

Bevölkerungs- und Unternehmensbefragung zum Nahverkehrsangebot zwischen Kiel und Rendsburg bzw. in Kronshagen

Bericht vom 22.11.2016

Omnitrend GmbH

Seeburgstraße 100, D-04103 Leipzig, Tel. +49 –(0)341/91 35-300, Fax +49 - (0)341/9135 107

www.omnitrend.de

Geschäftsführer: Jochen Heller, Alexander Probst, Ronny Wetterling, Stefan Willenberg

Sitz der Gesellschaft: Leipzig, HRB 28786 Amtsgericht Leipzig

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
1.1	Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung.....	4
1.2	Unternehmensbefragung.....	7
2	Bevölkerungsbefragung	8
2.1	Generelle Verkehrsmittelnutzung.....	8
2.1.1	RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Bahnhof	8
2.1.2	RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung.....	11
2.1.3	Bovenau	13
2.1.4	Kronshagen	14
2.2	Gründe für seltene Zugnutzung	17
2.3	Angebotskenntnisse.....	19
2.4	Bewertung des Zugangebotes.....	20
2.4.1	RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Bahnhof sowie Bovenau	20
2.4.2	RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung.....	22
2.4.3	Kronshagen	24
3	Unternehmensbefragung	26
4	Methodennachweis	28
5	Anhang	30

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Busnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	8
Tab. 2	Bahnnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt.....	9
Tab. 3	Auto-/Motorradnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt.....	9
Tab. 4	Gehentfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt.....	10
Tab. 5	Bahnnutzung nach Entfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	10
Tab. 6	Bus- und Bahnnutzung – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg.....	11
Tab. 7	Auto-/Motorradnutzung – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg.....	11
Tab. 8	Gehentfernung zur nächsten Bushaltestelle – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg	12
Tab. 9	Bus- und Bahnnutzung nach Entfernung zur nächsten Bushaltestelle – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg	12
Tab. 10	Verkehrsmittelnutzung – Bovenau	13
Tab. 11	Verkehrsmittelnutzung – Kronshagen	14
Tab. 12	Verkehrsmittelnutzung – Kronshagen nach Alter	15
Tab. 13	Gehentfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt– Kronshagen.....	16
Tab. 14	Bahnnutzung nach Entfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt – Kronshagen.....	16

Tab. 15	Gründe für seltene Zugnutzung	17
Tab. 16	Gründe für seltene Zugnutzung nach Gehentfernung zur Station.....	18
Tab. 17	Kenntnis des Zugtaktes im Wohnort.....	19
Tab. 18	Kenntnis Fahrplanmerkmale – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg.....	19
Tab. 19	Bewertung des Zugangebotes – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	20
Tab. 20	Bewertung des Zugangebotes nach Zugnutzungshäufigkeit – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	21
Tab. 21	Bewertung des Zugangebotes nach Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	21
Tab. 22	Bewertung der Bus- und Bahnverbindung– Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg	22
Tab. 23	Bewertung nach Bus- und Bahnnutzungshäufigkeit – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung	23
Tab. 24	Bewertung des Zugangebotes – Kronshagen.....	24
Tab. 25	Bewertung des Zugangebotes nach Zugnutzungshäufigkeit – Kronshagen.....	25
Tab. 26	Bewertung des Zugangebotes nach Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt – Kronshagen	25
Tab. 27	Nutzung Pkw/Motorrad und öffentliche Verkehrsmittel nach Kiel	26
Tab. 28	Gründe für seltene Bus- und Bahnnutzung nach Kiel	26
Tab. 29	Kenntnis Fahrplanmerkmale	26
Tab. 30	Bewertung Bus- und Bahnverbindung nach Kiel.....	27
Tab. 31	Stichprobenstruktur Haushaltsbefragung.....	28
Tab. 32	Stichprobenstruktur Unternehmensbefragung	29
Tab. 33	Änderungswünsche – RB Kiel-Rendsburg mit Halt	30
Tab. 34	Änderungswünsche – Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg	36
Tab. 35	Änderungswünsche – Kronshagen.....	40
Tab. 36	Änderungswünsche – Unternehmensbefragung	41

1 Zusammenfassung

Da die Fahrgastzahlen an den Stationen entlang der RB Kiel-Rendsburg sowie in Kronshagen (noch) nicht den Erwartungen entsprechen, wurde die Bevölkerung im Einzugsbereich zur Kenntnis, Bewertung und den Gründen der Nichtnutzung des Bahnangebots befragt. Dazu wurde per Postwurfsendung an alle Haushalte ein schriftlicher Fragebogen verteilt, der entweder zurückgesendet oder online ausgefüllt werden konnte.

Von den rund 27.000 Einwohner ab 10 Jahre im Befragungsgebiet nahmen 2.223 im Zeitraum vom 04.10.2016 bis 08.11.2016 an der Befragung teil.

Die Gemeinden wurden folgenden Kategorien zugeordnet:

RB Kiel-Rendsburg:

- Gemeinden mit eigenem Bahnhof: Schülldorf, Bredenbek, Felde, Achterwehr, Melsdorf, Russee/Hasseldieksdamm (dort nur im Radius 1000 m um die Station Russee)
- Gemeinden mit Shuttlebusanbindung: Osterrönfeld, Westerrönfeld, Schacht-Audorf
- Bovenau: Diese Gemeinde liegt ca. 3,5 km von der Station Bredenbek entfernt

RB Kiel-Kronshagen-Eckernförde: Alle Einwohner im Radius von ca. 500 Meter um die Station Kronshagen

Zusätzlich fand eine Unternehmensbefragung im Gewerbegebiet Grüner Kamp/Albert Betz Str. an der Gemeindegrenze Osterrönfeld/Rendsburg statt. Im Rahmen dieser wurden die Beschäftigten, Besucher bzw. Kursteilnehmer der Fachhochschule Kiel (Fachbereich Agrarwirtschaft), der DEULA Schleswig-Holstein, der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein, des Kreisbauernverbands Rendsburg-Eckernförde und der TechCenter Senvion befragt.

Im Zeitraum vom 22.09.2016 bis 03.11.2016 haben 102 Personen der genannten Unternehmen und Institutionen an der Befragung online oder persönlich (Face-to-face) teilgenommen. Die (wenigen) Online-Interviews erfolgten, nachdem die Unternehmen per Aushänge die Mitarbeiter auf die Befragung aufmerksam machten. Die persönliche Befragung fand am 24.10. und 26.10.2016 statt und wurde nur von der DEULA, der FH Kiel und dem Kreisbauernverband bewilligt. Da die Befragung in der Deula-Kantine stattfinden konnte, wurden auch Mitarbeiter von anderen Unternehmen (z.B. Senvion) erreicht. Trotz schriftlicher und persönlicher Kontaktaufnahme konnten in der Landwirtschaftskammer, am Beruflichen Gymnasium „Erneuerbare Energien“ und im Max Bögl Fertigteilewerke keine Interviews geführt werden. Auch die Lürssen Rendsburg - Kröger Werft (Schacht-Audorf) lehnte eine Befragung ab.

1.1 Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung

a) Gemeinden RB Kiel-Rendsburg mit Bahnhof

In den Gemeinden mit Bahnhof entlang der Strecke Kiel-Rendsburg fahren 5% der Befragten fast täglich und 8% mehrmals pro Woche mit dem Bus nach oder in Richtung Kiel. Der Nichtkunden-Anteil beträgt 56%. Rendsburg spielt dagegen als Ziel keine große Rolle: 90% fahren (so gut wie) nie mit dem Bus dahin. Ausnahme: Befragte aus Schülldorf nutzen fast nie den Bus Richtung Kiel, aber 5% regelmäßig Richtung Rendsburg.

Die Bahnnutzung ist im Vergleich zum Bus höher: In den Gemeinden mit Bahnhof fahren 17% regelmäßig nach/in Richtung Kiel und 6% nach bzw. in Richtung Rendsburg. In Felde (Halbstundentakt) ist die Nachfrage zwar höher als im Durchschnitt aller Gemeinden, allerdings geringer als in Achterwehr (Stundentakt).

Es wird ausdrücklich betont, dass die Selbsteinschätzungen zur Nutzungshäufigkeit stark verzerrt sind und die tatsächliche Nachfrage in der Gesamtbevölkerung geringer ist. Die Selbsteinschätzungen dienen vor allem zum Vergleich von Teilgruppen und als Basis für die Frage zu den Gründen der Nicht-Nutzung des Nahverkehrs.

Im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln dominieren motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV: Auto, Motorrad) als Fahrer oder Mitfahrer. So nutzen zwei Drittel den Pkw wöchentlich oder täglich zu Fahrten nach bzw. in Richtung Kiel. Rendsburg spielt als Ziel eine deutliche geringere Rolle.

Die Befragten sollten angeben, wie viele Gehminuten der nächste Bahnhaltepunkt von ihrer Wohnung entfernt ist. 14% der Befragten benötigen bis 4 Minuten zum nächsten Bahnhaltepunkt (4 Minuten entsprechen ca. 250 Meter), ein Viertel 5 bis 8 Minuten, ein Drittel 9 bis 15 Minuten und ein Viertel länger.

Die Bahnnutzung nach bzw. in Richtung Kiel korreliert mit der Entfernung zum Haltepunkt: Der Pendleranteil ist unter den in unmittelbarer Nähe Wohnenden mit 12% rund dreimal so hoch als bei Befragten, die über 10 Gehminuten entfernt wohnen. Es wird betont, dass es sich hier um Gehminuten handelt. Bei entsprechender Infrastruktur ist das Fahrrad im Vergleich zu einem Fußgänger etwa dreimal so schnell. 15 Gehminuten entsprechen also rund 5 Minuten mit dem Fahrrad.

b) Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung

In Westerrönfeld, Osterrönfeld und Schacht-Audorf pendeln 8% mindestens 1 Mal pro Woche mit Bus und Bahn nach bzw. in Richtung Kiel. Betrachtet man Schülldorf – der Zielort des Shuttlebusses und von Kiel ähnlich weit entfernt - so ist der Stammkundenanteil dort mit 5% sogar tendenziell geringer (jedoch relativ geringe Fallzahl). Allerdings ist der Nicht-Kunden-Anteil in den Shuttlebusgemeinden höher als in Schülldorf.

Mit dem Auto (bzw. Motorrad) pendeln 14% der Bewohner der Shuttlebus-Gemeinden nach bzw. in Richtung Kiel. In Schülldorf ist der Anteil nur halb so hoch. Bei den wöchentlichen Autofahrern beträgt das Verhältnis 15% zu 21% (Schülldorf).

Es gibt keinen Zusammenhang zwischen der Entfernung zur nächsten Bushaltestelle und der Fahrtenhäufigkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach / in Richtung Kiel. Dies ist ein Indiz dafür, dass andere Verkehrsmittel als Zubringer genutzt werden.

c) Bovenau

Bovenau liegt im Einzugsbereich der Regionalbahnstrecke, besitzt jedoch keine Shuttlebus-Anbindung. Kiel bzw. Rendsburg können direkt per Bus oder ab Bredenbeck (ca. 3,5 km entfernt) mit dem Zug erreicht werden.

Im Vergleich zu den Umfrageteilnehmern aus Bredenbek fahren ähnlich viele täglich oder wöchentlich mit dem Bus nach/in Richtung Kiel. Der hohe Anteil der täglichen Busnutzer Richtung Rendsburg liegt am Schülerverkehr.

Aus Bovenau fahren 7% mindestens wöchentlich mit der Bahn nach Kiel und 8% nach Rendsburg. In Bredenbek sind diese Anteile doppelt so hoch. Die Nutzungsintensität des Autos ist ähnlich hoch.

d) Kronshagen

Kronshagen liegt an der westlichen Stadtgrenze zu Kiel nahe zur CAU. Die Ergebnisse beziehen sich auf Bewohner im Einzugsbereich (Radius ca. 500 Meter) um die neu eröffnete Station Kronshagen an der Bahnstrecke Kiel-Eckenförde.

Trotz der Nähe zur Bahnstation werden Busse nach/in Richtung Kiel deutlich häufiger genutzt, dabei zu einem hohen Anteil durch Studierende. Der tägliche Nutzeranteil beträgt beim Bus 10% gegenüber 3% bei der Bahn. Dominierend ist das Auto mit 29%.

Auch in Kronshagen gibt es einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Wohnungsnähe zum Bahnhof und der Zugnutzung.

Gründe für seltene Zugnutzung

Befragte, die selten oder nie mit dem Nahverkehrszug fahren, wurden nach den Gründen für die seltene Nutzung des Zugangebots gefragt.

Gemeindeübergreifend werden als wichtigste Hinderungsgründe genannt:

- Andere Verkehrsmittel sind schneller/flexibler: 57%. Die Spannweite reicht von 44% in Kronshagen bis 68% in Westerrönfeld.
- andere Verkehrsmittel sind bequemer: 36% (17% in Kronshagen bis 49% Schacht-Audorf)
- Ziele mit Zug schlecht erreichbar (Anteile von 30% in Westerrönfeld bis 47% in Melsdorf)
- zu teuer 27% (von 12% in Melsdorf bis 39 % in Bredenbek)
- Transport von Personen, Tieren, Sachen: 20%
- Fußwege zu lang 20% (7% in Kronshagen bis 42% Bovenau)
- Verbindung zu selten 19% (in Felde – die einzige Gemeinde mit Halbstunden-Takt nur von 3% aufgeführt. In den zu Kiel gehörenden Stadtteilen Russee und Hasseldieksdamm ist die Anspruchshaltung höher und 36% kritisieren eine zu seltene Verbindung).

In den Gemeinden mit eigenem Bahnhof besteht ein sehr starker Zusammenhang zwischen der geschätzten Gehentfernung zur Station und dem als Nutzungshemmnis angeführten Argument „Fußwege zu lang“: Während bei einer Entfernung bis 8 Gehminuten dieses Argument kaum angeführt wird, beträgt der Anteil bei einem Abstand von 9 bis 15 Minuten 21% und bei noch größeren Entfernungen 54%.

Angebotskenntnisse

Die Bekanntheit des Taktes (stündlich bzw. in Felde halbstündlich) ist in den Gemeinden mit Bahnhof mit 92% sehr hoch. Sogar 86% der Befragten aus Bovenau (ohne eigenen Halt) kennen den Takt

Etwa drei Viertel der Befragten aus den Shuttlebus-Gemeinden wussten schon vor der Verteilung der Fragebögen, dass die Shuttlebuslinie stündlich verkehrt bzw. dass die Anschlüsse zum Zug abgestimmt sind. Über 80% ist der Stundentakt der Regionalbahn und die Fahrzeit von Schülldorf nach Kiel bekannt.

Bewertung des Zugangebotes

Befragte aus Gemeinden mit RB-Halt entlang der Strecke Kiel-Rendsburg sind vor allem mit der Reisezeit nach Kiel bzw. Rendsburg zufrieden (55% sehr zufrieden und 35% zufrieden). Der Takt wird - entsprechend des besseren Angebots – in Felde sehr gut bewertet. Allerdings sind dort die Befragten überdurchschnittlich oft mit der Pünktlichkeit unzufrieden: 16% (eher) unzufrieden im Vergleich zu 9% über alle Gemeinden. In den Kieler Stadtteilen Russee und Hasseldieksdamm wird der Takt dagegen von 20% kritisch gesehen. Die Zufriedenheit mit der Entfernung zum Bahnhof korreliert mit der Lage der Station: Eine hohe Zufriedenheit herrscht in Achterwehr und in Melsdorf, eine relativ geringe Zufriedenheit in Bredenbek, Schülldorf und vor allem in Bovenau.

In den Shuttlebusgemeinden wurde die Zufriedenheit mit der Bus- und Bahnverbindung von Wohnort nach Kiel erfragt. Der Takt und die Reisezeit bis Kiel werden überwiegend positiv bewertet. Mit dem Takt sind 61% zufrieden oder sehr zufrieden und mit der Reisezeit 74%. Die Pünktlichkeit erreicht mit 2,3 einen identischen Durchschnittswert wie die Gemeinden mit eigener Station. Die Anschlusssicherheit zwischen Shuttlebus und Regionalbahn wird von jenen, die dazu eine Bewertung abgeben konnten, überwiegend gelobt. Im Unterschied zu den Gemeinden mit Bahnhof sind die Weiß-nicht-Anteile entsprechend der geringeren Nutzererfahrungen deutlich höher.

Die Bevölkerung im Einzugsbereich der Station Kronshagen sollte nur das Zugangebot bewerten. Mit dem Stundentakt sind zwei Drittel (sehr) zufrieden und 15% (eher) unzufrieden. Die Reisezeit wird sehr positiv bewertet (82% zufrieden oder sehr zufrieden). Mit der Pünktlichkeit sind nur wenige (eher) unzufrieden (8%). Die Entfernung zum Bahnhof wird – die Verteilung der Fragebögen erfolgte im Radius von ca. 500 Meter – sehr gut bewertet.

Die relativ hohen Zufriedenheitswerte stehen im Kontrast zur relativ geringen Nachfrage (entsprechend der Zählenden). Dies kann so interpretiert werden, dass von der Bevölkerung keine allzu große Anspruchshaltung an den Nahverkehr besteht, da man das Auto als bequeme und flexible Alternative zur Verfügung hat.

1.2 Unternehmensbefragung

Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung stützen sich auf 100 Interviews, die mit Mitarbeitern und Besuchern der Unternehmen und Institutionen im Bereich Grüner Kamp/Albert Betz Str. an der Gemeindegrenze Osterrönfeld/Rendsburg durchgeführt wurden.

28% der Befragten fahren täglich und 9% wöchentlich mit dem Auto vom Arbeitsplatz nach Kiel. Öffentliche Verkehrsmittel werden dagegen nur von 4% täglich und 5% wöchentlich genutzt.

Wer nur selten oder nie öffentliche Verkehrsmittel nach Kiel nutzt, begründet dies meist mit Reisezeitvorteilen (51%) bzw. größerer Bequemlichkeit (32%) es Autos. Fast die Hälfte fahren jedoch diese Strecke überhaupt nicht.

Im Gegensatz zur Bevölkerung Osterrönfelds ist der Shuttlebus, der Stundentakt sowie die Fahrzeit nach Kiel überwiegend unbekannt.

Öffentliche Verkehrsmittel werden nur von wenigen Beschäftigten überhaupt als mögliche Alternative zum Pkw wahrgenommen. Dies zeigt sich neben dem geringen Bekanntheitsgrad auch an den hohen Weiß-nicht-Anteilen bei den Zufriedenheitsfragen (62% bis 82%). Unter denjenigen, die eine Bewertung abgaben, gibt es relativ wenig ausgesprochen Unzufriedene. So sind mit der Reisezeit nach Kiel (46 Minuten inkl. Shuttlebus) 11% (eher) unzufrieden. Dagegen sind 6% sehr zufrieden und 18% zufrieden. Auch der Takt, die Pünktlichkeit und die Anschluss-Sicherheit werden eher positiv bewertet.

2 Bevölkerungsbefragung

2.1 Generelle Verkehrsmittelnutzung

Die Befragten sollten ihre generelle Fahrtenhäufigkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem MIV angeben. Bei den Ergebnissen ist zu betonen, dass wahrscheinlich Personen mit ÖV-Nutzung überdurchschnittlich oft an der Befragung teilgenommen haben, so dass die tatsächliche Nachfrage in der Gesamtbevölkerung deutlich niedriger ist. Wertvoll sind die Ergebnisse vor allem in Hinblick auf Vergleiche zwischen Teilgruppen (z.B. Entfernung der Wohnung zur Haltestelle). In Abhängigkeit des Wohnortes wurde nach Fahrtrichtung bzw. Fahrziele und den verfügbaren öffentlichen Verkehrsmitteln unterschieden.

2.1.1 RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Bahnhof

In den Gemeinden mit Bahnhof entlang der Strecke Kiel-Rendsburg fahren 5% der Befragten fast täglich und 8% mehrmals pro Woche mit dem Bus nach oder in Richtung Kiel. Der Nichtkunden-Anteil beträgt 56%. Rendsburg spielt dagegen als Ziel keine große Rolle: 90% fahren (so gut wie) nie mit dem Bus dahin. Ausnahme: Befragte aus Schülldorf nutzen fast nie den Bus Richtung Kiel, aber 5% regelmäßig Richtung Rendsburg.

Tab. 1 Busnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

		Gesamt	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achterwehr	Melsdorf	Russee/ Haseldieksdamm
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	4,7%	0,0%	3,9%	6,7%	5,5%	2,5%	5,6%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	7,8%	0,0%	1,8%	0,9%	2,8%	12,1%	14,5%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	10,3%	2,2%	1,6%	2,1%	6,4%	17,1%	17,6%
	seltener	21,3%	8,7%	11,4%	7,8%	21,5%	27,7%	32,0%
	(so gut wie) nie	56,0%	89,0%	81,3%	82,4%	63,8%	40,6%	30,2%
	n	1209	95	253	241	170	120	330
nach/Richtung Rendsburg	(fast) täglich	1,5%	4,8%	3,7%	1,4%	0,0%	2,5%	0,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	0,7%	0,9%	0,5%	0,5%	0,0%	0,7%	1,2%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	0,9%	3,5%	0,9%	0,0%	2,6%	0,0%	0,9%
	seltener	6,7%	15,1%	8,5%	3,1%	7,7%	4,9%	6,8%
	(so gut wie) nie	90,1%	75,7%	86,4%	95,0%	89,7%	91,9%	91,1%
	n	1189	95	248	240	167	117	322

Die Bahnnutzung ist im Vergleich zum Bus höher: In den Gemeinden mit Bahnhalt fahren 17% regelmäßig nach/in Richtung Kiel und 6% nach bzw. in Richtung Rendsburg. In Felde (Halbstundentakt) ist die Nachfrage zwar höher als im Durchschnitt aller Gemeinden, allerdings geringer als in Achterwehr (Stundentakt).

Tab. 2 Bahnnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

		Gesamt	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achterwehr	Melsdorf	Russee/ Has-seldieksdamm
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	6,3%	2,0%	4,3%	10,7%	14,5%	5,2%	4,2%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	11,2%	3,4%	9,0%	14,8%	14,3%	13,4%	10,0%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	21,3%	10,6%	20,4%	25,9%	24,3%	34,7%	14,5%
	seltener	35,1%	56,5%	38,8%	28,5%	24,5%	34,3%	35,8%
	(so gut wie) nie	26,2%	27,6%	27,5%	20,1%	22,4%	12,5%	35,6%
	n	1214	95	254	240	171	120	334
nach/Richtung Rendsburg	(fast) täglich	3,0%	7,0%	6,9%	2,5%	6,8%	1,7%	0,6%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	2,5%	4,3%	7,3%	0,9%	1,7%	0,7%	2,0%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	4,1%	6,3%	10,2%	3,8%	3,8%	0,0%	3,2%
	seltener	21,8%	36,9%	27,8%	18,0%	26,7%	23,3%	16,5%
	(so gut wie) nie	68,7%	45,5%	47,8%	74,8%	61,0%	74,2%	77,6%
	n	1193	95	247	238	170	118	325

Im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln dominieren motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV: Auto, Motorrad) als Fahrer oder Mitfahrer. So nutzen zwei Drittel den Pkw wöchentlich oder täglich zu Fahrten nach bzw. in Richtung Kiel. Rendsburg spielt als Ziel eine deutliche geringere Rolle.

Tab. 3 Auto-/Motorradnutzung – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

		Gesamt	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achter- wehr	Melsdorf	Russee/ Has-seldieksdamm
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	31,9%	7,0%	39,5%	39,6%	39,7%	43,7%	22,6%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	32,4%	20,6%	27,7%	32,2%	36,1%	38,7%	33,1%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	11,9%	19,8%	13,1%	8,1%	9,0%	6,4%	15,0%
	seltener	13,1%	39,8%	10,5%	7,7%	6,9%	5,9%	16,5%
	(so gut wie) nie	10,6%	12,8%	9,2%	12,4%	8,3%	5,2%	12,8%
	n	1200	95	249	238	172	117	329
Nach/Richtung Rendsburg	(fast) täglich	6,0%	27,7%	11,4%	7,4%	4,7%	2,3%	0,8%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	7,4%	31,1%	21,2%	4,5%	4,4%	2,2%	1,8%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	9,2%	17,0%	17,9%	9,0%	6,0%	3,8%	7,5%
	seltener	25,4%	14,6%	21,6%	25,8%	20,8%	34,2%	25,8%
	(so gut wie) nie	52,1%	9,6%	27,9%	53,2%	64,0%	57,6%	64,2%
	n	1187	94	249	234	166	120	324

Die Befragten sollten angeben, wie viele Gehminuten der nächste Bahnhaltepunkt von ihrer Wohnung entfernt ist. 14% der Befragten benötigen bis 4 Minuten zum nächsten Bahnhaltepunkt (4 Minuten entsprechen ca. 250 Meter), ein Viertel 5 bis 8 Minuten, ein Drittel 9 bis 15 Minuten und ein Viertel länger.

In Melsdorf ist die Erreichbarkeit des nächsten Bahnhaltepunktes für die Bevölkerung am besten: Ein Viertel der Befragten erreichen den Bahnhof in wenigen Minuten. Hingegen benötigt über Hälfte der Bewohner von Bredenbek zwischen 9 und 15 Gehminuten bis zum nächsten Bahnhof und ein Drittel sogar noch länger.

Tab. 4 Gehentfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt
gewichtet, Gehminuten

	Gesamt	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achterwehr	Melsdorf	Russee/ Hasseldieksdamm
bis 4 min	13,9%	10,3%	1,5%	5,3%	14,8%	25,6%	18,2%
5 bis 8 min	24,8%	2,1%	9,2%	15,9%	52,2%	34,8%	28,5%
9 bis 15 min	36,7%	36,3%	55,0%	24,3%	16,9%	33,4%	42,9%
16+	24,6%	51,3%	34,3%	54,5%	16,1%	6,2%	10,3%
n	1187	96	234	237	169	116	335

Die Bahnnutzung nach bzw. in Richtung Kiel korreliert mit der Entfernung zum Haltepunkt: Der Pendleranteil ist unter den in unmittelbarer Nähe Wohnenden mit 12% rund dreimal so hoch als bei Befragten, die über 10 Gehminuten entfernt wohnen. Es wird betont, dass es sich hier um Gehminuten handelt. Bei entsprechender Infrastruktur ist das Fahrrad im Vergleich zu einem Fußgänger etwa dreimal so schnell. 15 Gehminuten entsprechen also rund 5 Minuten mit dem Fahrrad.

Bei Fahrten in Richtung Rendsburg gibt es keinen oder nur einen geringen Zusammenhang zwischen der Bahnnutzung und der Entfernung zur Station. Bei den wenigen Nutzern handelt es sich vermutlich um Kunden mit keiner Pkw-Alternative, die deshalb auch längere Entfernungen in Kauf nehmen (müssen).

Tab. 5 Bahnnutzung nach Entfernung zum nächsten Bahnhaltepunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt
gewichtet, Gehminuten

		Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min	16+
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	6,3%	11,5%	8,7%	4,8%	4,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	11,2%	12,1%	15,7%	9,8%	8,6%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	21,3%	31,9%	20,5%	18,8%	20,4%
	seltener	35,1%	31,7%	36,5%	34,5%	34,6%
	(so gut wie) nie	26,2%	12,8%	18,6%	32,0%	32,3%
	n	1214	135	277	425	327
Nach/Richtung Rendsburg	(fast) täglich	3,0%	1,2%	3,5%	2,8%	3,6%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	2,5%	2,7%	1,2%	2,3%	3,0%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	4,1%	4,0%	4,6%	3,9%	3,3%
	seltener	21,8%	15,2%	20,0%	23,2%	26,1%
	(so gut wie) nie	68,7%	76,9%	70,7%	67,8%	63,8%
	n	1193	133	274	419	320

2.1.2 RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung

In Westerrönfeld, Osterrönfeld und Schacht-Audorf wurde keine Frage nach der ÖV-Nutzung in Richtung Rendsburg gestellt, da hier keine sinnvolle Verbindung besteht. Analog wurde auch auf die Frage nach der MIV-Fahrtenhäufigkeit verzichtet.

8% fahren mindestens 1 Mal pro Woche mit Bus und Bahn nach bzw. in Richtung Kiel. Dieser Anteil ist damit nur halb so hoch wie in den Gemeinden mit eigenem Bahnhof (siehe Tab. 2). Betrachtet man jedoch nur Schülldorf – der Zielort des Shuttlebusses und von Kiel ähnlich weit entfernt - so ist der Stammkundenanteil dort mit 5% sogar tendenziell geringer (allerdings relativ geringe Fallzahl). Gleichzeitig ist in Schülldorf ist der Anteil der Nicht-Nutzer mit 28% nur halb so hoch wie in den Shuttlebus-Gemeinden. Der direkte Zugang zur Bahnstation scheint in diesem Gebiet also zumindest den Anteil der seltenen Kunden anzuheben.

In Westerrönfeld und Schacht-Audorf ist die Nutzung tendenziell höher als in Osterrönfeld.

Tab. 6 Bus- und Bahnnutzung – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg

gewichtet, Gesamt: ohne Schülldorf

		Gesamt	Westerrönfeld	Osterrönfeld	Schacht-Audorf	Schülldorf
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	4,4%	5,4%	3,7%	4,2%	2,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	3,9%	5,7%	1,4%	4,8%	3,4%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	10,2%	11,6%	10,9%	8,0%	10,6%
	seltener	26,6%	27,3%	28,1%	24,3%	56,5%
	(so gut wie) nie	54,9%	50,0%	55,9%	58,7%	27,6%
	n	641	193	249	199	95

Mit dem Auto (bzw. Motorrad) pendeln 14% der Bewohner in den Shuttlebus-Gemeinden nach bzw. in Richtung Kiel. In Schülldorf ist der Anteil nur halb so hoch. Bei den wöchentlichen Autofahrern beträgt das Verhältnis 15% (Shuttlebus-Gemeinden) zu 21% (in Schülldorf).

Tab. 7 Auto-/Motorradnutzung – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg

gewichtet, Gesamt: ohne Schülldorf

		Gesamt	Westerrönfeld	Osterrönfeld	Schacht-Audorf	Schülldorf
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	14,1%	11,7%	12,1%	15,2%	7,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	14,7%	14,4%	12,6%	12,9%	20,6%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	23,2%	23,0%	25,0%	24,1%	19,8%
	seltener	29,2%	28,4%	33,7%	28,6%	39,8%
	(so gut wie) nie	18,8%	22,5%	16,6%	19,3%	12,8%
	n	731	196	248	199	95

Betrachtet man das Verhältnis der wöchentlichen und täglichen ÖV-Fahrer zu den Pkw-Fahrern, so ergibt sich in den Shuttlebus-Gemeinden ein Verhältnis von 8,3% zu 28,8% = 0,29 und in Schülldorf von 5,4% zu 27,6% = 0,20. In den Shuttlebus-Gemeinden scheint also das Potenzial sogar besser ausgeschöpft zu werden als in Schülldorf.

In den Shuttlebus-Gemeinden wurde nach der Entfernung zur nächsten Bushaltestelle gefragt. Jeweils rund ein Drittel erreicht die nächste Bushaltestelle in unter 5 Minuten bzw. in 5 bis 8 Minuten.

Tab. 8 Gehentfernung zur nächsten Bushaltestelle – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg

gewichtet

	Gesamt	Westerrönfeld	Osterrönfeld	Schacht-Audorf
bis 4 min	38,1%	42,6%	22,2%	50,2%
5 bis 8 min	31,7%	31,0%	33,4%	30,6%
9 bis 15 min	24,0%	21,6%	37,1%	12,7%
16+	6,2%	4,8%	7,4%	6,4%
n	627	187	241	199

Es gibt keinen Zusammenhang zwischen der Entfernung zur nächsten Bushaltestelle und der Fahrtenhäufigkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach / in Richtung Kiel. Dies ist ein Indiz dafür, dass andere Verkehrsmittel als Zubringer genutzt werden.

Tab. 9 Bus- und Bahnnutzung nach Entfernung zur nächsten Bushaltestelle – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg

gewichtet

		Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min	16+
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	4,4%	4,4%	4,5%	3,1%	9,8%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	3,9%	4,9%	4,9%	1,6%	3,4%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	10,2%	6,9%	13,6%	8,8%	18,3%
	seltener	26,6%	27,3%	26,3%	27,0%	27,5%
	(so gut wie) nie	54,9%	56,4%	50,7%	59,6%	41,0%
	n	641	229	195	155	37

2.1.3 Bovenau

Bovenau liegt im Einzugsbereich der Regionalbahnstrecke, jedoch ohne Shuttlebus-Anbindung. Kiel bzw. Rendsburg können direkt per Bus oder ab Bredenbeck (ca. 3,5 km entfernt) mit dem Zug erreicht werden.

Im Vergleich zu den Umfrageteilnehmern aus Bredenbek fahren ähnlich viele täglich oder wöchentlich mit dem Bus nach/in Richtung Kiel. Der hohe Anteil der täglichen Busnutzer Richtung Rendsburg liegt am Schülerverkehr (48% der 10-18-jährigen nutzen täglich den Bus Richtung Rendsburg – Wert ohne Tabelle, da fallzahlenbedingt sehr zurückhaltend zu interpretieren).

Aus Bovenau fahren 7% mindestens wöchentlich mit der Bahn nach Kiel und 8% nach Rendsburg. In Bredenbek sind diese Anteile doppelt so hoch. Die Nutzungsintensität des Autos ist ähnlich hoch.

Tab. 10 Verkehrsmittelnutzung – Bovenau

gewichtet, nur Personen aus Bovenau

		Bus	Bahn	Auto/Motorrad
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	3,1%	1,0%	31,1%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	1,3%	5,7%	35,3%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	7,2%	20,2%	10,4%
	seltener	11,8%	43,6%	13,7%
	(so gut wie) nie	76,5%	29,5%	9,5%
	n	88	89	88
Nach/Richtung Rendsburg	(fast) täglich	14,1%	2,1%	20,9%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	1,0%	6,1%	18,6%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	5,1%	11,9%	19,4%
	seltener	5,3%	26,9%	28,1%
	(so gut wie) nie	74,6%	53,0%	13,0%
	n	90	88	90

2.1.4 Kronshagen

Kronshagen liegt an der westlichen Stadtgrenze zu Kiel nahe zur CAU. Die Ergebnisse beziehen sich auf Bewohner im Einzugsbereich (Radius ca. 500 Meter) um die neu eröffnete Station Kronshagen an der Bahnstrecke Kiel-Eckernförde.

Trotz der Nähe zur Bahnstation werden Busse nach/in Richtung Kiel deutlich häufiger genutzt. Der tägliche Nutzeranteil beträgt beim Bus 10% gegenüber 3% bei der Bahn. Dominierend ist das Auto mit 29%.

Fahrten nach Eckernförde spielen sowohl für die Bahn als auch für das Auto eine untergeordnete Rolle.

Tab. 11 Verkehrsmittelnutzung – Kronshagen

gewichtet, nur Personen aus Kronshagen

		Bus	Bahn	Auto/Motorrad
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	10,3%	3,2%	28,5%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	12,9%	7,5%	31,9%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	18,5%	28,7%	12,7%
	seltener	30,8%	30,7%	12,1%
	(so gut wie) nie	27,5%	30,0%	14,7%
	n		229	231
Nach/Richtung Eckernförde	(fast) täglich	nicht erfragt, da keine sinnvolle Verbindung	1,1%	3,9%
	an 1-3 Tag(en)/Woche		2,3%	3,7%
	an 1-3 Tag(en)/Monat		9,7%	12,4%
	seltener		32,5%	33,2%
	(so gut wie) nie		54,5%	46,9%
	n		-	228

Die höhere Busnutzung im Vergleich zum Zug liegt nicht am Schülerverkehr. Die höchste Nachfrage entsteht bei 19-44-jährigen (siehe folgende Tabelle), darunter viele Studierende.

Tab. 12 Verkehrsmittelnutzung – Kronshagen nach Alter

		Gesamt	10-18	19-44	45-59	60+
Bus nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	10,3%	9,2%	22,5%	3,8%	5,1%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	12,9%	9,1%	14,7%	5,7%	19,6%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	18,5%	27,2%	14,9%	24,5%	15,5%
	seltener	30,8%	27,3%	29,2%	26,4%	36,1%
	(so gut wie) nie	27,5%	27,3%	18,8%	39,6%	23,7%
	n	229	22	48	53	97
Bahn nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	3,2%	4,6%	8,5%	0,0%	1,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	7,5%	0,0%	4,2%	9,4%	11,2%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	28,7%	31,8%	34,9%	20,7%	27,5%
	seltener	30,7%	36,4%	31,5%	30,2%	29,6%
	(so gut wie) nie	30,0%	27,3%	20,9%	39,6%	30,6%
	n	231	22	48	53	98
Bahn nach/Richtung Eckenförde	(fast) täglich	1,1%	4,6%	0,0%	1,9%	0,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	2,3%	0,0%	4,3%	1,9%	2,1%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	9,7%	9,1%	4,3%	15,1%	11,5%
	seltener	32,5%	27,2%	22,8%	30,2%	42,7%
	(so gut wie) nie	54,5%	59,1%	68,7%	51,0%	43,7%
	n	228	22	48	53	96
Pkw/Motorrad nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	28,5%	9,1%	32,1%	41,5%	21,5%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	31,9%	49,9%	23,3%	35,9%	30,1%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	12,7%	13,7%	17,2%	5,7%	15,0%
	seltener	12,1%	4,6%	10,4%	7,5%	21,5%
	(so gut wie) nie	14,7%	22,7%	16,9%	9,4%	11,8%
	n	224	22	47	53	93
Pkw/Motorrad nach/Richtung Eckenförde	(fast) täglich	3,9%	4,6%	10,9%	0,0%	1,1%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	3,7%	0,0%	6,5%	5,7%	1,1%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	12,4%	13,6%	4,1%	24,5%	9,7%
	seltener	33,2%	22,7%	27,4%	26,4%	45,2%
	(so gut wie) nie	46,9%	59,1%	51,1%	43,4%	43,0%
	n	224	22	47	53	93

19% der Befragten benötigen zu Fuß unter 5 Minuten, 51% 5 bis 8 Minuten und 25% 9 bis 15 Minuten zur Station Kronshagen. 5% (9 Befragte) schätzen die Dauer sogar noch länger ein.

Tab. 13 Gehentfernung zum nächsten Bahnhofpunkt– Kronshagen

gewichtet, nur Personen aus Kronshagen

bis 4 min	18,7%
5 bis 8 min	51,2%
9 bis 15 min	25,3%
16+	4,7%
n	205

Auch in Kronshagen gibt es einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Wohnungsnähe zum Bahnhof und der Zugnutzung.

Tab. 14 Bahnnutzung nach Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt – Kronshagen

gewichtet, nur Personen aus Kronshagen, 9 Personen, die eine Entfernung von über 15 Minuten schätzten werden nicht getrennt ausgewiesen

		Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min
nach/Richtung Kiel	(fast) täglich	3,2%	5,2%	5,0%	0,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	7,5%	11,8%	3,8%	4,9%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	28,7%	38,2%	27,9%	28,8%
	seltener	30,7%	18,8%	37,7%	29,2%
	(so gut wie) nie	30,0%	26,0%	25,6%	37,1%
	n	231	39	101	52
Nach/Richtung Eckernförde	(fast) täglich	1,1%	0,0%	2,3%	0,0%
	an 1-3 Tag(en)/Woche	2,3%	0,0%	3,3%	2,2%
	an 1-3 Tag(en)/Monat	9,7%	11,8%	12,2%	1,3%
	seltener	32,5%	31,5%	27,0%	47,7%
	(so gut wie) nie	54,5%	56,7%	55,1%	48,7%
	n	228	39	99	52

2.2 Gründe für seltene Zugnutzung

Befragte, die selten oder nie mit dem Nahverkehrszug fahren, wurden nach den Gründen für die seltene Nutzung des Zugangebots gefragt.

Gemeindeübergreifend werden als wichtigste Hinderungsgründe genannt:

- andere Verkehrsmittel sind schneller/flexibler: 57%. Die Spannweite reicht von 44% in Kronshagen bis 68% in Westerrönfeld
- andere Verkehrsmittel sind bequemer: 36% (17% in Kronshagen bis 49% Schacht-Audorf)
- Ziele mit Zug schlecht erreichbar (Anteile von 30% in Westerrönfeld bis 47% in Melsdorf)
- zu teuer 27% (von 12% in Melsdorf bis 39% in Bredenbek)
- Transport von Personen, Tieren, Sachen: 20%
- Fußwege zu lang 20% (7% in Kronshagen bis 42% Bovenau)
- Verbindung zu selten 19% (in Felde – die einzige Gemeinde mit Halbstunden-Takt nur von 3% aufgeführt. In den zu Kiel gehörenden Stadtteilen Russee und Hasseldieksdamm ist die Anspruchshaltung höher und 36% kritisieren eine zu seltene Verbindung).

Tab. 15 Gründe für seltene Zugnutzung

gewichtet, Mehrfachnennungen nur Personen, die nach Kiel und/oder Rendsburg bzw. Eckenförde nie/selten mit dem Zug fahren

	Gesamt	Schül- dorf	Breden- bek	Felde	Achter- wehr	Melsdorf	Russee/Has- seldieksd.	Wester- rönfeld	Oster- rönfeld	Schacht- Audorf	Bovenau	Kronsha- gen
andere Verkehrsmittel schneller/flexibler	57,4%	61,3%	51,8%	44,6%	58,9%	50,8%	61,1%	67,8%	63,1%	57,5%	49,9%	44,3%
andere Verkehrsmittel bequemer	36,0%	39,4%	27,3%	28,1%	18,6%	26,9%	29,9%	47,6%	43,7%	48,6%	28,2%	16,6%
Ziele mit Zug schlecht erreichbar	34,6%	34,2%	34,4%	38,4%	44,4%	46,8%	31,8%	29,7%	31,5%	36,4%	39,6%	33,1%
mir zu teuer	26,8%	33,3%	39,2%	33,1%	26,8%	12,3%	21,3%	15,1%	24,4%	36,7%	22,8%	37,9%
Transport von Personen, Tieren, Sachen	19,8%	34,3%	16,9%	21,4%	24,8%	21,5%	17,3%	19,8%	21,4%	21,2%	15,4%	14,3%
Fußwege zu lang	19,5%	26,2%	31,8%	38,5%	14,4%	8,3%	24,8%	10,0%	24,4%	13,4%	41,5%	6,6%
Verbindung zu selten	18,7%	18,5%	19,7%	3,0%	17,9%	27,8%	35,9%	13,5%	8,5%	14,9%	12,3%	32,7%
kein weiterer Bedarf/seltene Fahrten	4,7%	2,8%	1,2%	0,5%	4,1%	2,0%	1,1%	11,4%	7,5%	4,9%	2,4%	2,5%
Züge unzuverlässig/fällt aus/unpünktlich	3,2%	0,0%	4,4%	2,9%	1,5%	3,0%	3,7%	1,5%	2,1%	4,3%	2,4%	6,0%
nutze Pkw/Dienstwagen/Fahrrad	3,1%	2,5%	2,9%	1,6%	4,2%	4,5%	5,9%	2,6%	2,3%	0,6%	1,6%	6,0%
gesundheitliche Gründe/Alter/Elternzeit	2,4%	3,6%	0,5%	3,1%	2,6%	2,1%	0,3%	7,2%	2,4%	0,8%	0,0%	2,2%
sonstiges	2,0%	2,8%	0,5%	1,1%	0,8%	1,0%	1,1%	2,5%	2,4%	3,9%	3,2%	0,7%
n	1585	72	170	173	124	91	270	120	177	145	71	172

In den Gemeinden mit eigenem Bahnhalt besteht ein sehr starker Zusammenhang zwischen der geschätzten Gehentfernung zur Station und dem als Nutzungshemmnis angeführten Argument „Fußwege zu lang“: Während bei einer Entfernung bis 8 Gehminuten dieses Argument kaum angeführt wird, beträgt der Anteil bei einem Abstand von 9 bis 15 Minuten 21% und bei noch größeren Entfernungen 54%.

Tab. 16 Gründe für seltene Zugnutzung nach Gehentfernung zur Station

gewichtet, nur Personen, die nach Kiel und/oder Rendsburg bzw. Eckenförde nie/selten mit dem Zug fahren, nur Kronshagen und Gemeinden mit Bahnhalt

	Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min	16+
Fußwege zu lang	20,3%	2,9%	4,7%	21,0%	53,9%
n	1015	125	274	363	253

Am Ende des Interviews hatten die Befragten die Möglichkeit in einem freien Textfeld zu notieren, was sich ändern müsste, damit sie häufiger Züge nutzen. Die Auflistung befindet sich im Anhang (S. 30ff). Es werden vorwiegend Änderungswünsche genannt, die analog zu den Gründen für die bisherige seltene Zugnutzung verlaufen.

2.3 Angebotskenntnisse

Zu Beginn des Interviews wurde folgende Frage gestellt: „In Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf/Russee verkehren die Züge stündlich und in Felde halbstündlich (Mo-Sa, jeweils in beide Richtungen). War Ihnen dieser Takt für Ihren Wohnort bekannt?“. In Kronshagen wurde eine analoge Frage gestellt. Die Bekanntheit des Taktes ist mit 92% sehr hoch. Sogar 86% der Befragten aus Bovenau (ohne eigenen Halt) kennen den Takt.

Tab. 17 Kenntnis des Zugtaktes im Wohnort

gewichtet

	RB Kiel-Rendsburg mit Halt							Bovenau	Kronshagen
	Gesamt	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achterwehr	Melsdorf	Russee/Hassel-dieksdamm		
ja, bekannt	92,0%	98,2%	93,5%	97,5%	97,4%	95,9%	84,2%	85,5%	88,4%
nein, nicht bekannt	8,0%	1,8%	6,5%	2,5%	2,6%	4,1%	15,8%	14,5%	11,6%
n	1221	96	248	241	177	120	339	92	235

Befragte in Shuttlebus-Gemeinden wurden nach der Kenntnis verschiedener Fahrplanmerkmale gefragt. Etwa drei Viertel wussten schon vor der Verteilung der Fragebögen, dass die Shuttlebuslinie stündlich verkehrt bzw. dass die Anschlüsse zum Zug abgestimmt sind. Über 80% ist der Stundentakt der Regionalbahn und die Fahrzeit von Schülldorf nach Kiel bekannt. Es gab insgesamt nur recht geringe Informationsdefizite. Zwischen den Gemeinden waren die unterdurchschnittlichen Kenntnisse in Westerrönfeld auffällig.

Tab. 18 Kenntnis Fahrplanmerkmale – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg

gewichtet

		Gesamt	Westerrönfeld	Osterrönfeld	Schacht-Audorf
		Die Shuttlebuslinie 14(a) verkehrt stündlich zwischen Ihrer Gemeinde und Schülldorf Bahnhof	bekannt	75,0%	69,0%
	unbekannt	25,0%	31,0%	25,7%	18,3%
Von Schülldorf haben Sie mit der Regionalbahn stündlich Anschluss nach Kiel	bekannt	83,5%	73,5%	87,2%	89,5%
	unbekannt	16,5%	26,5%	12,8%	10,5%
Die Zeiten der Busse sind auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge abgestimmt.	bekannt	72,7%	63,5%	76,3%	78,1%
	unbekannt	27,3%	36,5%	23,7%	21,9%
Die Fahrzeit von Schülldorf bis Kiel Hbf beträgt 30 Minuten.	bekannt	83,3%	75,5%	86,6%	87,5%
	unbekannt	16,7%	24,5%	13,4%	12,5%
	n	637	193	246	198

2.4 Bewertung des Zugangebotes

2.4.1 RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Bahnhalt sowie Bovenau

Befragte aus Gemeinden mit RB-Halt entlang der Strecke Kiel-Rendsburg sind vor allem mit der Reisezeit nach Kiel bzw. Rendsburg zufrieden (55% sehr zufrieden und 35% zufrieden).

Der Takt wird - entsprechend des besseren Angebots – in Felde sehr gut bewertet. Allerdings sind dort die Befragten überdurchschnittlich oft mit der Pünktlichkeit unzufrieden: 16% (eher) unzufrieden im Vergleich zu 9% über alle Gemeinden. In den Kieler Stadtteilen Russee und Hasseldieksdamm wird der Takt dagegen von 20% kritisch gesehen.

Die Zufriedenheit mit der Entfernung zum Bahnhof korreliert mit der Lage der Station: Eine hohe Zufriedenheit herrscht in Achterwehr und in Meldorf, eine relativ geringe Zufriedenheit in Bredenbek und Schülldorf. Der nächste Bahnhof von Bovenau liegt rund 3,5 Kilometer entfernt südlich von Bredenbek. Die Bewertung ist dementsprechend negativ. Dennoch sind selbst in Bovenau über ein Drittel der Befragten mit der Entfernung sehr zufrieden oder zufrieden.

Tab. 19 Bewertung des Zugangebotes – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

		Gesamt (ohne Bovenau)	Schülldorf	Bredenbek	Felde	Achterwehr	Meldorf	Russee/ Hassel- dieksdamm	Bovenau
Fahrplan- takt	sehr zufrieden	27,6%	39,1%	22,4%	53,6%	32,4%	16,8%	16,9%	10,7%
	zufrieden	43,6%	40,9%	49,3%	40,6%	44,0%	51,5%	39,9%	40,2%
	noch zufrieden	12,2%	9,5%	18,3%	2,1%	9,3%	15,1%	15,3%	19,9%
	eher unzufrieden	8,3%	3,3%	5,9%	1,6%	7,0%	10,6%	13,3%	10,6%
	unzufrieden	3,6%	0,9%	1,9%	1,1%	4,9%	1,5%	6,9%	5,6%
	weiß nicht	4,6%	6,4%	2,2%	1,0%	2,4%	4,5%	7,8%	13,1%
	<i>Mittelwert</i>	2,13	1,78	2,14	1,55	2,06	2,25	2,49	2,54
n	1203	95	247	244	173	120	324	93	
Reisezeit bis Kiel bzw. Rendsburg	sehr zufrieden	54,8%	45,5%	39,9%	58,0%	59,2%	67,4%	53,8%	39,9%
	zufrieden	35,1%	42,4%	51,5%	38,5%	36,2%	24,9%	29,8%	46,1%
	noch zufrieden	4,2%	6,9%	5,0%	2,1%	2,9%	3,7%	5,0%	1,3%
	eher unzufrieden	0,5%	1,2%	0,8%	0,0%	1,0%	1,0%	0,3%	1,1%
	unzufrieden	1,0%	0,9%	1,4%	0,8%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%
	weiß nicht	4,4%	3,1%	1,4%	0,7%	0,7%	3,0%	9,4%	11,6%
	<i>Mittelwert</i>	1,51	1,66	1,70	1,46	1,45	1,36	1,52	1,59
n	1207	95	247	244	173	120	328	92	
Pünktlich- keit der Züge	sehr zufrieden	17,0%	20,0%	14,7%	8,6%	16,9%	23,6%	18,8%	11,5%
	zufrieden	45,9%	46,9%	51,9%	36,5%	55,5%	52,5%	43,1%	48,1%
	noch zufrieden	18,9%	17,7%	17,6%	35,6%	18,0%	13,1%	13,4%	12,8%
	eher unzufrieden	6,1%	3,3%	7,4%	11,7%	2,0%	5,2%	4,5%	7,9%
	unzufrieden	3,3%	0,9%	0,5%	3,9%	4,2%	0,0%	5,9%	2,8%
	weiß nicht	8,8%	11,2%	7,9%	3,7%	3,4%	5,6%	14,2%	16,9%
	<i>Mittelwert</i>	2,26	2,08	2,21	2,65	2,19	2,00	2,25	2,31
n	1202	95	247	242	172	120	326	93	
Entfernung zum Bahn- hof	sehr zufrieden	41,0%	30,5%	21,8%	36,9%	58,9%	48,7%	44,8%	11,4%
	zufrieden	35,9%	43,3%	47,9%	33,3%	29,6%	36,6%	32,4%	25,2%
	noch zufrieden	11,2%	7,1%	10,3%	16,8%	4,8%	10,8%	11,1%	26,8%
	eher unzufrieden	6,1%	11,2%	16,4%	6,5%	3,6%	2,2%	3,3%	17,4%
	unzufrieden	2,8%	3,8%	1,8%	4,8%	3,1%	0,0%	3,1%	17,3%
	weiß nicht	2,9%	4,0%	1,8%	1,6%	0,0%	1,6%	5,3%	1,9%
	<i>Mittelwert</i>	1,91	2,11	2,27	2,07	1,62	1,66	1,81	3,04
n	1199	95	247	244	175	120	318	93	

Nichtnutzer oder sehr seltene Nutzer sind mit den Angebotsmerkmalen weniger zufrieden als regelmäßige Fahrgäste. Dieses Ergebnis ist eher untypisch, da Stammkunden tendenziell höhere Ansprüche haben und deshalb oft sogar unzufriedener sind als Gelegenheitskunden. Erkennbar ist dieser Effekt in abgeschwächter Form bei der Pünktlichkeit: Pendler in Richtung Kiel bewerten diese mit durchschnittlich 2,35 schlechter als die anderen Fahrgastgruppen.

Tab. 20 Bewertung des Zugangebotes nach Zugnutzungshäufigkeit – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

	Gesamt	(fast) täglich	an 1-3 Tag(en)/Woche	an 1-3 Tag(en)/Monat	seltener	(so gut wie) nie
Zugnutzung nach Kiel						
Fahrplantakt	2,12	1,86	2,00	2,00	2,17	2,28
Reisezeit bis Kiel bzw. Rendsburg	1,51	1,41	1,39	1,41	1,50	1,70
Pünktlichkeit der Züge	2,26	2,35	2,27	2,09	2,18	2,57
Entfernung zum Bahnhof	1,91	1,74	1,59	1,68	1,92	2,32
Zugnutzung nach Rendsburg						
Fahrplantakt	2,12	1,85	2,12	2,10	1,94	2,20
Reisezeit bis Kiel bzw. Rendsburg	1,51	1,51	1,58	1,59	1,56	1,49
Pünktlichkeit der Züge	2,27	2,09	2,16	2,06	2,25	2,31
Entfernung zum Bahnhof	1,90	2,00	1,89	1,64	1,87	1,93

Je geringer die Entfernung der Wohnung zum Bahnhof ist, umso besser wird die Reisezeit und Pünktlichkeit bewertet.

Tab. 21 Bewertung des Zugangebotes nach Entfernung zum nächsten Bahnhaltelpunkt – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen der Gebietskategorie RB Kiel-Rendsburg mit Halt

	Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min	16+
Fahrplantakt	2,12	2,21	2,18	2,21	1,89
Reisezeit bis Kiel bzw. Rendsburg	1,51	1,32	1,42	1,59	1,62
Pünktlichkeit der Züge	2,27	2,12	2,21	2,30	2,40
Entfernung zum Bahnhof	1,89	1,08	1,43	2,05	2,64

2.4.2 RB Kiel-Rendsburg: Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung

In den Shuttlebusgemeinden wurde die Zufriedenheit mit der Bus- und Bahnverbindung von Wohnort nach Kiel erfragt. Der Takt und die Reisezeit bis Kiel werden überwiegend positiv bewertet. Mit dem Takt sind 61% zufrieden oder sehr zufrieden und mit der Reisezeit 74%. Die Pünktlichkeit erreicht mit 2,3 einen identischen Durchschnittswert wie die Gemeinden mit eigener Station. Die Anschlusssicherheit zwischen Shuttlebus und Regionalbahn wird von jenen, die dazu eine Bewertung abgeben konnten, überwiegend gelobt.

Im Unterschied zu den Gemeinden mit Bahnhof sind die Weiß-nicht-Anteile entsprechend der geringeren Nutzererfahrungen deutlich höher.

Tab. 22 Bewertung der Bus- und Bahnverbindung– Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung an RB Kiel-Rendsburg gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“

		Gesamt	Westerrönfeld	Osterrönfeld	Schacht-Audorf
Fahrplankontakt	sehr zufrieden	18,0%	24,8%	16,9%	14,4%
	zufrieden	42,6%	35,8%	51,7%	40,0%
	noch zufrieden	7,7%	3,9%	6,4%	9,9%
	eher unzufrieden	8,9%	7,3%	8,6%	10,4%
	unzufrieden	5,1%	5,2%	5,4%	4,5%
	weiß nicht	17,7%	23,0%	11,0%	20,7%
	<i>Mittelwert</i>	2,28	2,12	2,26	2,38
	n	706	182	238	193
Reisezeit bis Kiel	sehr zufrieden	27,2%	24,1%	29,1%	25,5%
	zufrieden	47,0%	43,2%	52,0%	45,7%
	noch zufrieden	5,6%	3,0%	7,0%	7,6%
	eher unzufrieden	3,1%	5,1%	3,0%	1,7%
	unzufrieden	2,7%	5,4%	1,2%	2,3%
	weiß nicht	14,3%	19,1%	7,8%	17,1%
	<i>Mittelwert</i>	1,92	2,07	1,86	1,91
	n	703	181	237	193
Pünktlichkeit	sehr zufrieden	12,4%	17,1%	12,6%	8,0%
	zufrieden	33,0%	22,5%	38,8%	33,7%
	noch zufrieden	14,3%	18,9%	13,3%	11,3%
	eher unzufrieden	4,3%	4,1%	2,5%	5,4%
	unzufrieden	2,2%	2,6%	1,8%	2,1%
	weiß nicht	33,8%	34,9%	31,1%	39,5%
	<i>Mittelwert</i>	2,26	2,27	2,16	2,34
	n	704	180	238	193
Anschlusssicherheit zwischen Shuttlebus und Regionalbahn	sehr zufrieden	13,4%	18,6%	13,0%	8,8%
	zufrieden	27,5%	26,9%	25,6%	30,0%
	noch zufrieden	6,1%	4,7%	8,3%	5,0%
	eher unzufrieden	2,3%	2,0%	2,1%	2,9%
	unzufrieden	2,7%	1,8%	3,6%	2,8%
	weiß nicht	48,0%	46,0%	47,3%	50,5%
	<i>Mittelwert</i>	2,11	1,91	2,20	2,21
	n	605	178	232	195

Es herrscht ein positiver Zusammenhang zwischen der Bewertung des Taktes sowie der Anschlusssicherheit und der Fahrtenhäufigkeit. Bei der Beurteilung der Reisezeit und der Pünktlichkeit gibt es jedoch keine Korrelation.

Tab. 23 Bewertung nach Bus- und Bahnnutzungshäufigkeit – Gemeinden mit Shuttlebus-Anbindung
gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“

	Gesamt	(fast) täglich	an 1-3 Tag(en)/Woche	an 1-3 Tag(en)/Monat	seltener	(so gut wie) nie
Bus- und Bahnnutzung nach Kiel						
Fahrplankontakt	2,26	1,90	1,95	2,12	2,02	2,56
Reisezeit bis Kiel	1,95	1,96	1,68	1,67	1,78	2,17
Pünktlichkeit der Züge	2,26	2,29	2,02	2,06	2,14	2,52
Anschlusssicherheit zwischen Shuttlebus und Regionalbahn	2,10	1,78	1,96	1,99	1,94	2,50

2.4.3 Kronshagen

Die Bevölkerung im Einzugsbereich der Station Kronshagen sollte das Zugangebot bewerten. Mit dem Stundentakt sind zwei Drittel (sehr) zufrieden und 15% (eher) unzufrieden. Die Reisezeit wird sehr positiv bewertet (82% zufrieden oder sehr zufrieden). Mit der Pünktlichkeit sind nur wenige (eher) unzufrieden (8%). Die Entfernung zum Bahnhof wird – die Verteilung der Fragebögen erfolgte im Radius von ca. 500 Meter – sehr gut bewertet.

Tab. 24 Bewertung des Zugangebotes – Kronshagen

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen aus Kronshagen

Fahrplankontakt	sehr zufrieden	18,4%
	zufrieden	47,3%
	noch zufrieden	12,3%
	eher unzufrieden	11,9%
	unzufrieden	3,3%
	weiß nicht	6,8%
	<i>Mittelwert</i>	2,30
	n	232
Reisezeit bis Kiel bzw. Eckernförde	sehr zufrieden	42,7%
	zufrieden	40,7%
	noch zufrieden	4,9%
	eher unzufrieden	0,6%
	unzufrieden	2,5%
	weiß nicht	8,7%
	<i>Mittelwert</i>	1,68
	n	231
Pünktlichkeit der Züge	sehr zufrieden	17,9%
	zufrieden	45,3%
	noch zufrieden	16,3%
	eher unzufrieden	4,7%
	unzufrieden	3,2%
	weiß nicht	12,5%
	<i>Mittelwert</i>	2,20
	n	227
Entfernung zum Bahnhof	sehr zufrieden	61,3%
	zufrieden	33,0%
	noch zufrieden	2,8%
	eher unzufrieden	1,0%
	unzufrieden	0,8%
	weiß nicht	1,1%
	<i>Mittelwert</i>	1,46
	n	229

Auch in Kronshagen zeigt sich das Muster, wonach Nichtnutzer oder sehr seltene Nutzer weniger zufrieden sind als Stammkunden.

Tab. 25 Bewertung des Zugangebotes nach Zugnutzungshäufigkeit – Kronshagen

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen aus Kronshagen

	Gesamt	(fast) täglich	an 1-3 Tag(en)/Woche	an 1-3 Tag(en)/Monat	seltener	(so gut wie) nie
Zugnutzung nach Kiel						
Fahrplankontakt	2,30	1,45	2,12	2,30	2,42	2,33
Reisezeit bis Kiel bzw. Eckernförde	1,68	1,35	1,42	1,55	1,78	1,86
Pünktlichkeit der Züge	2,21	2,08	2,14	2,20	2,16	2,35
Entfernung zum Bahnhof	1,46	1,00	1,46	1,40	1,42	1,60
Zugnutzung nach Rendsburg						
Fahrplankontakt	2,31	2,00	1,67	2,40	2,28	2,35
Reisezeit bis Kiel bzw. Eckernförde	1,68	1,51	1,22	1,91	1,76	1,60
Pünktlichkeit der Züge	2,22	3,00	2,09	2,53	2,05	2,25
Entfernung zum Bahnhof	1,45	1,00	1,22	1,42	1,47	1,46

Tab. 26 Bewertung des Zugangebotes nach Entfernung zum nächsten Bahnhaltelpunkt – Kronshagen

gewichtet, Mittelwert ohne „weiß nicht“, nur Personen aus Kronshagen

	Gesamt	bis 4 min	5 bis 8 min	9 bis 15 min
Fahrplankontakt	2,34	2,14	2,52	2,08
Reisezeit bis Kiel bzw. Eckernförde	1,69	1,48	1,72	1,84
Pünktlichkeit der Züge	2,24	2,51	2,05	2,51
Entfernung zum Bahnhof	1,44	1,26	1,42	1,52

3 Unternehmensbefragung

Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung stützen sich auf 100 Interviews, die mit Mitarbeitern und Besuchern der Unternehmen und Institutionen im Bereich Grüner Kamp/Albert Betz Str. an der Gemeindegrenze Osterrönfeld/Rendsburg durchgeführt wurden. Aufgrund der relativ geringen Fallzahl ist eine Differenzierung nach Unternehmen nicht sinnvoll.

28% der Befragten fahren täglich und 9% wöchentlich mit dem Auto vom Gebiet Albert-Betz-Straße/Grüner Kamp nach Kiel. Öffentliche Verkehrsmittel werden dagegen nur von 4% täglich und 5% wöchentlich genutzt.

Tab. 27 Nutzung Pkw/Motorrad und öffentliche Verkehrsmittel nach Kiel

	Auto/Motorrad	Bus und Bahn
(fast) täglich	28,3%	4,1%
an 1-3 Tag(en)/Woche	9,1%	5,2%
an 1-3 Tag(en)/Monat	7,1%	3,1%
seltener	20,2%	14,4%
(so gut wie) nie	35,4%	73,2%
n	99	97

Wer nur selten oder nie öffentliche Verkehrsmittel zwischen dem Arbeitsplatz und Kiel nutzt, begründet dies meist mit Reisezeitvorteilen des Autos (51%) bzw. größerer Bequemlichkeit (32%). Fast die Hälfte fahren jedoch diese Strecke überhaupt nicht.

Tab. 28 Gründe für seltene Bus- und Bahnnutzung nach Kiel

nur Personen, die nach Kiel nie/selten mit Bus und Bahn fahren

Auto/Motorrad ist schneller/flexibler	51,2%
fahre diese Strecke nie	45,1%
Auto/Motorrad ist bequemer	31,7%
Ziele in Kiel mit Bus und Bahn schlecht erreichbar	18,3%
ist mir zu teuer	14,6%
Fußwege zu lang	6,1%
Transport von Personen, Tieren, Sachen	6,1%
Verbindung zu selten	3,7%
sonstiges	6,1%
n	82

Im Gegensatz zur Bevölkerung Osterrönfelds ist der Shuttlebus, der Stundentakt sowie die Fahrzeit nach Kiel überwiegend unbekannt.

Tab. 29 Kenntnis Fahrplanmerkmale

	bekannt	nicht bekannt	n
Die Shuttlebuslinie 14 verkehrt stündlich zwischen den Haltestellen Senvion bzw. DEULA und Schülldorf Bahnhof.	22,8%	77,2%	101
Von Schülldorf Bahnhof haben Sie mit der Regionalbahn stündlich Anschluss nach Kiel.	32,0%	68,0%	100
Die Zeiten der Shuttles sind auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge von und nach Kiel abgestimmt.	16,8%	83,2%	101
Die Fahrzeit mit Bus und Bahn bis Kiel Hbf beträgt von den Haltestellen Senvion bzw. DEULA insgesamt 46 Minuten.	23,8%	76,2%	101

Öffentliche Verkehrsmittel werden nur von wenigen Beschäftigten überhaupt als mögliche Alternative zum Pkw wahrgenommen. Dies zeigt sich auch an den hohen Weiß-nicht-Anteilen bei den Zufriedenheitsfragen (Anteile zwischen 62% und 82%). Unter denjenigen, die eine Bewertung abgaben, gibt es relativ wenig ausgesprochen Unzufriedene. So sind mit der Reisezeit nach Kiel (46 Minuten inkl. Shuttlebus) 11% (eher) unzufrieden. Dagegen sind 6% sehr zufrieden und 18% zufrieden. Auch der Takt, die Pünktlichkeit und die Anschluss-Sicherheit werden eher positiv bewertet.

Tab. 30 Bewertung Bus- und Bahnverbindung nach Kiel

Mittelwert ohne „weiß nicht“

	Fahrplanktakt (stündlich)	Reisezeit bis Kiel Hbf (46 min)	Pünktlichkeit	Anschluss-Sicherheit zwischen Shuttlebus und Regionalbahn
sehr zufrieden	8,8%	5,9%	4,9%	4,0%
zufrieden	19,6%	17,8%	6,9%	9,9%
noch zufrieden	6,9%	6,9%	8,8%	1,0%
eher unzufrieden	2,9%	7,9%	1,0%	2,0%
unzufrieden	-	3,0%	-	1,0%
weiß nicht	61,8%	58,4%	78,4%	82,2%
<i>Mittelwert</i>	<i>2,10</i>	<i>2,62</i>	<i>2,27</i>	<i>2,22</i>
n	102	101	102	101

Auch am Ende der Befragung in den Unternehmen konnten in einem freien Textfeld Änderungswünsche für eine häufigere Bus- und Bahnnutzung nach Kiel notiert werden. Die Auflistung befindet sich im Anhang (5 Anhang).

4 Methodennachweis

Die Fragebögen der Haushaltsbefragung wurden per Postwurfsendung an alle Haushalte verteilt. Diese konnten portofrei zurückgesendet oder online ausgefüllt werden. In Kronshagen und Kiel-Russee/Hasseldieksdamm wurden die Fragebögen nicht an alle Haushalte verteilt, sondern jeweils nur im Radius von ca. 500 m bzw. 1000 m um die Station. Für die Gewichtung nach Einwohnerzahl wurde in Kronshagen und Kiel-Russee/Hasseldieksdamm die Grundgesamtheit wie folgt geschätzt: Anzahl erreichbarer Haushalte per Postwurfsendung + 15% "Werbeverweigerer" * 2,2 Personen/Haushalt (z.B. Kronshagen: $1158 + (1158 * 0,15) * 2,2$).

Tab. 31 Stichprobenstruktur Haushaltsbefragung

* inkl. Personen unter 10 Jahre; ** Bevölkerung ab 10 Jahre

			Fallzahl	ungewichtete Stichprobe in %	gewichtete Stichprobe in %	Grundgesamtheit
Gesamt			2223	100%	100%	ca. 27.000**
Geschlecht	RB Kiel-Rendsburg mit Halt	männlich	587	47,6%	48,9%	48,8%
		weiblich	647	52,4%	51,1%	51,2%
	Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg	männlich	358	47,9%	49,0%	48,8%
		weiblich	390	52,1%	51,0%	51,2%
	Kronshagen	männlich	113	48,1%	48,6%	48,8%
		weiblich	122	51,9%	51,4%	51,2%
Alter	RB Kiel-Rendsburg mit Halt	10-24 Jahre	191	16,3%	17,5%	17,4%
		25-44 Jahre	233	19,9%	23,0%	22,9%
		45-59 Jahre	365	31,2%	27,9%	27,8%
		60+ Jahre	381	32,6%	31,6%	31,9%
	Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg	10-24 Jahre	142	20,4%	17,3%	17,4%
		25-44 Jahre	132	18,9%	23,1%	22,9%
		45-59 Jahre	235	33,7%	28,0%	27,8%
		60+ Jahre	188	27,0%	31,7%	31,9%
	Kronshagen	10-24 Jahre	32	14,2%	17,4%	17,4%
		25-44 Jahre	38	16,8%	22,9%	22,9%
		45-59 Jahre	53	23,5%	27,9%	27,8%
		60+ Jahre	103	45,6%	31,9%	31,9%
Melsdorf			120	5,4%	5,7%	5,8% (1728)*
Achterwehr			177	8,0%	3,2%	3,2% (945)*
Felde			246	11,1%	6,9%	7,0% (2081)*
Bredenbek			255	11,5%	5,1%	4,9% (1473)*
Schülldorf			96	4,3%	2,5%	2,4% (731)*
Bovenau			94	4,2%	3,6%	3,7% (1095)*
Kronshagen			236	10,6%	9,9%	9,8% (2930)*
Westerrönfeld			202	9,1%	16,6%	16,5% (4933)*
Osterrönfeld			250	11,2%	17,2%	17,1% (5110)*
Schacht-Audorf			203	9,1%	16,2%	15,9% (4742)*
Russee/Hasseldieksdamm			344	15,5%	13,2%	13,7% (4088)*
Tätigkeit (kein Gewichtungsmerkmal)	RB Kiel-Rendsburg mit Halt	in Ausbildung	190	15,3%	16,1%	
		erwerbstätig	651	52,6%	52,4%	
		nicht erwerbstätig	397	32,1%	31,5%	
	Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg	in Ausbildung	129	17,2%	15,2%	
	erwerbstätig	379	50,6%	49,3%		

		nicht erwerbstätig	241	32,2%	35,5%	
		in Ausbildung	41	17,4%	20,8%	
	Kronshagen	erwerbstätig	97	41,1%	47,7%	
		nicht erwerbstätig	98	41,5%	31,4%	

Tab. 32 Stichprobenstruktur Unternehmensbefragung

Unternehmen	Fachhochschule Kiel. Fachbereich Agrarwirtschaft	47,1%
	DEULA Schleswig-Holstein GmbH	32,4%
	Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	8,8%
	Kreisbauernverband Rendsburg-Eckernförde	7,8%
	TechCenter Senvion SE	3,9%
Tätigkeit	Beschäftigte/r, Schüler/in, Student/in	70,6%
	Besucher/in, Kursteilnehmer/in	29,4%
n		102

5 Anhang

Frage: „Was müsste sich ändern, damit Sie häufiger die Züge nutzen?“.

Tab. 33 Änderungswünsche – RB Kiel-Rendsburg mit Halt

nur Personen aus dem Gebiet RB Kiel-Rendsburg mit Halt

- Pünktlichkeit u. vor allem deutlich detailliertere Informationen zum Verbleib des Zuges und zur Ursache der Verspätung
Für Kinder bessere Anbindung an den Bus
(geringe) Fahrpreissenkung
Schneller, flexibler
Schneller, flexibler, kurze Fußwege, mehr Verbindungen
Schneller, flexibler, kurze Fußwege, Zuverlässigkeit
Schneller, flexibler, ein Ticket für Bus und Bahn
Schneller, flexibler, günstige Kurzstrecken
Schneller, flexibler, KVAG-Ticket muss auch für Züge gelten
Schneller, flexibler, Pünktlichkeit
Schneller, flexibler, schnelle Verbindung nach Schönkirchen
Schneller, flexibler, bequemer, kurze Fußwege
Schneller, flexibler: ein Wagen mehr am Zug2: Am Fahrkartenautomaten sollte Hin- und Rückfahrt-Ticket zu erhalten sein.
Schneller, flexibler, kurze Fußwege
günstigere Fahrkarten außerhalb der Hauptverkehrszeit (Berufs-/Schulverkehr)Anlegung von Hundeplätzen zwischen 9-15 Uhr
günstigere Wochen-/Monats-/Jahrestickets
günstigere Wochen-/Monatskarten
Zuverlässigkeit/keine Streiks!
bequemer
bequemer, bessere Busanbindung zum Bhf
bequemer, kürzere Wartezeiten zwischen Zug und Bus 81 & 82 am Bahnhof ZOB Kiel Richtung Uni
bequemer, kurze Fußwege
bequemer, bessere Information bei Verspätungen/Zugausfall
bequemer, günstigere Tagestickets f. 2 Personen
Wir nutzen die Bahnverbindung in unserer Freizeit und finden es prima, dass der Zug in Bredenbek hält. Die Wartezeiten der Anschlusszüge könnten
2x stündlicher Halt in Russee
Zug auf der Strecke Kiel-Hamburg hält nicht in Pinneberg
kurze Fußwege
kurze Fußwege, bessere Erreichbarkeit der Ziele
Schneller, flexibler, kurze Fußwege, Wenn diese Dinge für die Strecke Schülldorf - Kiel besser gestaltet würden, dann würden wir täglich mit dem Zug zur Arbeit fahren.
Fahrzeit des Zugs an Schulzeiten anpassen
Mehrfach-Fahrkarten (z.B. 4er- oder 8er-Block verbilligt)
Züge sollten z.B. auch Nachts fahren
Abends müsste der Rückweg häufiger sein
Abfahrtszeit Zug und Schulanfangs- und Endzeiten passen gar nicht zusammen. Sehr lange, tägliche Wartezeiten für Schüler.
Abfahrtszeiten ungünstig
Abschaffung des Pkw
Alle 1/2 Stunden Bus/Zug Achterwehr-Kiel und zurück. Während morgens genügend Busse die Kieler Schulen bedienen, entstehen bei der Rückfahrt teilweise lange Wartezeiten.
alle 30 Minuten wäre in Ordnung, aber noch besser alle 15 Minuten
Alleine fahre ich selten. Mit Kindern oder Familie sind die Kosten einfach zu hoch.
andere Fahrzeiten der Bahnhaltepunkt ist im Großen und Ganzen eine Bereicherung
Angebot ausreichend

Anschlüsse Richtung Hamburg müssen verbessert werden

Arbeitsstelle in Kiel ohne Fahrzeug schlecht erreichbar

Autofahren muss deutlich teurer werden // Der eigene Gesundheitszustand müsste deutlich schlechter werden

Autos müssten abgeschafft werden.

Bahnhalt 4km von Wohnort entfernt, Zubringer zu Bahnhalt

Bahnhof Citti Park 1/2 stündlich anfahren

Bahnhof müsste nah am Wohnhaus sein (was aber nicht möglich ist!) // Preis günstiger

Bahnhof verlegen :)

Bahnhof zu weit vom Arbeitsplatz entfernt

berufliche Tätigkeit

Besser wäre es, der Zug würde im halbstündlichen Takt halten und nicht nur jede Stunde

bessere Abstimmung mit Busverkehr/Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit optimieren

bessere Anbindung

bessere Anbindung an den Zug

bessere Anbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort

bessere Möglichkeit, Fahrräder zu transportieren, flexibleres Rabattsystem für Familien

bessere Pünktlichkeit

bessere Umsteigemöglichkeiten

bessere Zuverlässigkeit, günstige Angebote

besserer Service

Bus 6und Bahn zum Arbeitsplatz zu zeitaufwendig

Busanbindung Humboldt-Schule zum Bhf immer schlechter

Busanbindung zum Bahnhof Melsdorf

Buslinien bis Felde verlängern und Fahrpläne aufeinander abstimmen

Busverkehr von Bahnhof zu Ziel inklusive der Fahrkarte

Da wir in Kiel-Russee sehr gut Busverbindungen haben, müsste die Züge auch entsprechend häufig fahren. Da der Weg von unserem Haus zur Dann müsste ich erst einmal bekannte haben die in Rendsburg Wohnen

das Angebot ist ausreichend

das Angebot ist ausreichend

das auto fehlen

Dass die züge auch nachts fahren

Dauerkarte müsste günstiger sein

Der Bahnhof müsste näher an meiner Wohnung liegen.

Der Bahnhof Pinneberg müsste wieder Haltepunkt auf der Strecke Kiel - Hamburg werden, war eine sehr gute Umsteigemöglichkeit nach Wedel.

Der Bus vor der Haustür, der zum Bahnhof fährt, verkehrt zu selten und ist nicht auf den Zugfahrplan abgestimmt. Sonst würden wir viel häufiger

Der Fahrplan, die Abfahrzeiten

Der Haltepunkt in Melsdorf müsste auch in der Nacht angefahren werden.

der Preis

Der Preis könnte etwas günstiger sein und der Zug pünktlicher.

Der Preis müsste in Relation zur Strecke sein (>= Rendsburg) Fahrradmitnahme während des Berufsverkehr mit Mitnahmepflicht. Der Preis für ein Fahrrad ist viel zu hoch. Wenigstens am Wochenende sollte es ab Bredenbek Zugverbindungen bis Husum oder bis Westerland geben. Das Semesterticket sollte bis Bredenbek bzw. Rendsburg gehen schon wegen der Wohnungsnot in Kiel.

Der Preis müsste in Relation zur Strecke sein (>= Rendsburg) Wenigstens am Wochenende sollte es ab Bredenbek Zugverbindungen bis Husum oder bis Westerland geben.

Der RE hat eine schlechte Anbindung an den Fernverkehr am Hbf.

Der Tarif in Richtung Kiel ist zu teuer, der in Richtung Rendsburg ist angemessener, obwohl die Reiseweite dorthin länger ist und die Fahrzeit kürzer.

Der Zug müsste halbstündig in Melsdorf halten.

Der Zug müsste mindestens 2 x stündlich in Russee halten und abfahren.

Der Zug sollte sicherer fahren. Habe 2 x mal erlebt, dass mein Zug ausfiel

Der Zug zur vollen Stunde sollte auch in Melsdorf halten.

Die Busverbindung ist für uns optimal. Haltestelle näher, Busfolge häufiger."Bahnhof" Russee ist ein Flop und überflüssig.

Die Busverbindungen müssten besser an den Zugverkehr angepasst sein (Anschlussverbindungen).

Die eigenen Ziele. Die liegen nicht gerade in der Richtung, in der der Zug fährt.

Die Entfernung zum Bahnhof lässt sich nicht ändern.

die Fahrpläne müssten so abgestimmt sein, dass man von Russee aus die IC Verbindung nach Stuttgart ohne grössere Wartezeit erreichen kann

Die gleichen Antworten wie älteste Person. Im Übrigen sollte noch eine Antwortmöglichkeit gegeben sein, wie oft im Jahr die Züge genutzt werden.

Die Preise müssten angemessen sein. Hunde und Fahrräder müssten ohne extra Fahrkarte mitgenommen werden können.

Die Taktung nach Rendsburg ist sehr, sehr ungünstig. Ich habe lange Wartezeiten für Anschlusszüge in Rendsburg (45 min). Ich fahre morgens um 05:03Uhr nach Rendsburg und muss dann lange auf den Flensburger Zug um 05:59 Uhr warten. Auch wenn ich z.B. mit dem Zug von Flensburg komme, habe ich häufig über 50 min Wartezeit um weiter nach Schülldorf zu kommen. Komme ich z.B. aus Flensburg verpasse ich den Zug nach Schülldorf in der Regel immer um 3min da der Flensburger Zug um 16:56 Uhr in RD ankommt, der Kieler Zug aber schon um 16:53 Uhr losfährt. Das war vor ca. 1 Jahr noch anders. So muss ich permanent von Rendsburg andere Verkehrsmittel benutzen oder mich abholen lassen.

Die Taktung zu den Stoßzeiten müsste min. alle 0,5 Std. sein!

Die Verbindung müsste halbstündlich verfügbar sein.

Die Zeit müsste sich um ca. 10 min. verschieben, z. B. 13:05, dann RD-Gymnasien und Gemeinschaftsschulen den Zug nutzen, ohne 45 min. zu

Die Zeit zur Weiterfahrt/Anschlusszug ist zu lang.

Die Züge sollten auch nachts fahren

Die Züge von Russee nach Hbf sollten öfter kommen

direkter Fußweg nahe der Bahnstrecke von Ranzel zum Bahnhof Bredenbek

Direktverbindung auf das Kieler Ostufer / Wellingdorf

eigentlich nichts, bin aber Fahrradfahrer, benutze den Zug um z. B. von Rendsburg Touren zu unternehmen

eigentlich nichts, für private Fahrten wären Spätverbindungen nach 24.00 Uhr vom Vorteil, da man ausgehen und auch mal Wein trinken könnte.

Eigentlich sind wir zufrieden mit dem Angebot der Bahn. Der Haltepunkt in Bredenbek liegt sehr ungünstig und ist im Dunkeln leider auch für viele viel zu einsam, so dass man sich nicht wohl fühlt. Trotzdem sind wir sehr froh über das Angebot der Bahn. Allerdings: Die 2-Zonenkarte (Monatskarte) von Felde nach Bredenbek ist unverschämt teuer!

Ein Halbstunden-Takt wäre toll!

eine Busverbindung zum Bahnhof

Eine günstigere Bus- und Bahn-Rentnerkarte

Eine halbstündige Taktung von Achterwehr nach Kiel und zurück wäre sinnvoll und würde die Nutzung sicherlich verändern.

Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessern³

Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen ab Hbf, z.B. ICE 7.13h , IC 7.28h höhere Frequenzen /halbstündigen Verbindungen

Es müsste ein Transportangebot zum Zug sowie die Möglichkeit zur kostenlosen Fahrradmitnahme geben.

Es müsste eine Haltestelle in Suchsdorf (Kiel) geben.

es müsste günstiger sein und ein Pkw wäre nicht verfügbar.

es müsste sich erst meine Notwendigkeit verändern, häufiger nach KI oder RD fahren zu müssen.ich bin Rentnerin und sehr angebunden durch

Fahrkarte sollte auch für das Kieler Busnetz gelten (Anschlussverbindung)

Fahrplaninformationen nicht überall zugänglich

Fahrpreisreduzierung

Fahrradmitnahme billiger

Fahrzeit Halbstündlich Fahrschein lösen im Zug

Fahrzeiten erweitern auch zwischen 0 und 6 Uhr im Stundentakt

Fahrzeiten, alle 1/2 Stunde mehr. Sonntag nur alle 2 Stunden, zu wenig!

Frequenz müsste sich erhöhen

Frequenz, Pünktlichkeit vor allem am Wochenende

Für die beruflichen Gegebenheiten ist das Auto flexibler. Im Freizeitbereich wird die Bahn dagegen gerne mal benutzt.

Für Rentner müsste Verbilligung eingeräumt werden.

Für uns ist das Angebot in Ordnung, da wir nicht mehr berufstätig sind.

Für uns ist der Weg von unserem Haus zum Bahnhof einfach zu weit. Zur nächsten Bushaltestelle sind es nur 3 Minuten. Es wäre sinnvoll gewesen,

Generell sollte Busfahrplan an Zugfahrplan angepasst werden.

gesundheitliche Einschränkungen, die das Autofahren erschweren/unmöglich machen

gesundheitliche Einschränkungen/Belastungen durch das Autofahren

gesundheitliche Gründe/Beeinträchtigung beim Autofahren

Gründe siehe drittälteste Person

Günstiger

Günstiger, insb. Radtransport

günstiger, öfter, mehr Haltestellen

günstigere Monats-/Jahreskarten

günstigere Preise für Schüler

günstigere Tarife & bessere Verbindungszeiten

günstigerer Fahrpreis

günstigerer Fahrpreis: Familienkarte!

Günstiges Seniorenticket

Guter Shuttle zum Bahnhof, Ermäßigung/Reduzierung der Kosten

Halbstudentakt Richtung Kiel

Halbstudentakt, Bus 61+62 müssten direkt beim Hp. Russee halten.

Halbstündige Taktung von Achterwehr nach Kiel und zurück.

Halbstündlicher Fahrtakt Fahrchein lösen im Zug

Halt in Russee aller Züge

häufiger in Melsdorf halten

häufigere Abfahrtszeiten

Häufigere Abfahrtszeiten. Derzeit wohne ich hier alleine, aber wenn meine Freundin hier einzieht muss sie nach Flensburg und die Verbindung ist

häufigere Halts des Zuges in Melsdorf Richtung Kiel

häufigere Taktung, günstigere Kurzstreckentickets, videoüberwachte Züge

Hellere Parkplätze

Höhere Steuern für Autos

höhere Taktfrequenz

Höhere Taktung, da der Zugplan manchmal nicht mit dem Unterrichtsbeginn harmoniert

Höherer Takt (alle halbe Stunde) Halt in Russee

Ich nutze den Zug an Werktagen täglich. Eine Taktung 2 x pro Stunde in den Morgenstunden bis ca. 9:30 wäre toll.

Ich nutze gerne Züge! Derzeit 2-4 mal Fernzüge pro Woche aber Taktung und Zeiten müssen passen. Ich finde Busse und Züge zu teuer

Ich selbst arbeite in Kiel nicht in der Nähe des Bahnhofes und fahre daher über die Stadtautobahn mit dem Auto zur Arbeit. Jedoch fahren meine

kein Umstieg in RD, wenn Richtung Husum // häufige Frequenz mit Abstimmung mit Zügen Richtung HH (Wartezeit zu lang am HBF)

Keine Änderungswünsche. Ich bin sehr froh dass ich für meine gelegentliche Fahrten nach R.burg und zurück den Haltepunkt Russee nutzen kann.

keine Verspätungen

keine Verspätungen oder Zugausfälle

Kinder sollten, wie bei Langstrecken, umsonst mitfahren dürfen

Kombiticket für Bus&Bahn

kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen

Kostenlose Fahrradmitnahme zur Weiterfahrt

kostenlose Mitnahme eines Fahrrads in Nahverkehrszügen. Höhere Pünktlichkeit vor allem im Winter,

Kostenlose Radmitnahme, kostenfreies WLAN, besser Informationspolitik am Bahnhof

kürze Entfernung zum Bhf

kürzere und sichere Wege für Sehbehinderte

mehr Fahrgastsicherheit, wirklich auch eingreifendes Zugpersonal

Mehr Infos zu Anschlüssen in Kiel

mehr Sicherheit durch die Anwesenheit eines Schaffners

Mehr Verlässlichkeit!

mein Arbeitsplatz in Rendsburg liegt zu weit vom Bahnhof entfernt. die Stadtbusse verkehren so, dass ich wesentlich länger zur Arbeit bräuchte, als

Mein Arbeitsplatz müsste dichter am Bahnhof in Kiel liegen.

Meine Kinder müssen größer werden, damit ich nicht so flexibel wegen der KiTa sein müsste.

mindestens alle 30 min. fahren

Monatskarte nach Rendsburg müsste an das Preisniveau von Kiel angepasst werden¹

Monatskarte und auch Einzelfahrscheine müssten günstiger werden¹

Monatskarte, Verbundkarte ganz SH einschließlich Hamburg, Seniorenticket zu teuer

Müsste häufiger fahren, damit ich ihn mehr nutzen würde.

Müsste mein Auto abschaffen!

Nähe zum Bahnhof

näher an Bahnhof ziehen

näherer Bahnhof

Nahtarifpreise sind zu teuer.

Nahtarif für Rendsburg und Kiel für 2 Euro pro Person

Nahverkehrstarife senken, hin und zurück Kiel pro Person 6,40 x 2te Person = 12,80 €, ist zu teuer. Daher ist das Autofahren noch günstiger.

Nicht individuell genug.

Nicht individuell genug.

nicht umsetzbar

Nichts - ich finde den Bahnhofhaltepunkt in Schüldorf insgesamt komplett überflüssig und nervig weil ewig die Schranken unten sind und mit dem Auto davorsteht wenn mal wieder nahezu leere Züge durchfahren und leere Busse dort an und abfahren. Das ist Steuerverschwendung die bestraft werden müsste !!!!!

Nichts, alles super. Bitte die Strecke so erhalten wie sie gerade ist.

Nichts, es ist schon Prima, aber meine Arbeitsstelle ist mit Öffi's nicht zu erreichen! In der Freizeit nutze ich es gelegentlich.

Nichts, meine Arbeitsstätte liegt zu weit weg vom Bahnhof!

nichts, so lange eigene Pkw vorhanden

Nichts! Die Flexibilität von PKW oder Fahrrad ist derzeit nicht zu schlagen.

NICHTS. Habe Schwerbehinderung aG 80%. Was nützt es mir, wenn ich vom Bahnhof Kiel wegen meiner Gehbehinderung nicht weiter zum Ziel in der Innenstadt komme. Wir haben 2 Autos. Ich benutze Schwerbehindertenparkplätze.

NICHTS. Ich bin im Außendienst beschäftigt. Bin täglich mit dem Auto an wechselnden Arbeitsplätzen in und um Kiel unterwegs. Wenn ich einen festen Arbeitsplatz in Kiel hätte, würde ich mit dem Zug fahren. Wohne genau gegenüber Bahnhof Russee in 2min Entfernung. Für meinen Mann ist die Entfernung wegen der Gehbehinderung schon zu weit. Da wir genau gegenüber, in Sichtweite des Bahnhofs Russee wohnen, können wir auch feststellen, wer den Zug benutzt. Es sind fast nur Fußgänger, die zu Fuß kommen. 2-4 Leute kommen mit dem Fahrrad. Rollstuhlfahrer habe ich noch nie dort gesehen. (dafür wurden Bordsteine für viel Geld abgesenkt) Die Autos, die dort parken, gehören den Leuten der Druckerei

Nutze den Zug für Ziele um den Hauptbahnhof. Um Ziele in anderen Regionen Kiels zu erreichen, müsste ich mich mit den Kieler Busfahrplänen vertraut machen, das scheint mir sehr kompliziert.

PKW-Fahrt einstellen!

Preis lohnt sich erst beim Monatsticket und das erst bei einer hohen Anzahl von Fahrten, die man nicht jeden Monat erreichen würde. Preissteigerungen etwas niedriger. Bei 4 Personen zu teuer für eine _Fahrt.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit und mehr Werbung, wie z.B. in wenigen Minuten zum Citi-Park. Leider mussten wir feststellen, dass es keine Fahrkarten vom Citi bis Russee zu kaufen gibt. Außerdem ist es nicht sofort erkennbar gewesen auf welcher Seite die Fahrt nach Russee zurück geht. Dadurch haben viele sofort gesagt, dann fahren wir lieber mit unserem Auto.

Pünktlichkeit,

Pünktlichkeit, Preise, nicht nur alle Std. fahren

Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit (Züge haben Verspätungen oder fallen teils ersatzlos aus)

Rail&Taxi Kombiangebote

Sauberkeit der Züge verbessern

schlechte Beleuchtung des Bahnhofes, Wege zum Bahnhof zu unsicher für weibl. Jugendliche

schnelle Anbindung Bus - Zug - nächster Zug

Schnellere Weiterfahrt innerhalb Kiels, günstigerer Preis, insbesondere Radtransport

Seniorenticket/günstiges Jahresticket

Sollte ich nicht mehr mit dem Fahrrad fahren können, würde ich (auch) mit dem Zug fahren.

Stundentakt auch an Sonn-/Feiertagen

Stundentakt auch an Sonn-/Feiertagen, mehr Platzangebot (2.Wagen) zu Stoßzeiten im Berufsverkehr

Taktfrequenz der Busse vom Bahnhof zum Arbeitsplatz (Universität) muss deutlich verbessert werden. Fahrt mit Auto von Tür zu Tür: 15 Minuten; Taktfrequenz erhöhen, Preis senken

Taktfrequenz in den Abendstunden, zB nach Theater- / Konzertbesuch in Kiel ungünstig.

Taktung erhöhen

Taktung halbstündlich

Taktung halbstündlich

Taktung halbstündlich

Ticketkauf nicht über Automaten

Umstieg am CitiPark Richtung Uni mit Bus als mögliche Fahrzeitverkürzung

Umstieg am Hbf Kiel passt häufig nicht, Gesamtfahrzeit zu lang, Halbstundentakt zur Hauptfahrzeit wäre gut

Unsere Arbeitsorte liegen beider Richtung Hamburg, Schule in Schacht-Audorf (Schulbus). Für Veranstaltungen und RD + Kiel nutzen wir die Züge

Verbindung Richtung Kiel - halbstündlich

Verbund/Fahrpreis mit weiteren Verkehrsmitteln

Verlässlichkeit auch früh morgens, abends (nachts) und am Wochenende. Schienenersatz ggf. garantiert bis Bahnhof!

Vertaktung Bahn mit Bus; seit Jahren versprochen; aber nie umgesetzt. In Melsdorf wurde für viel Geld eine Busstation hergerichtet. Es fährt aber viel häufigere Verbindungen

weniger unangenehme Mitreisende

Wenn das Fahren mit dem PKW aus Altersgründen schwierig wird

Wenn die Kinder größer werden, dann werden wir die "Alternative Zug" häufiger nutzen.

Wenn es keine Fahrräder und Busse mehr gäbe.

Wenn ich kein Pkw mehr fahren würde

Wenn sie nicht mehr in der Lage ist Auto zu fahren

Wenn wir nicht mehr mit dem Auto fahren können.

Wir finden es absolut klasse, dass wir nun Bahn fahren können. Alle 3 Kinder werden in den folgenden Jahren aus diesem Grund nach RD zur weiterführenden Schule gehen, da der Schulweg signifikant verkürzt wird. (Schulweg Gym. RD: 30-35 Min., Gym. Kronshagen über eine Stunde)

Wir müssten jünger werden/sein.

Wir müssten unseren Wohnort verändern: Nach Melsdorf oder Achterwehr ziehen und den Arbeitsplatz wechseln (zu weit vom Kieler Bahnhof entfernt).

Wir nutzen die Zugverbindung für die Schule, zur Kieler Woche, zum Shoppen etc. Dafür ist sie ausreichend. Wir sind zufrieden.

Wir sind glücklich mit dem Zug, besitzen alle ein Monats-ABO oder eine Schülerkarte.

Wir sind Rentner (Ehepaar) und unternehmen gemeinsam. Fahrpreis für uns akzeptabel: 2,50 € pro Fahrt, entspricht 2x Kiel und zurück 10,00 €.

Würde mir wünschen, dass der Zug 2 x pro Stunde nach Kiel fährt.

Zu Arbeitsbeginn & Feierabend Verbindung von Kiel Hauptbahnhof nach Bordesholm schlecht!

zu lange Umsteigezeiten

Zug darf keinesfalls noch teurer werden. Bei so schlechten Anschlusszeiten in Kiel lässt man sich lieber nach dort fahren und benutzt den Zug erst ab Kiel.

Zug müsste direkt nach Kronshagen fahren

Zug nach Neumünster

Zug von Achterwehr Richtung Kiel halbstündlich

Zug- und KVG-Tickets müsste vereint werden. Kann mit KVG-Ticket Bahn benutzen, aber mit Bahnticket nicht KVG-Bus. Absurd!

Zuganfahrt in Kiel für Schulbesuch ungünstig

Züge müssten öfter fahren

Zugstrecke nach RD uninteressant wegen Länge der Strecke und Zeit

zuverlässige Verbindungen, Pünktlichkeit optimieren

Zuverlässigkeit (weniger Ausfall), Pünktlichkeit der Züge

Zuverlässigkeit der Züge bzw. bessere Information bei Zugausfall

Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit

Tab. 34 Änderungswünsche – Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg

nur Personen aus dem Einzugsbereich RB Kiel-Rendsburg

Anschlusssicherheit: Busfahrer von 14 und 17 quatschen teils 5 Minuten an einer Kreuzung von Fahrersitz zu Fahrersitz, während der Fahrgast auf eine rechtzeitige Ankunft in Schülldorf hoffen darf/muss- Fahrpreisbindung: Laut Busfahrer wäre es günstiger, mit der Linie 17 über RD nach Kiel zu fahren als über Schülldorf- Preis pro Ticket ist hoch: Von W'feld Rathaus nach O'feld Einkaufszentrum ist das Ticket teurer, als wenn ich mit der 17 vom Rathaus W'feld bis Marzinweg

Günstiger, regelmäßiger Shuttlebus vom/zum Zug

Haltestelle in Osterrönfeld, günstigere Preise für Auszubildende

über 3 € für den Bus nach SAD ist eine Frechheit!- Wenn der Zug aus RD kommt, ist der Shuttlebus schon abgefahren.

Schneller, flexibler

Schneller, flexibler, verschiedene Tarife/keine Kombikarte für Bus+Bahn+KVG Bus, bequemer

Schneller, flexibler, kurze Fußwege

Schneller, flexibler, bessere Erreichbarkeit der Ziele

Schneller, flexibler, kein Kombiticket Bahn+Bus

Parkmöglichkeit (P&R) in Schülldorf, unbeleuchteter Landwirtschaftsweg (Diebstahlgefahr) zum Teil zu weit von Bahnhof weg

Sauber Bahnsteig

1. Der Shuttlebus müsste mehrere Haltestellen in Osterrönfeld anfahren. 2. Mehr Sicherheit abends in den Zügen!

1. Der Shuttlebus sollte auf den Zug warten, auch bei Verspätung. 2. Bushaltestelle wurde aufgehoben, seitdem wird der Bus nicht mehr genutzt.

1. Die Verbindung müsste öfters sein. 2. attraktive Sparpreise inkl. weiterer Busverbindungen in Kiel.

1. Höhere Taktung von Bus und Bahn (halbstündlich) 2. Attraktive Preisgestaltung für nahtloses Umsteigen Busa-Bahn-Bus auch am Zielort Kiel 3. abschließbare Fahrradboxen oder Parkplätze am Bahnhof 4. aktuell ist der Shuttleverkehr von Schacht-Audorf nicht ausgelegt auf Teilzeit-Pendler, Rentnerganztagsverkehr, Freizeit- und Einkaufsfahrten nach Kiel 5. Preise von Schacht-Audorf nach Kiel von Tür zu Tür: Monatskarte 171 €, Abo 142,50 €. Das ist teurer als ein 2. Auto.

1. Preistarife 14(a) sind unverständlich 2. halbstündlicher Halt in Schülldorf: Obwohl der Zug nach RD fährt, kann ich ihn nicht nutzen, weil mein Auto/Fahrrad in Schülldorf steht. 3. Ab RD deutlich teurer als von Schülldorf. Zu großer Preisunterschied macht Fahrt RD-Kiel unattraktiv.

1. Stadtverkehr häufiger den Bahnhof Schülldorf anfahren 2. Es müsste eine Haltestelle in Osterrönfeld geben.

1. Wenn wir älter werden und nicht mehr selbst Auto fahren, dann würden wir den Zug mehr nutzen. 2. Für zwei Personen ist es mit dem Auto preisgünstiger.

bequemer

kurze Fußwege

kurze Fußwege, bessere Erreichbarkeit der Ziele 4 und Abends

Halt in Schülldorf

Anbindung vom Wohnort

Auch bei Änderung würde ich selten die Bahn benutzen.

auch nachts müsste der Shuttle fahren

Auf öffentliche Verkehrsmittel bin ich angewiesen, da ich kein Auto besitze.

Autofahren müsste unbezahlbar sein. Autofahren müsste nicht mehr möglich sein.

Bahnhaltestelle in Osterrönfeld einrichten. Ansonsten muss man eh mit dem Auto zur Bahn nach Schülldorf fahren und da in der Kälte am Bahnsteig stehen in der Hoffnung, dass die Bahn tatsächlich zu dem einstündigen Abfahrtstermin erscheint oder nicht. Sehr unkomfortabel (Anfahrt zur Bahn, Wartezeit, Bahnverspätung bedeutet bei Ausfall 1 Stunde). Bei Nutzung des Pendlerbusses kämen Zeitverluste durch Anreise zum Bus und Wartezeiten hinzu.

Bahnhof kann nur mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden, dann kann man auch gleich mit dem Auto durchfahren. Im Vergleich ist das Auto dann günstiger wenn man mit mehreren fährt.

Bahnhof muss dichter an Boverau sein, oder ein Zubringerbus zum Bahnhof fahren.

Bahnverbindung und Takt sind ok, nur die Zubringerbusse (nicht nur Linie 14) fahren zu selten.

behindertengerechter

Bei Tätigkeit in Kiel würden wir das Angebot nutzen.

Bekanntheit, späte Rückfahrzeiten

Bessere Anbindung zum Wohnort

bessere Busverbindung von Schacht-Audorf zum Bhf.

Bessere Information des Fahrplans Bus+Bahn. Wo ist der Fahrplan online abrufbar? Möglichst mobile Auskunft. Zudem sollte es Sonderangebote

Bessere Parkplatzangebote am Bahnhof Schülldorf

Bus für Rentner fährt zu ungünstiger Zeit und nicht im SH-Tarif eingebunden. Oder?

Bus-Verbindung zum Bhf

Busanbindung des Bahnhalt punkts

Bushaltestelle "Aspel" sollte angefahren werden

Bushaltestelle ist im Ort. Zum Bahnhof muss ein anderes Verkehrsmittel genutzt werden.

Busverbindung zum Bahnhof

Busverbindung zum Bahnhof Bredenbek (stündlich, verlässlich)

Das eigene Alter spielt hier eine Rolle.

Das Parken am Bahnhof Schülldorf ist nicht möglich.

Der Anschluss eines Busses in Kiel, um vom HBF weiterzufahren, muss häufiger erfolgen und schnellere Verbindungen ins Kieler Umland ermöglichen, z.B. in den Norden von Kiel, Altenholz ect.

Der Bahnhof müsste dichter an Bovenau sein

Der Bus sollte am Viadukt Richtung Bahnhofstraße halten (Osterrönfeld).

Der Fahrpreis darf nicht die Spritkosten übersteigen (5,5 l Diesel/100 km)

Der neue Haltepunkt Bredenbek sollte mind. als Erweiterung des Stud. Semestertickets einbezogen werden. Dann macht die Bahnfahrt für das Einzugsgebiet bei Studenten Sinn und fördert den ländlichen Raum. Das wäre super. Usw. siehw ASTA. Nicht fragen, handeln!!!

Der Preis und die Zeiten

der Preis, Verbindungen in Kiel

Der Shuttlebus von Audorf zum Bahnhof Schülldorf ist definitiv viel zu teuer.

Der Shuttlebus wartet nicht, wenn der Zug aus RD-Schülldorf kommt.

Der Weg zur Haltestelle ist zu weit.

Der Zug müsste mindestens halbstündlich fahren (z. B. 5.30 morgens, Ankunft 6.00 Uhr, 15.30/15.45 Uhr nachmittags), um Arbeitszeiten einzuhalten und flexibler zu sein. 1 x stündlich ist definitiv zu wenig, zumindest in der Hauptverkehrszeit.

Die Bahnfahrt ist mir zu teuer

Die Linie wäre für jüngere Leute interessant, um in Kiel Party zu machen. Für Viele wird 1Uhr zu früh sein und kurz vor 7 zu spät. Und dann landet man in Schülldorf und wartet auf ein Taxi. Ein Sammeltaxi von Kiel nach Schülldorf (oder Umgebung) ist dann nicht viel teurer

Die Möglichkeit besteht leider nicht. (Mein Alter)

Die Ticketpreise müssen sich deutlich an Fahr- und Parkkosten für Pkw angleichen.

Die Verbindung nach Eckernförde verbessern.

direkt ins Dorf (Audorf)

direkte Bahnverbindung Kiel - Rendsburg - Heide

Direkte Verbindung nach Büdelsdorf / Borgstedt

Direktverbindung zwischen Rendsburg und Kiel mit der Deutschen Bahn

Eigentlich nichts, ich nutze das Angebot bei Bedarf.

Ein Anreiz für häufigere Fahrten wären vergünstigte Mehrfahrtenkarten (Sechser- oder Zehnerkarte).

Eine häufigere Nutzung würde nicht erfolgen.

Endziel ist in der Regel mit Zug nicht zu erreichen. Das ist nicht änderbar. Für ältere Personen, die nicht mehr arbeiten, ist die Zusanbindung sehr interessant. Alterspyramide sollte beachtet werden, um in die Zukunft zu schauen.

Es ist bestimmt sinnvoll, an bestimmten Tageszeiten einen kleinen Bus fahren zu lassen.

Es müsste für uns mehr Gelegenheiten geben, nach Kiel zu fahren.

Es müsste günstige Mehrfahrkarten geben. Wir fahren nur von Felde nach Kiel. In Bredenbek gibt es keine Fahrkartenautomaten.

Es müsste günstiger werden.

Fahren lieber nach RD oder Neumünster. Kiel nur zu bestimmten Arzttermine

Familientickets am Wochenende wären toll, zu familienfreundlichen Preisen!

Flexibilität, Preis

Führerscheinentzug, Krankheit

Für ältere: Fahrpläne besser lesbar. Es ist sehr gut, dass Bus und Bahn fahren.

Für die Male, wo wir Bus/Zug nach Kiel nutzen, sind wir zufrieden.

Für mich ist die Umsteigeverbindung momentan einfach zu umständlich. Reaktivierung von kleineren Bahnhaltstellen!

Fußwege zu den Verkehrsmitteln sind zu lang.

Gepäckaufbewahrung, wo Einkäufe ggf. zwischengelagert werden können.

Günstiger Zugfahren!

günstiger, mehr Verbindungen zum Zielort

günstigere Angebote

Habe in Kiel keine Erledigungen zu erledigen. Kaufe in RD ein

Habe keinen richtigen Fahrplan. Fahre gerne, habe oft dagestanden und der Zug hatte ständig Probleme: Brand, Gleisarbeiten und auf Grund meiner Schwerbehinderung (100%) steht man da in Schülldorf, der Bus ist weg, und dann?

Halbstundentakt

halbstündliche Taktung

Halt in Osterrönfeld

Haltestelle in Osterrönfeld würde den Shuttlebus überflüssig machen und Haltestelle wäre umweltfreundlich mit dem Fahrrad erreichbar. Gesamte Hin- und Rückfahrt bzw. 5er-Karte günstiger machen.

Ich müsste den Führerschein abgeben, verwitwet sein und eine Freundin in Kiel haben.

Ich müsste keinen PKW mehr haben.

Ich müsste mehr Bedarf haben, um nach Kiel zu kommen.

Ich müsste meinen Arbeitsplatz wechseln bzw. es müsste eine passende Busverbindung zu meinem jetzigen Arbeitsplatz geben.

Ich müsste meinen Führerschein verlieren und verwitwet sein. Dann würde ich regelmäßig mit dem Zug nach Kiel fahren. Dort habe ich meine Kindheit und Jugend verbracht. Bin neugierig, was die Zukunft bringt.

Ich nutze Zug/Bus als Verkehrsmittel zur Schule. Für den Weg Mittags RD - Bovenau bietet der Zug keine gute Abfahrtszeiten (lange Wartezeit in RD auf Abfahrt)

In der Regel fahren 3 Personen gleichzeitig im Auto nach Kiel. Kosten sind daher recht niedrig. Fahrkarte (Jahr/Schüler) für Kinder sind preislich attraktiv, für uns Erwachsene lohnen sie nicht (zu seltene Nutzung). Insgesamt fahren wir 20 Minuten vom Wohnort zur Arbeitsstätte. Mit dem Zuge und weiterführenden verkehrsmitteln ist da zu 100 % nicht ansatzweise darstellbar.

In Kiel benötige ich eine passende Busverbindung nach Wellsee. Es wäre günstiger, wenn es ein Jobticket geben würde, das etwas günstiger ist als der Fahrpreis.

In meinem Alter bleibt man lieber in bekannter Umgebung.

kann derzeit keine Änderungen nennen. Die Fahrzeit nach Kiel mit dem PKW vom Wohnort zum Arbeitsplatz in Kiel-Zentrum beträgt 35 min. Ohne PKW, also mit Bus und Bahn und Bus in Kiel wäre mind. eine Stunde. Gepäck müsste immer mit getragen werden.

kaum Gründe, nach Kiel zu fahren. Wenn Kiel, dann zum Einkauf und da ist ein Zug nicht geeignet, also dann Kfz.

Kein PKW mehr vorhanden.

Keine Busanbindung an meinem Wohnort.

Keine Chance, weil Arbeitsplatz in Rendsburg bzw. Neumünster ist.

Keine Extrakosten für den Busshuttle oder wenigstens geringere Kosten

Kosten erheblich reduzieren! Fahrpreis SAD - Kiel 8,40 € / 16,80 € hin und zurück = 30 DM!! Wie soll das gehen bei 800 € mtl. Rente?

Kosten senken

Leider gibt es keine Haltestelle in Osterrönfeld. Wir würden öfters (besonders unsere Kinder) den Zug nach Kiel nutzen - so ist es etwas umständlich - Bus nach Schülldorf (hält nur in der Dorfmitte, wir wohnen am Bahndamm) - dann den Zug. Bei einer Haltestelle in O'feld würden wir den Zug auch Richtung Rendsburg nehmen, um so den Tunnel-Stau zu umgehen.

Linie 14a fährt zu jedem Zug nach Schülldorf, oder Linie 4630 fährt stündlich über Schacht-audorf nach Kiel und zurück. 28 € für 2 Personen für Hin- und Rückfahrt ist gegenüber dem PKW zu viel.

Mehr Parkplätze! Dann würden wir auch mehr mit der Bahn fahren. Shuttle-Bus ist gut. Aber fahre lieber mit dem Auto nach Schülldorf zum Zug.

mehr Rente?

Meine Arbeitsstätte

Meine Tochter trainiert in Kiel. Aktuell passt es nicht mit den Trainingszeiten, daher fahren wir meistens mit dem Pkw.

Müssen wir prüfen, ob Bus/Bahn sinnvoller. War bisher kein Thema.

Müsste günstiger als Auto sein.

Müssten mehr in Kiel zu tun haben.

Preis, Zeitmanagement

Preisvorteil gegenüber Pkw, flexiblere Verbindungen auch unter Randgebieten (z. B. Osterrönfeld - Kiel - Wik)

pünktlichere Züge, häufigere Anbindung (v. a. nachts), günstiger

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit

Schade, dass es keine Verbindung am Wochenende gibt!

Shuttlebus auch nach dem letzten Zug aus Kiel

Shuttlebus fährt nur morgens und spätnachmittags. Der Stundentakt reicht nicht aus. Brauchen dichtere Verkehrsfolgen. Abends zu früh Schluss.

Sollte ich mal nicht mehr Pkw fahren können, werde ich auch Bus und Bahn benutzen. Ich möchte so lange meine Selbstständigkeit und Unabhängigkeit bewahren.

Um Ihnen eine Darstellung unserer Sicht zu geben, möchte ich einmal die Fahrt mit der Bahn von O'feld nach Kiel beschreiben: Wohnort O'feld/Zur Linnbek: Linnbek-Bus ca. 800 m Fußmarsch, Bus - Bus 14a (ca. 1,2 km, Bus von gaswer O'feld) Bus 14a – Bahnhof, Bahnhof – Kiel Und das ganze zurück. 1:05 Stunden, ohne Wartezeiten. Mit dem Auto benötige ich 20 Minuten, mit Wartezeit auf die Frau, da sie sich noch hübsch gemacht hat. Danke.

Verbesserter Anschluss innerhalb Kiels

Verbindungen auch an Wochenenden, günstiges Ticket für Schüler/Studenten

Verbindungen in den Abendstunden

Vielleicht der Preis für die Fahrkarte

Von Osterrönfeld sind beide Haltestellen zu schlecht zu erreichen.

weniger umständlich, Babymitnahme besser gestalten

Wenn ich keine andere Möglichkeit mehr hätte, vom Wohnort fortzukommen, also kein PKW und wenn keine Busse die gleiche Strecke nutzen.

Wenn ich nach Kiel fahre, nehme ich den Zug

Wenn wir nicht mehr Pkw fahren können, benutzen wir Bahn und Bus.

Wir müssten unser Auto verkaufen oder wenn es ein Ferienangebot gäbe.

Wohnnähe zum Bahnhof

Ziel besser erreichbar in beiden Richtungen

Zubringerhaltestelle zu weit entfernt, Parkplatz in Schülldorf fehlt, Bahnhof in Osterrönfeld einrichten.

Züge auch Nachts

Züge müssten alle halbe Stunde fahren; Preise müssten geringer sind

Tab. 35 Änderungswünsche – Kronshagen

nur Personen aus Kronshagen

Schneller, flexibler
1/2 Std. - Takt
Kurze Fußwege
Kurze Fußwege, bessere Erreichbarkeit der Ziele
bessere Erreichbarkeit der Ziele
bessere Erreichbarkeit der Ziele, bequemer
bessere Erreichbarkeit der Ziele, Halt auch in Kronshagen
Bequemlichkeit, weil wir ein Auto haben.
Bessere zeitliche Anpassung an Fernzüge von und nach Hamburg (z. T. lange Umsteigezeit)
Bessere Zuganbindung von Kiel nach Plön. Bei der bestehenden Taktung ist die gesamte Reisezeit mehr als doppelt so lang als mit dem PKW und die Abfahrtszeiten sind somit viel zu unflexibel.
bessere, häufigere Taktung / Anschlüsse an Züge ab Kiel HBF, besonders am Wochenende
billigere Kinderkarte (Fahrt mit Familie wahrscheinlicher)
Da Zug sonntags nicht hält in Kronshagen, keine Möglichkeit nach Eckernförde bzw. Flensburg zu fahren. Würde sonst sehr oft genutzt werden!
Das Angebot ist gut; kein Änderungsbedarf bisher.
Der Preis von Kronshagen nach Eckernförde ist unverhältnismäßig (für 20 min. Fahrzeit) teuer!!!
Die Bushaltestellen zur Stadt liegen ca. 100 m von der Wohnung. Die Busse fahren häufiger und direkt in die Innenstadt. Mit dem Zug wäre ich zwar am Hbf., nicht aber in der City. Trotzdem dürfte der Zug für viele eine gute Alternative sein.
Die Fahrtkosten nach Eckernförde finde ich unverhältnismäßig teuer!!
Diese müssten häufiger fahren.
Direkte Anbindung an neu geplanten Zug nach Schönberg wäre perfekt. Würde sofort umsteigen.
Durchgehende Verbindung nach Rendsburg und über Eckernförde hinaus nach Flensburg oder Süderbrarup
Einführung von Kurzstrecken-Tickets 1,00-1,50 Euro pro Fahrt zum Citti-Park oder zum Hauptbahnhof
Es gibt keine Zugverbindung zum Arbeitsplatz, Ich fahre mit dem Fahrrad.
Eventuell eine Erweiterung des Tickets zum Zielort vom Bahnhof.
Fahrpersonal Zugschaffner sollte richtige/wahrheitsgemäße Aussage treffen. Bahn müsste pünktlicher sein. Ausfälle/Verspätung sollen die Seltenheit und nicht die Regel sein.
Fahrpreise
Fahrpreise günstiger nach Eckernförde!
Fahrschein auch wo anders kaufen können.
Gründe um nach ECK zu fahren.
Halt in Kronshagen auch für Züge Richtung Flensburg.
Haltestelle an der Waldorfschule, 2 x stündlich
Ich besitze einen Schwerbehindertenausweis. Einige meiner Bekannten können den Fahrkartenschalter nicht bedienen, ich auch nicht, so bleibt dann die schöne Sommerfahrt nach Eckernförde aus.
ich werde im Alter den Zug für die Verbindung zum citypark nutzen
Kürzere Übergangszeiten Richtung Hamburg und zum Fernverkehr
Kurzstrecken billiger machen
Kurzstrecken von Kronshagen zum Citti oder Stadt günstiger! 2,50 € (oder wie teuer) geht gar nicht für die kurze Strecke!
Mo-So wäre gut (für Ausflüge am WE). Zur Arbeit (OH) mit dem Auto, da dorthin keine direkte Zugverbindung.
Preis/Leistung
Station ist ca. 2 km entfernt - Eichkoppelweg -
Unverhältnismäßig hoher Preis von Kronshagen nach Eckernförde!
V.a. günstigerer Fahrpreis
Verbindung am Sonntag, öfter nach Kiel, Busse sind zu unbequem und der Fahrstil der Fahrer ist schlechter geworden. SPNV innerhalb Kiels fehlt völlig, also unattraktiver ÖPNV.
vorwiegend Radler

Wenn ich in Rente wäre und nicht mehr arbeiten müsste und das Auto & Rad nicht da wären.

Wenn ich nicht mehr Auto fahren kann.

Wenn man von Kronshagen ohne Umsteigen nach Raisdorf fahren könnte, wäre das schon schön.

Wunschziel Eckernförde, mit HALT in Kronshagen

Zug müsste öfter fahren. Bus, Auto und Fahrrad sind flexibler.

Tab. 36 Änderungswünsche – Unternehmensbefragung

Aufgrund der Situation in Kiel stellt sich für mich diese Frage nicht.

Auto vor Ort

Bekannter machen

bessere Anschlussbedingungen innerhalb Kiels

bessere Informationen

Bessere Parkmöglichkeiten an den Zwischenstopps der Bahn nach Kiel, insbes. in Achterwehr

Bessere und günstigere Anbindungen nach überall

Busanbindung zur Bahn

Direktverbindung Russee-Rendsburg unter 1 Stunde Fahrzeit

Eigentlich nichts, denn das Angebot ist gut. Doch wenn ich (maximal 1-2 mal im Jahr) aus dem Dienst heraus um 14.15 Uhr in der Zentralverwaltung auf dem Ostufer sein muss, ist es zeitlich passender, den Bus der Autokraft nach Kiel zu nehmen und dann ab Hummelwiese den Bus der KVG zu nutzen. Ich muss nur einmal umsteigen und es ist außerdem preislich günstiger (mit Bahncard 0,95 ct).

Es sollte ein Zugticket im Studiausweis vorhanden sein.

Für mich wäre ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel von Nübbel bzw. von der Alten Lotsenstation bis zum Fußgängertunnel bzw. bis zum ZOB Rendsburg notwendig, damit ich auf öffentliche Verkehrsmittel umsteige. Momentan bin ich mit Rad oder eigenem PKW einfach viel einfacher und schneller an meinem Arbeitsplatz in Osterrönfeld bzw. in Kiel.

günstiger

Günstiger (Semesterticket)

Günstiger als Autofahren. Ein Tarif für Bus und Bahn (wie SH-Ticket)

häufigere Fahrt/Tag; wenn Bahn gute Anbindung zum Grünen-Zentrum

häufigere Verbindung

häufigere Verbindungen, bessere Anbindung im ländlichen Raum

häufiges Pendeln

Ich bekomme kein Semesterticket, sondern muss mir Monatskarten kaufen, das ist für mich zu teuer. Die Spritkosten mit dem Auto sind günstiger als einen Monat Zug fahren und das umgesteige zu haben. Ich würde sehr gerne täglich mit dem Zug/Bus fahren, aber es gibt keine direkte Verbindung ohne ständig in Zeitnot zwischen den Umsteigern zu kommen und die Kosten sind für mich zu hoch.

Ich müsste umziehen Nähe Bahnhof.

Ich wusste bisher nicht, wie ich vom Bahnhof in RD zum Grünen Kamp komme. Wenn es eine Verbindung gibt, würde ich sie möglicherweise nutzen.

Mein Wohnort ist in Gettorf und ich muss leider in Kiel Umsteigen. Auf der Strecke würde das für mich 2x Umsteigen bedeuten, was sehr viel Zeit kostet. Wenn es eine gute Verbindung aus Gettorf geben würde, könnte ich es mir vorstellen.

Preise für Studenten vergünstigen

Schlanker. Kein Umsteigen.

Schlechte Anbindung von anderen Ortsteilen

Shuttle bekannter machen. Müsste im Semesterticket enthalten sein.

Studentenbahn karteca 8 euro von rendsburg nach kiel ist zu teuer mit der bahn

zügige Verbindung mit direkten Anschlüssen