

sultiert vorwiegend aus der Schulbusfunktion der Regionalbusse, die zu festen Zeiten die Schulen bedienen müssen, so dass ein Anschluss an den SPNV vielfach nicht gewährleistet wird. Die Übergangszeiten zu den Regionalbussen am Bahnhof / ZOB sind mit durchschnittlich 30 Minuten nicht angemessen. Hier hat sich gegenüber dem ersten landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV noch keine Veränderung ergeben. Um den nach der Landesraumordnungsplanung angestrebten 2-Stunden-Takt einzuführen sind weitreichende Abstimmungsgespräche nicht zuletzt mit den Schulträgern zu führen, mit dem Ziel der Anpassung der Schulzeiten. Eine Eintaktung des Regionalbusverkehrs zwischen Schulzeiten und Bahn in der entgegengesetzten Richtung ist aufgrund der Anschlussbindung der Bahnen an das europäische Bahnsystem kaum zu leisten.

Eine Abstimmung der Anschlussbeziehungen des Stadtverkehrs an den Regionalbusverkehr ist nicht vorhanden. Dies liegt ebenfalls in den unregelmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalbusse begründet, die bislang noch keinen einheitlichen Takt aufweisen. Der erste landesweite Nahverkehrsplan sieht im Regionalbusverkehr eine Bedienung der städtischen Verknüpfungspunkte im 2-Stunden-Takt vor. Derzeit kann der Anschluss nur durch den vom Stadtverkehr Rendsburg angebotenen 20-min-Takt auf den Hauptlinien sichergestellt werden. Dieser Takt ermöglicht eine auf die Abfahrtszeiten der Regionalbusse abgestimmte Fahrt der Kunden mit einer Minimierung der Wartezeiten.

Der Stadtbusverkehr bietet auf den drei Hauptlinien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 sehr gute Umsteigebeziehungen untereinander. Am Bahnhof/ZOB treffen sich jeweils beide Fahrrichtungen einer Linie, dies gilt für alle drei Hauptlinien. In der folgenden Tabelle 4.6 sind als Beispiel die Ankunft und Abfahrtszeiten der Hauptlinien um 07.00 Uhr dargestellt. Aus dieser Tabelle wird deutlich, dass an der Haltestelle Bahnhof/ZOB sehr gute Umsteigebeziehungen in alle Stadtteile im 20-min-Takt bestehen.

Linie: Richtung	Ankunft	Abfahrt
1/2/3: Nobisfähre	06:47	06:48
1/2/3: Fockbek	06:47	06:50
5/6/7: Saatsee	06:47	06:48
5/6/7: Kolberger Str.	06:47	06:50
10/11/12: Hohe Luft	06:46	06:48
10/11/12: Büdelsdorf	06:47	06:50
DB 131: Neumünster	07:07	07:07
DB 131: Flensburg	07:01	07:01
DB 134: Kiel	06:57	06:57
DB 134: Husum	07:01	07:01

Tabelle 4.6: Umsteigebeziehungen auf den Hauptlinien und zum SPNV

Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten im Stadtverkehr Rendsburg, basierend auf der Linienführung und den im Fahrplan angegebenen Zeiten zeigen, dass selbst auf den innerstädtischen Linien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 gute Qualitäten bestehen. Auf diesen Linien werden durchschnittliche Geschwindigkeiten von 18 km/h erreicht. Die in den Randbereichen verkehrenden Linien 15, 16, 17, 18 und 19 erreichen Geschwindigkeiten von 23 km/h. Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verkehrenden Linien sind in Tabelle 4.7 dargestellt. Tabelle 4.7 zeigt die Geschwindigkeiten im Vergleich mit anderen Städten Deutschlands.

Linie	Geschwindigkeit
1/2/3	19,8 km/h
5/6/7	17,7 km/h
10/11/12	16,7 km/h
15	24,1 km/h
16	21,0 km/h
17	20,7 km/h
18	25,0 km/h
19	25,3 km/h

Tabelle 4.7: Geschwindigkeiten der Buslinien

Stadt	Stadtgebiet / separate Stadtteile / Nachbarortsverkehr	Kernbereich / geschl. Siedlungsbereich
Rendsburg	23 km/h	18 km/h
Aschaffenburg	21 km/h	15 km/h
Celle	28 km/h	20 km/h
Delmenhorst	27 km/h	21 km/h

Quelle: Planungsgruppe Nord: Beratung zur Erarbeitung des GVP Rendsburg - Zweite Stellungnahme ÖPNV

Tabelle 4.8: Geschwindigkeiten im Städtevergleich

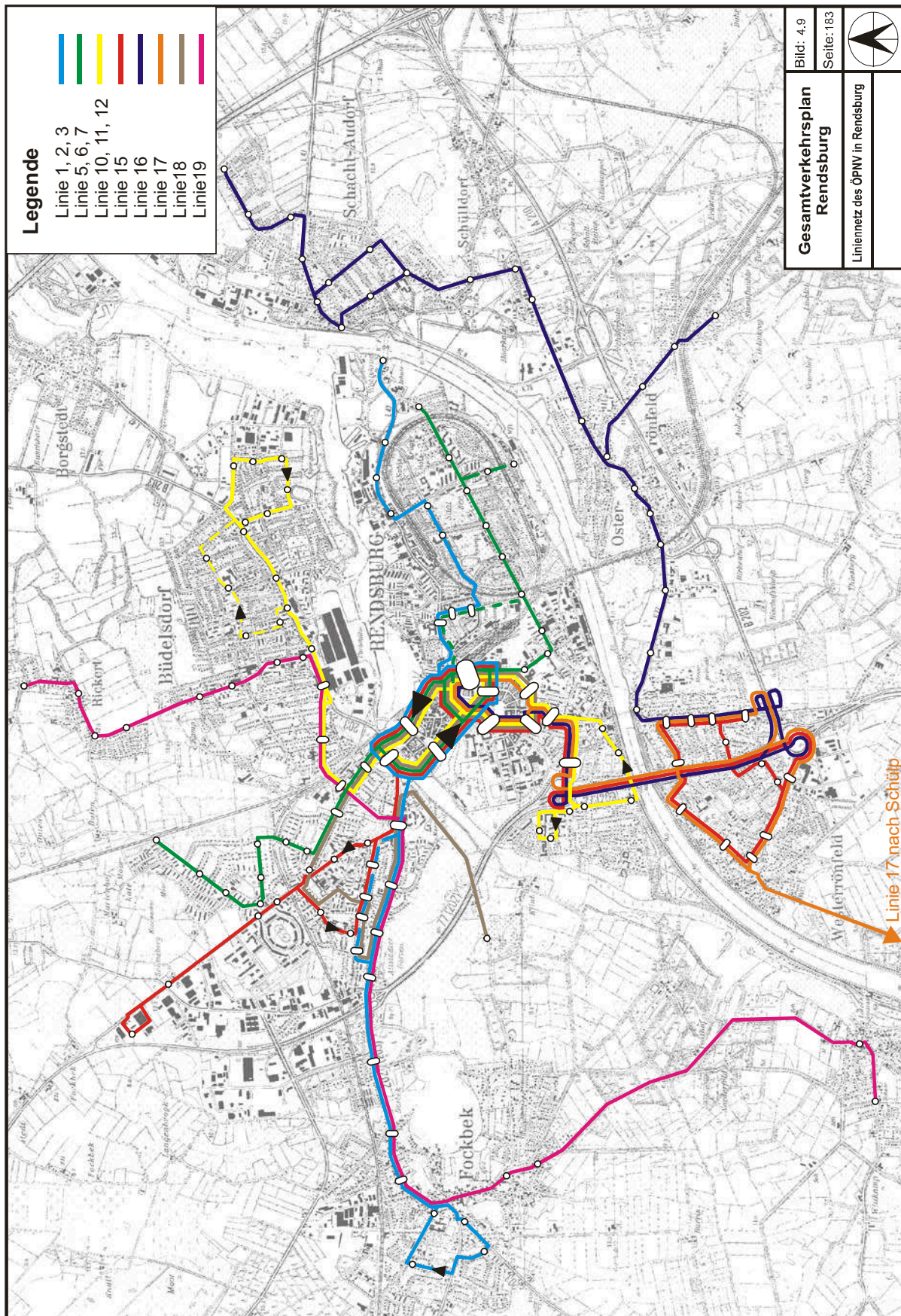


Bild 4.9: Liniennetz des ÖPNV in Rendsburg

Bedienungsqualität

Das Angebot im ÖPNV wird maßgeblich durch die Taktzeiten bestimmt. Für Mittelstädte der Größe Rendsburgs ist eine Taktfolge von 30 min während der Hauptverkehrszeit anzustreben. Dies wird durch den größten Teil der Buslinien gewährleistet und durch die Hauptlinien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 unterboten. Jede einzelne dieser Linien fährt in einem 60-min-Takt zwischen 06.00 und 19.00 Uhr. Durch die Überlagerung der Linienwege wird ein 20-min-Takt erreicht. Das Angebot während der Hauptverkehrszeit stellt sich nach Tabelle 4.9 dar:

Mo. - Fr. Linie	Anzahl Fahrten	mittl. Taktzeit	
1/2/3: Fockbek - Nobisfähre	45	20	bis 19:06
1/2/3: Nobisfähre - Fockbek	45	20	bis 18:37
5/6/7: Kolberger Str. - Werft Saatsee	45	20	bis 19:09
5/6/7: Werft Saatsee - Kolberger Str.	46	20	bis 18:38
10/11/12: Hohe Luft - Büdelsdorf	48	20	bis 19:34
10/11/12: Büdelsdorf - Hohe Luft	45	20	bis 19:07
15: Real - Westerrönfeld	13	60	bis 17:32
15: Westerrönfeld - Real	13	60	bis 18:07
16: Bahnhof/ZOB - Schacht-Audorf	13	60	bis 18:30
16: Schacht-Audorf - Bahnhof/ZOB	13	60	bis 17:52
17: Bahnhof/ZOB - Schülpl	5	kein Takt	
17: Schülpl - Bahnhof/ZOB	5	kein Takt	
17A: Bahnhof/ZOB - Osterrönfeld	2	kein Takt	
17A: Osterrönfeld - Bahnhof/ZOB	2	kein Takt	
18: Paradeplatz - Kliner Friedhof	Mi, Fr: 1	kein Takt	
18: Kliner Friedhof - Paradeplatz	Mi, Fr: 1	kein Takt	
19: Rickert - Nübbel	14	60	bis 19:25
19: Nübbel - Rickert	14	60	bis 18:52
19A: Rickert - Stopstraße	3	kein Takt	
19A: Stopstraße - Rickert	4	60	bis 12:00

Tabelle 4.9: Taktqualität am Werktag in der Hauptverkehrszeit

Die übrigen Linien verkehren bis ca. 19.00 Uhr. Dieses Angebot bietet während der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag ein sehr gutes Fahrtenangebot, dass die Gemeinden Fockbek und Büdelsdorf sowie die Stadtteile Mastbrook, Kronwerk, Schleife und Hohe Luft in einem 20-min-Takt mit dem Einkaufsbereich der Altstadt und Neuwerks verbindet. Während der Schwachlastzeiten in den Abendstunden wird auf den Linien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 ein 60-min-Takt bis ca. 23.00 Uhr angeboten, auch dieser Takt bietet für die Schwachlastzeiten ein gutes Angebot im ÖPNV.

Das Angebot im ÖPNV an Wochenenden bietet auf den Hauptlinien an Samstagen durch die Linienüberlagerung einen 30-Min-Takt bis ca. 14.00 Uhr, danach wird ein 60-min-Takt bis ca. 23.00 Uhr aufrecht erhalten. Die übrigen Linien verkehren bis ca. 14.00 Uhr in einem 60-min-Takt. Danach wird der Betrieb eingestellt. An Sonntagen bedienen die Hauptlinien in einem 60-min-Takt zwischen 09.00 Uhr und 23.00 Uhr. Auf den übrigen Linien finden, bis auf eine Fahrt der Linie 18, keine Fahrten statt.

Die folgenden Tabelle 4.10 und Tabelle 4.11 zeigen die Taktqualitäten an Samstagen und Sonntagen im Stadtbusverkehr Rendsburgs.

Durch die Aufrechterhaltung der Hauptlinien in den Schwachlastzeiten und am Wochenende wird die Erschließungsqualität des Stadtgebietes nur geringfügig eingeschränkt. Dies bedeutet für die Wohngebiete in Rendsburg, dass die Straßen Heider Weg, Marner Weg sowie die nördliche Ahlmannstraße mit ihren Stichstraßen nur eine ausreichende Erschließung mit einem zehnminütigen Fußweg zur nächsten Haltestelle haben. Gleiches gilt für den Sandgang, die Sandkoppel und den Straßenzug An der Mühlenau. Die Haltestellen Real und Friedrichstädter Straße werden während dieser Zeiten nicht mehr bedient, da jedoch über diese Haltestellen hauptsächlich das nördliche Gewerbegebiet der Friedrichstädter Straße erschlossen wird, ist eine Bedienung außerhalb der Arbeits- und Geschäftszeiten nicht erforderlich. In Bild 4.8 ist der Erschließungsgrad des Stadtgebietes für die Schwachlastzeit am Sonntag dem Normalwerktag gegenübergestellt.

Samstag Linie	Anzahl Fahrten	mittl. Taktzeit	
1/2/3: Fockbek - Nobisfähre	26	30	bis 14:06
1/2/3: Nobisfähre - Fockbek	27	30	bis 13:37
5/6/7: Kolberger Str. - Werft Saatsee	26	30	bis 14:09
5/6/7: Werft Saatsee - Kolberger Str.	27	30	bis 13:38
10/11/12: Hohe Luft - Büdelsdorf	29	30	bis 14:43
10/11/12: Büdelsdorf - Hohe Luft	26	30	bis 14:07
15: Real - Westerrönfeld	8	60	bis 13:40
15: Westerrönfeld - Real	8	60	bis 13:07
16: Bahnhof/ZOB - Schacht-Audorf	7	60	bis 13:30
16: Schacht-Audorf - Bahnhof/ZOB	7	60	bis 12:52
17: Bahnhof/ZOB - Schülpe	3	kein Takt	
17: Schülpe - Bahnhof/ZOB	3	kein Takt	
17A: Bahnhof/ZOB - Osterrönfeld	keine Bedienung		
17A: Osterrönfeld - Bahnhof/ZOB	keine Bedienung		
18: Paradeplatz - Kliner Friedhof	keine Bedienung		
18: Kliner Friedhof - Paradeplatz	keine Bedienung		
19: Rickert - Nübbel	9	60	bis 14:25
19: Nübbel - Rickert	9	60	bis 13:52
19A: Rickert - Stopstraße	keine Bedienung		
19A: Stopstraße - Rickert	keine Bedienung		

Tabelle 4.10: Taktqualität am Samstag in der Hauptverkehrszeit

Mo. - Fr. Linie	Anzahl Fahrten	mittl. Taktzeit	
1/2/3: Fockbek - Nobisfähre	15	60	bis 23:06
1/2/3: Nobisfähre - Fockbek	15	60	bis 22:37
5/6/7: Kolberger Str. - Werft Saatsee	15	60	bis 23:09
5/6/7: Werft Saatsee - Kolberger Str.	15	60	bis 22:38
10/11/12: Hohe Luft - Büdelsdorf	16	60	bis 23:34
10/11/12: Büdelsdorf - Hohe Luft	15	60	bis 23:07
15: Real - Westerrönfeld	keine Bedienung		
15: Westerrönfeld - Real			
16: Bahnhof/ZOB - Schacht-Audorf	keine Bedienung		
16: Schacht-Audorf - Bahnhof/ZOB			
17: Bahnhof/ZOB - Schülup	keine Bedienung		
17: Schülup - Bahnhof/ZOB			
17A: Bahnhof/ZOB - Osterrönfeld	keine Bedienung		
17A: Osterrönfeld - Bahnhof/ZOB			
18: Paradeplatz - Klinter Friedhof	1	kein Takt	
18: Klinter Friedhof - Paradeplatz	1	kein Takt	
19: Rickert - Nübbel	keine Bedienung		
19: Nübbel - Rickert			
19A: Rickert - Stopstraße	keine Bedienung		
19A: Stopstraße - Rickert			

Tabelle 4.11: Taktqualität am Sonntag

Durch die Gestaltung der Taktzeiten auf der Linie 15, 16 und 17 werden die Gemeinden Westerrönfeld, Osterrönfeld und Schacht-Audorf an Werktagen in einem 60-min-Takt durch den Stadtbusverkehr bedient. Eine Ergänzung der Bedienungsqualität erfolgt für diese Gemeinden durch den Regionalbusverkehr der Linie 1572, 1645, 1650 und 1651 der Autokraft in unregelmäßigen Abständen.

4.2.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Angebotsstruktur

Das Angebot im ÖPNV der Stadt Rendsburg bietet hinsichtlich der Erschließung der Stadt durch Haltestellen eine sehr gute Qualität. Es wird ein Erschließungsgrad von 92,3% erreicht.

Hinsichtlich der Bedienungsqualität im ÖPNV wird durch die Linienüberlagerung auf den Hauptlinien 1/2/3, 5/6/7 und 10/11/12 und den daraus resultierenden Taktzeiten von 20 Minuten eine sehr gute Qualität erreicht. Die Anforderungen des landesweiten Nahverkehrsplanes, Takte von 30 Minuten zur Anbindung an den SPNV anzubieten, werden damit zumindest auf den, den größten Stadtbereich bedienen den Hauptlinien mit einem 20-min-Takt übertroffen.

Die Verbindungsqualität der Hauptlinien untereinander sowie zur Bahn sind ebenfalls gut. Durch die Umsetzung eines Rendezvous-Prinzips an der Haltestelle Bahnhof/ZOB, treffen sich die Busse aller Fahrtrichtungen der Hauptlinien nahezu gleichzeitig und gewährleisten damit die sehr guten Umsteigemöglichkeiten. Die Übergangszeiten zur Bahn sind angemessen könnten jedoch unter Berücksichtigung des Fußweges und der für den Kunden erforderlichen zusätzlichen Verlustzeiten für Fahrkartenkauf vergrößert werden. Im Zuge des landesweiten Nahverkehrsplanes wird die Einführung eines 60-min-Taktes auf der Strecke Flensburg - Hamburg bis

zum Jahr 2002 angestrebt, so dass eine Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Stadtverkehrs am Bahnhof/ZOB zu diesem Zeitpunkt erforderlich werden kann.

Die im Stadtgebiet erzielten Beförderungsgeschwindigkeiten im ÖPNV sind mit durchschnittlich 18 km/h auf den Hauptlinien und 23 km/h auf den weiteren Linien angemessen.

4.2.3 ÖPNV-Nachfrage

4.2.3.1 Nachfrage im SPNV

Der erste landesweite Nahverkehrsplan zum SPNV gibt für den Bahnhof Rendsburg eine Summe von ca. 2.000 Ein- und Aussteigern an. Im SPNV der Stadt Rendsburg wurden in der Fahrgastzählung vom Dienstag dem 13. August 1996 1725 Fahrgäste (751 Ein- und 974 Aussteiger) während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeit erfasst. Dies entspricht einem Anteil von 86%.

Die Erhebung im SPNV zeigt eine eindeutige Ausrichtung der Fahrgastströme in Richtung Hamburg / Neumünster sowie nach Kiel. (siehe Tabelle 4.12)

Linie	Richtung	Einsteiger	Aussteiger
131	Flensburg	56	378
131	HH / NMS	270	162
134	Husum	125	266
134	Kiel	297	168

Tabelle 4.12: Fahrgastverteilung der Bahn

Die Nachfragespitze ergibt sich in der morgendlichen Spitzenzeit von 07.00 bis 08.00 Uhr mit 240 Einsteigern. In der Zeit zwischen 07.30 und 08.00 Uhr wurden zudem ca. 300 Aussteiger erfasst. Dies weist auf die Funktion des SPNV als Zubringer zu den Schulen und Betrieben Rendsburgs hin. Während der übrigen Tageszeit ist die Nutzung des SPNV mit je ca. 20 bis 30 Ein- und Aussteigern pro 30 Minuten gering. Dies zeigt, dass der SPNV im Einkaufsverkehr nur eine untergeordnete Rolle hat. In der nachmittäglichen Spitzenzeit steigen die Fahrgastzahlen aufgrund der Arbeitszeiten auf durchschnittlich je 50 Ein- und Aussteiger an. Es kommt zu einer Überlagerung der Freizeitverkehre mit den Berufsverkehren.

4.2.3.2 Gesamtnachfrage im Stadtgebiet

Im Rahmen der Bestandsaufnahme zum Gesamtverkehrsplan wurden eine Haushaltsbefragung sowie eine Befragung in Betrieben und Schulen der Stadt nach dem Verkehrsverhalten der Bürger durchgeführt. Aus diesen Befragungen lässt sich die Verteilung der Verkehrsarten (Modal-Split) aufzeigen.

Es zeigt sich, dass der ÖPNV mit nur 3,7% einen sehr geringen Anteil am Verkehrsmarkt in Rendsburg hat. Dieses Verhältnis wird ebenfalls durch die Beschäftigtenbefragung bestätigt. Da das Gewerbegebiet der Büsumer Straße und der Friedrichstädter Straße nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen sind, findet keine vermehrte Nutzung des ÖPNV statt. Hingegen wird der eigene PKW mit 70,7% überproportional häufig genutzt, so dass die Verkehrsmittel des ‚Umweltverbundes‘ (ÖPNV, Rad und Fuß) Anteile am Verkehrsmarkt verlieren.

Bild 4.10 bis Bild 4.12 zeigen das Ergebnis der Befragungen in grafischer Form.

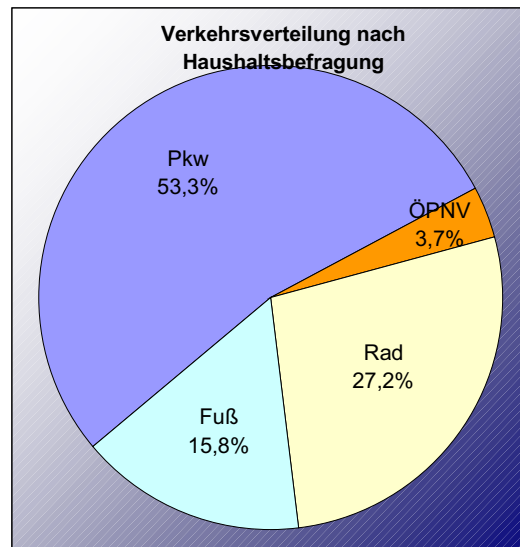


Bild 4.10: Verkehrsverteilung nach Haushaltsbefragung

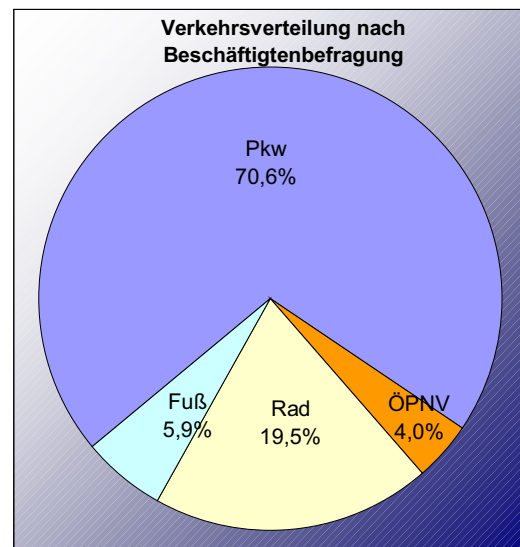


Bild 4.11: Verkehrsverteilung nach Beschäftigung

Im Schülerverkehr stellt sich erwartungsgemäß eine stark geänderte Verkehrsnachfrage ein. Jedoch weist der ÖPNV mit 15,1% auch im Schülerverkehr nur einen geringen Anteil am Verkehrsmarkt auf, hier dominiert das Fahrrad mit 49,4%.

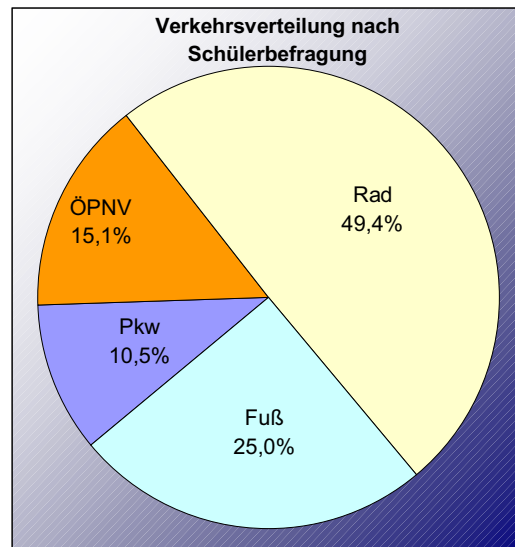


Bild 4.12: Verkehrsverteilung nach Schülerbefragung

4.2.3.3 Nachfrage im Regionalbusverkehr

Aussagen zum Regionalbusverkehr können nur anhand der Erfassungen im ÖPNV vom Dienstag, dem 13. August 1996 getroffen werden. Es wurden während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr 804 Fahrgäste gezählt. Es zeigt sich, dass durch die Schulbusfunktion des Regionalbusverkehrs zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr ca. 250 Fahrgäste in Rendsburg eintreffen.

Die Fahrgastzählung zeigt, dass ca. 32% der Fahrgäste die Regionalbuslinie 1645 aus Hohenwestedt, Jevenstedt und Westerrönhofeld nutzen. Die Linien 1572 und 1665 aus Osterrönhofeld und Büdelsdorf haben mit jeweils 110 Fahrgästen einen Anteil von je 13,9%.

4.2.3.4 Nachfrage im Stadtbusverkehr

Die Auswertung der Fahrgastbefragung hinsichtlich der genutzten Fahrscheinart zeigt Bild 4.13 und Bild 4.14.

Vormittags wie nachmittags zeigt sich ein Anteil von 57% bzw. 55% von Dauerkartennutzern. Dies zeigt, dass der Stadtbusverkehr von über 50% der Fahrgäste regelmäßig genutzt wird. Die Fahrten, die mit Einzel- oder Zehnerfahrscheinen durchgeführt werden, zeigen, dass ein großer Teil der Fahrgäste nur gelegentlich den ÖPNV nutzt. Dies sind dann zumeist Fahrten zum Einkaufen, zur Freizeitgestaltung oder zu Besuchen.

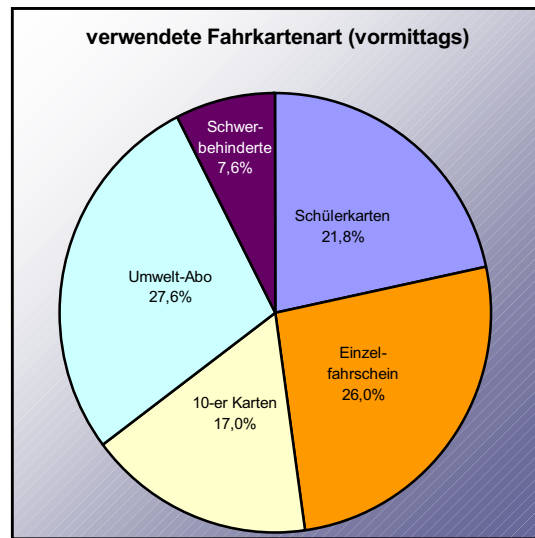


Bild 4.13: Fahrscheinart (vormittags)

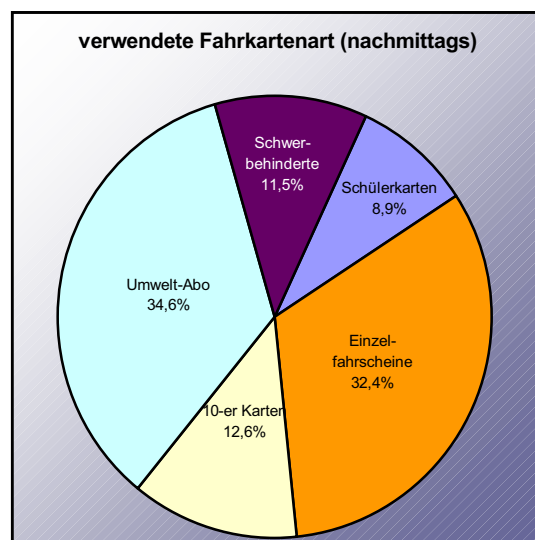


Bild 4.14: Fahrscheinart (nachmittags)

Eine Auswertung der Haushaltsbefragung nach dem Fahrtzweck im Falle der Nutzung des ÖPNV zeigt, dass 35,8% der Fahrten beruflicher Natur sind. 33,8% sind Fahrten zur Freizeitgestaltung, zum Arzt oder zu Besuchen. 23,2% der Fahrten finden im Einkaufsverkehr statt und lediglich 7,1% dienen zur Fahrt zur Ausbildungsstätte oder Schule.

Anhand der Ergebnisse der Haushaltsbefragung ist weiter bekannt, dass von jedem Bürger Rendsburgs durchschnittlich 3,6 Wege/Tag durchgeführt werden. Auf den ÖPNV entfallen 3.981 Fahrten/Werktag. Legt man einen Erschließungsgrad von 92,3% (siehe Kapitel 4.2.2.3 Erschließungsqualität) zugrunde, werden 28.085 Einwohner von über fünf Jahren durch den Stadtbusverkehr erreicht. Es werden demnach von den erschlossenen Einwohnern durchschnittlich 0,14 Wege/Werktag mit dem ÖPNV zurückgelegt. Dies entspricht den 3.981 Fahrgästen/Werktag. Unter der Annahme von 260 Werktagen/Jahr, durch die höhere Anzahl sind bereits Teile der Fahrten an Wochenenden und Feiertagen berücksichtigt, so dass die Abweichungen nicht übermäßig werden, errechnet sich ein Fahrgastaufkommen von ca. 1.035.060 Fahrgästen/Jahr. Dieses Fahrgastaufkommen entspricht 37 Fahrten im ÖPNV pro Einwohner und Jahr in Rendsburg. Ein Vergleich zu anderen Städten zeigt Tabelle 4.13. Dieser Vergleich

ist unter Vorbehalt der unterschiedlichen geographischen, topographischen, strukturellen und verkehrsinfrastrukturellen Verhältnisse der Städte zu sehen. Beispielsweise weist Rendsburg einen gegenüber anderen Städten hohen Anteil von Radverkehrsanlagen und auch Fahrradfahrern auf.

Stadt	Einwohner im Stadtbusbedienungsbereich	Fahrgäste pro Jahr	Fahrten pro Einw. und Jahr
Rendsburg	ca. 28.085	ca. 1.035.060	37
Bad Salzuflen (Nordrhein-Westfalen)	ca. 29.600	ca. 1.200.000	41
Bad Hersfeld (Hessen)	ca. 22.900	ca. 1.000.000	44
Bregenz (Österreich)	ca. 25.000	ca. 1.300.000	52
Eichstätt (Bayern)	ca. 12.000	ca. 700.000	58
Frauenfeld (Schweiz)	ca. 18.000	1.120.000	62
Lemgo (Nordrhein-Westfalen)	ca. 30.000	2.100.000	70
Lindau (Bayern)	ca. 23.000	2.100.000	91
Feldkirch (Österreich)	ca. 26.000	ca. 2.870.000	110

Quelle: Planungsgruppe Nord: Beratung zur Erarbeitung des GVP Rendsburg - Zweite Stellungnahme: ÖPNV

Tabelle 4.13: Marktpotentialausschöpfung im Städtevergleich

4.3 Prognose der ÖPNV-Entwicklung

4.3.1 Prognose der Fahrgastzahlen im Kreis Rendsburg-Eckernförde

Die Prognose der ÖPNV-Entwicklung im Kreis Rendsburg-Eckernförde basiert auf dem im regionalen Nahverkehrsplan des Kreises entwickelten Prognosemodell. Dieses hat die Bevölkerungsentwicklung des Kreises, die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen und die Entwicklung der Pkw-Dichte als Grundlage. Die Prognose des regionalen Nahverkehrsplanes geht in diesem Zusammenhang von einer Abnahme der Fahrgastzahlen im Kreisgebiet von 14,47% von 1995 bis 2010 aus.

Diese Entwicklung bedeutet eine erhebliche Verminderung der Fahrgastzahlen im Regionalbusverkehr des Kreises. Entsprechend des regionalen Nahverkehrsplanes ist mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen von 12.421.174 auf 10.623.262 Fahrgäste im Jahr 2010 zu rechnen. Dies bedeutet, dass die Einwohner des Kreises von durchschnittlich 48 Fahrten/Jahr im Jahr 2010 noch 41 Fahrten/Jahr tätigen.

4.3.2 Prognose der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr Rendsburg

Die Prognose der Fahrgastzahlen des ÖPNV in Rendsburg wird, entgegen dem Teilkonzept MIV, auf das Prognosejahr 2010 berechnet. Dies ermöglicht einen Vergleich mit der Prognose der Fahrgastzahlen des gesamten Kreis Rendsburg-Eckernförde welche im regionalen Nahverkehrsplan enthalten ist.

Die Bevölkerungsentwicklung der 6jährigen bis 18jährigen wird sich nach der Bevölkerungsprognose des Landesraumordnungsplanes von 1995 bis 2010 um etwa 7,4% steigern. Dies bedeutet für Rendsburg eine Steigerung auf 5.500 Einwohner in diesem Alter. Diese Altersgruppe umfasst die Nutzer der Schülerzeitkarten. Die Bevölkerung älter als 18 Jahre wird laut Landesraumordnungsplan von 1995 bis zum Jahr 2010 um ca. 5,4% ansteigen. Dies bedeutet für Rendsburg eine Bevölkerung von 26.670 Einwohnern älter als 18 Jahre. Im Jahr 2010 beträgt die Bevölkerung Rendsburgs älter als sechs Jahre demnach 32.170 Einwohner.