, sondern mit Schwerpunktsetzung für einzelne „charakteristische“ Teilräume. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde relevant waren dies die folgenden:

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

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

➤ Unter- und Mittelzentren (gesamt).

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

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

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

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

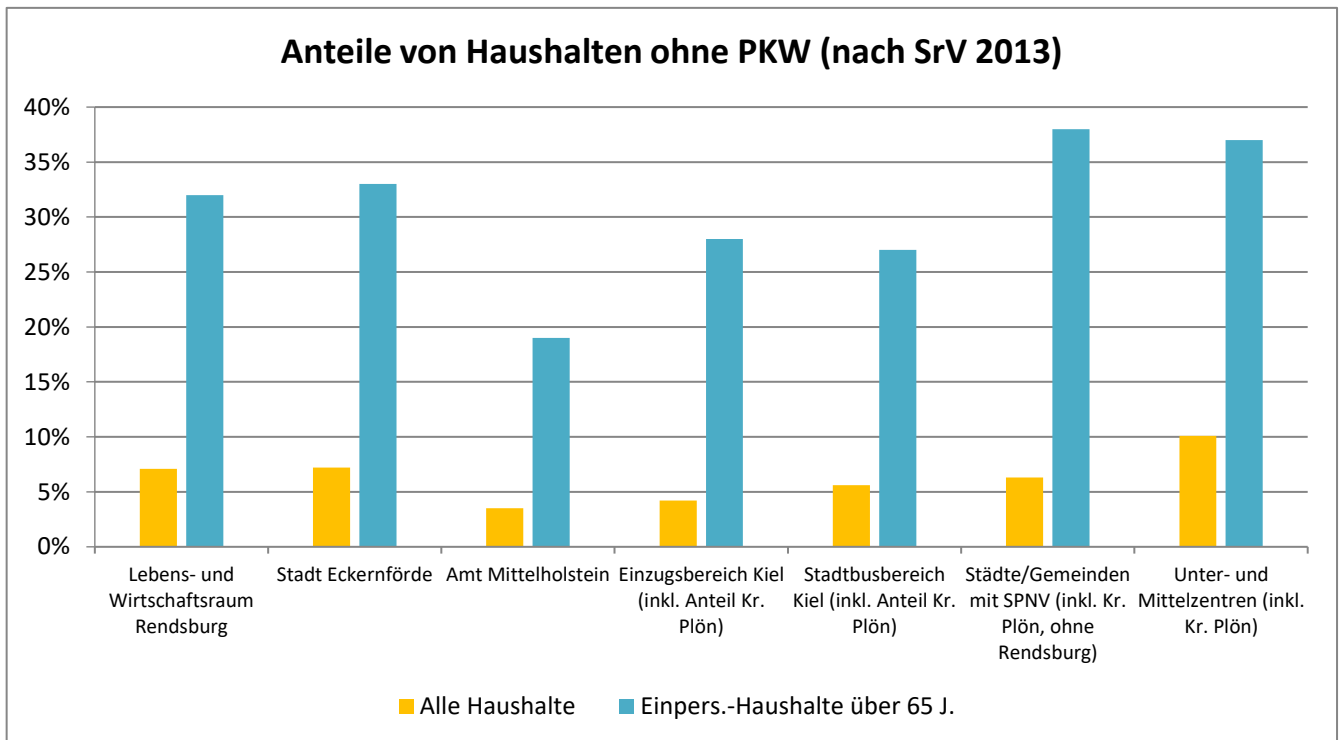


Abb. 14: Anteile von Haushalten ohne PKW in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion – Datenquelle: SrV 2013

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

Auffälligkeiten hinsichtlich einzelner Wegezwecke sind die folgenden:

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

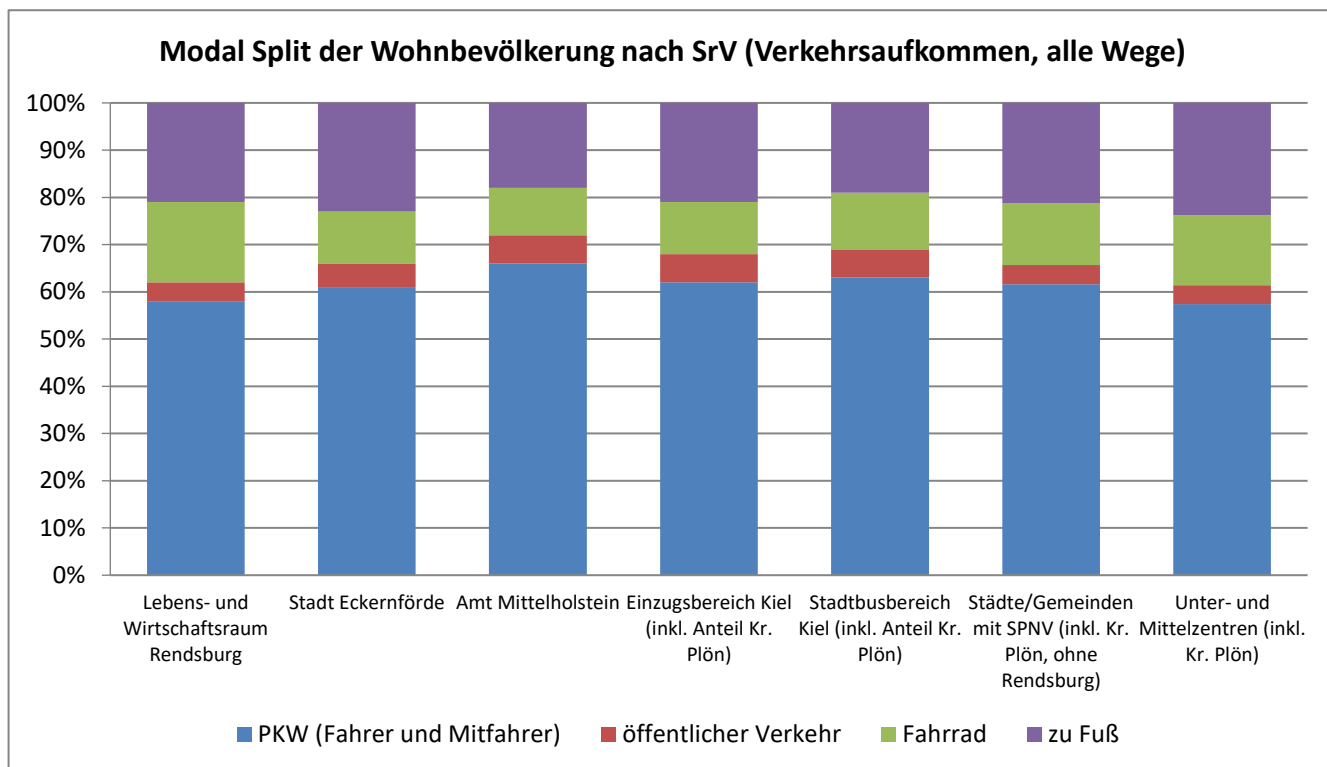


Abb. 15: Modal-Split der Wohnbevölkerung in verschiedenen Teilräumen des Kreises Rendsburg-Eckernförde bzw. der KielRegion – Datenquelle: SrV 2013

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

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

4.2 Marktforschungsergebnisse der NAH.SH GmbH

Die landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH führt regelmäßig Marktforschungen durch, in denen u.a. auch das Verkehrsmittelwahlverhalten ermittelt wird; auch für die einzelnen Kreise und kreisfreie Städte liegen Auswertungen vor. Die aktuellste bezieht sich auf die Erhebungsperiode 2015/16 und weist für den Kreis Rendsburg-Eckernförde einen ÖPNV-Anteil an allen Wegen (Modal-Split-Wert) von 5,7% aus; damit lag der Kreis im Mittelfeld aller schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV. Hierzu muss angemerkt werden, dass dieser Wert seit ca. 2010 zwischen (gerundet) 4% und 5% pendelte; diese Schwankungen sind vermutlich erhebungstechnischer Natur (Stichprobengröße). Von Interesse ist allerdings, dass seit Beginn der kreisbezogenen Analysen 2005 analog zum gesamten Land im Mittel ein aufwärts gerichteter Trend erkennbar war. – In Zukunft sollen gemäß Übereinkunft der NAH.SH-Verbundpartner durch ein geändertes Verfahren bei der Erhebung regelmäßig aussagekräftige kreisspezifische Auswertungen ermöglicht werden, so dass in den kommenden Jahren wieder aktuelle Daten zur Verfügung stehen.

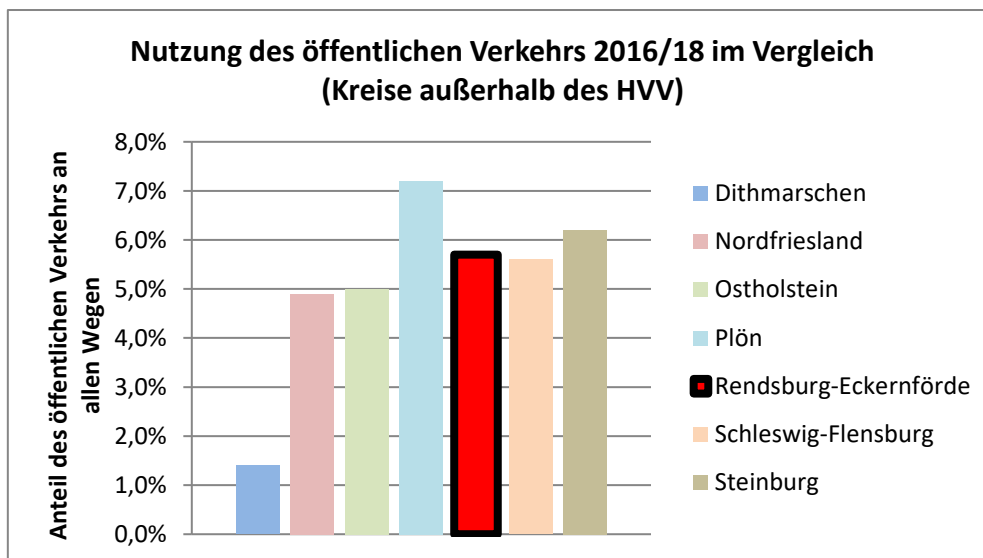


Abb. 16: Nutzung des öffentlichen Verkehrs 2016/18 der schleswig-holsteinischen Kreise außerhalb des HVV im Vergleich – Datenquelle: omnitrend GmbH/NAH.SH GmbH

4.3 SPNV / Entwicklungen seit dem 2. RNVP

4.3.1 Angebot

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

Verspätungsanfälligkeit zu minimieren, wurden vorübergehend die Haltepunkte Achterwehr und Kiel-Russee in Bedarfshalte umgewandelt (seit 15.12.2019 nicht mehr der Fall).

Auf der KBS 146 wurde das Fahrtenangebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 insoweit verstärkt, als die RB-Züge zwischen Kiel und Eckernförde auch an Sonn- und Feiertagen verkehren, so dass auch hier an allen Wochentagen an den RE-Halten zweimal stündlich und ansonsten einmal stündlich eine Fahrtmöglichkeit vorhanden ist.

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

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

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

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

Die Verbindungen im SPNV werden betrieben von

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

4.3.2 Nachfrage

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

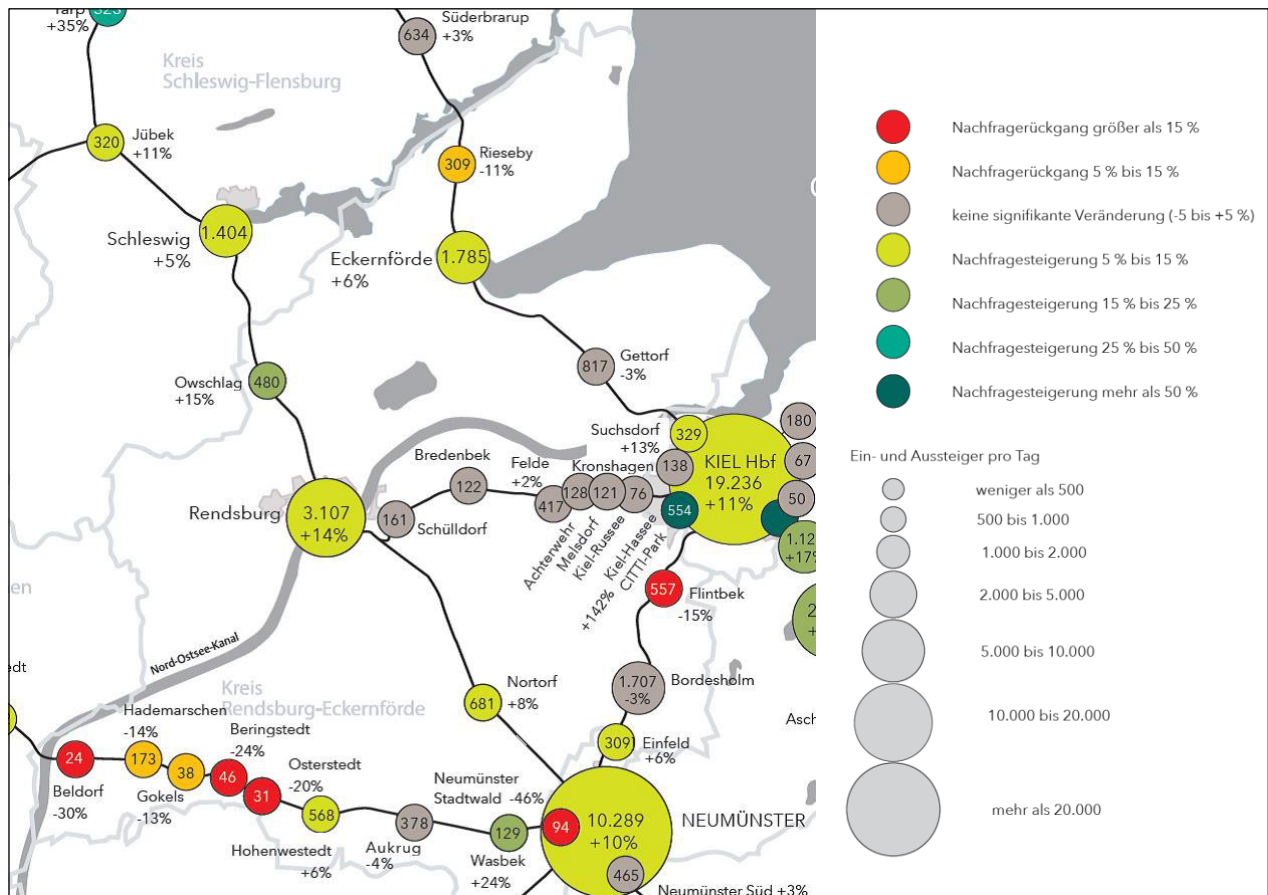


Abb. 17: Veränderung der Ein- und Aussteiger 2010 – 2018 an Bahnhöfen im Kreis und angrenzenden Bereichen – Quelle: NAH.SH (Ausschnitt aus landesweiter Karte)

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

Angesichts der dynamischen Entwicklung im Bereich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Berufspendlerinnen und -pendler (vgl. Kap. 3.2.2 und 3.2.3) kann die festgestellte Entwicklung in der Gesamtsicht nicht durchgängig befriedigen. Zwar ist zu berücksichtigen, dass auch Schülerinnen- und Schülerverkehre, die ja tendenziell durch

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Rückgänge gekennzeichnet sind (siehe Kap. 3.2.4) über den SPNV abgewickelt werden und dort die Nachfragedaten mitbestimmen. Dies ist aber weit weniger bedeutsam als im regionalen Busverkehr, so dass auch andere Erklärungsansätze für die teils schwache Nachfrageentwicklung zu suchen sind. Aktuell können die Qualitätsmängel im Bahnbetrieb hier eine Rolle spielen. Aber auch die weiter deutlich gestiegene PKW-Motorisierung der Bevölkerung (vgl. Kap. 3.4.1) oder auch die – entgegen früherer Prognosen – moderate Entwicklung der Kraftstoffpreise mit seit etwa 2014 wieder abgesunkenem Niveau dürfen beispielsweise nicht übersehen werden.

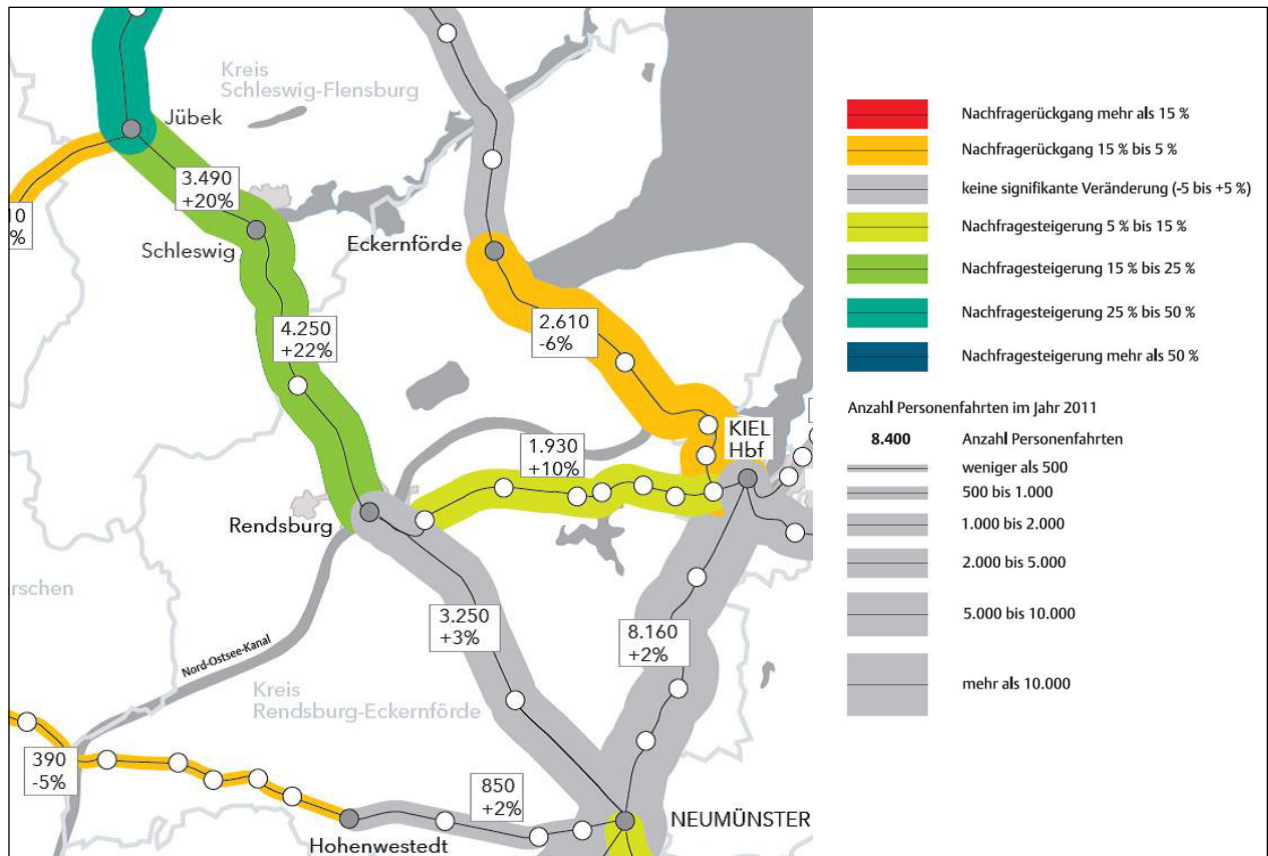


Abb. 18: Veränderung der streckenbezogenen SPNV-Nachfrage 2010 - 2018 im Kreis und angrenzenden Bereichen; Quelle: NAH.SH (Ausschnitt aus landesweiter Karte)

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

4.4 Übriger ÖPNV – Entwicklungen seit dem 2. RNVP

4.4.1 Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen

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

Die Leistungsanbieter im Busverkehr sind die folgenden:

- Autokraft GmbH (Regionalbusverkehr),
- DB Regio Bus Nord GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Dithmarschen),
- Graf Recke GmbH (Regionalbusverkehr, bis Ende 2020),
- Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Steinburg),
- KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (Stadtverkehr Kiel; Liniengenehmigungen bei Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel),
- Rathje Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG (Regionalbusverkehr Kreis Steinburg),
- RoPe-Reisen GmbH & Co KG (Regionalbusverkehr, bis Ende 2020),
- Stadtverkehr Eckernförde Kerstin Bügler e.K. (Stadtverkehr Eckernförde),
- SWN Verkehr GmbH (Stadtverkehr Neumünster),
- Transdev Nord GmbH (Stadtverkehr Rendsburg), auftretend unter dem Namen Norddeutsche Verkehrsbetriebe,
- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (Regionalbusverkehr Kreis Plön).

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

- Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH – SFK.

4.4.2 Gesamtleistung

Die Leistungsveränderungen im ÖPNV seit den im 2. RNVP niedergeschriebenen Angaben aus 2011 waren bis 2020 in der Gesamtsicht gering und pendelten zwischen 7,00 Mio. (2017) und 7,22 Mio. (2015) Fahrplan-km, soweit von den Verwendungsnachweisen des Kreises für die Kommunalisierungsmittel erfasst. Dabei waren die Veränderungen teilweise durch Lage der Feiertage wie auch der Schulferien bedingt, hinzu kamen immer wieder begrenzte Veränderungen im Fahrplanangebot (siehe Kap. 4.4.3). Eine nennenswerte Ausnahme hiervon, die wesentlich die oben ersichtliche Leistungszunahme bedingte, war die Einführung der Linien 14 und 14a im Stadtverkehr Rendsburg. Als Folge dieser Maßnahme stieg die Leistung dort von 2014 auf 2015 von 1,11 Mio. auf 1,22 Mio. Fpl.-km. Die Leistungsentwicklung ist in Abb. 19 auf der folgenden Seite grafisch dargestellt.

Die Leistungen, die nicht in die Verwendungsnachweise eingehen (Angebote der Unternehmen Holsten Express, KVG, Rathje, SWN und VKP), beliefen sich bis 2020 auf ca. 0,80 Mio. Fpl.-km, so dass die Gesamt-Jahresleistung im Kreisgebiet in 2020 und den Jahren zuvor bei rd. 8 Mio. Fpl.-km lag. Vgl. hierzu auch die Linienstatistik in Anlage 2.

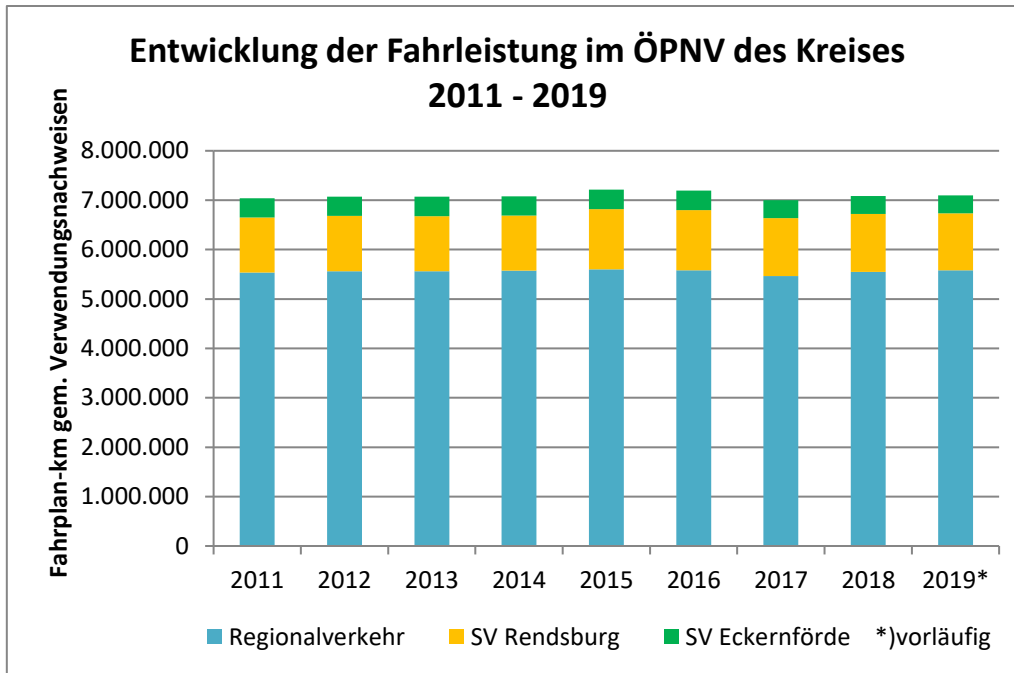


Abb. 19: Entwicklung der Fahrleistung im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Regionalverkehr und Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg) 2011 bis 2019

4.4.3 Verkehrsbedienung

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

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

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

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

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

- Einrichtung der Linien 14 und 14a des Stadtverkehrs Rendsburg (Anbindung der Gemeinden Westerrönfeld, Osterrönfeld und Schacht-Audorf an den Bahnhof Schülldorf) in Anpassung an die Verkehrsaufnahme des RB-Verkehrs zwischen Kiel und Rendsburg mit Andienung des neu eingerichteten Bahnhafes Schülldorf Anfang 2015; die Linie 14a (Schülldorf – Schacht-Audorf) verkehrt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten alle 60 min, die Linie 14 (Schülldorf – Westerrönfeld) montags bis samstags ganztägig, dabei montags bis freitags alle 60 min, samstags alle 120 min.
- Splittung der Linie 91 (bzw. montags bis samstags in der Schwachverkehrszeit und sonn-/feiertags bis Ende 2020 ganztägig stattdessen bei der Linie 100) in Melsdorf zur Verknüpfung mit dem SPNV in 2017; seither erfolgt in Melsdorf eine alternierende Bedienung mit wechselweiser Andienung des Bahnhofes (nur über Haltestelle „Schmiedekoppel“) und des Ortszentrums. Die Andienung des Bahnhofes ist hinsichtlich der Fahrplanlagen auf Anschlüsse in/aus Richtung Rendsburg ausgerichtet; die Bedienung erfolgt montags bis samstags stündlich, sonn- und feiertags bis Ende 2020 zweistündlich, seither ebenfalls durch veränderte Linienführung stündlich.
- Anbindung des Bahnhofes Bredenbek durch die Linie 3123.

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

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

An **weiteren nennenswerten Maßnahmen** wurden durchgeführt:

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Einstellung von Fahrten an schulfreien Tagen der Linie 922 (Dezember 2015) aufgrund nicht vorhandener Nachfrage,
- Fahrwegänderungen in der Kieler Innenstadt und Fahrplananpassungen auf den 500er und 900er Linien während der Baumaßnahmen zum Städtebauprojekt „Kleiner Kiel Kanal“ (Sept. 2017 bis August 2020),
- Im April 2016 neu eingeführte Andienung der Arche Warder an Wochenenden wurde im Dezember 2017 angesichts mangelnder Inanspruchnahme wieder eingestellt,
- Einführung eines neuen Nachtverkehrsnetzes im Kieler Stadtverkehr im August 2020 mit Neustrukturierung der Nachtlinien und Bedienung in allen Nächten der Woche. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde profitieren hiervon die Gemeinden Altenholz (Ortsteil Stift, Linie 501N Strande – Schulensee), Kronshagen (im Norden Linie 22N Suchsdorf – Klausdorf, im Zentrum Linie 100N Laboe – Mettenhof) und Strande (Linie 501N).

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

Eine Übersicht über alle Liniengenehmigungen im ÖPNV des Kreises 2020 findet sich in Anlage 3. Netzpläne der Stadtverkehre sind daneben in den Anlagen 4 und 5 dargestellt. Das regionale Busnetz 2020 (ohne reine Stadtverkehre) mit Wiedergabe der Fahrtenhäufigkeiten montags-freitags zeigen die beiden Grafiken (Schultag bzw. Ferientag) auf der nächsten Seite.

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

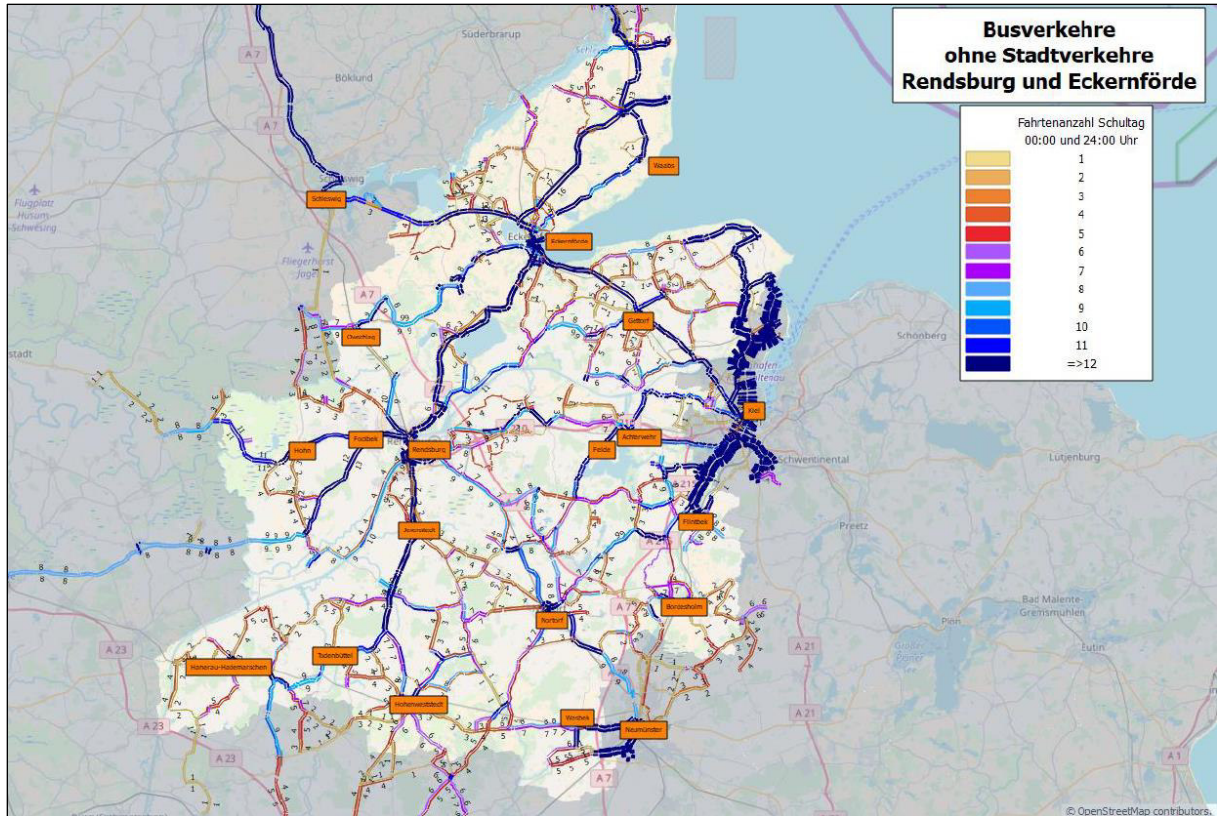


Abb. 20: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Schultag) – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

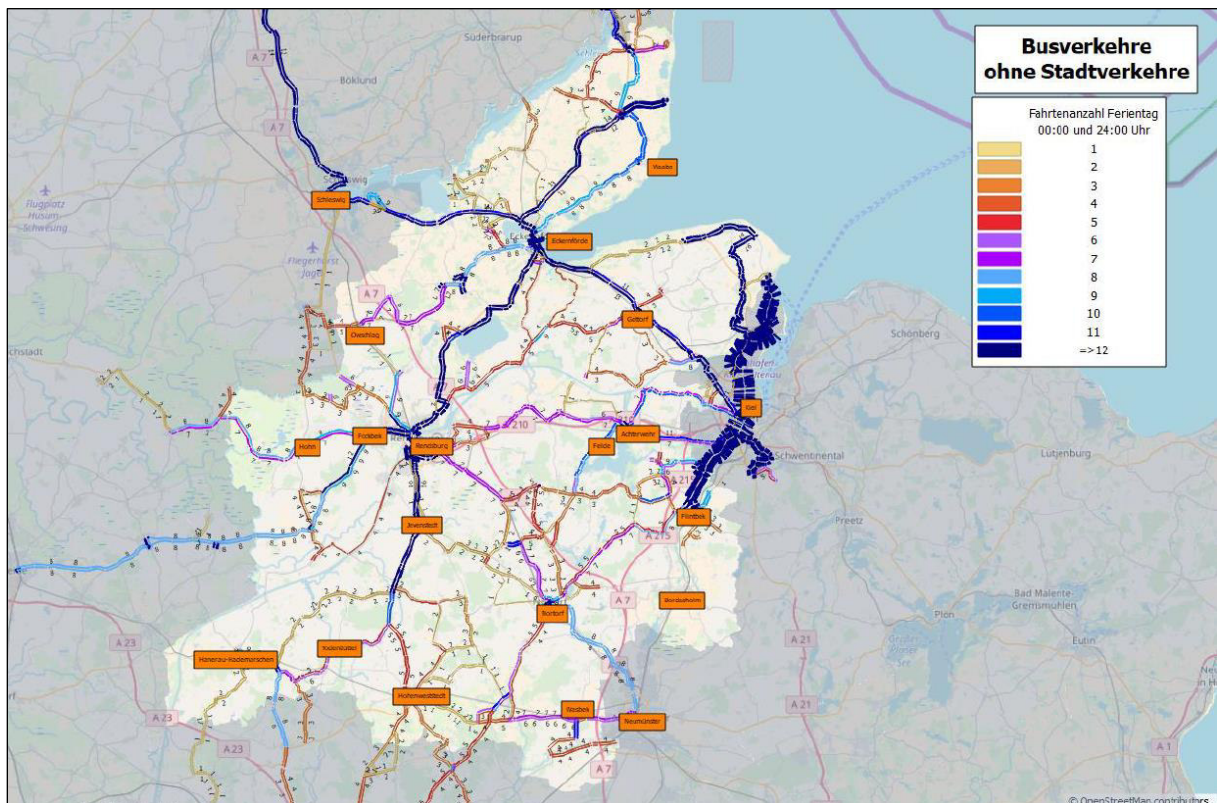


Abb. 21: Regionales Busnetz Kreis Rendsburg-Eckernförde mit Bedienungshäufigkeiten (montags bis freitags, Ferientag) – Quelle: BfV Büro für Verkehrsplanung/ÖPNV-Gutachten

Im Rahmen der gutachterlichen Überplanung des regionalen ÖPNV wurde auch die **Flächenerschließung des Haltestellennetzes** einer Betrachtung unterzogen. Hierbei wurde die Erschließungswirkung anhand mehrerer Einzugsradien bis max. 500 m Luftlinie (was entsprechend einer gängigen Faustregel mit ca. 600 m Wegelänge korrespondiert) betrachtet; die entsprechende grafische Darstellung befindet sich in Anlage 11 a-g. Als allgemeines Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Erschließungswirkung unter der Maßgabe des 500-m-Radius gut ist. Zwar ist einzuräumen, dass die – für das gesamte Land Schleswig-Holstein charakteristischen – Einzelanwesen bzw. Kleinstsiedlungen in der Fläche nicht durchgängig entsprechend erschlossen sind, was z.T. schon aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich ist, aber für die diese Größenordnung übersteigenden Siedlungen ist dies weitgehend sehr wohl der Fall. Ausnahmen hiervon sind in einer nennenswerten Anzahl von Fällen Randbereiche solcher Siedlungen, wo u.U. längere Zuwegungen vorhanden sind. Für gesamte Ortschaften traf dies bis 2020 nur vereinzelt zu, wie z.B. für die Gemeinden Friedrichsgraben, Hörsten (beide deutlich unter 100 Einwohnerinnen und Einwohner) oder Königshügel (168 Einwohnerinnen und Einwohner) bzw. Ortsteile von Gemeinden wie z.B. Brux (Gemeinde Westensee); mit dem neuen Regionalnetz haben sich hier Verbesserungen ergeben. Anders liegen die Verhältnisse bei – auch größeren – Gewerbegebieten (sind meist auch an der Siedlungspersipherie zu finden) und touristischen Siedlungen bzw. Campingplätzen; hier finden sich eher Standorte, wo o.g. Zuwegungslänge (teilweise deutlich) überschritten werden. Beispiele hierfür sind Bordesholm/Wattenbek-Nordost/L 49 und Hohenwestedt-Böternhöfen (Gewerbe) sowie Waabs-Langholz und -Karlsminde bzw. der Bereich Brahmsee (Feriensiedlungen/Campingplätze). Auch hier stehen jedoch z.T. verkehrstechnische Bedingungen entgegen.

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

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

4.4.4 Nachfrage

Für die Erfassung der Nachfrage musste zunächst analog zu den Angaben im 2. RNVP wieder auf die Hochrechnung aus gemeldeten Fahrkartenverkäufen zurückgegriffen werden. Ungünstig wirkte sich dabei die unterschiedliche Datengrundlage aus: Nur bis 2016 standen durchgängig die Daten aus den Verwendungsnachweisen des Kreises an die NAH.SH GmbH zur Verfügung, während für 2017 bis 2019 im Interesse einer für diesen Zeitraum einheitlichen Grundlage die Daten der NSH GmbH herangezogen wurden. Bei diesen kommen

Umschlüsselungen im Zuge der Einnahmeaufteilung zum Tragen. Eine durchgängige Zeitreihenbetrachtung wird hierdurch deutlich erschwert.

Sinnvollerweise ist bei der Nachfragebetrachtung zwischen den Stadtverkehren und dem **Regionalverkehr** zu differenzieren. Letzterer ist bekanntermaßen stark durch die Verkehrsnachfrage im Schülerinnen- und Schülersektor geprägt, so dass Veränderungen in diesem Segment sehr leicht auf die Gesamtnachfrage durchschlagen. Dieser Umstand ist für die Entwicklung seit dem 2. RNVP (Daten aus 2011) sehr relevant, da die Zahl der Fahrgäste auf Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler von seinerzeit 4,355 Mio. auf 3,063 Mio. (2019) zurückgegangen ist. Da der diesbezügliche Wert für 2017 in beiden o.g. Quellen vorliegt und fast identisch ist, ist speziell in diesem Sektor von einer Vergleichbarkeit der Daten in allen Jahren auszugehen. Für die Entwicklung der Gesamtnachfrage im Regionalverkehr ist dies angesichts der erheblich höheren Anzahl an Fahrgästen mit allgemeinen Zeitkarten und Fahrkarten des Regeltarifs bei den NSH-Daten nicht der Fall; das Gesamtbild zeigt eine deutlich fallende Tendenz v.a. 2011 bis 2014 (von 4,786 Mio. auf 3,953 Mio. Fahrgäste); bis 2016 schwächte diese sich stark ab und für 2017 bis 2019 kann eine leichte Steigerung (von 5,008 Mio. auf 5,137 Mio. Fahrgäste) festgestellt werden. Die Trends waren hierbei im Regeltarif und bei allgemeinen Zeitkarten gleichgerichtet.

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

Die folgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung:

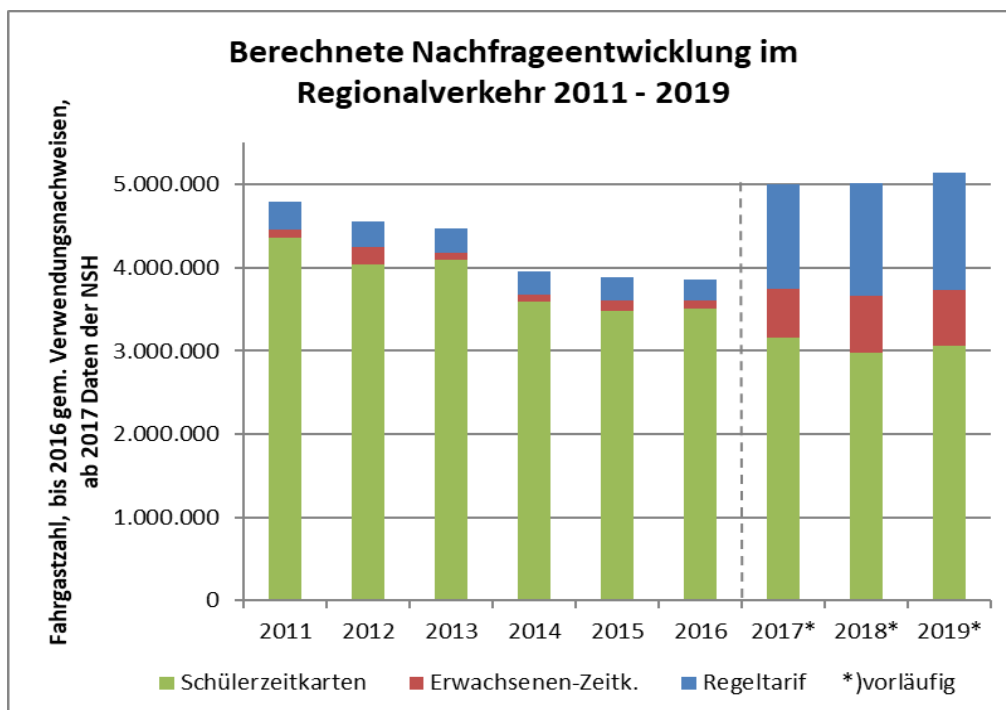


Abb. 22: Berechnete Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2011 bis 2019 – Datenquellen: Verwendungsnachweise des Kreises (bis 2016) / Daten der NSH (ab 2017)

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Bei den beiden **Stadtverkehren** gab es unterschiedliche Entwicklungsverläufe: Für Eckernförde ist ebenfalls eine leicht fallende Tendenz der Fahrgastzahl festzustellen, sowohl für die Jahre 2011 bis 2016 (von 542.000 auf 482.000 Fahrgäste) als auch von 2017 bis 2019 (von 623.000 auf 594.000 Fahrgäste). In Rendsburg pendelte die Fahrgastzahl 2011 bis 2015 im Bereich von 1,25 Mio. bis 1,3 Mio. jährlich. Für die Jahre 2017 bis 2019 lagen die Zahlen etwas höher (1,421 Mio. in 2017 und 1,367 Mio. in 2019) Tendenziell war in beiden Stadtverkehren die Nachfrage im Zeitkartensektor stabiler als beim Regeltarif. Siehe zu den Nachfrageentwicklungen in den Stadtverkehren nachfolgende Grafiken:

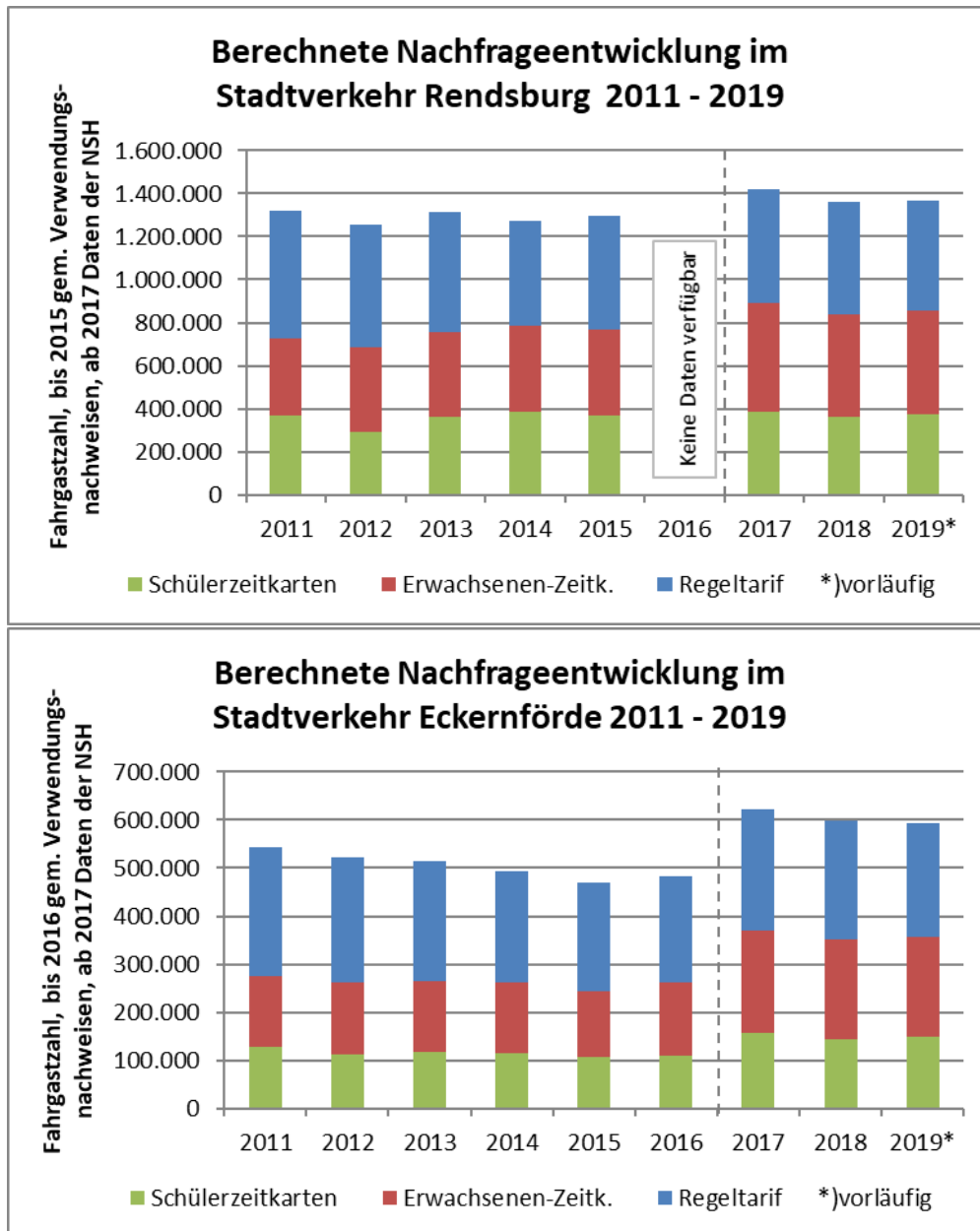


Abb. 23/24: Nachfrageentwicklung in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg 2011 bis 2019 – Datenquellen: Verwendungsnachweise des Kreises (bis 2016), Daten der NSH (ab 2017)

Verlässliche Daten zu den nicht den Meldungen für die Verwendungsnachweise unterfallenden Verkehre (Holsten-Express, KVG, Rathje, SWN und VKP) liegen nicht vor.

Gemäß Mitteilung der betreibenden Unternehmen waren gravierende Nachfrageveränderungen in den letzten Jahren nicht zu beobachten.

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

4.4.5 Fahrzeuge

Generell waren 2020 im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde verschiedenste Fahrzeugtypen im Einsatz. Dominierend waren 12-m-Standardlinienbusse, je nach Einsatzgebiet Stadtverkehrs- oder Überlandverkehrsausführung. Vor allem im Umland von Kiel, aber auch bei entsprechend hoher Nachfrage auf verschiedenen Überlandstrecken verkehrten 18-m- bzw. 18,75-m-Gelenkzüge. Eine erhebliche Verbreitung hatten auch Kleinbusse unterschiedlicher Ausführung – bis hin zu zulassungsrechtlich als PKW qualifizierten Fahrzeugen; diese wurden auf schwach nachgefragten Linien / Strecken bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten eingesetzt. So verkehrten an Wochenenden sogar auf mehreren Hauptlinien zumindest teilweise solche Fahrzeuge. In einigen Fällen setzten die Auftragsunternehmen ferner im Linienbetrieb Kombibusse (für Linien- und Reiseverkehr geeignet) ein. – Zu erwähnen ist, dass Verkehrsversuche der Autokraft mit Buszügen (Triebfahrzeug mit an-/abkuppelbarem Anhänger) wie auch der Einsatz von 15-m-Bussen nicht so zufriedenstellend verliefen, dass sich der Betrieb solcher Modelle dauerhaft etabliert hätte.

Barrierefreiheit

Von herausragender Bedeutung ist die Weiterentwicklung des Bestandes und des Einsatzes von Niederflurbussen (bzw. „Low-Entry“-Bussen) mit Rampe (oder Hublift) und Absenkvorrichtung. Dies gilt mit Blick auf die Vorgaben des 2. RNVP, die gesetzlichen Bestimmungen des PBefG zur Barrierefreiheit, die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes und die UN-Behindertenrechtskonvention. Von erheblichem Nutzen sind diese Fahrzeuge weiter für die – im Zuge des demografischen Wandels zahlreicher werdenden – älteren Menschen (und verbunden damit Rollatornutzerinnen und -nutzer) und daneben für Fahrgäste mit Kinderwagen, schwerem Gepäck o.ä. Anzumerken ist außerdem, dass eine vollständig barrierefreie Ausstattung von Bussen noch zahlreiche weitere Merkmale einschließt; diese finden sich im Kapitel zu den zukünftigen Anforderungen (Kap. 5.2.3).

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

Bei der **Autokraft** war 2020 ebenfalls ein über 95% betragender Niederflerbus-Anteil am (firmeneigenen) Fuhrpark bezüglich des Einsatzgebietes Kreis Rendsburg-Eckernförde

erreicht; Neufahrzeuge wurden nur noch in Niederflur- oder Low-Entry-Ausführung beschafft. Die noch vorhandenen Hochflurfahrzeuge wurden v.a. im Schülerinnen- und Schülerverkehr (Gettorf und Hohn) eingesetzt. Auch bei den Auftragsunternehmen der Autokraft waren mehr und mehr Niederflurbusse im Einsatz, doch war der Anteil von Hochflurfahrzeugen hier noch bedeutend. Dies bedingte im Zusammenhang mit dem linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz, dass mit Ausnahme der StadtRegionallinien im Umland von Kiel zwar ein überwiegender, aber noch nicht vollständiger Niederflurbuseinsatz im Autokraft-Liniennetz gegeben war.

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

Technische Ausstattung

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

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

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

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

Komplementäres System zur vollen Nutzbarkeit der o.g. Echtzeitauskunft insbesondere im Hinblick auf den Fahrgastservice (Beauskunftung und Anschlusssicherung; Landesweites Projekt bereits im 2. RNVP beschrieben, war schon seinerzeit – mit erheblicher finanzieller Förderung durch das Land – in Vorbereitung) bei allen Unternehmen ist die Einrichtung einer zentralen Datendrehscheibe (ZDD) und eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL);

vorgesehen ist hier für kleinere Unternehmen im Interesse der Aufwandsminimierung ein durch mehrere regionale Busunternehmen nutzbares „Regio-RBL“. Während die ZDD und bei den größeren Unternehmen auch ein RBL inzwischen vorhanden sind, gab es zum Regio-RBL bedauerlicherweise bislang immer wieder Differenzen zwischen den beteiligten Unternehmen im Lande und offene technische Fragen, weswegen die Umsetzung der Planungen noch immer nicht stattgefunden hat und infolgedessen nur die Echtzeitdaten der größeren Unternehmen entsprechend auch öffentlich abrufbar sind.

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

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

Neufahrzeuge werden bei allen Unternehmen mit höchster gültiger Abgasnorm (derzeit Euro-VI; ist Zulassungsvoraussetzung) und ansonsten neuestem Stand der Technik beschafft. Noch weitergehend im Interesse der Emissionsreduzierung ist hierbei der erwähnte Einsatz von Dieselhybrid- und vollelektrischen Bussen bei der KVG, letztere unter der Zielsetzung von (lokal) Nullemission vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Kiel; eine vollständige Umstellung auf elektrischen Antrieb ist bis 2030 geplant.

Fahrzeugalter

Die Fahrzeuge der beiden Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde zeichnen sich durch ein vergleichsweise geringes Alter aus. Die Norddeutschen Verkehrsbetriebe haben den Betrieb Anfang 2017 mit neuem Fuhrpark aufgenommen und auch beim Stadtverkehr Eckernförde sind fünf der sechs eingesetzten Busse aus 2017 (und einer aus 2016). Das Durchschnittsalter der Busse der Autokraft betrug 2020 ca. 8 Jahre, das Höchstalter rd. 15 Jahre. Für die KVG lauten die entsprechenden Werte ca. 6 und 13 Jahre (Ende 2019); für die SWN sind die Vorgaben aus dem RNVP Neumünster maßgebend (Durchschnittsalter 7, Höchstalter 12 Jahre). Die Busse der Fa. Rathje waren 2019/20 maximal 12, im Durchschnitt 10 Jahre alt.

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

Fördeschiffahrt

Bei der SFK ist mit Blick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit, aber auch der Zu- und Ausstiegsfreundlichkeit der Fördeschiffe insgesamt, zu erwähnen, dass diese nach

zeitaufwendiger Suche bzw. Entwicklung eines geeigneten Modells in 2015 mit neuen Alu-Landgangsbrettern ausgerüstet wurden, die für alle rollenden Gegenstände, somit auch für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder, eine deutliche Verbesserung gebracht haben und zugleich relativ leicht handhabbar für das Bordpersonal sind. Daneben wurde die Fahrgastinformation mit Blick auf die Barrierefreiheit verbessert: es erfolgte eine Ausrüstung mit Bildschirm-Innenanzeigen und digitalen (kontrastreichen) Fahrzielanzeigen außen. Außerdem wurden die Fahrplandaten in das landesweite Auskunftssystem integriert und die Schiffe wurden mit neuen Entwertern bestückt. Der Fuhrpark an sich, soweit für die im Kreisgebiet bediente Gemeinde Strande relevant, blieb bis 2020 seit dem 2. RNVP noch unverändert, allerdings ist eine sukzessive Erneuerung der Flotte in die Wege geleitet und wird mit der Beschaffung und Inbetriebnahme des Schiffes „Gaarden“ seit Sommer 2020 umgesetzt. An wesentlichen Veränderungen sind bei den Neubeschaffungen verbesserter Fahrgastkomfort allgemein, Barrierearmut, deutliche Vergrößerung der Stellflächen für Fahrräder sowie umweltfreundliche Antriebe (Dieselhybrid mit GtL-Kraftstoff⁹⁾; mit Option zur späteren Umrüstung auf vollelektrischen Antrieb) zu nennen. Hinzu kommen für die Schiffsführung bedeutsame Änderungen in der technischen Ausstattung und im Komfort.

4.5 Tarif und Vertrieb

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

So wurde im landesweiten Verbund NAH.SH die Möglichkeit des Bezugs eines Großkundenabonnements unter der Bezeichnung „**SH-Tarif-Firmenabo**“ eingeführt; hierbei handelt es sich um ein vergünstigtes Jahresabonnement für die Beschäftigten von Unternehmen bzw. Verwaltungen, soweit mindestens 10 Beschäftigte dieses in Anspruch nehmen. Der Rabatt auf den regulären Preis ist nach Anzahl der Teilnehmer gestaffelt von 6% über 8% bis 10% (Weiterentwicklung zum Jobticket in 2021, vgl. Kap. 5.4).

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

Als zeitgemäßer Kundenservice wurde 2012 verbundweit die Möglichkeit des **Online-Ticket**-Erwerbs ab Preisstufe 4 für Einzel-, Tages- Kleingruppen- und Fahrradtagskarten geschaffen (bereits im 2. RNVP erwähnt). Seit 2017 können über diesen Vertriebsweg die genannten Fahrkartenarten auch ab Preisstufe 1 erworben werden. Überdies gibt es über den DB-Navigator und seit 2020 über die NAH.SH-App einige Fahrkartenarten des Bartarif

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

(Einzel-, Tages- und Kleingruppenkarte, über letztere auch Kurzstrecken- und Fahrradtagskarte) als „**Handyticket**“. Das landesweite Semesterticket schließlich wird fast ausschließlich über diese Vertriebsform ausgegeben.

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

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

Als **kreisinterne** Neuerung ist die Umsetzung des im 2. RNVP bereits zitierten Kreistagsbeschlusses vom 29.04.2013 zur Einführung eines „**Bildungstarifes**“, d.h. einer Vergünstigung der Schülerinnen- und Schülerzeitkarten für die Oberstufe an allgemeinbildenden Schulen (Klassenstufen 11 bis 13) besuchende Schülerinnen und Schüler bzw. solche, die eine berufliche Schule besuchen und keine Ausbildungsvergütung erhalten und im Kreisgebiet wohnhaft sind. Die diesbezügliche aktuelle Regelung beinhaltet eine Erstattung der Fahrkartenkosten maximal in Höhe des Preises einer Monatskarte für Schülerinnen und Schüler der entsprechenden Preisstufe, wobei pro Schuljahr einmalig eine Pauschale von 150,00 Euro in Abzug gebracht wird. Als Weiterentwicklung befindet sich die Einführung eines sog. „Bildungstickets“ in der Beratung (vgl. Kap. 5.4).

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

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

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

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

4.6 Marketing und Kommunikation

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

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Übungs von 09.12.2019 bis 14.07.2019

Kronshagen, Rathaus

Zeit	Linie	Haltestellen	Ankunft	Zeit	Linie	Haltestellen	Ankunft
Montag - Freitag							
8.00	640	Westensee, Berg	8.39				
10.00	640	Westensee, Berg	10.39				
11.32	640	Westensee, Berg	12.09				
		F					
13.00	640	Westensee, Berg	13.39				
		F					
17.00	640	Westensee, Berg	17.39				
19.00	640	Westensee, Berg	19.39				
Samstag							
8.51	4630	Rendsburg, Stadttheater/ZOB	9.55				
14.51	4630	Rendsburg, Stadttheater/ZOB	15.55				
18.51	4630	Rendsburg, Stadttheater/ZOB	19.55				
		444					

Zeichenerklärung:
444 = Verkehrt nicht am 24. und 31.12.
F = Verkehrt nur an Ferientagen

Abb. 25: Neues Fahrplanlayout im Regionalbusverkehr der Autokraft

Einzuräumen ist, dass in Anpassung an die immer weiter zurückgegangenen Absatzzahlen das Kreisfahrplanheft Rendsburg-Eckernförde und das VRK-Fahrplanbuch aufgegeben wurden; es gibt im Regionalverkehr aber weiterhin Linienfaltblätter für einen großen Teil der einzelnen Linien und für die Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde werden jeweils separate Fahrplanbroschüren bereitgehalten. Die vertakteten nach Kiel einbrechenden Linien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 100 (neu 14), 501/502 (neu 12/13), 512S (neu 92S), 900/901/902 (neu 740/741/744) und 706 (Nachtbus, neu in Linie 790) sind traditionell auch im Fahrplanbuch der KVG, das für Kiel und nähere Umgebung herausgegeben wird, enthalten, in die aktuelle Ausgabe 2021 wurden auch weitere Regionallinien des Kreises aufgenommen. Gleiches gilt für die Linien 9 und 12 der SWN Verkehr im Hinblick auf das Fahrplanheft für den Stadtverkehr Neumünster.

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



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

Eine bedeutende Neuerung ist im Zusammenhang mit der Etablierung des Landesweiten Aufgabenträgerverbundes NAH.SH die sukzessive Einführung von dessen **Corporate Design** (CD). Generell ist ein möglichst weitgehendes verbundweit einheitliches CD grundsätzliches Ziel, namentlich auch für die Fahrzeugaußengestaltung (vgl. Kap. 5.5.1). Am weitesten fortgeschritten sind hierbei die Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde: Dort sind die Busse seit 2017 an den Außenseiten komplett im NAH.SH-CD gestaltet (ohne Einsatz von Außenwerbung Dritter), ebenso deren Druckerzeugnisse; beim Stadtverkehr Eckernförde gilt dies auch für die Fahrplanaushänge. Bei der Autokraft wurde bislang die Einführung des CD bei Druckerzeugnissen im genannten Jahr abgeschlossen und die Busse wurden mit NAH.SH-Logos versehen (entsprechend verbundweit vereinbarter Regeln bzgl. der Platzierung) bei Beibehaltung des traditionellen Unternehmens-CD. Mit dem neuen Regionalverkehr kam es auch in dieser Hinsicht zu Änderungen (vgl. Kap. 5.5.1). Für die übrigen Verkehrsunternehmen gilt Ähnliches (bei etwas differierenden Umsetzungszeitpunkten). Hinsichtlich der Aufgabenverteilung zwischen landesweiter Verbundgesellschaft und regionalen Akteuren gilt der Grundsatz, dass die NAH.SH GmbH für Systemwerbung und Dachkampagnen verantwortlich zeichnet, während die regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Marketing bezüglich der einzelnen Tarifangebote und der örtlichen Nahverkehrsanbindung zuständig sind.

4.7 Organisation

Bedeutsame Änderungen im organisatorischen Bereich ergaben sich zum einen durch die Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes, durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagements auf der regionalen Ebene der KielRegion sowie durch Schaffung der Fachgruppe (FG) Mobilität als neue Organisationseinheit des Kreises. Zum anderen sind an dieser Stelle die Veränderungen im Bereich der Aufgabenträger-Leistungsersteller-Beziehung

mit den Neuvergaben der Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde und den Abschlüssen öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit den jeweiligen Betreiberunternehmen zu nennen.

4.7.1 Gründung des Landesweiten Aufgabenträgerverbunds

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

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

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

4.7.2 Regionales Mobilitätsmanagement

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

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

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

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

4.7.3 Verhältnis Aufgabenträger - Leistungsersteller

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

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

- Die KVG fährt auf der Grundlage eines mit der Landeshauptstadt Kiel abgeschlossenen öDA (zum 01.01.2021 neu);
- die Bedienung durch die SWN Verkehr erfolgt auf der Basis eines öDA zwischen dem Unternehmen und der Stadt Neumünster;
- die Unternehmen Autokraft, RoPe und Graf Recke führten den Verkehr noch auf der Basis eigenwirtschaftlicher Genehmigungen durch (bis 31.12.2020), Autokraft seit 01.01.2021 auf Basis eines öDA (mehr hierzu in Kap. 5.2.6);
- die Fa. Rathje, die DB Regio Bus Nord und die VKP verkehren auf den im Kreisgebiet gelegenen Teilstrecken auf der Grundlage eines öDA mit ihrem jeweils dominierend zuständigen Aufgabenträger (Zweckverband ÖPNV Steinburg, Kreis Dithmarschen bzw. Kreis Plön).

- die SFK führt weiterhin den Verkehr mit einem Ergebnisabführungsvertrag mit der Eigentümerin Landeshauptstadt Kiel durch;
- im SPNV besteht das im ÖPNV-Gesetz des Landes festgelegte Besteller-Ersteller-Verhältnis zwischen Land und durchführenden Unternehmen fort.

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

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

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

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

5 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen

5.1 SPNV

Auch wenn der Kreis für den SPNV als Aufgabenträger bekanntermaßen nicht zuständig ist, spielt dieser für den öffentlichen Verkehr insgesamt eine wichtige Rolle und ist für das Gesamtbild der künftigen Entwicklungen bedeutsam. Vor diesem Hintergrund wird nachfolgend ein Überblick über die wichtigsten bekannten Planungen im SPNV gegeben. Der Kreis setzt sich mit Blick auf die Gesamtbedeutung des SPNV für das ÖPNV-System darüber hinaus dafür ein, dass das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den SPNV zeitnah die Initiative für ein Gesamtprojekt zur Verwirklichung eines S-Bahn-ähnlichen Systems in der KielRegion ergreift und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur in Angriff nimmt.

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

- Eckernförde-Süd und
- Rendsburg/Büdelndorf.

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

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

➤ Owschlag.

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

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

Bereits begonnen wurde mit der Erneuerung der Schleibrücke Lindaunis, die ebenfalls zeitweilige Streckensperrungen nach sich zieht. Der Abschluss der Maßnahme ist für 2023 geplant.

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

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

5.2 Busverkehr

In seiner Rolle als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich verantwortlich. Zentrales Steuerungs- und Planungsinstrument hierfür ist der RNVP, in dem die hierfür erforderlichen Standards festgelegt werden; dies geht aus dem PBefG (dort § 8, Abs. 3) dem ÖPNV-Gesetz des Landes (dort § 5, insbes. Abs. 2) und

der in Verbindung hiermit stehenden Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 27. November 2020 (dort § 4, Abs. 1, Pkt. 1. i.V. mit Anlage 4) hervor. In den nachfolgenden Ausführungen bis einschließlich Kap. 5.7 erfolgt eine umfassende Beschreibung der aktuellen bzw. zukünftigen Entwicklung aller Aspekte, die den übrigen ÖPNV im Kreis betreffen. Die seit 01.01.2021 und v.a. zukünftig geltenden Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung mit allen Eigenschaften des Verkehrsangebots und seiner Qualität sind in den Kap. 5.2 bis 5.5 enthalten. Diese sind für Anbieter von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen grundsätzlich als verbindlich anzusehen. Für die Stadtverkehre Eckernförde und Rendsburg ist dabei relativierend zu beachten, dass bereits Verkehrsverträge bestehen und insoweit für Änderungen insbesondere bei Liniennetz und Fahrplan zunächst noch weitere Beschlüsse und ggf. Anpassungen der Vertragsinhalte erforderlich sind. Sonstige Abweichungen, Ausnahmen, Umsetzungsfristen bei zeitlicher Staffelung oder ähnliche Differenzierungen sind in den Darstellungen zu den einzelnen Punkten enthalten. Dies gilt ebenso für lediglich perspektivisch (insbesondere in weiterer Zukunft) anzustrebende Merkmale. Es werden außerdem auch Aussagen über die – zumindest auch – den Kreis selbst betreffenden Aspekte getätigt. Dies betrifft z.B. in der Frage der Organisation (Kap. 5.7), des Finanzierungsrahmens (Kap. 5.2.7) oder des Vertragswesens (Kap. 5.2.6). Zudem wird der infrastrukturelle Bereich (Verkehrswege, Haltestellen, Kap. 5.6) beleuchtet; hier ist darauf hinzuweisen, dass über die Beschreibung von Planungsständen hinausgehende Vorstellungen des Kreises zwar enthalten sind (v.a. bezüglich der Barrierefreiheit an Haltestellen), diese jedoch keine Verpflichtung zu Lasten der betroffenen Dritten entfalten können.

5.2.1 Bedienungsangebot in den Stadtverkehren

Stadtverkehr Eckernförde

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

- Straffung des Linienweges der Linien 1 / 2 im Nordwesten der Stadt durch Weglassen der Fahrt über Saxtorfer Weg – nördliche Riesebyer Straße mit unverändertem 30-min-Takt,
- Anbindung dieses Bereiches über eine neue Linie im 30-min-Takt direkt von/bis ZOB,
- Direktanbindung des Bereiches Feldweg an / vom ZOB mit einer neuen Linie,
- Herstellung eines Durchstichs zwischen Schiefkoppel und Domsland,
- In diesem Zuge Herstellung eines „Äußeren Ringes“ im Südteil (zusätzlich zum bestehenden Ring der Linien 1 / 2) über Lorenz-vom-Stein-Ring – Schiefkoppel – Domsland – Sauerstraße – östlicher Domstag – zukünftiger Bahnhof Eckernförde Süd – Berliner Straße – Preußerstraße im 60-min-Takt je Richtung,
- Auflassung der Linie 4 in der heutigen Form, deren Aufgaben mit den vorgenannten Änderungen durch andere Linien übernommen werden.

Weiter sollen die Fahrpläne anschlussoptimiert gestaltet und eine Abstimmung mit dem Regionalverkehr bzw. dessen Übernahme von Stadtverkehrsaufgaben (z.B. in der

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Schleswiger Straße) durchgeführt werden. Im Hinblick auf die Umsetzung sind neben verschiedenen straßenbaulichen Maßnahmen inkl. Busbevorrechtigungen noch für einige Örtlichkeiten endgültige Entscheidungen zu im Gutachten vorgestellten Alternativlösungen der kleinräumigen Bedienung erforderlich.

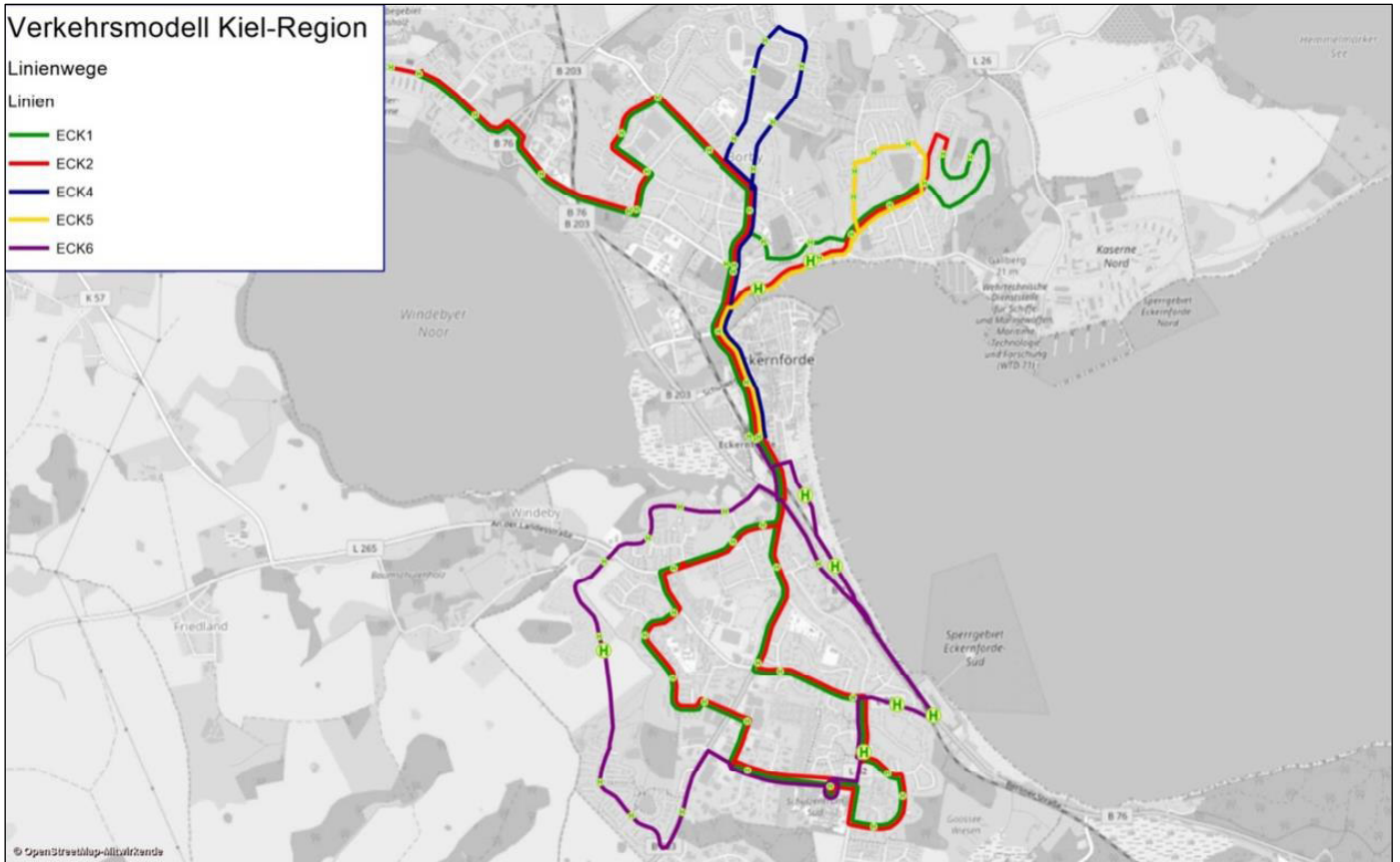


Abb. 27: Neues Stadtbusnetz Eckernförde gemäß Gutachternvorschlag – Quelle: GGR

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

Stadtverkehr Rendsburg

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

- Anbindung des Krankenhauses einschließlich des angrenzenden Areals der ehemaligen Eiderkaserne; notwendig sind hierfür „busgerechte“ Ausbaumaßnahmen am zu befahrenden Fahrweg, ggf. Änderung der Verkehrsführung und -ordnung, Errichtung einer Haltestelle;

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Anbindung des zukünftigen Gewerbegebietes „Bischofskamp“ südlich der B 202; Voraussetzungen sind Erschließung und Aufsiedlung des Bereiches;
- Einbeziehung der Gemeinde Borgstedt in die Stadtbusbedienung;
- die Fertigstellung des Kanaltunnels könnte zu Anpassungen im Fahrplan führen;
- analog zu Eckernförde Änderungen zur optimalen Abstimmung zwischen Stadtverkehrs- und zukünftigem Regionalverkehrsangebot im gemeinsamen Bedienungsgebiet;
- sofern es zu einem Umbau des ZOB kommt, könnten in diesem Umfeld die Verkehrsführungen der Buslinien sich ändern (örtlich).

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

Stadt- bzw. StadtRegionalverkehr Kiel

Hier wurde zum Jahreswechsel 2020/21 eine Neuordnung der gemeinsam von KVG und Autokraft bedienten Linien 501/502 und 900/902/902 mit Wirksamwerden der vorgesehenen Neuvergaben des Stadtverkehrs Kiel und des Regionalverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde (mit Betriebsaufnahme zum 01.01.2021) vorgenommen. Im Mittelpunkt stand dabei eine betriebliche Anpassung an die genehmigungsrechtlichen Verhältnisse, einhergehend mit einer stärkeren Orientierung der Zuständigkeit des jeweiligen Aufgabenträgers an den nachfrageseitigen Schwerpunkten der einzelnen Linien. Dies bedeutet, dass die KVG, beauftragt von der Landeshauptstadt Kiel, im Kreisgebiet nun nur noch den Abschnitt zwischen Strande und Kiel-Schilksee bedient; die Relationen Flintbek – Kiel HBF (Linien bisher: 501/502) und Krusendorf bzw. Strande – Kiel HBF (Linien bisher: 900/901/902) sind vollständig in das Bedienegebiet des zukünftigen Regionalverkehrsbetreibers des Kreises Rendsburg-Eckernförde (Autokraft GmbH) übergegangen. Eine fahrplantechnische Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre war in den betroffenen Bereichen Bestandteil der Planung, insbesondere auf dem Abschnitt Kiel HBF – Schulensee: die Bedienung wird dort vom Regionalverkehr in Schwachlastzeiten vollständig, sonn- und feiertags tagsüber im zweistündlichen Wechsel mit der KVG wahrgenommen.

Für die sonstigen Stadtverkehrslinien 6, 22, 34, 71/72, 81, 91, 512S (neu: 92S) und 100 (neu: 14) einschließlich der neuen Nachtbuslinien, auf denen die KVG das Kreisgebiet jeweils auf Teilstrecken bedient, sind die Zuständigkeiten unverändert. Eine Abstimmung mit dem Kreis bei der zukünftigen Verkehrsgestaltung wird weiterhin sichergestellt. An konkreten Änderungen grundsätzlich vorgesehen sind hier eine Ausweitung des Verkehrsangebotes der Linie 6 auf das Wochenende (Umsetzung erfolgte am 01.01.2021) und eine Überplanung der Verkehrsbedienung in Kronshagen insgesamt mit dem Ziel einer Taktverbesserung bzw. -vereinheitlichung. Beratungen mit der Gemeinde wurde in 2019 im Zusammenhang mit der bereits in Umsetzung befindlichen Ortskerngestaltung geführt. Zum 01.01.2021 wurde außerdem eine Neuordnung der Linien 91 und 100 umgesetzt. Damit einhergehend wird die Gemeinde Melsdorf nunmehr (bis auf Einzelfahrten) ausschließlich durch die Linie 91 bedient. In Schwachlastzeiten und an Sonn- und Feiertagen gilt dort ferner ein 60-min-Takt, wobei jede Fahrt sowohl das Ortszentrum als auch den Bahnhof anbindet.

Im Zuge der zum 01.01.2021 eintretenden Änderungen erhielten auch – im Abstimmung mit der Neunummerierung des Regionalverkehrs (vgl. Kap. 5.2.2) – einige Linien des Stadtverkehrs Kiel neue Liniennummern. Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde bedeutsam

ist hierbei: Die Linien 501/502 im Abschnitt Schulensee – Strande erhielten die Nummern 12/13, die Linie 100 erhielt die Nummer 14 und die saisonale Strandlinie 512S wurde zur 92S.

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

Weiter bedarf der Erwähnung, dass in der Landeshauptstadt Kiel grundsätzlich die Einführung eines höherwertigen trassengebundenen ÖPNV-Systems in Planung ist. Ein ausführliches Gutachten hierzu wurde in 2019 abgeschlossen, ebenso wie eine Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zum ÖPNV. Grundsätzlich ist dieses System zunächst als innerstädtisches Netz vorgesehen, allerdings wird es so konzipiert, dass eine Erweiterbarkeit in die umgebende Region möglich ist. In jedem Falle wird der ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde mindestens durch neue bzw. veränderte Schnittstellen zum Stadtverkehr Kiel erheblich betroffen sein. Als nächste Schritte sind seitens der Landeshauptstadt Kiel eine genaue Trassenführung für das vorgesehene Liniennetz zu planen und die Entscheidung zu fällen, ob ein Bahn- oder Bussystem verwirklicht werden soll. Eine Inbetriebnahme wird allerdings auch im günstigsten Falle erst deutlich nach der Laufzeit des vorliegenden RNVP möglich sein. Infolge dieses Sachstandes wären konkrete Aussagen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde an dieser Stelle noch verfrüht. Jedoch wird der Kreis die Planungen insbesondere unter dem Aspekt der Anknüpfungen an den regionalen Busverkehr aktiv begleiten. Auf längere Sicht dürfte ferner die Frage, inwieweit die grundsätzlich mögliche Erweiterung in die Region für den Kreis eine konkret zu verfolgende Option darstellen kann, Gegenstand der kreisinternen Beratungen werden.

Stadtverkehr Neumünster

Hier sind keine Änderungen vorgesehen.

5.2.2 Bedienungsangebot im Regionalverkehr

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

- a) Prinzip des integralen Taktfahrplanes, d.h. vertaktete Linien, die Knotenpunkte verbinden, an denen die Abfahrts- und Ankunftszeiten ein Umsteigen in alle oder bestimmte Richtungen ermöglichen (unter Einbeziehung des SPNV),
- b) Linienhierarchie mit einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“), welches aus nachfolgend skizzierten Elementen besteht¹⁰:

¹⁰) Nachfolgende Angaben weitgehend aus ÖPNV-Gutachten übernommen

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 Wochenarbeitsstagen 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:

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

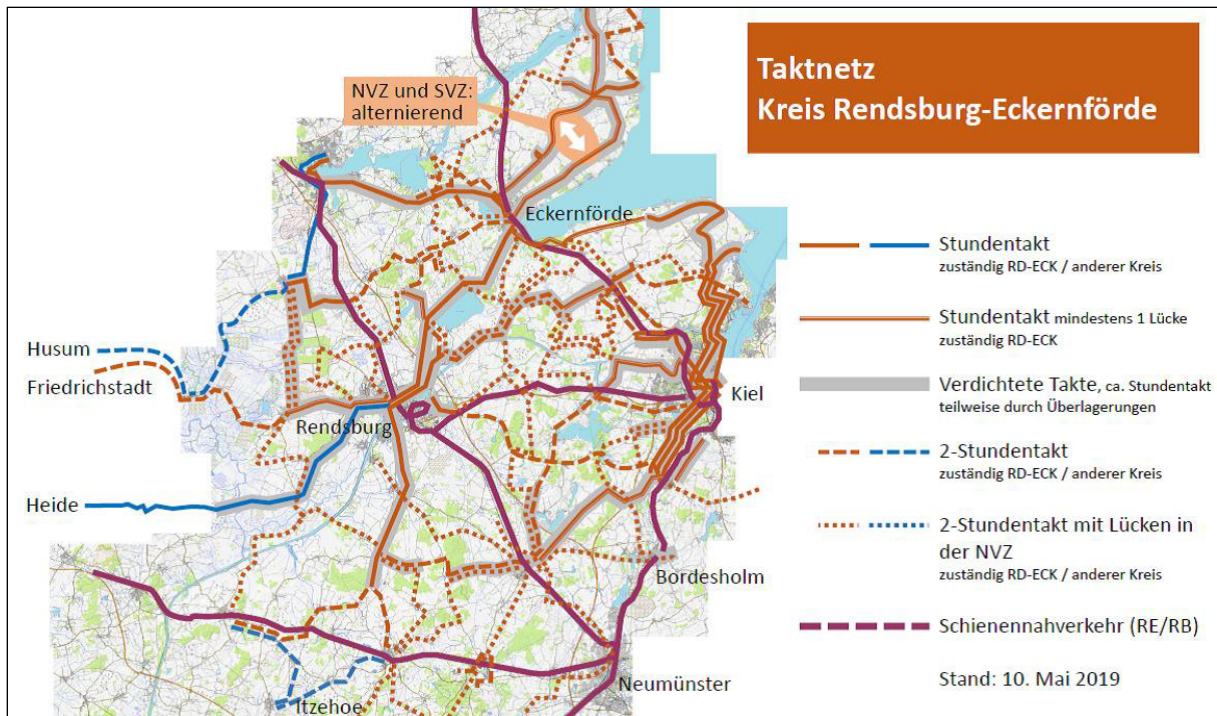


Abb. 28: Neues Taktliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde – Quelle: ÖPNV-Gutachten

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

Ihre Umsetzung wurde zwischenzeitlich mit dem Haushalt 2021 beschlossen.

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

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

- durchgängiger Stundentakt zwischen Damp und Kappeln (Linie 711) sowie zwischen Eckernförde und Krusendorf (Linie 746),
- durchgängiger Zweistunden-Takt im Bereich Wittensee (Linien 722, 727, 735),
- Westensee – Felde montags bis freitags im Stundentakt und Westensee – Achterwehr – Kronshagen – Kiel an Wochenenden im Zweistunden-Takt (Linie 765),
- Königsförde: Angebot mit Anschluss an den Bahnhof Felde (Linie 767),
- Arche Warder: Zweistundentakt am Wochenende mit Anbindung von / nach Kiel in Langwedel (Abschnitt der Linie 768),
- Angebotsverdichtung auf Stundentakt (montags bis freitags) bzw. Zweistunden-Takt (Wochenenden) durch Fahrten der Linie 794.

In der folgenden Abbildung sind die einzelnen Maßnahmen visualisiert.

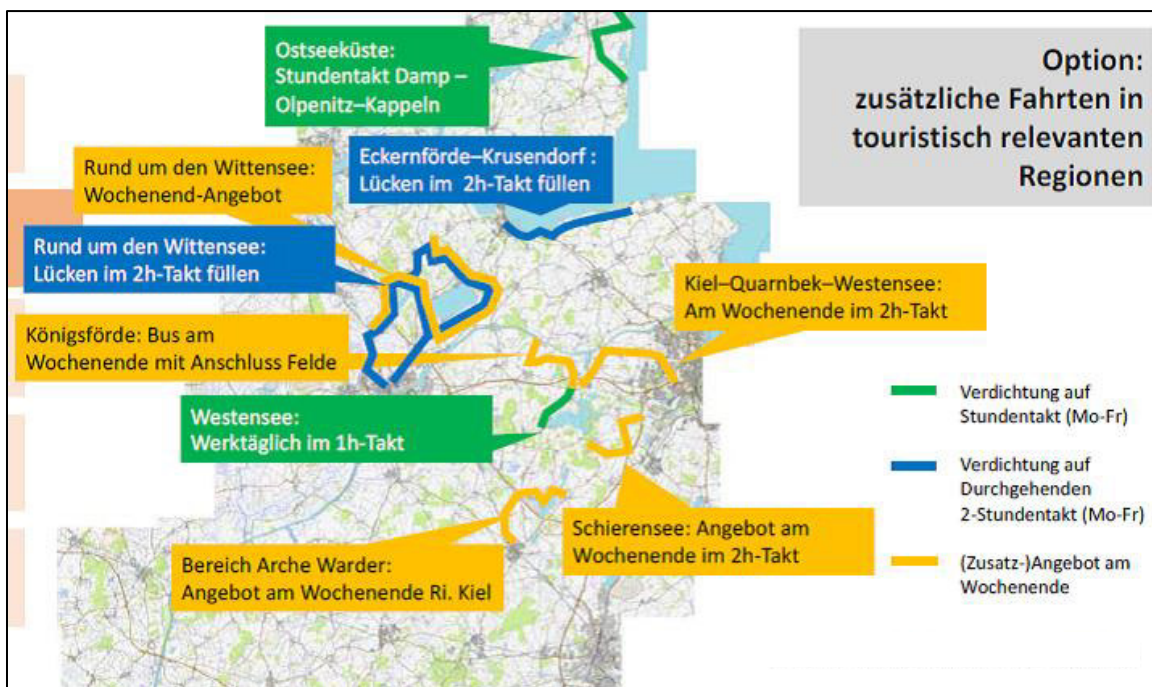


Abb. 29: Optionales Zusatzangebot für touristisch wichtige Bereiche; Quelle: ÖPNV-Gutachten

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

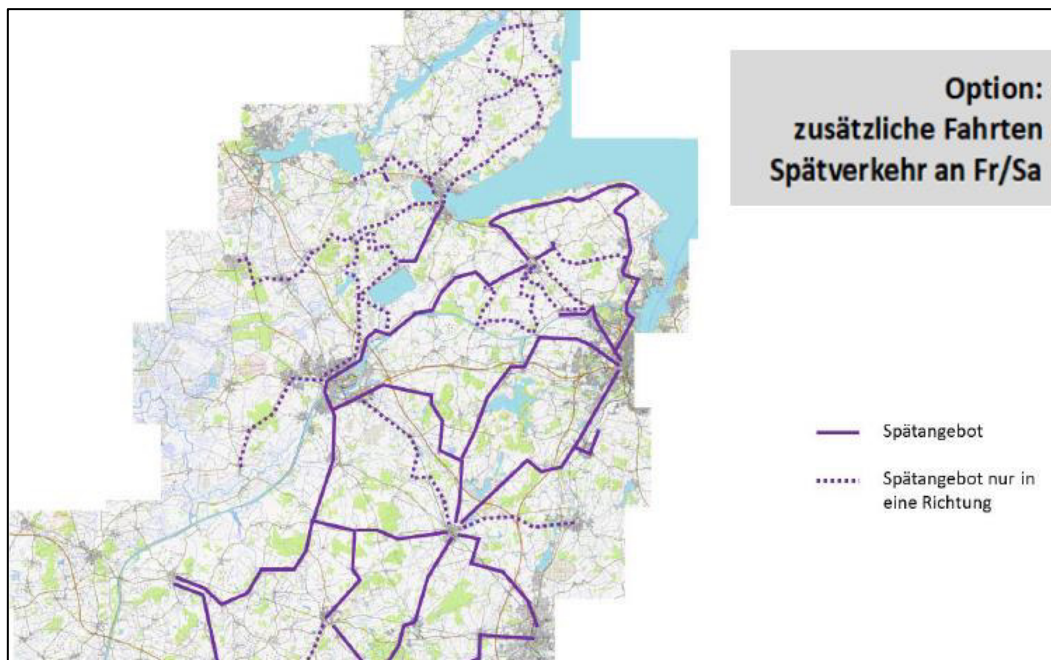


Abb. 30: Optionales Angebot für zusätzliche Fahrten in Wochenendnächten; Quelle: ÖPNV-Gutachten

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens hatten sich mehrere Akteure für die Verwirklichung einer oder aller Optionen ausgesprochen. diesem Wunsch konnte mit o.g. Beschluss entsprochen werden.

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

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

Insgesamt gesehen ist es Aufgabe für den Kreis, nach Betriebsaufnahme des neuen Regionalnetzes die Erfahrungen fortwährend auszuwerten und, soweit Nachbesserungs- oder Veränderungsbedarf erkannt wird, über entsprechende Anpassungsmaßnahmen zu entscheiden. Eine Einbeziehung der örtlichen Ebene zur Abstimmung z.B. von Linienführungen oder Haltestellen wird dabei vorgenommen. In den ersten Monaten des neuen Bedienungsangebotes konnten hier in Zusammenarbeit mit dem Betreiberunternehmen zahlreiche Verbesserungen, die zum größten Teil mit kleinen Maßnahmen umzusetzen waren, vorgenommen werden. Betroffen hiervon waren:

a) Optimierungen der Anbindungen im Schulverkehr:

Grundschule Ellenberg (Linien 710/711 Haltestellenanfahrt direkt an der Schule), Grundschule Ascheffel (Linien 725/735 Direktanbindung Schule), Schulverkehr Ahlefeld-Bistensee -> Rendsburg (Durchbindung der Linie 735 bis Rendsburg), Grundschule Holtsee (2 Fahrten nach Unterrichtsende über Haby nach Sehestedt), Schulverkehr Krusendorf Richt. Kiel (Li. 740 mit 2 Fahrten morgens ab Krusendorf statt Surendorf), Schulverkehr Gettorf (Mehrung der Direktverbindungen von/nach Osdorf), Grundschule Hamdorf (Anbindung von Haltestelle direkt an der Schule, Fahrplananpassungen der Li. 752 und 775), Schulverkehr Jevenstedt (Li. 761 mit allen Fahrten über „Schülp, Ortsmitte“ und teilweise Mitbedienung der Haltestelle „Am Sportplatz“ in Luhnstedt), Schulverkehr Hohenwestedt (Li. 757 nachmittags mit zusätzlichen Abfahrten, Fahrplananpassungen der Li. 752, 753, 755 und 757, hierdurch auch neue Verbindungen hergestellt) und Schulverkehr Hanerau-Hademarschen (geringfügige Anpassungen);

b) Anpassungen zur Verbesserung/Stabilisierung von Verknüpfungen:

Bhf. Owschlag (Strecken Anpassung der Li. 725 und 774), Fockbek (Fahrplananpassung der Li. 774 zur Verknüpfung mit Stadtverkehr Rendsburg), Anbindung Schinkel (Fahrplananpassungen/Durchbindung der Li. 734, 742 und 748), Anbindung Bargstedt/Westermühlen, Anbindung Breiholz (Li. 775 / 2820 nach Rendsburg und 772 nach Hohn/Kropp), Bahnhof Schülldorf (Li. 765 / Bahn nach Kiel), Bahnhof Bredenbek (Li. 763, 764 / Bahn), Bahnhof Felde (Li. 765 / Bahn, in Nortorf dann auch zu anderen Buslinien), Bhf. Aukrug (Li. 758 / Bahn bzw. Li. 785) und Bhf. Nortorf – Legan (Anschlussicherungen der Li. 760 durch Fahrwegänderung);

c) Sonstige Anpassungen:

Li. 700 (kleine Anpassungen zur Erhöhung der Pünktlichkeit), Li. 713 (begradigte Führung und neue Haltestelle in Kosel), Li. 745 (Bereinigung einer Doppelbedienung morgens), Li. 750 (Verlegung mehrerer Fahrten auf die B 77), Li. 775 (Verlegung mehrerer Fahrten auf die L 308), Li. 783 (Anpassung Linienverlauf an Fahrwegverhältnisse).

5.2.3 Anforderungen an Fahrzeuge

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

Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gemäß § 8, Abs. 3 PBefG geforderten Festlegungen zur Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 und den im 2. RNVP bereits aufgezeigten Handlungsnotwendigkeiten hierzu ist besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit im Bereich des Fahrzeugbestandes zu legen. Bei den

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Stadtverkehrsunternehmen in Rendsburg und Eckernförde sowie bei KVG und SWN Verkehr besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf mehr, da dort sämtliche Busse Niederflurmodelle mit Absenkfunktion und Klapprampe sind (bzw. bei Kleinbussen mit vergleichbarem Standard). Bei der Autokraft war schon vor der Einführung des neuen Regionalnetzes bezüglich des unternehmenseigenen Fuhrparks ebenfalls eine vollständige Ausstattung mit Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen bis auf wenige Ausnahmen im Schülerinnen- und Schülerverkehr (vgl. Kap. 4.4.5) erreicht. Infolge der Leistungserbringung durch Auftragsunternehmer erfolgte auf den Linien dieses Unternehmens dennoch kein durchgängiger Einsatz von solchen Bussen; auch bei den übrigen Regionalunternehmen war dies bis Ende 2020 nicht der Fall.

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

Mit Betriebsaufnahme des neuen Regionalnetzes ist im Lichte des § 8 Abs. 2 PBefG und der Zielsetzung des Kreises einer Verbesserung der Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderung durch Abbau von Barrieren im Verkehrsbereich die Vorgabe zu erfüllen, dass auf den Linien der Netzebenen 1 und 2 ausnahmslos barrierefreie Busse zum Einsatz kommen. Für Fahrten der Netzebene 3 sind weiterhin zunächst andere Fahrzeuge zugelassen, allerdings auch hier zumindest in niederfluriger Bauweise. Hierbei handelt es sich um Linien mit stark überwiegender Bedeutung des Schülerinnen- und Schülerverkehrs. Hiermit wird von der in vorgenannter gesetzlicher Bestimmung niedergelegten Möglichkeit zur Ausnahme von der Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit bis 01.01.2022 Gebrauch gemacht. Dies geschieht auf der Grundlage eines Abwägungsergebnisses aus Wirtschaftlichkeit und Bedarfssituation: Auf den betreffenden Linien ist erfahrungsgemäß der Beförderungsbedarf für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum gegeben; hingegen wird hier nach wie vor angesichts der Struktur des Nachfragepotenzials weiterhin eine starke Dominanz des Schülerinnen- und Schülerverkehrs vorhanden und somit eine Ausrichtung v.a. an den schulverkehrsbezogenen Erfordernissen geboten sein. Demnach ist bei diesen Linien zum einen eine dementsprechende Orientierung der Fahrplanlagen und Fahrtziele mit begrenztem Nutzen für andere Fahrgastgruppen generell und zum anderen aus Sicherheits- und wirtschaftlichen Gründen eine möglichst hohe Anzahl an Sitzplätzen (aufgrund der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bei stehenden Fahrgästen) zu gewährleisten. Andere Anforderungen können sich bei Vorliegen von schulbedingten Fahrtbedürfnissen im Zuge der „inkluisiven Schule“ ergeben und einen Einsatz barrierefreier Busse auch im Schülerinnen- und Schülerverkehr geboten erscheinen lassen. Hier gilt es, dass auch das Schulamt des Kreises entsprechende Anforderungen an den Aufgabenträger bzw. die zuständigen Verkehrsunternehmen meldet. Hier ist jedoch relativierend zu berücksichtigen, dass die Rückmeldungen aus der örtlichen Ebene im Zuge der

Ämterbereisung im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen ergeben haben, dass eine Beförderung betroffener Kinder in den regulären Bussen häufig gar nicht erwünscht ist und dementsprechend eine gesonderte Beförderung weiterhin in die Überlegungen einzubeziehen ist. Ferner muss für die betroffenen, d.h. von Linien der Netzebene 3 versorgten Räume, auch unter dem Aspekt des barrierefreien Haltestellen-Ausbaus (vgl. Kap. 3.3.1 und 5.6.2) angemerkt werden, dass dort aus den eben genannten Gründen ein solcher Ausbau in den meisten Fällen nicht bis 2022 zu erwarten ist. Zur optimalen Nutzenentfaltung von Barrierefreiheits-Maßnahmen ist jedoch eine Kompatibilität zwischen Haltestellen und Fahrzeugen unbedingt erforderlich. Busse im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen müssen auch bei Netzebene 3 ab 2021 barrierefrei sein.

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

- ausreichend bemessene Türbreiten; Türöffnungstaste in rollstuhlgerechter Höhe an der als Rollstuhlzugang vorgesehenen Bustür,
- ausreichend bemessener und gut sowie stufenlos zugänglicher Stellplatz für Rollstuhl im Umfeld der für Rollstühle vorgesehenen Bustür mit Haltemöglichkeit(en), Halte-/Absenkwunschtaster in rollstuhlgerechter Höhe und Piktogramm,
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge,
- geringe Längs- und Querneigungen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen und Absätzen im Fahrgastraum,
- Markierung von transparenten Flächen im Fahrzeuginnern,
- ausreichend Haltemöglichkeiten im Fahrzeuginnern (empfehlenswert mindestens an jeder 2. Sitzreihe) und deren kontrastreiche Gestaltung (vorzugsweise Gelb),
- ausreichende Zahl von Haltewunsch Tastern, die ertastbar bzw. durch Farbgebung gut erkennbar und mit geringem Kraftaufwand bedienbar sein müssen,
- akustische Ausgabe von Informationen (automatisch bzw. durch Fahrpersonal), auch nach außen,
- akustisches Türschließsignal,
- kontrastreiche Beschriftung außen und innen (Fahrziel-, Haltestellenanzeigen) mit gutem Hell-Dunkel-Wechselkontrast (vorzugsweise Gelb oder Weiß auf Schwarz),
- Kennzeichnung mit Piktogrammen (Rollstuhl, Sehbehindert) an der Fahrzeugfront und der jeweils geeigneten Einstiegstür.
- kontrastreiche Markierung der vorderen Einstiegstür,
- Kontrastreiche Gestaltung hervorstehender Bauteile.

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



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

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

Sonstige Ausstattungsmerkmale

Im 2. RNVP wurde eine Reihe von Ausstattungsmerkmalen und Eigenschaften neben der Barrierefreiheit festgelegt; diese werden nachfolgend aufgegriffen. Es gilt weiterhin, sie zu beachten, wobei alle aufgelisteten Anforderungen zu erfüllen sind; Ausnahmen sind nur in Einvernehmen mit dem Aufgabenträger mit konkreter Begründung zulässig. Zudem wird als selbstverständlich vorausgesetzt, dass die gültigen Rechtsnormen bezüglich der Fahrzeuggestaltung und -ausstattung (bes. StVZO i.V. mit Richtlinie 2001/85/EG) eingehalten werden. Dies gilt im Besonderen für die **Umweltstandards**: Abgas- und Lärmemissionen sollen den jeweils aktuellsten Bestimmungen bzw. Vorschriften entsprechen. Bei Neufahrzeugen ist dies selbstverständlich Mindeststandard, bei im Betrieb befindlichen Fahrzeugen insbesondere hinsichtlich der Emissionsbelastung von Dieselmotoren anzustreben; mindestens sind hier die für das jeweilige Zulassungsjahr geltenden Bestimmungen, ggf. unter Beachtung von Aktualisierungen für in Gebrauch befindliche Fahrzeuge, einzuhalten. Unabhängig hiervon ist eine Nachrüstung von älteren Dieselnissen mit einer Abgasnorm, die niedriger ist als Euro VI, anzustreben. Förderprogramme wie z.B. derzeit vom BMVI im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere“ Luft mit Förderquoten bis 80% aufgelegt (für Busse in Städten mit Grenzwertüberschreitungen), sind dabei nach Möglichkeit zu nutzen. Busse, die im neuen Regionalnetz ab 01.01.2021 zum Einsatz kommen, müssen

grundsätzlich mindestens der Euro-Norm V EEV entsprechen. Besonders ist in diesem Zusammenhang auf die „Clean Vehicles“-Richtlinie der EU und der als Folge zu erwartenden nationalen Regelungen hinzuweisen, deren Vorgaben im Rahmen des Geltungsbereiches einzuhalten sind (vgl. Kap. 3.1.12). In diesem Kontext wird zumindest mittelfristig die Frage des Einsatzes alternativer bzw. lokal emissionsfreier Antriebe für die ÖPNV-Fahrzeuge im Kreis anzugehen sein; dies wird auch in den ab 2021 geltenden verkehrsvertraglichen Regelungen aufgegriffen.

Die weiteren angesprochenen Merkmale sind:

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

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

- Busgestaltung außen im NAH.SH-CD ohne Fremdwerbung – *Netzebenen 1 und 2*,
- mindestens 4 Sitzplätze, die ohne Podest erreichbar sind – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen (analog zum verpflichtenden Einsatz barrierefreier Fahrzeuge)*,
- mindestens 2 Rollstuhlstellplätze im Mehrzweckbereich – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 mindestens 1 Stellplatz*

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Stoffbezüge der Fahrgastsitze im NAH.SH-CD – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 wenigstens einheitliche Stoffbezüge,*
- Vollklimatisierung – *Netzebenen 1 und 2, Netzebene 3 bei Neu- und Ersatzbeschaffungen (hier ansonsten kippbare Fenster oder Dachluken zur Belüftung),*
- 1 USB-Buchse je 2 Sitzplätze in der Außenwand oder an den Haltestangen, für sitzende Fahrgäste gut erreichbar – *Netzebene 1,*
- WLAN-Zugang – *Netzebene 1,*
- Steckschilder (Fahrziele) für Fälle technischer Störungen der automatischen Außenanzeigen – *alle Netzebenen,*
- eine Auslagemöglichkeit für Werbemittel in den Formaten DIN A 4 und DIN lang – *alle Netzebenen,*
- an der Hälfte der Türen eine Plakatfläche im Format DIN A 2 (Klemmrahmen oder vergleichbare Vorrichtung) – *alle Netzebenen,*
- automatisches Fahrgastzählsystem – *Netzebene 1, repräsentativer Anteil an Fahrzeugen.*

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

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

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

Tab. 5: Mindestplatzanzahl für im neuen Regionalbusnetz des Kreises eingesetzte Fahrzeugtypen

Das **Fahrzeugalter** im Regionalverkehr darf ab 2021 im Netz der Ebene 1 10 Jahre, im Netz der Ebene 2 13 Jahre nicht überschreiten; das Durchschnittsalter in beiden Netzebenen darf höchstens 10 Jahre betragen. Auch vor 2021 sollen die Busse ein Durchschnittsalter von maximal 10 Jahren aufweisen; ein Höchstalter von 15 Jahren soll nicht überschritten werden (vgl. 2. RNVP).

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

Für die Linien im Auftrag benachbarter Aufgabenträger sind grundsätzlich deren Vorgaben maßgebend; es wird in gegenseitiger Abstimmung angestrebt, dass auch hier die vorstehenden fahrzeugseitigen Mindeststandards nicht unterschritten werden. Für eventuelle

eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote im Kreisgebiet sind diese als uneingeschränkt gültig zu betrachten.

5.2.4 Sonstige Anforderungen an Leistungsersteller

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

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

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

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

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu denjenigen Arbeitsbedingungen zu übernehmen, die diesen zuvor gewährt wurden (mangels Betreiberwechsels nicht wirksam). Weitere gesetzliche arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen sind selbstverständlich darüber hinaus von allen Unternehmen, die deren jeweiligem Anwendungsbereich unterfallen, einzuhalten.

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

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

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

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

Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent muss in der Lage sein, bei Bedarf im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon zu stehen. Die Leitstelle oder der verantwortliche Disponent überwacht während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Bahn und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.

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

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

Maßnahmen zur Qualitätsüberprüfung werden im folgenden Kap. 5.2.5 aufgeführt.

5.2.5 Qualitätsmanagement und Berichtswesen

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

- Fahrplanangebot einschließlich Leistungsänderungen während der Vertragslaufzeit (vgl. Kap. 5.2.2),
- Angebotssicherheit (Pünktlichkeit, Anschlüsse, Fahrt- bzw. Verspätungsausfälle),
- Anforderungen an Fahrzeuge unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien (vgl. Kap. 5.2.3),
- Anforderungen an das Fahr- und sonstige Personal (vgl. Kap. 5.2.4),
- Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale (vgl. Kap. 5.2.4),
- Vorhaltung eines Betriebshofes,
- Sicherung der Fahrgeldeinnahmen,
- Haltestellenausstattung/-zustand (soweit dem Verkehrsunternehmen obliegend – vgl. Kap. 5.2.4),
- Anwendung des SH-Tarifes (vgl. Kap. 5.4) sowie dessen Weiterentwicklung,
- Einnahmeaufteilung im SH-Tarif (vgl. Kap. 5.4),
- Anforderungen an den Vertrieb (vgl. Kap. 5.4),
- Anforderungen an die Fahrgastinformation unter besonderer Beachtung von Echtzeitdaten und Anschlussicherung (vgl. Kap. 5.5.2),
- Anforderungen an die Kundenkommunikation (im Fahrzeug, Homepage, E-Mail- und Postweg sowie Telefonkontakt bzw. Störungsrufnummer; vgl. Kap. 5.5.2),
- Beschwerdemanagement (vgl. Kap. 5.2.4),
- Werbung und CD (vgl. Kap. 5.5.1 und 5.5.3),
- WLAN (vgl. Kap. 5.5.2),
- Berichtspflichten gegenüber dem Aufgabenträger (vgl. unten),
- Datenbereitstellung (Fahrplanauskunftssystem, Echtzeitdaten, Nachfragedaten – vgl. unten),
- Weitere Anforderungen an Planung, Durchführung und Organisation (kooperative Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen besonders bei mit deren Verkehren vorhandenen Anschlussbeziehungen, rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzfahrplänen bei absehbaren Betriebsstörungen oder betrieblichen Sondersituationen).

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

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

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

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

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

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes werden

- Zählungen und
- Befragungen der Fahrgäste

betrachtet und infolgedessen bestehen auch hierzu Regelungen.

5.2.6 Vergaben/Verträge

Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

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

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

Regionalverkehr

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

Wie schon in Kap. 2.9, 4.7.3 und 5.2.2 beschrieben, wurde der gesamte Regionalverkehr gutachterlich überplant und soll zukünftig den Anforderungen an ein zeitgemäßes Busverkehrs-System entsprechen. Der für dessen Betrieb erforderliche Bedarf öffentlicher Mittel und deren langfristig rechtssichere Gewährung an das/die betreibenden Unternehmen führten aus Sicht des Kreises dazu, dass eine eigenwirtschaftliche Basis für dieses zukünftige Verkehrsangebot als unrealistisch bewertet wurde. Daher wurde auf der Grundlage des Gutachterergebnisses der Regionalverkehr auf dem Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens neu vergeben (Kreistagsbeschluss vom 25.03.2019); Betriebsaufnahme des neuen Netzes war der 01.01.2021. Dieses bietet zudem den Vorteil, dass der Kreis als Aufgabenträger über die Ausschreibungsbedingungen und die zwingend notwendigen öDAe erheblich größeren Einfluss auf die Quantität und Qualität der Leistungserbringung hat als bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Gemäß dem geltenden Rechtsrahmen bestand im Zuge des gesamten Verfahrens die Möglichkeit, innerhalb von drei Monaten nach der notwendigen Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für die Verkehrsbedienung zu stellen. Dies ist nicht geschehen, so dass in den kommenden Jahren

eigenwirtschaftliche Verkehre im Regionalverkehr wie auch in den Stadtverkehren nicht zu erwarten sind. Lediglich die eigenwirtschaftliche Beantragung neuer, nicht vom Kreis vorgesehener Verkehre kommt noch in Betracht, diese sind aber nur unter bestimmten Bedingungen genehmigungsfähig (v.a. dürfen allgemeine Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen, hierzu zählt auch die bereits vorhandene Bedienung; ferner sind Inhalte des RNVP zu berücksichtigen).

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

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

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

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

Die Vergabe der Leistung jedes Teilnetzes erfolgte als Gesamtleistung im Sinne von § 8a, Abs. 2, Satz 4 PBefG; einzelne Teilleistungen innerhalb derselben können infolgedessen auch zukünftig während der Laufzeit des Verkehrsvertrages nicht vergeben werden bzw. Genehmigungsanträge für solche Teilleistungen sind im Einklang mit § 13, Abs. 2a, Satz 2 PBefG nicht zustimmungsfähig.

Leistungs- und Qualitätsanforderungen, die für die Neuvergabe des Regionalnetzes maßgeblich und infolgedessen wesentliche Inhalte des öDA sind, sind grundsätzlich in diesem RNVP beschrieben (vgl. vorstehendes Kap. 5.2.5 und dort vorhandene Querverweise). Sie werden – je nach Betrachtungsgegenstand mit erhöhtem Detaillierungsgrad und ergänzenden Regelungen, z.B. Konsequenzen im Fall ihrer Nichteinhaltung – im öDA niedergelegt und

verbindlich zwischen dem Aufgabenträger und dem Betreiberunternehmen vereinbart. Werden eigenwirtschaftliche Anträge genehmigt, besteht für das Betreiberunternehmen mit der Zielsetzung der Sicherstellung der vorgegebenen Leistungs- und Qualitätsstandards die Verpflichtung zum Abschluss einer Qualitätssicherungsvereinbarung mit der Genehmigungsbehörde und dem Aufgabenträger.

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

Kreisübergreifende Linien

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

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

Kreise Schleswig-Flensburg, Steinburg und Plön: Die Linien aus Richtung Eckernförde/Damp bis Kappeln (bisher Linien 3010 und 3020, neu 710 und 711), aus Richtung Eckernförde bis Schleswig (bisher Bestandteil der Linie 4810, neu Linie 720), aus Richtung Eckernförde bis Lindaunis (bisher Linie 3040, neu Stichfahrt der Linie 713), aus Richtung Eckernförde und Rendsburg/Hohn bis Kropp (bisher Linien 3070/3221/3231 bzw. teilweise 3220, neu Linien 725, 771, 772 und 774), aus Richtung Rendsburg/Hohn bis Erfde (bisher Linie 3210/3211, neu Linie 770), aus Richtung Nortorf sowie Rendsburg/Hohenwestedt bis Itzehoe (bisher Linien 4610 und 3260, neu Linien 785 und 755) und aus Richtung Rendsburg/Flintbek Richtung Preetz bis Kirchbarkau (bisher nicht vorhanden, neue Linie 798) sind Bestandteil des Regionalnetzes Rendsburg-Eckernförde (der Zweckverband ÖPNV Steinburg strebt hier allerdings eine Änderung an); die Verkehre werden von diesem hinsichtlich Angebot und Qualität definiert sowie bestellt und finanziert. Analog zu Kiel und Neumünster wurden bzw. werden Vereinbarungen zu den wechselseitigen Rechten und Pflichten und besonders zur finanziellen Beteiligung des begünstigten Aufgabenträgers abgeschlossen, zumindest Vertragsentwürfe liegen in allen Fällen bereits vor.

Netze anderer Aufgabenträger

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

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

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

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

Stadt Neumünster: Ähnliches wie im Falle der Landeshauptstadt Kiel gilt auch in kleinerem Umfang für die Stadt Neumünster: Hier sind die Gemeinden Padenstedt und Wasbek in das Liniennetz der Stadt einbezogen, das an die interne Betreiberin SWN Verkehr GmbH vergeben ist (seit 2016). Auch hier erfolgen Bedienungsumfang und -qualität nach den Vorgaben der Stadt als Aufgabenträgerin; ergänzend hierzu besteht, wie oben erwähnt, zwischen dem Kreis und der Stadt ein Vertragswerk, das umfangreiche Vereinbarungen zu den Verpflichtungen der Stadt bezüglich der im Kreisgebiet durch die SWN Verkehr GmbH durchgeführten Verkehre wie auch zu deren Mitfinanzierung durch den Kreis enthält.

Nachbarkreise: Die Linie 2820 Heide – Rendsburg befindet sich auf gesamter Länge im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Kreis Dithmarschen, lediglich für einige Schulverkehrsfahrten im Abschnitt Rendsburg – Hamdorf ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde verantwortlich. Die Verbindungen von Itzehoe über Schenefeld in das Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde (nach Hohenwestedt bzw. Hanerau-Hademarschen, bis Ende 2020 Linien 3250 und 3270) sowie aus Richtung Kellinghusen/Wrist nach Hohenwestedt (bis Ende 2020 Linie 6551) liegen zukünftig im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Zweckverband ÖPNV Steinburg. Die Linie 451 Neumünster – Negenharrie wird auch weiterhin im Rahmen des öDA zwischen Kreis Plön und VKP bedient. Auch in diesen Fällen wurden bzw. werden mit dem jeweiligen betroffenen Nachbarkreis Vereinbarungen zu den wechselseitigen Rechten und Pflichten und besonders zur finanziellen Abgeltung abgeschlossen.

5.2.7 Finanzierung

Es besteht kreisseitig eine mittelfristige Finanzplanung bis zum Jahr 2024. Im Vergleich zu den bis 2019 und auch zum „Corona-Jahr“ 2020 geltenden Werten (vgl. Kap. 3.5 bzw. dort Tab. 2) ist der sehr deutliche Anstieg sowohl des Gesamtvolumens als auch des auf den Kreis unmittelbar, nach Abzug der Erträge (v.a. Landesmittel) entfallenden Anteils für den gesamten Planungszeitraum hervorzuheben. Hier spiegelt sich in erster Linie der Finanzierungsbedarf des neuen Regionalbusverkehrs wider. Zu erkennen ist außerdem die merkliche Steigerung der Mitfinanzierung durch die Kommunalisierungsmittel des Landes (vgl. Kap. 3.5). Die gemäß der kreisseitigen Planung prognostizierte Entwicklung zeigt folgende Tabelle (in Mio. Euro, gerundet):

	2021	2022	2023	2024
Gesamtaufwand total	17,272	17,023	16,540	16,471
Gesamtaufwand nach Abzug von Erträgen (v.a. Landesmittel)	9,866	9,617	9,134	9,065

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

Zu beachten ist hierbei, dass dies **vorläufige Planzahlen** sind. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das neue Regionalliniennetz insofern von Bedeutung, als **noch keine Klarheit über die Nachfrageentwicklung und damit über die zukünftigen Einnahmen besteht**. Damit kann es noch zu Veränderungen der Realentwicklung gegenüber den angesetzten Planwerten kommen. Daneben sind, wie bereits in Kap. 1 dargestellt, **die Auswirkungen der Corona-Krise am Fahrgastmarkt und ihre Dauer noch unklar**; auch über weitere Ausgleichsleistungen für die entstehenden pandemiebedingten Schäden in 2021 besteht noch keine endgültige Klarheit. Auch hiermit können noch erhebliche Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im Kreis verbunden sein.

Im Hinblick auf die Finanzierung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist von Bedeutung, dass die Leistungen im zukünftigen Regionalverkehrsnetz vollständig durch den Kreis als zuständigem Aufgabenträger und Besteller finanziert werden; die bisher in Teilen vorhandene Sockelfinanzierung durch die Schulträger entfällt. Deren Kostenbeteiligungen im Rahmen der Fahrkartenfinanzierung gemäß Kreissatzung sowie bei eventuellen selbst

beauftragten freigestellten Schülerinnen- und Schülerverkehren (vgl. Kap. 5.2.2) als Ergänzung der ÖPNV-Linienleistungen bleiben hiervon unberührt.

5.2.8 Innovative Mobilitätsformen

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

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

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

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

In diesem Zusammenhang ist auch das **autonome Fahren** zu beleuchten. Hierzu gibt es derzeit im In- und Ausland eine starke Aktivität hinsichtlich von Pilotversuchen und –betrieben mit autonom fahrenden Kleinbussen. Diese finden nicht mehr nur auf vom übrigen Verkehr abgetrennten Teststrecken, sondern auch auf öffentlichen Straßen und mit der Beförderung von Fahrgästen statt. Bislang gibt es in diesen Fällen jedoch noch immer eine Begleitperson, die im Notfall steuernd eingreifen kann; zudem ist die Fahrgeschwindigkeit



bislang niedrig. Es bleibt abzuwarten, wie sich das tatsächlich autonome Fahren in den nächsten Jahren entwickelt. Hiermit ergeben sich verstärkt die o.g. Fragestellungen, denn durch das wegfallende Fahrpersonal können Beförderungsdienste zu wesentlich geringeren Kosten bereitgestellt werden, was für schwach nachgefragte Bereiche oder Zeiten Chancen birgt, aber infolge der Komfortsteigerung individueller oder beinahe individueller Mobilität ebendieser gegenüber dem konventionellen ÖPNV noch weitere Konkurrenzvorteile verschaffen kann. Der Zeitpunkt einer möglichen Praxisreife des autonomen Fahrens ist derzeit sehr umstritten.

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

*Quelle ©: DB AG / Uwe Mieth
Mit freundlicher Genehmigung der DB AG*

5.3 Verknüpfung und Vernetzung

5.3.1 Intramodale Verknüpfung

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

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

5.3.2 Intermodale Verknüpfung

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

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

Hinsichtlich der Standortauswahl und der Planung, Ausgestaltung und Umsetzung erscheint ein Zusammenwirken der Gemeinden, der Ämter, der Kreisverwaltung, der AktivRegionen und des regionalen Mobilitätsmanagements der KielRegion, an Bahnhöfen auch der NAH.SH

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

GmbH zielführend. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit dabei aber auf der gemeindlichen Ebene.

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

Zwischenzeitlich wurde mit Unterstützung der KielRegion GmbH ein Gestaltungsmodell mit modulartigem Ausstattungsrepertoire und einheitlichem Design für die Gesamtregion entworfen und ein Prototyp hergestellt; auf dieser Grundlage können unter Nutzung des Rahmenvertrages der KielRegion GmbH Beschaffungen – auch einzelner Komponenten – einzeln oder ggf. gesammelt vorgenommen werden. Zudem werden Planungsleistungen für solche Stationen über das Regionalbudget der KielRegion gefördert; für die Umsetzung selbst gibt es Bundes-Fördermittel (Förderquote 40% bis 60%) im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“). Zudem fördert der Kreis gemäß Kreistagsbeschluss vom 16.12.2019 Mobilitätsstationen mit einem Gesamtvolumen von 250.000 Euro. Die Einrichtung in Hamdorf wurde aufgrund ihres Pilotcharakters auch vom Land gefördert. Abb. 33 auf der nächsten Seite zeigt diese Anlage und gleichzeitig das o.g. Corporate Design der KielRegion.

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



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

Eine weitere Möglichkeit der intermodalen Verknüpfung zwischen **ÖPNV und Fahrrad**, die wiederholt in die Diskussion eingebracht wird, ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen des regulären Linienverkehrs. Speziell im Linienbusverkehr sind die Spielräume, die über die heutigen Regelungen hinausgehen, allerdings eng begrenzt. Für eine Mitnahme im Fahrzeuginnern bedürfte es größerer Abstellkapazitäten, die aber entweder auf Kosten der vorhandenen Plätze (v.a. Sitzplätze) gehen würde, was in den Hauptverkehrszeiten aus Gründen der Nachfrage ohne den kostenintensiven Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge nicht durchführbar wäre und unter dem Aspekt des Fahrkomforts und der Fahrgastsicherheit für die übrigen Fahrgäste auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten in vielen Fällen nicht akzeptabel erscheint. Dennoch soll in einem Modellversuch auf drei geeigneten Linien auch für die Pendlerverkehre eine verbindliche Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder (zusätzlich zu den Plätzen für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer oder Kinderwagen) geschaffen werden. Die Erfahrungen des Modellversuchs sollen spätestens nach zwei Jahren evaluiert und für die weitere Verbesserung der intermodalen Verknüpfung genutzt werden. Zudem ist vorgesehen, besonders auf fahrradtouristisch interessanten Verbindungen – in Abwägung der verschiedenen Belange – derartige Beförderungsmöglichkeiten zu verwirklichen. Darüber hinaus sind spezielle Fahrradbus-Angebote in die Überlegungen einzubeziehen. Im Hinblick auf die Beförderungsweise von Fahrrädern sind auch die Optionen von auf der Fahrzeugaußenseite angebrachten Haltern oder von Anhängern in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Unproblematischer sind die Bedingungen im SPNV und bei der Fördeschiffahrt, wo sie zukünftig mit Beschaffung der neuen Schiffe eine weitere Verbesserung erfahren, was für den einzigen Anleger im Kreis – Strande – aufgrund der dort vorhandenen Querungsmöglichkeit nach Laboe von erheblicher (radtouristischer) Bedeutung ist.

5.3.3 „Technische“ Verknüpfung/Vernetzung über Digitalisierung

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

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

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

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

angemeldet. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde sieht eine Beteiligung bzw. Integration an bzw. in ein entsprechendes System gemäß dem jeweiligen landesweiten Entwicklungsstand angesichts eines zeitgemäßen Kundennutzens als notwendig für die ausreichende Verkehrsbedienung an und erwartet diese dementsprechend von den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen.

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

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

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

5.4 Tarif und Vertrieb

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

der NSH GmbH. Der Kreis betrachtet dies als Element der ausreichenden Verkehrsbedienung, so dass es für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet Voraussetzung ist.

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

Ferner wurde aktuell das bereits bestehende NAH.SH-Firmenabo (vgl. Kap. 4.5) zu einem – in der Attraktivität gesteigerten – **Jobticket** für Berufspendlerinnen und -pendler weiterentwickelt. Die NAH.SH GmbH hat diese Maßnahme mit gutachterlicher Unterstützung vorbereitet; die Umsetzung ist zum April/Mai 2021 erfolgt.

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

Im Kreis gibt es konkrete Bestrebungen zur Einführung eines „Bildungstickets“ als Weiterentwicklung des Bildungstarifes (vgl. Kap. 4.5). Zielvorstellung bezüglich seiner Merkmale sind dabei die folgenden:

- Gültigkeit für alle Schülerinnen und Schüler, auch der Klassen 11-13, Berufsschülerinnen und -schüler, Schülerinnen und Schüler an Privatschulen (z.B. Waldorfschulen, Dänische Schulen) Auszubildende und Freiwilligendienstleistende,
- kreisübergreifende Nutzbarkeit,
- ggf. Auflegung gemeinsam mit der KielRegion und dort gesamtträumlich übergreifende Nutzbarkeit,
- Gültigkeit auch im SPNV,
- preisliche Attraktivität dergestalt, dass es von zahlreichen Fahrgästen der Zielgruppe genutzt werden kann; möglichst Preis unter 50 Euro/Monat,
- Einbeziehung der Bezieherinnen und Bezieher von Leistungen nach SGB II/XII, AsylbLG, Wohngeld und weiterer Leistungen wie integrative Leistungen.

Es gilt hier, eine differenzierte Darstellung der Kosten und der Einnahmen zu entwickeln, Fragen im Zusammenhang mit dem SH-Tarif und des Einnahmeaufteilungsverfahrens zu klären sowie beim Land eventuelle Fördermöglichkeiten auszuloten. Grundsätzlich besteht weiterhin, wie auch in anderen Kreisen und kreisfreien Städten des Landes, der Wunsch nach Einführung generell günstigerer Fahrtarife im ÖPNV. Hier sind Beratungen mit ebendiesen und der NAH.SH GmbH zu führen.

Ein seit Jahren bestehendes ungelöstes Problem besteht schließlich in dem nur auf das Gebiet der Landeshauptstadt Kiel beschränkten Angebot des Kieler-Woche-Tickets¹¹. Zum einen gab es immer wieder fälschliche Nutzung auf der Fährlinie F1 (hier konnte in 2017 eine Lösung durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Fähranleger mit entsprechender Fahrpreisanhebung) gefunden werden. Zum anderen sind regelmäßig Fahrgastbeschwerden aus dem Kieler Umland zu vermelden. Seitens der in den Kreisen hauptsächlich tätigen Verkehrsunternehmen wird als Hinderungsgrund der Mangel an zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrerkapazitäten ins Feld geführt, sofern hierdurch die Nachfrage weiter erhöht würde; zudem rechtfertige die ohnehin hohe Nachfrage kein Sonderangebot. Selbst wenn man dies außer Acht lasse, müsse mit Mehrkosten und evtl. auch Mindereinnahmen gerechnet werden, über deren Ausgleich keine Regelung bestehe. Infolgedessen könnte eine Lösung nur in dem Ausgleich solcher finanziellen Wirkungen durch die Aufgabenträger und in einem Ausbau der Fahrzeug- und Personalkapazitäten bestehen.

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

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

➤ **mobile Ticket**

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

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

➤ **Check-in-be-out-Verfahrens**

beschlossen, analog zu einem ähnlichen Ansatz im HVV. Dabei erfolgt noch ein smartphone-basiertes Einchecken bei Besteigen des Fahrzeugs, aber eine automatische Erfassung des Aussteigens und damit der zurückgelegten Fahrtstrecke. Die Abrechnung erfolgt auf

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

Grundlage einer best-price-Findung gemäß dem tatsächlichen Nutzungsverhalten des Fahrgastes.

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

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

5.5 Marketing/Kommunikation

5.5.1 Landesweites CD

Als generelle Aufgabe für die nächste Zukunft ist die Weiterentwicklung der Anwendung des landesweiten CD von Belang. Grundsätzliches Ziel der Akteure im landesweiten Nahverkehrsverbund ist es, auch im Bereich der Haltestellenschilder, -masten und -aushänge sowie des Fahrzeugäußeren (ganzflächig) das NAH.SH-CD umzusetzen. Das Design der **Haltestellenschilder** ist inzwischen abgestimmt; für die **Informationsaushänge** ist dieser Prozess noch nicht abgeschlossen. Da für die entsprechende Umrüstung aller Haltestellen erheblicher Aufwand auch finanzieller Art zu leisten sein wird, ist hier nun die Klärung der konkreten „zeitlichen Taktung“ der Umsetzung und der Finanzierungsfrage unbedingt notwendig und aktueller Beratungsgegenstand; es wird seitens der Aufgabenträger – so auch des Kreises Rendsburg-Eckernförde – eine erhebliche Beteiligung des Landes eingefordert. Das Land hat (gemäß Mitteilung der NAH.SH GmbH) zwischenzeitlich auch zugesagt, eine finanzielle Förderung von insgesamt verbundweit 3 Mio. Euro zu gewähren. Max. 75% der Kosten werden gefördert, die verbleibenden Kostenanteile sind vom Kreis zu tragen. Die Maßnahme, also die Umrüstung aller Haltestellen, soll insgesamt bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Auch die längerfristig gewünschte durchgängige Gestaltung des **Fahrzeugäußeren** im landesweiten CD unter Verzicht auf Fremdwerbung treibt der Kreis in seinem Zuständigkeitsbereich voran. Hier muss angesichts der durch Fremdwerbung

erzielbaren Einnahmen auf die Lücke auf der Einnahmeseite der Betreiber hingewiesen werden, die der Aufgabenträger durch entsprechend erhöhte Abgeltungszahlungen an selbigen übernehmen muss. Zur wirtschaftlichen Bedeutung dieses Effekts gibt es unterschiedliche Wertungen; finanzielle Ausgleichs Dritter gibt es z.Zt. nicht. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde setzt dies in jedem Falle schrittweise, soweit die von ihm bestellten Verkehre betroffen sind, um: über entsprechende Regelungen wird dies in Verkehrsverträgen sichergestellt; bereits seit längerem Praxis ist es im Falle der beiden Stadtverkehre und für das Regionalnetz wurde es mit der Betriebsaufnahme des neu vergebenen Verkehrsangebotes analog umgesetzt, soweit Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Somit ist dies von 2021 an Teil anzuwendender Standards im Fahrzeugbereich.



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

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

5.5.2 Fahrgastinformation

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

Akustisch (Durchsagen):

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

Optisch über die Bildschirme:

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

Über Aushänge bzw. Auslage von Informationsmaterial:

- Liniennetzplan des Teilnetzes,
- Servicestellen und Servicrufnummern des Verkehrsunternehmens und des NAH.SH-Kundendialogs, Tarifinformationen, Informationen zu Fahrgastrechten und zur Kundengarantie.

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

- Rammsee, Alte Ziegelei (B), Freilichtmuseum (B), Mielkendorfer Weg (B) und Schulenhof (B),
- Rendsburg, ZOB/Stadttheater (A), ZOB/Bahnhofstraße (A) und Musikschule (B).

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

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

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

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

Gesondert ist auf die neue und sehr umfassende **Internetseite www.rendsbus-eckernfoerde.de** hinzuweisen, die anlässlich der Einführung des neuen Regionalbusnetzes geschaffen wurde.

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

Hohenwestedt ZOB
Rendsburg Stadttheater/ZOB

17.09.2019 15:53 ab 16:30 an 0:41 1 4,90 € Details zum Tarif

Detailansicht Karte Tariffinformationen

15:53 ab +3 Hohenwestedt ZOB

Bus 3260 Richtung Rendsburg keine Mitnahme von Elektromobilen, Linie der Autokraft GmbH, Info: www.bahn.de/autokraft behindertengerechtes Fahrzeug

16:07 an +3 Umstieg Jevenstedt Spannau

16:16 ab

Bus 3250 Richtung Rendsburg keine Mitnahme von Elektromobilen, Linie der Autokraft GmbH, Info: www.bahn.de/autokraft

16:30 an Umstieg Rendsburg Stadttheater/ZOB

16:30 ab

Fußweg 4 Min., ca. 43 m

16:34 an Rendsburg Bahnhofstraße/ZOB

Dauer: 0:41 - Verbindung besteht: fährt Mo - Fr, nicht 3. bis 18. Okt 2019, 31. Okt

Druckansicht → Kalenderexport

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

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

5.5.3 Öffentlichkeitsarbeit

Neben den vorgenannten Leistungen bzw. Einrichtungen ist auf das Erfordernis einer **intensiven Bekanntmachung** (mindestens über Presse, eigene Druckerzeugnisse und im Internet) neuer oder stark veränderter Angebote hinzuweisen, um ihren Erfolg im Verkehrsmarkt zu fördern. Diesem Aspekt kommt gerade vor dem Hintergrund der Neustrukturierung des Regionalliniennetzes eine herausragende Bedeutung zu; hier bedarf es einer umfangreichen vorbereitenden Öffentlichkeitsarbeit, die auch zusätzliche Bereiche der Bürgeransprache umfassen müssen. Zu nennen sind hier z.B. Informationsveranstaltungen vor Ort, aber auch regelmäßige Berichterstattung, um die Veränderungen und die damit verbundenen Vorteile intensiv bekannt zu machen. Dies gilt umso mehr, als der Busverkehr in ländlichen Räumen in Anbetracht seiner schwerpunkthaft auf Bedürfnisse des Schülerinnen- und Schülerverkehrs ausgerichteten Angebote vielfach als Mobilitäts- bzw. Beförderungsform im Bewusstsein der ansässigen übrigen Bevölkerung nicht verankert ist und das Interesse am Thema überhaupt erst einmal geweckt werden muss. Grundsätzlich ist stets die Konkurrenzsituation des ÖPNV zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, insbesondere des PKW (auch als Mitfahrer), im Blick zu behalten. Für diesen Zweck wurde eine eigene, in Kap. 5.5.2 bereits erwähnte Internetpräsentation entwickelt (www.rendsbus-eckernfoerde.de), in der umfassend die Vorzüge des neuen Regionalnetzes, aber auch weitergehende Qualitäten des ÖPNV dargestellt werden.

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

5.5.4 Barrierefreiheit

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

Die Fahrplanaushänge speziell im Regionalverkehr waren bis 2020 zwar i.d.R. gut lesbar, erfüllten jedoch nicht durchgängig die Anforderungen der Barrierefreiheit (DIN-Norm 32975), so dass v.a. an Haltestellen, die gemäß Anlagen 12 und 13 als barrierefrei gelten sollen, entsprechender Handlungsbedarf für Verbesserungen bestand. Die begonnene Änderung des Aushang-Layouts, wie beispielhaft im Kap. 4.6 bereits aufgezeigt, wurde mit Einführung des neuen Regionalnetzes erheblich ausgeweitet. Allerdings besteht landesweit nur grundsätzlich Einvernehmen über die Vereinheitlichung des Layouts, aber noch keine Einigkeit über das zu verwendende Modell; das im genannten Kap. dargestellte ist eines von mehreren Alternativen. Derzeit läuft hierzu unter der Regie der NAH.SH GmbH das Abstimmungsverfahren. Eine zukunftsfähige Lösung mit entsprechender Zielsetzung besteht auch in der Ausstattung der Aushänge mit QR-Codes, die durch Abfotografieren per Handy eine Anzeige des Fahrplanes auf diesem ermöglichen (durch Herunterladen von der Internetseite des Verkehrsunternehmens). Das Angebot eines Services speziell für Sehbehinderte, wie in die KVG mit ihrer App anbietet (vgl. Kap. 4.6), sollte auch für das sonstige ÖPNV-Bedienungsgebiet im Kreis angestrebt werden.

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

5.6 Straßen- und Haltestellen-Infrastruktur

5.6.1 Straßeninfrastruktur

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

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

Speziell mit Blick auf die angestrebte Verbesserung im ÖPNV der **Stadt Eckernförde** ist die vorgesehene Verwirklichung eines Durchstichs zwischen den Straßen „Domsland“ und „Schiefkoppel“ zu erwähnen. Dieser schafft neue Möglichkeiten der Buslinienführung ohne Stichfahrten im betroffenen Bereich, was Voraussetzung für die Umsetzung des Gutachtens zum Stadtverkehr Eckernförde ist (vgl. Kap. 5.2.1). Zusätzlich befindet sich dort als städtebauliches Gesamtprojekt der Umbau des Bahnhofsumfeldes mit Erneuerung / Standortverlagerung des ZOB in Planung.

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

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

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

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

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

5.6.2 Bushaltestellen

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

Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren vorrangige Aufgabe und gleichzeitig mit Blick auf die notwendigen finanziellen Aufwendungen (siehe unten) eine Herausforderung der

weitere barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen. Auf der Grundlage der bisher erfolgten Erfassungsergebnisse im Bereich der Haltestellen (in Kap. 3.3.1 beschrieben) hat der Kreis im Nachgang zum 2. RNVP, wie dort angekündigt, im Zuge des Maßnahmeplanes zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV ein Ausbaukonzept für Bushaltestellen erarbeitet, in dem er die aus seiner Sicht sinnvolle Strategie hinsichtlich der Barrierefreiheit im Haltestellenbereich bezogen auf das gesamte Liniennetz skizziert; eine Umsetzung muss in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erfolgen. Gewisse Modifikationen wurden dabei zwischenzeitlich in Anpassung an das neue Regionalbusnetz vorgenommen. Im Falle der Stadt Eckernförde gibt es ein stadt eigenes Konzept, dieses wurde unverändert in die Kreiskonzeption integriert.

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

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

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

Maßgebend für die Auswahl der umzugestaltenden Haltestellen sind dabei:

- Frequentierung insgesamt bzw. Zentralität innerhalb der Ortslage,

- Nähe zu für Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Behinderung wichtigen Einrichtungen,
- Verknüpfung zum SPNV,
- Bedienungshäufigkeit.

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

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

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

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

- Finanzieller Aufwand bei ungenügendem Kosten/Nutzen-Verhältnis,
- keine Akzeptanz ggf. notweniger Ausbaubeiträge bei den Anliegern,
- mangelnde Realisierbarkeit der Standards aufgrund räumlicher oder natürlicher Voraussetzungen,
- Straßenbaulast vielfach bei Kreis oder Land,

- keine Klarheit über finanzielle Beteiligung des Kreises bzw. des Landes.

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

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

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

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

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

erheblichem Abstand vom Bordstein in Betracht, was hinsichtlich der Barrierefreiheit beides kontraproduktiv ist. Es ist anzumerken, dass es hinsichtlich dieser Problematik deutlich unterschiedliche Wertungen gibt. Zum Teil mag dies mit baulichen Eigenschaften im jeweiligen Einzelfall, beispielsweise der Ausrichtung der Fahrbahnquerneigung, oder der Betrachtung eines neuen oder gealterten Busses zu tun haben. **Bei der Planung von barrierefreien Haltestellen ist daher in jedem Fall Rücksprache mit dem / den dort verkehrenden Busunternehmen erforderlich, ob eine Kompatibilität von 22 cm Bordhöhe mit den eingesetzten Fahrzeugen besteht. Ist dies nicht der Fall, muss auf die bislang gebräuchlichen Bordhöhen von 18 bzw. 16 cm zurückgegriffen werden; auch dies ist gleichsam als „zweitbeste“ Lösung von den technischen Normen gedeckt.**

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

der Kreis sich dementsprechend – gemeinsam mit anderen Interessenvertretern – bei der Erarbeitung des landesweiten Leitfadens für die gestalterische Entwicklung einer solchen Sonderform eingesetzt, allerdings erfolglos. Es wurde seitens NAH.SH und anderer Beteiligter schlussendlich auf den mangelnden Einklang mit den „anerkannten Regeln der Technik“ und diesbezüglichen weiteren Forschungsbedarf verwiesen. Infolgedessen müssen auch solche Haltestellen, sollen sie als barrierefrei gelten, auf volle Länge ausgebaut werden. Angesichts dieses Sachstands erkennt es der Kreis für die Kategorie 2b der Haltestellenausbaukonzeption als akzeptabel an, zunächst abzuwarten, inwieweit in Zukunft eine bauliche Lösung im aufgezeigten Sinne entwickelt wird, die auch allgemein als barrierefrei anerkannt wird.

Abb. 36:

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



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

Weiteres

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

- Sichere Zuwegung,
- gute Zugänglichkeit und Anbindung an das Gehwegenetz,
- angenehme Aufenthaltsqualität,
- Schutz vor Regen und Wind,
- Beleuchtung,
- ausreichende Informationsmöglichkeiten,
- gute Einsehbarkeit (Transparenz derjenigen Seite des Unterstandes, aus der der Bus kommt zur Herstellung von Blickkontakt),
- insgesamt angstrumfreie Gestaltung,

- gute Fahrwegqualität,
- Ausgestaltung als Straßenrandhaltestelle oder Buskap zur Erleichterung der An- und Abfahrbarkeit,
- gute Anbindung an das Radverkehrsnetz, soweit vorhanden,
- bedarfsgerechte Fahrradabstellmöglichkeit, an wichtigen Standorten auch abschließbare Fahrradboxen (vgl. Kap. 5.3.2),
- Sauberkeit.

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

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

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

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

Abschließend ist zu erwähnen, dass im Zuge der Planung des neuen Regionalbusnetzes seitens des Gutachters einige **zusätzliche, bisher nicht existierende Haltestellen** vorgeschlagen wurden, um die Erschließungswirkung des zukünftigen Verkehrs zu optimieren bzw. durch Verkürzung von Zu-/Abwegungen Nutzungshemmnisse zu reduzieren (vgl. Kap. 4.4.3). Selbstverständlich müssen neu vom Linienverkehr erschlossene Siedlungen auch mit einer Haltestelle versehen werden, anderenfalls liefe die neue Linienführung ins Leere. Über die Realisierung neuer Haltestellen – besonders auch unter dem Aspekt möglicher baulicher Gestaltung – sind ansonsten Beratungen mit den Baulastträgern und dem/den Betreiberunternehmen zu führen. Dem Aspekt der Erreichbarkeitsverbesserung für ältere Menschen ist im Lichte des demografischen Wandels mit seinem wachsenden Anteil von Seniorinnen und Senioren (vgl. Kap. 3.2.1) dabei besondere Beachtung zu schenken.

Seitens der Stadt Neumünster und der SWN Verkehr GmbH wurde mit Blick auf das neue Regionalbusangebot des Kreises auf die in Hauptverkehrszeiten bereits bestehende Ausschöpfung der Kapazitäten des ZOB in Neumünster hingewiesen. Hier gilt es, im Falle entstehender Probleme für den Betriebsablauf in gemeinsamer Abstimmung mit diesen Partnern eine Lösung im baulich/verkehrsrechtlichen oder betrieblichen Bereich zu entwickeln.

5.7 Organisation

Im organisatorischen Bereich sind in den nächsten Jahren keine durchgreifenden Veränderungen zu erwarten. Auf der Ebene des landesweiten Verbundes wird es Aufgabe sein, in Auswertung der Praxis mögliche Optimierungsmöglichkeiten herauszuarbeiten und umzusetzen; entsprechende Beratungen sind wiederholt Thema im Verbundausschuss. Aktuell wurde auch – vor dem Hintergrund eines Berichts des Landesrechnungshofs – hierzu eine gutachterliche Untersuchung in Auftrag gegeben. Zudem ist in der NAH.SH GmbH gemäß Aufsichtsratsbeschluss eine signifikante Personalaufstockung im Gange, die ebenfalls insofern der Optimierung dient, als der wachsende Aufgabenumfang weiterhin in hoher Qualität abgearbeitet werden soll.

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

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

6 Ausblick

Der ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde steht aktuell und in den nächsten Jahren vor einschneidenden Veränderungen und Herausforderungen. Hier ist zunächst die Umsetzung des neuen Regionalbusverkehrs am 01.01.2021 zu nennen mit der Fragestellung, wie das Angebot am Fahrgastmarkt angenommen wird, welche Nachjustierungs- und Optimierungsbedarfe sich ergeben und wie ihnen entsprochen werden kann. Daneben ist von erheblicher Bedeutung, welche effektiven Kosten (unter Berücksichtigung der Erlöse) für diesen neuen Verkehr am Ende auf den Kreis zukommen. Zeitnah sind ähnliche Veränderungen und damit verbundene Fragen im Stadtverkehr Eckernförde – mit der Umsetzung des gutachterlich vorgesehenen neuen Bedienungsmodells im Stadtverkehr – zu erwarten. Abhängig von den Ergebnissen des für den Stadtverkehr Rendsburg in Arbeit befindlichen Gutachtens können derartige Aussagen – mit gewisser zeitlicher Verzögerung – auch für dessen Verkehrsgebiet getroffen werden. Festzuhalten ist, dass der ÖPNV des Kreises ab 2021 mit einem umfassenden, gut vertakteten und verknüpften Verkehrsangebot und – hinsichtlich der Fahrzeuge – mit modernen Umweltstandards, hoher Qualität sowie

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

einem hohen Grad an Barrierefreiheit zunächst (unter dem Aspekt des technisch-wirtschaftlich Machbaren) gut aufgestellt ist.

Unter dem Aspekt der Herausforderungen, die der Klimaschutz stellt, ist während der Laufzeit dieses RNVP jedoch insgesamt fortwährend zu analysieren, welche weiteren Verbesserungen machbar bzw. erforderlich sind und es werden entsprechende Maßnahmen einzuleiten bzw. vorzubereiten sein; solche dürften ziemlich sicher aus der EU-Clean-Vehicles-Richtlinie beispielsweise hinsichtlich der Antriebstechniken folgen, können aber auch die Weiterverbreitung veränderter Betriebsformen beinhalten – besonders die Entwicklungen in den Bereichen der On-Demand-Verkehre und des Autonomen Fahrens sind hier aufmerksam zu beobachten, nicht zuletzt auch in Verbindung mit den sich stetig erweiternden Möglichkeiten, die die Digitalisierung bietet. Konkret ist diesbezüglich vorgesehen, die Ergebnisse des On-Demand-Projektes im Bereich Rendsburg auf ihre Übertragbarkeit auf andere Regionen des Kreises auszuwerten; dabei sollen die Taxi-Unternehmen einbezogen werden. Hinzu kommen die Projekte der benachbarten Aufgabenträger, v.a. der Landeshauptstadt Kiel, und des Landes als Aufgabenträger für den SPNV. Der Kreis muss hier einerseits dafür Sorge tragen, dass seine Interessen ausreichend berücksichtigt werden, andererseits deren Planungen mit eigenen Konzepten für Schnittstellen, Zubringer oder anders geartete Ergänzungen begleiten.

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

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

Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

Kieler Nachrichten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

www.bast.de

Ergebnisse zu manuellen Verkehrszählungen 2010 und 2015

www.bmwi.de

zur Unterschwellenvergabeordnung

www.bmvi.de

zur Erhöhung der GVFG- und Regionalisierungsmittel und zum „Sofortprogramm Saubere Luft“

www.bundesanzeiger-verlag.de

zur Einführung der Unterschwellenvergabeverordnung

www.bundesregierung.de

Mitteilungen; hier zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen und zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel

www.destatis.de

zu CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland

www.ec.europa.eu/eurostat

zu CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland

www.electrive.net

zu geplantem Einsatz von Akku-Triebzügen in Schleswig-Holstein

www.hohenwestedt.de

zur Planung eines ÖPNV-Zentrums im Bahnhofsumfeld

www.kn-online.de (Ausz. v. 29.06.2019)

zu geplantem Einsatz von Akku-Triebzügen in Schleswig-Holstein

www.lak-energiebilanzen.de

zu CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein

3. RNVP Kreis Rendsburg-Eckernförde

www.nah.sh.de

diverse Angaben zum Nahverkehr in Schleswig-Holstein

www.norddeutsche-verkehrsbetriebe.de

diverse Angaben zum Stadtverkehr Rendsburg, Liniennetzplan, Titelseite Fahrplanbroschüre

www.probus-gmbh.eu

Abbildungen Kleinbusse (in Anlage 12)

www.schleswig-holstein.de

zu Landesentwicklungsplan (Fortschreibung), Neuaufstellung der Regionalpläne und Haushaltsdaten 2020

www.se-reisen.de

diverse Angaben zum Stadtverkehr Eckernförde, Liniennetzplan

www.stadt-zuerich.ch

zur Motorisierung in Zürich

www.statistik-nord.de

diverse Angaben zur Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde und zur Motorisierung in Hamburg

www.wikipedia.org

zu

- WCAG 2.0

- Übereinkommen von Paris (*zum Klimaschutz*)

- UN-Klimakonferenz 2015

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