



Sachstand Überprüfung Regionalverkehr

VO/2022/086 öffentlich <i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 15.11.2022 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Tonya Klatt

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
23.11.2022	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit entfällt

Sachverhalt

Die beauftragten Gutachten zur Überprüfung des Regionalverkehrs und zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Rendsburg werden aufgrund der vorhandenen räumlichen und thematischen Überschneidungen gemeinsam bearbeitet.

Für die Umsetzung der verbesserten Anbindung von Borgstedt im Stadtverkehr wurden mehrere Varianten entwickelt. Derzeit befinden sich diese in der Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen, wobei aus Sicht der Verwaltung die Variante 2c aufgrund des durchgängigen 30-Minuten-Takts in der Stadionschleife präferiert wird. Die Umsetzung der ausgewählten Variante soll im 1. Quartal 2023 erfolgen.

Für die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs wurde im langfristigen Szenario ein neues Liniennetz entwickelt, welches der beigefügten Präsentation entnommen werden kann.

In Bezug auf die Überprüfung des Regionalverkehrs wurde das Fahrtenangebot (Taktung, Reisezeit, Umsteigehäufigkeit) auf Verkehrszellenebene zum nächsten zentralen Ort ausgewertet. Die Auswertung kann der beigefügten Präsentation entnommen werden.

Relevanz für den Klimaschutz

Die Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV trägt zum Klimaschutz bei.

Finanzielle Auswirkungen

Die Anbindung von Borgstedt wird jährliche Mehrkosten in Höhe von bis zu 110.000 € verursachen.

Anlage/n:

1	2022-11-23_StadtbusRD_Regionalverkehr_REA_Vkurz
---	---



Neukonzeption Stadtbuss Wirtschaftsräum Rendsburg Optimierung Regionalverkehr Kreis RD-ECK

Ausschuss für Regionalentwicklung (REA)

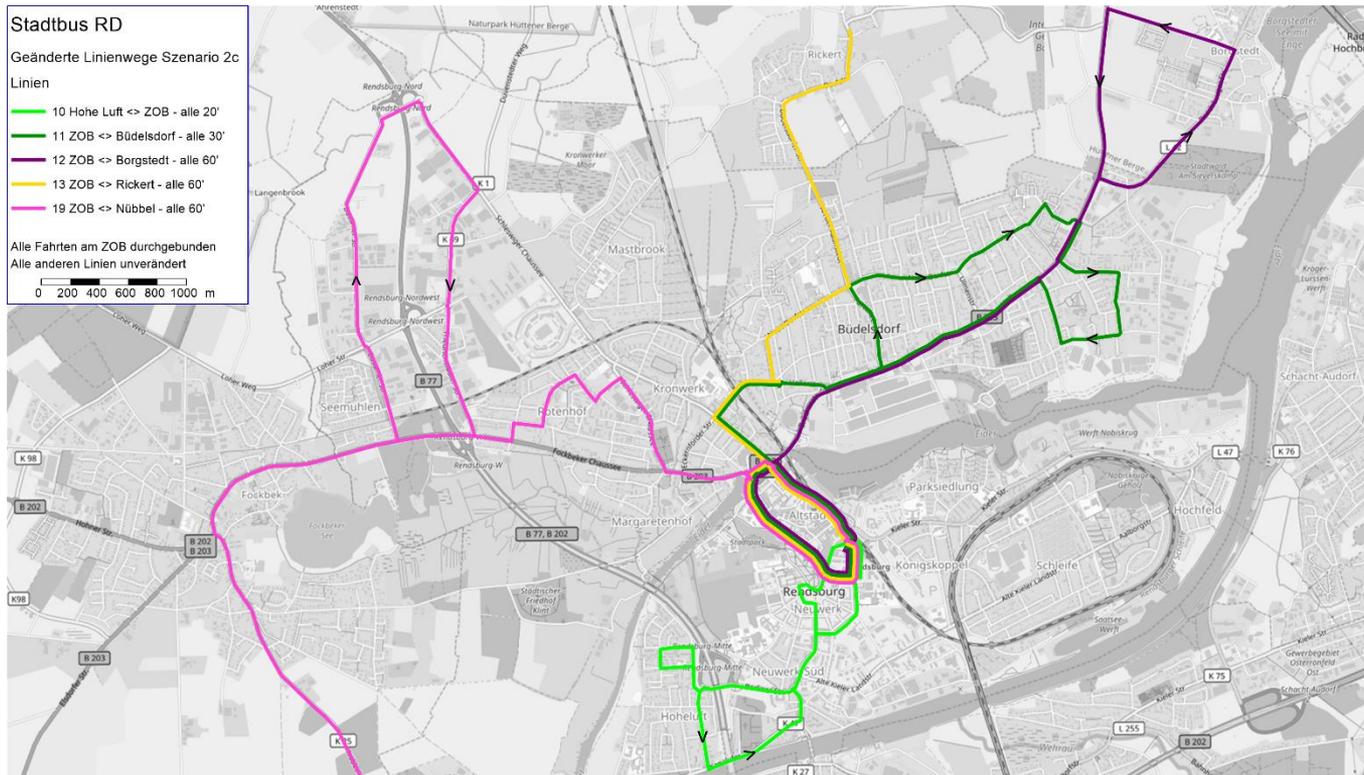
Mittwoch, 23.11.2022

Gertz Gutsche Rügenapp – Stadtentwicklung und Mobilität

Angebotsoptimierungen im Bereich Borgstedt/Büdelsdorf

- Mehrere Varianten wurden erarbeitet und Fahrplankonzepte erstellt mit dem Ziel:
 - Fahrzeugneutrale Umsetzung
 - Anbindung Borgstedt und Amazon
 - Bessere Abstimmung mit dem Regionalbusangebot in Büdelsdorf/Borgstedt
 - Neuordnung der Linien 10/11/12
 - Integration der Linie 19 mit direkter Anbindung von Rickert/Nübbel an den ZOB
- Aufgrund der umlauftechnischen Durchbindungen sind bei einer Optimierung immer auch andere Linien betroffen

Variante 2c: Stadionschleife im 30-Min-Takt, Borgstedt im 60er, Nübbel über Eiderpark, Rickert direkt

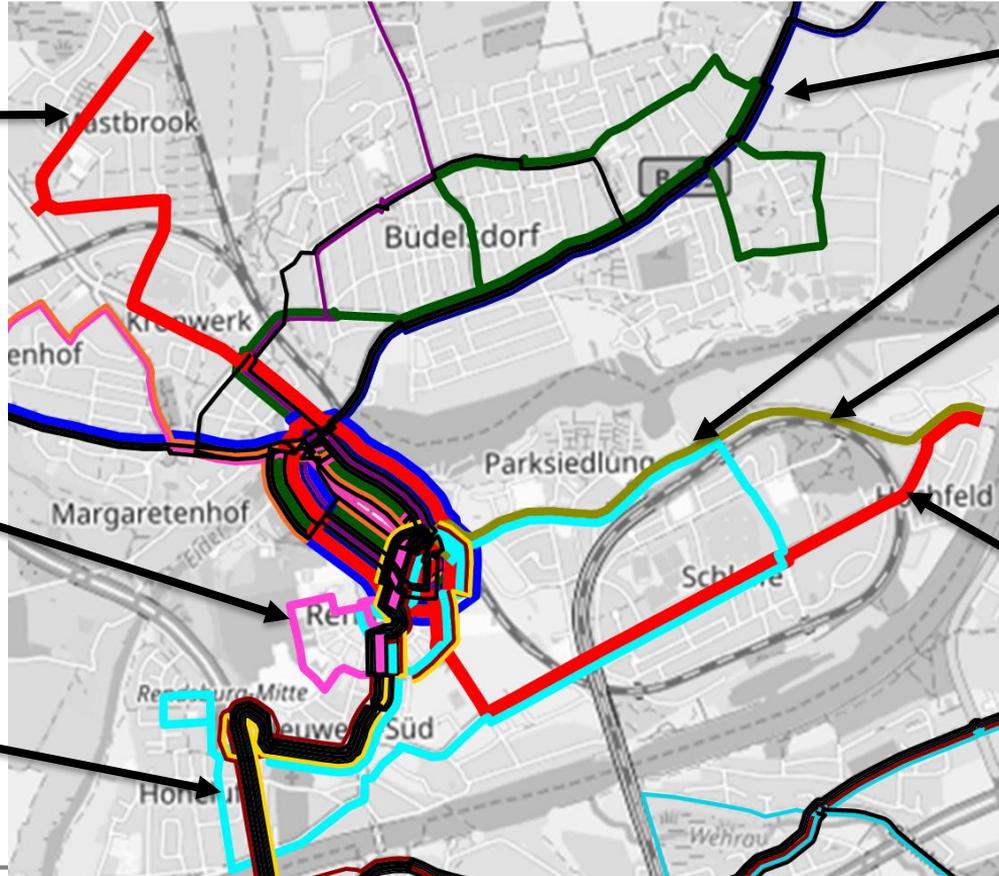


Zielkonzept Stadtbus- und Regionalverkehrsangebot im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

- Das Zielkonzept für die Optimierung des Busangebots im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg umfasst eine umfassendere Anpassung im Stadt- und Regionalverkehr.
- Prüfung eines 15/30/60-Taktmusters statt dem heutigen 20/40/60-Takts
- Optimierung durch Abstimmung mit dem Regionalbusverkehr Ri. Fockbek, Borgstedt und südlich des Kanals

Liniennetz

**Nobisfähre – Mastbrook
im 15-Min-Takt**



**Büdelndorf/Borgstedt/
Rickert: Angebotskonzept
des kurzfristigen
Szenarios**

**Kieler Straße: 15-Min-Takt
durch 2 Linien, Entfall
Stichfahrt in Parkersiedlung**

**Nobisfähre im
30-Min-Takt**

**Nobisfähre – Mastbrook
im 15-Min-Takt**

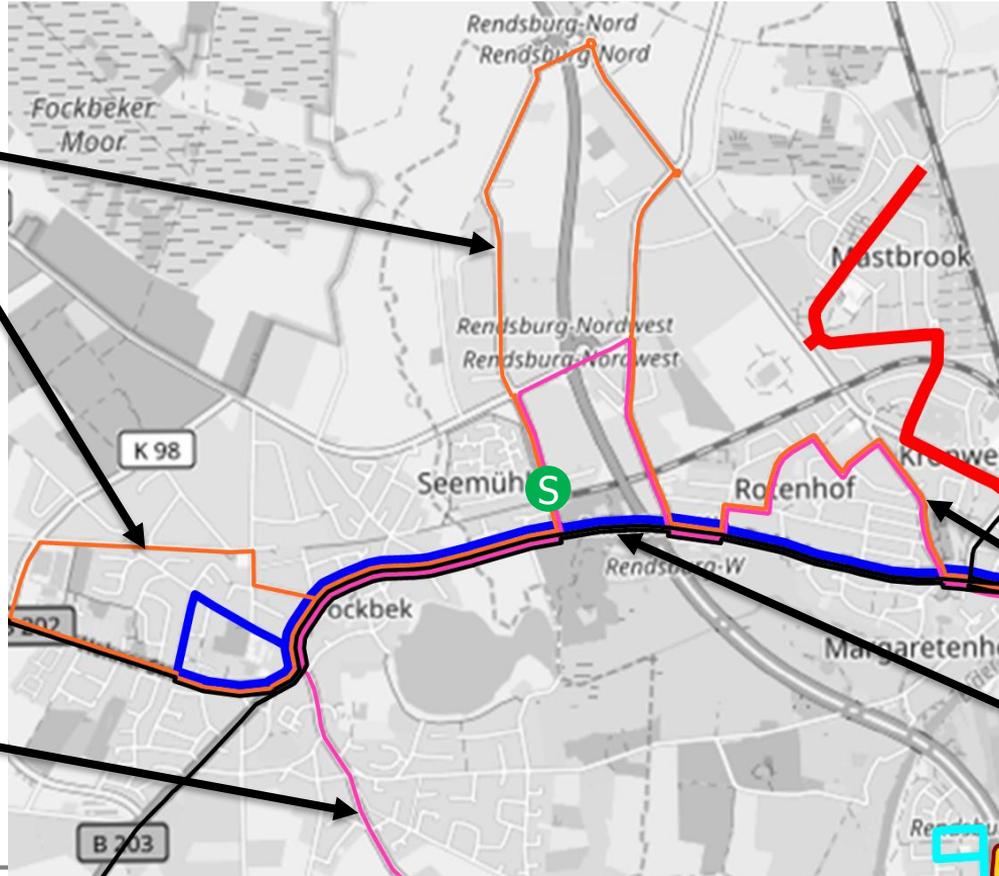
**Ringlinie
ZOB – Inland-Klinik –
Eiderkaserne – ZOB
im 30-Min-Takt in eine
Richtung**

**Ringlinie
ZOB – Hohe Luft –
Kreishafen – Schleife – ZOB
im 30-Min-Takt in beide
Richtungen**

Liniennetz

Erschließung Fockbek über Diakonie und Eiderpark im 60-Min-Takt

Nübel über Eiderpark im 60-Min-Takt



30-Min-Takt über Bredstedter Straße bis Eiderpark

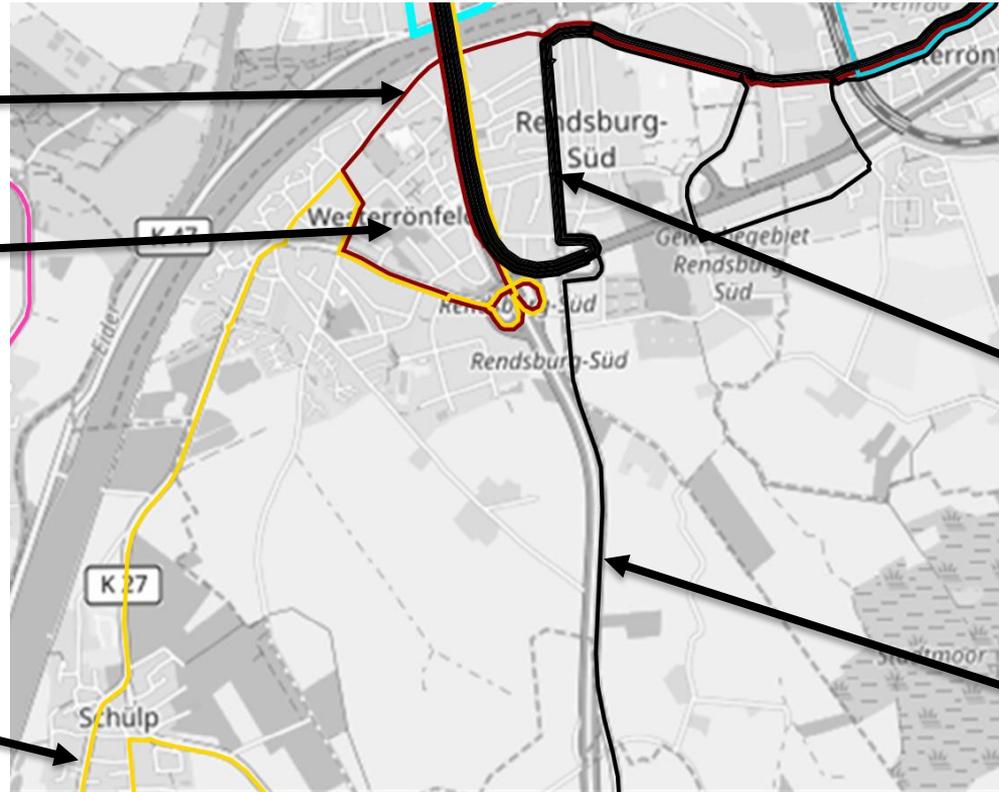
15-Min-Takt über Fockbeker Chaussee mit Stadt- und Regionalbus

Liniennetz

**Westerrönfeld –
Schacht-Audorf im 60-
Min-Takt**

**ZOB - Westerrönfeld im
30-Min-Takt**

**Schülp – Jevenstedt im 60-
Min-Takt (Ersatz L. 761)**

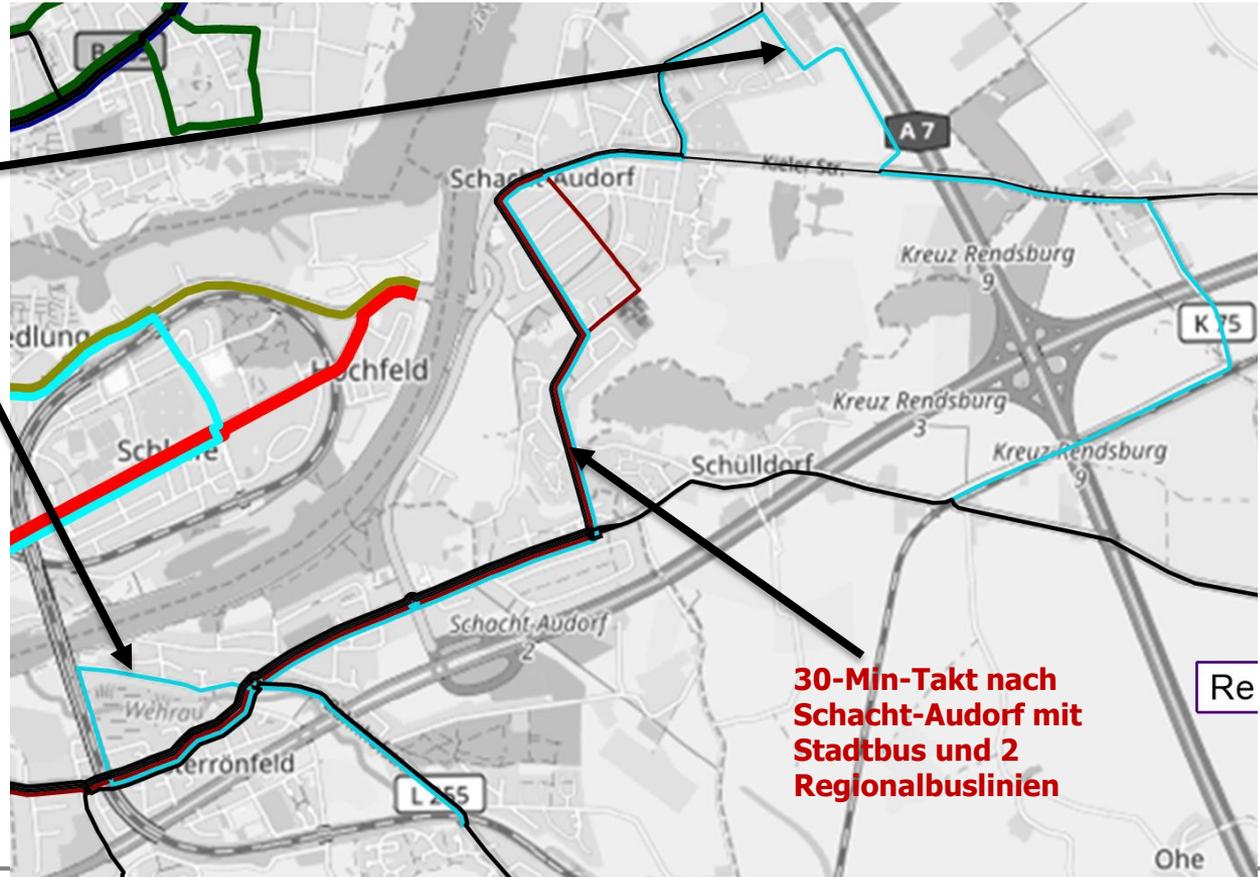


**30-Min-Takt über
Itzehoher Str. Ri.
Osterrönfeld mit
mehreren
Regionalbuslinien**

**60-Min-Takt direkt Ri.
Jevenstedt/Hohenwestedt**

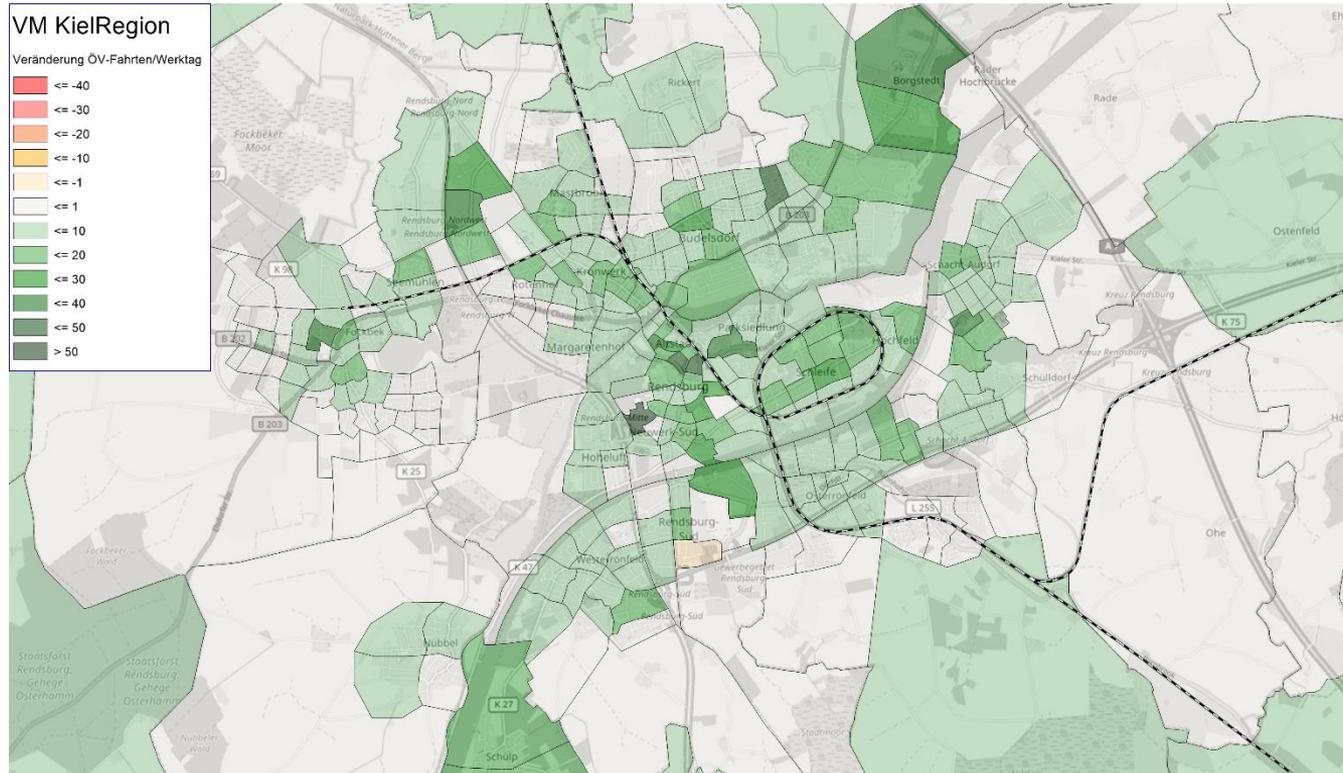
Liniennetz

Osterrönfeld Bahnhofsstr.-
Schwebefähre – Schacht
Audorf – Bf. Schülldorf im
60-Min-Takt

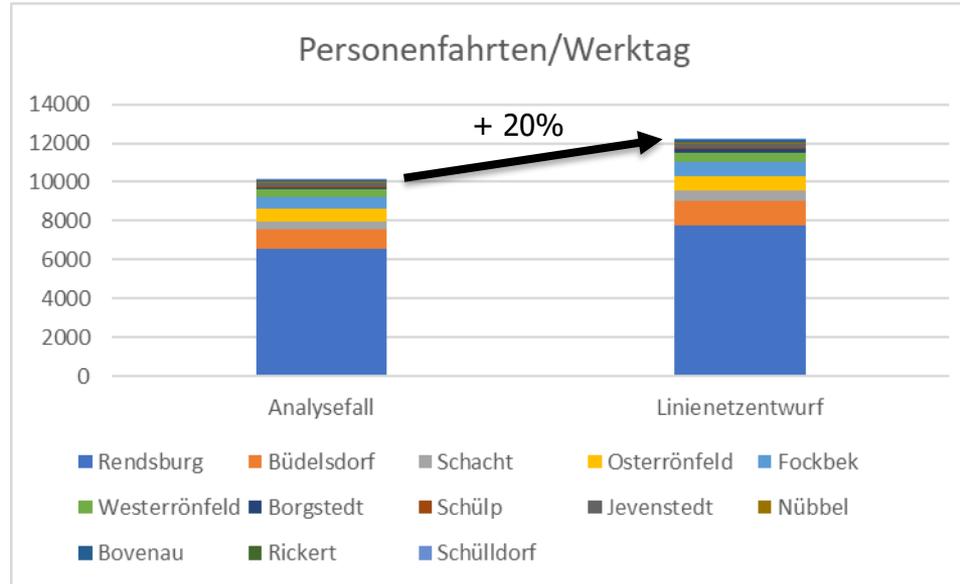


30-Min-Takt nach
Schacht-Audorf mit
Stadtbus und 2
Regionalbuslinien

Nachfrageveränderung je Verkehrszelle im Liniennetzentwurf



Nachfrageveränderung je Gemeinde im Liniennetzentwurf



Betriebsleistung im Liniennetzentwurf

- 16 Fahrzeuge im Stadtverkehr (+1 Fahrzeug ggü. heute ohne Reserve)
- Betriebsleistung und Einsatzstunden Stadtverkehr und Regionalverkehr:
 - + 1.400 Bus-km/Tag
(+ 4% bezogen auf das Kreisgebiet,
+ 23% bezogen auf betroffene Stadt- und Regionalbuslinien)
 - Richtung Fockbek, Borgstedt, Osterrönfeld, Schacht-Audorf:
 - Überlagerung von Stadtbuslinien und vertakteten Regionalbuslinien
 - Schließung von Taktlücken, um mit Regionallinien Taktverkehr insb. Richtung Osterrönfeld und Schacht-Audorf anbieten zu können. (+ 400 Bus-km/Tag)

Mögliche Kosten-Einsparpotenziale des Liniennetzentwurfs

- Linie Nobisfähre – Schleife-Süd – Mastbrook im 20- anstatt 15-Min-Takt
- Hohe Luft – ZOB über Imland-Klinik – Eiderkaserne (längere Fahrzeiten)
- Schülpl – Jevenstedt nur in der HVZ

- Aufhebung des Einbahnstraßenrings für Busse → Fahrzeiterparis von ca. 3 Min. je Fahrt aus Richtung Norden, neue Durchbindungsmöglichkeiten, mehr Pufferzeit

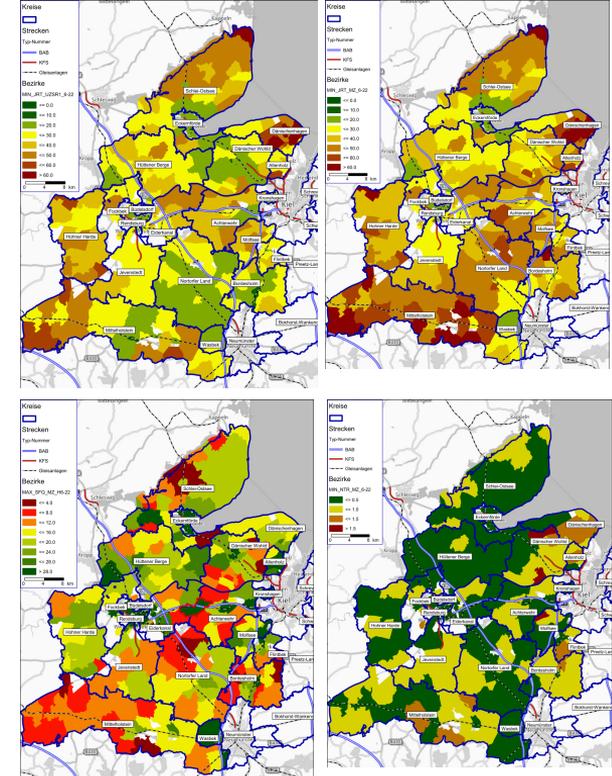
- Umstellung relativ nachfrageschwacher Äste auf On-Demand (REMO-Bedienung auch Tagsüber), Konzentration auf Hauptachsen

Bewertung des Regionalbusnetzes anhand der Qualitätsstandards des RNVP

- Auswertung von Kenngrößen der Verbindungs- und Bedienqualität zu den nächsten zentralen Orten mit dem Verkehrsmodell
 - Fahrtenangebot
 - Reisezeit zum nächsten zentralen Ort (Mittelzentrum bzw. Unterzentrum)
 - Umsteigehäufigkeit
- Hinweise zu den folgenden Abbildungen
 - Nur Verkehrszellen > 100 Einwohner dargestellt
 - Innerhalb der zentralen Orte wurde eine Verkehrszelle als Zentrum definiert

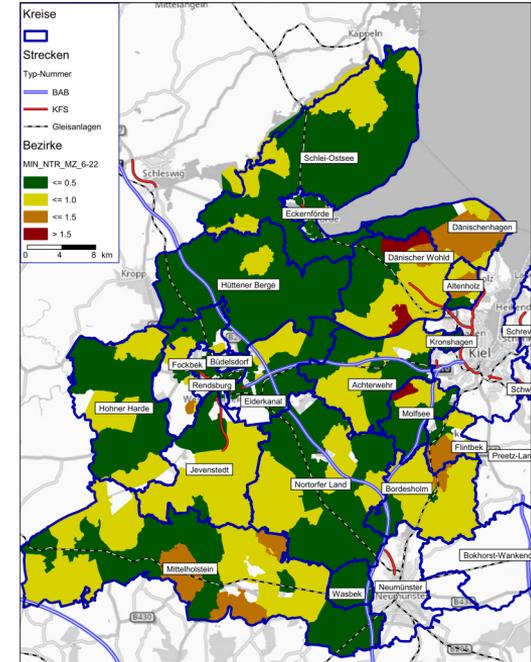
Schlussfolgerungen aus den Analysen der Reisezeiten

- Reisezeiten zum nächsten Mittelzentrum aus den Randbereichen des Kreises lang (geographische Lage)
- Teilweise aufgrund langer Wartezeiten beim Umsteigen
- → Schnellbusse (Kiel-Altenholz-Dänischenhagen)
- → On-Demand-Zubringer zum SPNV und zu Hauptbuslinien
 - Amt Mittelholstein, Amt Achterwehr/Eiderkanal



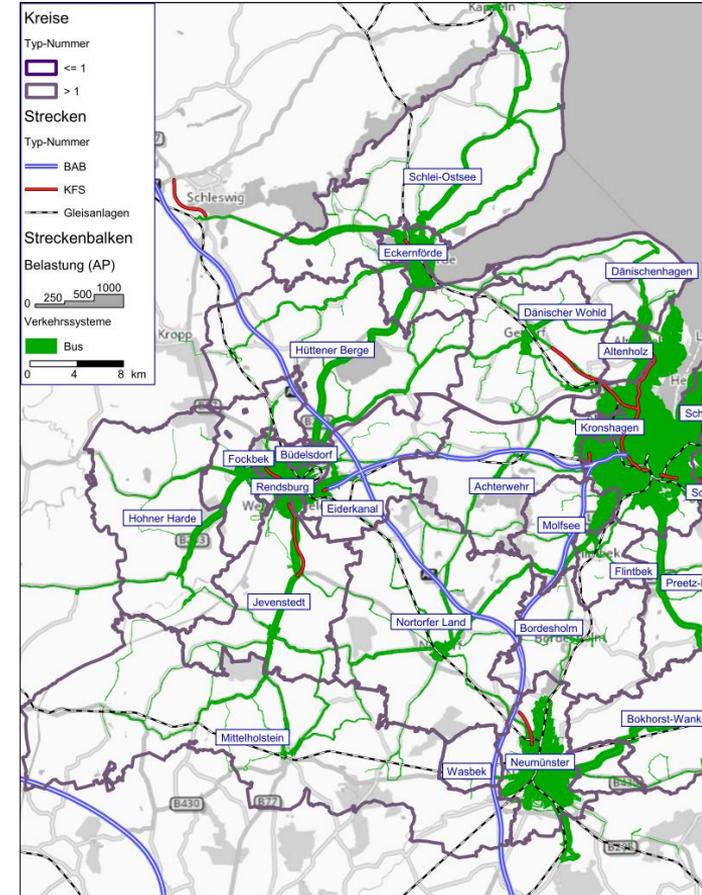
Schlussfolgerungen aus den Analysen der Umsteigehäufigkeiten

- Umsteigen auf langen Distanzen bei gutem Anschluss zu hochwertigem Produkt und Zuverlässigem Anschluss akzeptabel (Bsp. Vogelsang-Grünholz für Bus-Bus-Anschluss)
- Anschlussverbindungen mit großen Umwegen und teilweise 2 Umstiegen
 - Bsp.: Amt Hüttener Berge: Damendorf-Rendsburg via Sehestedt-Holzbungge
 - Bsp: Amt Molfsee: Hohenhude – Kiel über Mielkendorf und Schulensee



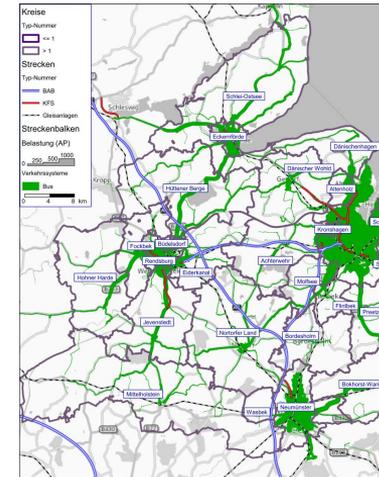
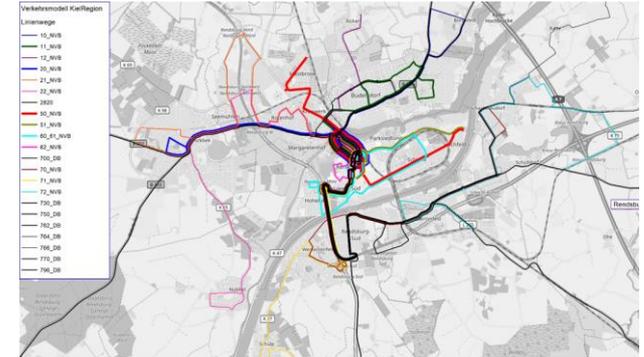
Schlussfolgerungen aus den Analysen der Fahrtenhäufigkeit

- Einige Hauptachsen bieten Nachfragepotenzial für weitere Taktverdichtungen (120 -> 60, 60->30)
- Einige Linien der Netzebene 2 (und 3) verkehren im 2-h-Takt mit Lücken in der NVZ
 - Taktlücken schließen, um starke Achsen zu bilden (Bsp: Linien Rendsburg – Osterrönfeld – Schacht Audorf mit teilweiser „Stadtbusfunktion“)
 - Berechnung der Nachfragewirkungen der einzelnen Linien erfolgt -> Empfehlungen, wo sich Taktverdichtung lohnt bzw. andere Bedienkonzepte sinnvoll sind
 - Einsatzgebiete für On-Demand-Verkehre



Weiteres Vorgehen

- Stadtverkehr Rendsburg:
 - Abstimmung, was finanziell und zeitlich wann umsetzbar ist
 - Abstimmung mit Regionalbusverkehr Rendsburg
- Optionale Bausteine des RNVP
 - Taktlückenschließung in der NVZ
 - Touristische Verkehre
 - Nachtverkehre



VERKEHR UND MOBILITÄT



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR



SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND FINANZEN



PROGNOSE REGIONALER ENTWICKLUNGEN

