



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussauszug
aus der
Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses
vom 09.12.2021

Top 6.3 Konzept Stadtverkehr Rendsburg: Sachstandsbericht

TOP

[Siehe Anlage.](#)



Neukonzeption Stadtbus Wirtschaftsraum Rendsburg

Zwischenpräsentation im Ausschuss für Regionalentwicklung (REA)

Vorlagenfassung (inkl. Backup)
Referentenfassung ist kürzer

Agenda

- Projektanlass und Projektziele
- Überblick Bestandsanalyse
- Notwendige Differenzierung in kurz- und mittelfristige Konzeption
- Erste Maßnahmenvorschläge Kurzfristszenario
- Ausblick

Hintergründe

Komplette Neustrukturierung des **Regionalbusverkehrs** seit Januar 2021

- Auf vielen Achsen besteht ein Parallelverkehr zwischen Stadtbus und Regionalbus, Synergien werden bisher nicht genutzt
- Durch die Bildung von Taktknoten im Regionalbusverkehr ergeben sich Möglichkeiten für bessere Anschlüsse

Reaktivierung nach Seemühlen im **Schieneverkehr**

- Eine sinnvolle Einbindung der neuen Haltepunkte kann die Netzwirkung deutlich steigern

Wünsche nach **Umstrukturierungen** im bestehenden Liniennetz

- Im Bestand sind aufgrund der betrieblichen Zwänge (Linienbindungen, Anschlüsse) kaum Veränderungen ohne Nachteile umsetzbar
- Bestimmte Gebiete (Kreishafen, Krankenhaus, geplantes Gewerbeareal Borgstedtfelde) sind nicht oder nicht gut ins Netz eingebunden

Berücksichtigung des **gesamten Lebens- und Wirtschaftsraums**

- Bisher verkehrt der Stadtbus in 10 der 13 angehörigen Kommunen
- Es soll geprüft werden ob und unter welchen Bedingungen ein Anschluss der übrigen Gemeinden möglich ist

Idealzustand: Ein **neu strukturiertes Liniennetz** bewahrt bestehende Qualitäten und schafft durch Synergien und hohe Nachfrageorientierung eine zukunftsfähige, attraktive Basis für den Alltagsverkehr

Ausgewählte Projektziele

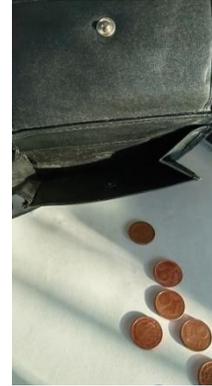
- Erreichen der **Modal-Split** und **Klimaschutzziele**
 - Optimale Nachfrageabschöpfung bei gegebenen Rahmenbedingungen
- Abgestufte Prüfung der **Bedienqualität**
 - Nicht nur Erschließung fokussieren, sondern reale Wegeketten und –bedarfe
 - Einbezug bzw. Aufwertung heute nicht / mäßig attraktiv bedienter Räume
- Attraktives **Reisezeitverhältnis** gegenüber MIV
 - Veränderung der historisch gewachsenen Netze unter Beibehaltung der positiven Aspekte

Ausgewählte Projektziele

- **Integration** Stadt- und Regionalverkehr inkl. On-Demand-Angebot
 - Bestmögliche Nutzung von Synergien zur Verbesserung des Restangebots
- **Verknüpfung und Anschlüsse** optimieren
 - Chancen durch vertakteten Regionalbusverkehr und Ausbau des SPNV
- **Abbau von Nutzungshemmnissen**
 - Klare Hierarchisierung im Gesamtnetz
 - Transparentes, bedarfs- und zielgruppenorientiertes Angebot

Rahmenbedingungen

- Im Rahmen des derzeitigen **Budgets**
 - Stufenkonzept unter Aufzeigen der Effekte darüber hinausgehender Ansätze
- Berücksichtigung vorhandener, verworfener oder parallel laufender **Konzeptansätze**
- Grundsätzlicher Beibehalt bestehender **Haltstellenlagen**
 - Im Einzelfall jedoch bei begründetem Nutzen für das Gesamtnetz Varianten aufzeigen
- Berücksichtigung des **Zielfahrplan 2030+** SPNV
- Berücksichtigung der **Siedlungs-/Gewerbeflächenentwicklung**



Zielsetzung aus verschiedenen Perspektiven

Betriebswirtschaftlich	„möglichst effiziente Bedienung mit minimiertem Fahrzeug und Personaleinsatz <i>z.B. Überlagerungstakte, optimierte Umläufe, hoher \varnothing-Geschwindigkeit</i> “
Städte/Gemeinden/Politik	„möglichst hochwertige und flächendeckende Erschließung“ <i>z.B. Einbezug bisheriger Erschließungsdefizite und Potentialflächen</i>
Regionale Perspektive	„möglichst optimale Anschlüsse zum SPNV und regionalen Busverkehr“ <i>z.B. 5-7 Minuten Übergang von jedem Zug aus Hamburg/Kiel zum Busknoten</i>
Stammnutzer	„möglichst wenig Veränderungen an Netz und Haltestellen“ <i>z.B. Erhalt aller Haltestellen, Laufwege, Taktmuster und Besonderheiten</i>
Nicht-Nutzer	„möglichst transparentes und konkurrenzfähiges Angebot“ <i>z.B. Konzentration und Bündelung von Linien und Beschleunigung</i>

Verkehrsplaner

„möglichst optimale Abschöpfung aller Nachfrageströme und –segmente“
unter Berücksichtigung aller Perspektiven

Zusammenfassung Bestandsanalyse



PRO (I)

- Äußerst hohe **Flächenerschließung** werktags
- Etabliertes **Rendezvous-System** mit grundsätzlich passender ZOB-Infrastruktur (wenn auch etwas in die Jahre gekommen)
- **Angebotsorientierter 20min-Takt** auf Teilkorridoren
- Ausgeprägte **Stammstrecke im Innenstadtbereich**
- Nur **geringe Abweichungen** im Tagesprogramm der Linien
- Anschlussorientierung SPNV in **Schülldorf**
- Weitestgehender **Einbezug der direkten Nachbarorte**
- Effizienter Fahrzeugeinsatz durch **Ablöseverfahren** statt Pausen im Fahrzeug



PRO (II)

- **Wochenendfahrplan** wird transparent **aus Werktagsnetz** abgeleitet
- Häufiger Einsatz „**ringförmiger Linienenden**“
- Relativ dezentrale **Schulstruktur** führt zu „geringeren“ Ansprüchen aus dem Schülerverkehr
- **Liniendesign** und hohe Wiedererkennbarkeit
- Fahrpläne und topographischer Liniennetzplan **so transparent wie möglich** und mit einheitlichem Design
- **Moderne, einheitliche Flotte** mit guter Ausstattung
- Tariflich in den **SH-Tarif** eingebettet, damit auch Online-Ticket etc. möglich
- ÖV-Routing bei **Google Maps** vorhanden (teils aber noch fehlerhaft)



KONTRA (I)

- Ungewöhnlicher Ansatz mit **Linien-Triplen**, teils mit identischen Laufwegen
- Hohe Anzahl an **Einrichtungsbedienungen** teils mit deutlicher Distanz zur Gegenrichtung auch in der Mitte der Linienverläufe
- Relativ häufige **Stichfahrten** (regelmäßig / zeitweise)
- Teils **ungünstiges Reisezeitverhältnis** zum IV, z.B. aus Schacht-Audorf
- Teils hohe **Doppellerschließung** durch „parallel“ liegende Haltestellen
- **Überlagerungstakte** systembedingt teils ungünstig (zB 14+16 ab DEULA Ri. Schacht-Audorf im 2'-58'-Takt), 20'-Takt führt bei Abschnitten mit Bedienung durch 2 Linien der Triple zu einem **20'/40'-Takt**
- Teils deutliche Unterschiede in der **Bedienhäufigkeit** bei objektiv „vergleichbaren“ Rahmenbedingungen
 - Westerrönfeld (5.100 Ew.): 60'-Takt + vereinzelte Ergänzung
 - Fockbek (6.300 Ew.): 20'-Takt + Regionalbusse
- Kaum **tangentiale Angebote** / Tangentialverlauf Linie 19 mit ungünstiger Wartezeit



KONTRA (II)

- Kein **Anschluss** Linie 14 in Richtung Innenstadt in Westerröfeld (systembedingt, Lösungsvorschlag existiert)
- Stadt- und **Regionalverkehr nicht integriert**, andere Haltestellenlagen und –namen bzw. –bedienung, im Liniennetzplan zwar vermerkt aber ohne Details
- **SPNV-Anschlüsse nicht fokussiert**, teils in Ordnung wegen 20'-Takt
- **Schwierige Verkehrssituation** im Innenstadtkern, v.a. durch beschränkte Anzahl Fahrrelationen und Verkehrsaufkommen und durch beschränkte Möglichkeiten der Kanalquerung
- **Zeitverlust** durch „Umfahren“ des Tangentenrings ohne relevante Zusatzerschließung
- **Ungünstige Verkehrsführung** z.B. im Bereich Westerröfeld erschwert effiziente Linienverknüpfungen
- Keine direkte oder nur **mäßig attraktive Bedienung von Orten mit grundsätzlich höherem Potential** (z.B. Krankenhaus, Rondo, Hobby, Westerröfeld, evtl. Eiderpark)
- Generell (z.B. im Vergleich zu Eckernförde) kein besonderer Fokus auf die „**Versorgungsbereiche**“ **außerhalb der Innenstadt**, z.B. Kreishafen, Konrad-Adenauer-Str.

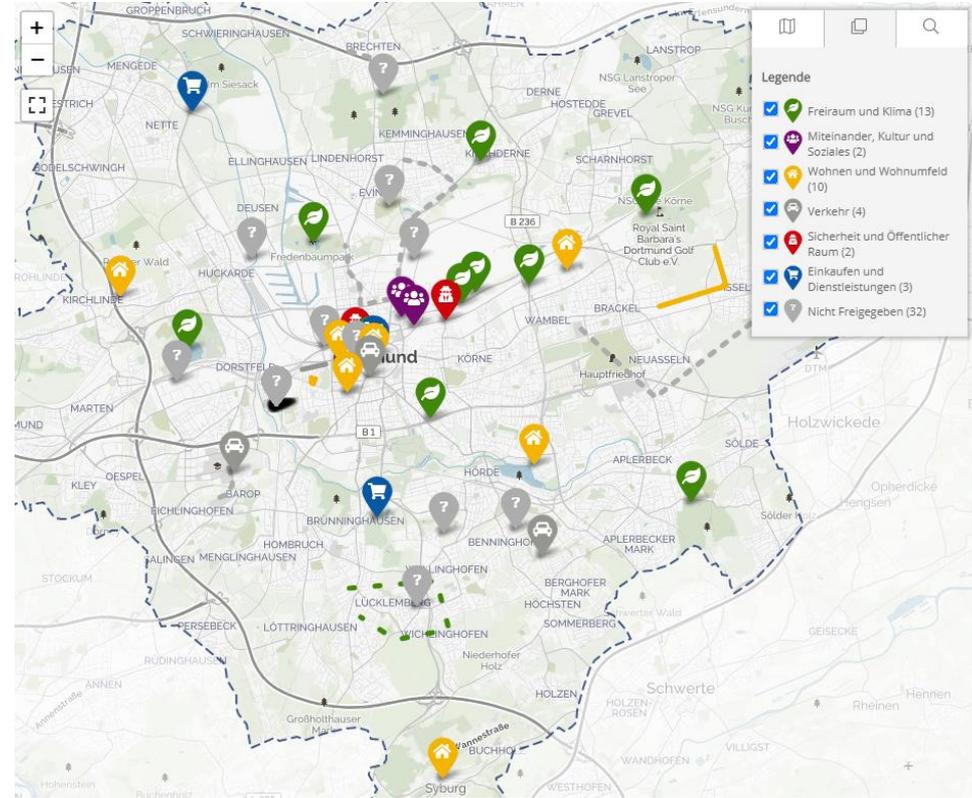


KONTRA (III)

- **Relativ früher Betriebsschluss** und insgesamt schwierige Bedienstruktur in Teilbereichen am Wochenende
- Teilweise unklare Verortung der Haltestellen in den **digitalen Auskunftssystemen**
- Tariflich für Außenstehende nicht einfach zu verstehen, da **Relationstarif** und keine eindeutige Wabe
- Kein **Kurzstreckenangebot**
- Keine **Echtzeit**-Fahrplandaten
- Keine **Beschleunigung**, nur vereinzelte Sondersignale

Beteiligung der Öffentlichkeit und Fachakteure für das Zielkonzept

- **Laufende Online-Beteiligung** zur Bestandsanalyse vom 01.12 – 31.12.2021
 - Einbezug der Rückmeldungen im Rahmen der Konzeptphase
 - Zweite Beteiligungsstufe bei Vorlage des Zielkonzepts
- Information der **Politik** flankierend
 - 09.12.2021 Vorstellung im REA
 - Infodrucksache für die Bürgermeister
- Abstimmung mit der **Stadt Rendsburg** zu Infrastrukturmaßnahmen
- Weiterentwicklung Zielkonzept in der **Projektgruppe** inkl. Transdev & NAH.SH



Bestandsanalyse Umlandkommunen

Vergleichende Bewertung der Bedienqualität (Umland)

Gemeinde	EW	AP	Angebot	Einschätzung
Alt-Duvenstedt	1.889	530	Regionalbus 60'-120' mit Lücken	-
Rickert	1.042	117	Stadtbus 60'	+
Borgstedt	1.706	400+	Regionalbus 60'	0
Schülldorf	744	22	SPNV + südl. Kanal 60'	+
Schacht-Audorf	4.887	961	Stadtbus 60' + südl. Kanal 60' + Fähre/Bus 20'	0
Osterrönfeld	5.117	2.241	Stadtbus 60' + südl. Kanal 60'	-
Westerrönfeld	5.014	876	Stadtbus 60' + südl. Kanal 60'	-
Jevenstedt	3.356	792	Regionalbus 60'	0
Schülp	1.103	58	Stadtbus 60'	+
Nübbel	1.588	188	Stadtbus 60'	+

Büdelndorf, Fockbek, Rendsburg = Kerngebiet

Indikationen für das Konzept (Umland)

- (Mindestens) **30'-Takt** nach Wester- und Osterrönfeld
- Prüfung der **Einbindung** von Alt-Duvenstedt und Borgstedt unter Synergienutzung mit dem Regionalbus
- Erhalt des guten **Status Quo** für Nübbel, Schülp und Rickert, ggf. mit besserer Führung der Linie 19
- **Verbesserte Anbindung** von Schacht-Audorf primär via NOK-Fähre, z.B. 10'-Takt auf Rendsburger Seite

Erkenntnisse / Umgang der bisherigen Bearbeitung

- Verbesserung der Anbindung von Wester-/Osterrönfeld und Linie 19 aus **Bestandsangebot** möglich
- Verbesserungen für Alt-Duvenstedt und Borgstedt sind nur bei **Ausweitung** der Fzg.-Umläufe denkbar, die Synergieeffekte mit dem Regionalbusverkehr werden berücksichtigt
- 30'-Takt aus Wester- und Osterrönfeld nach Rendsburg UND Schacht-Audorf nur mit Ausweitung Fahrzeugumläufe oder Aufgabe der Bahnanschlüsse in Schülldorf möglich, sonst nur ein Ziel erreichbar

Erkenntnis der Konzeptansätze

Aufteilung in zwei Perspektiven

Erste Erkenntnisse der Konzeptionsphase

Für ein integriertes, mittelfristiges **Zielnetz** müssen diverse Rahmenparameter tiefer untersucht werden und Voraussetzungen erfüllt sein, eine kurzfristige Umsetzung ist nicht möglich, Beispiele:

- Umbau des Rendsburger ZOB und Anpassungen am Tangentenring
- Weitere Infrastrukturanpassungen (Haltestellenumbauten, -neuanlagen, Herstellung von (neuen) Straßen z.B. im Arsenal, optimierte Anbindung inland-Klinik
- Verzahnung/Synergien mit dem Regionalverkehr sind teilweise abhängig von Konzessionslaufzeiten
- Beteiligung der Politik und Klärung der Finanzierung bei Leistungsausweitungen
- Verstetigung und Integration der REMO-Angebote im Kontext der Erfahrungen im Pilotprojekt

Dennoch bestehen **kurzfristig** Wünsche bestimmte Defizite des heutigen Netzes zeitnah zu beheben, bzw. **durch COVID19 und neuen Regionalverkehr** veränderte Rahmenbedingungen:

- Fahrgasteinbrüche im Stadtverkehr durch Parallelverkehr zum gestärkten Regionalbus
- Fahrgastrückgang durch COVID19
 - > Folge: Wunsch nach Straffung des Fahrzeugeinsatzes unter Nutzung der Synergien zum Regionalverkehr, um Einnahmeausfälle abzufedern
- Einbindung der inland-Klinik in das Stadtbus-Netz
- (Bessere) Einbindung der alten und geplanten Gewerbestandorte im Bereich Borgstedtfelde

Aufteilung in zwei Szenarien

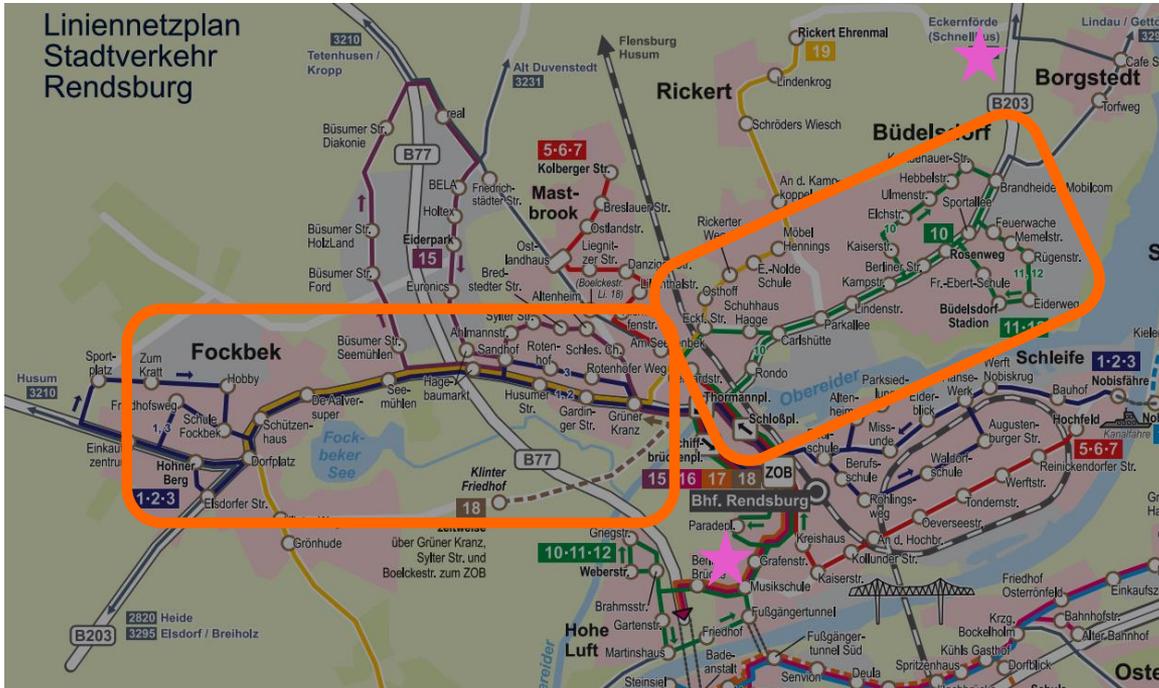
Kurzfristiges Szenario

- Umsetzung erster Schritte zum Zielnetz durch **Neuordnung einzelner Linien** im Bestand
- Nutzung von Synergieeffekten mit dem Regionalbusverkehr durch harmonisierten Fahrplan
- Einbindung imland-Klinik und bessere Anbindung Borgstedtfelde
- Umsetzung eines Konzeptansatzes, der als Vorstufe des Zielkonzepts verwendet werden kann
- Ziel: Umsetzung Sommerfahrplan 2022

Mittelfristiges Szenario

- Szenario mit Überplanung und Verzahnung **aller Linien** mit optimaler Zielerreichung
- Darstellung der notwendigen **Infrastrukturanpassungen** und zeitliche Einordnung
- Definition von passenden **Ergänzungspaketen** für spätere „Zuschaltung“ (z.B. aufgrund von Konzessionslaufzeiten oder Klärung der Finanzierung)
- **Vorstellung und Diskussion** des Zielnetzes mit Politik und Öffentlichkeit und Weiterentwicklung basierend auf den Rückmeldungen
- Ziel: Vorstellung im Sommer 2022, Umsetzung: gebündelt nach Zeitplan der nötigen Infrastrukturanpassungen

Kurzfristszenario – Was ist geplant



Bereiche mit besonders starken **Fahrgastrückgängen** durch dichteren Regionalbusverkehr (hohe **Synergiepotentiale**)

★ Wünschenswerte **Zusatz**einbindungen

Betroffene Linienbündel

- 1/2/3 und 10/11/12

Grundansatz:

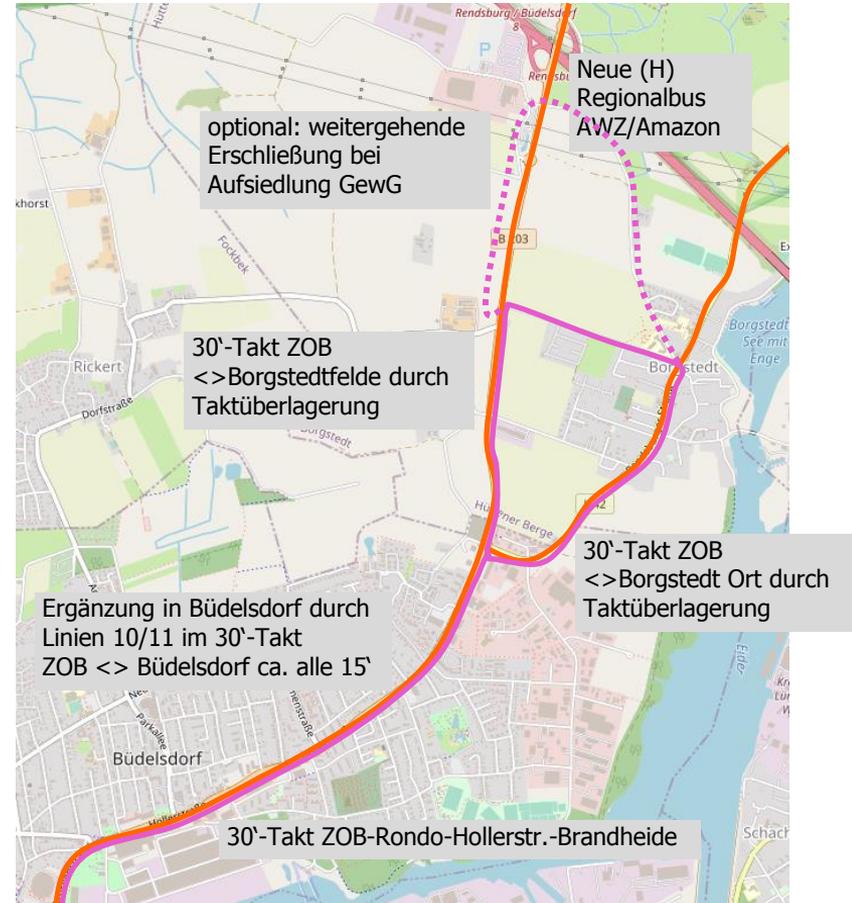
- Verknüpfung Äste Fockbek (1/2/3) und Büdelsdorf (10/11/12) via ZOB mit **Verzahnung Regionalbus** und Zusatzbindung **Borgstedtfelde** und Borgstedt/Ort (30'/15'-Takt)
- Verknüpfung Äste Nobisfähre und Hohe Luft mit Einbindung **Klinik** (20'-Takt wie bisher)
- **Restnetz** unverändert

Ergänzende **Prüfbausteine:**

- Einbezug Nübbel/Rickert mit Anpassung Li. 19
- Einbezug bessere Einbindung Eiderpark Li. 15
- **REMO** für einzelne Teile des Restnetz

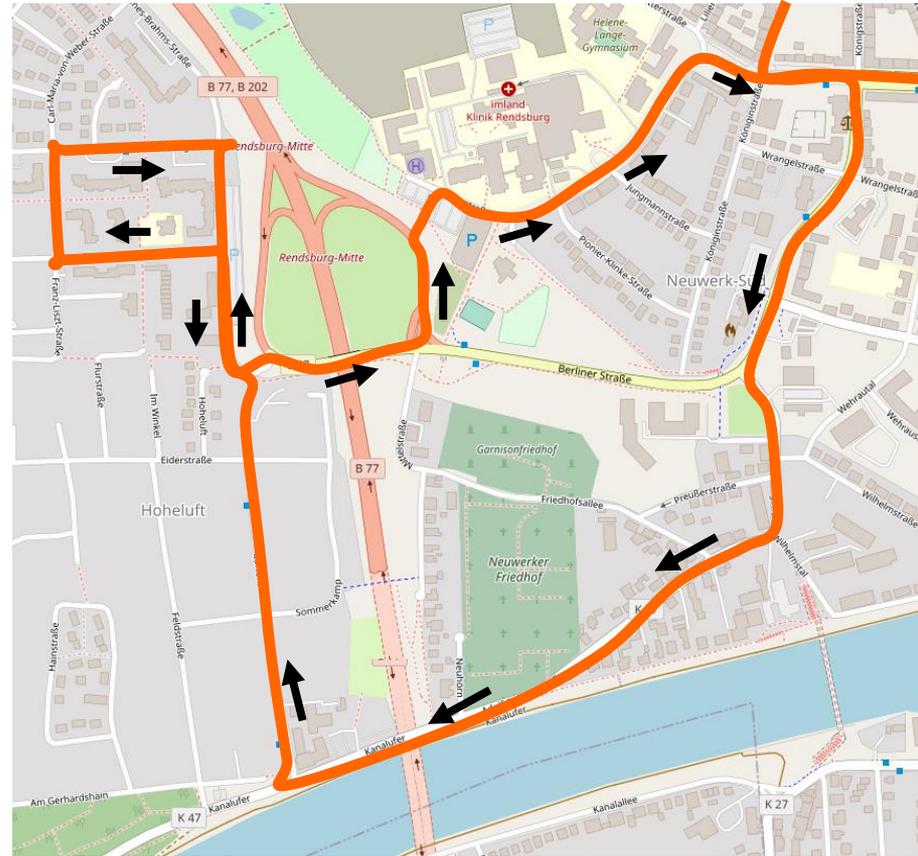
Ansatz im Bereich Büdelsdorf/Borgstedt

- Linie 10/11/12 (heute 20') wird aufgeteilt
- Linie 10/11 als 30'-Takt mit Feinerschließung (Neue Dorfstr. und Stadion), besser als heutiger 20'/40'-Takt bzw. 60'-Takt
- Linie 12 fährt im 60'-Takt direkt über Rondo und die Hollerstraße um exakt 30' versetzt zum Regionalbus und wendet über Borgstedt Ort – Borgstedtfelde in die Gegenrichtung
- Aufwertung für **Büdelsdorf** durch Bedienung der Hollerstraße ganztägig alle 30 Minuten zum ZOB via Rondo
- Durch Überlagerung entstehen 30' statt 60'-Takte für **Borgstedt/Ort** und **Borgstedtfelde**
- Durch Überlagerung zwischen ZOB und Büdelsdorf bestehen Abfahrten **ca. alle 15 Minuten**
- Bei weiterer Aufsiedlung **GewG Borgstedtfelde** kann die Linie 12 dort auch weitere Erschließung übernehmen



Ansätze im Bereich inland-Klinik

- **Kurzfristig:** Bedienung als **Stichfahrt** aus dem Linienverlauf 10/11/12, dies ist jedoch nur im 60'-Takt und nur in einer Richtung möglich (Gegenrichtung Mitfahrt über Hoheluft). Zudem kann ein Teilast in dieser Zeitscheibe nicht bedient wird, z.B. Hoheluft-Süd (dort dann 20'/40'-Takt)
- Noch **laufender Prüfbaustein:** Bedienung im 20'-Takt mit Nutzung der bestehenden Klinikzufahrt von der Berliner Brücke (Schranke), hierfür ist jedoch eine Drehung der Fahrtrichtung der Linien 10/11/12 in Hoheluft-Süd nötig (siehe Skizze rechts)
- **Mittelfristige** Prüfbausteine:
 - Bedienung im Zusammenhang mit Aufsiedlung Eiderkaserne (als neue Linie)
 - Verbesserte Fahrbeziehungen, z.B. durch Lückenschluss zur Untereider bzw. in Richtung Berliner Brücke



Ausblick – Wie geht es weiter?

- Fertigstellung **Kurzfristkonzept**
 - Klärung der Linienanpassung, Abstimmung der betrieblichen Implikationen – bis Januar 2022
 - Definition und Vorbereitung der Umsetzungsschritte zum Fpl.wechsel Sommer 2022
- Prozess der **Konzeption** des **Zielkonzepts**
 - Nachschärfung der Prämissen aufgrund neuer Rahmenbedingungen
 - Abstimmung mit Stadt Rendsburg, v.a. zum Thema Innenstadt und ZOB
 - Diskussion von Korridor- und Netzentwürfen in der Projektgruppe
 - Modellierung und Gegenüberstellung der Nachfragewirkungen mit dem **Verkehrmodell** der KielRegion, inkl. Berücksichtigung Potentialflächen Prognosenullfall (z.B. Eiderkaserne)
- Beteiligung der **Politik**
 - Vorstellung Bestandsanalyse und Ausblick auf die Konzeption unter neuen Prämissen
- Beteiligung **Öffentlichkeit**
 - Online-Beteiligung oder Offline-Bürgerdialog je nach pandemischer Lage
- Fertigstellung des Zielkonzepts und Umsetzungsstrategie: **Sommer 2022**

VERKEHR UND MOBILITÄT



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR



SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND FINANZEN



PROGNOSE REGIONALER ENTWICKLUNGEN

