

Entwurf

3. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Plön

- Politische Ziele
- Rechtlicher Rahmen
- Bestandsaufnahme
- Zukünftige Anforderungen
- Maßnahmen
- Bahnstrecken im Kreis



Entwurf 3. RNVP Kreis Plön (2013 bis 2017)

Bearbeitet von:

STANGE VERKEHRSLOGISTIK CONSULTING

Röntgenstraße 1

23701 Eutin

Jürgen Stange

Bernd Dieter Schlange

Peter Knoke

Philip Cramer

sowie für den VRK Alexander Müller

Beauftragt von:

Kreis Plön – Die Landrätin

**Amt für Finanzen, Beteiligungen
und wirtschaftliche Entwicklung**

Az.: 1220-12-RNVP

Bernd Bureck

Beatrice Siemons

Bearbeitungsstand: 21. Juni 2013

Inhalt

1	Bedeutung des Nahverkehrsplans.....	6	3.1.1	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union von 2009 (AEU-Vertrag)	17
1.1	Aufgabenstellung	6	3.1.2	Verordnung (EG) 1370/2007	17
1.2	Gegenstand des Nahverkehrsplans	7	3.2	Bundesebene	18
2	Ziele des Kreises Plön.....	8	3.2.1	Regionalisierungsgesetz (RegG).....	18
2.1	Verkehrspolitische Ziele des Kreises Plön.....	8	3.2.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	18
2.2	Verkehrspolitische Ziele übergeordneter Verwaltungsebenen und ÖPNV-relevanter Gesetze	9	3.2.3	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	19
2.2.1	Ziele des Raumordnungsgesetzes (ROG, Fassung vom 31.07.2009)	9	3.2.4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	20
2.2.2	Ziele des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP)	9	3.3	Landesebene	20
2.2.3	Ziele des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte 2000	10	3.3.1	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG).....	20
2.2.4	Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein	11	3.3.2	Definition der Aufgabenträgerschaft	20
2.2.5	Ziele des Bundes- und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes	11	3.3.3	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012	20
2.2.6	Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, letzte Fassung 2008-2012 unter Berücksichtigung des Entwurfs 2013-2017)	12	3.3.4	Die Bedeutung des Instruments „Nahverkehrsplan“	21
2.3	Bedeutung und grundsätzliche Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Plön	12	3.4	Auswirkungen des rechtlichen Rahmens auf die Finanzierung des ÖPNV	21
3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	17	3.4.1	Regionalisierungsgesetz (RegG).....	21
3.1	Europäische Ebene	17	3.4.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	21
			3.4.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	22
			3.4.4	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG).....	22
			4	Bestandsaufnahme	24
			4.1	Strukturdaten	24
			4.1.1	Grundlagen	24

4.1.2	Zentralörtliche Gliederung / Ämter, Städte und amtsfreie Gemeinden	26	4.4.2	Fahrgastaufkommen im SPNV	71
4.1.3	Bevölkerung und Arbeitsplätze inkl. schulischer Bereich	26	4.4.3	Fahrgastaufkommen im ÖPNV.....	72
4.1.4	Tourismus	37	4.4.4	Service und Marketing	75
4.1.5	Verkehrsinfrastruktur Schiene	38	4.5	Finanzielle Rahmenbedingungen	77
4.1.6	Verkehrsinfrastruktur Straße	39	4.6	Entwicklungen der letzten Jahre im Bedienungsangebot.....	79
4.1.7	Verkehrsinfrastruktur ÖPNV	40	5	Zukünftige Anforderungen an den ÖPNV	84
4.1.8	Schifffahrt.....	46	5.1	Fahrzeuge.....	84
4.2	Verkehrsunternehmen.....	47	5.1.1	Busse.....	84
4.2.1	Bestand der im Kreis ÖPNV betreibenden Verkehrsunternehmen.....	47	5.1.2	Schiffe.....	84
4.2	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH.....	51	5.2	Bauliche Anlagen	85
4.2.2	Leistungen der vorhandenen Verkehrsunternehmen	51	5.2.1	Haltestellen	85
4.2.3	Eingesetzte Fahrzeuge	52	5.2.2	Schiffsanlegebrücken.....	85
4.2.4	Technische Ausstattung	54	5.2.3	Straßenraum	85
4.2.5	Tarif.....	55	5.3	Fahrpläne und Linienführung	85
4.3	Fahrplanstruktur, Angebotsqualität und Anschlussgestaltung.	58	5.3.1	Hauptrelationen des Nahverkehrs	85
4.3.1	Fahrplanstruktur Bahn / Fernverkehr	58	5.3.2	Wichtige Verbindungen des Bus- und Schiffsverkehrs	86
4.3.2	Buslinien im Kreis Plön.....	59	5.4.1	Weitere Bedienung.....	88
4.3.3	Angebotsqualität im Linienbusverkehr	64	5.4.2	Schülerbeförderung.....	88
4.3.4	Bedarfsgesteuerte Verkehre und alternative Bedienformen....	67	5.5	Serviceleistungen.....	88
4.3.5	Fahrtenangebot Fördeschifffahrt	68	5.6	Tarifstruktur.....	88
4.4	Verkehrsaufkommen	69	6	Zielbestimmungen – Maßnahmen für den Nahverkehrsplan ..	89
4.4.1	Motorisierung und Verkehrsaufkommen auf der Straße	69	6.1	Angebotsentwicklung einer Verkehrsbedienung für den Kreis Plön.....	89

6.1.1 Aufbau eines Integralen Taktfahrplans (ITF) für den Kreis Plön – Vorstufe..... 89 6.1.2 Angebot nach Linien..... 96 6.1.3 Schülerbeförderung..... 101 6.2 Fahrzeuge..... 103 6.2.1 Busse..... 103 6.2.2 Schiffe..... 105 6.3 Infrastruktur..... 105 6.3.1 Haltestellen..... 105 6.3.2 Schiffsanlegebrücken..... 110 6.3.3 Straßenraum..... 110 6.3.3 Lichtsignalanlagen..... 111 6.3.4 Dynamisches Fahrgast-Informationssystem..... 112 6.4 Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel..... 113 6.4.1 Verknüpfungspunkte..... 115 6.4.2 Verknüpfungspunkte mit der Fördeschiffahrt und mit bestimmten Formen des Individualverkehrs..... 116 6.4.3 Anschluss-Konzepte..... 117 6.4.4 Anschluss-Sicherung..... 117 6.5 Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV..... 117 6.6 Marketing..... 119 6.7 Tarife..... 121 6.7.1 Allgemeine Vorgaben..... 121	6.7.2 Fahrkartensortiment..... 121 6.7.3 Reisewegabgleich..... 122 6.7.4 Touristische Angebote..... 123 6.7.5 Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft..... 124 6.8 Barrierefreiheit..... 124 6.9 Maßnahmen zur Qualitätssicherung und –steigerung..... 125 6.10 Weiterentwicklungen im Vertrags- und Finanzbereich..... 126 6.10.1 Anforderung der Finanzierungsverordnung des Landes..... 126 6.10.2 Finanzierung des ÖPNV im Land..... 126 6.10.3 Finanzierung des ÖPNV im Kreis Plön..... 127 6.10.4 Anpassungsbedarf im Kreis Plön..... 127 6.11 Teilnetze und Vergabe..... 127 6.11.1 Netz Eigenbetrieb..... 128 6.11.2 Netz Mitte..... 129 6.11.3 Netz Südwest..... 129 6.11.4 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Kiel..... 129 6.11.5 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Ostholstein..... 129 6.11.6 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Rendsburg-Eckernförde..... 129 6.11.7 Linien mit einer Zuordnung zu mehreren Aufgabenträgern... 130 6.12 Finanzierungsrahmen..... 132 6.13 Organisation..... 133 6.13.1 Derzeitige Strukturen..... 133
---	--

6.13.2	Perspektiven	133
6.14	Zukunft des VRK	134
6.15	Landesweiter Verbund	136
6.16	Umsetzungsplan einschließlich weiterer Untersuchungen	136
7	Zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön	138
7.1	Bahnstrecke Kiel – Lübeck	138
7.2	Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand.....	140
7.3	Einführung einer StadtRegionalBahn im Kreis Plön.....	143
7.4	Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg	145
7.5	Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg	147
8	Fazit	150
9	Abkürzungsverzeichnis	151
10	Abbildungsverzeichnis.....	153
11	Literatur- und Quellenverzeichnis	154
12	Anlagen.....	156

Einleitung

Der Kreis Plön legt hiermit seinen dritten Regionalen Nahverkehrs-Plan¹ (RNVP) vor. Dieser bestimmt den Rahmen für die Entwicklung des Öffentlichen PersonenNahverkehrs (ÖPNV²) in den nächsten fünf Jahren und erfüllt auf dieser Grundlage die Funktion eines auf diesen bezogenen Planungs- und Steuerungsinstruments. Er fügt sich dabei in eine übergreifende Gesamtstrategie des Kreises ein, da hiermit der ÖPNV als bedeutendes Element der Mobilität insgesamt behandelt wird, deren Sicherstellung ihrerseits eine fundamentale Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Kreises als Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort ist. Nach dem einleitenden

1. Kapitel mit der kurzen Erläuterung der **Bedeutung des Nahverkehrsplans** werden im

2. Kapitel die **verkehrspolitischen Ziele**, die mit anderen Planungen übergeordneter Verwaltungen und gesetzlichen Grundlagen im Zusammenhang stehen, beschrieben. Im

3. Kapitel wird auf die **rechtlichen Rahmenbedingungen** eingegangen. Im

4. Kapitel ist eine **Bestandsaufnahme des heutigen ÖPNV-Istzustandes** festgehalten. Aufbauend auf dieser Bestandsaufnahme werden im

5. Kapitel die **zukünftigen Anforderungen** sowie schließlich im

6. Kapitel die **Zielbestimmungen und Maßnahmen** aufgezeigt.

Über die den ÖPNV in o.g. Sinne betreffenden Inhalte hinaus werden im

7. Kapitel die zukünftige Entwicklung und mögliche Perspektiven des SchienenPersonenNahverkehrs (SPNV³) im Kreis Plön dargestellt (unter Berücksichtigung der derzeit nicht im Betrieb befindlichen Schienenstrecken). Im

8. Kapitel wird das **Fazit** dieses RNVP gezogen. Das

9. Kapitel beinhaltet das **Abkürzungsverzeichnis**. Im

10. Kapitel findet sich das **Abbildungsverzeichnis** sowie im

11. Kapitel das **Literaturverzeichnis**. Die im

12. Kapitel aufgeführten **Anlagen** sind in einem separaten Anlagenband zusammengefasst.

¹ Die Begriffe zu den Abkürzungen des RNVP sind im Kapitel 8 zusammengefasst.

² Unter ÖPNV im engeren Sinne wird der räumliche Bereich zur Beförderung von Personen im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und sonstigen alltäglichen Verkehr mit Fahrzeugen des Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrs (Fähren) im Linienverkehr verstanden (Quelle: Gabler, Wirtschaftslexikon; Begriff: ÖPNV) Mit Schienenverkehr ist im ÖPNV nur der U-Bahn- oder Straßenbahnverkehr gemeint, der im Kreis Plön nicht vorhanden ist.

³ Als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in Deutschland die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bezeichnet. Der Begriff umfasst die Zuggattungen Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn (früher Nahverkehrszug) und S-Bahn (Quelle: Wikipedia) der Deutschen Bahn sowie entsprechende Verkehre der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

1.1 Aufgabenstellung

Mit Beschluss vom 08.12.2011 hat der Kreistag des Kreises Plön die Verwaltung beauftragt, das Aufstellungsverfahren eines Regionalen Nahverkehrsplanes durchzuführen. Es handelt sich dabei für den Kreis um den dritten Plan dieser Art. Mit der Erarbeitung des Planes wurde die Fa. SVC in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes Region Kiel beauftragt. Maßgeblich für den Kreis Plön und damit für die Ausgestaltung des RNVP sind dabei folgende Sachverhalte:

Nach § 1 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das genannte Gesetz regelt weiter, dass diese Sicherstellung – soweit es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr handelt – Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Diese können⁴ für ihren Zuständigkeitsbereich Regionale Nahverkehrspläne aufstellen, in dem der Rahmen für die weitere Entwicklung des ÖPNV für 5 Jahre beschrieben wird.

Seit dem 1. Januar 2013 ist in der ergänzend zum ÖPNVG erlassenen novellierten Finanzierungsverordnung eine neue Bestimmung mit nachhaltiger Tragweite wirksam: Die Auszahlung eines erheblichen Teils der finanziellen Mittel des Landes, die dem Kreis zur Finanzierung des ÖPNV grundsätzlich zustehen, werden nur unter der Maßgabe des Vorhandenseins eines RNVP ausgezahlt (geregelt in der für 2013 bis 2017 geltenden Landesverordnung über

⁴) Diese „Kann-Bestimmung“ gilt seit einer Gesetzesnovelle im Jahr 2007. Zuvor war festgelegt, dass die Kreise und kreisfreien Städte einen solchen Plan vorzulegen haben. Darin liegt begründet, warum nach dem 2. RNVP 2004-2008 zunächst kein weiterer RNVP für den Kreis Plön aufgestellt wurde; hinzu kam, dass seinerzeit bereits abzusehen war, dass es im schulischen Bereich aufgrund gesetzlicher Entscheidungen des Landes zu Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Schullandschaft und infolgedessen auch auf die Schülerverkehrsströme kommen würde.

die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012). Anforderungen an einen solchen RNVP sind im ÖPNVG und in der Finanzierungsverordnung näher geregelt.

Weiter sieht sich der Kreis insgesamt der Herausforderung der Gestaltung einer nachhaltigen Entwicklung mit Sicherung und Weiterentwicklung seiner Funktionen als Wohn- Wirtschafts- und Tourismusstandort (entsprechend den strategischen Zielen des Kreises) gegenüber. Die Sicherstellung von Mobilität ist dabei unter den in der heutigen Zeit gültigen Voraussetzungen ein zentraler Bestandteil. In diesem Zusammenhang kommt auch dem ÖPNV und seiner Gestaltung eine bedeutende Rolle zu. Im Hinblick darauf erfüllt der RNVP die wichtige Funktion eines Planungs- und Steuerungsinstruments für den Kreis, das Planungssicherheit bietet, transparent ist und die divergierenden Interessen so weit wie möglich zusammenführt, dabei aber auch realistisch ist. Um diese zu erfüllen, gilt es, ein Konzept für die künftige Entwicklungsstrategie des ÖPNV, das qualifizierte Handlungsempfehlungen zur

- Planung,
- Organisation und
- Finanzierung des ÖPNV

enthält, die auf aktuellen zentralen Herausforderungen wie

- den demografischen Wandel,
- die finanziellen Restriktionen, die
- Weiterentwicklung im Bereich des SPNV sowie die
- Vernetzung mit den benachbarten Aufgabenträgern im VRK

abstellt.

1.2 Gegenstand des Nahverkehrsplans

Grundsätzlicher Gegenstand des RNVP ist – ausgehend vom ÖPNVG – der Rahmen für die zukünftige Entwicklung des „übrigen ÖPNV“ über die nächsten fünf Jahre. Somit beschäftigt sich der RNVP mit der Konzeption für eine ausreichende Verkehrsbedienung im Busverkehr und ergänzend auch im Förderfahrverkehr des Kreises Plön. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist die Erfassung des Bestandes. Vor dem Hintergrund des langen Zeitraums seit dem letzten RNVP wird daher einer Beschreibung der vorhandenen Verhältnisse vergleichsweise breiter Raum eingeräumt. Dies betrifft zum einen die gesetzlichen und strukturellen Rahmenbedingungen und deren zukünftige Entwicklung (soweit absehbar), zum anderen aber vor allem die Bestandsaufnahme des vorhandenen ÖPNV. Zusätzlich wird ein Überblick über die Entwicklung der letzten Jahre gegeben, die auch eine Bilanzierung des 2. RNVP bezüglich der wichtigsten Aspekte einschließt.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse werden in zentralen Bereichen mit Blick auf die nächsten Jahre eingehende Untersuchungen getätigt und Handlungsmöglichkeiten bzw. –erfordernisse aufgezeigt:

- Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes auf den Hauptachsen und in den Verdichtungsräumen,
- Sicherstellung einer Grundversorgung in den Achsenzwischenräumen,
- Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr,
- Qualitätsstandards allgemein und im Besonderen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit,
- Anpassungen an die Weiterentwicklung im SPNV,
- Weiterentwicklung des landesweiten Tarifes und in diesem Zusammenhang die Einführung eines Anschlussversicherungssystems und die Erweiterung der Möglichkeiten des Vertriebs und der Fahrgastinformation,

- Fragen der Organisation, besonders im Hinblick auf die Neupositionierung des VRK.

Wenngleich für den im Kreisgebiet ebenfalls in erheblichem Umfang durchgeführten SPNV die Aufgabenträgerschaft beim Land Schleswig-Holstein liegt und dort über dessen Weiterentwicklung entschieden wird und diese in einem Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) dokumentiert wird, werden Aussagen zum SPNV auch im RNVP des Kreises getroffen, zumal sich die Regionalen Nahverkehrspläne gemäß ÖPNVG an die Vorgaben eines LNVP anzupassen haben. Zusätzlich werden eigene Bewertungen der vorhandenen, derzeit nicht im Betrieb befindlichen Schienenstrecken im Kreis Plön im Hinblick auf ihre Potenziale für die zukünftige Entwicklung gegeben.

Noch nicht abschließend geklärt und daher nur gemäß augenblicklichem Sach- bzw. Erkenntnisstand beschrieben, werden Handlungserfordernisse aufgrund des rechtlichen Rahmens hinsichtlich der Verordnung (EG) 1370/2007 (hier gibt es in der juristischen Fachdiskussion nach wie vor unterschiedliche Interpretationen) und das Vorhaben des Landes zur Implementierung eines landesweiten Aufgabenträgerverbunds (es liegt noch kein abschließendes Diskussionsergebnis v.a. im Hinblick auf die Ausgestaltungsdetails vor). Diesbezüglich ist während der Laufzeit des Planes weiterer Entscheidungsbedarf zu erwarten.

2 Ziele des Kreises Plön

Im Folgenden werden – als wichtige Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV – die verkehrspolitischen Ziele des Kreises Plön umrissen. Sie werden dabei in einen erweiterten Zusammenhang gestellt, indem eine Einordnung in einen Gesamtstrategischen Ansatz erfolgt und eine Darstellung der Ziele, die sich aus Gesetzen oder Planungsgrundlagen übergeordneter Verwaltungsebenen ergeben, vorgenommen wird.

2.1 Verkehrspolitische Ziele des Kreises Plön

Der Kreis Plön misst der Sicherung und Verbesserung von Mobilität hohe Bedeutung zur Sicherung und Weiterentwicklung des Kreises als Wohn-, Wirtschafts- und Erholungsstandort zu. Aktuell sind hierbei der demografische Wandel, die angestrebte Inklusion von Menschen mit Behinderungen, die immer kostenintensiver werdende PKW-Nutzung in Verbindung mit zurückgehendem PKW-Besitz junger Erwachsener, die Bedeutung nicht PKW-gebundener touristischer Mobilitätsbedürfnisse sowie die Umweltaanforderungen bzw. die angestrebte „Energiewende“ zu berücksichtigen. Für den Kreis Plön gelten daher zunächst folgende verkehrspolitische Grundsatzziele:

- Gewährleistung von Mobilität für die Bevölkerung, dabei im Besonderen der nicht über einen PKW verfügenden Bevölkerungsteile, zu denen insbesondere Frauen, Behinderte, ältere Menschen (mit abnehmender Tendenz), Jugendliche und zunehmend junge Erwachsene zählen, unter Berücksichtigung der sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse v.a. im Zuge des demografischen Wandels⁵,

⁵ Quelle: Kommentar zum ÖPNVG-SH, LEP 2010, 1. u. 2. RNVP, weiter Shell-Studie (vgl. 4.4.1) und „Der Nahverkehr“ (vgl. 2.3)

- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulstandorten und sonstigen Bildungseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Arbeitsmärkten und Erholungsgebieten,
- Verbesserung der Mobilitätschancen von Behinderten und älteren Menschen durch Verminderung von Barrieren im Verkehrsbereich (sukzessive Herstellung von Barrierefreiheit),
- Verringerung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und weiterer Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Sicherung der Attraktivität des Kreises für die in ihrer Bedeutung wachsenden „PKW-fernen“ jungen Erwachsenen und Touristen, um die Abwanderung ersterer zu verhindern (Minderung der Folgen des demografischen Wandels) und die Potenziale letzterer, insbesondere der Tagestouristen, voll zu erschließen.

Dem ÖPNV und seiner möglichst attraktiven und zukunftsfähigen Gestaltung zur Stärkung seiner Anteile an der Mobilität kommt in diesem Zusammenhang große Bedeutung zu. Dies muss jedoch stets im Kontext mit den siedlungsstrukturellen sowie insbesondere mit den finanziellen Rahmenbedingungen gesehen werden. Dessen konkrete Ausgestaltung in den verschiedenen Teilräumen des Kreises muss sich auch weiterhin an der Angemessenheit des Verhältnisses zwischen Aufwand und Nutzen der hierfür erforderlichen Maßnahmen orientieren. Insofern können die folgenden weiteren Zielsetzungen definiert werden:

- Ausgestaltung des ÖPNV dergestalt, dass er in siedlungsstrukturell bzw. touristisch geeigneten Gebieten so weit wie möglich eine attraktive und umweltfreundliche Möglichkeit der Mobilität bietet und eine Alternative zum MIV darstellt sowie (im Zusammenhang mit seiner Inanspruchnahme) zu tatsächlichen Emissionsminderungen beiträgt,

- Ausbau der Integration der Schülerbeförderung in das ÖPNV-Gesamtangebot (auch im Interesse wirtschaftlich vertretbarer Lösungen für die wachsenden Anforderungen an die Schülerbeförderung),
- Gewährleistung einer ÖPNV-Grundversorgung (montags bis freitags, auch in den Schulferien) für alle größeren Wohnplätze,
- Ausbau der Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems,
- weitere Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger (sowohl Bus, Bahn und Fähre als auch ÖPNV und IV) durch Verknüpfung und Vernetzung – auch mit Nutzung moderner Möglichkeiten der Informationstechnologie,
- Sicherung einheitlicher Tarifstrukturen und attraktiver tariflicher Angebote im Rahmen des Schleswig-Holstein-Tarifes,
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen im Interesse einer möglichst hohen Erreichbarkeit der vom Kreis verfolgten Ziele,
- Entwicklung und Umsetzung einer für die Bedingungen im Kreis optimalen Strategie, den Anforderungen aus den für den ÖPNV relevanten EU-Verordnungen sowie den Bundes- und Landesgesetzen gerecht zu werden, hierbei besonders
- Beachtung der Vorgaben aus der Landes-Verordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 im Interesse der Sicherung der höchstmöglichen Zuwendungsbeträge aus den Kommunalisierungsmitteln des Landes.

Es wird darüber hinaus festgestellt, dass der Kreis Plön sich den Zielen der übergeordneten Ebenen selbstverständlich verpflichtet fühlt; viele hiervon sind in vorstehendem Katalog enthalten. Im Einzelnen werden diese im folgenden Kapitel dargestellt.

2.2 Verkehrspolitische Ziele übergeordneter Verwaltungsebenen und ÖPNV-relevanter Gesetze

2.2.1 Ziele des Raumordnungsgesetzes (ROG, Fassung vom 31.07.2009)

Aufgabe der Raumordnung ist es, die Teilräume innerhalb Deutschlands durch umfassende und übergeordnete Raumordnungspläne, raumordnerische Zusammenarbeit und Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen weiterzuentwickeln, zu ordnen und zu sichern. Nach den verkehrlichen Grundsätzen der Raumordnung sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem geschaffen werden. Zur guten und verkehrssicheren Erreichbarkeit der Teilräume soll ein schneller und reibungsloser Personen- und Güterverkehr sichergestellt werden. V. a. in hochbelasteten Räumen sollen die Voraussetzungen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße geschaffen werden. Daneben sollen die Raumstrukturen verkehrsmindernd wirken. (§ 2, Abs. 3 ROG).

Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung oder bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen (§ 4, Abs. 1 ROG).

2.2.2 Ziele des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP)

Durch Konzentration von Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur soll eine Verringerung von Verkehren ermöglicht werden. Möglichst viel Verkehr soll auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Gemäß den Grundsätzen und Zielen des Landesentwicklungsplanes 2010 bezüglich des ÖPNV wird allgemein eine Steigerung von dessen Attraktivität angestrebt. Besonders gilt dies in verdichteten Gebieten, wo die Siedlungsschwerpunkte gut an den ÖPNV – dabei möglichst an den SPNV – anzubinden sind. In ländlichen Gebieten

soll das ÖPNV-Angebot zumindest gesichert werden, besonders in abgelegenen Räumen wird eine gute Verknüpfung mit dem MIV sowie die Entwicklung flexibler bzw. multifunktionaler Bedienformen als wichtig erachtet.

Der LEP definiert bestimmte touristische Regionen, jedoch sollte aus Sicht des Kreises Plön neben Laboe/Schönberg und Hohwachter Bucht auch die Region Plöner See (Teil der Holsteinischen Schweiz) gleichberechtigt dazu gehören.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV sind zu beachten:

- der demografische Wandel und die hieraus resultierenden Änderungen im Mobilitätsverhalten,
- sich ändernde Nachfragestrukturen im Schülerverkehr,
- die zu erwartenden Pendlerverflechtungen im Einzugsbereich der kreisfreien Städte und in der Metropolregion Hamburg durch gute Verbindungen zwischen Kernstadt und Umland (der Kiel-Region unter der Maßgabe einer engen Kooperation),
- Verbindung von zentralen Orten und anderen Gemeinden mit überörtlicher Versorgungsfunktion,
- Anbindung größerer neuer Wohn- und Gewerbegebiete,
- gute Verknüpfung Bahn – Bus und ÖPNV – IV
- Belange der Urlaubs- und Erholungsverkehre
- Weiterer Ausbau der verkehrlich-tariflichen Kooperation im Rahmen des SH-Tarifes.

2.2.3 Ziele des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein Mitte 2000

Der Regionalplan konkretisiert die landesplanerischen Grundsätze für die jeweilige Teilregion. Der für den Planungsraum III vorliegende Plan wurde aufgrund seines Entstehungsjahres noch nicht an das

Landesentwicklungsprogramm angepasst. Grundsätzlich wird eine Verlagerung des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt. Mit dem ÖPNV-Ausbau wird eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit angestrebt. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sollen u.a. folgende Aspekte optimiert werden:

- Räumliche und zeitliche Vernetzung zwischen Fern-, Nah- und Regionalverkehr sowie Busverkehr,
- Taktverkehr,
- Integration anderer Verkehrsträger,
- übersichtliches Tarifkonzept (wurde zwischenzeitlich umgesetzt und
- der verbesserte Zugang zu den Einrichtungen des ÖPNV.

Mit der Qualitätssteigerung der Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sollen mehr potenzielle Fahrgäste erreicht werden. Die Verknüpfungspunkte werden dabei in drei Kategorien unterteilt:

Die **zentralen Verknüpfungspunkte** sollen als Knotenpunkte zwischen dem Bahnverkehr, vorwiegend dem Fernverkehr und dem SPNV sowie dem übrigen ÖPNV dienen. Angestrebt werden soll eine stündliche Bedienung durch den Regionalbusverkehr. Der Stadtbusverkehr soll mindestens im 20-min-Takt angeboten werden. Im Planungsraum III, zu dem der Kreis Plön gehört, sind als zentrale Verknüpfungspunkte Kiel und Neumünster ausgewiesen.

Zu den **städtischen Verknüpfungspunkten** zählt im Kreisgebiet einzig die Kreisstadt Plön; hier soll eine Anbindung im Regionalbusverkehr in einem 2-Stunden-Takt und im Stadtbusverkehr in einem 30-min-Takt erfolgen. Der Stadtverkehr verkehrt bereits im 30-min-Takt. Der Regionalbusverkehr verkehrt bereits häufiger als zweistündlich, jedoch meistens unvertaktet.

Weiter ist als **regionaler Verknüpfungspunkt** der Standort Preetz ausgewiesen. Hier soll eine Verknüpfung zwischen dem Schienenverkehr und den Regionalbussen erfolgen, deren

Organisation im RNVP enthalten sein soll. Diese Verknüpfung besteht heute bereits.

Im Hinblick auf die starken Pendlerverflechtungen innerhalb des Planungsraumes soll durch Verkehrsverbünde, einheitliche Tarife und transparente Information das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden. Dieses Ziel ist bereits weitgehend umgesetzt.

Im Rahmen eines Nahverkehrsplanes soll die Planung und Umsetzung für den Einsatz leistungs- und zukunftsfähiger Nahverkehrssysteme angestrebt werden. In den ländlichen Gebieten des Kreises soll der ÖPNV auf die zentralen Orte Kiel, Neumünster und Plön ausgerichtet sein. Geeignete Verknüpfungspunkte müssen an den entsprechenden Stellen geschaffen werden. Im Übrigen soll der ÖPNV die Nahbereiche sowie Arbeits- und Schulplätze erschließen. Ebenso sollen touristische Ziele durch den ÖPNV erschlossen werden.

Die Forderungen des Regionalplanes für den Planungsraum III, Schleswig-Holstein sind weitgehend erfüllt.

2.2.4 Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein (ÖPNVG, Fassung vom 24.05.2007)

Die inhaltlichen Anforderungen an einen regionalen Nahverkehrsplan regeln die Abs. 2 und 3 in § 5 des ÖPNVG; ergänzt werden diese durch die Anlage 1 der Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012, die ab 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2017 gilt.

Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land dienen. Er soll eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum MIV darstellen. Die Aufgabenträger sollen dahingehend bemüht sein, den Anteil des MIV durch Verlagerung auf den ÖPNV insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen zu verringern bzw. zumindest einen Anstieg zu vermeiden. Grundsätzlich soll daher der Ausbau und die

Finanzierung des ÖPNV Vorrang haben vor dem MIV. Verbunden mit dieser Zielsetzung sind die Aufgabenträger dazu angehalten, eine Verbesserung der Infrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Neben den spezifischen Belangen einzelner Nutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden und Beschäftigten sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Zu beachten sind ferner das spezifische Mobilitätsverhalten von Frauen und die Anforderungen des Tourismus- und Freizeitverkehrs.

Der ÖPNV soll außerdem mit dem Ziel der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit gestaltet werden. In der o.g. Landesverordnung wird das Vorliegen eines RNVP, die transparente Darstellung der Mittel und die Umsetzung des landesweiten Corporate Design als Voraussetzung für die vollständige Auszahlung der Mittel gefordert. Eine landeseinheitliche Lösung, die für alle Aufgabenträger verbindlich ist, wird derzeit unter der Federführung des Landes (LVS) erarbeitet.

2.2.5 Ziele des Bundes- und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG, Fassung vom 01.01.2008/LBGG, Fassung vom 18.11.2008)

Ziel dieser Gesetze ist, die Benachteiligung von Menschen mit Handicaps zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von diesen Menschen am Leben der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Daher fordern § 8 des BGG und § 11 des LBGG unter anderem die Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr. So bestimmt § 8 BGG, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen

Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Gemäß § 11 LBGG sind Neubauten, größere Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffung neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Handycaps und älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätseinschränkung zu gestalten oder durchzuführen. Ergänzend hierzu wurde in einer landesweiten Arbeitsgruppe eine Checkliste verfasst, die unter anderem Orientierung, welche Aspekte hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit“ bei der Aufstellung von regionalen Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen sind, geben soll. Analoge Zielsetzungen verfolgt auch die UN-Behindertenrechtskonvention vom 13.12.2006, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundestags- und Bundesratsbeschluss zugestimmt hat und deren grundsätzlicher Zweck die Förderung, der Schutz und die Gewährleistung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen sowie Förderung der Achtung der ihnen innewohnenden Würde ist. Vor diesem Hintergrund wird auch dort u.a. (in Art. 9) gleichberechtigter Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln und zu Information und Kommunikation gefordert, was die Freiheit von Zugangshindernissen oder –barrieren bedingt.

2.2.6 Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, letzte Fassung 2008-2012 unter Berücksichtigung des Entwurfs 2013-2017)

Oberziel aller bisherigen Landesweiten Nahverkehrspläne bestand darin, mehr Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen sowie die Zufriedenheit der vorhandenen Fahrgäste zu sichern und diese zu erhalten. Aktuell werden die Verbesserung der Qualität, der Nutzbarkeit und der Verständlichkeit des Nahverkehrs als zielführend erachtet. Dabei gilt es, diese Ziele unter den Rahmenbedingungen immer knapper werdender öffentlicher Mittel und des demografischen Wandels zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der

Weiterentwicklung von Bahn und Bus zu einem integrierten System mit größtmöglicher Effizienz und der Bereiche Hamburg und Schleswig-Holstein zu einem Verkehrsraum zu, wobei flankierend eine dementsprechende Kommunikationsstrategie eine wichtige Rolle spielt. Von hoher Priorität sind ferner weitere Fortschritte bei der Herstellung von Barrierefreiheit.

2.3 Bedeutung und grundsätzliche Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Plön

Im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung des Kreises dominiert – wie in allen Kreisen des Landes – der MIV⁶. Bezüglich des diesbezüglichen Stellenwerts des ÖPNV nimmt der Kreis Plön eine mittlere Position ein; in den kreisfreien Städten Kiel, Lübeck und Flensburg sowie in den dem HVV angehörenden Kreisen Segeberg, Pinneberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg wird er spürbar intensiver genutzt, die kreisfreie Stadt Neumünster und der Kreis Steinburg liegen ähnlich und in den übrigen Kreisen liegen die ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr niedriger (vgl. Abb. 1 auf der nächsten Seite).

⁶ MIV = motorisierter Individualverkehr

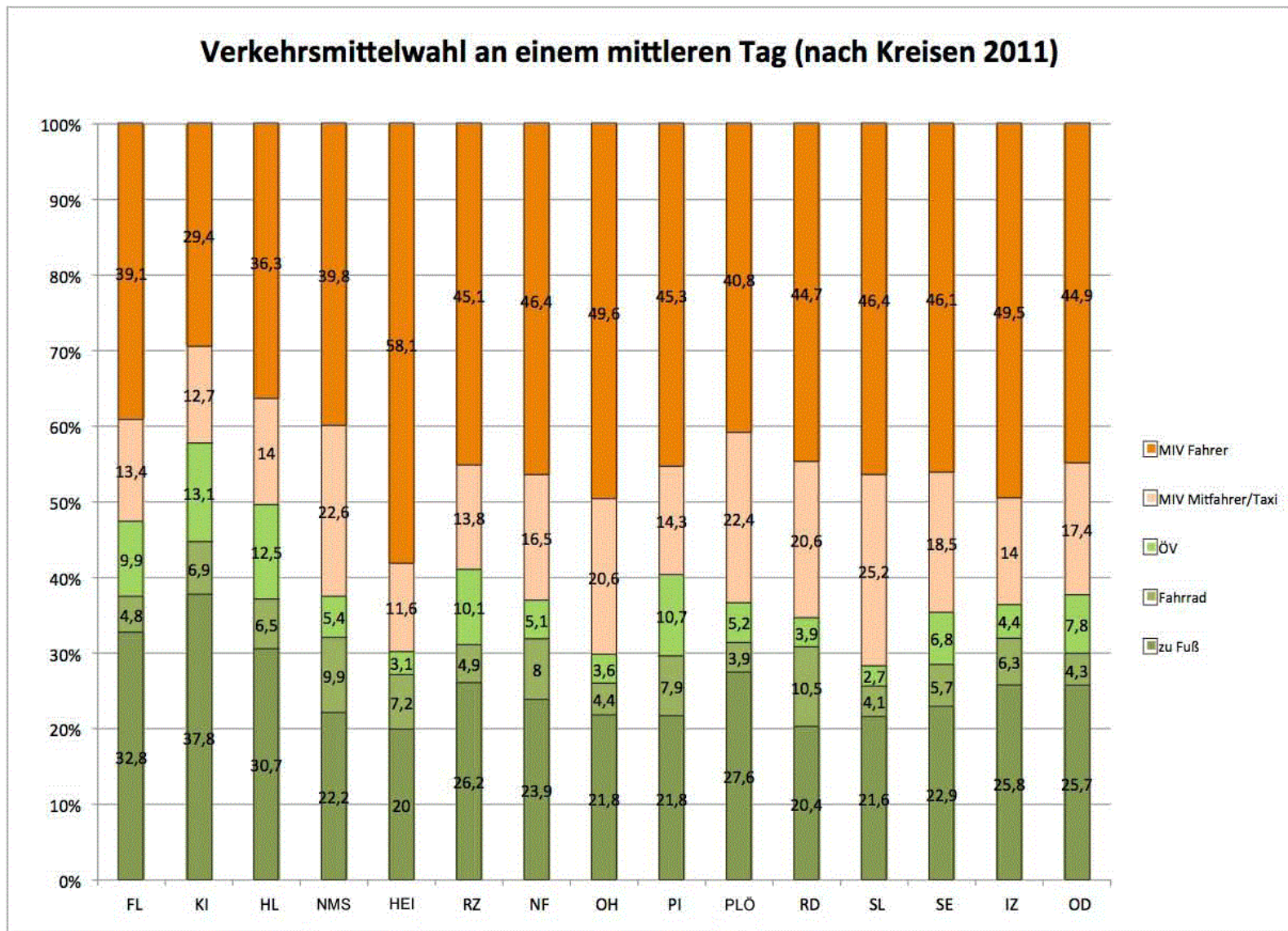


Abb. 1: Verkehrsmittelwahl in Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins 2011

Quelle: omniphon, LVS

In Kap. 2.1 wurde bereits dargelegt, dass der Sicherung von Mobilität für die Zukunftsfähigkeit des Kreises hohe Bedeutung zukommt. In diesem Rahmen stellt die attraktive Ausgestaltung des ÖPNV-Systems ein wichtiges Element dar. Entsprechende Erfordernisse folgen auch aus dem Bestreben, mit den Entwicklungen im SPNV und landesweit, dabei insbesondere mit den benachbarten Aufgabenträgern im VRK, Schritt zu halten. Infolgedessen misst der Kreis Plön dem ÖPNV und seiner Weiterentwicklung eine hohe Bedeutung bei.

Dabei muss beachtet werden, dass angesichts des Umstands, dass hinsichtlich der engen Finanzspielräume des Aufgabenträgers, der Schulträger und der Städte und Gemeinden wie auch der Verkehrsunternehmen keine Entspannung, sondern eher eine Verschärfung zu erwarten ist, ein Höchstmaß an **Wirtschaftlichkeit des Verkehrs** eine Grundvoraussetzung für die Erreichung der übrigen Ziele ist. Infolgedessen muss weiterhin an einer Steigerung der Kosteneffizienz des Verkehrsangebotes gearbeitet werden. Hier bleiben zunächst die Verkehrsanbieter gefordert, alle Möglichkeiten der Kostenoptimierung durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen, aber auch durch überbetriebliche Kooperationen auszuschöpfen. Auch die Möglichkeit der Mitfinanzierung durch Dritte (auch aus der Privatwirtschaft – z.B. engagierte sich der CITTI-Park in Kiel finanziell an seiner Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln) ist in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Das Wirtschaftlichkeitsgebot erfordert daneben auch zukünftig eine Ausrichtung des Verkehrsangebotes an den Strukturen der Verkehrsnachfrage. Im Kreisgebiet ist im Randbereich von Kiel, auf den wichtigen Siedlungsachsen und auch in den Stadtbereichen Preetz und Plön eine beachtliche Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsarten vorzufinden, während in den abseits hiervon gelegenen Räumen die Nachfrage sich v.a. auf den Schülerverkehr konzentriert und darüber hinaus nur sehr begrenzte Potenziale vorhanden sind. (vgl. hierzu Kap. 4.1).

Daraus folgt zum einen, dass die derzeitige Grundstruktur des ÖPNV-Systems mit

- a) gut bzw. sehr gut – teils durch SPNV – bedienten Verkehrsachsen und
- b) Achsenzwischenräumen, deren Verkehrsangebot sich eher an einem Basisangebot zur Daseinsvorsorge orientiert, weiterhin den Verkehrsstrukturen im Kreis entspricht und daher Bestand haben wird.

Zum anderen erfordern die erwarteten **demografischen Veränderungen** mit sinkender Bevölkerungszahl, steigenden Anteilen von Menschen im Seniorenalter und deutlich zurückgehenden jüngeren Jahrgängen Optimierungen innerhalb dieser Struktur, da mit letzteren eine zentrale Nachfragegruppe für den ÖPNV im Kreis deutlich kleiner wird. Daher wird es als erforderlich angesehen, durch eine Angebotsgestaltung, die v.a. auch jüngere und mittlere Jahrgänge anspricht, die Attraktivität des Kreises für diese Bevölkerungsgruppe zu stärken und so die Folgen des demografischen Wandels abzumildern. Weiter muss angestrebt werden, die Rückgänge im Schülerverkehr durch Fahrgäste aus anderen Zielgruppen (z.B. Berufspendler, Fahrgäste im Be- und Versorgungsverkehr, Touristen) wenigstens teilweise zu kompensieren. Dabei ist von Bedeutung, dass Mobilität auch für Erwachsene heute weniger stark PKW-orientiert ist als früher; besonderer Beachtung bedarf in diesem Zusammenhang ein seit einigen Jahren zu beobachtender Trend bei jungen Erwachsenen, sich zunehmend multimodal fortzubewegen und sogar vermehrt auf den Besitz eines eigenen PKW zu verzichten (vgl. Abb. 2 und Abb. 3). Hingegen ist für die wachsende Gruppe der Senioren eine Zunahme der Motorisierung zu erwarten.

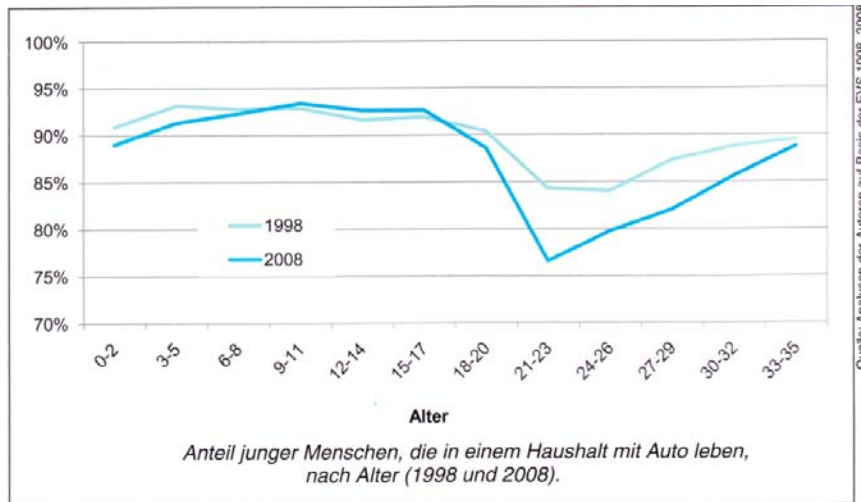


Abb. 2: Aus: Der Nahverkehr 10/2012, S. 8

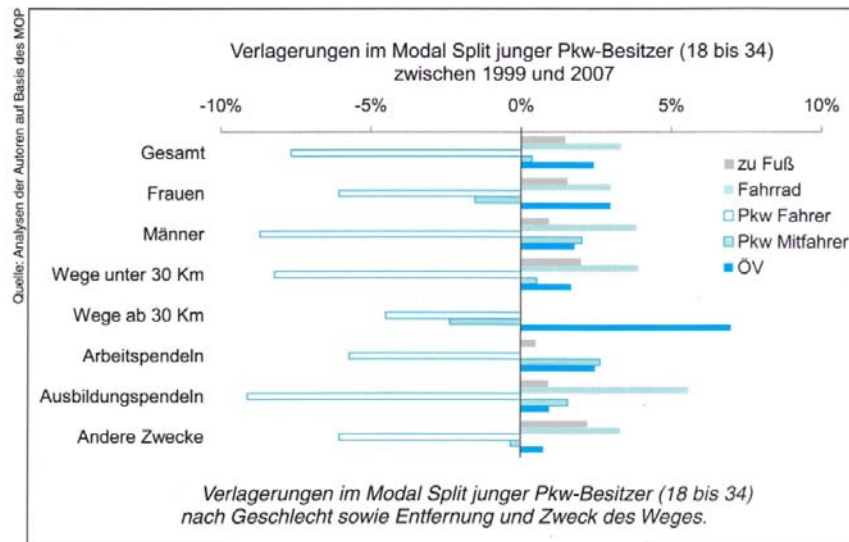


Abb. 3: Aus: Der Nahverkehr 10/2012, S. 12

Aus vorstehenden Ausführungen resultiert das Erfordernis, ein integriertes ÖPNV-Angebot zu schaffen, dessen Fahrtenangebot möglichst den Bedürfnissen aller Kundengruppen simultan gerecht wird (d.h. mit möglichst wenigen gruppenspezifischen Fahrtenangeboten auskommt). Die Bildung bzw. Sicherung von sauberen Takten auf den Achsen und gute Anschlüsse an Verknüpfungspunkten, so weit möglich nach dem Prinzip eines integralen Taktfahrplanes, sollten kennzeichnend für dieses System sein. Den Anforderungen an die **Barrierefreiheit** ist dabei durch sukzessive Herstellung derselben Rechnung zu tragen. Auch hier werden zunächst die Strecken und Örtlichkeiten mit erhöhtem Bedarf für Behinderte oder auch ältere Menschen im Fokus stehen. Ausführliche Darstellungen zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV-Angebotes enthält das Kapitel 6.

Vorstehende Ausführungen gelten auch im Hinblick auf die **umweltpolitischen Belange**:

Grundsätzlich schneidet der ÖPNV hinsichtlich der Emissionen und des Raumbedarfs deutlich günstiger ab als der PKW. Die entsprechenden Werte liegen meist um ein Mehrfaches unter denen für den MIV. Insofern sind Anstrengungen zur Förderung des ÖPNV und zur Vermeidung von MIV grundsätzlich zielführende Maßnahmen im Sinne des Klima- und Umweltschutzes. Jedoch ist ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass die dargestellten Vorteile auf der Grundlage der realen gegenwärtigen Verhältnisse beruhen. Besonders hervorzuheben sind dabei die Besetzungsgrade: Gerade um seinen Vorteil auszuspielen, müssen die öffentlichen Verkehrsangebote auch gut genutzt werden; angesichts von Kraftstoffverbräuchen in Höhe von 30 bis gegen 50 l/100 km (je nach Fahrzeug und Einsatzbedingungen) liegt es auf der Hand, dass die Vorhaltung von Angeboten im konventionellen Linienbusverkehr, die dann nur von wenigen Fahrgästen je Fahrzeug genutzt werden, in umwelt- und klimapolitischer Hinsicht kontraproduktiv ist, erst recht, wenn man sich auf die Zahl derjenigen Fahrgäste, die auf eine PKW-Fahrt verzichten, beschränkt. Fahrtenangebote, die hinsichtlich

Fahrtenhäufigkeit und Schnelligkeit erfahrungsgemäß dazu geeignet sind, Autofahrer zum Umstieg zu veranlassen, sind im Kreis Plön nur auf ausgewählten Verkehrsachsen sinnvoll – in den Achsenzwischenräumen würden bei Vorhaltung derartiger Angebote aufgrund der niedrigen Potenziale höchst problematische Fahrzeugauslastungen resultieren. Die Umwelteigenschaften der Fahrzeuge des ÖPNV haben daneben hohen Standards zu genügen und sich technischen Weiterentwicklungen in diesem Bereich anzupassen.

Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis im Sinne vorstehender Ausführungen sind:

- Verabschiedung dieses RNVP durch den Kreistag und Genehmigung durch das Land,
- Sicherung der erforderlichen finanziellen Ausstattung,
- Anpassung von Schulunterrichtszeiten an die Belange des Fahrplangerüsts
- Aktive Mitwirkung von Straßenbaulastträgern im Bereich der baulichen Anlagen (besonders im Hinblick auf Barrierefreiheit)

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wesentliche Determinanten der Organisation, Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV werden durch Gesetze bzw. Verordnungen bestimmt. Diese werden nachfolgend – unterschieden nach europäischer, Bundes- und Landesebene – erläutert.

3.1 Europäische Ebene

Die für den ÖPNV bedeutsamen europäischen Bestimmungen werden im Folgenden dargestellt. Zu den Folgerungen für den Kreis Plön vgl. Kap. 6.10, 6.11 und 6.13.

3.1.1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union von 2009 (AEU-Vertrag)

Dieses auch als „Lissabon-Vertrag“ bezeichnete Vertragswerk ist das derzeit aktuell gültige Vertragswerk der Europäischen Union. In Art. 107 Abs. 1 ist bestimmt, dass staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind. Nach Art. 93 sind im Verkehrsbereich allerdings Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn sie den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen; mit „öffentlicher Dienst“ sind dabei Dienste für die Allgemeinheit gemeint, die bei einem Verkehrsunternehmen zu einer größeren Belastung führen. Konkretisiert wird diese Bestimmung in der Verordnung (EG) 1370/2007 (siehe folgendes Kapitel).

3.1.2 Verordnung (EG) 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 regelt die Voraussetzungen, unter denen eine staatliche (Mit-)Finanzierung des ÖPNV zulässig ist. Diese für den ÖPNV zentrale EG-Verordnung trat am 3.12.2009 in Kraft und löste die bis dahin gültige Verordnungen (EWG) 1191/69 und 1107/70 ab. Die Verordnung legt fest, „unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und / oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben“.

Generell muss immer, wenn eine zuständige Behörde ausschließliche Rechte oder Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt, ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag geschlossen werden. Als Ausnahme sind Ausgleichsleistungen für alle Fahrgäste oder bestimmte Fahrgastgruppen (z.B. Tarifgemeinschaften oder Sozialtarife) zugelassen; in diesen Fällen reicht der Erlass sog. „allgemeiner Vorschriften“ aus. Solche können, wenn sie Sondertarife für Schüler, Studierende und Personen mit eingeschränkter Mobilität regeln, durch die einzelnen Mitgliedstaaten von der Verordnung ausgenommen werden.

Im Hinblick auf die getroffenen Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an Verkehrsunternehmen ist zunächst entscheidend, ob diese der Definition der Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen unterliegen. In diesem Fall ist eine Vergabe nach den dort vorhandenen Bestimmungen vorzunehmen, sofern es sich nicht um Dienstleistungskonzessionen handelt. Nur, wenn diese Richtlinien nicht maßgebend sind, greifen die Vergabemodalitäten der Verordnung (EG) 1370/2007. Hier bestehen folgende Möglichkeiten:

- Vergabe an einen internen Betreiber,
- wettbewerbliches Verfahren (fair, transparent, nichtdiskriminierend),
- Direktvergabe unterhalb bestimmter Grenzen (max. 1 Mio. Euro Auftragswert im Jahresdurchschnitt bzw. max. 300.000 km Jahresfahrleistung; Verdopplung dieser Werte, falls das beauftragte Unternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreibt),
- Direktvergabe oder förmliche Vereinbarung als zeitlich begrenzte Notmaßnahme (bei Unterbrechung des Verkehrs oder unmittelbarer Gefahr von deren Eintreten).

Bis zum 03.12.2019 besteht ein Übergangszeitraum bis zur vollumfänglichen Gültigkeit der Verordnung hinsichtlich einiger Vergabemodalitäten.

Soweit eine Vergabe ohne wettbewerbliches Verfahren durchgeführt wird, ist das Überkompensationsverbot zu beachten. Danach darf die Ausgleichsleistung durch die Behörde den finanziellen Nettoeffekt, den die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Betreiber verursacht, nicht überschreiten, ein angemessener Gewinn ist dabei zu berücksichtigen. Sofern Betreiber neben den öffentlich kofinanzierten Verkehren auch solche ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durchführen, muss zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt abgerechnet werden. Weiter soll die Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung sowie einer ausreichend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsdienste gefördert werden. Diese Maßgaben gelten auch für allgemeine Vorschriften.

3.2 Bundesebene

Der Bundesgesetzgeber hat verschiedene für den ÖPNV bedeutsame Gesetze beschlossen, die z.T. auch die vorgenannten EU-Rechtsnormen umsetzen.

3.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Ein wesentlicher Bestandteil des Eisenbahnneuordnungsgesetzes von 1993 („Bahnreform“) ist das Regionalisierungsgesetz, welches am 1.1.1996 in Kraft trat. Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes wurden die Länder zuständig für die Finanzierung des ÖPNV. Dafür werden ihnen finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.

3.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen. Durch die geänderten Vorgaben des europäischen Rechtes wurde eine Novellierung dieses Gesetzes notwendig. Die konkrete Ausgestaltung war lange strittig. Zum 1.1.2013 ist das geänderte PBefG in Kraft getreten.

Das PBefG passt sich nun den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 an. Für den Kreis Plön ändert sich, dass die wettbewerblichen Verfahren nun etwas rechtssicherer sind, und dass der Kreis als Aufgabenträger noch weitergehende Rechte gegenüber der Konzessionsbehörde als bisher hat. Da das Land schon beschlossen hatte, dass die Konzessionsaufgaben ab dem 1.1.2013 durch die Kreise zu erledigen sind, gibt es durch das novellierte PBefG trotz der geänderten Rolle der Konzessionsbehörde keine inhaltlichen Veränderungen für den Kreis Plön gegenüber dem schon jetzt beschlossenen Zustand.

Weiter wurden insbesondere folgende Änderungen eingearbeitet:

- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022.

Ausnahmen werden im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet.

- Es gilt die Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 für die Verkehre, die nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.
- Konkretisierung der Möglichkeiten zur Direktvergabe,
- Ergänzung der Gründe zum Versagen einer Genehmigung,
- Verpflichtung des Unternehmers, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.
- Die Übergangsbestimmungen führen zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aus, dass diese in der Zeit bis zum 31.12.2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilt werden dürfen. Ferner wird bestimmt, dass die vor dem 1.1.2013 erteilten Genehmigungen bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Genehmigungsdauer wirksam bleiben und dass die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, die vor dem 1.1.2013 zustande gekommen sind, durch die Änderung des PBefG nicht berührt werden.
- Bezüglich der Barrierefreiheit können die Länder, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt für die vollständige Barrierefreiheit (1.1.2022) abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

3.2.3 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Mobilitätschancen bestimmen entscheidend die gesellschaftliche Teilhabe und damit die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Dies gilt insbesondere auch für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen. Für viele behinderte Menschen, die über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, ist die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs mit Eisenbahnen, Omnibussen und Straßenbahnen eine wichtige Grundlage, um am öffentlichen Leben teilnehmen zu können.

Der Verkehrsbereich nimmt daher im "Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze" einen bedeutenden Raum ein.

Mit dem BGG sind im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), im Eisenbahn- und Luftverkehr und im Straßenbau im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes wichtige Gesetze geändert worden. So enthalten

- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und
- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

jeweils unterschiedliche Regelungen, die auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit abzielen. Dabei wurden die Beteiligungsrechte behinderter Menschen gestärkt.

Ältere Menschen, aber auch Kinder und Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck haben in der Regel ähnliche Nutzungsschwierigkeiten wie behinderte Menschen. Die Barrierefreiheit ist damit ein wichtiges Qualitätsmerkmal im öffentlichen Personenverkehr.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre und unsere älter werdende Gesellschaft machen deutlich, dass die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit notwendiger Bestandteil der Verkehrsplanung ist.

3.2.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Dieses „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (kurz: GVFG) dient der Bezuschussung von Verkehrsinfrastruktur, die aus der örtlichen Zuständigkeit alleine nur schwer zu leisten wäre. Der Verteilungsschlüssel zwischen MIV und ÖPNV wird nach dem Koalitionsvertrag der jetzt gewählten Landesregierung in 2013 zu Gunsten des ÖPNV verändert (statt zuvor 30% sollen 70% der Mittel für ÖPNV-Vorhaben verwendet werden).

3.3 Landesebene

Das Land Schleswig-Holstein hat durch eigene ÖPNV-relevante Gesetze die rechtlichen Vorgaben von EU und Bund ergänzt und Regelungskompetenzen, die ihm vom Bundesgesetzgeber zugewiesen sind, erfüllt.

3.3.1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

Die Umsetzung des RegG im Einzelnen legen die Bundesländer fest. Somit wird durch Landesrecht bestimmt, wer für welchen Verkehrsträger die Aufgabenträgerschaft innehat und wer für den Abschluss von Verträgen oder die Festlegung von Auflagen verantwortlich ist. In Schleswig-Holstein sind wesentliche Ausführungen hierzu im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) geregelt.

3.3.2 Definition der Aufgabenträgerschaft

Im ÖPNVG wird die Funktion der Gebietskörperschaft als „Aufgabenträger“ für den ÖPNV definiert, dem letztendlich auch die Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ obliegt.

In Schleswig-Holstein sind die Aufgabenträger für den SPNV und den übrigen ÖPNV getrennt. Für ersteren ist das Land zuständig, für letzteren die Kreise und kreisfreien Städte. Oberste Zielsetzung für die Aufgabenträger ist eine Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV und ÖPNV. Darüber hinaus sollen diese auch so ausgestaltet werden, dass sie eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum MIV darstellen. Dabei werden die Weiterentwicklung zu einem einheitlichen, integrierten Verkehrsangebot und die hierfür notwendige Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen hervorgehoben.

3.3.3 Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012

Seit 2007 erhalten die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein eine jährliche Pauschale für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands, für länderverbindende Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Die hierfür notwendigen Mittel speisen sich zum einen aus den Mitteln nach dem RegG, die das Land vom Bund erhält, und zum anderen aus Eigenmitteln des Landes (§ 6 Abs. 3 ÖPNVG). Grundlage hierfür ist eine – ergänzend zum ÖPNVG erlassene – Landesverordnung, die zum 11.4.2012 novelliert wurde und in dieser Fassung am 1.1.2013 in Kraft tritt.

3.3.4 Die Bedeutung des Instruments „Nahverkehrsplan“

Im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerfunktion können die Kreise und kreisfreien Städte für ihr Gebiet regionale Nahverkehrspläne aufstellen, wobei eine enge Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern vorzusehen ist, um dem Ziel des einheitlichen Verkehrsangebotes Rechnung zu tragen. Analog kann das Land für den SPNV einen landesweiten Nahverkehrsplan aufstellen. Die Nahverkehrspläne sind alle 5 Jahre fortzuschreiben; für diesen Zeitraum beschreibt er jeweils den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Gebiet des entsprechenden Aufgabenträgers entsprechend dessen Vorstellungen. Über die Rahmenvorgaben hinausgehende Detailplanungen der Fahrgastbedienung sind gemäß Gesetz nicht Aufgaben des RNVP, diese Aufgabe kommt weiter den Leistungserstellern zu. Gemäß PBefG haben die Genehmigungsbehörden die Vorgaben aus einem RNVP bei der Genehmigungserteilung oder –verlängerung zu berücksichtigen. Somit kann der Aufgabenträger durch einen RNVP seinen Einfluss auf die ÖPNV-Gestaltung erhöhen.

3.4 Auswirkungen des rechtlichen Rahmens auf die Finanzierung des ÖPNV

Auf der Grundlage des vorgenannten und weiteren Gesetzes sind Festlegungen getroffen, die weite Teile der ÖPNV-Finanzierung bestimmen.

3.4.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die Bundesländer erhalten vom Bund im Rahmen ihrer Finanzverantwortung für den regionalen Personennahverkehr Regionalisierungsmittel. Gegenwärtig ist eine Dynamisierung der Mittel mit einer jährlichen Erhöhung um 1,5% gesetzlich abgesichert. Für 2012 stehen bundesweit über 7 Mrd. Euro zur Verfügung. Im Jahr 2014 werden die Mittel eine Höhe von ca. 7,3 Milliarden Euro

erreichen. Im genannten Jahr soll die Höhe der Mittel für Zeiträume ab 2015 erneut überprüft werden. Die weitere Finanzierung wird dann im Rahmen der Fortschreibung des Gesetzes fest gelegt. Mit der Neufassung des Gesetzes werden die Bundesländer verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel jährlich transparent zu machen. Dem Land Schleswig-Holstein stehen von dem Gesamtbetrag 3,11% zu, dies sind für 2012 rd. 220 Mio. Euro. – Die weitere Aufteilung dieser Mittel regeln die Länder selbst, allerdings ist zu beachten, dass sie insbesondere dem SPNV zugutekommen sollen (§ 6 Abs. 1 RegG).

In Schleswig-Holstein werden aus diesen Mitteln u.a jedem Aufgabenträger 75.000 Euro für den mit der Regionalisierung verbundenen Aufwand zur Verfügung gestellt. Diese sind seit 2007 Bestandteil der Kommunalisierungsmittel (siehe Kap. 3.4.4), die die Kreise und kreisfreien Städte erhalten. Mit der Zielsetzung der Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes Bus-Schiene wird ein erheblicher zusätzlicher Anteil an diesen Mitteln aus den Regionalisierungsmitteln finanziert (ab 2013 29,3 Mio. Euro landesweit inkl. der o.a. Teilsumme; eine Dynamisierung findet hier jedoch nicht statt). Der verbleibende Anteil von rd. 190 Mio. Euro kommt direkt dem SPNV zugute.

3.4.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV spielte § 45a PBefG eine herausragende Rolle, da er Ausgleichsleistungen für vergünstigte Schülerzeitkarten regelte. Das Land Schleswig-Holstein hat jedoch von der vorhandenen Öffnungsklausel Gebrauch gemacht, die es erlaubt, länderspezifische Ersatzregelung zu treffen. In der Praxis kommt in Schleswig-Holstein im Rahmen der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012 eine pauschale Abgeltung dieser Leistungen über die Aufgabenträger zur Anwendung.

3.4.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Dieses Gesetz dient der Bezuschussung von Verkehrsinfrastruktur, die aus der örtlichen Zuständigkeit alleine nur schwer zu leisten wäre. Der Verteilungsschlüssel zwischen MIV und ÖPNV wird nach dem Koalitionsvertrag der amtierenden Landesregierung in 2013 zu Gunsten des ÖPNV verändert. Nach dem GVFG können traditionell Investitionsmaßnahmen bis zu einer Höhe von 50% (Bund) und weiteren 25 % (jeweiliges Bundesland) gefördert werden.

Mit dem Entflechtungsgesetz, welches im Zuge der Föderalismusreform geschaffen wurde, erhalten die Länder seit dem 1.1.2007 die bisherigen GVFG-Bundesmittel weitgehend direkt. Die Gesamthöhe dieser Mittel beträgt 1,3355 Mrd. Euro im Jahr. Schleswig-Holstein erhält hiervon 3,24%, mithin rd. 43,25 Mio. Euro jährlich. Förderungsfähige Maßnahmen können aus den Bundeshilfen bis zu 75% gefördert werden. Hinsichtlich deren Verwendung hat das Land ein eigenes GVFG („Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein“) erlassen. Ab 2014 erfolgt eine Änderung dahingehend, dass allgemein investive Maßnahmen gefördert werden können; der spezifische Verkehrsbezug entfällt dann. Ab 2020 soll dieses Finanzierungsinstrument komplett entfallen; eine Ersatzregelung ist bislang nicht vorgesehen.

Noch gibt es ergänzend eine direkte Bundesförderung für Maßnahmen, die in einem entsprechenden Bundesprogramm aufgenommen sind. Dieses umfasst Projekte auf Vorschlag der Länder, die 50 Mio. Euro an zuwendungsfähigen Kosten überschreiten. Insgesamt steht für diese Maßnahmen bundeseitig eine Summe von bis zu 335 Mio. Euro im Jahr zur Verfügung (keine länderspezifische Zuteilung), wobei die Finanzzuwendungen des Bundes bis zu 60% betragen dürfen. Bedingt aufgenommen wurde in

dieses Programm das Projekt der StadtRegionalbahn Kiel. Der Bund hat hier eine Förderung von 60% und das Land ergänzend von 15% (nach neuesten Erklärungen Erhöhung auf 25%) in Aussicht gestellt.

3.4.4 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

In der ergänzend zum ÖPNVG erlassenen Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012 wurden konkrete Regelungen zur Höhe und Aufteilung der Mittel des Landes getroffen: Landesweit werden 57,31 Mio. Euro pro Jahr bereitgestellt; dabei ist keine Dynamisierung vorgesehen. Die Verteilung auf alle Aufgabenträger im Land erfolgt nach einem in der Verordnung festgelegten Aufteilungsschlüssel. Der dementsprechende prozentuale Anteil des Kreises Plön beträgt 4,25 %, so dass sich 2,44 Mio. Euro pro Jahr ergeben. Hierin enthalten sind 2.125 Euro (ausgehend von landesweit 50.000 Euro) für die neu hinzukommende Aufgabe des Linien-Genehmigungswesens, das vom selben Zeitpunkt an vom Land auf die Gebietskörperschaften übertragen wird. Die genannten Beträge gelten bis 2018 und stehen unter Finanzierungsvorbehalt.

Voraussetzungen zum Erhalt der Mittel in voller Höhe sind zusätzlich:

- das Vorliegen eines Nahverkehrsplanes, der besondere, über die Bestimmungen im ÖPNVG hinausgehende Mindestangaben enthalten muss (ist in der Anlage zur Verordnung geregelt),
- die Anwendung des landesweiten CD bei Marketing und Kundenkommunikation sowie
- transparenter Verwendungsnachweis der Mittel.

Ist mindestens eine dieser Voraussetzung nicht erfüllt, wird nur gut die Hälfte der Mittel ausgezahlt.

Weiter werden Regelungen zu folgenden Themen definiert:

- Höhe der Mittel je Aufgabenträger,
- Kriterien und Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Aufteilung der Mittel auf die Aufgabenträger,
- Verwendung der Mittel,
- Voraussetzung, Verfahren und Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
- Maßgaben zur Sicherung der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel einschließlich der Auskunftspflichten.

4 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme enthält Angaben zu Strukturdaten, Verkehrsunternehmen, Fahrplanstruktur, Verkehrsaufkommen, finanziellen Rahmenbedingungen sowie Entwicklungen der letzten Jahre. Einwohner- und Tourismuszahlen wurden bis 31.12.2011 berücksichtigt. Die verkehrlichen Auswertungen erfolgten für das Fahrplanjahr 2012. Die Daten der sog. "Volkszählung" (Zensus 2011) konnten nicht berücksichtigt werden, da sie erst im Mai 2013 bekannt gegeben wurden. Alle übrigen Daten wurden bis 30.09.2012 aktualisiert bzw. die zu diesem Zeitpunkt aktuellst verfügbaren Angaben verwendet. Ggf. ist bei zeitlichen Abweichungen das Datum oder der Zeitraum der Datenerhebung angegeben.

4.1 Strukturdaten

Strukturdaten umfassen die Einwohnerzahlen des Kreises und die Einwohnerdichte nach Gemeinden, die zentralörtliche Gliederung (Ober-, Mittel- und Unterzentren, ländliche Zentralorte, Stadtrandkerne), die Entwicklung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen und die Verkehrsinfrastruktur von Schiene, Straße und Schiff.

4.1.1 Grundlagen

Der Kreis Plön liegt im Bundesland Schleswig-Holstein und umfasst östliche Bereiche dieses Landes. Er grenzt im Norden an die Ostsee, im Osten an den Kreis Ostholstein, im Süden an den Kreis Segeberg, im Südwesten an die Stadt Neumünster und im Westen an den Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel. Mit einer Fläche von 1.083 km² und seinen 133.433 Einwohnern⁷ zählt der Kreis Plön zu den flächenmäßig eher kleineren Kreisen in Schleswig-Holstein.

⁷ Stand: 31.12.2011, Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Als grundlegend für die Strukturen im Kreis Plön können die zentralörtliche Struktur (unter Einschluss der beiden benachbarten Oberzentren Kiel und Neumünster) sowie die sie verbindenden Achsen und die Achsenzwischenräume angesehen werden. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass sich im Hinblick auf die zentralörtliche Gliederung und die Siedlungsstruktur gegenüber dem 2. RNVP von 2004 keine umwälzenden Änderungen ergeben haben: Neben den beiden genannten Oberzentren, die gleichzeitig für den Kreis die Funktion vollwertiger Mittelzentren erfüllen, ist im Kreisgebiet selbst die Kreisstadt Plön als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums ausgewiesen. Unterzentren sind Lütjenburg, Preetz und Schönberg. Als ländliche Zentralorte sind Selent und Wankendorf ausgewiesen. Daneben existieren noch die Stadtrandkerne 1. Ordnung Heikendorf und 2. Ordnung Schwentinental. Im südöstlichen Randbereich des Kreises bestehen gewisse Verflechtungen mit dem Mittelzentrum Eutin im Kreis Ostholstein.

Der unmittelbare Nachbarbereich zu Kiel gilt – mit der Landeshauptstadt zusammen – als Verdichtungsraum; hieran schließt sich der bis Kirchbarkau, Preetz und Schönberg reichende Ordnungsraum an, wobei die beiden letztgenannten Gemeinden Endpunkte der von Kiel ausgehenden Siedlungsachsen sind. Das Umfeld der Stadt Neumünster zählt zu den Stadt- und Umlandbereichen im ländlichen Raum. Weite Teile des sonstigen Kreisgebietes sind ländlicher Raum, z.T. mit Funktion als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft. Die Küstenbereiche von Kiel bis Stakendorf und von Behrendsdorf bis zur Kreisgrenze nach Ostholstein sind Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung. Als Entwicklungsräume für diese Zwecke ist fast das ganze übrige Kreisgebiet ausgewiesen, der einzige größere nicht hierzu zählende Bereich befindet sich zwischen Neumünster und der B 404/A 21.

Entlang der das Kreisgebiet durchquerenden B 404/A 21 verläuft eine Landesentwicklungsachse, so dass der Kreis auch an diesem System Anteil hat.

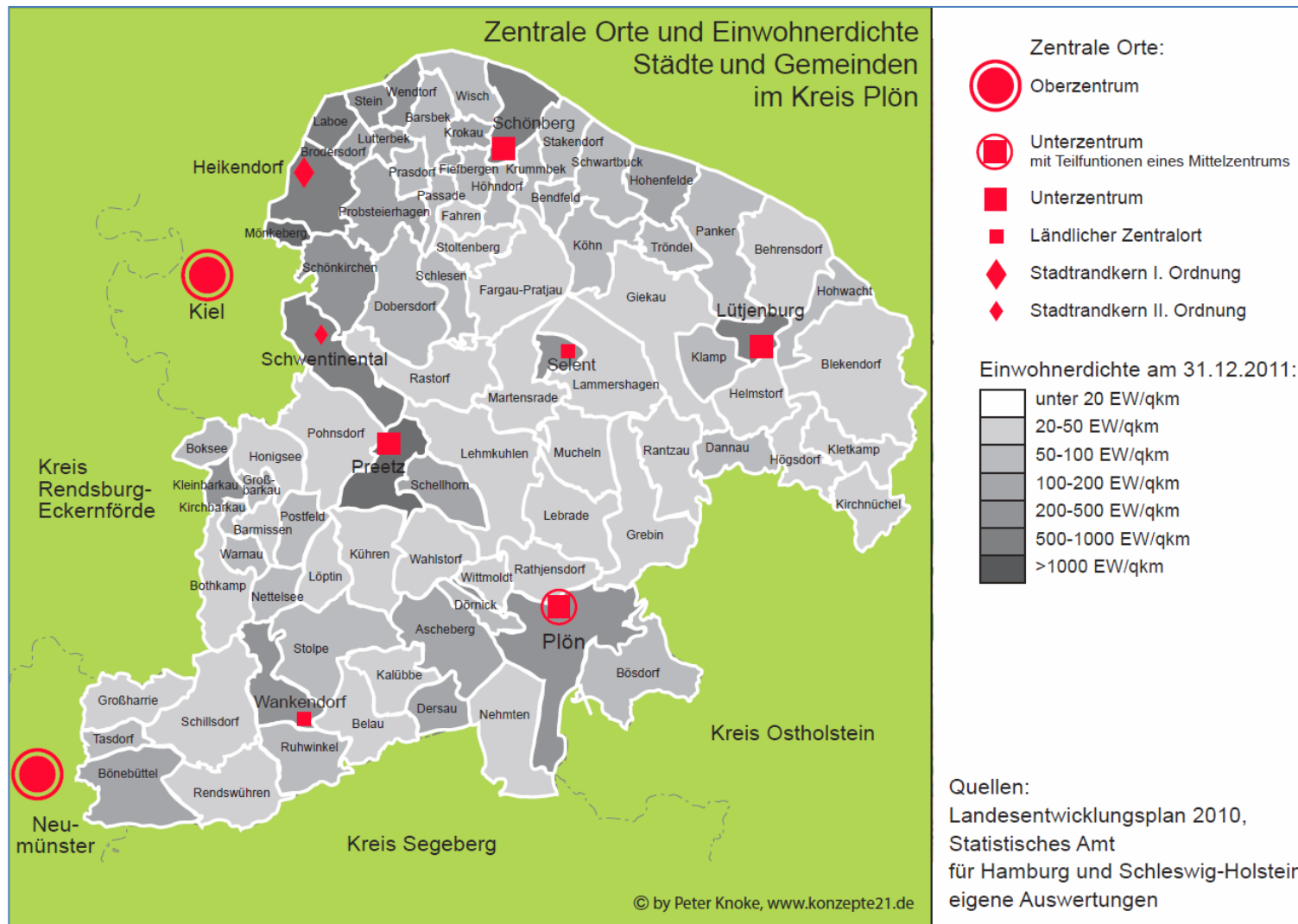


Abb. 4: Bevölkerungsdichte im Kreis Plön 2011 - Quellen s. Beschriftung

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

4.1.2 Zentralörtliche Gliederung / Ämter, Städte und amtsfreie Gemeinden

Wie in der Vergangenheit, ist auch gegenwärtig die herausragende Bedeutung der Oberzentren Kiel und Neumünster als Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungsorte nach wie vor vorhanden, wobei für den Kreis die Landeshauptstadt die deutlich dominierende Rolle spielt; hier gilt dies auch für den gesamten, deutlich über die Stadtgrenzen hinausreichenden verstädterten Bereich. Den übrigen zentralen Orten kommen – in deutlich abgestuftem Maße – analoge Funktionen zu, zuvorderst der Kreisstadt Plön. In den ländlichen Bereichen – insbesondere abseits der Siedlungs- bzw. Entwicklungsachsen – sind vergleichsweise niedrige Bevölkerungsdichten und geringe gewerbliche Aktivitäten kennzeichnend.

Soweit durch die Planung des Landes bzw. des Kreises beeinflussbar, sollen sich auch in den nächsten Jahren keine deutlichen Veränderungen einstellen: Demzufolge sollen auch zukünftig die zentralen Orte mit ihren unmittelbaren Randbereichen und die von Kiel ausgehenden Achsen durch eine dynamische Entwicklung gekennzeichnet sein, während die Achsenzwischenräume sich vorwiegend im Rahmen des innerörtlichen Bedarfs weiterentwickeln sollen. Hinzu kommen die spezifischen Entwicklungsperspektiven in Schwerpunkt- und Entwicklungsräumen für Tourismus und Erholung, wo weitere(r) Ausbau bzw. Aufwertung der diesbezüglichen Infrastruktur vorgesehen wird (unter Berücksichtigung der Erhaltung der Naturräume).

4.1.3 Bevölkerung und Arbeitsplätze inkl. schulischer Bereich

4.1.3.1 Bevölkerung und Demografischer Wandel

Die Gesamtbevölkerung des Kreises beläuft sich auf 133.433 (Stand 31.12.2011) und liegt geringfügig über dem Stand des Jahres 2000. Nach einem leichten Anstieg bis zu einem Maximum von rd. 136.000 in 2005 fällt die Zahl seither. Die Bevölkerungsdichte beträgt im Durchschnitt 123 Einwohner je km². Damit unterschreitet der Kreis den Landesdurchschnitt von 179 Einwohnern je km² merklich, nur die Kreise Dithmarschen, Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sind noch dünner besiedelt. Vergleichbare Besiedlungsdichten weisen die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Steinburg auf.

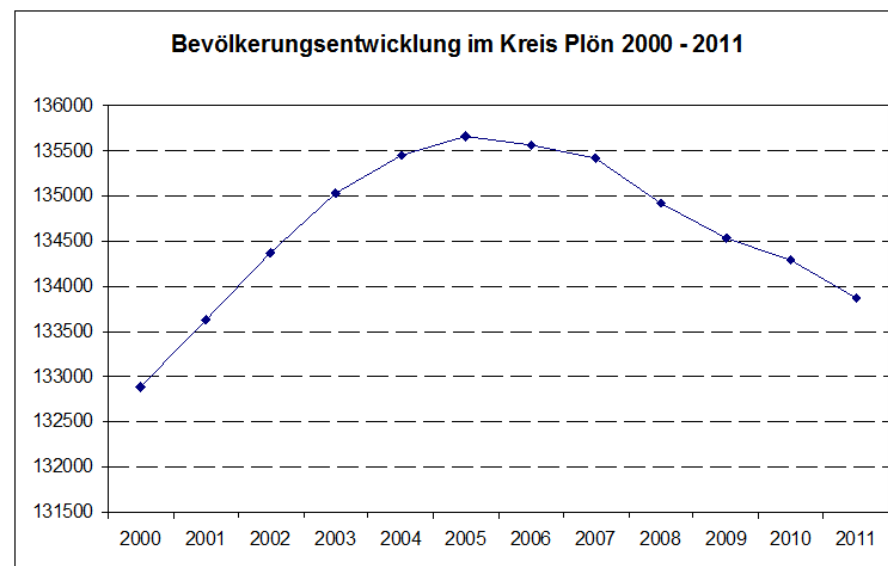


Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Plön 2000 - 2011 – Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Die Dichtewerte variieren im Kreisgebiet erheblich: Mit Ausnahme der Gemeinde Bönebüttel weisen alle Städte und amtsfreien Gemeinden deutlich über dem Durchschnitt liegende Werte auf. Abgesehen von diesen nicht überraschenden lokalen Besonderheiten zeichnet sich bei flächenhafter Betrachtung der nordwestliche Bereich des Kreises durch eine deutlich höhere Besiedlungsdichte als der Rest aus. So kommen das Amt Probstei mit 171 und das – dem Kieler Vorortbereich zuzurechnende – Amt Schrevenborn mit sogar 548 Einwohnern je km² auf überdurchschnittliche Werte, während die Zahlen für die übrigen Ämter zwischen rd. 50 und 70 Einwohnern je km² die dort vorhandenen sehr geringen Bevölkerungsdichten (s. auch Abb. 4) dokumentieren.

Charakteristisch ist weiter die hohe Anzahl von Gemeinden mit geringen Einwohnerzahlen: Von den 85 Kommunen im Kreis haben nur 25 mehr als 1.000 Einwohner. 34 haben hingegen eine Bevölkerungszahl von unter 500. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass – gerade auch in den o.g. dünn besiedelten Bereichen – die Gemeinden oft keine kompakte Siedlungsstruktur, sondern mehrere weilerartige Ortsteile aufweisen. Mithin ist eine disperse Siedlungsstruktur für weite Teile des Kreisgebietes kennzeichnend. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass über zwei Drittel der Bevölkerung des Kreises im unmittelbaren Vorortbereich von Kiel oder entlang der von dort ausgehenden Verkehrsachsen nach Laboe, Schönberg, Lütjenburg, Plön und Wankendorf leben.

Ergänzend muss angemerkt werden, dass sich aufgrund der touristischen Bedeutung des Kreises in einigen Orten an der Ostseeküste wie auch im Bereich Plön in der Urlaubssaison erhebliche Bevölkerungszuwächse von teilweise deutlich über 1.000 Feriengästen ergeben.

Das Verhältnis zwischen männlicher und weiblicher Bevölkerung beträgt 50,2% zu 49,8%, ist also fast paritätisch. Bei Betrachtung der örtlichen Ebene gibt es auch hier naturgemäß Abweichungen, die sich jedoch in aller Regel in engen Grenzen bewegen. Tendenziell

kann festgestellt werden, dass in den Städten, Stadtrandgemeinden und zentralen Orten eher ein überdurchschnittlicher Frauenanteil, hingegen in einer Reihe von kleinen ländlichen Gemeinden ein überdurchschnittlicher Männeranteil vorhanden ist. Erklärt werden könnte dies einerseits mit den stark auf die erstgenannte Gruppe von Kommunen konzentrierten Wohneinrichtungen für ältere Menschen (hier ist der Frauenüberschuss aufgrund der höheren Lebenserwartung erfahrungsgemäß deutlicher als in jüngeren und mittleren Jahrgängen) sowie andererseits mit den Beschäftigungsmöglichkeiten: In ersterer Gruppe sind zahlreichere und Frauen stärker ansprechende Berufe vorhanden, während im Gegensatz dazu die Erwerbstätigkeit im abseitig gelegenen ländlichen Raum stark landwirtschaftlich ausgerichtet ist.

3,6% der Kreisbewohner sind Kinder unter 6 Jahre. 9,6% gehören den schulpflichtigen Altersstufen (6-15 Jahre) an; 5,6% zählen zu weiteren für den Schülerbereich bedeutsamen Altersstufen (16-20 Jahre). Auf die von Erwerbstätigkeit dominierten Jahrgänge (21-60 Jahre) entfallen 51,9%. 6,3% sind zwischen 61 und 65 Jahre alt und die Altersgruppe der typischerweise im Ruhestand befindlichen Personen über 65 Jahre umfasst 22,9% der Bevölkerung (alle Werte für 2010).

Die Prognoseberechnungen des Statistischen Landesamtes ergeben für die kommenden 5 Jahre einen Bevölkerungsrückgang um ca. 1,5% auf rd. 132.000 und bis Mitte des kommenden Jahrzehnts um gut 5% auf rd. 127.000. Bis 2025 wird von einer deutlichen Änderung der Altersstruktur ausgegangen (Werte jeweils bezogen auf das Ausgangsjahr 2009): Die Zahl der über 65-jährigen wird um fast 25% zunehmen und die der 60-65-jährigen sogar um knapp 47%. Hingegen kommt es bei den 6-20jährigen zu einem Rückgang von nahezu 30%! Auch in der Gruppe der 21-60jährigen ist ein Rückgang von 18% prognostiziert. Aus den Vorausberechnung geht hervor, dass die Veränderungen tendenziell in den Altersgruppen ab 15 Jahren in den Jahren nach 2015 noch an Dynamik gewinnen (also bis dahin eher unterdurchschnittlich sind), während bei den jüngeren

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Jahrgängen die Veränderungen bereits in den Jahren davor überdurchschnittlich sind und danach wieder in begrenztem Maße abflauen. Im für den Schülerverkehr bedeutsamen Alterssegment der 6-20jährigen wird bis 2015 mit knapp 12% und in den folgenden 10 Jahren mit einem weiteren Minus von rd. 20% gerechnet. D.h. für die Laufzeit dieses RNVP, dass insbesondere in den Jahrgängen der Schulpflichtigen bereits deutliche Rückgänge zu erwarten sind. (Bereits seit 2006 ist in diesem Bereich eine Minderung um 10% zu beobachten.) Diese werden in den Folgejahren noch in etwa unverändert anhalten; erst nach 2025 könnte aufgrund des Trends bei den unter 15jährigen wieder eine Abschwächung der „Talfahrt“ eintreten. In welchem Umfang diese Prozesse auf die Nachfrage im ÖPNV durchschlagen, hängt zum einen von Unterschieden in einzelnen Teilräumen des Kreisgebiets und zum anderen von weiterer möglicher Veränderung der Schulstandorte ab.

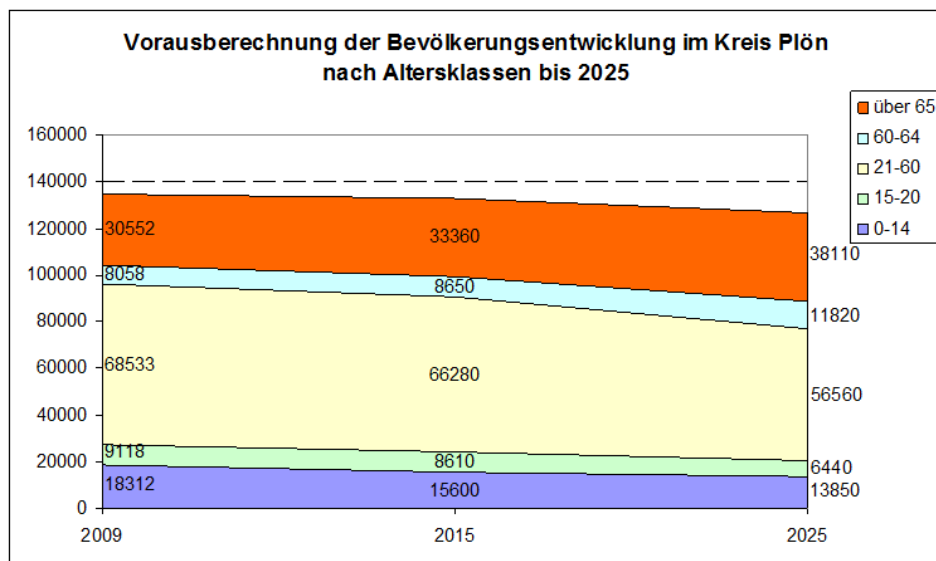


Abb. 6: Vorausberechnete Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen –
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Die Veränderungen in den Bevölkerungsgruppen v.a. der Erwerbstätigen, aber auch der Ruheständler werden ebenfalls bis 2015 noch moderater ausgeprägt sein als in den dann folgenden Jahren bis 2025. Gleichwohl gilt es, die für die weitere Zukunft vorhergesagten deutlichen Verschiebungen im Auge zu behalten und sich konzeptionell darauf vorzubereiten. Abschwächend können hier bereits absehbare politische Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensarbeitszeit wirken.

4.1.3.2 Beschäftigung und Berufspendler

Regelmäßig aktualisierte Erhebungen zu **Arbeitsplätzen und Beschäftigung** bietet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Da hier jedoch durchschnittlich nur rd. 70% aller Arbeitsplätze erfasst werden, können die realen Verhältnisse zumindest im begrenzten Maße von den dort gemachten Angaben abweichen. Die grundsätzlichen Aussagen dürften jedoch auch in Bezug auf die Gesamtheit aller Arbeitsplätze gelten. Nachfolgende Aussagen beziehen sich stets auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten; hierbei werden nur die besetzten Arbeitsplätze herangezogen, da freie Stellen für Verkehrsbelange keine Bedeutung besitzen.

Insgesamt waren im Jahr 2011 23.681 Beschäftigte an Arbeitsstätten im Kreisgebiet gemeldet. Seit 2005 (damaliger Wert: 21.610) ist diese Zahl im Steigen begriffen, jedoch liegt sie noch knapp unter der aus 2000 (24.162).

Im Hinblick auf die Verteilung der Arbeitsplätze ist vorzuschicken, dass die dem Kreis benachbarten Oberzentren Kiel und Neumünster mit ihren umfangreichen Arbeitsplatzangeboten für den Kreis erhebliche Bedeutung als Arbeitsplatzstandort besitzen, wobei die Landeshauptstadt mit über 15.000 Beschäftigten aus dem Kreis weit vor Neumünster mit gut 1.600 liegt. Außerdem weist mit fast 1.000 Beschäftigten aus dem Kreis die Freie und Hansestadt Hamburg – angesichts der erheblichen Entfernung – eine bemerkenswerte

Bedeutung für die Erwerbstätigkeit der Kreisbevölkerung auf. Im Falle Kiels kommen ferner ergänzend verschiedene Stadtrandgemeinden hinzu, von denen die im Kreis Plön gelegene Stadt Schwentinental mit 4.390 Arbeitsplätzen den höchsten Wert aller kreisangehörigen Kommunen aufweist und auch Schönkirchen und Heikendorf mit über 1.000 Beschäftigten zu den stärksten Arbeitsplatzstandorten des Kreises zählen; die Stadtrandgemeinden Mönkeberg und Bönebüttel (bei Neumünster) spielen mit unter 300 Beschäftigten demgegenüber nur eine untergeordnete Rolle. Insgesamt kann der Bereich Kiel als *der* dominierende Arbeitsplatzstandort für die Kreisbevölkerung gelten.

Im übrigen Kreisgebiet ist Preetz (zusammen mit Schellhorn) mit knapp 4.000 Beschäftigten beim Arbeitsplatzangebot führend. Mit deutlichem Abstand folgt dann die Kreisstadt Plön (knapp 3.000 Beschäftigte). Hierunter liegen mit rd. 1.500 Arbeitsplätzen Schönberg und Lütjenburg. Weiterhin kommt den Gemeinden Laboe, Wankendorf und Ascheberg (zwischen 500 und 1.000 Arbeitsplätze) noch eine gewisse Bedeutung zu. – In den Nachbarkreisen Rendsburg-Eckernförde, Segeberg und Ostholstein gibt es keine Kommune mit über 500 Beschäftigten aus dem Kreis Plön, auch die Hansestadt Lübeck inkl. Randgemeinden liegt (knapp) darunter.

Auch bezüglich der **Berufspendler** liefert die o.g. Statistik der Bundesagentur für Arbeit regelmäßig aktualisierte Daten. Demnach waren in 2011 in allen Städten und Gemeinden des Kreises insgesamt 34.004 Auspendler zu verzeichnen. Bezogen auf die ermittelte Gesamtheit von 40.089 Beschäftigten wird ersichtlich, dass von den erfassten Berufstätigen (und Auszubildenden) über 80% ihren Wohnort verlassen, um ihrer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Auch hier gilt, dass bei Einbeziehung der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Abweichungen vorhanden sein können.

Die stärksten Berufspendlerströme im Kreisgebiet finden zum einen im Nachbarortsverkehr zwischen Schwentinental, Schönkirchen

sowie Heikendorf und dem Oberzentrum Kiel statt (der Pendlerstrom Bönebüttel – Neumünster ist erheblich geringer!); zum anderen folgen sie den Hauptverkehrsachsen. An erster Stelle steht hierbei die Achse Kiel – Plön, wobei hier neben den Pendlerverkehren mit Quelle und/oder Ziel im Kreis auch große Verkehrsanteile diesen im Transitverkehr passieren (zwischen Kiel und Lübeck bzw. Ostholstein). Große Bedeutung haben weiter die Korridore Schönberg – Kiel und Laboe – Kiel. Auch die Achsen Lütjenburg – Kiel und Wankendorf – Kiel sind bedeutend. Weiter kommt der Achse Hohwacht – Plön – Neumünster (ohne dominierenden Kristallisationspunkt) und den Verbindungen Lütjenburg – Schönberg und Schönberg – Laboe (beide unter Einschluss der auf Kiel ausgerichteten Verkehre) gewisse Bedeutung zu.

Für den Zeitraum der zurückliegenden zehn Jahre ist festzustellen, dass die Pendlerströme im Nahbereich ihrer Grundstruktur nach weitgehend stabil geblieben sind. Zumindest die bedeutenderen Ströme weisen nur Schwankungen im einstelligen Prozentbereich auf. Unter diesen sind deutliche Steigerungen über 10% bei den Verflechtungen zwischen dem Bereich Kiel und Preetz/Schellhorn, Lütjenburg, Selent und Probsteierhagen festzustellen. Unter Vernachlässigung der aus Kiel kommenden Pendler trifft dies auch auf die Pendlerströme aus Plön und Wankendorf zu. Zurückgehende Pendlerzahlen sind vielfach bei den auf Plön und Lütjenburg ausgerichteten Strömen zu beobachten (analog zum dort beobachtbaren Bedeutungsverlust als Arbeitsplatzstandort),

Innerhalb des Kieler Verdichtungsraumes stechen die deutlich gewachsenen Pendlerzahlen mit Ziel/Quelle Mönkeberg hervor, während die Stadt Schwentinental an Bedeutung verloren hat.

Überlagert werden diese Verhältnisse von erheblichen Steigerungen über längere Distanzen:

Zum einen hat sich die Zahl der Pendler aus dem Kreisgebiet in die Freie und Hansestadt Hamburg stark erhöht. Zum anderen gibt es deutliches Wachstum der Verflechtungen zwischen dem Kreis Plön

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

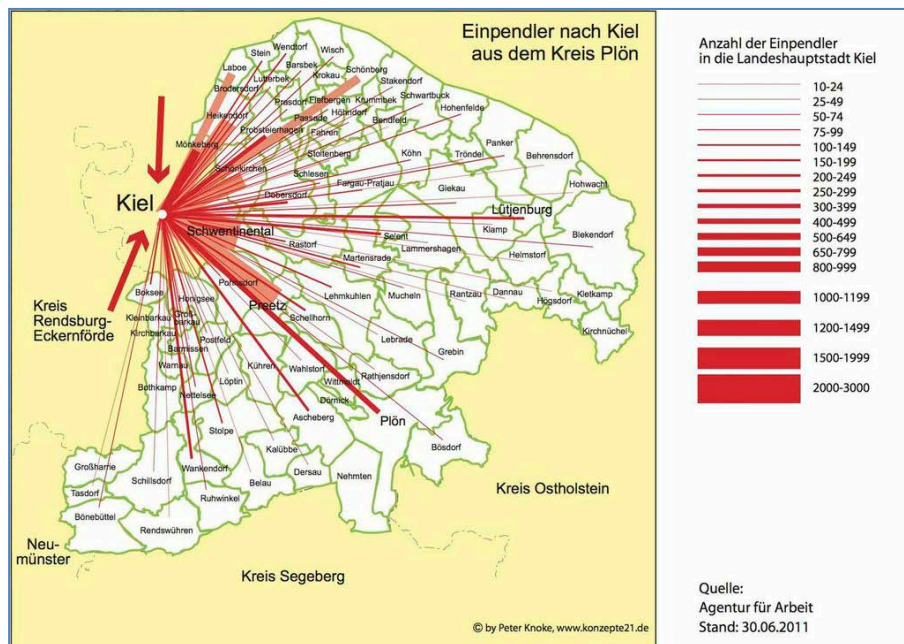


Abb. 7: Anzahl Berufspendler in die Landeshauptstadt Kiel -
Quelle: s. Beschriftung

wie auch der Landeshauptstadt Kiel mit der Hansestadt Lübeck, was zusammen mit oben geschilderten Prozessen für die SPNV-Achse Kiel – Plön – Lübeck entsprechende überdurchschnittliche Potenzialsteigerung bedeutet. Ergänzend hierzu ist auch eine wachsende Bedeutung der Ströme aus dem östlichen und mittleren Kreisgebiet nach Ostholstein festzustellen, allerdings meist auf sehr niedrigem Niveau. Im Kieler Umland hingegen findet man eine gewachsene Verflechtung mit Rendsburg-Eckernförde und Neumünster (ebenfalls auf niedrigem Niveau). Dies ändert allerdings nichts an der traditionellen ganz überwiegenden Ausrichtung des Kreises auf Kiel: So pendeln selbst aus den in östlicher/südöstlicher Randlage gelegenen Städten Plön und Lütjenburg noch immer mehr Beschäftigte in die Landeshauptstadt als nach Hamburg, Lübeck und

Ostholstein zusammen. Dabei sind gegen drei Viertel aller Pendler aus dem Kreis in die Landeshauptstadt an den von dort ausgehenden Verkehrsachsen nach Laboe, Schönberg, Lütjenburg, Plön und Wankendorf bzw. innerhalb des unmittelbaren Kieler Vorortbereiches wohnhaft (s. Abb. 7).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass v.a. die über den unmittelbaren Umlandbereich Kiels hinausgehenden (also längeren) Pendlerverflechtungen entlang der ohnehin starken Korridore weiter zugelegt haben – insbesondere auf der SPNV-Achse Kiel – Lübeck. Die Stadt-Umland-Verkehre bzw. nachgeordneten Pendlerbeziehungen in der Fläche waren von solchen Prozessen in der Gesamtschau weniger betroffen.

4.1.3.3 Entwicklung der Schulen und der Schülerzahlen

Entwicklung der Schulen

Neben den allgemeinbildenden Schulen sind für den ÖPNV im Kreis Plön die regionalen Berufsbildungszentren relevant.

Die Schullandschaft in Schleswig-Holstein verändert sich.⁸ Insofern wird es auch künftig zu Reorganisation und Neudefinition von Aufgaben der Schulen kommen.

Gefährdet sind einige kleinere Standorte, auf die nachfolgend eingegangen werden soll, da sich z.T. gegenüber dem aktuellen Schulentwicklungsplan Änderungen abzeichnen. Ein Grund dafür ist, dass das Land Schleswig-Holstein die Regelungen der Mindestgröße für den Erhalt von Schulstandorten aufgeweicht hat.

Die aktuellen Standorte der Schulen sind in der Abb. 8 dargestellt. Von den dort aufgezeigten Schulen sind folgende lt. Schulentwicklungsplan für den Kreis Plön⁹ in ihrem Bestand gefährdet:

- Förderzentrum Plön¹⁰
- Grundschule Lütjenburg, Standort Darry
- Grundschule Lütjenburg, Standort Seekrug¹¹
- Grundschule Dannau
- Förderzentrum Schönberg
- Grundschule Bönebüttel, Standort Großharrie
- Grundschule Wankendorf, Standort Schippthorst
- Grundschule Wankendorf, Standort Hüttenwohl

⁸ Aktuelles Beispiel für den Kreis Plön ist die Einführung der Gymnasialen Oberstufe in Schönberg.

⁹ Stand: März 2012

¹⁰ Dieser Schulstandort ist bis auf weiteres gesichert.

¹¹ Dieser Schulstandort ist bis auf weiteres gesichert.

Zu diesen Informationen sind folgende Veränderungen bekannt:

- Die im Schulentwicklungsplan genannten (gefährdeten) Standorte Hohwacht und Dersau sind inzwischen geschlossen worden.
- Der Schulstandort Krokau wird zum Sommer 2013 geschlossen.

Entwicklung der Schülerzahlen

Die für den ÖPNV zu betrachtenden Schülerzahlen enthalten die Zahlen des Schulentwicklungsplanes (12.290) zzgl. der Schüler, die in andere Kreise pendeln (ca. 2.200, überwiegend nach Kiel und Neumünster) zzgl. der Berufsschüler (in der Größenordnung von etwa 3.000). Abb. 9 visualisiert die Zahlen. Es handelt sich hierbei um die Gesamtzahl der Schüler, wobei auf Grund der zunehmenden Schulschließungen und der freien Schulwahl der Anteil der Fahrschüler an dieser Gesamtzahl steigt.

Für die Betrachtung der Entwicklung der Schülerzahlen im Kreis Plön ist wichtig, dass die Zahl der unter 20-Jährigen im Kreis Plön in den kommenden 15 Jahren um ein gutes Viertel sinken wird¹². Gleichzeitig wird allerdings der Zuzug junger Menschen vor allem für Kiel und Flensburg erwartet. Der Kreis Plön hat hier Möglichkeiten gegenzusteuern. Im Bereich des ÖPNV kann dies geschehen, indem das Angebot an die Bedürfnisse der wachsenden Zahl ÖPNV-naher junger Menschen angepasst wird. Davon kann jedoch nur der Teil des Kreises profitieren, in dem ein solches Angebot wirtschaftlich vertretbar ist.

¹² Statistikamt Nord: Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein, März 2011, S.

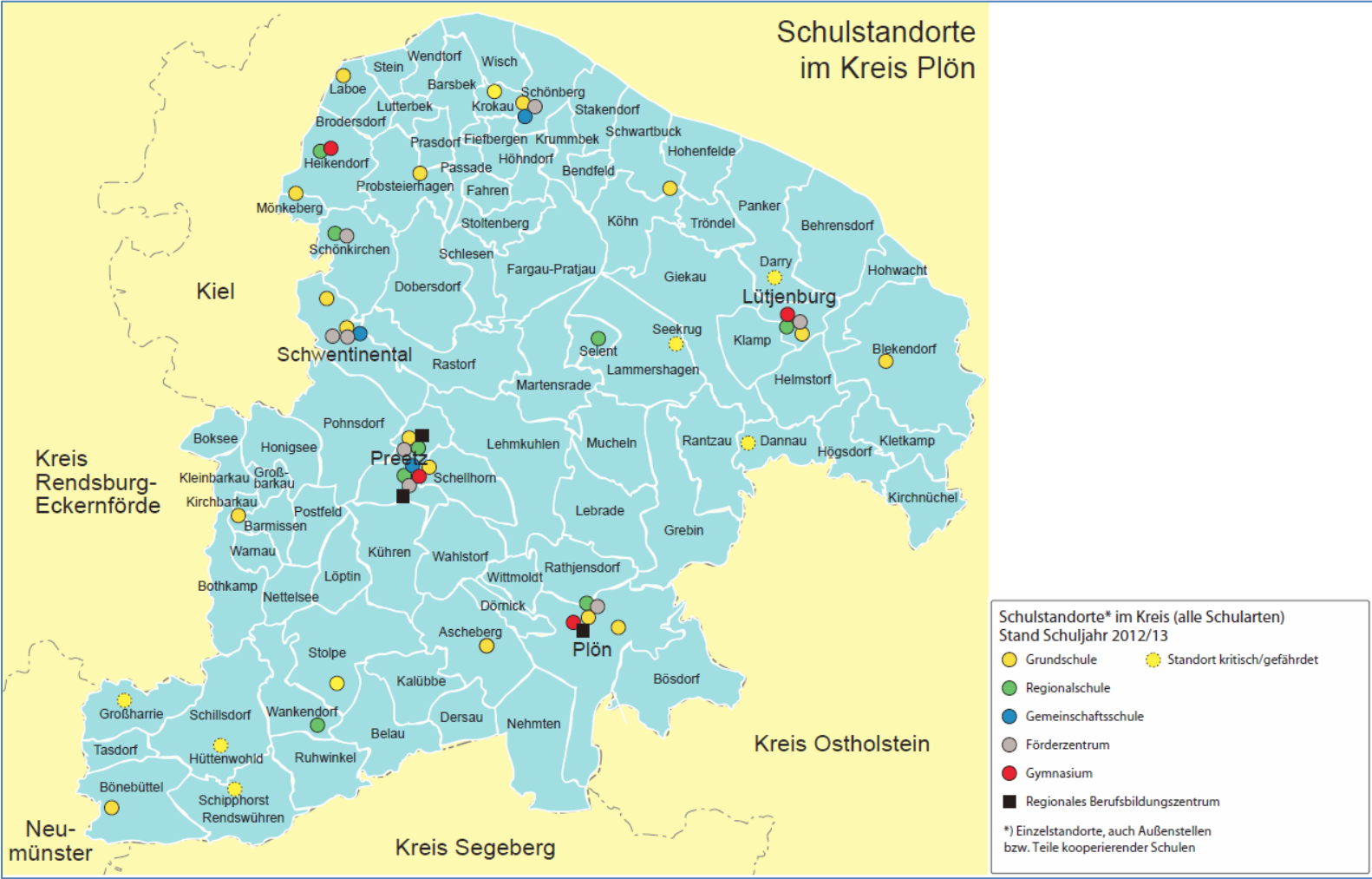


Abb. 8: Schulstandorte im Kreis Plön - Stand Schuljahr 2012/13 - Quelle: Schulentwicklungsplan des Kreises Plön, Seite 28

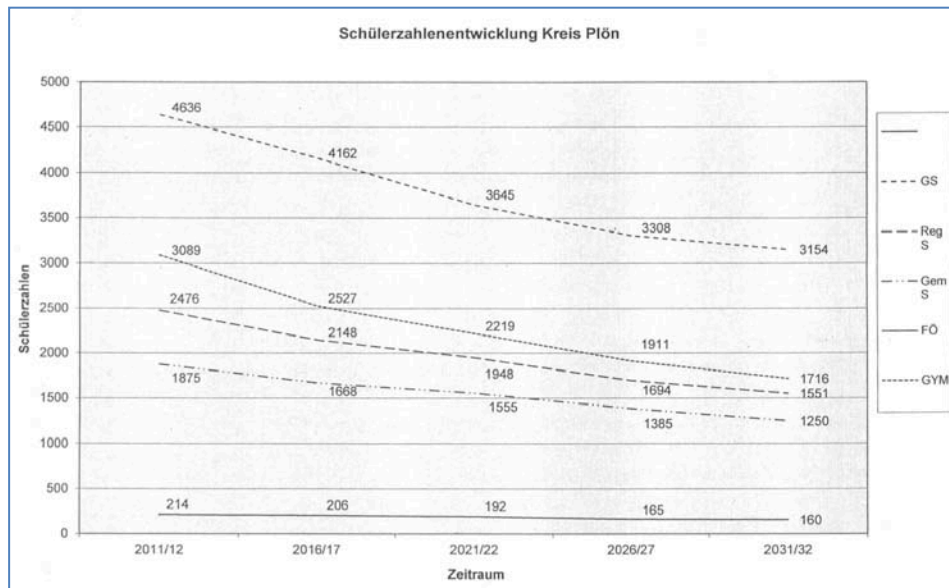


Abb. 9: Schulentwicklungsplan Kreis Plön

Dennoch ist es sinnvoll, sich auf einen weiteren Rückgang der Schülerzahlen zumindest in den kommenden 5 Jahren (also während der Laufzeit des RNVP) einzustellen. Dies geschieht im Schulentwicklungsplan für den Kreis Plön¹³. Er geht davon aus, dass die Zahl der Grundschüler bis 2017 von derzeit 4.636 auf dann 4.162 zurückgeht. Für die übrigen Schulen, die ja ältere Jahrgänge aufnehmen, wird zwar ein geringerer, aber immer noch ein bedeutsamer Rückgang prognostiziert. Lediglich die Förderschulen werden kaum Schüler verlieren. Insgesamt rechnet der Schulentwicklungsplan mit einem Rückgang der Schülerzahlen um ca. 13% (von 12.290 auf 10.711) bis zum Schuljahr 2016/17.

¹³ Stand: März 2012

4.1.3.4 Schülerbeförderung Allgemeines

Die flächenhaft dünne Besiedlung in weiten Teilen des Kreises Plön macht insbesondere für Schüler zu weiterführenden Schulen eine Schülerbeförderung notwendig. In Einzelfällen gibt es keine Schüler, die mit dem ÖPNV anreisen (bei Grundschulen z.B. Mönkeberg und Förderzentren).

Die Schülerbeförderung erfolgt – von einigen behinderten Schülern abgesehen – ausschließlich im Linienverkehr. Allerdings sind nicht alle Fahrten im Fahrplan (Fahrplanbuch oder Internet) veröffentlicht¹⁴.

¹⁴ Z.B. Verbindung Rosenfeld - Raisdorf

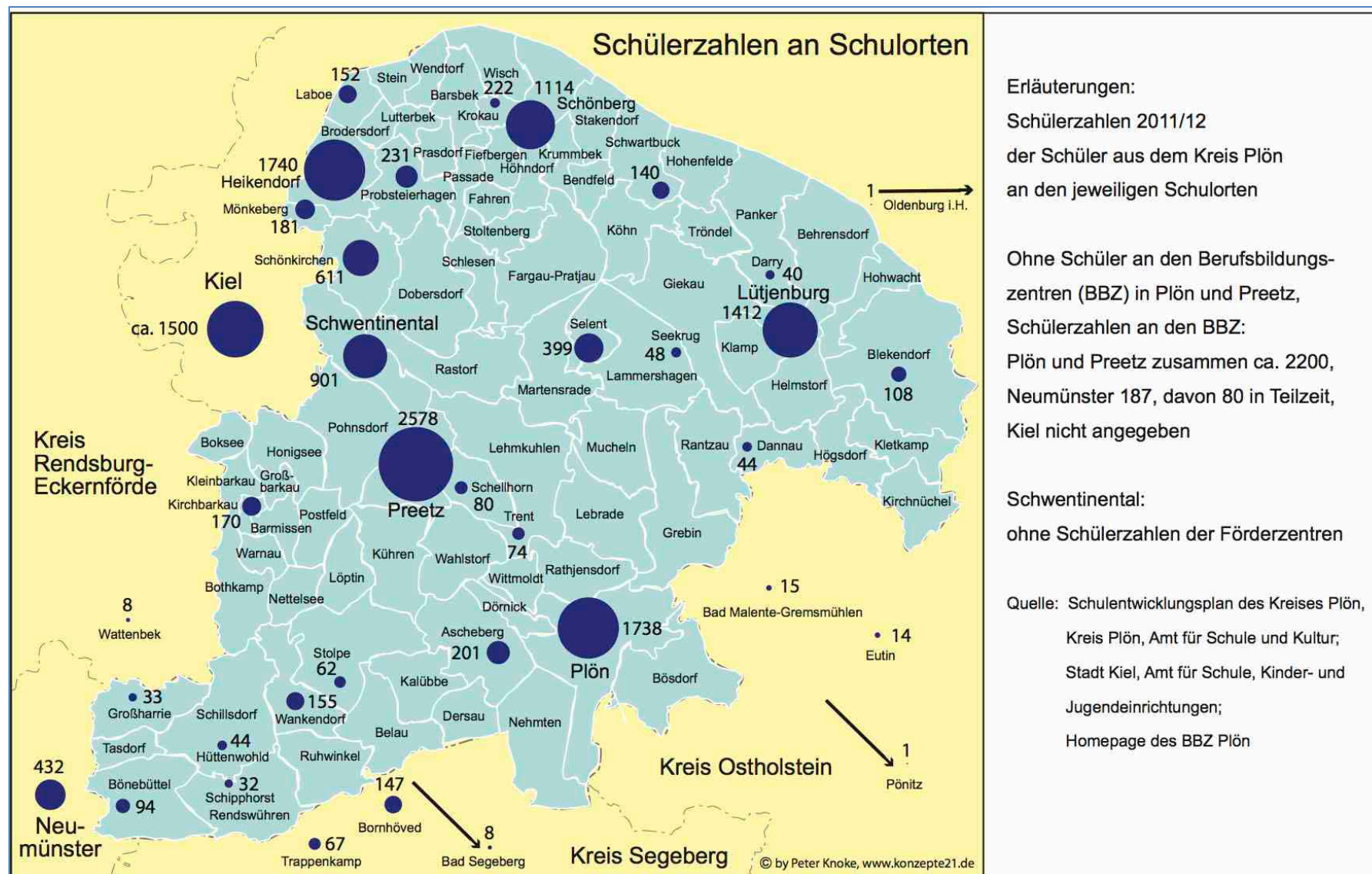


Abb. 10: Schülerzahlen – Quelle: s. Grafik

Datengrundlagen für Schülerverkehrsströme

In der Bestandsaufnahme für diesen Nahverkehrsplan wurde erstmals eine detaillierte Aufnahme der Schülerverkehrsströme angestrebt. Hierzu wurden die Schulen befragt. Da etliche Schulen die entsprechenden Fragebögen auch nach mehrmaliger Nachfrage nicht beantworteten liegen die Daten zur Schülerbeförderung nur unvollständig vor.

In einigen, aber nicht allen Fällen konnten ersatzweise die Daten für die vom Kreis bezahlten Fahrkarten für die Schülerbeförderung beschafft werden, diese sind jedoch aus mehreren Gründen unvollständig und auch danach lagen nicht für alle Schulen Daten vor. Nicht erfasst werden können hierbei die Schülerinnen und Schüler, die entsprechend der Satzung bzw. des Schulgesetzes keinen Anspruch auf Übernahme der Kosten der Schülerbeförderung haben, aber trotzdem eine Busverbindung nutzen (Selbstzahler). Grundschüler bis zur 4. Klasse ist 2 km Entfernung. Klassenstufe 5-10 bis 4 km Entfernung und Klassenstufe 10-13. Außerdem erfolgt eine Erfassung nur nach Gemeinden, nicht nach Wohnplätzen. Für eine Bewertung der ÖPNV-Bediienung in der Schülerbeförderung ist eine Erfassung nur noch Gemeinden aber nicht ausreichend, da die Schüler ja an ihren Wohnplätzen abgeholt werden müssen. Vor einer Überplanung der Schülerbeförderung ist daher eine genauere Datenerhebung erforderlich.

"Schülertourismus"

Vor allem im Kieler Umland kommt es zu zahlreichen Schulpendlern über die Kreisgrenze hinweg, wobei die Beschulung von Schülern aus dem Kreis Plön in Kiel weit ausgeprägter ist als die Beschulung von Kieler Schülern im Kreis Plön. Zu Beschulungen über die Kreisgrenze hinweg kommt es auch im Umland von Neumünster.

Im Süden des Kreises ist auch eine Beschulung von Schülern in Bornhöved und Trappenkamp (Kreis Segeberg) festzustellen. Hier bleibt abzuwarten, wie sich ein Wegfall des Standortes Schipphorst auswirken könnte.

Betrachtet werden müssen vor allem zwei Aspekte der Schülerbeförderung:

- Ausreichende Kapazitäten
- Effizienz

Ausreichende Kapazitäten:

Nach Auskunft der VKP reichen die Fahrzeugkapazitäten für die Schülerbeförderung aus. Die Autokraft beklagt einen "Schülertourismus", der zu einer besonderen Inanspruchnahme der Kapazitäten führt.

Entlang der wichtigen Verkehrsachsen stellt die Schülerbeförderung nur eine wichtige, aber nicht die dominierende Aufgabe des ÖPNV dar:

Auf der Achse Plön – Preetz – Kiel stellt die Bahn hohe Basis-Kapazitäten zur Verfügung. Diese sind jedoch teilweise nur durch Abweichungen vom Taktschema der Bahn für die Schülerbeförderung attraktiv. Hier wird sich die Situation ab 2017 mit den dann geplanten Fahrplanänderungen deutlich verschlechtern. Die Fahrpläne lassen dann keinen zusätzlichen Halt der RE Kiel – Lübeck für eine einzelne Fahrt in Ascheberg mehr zu, wie er gegenwärtig zur Bewältigung der Schülerverkehrsströme Ascheberg – Plön angeboten wird.

Auf der Achse Laboe – Heikendorf – Kiel stellt die KVG durch einen 10-Minutentakt ebenfalls hohe Kapazitäten bereit, hinzu kommen

einzelne Verstärkerfahrten. Außerdem verkehrt die Linie 102 der VKP hier in einem Halbstundentakt.

Zwischen Schönberg und Kiel erfolgt eine starke Verdichtung des sonst halbstündlichen Verkehrsangebotes in der Hauptverkehrszeit.

Die Kapazität im Abschnitt Kirchbarkau – Kiel (Achse Segeberg – Kiel) befindet sich an der Belastungsgrenze. Auf dieser Linie kommt es bei mindestens einer Fahrt zu Kapazitätsproblemen. Nach Mitteilung des Amtes Preetz Land ist der Hintergrund dieser Probleme die Tatsache, dass die Schüler die insgesamt gut bediente Verbindung nach Kiel gegenüber der nur sporadisch verkehrenden nach Preetz bevorzugen und dies bei ihrer Schulwahl zu einem wichtigen Entscheidungskriterium machen.

Entlang der Linie 4310 kommt es wegen der Anforderungen der Schülerbeförderung teilweise zu Taktabweichungen und morgens zu einer sehr Fahrplanlücke von 6.06 bis 7.43 Uhr¹⁵.

Zwischen Wankendorf – Neumünster (Achse Plön – Neumünster) wird morgens im Stundentakt mit einer Zusätzlichen Fahrt gefahren.

Außerhalb der Hauptachsen stellt die Schülerbeförderung die wichtigste Basis für das Fahrgastaufkommen dar.

Effizienz:

Die Effizienz der Schülerbeförderung kann nicht ohne weiteres beurteilt werden, da für die Erstellung des RNVP keine umfassenden Zählzeiten zur Verfügung gestellt wurden. Auch erfolgt die Bestellung von Taxen durch den Träger der Schülerbeförderung überwiegend auf Veranlassung der Schulen.

In den meisten Fällen ist es bisher so, dass die Leistungen für die Schülerbeförderung sich an die Vorgaben anpassen, die die Schulen

durch ihre Unterrichtszeiten machen. Dadurch wird eine Konzentration der Schülerbeförderung auf wenige Fahrten in etlichen Fällen vermieden. Damit entfällt ein Teil der möglichen Synergieeffekte. Eine konzeptionelle Neuordnung des Schülerverkehrs mit optimierten Unterrichtszeiten würde hier zu Kostensenkungen führen, die jedoch wegen der unvollständigen Datenbasis nicht quantifiziert werden können.

Schließlich wird noch darauf hingewiesen, dass schon im RNVP 2004-2008 das Problem der verlässlichen Grundschule mit festen Unterrichtszeiten angesprochen wurde und auf die damit verbundenen Kosten für die Schülerbeförderung deutlich hingewiesen wurde¹⁶. Um die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen zu wahren, wird die Umsetzung der verlässlichen Grundschule kontinuierlich zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Auch hier gilt allerdings, dass durchaus gegenläufige Entwicklungen möglich sind. Vor allem dann, wenn es gelingt, die verlängerten Unterrichtszeiten für eine stärkere Integration des Gesamtangebotes innerhalb und außerhalb des Schülerverkehrs zu nutzen, können diese Veränderungen kostenneutral bewältigt werden. Auch hier liegen jedoch keine ausreichenden Daten für ein differenziertes Urteil vor. Eine genaue Bewertung der Möglichkeiten kann daher nur im Gefolge der Beschaffung der Basisdaten vorgenommen werden.

¹⁶ Der RNVP 2004-2008 führt hier aus:

"In dieselbe Richtung mit möglicherweise deutlich problematischeren Auswirkungen weisen vorhandene Überlegungen zur Einführung der "verlässlichen Grundschule" mit festen Unterrichtszeiten. Eine solche Maßnahme stünde im diametralen Gegensatz zu den Bestrebungen einer möglichst wirtschaftlichen Angebotsgestaltung und ist daher aus ÖPNV-Sicht prinzipiell abzulehnen. Es besteht das dringende Erfordernis der rechtzeitigen Erörterung dieser Überlegungen mit den Verkehrsträgern und -anbietern im Schülerverkehr unter besonderer Berücksichtigung der möglichen Auswirkungen auf Betrieb und finanziellen Aufwand."

¹⁵ Abfahrtszeit in Lütjenburg

4.1.4 Tourismus

2011 gab es im Kreis Plön im Beherbergungsbereich rund 220 Betriebe mit einer Bettenanzahl von ca. 9.700. Die Zahl der Gästeankünfte lag 2011 bei ca. 210.000 und ist verglichen mit den letzten Jahren leicht steigend. Die Zahl der Übernachtungen lag bei ca. 920.000 etwa im Bereich der Vorjahre (Zahlen gelten jeweils für Beherbergungsbetriebe mit 9 und mehr Betten). Rechnet man Campingplätze hinzu, belief sich für 2011 die Zahl der Gästeankünfte auf rd. 270.000 und die Zahl der Übernachtungen auf rd. 1,17 Mio. Im Campingbereich sind die Zahlen rückläufig. Führende Tourismusorte mit jährlich über 30.000 Gästen sind Schönberg, Plön und Hohwacht. Bedeutung (8.000 bis ca. 15.000 Gästeankünfte) kommt ferner den Gemeinden Laboe, Stein (hier v.a. Campinggäste), Ascheberg und Blekendorf zu.

Betrachtet man die Zahl der Übernachtungen, nimmt Schönberg mit fast 300.000 Übernachtungen den Spitzenplatz ein, gefolgt von Plön, Hohwacht und Laboe mit 100.000 – 150.000. Mit teils erheblichem Abstand folgen die übrigen o.g. Orte (z.B. Stein 55.000, Bösdorf 55.000, Blekendorf 41.000, Behrendorf 31.000, Ascheberg 28.000).

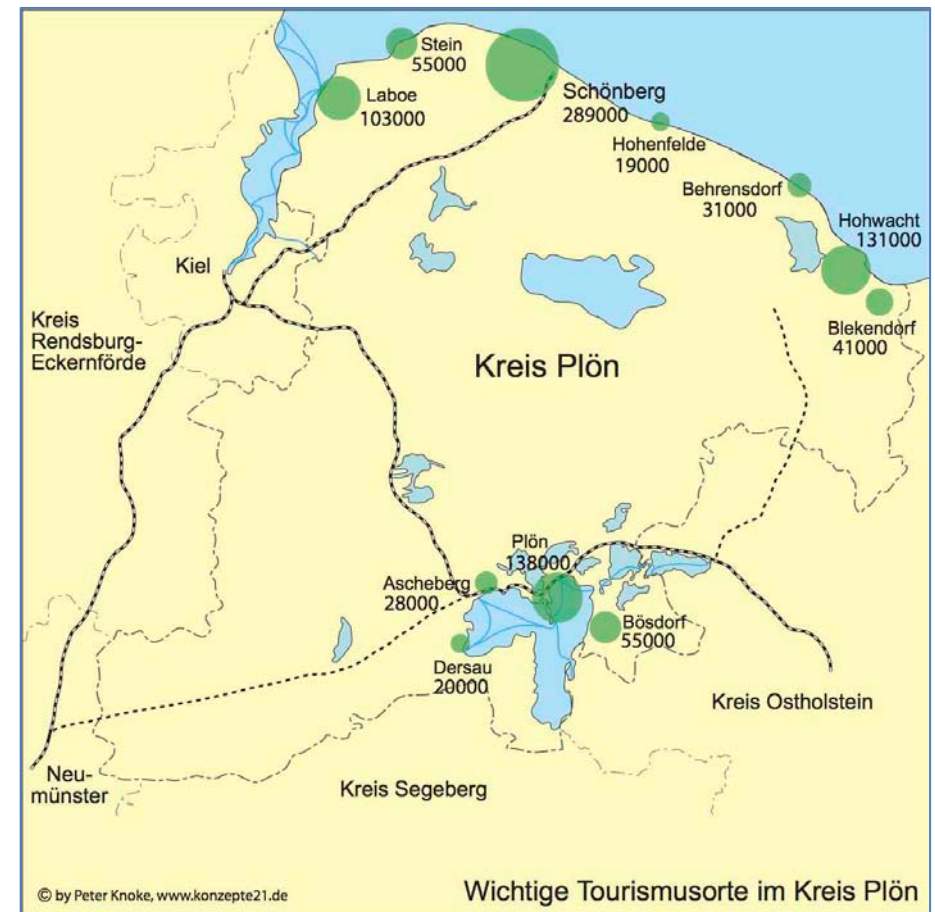


Abb. 11: Übernachtungen nach Gemeinden im Kreis Plön 2011 (ab 10.000 Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 9 Betten und auf Campingplätzen) -
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

Diese Zahlen erhöhen sich noch einmal deutlich, wenn man die nicht genau zu ermittelnde Zahl der übrigen Übernachtungen sowie die Tagesgäste mit hinzurechnet.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Bezüglich letzterer ist besonders auf die Bedeutung von Großveranstaltungen (z.B. Kieler Woche, Schusterfest Preetz, Seebrückenfest Schönberg) hinzuweisen.

Die touristischen Attraktionen verteilen sich eher gleichmäßig über den Kreis. Besonders zu erwähnen sind Plön (Schloss, Schlossgärtnerei, Naturparkhaus, Seenfahrten, Plön-Bad), Laboe (Marineehrenmal und U-Boot, Meerwasserschwimmhalle, Förderschiffahrt) sowie Lütjenburg und Umgebung (Turmhügelburg, Eiszeitmuseum, Panker - Gutsanlage und Hessenstein).

Für den ÖPNV sind somit die Regionen

- Ostseeküste Laboe-Schönberg
- Ostseeküste Hohwachter Bucht und
- Holsteinische Schweiz Plön / Großer Plöner See

grundsätzlich von Bedeutung. Im Landesentwicklungsplan sind jedoch nur die ersten beiden als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung gekennzeichnet.

4.1.5 Verkehrsinfrastruktur Schiene

Zurzeit befinden sich vier Bahnstrecken im Bereich des Kreises Plön:

1. Kiel – Lübeck
2. Kiel - Schönberger Strand (Reaktivierung für SPNV 2015/2016 erwartet)
3. Neumünster - Ascheberg (stillgelegt)
4. Bad Malente-Gremsmühlen - Lütjenburg (ohne Verkehr, Stilllegung beantragt)



Abb. 12: Übersicht über die Bahnstrecken im Kreis Plön - Quellen: Eisenbahnbundesamt, Landeseisenbahnaufsicht, LNVP 2008-2012

Dabei wird das Kreisgebiet derzeit nur von einer im regelmäßigen Personenverkehr (SPV) betriebenen Strecke (Kiel – Plön – Eutin – Lübeck) durchquert, die ausschließlich im Nah-/Regionalverkehr

bedient wird. Deren Streckenlänge beträgt 80 km, davon 30 km im Kreis Plön. Sie ist weitgehend eingleisig, zwischen Plön und Malente zweigleisig; weiter gibt es an mehreren Stellen außerhalb des Kreises Ausweich-/Kreuzungsgleise.

Darüber hinaus sind (eingleisige) Bahnstrecken

- a) zwischen Kiel und Schönberger Strand mit Abzweiger zum Ostuferhafen in Kiel-Dietrichsdorf,
- b) zwischen Neumünster und Ascheberg sowie
- c) zwischen Bad Malente-Gremsmühlen und Lütjenburg vorhanden.

a) Die Strecke ist zwischen Schönberg und Schönberger Strand als Museumsbahn in Betrieb; auf gesamter Länge verkehren sporadisch Museumszüge und zwischen Schönberg und Kiel seit 2011 zur Kieler Woche fahrplanmäßig Nahverkehrszüge. Der Abzweiger zum Ostuferhafen wird als Güterverkehrsstrecke genutzt.

Auf der Strecke

b) gibt es bei Wankendorf/Bokhorst Draisinenverkehr als Freizeitattraktion; ansonsten findet kein Verkehr statt. Auch auf Strecke

c) gibt es keinen Verkehr.

Alle Strecken sind nicht elektrifiziert.

Im Kapitel 7 wird die zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön dargestellt.

4.1.6 Verkehrsinfrastruktur Straße

Das gesamte Straßennetz des überörtlichen Verkehrs im Kreis Plön hat eine Länge von 524 km (rd. 5% des landesweiten Gesamtnetzes),

davon sind 7 km Autobahnen, 139 km Bundesstraßen, 156 km Landesstraßen und 222 km Kreisstraßen.

Das Kreisgebiet weist dabei Straßenverbindungen aller Kategorien auf:

- Bundesautobahnen,
- Bundesstraßen,
- Landesstraßen,
- Kreisstraßen,
- Gemeindestraßen.

Bundesautobahnen:

Im Kreisgebiet verläuft in südwestlicher Randlage die BAB 21, die z.Zt. von Stolpe südwärts – durch die Kreise Segeberg und Stormarn – bis zur BAB 1 am Knoten Bargteheide fertiggestellt ist. Die nach Norden bis Kiel vorgesehene Verlängerung ist, abgesehen von einem kurzen Stück auf Kieler Stadtgebiet, im Bau bzw. noch geplant. Die Autobahn ist mit vier Fahrstreifen ausgestattet.

Bundesstraßen:

Das Kreisgebiet hat Anteil an folgenden Bundesstraßen:

- B 76 (Schleswig – Eckernförde –) Kiel – Plön – Eutin (– Lübeck),
- (B 202 St. Peter-Ording – Friedrichstadt – Rendsburg – BAB 210 –) Kiel – Oldenburg/Holstein),
- B 430 (BAB 23 – Hohenwestedt –) Neumünster – Plön – Lütjenburg,
- B 502 Kiel – Schönberg
- B 404 Nettelsee – Kiel (nördliche Fortsetzung der BAB 21).

In aller Regel handelt es sich bei den Bundesstraßen innerhalb des Kreisgebietes um zweistreifige Fahrbahnen. Vierstreifig ausgebaut und ohne niveaugleiche Kreuzungen sind die Abschnitte Kiel –

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Raisdorf/Abzw. B 202 (B 76), und Kiel – Heikendorf-Nord (B 502). Zudem sind innerhalb der Stadt Plön mit der Innenstadtumfahrung der B 76 kurze mehrstreifige Abschnitte vorhanden.

Ferner sind einige Teilstrecken im Überlandbereich auch bei Zweistreifigkeit niveaufrei ausgebaut wie z.B. die B 502 zwischen Heikendorf-Nord und Lutterbek, die Umgehung Preetz/Schellhorn der B 76 sowie die B 202 am Rastorfer Kreuz und im Zuge der Umfahrung Lütjenburg.

Die übrigen Straßen (Landes- und Kreisstraßen) sind gewöhnlich (bis auf kurze innerörtliche Abschnitte) sind zweistreifig mit niveaugleichen Kreuzungen.

Aktuelle Straßenbauten

Ende 2012 wurde ein neuer Zubringer von Mönkeberg zur B 502 fertiggestellt.

In Bau befindet sich die BAB 21 zwischen Stolpe und Nettelsee (ca. 5 km) mit begleitender nachgeordneter Straße. Dies umfasst die Begradigung der L 67 (Neumünster – Nettelsee – Ascheberg) mit Neubau einer Südumgehung von Nettelsee und einer Anschlussstelle zur BAB 21.

Geplante Straßenbauten

Für die nächsten Jahre (während der Geltung dieses RNVP) sind im Kreisgebiet nach jetzigem Planungsstand folgende Aus- und Neubaumaßnahmen vorgesehen:

- A Ausbau der Ortsdurchfahrt der K 27 in Blekendorf (vsl. in 2014),
- Aus-/Neubau der B 76 zwischen Wittmoldt und Plön mit Verlegung der Trasse (vsl. in 2014),
- Grundinstandsetzung der B 76 zwischen Wittmoldt und Trent (evtl. 2017),
- Grundinstandsetzung der B 76 zwischen Kiel-Elmschenhagen und Raisdorf-Reuterkoppel (abschnittsweise ab 2014ff.)

Abschließende Sicherheit bezüglich dieser Planungen ist nicht gegeben, da bei der Realisierung Abweichungen aufgrund von Finanzierungsproblemen oder juristischen Widerständen auftreten können.

4.1.7 Verkehrsinfrastruktur ÖPNV

Die ÖPNV-Infrastruktur umfasst im Kreis Plön ein Busliniennetz mit einer Gesamtlinienkilometerlänge von 1.108 km. Wobei mit 931,7 km =84% die VKP den höchsten Anteil besitzt.

Die Grafik auf der folgenden Seite (Abb. 14) zeigt das gesamte Busliniennetz im Kreis Plön.

Linienkilometer im Kreis Plön		
VU	Linien-km	%-Anteil
VKP	931,7 km	84,0%
AK	81,4 km	7,3%
KVG	60,9 km	5,5%
Peters	23,5 km	2,1%
Rope	8,4 km	0,8%
NOB-Rohde	2,9 km	0,3%
Linien-km	1.108,8 km	100%

Abb. 13: Linienkilometer des Busnetzes im Kreis Plön –
Quelle: eigene Ermittlung aus den Konzessionen

Der Buslinienverkehr im Kreis Plön nutzt fast ausschließlich öffentliche Straßen. Bussonderspuren gibt es nur in Plön in der Twiete, die nur als Sonderdurchfahrt für Busse zugelassen ist. Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (Ampeln) durch die Busse

existiert nur in Preetz durch eine Induktionsschleife im Haltestellenbereich. Eine LSA-Beeinflussung durch Funk gibt es zurzeit im Kreis nicht (in der Stadt Kiel ist diese bereits weitgehend umgesetzt).

4.1.7.1 Buslinien

Im Kreis Plön verkehren 56 Buslinien, von denen 25 Linien in die angrenzenden Städte bzw. Kreise führen. Drei der kreisgrenz-

übergreifenden Linien berühren jeweils zwei angrenzende Städte bzw. Kreise. 14 Buslinien, also ein Viertel der Buslinien führen von / nach Kiel und dokumentieren die starke verkehrliche Verflechtung mit der Landeshauptstadt. Zusätzlich bedient die täglich verkehrende Fernbuslinie der Autokraft (Eckernförde – Kiel – Lübeck – Berlin) auch die Städte Preetz und Plön.



Abb. 14: Gesamtliniennetz im Kreis Plön – Quelle: eigene Grafik nach Konzessionen

Anzahl kreisübergreifender Linien	
14	in das Oberzentrum Kiel
4	in das Oberzentrum Neumünster
2	in den Kreis Rendsburg-Eckernförde
5	in den Kreis Segeberg
4	in den Kreis Ostholstein
1	Fernbuslinie nach Berlin

Abb. 15: kreisübergreifende Buslinien

4.1.7.2 Haltestellen

s Standardmerkmal einer Bushaltestelle ist das Verkehrszeichen Nr. 224 des amtlichen Verkehrszeichenkatalogs (VzKat), welches meist an der Spitze eines Haltestellenmastes allen Verkehrsteilnehmern anzeigt, dass sich an dieser Stelle eine Haltestelle für einen Bus (oder eine Straßenbahn) befindet.



Abb. 16: Vz-Nr. 224

Im Kreis Plön befindet sich das „H“ kombiniert mit dem Hinweis auf den zugehörigen Verkehrsraum des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) sowie der Angabe der gültigen Tarifzone. Des Weiteren ist entweder direkt an der Fahne oder aber im Fahrplanaushangkasten zu erkennen, welche Buslinie diese Haltestelle anfährt. Nur in ausgewählten, meist größeren Orten bzw. entlang der Hauptlinien sind die Haltestellen auch mit dem Namen der Haltestelle gekennzeichnet. Weitere Ausstattungs- bzw. Qualitätsmerkmale sind neben dem Fahrplankasten mit Aushang eines gültigen Fahrplans ein Wetterschutz bzw. Wartehäuschen.

Im Rahmen einer Befragung aller Städte und Ämter zu ihren Haltestellen wurden Informationen zu den Ausstattungsmerkmalen der Bushaltestellen ermittelt. Die Auswertung der erfassten

Fragebögen (Rücklaufquote: 40,0% der Gemeinden mit 49% der Haltestellen) zu den Haltestellenausstattungsmerkmalen zeigt die untenstehende Tabelle.

Merkmal der H-Stellen	Anteil der H-Stellen
Fahrplanaushang	97%
Papierkorb vorhanden	54%
Bordstein parallel anfahrbar	50%
barrierefreie Zuwegung	48%
Wetterschutz/Wartehäuschen	46%
Sitzgelegenheit	43%
H-Stellenbeleuchtung	42%
18cm-Bordsteinhöhe	40%
Linienplanaushang	26%
Kiosk an der H-Stelle	1%

Abb. 17: Haltestellenmerkmale – Quelle: Ergebnis einer eigenen Ämterabfrage

Eine Hochrechnung auf den gesamten Kreis ist nicht ohne Weiteres möglich. Da die Rückmeldung überwiegend aus den städtischen Bereichen erfolgte, ist davon auszugehen, dass das Ausstattungs niveau auf den gesamten Kreis bezogen tendenziell niedriger liegen kann.

Jedoch lassen sich aus dem erhobenen Datenbestand einige grundsätzliche Feststellungen ableiten.

Der recht hohe Anteil der Haltestellen mit Wetterschutz bzw. Wartehäuschen ist als gut zu bezeichnen. Hierbei sind jedoch die Qualität und der Zustand vieler Wartehäuschen, deren Zuständigkeit den Gemeinden obliegt, recht unterschiedlich. In Anbetracht des demografischen Wandels ist der Anteil mit 43% für Sitzgelegenheiten nicht befriedigend. Erfreulich ist die recht hohe Quote der beleuchteten Haltestellen (42%).

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Fehlende Aushangfahrpläne wurden nur in Ausnahmefällen (z.B. Sandkaten Richtung Stadtheide) festgestellt.

Fast 40% der Haltestellen besitzen eine Bordsteinhöhe von 18 cm, so dass moderne Niederflrbusse problemlos durch Nutzung der Kneeling-Funktion¹⁷ einen schnellen, fast niveaugleichen Ein- und Ausstieg für in der Mobilität eingeschränkte Fahrgäste sicherstellen. Bei nicht parallel zur Fahrbahn liegenden Haltestellen (z.B. Haltestellenbuchten bzw. Haltestellen in Kurvenradien), die von niederflurigen Bussen angefahren werden müssen, sollte die Höhe der Bordsteinkante 16 cm nicht überschreiten, da sonst der vordere Buskarosserieteil bei der Anfahrt aufsetzen könnte. Aber auch an Haltestellen mit niedrigerer Bordsteinhöhe ist bei Niederflrbusen ein Ein- und Ausstieg durch das Herausklappen von Auffahrampen möglich.

Jedoch ist neben dem Ein- und Ausstieg die barrierefreie Zuwegung ebenfalls sehr wichtig. Hier ist im Hinblick auf die Nutzung der Haltestellen eine Quote von 48% als verbesserungswürdig einzuschätzen.

Im Kreis Plön werden die 842 bewohnten Wohnplätze der Städte und Gemeinden durch 726 Bushaltestellen (*Eine Aufstellung der Wohnplätze mit H-Stellen siehe **Anlage 1***) an die Buslinien angebunden.

99,4 % der Wohnplätze mit mindestens 200 EW haben eine Haltestelle in einer Entfernung von weniger als 300 m. Auf das Thema Angebotsqualität wird in Kap. 4.3.3 näher eingegangen.

Entfernung Wohnplatz - Haltestelle				
Entfernung Wpl. zur H-Stelle	Anzahl H-Stellen	[%]	Anzahl W.-plätze > 200 EW	[%]
< 300 m	455	54,0%	837	99,4%
< 400 m	32	3,8%	2	0,2%
< 500 m	46	5,5%	2	0,2%
< 750 m	71	8,4%	1	0,1%
< 1.000 m	72	8,6%	0	0,0%
> 1.000 m	166	19,7%	0	0,0%
	842	100,0%	842	100,0%

Abb. 18: Aufstellung Wohnplatz. – Haltestellenentfernung –
Quelle: eigene Ermittlungen

Neben den normalen Haltestellen hat der Kreis Plön an verkehrlich wichtigen Punkten größere Umsteige-Haltestellenanlagen:

Als Knotenpunkte im Busverkehr sind im Kreis Plön insbesondere die vier Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) zu benennen:

- Plön-ZOB,
- Preetz-ZOB,
- Lütjenburg-ZOB und
- Wankendorf-ZOB

¹⁷ Kneeling-Funktion = einseitiges Herabsenken des Busses zur Haltestellenseite hin



Abb. 19: Plön-ZOB (im Winter)

Foto: Konzepte21, Peter Knoke

In Plön und Preetz liegen diese direkt neben den Bahnhöfen und stellen somit neben der Umsteigemöglichkeit zwischen Buslinien auch die direkte Verknüpfung zur Bahn sicher.

Die ZOBe zeichnen sich dadurch aus, dass mehrere Bussteige vorhanden sind, um Fahrgästen die Möglichkeit zu bieten, umsteigen zu können. Weiterhin sind auch Wetterschutz / Wartehäuschen, Aushangkästen bzw. Informationstafeln vorhanden.

Zur besseren Orientierung, an welchem Bussteig die jeweilige Buslinie verkehrt, sind an den Haltestellenmasten die Vz. 224 zusätzlich mit den Buslinien und den jeweiligen Fahrtrichtungen bezeichnet.

Masten / Haltestellen	
Lütjenburg-ZOB	6
Plön-ZOB	6
Preetz-ZOB	4
Wankendorf-ZOB	3

Abb. 20: Anzahl H-Stellenmasten an ZOBen

Neben diesen ZOBen sind als zusätzliche Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus die Haltestellen Raisdorf-Bahnhof sowie Ascheberg-Bahnhof zu nennen.

Wichtige Umsteigehaltestellen zwischen Buslinien sind außerdem:

- Rastorfer Kreuz,
- Abzw. Klausdorf,
- Preetz-Garnkorb,
- Plön-Stadtgrabenstraße/B430,
- Laboe-Hafen,
- Schönberg Bahnhof.

An der Bushaltestelle Laboe-Hafen ist neben dem Umstieg in andere Buslinien auch die Anbindung an die Kieler Fördeschiffahrtslinien gegeben.

4.1.8 Schifffahrt

4.1.8.1 Förde-Fährlinien

Der Kreis Plön ist auf der Kieler Förde an den regelmäßig verkehrenden Fährschiffsverkehr zur Landeshauptstadt Kiel angebunden. Die drei im Kreis Plön liegenden Fährschiffanleger Laboe, Heikendorf-Möltenort sowie Mönkeberg werden von den Förde-Fährschiffahrtlinien, betrieben von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, angefahren. Die Verbindung F1 mit der Landeshauptstadt Kiel wird nur während der Sommersaison von März bis Oktober betrieben. Im Winter verkehrt nur die Fährlinie F1 montags bis freitags zwischen Möltenort – Friedrichsort – Laboe und zurück. Sie dient hauptsächlich der Anbindung der Gesamtschule Friedrichsort an den Kreis Plön.

Anleger Laboe

Die Anlegebrücke in Laboe wurde im Jahr 2012 renoviert, wobei die alten verrotteten Holzanlegerteile durch eine Stahlkonstruktion mit einer Beplankung aus PVC-Paneelen ersetzt wurden.

Auch bei der neuen Bauweise handelt es sich um eine feste Konstruktion, die jedoch bei unterschiedlichen Wasserständen keine Niveaueingleichung besitzt, so dass es für in der Mobilität eingeschränkten Menschen schwierig ist, auf die Fährschiffe zu gelangen bzw. auszusteigen. Der Anleger befindet sich im Eigentum der Gemeinde Laboe.

In Laboe ist die Umsteigemöglichkeit vom Fährschiff zu den VRK-Buslinien 100, 102, 119, 120 und 512 mit der Verknüpfung der Endhaltestelle Laboe, Hafen gegeben. Bedingt durch die Lage des Anlegers am Ende der Mole ist ein Fußweg von ca. 150m zurückzulegen.

Anleger Möltenort

Der Anleger in Möltenort ist in seiner Beton-/Stahlbauweise mit seinen sieben Stufen ebenfalls für in der Mobilität eingeschränkte

Menschen nicht geeignet. Der Anleger befindet sich im Eigentum der Gemeinde Heikendorf.



Abb. 21: Anleger Heikendorf-Möltenort

Foto: SVC, Jürgen Stange

Von der Buslinienendhaltestelle „Heikendorf, Am Heidberg“ der Buslinie 101 beträgt der Fußweg zum Anleger ca. 900m. Durch die baulichen Gegebenheiten der Straßen in dem alten Fischerdorf Möltenort mit seinen engen Straßen ist eine direkte Anbindung des Anlegers mit großen Stadtbussen nur eingeschränkt möglich. Für Kleinbusse bestünde die Möglichkeit den Anleger zu erreichen.

Die zentral im Ort befindliche Haltestelle „Rathaus, Heikendorf“ mit der Umsteigemöglichkeit in die Linien 100, 101 und 119 liegt ca. 1,3 km entfernt.

Anleger Mönkeberg

Der Anleger Mönkeberg, der in der Saison 2012 aufgrund seiner Baufähigkeit nicht angefahren werden konnte, ist zwischenzeitlich neu gebaut. Es handelt sich um eine barrierefreie Anlage, die die Belange von in der Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt. Dieses wird dadurch erreicht, dass der Teil des Anlegers, an dem das Fährschiff anlegt, in Pontonbauweise ausgeführt wird. Hierdurch wird immer die gleiche Einstiegsebene mit den Fährschiffen erreicht, da sich das Pontonteil entsprechend den unterschiedlichen Wasserständen hebt und senkt. Der Pontonteil des Anlegers wird mit dem festen Brückenteil zur Landseite hin mit einer sich entsprechend dem Wasserstand anpassenden Rampe verbunden. Der Anleger befindet sich im Eigentum der Gemeinde Mönkeberg; die Dalben sind Eigentum der Stadt Kiel.



Abb. 22; Modellbild des im Bau befindlichen Anlegers Mönkeberg –
Quelle: Amt Schrevenborn

4.1.8.2 Binnenschifffahrt

Neben dem regelmäßigen Förfährlinienverkehr existiert während der Sommersaison auf den Seen des Kreises ein touristischer Ausflugsschiffsverkehr.

Die Ausflugsschiffahrt ist nicht Gegenstand des RNVP.

4.2 Verkehrsunternehmen

Es folgt die Darstellung der im Kreis Plön mit Linienbusverkehr tätigen Busunternehmen sowie des Schifffahrtsunternehmens, welches die dem ÖPNV zugeordneten Förfährverkehr betreibt.

4.2.1 Bestand der im Kreis ÖPNV betreibenden Verkehrsunternehmen

Der Buslinienverkehr im Kreis Plön wird von folgenden Busunternehmen getragen:

- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (**VKP**)
- Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (**KVG**)
- Autokraft GmbH (**AK**)
- Omnibusbetrieb Matthias Peters GmbH & Co. KG (**Peters**)
- Rope-Reisen GmbH & Co. KG (**Rope**)
- Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (**NOB-Rohde**)
- Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (**SFK**)

(eine Aufstellung der Verkehrsunternehmen siehe Anlage 2)

Die Standorte der Busunternehmen für die im Kreis eingesetzten Busse liegen, außer denen der VKP (sowie der AK, die auf dem Betriebshof der VKP in Lütjenburg einige Busse positioniert hat), alle außerhalb des Kreises. Die VKP erbringt mit ihren 38 Linien den größten Anteil der Schülerbeförderung und des Grundversorgungsverkehrs. Bei den Buslinien aller anderen Verkehrsunternehmen handelt es sich um einbrechende Linien aus den angrenzenden kreisfreien Städten (Kiel und Neumünster) und Kreisen (Rendsburg-Eckernförde, Ostholstein, Segeberg).

Neben den Buslinien ist im Nordosten des Kreises eine Anbindung mit drei Schiffsanlegestellen an den Fährschiffsverkehr auf der Kieler

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Förde gegeben. Die Förderschiffahrtlinien werden von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH betrieben.

Zusätzlich besitzen im ergänzenden ÖPNV 26 Taxi- und Mietwagenunternehmen entsprechende Konzessionen. Die Anzahl der Taxen und Mietwagen verteilt sich im Kreis wie folgt:

Taxen und Mietwagen im Kreis Plön													
	Ascheberg	Behrensdorf	Heikendorf	Klausdorf	Laboe	Lütjenburg	Plön	Preetz	Raisdorf	Schönberg	Schönkirchen	Selen	Wankendorf
Taxen	1	1	7		4	15	18	24	8	8	4		2
Mietwagen				3		3	9	5	3	4		2	
Summe													

Abb. 23: Anzahl Taxen und Mietwagen im Kreis Plön (Stand: Nov. 2012)¹⁸

Nicht unerwähnt bleiben soll die DB-Regionalbahn Schleswig-Holstein, welche die Bahnverbindung zwischen Kiel und Lübeck betreibt und hierbei die vier im Kreis Plön befindlichen Bahnhöfe Raisdorf, Preetz, Ascheberg und Plön bedient und eine wesentliche Anbindung bzw. Ergänzung des ÖPNV im Kreis ermöglicht.

4.2.1.1 Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

Der Unternehmenssitz der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP) ist in Plön. Der Verwaltungssitz der 59,7% im Eigentum des Kreises Plön und mit 40,3% in dem von 16 Gebietskörperschaften befindlichen VKP liegt

Standorte der VKP	Anzahl der Wagen
im Kreis Plön	
Betrieb Schönberg	27
Betrieb Preetz	10
Betrieb Lütjenburg	28
Betrieb Plön	17
im Kreis Segeberg	
Betrieb Bornhöved	17
Wagen insgesamt	99

Stand: 2012

Abb. 24: Standorte der VKP

historisch bedingt auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Kiel-Schönberger Eisenbahn im Stadtgebiet Kiel. Der Fuhrpark umfasste zum 31.12.2011 99 Busse, von denen 91 Busse im Linienverkehr eingesetzt werden. Das Durchschnittsalter der Busse liegt bei 5,9 Jahren¹⁹.

Neben den 29 Regionalverkehrslinien – überwiegend für den Schüler- und Berufsverkehr - werden in der Kreisstadt Plön zwei sowie in Preetz drei Stadtverkehrslinien gefahren. Die VKP hat über den Kreis verteilt vier Betriebshöfe sowie einen Betriebshof in Bornhöved, im angrenzenden Kreis Segeberg.

4.2.1.2 Kieler Verkehrsgesellschaft mbH

Die Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) betreibt im Kreis Plön acht Buslinien im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Kiel. Die zu 100% im Eigentum der Stadt befindliche KVG setzt auf all ihren Linien nur Niederflurbusse ein. Die Busflotte umfasst 152 Niederflurbusse, wovon der größte Teil Gelenkbusse sind. Das Durchschnittsalter der KVG-Busflotte liegt bei 6,5 Jahren. Die Zahl der eingesetzten Busse sind im Kreis Plön nicht separat aufführbar, da sie rollierend aus dem Bestand der KVG im gesamten Verkehrsgebiet im Großraum Kiel eingesetzt werden.

4.2.1.3 Autokraft GmbH

Das größte Schleswig-Holsteinische Busunternehmen, die Autokraft GmbH (AK), gehört zur Bahngruppe und hat seinen Sitz in Kiel.

Im Kreis Plön werden 16 Busse eingesetzt, die im rollierenden Austausch auch in anderen Verkehrsgebieten laufen. Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge beträgt 8,1 Jahre. Die für den Einsatz im Kreis Plön eingesetzten Busse werden von den beiden Betriebshöfen AK-Kiel-Wellsee und AK-Heiligenhafen gestellt. Der AK-Betrieb Kiel-Wellsee hat auf dem Betriebshof der VKP in Lütjenburg drei Busse abgestellt.

¹⁸ Quelle: Kreisverwaltung Plön, Abtlg. Verkersangelegenheiten.

¹⁹ Quelle: Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

4.2.1.4 Omnibusbetrieb Matthias Peters GmbH & CO. KG

Der Omnibusbetrieb M. Peters GmbH & CO. KG (Peters) betreibt zwei Buslinien, welche Neumünster mit dem Kreis Plön verbinden. Peters-Reisen hat je einen Betriebshof in Neumünster und in Wasbek. Der eingesetzte Fahrzeugpark reicht je nach Einsatzfahrt vom 8-Sitzer über Sprinter während der Ferienzeit über Linienbusse bis zu älteren ehemaligen Reisebussen. Auf den Linien im Kreis Plön werden vier Fahrzeuge eingesetzt. Das Durchschnittsalter beträgt ca. 10 Jahre für die Großfahrzeuge. Über die anteiligen Fahrgastzahlen und Fahrplankilometer nur für den Kreis Plön wurden keine Angaben von Peters-Reisen angegeben.

4.2.1.5 Rope-Reisen GmbH & CO. KG

Die Fa. Rope-Reisen GmbH & CO. KG (Rope) besitzt einen Betriebshof in Wattenbek (Bordesholm). Für die Linie im Kreis Plön wird in der Regel ein Linienhochflurbus eingesetzt. In Ausnahmefällen kommen auch Reisebusse zum Einsatz.

4.2.1.6 Rohde Verkehrsbetriebe GmbH

Die Fa. Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (NOB-Rohde) betreibt das sogenannte Netz „Mitte“ im angrenzenden Kreis Ostholstein. Ihren Betriebshof hat die NOB-Rohde in Eutin. Zwei der Buslinien fahren von Malente-Gremsmühlen aus auf sehr kurzen Linienabschnitten mit je einer Haltestelle auch in den Kreis Plön hinein (Linie 5507 nach Dannau sowie Linie 5510 nach Oberkleveez). Der Vollständigkeit halber werden diese beiden Linienabschnitte aufgeführt. Bei den Fahrgästen handelt es sich im Jahr 2012 laut Angaben der NOB-Rohde um acht Schulkinder aus Dannau sowie 2 Schulkinder aus Oberkleveez, welche Schulen in Bad Malente besuchen.

Die Busstandorte der Busverkehrsunternehmen sind in Abb. 25 abgebildet.

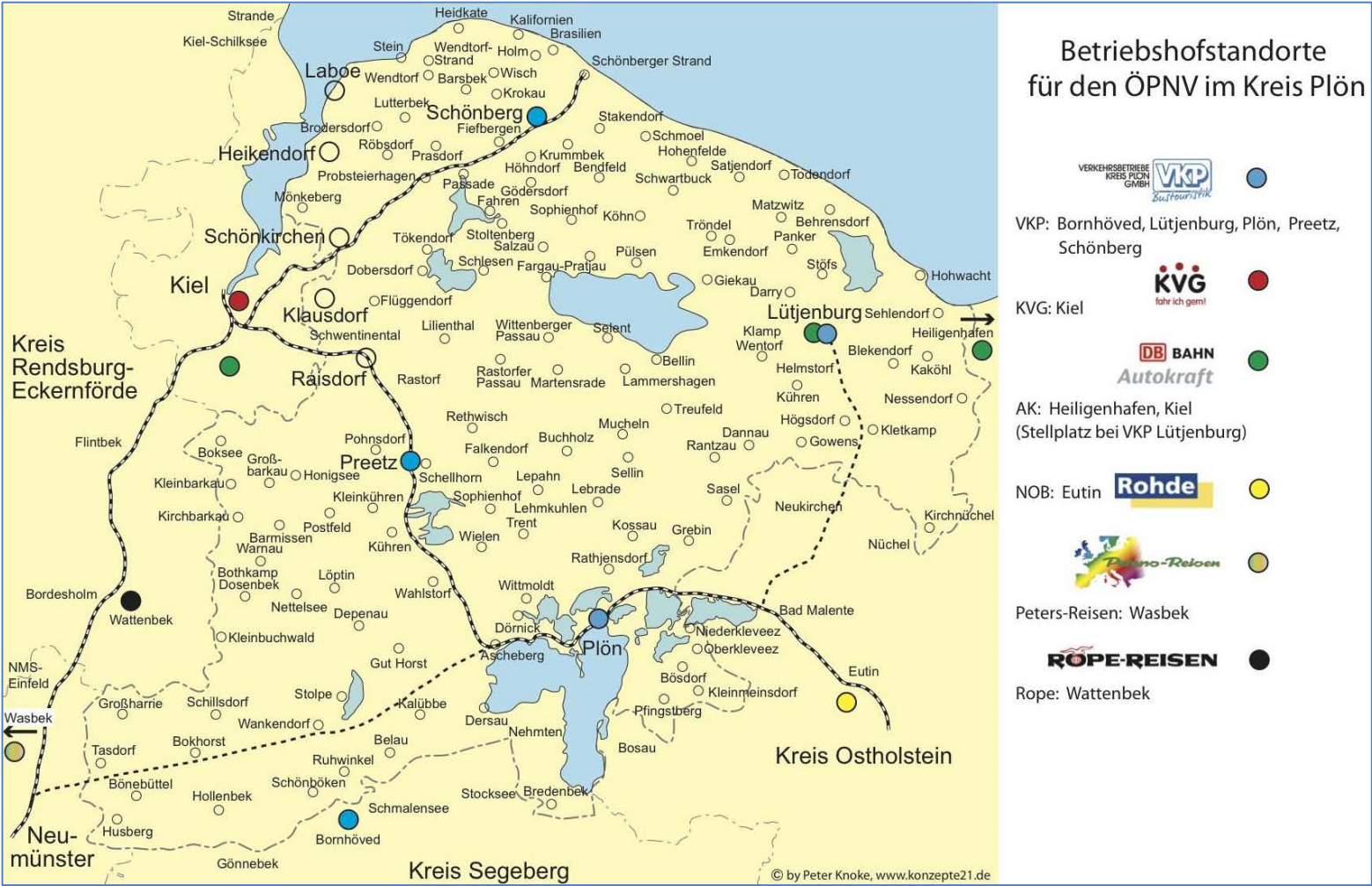


Abb. 25: Betriebsstandorte der für den ÖPNV im Kreis Plön - Quelle: Angaben der jeweiligen Verkehrsunternehmen

4.2 Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

Der Sitz der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) liegt an der Hörn in Kiel. Es bedienen sechs Fährschiffe Anleger im Kreis Plön (vier Passagierfähren sowie zwei Kombi-Fähren). Das Durchschnittsalter der Fährschiffe beträgt 25,5 Jahre.

Schiffsname	Baujahr	Alter	
MS „Heikendorf“	1983	29	Jahre
MS „Schilksee“	1986	26	Jahre
MS „Laboe“	1984	28	Jahre
MS „Strande“	1984	28	Jahre
MS „Falkenstein“	1990	22	Jahre
MS „Kitzeberg“	1992	20	Jahre
Durchschnittsalter: 25,5 Jahre			

Abb. 26: Schiffsflotte der SFK im Jahr 2012 -

Quelle: Angaben der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

4.2.2 Leistungen der vorhandenen Verkehrsunternehmen

Die Zahl der Buslinien der im Kreis Plön tätigen Busunternehmen teilt sich wie folgt auf:

Verkehrsunternehmen	Abkürzung	Anzahl Linien im Kreis Plön
Vekrehsbetriebe Kreis Plön GmbH	VKP	38
Kieler Verkehrsgesellschaft mbH	KVG	8
Autokraft GmbH	AK	5
Peters Reisen Omnibusbetrieb Matthias Peters GmbH&Co KG	Peters	2
Rope- Reisen GmbH & CO. KG	Rope	1
Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (Tochterges. Der Nord-Ostsee-Bahn)	NOB	2

Abb. 27: VU mit Anzahl der Linien im Kreis Plön - eigene Auswertung aufgrund der dem Kreis vorliegenden Konzessionen

Die Tabelle spiegelt auch die anteilige Bedeutung der im Kreis tätigen Busunternehmen wider.

Linienkilometer im Kreis Plön		
VU	Linien-km	%-Anteil
VKP	931,7 km	84,0%
AK	81,4 km	7,3%
KVG	60,9 km	5,5%
Peters	23,5 km	2,1%
Rope	8,4 km	0,8%
NOB-Rohde	2,9 km	0,3%
Linien-km	1.108,8 km	100%

Abb. 28: Bedeutung anteilig der Linienanzahl - eigene Auswertung aufgrund der dem Kreis vorliegenden Konzessionen

Die Liniennetzlänge aller im Kreis betriebenen bzw. ein- und ausbrechenden Busverkehrslinien umfasst (ohne die Fernbuslinie Kiel-Berlin) 1.362 km (siehe **Anlage 3**)

Die Liniennetzlänge des Anteils der Buslinien auf Plöner Kreisgebiet beträgt 1.109 km. Davon hat die VKP mit 932 km einen Anteil von 84% am Gesamtliniennetz.

Sowohl die Anzahl der Linien, als auch der Anteil der Linienkilometer zeigen deutlich, dass die VKP den größten Leistungsanteil im Busliniennetz erbringt.

Die im Jahr 2011 von der **VKP** erbrachte Fahrplankilometerleistung (ohne HVV) betrug

4.287.422 Wkm. Die Fahrgastzahl über alle Fahrscheinarten (ohne HVV) belief sich 2011 auf **4.409.455 beförderte Personen**.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Die Fahrplankilometerleistung der **AK** betrug 2011 **589.290 Wkm**. Die kumulierte Fahrgastzahl im Kreis Plön für das Jahr 2011 wurde mit **194.697 beförderten Personen** angegeben.

Die Fahrplankilometerleistung der **KVG** auf den Kreis Plön bezogen betrug 2011 **638.663 Wkm**. Dass die geleistete Fahrplankilometerleistung trotz niedrigerer Liniennetzlänge höher ist, als die der AK, liegt in der hohen Anzahl der vertakteten Fahrten auf den KVG-Linien. Die kumulierte Fahrgastzahl der KVG im Kreis Plön konnte nicht separat ausgewiesen werden, da diese zurzeit noch im Rahmen der VRK für das gesamte Bedienungsgebiet ermittelt werden.

Über die anteiligen Fahrgastzahlen und Fahrplankilometer von Fa. **Peters** - nur auf den Kreis Plön bezogen - wurden bis Redaktionsschluss keine Angaben von der Fa. Peters gemacht.

Gleiches gilt für die Fa. **Rope**.

Die Leistung der **NOB-Rohde** mit ihren 2,9 Linienkilometern betrifft zurzeit nur die Anbindung von 8 Schulkindern aus Dannau und 2 Schülern aus Oberkleveez an Schulen in Bad Malente. Über die Auslastung der zusätzlich nach Oberkleveez angebotenen Anruflinienfahrten konnten keine Angaben gemacht werden.

Linienbezogene Fahrgastzahlen wurden von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt.

4.2.3 Eingesetzte Fahrzeuge

4.2.3.1 eingesetzte Busse

Der Standard des im Kreis Plön eingesetzten Linienfuhrparks kann als gut angesehen werden. So verkehren auf den in die Landeshauptstadt Kiel ein- bzw. ausbrechenden Buslinien sowie auf den Stadtverkehren in Plön und Preetz fast ausschließlich niederflurige Busse.

Die **KVG** setzt nur noch niederflurige Busse im Linienverkehr ein, die alle über eine Kneeling-Funktion zum Absenken der Busse an Haltestellen sowie ausklappbaren Rampen verfügen. Sämtliche Busse haben eine Haltestellenanzeige im Fahrgastraum.

Die **AK** setzt auf der Linie 300 ganz überwiegend niederflurige Busse ein. Auf den anderen Linien kommen sowohl hochflurige Busse, als auch niederflurige Busse zum Einsatz.

Die Busflotte der **VKP** umfasst folgende Linienbus-Typen:

VKP-Linienbusse		
Bustyp	Art	Anzahl
O 407	Hochfluriger Standardlinienbus	23
O 405	Hochfluriger Standardlinienbus	1
O 616	Niederfluriger Kleinbus	2
O 530 G	Niederfluriger -Gelenkbus	6
O 530	Niederfluriger Standardlinienbus	5
O 530LE/Ü	Low Entry Überlandbus (vorderer Bereich niederflurig)	8
O 550	Hochfluriger Überlandlinienbus	46
Linienbusse insgesamt		91

Abb. 29: Aufstellung der VKP-Linienbusse (Stand:2012)²⁰

Es ist hervorzuheben, dass die Busflotte der VKP mit einem Anteil von 75 % an Hochflurbussen noch traditionell auf den reinen Schülerverkehr orientiert ist. Der Vorteil der hochflurigen Fahrzeuge liegt im erhöhten Sitzplatzangebot gegenüber den niederflurigen Bussen. In Anbetracht der ab 2022 geltenden gesetzlichen Verpflichtung möglichst nur noch niederflurige Busse einzusetzen, sollte bei Neubeschaffungen diesbezüglich eine Abwägung erfolgen.

NOB-Rohde setzt einen Busfuhrpark von 23 Solobussen²¹ und 6 Gelenkbussen²² ein.

²⁰ Quelle: Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

²¹ Solobus, Fachbezeichnung für die Standard Linienbusse mit 12m Fahrzeuglänge

Der eingesetzte Fahrzeugpark der Fa. **Peters** reicht je nach Einsatzfahrt vom 8-Sitzer über Sprinter während der Ferienzeit über Linienbusse bis zu älteren ehemaligen Reisebussen. Auf den Linien im Kreis Plön werden vier Fahrzeuge eingesetzt. Das Durchschnittsalter beträgt ca. 10 Jahre für die Großfahrzeuge.

Die Fa. **Rope** setzt für die einzige Linie im Kreis Plön meist einen Linienhochflurbus ein. In Ausnahmefällen kommen auch Reisebusse zum Einsatz.

4.2.3.2 Fördeschifffahrt

Die im Eigentum der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) befindlichen Schiffe werden rollierend im Fährverkehr eingesetzt.

Die Flotte umfasst:

5 Passagierfähren:

- MS „Heikendorf“ (besitzt derzeit Seeschiffzulassung Klasse 2 und darf an der Ostseeküste entlang fahren (z.B. bis Schönberger Strand und Kappeln)
- MS „Schilksee“
- MS „Laboe“
- MS „Strande“
- MS „Schwentine“

Wobei die MS „Schwentine“ barrierefrei ist und vorwiegend im Kieler Stadtgebiet auf der Fährlinie Reventloubücke – Wellingdorf, aber auch auf der Linie F1 eingesetzt wird.

Daneben umfasst die Flotte auch 5 Hafen- und Seeschlepper. Von diesen werden während der Saison die MS „Falckenstein“ sowie die

MS „Kitzeberg“ als Kombischiff – zur Personen- und Fahrradbeförderung eingesetzt.

(genaue technische Angaben s. Anlage 4)

Besatzung:

Die Fährschiffe müssen auf der Kieler Förde mit zwei Mann Besatzung fahren, da es sich um Seeschifffahrt handelt. Die Schiffsführer benötigen das Kapitänspatent für Seeschifffahrt, der zweite Mann muss ausgebildeter Matrose sein. Die Höchstgeschwindigkeit wurde reduziert. Erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Hafenbereich ist normal 5kn, Ausnahme; für Fahren 8,5kn. Nordöstlich der Linie Anleger Bellevue – HDW-Portalkran beginnt der Seeschifffahrtsbereich. Hier sind 10kn erlaubt. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit ist kein Std.-Takt mehr möglich.

Nach einer neuen Vorschrift müssen die Schiffe mit zwei Leinen vertäut werden, was zusätzliche Zeit beim An- und Ablegevorgang benötigt. Elektromagnetische Anlegevorrichtungen statt Leinen (wie z. B. im Hamburger Hafen oder Kopenhagen) sind in der Förde nicht praktikabel, bzw. zu teuer.

Für das Anfahren der Seebrücke Schönberger Strand ist außerdem die Seegängigkeitszulassung in der Diskussion. Danach werden zukünftig schlagsichere Verglasung sowie für den Brandschutz Sprinkleranlagen im Schiff verlangt. Sollten diese Vorschriften zur Geltung kommen, würde SFK den zurzeit noch betriebenen touristischen Verkehr bis Schönberger Strand einstellen.

4.2.3.3 Taxen, Mietwagen

Zur Vernetzung des ÖPNV im erweiterten Sinne gehören auch die Taxen und Mietwagen.

26 Unternehmen betreiben 92 Taxen und 29 Mietwagen, die sich auf 13 Städte und Gemeinden des Kreises.

Es werden meist PKW oder Kombifahrzeuge mit 5 Sitzen eingesetzt. Für Kleingruppenfahrten werden Kleinbusse mit 8-Sitzen eingesetzt.

²² Gelenkbus, Bus mit einem Gelenk nach der zweiten Achse und 18m Fahrzeuglänge

4.2.3.3 CarSharing

Ebenfalls zur Vernetzung des ÖPNV gehört auch das CarSharing²³, ist jedoch im ländlichen Raum eine noch nicht so verbreitete Möglichkeit. Autoteilen unter Nachbarn und Bekannten fällt im engeren Sinn heute nicht mehr unter den Begriff des CarSharing, erlebt aber als privates CarSharing oder privates Autoteilen eine Renaissance.

Mitglieder/Kunden von CarSharing Unternehmen gehen in der Regel eine längerfristige, zum Teil kostenpflichtige Mitgliedschaft in der Organisation ein. Diese ist auch Eigentümer der Autos, für die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge sowie die Abrechnung der Fahrten verantwortlich. Und nicht – im Unterschied zum nachbarschaftlichen Autoteilen – der einzelne Teilnehmer. Die Fahrzeuge sind dezentral auf fest angemieteten Parkplätzen oder an kostenfreien öffentlichen Stellplätzen über eine Stadt oder einen größeren Ort verteilt. Die Standorte befinden sich häufig bei Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Tramknoten, Endstationen von Buslinien, ...) oder direkt in Wohngebieten, wo sie von den Mitgliedern/Kunden benötigt werden und gut erreichbar sind. Im Unterschied zur Autovermietung ist die Fahrzeugnutzung auch spontan und für eine kurze Nutzungsdauer ab 30 Minuten möglich. Zudem ist der Verbrauch von Kraftstoffen im Preis enthalten, so dass der Wagen nicht nach jeder (Kurz)fahrt getankt werden muss.

Im Kreis Plön wird heute in Preetz an einer Station gegenüber dem Garnkorb mit 2-3 Fahrzeugen von der StattAuto eG angeboten.

²³ CarSharing nach Definition des Bundesverbandes CarSharing (bcs) lautet: CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Die CarSharing-Anbieter gestalten ihre Dienstleistung als integrierten Baustein im Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen). CarSharing ergänzt den öffentlichen Verkehr, entlastet die Umwelt und das Verkehrssystem.

Dieses Unternehmen betreibt in Kiel und Lübeck eine Flotte von knapp 100 CarSharing Fahrzeugen. In Kiel befindet sich eine Station mit 10 Fahrzeugen direkt am Kieler Hauptbahnhof. Durch neue Anbieter hat CarSharing seit 2012 zusätzlichen Schub bekommen.

4.2.4 Technische Ausstattung

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen wird die Umweltverträglichkeit der Dieselantriebe berücksichtigt. Der Einsatz der Niederflurfahrzeuge konzentriert sich vorwiegend auf die nachfragestarken Linienachsen sowie die Stadt- und Stadt-Umlandverkehre, so dass dort erheblich höhere Anteile zu verzeichnen sind.

Die Ausstattung der Busse mit Funk ist fast flächendeckend gegeben. Die Funkkommunikation der Busse unterschiedlicher Unternehmen wird zwischen VKP und KVG über die Kieler Leitzentrale der KVG ermöglicht, da die Funksysteme unterschiedlicher Bauart sind. Eine Echtzeiterfassung, wie sie für ein RBL-System²⁴ notwendig ist, haben nur die KVG und AK.

Die heute fast flächendeckend eingesetzten EDR-Geräte entsprechen noch nicht dem neuesten Standard. Zurzeit findet gerade im Auftrag der LVS eine Untersuchung statt, die die Einführung einer neuen EDR-Generation prüft, welche den Anforderungen des noch einzuführenden SH-Tarifs 2.0 gerecht wird.

Für die LSA-Beeinflussung²⁵, die im Kieler Stadtgebiet angewandt wird, sind sämtliche KVG-Busse sowie die meisten AK-Busse ausgestattet. Auch haben laut Aussage des Unternehmens die Busse der VKP schon satellitengesteuerte Fahrzeugtechnik für diese Art LSA-Beeinflussung. Im Kreisgebiet Plön gibt es an der Haltestelle Preetz-Garnkorb eine LSA-Beeinflussungsschaltung, die jedoch auf

²⁴ RBL= Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

²⁵ LSA = Lichtsignalanlage, umgangssprachlich „Ampel“ genannt

eine im Straßenbelag des Haltestellenbereichs eingelassene Induktionsschleife reagiert. Nach Angabe der VKP ist die Funktion dieser Schaltung häufig gestört.

Eine Ausstattung der Haltestellen mit elektronisch gesteuerten DFI-Anzeigen²⁶ gibt es zurzeit nicht. Dieses System zeigt dem Fahrgast in Echtzeit die Ankunft des nächsten Busses an einer Haltestelle an. Einzig in Laboe gibt es eine elektronische Anzeige für die Ankunft der Fährschiffe.

4.2.5 Tarif

Fast alle Verkehrsunternehmen im Kreis Plön sind dem Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) angeschlossen. Lediglich die Fa. Peters (Linien 1753, 1754) verwendet einen eigenen (Haus-)Tarif. Die SFK erhebt auf der Fördelinie F1 zusätzlich zum SH-Tarif einen Bordzuschlag. Als Sonderregelungen auf der Grundlage des SH-Tarifs gibt es im Kreis (zumeist in Teilbereichen) das Semesterticket und verschiedene Kombiticket-Regelungen (einschließlich Cityticket und das Angebot „City-mobil“ der DB, das Hotel-Ticket sowie die Ostseecard Schönberg).

4.2.5.1 SH-Tarif

Geltungsbereich

Der SH-Tarif ist insgesamt ein Gemeinschaftstarif für das gesamte Land Schleswig-Holstein, der auch eine Durchtarifierung mit dem HVV ermöglicht. Im Kreis Plön gilt er auf allen ÖPNV- und SPNV-Linien im Kreis Plön mit Ausnahme der o.g. Verkehre mit eigenen Tarifen sowie der Museumsbahn und Museumsstraßenbahn des VVM.

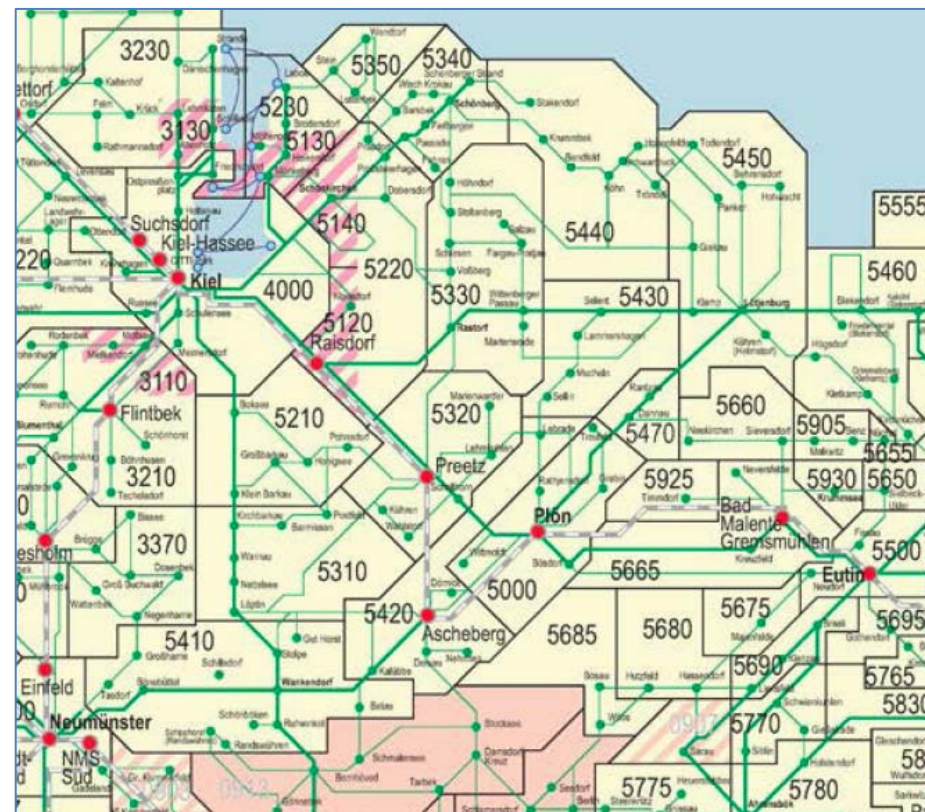


Abb. 30: Ausschnitt aus der SH-Tarifzonenkarte für den Bereich des Kreises Plön -
Quelle: Tarifzonenkarte der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH)

Tarifstruktur

Im VRK-Gebiet, zu dem der Kreis-Plön vollständig zählt, ist er funktional ein Zonentarif. Die Fahrkarten gelten hierbei in den Tarifzonen des Start- und Zielortes sowie allen dazwischen liegenden Zonen des verkehrsüblichen Weges. Die Preisstufe (s. **Anlage 5**, Fahrpreise im SH-Tarif) entspricht bis einschließlich Preisstufe 6

²⁶ DFI = Digitales Fahrplan-Informationssystem

immer der Zahl der durchfahrenen Zonen. Die Zone 4000 zählt dabei stets doppelt und bei der Fährschiffahrt ist der Mindestfahrpreis Preisstufe 2. Für Fahrten aus den Nachbarorten Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen und Schwentinental nach Kiel und umgekehrt gibt es die Sonderregelung, dass für diese dieselbe Preisstufe gilt wie für Binnenfahrten in der Zone 4000, obwohl sie bereits in der angrenzenden Tarifzone liegen; daher wurden diese auch gleichzeitig sog. Überlappungsbereichen zugeordnet.

Im Regeltarif gibt es für das gesamte SH-Tarif-Gebiet neben Einzelkarten Tageskarten und Kleingruppenkarten. Auf kurzen Strecken liegen die Preise der Tageskarten im Vergleich zu den Einzelkarten sehr hoch, erst ab 7 Zonen (einer Entfernungen, die bei Binnenfahrten im Kreis Plön nicht erreicht wird, wenn der kürzeste Reiseweg gewählt wird, wohl aber bei Fahrten nach/von Kiel) liegt der Preis einer Tageskarte unter dem zweier Einzelkarten. Die Entfernungsdegression ist bei Einzelkarten gering, bei Tageskarten stark und bei Kleingruppenkarten sehr stark ausgeprägt (Beispiel 20 Zonen: Einzelkarte, 32,30 €, Tageskarte 34,00 €, Kleingruppenkarte für bis zu 5 Personen 34,60 €). Eine Sonderregelung sieht für die Fördelinie der SFK (Linie F1 Kiel - Laboe) einen Bordzuschlag vor. Inhaber von Bahncard oder SH-Card erhalten für eine einfache Fahrt eine Ermäßigung von 25%, die jedoch nicht für Fahrten innerhalb eines Gebietes, das Kiel, Brodersdorf, Laboe, Mönkeberg, Heikendorf, Schönkirchen, Dobersdorf, Probsteierhagen, Schwentinental, Pohnsdorf, Honigsee, Großbarkau, Kleinbarkau, Boksee und einige Orte im Kreis Rendsburg-Eckernförde umfasst, gewährt wird. In verschiedenen Teilräumen des Landes und auch im Bereich des VRK werden außerdem rabattierte Karten für 6 Fahrten als regionale Sonderangebote angeboten, die um ca. 11 % ermäßigt sind; hier werden keine weiteren Rabattierungen für Bahncard oder SH-Card vorgenommen. Diese Mehrfahrtenkarten gelten nur im Busverkehr verbundweit; im SPNV und (sich aus dem Bedienungsgebiet ergebend) im Fährverkehr gelten sie nur in der Zone 4000 und dem diese umschließenden Zonenring. Für die

Stadtverkehre Plön und Preetz gelten ferner eigenständige Tarifstufen, bei denen Einzelkarten 0,10 € (Kinder: 0,05 €) billiger als die 1-Zonen-Karten sind, aber hier werden Tageskarten zum Preis von zwei Einzelkarten angeboten. Auch Kleingruppenkarten sind deutlich stärker rabattiert als 1-Zonen-Kleingruppenkarten. Kinder erhalten für eine einfache Fahrt eine Ermäßigung von knapp 40 %. Die Ermäßigung für Kinder kann generell mit der Ermäßigung für SH- und Bahncard-Inhaber oder mit der Ermäßigung für Mehrfahrtenkarten des VRK kombiniert werden.

An Zeitkarten sind vorhanden: Wochenkarten, Monatskarten und Monatskarten im Jahresabonnement („Abokarten“); diese Angebote gibt es als allgemeine Fahrkarten und als Fahrkarten für Schüler und Auszubildende. Auch hier ist eine starke Entfernungsdegression vorhanden: Wochenkarten kosten für 1 Zone das 7,1fache einer Einzelkarte, für 20 Zonen das 3,0fache. Monatskarten kosten für eine Zone das 20,6fache einer Einzelkarte, für 20 Zonen das 8,8fache. Abokarten kosten im Monat für 1 Zone das 17,2fache, für 20 Zonen das 7,4fache einer Einzelfahrkarte. Es gibt eine einheitliche Ermäßigung für Schüler und Auszubildende, bei der die Entfernungsdegression etwas geringer ist als bei den normalen Zeitkarten, die Ermäßigung gegenüber der Monatskarte beträgt für 1 Zone 22%, für 20 Zonen 12%. Für die Linie F1 wird ein Bordzuschlag zu Zeitkarten nur an Tagen erhoben, an denen die Linie zwischen Möltenort und Kiel Bahnhofsbrücke eingestellt ist (d.h. während des Winterfahrplans).

Einnahmeaufteilung

Auf Grund seiner Struktur erlaubt der SH-Tarif eine weitgehend eindeutige Zuschreibung der Einnahmen zu den jeweiligen Verkehrsunternehmen

Eine Sondersituation gibt es im Raum Kiel und Umgebung (Zone 4000 und umgebender Zonenring). Hier erfolgt die Aufteilung der

Gesamteinnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen nach festen Schlüsseln (für Regeltarif, allgemeine Zeitkarten, Schülerzeitkarten und Semesterticket) auf der Grundlage einer Erhebung von 2005/06 (in den äußeren Bereichen nur für Fahrten nach/aus der Zone 4000). Diese können zwar neu verhandelt werden, dieses ist dann aber mit einem erheblichen Erhebungsaufwand verbunden.

Insgesamt ist damit die unmittelbare Einnahmewirksamkeit von Veränderungen bei den Fahrgastzahlen für Fahrten, die zumindest teilweise außerhalb des beschriebenen Bereiches liegen, für Einzelfahrten sehr hoch und für Zeitkarten recht schnell herstellbar.

4.2.5.2 Einzelprobleme

Für einige Relationen oder Fahrtbedürfnisse ergeben sich aus der Tarifstruktur Sonderprobleme, die lösungsbedürftig sind.

- Fahrten zwischen den Überlappungsbereichen: Für die Fahrt von Schönkirchen nach Mönkeberg/Heikendorf ist bei einer Fahrt mit der Linie 119 zwar eine 2-Zonen-Karte ausreichend. Für den „üblichen“ Reiseweg über Seefischmarkt wird jedoch eine 4-Zonen-Karte erforderlich, für eine Einzelkarte bedeutet das einen Fahrpreis von 4,20 €. In ähnlicher Form besteht das Problem auch für Fahrten von Schönkirchen oder Heikendorf/Mönkeberg nach Schwentinental.
- Für die Fahrt über den Geltungsbereich einer Zeitkarte hinaus gilt, dass der Preis für die ergänzende Einzelfahrkarte so errechnet wird, dass der Fahrgast für die nicht in der Zeitkarte enthaltenen Zonen und zusätzliche für die letzte im Geltungsbereich seiner Zeitkarte gelegene Zone zahlen muss – vereinfacht ausgedrückt: Kombiniert der Fahrgast eine Zeit- und eine Einzelkarte, so muss er mindestens für eine Zone zweimal zahlen, wenn er einmal

fährt. Das gilt analog in der Gegenrichtung. Für Anschlussfahrten aus der Zone 4000 wurde wegen deren Eigenschaft als Doppelzone zur Verringerung dieser Preishärte die Tarifstufe „Kiel-Anschluss“ geschaffen; dann zählt sie als einfache Zone.

- An einigen Tagen können Direktverbindungen nicht genutzt werden. Der Fahrgast kann denn nur über Umwegfahrten sein Ziel erreichen. In diesem Fall muss der Fahrgast die höheren Fahrkosten der zusätzlich durchquerten Tarifzonen mit bezahlen. Diese Situation tritt meistens nur an Wochenenden auf.
- Manche Fahrgäste empfinden das Fehlen eines Angebots für eine Rückfahrkarte als nachteilig.
- Fahrradbeförderung: Für die Fahrradbeförderung gilt im SPNV grundsätzlich die Fahrradtageskarte, während im Bus und auf der Fähre unterhalb der Preisstufe 4 auch Fahrradeinzelkarten entsprechend der Preisstufe für Einzelkarte Erw. angeboten werden. Die SFK bietet zudem Fahrradwochen- und –monatskarten an; der Preis entspricht demjenigen der entsprechenden allgemeinen Zeitkarten der Preisstufe 1.
- Gruppenfahrten: Hier sind die Regelungen je nach Verkehrsträger (Bahn, Bus, Fähre) unterschiedlich ohne gegenseitige Anerkennung.

Es werden Fahrkarten für die 1. Klasse angeboten, Die 1. Klasse ist jedoch im ÖPNV im Kreis Plön nur in der Regionalbahn vorhanden.

4.2.5.3 Tarife Peters

Die Firma Peters verkehrt mit einem eigenen Zonentarif mit drei Tarifzonen. Der Tarif liegt bei den Einzelkarten unter dem Preis des SH-Tarifs, bei Monatskarten darüber. Es werden ermäßigte 6er-Karten angeboten, nicht jedoch ermäßigte Rückfahrkarten. Es gibt eine 25%ige Ermäßigung mit Bahncard, eine 75%ige Ermäßigung mit dem Familienpass. Es gibt Familien-/Gruppenkarten, die sich ab

zwei Erwachsenen und zwei Kindern bei einer Hin- und Rückfahrt für den Fahrgast rechnen. Hinzu kommen Seniorenkarten für 1 und 3 Zonen.

4.2.5.4 Sondertarife SFK

Die Fahrpreise für die Fährlinie F1 (Kiel – Laboe) unterliegen einer eigenen Zoneneinteilung und beginnen erst bei Preisstufe 2.

4.2.5.5 Ostseecard Schönberg

Die Ostseecard Schönberg, die alle Urlauber in Schönberg erhalten, bietet freie Fahrt im Bus zwischen Schönberger Strand und Schönberg sowie zwischen Schönberg und Laboe (hier jedoch nur auf der Linie 120. Die Einnahmeverluste der für den Fahrgast kostenlosen ÖPNV-Nutzung wird der VKP durch einen Vertrag ausgeglichen.

4.3 Fahrplanstruktur, Angebotsqualität und Anschlussgestaltung

Betrachtet wird die Fahrplanstruktur und Angebotsqualität von Bahn, Bus, Föreschiffahrt und bedarfsgesteuerten Verkehren.

4.3.1 Fahrplanstruktur Bahn / Fernverkehr

Fernverkehr (FV):

Im Kreis Plön werden keine Schienenpersonenfernverkehrsleistungen angeboten. Die Anbindung findet über die Bahnhöfe Kiel Hbf, Neumünster und auch Lübeck Hbf statt.

Die Anschlüsse zum FV sind unsystematisch. Aufgrund des angenäherten Halbstundentaktes gibt es zwischen Kiel und Lübeck i.d.R., jedoch nicht immer akzeptable Anschlüsse. Die Anschlüsse zwischen Bus und Fernzug in Neumünster sind zufällig.

Von/nach Kiel/Neumünster verkehren 9 Fernzugpaare (unterschiedliche Richtungen Hamburg, Berlin, Dresden, Frankfurt Köln, Karlsruhe/Basel, Zürich). Von Neumünster verkehren zusätzlich 2 Fernzugpaare Richtung Flensburg/Dänemark. Von Lübeck verkehren 4 Fernzugpaare (verschiedene Richtungen Fehmarn, Kopenhagen, Hamburg, Berlin, Frankfurt).

Nah- und Regionalverkehr:

Die bereits genannte Strecke Kiel – Plön – Eutin – Lübeck (KBS 145) hat im Kreisgebiet Halte in Raisdorf, Preetz, Ascheberg und Plön.

Seit 2010 gibt es zwischen Kiel und Lübeck ein Schnell-Langsam-Konzept mit RE/RB-Zügen, die jeweils stündlich von ca. 5 Uhr bis 21 Uhr verkehren. Damit ergibt sich für die Bahnhöfe Plön, Preetz und Raisdorf fast genau ein Halbstundentakt. Ascheberg wird stündlich von der RB bedient. Zwischen ca. 21 Uhr und ca. 1 Uhr nachts wird im Stundentakt mit Halt an allen Stationen gefahren. In Lübeck sind alle Anschlüsse über den Taktknoten zur vollen Stunde gewährleistet. In Kiel soll mit dem Aufbau eines Taktknotens zur vollen Stunde begonnen werden (Umsetzungshorizonte 2015 / 2017).

Die halbstündlichen Zugkreuzungen in Plön (Minute 15 und 45) und Preetz (zur Minute 00 und 30) ermöglichen systematische Anschlüsse an die in diesen Kommunen bestehenden Stadtbussysteme.

Fehlende Zweigleisigkeit zwischen Preetz und Kiel führt zu verlängerter Fahrzeit für die RB durch sog. „stehende Kreuzungen“ und damit in Kiel etwa zu einem 20/40er-Takt, während die zusätzlichen Halte der RB Richtung Lübeck den Halbstundentakt nur um wenige Minuten "verbiegen".

Trotz des heute sehr attraktiven Angebotes ist die Betriebsqualität der Bahnstrecke Kiel-Lübeck vor allem in den für Berufspendler wichtigen

Morgenstunden unbefriedigend. Auch mit den Belastungen durch die schneereichen Winter der letzten Jahre wurde die Bahn nicht immer fertig.

4.3.2 Buslinien im Kreis Plön

Die Länge des Busliniennetzes im Kreis Plön beträgt ca. 1.100 km (entspricht fast der Gesamtlänge des SPNV-Netzes in Schleswig-Holstein: ca. 1.170km).

Den Liniennetzplan zeigt Abb. 14. Dieses sehr ausgeprägte Liniennetz dient während der Schulzeit überwiegend der Schülerbeförderung. Die in der folgenden Abb. 31 aufgeführten 26 Buslinien verkehren fast ausschließlich während der Schulzeit.

Auf diesen Linien wird an Wochenenden und an schulfreien Tagen so gut wie keine Leistung angeboten

Übrig bleibt ein ausgedünntes Busliniennetz mit einer Bedienung zumindest an allen Werktagen Mo-Fr des Jahres.

Die nächste Seite 60 zeigt im Vergleich das Gesamtliniennetz an Ferientagen in Gegenüberstellung mit dem an Sonn- und Feiertagen gefahrenen Liniennetz.

Auffallend ist, dass ganze Regionen (Barkauer Land) sowie Tasdorf, Großharrie, Kühren, Wahlstorf) im Südwesten des Kreises Plön nun nicht mehr an das Busnetz angeschlossen sind, während die Erschließungsmängel im übrigen Kreisgebiet eher punktuell sind, vor allem in der Gemeinde Bösdorf. Die Situation ist eher organisch gewachsen, wobei zur der Entwicklung des ÖPNV das Hauptaugenmerk sinnvoller Weise auf die Hauptachsen gelegt wurde. Andererseits kommen zufällige Elemente hinzu, die

Bedienung von Bösdorf wurde durch den Wegfall der Linie 4330 zwischen Plön und Malente deutlich reduziert²⁷.

Verkehrsunternehmen	Linien-Nr.	Linienführung
VKP	217	Schönkirchen-Flüggendorf-Schönkirchen
VKP	221	Salzau-Fargau-Rastorfer Passau-Preetz
VKP	222	Probsteierhagen-Fahren-Schönberg
VKP	231	Sellin-Mucheln-Selent
VKP	232	Sophienhof-Fargau-Selent
VKP	233	Wittenberger Passau-Stellböken-Bellin-Selent
VKP	311	Todendorf-Emkendorf-Köhn-Giekau-Lütjenburg
VKP	314	Grimmelsberg-Blekendorf-Lütjenburg
VKP	321	Plön-Wielen-Preetz
VKP	328	Preetz-Kühren-Wielen-Trent-Marienwarder
VKP	351	Treufeld-Sasael-Breitenstein-Grebin-Plön
VKP	352	Kossau-Lebrade-Plön
VKP	353	Plön-Bösdorf
VKP	363	Plön-Ascheberg-Depenau-Nettelsee
VKP	364	Ascheberg-karpe-Dörnick-Plön
VKP	413	Bornhöved-Rendswühren-Börnhöved
VKP	416	Preetz-Kirchbarkau-Preetz
VKP	424	Kirchbarkau-Postfeld-Hohenhorst-Boksee
VKP	425	Preetz-Klein Kühren-Löptin-Nettelsee
VKP	426	Wankendorf-Schönböken
VKP	427	Kirchbarkau-Löptin-Nettelsee
VKP	451	Neumünster-Tasdorf-Großharrie-Negenharrie
Rope	541	Negenharrie-Dosenbek-Bordesholm
NOB	5507	Eutin – Sielbeck – Sieversdorf – Dannau – Malente
NOB	5510	Timmdorf – Malente – Oberkleveez
AK	5801	Kaköhl - Hansühn - Schönwalde

Abb. 31: Buslinien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen -
Quelle: eigene Fahrplanauswertung

²⁷ Grund für diesen Wegfall war die Ausschreibung für den Busverkehr im Kreis Ostholstein.

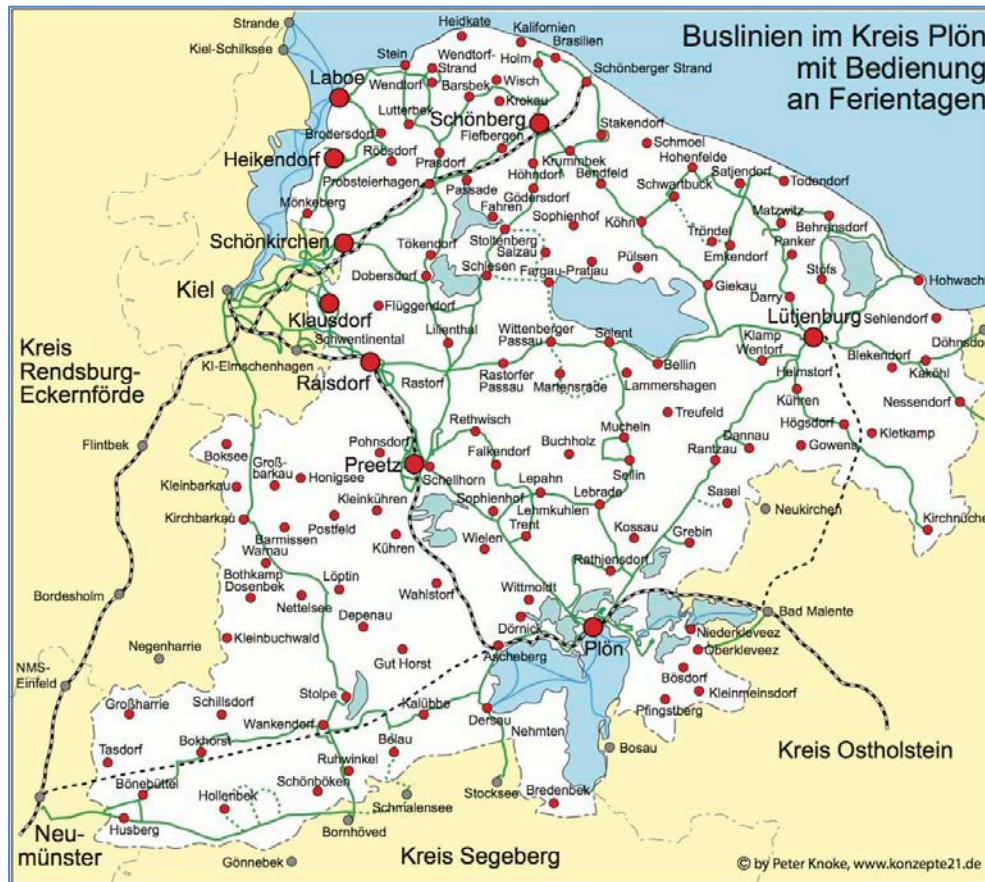


Abb. 32: Busliniennetz an Ferientagen – Quelle: eigene Grafik

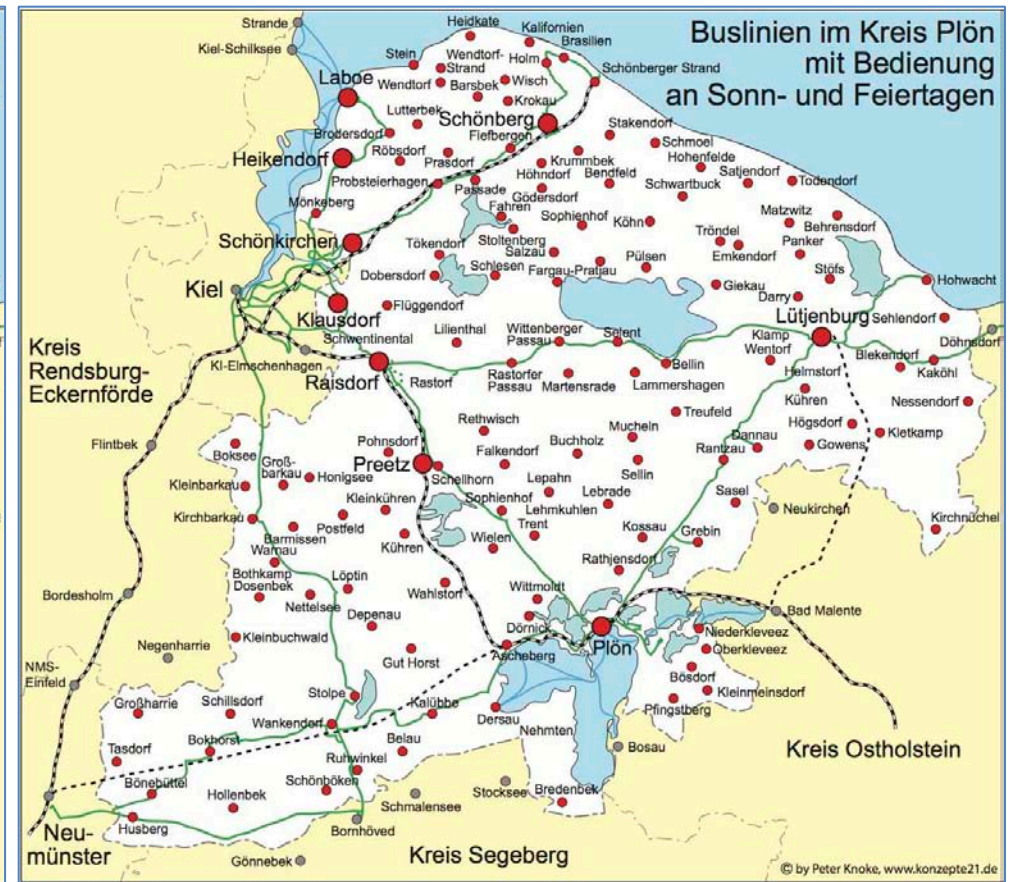


Abb. 33: Busliniennetz an Sonn- und Feiertagen – Quelle: eigene Grafik

Hauptachsen im Busnetz

Betrachtet man die Hauptachsen (s. Abb. 35 übernächste Seite), so ergibt sich folgendes Bild:

- **Kiel – Mönkeberg – Heikendorf - Laboe:** Gutes, vertaktetes Angebot, bis Heikendorf teilweise im 10-Minuten-Takt (aber mit unterschiedlichen Linienwegen, Linie 100, 101), Bedienung im Halbstundentakt bis nach Mitternacht /Hauptverkehrszeit: 10-Minuten-Takt nach Heikendorf, 20-Minuten-Takt nach Laboe), Nachtbus, außerdem ein Schnellbus im Stundentakt (Hauptverkehrszeit: Halbstundentakt), der jedoch im Winter nicht an den Wochenenden verkehrt und dessen Angebot auf 2 Linien (102, 512) verteilt ist, die unterschiedliche Linienwege bedienen. Nachtverkehr im Stundentakt an Wochenenden (Linie 705). Im Sommer verkehrt die Förde-Fährlinie F1 alle ein bis zwei Stunden tagsüber. Mönkeberg wird nach Erneuerung des Anlegers ab Frühjahr 2013 wieder bedient. Die Fahrzeit von Kiel Hbf. nach Laboe Hafen beträgt mit den Stadt- und Nachtbuslinien 40 bis 45 Minuten, mit dem Schnellbus 26 bis 29 Minuten, mit dem Schiff 60 bis 80 Minuten, mit dem Pkw (lt. Google Maps) 24 Minuten.
- **Kiel – Schönkirchen – Probsteierhagen – Schönberg – Schönberger Strand:** Vertaktetes stündliches Angebot bis in die späten Abendstunden (Linie 200), das montags bis freitags tagsüber durch zusätzliche Fahrten, zu einem ungefähren Halbstundentakt Kiel - Schönberg verdichtet wird. Weitere Zwischenfahrten in der Hauptverkehrszeit ergeben zwischen Kiel und Schönkirchen einen 15-Minuten-Takt. Die Fahrzeit Kiel Hbf. – Schönberger Strand beträgt 56 Minuten, mit dem Pkw (lt. Google Maps) 31 Minuten.
- **Kiel – Raisdorf – Preetz – Plön – Bad Malente (– Lübeck):** Ungefähr halbstündliches Bahnangebot durch zwei überlagerte echte Stundentakte, nach 21 Uhr nur noch Stundentakt (KBS 145). Es verkehren zwei Buslinien (300, 4310) mit ein bis drei Fahrtenpaaren je Stunde bis ca. 22 Uhr. Linie 300 verkehrt im Stundentakt zwischen 11 und 18 Uhr mit zusätzlichen Verdichtungsfahrten. Ab Raisdorf über Preetz nach Plön Buslinie mit einzelnen Fahrten (4330). Fahrzeit mit der Bahn von Kiel nach Raisdorf 9 bis 14 Minuten, nach Preetz 14 bis 20 Minuten, nach Plön 29 bis 40 Minuten. Bus von Kiel Hbf. bis Raisdorf Bahnhof 16 bis 36 Minuten, Pkw (lt. Google Maps) bis Raisdorf Bahnhof 14 Minuten, bis Preetz Bahnhof 18 Minuten, bis Plön Bahnhof 28 Minuten. Im Anschluss an die Bahn verkehren montags bis freitags tagsüber und sonnabends am Vormittag Stadtbusse in Preetz und Plön, teilweise im 30-, teilweise im 60-Minuten-Takt. Die Hauptlinie des Stadtverkehrs Plön nach Ölmühle und Stadtheide verkehrt außerdem sonnabends und sonntags am Nachmittag.
- **Kiel – Selent – Lütjenburg (– Hohwacht):** Es besteht eine Umsteigeverbindung mit zwei Buslinien (4310 und 350), mit einem Montag bis Freitag tagsüber nicht vertaktetem Angebot. Dadurch gibt es ca. eine Verbindung je Stunde mit überwiegend kurzen Übergangszeiten in Lütjenburg. In der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie in der jeweiligen Lastrichtung weniger als stündlich, am Wochenende ca. 1 Verbindung je 2 Stunden, aber mit Übergangszeiten von teilweise über 1 Stunde in Lütjenburg. Kein Spätverkehr nach Hohwacht, von Kiel nach Lütjenburg verkehrt ein Bus nach 22 Uhr täglich außer sonnabends. Dieser hat sonntags Anschluss aus Richtung Hamburg. Fahrzeit Kiel Hbf. – Hohwacht Strandstraße bei guten Anschlüssen 67 Minuten, Pkw- Fahrzeit (lt. Google Maps) 46 Minuten. Allerdings war im vergangenen Sommer die Erreichbarkeit von Hohwacht mit dem Pkw wegen überfüllter Parkplätze an mindestens einem Sonntag nicht gewährleistet.
- **Kiel – Wankendorf – Bornhöved (– Bad Segeberg):** Annähernd vertaktete Verbindung (Linie 410 Kiel – Wankendorf – Bornhöved) montags bis freitags. Sonnabends gibt es ca. alle 2 Stunden, sonntags einzelne Fahrten. Es gibt eine tägliche Spätverbindung um 22.50 ab Kiel (mit Anschluss aus Richtung

Hamburg) Fahrzeit Kiel Hbf. – Wankendorf-ZOB 40 bis 45 Minuten. Die Pkw-Fahrzeit beträgt (lt. Google Maps) 32 Minuten.

- **Neumünster – Wankendorf – Plön (Linie 360):** Nicht vertaktetes Angebot, montags bis freitags tagsüber annähernd alle Stunde. Sonnabends und sonntags deutlich ausgedünntes Verkehrsangebot (So. drei Fahrtenpaare), Fahrzeit Neumünster ZOB – Plön ZOB 60 Minuten. Die Pkw-Fahrzeit beträgt 39 Min., die Bahnfahrzeit über Kiel beträgt ebenfalls ca. 60 Minuten mit stündlichem Angebot.
- **Plön – Lütjenburg (- Hohwacht) (Linie 350):** Angebot tagsüber montags bis freitags alle ein bis zwei Stunden. Erste Ankunft in Plön um 7.10 Uhr. Am Wochenende etwa alle zwei Stunden. Die Fahrzeit Plön – Lütjenburg beträgt ca. 40-50 Min., da Erschließungsfahrten nach Dannau und Grebin erforderlich sind. Zwischen Lütjenburg und Hohwacht wird montags bis freitags in etwa stündlich gefahren, jedoch nur ansatzweise vertaktet.
- **Preetz – Schönberg (Linie 220):** Nicht vertaktetes Angebot mit deutlich weniger als einer Fahrt je Stunde montags bis freitags tagsüber und sonnabends vormittags.
- **Lütjenburg – Schönberg (Linie 260):** Unvertaktetes Angebot mit deutlich weniger als einer Fahrt je Stunde montags bis freitags tagsüber und sonnabends vormittags.
- **Laboe – Schönberg (Linie 120):** Nicht vertaktetes Angebot mit deutlich weniger als einer Fahrt je Stunde montags bis freitags tagsüber und sonnabends vormittags.

Wegen der Bedeutung als Naherholungsgebiet für Kiel sei hier das Sonntagsangebot für einige mögliche Tagesausflüge genauer betrachtet:

- Laboe: Gute Anbindung mit mehreren Fahrten pro Stunde von früh bis spät.
- Stein, Wendtorf: Keine Verbindung
- Kalifornien, Schönberger Strand: Stündliche Verbindung, bei gutem Wetter oft sehr hoher Stehplatzanteil
- Hohwacht: Wenige unattraktive Umsteigeverbindungen, teilweise Wartezeiten von einer Stunde in Lütjenburg, letzte Rückfahrt ab Hohwacht 17.53 Uhr.
- Plön: Sehr gute Anbindung mit der Bahn, jedoch vormittags keine Anbindung des touristisch wichtigen Hauptschiffsanlegers Fegetasche für die 5-Seen-Fahrt.

Wichtig ist auch eine Betrachtung des Angebotes für Feriengäste. Hier ergeben sich Mängel vor allem in folgenden Bereichen:

- Ostseebäder: Die Ostseebäder sind untereinander nur sehr unattraktiv und am Wochenende teilweise gar nicht verbunden. Sonnabends nachmittags und sonntags werden von den Orten an der Ostsee und in unmittelbarer Ostseenähe nur noch Mönkeberg, Heikendorf, Laboe, Schönberg (mit Schönberger Strand, Holm, Kalifornien und Brasilien) und Hohwacht bedient.
- Holsteinische Schweiz: Es fehlen attraktive Verbindungen von Plön und Umgebung zu wichtigen Zielen (Bad Segeberg, Hohwacht, Schönberger Strand) sowie zur Ostseeküste in Ostholstein.

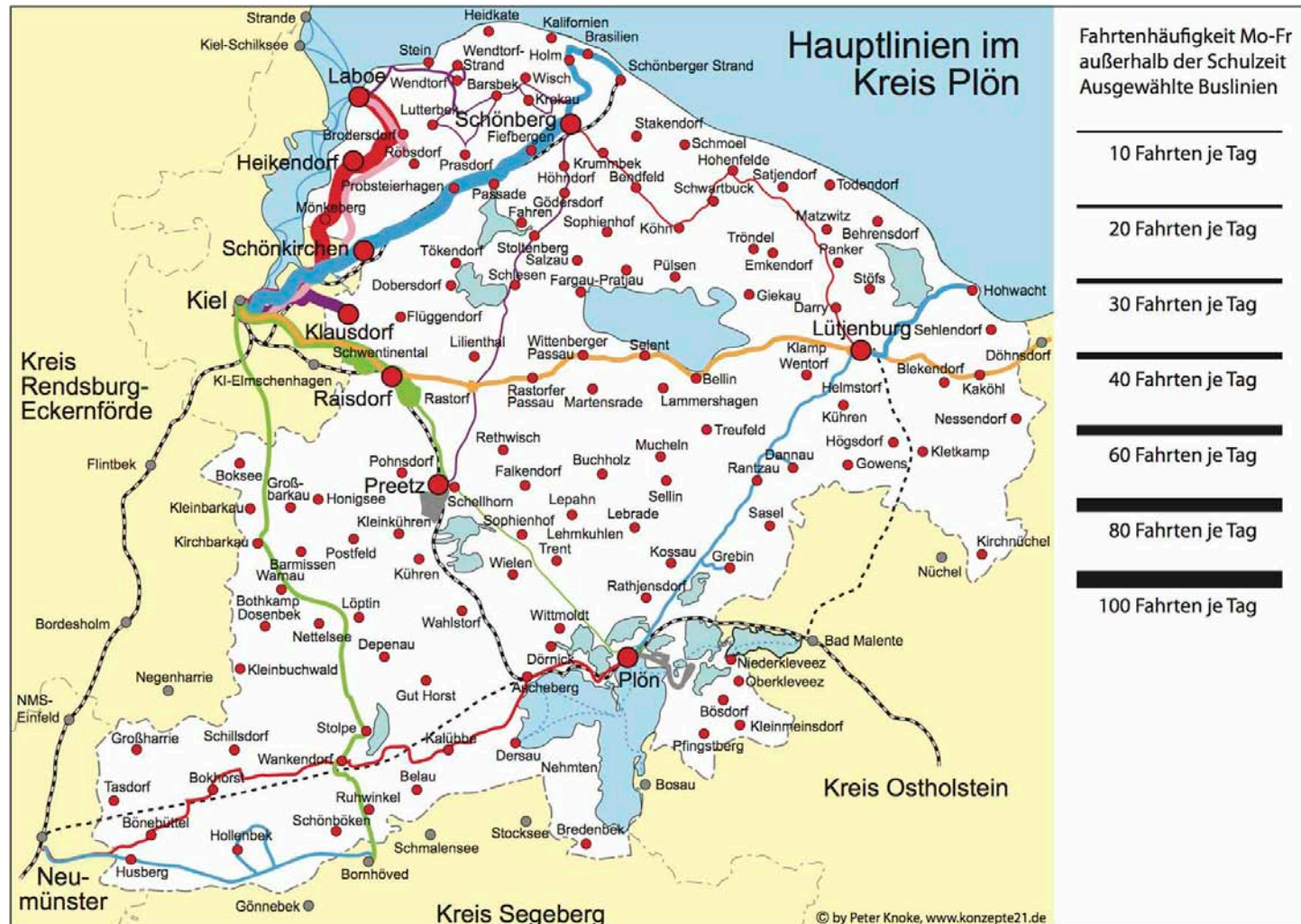


Abb. 34: Hauptlinien im Kreis Plön – Quelle: Eigene Auswertung aufgrund des 2012 gültigen Fahrplans

Die Anschlussgestaltung ist von unterschiedlicher Qualität:

- Die Verknüpfung Bahn / Stadtverkehr in Preetz und Plön ist zurzeit sehr gut.
- Die Verknüpfung Bahn / Regionalbus in Plön ist für die Linie 350 gut, für die Linie 360 uneinheitlich.
- Eine fahrplanmäßige Verknüpfung Bahn / Bus in Raisdorf findet höchstens zufällig statt
- Verknüpfung der Buslinien in Lütjenburg, vor allem für die Relation Kiel – Hohwacht, ist montags bis freitags meistens vorgesehen, wobei der Anschluss nicht immer abgewartet wird. Am Wochenende und abends ist die Verknüpfung tendenziell schlecht.
- Die Verknüpfung der Buslinien am Rastorfer Kreuz ist überwiegend gut.
- Die Verknüpfung der Buslinien in Schönberg ist nur zufällig vorhanden.
- Die Verknüpfung von Bus und Schiff in Laboe ist nur zufällig vorhanden.
- Die Verknüpfung der Buslinien 360 und 410 in Wankendorf nur z.T. gut aufeinander abgestimmt. Ein durchgängiges System fehlt jedoch.

4.3.3 Angebotsqualität im Linienbusverkehr

Bei der Betrachtung der Angebotsqualität im Linienbusverkehr wird nach drei Qualitätsmerkmalen unterschieden:

- Erschließungsqualität (Dichte des Haltestellennetzes)
- Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeit, Vertaktung, Fahrtenpaare)
- Verbindungsqualität (notwendige Umstiege, Beförderungszeiten)

4.3.3.1 Erschließungsqualität

Die Städte und Gemeinden sind in insgesamt 906 Wohnplätze unterteilt. Mehr als $\frac{3}{4}$ der Wohnplätze haben weniger als 50 Einwohnern (EW). So wohnen nur 5,7% der EW in diesen Wohnplätzen. 87,6% der Bevölkerung leben in Wohnplätzen mit mehr als 200 EW.

	Einwohner / Wohnplatz (Wpl.)			
	Anzahl Einwohner	[%]	Anzahl W.-plätze	[%]
EW/Wpl. > 200	116.208	87,6%	104	11,5%
EW/Wpl. > 50 und < 200	9.477	6,8%	97	10,7%
EW/Wpl. < 50	7.040	5,7%	705	77,8%
		100,0%	906	100,0%

Abb. 35: Einwohner pro Wohnpl. - Quelle: Wohnplatzangaben der Städte, Ämter und Gemeinden bzw. bei fehlender Angaben eigene Berechnungen

Für die 104 Wohnplätze mit mehr als 200 EW stehen 287 Haltestellen zur Verfügung. Nur 5 davon liegen – bedingt durch die Struktur der Siedlung ohne Durchfahrtstraße - weiter entfernt als 300 m. Mit 98,3% ist die Versorgung dieser Wohnplätze (Wpl.) als sehr gut zu bezeichnen. Auch bei den Wohnplätzen zwischen 50 und 200 EW ist die Anbindung an H-Stellen mit 86,1% als gut zu bezeichnen.

	Anzahl H-Stellen	H-Stelle >300 m entfernt	[%]
EW/Wpl. > 200	287	5	98,3%
EW/Wpl. > 50 und < 200	108	15	86,1%
EW/Wpl. < 50	713	431	39,6%

Abb. 36: Haltestellenabstand zu Wohnplätzen - Quelle: eigene Auswertung

Von den 705 Wohnplätzen (Wpl.) mit weniger als 50 EW weisen 113 Wpl. keinen Einwohner auf. Weitere 407 Wpl. haben weniger als 10 Einwohner. Bei Nichtberücksichtigung der 113 Wpl. ohne EW steigt

der Erschließungsgrad der Wohnplätze mit weniger als 50 EW auf 72% und kann damit als gut bezeichnet werden.

4.3.3.2 Bedienungsqualität

Bedingt durch die sehr weitflächige Zersiedelung im Kreis ist nur auf den Hauptachsen zwischen den Unterzentren bzw. zu den Mittelzentren und dem Oberzentrum Kiel eine gute Bedienungshäufigkeit auch außerhalb der Schulzeit gegeben.

Die größte Zahl der Wohnplätze erfährt nur eine Grundversorgung durch die Schülerbeförderung. Bezogen auf die 104 Wohnplätze mit mehr als 200 EW, in denen 87,6% der Bevölkerung wohnen, werden an schulfreien Tagen doch immerhin 17 Wpl. nicht täglich bedient. Wenn jedoch die Zahl der EW von Wohnplätzen > 200 EW mit insgesamt 116.208 EW ins Verhältnis gesetzt wird zur Zahl der nicht angeschlossenen EW der 17 betroffenen Wohnplätze (5.747 EW), so ergibt sich eine Bedienungsqualität von 95,1%.

Bezogen auf die Zahl der Wpl. >200 EW (insgesamt 104 Wpl.) ist bei 20 dieser Wpl. (entspricht 19,2% der Wpl.) die Bedienung an schulfreien Tagen als mangelhaft zu bezeichnen.

16.517 EW leben in Wohnplätzen mit weniger als 200 EW (entspricht 12,4%). Lediglich für einen Teil dieser Wohnplätze findet eine Bedienung an schulfreien Tagen statt. Für Wohnplätze > 200 EW ist eine Bedienung nach VDV-Standard (auch an schulfreien Tagen) vorzusehen.

Die folgende Tabelle listet diese nach VDV-Standard nicht angebundenen Wohnplätze >200 EW auf, die nicht täglich während schulfreien Tage bedient werden:

Wohnplätze über 200 Einw. ohne tägliche Busanbindung an schulfreien Tagen (Mo.-Fr.)	EW
Blekendorf-Ort	297
Boksee-Ort	310
Großharrie	406
Honigsee	297
Kleinkühren	300
Kleinmeinsdorf	340
Klingenberg (=Mönkeberg-Oberdorf)	750
Kossau-Ort	218
Krokau-Ort	405
Löptin-Ort	268
Nettelsee-Ort	408
Niederkleveez	235
Postfeld	381
Tasdorf-Ort	346
Trent	310
Warnau-Ort	245
Wielen	231
Summe EW	5.747

Abb. 37: Wohnplätze > 200 EW ohne tägl. Busanbindung -
Quelle: eigene Recherche

4.3.3.3 Verbindungsqualität

Besonders im Nordwesten des Kreises sind die meisten der an der Ostseeküste liegenden Gemeinden der Ämter Schrevenborn und Probstei sehr gut an die Landeshauptstadt Kiel angebunden. Die Angebotsqualität dieser Gemeinden an Kiel ist als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Die Verbindung dieser Gemeinden an die Kreisstadt Plön dagegen ist jedoch meist nur durch Umstiege möglich.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Linie und Abschnitt	Fahrabschnitt		Reisezeit Bus	Reisezeit Auto	Reisezeit Bahn
			[h:mm]	[h:mm]	[h:mm]
1 Wellingd. - Klausdorf	Wellingdorf	Klausdorf, Schule	0:09	0:08	
1 Klausdorf - Kiel-Elmschenhg.	Klausdorf, Schule	Elmschenhagen, Krooger K	0:10	0:07	
2 Wellingdorf - Klausd.	Wellingdorf	Klausdorf, Schule	0:09	0:06	
2 Klausd. - Raisdorf Bhf.	Klausdorf, Schule	Raisdorf, Bahnhof	0:12	0:08	
2 Oppend. - Wellingdorf	Kätners Redder	Wellingdorf	0:10	0:08	
22 Klausd. - Kiel	Klausdorf, Schule	Kiel, Hbf	0:21	0:12	
100 Laboe - Kiel	Laboe, Hafen	Kiel, Hbf	0:44	0:22	
101 Heikendorf - Mönkeberg - Kiel	Heikendorf, Rathaus	Kiel, Hbf	0:28	0:15	
102 Laboe - Kiel (Schnellbus)	Laboe, Hafen	Kiel, Hbf	0:26	0:22	
120 Laboe - Schönberg	Laboe, Hafen	Schönberg, Bahnhof	0:33	0:20	
200/201 Schönberger Strand - Kiel	Schönberger Strand	Kiel, Hbf	0:58	0:28	0:31
200/201 Schönberg - Kiel	Schönberg, Bahnhof	Kiel, Hbf	0:40	0:25	0:26
200/201 Schönkirchen - Kiel	Schönkirchen, Auguste	Kiel, Hbf	0:22	0:11	0:11
200/120 Schönberger-Strand-Laboe	Schönberger Strand	Laboe, Hafen	ca. 1 Std.	0:19	
220 Preetz - Schönberg	Preetz, ZOB	Schönberg, Bahnhof	0:32	0:25	
300 Kiel - Raisdorf (Gewerbegeb.)	Kiel, Hbf	Raisdorf, real	0:24	0:10	
331 Stadtverkehr Plön-Stadtheide	Plön, ZOB	Plön, Stadtheide	0:11	0:06	
332 Stadtverkehr Plön-Parnaß	Plön, ZOB	Plön, Parnaß	0:09	0:04	
341 Stadtverkehr Preetz-Kiebitzweg	Preetz, ZOB	Preetz, Kiebitzweg	0:10	0:04	
342 Stadtverkehr Preetz-Grindskoppel	Preetz, ZOB	Preetz, Marienburgstraße	0:15	0:06	
343 Stadtverkehr Preetz-Wakendorf	Preetz, ZOB	Preetz, Wakendorf Abzw.	0:11	0:06	
350 Hohwacht - Lütjenburg	Hohwacht, Strandstraß	Lütjenburg, ZOB	0:12	0:11	
350 Hohwacht - Lütjenburg-Plön	Hohwacht, Strandstraß	Plön, ZOB	0:48	0:28	
360 Wankendorf - Neumünster	Wankendorf, ZOB	Neumünster, ZOB / Bf	0:27	0:22	
360 Plön - Neumünster	Plön, ZOB	Neumünster, ZOB / Bf	1:01	0:36	0:30
410 Kiel - Wankendorf	Kiel, Hbf	Wankendorf, ZOB	0:37	0:30	
300/4310/4330 Kiel - Raisdorf	Kiel, Hbf	Raisdorf, Bahnhof	0:17	0:11	0:10
4330 Kiel - Preetz	Kiel, Hbf	Preetz, ZOB	0:32	0:17	0:17
4330 Kiel - Plön	Kiel, Hbf	Plön, ZOB	1:05	0:27	0:34
4310 Lütjenburg - Kiel	Kiel, Hbf	Lütjenburg, ZOB	0:56	0:34	
			ROT, wenn Reisezeit Bus >10 min länger als Auto und >50% Reisezeit	GRÜN, wenn Reisezeit Bahn <= Auto	

Abb. 38: Reisezeitenvergleich Bus - Auto – Bahn - Quelle: eigene Berechnungen

Fahrgäste akzeptieren in der Regel noch Busreisezeiten, die max. 10-15 Minuten²⁸ – abhängig von der Gesamtreisestrecke - länger dauern, als die durch Autonutzung. Die Tabelle auf der vorherigen Seite zeigt, dass bei 17 der aufgezeigten 30 Relationen eine tolerable Busreisezeit vorliegt. Als Negativbeispiel ist jedoch die touristisch interessante Relation Schönberger Strand Laboe hervorzuheben. Hier steht einer Autoreiszeit von 19 Minuten eine meist nur durch Umstieg (Linien 200/120) mögliche Reisezeit von ca. einer Stunde gegenüber. Bei den Bahnreisezeiten wurden neben der Strecke von Kiel nach Lübeck auch bereits die für 2014 geplante Bahnverbindung Kiel – Schönberg – Schönberger Strand mit berücksichtigt.

Im Kreisnorden ist der touristisch wichtige Ort Hohwacht in einer recht guten Reisezeit (Rz.) an das nächstgelegene Unterzentrum Lütjenburg angebunden (Linie 350; Rz.-Auto: 11 Min., Rz.-Bus: 12,5 Min.). Die Weiterführung dieser Linie 350 über Lütjenburg zum ZOB/Bhf. Plön zum Übergang zur Bahn weist mit einer Rz.-Bus von 48 Min. zwanzig Minuten mehr auf, als die Rz.-Auto.

Im Südwesten des Kreises ist Wankendorf per Linie 360 mit nur 5 Minuten mehr Fahrzeit als mit dem Auto recht gut an das kreisfreie Oberzentrum Neumünster angebunden. Wogegen die Verbindung von Neumünster nach Plön mit der Linie 360 eine Rz.-Bus von 61 Min. gegenüber einer Rz.-Auto von 36 Min. fast 25 Minuten mehr aufweist. Hier wäre durch die zurzeit stillgelegte, fast in gerader Linie zwischen Plön und Neumünster verlaufende Bahnverbindung auch gegenüber dem Auto ein Vorteil.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die ÖPNV-Angebotsqualität während der schulfreien Zeit montags bis freitags als knapp ausreichend sowie an Wochenenden als unbefriedigend bezeichnet werden kann.

²⁸ Erfahrungswerte mit vergleichbaren Entfernungen zwischen Quelle und Ziel aus anderen Gutachten,

4.3.4 Bedarfsgesteuerte Verkehre und alternative Bedienformen

Zur Ergänzung des im Fahrplan angebotenen und regelmäßig bedienten Bus-Linienverkehrs gibt es in Abstufungen weitere Bedienungsformen, deren Anwendung von der erwarteten Fahrgastzahl, meist in sogenannten zeitlichen Randlagen (frühe oder späte Fahrten mit wenig Fahrgästen) aber auch in dünnbesiedelten Gegenden abhängt. Als ÖPNV-Angebot kommen diese neben dem eigentlichen Bus-Linienverkehr zum Einsatz. Einige dieser alternativen Bedienformen finden auch im Kreis Plön Anwendung.

4.3.4.1 Linientaxen

Linientaxen verkehren entsprechend der im Fahrplan angegebenen Fahrt. (Beispiel Linie 350 sonnabends: Fahrt ab Hohwacht 7:30h, an Lütjenburg 7:43h). Linientaxen fahren in jedem Falle.

4.3.4.2 Anruflinientaxen

Anruflinientaxen zeichnen sich dadurch aus, dass die Fahrten im Fahrplan aufgeführt sind, jedoch nur verkehren, wenn der Fahrgast diese Fahrt telefonisch anfordert. Im Linienverkehrsangebot des VRK²⁹ sind diese als bedarfsgesteuerte Verkehre bezeichneten Anruflinientaxen unter der Abkürzung ALiTa bekannt.

Die Fahrten stehen ebenfalls mit Fahrzeiten und Haltestellen mit dem Vermerk „ALiTa“ im Fahrplan. Möchte ein Fahrgast diese angebotene Fahrt nutzen, so muss er jedoch spätestens 30 Minuten vorher bei einer im Fahrplan angegebenen Telefonnummer diese Fahrt anmelden. (*Beschreibung des ALiTa-Verkehrs erfolgt in **Anlage 6***) Es gilt der normale SH-Tariffahrpreis ohne Zuschlag. Bei regelmäßiger Nutzung kann auch ein Dauerauftrag angemeldet werden.

²⁹ VRK = Verkehrsverbund Region Kiel

Im Kreis Plön werden ALiTa-Fahrten nur auf der KVG-Linie 2 an Wochenenden sowie auf der AK-Linie 4330 zwischen Preetz und Sophienhof³⁰ angeboten.

Im östlichen Kreisgebiet werden die Ortschaften Dannau auf der NOB-Rohde -Linie 5507 sowie Oberkleveez von der NOB-Rohde - Linie 5510 mit Anruflinienfahrten bedient. Diese vom Nachbarkreis Ostholstein aus bedienten kurzen Streckenabschnitte tragen dort die Bezeichnung ALFA³¹. Bei dieser von der NOB-Rohde bedienten Variante muss der Kunde spätestens 60 Minuten vor Fahrtantritt die Fahrt telefonisch anmelden.

4.3.4.3 Anrufbus

Bei dem Modell Anrufbus handelt es sich um eine alternative Angebotsform, bei der innerhalb eines fest definierten Bediengebiets der Kunde unabhängig von einem Fahrplan seinen Fahrtwunsch telefonisch anmelden kann und dabei sowohl die Fahrzeit, als auch die Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle innerhalb des Bediengebiets selbst bestimmen kann. Auch hierfür ist ein rechtzeitig vorher vorzunehmender Anruf notwendig. Diese Variante des alternativ bedarfsgesteuerten Verkehrs ist recht teuer, da die Anrufbusse – meist 8-sitzige Kleinbusse – während der angebotenen Bedienzeit ständig mit einem Fahrer besetzt sein müssen. Der im nördlichen Bereich des Nachbarkreises Ostholstein angebotene „Rufbus-Ostholstein“ benötigte 2011 einen Kreiszuschuss von 250.000 € und hat in dem Jahr 18.000 Fahrgäste³² befördert. Das bedeutet einen Zuschuss des Kreises von 13,88 € pro beförderten Fahrgast. Im Kreis Plön gibt es keinen Anrufbus.

³⁰ Das Angebot läuft vorerst bis Herbst 2013 und wird jährlich zwischen AK und dem Kreis neu verhandelt

³¹ ALFA = **A**nru**f**Linien**F**Ahrt

³² Auskunft der Kreisverwaltung Ostholstein

4.3.4.4 Bürgerbus

Im Gegensatz zum Anrufbus ist das Bürgerbusmodell eine für den Aufgabenträger recht sparsame Variante einer alternativen Bedienform. Bei diesem Modell stellen die Bürger der Region, in der der Bus verkehren soll die Fahrer auf ehrenamtlicher Basis. Diese meist als eingetragener Verein organisierten Verkehre bieten eine günstige ÖPNV-Angebotsform, bei der für den Aufgabenträger nur die Anschaffungs- und Unterhaltskosten finanziert werden müssen. Ein solches Modell funktioniert jedoch nur, wenn in der Region ansässige Bürgerinnen und Bürger initiativ und engagiert diesen Verein ins Leben rufen.

Dieses Modell wird z.B. auf der Insel Fehmarn seit 1997 erfolgreich betrieben. Im Sommerhalbjahr verkehrt der Bus auf fünf verschiedenen Linien; im Winterhalbjahr werden die Linien nur als Anruflinienbus bedient. Die Finanzierung des Modells basiert auf einem Ausnahmetarif. Die Fahrgeldeinnahmen darf der Verein für die Begleichung der Aufwendungen behalten. Dadurch sank der Zuschuss des Aufgabenträgers im Jahr 2011 auf nur noch 4.000 Euro. Zurzeit gibt es dieses Bürgerbusmodell im Kreis nicht.

Weitere Bürgerbusmodelle gibt es in Schleswig-Holstein im Kreis Segeberg (Bad Segeberg, Sievershütten und Stukenborn).

4.3.5 Fahrtenangebot Fördeschiffahrt

Die Fördeschiffahrt fährt mit einer Fährlinie die drei Anlegestellen Mönkeberg, Möltenort und Laboe im Kreis Plön an.

Die Linienübersicht zeigt das Angebot:

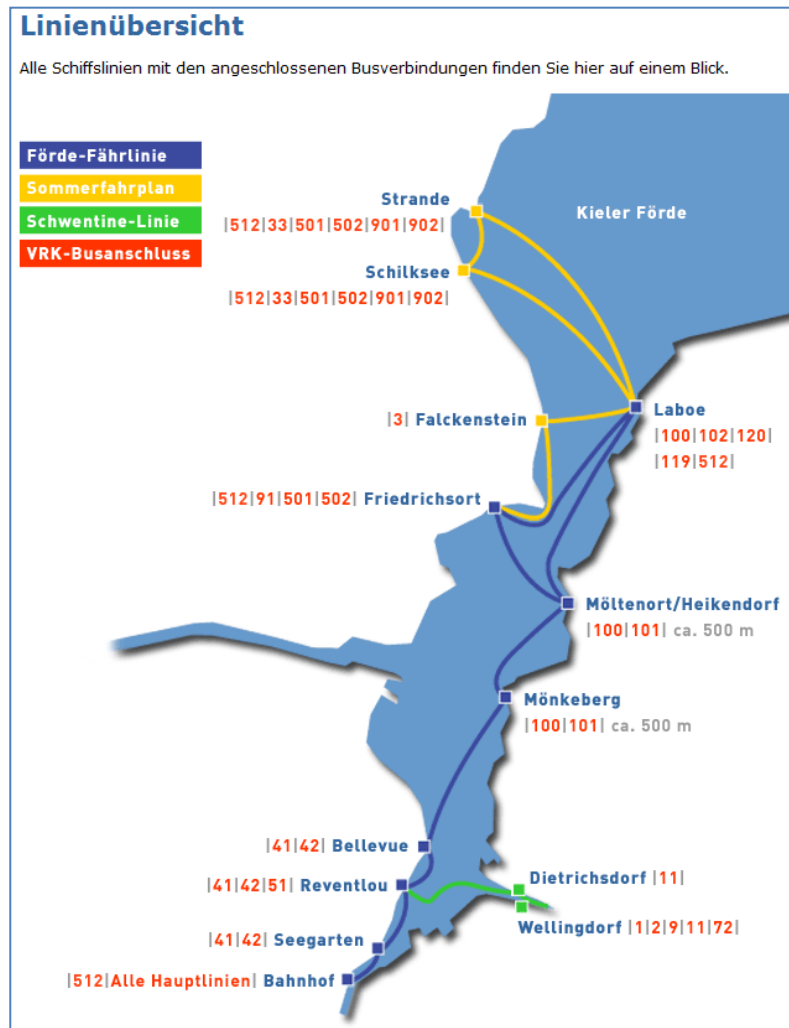


Abb. 39: Linienübersicht der Kieler Förde-Fährlinien mit Busanbindung – Quelle: Karte aus dem Internetportal der Schlepp- und Fährgesellschaft mbH (SFK)

Die **blaue Förde-Fährlinie** verkehrt im Sommerhalbjahr (Ende März bis Ende Oktober) von Kiel Bahnhofsbrücke bis Laboe. Zusätzlich wird im Sommerfahrplan auch die Anbindung der am nördlichen Westufer gelegenen Anleger Schilksee und Strande ermöglicht.

Im Winterhalbjahr pendelt die **blaue Förde-Fährlinie** nur zwischen den im Kreis Plön befindlichen Ostuferanlegern Laboe und Möltenort zum Westuferanleger Kiel-Friedrichsort. Der Fahrplan ist auf die Schulzeiten der Integrierten Gesamtschule Friedrichsort abgestimmt. Diese Verbindung fährt – außer bei Sturm oder Eisgang – den ganzen Winter durch. Die Grafik zeigt auch den an bestimmten Anlegern möglichen **VRK-Busanschluss**.

4.4 Verkehrsaufkommen

Zur Bewertung des Angebotes ist es sinnvoll, das Verkehrsaufkommen im ÖPNV und auf der Straße zu vergleichen. Ebenfalls wichtig ist es zu erkennen, in welchen Bereichen der ÖPNV schon heute stark genutzt wird und auf einer soliden Basis aufbaut, wo er mäßig genutzt wird und so bei entsprechendem Aufwand entwicklungsfähig ist und wo er heute kaum genutzt wird, so dass der Aufbau eines attraktiven Angebotes hier mit allen Anforderungen einer völlig neuen Markterschließung verbunden wäre.

4.4.1 Motorisierung und Verkehrsaufkommen auf der Straße

Den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes zufolge hat die Motorisierung der Bevölkerung im Kreis Plön mit insgesamt (2011) 529 PKW/1000 EW ein sehr hohes Niveau und liegt auch über dem Landes- und Bundesdurchschnitt mit 521 bzw. 518 PKW/1000 EW. Weniger als 500 PKW/1000 EW sind nur in wenigen Kommunen zu beobachten: Laboe, Lütjenburg, Plön, Preetz, und Schönberg. Spitzenwerte über 700 PKW/1000 EW sind in Kalübbe und Nehnten vorhanden. Weit verbreitet sind über dem Kreisdurchschnitt liegende Werte von über 600 PKW/1000 EW. Die tatsächliche PKW-Verfügbarkeit der

Bevölkerung kann hieraus im Detail nicht unmittelbar abgeleitet werden, da alle angemeldeten PKW, gleichgültig ob gewerblich, privat, Erst-, Zweit- oder Drittwagen erfasst sind. Jedoch kann aus dem Abgleich von Daten zur Motorisierung und zur PKW-Verfügbarkeit abgeleitet werden, dass im allgemeinen – außer in den Städten und den Gemeinden Laboe und Schönberg und abgesehen von Kindern, Schülerinnen/Schülern sowie alten Menschen – nur noch sehr begrenzte Potenziale an Bürgerinnen und Bürgern, die keinen Zugriff auf ein privates motorisiertes Verkehrsmittel haben und damit leicht an den ÖPNV gebunden werden könn(t)en, vorhanden sind. Teilweise dürfte deren Anteil an der Bevölkerung der entsprechenden Altersgruppe (18-75 Jahre) unter 10% liegen.

Zukünftige Entwicklung:

In der Studie der Deutschen Shell Holding GmbH „Shell PKW-Szenarien bis 2030“ wird von einer weiteren Zunahme des PKW-Bestandes ausgegangen; bis 2030 wird ein Wert von 630 PKW/1000 EW. Erwartet (für Deutschland insgesamt). Ausschlaggebend hierfür sind eine weitere leichte Zunahme der Motorisierung der männlichen Bevölkerung, besonders der Senioren und eine deutliche Zunahme der Motorisierung von Frauen; auch hier findet dieser Prozess besonders bei den über 50jährigen statt. Hingegen ist ein leicht rückläufiger Trend der Motorisierung bei den jüngeren Jahrgängen (unter 30 Jahren) zu beobachten, der sich fortsetzen soll; dieser Prozess vermag aber nicht den Anstieg in den übrigen Bevölkerungsgruppen zu kompensieren.

In Bezug auf die Entwicklung im Kreis Plön ist zu beachten, dass vorgenannte Prognosen für den Bundesdurchschnitt gelten. In den ländlichen Räumen des Kreises liegen allerdings bereits derzeit deutlich höhere Motorisierungsquoten vor, so dass die beschriebenen Prozesse dort z.T. schon in der Vergangenheit stattgefunden haben dürften; der o.g. Motorisierungs-Wert 2030 wird in einer Reihe von Gemeinden bereits heute erreicht bzw. überschritten und dies bei noch höheren Anteilen junger Menschen unter 18 Jahren. Somit sind

dort die Spielräume nach oben z.B. bei Frauen und Senioren geringer als im Bundesdurchschnitt. Hingegen muss für den Rückgang bei jüngeren Jahrgängen konstatiert werden, dass dieser in den großen Städten am stärksten ist: Ausreichend attraktive Alternativen im gegenseitig sich ergänzenden Zusammenspiel (ÖPNV, CarSharing³³, fahrradfreundliche Distanzen und Strukturen) in Kombination mit attraktivitätsmindernden Faktoren für den MIV (Parkplatznot und –kosten, geringe Beförderungsgeschwindigkeit wegen hoher Verkehrsdichten) dürften hier ausschlaggebende Bedeutung besitzen. Im Kreisgebiet sind letztere allerdings kaum und in den benachbarten Oberzentren auch nur in beschränktem Umfang, erstere ebenfalls dort und ansonsten zumindest teilweise in den Städten und auf sehr gut bedienten ÖPNV-Achsen anzutreffen. Schon in der jüngeren Vergangenheit schlugen sich solche unterschiedlichen Voraussetzungen z.B. in divergierenden Entwicklungen der Motorisierung in der Metropole Hamburg und dem ländlich geprägten Schleswig-Holstein nieder: In Hamburg ist bereits in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts nahezu eine Stagnation eingetreten, die lediglich in den Jahren um die Jahrtausendwende noch einmal durch ein deutliches Wachstum unterbrochen wurde, während in Schleswig-Holstein zwar seither das Wachstum deutlich geringer als in früheren Perioden, aber dennoch ungebrochen ist und auch in den letzten Jahren etwa bei 1% pro Jahr lag; dieser Wert wurde im Kreis Plön sogar noch leicht übertroffen.

³³ Nach Angaben des Bundesverbandes CarSharing hat sich die Zahl der Teilnehmer(innen) an solchen Modellen in den letzten zehn Jahren von 40.000 auf fast 200.000 verfünffacht und die Zahl der bereitgestellten Fahrzeuge von gut 2.000 auf rd. 5.000 mehr als verdoppelt. Grundsätzlich sind hierbei aber, ähnlich wie beim ÖPNV, in ländlichen Räumen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb problematisch, so dass die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Alternative im Kreis auf absehbare Zeit als begrenzt anzusehen sind

Aufgrund dieser Sachverhalte wird der o.g. Trend der jungen Leute, vermehrt auf einen eigenen PKW zu verzichten, im Kreisgebiet angesichts der Tatsache, dass grob die Hälfte der Bevölkerung nicht in den größeren städtischen Verdichtungsräumen Preetz, Plön und der Umgebung von Kiel bzw. Neumünster wohnt, aller Voraussicht nach nur beschränkt durchschlagen. Er ist jedoch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Kreisgebietes mit dem ÖPNV für die Angehörige dieser Altersgruppe aus städtischen Gebieten von Bedeutung.

Infolge der genannten Umstände dürfte es kreisweit zu einem weiteren Motorisierungswachstum kommen. Auch die absolute Anzahl an PKW wird zumindest in der Laufzeit dieses RNVP weiter wachsen, denn die Bevölkerung geht v.a. in den jüngeren Jahrgängen am stärksten zurück, während das Wachstumssegment „Senioren“ deutlich zunimmt.

Wie die Entwicklung der DTV-Werte in den Jahre seit 2000 zeigt, muss eine Steigerung der Motorisierung jedoch nicht gleichbedeutend mit entsprechendem Verkehrsmengenwachstum sein – hier zeigt sich ein grundsätzlicher Unterschied zu der Entwicklung in früheren Jahrzehnten. Auf mehreren Abschnitten des Autobahn- und Bundesstraßennetzes im Kreisgebiet kam es zwischen 2000 und 2010 zumindest zeitweilig zu Rückgängen. Sehr deutlich ist dieser auf der B 76 im Bereich der Stadtgrenze Kiel / Schwentinental für den gesamten Zeitraum. Im weiteren Verlauf dieser Bundesstraße ist es allerdings nach einem Rückgang bis 2005 seither wieder zu einem Anstieg gekommen. Eine ebensolche Entwicklung ist für die B 404/A 21 festzustellen. Auf der B 502 hingegen fand die genau umgekehrte Entwicklung statt. In der Gesamtschau ist die Tendenz im betrachteten Zeitraum uneinheitlich; es bleibt abzuwarten, ob diese in eine grundsätzliche Trendwende hin zu sinkenden Verkehrsmengen im MIV mündet.

Die beschriebenen Annahmen und Prozesse können natürlich von unvorhersehbaren Entwicklungen wirtschaftlicher wie auch administrativer Art beeinträchtigt werden: Dies betrifft zum einen die

generelle weitere Wirtschafts- und Einkommensentwicklung, im speziellen die Preisentwicklung für Kraftstoffe, aber auch – aus welcher Motivation auch immer – denkbare Eingriffe des Staates in die uneingeschränkte private Mobilität (z.B. Fahrbeschränkungen/-verbote für bestimmte Fahrzeuge o.ä.).

4.4.2 Fahrgastaufkommen im SPNV

Strecke Kiel-Lübeck

Es liegen folgende Fahrgastangaben für einen durchschnittlichen Tag (Mo-So) vor:

Fahrgastzahlen	2007	2008	2011
Fahrgäste im Abschnitt Kiel-Preetz	4000	4100	ca. 4000
Fahrgäste im Abschnitt Preetz-Eutin	2700	2900	ca. 3000

Ein- und Aussteiger	2007	2008	2011
Raisdorf	500-1000	500-1000	ca. 1100
Preetz	1000-2000	1000-2000	ca. 2000
Ascheberg	unter 500	500-1000	unter 500
Plön	1000-2000	1000-2000	ca. 1600
Summe	ca. 4500	ca. 5000	über 5000

Quellen:
LNVP 2008-2012, Verkehrsmarktbericht 2009 (LVS)
Ein- und Aussteigerzahlen 01.01.2011 bis 10.12.2011 (LVS); eigene Auswertungen

Es ist eine leicht steigende Tendenz für die vier Bahnhöfe im Kreis Plön und das Fahrgastaufkommen Kiel-Lübeck festzustellen.

Vom Halbstundentakt seit Juni 2010 profitiert vor allem Plön. Ascheberg hat wegen der längeren Fahrzeit der RB bei gleichbleibendem Angebot (Stundentakt) keine Vorteile. Für Raisdorf und Preetz ergibt sich ein Gewinn, da seit 2010 der Fahrplan auch Richtung Lübeck zwei Züge je Stunde vorsieht.

Strecke Kiel-Schönberger Strand

Diese Strecke hat nur ein spezielles Angebot (Sonderverkehre zur Kieler Woche und Museumsbahn Schönberger Strand). Die Fahrgastzahlen (für die beiden Wochenenden der Kieler Woche) lagen 2012 bei knapp über 1.900 (Quelle: LVS).

4.4.3 Fahrgastaufkommen im ÖPNV

Bei der Untersuchung des Fahrgastaufkommens werden drei Gruppen von Reisenden unterschieden:

- Schüler
- Reisende nach dem SH-Tarif ohne Schüler
- Reisende nach sonstigen Tarifen

Tatsächlich liegen nur zur zweiten Gruppe aussagefähige Zahlen vor, auch wenn diese pauschalisiert und relativ grob sind: Zur Ermittlung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV wurden geclusterte Daten zur Verfügung gestellt. D.h. diese Daten sind lediglich nach Größenordnung unterschieden und bezogen auf einen Zeitraum und eine Relation zwischen zwei Gemeinden. Neben den Fahrten des Bus- und Schiffsverkehrs sind dabei auch diejenigen des Bahnverkehrs enthalten.

Diese vorliegenden Zahlen werden dargestellt in

- Abb. 42 auf der nächsten Seite, sie zeigt für alle Gemeinden des Kreises, wie viele Ein- und Aussteiger je Einwohner jedes Jahr in der betreffenden Gemeinde gezählt werden. Sie ist damit ein gutes Indiz für die Intensität der ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schülerverkehrs.

- Abb. 41 gibt für die wichtigsten kreisgrenzüberschreitenden Relationen (diejenigen mit mehr als 10.000 Reisenden pro Jahr) die Größenordnung des jährlichen Fahrgastaufkommens an.

Verbindungen		
Quelle	Ziel	Fahrgäste /Jahr
Ascheberg (Holst)	Kiel	>25.000
Heikendorf	Kiel	> 200.000
Kirchbarkau	Kiel	>10.000
Klausdorf	Kiel	>10.000
Klausdorf (Schwentinental)	Kiel	> 100.000
Laboe	Kiel	> 200.000
Laboe	Rendsburg-Eckernförde	>10.000
Lütjenburg	Kiel	>25.000
Mönkeberg	Kiel	>50.000
Plön	Hamburg	>10.000
Plön	Kiel	> 100.000
Plön	Lübeck	>25.000
Plön	Ostholstein	>50.000
Preetz	Kiel	> 200.000
Preetz	Lübeck	>10.000
Preetz	Ostholstein	>10.000
Probsteierhagen	Kiel	>50.000
Raisdorf	Kiel	> 200.000
Raisdorf	Lübeck	>10.000
Raisdorf	Ostholstein	>10.000
Schönberg (PLÖ)	Kiel	> 100.000
Schönkirchen	Kiel	> 200.000
Wankendorf	Kiel	>25.000
Wankendorf	Neumünster	>10.000
Wankendorf	Segeberg	>10.000

Abb. 40: Reisende über die Kreisgrenze hinweg (Relationen mit mehr als 10.000 Reisenden)³⁴

³⁴ Eigene Auswertung aus von der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) überlassenen Tabellen mit zusammengefassten Beförderungsfällen aus 2011

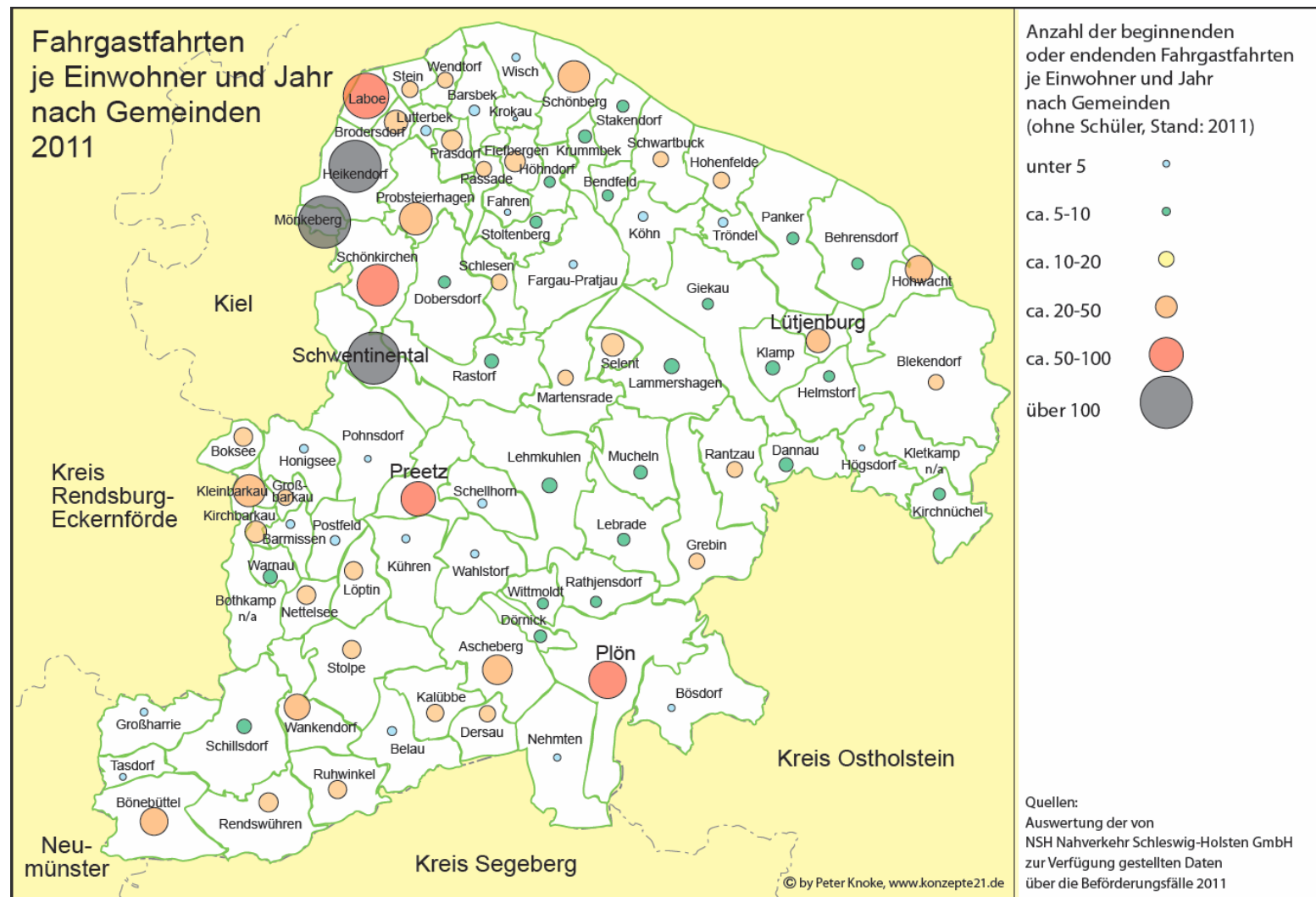


Abb. 41: Fahrgastfahrten je Einwohner jedes Jahr in der betreffenden Gemeinde – Quelle: siehe Beschriftung

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Abb. 42 gibt für die wichtigsten Relationen innerhalb des Kreises Plön (diejenigen mit mehr als 10.000 Reisenden pro Jahr) die Größenordnung des jährlichen Fahrgastaufkommens an.

Verbindungen		
Quelle	Ziel	Fahrgäste /Jahr
Ascheberg (Holst)	Plön	>25.000
Ascheberg (Holst)	Preetz	>10.000
Heikendorf	Laboe	>25.000
Hohwacht (Ostsee)	Lütjenburg	>10.000
Klausdorf (Schwentinental)	Raisdorf	>10.000
Laboe	Mönkeberg	>25.000
Lütjenburg	Plön	>10.000
Plön	Preetz	>50.000
Plön	Raisdorf	>10.000
Plön	Stadtverkehr	>50.000
Preetz	Raisdorf	>50.000
Preetz	Stadtverkehr	>25.000
Probsteierhagen	Schönberg (PLÖ)	>10.000
Schönberg (PLÖ)	Schönberg (PLÖ)	>10.000
Schönberg (PLÖ)	Schönkirchen	>10.000

Abb. 42: Reisende innerhalb des Kreises Plön (Relationen mit mehr als 10.000 Reisenden)³⁵

³⁵ Eigene Auswertung aus von der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) überlassenen Tabellen mit zusammengefassten Beförderungsfällen aus 2011

- Abb. 43 listet die Orte mit besonderen saisonalen Schwankungen des Fahrgastaufkommens auf. Angegeben ist das Mehraufkommen in den wichtigsten Sommermonaten im Vergleich zu den wichtigsten Wintermonaten (ohne Dezember).

Gemeinde	
Ascheberg (Holst)	> 10%
Heikendorf	> 10%
Möltenort	> 10%
Mönkeberg	> 10%
Giekau	> 10%
Hohwacht (Ostsee)	> 30%
Nettelsee	> 30%
Schönberg (PLÖ)	> 30%
Behrendorf (Ostsee)	> 30%
Laboe	> 50%
Brodersdorf	> 50%
Stakendorf	> 50%

Abb. 43: Orte mit besonderen saisonalen Schwankungen des Fahrgastaufkommens³⁶

Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu beachten, dass nur die Fahrgäste nach dem SH-Tarif gezählt wurden. Bei den Relationen fehlen die Reisenden zwischen Laboe und Schönberg / Schönberger Strand die Ostseecard-Nutzer.

³⁶ Eigene Auswertung aus von der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) überlassenen Tabellen mit zusammengefassten Beförderungsfällen aus 2011

Beim Vergleich mit üblichen Statistiken anderer Kreise ist darüber hinaus zu beachten, dass die Schüler hier nicht in den Zahlen enthalten sind.

4.4.4 Service und Marketing

Die folgenden Hinweise beziehen sich auf den Bus- und Förschiffsverkehr im Kreis Plön.

4.4.4.1 Fahrkartenverkauf

Der Fahrkartenverkauf für den Bus erfolgt im Fahrzeug durch den Fahrer. Darüber hinaus gibt es Vorverkaufsstellen der KVG in Mönkeberg, Heikendorf und Laboe.

Der Fahrkartenverkauf für das Schiff erfolgt überwiegend über stationäre Verkaufsstellen an den Anlegern, aber auch durch die Mannschaft auf den Schiffen.

Fahrkarten nach dem SH-Tarif für mindestens 4 Zonen können seit dem 30.10.2012 im Internet (nah.sh) gekauft werden. Für die übrigen Tarife ist ein Kauf im Internet nicht möglich. Auch der Kauf von Fahrkarten unter Einbeziehung der SFK-Linien nach dem SH-Tarif ist bei nah.sh nicht möglich.

In der Tourist-Info Großer Plöner See gibt es einen Schalter, der ebenfalls Fahrkarten nach SH-Tarif von montags bis freitags verkauft, in der Saison an bis zu 7 Tagen in der Woche.

4.4.4.2 Internetauftritt

Die LVS hat unter Nah.sh (<http://www.nah.sh/>) einen eigenen Internetauftritt, der sich auf Fahrplan- und Fahrpreisauskunft und den Verkauf von Fahrkarten des SH-Tarifs (Online-Ticket) konzentriert.

Die VKP hat einen Internetauftritt mit umfassenden Informationen zum Unternehmen (<http://www.vkp.de/>). Sie bietet Pdf-Downloads für ihre Linienfahrpläne und einige Liniennetzpläne (Abbildungen) an, außerdem Links zur Fahrplanauskunft von nah.sh und bahn.de. Darüber hinaus wird über aktuelle Linienänderungen (auch bei Umleitungen) informiert.

Die KVG hat einen umfangreichen Internetauftritt (<http://www.kvg-kiel.de/>) mit weitgehenden Unternehmensinformationen. Sie bietet Pdf-Downloads zu Linien- und Haltestellenfahrplänen, Liniennetzpläne (Abbildungen) und weiteren Informationen an. Hinzu kommen Links zu nah.sh und SFK an. Auf die Möglichkeit des Erwerbs von Fahrkarten im Internet wird bereits hingewiesen. Seit Februar 2013 gibt es einen interaktiven Liniennetzplan.

Die Autokraft tritt auf der Homepage der DB-AG auf (<http://www.bahn.de/autokraft/>). Sie gibt dort vor allem ausführliche Informationen zu ihrem Angebot im Nah- und Fernverkehr sowie im Gelegenheitsverkehr. Auch eine Downloadmöglichkeit für Linienfahrpläne ist vorhanden. Neben der eigenen Auskunft von bahn.de ist ebenfalls ein Link zu nah.sh vorhanden. Die Internetseite von bahn.de wirkt jedoch optisch überfrachtet.

Peters Reisen stellt auf der eigenen Homepage vor allem die Angebote im Gelegenheits- und Reiseverkehr dar, aber auch die Linienfahrpläne (<http://www.peters-reisen.com/linienverkehr/>) sind veröffentlicht. Nicht veröffentlicht sind die nicht im SH-Tarifs system enthaltenen Peters-Fahrpreishaustarife.

SFK gibt auf ihrer Homepage (<http://www.sfk-kiel.de/>) Informationen zum aktuellen Fahrplanangebot und den aktuellen Tarifen. Dabei fehlen im Dezember 2012 Details zu den Ausflugsverkehren 2013 (Fördefahrt, Ausflugsfahrten über Schönberger Strand), auch der Rückblick auf den Fahrplan von 2012 fehlt. Links zu anderen Auskunftssystemen fehlen.

Der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) informiert u.a. auf seiner Homepage (<http://www.vrk-sh.de/>) über aktuelle Fahrplanänderungen und bietet über Links den Zugriff zu den anderen im VRK-Bedienungsgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen an.

4.4.4.3 Fahrplan-Information

Man findet die Fahrpläne aller Unternehmen im Internet (s.o.). Die Fahrplanauskunftssysteme nah.sh und bahn.de stellen darüber fast alle Verbindungen des SH-Tarifs in ihrem Online-Auskunftssystem dar, Ausnahme ist hierbei das Angebot der SFK. Die Fahrplanaushänge im Busverkehr entsprechen allgemeinen Standards, es handelt sich in der Regel um Abfahrtspläne. Bei der VKP ergeben sich hierbei teilweise Orientierungsprobleme für die Fahrgäste, weil die Hinweise auf den Abfahrtsplänen nicht mit den Zielschildern im Busverkehr zusammenpassen³⁷.

Im Fördeschiffsverkehr zeigen die Fahrplanaushänge meist das Gesamtangebot der jeweiligen Schiffslinie. Diese sind von unterschiedlicher Qualität. Abb. 45 zeigt einen Aushängkasten in Laboe

Schlepp- und Fährgesellschaft

Linie	Abfahrtszeiten
Laboe	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Lütjenburg	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Laboe	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Lütjenburg	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Laboe	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Lütjenburg	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Laboe	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Lütjenburg	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Laboe	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30
Lütjenburg	5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30, 22:30, 23:30, 24:30

Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH Telefon (0431) 584-1263 und -1265 www.sfk-kiel.de

Abb. 44: Aushängkasten in Laboe

Foto: KVS, Bernd Dieter Schlange

Das Fahrplanbuch für das Bedienungsgebiet der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Landeshauptstadt Kiel wird unter der Verkehrsverbundmarke VRK angeboten. Es enthält das gesamte zum SH-Tarif verkehrende Angebot im Kreis Plön sowie die touristische Schiffsfahrtslinie F4 Wellingdorf – Oppendorfer Mühle. Auch hier ergeben sich teilweise Probleme für den Fahrgast, da die VKP zwar im Sinne des Kunden ihre Angebote bei parallel laufenden Linienwegen unter allen betreffenden Linien veröffentlicht, dabei aber nicht immer auf die jeweils am Bus angezeigte Liniennummer verweist. Dem Fahrplanbuch liegt ein Liniennetzplan für das Kerngebiet Kiel (einschließlich Mönkeberg, Heikendorf, Laboe, Schönkirchen, Klausdorf und Raisdorf) bei, das übersichtlich und gut lesbar ist. Auf der Rückseite befindet sich eine Übersicht über das gesamte Liniennetz mit Tarifzonen für den VRK-Bereich, bei dem vor allem die Liniennummern auf Grund ihrer Winzigkeit für die meisten Nutzen nur schwer erkennbar sind.

Linien-, Orts- und Haltestellenfahrpläne werden bedarfsorientiert angeboten.

³⁷ Beispiele Linie 120 14.13 ab Laboe, Linie 312 sonnabends 11.40 ab Lütjenburg

4.4.4.4 Wegweisungen

Hinweisschilder zu wichtigen Busstationen und Schiffsanlegern fehlen weitgehend, auch Umsteiger müssen sich autonom orientieren.



Abb. 45: Wegweiser für Fußgänger an der Bushaltestelle Laboe-Hafen -
Foto: KVS, Bernd Dieter Schlange

Abb. 46 zeigt einen Wegweiser für Fußgänger an der Bushaltestelle Laboe, ein Hinweis auf dem Weg zum Schiffsanleger fehlt. In der Gegenrichtung ist die Situation ebenso.

4.4.4.5 Kundenbetreuung im Fahrzeug

Im Bus erfolgt die Kundenbetreuung durch den Fahrer. Hier wurden keine gravierenden Probleme erkannt, insbesondere im Bereich der VKP war bei den Probefahrten ein sehr kundenorientiertes Verhalten zu erkennen.

Im Schiffsverkehr findet eine Betreuung an Bord durch die Schiffsmannschaft statt, auf den meisten (aber nicht allen) Linien wird an Bord auch ein gastronomischer Service geboten, zumindest bei

einem Teil der Fahrten. Auch hier fanden sich keine gravierenden Probleme bei Probefahrten.

4.4.4.6 Fahrradbeförderung

Die Fahrradbeförderung ist im VRK in Bussen und auf der Fähre möglich. In den Bussen ist das Platzangebot beschränkt (max. 2 Fahrräder) und Kinderwagen haben z.B. Vorrang. In den Hochflurbussen ist auch für 2 Fahrräder kaum Platz. Jedoch sind die Busfahrer in der Regel sehr kooperativ. - Die Sicherung der Fahrräder in den Bussen ist problematisch.

4.4.4.7 Vermarktung bei Nicht-Kunden

Eine gezielte Vermarktung des Angebotes im Busverkehr und der Förderschiffahrt bei Nicht-Kunden erfolgt vor allem durch gezielte Pressearbeit.

4.4.4.8 Kundenbetreuung an Schulen

VKP und Autokraft bieten Busschulen an, die Kindern für die Nutzung des Busverkehrs fit machen sollen.

In Plön gibt es zurzeit einen Busbegleitservice. In Preetz, Heikendorf und Schönberg war ein solcher auch vorhanden. Dieser Service wird jeweils in Absprache mit den Schulträgern bedarfsorientiert weitergeführt.

4.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die finanzielle Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Kreis Plön wird bestimmt durch die dem Kreis zur Verfügung gestellten Mittel. Nach § 6 (2) ÖPNVG SH werden die gesetzlichen, und nach Maßgabe des Haushalts, die freiwilligen Leistungen des Bundes, des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften herangezogen.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Nach § 6 (3) ÖPNVG SH (3) erhalten die Aufgabenträger aus den Mitteln von § 8 Regionalisierungsgesetz und aus ergänzenden Landesmitteln eine jährliche Pauschale:

- zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV,
- zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes,
- für Investitionen in Haltestellen und
- zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Nach §§ 7 ff ÖPNVG SH haben die Aufgabenträger den Anspruch der VU auf Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs pauschal abzugelten. Hierfür erhalten die Aufgabenträger Zuweisungen des Landes. Nach der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein (ÖPNVFinV SH 2013) hat der Kreis Plön einen Anspruch von 4,25% auf die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel, also:

Jahr	Landes- mittel [€]	davon 4,25% für den Kreis Plön [€]
2007	59.760.000 €	2.539.800 €
2008	58.260.000 €	2.476.050 €
2009	57.260.000 €	2.433.550 €
2010	57.260.000 €	2.433.550 €
2011	57.260.000 €	2.433.550 €
2012	57.260.000 €	2.433.550 €
2013	57.260.000 €	2.433.550 €
2014	57.260.000 €	2.433.550 €
2015	57.260.000 €	2.433.550 €
2016	57.260.000 €	2.433.550 €
2017	57.260.000 €	2.433.550 €

Abb. 46: Landes- und Kreismittel - Quelle: Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein (ÖPNVFinVSH 2013)

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, sind die Landesmittel nicht dynamisiert. Das Land hat die Mittel in den Jahren 2008 und 2009 gekürzt. Ab 2013 stehen dem Kreis im Rahmen der neuen FinanzierungsVO des Landes 2,44 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Hierin enthalten sind anteilig für den Kreis Plön 2.125 Euro für die neu hinzukommende Aufgabe des Linien-Genehmigungswesens

(sog. „Konnexitätsmittel“). Eine Dynamisierung der Mittel oder zusätzliche Mittel über ein Anreizsystem ist derzeit aber nicht vorgesehen. Die genannten Beträge gelten bis 2018 und stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Durch die eben beschriebene Maßnahme sinken die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Mittel real, denn ein Inflationsausgleich ist nicht vorgesehen.

Desweiteren finanziert der Kreis den ÖPNV aus seinem Haushalt mit den für den ÖPNV eingeplanten Mittel, wie auch durch Dividendenerträge, die direkt der VKP zufließen.

Seitens des Landes hat man die Förderung von ÖPNV-Fahrzeugen, sowie die Anschubfinanzierung für den Tarifverbund beendet.

Für die kommenden Jahre wird es eine Herausforderung sein, vor dem Hintergrund von steigenden Kosten im ÖPNV insbesondere durch die Entwicklung bei den Kraftstoffkosten und den Personalkosten einerseits und konstantem bzw. rückläufigem Mitteleinsatz andererseits den Stand einer ausreichenden Verkehrsbedienung aufrechtzuerhalten.

Ein nicht unerhebliches Finanzierungsvolumen wird von den Schulträgern und dem Kreis für die Finanzierung des Schülerverkehrs ausgegeben. Nach dem Schulgesetz SH ist der Kreis verpflichtet, 2/3 der Schülerbeförderungskosten zu übernehmen. Durch die demografische Entwicklung im Kreis Plön sinken die Schülerzahlen, während die Kosten für die Schülerbeförderung annähernd gleich bleiben. Exemplarisch wurde für die letzten drei Jahre die Finanzierung der Schulträger (ohne die Schulträger Land und Kreis) in Bezug zu den Schülerzahlen gesetzt. Danach ist deutlich erkennbar, dass die Aufwendungen für die Schülerbeförderung pro Schüler in den letzten Jahren stark gestiegen sind.

Die folgende Tabelle zeigt die Schülerbeförderungskosten hier für Gemeinden und Schulverbände als Schulträger.

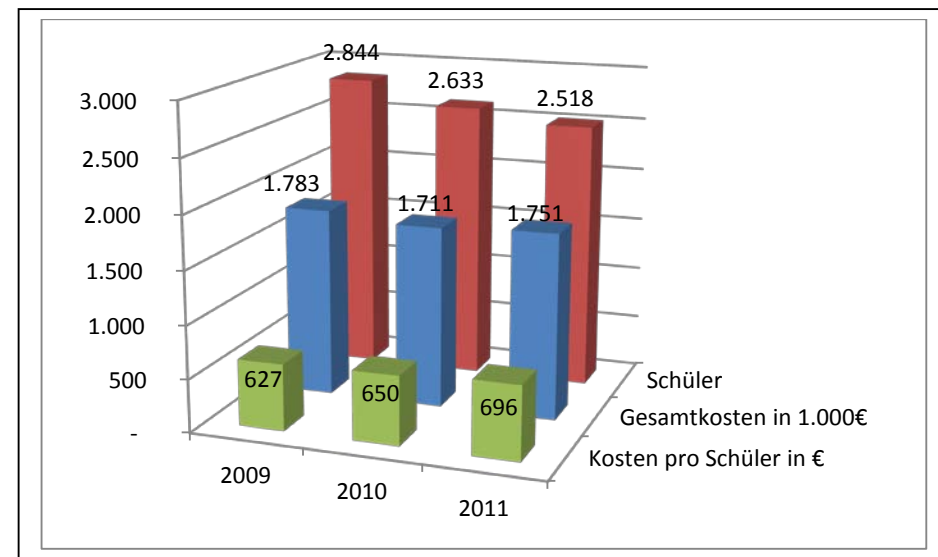


Abb. 47: Schülerbeförderungskosten für Gemeinden und Schulverbände

4.6 Entwicklungen der letzten Jahre im Bedienungsangebot

In den nachfolgenden Ausführungen werden die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich der SPNV- und ÖPNV-Bedienung, die in den vergangenen Jahren im Kreisgebiet erfolgt sind, dargestellt. Aufgrund des langen Zeitabstands zum letzten (2.) RNVP des Kreises 2004-2008 wird hierbei von einer detaillierte Bilanz desselben abgesehen, jedoch wird auf dessen maßgeblichen Inhalte im Hinblick auf ihre Umsetzung eingegangen.

SPNV

Auf der Bahnverbindung Kiel – Lübeck wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Verbesserungen umgesetzt:

- Modernisierung des Bahnhofes Plön mit Wiederherstellung der Zug-Kreuzungsmöglichkeit,
- Ausbau der Strecke im Abschnitt Preetz – Ascheberg für 140 km/h
- Einführung des Schell-Langsam-Konzeptes auf der Gesamtstrecke mit 2 stündlichen Zügen an allen Wochentagen (wechselweise Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB)),
- Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Kiel-Elmschenhagen.

Mit diesen Maßnahmen wurden schnellere Verbindungen zwischen Kiel und Lübeck geschaffen. Das Angebot wurde montags-freitags im Abschnitt Preetz – Eutin und sonnabends, sonn- und feiertags auf gesamter Länge in etwa verdoppelt (wobei der RE im Kreis Plön nicht in Ascheberg hält, außer einer morgendlichen Verbindung) und neue Direktverbindungen in/aus dem Südosten Kiels ermöglicht. Dies hat zu einem deutlichen Fahrgastzuwachs, besonders für den Bahnhof Plön geführt.

Auf der Strecke Kiel – Schönberg wurden 2011 und 2012 zur Kieler Woche an Wochenenden ein Fahrtenangebot im 2-Stundentakt angeboten, welches 2012 von ca. 1.900 Personen genutzt wurde.

Zu erwähnen wäre ferner die landesweit im SPNV eingeführte Kundengarantie, die bei Verspätungen von 20 min und mehr die Erstattung der Hälfte des Fahrpreises vorsieht.

Bezüglich der im 2. RNVP des Kreises dargestellten Änderungen wurden damit erste Teilschritte umgesetzt; eine vollständige Verwirklichung der Beschleunigung der Strecke Kiel – Lübeck, der Taktknotens Kiel und Neumünster und der Wiederinbetriebnahme der Strecke Kiel – Schönberger Strand ist für die kommenden Jahre zu erwarten. Die Einrichtung eines Haltepunktes am Gewerbegebiet

Raisdorf sowie die Zukunft der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg sind noch gänzlich offen.

Busverkehr

Allgemeines

- Mit der Einführung der verlässlichen Grundschule wurde der Grundschulverkehr auf weniger Fahrten (zumeist 2 hin und eine rück oder umgekehrt) konzentriert. Fahrten zur dritten oder vierten Stunde sind entfallen. Mitunter werden Grundschüler vermehrt zur ersten Schulstunde befördert so dass zum einen Kapazitätsprobleme auftraten und zum anderen sich die sehr jungen Schüler in vergleichsweise vollen Bussen gegenüber den älteren Schülern behaupten müssen.
- Mit der Einführung von G8 an den weiterführenden Schulen, der vermehrten Einrichtung von Mensen und Ganztagesbetreuung sowie der Umstrukturierung der Schularten hat sich der Unterrichtsschluss zunehmend in den Nachmittag verlagert. Die Bedienung der 5. Schulstunde hat an Bedeutung verloren während am späten Nachmittag je nach Schulstandort zumeist gegen 16:00 Uhr zusätzliche Heimfahrtmöglichkeiten geschaffen werden mussten
- Die tatsächliche oder drohende Schließung von Grundschulstandorten und der zunehmende Wettbewerb der Schulen um die Schüler haben zu einer Verlagerung der Nachfrage geführt.
- Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs der Schulen untereinander um die Schülerzahlen und der gestiegenen Ansprüche der Eltern an die freie Schulwahl ist eine zunehmende Diversifizierung der Schülerströme zu beobachten, die von Seiten der Eltern und der Schulen auch im ÖPNV eingefordert wird. Aufgrund der wenigen zu erwartenden Fahrgäste auf diesen Relationen kann aus Kostengründen den Wünschen nach ÖPNV-Verbindungen außerhalb der Hauptströme des Schülerverkehrs in

der Regel jedoch nicht in Form von neuen Angeboten entsprochen werden, sofern sie nicht durch kleinere Korrekturen im bestehenden Netz einzurichten sind.

Einzelmaßnahmen

Anpassungen an Schülerbelange:

- Beispiel für veränderte Schülerströme:
 - Beförderung von Schülern aus dem Bereich Lütjenburg/Hohwacht in Richtung Selent;
Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt zur zeitnahen Bedienung des Unterrichtsbegins;
 - Neuordnung der Verkehre auf den Linien 312, 313 und 314 aufgrund der Schließung der Grundschule Hohwacht; Beförderung der Schüler nun zur Schule Blekendorf.

Sonstiges:

- Im Zuge der Taktverdichtung der parallelen Schienenverbindung zwischen den Städten Kiel und Lübeck zu einem Halbstundentakt und der Ausschreibung bedingten anderweitigen Vergabe des Netz Mitte im Kreis Ostholstein wurde der Busverkehr der Autokraft auf der Achse Kiel – Preetz – Plön – Neustadt (Linien 4320 und 4330) zum August 2010 neu geordnet. Der Wegfall des Abschnitts Plön – Neustadt auf dem Gebiet des Kreises Ostholstein und die Aufwertung des parallelen Schienenverkehrs auf dem Abschnitt Kiel – Plön führte zur Einstellung der durchgehenden Regionalbuslinie 4320 Kiel – Neustadt. Die verbleibenden notwendigen Verkehre zwischen Kiel und Plön zur Beförderung von Preetzer Schülern wurden auf der Linie 4330 Kiel – Plön entsprechend der Nachfrage neu geordnet. Ab Schwentinental wurden in Kombination mit der Stadtverkehrslinie

300 das Angebot zwischen Raisdorf, Klausdorf und Kiel aufgewertet und verdichtet, zeitweise zu einem Halbstundentakt.

- Auf der Linie 4310 wurde zum Fahrplanwechsel 2011 eine leichte Straffung des Fahrtweges zwischen Raisdorf und der Haltestelle Wiener Allee in Kiel sowie eine weitgehende Vertaktung des Fahrplanes vorgenommen, um die Achse Lütjenburg – Kiel zu stärken und den Wünschen nach einer attraktiven Schnellbusverbindung näher zu kommen. Von einer expliziten Ausweisung als Schnellbus wurde jedoch abgesehen, da im Abschnitt Raisdorf – Kiel auf unterschiedlichen Routenvarianten kein nennenswerter Fahrtzeitgewinn erzielt werden konnte und der Bereich zwischen den Haltestellen Wiener Allee und dem Kieler Zentrum aufgrund von Schülerverkehren und der derzeitigen Aufwertung/Ausbau des regionalen Berufsschulzentrums im Zuge der Preetzer Chaussee weiterhin direkt erschlossen werden sollte.
- Im Gefolge der Veränderungen auf der Bahnverbindung Kiel – Lübeck und der Buslinie 4310 wurde auch die Linie 350 überplant, um die Anschlüsse in Plön und Lütjenburg an beide Strecken sicherzustellen; weiter wurden Verkehrseinschränkungen außerhalb der Sommersaison aufgehoben, was im betreffenden Zeitraum eine Ausdehnung des Fahrtenangebotes bewirkte.
- Auch auf der Linie 220 mussten zur Sicherstellung der Verknüpfungen am Rastorfer Kreuz Anpassungen vorgenommen werden.
- Im Stadtverkehr Preetz wurde das Neubaugebiet „Schwebstöcken“ über die Linie 343 neu angebunden. Auch hier wurden Anpassungen an den geänderten Bahnfahrplan Kiel – Lübeck vorgenommen.
- Im Stadtverkehr Plön wurde in Anpassung an die Nachfragesituation die Linie 335 aufgegeben; die Erschließung des betroffenen Wohngebiets wurde von der Linie 331 mit übernommen. Auch hier wurden Anpassungen an den geänderten Bahnfahrplan Kiel – Lübeck vorgenommen.

- Der Fahrplan der Linien 361 und 362 wurde ebenfalls an den geänderten Bahnfahrplan angepasst.
- Mit der Linie 102 wurde zwischen Laboe und Kiel ein attraktives (gut angenommenes) Schnellbusangebot geschaffen, das in der HVZ halbstündlich und in der NVZ stündlich verkehrt.
- Die Linie 410 wurde durch einzelne Kurzläufer zwischen Kiel und Kirchbarkau bzw. Trappenkamp in den HVZ verstärkt.
- Aus der Achse Kiel – Schönberg wurden teilweise (in den Schulferien) Fahrten auf den Abschnitt Kiel – Schönkirchen verkürzt; zudem musste die Linie 3 zwischen Kiel-Wellingdorf und Schönkirchen aufgrund geringer Auslastung eingestellt werden.

Mit den vorstehenden Schritten wurden auch mehrere Maßnahmen aus dem 2. RNVP des Kreises umgesetzt, wobei im Falle der Linien 4320/4330 sich nun eine erheblich geänderte Anpassung als seinerzeit absehbar ergeben hat. In Vorbereitung sind hieraus noch ein Anschlusssicherungskonzept mit Einrichtung von DFI-Anlagen und die Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern im VRK. Noch offen bezüglich einer Umsetzung sind die Verknüpfung der Linie 101 mit der Fährschiffahrt in Möltenort, die endgültige Gestaltung der Linie 410 nach Fertigstellung der A 21 und eine mögliche Schnellbusverbindung zwischen Neumünster und Ascheberg/Plön (anstelle einer Reaktivierung der Schienenstrecke). Ähnliches gilt – mit Ausnahme der KVG-Verkehre – für ein Linienbündelungskonzept sowie weitere konzeptionelle Vorgaben im Zusammenhang mit novellierten europäischen und nationalen Rechtsnormen.

Fährverkehr

- Nach einer Unterbrechung im Winter 2005/06 konnte der Betrieb der Linie F1 während der Wintermonate im „Norddreieck“ Laboe – Friedrichsort – Möltenort durch vertragliche Vereinbarung längerfristig gesichert werden.

- In Anpassung an Sicherheitsbestimmungen, die verlängerte Liegezeiten an den Anlegern und längere Fahrzeiten verursachten, musste das Fahrplanangebot der Linie F 1 im Frühjahrs- Sommer- und Herbstfahrplan überarbeitet werden mit einer geringfügigen Reduzierung der gesamten täglichen Fahrtenanzahl, aber auch verbessertem Angebot im morgendlichen Berufsverkehr.

Der Forderung aus dem 2. RNVP nach Aufrechterhaltung des Verkehrs ist somit Genüge getan.

Zusammenfassung zur Umsetzung weiterer wesentlicher Maßnahmenvorschläge aus dem 2. RNVP

Die im 2. RNVP geforderte Abstimmung zwischen SPNV und Stadtverkehren Plön und Preetz konnte infolge der Taktverdichtung im SPNV deutlich verbessert werden. Auch die Verknüpfung von/zu den Regionalbuslinien in diesen Städten konnte hiervon profitieren (vgl. obige Beschreibungen).

Im 2. RNVP als „möglicherweise notwendig“ diskutierte Änderungen auf der Achse Kiel – Schönberg wurden mangels Erfordernis im wesentlichen nicht umgesetzt. Gleiches gilt für die (seit langem bestehende) Forderung einer Durchstreckung der Linie 101 in Heikendorf bis zum Fähranleger Möltenort; hier sind nach wie vor die baulich-infrastrukturellen Voraussetzungen nicht gegeben.

Über die Anbindung des Wohngebietes Schwebstöcken hinaus wurden im Stadtverkehr Preetz keine der im 2. RNVP angedachten Änderungen übernommen. Dies gilt auch für die vorgeschlagene Verlegung von Fahrten der Linien 4320/4330; hier ergab sich mit oben beschriebener Neuordnung zwischenzeitlich eine deutlich veränderte Situation.

Zu den Änderungen auf der Linie 410 wegen der A 21 ist anzumerken, dass diese Baumaßnahme noch nicht beendet,

zwischen Kiel-Moorsee und Nettelsee noch nicht einmal begonnen ist.

Der landesweite Tarif wurde inzwischen schrittweise umgesetzt; außer der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg sind alle schleswig-holsteinischen Kreise und kreisfreien Städte voll integriert; bei kreisgrenzenüberschreitenden Fahrten ist generell (auch im Falle der o.g. beiden Ausnahmen) eine Durchtarifizierung gegeben. Das Thema „e-Ticketing“ wird derzeit in einem landesweiten Projekt geplant. Gleiches gilt für die Anschlusssicherung.

Die im Hinblick auf die Barrierefreiheit als anzustreben beschriebene Quote an NF-Bussen wurde noch nicht erreicht. Auch wurde bislang kein abgestimmtes Haltestellen-Umbauprogramm implementiert.

5 Zukünftige Anforderungen an den ÖPNV

Es werden in diesem Kapitel die zukünftigen Anforderungen hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, der baulichen Anlagen, der Fahrpläne und Linienführungen, des Beförderungsangebots sowie der Serviceleistungen und der Tarifstruktur beschrieben.

5.1 Fahrzeuge

Für die eingesetzten Fahrzeuge im Linienverkehr werden in Abstufung der Einsatzverwendung folgende technische Vorgaben vorausgesetzt:

5.1.1 Busse

Bei Beschaffung neuer Busse sollte die Wahl, ob hochflurige oder niederflurige Busse anzuschaffen sind, sich nach der funktionalen Anforderung richten. Es ist neben einem möglichst hohen Sitzplatzangebot (wichtig in der Schülerbeförderung) ausreichend Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren (wichtig bei der Beachtung des demografischen Wandels) vorzusehen. Die Fahrzeugart und -größe ist entsprechend dem Einsatzzweck vorzunehmen.

Die entsprechenden Busbautypen für den Einsatz im Linienverkehr sollen wie folgt beschafft und eingesetzt werden:

Bustypen nach Einsatzzweck	
Linienverkehr im Stadt- / Taktverkehr	niederflurige Busse
Linienverkehr im überwiegenden Schülerverkehr	auch hochflurige Busse

Abb. 48: Bustypen nach Einsatzzweck

Als Definition der mit hochflurigen Bussen zu bedienenden Linien im überwiegenden Schülerverkehr gilt die Liste in Abb. 32 aus Kap. 4.3.2.

Folgende Standards sollen von der Fahrzeugflotte erfüllt werden:

- Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge sollte nicht über 7 Jahren liegen.
- In Fahrzeugen des Stadt- und Taktverkehrs sollte der Fahrgast über den aktuellen Fahrtverlauf informiert werden.
- Die Fahrzeuge müssen Zielanzeige an der Front und Liniennummernanzeige am Heck haben sowie die Hauptpunkte des Fahrtverlaufs an der Seitenanzeige.
- Ersatzfahrzeuge oder Fahrzeuge von Subunternehmern müssen als Linienfahrzeuge eindeutig erkennbar sein.
- Die Fahrzeuge des Stadt- und Taktverkehrs sollen über Anzeigen der nächsten Haltestellen verfügen.
- Linien- und Tarifinformationen sollten im Bus einzusehen sein.
- Die Fahrzeuge müssen ausreichend beheizt bzw. belüftet werden.
- Die Fahrzeuge müssen Verkaufsvorrichtungen für den Verkauf der Fahrausweise des Schleswig-Holstein-Tarifs besitzen.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich sein, d.h. möglichst geringe Lärm- und Schadstoffemissionen verursachen. Maßgeblich sind die jeweils geltenden Grenzwertstufen (Euro-Normen) für Emissionen von Nutzfahrzeugen und der Entwicklungsstand der Fahrzeugantriebstechnik zum Zeitpunkt der Herstellung.

5.1.2 Schiffe

Bei Beschaffung neuer Fährschiffe im Linienverkehr sollte auf einen stufenlosen, barrierefreien Decksaufbau und auf breite niederflurige Einstiegsrampen (Gangway) geachtet werden.

5.2 Bauliche Anlagen

Es sind bei der Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen die Belange ÖPNV und seiner Nutzer zu berücksichtigen.

5.2.1 Haltestellen

In Abhängigkeit der Bedeutung der Haltestellen sind abgestufte Standards festzulegen. Bei Neueinrichtungen bzw. Umbaumaßnahmen sollte entsprechend der Kategorie der Haltestelle die entsprechende Ausstattung beachtet werden. Bei ZOB- und wichtigen Haltestellen ist der Zugang zu öffentlichen WC-Anlagen zu ermöglichen. Der steigenden Nutzung der Kombination von Fahrrad und Bus ist durch entsprechende Einrichtungen (Bike&Ride) Rechnung zu tragen.

5.2.2 Schiffsanlegebrücken

Die im öffentlichen Fährverkehr im Kreis Plön angefahrenen Anlegebrücken sollten bei Neu- oder Umbau einen barrierefreien Zugang zu den Fährschiffen berücksichtigen.

Die Anbindung des Anlegers Möltenort³⁸ durch eine Verlängerung der heute an der Endhaltestelle „Am Heidberg“ endenden Buslinie ist derzeit bautechnisch nicht möglich.

³⁸ Entspricht dem in der 22. öffentlichen Sitzung des Kreistages am Donnerstag, den 08.12.2011, gefassten Beschluss. Eine direkte Verknüpfung zwischen Bus und Schiff am Anleger Mönkeberg ist nicht möglich (s. Kap. 4.1.8.1)

5.2.3 Straßenraum

Bei einem Neu- oder Umbau von Straßen, Kreuzungen und sonstigen Verkehrsflächen, auf denen Linienbusse fahren oder auf denen dieses geplant wird, ist bei den Abmessungen (Straßenbreite, -unterbau und -radien) auf die problemlosen Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge zu achten. Auf Straßen mit besonders hoher Verkehrsdichte ist die Einrichtung von Busspuren in Erwägung zu ziehen. Bei der Elektronik von Lichtsignalanlagen an Straßen, die von Linienbussen befahren werden, ist eine Schnittstelle vorzusehen, die eine LSA-Beeinflussung durch Busse berücksichtigt.

5.3 Fahrpläne und Linienführung

Für die wichtigsten Verbindungen wird ein Integraler Taktfahrplan angestrebt. Das bedeutet, dass eine strenge Vertaktung möglichst vieler Linien erfolgen sollte, bei der außerdem eine gute Anschlussbindung zwischen allen Verkehrsmitteln (einschließlich Bahn und Schiff) an wichtigen Knotenpunkten erreicht wird³⁹.

Für dieses Angebot sind zwei Gruppen von Linien vorgesehen:

5.3.1 Hauptrelationen des Nahverkehrs

Für die wichtigsten Achsen wird eine Aufrechterhaltung und Entwicklung eines streng vertakteten, kundenorientierten Angebotes mit umfassenden Verkehrszeiten vorgesehen. Das Angebot soll so gestaltet sein, dass die hierdurch erschlossenen Bereiche als

³⁹ Hierdurch wird einer zentralen Aufgabenstellung des Kreistages Rechnung getragen: „Unser Ziel ist es, sowohl im ÖPNV als auch allgemein die Verkehrsträger besser zu vernetzen. Daher unterstützen wir die Errichtung weiterer Schnittstellen zwischen Bahn und Bus, zwischen Bus und Bus und zwischen Bus und Schiff ..., an denen Fahrgäste innerhalb kurzer Zeit umsteigen können.“ (22. öffentliche Sitzung des Kreistages am Donnerstag, den 08.12.2011)

Wohnsitz attraktiv für die wachsende Zahl Kfz-ferner Menschen insbesondere in der jüngeren Bevölkerung werden oder bleiben. Hierzu gehört insbesondere ein mindestens stündliches Angebot mit Verdichtungen zu möglichst vielen Verkehrszeiten.

Unbedingt vorzusehen ist ein solches Angebot auf den Relationen

- Kiel – Mönkeberg – Heikendorf – Laboe (hier sind sowohl die unterschiedlichen Bus- als auch die Schiffsverbindung einbezogen)⁴⁰
- Kiel – Schönkirchen – Probsteierhagen – Schönberg – Schönberger Strand (hier ist der geplante Bahnverkehr und die Busverbindung einbezogen)⁴¹
- Kiel – Klausdorf (als Busverbindung)
- Kiel – Raisdorf – Preetz – Plön (insbesondere für Preetz und Plön als kombiniertes Angebot aus Bahn und Stadtbus, zwischen Raisdorf und Kiel sind Bahn- und Busverbindung einbezogen)

5.3.2 Wichtige Verbindungen des Bus- und Schiffsverkehrs

Diese Verbindungen werden mit Systemzeiten in den Integralen Taktfahrplan eingebunden, auch wenn sie seltener als stündlich bedient werden. Dabei soll im Rahmen des wirtschaftlich vertretbaren eine Vertaktung für möglichst viele Verkehrszeiten und eine tägliche Bedienung bis in die Abendstunden erfolgen. Soweit die Fahrgastzahlen das rechtfertigen, soll das Angebot sogar auf den Standard der Hauptlinien des Busverkehrs verdichtet werden.

Dieses Angebot wird auf folgenden Relationen realisiert:

- Neumünster – Wankendorf / Bornhöved – Plön
- Kiel – Wankendorf – Bornhöved (- Bad Segeberg)

- Plön – Lütjenburg – Hohwacht
- (Kiel -) Raisdorf – Selent – Lütjenburg
- (Kiel -) Laboe – Wendtorf – Schönberg
- Schönkirchen – Klausdorf - Raisdorf

Für die folgende auch im Freizeitverkehr wichtige Linie könnte ein saisonales Angebot im beschriebenen Umfang realisiert werden:

- Schönberg – Lütjenburg

Die Realisierung des dann im RNVP vorgesehenen Angebotes ist unter einen Finanzierungsvorbehalt zu stellen.

⁴⁰ Dies entspricht dem Kreistagsbeschluss vom 08.12.2011, in dem diese Relation besonders erwähnt ist.

⁴¹ Dies entspricht dem Kreistagsbeschluss vom 08.12.2011, in dem diese Relation besonders erwähnt ist.

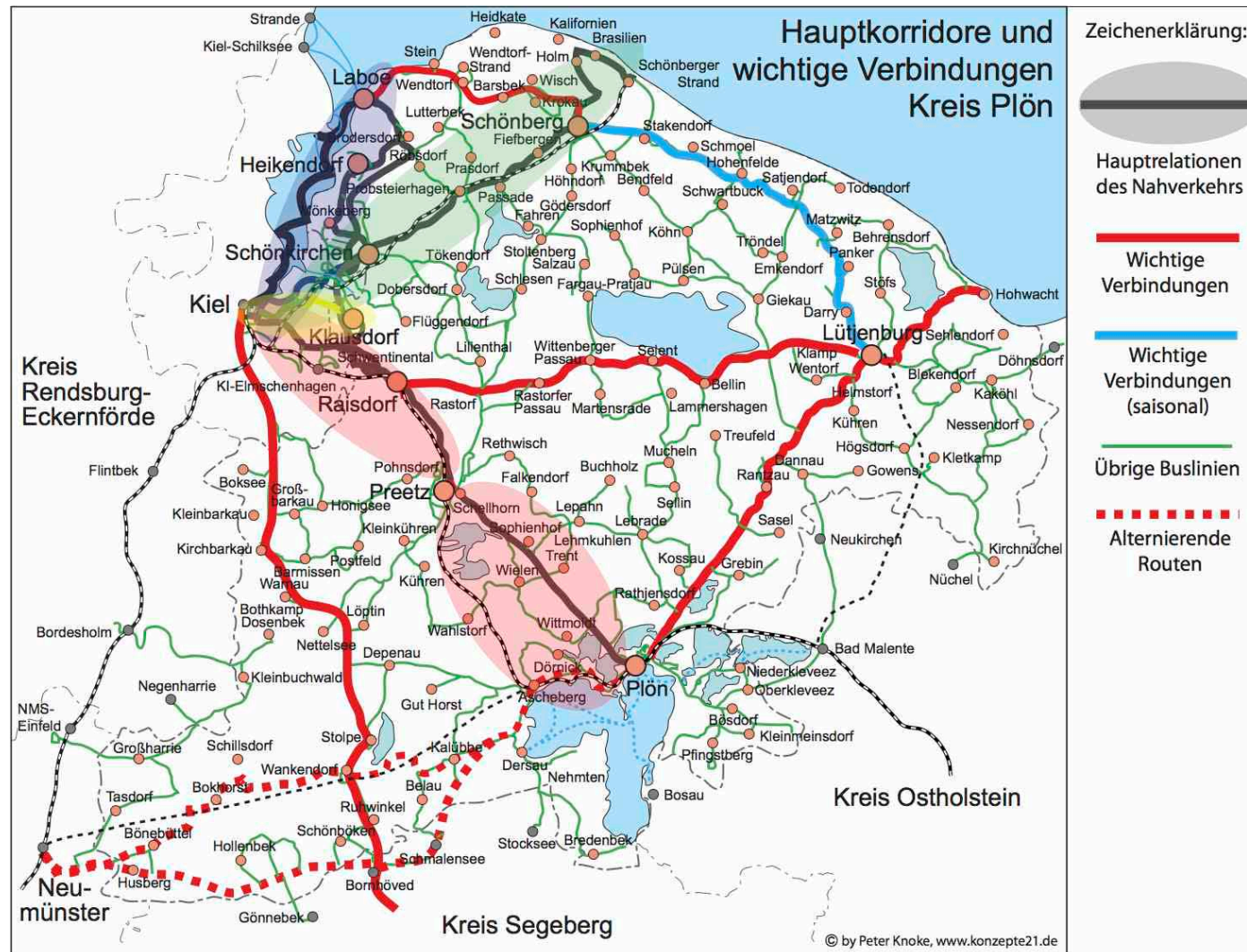


Abb. 49: vorgeschlagene Hauptkorridore im Kreis Plön

5.4.1 Weitere Bedienung

Neben den für den Schülerverkehr erforderlichen Fahrten soll für Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern an Werktagen (Montag bis Freitag) auch in den Schulferien mindesten eine für Einkaufs- und Versorgungsfahrten geeignete Hin- und Rückfahrt in die Unterzentren des Kreises und nach Kiel angeboten werden, wobei auch Umsteigeverbindungen in Frage kommen.

Soweit Städte und Gemeinden bereit sind, zusätzliche Angebote zu finanzieren, sollen diese vom Kreis bestellt werden. Soweit die Gemeinden in diesem Fall bereit sind, die Finanzierung eines Angebotes mit alternativer Bedienungsform zu sichern, das das beschriebene Mindestangebot ersetzt, stellt der Kreis die hierdurch eingesparten Mittel zur Finanzierung des alternativen Angebotes bereit.

5.4.2 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung soll entlang der Hauptlinien und der wichtigen Verbindungen in den Integralen Taktfahrplan eingebunden werden. Weitere Linien sollen auf dieses Netz abgestimmt werden, um so den immer stärker wachsenden Schuleinflussbereichen ohne Doppelbedienungen Rechnung zu tragen. Dabei wird eine Abstimmung zwischen Fahrplananforderungen und Unterrichtszeiten mit den Schulen angestrebt.

Der Regionale Nahverkehrsplan beschreibt darüber hinaus ein Vorgehen zur Reduzierung oder zumindest Deckelung der Kosten für die Schülerbeförderung.

5.5 Serviceleistungen

Die Informationen über Liniennetz, Fahrpläne, Tarife und Beförderungsbedingungen sollen sowohl an Haltestellen der Kategorie I, als auch in den Fahrzeugen zu erfahren sein. Neben den in Printform vorliegenden Informationen sollten zur aktuellen Information über Internet später nach Ausstattung der Linienfahrzeuge mit entsprechender Technik das Abrufen von Echtzeitinformationen zur Anschlusssicherung bereitgestellt werden.

5.6 Tarifstruktur

Die bestehende Einbindung in den SH-Tarif soll erhalten bleiben.

Zusätzliche regionale Angebote, wie z.B. das Angebot für Inhaber der Ostseecard der Gemeinde Schönberg, die Busse der VKP unentgeltlich nutzen zu können, sollen weiterhin angeboten und ausgebaut werden. Besonderes Gewicht wird auf attraktive Tages-, und Mehrtageskarten für den Kreis Plön gelegt, die sich auch an die Bewohner von Kiel und Lübeck, sowie an die HVV-Kunden richten sollen.

Gedacht wird hier insbesondere an Kombinationstarife mit den zahlreichen den Kreis berührenden Schifflinien, sowie der Museumsstraßenbahn und -eisenbahn in Schönberger Strand. Durch diese Karten sollen sowohl Urlauber als auch Tagesgäste in die Holsteinische Schweiz und an die Ostseeküste im Kreis Plön gelockt werden. Eine Integration dieser Tarifangebote in den fortentwickelten SH-Tarif ist anzustreben.

Im Rahmen der Fortschreibung des SH-Tarifs ist die Anregung zu geben, Tages- und Zeitkarten zu schaffen, die eine günstigere Nutzung des ÖPNV ermöglichen. Ein solches Modell kann die Einführung einer Talzeitkarte⁴² sein.

⁴² Als Talzeitkarten bezeichnet man Zeitkarten, die nur außerhalb der Hauptverkehrszeit gelten, also zum Beispiel einen Monat lang an Sonn- und Feiertagen ganztägig und sonst erst ab 9 Uhr.

6 Zielbestimmungen – Maßnahmen für den Nahverkehrsplan

Im Folgenden werden die Maßnahmen und – wo es möglich ist – auch die finanziellen Auswirkungen zur Erreichung eines verbesserten ÖPNV dargestellt. Hierbei bildet die schrittweise Einführung eines Integralen Taktfahrplans den Schwerpunkt.

6.1 Angebotsentwicklung einer Verkehrsbedienung für den Kreis Plön

Das Angebot im ÖPNV für den Kreis Plön wird in Richtung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) entwickelt.

Der RNVP stellt zunächst die strukturellen Merkmale dieses ITF mit seinen Entwicklungsmöglichkeiten dar. Dies geschieht in Abschnitt „6.1.1 Aufbau eines Integralen Taktfahrplans (ITF) für den Kreis Plön – Vorstufe“.

Im Abschnitt „6.1.2 Angebot nach Linien“ folgt eine Beschreibung der Angebotsentwicklung während der Laufzeit des RNVP für die einzelnen Linien.

Alle diese Beschreibungen beziehen sich auf das Grundangebot ohne die besonderen Anforderungen der Schülerbeförderung. Für diese ist eine umfassende Überplanung und Neuorganisation erforderlich, die Maßnahmen hierzu werden im Abschnitt „6.1.3 Schülerbeförderung“ beschrieben.

6.1.1 Aufbau eines Integralen Taktfahrplans (ITF) für den Kreis Plön – Vorstufe

Ein integraler Taktfahrplan (im Weiteren: ITF) ist ein Fahrplan, der auf seinen Streckenabschnitten ein Fahrplanangebot im strengen (also minutengenauen) Stundentakt oder einem sich stündlich wiederholenden Takt (z.B. Halbstundentakt, 20-Minuten-Takt) realisiert. An definierten Verknüpfungspunkten, den Taktknoten, werden dabei Ankünfte aus allen Richtungen in alle Richtungen hergestellt. Dies geschieht, indem die Fahrzeuge aus allen Richtungen gleichzeitig ankommen. Es folgt eine Aufenthaltszeit für

das Umsteigen und zur Fahrplansicherheit. Danach fahren die Fahrzeuge wiederum in alle Richtungen gleichzeitig ab. Wegen des Stundentaktes (bzw. des stündlich sich wiederholenden Taktes) lässt sich der ITF durch die Ankunfts- und Abfahrzeiten an den Taktknoten charakterisieren.

Nach der Realisierung eines solchen ITF-Angebotes ist es möglich, von jedem Ort innerhalb des ITF-Netzes zu jedem anderen direkt oder mit kurzen Umsteigezeiten zu gelangen. Als Vorstufe für einen ITF ist es möglich, nur Teilaspekte zu realisieren. Dabei werden bei folgenden Aspekten Abstriche gemacht:

- Taktzeiten: Es wird seltener als im Stundentakt gefahren. Dabei werden jedoch die Minutenzeiten des ITF beibehalten, weil nur so die Anschlüsse erhalten bleiben. Ein Beispiel in diesem RNVP ist die Verbindung Neumünster – Wankendorf – Ascheberg – Plön – Lütjenburg – Hohwacht.
- Taktknoten: Wo aus fahrzeittechnischen Gründen keine Anschlussknoten sinnvoll sind, werden Richtungsanschlüsse realisiert. Ein Beispiel hierfür in diesem RNVP ist Ascheberg Bahnhof, die Bahn wird hier jetzt und künftig keine Zugbegegnungen aufweisen, so dass die Züge in beide Richtungen zu unterschiedlichen Zeiten verkehren. Deshalb berücksichtigt der RNVP in Ascheberg nur die Richtungsanschlüsse Kiel – Preetz – Ascheberg – Wankendorf und zurück.
- Linienwege: Aus wirtschaftlichen Gründen werden unterschiedliche Linienwege für eine Taktverbindung gewählt: Hierdurch wird die Aufgabe des ITF auf wirtschaftliche Weise mit den Anforderungen an die Erschließung verbunden.

Grundsätzlich sind die Zeiten des Bahnverkehrs vom LNVP vorgegeben. Teilweise ermöglichen diese einen Taktknoten (etwa in Preetz), teilweise jedoch nicht (etwa in Ascheberg und künftig auch in

Plön). Aus diesem Grund wird im Weiteren immer dann, wenn die Bahn durch eine Zugbegegnung die Voraussetzung für einen Taktknoten bietet, von einem Taktknoten der Bahn die Rede sein.

Umsetzbar ist als Vorstufe für einen solchen ITF, schon die Anschlüsse an wichtigen Verknüpfungspunkten entsprechend den Anforderungen an einen ITF zu optimieren und die Fahrpläne zu vertakten, wenn auch zum Teil mit gegenüber dem Stundentakt reduziertem Angebot.

Ein vollständiges ITF-Angebot unter Einbeziehung aller Städte und größeren Gemeinden ist aufgrund der Anforderungen an den Finanzierungsplan ggf. erst nach 2017 (während der Laufzeit des anschließenden RNVPs) möglich.

Damit der ITF (auch als Vorstufe) seine volle Wirksamkeit entfalten kann, ist es erforderlich, auch die Schülerbeförderung in diesen ITF zu integrieren. Nur so ist sichergestellt, dass Schüler entlang der ITF-Linien ihren Schulort tatsächlich frei wählen können, ohne dabei auf ein ÖPNV-Angebot für den Schulweg verzichten zu müssen. Denn die durch den ITF geschaffenen stündlichen Verbindungen bieten flächendeckend Verbindungen von den Wohnorten zu den Schulorten, und zwar unabhängig von den Schuleinzugsbereichen. Will der Kreis einem Schüler dann eine neue Verbindung von einem Wohn- zu einem Schulort anbieten, so geschieht dies innerhalb des ITF-Netzes automatisch, da die Verbindung bereits vorhanden ist. Wohnt der Schüler außerhalb des ITF-Netzes, so muss höchstens die Verbindung zum nächsten Taktknoten hergestellt werden, um auch diesem Schüler die Verbindung zur Schule seiner Wahl zu ermöglichen. Da alle Anschlusslinien an diesem Taktknoten gleichzeitig verkehren, ist diese Verbindung häufig schon wegen anderer Schüler, die dort einen anderen Bus erreichen wollen, vorhanden, so dass auf dem Weg zum ITF-Netz kein zusätzlicher Aufwand entsteht.

Voraussetzung für die Einbindung der Schülerbeförderung in den ITF ist die Abstimmung der Schulzeiten auf den ITF. Da dieser kreisweit

und ausstrahlend bis nach Kiel funktionieren und mit dem Bahnverkehr abgestimmt sein muss, ist es nicht möglich, ihn lokal an die Bedürfnisse einzelner Schulen anzupassen.

Stattdessen müssen die Schulen ihre Unterrichtszeiten mit den Anforderungen des ITF abstimmen. Schulen, die zu dieser Anpassungsleistung nicht bereit sind, können von den Vorteilen des ITF nicht profitieren.

Die Abschnitte „6.1.1.2 Verknüpfungspunkte: Taktknoten und Richtungsanschlüsse“ und „6.1.1.3 Taktverbindungen“ zeigen auf, wie diese ITF-Vorstufe aufgebaut werden soll und wie mit den im Abschnitt „6.1.2 Angebot nach Linien“ beschriebenen Leistungen auf den einzelnen Linien bestimmte Bedienungsstandards für bestimmte Relationen erreicht werden können. Zunächst werden die wichtigsten Änderungen im Rahmen dieses ITF genannt:

6.1.1.1 Wichtigste Elemente des ITF für den Kreis Plön

Das Konzept für die Vorstufe zum ITF beinhaltet sowohl fakultative Maßnahmen, für deren Umsetzungen bestimmte Voraussetzungen gegeben sein oder geschaffen werden müssen, als auch Maßnahmen, die auf jeden Fall umgesetzt werden sollen. Die folgende Liste nennt die wichtigsten Maßnahmen:

- Verbesserung der Bedienung im Bereich der Hauptachse Kiel – Laboe durch die Schaffung übersichtlicher Strukturen im Schnellbusbereich und verbesserter Anschlüsse in Laboe.
- Erhalt der Bedienung im Bereich der Hauptachse Kiel – Klausdorf.
- Anpassung der Bedienung im Bereich der Hauptachse Kiel – Schönberg im Rahmen der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Kiel – Schönberger Strand.
- Verbesserung der Bedienung im Bereich der Hauptachse Kiel – Raisdorf durch intensivere Vertaktung des Angebotes, vor allem der dort verkehrenden Linie Kiel – Lütjenburg - Oldenburg.

- Aufwertung der beiden Radialachsen Kiel – Lütjenburg (- Oldenburg) und Kiel – Wankendorf (– Bad Segeberg) durch einen Stundentakt montags bis freitags und tägliche Spätverbindungen. Die Maßnahme ist für die Achse Lütjenburg von komplizierten Leistungsumschichtungen abhängig. Für beide Achsen sind Umstrukturierungen in der Schülerbeförderung Voraussetzung.
- Schaffung einer umfassenden Tangentialverbindung um Kiel im Kreis Plön im Zweistundentakt (am Wochenende seltener) mit den Verbindungen Neumünster – Wankendorf – Ascheberg – Plön – Lütjenburg – Hohwacht, Lütjenburg – Schönberg, Schönberg – Laboe zu verknüpfen. Dabei werden in Lütjenburg Anschlüsse zwischen den dort verkehrenden Linien hergestellt. Für Schönberg wird dies angestrebt. Für die beiden Linien von und nach Schönberg sind weitere Voraussetzungen zu schaffen.
- Schaffung von Taktknoten in Schönberg, Lütjenburg und Preetz und von Richtungsanschlüssen in Plön, Ascheberg, Raisdorf und Wankendorf sowie bei Schönkirchen, Verbesserung der Anschlüsse an anderen Stellen des Netzes. Hier sind z.T. noch Voraussetzungen zu erfüllen.
- Verlängerung der abendlichen Betriebszeit insbesondere für den Stadtverkehr Preetz und einzelne Abschnitte der Tangentialverbindung Neumünster – Hohwacht.
- Fakultativ wird ein Konzept für eine bessere Verbindung zwischen der Probstei und dem Amt Schrevenborn einerseits und Raisdorf und Preetz andererseits vorgesehen. Bei den hier vorgesehenen Maßnahmen ist der Aufgabenträger Kiel zu beteiligen, so dass hier ein Abstimmungsbedarf besteht.

Die Umsetzung des ITF kann nur als Vorstufe erfolgen, dabei werden erste Maßnahmen des ITF umgesetzt. Hierfür legt der RNVP drei unterschiedliche Angebotsvarianten innerhalb dieser Vorstufe fest:

- Mindestangebot: Dieses Angebot ist durch Umstrukturierungen des Angebotes ohne zusätzliche Kosten zu realisieren. Dabei muss auch der Schülerverkehr nicht verändert werden.
- Planangebot: Dieses Angebot ist bei einer systematischen Integration des Schülerverkehrs in den ITF ohne zusätzliche Kosten zu realisieren. Dies ist im Abschnitt „6.1.3.6 Netzoptimierung“ beschrieben.
- Zielangebot: Dieses Angebot ist nicht ohne zusätzliche Kosten zu realisieren und daher von der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel abhängig. Diese sind im Finanzierungsplan als Mittel des Kreises Plön nicht enthalten.

Die betreffenden Angebote sind im Abschnitt „6.1.2.1 Tabellarische Übersicht über das Angebot nach Linien“ tabellarisch dargestellt.

Auf die Beschreibung eines vollständigen ITF für den Kreis Plön wurde in diesem RNVP verzichtet, da dieser innerhalb der Laufzeit dieses RNVP nicht realisiert werden kann.

Die beiden nachfolgenden Grafiken geben einen Eindruck vom künftigen ITF sowohl an Werktagen, als auch an Sonntagen für den Kreis Plön. Die Details werden in **Anlage 9** ausführlich dargestellt, die Abschnitte :6.1.1.3 Taktknoten und Richtungsanschlüsse und 6.1.1.4 Taktverbindungen geben eine knappe Übersicht.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön



Abb. 50: ITF an Werktagen



Abb. 51: ITF an Sonntagen

6.1.1.2 Umsetzungsschritte

Die Umsetzung des ITF kann nicht in einem Schritt erfolgen. Dem trägt der RNVP bereits dadurch Rechnung, dass er nicht (auch nicht im Zielangebot) einen vollständigen ITF im Stundentakt auf den Hauptachsen vorsieht.

Ebenso sieht er für die Umsetzung des Zielangebotes nur die Umsetzung einzelner Maßnahmen vor, in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten.

Aber auch bei der Umsetzung des Mindest- und des Planangebotes sieht der RNVP vor, die Maßnahmen jeweils für einzelne Bereiche umzusetzen. Die Auswahl der einzelnen Bereiche soll in Kooperation zwischen dem Kreis und den Verkehrsunternehmen erfolgen, wobei auch die Kooperationsbereitschaft Dritter eine wesentliche Rolle spielt.

Dabei ist insbesondere bei der Umsetzung des Planangebotes die Kooperationsbereitschaft der Schulen ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Auswahl der ersten Schritte. Aber auch die Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung des ITF kann die Umsetzung des ITF in ihrem Bereich fördern.

6.1.1.3 Verknüpfungspunkte: Taktknoten und Richtungsanschlüsse

Für den ITF im Kreis Plön sind folgende Taktknoten vorgesehen:

Taktknoten	Verbindungen
Laboe	LABOE - Kiel (Bus) LABOE - Kiel (Schnellbus) LABOE - Kiel (Schiff) LABOE – Schönberg
Lütjenburg	LÜTJENBURG – Kiel LÜTJENBURG- Plön LÜTJENBURG - Hohwacht LÜTJENBURG - Schönberg LÜTJENBURG - Oldenburg
Preetz	Stadtverkehr Preetz PREETZ - Kiel (Bahn) PREETZ - Lübeck (Bahn) PREETZ - Kiel Wellingdorf (Bus)
Schönberg (Bus)	SCHÖNBERG -Kiel (Bus) SCHÖNBERG - Schönberger Strand (Bus) SCHÖNBERG - Laboe SCHÖNBERG - Lütjenburg SCHÖNBERG - Wittenberger Passau - Preetz/Plön
Kiel (Aufgabenträger Kiel)	KIEL - Laboe (Schnellbus) KIEL - Schönberg (Bahn) KIEL - Preetz - Plön (Bahn) KIEL - Lütjenburg KIEL - Wankendorf

An diesen Taktknoten bestehen Anschlüsse aus allen und in alle Richtungen.

Solche Taktknoten sind nicht überall möglich, wo dies aus verkehrlicher Sicht sinnvoll wäre. Das liegt an den fahrplantechnischen Voraussetzungen. Es ist jedoch möglich, an

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

einer Reihe von Verknüpfungspunkten Richtungsanschlüsse herzustellen.

Diese Richtungsanschlüsse sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Richtungsanschluss	Anschlussverbindungen
Ascheberg	Kiel - Raisdorf - ASCHEBERG – Wankendorf
Plön	Kiel - Stadtverkehr Plön (Detailplanung erforderlich) Kiel - PLÖN – Lütjenburg Neumünster - Wankendorf - PLÖN - Lütjenburg - Hohwacht
Probsteierhagen	Kiel - (Bahn) - PROBSTEIERHAGEN - Prasdorf
Raisdorf	Lütjenburg - RAISDORF - (Bahn) - Preetz Kiel Wellingdorf - RAISDORF - Preetz (Raisdorf - Preetz mit der Bahn oder als durchgebundene Buslinie)
Rastorfer Knoten	Schönberg - WITTENBERGER PASSAU - Lütjenburg
Wittenberger Passau	Schönberg - ABZW. WILDENHORST - Kiel
Schönberger Strand	SCHÖNBERGER STRAND - Kiel (Bahn) SCHÖNBERGER STRAND - Kalifornien - Holm
Wankendorf	Kiel - WANKENDORF - Neumünster Bad Segeberg - WANKENDORF - Plön - Hohwacht
Kiel, Wellingdorf (Aufgabenträger Kiel)	Laboe - WELLINGDORF - Klausdorf - Raisdorf - Preetz Heikendorf - WELLINGDORF - Klausdorf - Raisdorf - Preetz Schönberg - WELLINGDORF - Klausdorf - Raisdorf - Preetz Schönkirchen - WELLINGDORF - Klausdorf - Raisdorf - Preetz Heikendorf - WELLINGDORF - Schönkirchen

6.1.1.4 Taktverbindungen

Für eine Reihe von Relationen sollen stündliche oder zweistündliche Verbindungen zumindest montags bis freitags angeboten werden. Das Angebot für die einzelnen Relationen wird in **Anlage 9** ausführlich beschrieben. Dort und in Abschnitt „6.1.2.1 Tabellarische Übersicht über das Angebot nach Linien“ finden sich auch die Vorgaben für die Angebotsdichten.

Taktverbindungen

Die im RNVP vorgesehenen Taktverbindungen im Busverkehr sind:

- Kiel Hbf – Kiel-Wellingdorf (Anschluss aus Richtung Schönkirchen und Preetz - Raisdorf – Klausdorf⁴³) – Mönkeberg – Heikendorf – Laboe (Anschluss in Richtung Schönkirchen, Übergang zum Schiffsverkehr)
- Kiel Hbf – Kiel-Wellingdorf (Anschluss aus Richtung Schönkirchen und Preetz - Raisdorf – Klausdorf) – Laboe (Übergang zum Schiffsverkehr, Anschluss aus Richtung Heikendorf) – Wendtorf – Schönberg (Anschluss in Richtung Schönberger Strand, Schönkirchen, Lütjenburg und Wittenberger Passau/Rastorf)
- Kiel Hbf – Kiel Wellingdorf (Anschluss aus Richtung Heikendorf und Preetz - Raisdorf – Klausdorf) – Schönkirchen – Probsteierhagen – Schönberg (Anschluss aus und in Richtung Laboe, Lütjenburg und Wittenberger Passau/Rastorf) – Holm – Schönberger Strand (Bahnanschluss in Richtung Kiel)
- Kiel Hbf – Klausdorf
- Kiel Hbf – Raisdorf

⁴³ Für die Gegenrichtung bestehen jeweils Anschlüsse in umgekehrter Richtung, in diesem Fall haben also die von Laboe kommenden Busse Anschluss in Richtung Schönkirchen und Klausdorf – Raisdorf – Preetz.

- Kiel Hbf – Raisdorf (Anschluss aus Richtung Preetz)
Wittenberger Passau – Selent - Lütjenburg (Anschluss aus und in Richtung Hohwacht, Plön und Schönberg) – Kaköhl – Oldenburg
- Kiel Hbf – Nettelsee – Wankendorf (Anschluss aus Richtung Plön und in Richtung Neumünster) Bornhöved – Bad Segeberg
- Schönberg (Anschluss aus und in Richtung Laboe, Schönberger Strand und Schönkirchen – Kiel) – Lütjenburg
- Neumünster ZOB – Wankendorf (Anschluss aus Richtung Bad Segeberg und in Richtung Kiel) – Ascheberg (Anschluss mit der Bahn in Richtung Kiel) – Plön (Anschluss mit der Bahn⁴⁴ aus und in Richtung Kiel) – Lütjenburg (Anschluss aus und in Richtung Selent – Raisdorf – Kiel, Schönberg und Oldenburg) – Hohwacht
- Kiel Wellingdorf (Anschluss aus Richtung Laboe, Heikendorf, Schönberg, Schönkirchen, Kiel Hbf) – Klausdorf – Raisdorf - Preetz
- Stadtverkehr Preetz: Bahnhof (Anschluss mit der Bahn aus Richtung Kiel und Lübeck) – Kiebitzweg
- Stadtverkehr Preetz: Bahnhof (Bahnanschluss aus Richtung Kiel) – Wankendorf
- Stadtverkehr Preetz: Bahnhof (Bahnanschluss aus Richtung Kiel) – Otto-Hahn-Straße – Hermann-Löns-Weg
- Stadtverkehr Plön: Das Angebot muss im Zusammenhang mit der veränderten Angebotsstruktur im Bahnverkehr Kiel – Lübeck überplant werden, hier sind noch Entscheidungen offen (genauere Darstellung s. **Anlage 7**).

In der Regel handelt es sich um Verbindungen mit einheitlichem Linienweg. Aus wirtschaftlichen Gründen muss davon im Fall der Verbindung Schönberg – Lütjenburg abgesehen werden, um die Aufgaben der Feinerschließung und der Taktverbindung mit der selben Fahrt erfüllen zu können. Ein entsprechendes Vorgehen kann auch für die Verbindung Lütjenburg – Hohwacht gewählt werden.

Im Schiffsverkehr zwischen Kiel und Laboe wird ebenfalls eine möglichst weitgehende Vertaktung angestrebt.

Nachtverkehr

Der Nachtverkehr mit Bussen am Wochenende von Kiel über Mönkeberg – Heikendorf nach Laboe wird erhalten. Außerdem war Klausdorf durch einen Nachtbus ebenfalls am Wochenende angebunden. Dieses Angebot betreut der Aufgabenträger Kiel, es wurde während der Bearbeitung dieses RNVP eingestellt. Grundsätzlich ist eine Entwicklung des Nachtverkehrs entlang der beiden Schienenachsen (also Kiel – Raisdorf – Preetz – Plön und künftig Kiel – Schönkirchen – Schönberg) am Wochenende erwägenswert. Ein solches Angebot wäre jedoch für sich genommen keinesfalls kostendeckend und würde in erster Linie für den Schienenverkehr attraktivitätssteigernd wirken. Insofern müsste zumindest die Einnahmearteilung auf diesen Relationen so geklärt werden, dass dem Betreiber des Nachtbusses die zusätzlichen Fahrgäste zugerechnet werden, die dem Schienenverkehr durch die Steigerung der Gesamtattraktivität des Angebotes zuwachsen.

6.1.1.5 Minimalbedienung

Um eine Anbindung für Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern zu gewährleisten, erfolgt eine Anbindung überall dort, wo die nächste Bushaltestelle in den Schulferien weiter als 2000 m vom ungünstigsten Teil des Wohnplatzes entfernt ist. Hierzu werden folgende Maßnahmen ergriffen (alle Angebote montags bis freitags und nur in den Schulferien, da an Schultagen die Anbindung im Rahmen der Schülerbeförderung erfolgt):

⁴⁴ Der Anschluss wird in diesem Fall mit dem schnellen Regionalexpress hergestellt.

- Linie 451: Neumünster, Am Kamp – Tasdorf – Großharrie mit zwei Fahrtenpaaren am Tag, die Fahrten können in Neumünster auch ab/bis ZOB verkehren
- Linie 353: Sandkaten – Klein Meinsdorf mit zwei Fahrtenpaaren am Tag
- Linie 416: Die Fahrten in den Schulferien verkehren montags bis freitags und werden zwischen Preetz und Postfeld über Kleinkühren geführt.
- Linie 230 verkehrt zwischen Lebrade und Plön über Kossau
- Linie 4330 verkehrt mit einem Fahrtenpaar über Wielen.

6.1.2 Angebot nach Linien

Es wird dargestellt, welche Veränderungen der RNVP für die einzelnen Linien vorsieht.

6.1.2.1 Tabellarische Übersicht über das Angebot nach Linien

Die folgenden Tabellen enthalten das vom RNVP vorgesehene Angebot.

Sie enthalten nur die Angaben für das Grundangebot, also ohne Leistungen, die nur an Schultagen gefahren werden. Darüber hinaus sind nur Linien aufgenommen, die vom Aufgabenträger Kreis Plön betreut werden.

Nicht enthalten sind die Linien, die im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Kiel – Schönberger Strand überplant werden müssen. Hier ist ein Zusammenwirken mehrerer Aufgabenträger (Land, Stadt Kiel, Kreis Plön) erforderlich. Ebenfalls nicht enthalten sind die Linien, die durch andere Aufgabenträger betreut werden. Ebenfalls nicht enthalten sind die Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren und dies auch künftig tun sollen. Eine vollständige Aufführung der Maßnahmen für alle Linien findet sich in **Anlage 10**.

Als Tagesverkehr ist werktags die Zeit von ca. 6 bis ca. 19 Uhr gemeint, sonntags von ca. 7 bis ca. 19 Uhr. Der Spätverkehr umfasst die Zeit von ca. 19 Uhr bis nach Mitternacht.

Der RNVP sieht das auf der nächsten Seite aufgezeigte **Mindestangebot** vor:

Mindestangebot						
Szenario: Schülerbeförderung weiter mit expandierenden Kosten						
Linie	Relation	Montag bis Freitag	Sonnabend	Sonntag	Spätverkehr	Reiseweg
102/512	Kiel - Laboe	Stundentakt, HVZ Halbstundentakt	Sommer: Stundentakt	Sommer: Stundentakt		
102	Laboe - Schönberg	Zweistundentakt	3 Fahrtenpaare, Sommer: Zweistundentakt			über Barsbek, Wendtorf, Stein
200	Kiel - Schönberg	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	
200	Schönberg - Schönberger Strand	Stundentakt, Verstärker HVZ	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	
210	Kiel - Schönkirchen	Stundentakt				
210	Schönkirchen - Lutterbek	4 Fahrtenpaare mindestens				
220/230	Plön - Schönberg	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			Je zur Hälfte über Preetz und Selent
260	Lütjenburg - Schönberg	6 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			unverändert
311	Lütjenburg - Todendorf	2 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			unverändert
312	Lütjenburg - Hohenfelde	2 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			unverändert
313	Lütjenburg - Kirchnüchel	2 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			unverändert
4310	Kiel - Lütjenburg	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Nicht über Rastorfer Kreuz, nicht während der Bedienung durch Li 300 über Abzw. Oppendorfer Mühle
4330	Raisdorf - Preetz	Zweistundentakt	5 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare		
4330	Preetz - Plön	bis zu 5 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			
341	Stadtverkehr Preetz	Halbstundentakt	Halbstunden-takt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
342	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
343	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
351, 352	Stadtverkehr Plön	Unverändert, Überplanung möglich				
350	Hohwacht - Lütjenburg	Stundentakt, u.U. im Winterhalbjahr Zweistundentakt	Vierstundentakt	Vierstundentakt	bis 21 Uhr	Wege über Behrendorf / Sehlendorfer Strand möglich
	Lütjenburg - Plön	Zweistundentakt	Vierstundentakt	Vierstundentakt	bis 21 Uhr	Änderungen möglich
352	Sandkaten - Kleinmeinsdorf	2 Fahrtenpaare				
360	Plön - Neumünster	Zweistundentakt	Vierstundentakt	Vierstundentakt	bis 21 Uhr	
	Plön - Ascheberg	Stundentakt	Vierstundentakt	Vierstundentakt	bis 21 Uhr	Mit Linien 361, 362
361	Plön - Bornhöved	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar			
362	Plön - Stocksee	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			
410	Kiel - Bornhöved	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	
416	Preetz - Kirchbarkau - Preetz	2 Rundfahrten				
451	Neumünster - Großharrie	2 Fahrtenpaare (noch zu prüfen)				

Abb. 52: Mindestangebot

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Hier sind netzinterne Umstrukturierungen enthalten, die auch ohne Integration der Schülerbeförderung kostenneutral realisierbar sind. Daher ist dieses Angebot in weiten Teilen kurzfristig realisierbar. Es ist jedoch sicherzustellen, dass bei der Realisierung keine Einsparungen vorgenommen werden, ohne gleichzeitig die entsprechenden Angebotsausweitungen zu realisieren. Ebenso sollen keine Angebotsausweitungen ohne eine entsprechende Absicherung durch Einsparungen oder eine andere Finanzierung durchgeführt werden.

Das nachfolgend tabellarisch dargestellte **Planangebot** ist ebenfalls kostenneutral realisierbar, jedoch nur bei einer vollständigen Integration der Schülerbeförderung in den Integralen Taktfahrplan und bei einer Anpassung der Netzstrukturen.

Hier sieht der RNVP vor, dieses Angebot in den kommenden 5 Jahren schrittweise zu entwickeln.

Planangebot						
Szenario: Schülerbeförderung wird im Rahmen der Netzoptimierung in den Integralen Taktfahrplan integriert						
Linie	Relation	Montag bis Freitag	Sonnabend	Sonntag	Spätverkehr	Reiseweg
102/512	Kiel - Laboe	Stundentakt, HVZ Halbstundentakt	Sommer: Stundentakt	Sommer: Stundentakt		
102	Laboe - Schönberg	Zweistundentakt	3 Fahrtenpaare, Sommer: Zweistundentakt	3 Fahrtenpaare, Sommer: Zweistundentakt	Im Sommer ein Fahrtenpaar	über Barsbek, Wendtorf, Stein
200	Kiel - Schönberg	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	
200	Schönberg - Schönberger Strand	Stundentakt, Verstärker HVZ	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	Stundentakt, Zweistunden-takt im Winter möglich	
210	Kiel - Schönkirchen	Stundentakt				
210	Schönkirchen - Lutterbek	4 Fahrtenpaare mindestens				
220/230	Plön - Schönberg	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare		Je zur Hälfte über Preetz und Selent
260	Lütjenburg - Schönberg	Zweistündlich	3 Fahrten-paare	2 Fahrten-paare		Integration der Linien 311, 312
311	Lütjenburg - Todendorf					Integriert in Linie 260
312	Lütjenburg - Hohenfelde					Integriert in Linie 260
313	Lütjenburg - Kirchnüchel	2 Fahrtenpaare	2 Fahrten-paare			unverändert
4310	Kiel - Lütjenburg	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistunden-takt	Nicht über Rastorfer Kreuz, nicht während der Bedienung durch Li 300 über Abzw. Oppendorfer Mühle
4310	Lütjenburg - Oldenburg	Stunden- bis Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt		Umwegfahrten (z.B. über Weißenhäusser Strand) möglich.
4330	Raisdorf - Preetz	13 Fahrtenpaare	11 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare		Durchbindung mit Linie 2
4330	Preetz - Plön	bis zu 5 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			
341	Stadtverkehr Preetz	Halbstundentakt	Halbstundentakt bis 15 Uhr, danach Stundentakt	Stundentakt	Bedienung bis 21 Uhr	
342	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
343	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
351, 352	Stadtverkehr Plön	Unverändert, Überplanung möglich				
350	Hohwacht - Lütjenburg	Stundentakt, u.U. im Winter Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Wege über Behrendorf / Sehlendorfer Strand möglich
	Lütjenburg - Plön	Zweistundentakt	Vierstundentakt, im Sommer Zweistundentakt	Vierstundentakt, im Sommer Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Änderungen möglich
352	Sandkaten - Kleinmeinsdorf	2 Fahrtenpaare				
360	Plön - Neumünster	Zweistundentakt	Vierstundentakt, im Sommer Zweistundentakt	Vierstundentakt, im Sommer Zweistundentakt	bis 21 Uhr	
	Plön - Ascheberg	Stundentakt	Zweistundentakt	Vierstundentakt, im Sommer Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Mit Linien 361, 362
361	Plön - Bornhöved	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar			
362	Plön - Stocksee	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			
410	Kiel - Bornhöved	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	
416	Preetz - Kirchbarkau - Preetz	2 Rundfahrten				
451	Neumünster - Großharrie	2 Fahrtenpaare (noch zu prüfen)				

Abb. 53: Planangebot

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Schließlich enthält der RNVP eine Reihe von angestrebten Maßnahmen, die jedoch nur bei einer entsprechenden Finanzierung

realisierbar sind. Dieses **Zielangebot** wird hier beschrieben.

Zielangebot						
Szenario: Schülerbeförderung wird im Rahmen der Netzoptimierung in den Integralen Taktfahrplan integriert						
Linie	Relation	Montag bis Freitag	Sonntag	Sonntag	Spätverkehr	Reiseweg
102/512	Kiel - Laboe	Stundentakt, HVZ Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt		
102	Laboe - Schönberg	Zweistundentakt, Sommer: Stundentakt	Zweistundentakt, Sommer: Stundentakt	Zweistundentakt, Sommer: Stundentakt	Zweistundentakt	über Barsbek, Wendtorf, Stein
200	Kiel - Schönberg	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	
200	Schönberg - Schönberger Strand	Stundentakt, Verstärker HVZ	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	
210	Kiel - Schönkirchen	Stundentakt				
210	Schönkirchen - Lutterbek	4 Fahrtenpaare mindestens				
220/230	Plön - Schönberg	6 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			Je zur Hälfte über Preetz und Selent
260	Lütjenburg - Schönberg	Zweistündlich	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare		Integration der Linien 311, 312
311	Lütjenburg - Todendorf					Integriert in Linie 260
312	Lütjenburg - Hohenfelde					Integriert in Linie 260
313	Lütjenburg - Kirchnüchel	2 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			unverändert
4310	Kiel - Lütjenburg	Stundentakt	Zweistundentakt, im Sommer Stundentakt	Zweistundentakt, im Sommer Stundentakt	Zweistundentakt	Nicht über Rastorfer Kreuz, nicht während der Bedienung durch Linie 300 über Abzw. Oppendorfer Mühle
4310	Lütjenburg - Oldenburg	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Umfahrt (z.B. über Weißenhäuser Strand) möglich
4330	Raisdorf - Preetz	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt		Durchbindung mit Linie 2
4330	Preetz - Plön	bis zu 5 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare			
341	Stadtverkehr Preetz	Halbstundentakt	Halbstundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
342	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
343	Stadtverkehr Preetz	Stundentakt	Stundentakt bis 15 Uhr		Bedienung bis 21 Uhr (montags bis freitags)	
351, 352	Stadtverkehr Plön	Unverändert, Überplanung möglich				
350	Hohwacht - Lütjenburg	Stundentakt, u.U. im Winterhalbjahr Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Wege über Behrendorf / Sehlendorfer Strand möglich
	Lütjenburg - Plön	Zweistundentakt	Zweistunden-takt	Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Änderungen möglich
352	Sandkaten - Kleinmeinsdorf	2 Fahrtenpaare				
360	Plön - Neumünster	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	bis 21 Uhr	
	Plön - Ascheberg	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	bis 21 Uhr	Mit Linien 361, 362
361	Plön - Bornhöved	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar			
362	Plön - Stocksee	4 Fahrtenpaare	2 Fahrten-paare			
410	Kiel - Bornhöved	Stundentakt	Zweistunden-takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	
416	Preetz - Kirchbarkau - Preetz	2 Rundfahrten				
451	Neumünster - Großharrie	2 Fahrtenpaare (noch zu prüfen)				

Abb. 54: Zielangebot

Das Mindestangebot entsteht durch eine Umstrukturierung des Fahrplanangebotes, die keine zusätzlichen laufenden Kosten verursacht.

Das Planangebot entsteht ebenfalls durch eine Umstrukturierung des Fahrplanangebotes, die aber auch die Schülerbeförderung einbeziehen muss, da einige zu verschiebende Fahrten wichtig für die Schülerbeförderung sind (s. Abschnitt „6.1.3.6 Netzoptimierung“). Hier sind laufende Mehrkosten in einer Größenordnung von 10 T€ pro Jahr zu erwarten. Nicht berücksichtigt sind dabei die Einsparungen oder verminderten Kostensteigerungen, die sich durch die Optimierung der Schülerbeförderung ergeben.

Wesentliche Zusatzkosten entstehen hingegen durch die Realisierung des Zielangebotes. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist ausdrücklich nicht im Finanzierungsplan enthalten, sie sind also von Kostenbeiträgen Dritter abhängig.

Zur Orientierung stellt die folgende Tabelle die laufenden Mehrkosten dar, die für die Maßnahmen des Zielangebotes in Relation zum Bestandsangebot zusätzlich entstehen.

Linie	Mehrkosten [T€ / Jahr]
102	140
220, 230	60
260, 311, 312	0
341, 342, 343	100
350, 360	160
410	30
4310	130
4330	20

Abb. 55: Finanzierung

6.1.3 Schülerbeförderung

Betrachtet wird hier einerseits die Beförderung von Schülern zur jeweils nächstgelegenen Schule einer Schulart. Hier besteht ein Rechtsanspruch auf Beförderung. Die Wohnplätze, für die ein solcher Rechtsanspruch auf Beförderung zu der betreffenden Schule besteht, werden im Folgenden der Einfachheit halber als Einzugsbereich der jeweiligen Schule bezeichnet. Andererseits wird hier auch die Beförderung der Schüler außerhalb dieses Einzugsbereichs betrachtet. Dies sind Schüler, die eine Schule besuchen, in deren Einzugsbereich sie nicht wohnen, aber auch Schüler, die häufig oder gelegentlich den Schulweg an einem anderen Ort als ihrem Wohnort beginnen oder beenden.

Die Kostensituation in der Schülerbeförderung legt die Nutzung der Einsparpotenziale in diesem Bereich nahe. Auch ohne diese Einsparmöglichkeiten im Detail zu prüfen, lassen sich dennoch einige allgemeine Prognosen und Vorgaben entwickeln. Die Situation wird durch die bereits in der Bestandsaufnahme beschriebene Veränderung der Einzugsbereiche und den demografischen Wandel bestimmt. Auf Grund dieser allgemeinen Entwicklung sind während der Geltungsdauer dieses RNVP folgende Veränderungen der Schülerströme zu erwarten:

1. Deutlichere Streuung der Schülerströme: So wird durch die Schaffung veränderter Angebote⁴⁵ der Einzugsbereich einzelner Schulen erweitert, ohne dass die Einzugsbereiche anderer Schulen sich gleichzeitig verkleinern. Hierdurch entstehen von einzelnen Orten zusätzliche Schülerbeförderungsströme, die sich auf verschiedene Wege verteilen. Dies führt tendenziell zu Mehrkosten, da zusätzliche Reisewege angeboten werden müssen. Dieser Effekt wird

⁴⁵ Aktuelles Beispiel ist die Gymnasiale Oberstufe in Schönberg

durch die freie Schulwahl verstärkt⁴⁶. Außer dieser stärkeren örtlichen Streuung kommt es durch die offene Ganztagschule auch zu einer zeitlichen Streuung der Schülerverkehrsströme, die ebenfalls Mehrkosten durch zusätzliche Fahrten verursacht.

2. Verlängerung der Schulwege: Durch die zusätzlich zu erreichenden Schulstandorte wie im vorherigen Punkt beschrieben und durch den Wegfall vorhandener Schulstandorte verlängern sich die Reisewege einiger Schüler und damit die durchschnittliche Reiseweite der einzelnen Schüler – auch dies führt zu Mehrkosten.
3. Erhöhung des Anteils der Fahrschüler an der Gesamtschülerzahl: Durch den Wegfall kleinerer Schulstandorte und die Vermehrung der Optionen bei Schulstandorten steigt der Anteil der Fahrschüler an der Gesamtschülerzahl.
4. Verringerung der Schülerzahlen: Dies führt tendenziell zu einer Kostensenkung, da weniger Schüler befördert werden müssen⁴⁷. Allerdings ist dieser Spareffekt nach den Erfahrungen der Verkehrsunternehmen im Kreis Plön vernachlässigbar.

⁴⁶ Grundsätzlich muss zwar nur die Beförderung zur nächstgelegenen Schule einer Schulart gesichert sein. Dies ist jedoch zumindest dort, wo durch die freie Schulwahl zusätzliche größere Schülerverkehrsströme entstehen, nicht durchzuhalten. Auch wenn die Fahrkarten in diesen Fällen von den Schülern selbst bezahlt werden müssen, sollte die Beförderung daher gesichert werden.

⁴⁷ Dieser Effekt führt nur dann zu Einsparungen, wenn weniger oder zumindest kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden können, ist das nicht der Fall, dann bleiben die Kosten auch bei einem Wegfall von Schülern konstant.

Da die Punkte 2 bis 4 durch verkehrliche Maßnahmen nicht verändert werden können, bleiben zur Kostenoptimierung nur Maßnahmen zu Punkt 1. Hier wird es darum gehen, unterschiedliche Schülerströme auf einzelnen Abschnitten zusammenzufassen, um so durch weniger und größere Fahrzeuge insgesamt eine bessere Kostenstruktur zu erreichen.

Zwar lässt die Bestandsaufnahme keine verlässlichen Aussagen zu den Sparpotenzialen in diesem Bereich zu⁴⁸. Eine Stichprobe zu dieser Problematik ließ jedoch Einsparpotenziale erkennen, ohne dass hier schon verallgemeinerungsfähige Aussagen möglich würden. Hier besteht nach wie vor ein umfangreicher Untersuchungsbedarf.

Bei der Betrachtung der Optimierungsmöglichkeiten sind zwei Handlungsstränge zu unterscheiden:

- Bestandsprüfung und laufende Prüfung unabhängig von der Einführung eines Integralen Taktfahrplans
- Netzoptimierung im Zuge der Einführung eines Integralen Taktfahrplans

Für die Bestandsprüfung und laufende Prüfung ist eine ständige Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Leistungen für die Schülerbeförderung erforderlich. Hierbei müssen die Anforderungen der verschiedenen Schulen so wirtschaftlich wie möglich zusammengefasst werden, um alle Einsparpotenziale nutzen zu können, die durch eine Zusammenlegung von Leistungen zu heben sind.

Zur Minimierung der Kosten für die Schülerbeförderung ist darüber hinaus eine Netzoptimierung erforderlich, bei der auch die Schulzeiten verändert werden. Grundlage dieser Netzoptimierung ist der Integrale Taktfahrplan (ITF), der in „Abschnitt 6.1.1“ ausführlich beschrieben wird. In diesen Fahrplan werden die Leistungen für die

⁴⁸ S. Kapitel 4.1.3.4

Schülerbeförderung integriert. Hierdurch werden gegenseitige Nutzen erzielt: Einerseits wird durch die Mitfahrt der Schüler der Integrale Taktfahrplan wirtschaftlicher. Andererseits wird durch die regelmäßigen guten Verbindungen über das gesamte Kreisgebiet hinweg, die der ITF bietet, das Leistungsangebot an die Schüler deutlich attraktiver. Dies gilt für Schüler, die außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches leben, vor allem aber auch für Schüler, die im Einzelfall nach dem Unterrichtsschluss nicht nach Hause, sondern zu einem anderen Ziel reisen wollen.

Für diese Integration ist es erforderlich, die Unterrichtszeiten der Schulen an die Erfordernisse des ITF anzupassen. Der wesentliche Anreiz, sich hieran zu beteiligen, entsteht für die Schulen durch die Möglichkeit, ihren Schülern attraktive Verbindungen auch außerhalb ihres unmittelbaren Schuleinzugsbereiches zu eröffnen.

Die Umsetzung wird dennoch nur in mehreren Schritten erfolgen können.

6.2 Fahrzeuge

Es werden Maßnahmen für die Erreichung der Barrierefreiheit bei der im Kreis einzusetzenden Fahrzeuge aufgezeigt.

6.2.1 Busse

Gerade im Hinblick auf die im PBefG §8 (3) geforderte Erreichung der Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 sollte auch der Geltungszeitraum dieses 3.RNVP dazu genutzt werden, diesem Ziel bei den eingesetzten Fahrzeugen im Linienverkehr entscheidend näher zu kommen.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein Bestandteil des weitergefassten Zieles der Inklusion der Behinderten. Den Behinderten sollten dieselben Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben eingeräumt werden wie den Nichtbehinderten, ohne ihnen eine Sonderbehandlung angedeihen zu lassen.

So ist der Aufgabenträger gefordert, bei den in seinem Bedienungsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen darauf zu achten, dass die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sukzessive diese Barrierefreiheit erreichen, um ein verlässliches Grundangebot mit barrierefreiem ÖPNV sicherzustellen. Ausnahmen für den Einsatz von Hochflurbussen sollten nur auf Linienfahrten zugelassen werden, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen (s. Abb. 32 in Kap. 4.3.2).

Die nachfolgende Tabelle zeigt den heutigen Stand der im Bedienungsgebiet eingesetzten Niederflurbusse der einzelnen Verkehrsunternehmen:

Verkehrsunternehmen	Anteil der eingesetzten Niederflurbusse
KVG	100%
AK ^{a)}	98%
VKP	25%
Rope ^{b)}	0%
Peters	0%
NOB-Rohde ^{c)}	95%

^{a)} 100% ist nicht erreicht, da in Ausnahmefällen noch Subunternehmer mit hochflurigen Bussen fahren können

^{b)} Rope betreibt die Linie 541 mit hochflurigen Bussen, da die Linie nur der Schülerbeförderung dient

^{c)} Die Busflotte der Fa. NOB-Rohde ist fast komplett niederflurig. Da für einige Fahrten Subunternehmer mit Hochflurbussen eingesetzt werden, kann nicht der Einsatz von Niederflurbussen garantiert werden.

Abb. 56: Einsatzquote von NF-Bussen im Kreis Plön 2012

Es ist einerseits neben einem möglichst hohen Sitzplatzangebot (wichtig in der Schülerbeförderung) andererseits ausreichend Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren (wichtig bei der Beachtung

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

des demografischen Wandels) vorzusehen. Als Basis für die Neubeschaffung von Bussen sollte die in einer Landesarbeitsgruppe gemeinsam mit den Behindertenverbänden vereinbarte „Checkliste für Barrierefreiheit“ dienen.

Wie bereits in den Anforderungen (Kap. 5.1.1) angeführt, sollte die Wahl, ob hochflurige oder niederflurige Busse anzuschaffen sind, sich nach der funktionalen Anforderung richten.

Neben den o.a. Parametern ist auf eine entsprechende Innenausstattung und einen emissionsarmen Antrieb zu achten.

Die Fahrzeugart und -größe ist entsprechend dem Einsatzzweck einzusetzen.

Als **Maßnahme** wird empfohlen, auf Stadtverkehrslinien bzw. vertakteten Linien niederflurige Busse einzusetzen. Auf Linienfahrten gem. der in Abb. 32 des Kap. 4.3.2 aufgeführten Linien mit fast ausschließlichem Schülerverkehr sollten Hochflurbusse auch über das Jahr 2022 hinaus ausnahmsweise zugelassen werden.

Bei der Neubeschaffung von Bussen ist eine Erhöhung der Quote der Niederflurbusse des kreiseigenen Verkehrsunternehmens, VKP, von derzeit 25% bis zum Jahr 2017 auf 40% vorgesehen. Dieses ist dadurch zu erreichen, dass – bei Beibehaltung der derzeitigen Linienbusflottengröße - jährlich vier Hochflurbusse durch Niederflurbusse zu ersetzen sind.

Anzustrebendes Ziel für den Einsatz von niederflurigen Bussen sind die in der folgenden Tabelle aufgeführten Linien:

Linie	Linien-Abschnitt	Fahrten
1	ganz	alle
2	ganz	alle
22	ganz	alle
100	ganz	alle
101	ganz	alle
102	ganz	alle
200	ganz	alle
210	ganz	alle
220	ganz	alle außer Fahrten nur an Schultagen
230	ganz	alle außer Fahrten nur an Schultagen
260	ganz	Taktfahrten
300	ganz	alle
4310	ganz	alle
311	Hauptlinienweg	2 Fahrtenpaare werktags bis zur Netzoptimierung
312	Hauptlinienweg	2 Fahrtenpaare werktags bis zur Netzoptimierung
313	Hauptlinienweg	2 Fahrtenpaare werktags
4330	Preetz - Raisdorf	alle
4330	Plön - Preetz	2 Fahrtenpaare werktags
331	ganz	alle
332	ganz	alle
341	ganz	alle
342	ganz	alle
343	ganz	alle
350	ganz	alle
360	ganz	alle
361	ganz	alle außer Fahrten nur an Schultagen
362	ganz	alle außer Fahrten nur an Schultagen
410	ganz	alle
411	ganz	alle
416	Hauptlinienweg	2 Ringfahrten werktags
512	ganz	alle
1753	ganz	alle
1754	Hauptlinienweg	2 Fahrtenpaare werktags

Abb. 57: Linien bzw. Linienabschnitte, auf denen NF-Busse eingesetzt werden sollten

Finanzielle Auswirkung für den Kreis: Es hat keine direkten finanziellen Auswirkungen auf den Kreis. Die Beschaffung von niederflurigen Bussen bedeutet für die VKP eine Mehrausgabe gegenüber Hochflurbussen von ca. 20.000 Euro pro Bus. Zusätzlich kommt ein leicht erhöhter Reparaturaufwandsbedarf von ca. 1 Cent/Bus-km. Durch die Beteiligung am kreiseigenen Verkehrsunternehmen können die Kostensteigerungen mittelbare Auswirkungen haben.

6.2.2 Schiffe

Bei etwaiger Beschaffung neuer Fährschiffe für den Linienverkehr auf der Kieler Förde wird der zuständige Aufgabenträger, die Landeshauptstadt Kiel, über die EBK bei der in ihrem Eigentum befindlichen SFK darauf hinwirken, dass die Barrierefreiheit gewährleistet werden wird. Hierbei sollte auf einen stufenlosen, barrierefreien Decksaufbau und auf breite niederflurige Einstiegsrampen (Gangway) geachtet werden. Durch breitere Gangways der Fördeschiffe könnte sowohl eine Beschleunigung beim Fahrgastaustausch, als auch eine Verbesserung für Menschen mit Behinderungen erreicht werden. Es sei seitens der SFK zwar mit den Behindertenverbänden abgesprochen eine Gangway aus Alu (42 kg; im Gegensatz zur Holz-Gangway mit ca. 60 kg) in der Erprobung; eine automatische hydraulische Gangway ist zurzeit aufgrund der Anpassung beim Anlegen an die jeweilige Wasserstandhöhe und den dadurch teilweise eingeschränkten Platz zwischen den Dalben nicht möglich. Allerdings ist eine hydraulische Gangway auch zu teuer, da durch die gesetzlichen Vorschriften neben dem Schiffsführer ohnehin zusätzliches Personal auf den Schiffen mitfahren muss.

Maßnahmen seitens des Kreises Plön sind nicht erforderlich.

Finanzielle Auswirkung für den Kreis: Im Geltungszeitraum dieses RNVP sind keine Neubeschaffungen von Fährschiffen geplant. Der Kreis Plön wird zurzeit nicht an den Fahrzeugkosten beteiligt. Ob nach

2017 bei ggf. anderen Verkehrsverträgen Beteiligungsfinanzierungen gefordert werden, ist zu diesem Zeitpunkt keine Aussage möglich.

6.3 Infrastruktur

Bei der speziell für den ÖPNV vorgesehenen Infrastruktur ist besonders auf die Belange der Behinderten zu achten. Das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** erläutert in § 4 *Barrierefreiheit*, dass bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen ohne fremde Hilfe zugänglich sein sollen.

Weiter vertieft wird diese Forderung in *BGG § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr*. Hier wird darauf hingewiesen, dass die bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten sind.

Das seit dem 01.01.2013 geltende modifizierte **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** verschärft diesen Anspruch in §8 (3) dahingehend, dass ein Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen als berücksichtigen hat und für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

6.3.1 Haltestellen

Um die Praktikabilität der Umsetzung von Barrierefreiheit bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten von Haltestellen zu ermöglichen, sind im Kreis Plön in Abhängigkeit der Bedeutung der Haltestellen abgestufte Standards festgelegt worden. Es wurden drei Kategorien festgelegt, die bei Neueinrichtungen bzw. Umbaumaßnahmen entsprechend der Einstufung der Haltestelle beachtet werden sollten.

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

Zur Einstufung der Bedeutung von Haltestellen wird folgende Kategorisierung vorgenommen:

Kategorie I:

Diese wichtigen Haltestellen haben durch ihre Verknüpfungsfunktion eine sehr hohe Bedeutung und sollten unbedingt sowohl im Sinne der in der Mobilität eingeschränkten Menschen, als auch der Fahrgäste mit stark eingeschränktem oder gar keinem Sehvermögen barrierefrei gestaltet sein und vorrangig gestaltet werden.

Kategorie II:

Diese Haltestellen binden ein dichtbesiedeltes oder sonstiges Wohngebiet, Arbeitsplätze, eine wichtige Versorgungseinrichtung, ein wichtiges touristisches Ziel oder eine Schule an oder sind ein Umsteigepunkt.

Kategorie III:

In diese Kategorie fallen alle Haltestellen, die nicht in Kategorie I oder II fallen, also die sonstigen Haltestellen.

Die folgende Tabelle zeigt die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen für die einzelnen Kategorien:

Nr.	Merkmal	Haltestellenkategorie		
		I	II	III
1	Fahrplan an H-Stellenmast	Ja	Ja	Ja
2	Haltestellennamen im H-Stellenschild	Ja	Ja	Kann
3	Fahrplantafel mit Information zu: Liniennummer, H-Stellennamen, Fahrplan, Linienetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan	Ja	Kann	Nein
3	Dynamische Fahrgast Information (optisch)	Ja	Soll	Nein
4	Dynamische Fahrgast Information (akustisch)	Ja	Soll	Nein
5	Sitzgelegenheit *)	Ja	Ja	Kann
6	Wetterschutz / Wartehäuschen *)	Ja	Ja	Kann
7	Beleuchtung	Ja	Soll	Kann
8	Hochbordkantsteine	Ja	Ja	Kann
9	Taktils Leitsystem (Blindentaststeine)	Ja	Ja	Kann
10	öffentl. WC	Soll	Kann	Nein
11	Papierkorb	Ja	Ja	Kann
12	Fahrradabstellplätze	Ja	Soll	Kann
13	barrierefreie Zuwegung	Ja	Ja	Kann
14	Kurzzeitparkplätze ("Kiss & Ride")	Kann	Kann	Nein
15	Langzeitparkplätze ("Park & Ride")	Kann	Nein	Nein
*) nicht bei den letzten drei Haltestellen in Richtung einer Endhaltestelle				

Abb. 58: Ausstattungsmerkmale nach Haltestellenkategorien

Auf das in der Vergangenheit noch wichtige Vorhandensein eines Telefons im Umkreis von 100m zur Haltestelle wurde verzichtet, da die Dichte der öffentlichen Telefone angesichts der Verbreitung von Mobiltelefonen immer weiter abnimmt.

Auf einen Fahrplanaushang (Merkmal 1), eine Sitzgelegenheit (Merkmal 5) und ein Wartehäuschen (Merkmal 6) kann bei reinen Ausstiegshaltestellen verzichtet werden.

Die Haltestellennamen sollen eine Regelschriftgröße von 50mm erhalten (Merkmal 2).

Eine zeitnahe Reparatur, Erneuerung oder Modernisierung zahlreicher Wetterschutzhäuschen (Merkmal 6) insbesondere in ländlichen Regionen ist erforderlich. Fehlende Wartehäuschen wie z.B. Schwentidental-Raisdorf Dieselstraße und Real oder Plön, Schillener Straße sind ebenfalls zeitnah zu ergänzen (zuständig: Gemeinden).

An Haltestellen ohne Stromversorgung sollte eine Beleuchtung (Merkmal 7) mittels LED-Solaranlage geprüft werden, da die negative Preisentwicklung einen Diebstahl weniger attraktiv macht.

Fahrradabstellplätze (Merkmal 12) sollten an stärker frequentierten Stellen möglichst überdacht ausgeführt werden.

Eine barrierefreie Zuwegung (Merkmal 13) ist in jedem Falle bei einem Neu- oder Umbau zu beachten.

Wichtige Park & Ride - Plätze (Haltestellen der Kategorie I, Merkmal 15) sind zu beachten.

Haltestellen der Kategorie I :

Neben den vier ZOBen im Kreis Plön

Zentrale-Omnibusbahnhöfe

- Plön-ZOB,
- Preetz-ZOB,
- Lütjenburg-ZOB / Gildenplatz und
- Wankendorf-ZOB.

werden auch folgende wichtigen Umsteigehaltestellen der Kategorie I zugeordnet:

wichtige Umsteigehaltestellen

- Rastorfer Kreuz,
- Preetz-Garnkorb,
- Plön-Stadtgraben,
- Laboe-Hafen
- Schönberg-Bahnhof

Für diese Haltestellen sollten die aufgeführten Ausstattungsmerkmale während des Gültigkeitszeitraums dieses 3. RNVP umgesetzt werden.

Haltestellen der Kategorie II und III:

Die diesen Kategorien zuzuordnenden Haltestellen sollten im Rahmen dieses 3. RNVP anhand der Auswertung der von den Ämtern zurückerhaltenen beantworteten Fragebögen dargestellt werden. Da bis zum Redaktionsschluss dieses Kapitels (Ende April 2013) nur knapp über 35% der versendeten Fragebögen beantwortet zurückgesandt wurden, kann im Rahmen dieses RNVP keine Einstufung in die Kategorien II oder III vorgenommen werden.

Auch aus der Tatsache heraus, dass von den zurückgegebenen Haltestellenfragebögen insbesondere die Städte Plön, Preetz und Schwentidental mit jeweils über 98% z. B. bei der Bordsteinhöhe von 18cm angegeben wurde, lässt vermuten, dass die in Kap. 4.1.7.2 dargestellte Gesamtauswertung aufgrund der schlechten Rücklaufquote aus den ländlich geprägten Ämtern eine verzerrte Darstellung der Haltestellenmerkmale widerspiegelt. Das Gespräch bei der VKP hat diese Einschätzung bestätigt: Nach Einschätzung der VKP ist der Anteil der Haltestellen mit Wartehäuschen, erhöhter Bordsteinkante oder Sitzgelegenheit im gesamten Kreis als niedriger anzusetzen.

Es sollte - insbesondere im Hinblick auf die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit im ÖPNV ab dem Jahr 2022 - der verbliebene Zeitraum genutzt werden, kurzfristig sämtliche Haltestellen im Kreis

erfasst werden, um deren heutigen Zustand festzustellen und danach kurzfristig eine einheitliche Zuordnung zu den Kategorien festlegen zu können sowie einen Zeitplan für die entsprechend anfallenden Umrüstarbeiten festzulegen.

6.3.1.1 Zuwegung zu Haltestellen:

Grundsätzlich müssen alle Haltestellen für die Fahrgäste gefahrlos erreichbar sein. Insbesondere für Haltestellen der Kategorien I und II bedeutet dieses das Vorhandensein eines Gehweges und – wo stärker befahrene oder unübersichtliche Straßen gekreuzt werden müssen – von Überquerungshilfen auf dem gesamten Weg zu Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Versorgungseinrichtungen, touristischen Zielen, Schulen und/oder den anderen Abfahrtstellen am Umsteigepunkt. Eine sichere Zuwegung nur im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle reicht nicht aus.

Bei der Einrichtung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete ist jeweils die sichere Zuwegung zur nächsten Bushaltestelle nicht nur zu sichern, sondern es ist bereits bei der Planung zu prüfen, ob sich durch die Schaffung einer neuen Bushaltestelle eine bessere Erschließung schaffen lässt.

Insbesondere dort, wo Einrichtungen mit nennenswertem Verkehr ortsunkundigem Publikum erschlossen werden (dies sind wichtige touristische Ziele und wichtige Versorgungszentren), ist sicherzustellen, dass die Haltestellen auch ausgehend von diesem Ziel leicht aufzufinden sind, sofern es sich um Haltestellen der Kategorie I oder II handelt. Wenn nicht ohnehin eine Sichtbeziehung zur Haltestelle vorhanden ist, soll vor dieser Einrichtung eine Beschilderung mit Wegweisern erfolgen, die in der Gestaltung und in ihrem Informationsgehalt denen der Fahrplantafern (wie für Haltestellen der Kategorie I vorgesehen) entsprechen. Diese Wegweiser sind Teil der Haltestelle.

Generell ist darauf zu achten, dass die Zuwegung zu Haltestellen – unabhängig von deren Kategorisierung – im Rahmen der allgemeinen Straßenbaumaßnahmen gleich mit zu berücksichtigen ist.

6.3.1.2 Konkrete Umbauten sind für folgende Haltestellen bekannt:

Lütjenburg, Gildenplatz:

Hier ist eine völlige Umgestaltung der heutigen Bussteigsituation geplant.

Die heute parallel neben dem Straßenverlauf gelegenen Bussteige für insgesamt sechs Busse werden aufgelöst. Stattdessen wird der Straßenverlauf zwischen der Niederstraße und der Oldenburger Straße über den Gildenplatz verschwenkt und jeweils rechts und links zwei je 3 m breite Busspuren bzw. –buchten mit Platz für je zwei Busse je Fahrtrichtung geplant.

In Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes Schleswig-Holstein, auch im ländlichen Raum ein attraktives öffentliches Verkehrssystem anzubieten, kommt der Haltestelle und deren Ausstattung im Busverkehrssystem eine besondere Bedeutung zu. Als erste Kontaktstelle zwischen den Fahrgästen als Kunden und den Verkehrsunternehmen als Anbieter einer Dienstleistung sollen die Haltestellen durch funktional einwandfreie und ansprechende Gestaltung zu Kommunikationspunkten und Erkennungsmerkmalen für den ÖPNV in der Fläche aufgewertet werden. Besonders wichtig wird die Abstimmung von Fahrzeugtechnik und Haltestellengestaltung im Zusammenhang mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die auch für den ÖPNV in der Fläche in den nächsten Jahren in zunehmendem Maße eingesetzt werden. Damit wird sowohl eine weitgehende Integration von in der Mobilität eingeschränkten Personen in das Verkehrsgeschehen des ÖPNV erreicht als auch ein komfortabler Ein- und Ausstieg für die ÖPNV-Fahrgäste geschaffen.

Die befestigte Wartefläche in Verbindung mit einem erhöhten Bordstein zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation ist ein Standardelement im Busverkehrssystem.

Daher sind die im unmittelbaren Haltestellenbereich liegenden Warteflächen, die über eine seitliche Anrampung verfügen, mit einem 16-18 cm erhöhten Bordstein gegen die Fahrfläche abzugrenzen

Leider wurde jedoch bei Redaktionsschluss dieses 3.RNVP festgestellt, dass für die geplanten Bussteige nur eine Höhe von 3 cm vorgesehen ist. Diese Höhe ist für eine Haltestelle mit ZOB-Charakter nicht akzeptabel. Auch ist ein taktiles Leitsystem bisher nicht vorgesehen. Trotz der Hinweise beider dort verkehrenden Busunternehmen (VKP und AK) wurde weder eine dringend erforderliche Bordsteinhöhe, noch wird dem Sicherheitsaspekt der Fahrgäste beim Umsteigen zwischen den einzelnen Buslinien Rechnung getragen. Als drittes Manko ist der Verzicht auf zwei Busstellplätze zu benennen, die für Busse als Überlageplätze gegenüber der heutigen ZOB-Anlage verloren gehen (heute: 6 Busstellplätze; geplant: nur noch 4 Busstellplätze). Die Baumaßnahme befindet sich im Antragsverfahren und soll kurzfristig umgesetzt werden.

Es müssen hier umgehend noch vor Beginn der Umgestaltungsmaßnahmen des Gildenplatzes entsprechende Planungskorrekturen vorgenommen werden.

Laboe, Hafenplatz:

Für die Neu- bzw. Umgestaltung des Hafenplatzes und der Bushaltestelle wurde 2011 ein Planungsgutachten eingeholt. Laut Auskunft der Gemeinde Laboe ist hier eine Umgestaltung während der Geltungsdauer dieses RNVP bis 2017 geplant. Nach Rücksprache mit dem beauftragten Planungsbüro wurde bestätigt, dass alle drei Varianten, die der Gemeinde Laboe zurzeit zur Auswahlentscheidung vorliegen, sowohl die entsprechende Bussteighöhe, die

niveaugleichen Querungsmöglichkeiten sowie auf den Bussteigen taktile Leitsteine berücksichtigt werden.

Neuheikendorf, Stückenberg und Silberturmer Weg:

Im Zuge der Erneuerung der Verschleißdecken ist ein Rückbau der Busbuchten vorgesehen. Nach Auskunft des Planungsbüros ist in diesem Falle bei beiden Haltestellen in Fahrtrichtung Laboe ein barrierefreier Ausbau vorgesehen. Ein barrierefreier Ausbau in Fahrtrichtung Kiel ist nicht möglich, da beide Haltestellen unmittelbar an bebaute Grundstücke grenzen und deren Grundstückzufahrten im Bereich der Haltestellen liegen.

Neuheikendorf, Haffkamper Weg:

Die derzeit in Fahrtrichtung Kiel in einem Kurvenbereich befindliche Haltestelle wird voraussichtlich noch in 2013 um 10 bis 15 m versetzt neu gebaut, damit die Gelenkbusse bordsteinparallel die Haltestelle anfahren können.

Maßnahmen:

Für die Haltestellen sind – soweit nicht bereits erfolgt - die aufgeführten Ausstattungsmerkmale der Kategorie I während des Gültigkeitszeitraums dieses 3. RNVP durch Ergänzungen bzw. Umbauten umzusetzen.

Da die rechtzeitig Mitte letzten Jahres im Rahmen der Erstellung dieses 3.RNVP erfolgte Befragung der Ämter, Städte und Gemeinden eine Einstufung sowie den derzeitigen Zustand aller Haltestellen nicht ermöglichte, ist als Steuerungsinstrument ein kreisweites Haltestellenkatasters noch im Jahr 2013 zu erstellen. Damit kann zeitnah der Umgestaltungsbedarf festgestellt und kurzfristig mit den Arbeiten zu barrierefreien Haltestellen begonnen werden.

In Schleswig-Holstein fehlt eine gesetzlich verbindliche Verordnung mit Richtlinien zur Umsetzung von Maßnahmen, welche diese Belange im ÖPNV betreffen. Eine bestehende landesweite Arbeitsgruppe empfiehlt für die Umsetzung der Barrierefreiheit in

Schleswig-Holstein Checklisten (s. **Anlage 8**), anhand derer die bei Haltestellen zu beachtenden Standards geprüft werden können. Diese von der Fachhochschule Erfurt erarbeiteten Checklisten sollen als Orientierung für die weitere Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Kreis Plön herangezogen werden.

Finanzierungsbedarf:

Die Kosten für die Erstellung eines Haltestellenkatasters sind abhängig vom Umfang der zu erfassenden Haltestellendaten und können einmalig mit ca. 18.000 bis 22.000 Euro netto veranschlagt werden. Aufgrund der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune für die Haltestelle wird bei der Finanzierung eine Aufteilung der Kosten zwischen Kreis und Ämtern bzw. Städten zu jeweils 50% empfohlen. Der Finanzierungsbedarf für den Kreishaushalt könnte somit einmalig zwischen 9.000 und 11.000 Euro liegen.

Der Kreis Plön gewährt in begrenztem Maße Zuschüsse zu baulichen Verbesserungsmaßnahmen im Haltestellenbereich, wobei allerdings die jährliche Verfügbarkeit solcher Mittel auch von den sonstigen Aufwendungen für den ÖPNV abhängig ist.

6.3.2 Schiffsanlegebrücken

Eine Beschreibung der drei im Kreis Plön befindlichen Anleger erfolgt in Kap. 4.1.8.1. Von den drei Schiffsanlegebrücken der Kieler Fördeschiffahrt ist der Anleger Mönkeberg bereits nach den anerkannten Regeln der heutigen Technik barrierefrei neu gebaut und Anfang des Jahres 2013 eingeweiht worden. Dieser Anleger ist ausschließlich für die Fördeschiffahrt errichtet worden und nicht Teil einer auch anderweitig genutzten Kai- oder Hafenanlage.

Bei dem zweiten im Kreis Plön befindlichen Anleger in Möltenort (Heikendorf) ist für den Geltungszeitraum dieses RNVP (bis zum Jahr 2017) nach Auskunft des Amtes Schrevenborn kein Neu- oder Umbau geplant.

In Laboe wurde der stirnseitig an der Westseite der Mole befindliche Anleger, der ausschließlich für die Fördefährschiffahrt genutzt wird, im Jahr 2012 komplett erneuert. Hier wurde wieder ein statisch fester Anleger gebaut. Bei ungünstigen Wasserständen ist somit eine Nutzung für Rollis nur eingeschränkt möglich. Diese komplette Erneuerung wurde mit Geldern des Landes gefördert.

Es gibt noch eine ältere Anlegebrücke auf der Seeseite (Nordseite) der Mole, die jedoch nicht für den regelmäßigen Fährverkehr vorgesehen ist, sondern dem Sonder- bzw. Ausflugsschiffsverkehr dient.

Maßnahmen seitens des Kreises Plön sind nicht erforderlich.

Finanzielle Auswirkung für den Kreis ist in Kap. 6.5 beschrieben.

6.3.3 Straßenraum

Bei einem Neu- oder Umbau von Straßen, Kreuzungen und sonstigen Verkehrsflächen, auf denen Linienbusse fahren oder dieses geplant wird, ist bei den Abmessungen (Straßenbreite, -unterbau und -rampen) auf die problemlose Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge zu achten. Auf Straßen mit besonders hoher Verkehrsdichte ist die Einrichtung von Busspuren in Erwägung zu ziehen. Es sollte entlang wichtiger ÖPNV-Achsen (z.B. Linie 100) absolutes Halteverbot durchgesetzt werden, sofern die Befahrbarkeit der Straße durch parkende PKW behindert wird (z.B. Mönkeberg/Heikendorf).

Bei der Elektronik von Lichtsignalanlagen an Straßen, die von Linienbussen befahren werden, ist eine einheitliche Schnittstelle vorzusehen, die eine LSA-Beeinflussung durch Busse berücksichtigt (s. Kap. 6.3.4).

Maßnahmen, die seitens des Kreises Plön für 2013 noch anstehen, sind laut Auskunft der Kreisverwaltung die Kreisstraße K27, bei der aus Richtung Högsdorf kommend die Ortseinfahrt in Blekendorf mit einem kombinierten Rad-/Fußweg ausgestattet wird. Sämtliche weiteren Straßenbaumaßnahmen des Kreises bis 2017 werden erst vom neu zu wählenden Kreistag bestimmt. Weitere Straßenbaumaß-

nahmen, die nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kreises fallen, sind in Kap. 4.1.6 aufgeführt.

Finanzielle Auswirkungen für den Kreis sind in Kap. 6.5 beschrieben.

6.3.3 Lichtsignalanlagen

Im Zuge der der landesweit geplanten Einführung des neuen SH-Tarif 2.0 werden auch für das Verkehrsunternehmen der Gebietskörperschaften des Kreises, die VKP, die dafür erforderlichen neuen elektronischen Fahrscheindrucker / Bordcomputer in den Bussen installiert. Mit diesen Fahrscheindruckern lassen sich u.a. der Betriebs- und Datenfunk, die GPS-Überwachung und die automatische Ampelschaltung (LSA = Lichtsignalanlagen) steuern.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Gebiet des Kreises Plön werden nach Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen VKP folgende Lichtsignalanlagen für eine Signalbeeinflussung durch die Busse vorgeschlagen:

<u>Plön:</u>	(LSA-Nr.)	Baujahr
➤ B76 / Lütjenburger Straße (Knoten I)	(207.107)	1997
➤ B76 / Rodomstorstraße (Knoten II)	(207.106)	1997
➤ B76 / B430 Hamburger Str. (Knoten III)	(207.105)	1997
<u>Preetz:</u>		
➤ Pohnsdorfer Straße / Kieler Straße	(204.222)	2009
➤ Garnkorb / Schwentinestraße	(207.407)	1996
➤ Wakendorfer Str. / Schwentinestraße	(207.406)	1996
➤ Schwentinestraße / Wakendorfer Str.	(207.406)	1996
➤ Güterstraße / Bahnhofstraße (Rathaus)	(UI Preetz)	nicht bekannt

Schönberg:

➤ Bahnhofstraße / Kuhlenkamp (204.227) 2012

Schönkirchen:

Mühlenstraße / Schönberger Landstraße (204.205) 2001

Die KVG schlägt auf dem Linienverlauf der Linie 100 nach Heikendorf vor, dass die entlang der B502 befindlichen LSA ebenfalls Signalbeeinflussung erhalten:

Mönkeberg:

➤ Gänsekrugredder / Am Eksol (204.404) 2011
 ➤ AlterSportpl. / St. Wi (204.405) 2002
 ➤ Wildgarten (204.406) 2008

Heikendorf:

➤ Schrevenborn (204.407) 1999
 ➤ Teichtor / Hindenburgstr (204.408) 1998
 ➤ Möltenorter Weg (204.409) 2006
 ➤ Rathaus / Schule (204.410) 2004
 ➤ Realschule (204.411) 2008
 ➤ Fußweg Rührsbrook (204.412) 2007

Lichtsignalanlagen, die ein Baujahr ab 2004 aufweisen, besitzen eine sogenannte OCIT-Schnittstelle. Unter dem Namen OCIT® (**O**pen **C**ommunication **I**nterface for Road **T**raffic Control Systems / Offene Schnittstellen für die Straßenverkehrstechnik) wurde eine Initiative ins Leben gerufen, mit der die Standardisierung von offenen Schnittstellen für LSA vorangetrieben wird. Dadurch kann hier eine nachträgliche ergänzende LSA-Beeinflussung durch eine Verknüpfung der RBL-Zentrale (**R**echnergestützte **B**etriebs**L**eitzentrale der Verkehrsunternehmen) mit den LSA-Rechnern ermöglicht werden.

Im Sinne der Barrierefreiheit ist seitens des Kreises darauf zu achten, dass Lichtsignalanlagen für Fußgängerquerungen im Bereich von Haltestellen der höchsten Kategoriestufe auch mit akustischer Signalanzeige ausgestattet werden müssen.

Maßnahmen: Gemeinsame Koordinierungsgespräche des Kreises und der Verkehrsunternehmen mit den für die entsprechende LSA zuständigen Kostenträgern.

Finanzierungsbedarf: Eine Abschätzung der den Kreis betreffenden Kosten ist abhängig vom zuständigen Kostenträger (befindet sich die LSA an einer Bundes-, Landes-, Kreis- oder Stadt- bzw. Gemeindestraße) und ist daher zurzeit nicht festlegbar.

6.3.4 Dynamisches Fahrgast-Informationssystem

Mit dem Projekt der Tarifumstellung auf den „SH-Tarif 2.0“ wird vom Land gleichzeitig das Projekt „Landesweite Echtzeitinformation“ kombiniert. Grund ist die für die Tarifumstellung erforderliche neue Generation von Fahrscheindruckern. Im Zuge dieser für die meisten Verkehrsunternehmen benötigten neuen EDR-Geräte werden die mit diesen Geräten möglichen Voraussetzungen für eine landesweite Echtzeitinformation genutzt. Hierdurch ist es möglich, eine zentrale „Datendrehscheibe“ zu schaffen, u. a. dem Fahrpersonal der Folgefahrt die Verspätung der aktuellen Fahrt mitzuteilen. Das Fahrpersonal der Folgefahrt oder übergeordnete Dienststellen/Einsatzstellen entscheiden sodann, ob die Folgefahrt warten kann oder nicht. Dieses verbessert entscheidend die Anschlusssicherheit im ÖPNV!

Zentrale Datendrehscheibe⁴⁹

Auf der zentralen Datendrehscheibe werden alle Echtzeitinformationen gesammelt und an die Endabnehmer weitergegeben (an Verkehrsunternehmen für die Anschlusssicherung, an die Internet-Fahrplanauskunft und Smartphone-Applikationen (Apps) sowie an die Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger).

Von der nah.sh-Datendrehscheibe wird eine zentrale Verbindung zur benachbarten VBN-Datendrehscheibe, die der HVV mit nutzt, geschaffen. Die Koppelung von zwei Datendrehscheiben ist zum Beispiel in Baden-Württemberg schon heute üblich und funktioniert. Auf diese Weise können unter möglichst vielen Mandanten die Daten ausgetauscht und zugleich organisatorische Größen für den Betrieb erhalten werden, die effektiv und über kurze Wege zu handhaben sind. Das heißt auch, dass kein Verkehrsunternehmen Verbindungen zu beiden Datendrehscheiben aufbauen muss!

Beabsichtigt ist, in 2013 die erste Ausbaustufe einer zentralen Datendrehscheibe umzusetzen. Vorhandene Echtzeitinformationen sollen in diesem Schritt auf der zentralen Datendrehscheibe gebündelt sowie die nah.sh-Fahrplanauskunft „echtzeitfähig“ gemacht werden.

Regio-RBL und Beschaffung von Bordrechnern:

Zurzeit werden mit Hilfe der Verkehrsunternehmen und eines Beratungsbüros die Lastenhefte für ein Regio-RBL und für die Beschaffung von Fahrzeugtechnik zur Echtzeitdatenerfassung und Weiterentwicklung des SH-Tarifs erstellt.

Es ist geplant, dass die NSH die Federführung für diese Projektbausteine übernehmen soll. Für das weitere Vorgehen ist es daher wichtig, dass NSH und LVS einen Kooperationsvertrag abschließen, in dem unter anderem die Ausschreibung von Regio-

⁴⁹ Erläuternder Text stammt von der LVS, Fr. Preckwinkel

RBL und Bordrechnern und der Betrieb des Regio-RBL geregelt werden soll. Die Höhe der Förderung seitens des Landes soll max. 10 Mio. € betragen.

Das Land Schleswig-Holstein hat dabei folgenden Rahmen definiert: Es wird die Infrastruktur gefördert, die zur Umsetzung der landesweiten Echtzeitauskunft und des SH-Tarif 2.0 notwendig ist. Geförderte Bordrechner sollen „e-Ticketing fähig“ sein (d. h. der Chipkartenleser ist förderfähig). Da es sich um eine ausnahmsweise Förderung handelt, wurde die maximale Fördersumme auf 10 Mio. € begrenzt. Fokus bei der Umsetzung der Projekte liegt insbesondere auf ländlichen Räumen.

Förderung der DFI (Dynamisches-Fahrgast-Informationssystem):

Ein Beratungsbüro hat Lastenhefte für ein landesweites DFI-Modul und für die Beschaffung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern erstellt. Dabei ist bereits festgelegt, dass die Fahrgastinformationen neben der optischen Anzeige über ein Display auch durch eine akustische Abfrage die sehbehinderten bzw. blinden Fahrgäste abrufen können.

Es wurde eine Liste mit möglichen DFI-Standorten in Schleswig-Holstein erstellt, die sehr umfangreich ist.

Zuerst werden DFI-Anlagen an den wichtigsten Umsteigepunkten gefördert, je nach Verfügbarkeit von GVFG-Mitteln können weitere Standorte hinzu kommen.

Für den Kreis Plön wurden seitens der Verkehrsunternehmen folgende Haltestellen für Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger vorgeschlagen:

- Laboe Hafen
- Lütjenburg ZOB (Gildenplatz)
- Plön ZOB
- Preetz ZOB
- Schönberg Bhf.

Die über den förderfähigen Anteil hinausgehenden Kosten der dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger sind von den für die Haltestellen verantwortlichen Städten und Gemeinden zu tragen. Für die DFI-Förderquote war ursprünglich bis zu 75% der Kosten vorgesehen. Ob diese Förderhöhe gehalten werden kann, ist angesichts der Deckelung des vom Land vergebenen Fördertopfes von max. 10 Mio. € noch offen.

Eine **Maßnahme** seitens des Kreises ist es, die Interessen der Verkehrsunternehmen sowie der Kommunen und Städte zur schnellen Umsetzung dieses neuen Systems zu unterstützen.

Finanzielle Auswirkung für den Kreis gibt es direkt nicht. Mittelbar betrifft es ihn nur über das den Gebietskörperschaften des Kreises gehörenden Verkehrsunternehmen, der VKP. Sie muss die über das Fördervolumen hinausgehenden Kosten für die EDR-Geräte bzw. Bordrechner tragen. Bei den stationären DFI-Anlagen werden die für die Haltestellen zuständigen Ämter und Städte den über den Förderanteil hinausgehenden Anteil tragen müssen.

6.4 Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel

Hier werden die Verknüpfungspunkte, die Anschluss-Konzepte und die Anschluss-Sicherung im Kreis Plön beschrieben.

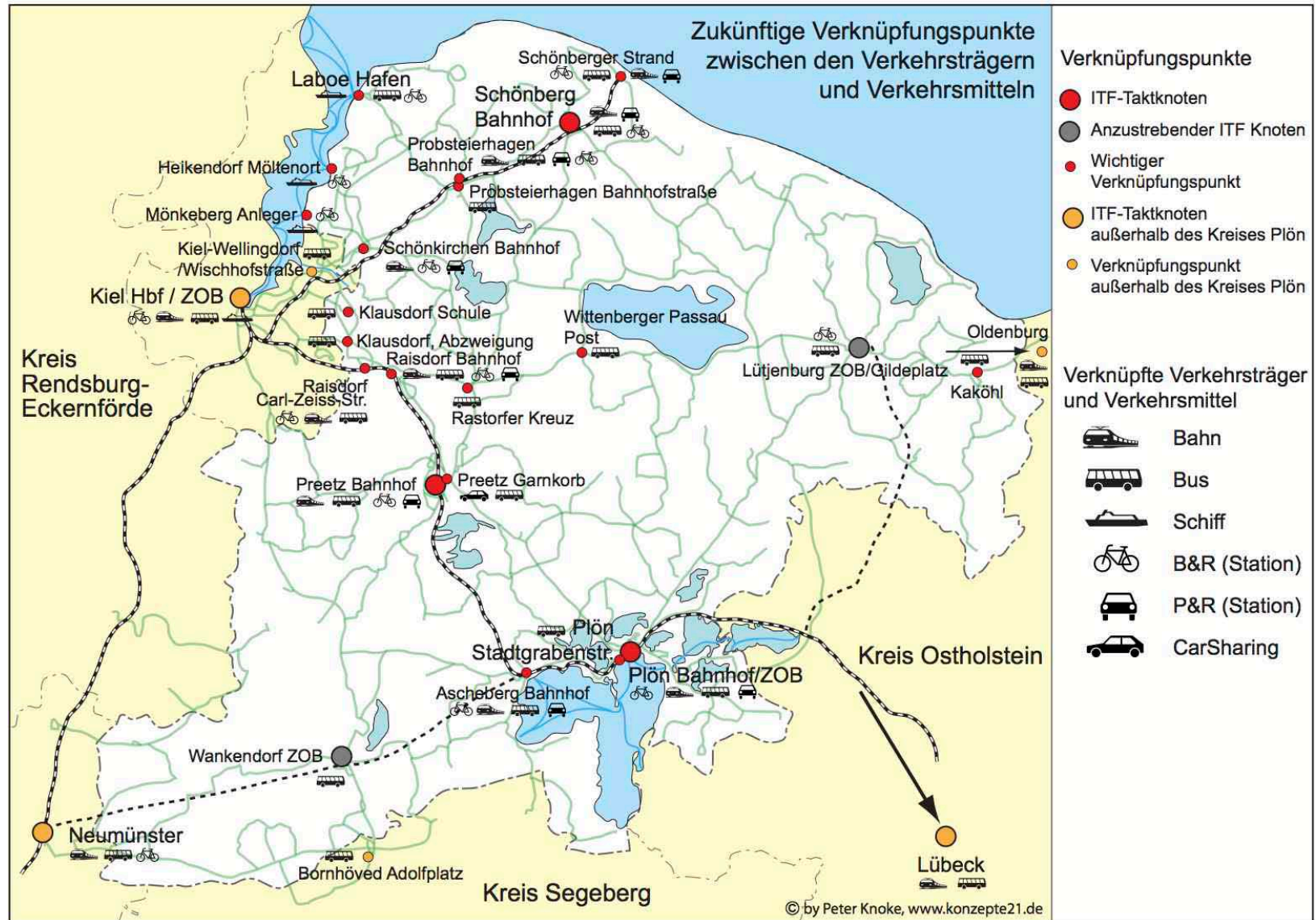


Abb. 59: zukünftige Verknüpfungspunkte im Kreis Plön

6.4.1 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte gibt es im Personennahverkehr insbesondere zwischen Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Bus/Bus. Jedoch sind in die Betrachtung auch die Förderschiffahrt sowie die Verknüpfung mit bestimmten Formen des Individualverkehrs mit einzubeziehen.

Umsteige-Haltestellen (jeweils in Klammern: beteiligte Verkehrsmittel)

Zentrale Umsteige-Knoten

Plön, Bhf./ZOB (Bahn/Bus, Bus/Bus)
 Preetz Bhf./ZOB (Bahn/Bus, Bus/Bus)
 Lütjenburg, ZOB/Gildeplatz (Bus/Bus)
 Wankendorf, ZOB (Bus/Bus)
 Schönberg, Bhf. (Bahn/Bus, Bus/Bus)

Die erforderliche Ausstattung der Bushaltestellen ist in Kap. 6.3.1 Haltestellen, Kategorie 1, beschrieben. Für Schönberg, Bf. ist die Ausstattung darüber hinaus im Bus-Bahn-Konzept beschrieben.

Wichtige Umsteige-Knoten

Ascheberg, Bhf. (Bahn/Bus)
 Probsteierhagen, Bhf. - in Zusammenhang mit Bahn-Haltepunkt (Bahn/Bus)
 Raisdorf, Paradiesweg - in Zusammenhang mit Bahn-Haltepunkt (Bahn/Bus, Bus/Bus)
 Rastorfer Kreuz (Bus/Bus)

Preetz-Garnkorb (Bus/Bus)

Laboe, Hafen (Bus/Bus, Bus/Schiff)

Die erforderliche Ausstattung der Bushaltestellen ist in Kap. 6.3.1 Haltestellen, Kategorie 1, beschrieben. Für Probsteierhagen, Bf. ist die Ausstattung darüber hinaus im Bus-Bahn-Konzept beschrieben.

Sonstige Umsteige-Haltestellen Bahn/Bus, Bus/Bus

Folgende weitere Umstiegs-Haltestellen sind von Bedeutung:

Klausdorf/Schwentine, Abzweigung (Bus/Bus)

Kaköhl, B202 (Bus/Bus)

Wittenberger Passau, Post (Bus/Bus)

Probsteierhagen, Hagen (Bus/Bus)

Plön-Stadtgraben/B430 zusammen mit Plön Stadtgrabenstraße (Bus/Bus)

Diese Bushaltestellen gehören jeweils in die Kategorien 2 oder 3, vgl. in Kap. 6.3.1.

Es gibt eine große Anzahl weiterer Haltestellen, die theoretisch für Umstiege nutzbar sind. Ihre Bedeutung ist jedoch gering, da die Umstiegszeiten zufällig und die nutzbaren Verbindungen meist von geringer Bedeutung sind.

Für Fahrten mit Start- oder Zielort im Kreis Plön (insbesondere von/nach Hamburg), aber auch für Relationen innerhalb des Kreises Plön können Umstiege außerhalb des Kreises Plön erforderlich werden. Hier sind insbesondere zu nennen (vorangestellt: zuständiger Aufgabenträger):

Umsteige-Knoten außerhalb des Kreises Plön

Stadt Kiel: Kiel, Hbf/ZOB (Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bahn/Schiff, Bus/Bus, Bus/Schiff)

Stadt Neumünster: Neumünster, ZOB / Bahnhof (Bahn/Bus, Bus/Bus)

Hansestadt Lübeck: Lübeck, Hauptbahnhof (Bahn/Bahn, Bahn/Bus)

Stadt Kiel: Kiel-Wischhofstraße /Wellingdorf (Bus/Bus)

Kreis Ostholstein: Oldenburg, Bahnhof (Bahn/Bus, Bus/Bus)

Kreis Segeberg: Bornhöved, Adolfplatz (Bus/Bus)

Es gibt weitere Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises Plön, auch für Relationen innerhalb des Kreises. Diese haben jedoch marginale Bedeutung, wie z.B. Bad Malente-Gremsmühlen als Umstiegsbahnhof für die Verbindung Oberkleeveez - Plön. Sie werden daher nicht einzeln aufgelistet.

Zukünftige Fahrradstationen

Plön, Bahnhof (Station vorhanden, Stromanschluss ggf. nachzurüsten)

Preetz, Bahnhof (Modernisierung erforderlich)

Raisdorf, Bahnhof (Modernisierung erforderlich)

Ascheberg, Bahnhof (Modernisierung erforderlich)

Schönberg, Bahnhof (in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnstrecke)

Schönkirchen, Bahnhof (in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnstrecke)

Laboe-Hafen (Verknüpfung Schiff/Bus/Fahrrad)

Möltenort (Verknüpfung Schiff/Fahrrad)

Mönkeberg (Verknüpfung Schiff/Fahrrad)

6.4.2 Verknüpfungspunkte mit der Fördeschifffahrt und mit bestimmten Formen des Individualverkehrs

6.4.2.1 Fahrrad

An vielen Haltestellen besteht ein potenzieller Verknüpfungsbedarf mit dem Verkehrsmittel Fahrrad. Qualifizierte Fahrradstationen verfügen über eine Einschussmöglichkeit für Fahrräder und einen Stromanschluss für E-Bikes. Diese sollten eingerichtet werden in:

Neben der Ausrüstung der Haltestellen der Kategorien 1 und 2 mit einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellbügel sollte eine systematische Bedarfsabschätzung durchgeführt werden. Hier sind ländliche Haltestellen abseits der Dorflagen besonders zu berücksichtigen (betrifft z.B. Linie 410). Zum Teil werden Fahrräder derzeit hinter den Buswartehäuschen abgestellt. Bei den meisten Haltestellen reichen ein bis zwei Anschlussbügel aus.

6.4.2.2 CarSharing

Nahe der Haltestelle Preetz-Garnkorb gibt es eine **CarSharing**-Station. Da CarSharing an Bedeutung gewinnt, sollten bei Baumaßnahmen an wichtigen Haltestellen oder in deren Umfeld der

Platz für jeweils ein bis zwei CarSharing-Parkplätze berücksichtigt werden. Dies betrifft alle Umstiegs-Knoten der Haltestellen-Kategorie 1, aber auch ggf. das Umfeld von wichtigen Haltestellen in Stadtlagen. Die konkrete Entwicklung ist jedoch nicht planbar, da es sich um ein privatwirtschaftliches Angebot handelt. Trotz zweistelliger jährlicher Steigerungsraten konzentriert sich der größte Zuwachs auf die Zentren wie Kiel und Lübeck.

6.4.2.3 Park & Ride (P&R)

P&R-Plätze sind entsprechend der Haltestellen-Kategorie benannt. Für die Bahnhöfe der zu reaktivierenden Strecke Kiel - Schönberger Strand sind entsprechend dem Bus-Bahn-Konzept P&R-Plätze an den Stationen Schönkirchen, Probsteierhagen, Schönberg und Schönberger Strand vorgesehen, die überwiegend neu angelegt werden müssen.

Handlungsbedarf ergibt sich darüber hinaus für Raisdorf, Bhf., wo die Parkplätze heute schon sehr knapp sind. Darüber hinaus ist der Standort nicht dauerhaft gesichert.

Um den Bedarf an Parkplätzen in Raisdorf-Bahnhof zu reduzieren, wäre eine noch bessere Vertaktung der Linie 4310 Lütjenburg-Kiel nebst Schließung der morgendlichen Fahrplanlücke Richtung Kiel wünschenswert.

Im Amt Selent-Schlesien gibt es P&R-Plätze in Selent und Wittenberger Passau.

6.4.3 Anschluss-Konzepte

Entsprechend der Zielsetzung und den zukünftigen Anforderungen soll sukzessive ein Integraler Taktfahrplan (ITF⁵⁰) für die wichtigsten

Verbindungen im Kreis Plön aufgebaut werden. Das bedeutet, dass sich zu bestimmten Zeiten (i.d.R. zur vollen oder halben Stunde) die Verkehrsmittel an einem sog. Taktknoten treffen, um den Fahrgästen den Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Damit wird ein leicht merkbarer Fahrplan mit systematisch kurzen Umstiegszeiten geschaffen, der ein freizügiges Reisen ermöglicht.

6.4.4 Anschluss-Sicherung

Es ist eine unternehmensübergreifende Kommunikation zwischen den VUs aufzubauen, um eine Anschlusssicherung zu gewährleisten. Dabei ist auch der Bahnverkehr und ggf. die Förderschiffahrt mit einzubeziehen.

Besonders wichtig ist dies bei exponierten Haltestellen wie dem Rastorfer Kreuz, da verpasste Anschlüsse für Fahrgäste hier dramatische Folgen haben können.

Von den Verkehrsunternehmen ist ein Konzept zu entwickeln, wie die Anschluss-Information den Fahrgast während der Fahrt erreicht. Stand der Technik ist eine dynamische Abfahrts- bzw. Anschlussanzeige direkt im Fahrzeug.

Es ist zu prüfen, ob zur Herstellung der Barrierefreiheit ein mobiles Gerät mit Ansage der Anschlüsse ausreicht oder eine Ansage im Fahrzeug, z.B. über Lautsprecher erforderlich ist.

6.5 Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV

Im Hinblick auf die Investitionsmaßnahmen in die öffentliche Infrastruktur des in der Aufgabenträgerschaft des Kreises befindlichen „übrigen ÖPNV“ (= v.a. Busverkehr, aber auch Fährverkehr) sind in erster Linie die Bushaltestellen zu betrachten.

⁵⁰ ITF = Integraler TaktFahrplan

Hier ist zunächst zu wiederholen, dass Baumaßnahmen in diesem Bereich in die Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers und nicht des Kreises fallen; in der Regel sind dies die Gemeinden oder – außerhalb von Siedlungsbereichen – der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr. Der Kreis Plön gewährt in begrenztem Maße Zuschüsse zu baulichen Verbesserungsmaßnahmen im Haltestellenbereich, wobei allerdings die jährliche Verfügbarkeit solcher Mittel auch von den sonstigen Aufwendungen für den ÖPNV abhängig ist. Im Hinblick auf die Koordination der Verteilung dieser Mittel sowie auch auf sonstigen Beratungsbedarf zum Haltestellenum- oder –ausbau ist die Kreisverwaltung mit einer speziellen Verwaltungsfachkraft unterstützend tätig.

Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen ist allgemein festzustellen, dass Aus- oder Umbaumaßnahmen an Bushaltestellen gegenwärtig häufig nur noch im Zuge ohnehin vorgenommener Straßenumbauten durchgeführt werden. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses zu diesem RNVP lagen keine Zuschussanträge von Straßenbaulastträgern zur Unterstützung von Haltestellenmaßnahmen beim Kreis vor. Jedoch sind Maßnahmenplanungen an folgenden Haltestellen bekannt:

- Lütjenburg, Gildenplatz,
- Laboe, Hafen,
- Neuheikendorf, Haffkamper Weg,
- Neuheikendorf, Silberturmer Weg,
- Neuheikendorf, Stückenberg.

Eine genauere Beschreibung der Planungen befindet sich in Kap. 6.3.1.2.

Im Hinblick auf den notwendigen Ausbau der Barrierefreiheit besteht hier für die nächsten Jahre allerdings erhöhter Handlungsbedarf. Seitens der Kreisverwaltung wurde – u.a. im Zuge der Konsultationen mit der örtlichen Ebene im Zuge der Erstellung

dieses RNVP – und wird auch weiterhin gegenüber den Straßenbaulastträgern deutlich auf diesen Umstand hingewiesen.

Von den im Kreis Plön gelegenen Fähranlegern sind, wie in Kap. 4.1.8.1 dargestellt, Mönkeberg und Laboe barrierefrei (letzterer eingeschränkt). Zudem wurde der Anleger in Mönkeberg im Winter 2012/13 neu errichtet, so dass für diesen bis auf weiteres kein größerer Investitionsaufwand zu erwarten ist. An der Laboer Anlegebrücke wurde der hauptsächlich genutzte Anleger am Brückenkopf im Winter 2011/12 saniert; der zweite Anleger an der Brückenflanke ist jedoch stark sanierungsbedürftig. Nach Auskunft des Amtes Schrevenborn sind am Anleger Möltenort keine Neu- oder Umbauten geplant. Generell ist festzuhalten, dass die Aufwendungen für Unterhalt bzw. Sanierung/Neubau diejenigen von Bushaltestellen um ein Mehrfaches übersteigen. So mussten z.B. für die o.g. Maßnahme in Laboe rd. 180.000 Euro und für den Neubau des Anlegers Mönkeberg ca. 1,1 Mio. Euro aufgewendet werden. Es erscheint daher notwendig, frühzeitig Sanierungsbedarfe zu ermitteln und – unter Einbeziehung der Zuwendungsmöglichkeiten Dritter, beispielsweise des Landes – Finanzierungskonzepte zu entwickeln.

Im Zusammenhang mit dem Projekt zur landesweiten Fahrplanechtheitsauskunft in Ergänzung mit der Dynamischen Fahrgastinformation und der Weiterentwicklung des SH-Tarifs werden in den Jahren 2014 und 2015 voraussichtlich finanzielle Aufwendungen zur Realisierung der Projekte notwendig werden.

Genauere Angaben liegen derzeit noch nicht vor. Ebenso wird ggf. die Ausrüstung einzelner Lichtsignalanlagen für die Ansteuerung durch Busse vorgenommen. Auch diesbezüglich liegen noch keine genauen Erkenntnisse vor.

6.6 Marketing

Durch Öffentlichkeitsarbeit und ergänzendes ÖPNV-Marketing sollte die Fahrgastinformation unterstützt werden. Im Übrigen unterstützt der Kreis alle Maßnahmen, die zur Fahrgastgewinnung für den ÖPNV beitragen und durch die Unternehmen vorgenommen werden.

Wegen der starken Vernetzung zwischen dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel sollte das gemeinsame Verbundmarketing des VRK in Print- und Internetmedien auch zukünftig erfolgen und weiter entwickelt werden. So wird empfohlen, das Fahrplanheft auch weiterhin gemeinsam herauszugeben, welche dem Fahrgast die Angebote des gesamten Kieler Großraumes in einem Fahrplanbuch bieten.

Außer aus dem Fahrplanbuch informieren sich viele Fahrgäste auch direkt aus dem Fahrplanaushangkasten, welcher neben der Fahrzeit auch weitergehende Informationen zum ÖPNV anbieten sollte. Es ist bei zu veröffentlichenden Fahrplänen zukünftig darauf zu achten, dass bei den Linien der im Kreis Plön verkehrenden Buslinien, die nicht ausschließlich der Schülerbeförderung dienen, mindestens ein Fahrtenpaar verlässlich mit Niederflurbussen bedient wird und diese Fahrten entsprechend im Linienfahrplan gekennzeichnet werden.

Im derzeitig gültigen Fahrplanheft gibt es zusätzlich übersichtliche Streckenbandpläne für die Linien der KVG sowie die Linien 200/201/210 und 300. Nach Fertigstellung des Haltestellenkatasters für die im Kreis Plön befindlichen Haltestellen sollten für die nicht ausschließlich zur Schülerbeförderung verkehrenden Buslinien – analog den in Kiel verkehrenden Buslinien – diese Streckenbänder ebenfalls dargestellt und mit Hinweisen zur Haltestellenausstattung versehen werden. Der Fahrgast kann damit zusätzlich erkennen, welche Haltestellen barrierefreie Ausstattungsmerkmale aufweisen (s. Abb. 60).

Durch diese Informationen ist es Fahrgästen mit Handikap möglich, auch im Kreis Plön eine barrierefreie Fahrtmöglichkeit im Voraus zu planen. Weiterhin sollte ein Hinweis mit der Telefonnummer erscheinen, über die ein auf den Rollstuhl angewiesener Fahrgast einen Tag vor dem gewünschten Fahrtantritt bei der Fahrdienstleitung den Einsatz eines Niederflurbusses für eine bestimmte Fahrt anmelden kann.

Zusätzlich ist eine durchgehende Kennzeichnung der Haltestellenschilder mit dem Namen der Haltestelle sicherzustellen. Nur dann kann ein Fahrgast den Namen in sein Smartphone eingeben und ggf. die Verbindungen ermitteln.

Anders als das professionalisierte ÖPNV-Marketing im HVV-Gebiet fehlt ein ähnliches im Bereich des Großraums Kiel (VRK-Gebiet). Es wird empfohlen, die Einführung des neuen SH-Tarifs 2.0 und den damit einhergehenden zusätzlich möglichen technischen Errungenschaften (Echtzeitdarstellung usw.) abzuwarten und dann landesweit mit entsprechendem Marketing diese Errungenschaft zu begleiten. Durch diese Möglichkeit wird die Anschlusssicherheit bei Busverbindungen mit Umstieg an wichtigen Haltestellen verbessert. Weiter gilt es, die Bekanntheit der Durchtarifizierung in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg, die der SH-Tarif bietet, zu steigern.

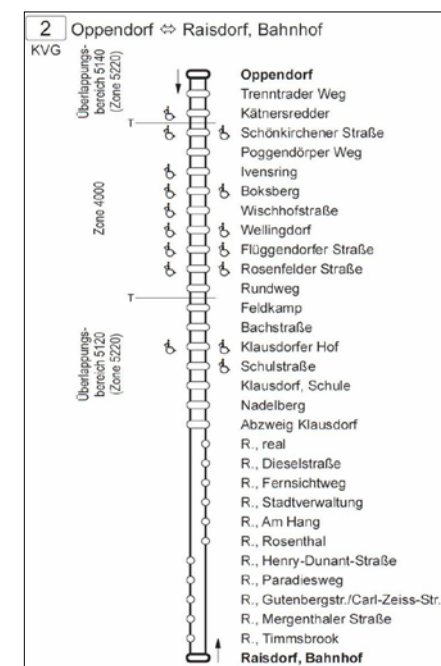


Abb. 60: Streckenbanddarstellung mit Rolli-Symbolen
Quelle: VRK-Fahrplan 2012



Abb. 61: Legende für vorstehendes Streckenband
Quelle: VRK-Fahrplan 2012

ein Verknüpfungsangebot zur Fahrplanauskunft www.nah.sh ermöglichen. Weiter ist eine Einbeziehung des Kreisgebietes in den seit Frühjahr 2013 vorhandenen interaktiven Online-Liniennetzplan Kiel in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Zusätzlich ist aufgrund der ab 1.1.2013 geltenden Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (ÖPNVFinV SH 2013) die Corporate Design-Richtlinie zu beachten. In § 4 wird unter der Überschrift „Kommunikation“ formuliert:

„(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium legt auf der Grundlage der Beratungen des von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern gebildeten Arbeitskreises Kommunikation die Fortschreibung der Corporate Design-Richtlinie (CD-RL – einzusehen auf www.nah-sh.de) jeweils verbindlich fest.

(2) Innerhalb der Vorgaben der CD-RL können Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und regionale Verkehrsverbünde öffentlich auftreten.

Die „Neuen Medien“ sollten verstärkt in das Informationssystem über den ÖPNV mit eingebunden werden. Die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft des Landes (www.nah.sh) ist zu unterstützen. Der Internetauftritt des Kreises

Plön sollte dem Bürger unter dem Suchbegriff „Fahrplan“ oder „ÖPNV“ einen Link, also

(3) Die Vorgaben der CD-RL sind auch einzuhalten bei

1. der Beauftragung von Subunternehmern durch Verkehrsunternehmen und
2. der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an Verkehrsunternehmen.“

Absatz 4 betrifft den Bereich des Hamburger Verkehrsverbunds.

Anlässlich der vorstehenden Ausführungen wird sich der Kreis intensiv für die Verwendung der CD-RL einsetzen. Über die konkrete Anwendung derselben und ihre Auswirkungen auf die Gewährung von Landesmitteln gegenüber dem Kreis besteht noch Klärungs- und Abstimmungsbedarf.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass für die Anwendung der CD-RL dem Kreis eine Übergangsfrist gewährt wird, um mit den Verkehrsunternehmen entsprechende Vereinbarungen treffen zu können.

Touristisches Marketing

Ein großes Potenzial stellen die Kombinationsmöglichkeiten des touristischen mit dem ÖPNV-Marketing dar. Gute Vorschläge hierzu bietet die Ausarbeitung der NIT⁵¹. Für Angebote und Verkehre, die für Touristen von besonderem Interesse sind oder heute schon touristisch genutzt werden, soll ein darauf abgestimmtes Marketing erfolgen. Dies betrifft z.B. Linie 101 (Laboe), Linie 120, 200 (wegen der Nutzung der Ostseecard-Schönberg), aber auch die Linie 350 (Hohwacht), ggf. auch die 4310 Kiel - Oldenburg.

⁵¹ „Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein“
NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH:
9. November 2012

So sollte im Internetauftritt der Tourismusorte unter dem Hinweis Anreisemöglichkeiten auch die möglichen ÖPNV-Verbindungen dargestellt werden bzw. auf www.nah.sh verwiesen werden. So wird im Internetauftritt von Hohwacht z. B. nur auf das Auto verwiesen, die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV über Lütjenburg über die Buslinie 350 wird nicht erwähnt.

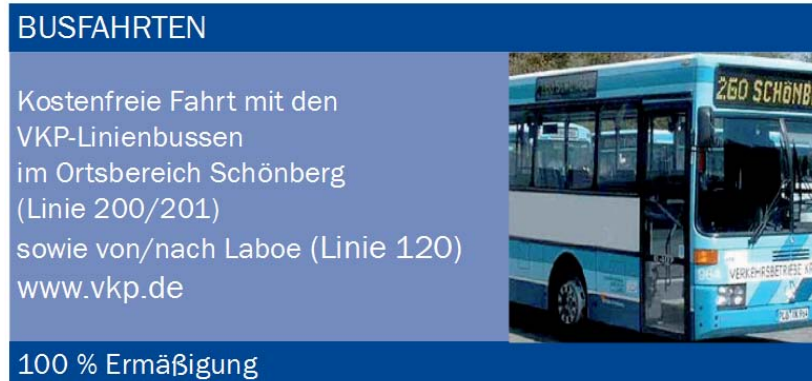


Abb. 62: Ausriss aus dem Ostseecard-Angebot für Schönberg
Quelle: Internetauftritt der Gemeinde Schönberg

Die Gemeinde Schönberg mit Schönberger Strand hingegen hat neben der Anfahrt mit dem Pkw auch die Buslinien mit Liniennummern aufgeführt und bietet einen Liniennetzplan für die in Schönberg verkehrenden Linienbusse zum Herunterladen an. Auch ist die dort angebotene Ostseecard-Schönberg⁵² eine Attraktivität, mit der der Urlauber kostenlos innerhalb Schönbergs den ÖPNV nutzen kann.

⁵² Die Ostseecard ist eine einheitliche Servicekarte der Ostsee SH als Alternative zur Kurkarte. Sie wird in 17 Orten angeboten mit unterschiedlichen Zusatzleistungen. Eine davon ist ÖPNV, der z.B. auch im Bereich der Lübecker Bucht inkludiert ist.

An touristischen Anlaufstellen (wie bereits in der Tourismuszentrale im Bahnhofsgebäude in Plön angeboten) sollten Serviceleistungen des ÖPNV mit angeboten werden.

Der Internetauftritt der touristischen Dachmarke „Holsteinische Schweiz“ (www.holsteinischeschweiz.de) verweist unter dem Bereich „Anreise & Verkehr“ auf die „Anreise mit Bahn“.

In dem Bereich „Mobilität vor Ort“ hat der Nutzer die Möglichkeit, direkt zu www.nah.sh zu klicken.

Als **Maßnahmen** werden vom Kreis zu initiiierende Gespräche zwischen Tourismuseinrichtungen und Verkehrsunternehmen vorgeschlagen. Insbesondere nach der Verbesserung der ÖPNV-Versorgung in der Ferienzeit kann eine Vermarktung dieses neuen Angebots neue Fahrgastpotenziale erreichen.

Finanzielle Auswirkungen: Zurzeit ist der Kreis aufgrund seiner Haushaltssituation nicht in der Lage, eigene Finanzmittel für Werbung und Kommunikation einzusetzen.

6.7 Tarife

6.7.1 Allgemeine Vorgaben

Im Kreis Plön gilt der SH-Tarif mit einigen Sonderregelungen für den VRK. Diese Situation soll erhalten bleiben.

Allerdings ist es aus Sicht des Kreises Plön erforderlich, dass der Tarif in einzelnen Aspekten weiterentwickelt wird. Hierüber ist Einvernehmen mit den anderen Aufgabenträgern anzustreben, da der Kreis Plön nur einer von vielen für den SH-Tarif zuständigen Aufgabenträgern ist. Auch mit den Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung vorzunehmen.

6.7.2 Fahrkartensortiment

Grundsätzlich ist aus Sicht des Kreises Plön ein Fahrkartensortiment erforderlich, das die Anforderungen an ein modernes Tarifsystem erfüllt. Hierzu gehören insbesondere:

- Einzelkarten, hier ist für einheitliche Preise bei Nutzung verschiedener verkehrsüblicher Reisewege zu sorgen (s. Kap. 6.7.3).
- Tageskarten und Gruppentageskarten mit flächenhafter Gültigkeit für eine flexible Mobilität
- Talzeit-Tageskarten mit flächenhafter Gültigkeit für eine flexible Mobilität zu für den Fahrgast günstigen Preise (der Preis der Talzeit-Tageskarte soll unter dem Preis für zwei Einzelfahrten in dem Gültigkeitsbereich liegen).
- Wochen- und Monatskarten mit flächenhafter Gültigkeit. Entscheidend ist dabei, dass die Karten für alle verkehrsüblichen Reisewege gelten. Dies ist besonders dann wichtig, wenn bestimmte Verbindungen nur seltener als stündlich oder sogar nicht an allen Tagen bedient werden (s. Kap. 6.7.3).
- Talzeit-Monatskarten mit flächenhafter Gültigkeit. Es geht darum, den Reisenden, die die Verkehrsspitzen meiden, umfassende Mobilität zu einem günstigen Preis zu ermöglichen.
- Touristische Mehrtages-Talzeitkarten mit flächenhafter Gültigkeit, die auf die besonderen Bedürfnisse des Tourismus zugeschnitten sind und weitere Leistungen beinhalten können. Diese Karten können ggf. als Erweiterung der Ostseecard angeboten werden.

Es ist abgesehen von den weiter unten aufgeführten touristischen Zeitkarten nicht sinnvoll, dass bestimmte Fahrkarten nur für den Kreis Plön eingeführt werden. Anders sieht es aus, wenn bestimmte Angebote im gesamten VRK gelten.

6.7.3 Reisewegabgleich

Durch die Einführung des Integralen Taktfahrplans wird es erforderlich, die hierdurch hergestellten Reisewege mit einheitlichen Fahrpreisen zu versehen. Dies gilt aus mehreren Gründen:

- Der Gelegenheitsfahrgast kann sich auf die Einheitlichkeit der Fahrpreise verlassen.
- Der regelmäßige Kunde kann eine Zeitkarte erwerben, ohne hierdurch bei der Wahl des Reiseweges, die ja oft auch eine Wahl der Reisezeit ist, beeinträchtigt zu werden.
- Potenzielle Neukunden werden nicht dadurch abgeschreckt, dass sie mit einer unkalkulierbaren Tarifsituation konfrontiert werden.

Insbesondere bei Reisen über Kiel ist eine Umsetzung dieser Ziele nicht immer unproblematisch. Ein Beispiel hierfür ist die Verbindung Schönberg – Preetz:

- Auf dem Weg über den Rastorfer Knoten werden 3 Zonen benötigt.
- Auf dem Weg über Kiel werden 6 Zonen benötigt. Dabei sind schon ab Preetz oder Schönberg bis Kiel 4 Zonen erforderlich, so dass ein Angebot von Fahrkarten mit 3 Zonen zu einer de-facto-Preissenkung für Fahrten nach Kiel führen würde.
 - o Bei Fahrten über Wellingdorf – Klausdorf – Raisdorf lässt sich dieser Effekt durch Schaffung einer Sonderregelung (die mit einer Ausweitung der Sonderbereiche 5130/5140 bis Wellingdorf einherginge) ohne unverhältnismäßige Einnahmeverluste regeln.
 - o Für Fahrten über Kiel Hbf wäre das Problem nur ohne nennenswerte Einnahmeverluste lösbar, wenn

der Fahrpreis Schönberg – Preetz generell auf den Preis für 4 Zonen angehoben wird.

Relationen, für die einheitliche Fahrpreise angestrebt werden		
Relation	Reiseweg über	Hinweis
Kiel - Laboe	Heikendorf	
	Schnellbus	
	Probsteierhagen (Bahnanschluss)	
	Friedrichsort (Schiff)	
Kiel - Barsbek	Laboe	
	Schönberg	
	Probsteierhagen - Prasdorf	
Kiel - Stein/Wendtorf	Laboe	
	Probsteierhagen	
Kiel - Lütjenburg/Hohwacht	Selent	
	Plön (Bahn)	
Kiel - Wankendorf	Kirchbarkau	
	Ascheberg (Bahn)	
Schönkirchen - Heikendorf	Schönkirchener Str / Wischhofstr	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich
	Oberdorf	
Schönkirchen - Raisdorf	Schönkirchener Str / Wischhofstr	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich
	Rastorfer Knoten/Wittenberger Passau	
Heikendorf - Raisdorf	Schönkirchener Str / Wischhofstr	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich

Abb. 63: Reisewege

Grundsätzlich ist es aus Sicht des Kreises Plön vertretbar, dass hier bei der Tarifberechnung innerhalb des Kreises Plön oder zwischen Kiel und Plön weitere Sonderregelungen wie die durch die Überlappungsbereiche schon bestehenden geschaffen werden.

Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Verbindungen, für die eine Vereinheitlichung der Fahrpreise für unterschiedliche Reisewege erforderlich ist.

Relationen, für die einheitliche Fahrpreise angestrebt werden		
Relation	Reiseweg über	Hinweis
Schönberg - Laboe/Heikendorf	Barsbek	
	Probsteierhagen - Lutterbek	
	Schönkirchener Str / Wischhofstr	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich
Schönberg - Lütjenburg/Hohwacht	Hohenfelde	
	Rastorfer Knoten/Wittenberger Passau	
Schönberg - Plön	Rastorfer Knoten/Wittenberger Passau	
	Lütjenburg	
	Schönkirchener Str / Wischhofstr - Raisdorf	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich
	Kiel Hbf	Nur mit Preisanhebung realisierbar
Schönberg - Preetz	Rastorfer Knoten/Wittenberger Passau	
	Schönkirchener Str / Wischhofstr - Raisdorf	Sonderregelung Wellingdorf ist erforderlich
	Kiel Hbf	Nur mit Preisanhebung realisierbar
Lütjenburg - Preetz	Rastorfer Knoten/Wittenberger Passau	
	Plön	
	Raisdorf	
Hohwacht - Lütjenburg	Haßberg	
	Behrendorf	
(und weiter)	Sehlendorfer Strand	

6.7.4 Touristische Angebote

Es wird angestrebt, auch den Kreis Plön zu einem attraktiven Urlaubsgebiet für Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu machen. Dazu

gehören neben den Fahrplan- auch Tarifangebote, die auf diese Klientel zugeschnitten sind. Erste Ansätze wie die Ostseecard in Schönberg sollen erhalten und weiterentwickelt werden.

Neben diesem Ansatz kommen auch touristische Zeitkarten mit besonderer Angebotsstruktur in Frage, die sich gezielt an Urlauber wenden, die keinen reinen Badeurlaub planen. Dies sind angesichts der klimatischen Bedingungen in Schleswig-Holstein alle Urlauber außerhalb der Sommermonate und außerdem die Urlauber in der Holsteinischen Schweiz. Hier sollen touristische Zeitkarten entwickelt werden, die auch Angebote wie die Museumsbahn in Schönberg oder die Seenschiffahrt in der Holsteinischen Schweiz beinhalten.

Wünschenswert ist es, entsprechende Angebote auch für Tagesurlauber aus Kiel, Lübeck und Hamburg zu entwickeln.

Schließlich sollen die bereits im Kap. 6.7.2 Fahrkartensortiment erwähnten touristischen Mehrtages-Talzeitkarten einen Beitrag zu einem für Urlauber interessanten Angebot leisten, diese sind jedoch vor allem als Teil des Regelangebotes des SH-Tarifs sinnvoll.

6.7.5 Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft

Entsprechend dem ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein sind die Tarifstrukturen für den ÖPNV Gegenstand des RNVP. Hieraus leitet sich ein Mitwirkungsrecht des Kreises bei der Festlegung der ÖPNV-Tarife ab. Dies gilt auch für den landesweiten SH-Tarif, der zurzeit weiterentwickelt wird. Dabei bleibt die Tatsache bestehen, dass der Kreis Plön nur einer unter vielen hier zuständigen Akteuren ist.

6.8 Barrierefreiheit

Der Kreis Plön hat in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines weitreichend für Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ zu verfolgen. Dieses Leitziel

bedeutet die Schaffung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV im gesamten Kreisgebiet für alle Benutzergruppen⁵³, von denen nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden darf.

In den einzelnen Kapiteln dieses 3. RNVP wurde das Thema „Barrierefreiheit“ jeweils berücksichtigt:

Im Bereich Fahrzeuge (s. Kap. 6.2.1) wird der Schwerpunkt auf die sukzessive Einführung von Niederflurbussen gelegt.

Im Bereich des Infrastrukturausbaus wird der Schwerpunkt auf die Haltestellen gelegt. Hierbei soll das kurzfristig zu beauftragende Haltestellenkataster durch die darin festgelegte Kategorisierung (s. Kap. 6.3.1) nach einer Prioritätenliste die Reihenfolge der umzubauenden Haltestellen regeln.

Darüber hinaus sollte das Thema Barrierefreiheit in allen Medien kommuniziert werden. Insbesondere sind in den zukünftig zu veröffentlichenden Fahrplänen auf Linien, die sowohl mit hoch-, als auch mit niederflurigen Bussen gefahren werden, die Fahrten, auf denen Niederflurbusse verkehren, mit einem entsprechenden Rolli-Symbol zu kennzeichnen.

Maßnahmen: Es wird empfohlen, dass der Kreis eine Arbeitsgruppe gemeinsam mit den Behindertenverbänden und einem für den Kreis Plön zuständigen Behindertenbeauftragten, (z.Zt. ist diese Position nicht besetzt) einrichtet. Die weiteren möglichen Maßnahmen, die zu einer praxisnahen Erreichung eines barrierefreien ÖPNV notwendig sind, sollten in dieser Gruppe besprochen werden.

⁵³ Im neuen ab 01.01.2013 geltenden PBefG §8 (3) ist die Einführung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 vorgeschrieben. Nur in begründeten Ausnahmefällen darf davon abgewichen werden.

Finanzielle Auswirkungen für den Kreis sind, außer den geringen Kosten für die Durchführung dieser Arbeitsgruppen, direkt nicht zu erwarten. Allerdings ist mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen erheblicher Aufwand für den jeweiligen Straßenbaulastträger verbunden. Ebenso liegen die Kosten für barrierefreie Busse in Anschaffung und Wartung über denjenigen von Hochflurbussen (vgl. Kap. 6.2.1); zudem kann die geringere (Sitz-) platzkapazität das Erfordernis größerer (und damit noch teurerer) oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nach sich ziehen. Auch die Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformationen verursacht in vielen Fällen Kosten.

6.9 Maßnahmen zur Qualitätssicherung und –steigerung

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs liegt im Zuständigkeitsbereich des Kreises Plön und soll mittel- und langfristig mindestens auf dem bisherigen Niveau gesichert bleiben.

Dieser 3. RNVP sieht zusätzliche Qualitätssteigerungen wie folgt vor:

- die schrittweise Einführung der Barrierefreiheit. Dieses Ziel soll bis 2022 erreicht werden.
- Bedienung der Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern in der schulfreien Zeit im Linienverkehr.
- Ausbau der vertakteten Linien und damit verbundene verbesserte Anschlussverknüpfungen sowie die daraus resultierende Attraktivierung des gesamten Busverkehrs.
- Steigerung der Anschlusssicherheit im ÖPNV in Verbindung mit der geplanten neuen Technik (neue Bordrechner, neue EDR-Geräte sowie DFI, s. hierzu Kap. 6.3.5) und der damit einhergehenden Möglichkeit der Echtzeitinformation.

Neben einer zufriedenstellenden Planung und Konzeption der Verkehrsbedienung, deren Rahmen in diesem RNVP definiert und die

im Detail durch die betrieblichen Planungen der Unternehmen festgelegt wird, trägt auch die qualitativ hochwertige Durchführung der Leistungserstellung maßgeblich zur Zufriedenheit der Fahrgäste und damit zur Attraktivität des ÖPNV bei.

Die Durchführung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV ist vom Aufgabenträger dadurch sicherzustellen, dass von allen Verkehrsunternehmen, die im Kreis Plön Linienbusverkehr betreiben, folgende Maßnahmen einzufordern sind:

- Regelmäßige Schulung der Fahrer (alle zwei Jahre) auf kundenfreundliches Verhalten,
- Regelmäßige Tarifschulung der Fahrer (alle zwei Jahre),
- Sauberkeit der Busse,
- Pünktlichkeit der Busse.

Zur Umsetzung und Überprüfung der o.a. Maßnahmen werden dem Aufgabenträger folgende Schritte empfohlen:

- Erstmaliges Treffen zwischen Aufgabenträger und allen Verkehrsunternehmen zur Definition von Qualitätsmerkmalen und deren Überwachung,
- Regelmäßige Treffen (mindestens einmal jährlich) zwischen Aufgabenträger und allen Verkehrsunternehmen zur Überprüfung o.a. Qualitätsmerkmale sowie zur besseren Abstimmung des Verkehrsangebots bzw. der Verkehrsleistung,
- Einrichtung eines Fahrgastbeirats unter besonderer Einbeziehung der Behindertenverbände.

Vor dem Hintergrund der bisherigen guten Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger und unter der Maßgabe der Aufrechterhaltung vorhandener Organisationsstrukturen sollen die vorgeschlagenen

Maßnahmen in der Laufzeit dieses 3. RNVP zeitnah in Stufen umgesetzt werden. Der Kreis Plön geht im Hinblick auf die Überwachung der Qualität zunächst davon aus, dass diese im Eigeninteresse der Kundenbindung und -gewinnung von den Verkehrsunternehmen selbst durchgeführt wird.

Angesichts des nicht unerheblichen finanziellen Aufwands für den ÖPNV und der Verantwortung in der Aufgabenträgerfunktion wird die vorstehend beschriebene Einbindung des Kreises zum regelmäßige Informationsaustausch über die entsprechenden Maßnahmen und die daraus gewonnen Erkenntnisse als erforderlich erachtet. Der hierfür zu tätige organisatorische Aufwand muss dabei in angemessenem Verhältnis zum Nutzen stehen. Werden mit diesem Verfahren keine zufrieden stellenden Ergebnisse erzielt, behält der Kreis sich zusätzliche Aktivitäten zur Qualitätsüberwachung vor.

Außer finanzieller Aufwendungen für die organisatorische Durchführung der Treffen entstehen dem Kreis Plön keine direkten Kosten.

6.10 Weiterentwicklungen im Vertrags- und Finanzbereich

6.10.1 Anforderung der Finanzierungsverordnung des Landes

Durch die in Kapitel 3.3.1 und 3.3.3 beschriebenen gesetzlichen Rahmenvorgaben ergeben sich Anforderungen im Vertragsbereich.

Nach § 6 der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (ÖPNVFinVSH 2013) haben die Aufgabenträger mit den in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen zur Abgeltung von finanziellen Aufwendungen, die den Unternehmen mit der Durchführung des vereinbarten oder genehmigten Verkehrsangebotes entstehen, abzuschließen. Die Finanzierungsvereinbarung kann auch

Bestandteil eines Verkehrsvertrages oder eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sein oder über Allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen.

Nach § 3 ÖPNVFinVSH 2013 erfolgt die Auszahlung von ÖPNV Mitteln nur, wenn ein RNVP vorliegt, das Fahrplanangebot landeseinheitlich kommuniziert wird und eine transparente Darstellung der Verwendung der Mittel unter Berücksichtigung auch der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährleistet ist.

In dem Rundschreiben des Deutschen Landkreistages 174/2011 (Leitfaden zur Erstellung eines Gesamtberichtes nach Art. 7 (1) VO 1370/2007) wird auf die Kriterien zur Verfassung eines Gesamtberichtes nach Art 7 VO 1370/2007, den die Landkreise als Aufgabenträger einmal jährlich zu veröffentlichen haben, konkreter eingegangen.

Danach sollen gesetzliche Ausgleichszahlungen nach § 145 SGB XII und § 45a PBefG sowie Ausgleichszahlungen für Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste im Rahmen von allgemeinen Vorschriften gewährt werden können.

6.10.2 Finanzierung des ÖPNV im Land

Die Finanzierung des ÖPNV ist in Schleswig-Holstein überwiegend wie folgt geregelt. Die Kreise haben – oft im Bereich der Schülerbeförderung - Finanzierungsvereinbarungen mit Fremdunternehmen. Wenn die finanziellen Forderungen der VU nicht mehr mit der Bereitschaft der Aufgabenträger übereinstimmen, wird die Leistung nach den Kriterien der EU VO 1370/2007 ausgeschrieben. Während bei den ersten Ausschreibungen noch finanzielle Erfolge für die Aufgabenträger zu realisieren waren, gibt es jetzt – nicht nur in Schleswig-Holstein – viele Ausschreibungen, die zu einer weit höheren Kostenbelastung, als geplant, geführt haben. Soweit öffentliches Geld an die Verkehrsunternehmen zur Aufrechterhaltung des genehmigten Fahrplans fließt, ist hierüber eine Vereinbarung, entweder im Rahmen der Ausschreibung oder im Rahmen einer Betrauung abzuschließen.

6.10.3 Finanzierung des ÖPNV im Kreis Plön

Der Kreis Plön finanziert seinen ÖPNV nicht nur durch Leistungsabgeltungen im Rahmen der Schülerbeförderung, sowie – über den VRK – durch den Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten, sondern auch durch die Berechtigung der kreiseigenen Gesellschaft VKP, ÖPNV aus Erträgen von EON Dividenden zu finanzieren. Durch dieses Konstrukt müssen die Dividendenerträge nicht versteuert werden. Außerdem muss nach jetziger Rechtslage keine Betrauungsvereinbarung nach VO 1370 mit der VKP abgeschlossen werden. Die europäische Kommission prüft derzeit im Rahmen eines Beihilfeverfahrens (ABl. 2008 C 174, S. 13ff., AZ: C54/07) in einem ähnlich gelagerten Fall einer kreiseigenen Gesellschaft in Niedersachsen, ob die Art 4 und 5 VO 1370 (Dienstleistungsauftrag) angewendet werden müssen.

Die VKP hat entsprechend Vorsorge getroffen und sich im Herbst 2012 die Erfüllung des 4. Kriterium Altmark Trans, welches wichtiger Bestandteil einer Betrauungsvereinbarung wäre, bestätigen lassen.

6.10.4 Anpassungsbedarf im Kreis Plön

Durch die Vorgaben der ÖPNVFinVSH 2013 muss der Kreis Plön für die weiter zu leitenden Mittel des Landes Finanzierungsvereinbarungen mit den betroffenen Unternehmen abschließen. Da die Finanzierung der Verkehrsunternehmen im Kreis Plön derzeit im Rahmen der Allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 VO 1370 geschieht, müssen die strengeren Instrumente nach Art 4 und 5 VO 1370, wie Betrauung oder Ausschreibung, derzeit nicht umgesetzt werden. Bei der Vertragsgestaltung ist darauf zu achten, dass die Finanzierungsvereinbarung den Anforderungen des europäischen Rechtsrahmens, aber auch der Landesvorgaben entsprechen muss.

6.11 Teilnetze und Vergabe

Das Erfordernis der Behandlung dieser Themenfelder ergibt sich aus der am 03.12.2009 in Kraft getretenen VO (EG) 1370/2007 und der in

Anpassung hieran erfolgten Novellierung des PBefG zum 01.01.2013.

Die Frage der Vergabe im Bereich des ÖPNV ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn eine – vom Aufgabenträger definierte – „ausreichende Verkehrsbedienung“ nicht eigenwirtschaftlich sichergestellt werden kann. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und sonstigen Unternehmenserträgen im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 der vorgenannten Verordnung darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden (Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass das PBefG im genannten § grundsätzlich bestimmt, dass Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen sind). Die dem Aufgabenträger offen stehenden Möglichkeiten im Falle der Notwendigkeit der Vergabe von Verkehrsleistungen leiten sich aus der Verordnung (EG) 1370/2007 ab und sind in Kap. 3.1.2 näher beschrieben.

Für wettbewerbliche Vergaben oder Vergaben unterhalb der definierten Grenzen bestimmt das PBefG in Art. 8a, Abs. 4, dass die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen sind; für erstgenannte wird die Vergabe in Losen vorgeschrieben. Hier wird es mithin erforderlich, Teilnetze (bzw. Linienbündel) zu bilden.

Aber auch dann, wenn keine Vergaben vorgenommen werden sollen bzw. diese an einen internen Betreiber erfolgen soll, ist die Bildung von Teilnetzen/Linienbündel anzuraten, da hiermit die sog. „Rosinenpickerei“ verhindert werden kann. In § 13, Abs. 2, Unterpunkt 3 d) PBefG ist geregelt, dass eine Liniengenehmigung zu versagen ist, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel

herauslösen würde“. Werden keine Teilnetze/Linienbündel gebildet, wird diese Bestimmung nicht genutzt und es besteht die Gefahr, dass einzelne lukrative Linien von potenziellen Betreibern herausgelöst und günstig eigenwirtschaftlich betrieben werden und der Verkehr auf wirtschaftlich problematischen Linien – dann mit erhöhtem Finanzierungsbedarf – durch den Aufgabenträger sicherzustellen ist.

Vor diesem Hintergrund, aber auch, weil eine längerfristige Gewähr für eine eigenwirtschaftlich erfolgende Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nicht als vollständig gesichert angesehen werden kann (besonders bei Umsetzung der in Kap. 6.1.2 skizzierten Variante „Zielangebot“ wird diese Frage aufgrund des zusätzlichen Finanzbedarfs aktuell), wird der nachfolgend beschriebene Lösungsansatz für die Teilnetzbildung entwickelt; ein Präjudiz über Ausschreibung und Vergabe bestimmter Leistungen ist hiermit nicht verbunden. Rechnung getragen wird dabei den Bedingungen im Kreis Plön mit

- a) Verkehrsleistungen, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden (vom EBK konzessionierte Linien im Kieler Umland),
- b) derzeit als eigenwirtschaftlich einzustufende Verkehrsleistungen (somit ohne Vergabeerfordernis) mit
 - Erbringung zu großen Teilen durch einen internen Betreiber (VKP-Linien),
 - Erbringung durch verschiedenen Dritte (übrige Linien),
- c) in allen Fällen vorhandenen aufgabenträgerübergreifenden Linien.

Die Linien des kreiseigenen Unternehmens – der VKP – werden im „Netz Eigenbetrieb“ zusammengefasst.

Ausgenommen von diesem Netz ist ein Teil der Linien, die gleichzeitig wichtige Aufgaben im Bereich anderer Aufgabenträger erfüllen. Teilweise werden diese in eigenen Teilnetzen zusammengefasst, teilweise wird diese Aufgabe den benachbarten Aufgabenträgern in Abstimmung übertragen.

Die Zuordnung der Linien zu den einzelnen Bereichen ist in **Anlage 10** für jede Linie benannt. Für die einzelnen Teilnetze oder anderen Aufgabenträgern zugeordneten Bereiche ergeben sich folgende Strategien:

6.11.1 Netz Eigenbetrieb

Die hier zusammengefassten Linien werden von der VKP im Auftrag des Kreises betrieben. Bei Auslaufen der Konzessionen erfolgt eine Verlängerung bis Ende 2021, um so einheitliche Laufzeiten für das gesamte Netz zu erreichen.

Ausnahmen können sich für einige Linien ergeben, für die erheblicher Abstimmungsbedarf mit benachbarten Aufgabenträgern besteht. Dies sind folgende Gruppen von Linien:

- Linie 102: Hier wird vom Kreis Plön eine Integration des Angebotes mit dem Angebot der Linie 512 angestrebt. Eine Einigung mit der Stadt Kiel in dieser Frage erfordert möglicherweise eine andere Behandlung der Linie 102 als sie innerhalb des Netzes Eigenbetrieb möglich ist. Sofern diese Regelungen zu abweichenden Konzessionslaufzeiten führen, erfordern diese abweichenden Konzessionslaufzeiten keine Anpassung des RNVP.
- Linien 410 und 411 werden teilweise durch den Aufgabenträger Kreis Segeberg betreut. Aus Sicht des Kreises Plön ist eine weiterhin durchgehende Bedienung dieser Linien sinnvoll. Diese soll nicht an Konzessionslaufzeiten scheitern. Eine separate Behandlung des Abschnitts Kiel – Bornhöved der Linien 410 und 411 außerhalb des Netzes Eigenbetrieb würde jedoch eine Änderung des RNVP für den Kreis Plön zur Voraussetzung haben.

Hier können im Einvernehmen mit dem jeweils neben dem Kreis Plön beteiligten Aufgabenträger auch abweichende Konzessionslaufzeiten gegenüber den übrigen im Netz Eigenbetrieb festgelegt werden.

6.11.2 Netz Mitte

Dieses Netz besteht aus den jetzt oder in der Vergangenheit durchgehenden Linien zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Ostholstein. Da eine der Linien inzwischen den Kreis Ostholstein nicht mehr erreicht, ist ggf. ein Neuzuschnitt dieses Netzes dann mit dem RNVP vereinbar, wenn hierdurch gleichwertige Leistungen in anderen Bereichen geschaffen werden. Nach der Prüfung eines solchen Neuzuschnitts und insbesondere der Gleichwertigkeit der Leistungen muss der RNVP entsprechend angepasst werden.

Sofern der derzeitige Betreiber dieses Teilnetzes weder zum Weiterbetrieb des gesamten Netzes noch zur Übernahme von gleichwertigen Leistungen bereit ist (dies kann die Linie 4330 aus Gründen, die an anderer Stelle erläutert wurden, betreffen), wird das Netz Mitte jeweils bei Auslaufen der Konzessionen dem Netz Eigenbetrieb zugeschlagen.

Sofern das Netz als eigenständiges Netz erhalten bleibt (gleich ob in der jetzigen oder einer veränderten Struktur) werden die Konzessionen jeweils bis zum 31.5.2019 ausgereicht.

6.11.3 Netz Südwest

Dieses Netz orientiert sich vorwiegend an Aufgaben in der Stadt Neumünster, im Kreis Segeberg und bei der Verbindung beider Bereiche. Lediglich die Fahrten der Linie 1753 haben Aufgaben, die sich im Kreis Plön direkt mit denen des Netzes Eigenbetrieb überschneiden. Hier sieht der RNVP eine bessere Abstimmung der Leistungen vor. Sofern dies gelingt, bleibt das Netz Südwest als eigenständiges Netz erhalten, die Konzession für die Linie 1754 soll dann bis zum 30.6.2020 verlängert werden. Sofern eine solche

Abstimmung nicht gelingt, ist die Situation vor einer Vergabe zu prüfen.

6.11.4 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Kiel

Diese Linien werden weiter durch den Aufgabenträger Kiel betreut und gegenwärtig, soweit es sich um vom Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel konzessionierte Linien handelt, gemäß einem bis 2020 laufenden Verkehrsvertrag zwischen diesem und dem im städtischen Eigentum befindlichen Verkehrsunternehmen durchgeführt. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit dem Kreis Plön erforderlich, um auch dessen Belange zu berücksichtigen. Insbesondere bei der Linie 512 ist eine Neustrukturierung des Angebotes wünschenswert, die auch zu einer Neuaufteilung der Netze führen kann.

Im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand sind sowohl im Netz Eigenbetrieb als auch im Bereich des Aufgabenträgers Kiel Angebotsveränderungen erforderlich. Der Kreis Plön befürwortet hier die Erarbeitung eines gemeinsamen Konzeptes beider Aufgabenträger für den Busverkehr gemeinsam mit dem Land als Aufgabenträger für den Schienenverkehr.

In der Betreuung durch den Aufgabenträger Kiel befindet sich auch der Schiffsverkehr auf der Kieler Förde (Linie F1).

6.11.5 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Ostholstein

Diese Linien betreffen den Kreis Plön nur peripher. Dennoch legt der Kreis Plön Wert darauf, frühzeitig über mögliche Änderungen informiert zu werden, um seine Interessen wahren zu können.

6.11.6 Linien in der Betreuung durch den Aufgabenträger Rendsburg-Eckernförde

Diese Linien betreffen den Kreis Plön nur peripher. Dennoch legt der Kreis Plön Wert darauf, frühzeitig über mögliche Änderungen informiert zu werden, um seine Interessen wahren zu können.

6.11.7 Linien mit einer Zuordnung zu mehreren Aufgabenträgern

Linie 4310 (Netz Mitte) ist den Aufgabenträgern Ostholstein und Plön zugeordnet. Hier wird eine Harmonisierung der Laufzeiten angestrebt, um künftig ggf. eine Vergabe jeweils der gesamten Linie zu ermöglichen.

Linien 410 und 411 gehören teilweise zum Netz Eigenbetrieb, teilweise befinden sie sich in der Verantwortung des Kreises Segeberg. Auch hier werden einheitliche Konzessionslaufzeiten für den gesamten Linienverlauf angestrebt, die auch von den übrigen Laufzeiten im Netz Eigenbetrieb abweichen können.

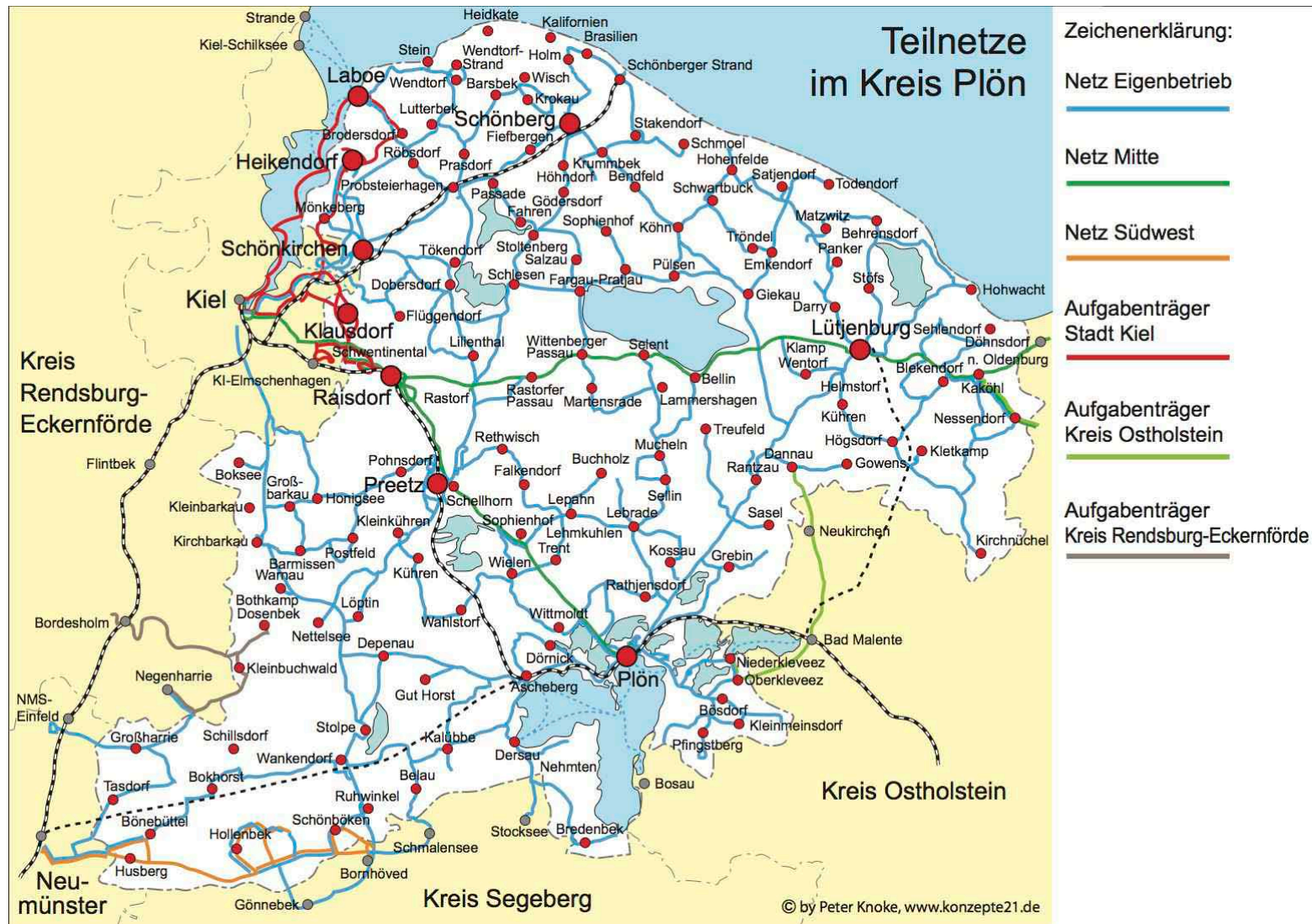


Abb. 64: Karte der Teilnetze im Kreis Plön

6.12 Finanzierungsrahmen

Für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (einschließlich Kosten für die Schülerbeförderung) sind in der Haushaltsplanung des Kreises für 2013 Mittel in Höhe von 4,143 Mio. € vorgesehen. Dieser Betrag spiegelt die saldierte Belastung des Kreishaushaltes wider; hinzu kommen noch Aufwendungen, die durch Einnahmen ausgeglichen werden (maßgeblich aus den Landes-Zuwendungen gemäß § 2 Abs. 2 der Landesverordnung zur Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen) in Höhe von 2,411 Mio. Euro. – Die Aufwendungen des Kreises für die Schülerbeförderung alleine betragen 3,443 Mio. Euro.

Der von der KVG durchgeführte Verkehr wird gemäß den Bestimmungen des Verkehrsvertrages mit dem Eigenbetrieb Beteiligungen von der Landeshauptstadt Kiel voll (d.h. unter Einbeziehung anfallender Defizite) finanziert. Für das Nachtbusangebot dieses Unternehmens zwischen Kiel und Laboe in Wochenendnächten gibt es einen Zuschuss der betroffenen Gemeinden. Die SFK betreibt ihren Verkehr auf eigene Rechnung, wobei die ÖPNV-Sparte bislang stets auf die Mitfinanzierung durch andere Geschäftsfelder des Unternehmens angewiesen war; der Kreis Plön beteiligt sich jährlich an der Verkehrsleistung des Winterfahrplanes mit 5.000 Euro (in o.a. Betrag enthalten).

In Anbetracht der überproportional steigenden Kraftstoffkosten und der ebenfalls überdurchschnittlichen Tarifabschlüsse bei den Personalkosten ist es für alle Beteiligten eine große Herausforderung, im Rahmen o.g. Mitteln das derzeitige ÖPNV-Angebot im gesamten Kreis zu erhalten. Bereits von 2012 auf 2013 war ein Anstieg des Finanzierungsbedarfs um rd. 380.000 Euro zu verzeichnen.

Für die Umsetzung eines neuen Verkehrskonzepts mit einem Integralen Taktfahrplan sowie der ganzjährigen Sicherstellung einer Anbindung aller Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern, wie in Kap. 6.1 beschrieben, ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf. In den einzelnen Unterkapiteln sind hierzu jeweils genauere Angaben gemacht. Aufgrund seiner finanziellen Bedeutung sei an dieser Stelle

explizit auf die Auswirkungen der in Kap. 6.1.2 entwickelten Bedienungskonzeption mit den dort unterschiedenen Angebots-Varianten hingewiesen: Während bei der Variante „Mindestangebot“ und auch der Variante „Planangebot“ mit zusätzlichen Kosten in der Größenordnung von 10.000 Euro im Jahr nahezu von einer Kostenneutralität auszugehen ist, entstehen bei Realisierung der Variante „Zielangebot“ erhebliche zusätzliche Finanzierungsbedarfe in unterschiedlicher Höhe für jede der einzelnen Teilmaßnahmen. Bei Verwirklichung aller zugehörigen Angebotskomponenten summieren sich diese auf über 2 Mio. Euro jährlich, wobei anzumerken ist, dass der Löwenanteil auf die Systemkomponente des ITF entfällt. Gegenzurechnen wären etwaige Einsparungen durch Leistungseinsparung an anderer Stelle, beispielsweise durch Neuordnung des Schülerverkehrs, wie in Kap. 6.1.3 dargestellt. Hierbei wären allerdings zunächst für die entsprechenden Untersuchungen Aufwendungen zu tätigen; das erzielbare Einsparpotenzial kann erst nach deren Abschluss abgeschätzt werden. Deutlich hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die zu erwartende Verringerung der Schülerzahl dort nicht automatisch zu Einsparungen führt (Grund: Änderungen in der Struktur der Schulstandorte und der Schülerströme mit Verringerung der Zahl der Schulstandorte, Erhöhung des Fahrschüleranteils und Diversifizierung der Ausrichtung selbiger).

Die ab 1.1.2013 geltende Landesverordnung zur Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen sieht vor, dass zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen geschlossen werden. Hier wird anzustreben sein, mit den Unternehmen verbindliche Beträge zu vereinbaren. Dabei wird eine gewisse Flexibilität bezüglich der Kosten- und Ertragspositionen notwendig sein, die von den Unternehmen bzw. vom Aufgabenträger nicht abgeschätzt werden können.

Der Kreis akzeptiert selbstverständlich auch die finanzielle Beteiligung der örtlichen Ebene bei Maßnahmen zum Erhalt oder zur

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, besonders mit Blick auf etwaige flexible Bedienformen.

6.13 Organisation

Die Frage der Organisation im ÖPNV betrifft die Zuordnung von Zuständigkeiten, die Beziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie ggf. vorhandene Kooperationsformen mit anderen Partnern. Nachfolgend werden die diesbezüglichen Gegebenheiten im Kreis Plön sowie deren zukünftige Perspektiven erläutert.

6.13.1 Derzeitige Strukturen

Die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV (lt. ÖPNV-Gesetz: übriger ÖPNV) liegt für das gesamte Kreisgebiet beim Kreis Plön als Aufgabenträger. Keine Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet hat die Übertragung der Aufgabenträgerschaft beantragt.

Somit werden alle organisatorischen Maßnahmen bezüglich der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen durch den Kreis selbst wahrgenommen.

Hierbei berücksichtigt der Kreis die Leistungen, die von den Schulträgern bei den Verkehrsunternehmen bestellt sind und von den Verkehrsunternehmen im Einvernehmen mit dem Schulträger und dem Kreis als Linienverkehr gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erbracht werden. Ebenso werden die Leistungen, die vom benachbarten Aufgabenträger Landeshauptstadt Kiel bestellt und finanziert werden, beachtet.

Die praktische Durchführung der Verkehrsbedienung obliegt den Verkehrsunternehmen, wobei der Kreis Plön sich hier – im Gegensatz z.B. zu vielen anderen Kreisen – zu erheblichen Teilen eines eigenen Unternehmens, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH bedient. Weitere bedeutende Verkehrsleistungen im Umland von Kiel werden vom im Eigentum des benachbarten Aufgabenträgers befindlichen Unternehmen Kieler Verkehrsgesellschaft mbH erbracht, so dass nur

vergleichsweise geringe Verkehre von am freien Markt tätigen Unternehmen erbracht werden.

Der Kreis ist – zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Land Schleswig-Holstein auf der Aufgabenträgerseite sowie der Autokraft GmbH, der DB Regio AG Regionalbahn Schleswig-Holstein, der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH und der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH auf der Unternehmensseite – Vertragspartner im VRK. In diesem Rahmen stellen die genannten Partner für den Bereich der Stadt Kiel, des Kreises Plön und des Ostteils des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine koordinierte und aufeinander abgestimmte Verkehrskonzeption sowie in Teilen eine gemeinsame Finanzierung sicher; letztere beschränkt sich dabei auf den Ausgleich von tariflichen Mindereinnahmen, die durch die in den letzten Jahrzehnten schrittweise weiterentwickelte tarifliche Integration entstanden sind.

Während die Unternehmen für ihre Kooperation im Innenverhältnis eine eigene Gesellschaft (Verkehrsgemeinschaft Region Kiel GbR) gegründet haben, ist die Zusammenarbeit der Aufgabenträger bisher im VRK-Vertrag geregelt. Seit 1.1.2013 gilt für letztere zusätzlich ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, der im Rahmen der Möglichkeiten des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit die Durchführung einiger ÖPNV-bezogener Aufgaben der Landeshauptstadt Kiel – auch für die beiden Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde – überträgt. In diesem Zuge wurde die bisherige VRK-Geschäftsstelle der Stadtverwaltung zugeschlagen. Seit vorgenanntem Datum ist der Kreis auch zuständig für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz. Diese Aufgabe gehört zu denjenigen, deren Durchführung der Stadt Kiel übertragen ist.

6.13.2 Perspektiven

Während der Laufzeit dieses Regionalen Nahverkehrsplanes muss für die künftige Gestaltung der Organisation aufgrund folgender Faktoren ein Vorschlag erarbeitet werden:

- Mögliche Anpassungserfordernisse an die Verordnung (EG) 1370/2007 und das vor der Novellierung stehende PBefG,
- ab 1.1.2013 geltende Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.4.2012,
- Bestrebungen des Landes zur Implementierung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein (Aufgabenträgerverbund),
- Weiterentwicklung der gemeinsamen Aufgabendurchführung oder –wahrnehmung auf der Ebene der VRK-Gebietskörperschaften (wird maßgeblich von den drei vorgenannten Faktoren beeinflusst).

Sobald abschließende Erkenntnisse zu diesen Aspekten und Regelungen vorliegen, muss auf deren Grundlage ein geeignetes Organisationsmodell mit Definition der Aufgabenzuordnung entwickelt werden, im Hinblick auf die Kooperation innerhalb des VRK-Bereiches im Konsens mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern. Zu den Bereichen „landesweiter Verbund“ und „VRK“ werden in den folgenden Kapiteln Ausführungen getätigt.

6.14 Zukunft des VRK

Seit 1998 arbeiten unter dem Dach des VRK die Gebietskörperschaften und die Verkehrsunternehmen im Bereich der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde (östl. Teil) – unter Einbeziehung des Landes Schleswig-Holstein – zusammen und entwickeln das ÖPNV-System gemeinsam weiter. Grundlage bildet der VRK-Vertrag, der seither mehrmals an geänderte Rahmenbedingungen angepasst wurde. Dieser regelt die Beziehungen zwischen beiden Seiten im Hinblick auf die Tarif- und Angebotsgestaltung sowie deren Finanzierung, wobei er dieses bei weitem nicht abschließend tut; v.a. im Bereich des Verkehrsangebotes, aber auch bei einzelnen Tarifangeboten werden von den einzelnen Aufgabenträgern erhebliche eigene, direkte Finanzierungsbeiträge geleistet. Zusätzlich sind dort in § 9 einige Bestimmungen zu Fragen der Zusammenarbeit der VRK-Gebietskörperschaften enthalten.

Eine grundlegende Neuerung hinsichtlich der Rahmenbedingungen ergab sich für den VRK mit der Einführung des landesweiten Tarifsystems 2005: Hiermit wurde eines der wesentlichen Fundamente der Kooperation auf eine andere Ebene transferiert. Bezüglich verschiedener weiterer Bereiche zeichnet sich gegenwärtig eine analoge Entwicklung infolge der Bestrebungen zur Schaffung eines landesweiten Verkehrsverbundes ab (vgl. Kap. 6.14).

Alle Verbundpartner haben jedoch bekundet, am VRK festzuhalten, da dessen Gesamtgebiet angesichts seiner intensiven, die kommunalen Grenzen überschreitenden Verkehrsverflechtungen *e i n e n* Verkehrsraum darstellt, innerhalb dessen im Interesse der Fahrgäste eine abgestimmte Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes erforderlich ist. Infolgedessen ist der VRK – in der Funktion einer Planungs- und Organisationsgemeinschaft – weiterhin sachgerecht. Auch die LVS stützt diese Sichtweise.

Auf Aufgabenträgerseite kommt dies für den ÖPNV dem Ziel einer generellen Stärkung der Zusammenarbeit und Integration innerhalb der „KielRegion“ entgegen. Um unter der Bedingung der vorhandenen Knappheit öffentlicher Mittel möglichst Spielräume zu erhalten bzw. zu gewinnen, ist die Bündelung der vorhandenen Ressourcen als zielführend anzusehen. Insofern sollten Aufgaben, die auf regionaler Ebene bündelbar sind, gemeinsam, also auf Verbund-Ebene angesiedelt werden. In dieser Konstellation kann der VRK auch die Funktion eines Dienstleisters für ÖPNV-Aufgabenträgerangelegenheiten erfüllen. Der Abschluss des in Kap. 6.13 bereits erwähnten interkommunalen Kooperationsvertrages zum 01.01.2013 ist ein bedeutender Schritt in dieser Hinsicht. Im Rahmen des § 19 a GkZ wurde die Durchführung folgender Aufgaben der Landeshauptstadt Kiel übertragen und wird mithin seither zentral wahrgenommen:

- Verbesserung der Transparenz bei der ÖPNV-Finanzierung (einschl. Controlling)
- Ermittlung und Umsetzung von Aufgabenträgerpflichten die aus der Anwendung der VO (EG) 1370/2007 erwachsen,
- Verkehrsplanung einschl. Verhandlungen mit den Unternehmen,
- weitere Aufgaben, die sich für die Aufgabenträger aus Verordnungen des Landes ergeben.

Zu diesem Zweck wurde die VRK-Geschäftsstelle zu einer Dienststelle innerhalb des Eigenbetriebes Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel transformiert und nimmt diese Aufgaben wahr (das zuvor schon bestehende aufgabenträgerspezifische Tätigkeitsprofil der VRK-Geschäftsstelle blieb dabei in vollem Umfang erhalten); gleichzeitig wird durch die räumliche Zusammenfassung die enge Abstimmung und Koordination zwischen allen Partnern gewährleistet. Aus dem RNVP erwachsende Aufgaben wie z.B. die in Kap. 6.1.3 dargestellte Überprüfung des Schülerverkehrs können somit vom Grundsatz her auf diese Ebene übertragen werden; allerdings wäre zu diesem Zweck eine Aufstockung der gegenwärtigen personellen Ausstattung notwendig.

Zusätzlich übertragen wurden ferner die Genehmigung der Linienkonzessionen sowie die Wahrnehmung der Aufsichts- und Prüfpflichten (angesiedelt im Ordnungsamt).

Für die weitere Entwicklung ist die derzeitige Diskussion um die Einführung und Ausgestaltung eines landesweiten Verbunds von erheblicher Bedeutung; hier gilt es, eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen der Landes-Verbundorganisation und der regionalen Kooperation umzusetzen und dabei Parallelstrukturen zu vermeiden. Zwar liegt derzeit kein einvernehmlicher Beschluss über die Aufgaben sowie die Struktur und Finanzierung der landesweiten Verbundorganisation vor (vgl. Kap. 6.15), doch wird bisher davon ausgegangen, dass diese grundsätzlich v.a. für übergeordnete Fragen mit landesweiter Bedeutung zuständig sein wird, während für die

regionalen und lokalen Belange die örtliche Ebene zuständig bleibt. Hierzu zählen z.B. Konzeption und Finanzierung des Leistungsangebotes im „übrigen ÖPNV“, Erstellung RNVP, Vergabe und Bestellung der ÖPNV-Leistung, Verträge mit den Unternehmen, Pflege regionaler Daten, Information/Kommunikation des regionalen Leistungsangebotes, besondere regionale Projekte.

Innerhalb der VRK-Aufgabenträger wurde bereits eine gemeinsame Erstellung des nächsten RNVP 2018 für das Gesamtgebiet in die Diskussion gebracht. Auch die Überprüfung der Finanzierungsströme auf Basis des VRK-Vertrages gehört zu den in nächster Zeit abzuarbeitenden Aufgaben, da die zugrundeliegende Datenbasis mit fortschreitender Zeit zunehmend veraltet. Auch eine Weiterentwicklung der VRK-Aufgabenträger zu einer „Gruppe von Behörden“ gemäß EU-Recht, die in ihrem Gesamtgebiet als Einheit die Verkehre definiert, bestellt und finanziert, wurde bereits als mögliche Perspektive in die Überlegungen einbezogen, wobei hier angesichts der unterschiedlichen Voraussetzungen bei den einzelnen Aufgabenträgern und des notwendigen Beratungsbedarfs kurzfristig keine Entscheidung erwartet werden kann. Ebenso ist in organisatorischer Hinsicht in den nächsten Jahren keine Änderung möglich, da eine Zusammenfassung der ÖPNV-Abteilung des EBK und der ehem. Geschäftsstelle eine Zerlegung des EBK nach sich ziehen würde, die bis auf weiteres nicht machbar erscheint. Durch die räumliche Nähe sind jedoch in der täglichen Arbeit alle Möglichkeiten der Zusammenarbeit gegeben.

Die Unternehmen im VRK sind über den – seit VRK-Start geltenden – VGRK-Vertrag zu einer GbR zusammengeschlossen und arbeiten auf dieser Grundlage zusammen. Auch dieser Vertrag wurde von keinem der Unternehmen in Frage gestellt, so dass auch die Kooperation zwischen den Unternehmen weiter Bestand haben wird. Entsprechend dem Gesellschaftszweck, der in einer Steigerung der Benutzung und der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel, einer Verbesserung der Verkehrsbedienung und einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit besteht, ist hiermit die Grundlage für die Bereitstellung eines abgestimmten

Angebotes und für weitergehende betriebsübergreifende Rationalisierungen vorhanden.

6.15 Landesweiter Verbund

Die Implementierung eines landesweiten Verkehrsverbundes ist beschlossenes politisches Ziel der gegenwärtigen Landesregierung; dabei soll es sich – u.a. aus Wettbewerbsgründen – um einen Aufgabenträgerverbund handeln. Erreicht werden soll hiermit eine Verbesserung der Markenverbreitung von „nah.sh“ sowie der Kundenkommunikation, eine Optimierung der Verknüpfung und Vernetzung durch verbesserte Fahrplanabstimmung, eine Angleichung von Standards, die Sicherung des landesweiten Tarifsystems und eine Erhöhung der „Schlagkraft“ der ÖPNV-Aufgabenträgerseite.

Derzeit werden Beratungen über die detaillierte organisatorische Ausgestaltung, die Finanzierung und die konkrete Aufgabenzuordnung auf verschiedenen Ebenen geführt. Entsprechend bisheriger Erkenntnisse sollen die Verbundaufgaben primär in großen, überregionalen Herausforderungen angesiedelt sein; für die Aufgaben auf lokaler und regionaler Ebene bleiben weiterhin die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte verantwortlich (oder deren Kooperationen). Zusätzliche Managementkosten, die der landesweite Verbund verursacht, sollen vom Land übernommen werden. Die Verbundorganisation soll aus der LVS erwachsen, indem diese zu einer Nahverkehrsverbund GmbH für Schleswig-Holstein weiterentwickelt wird. Die Zusammenarbeit mit der Unternehmensseite, die über die NSH landesweit organisiert ist, soll durch vertragliche Vereinbarungen geregelt werden.

Es ist angestrebt, bis zur Jahresmitte 2013 die Beratungen zu einem umsetzungsreifen Ergebnis zu führen.

Für den Kreis Plön sind im Hinblick auf die Gestaltung des Verbundes folgende (mit den beiden anderen VRK-Aufgabenträgern abgestimmte) Aspekte von hoher Bedeutung:

- Es sollten keine zusätzlichen Strukturen geschaffen werden, die nicht an anderer Stelle Entlastung bringen.
- Die Finanzierung muss abschließend geklärt sein, wobei zusätzliche finanzielle Belastungen – auch was mögliche Folgekosten von Verbundentscheidungen angeht – für den Kreis kaum darstellbar sind.
- Ausreichende Mitwirkungsrechte der einzelnen Aufgabenträger müssen gesichert sein, wobei allerdings auch eine Blockade durch einzelne Partner unterbunden werden muss.
- Die bestehende Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern im VRK ist im Hinblick auf die Aufgabenzuordnung zu beachten; hier besteht bereits eine „schlanke“ Organisation zur umfassenden abgestimmten Aufgabenwahrnehmung innerhalb der Gesamtregion.
- Im Mittelpunkt der Verbundausgestaltung muss die Sicherung eines guten und finanzierbaren ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung stehen.

6.16 Umsetzungsplan einschließlich weiterer Untersuchungen

Die für die Umsetzung der zahlreichen im RNVP aufgezeigten Maßnahmen bzw. zur Erreichung der Ziele notwendigen Schritte werden nachfolgend – abgeleitet aus den betreffenden Einzelkapiteln – zusammenfassend dargestellt:

- Erstmaliges Treffen zwischen Aufgabenträger und allen Verkehrsunternehmen zur Definition von Qualitätsmerkmalen und deren Überwachung;
- Regelmäßige Treffen (mindestens einmal jährlich) zwischen Aufgabenträger und allen Verkehrsunternehmen zur Überprüfung o.a. Qualitätsmerkmale sowie zur besseren Abstimmung des Verkehrsangebots bzw. der Verkehrsleistung.

- Grundsatzentscheidung darüber, ob gem. 6.1 das Planangebot oder das Zielangebot (bzw. einzelne Elemente davon) verwirklicht werden soll mit Stufenkonzept zur Umsetzung (unter Berücksichtigung von dem Mindestangebot zuzuordnenden Maßnahmen); eine Klärung der Finanzierung besonders bei Entscheidung für das Zielangebot ist in diesem Zuge erforderlich.
- Bestandsprüfung der Angebote im Schülerverkehr und Entwicklung der Verfahren für die künftige laufende Prüfung der wirtschaftlich optimierten Leistungserbringung. Notwendig ist auch die Schaffung der erforderlichen Strukturen (Aufgabenzuordnung; Personalgestaltung).
- Erste Schritte zu den beiden vorgenannten Punkten:
 - Lokale Netzoptimierung unter Integration der Leistungen für den Schülerverkehr im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Kiel – Schönberger Strand und der Entwicklung der gymnasialen Oberstufe in Schönberg als Eingangsstufe für die Einführung des ITF.
 - Soweit machbar, Anschlussoptimierung an den vorgesehenen Taktknoten bzw. Richtungsanschlüssen.
- In die Konzeptentwicklung für den Bereich Schönberg eingebettet sein soll gemeinsam mit dem Nachbar-Aufgabenträger Kiel und dem Land ein Gesamtkonzept für den ÖPNV in diesem Bereich erarbeitet werden, sofern die beiden genannten Aufgabenträger sich daran beteiligen. Im Hinblick auf den ITF ist ferner die Abarbeitung der aufgeworfenen tariflichen Fragen in den Gremien des SH-Tarifes notwendig.
- Begleitung des Landesprojektes „Echtzeitinfo, Anschlusssicherung, DFI (hier Standortentscheidungen; Koordination mit den betroffenen Kommunen und VU). Standortauswahl für (höherwertige) B&R-Anlagen unter Berücksichtigung der E-Bikes/Pedelecs sowie ggf. für P&R-Ausbaumaßnahmen (auch hier Koordination mit den Kommunen erforderlich).
- Entwicklung eines Konzepts für touristische Tarifangebote und ggf. saisonale Verkehre im Kreis Plön; Initiativen für Gesprächsrunden zwischen VU und örtlichen Tourismusstellen/-verbänden.
- Aufbau Haltestellenkataster und Entwicklung einer Ausbau-Prioritätenliste zur barrierefreien Gestaltung (unter Berücksichtigung der Kategorisierung; Koordination mit Kommunen notwendig).
- Einrichtung eines Fahrgastbeirates mit den Verbandsvertretern /Beauftragten für Menschen mit Behinderungen zur Beratung der Weiterentwicklung der Barrierefreiheit.
- Steigerung des Anteils von Niederflurbussen im Rahmen der kontinuierlichen Fuhrparkerneuerung (um die in Kap. 6.2.1 genannten Ziele zu erreichen wären durchschnittlich 4 zusätzliche Niederflurbusse jährlich erforderlich).
- Abschluss von Finanzierungsverträgen über die kommunalisierten Mittel (oder alternativ Verkehrsverträge); Übertragung der Verträge im Schülerverkehr auf den Kreis; Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in den Teilnetzen.
- Gemeinsames Vorgehen mit den VRK-Aufgabenträgern im Projekt „Landesweiter Verbund“ zu dessen Ausgestaltung unter Beachtung der gemeinsam festgelegten Eckpunkte; Prüfung von wichtigen Fragen für die Weiterentwicklung des VRK (wie zukünftig gemeinsame RNVPe, Weiterentwicklung des einer gemeinsamen Durchführung gem. § 19 a GkZ unterworfenen Aufgabenspektrums, Sinnhaftigkeit und Machbarkeit einer „Gruppe von Behörden“, Sachgerechtigkeit der gegenwärtigen Finanzströme); Wechselwirkungen mit dem landesweiten Verbund sind dabei zu beachten.

7 Zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön

Die Bahnreform 1994 hat im Schienen-Personen-NahVerkehr (SPNV) zu einem bedeutenden und immer noch anhaltenden Aufschwung geführt. In Schleswig-Holstein ist es gelungen, im Betrieb eine

Kostensenkung bei gleichzeitiger Qualitäts- und Einnahmensteigerung zu realisieren. Damit wurde finanzieller Spielraum geschaffen. Dieser wird einerseits für eine hohe barrierefreie Zugänglichkeit zu den Zügen, als auch für eine Taktverdichtung und die Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnhöfe in Schleswig-Holstein genutzt.

Nachfolgend eine **Übersicht** über die durch den Kreis Plön führenden Bahnstrecken:

Bahnstrecke	Kiel - Lübeck	Kiel - Schönberger-Strand	Neumünster - Ascheberg	Bad Malente - Lütjenburg
Länge ca. km	80	26	25,5	17,5
davon Kreis Plön ca.	30 km	17 km	22 km	8 km
Status	in Betrieb	in Betrieb	stillgelegt	ohne Verkehr
Stilllegungsantrag				Juli 2012
SPNV bis	in Betrieb	1975/1981	1985	1976
Güterverkehr	sporadisch	auf Teilstrecken	bis ca. 1991	bis ca. 1995
Hauptnutzung z.Zt.	SPNV	GV/Museums-V	Fahrrad-Draisinen	keine
Vmax (vor Stilllegung)	140 km/h	50 km/h	(100 km/h)	(50 km/h)
Vmax-Planung	140 km/h	100 km/h	-	-

7.1 Bahnstrecke Kiel – Lübeck

7.1.1 Bestand

Die **Bahnstrecke Kiel-Lübeck** ist in den letzten Jahren stark aufgewertet worden und bedient seit 2010 in einem Halbstundentakt die größeren Bahnhöfe entlang der Strecke.

7.1.2 Zukünftige Planungen

Zukünftig sollen auf der Strecke Fahrzeiten zwischen Kiel und Lübeck von unter einer Stunde realisiert werden.

Dieser Ausbau bringt für die 4 Bahnhöfe im Kreis Plön sowohl Vor-, als auch Nachteile:

7.1.3 Vorteile für den Kreis Plön

- Deutliche Fahrzeitverkürzung Plön - Kiel
- Geringe Fahrzeitverkürzung Plön - Lübeck
- Bessere Regionalbahn (RB)-Vertaktung Preetz - Kiel
- Option auf die Nutzung weiterer Umsteigeverbindungen bei Nutzung der RE in den Knoten Kiel und Lübeck.

7.1.4 Nachteile für den Kreis Plön:

- Entfall sämtlicher RE-Halte in Preetz, entsprechende Fahrzeitverlängerungen von Preetz in Ri. Plön und Lübeck
- Halt der RB Züge in Preetz Richtung Plön nur im Stundentakt
- Längere Übergangszeiten in Kiel von der RB auf andere Züge
- Entfall der halbstündlich vertakteten Zughalte in Plön, so dass es Verschlechterungen beim Umstieg auf den Stadtverkehr Plön geben wird
- Entfall des zusätzlichen RE-Halts in Ascheberg, und damit eine Verschlechterung für Pendler morgens von Ascheberg nach Plön.

7.1.5 Empfehlungen

Da die Fahrplanänderungen schon beschlossen sind, und die Umsetzung eingeleitet wurde, wird empfohlen, folgende Maßnahmen einzufordern, bzw. umzusetzen, um die negativen Folgen für den Kreis Plön zu minimieren:

- Bei einem Ausbau des Abschnitts Kiel-Preetz können zusätzliche Zugleistungen zwischen Kiel und Preetz angeboten werden. Der Ausbau ist im Zuge der SRB vorgesehen. Im Vorgriff auf eine spätere Einführung der SRB können bei einem konventionellen Ausbau auch zusätzliche Haltepunkte (Schwentinental-Ostseepark und Preetz-Nord) eingerichtet werden.
- Änderung des Busstadtverkehrs in Plön, um sich an den geänderten Schienenfahrplan anzupassen.
- Prüfung von zusätzlichen Buskapazitäten zwischen Ascheberg und Plön, um Härten im morgendlichen Verkehr abzumildern.

Die Interessen des Kreises Plön gegenüber dem Land können im Rahmen der Beteiligung am LNVP artikuliert werden.

7.2 Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand



Abb. 65: Bahnhof Schönkirchen,

Foto: Peter Knoke

7.2.1 Bestand

Der regelmäßige Personenverkehr auf dieser Strecke ist 1981 eingestellt worden (Abschnitt Schönberg - Schönberger Strand: 1975). Es finden z. Zt. Museums-, Touristik und Veranstaltungsverkehre statt. Schwerpunkt ist der Museumsverkehr des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) zwischen Schönberger Strand und Schönberg an ca. 40 Betriebstagen im Jahr. Ein Teil der Züge verkehrt bis nach Probsteierhagen und einige Sonderfahrten auch bis nach Kiel. Während der Kieler Woche finden regelmäßige Personenverkehre zwischen Kiel und Schönberg durch die Regionalbahn SH statt.

Im Kieler Abschnitt gibt es bis Oppendorf regelmäßigen Güterverkehr (GV) (Anschlussgleis von dort zum Ostuferhafen in Kiel-Dietrichsdorf). Ausnahmsweise gibt es auch Güterverkehr bis nach Probsteierhagen.

Es gibt insgesamt vier Infrastrukturbetreiber, davon zwei im Kreis Plön: die VKP (von Oppendorf bis Schönberg) und der VVM (von Schönberg bis Schönberger Strand). Die beiden anderen Betreiber sind die DB Netz AG (von Kiel-Hbf bis zum Abzweig Schönberger Strand) und Seehafen Kiel (von der Abzweig Schönberger Strand bis Oppendorf). Die VKP sollte das Rückkaufrecht von verkauften Streckenabschnitten nutzen, mit dem Ziel, die Infrastruktur zukünftig aus einer Hand durch die VKP zu betreiben.

Die Reaktivierung für den SPNV ist seit 1997 in der Diskussion. Wegen der geplanten Einbindung in die immer wieder verzögerte Stadt-Regionalbahn (SRB) ist die Reaktivierung für den SPNV bisher nicht umgesetzt worden.

7.2.2 Zukünftige Planungen

Inzwischen plant das Land zunächst eine Reaktivierung für regelmäßigen SPNV (Inbetriebnahme für 2015 geplant) unabhängig von der Einführung der SRB. Dafür soll die Strecke umfassend ausgebaut werden. Es sollen Züge im Stundentakt verkehren. Ein Anschluss an den Taktknoten in Kiel ist vorgesehen. Eine stündliche Zugkreuzung in Schönberg jeweils zur Minute 30 soll optimierte Busanschlüsse ermöglichen.

Die Investitionskosten werden weitgehend durch Land und Bund getragen.

7.2.3 Vorteile für den Kreis Plön

- Kürzere Reisezeit für die Mehrheit der Fahrgäste

- eine erheblich bessere Erschließung des Fahrgastpotentials, damit verknüpft höhere Einnahmen.
- optimale Einbindung in den Taktknoten Kiel.
- Ggf. Durchbindung von Zügen über Kiel hinaus.
- einfachere Mitnahmemöglichkeit von sperrigen Gütern, wie Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühlen.
- Eine Eisenbahn wird die Siedlungsachse von Kiel nach Schönberg stärken und attraktiver machen. Damit ist mit der Ansiedlung von weiteren Einwohnern, aber auch Gewerbe in diesem Bereich zu rechnen.
- Land und Bund sind bereit, die Reaktivierung der Schiene mit hohen finanziellen Mitteln zu fördern.

Fahrplankonzept

Nach dem derzeitigen Fahrplankonzept werden sich die Fahrzeiten nach Kiel Hbf für die Abfahrten ab Schönberger Strand, Schönberg, Probsteierhagen und Schönkirchen gegenüber der heutigen Bedienung durch den Bus erheblich verkürzen. Durch die Anbindung des Taktknotens in Kiel ist eine schnelle Durchbindung zu anderen Bahnhöfen in Deutschland sichergestellt. Es wird mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen gerechnet.

Infrastruktur

Der jetzt geplante und durch das Land finanzierte Ausbau der Strecke soll eine spätere SRB ermöglichen. Dadurch sinken die Investitionskosten für den geplanten Betrieb der Strecke als SRB erheblich. Lediglich das Herrichten des Bahnhofsumfelds der angefahrenen Bahnhöfe sowie anteilige Kosten für

Schienenkreuzungen sind durch die zuständigen Ämter und Gemeinden im Kreis Plön zu finanzieren.

Eine gute Verkehrsinfrastruktur wird zu einer Aufwertung der Achse Kiel – Schönberger Strand führen, mit der Erwartung von zusätzlichen Wohn- und Gewerbegebieten.

Infrastrukturbetrieb

Im Rahmen der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes erhält die VKP die Möglichkeit, das Geschäftsfeld Infrastruktur wieder aufzubauen und zusätzliche Erlöse im Rahmen der Trassennutzungsgebühren zu erwirtschaften.

7.2.4 Nachteile für den Kreis Plön

- Fahrgeldverluste bei der Buslinie 200. Die derzeit geplante Leistungsreduzierung beim Bus wird nach derzeitiger Planung nicht ausreichen, um die erwarteten Einnahmeverluste zu kompensieren.
- Je nach Konzept ist es möglich, dass Unterwegshalte nicht bedient werden.
- Kleinere Orte ohne Zughalt haben eine geringere Bedienfrequenz.

Fahrplankonzept

Wenn das derzeit diskutierte Fahrplankonzept umgesetzt wird, ist ein Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Schiene in Schönberg vorgesehen, so dass der Bus zusätzlich zur Eisenbahn fahren muss, um die Verkehrsbedürfnisse auch der Unterwegshalte zu bedienen. Damit müssen sich Eisenbahn und Bus das Fahrgastaufkommen

teilen, so dass beim Bus trotz insgesamt ggf. mehr Fahrgästen mit weniger Fahrgelderlösen zu rechnen ist.

Infrastruktur

Nach dem letzten Stand (April 2013) sind Kreuzungen in Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg geplant.

Der VVM legt Wert auf eine ausreichende Zahl von Begegnungsstellen (Zugkreuzungen), unter anderem ein drittes Gleis in Schönberg, um auch nach Aufnahme des Personenverkehrs Fahrten mit Museumszügen bei geringer Geschwindigkeit (40 km/h) zwischen Schönberger Strand und Kiel durchführen zu können.

Außerdem wünscht der VVM, dass die technische Ausstattung (Signalanlagen, BÜ-Anlagen) die Fahrt von Zügen mit 300 m Länge zwischen Kiel und Schönberger Strand ermöglicht.

Soweit eine weitere Begegnungsstelle realisiert werden soll, empfiehlt der Gutachter, diese in Fiefbergen zu realisieren. Damit ist eine größere Flexibilität für zukünftige Betriebskonzepte Bahn/Bus möglich. Es wird erwartet, dass dann das auszugleichende Betriebsdefizit beim Bus geringer ausfallen kann.

7.2.5 Offene Punkte

Infrastrukturbetrieb

Die LVS erwartet, dass die Strecke außerhalb des Bereiches des Kieler Hauptbahnhofes (DB) nur von einem Infrastrukturunternehmen betrieben wird. Die VKP muss, wenn sie als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) Erlöse im Rahmen von Trassennutzungsgebühren erwirtschaften möchte, von dem

Vorkaufsrecht gegenüber den derzeit anderen Eigentümern von Teilen der Strecke Gebrauch machen oder mit diesen Kooperationen eingehen.

Die Museumsbahn

Neben dem Wunsch nach ausreichenden Ausweichstellen für Zugkreuzungen macht der VVM darauf aufmerksam, dass entlang der Strecke Schönberg – Schönberger Strand der Charakter einer Museumsbahn auch im äußeren Erscheinungsbild der Strecke erhalten werden soll; hierzu gehört zum Beispiel der Erhalt der Telegraphenleitungen.

Die VVM legt Wert darauf, dass auch der Fahrweg zwischen Schönberg und Schönberger Strand dem Reisenden den Eindruck einer historischen Eisenbahn vermittelt, hierzu gehören u.a. die Kies-Sand-Bettung und die Verlaschung der Schienen.

7.2.6 Finanzielle Auswirkungen auf den Kreis Plön

Da das Land die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke für den SPNV übernimmt, entstehen im Kreis Plön nur Infrastrukturkosten für die Herrichtung und Gestaltung der Bahnhofsumfelder.

Welche finanziellen Auswirkungen die Reaktivierung der Schiene auf den Busverkehr hat, ist derzeit nicht abschätzbar. Je nach Fahrplanmodell können bei der VKP Einnahmeverluste entstehen, die durch eine Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit kaum aufgefangen werden können. Dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn die Fahrgäste vom aufkommensstarken Schönberg und Probsteierhagen zukünftig mit der Eisenbahn statt mit dem Bus fahren, wobei der Bus die Strecke wegen der mit der Schiene nicht erreichbaren Halte weiter parallel bedienen muss.

Die VKP wird im Rahmen der Vermarktung der Trassen einen Überschuss erzielen. Da die Höhe von Netzentgelten derzeit im Fokus der öffentlichen Diskussion steht, kann es zu einer Überprüfung der Netzentgelte kommen. Die Regulierung begrenzt also die Gewinnmöglichkeiten durch den Betrieb der Infrastruktur.

Die entstehenden Verluste im Busverkehr können durch die Erlöse aus dem Trassengeschäft nur teilweise kompensiert werden.

7.2.7 Empfehlungen

Es wird empfohlen, die Reaktivierung der Strecke zu unterstützen, gleichzeitig aber die finanziellen Interessen des Kreises Plön zu wahren. Dabei spielt die Anzahl der Kreuzungspunkte auf der Strecke eine wichtige Rolle.

Der Gutachter geht davon aus, dass bei der Herstellung von einer zusätzlichen weiteren Kreuzungsmöglichkeit in Fiefbergen eine größere Freiheit bei der Fahrplanerstellung, die bei zusätzlichen Kreuzungspunkten weitere Halte der Regionalzüge auf der Strecke zulässt. Damit werden Fahrplankonzepte ermöglicht, welche z.B. nicht nur eine zusätzliche Bedienung durch den Bus erfordern, sondern auch eine integrierte Bedienung der Strecke durch Bus und Bahn möglich machen. Daraus können sich finanzielle Vorteile für den Bus ergeben.

Wenn eine Infrastruktur hergestellt wird, die zusätzliche Zugkreuzungen ermöglicht, kann die erforderliche Höchstgeschwindigkeit reduziert werden, so dass die Strecke dann mit weniger Aufwand reaktiviert werden kann.

Im Rahmen der Untersuchung, welche Infrastrukturveränderungen erforderlich sind, um den von der LVS vorgesehenen

Schienenverkehr zu realisieren, wird empfohlen auch die Belange der Museumsbahn angemessen zu berücksichtigen, da diese eine hohe touristische Attraktivität auch über den Kreis Plön hinaus aufweist.

7.3 Einführung einer StadtRegionalBahn im Kreis Plön

7.3.1 Die Planung der SRB

Die Region Kiel plant schon seit langer Zeit im Raum Kiel eine StadtRegionalBahn (SRB) einzuführen. Dabei würden Schienenfahrzeuge in der Stadt Kiel im Straßenraum oder auf gesondertem Fahrweg durch die aufkommensstarken Gebiete in Kiel verkehren, während sie außerhalb von Kiel auf vorhandenen Gleiskörpern das Umland besser mit der Stadt Kiel verbinden würden.

Für den Fall einer Realisierung der Stadt-Regionalbahn Kiel ist die Einbeziehung der Strecken Kiel – Schönberger Strand und Kiel – Preetz vorgesehen.

Die jetzt geplante Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand soll eine spätere SRB ermöglichen, auf der Eisenbahnstrecke zwischen Kiel und Preetz sind für den Betrieb der SRB zusätzliche Möglichkeiten für Zugkreuzungen vorgesehen.

7.3.2 Vorteile für den Kreis Plön

- bessere Erschließung der Stadt Kiel aus dem Kreis Plön heraus.
- durchgehende Züge durch die Kieler Innenstadt ohne Umsteigen (Ri. Universität, Wik, ggf. Melsdorf)
- Höhere Beförderungsgeschwindigkeit bei umsteigefreien Verbindungen

Entwurf: 3. RNVP Kreis Plön

- Halbstundentakt für die durch die RSB bedienten Streckenabschnitte (Schönberger Strand - Kiel - Melsdorf, Preetz - Kiel-Suchsdorf), ggf. 15-Minutentakt Ralsdorf - Kiel-Holstenplatz)
- Realisierung weiterer Halte (z.B. Passade oder Fiefbergen) ggf. bei Weiterentwicklung des Betriebskonzeptes möglich
- Die Fördergelder für die SRB sind bewilligt und müssen nur abgerufen werden.
- Das Land ist bereit, die Schieneninfrastruktur für einen Vorlaufbetrieb auf Kosten von Land und Bund wieder her zu richten.
- insgesamt bedeutet die Einführung einer SRB eine deutliche Aufwertung der Region Kiel (ehemalige K.E.R.N.-Region) und eine Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten.



Abb. 66: Geplantes Streckennetz der StadtRegionalbahn, © www.konzepte21.de

7.3.3 Nachteile für den Kreis Plön

Die Einführung einer StadtRegionalBahn beeinflusst den Busverkehr auf den Achsen Kiel-Schönberger Strand und Kiel-Preetz.

Von größerer Bedeutung sind die Auswirkungen auf die Achse Kiel - Schönberger Strand, da zwischen Kiel und Preetz derzeit schon eine Bahnlinie verkehrt.

Die finanziellen Verluste für den derzeitigen Busverkehr sind nicht absehbar. Sie entstehen in Abhängigkeit der Abstimmung beim zukünftigen Fahrplanangebot zwischen Bus und Schiene.

7.3.4 Offene Punkte

Bei Realisierung der SRB ist im Verkehr zwischen Mönkeberg, Heikendorf und Laboe einerseits und der Kieler Innenstadt andererseits zu klären, ob es zu einem generellen Umsteigezwang für die Fahrgäste kommen soll.

7.3.5 Empfehlung

Die Einführung einer SRB ist grundsätzlich aufzunehmen, da sie positive Impulse für die Infrastruktur einer Region setzt. Auf jeden Fall sind die finanziellen Auswirkungen für den Kreis Plön hinsichtlich der Einführung einer SRB zu beachten - im Rahmen des RNVP sind sie allerdings nicht zu quantifizieren.

7.4 Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg

7.4.1 Bestand

Diese Bahnstrecke wurde am 31. Mai 1866 als Teil einer Landesquerverbindung zwischen Neumünster und Neustadt gleichzeitig mit dem Abzweig Kiel - Ascheberg eröffnet. Der Streckenabschnitt zwischen Neumünster und Ascheberg ist geradlinig trassiert. Im Zuge der Stilllegungswelle wurde der Personenverkehr 1985 eingestellt und durch Busverkehr ersetzt. Die Bahnstrecke ist seit 1995 für den gesamten Eisenbahnverkehr stillgelegt. Bis 2008 hatte das Land die Strecke im Bahntrassensicherungsprogramm zur späteren Reaktivierung vorgehalten. Im November 2008 sprach sich der Kreistag des Kreises Plön gegen eine Reaktivierung der Strecke aus. U.a.

"Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien standen der

Fortführung des Trassensicherungsvertrages entgegen" (Quelle: LNVP 2008-2012). Am 30. Juni 2009 beantragte DB Services Immobilien beim Eisenbahn-Bundesamt in Hamburg die Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken. Während der Einspruchsfrist wurde von Seiten verschiedener betroffener Gemeinden wie auch von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) der Entwidmung widersprochen. Im Oktober 2010 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Freistellung der Grundstücke und damit die Entwidmung der Strecke abgelehnt. Verschiedene Akteure (u.a. die Städte Neumünster und Plön mit Unterstützung der RSE und der AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz) haben seitdem mit Überlegungen und Vorarbeiten für eine (kostengünstige) Reaktivierung, im ersten Schritt unter touristischen Aspekten, begonnen. (Quellen: LNVP 2008 – 2012, Wikipedia, Interviews).

Verkehrliche Bedeutung der Strecke

Der Kreis Plön war und ist verkehrlich nicht gut an den Fernverkehr angeschlossen. Die Städte Neumünster und Kiel, die durch den Fernverkehr viel besser erschlossen sind als der Kreis Plön, können im Verhältnis zum Kreis Plön Wirtschaftskraft sichern und teilweise sogar ausbauen.

Das Land Schleswig-Holstein baut Infrastruktur für den Fernverkehr aus. Sowohl über den Ausbau der A 21, als auch über den Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Kiel und Lübeck gibt es eine bessere Anbindung des Kreises. Richtung Hamburg und ins südwestliche Schleswig-Holstein müssen Eisenbahnreisende aber entweder den Umweg über Kiel oder den Umweg über Lübeck in Kauf nehmen.

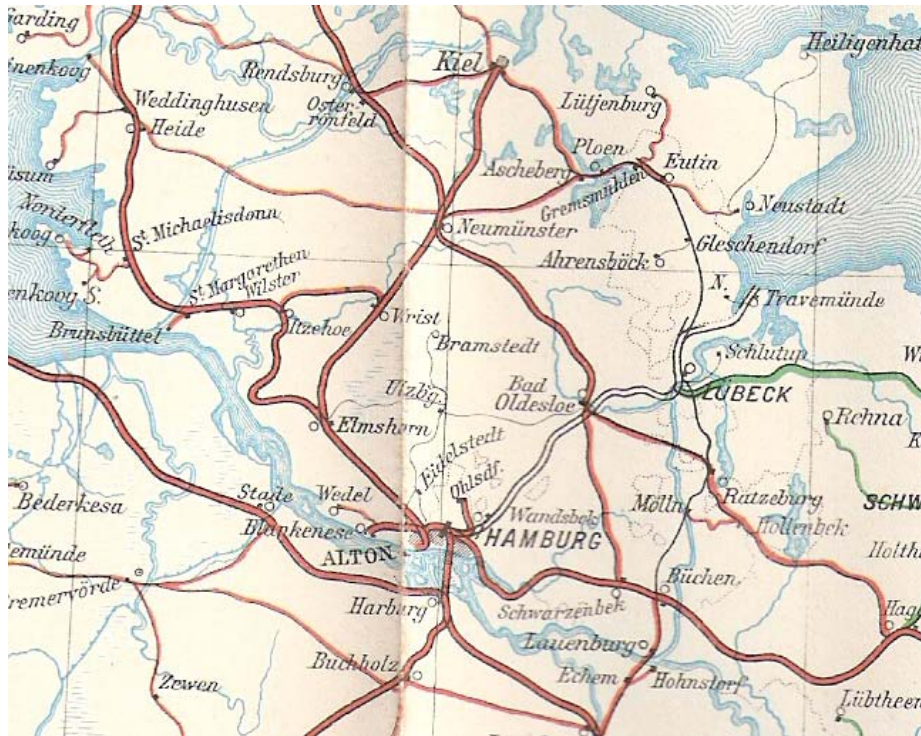


Abb. 67: Ausschnitt einer Karte aus dem Kursbuch der Reichsbahn von 1914

Die Bedeutung des Eisenbahnkreuzes Neumünster wird ab dem Fahrplan 2015 mit einem Taktknoten weiter erhöht. So sollen zwischen Flensburg, Neumünster und Hamburg weitere Züge verkehren, so dass es von Neumünster aus pro Stunde mindestens zwei Abfahrten und Ankünfte aus Hamburg geben wird. Während die Busverbindung zwischen Plön und Neumünster ca. 60 min Fahrzeit benötigt, kann die Strecke zwischen Neumünster und Plön über die Schiene in ca. 30 min. zurückgelegt werden. Damit kann für Bahnreisende die Fahrzeit Richtung Süden und Westen über

Neumünster je nach Start- und Zielort um ca. 20-30 min reduziert werden.

Nach einer von der Stadt Plön in Auftrag gegebenen Studie konnten die Pendlerzahlen zwischen Neumünster und Plön alleine eine Reaktivierung der Strecke nicht ausreichend begründen (Quelle: Studie zum Erhalt der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung GVS Hannover 2010).

Dabei fokussiert sich die Studie im Wesentlichen auf den Pendlerverkehr im Status Quo zwischen Neumünster und Plön. Die Bahnstrecke wird aber auch auf Einkaufs-, Tourismus- und Freizeitverkehre anziehen. Jeder dritte Ausflügler aus der Metropolregion Hamburg (zu der auch weite Teile Schleswig-Holsteins gehören) hat seinen letzten Tagesausflug ohne Auto gestaltet! (Quelle: "Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein" - NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, November 2012).

Auch gibt es ca. 1.000 Berufspendler zwischen dem Kreis Plön und Hamburg. Ein Teil davon kann durch die Reaktivierung und die weitere Aufwertung des Knotens Neumünster eine noch attraktivere Verbindung nach Hamburg haben.

Zusätzlich kann die Strecke zur großräumigen Umfahrung bei Bauarbeiten oder Störungen zwischen Kiel und Lübeck genutzt werden.

7.4.2 Zukünftige Planungen

Derzeit gibt es Planungen, die Strecke für Bereiche außerhalb des Eisenbahnverkehrs zu nutzen. Das Eisenbahnaufsichtsamt hat, wie oben dargestellt, die Entwidmung der Strecke jedoch abgelehnt. Im LNVP 2008-2012 ist die Strecke nicht aufgeführt.

7.4.3 Vorteile für den Kreis Plön

Im Rahmen einer Reaktivierung der Strecke wäre Plön über die Schiene für viele Nutzergruppen sehr viel besser erreichbar, als heute.

Über eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke könnte in Zusammenarbeit mit der Stadt Neumünster eine Siedlungs- und Wirtschaftsachse entstehen, die dem südlichen Kreis Plön zusätzliches Potenzial eröffnen kann. Ein Bahnanschluss ist für jede Kommune ein wichtiger Standortfaktor.

In Rahmen eines abgestimmten Bus/Bahn Konzeptes können nach Auffassung der Gutachter zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen und Betriebsaufwand für den Bus verringert werden.

7.4.4 Nachteile für den Kreis Plön

Im Rahmen der Wiedereröffnung dieser Strecke wäre eine Fahrplanänderung auf den VKP Linien 360 und 410 notwendig. Fahrgäste und somit Einnahmen zwischen den Zentralorten könnten an die Bahn verloren gehen.

7.4.5 Empfehlung

Es wird empfohlen, eine Wiederaufnahme in den LNVP anzustreben.

Durch eine Reaktivierung der Strecke ist der Kreis Plön besser mit der Region Neumünster verknüpft. Von dort gibt es zusätzlich einen guten Anschluss in das weitere Fernverkehrsnetz der Bahn, so dass die Strecke sowohl für Pendler, als auch für Touristen attraktiv ist. Es wird erwartet, dass es bei Reaktivierung der Strecke zu Verlagerungen von Fahrgästen kommt, die den Kreis Plön derzeit über Kiel erreichen (müssen). Durch die attraktiven Fahrzeiten wird aber erwartet, dass die Strecke bei guter Verknüpfung in Neumünster hohe zusätzliche Fahrgastzahlen generiert. Es wird erwartet, dass die

Linie 360 ergänzend zur Schiene betrieben wird, so dass die Kosten der Linie im Verhältnis der Einnahmen gestaltet werden können und durch die Reaktivierung nicht mit einem zusätzlichen Defizit für die VKP gerechnet werden muss.

7.5 Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg

7.5.1 Bestand



Abb. 68: Bahnstrecke Bad-Malente – Lütjenburg

Foto: Peter Knoke

Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde 1976 eingestellt. Güterverkehr (Bundeswehr) gab es noch bis 1995. Bis 2000 fuhren sporadisch (Dampf- und Diesel-) Sonderzüge. Seitdem ist die Strecke

ohne Verkehr im Sinne des Eisenbahnrechts. Das Land sieht keinen Verkehrsbedarf mehr für die Strecke. Vor einigen Jahren wurden die Gleise im Bereich des Lütjenburger Bahnhofs aufgegeben und alle Bahnsteig-, Rangier- und Abstellgleise sowie der Bahnhof abgerissen und die Gleise im Bahnhofsbereich entfernt. Lediglich die Weichenstraße an der Bahnhofseinfahrt ist noch vorhanden. Die Betriebsmöglichkeiten (keine Bahnsteige, kein Umsetzgleis) sind in Lütjenburg deshalb stark eingeschränkt. Der letzte Betreiber der Strecke, die EBC Eisenbahnbetriebs- und Consulting GmbH, Altenbeken stellte im Juli 2012 einen Abgabe- und Stilllegungsantrag nach §11 AEG. (Quelle: www.bundesanzeiger.de) Im April 2013 war das Verfahren noch nicht abgeschlossen (Quelle: Telefonische Auskunft der Landeseisenbahnaufsicht).

7.5.2 Verkehrliche Bedeutung der Strecke für den Kreis Plön

Die möglichen Fahrgastzahlen für einen SPNV sind sehr gering. Das Land hat sich daher schon im ersten LNVP 1997 gegen die Reaktivierung ausgesprochen.

Eine direkte Busverbindung zwischen Lütjenburg und Bad Malente-Gremsmühlen könnte fast gleich schnell wie die Bahn sein und die Fahrzeiten Richtung Eutin/Lübeck/Hamburg um 15-20 Minuten gegenüber heute reduzieren.

Unter touristischen Gesichtspunkten wäre eine Verlängerung der Bedienung über Lütjenburg bis nach Hohwacht wünschenswert (vgl. LNVP 1997).

Nach Aufgabe der Panzertransporte der Bundeswehr ist nur ein geringer Bedarf an Güterverkehr vorhanden. Dieser ermöglicht vom Aufkommen nicht den wirtschaftlichen Erhalt der Bahnstrecke. Wegen fehlender Gleise und Umsetzmöglichkeiten in Lütjenburg wäre Güterverkehr nicht ohne zusätzliche Investitionen durchführbar.

7.5.3 Zukünftige Planungen

Handlungsmöglichkeiten für den Kreis Plön ergeben sich nur in Zusammenarbeit mit einem neuen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) sowie den beiden Streckenanrainern, der Stadt Lütjenburg und der Gemeinde Bad Malente-Gremsmühlen. Die Stadt Lütjenburg hat bekundet, an einem Erhalt der Bahnstrecke interessiert zu sein. Es soll ein touristischer Verkehr jeweils von Ostern bis zu den Herbstferien durchgeführt werden. Darüber hinaus könnten Züge nach Bedarf verkehren. Derzeit wird dafür die wirtschaftliche Belastbarkeit geprüft.

7.5.4 Vorteile für den Kreis Plön

- Für die Stadt Lütjenburg hätte ein Bahnanschluss strukturelle Bedeutung (Standortfaktor).
- Ein touristischer Verkehr, wie er in den 1990er Jahren durchgeführt wurde, könnte eine Attraktion werden.

7.5.5 Nachteile für den Kreis Plön

- Die Trassierung entspricht nicht den heutigen Anforderungen eines zeitgemäßen SPNV und müsste mit relativ hohem Aufwand ertüchtigt werden.
- Die Fahrgastpotenziale können mit einem Busverkehr bedient werden, wobei auch die kleinen Orte besser erschlossen werden.
- Ein touristischer Verkehr erfordert erhebliche Instandsetzungskosten.
- Die Verlängerung nach Hohwacht wäre touristisch sinnvoll, jedoch sehr aufwändig.

7.5.6 Empfehlungen

Es wird nicht empfohlen, eine Wiederaufnahme in den LNVP anzustreben. Jedoch sollte geprüft werden, ob eine direkte Busverbindung zwischen Bad Malente-Gremsmühlen, Lütjenburg und Hohwacht eingerichtet werden kann.

Das Engagement der Stadt Lütjenburg, die Bahnstrecke für touristische Verkehre zu reaktivieren, sollte unterstützt werden.

Unabhängig von einer Reaktivierung sollte die Trasse für Belange des Tourismus gesichert werden. Hier besteht z.B. die Möglichkeit für einen steigungsarmen Wander- und Radweg abseits des Straßenverkehrs, der die Holsteinische Schweiz mit der Ostseeküste verbindet.

8 Fazit

Ausgehend von den eingangs umrissenen Überlegungen und Zielsetzungen zur attraktiven und zukunftsfähigen Gestaltung des ÖPNV als Bestandteil der Sicherung von Mobilität im Kreis Plön wurden in diesem RNVP auf der Basis eine Bestandserhebung mit Stärken- und Schwächen-Analyse Handlungsfelder und -erfordernisse für die nächsten Jahre identifiziert.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Sicherung eines bedarfsgerechten, attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes eine bedeutende Herausforderung darstellt, da die finanziellen Rahmenbedingungen hierfür immer schwieriger werden. Der Kreis Plön bekennt sich aber ausdrücklich zu dieser Zielsetzung und beabsichtigt, durch aktive Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle den ÖPNV in diese Richtung weisend zu gestalten. In diesem Rahmen gilt es als Kern der Bemühungen, alle möglichen Einsparpotenziale zu nutzen, aber auch Attraktivitätssteigerungen zur Gewinnung von mehr Fahrgästen vorzunehmen.

Dabei sind die besonders zentralen Anforderungen zu berücksichtigen. Dazu gehören

- die Anpassung des ÖPNV-Angebotes an den demografischen Wandel und die daraus resultierenden Wandlungen der Mobilitätsbedürfnisse,
- die schrittweisen Entwicklung eines integralen Taktfahrplans (unter Einbeziehung der Schülerbeförderung) – Fahrzeuge, Infrastruktur, Zugangspunkte, Marketing, Tarife und Organisationsstruktur orientieren sich an der Entwicklung dieses barrierefreien, vertakteten und gut verknüpften Netzes,

- die flexible Anpassung an sich nachhaltig ändernde Verkehrsbedürfnisse bei der Schülerbeförderung,
- die stärkere Beachtung touristischer Verkehrsbedürfnisse,
- die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV,
- die Anpassungen und Abstimmungen im Hinblick auf neue bzw. veränderte Angebote im SPNV (Kiel – Schönberger Strand, Kiel – Lübeck)

Ohne nachhaltige Veränderungen werden die genannten Zielsetzungen dabei nicht zu erreichen sein – die Gefahr einer „Negativ-Spirale“ aus Angebotskürzungen zur Kosteneinsparung und zurückgehenden Fahrgastzahlen muss gesehen werden.

Dieser 3.RNVP schlägt daher die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Richtung eines Integralen Taktfahrplans auf den Hauptverkehrsachsen vor, in den auch die Schülerbeförderung eingebunden ist. Ergänzend muss im Schülerverkehr generell höchstmögliche Effizienz gewährleistet werden. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge wird für alle Siedlungen über 200 Einwohnern auch in den Schulferien ein Grundangebot vorgesehen. Auch organisatorische Fragen wie die konstruktive Begleitung der Einführung eines Landesweiten Verkehrsverbundes mit Sicherung der Interessen des Kreises und der Ausbau der intensiven regionalen Kooperation mit den übrigen Partnern im VRK sind hierbei von Relevanz.

Diese Planungen erfordern z.T. während der Laufzeit des RNVP noch weitere detaillierte Untersuchungen bzw. Konzepterstellung. In gemeinsamer Anstrengung mit den Schulträgern, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und benachbarten Aufgabenträgern wird es gelingen, auf dieser Grundlage ein attraktives, finanziell gesichertes und damit zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot zu entwickeln.

9 Abkürzungsverzeichnis

A / B / L / K (+Nummer)	Bundesautobahn / Bundes- / Landes- / Kreisstraße	Fa. Rope	Rope- Reisen GmbH & CO. KG
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	Fa. Peters	Omnibusbetrieb M. Peters KG
AK	Autokraft GmbH	FAG	Finanzausgleichsgesetz
ALiTa	Anruf-Linien-Taxi	GkZ	Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (Schleswig-Holstein)
AST	Anrufsammeltaxi	GV	Güterverkehr
AT	Aufgabenträger	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen)	HBF	Hauptbahnhof
BÜ	Bahnübergang	HVV	Hamburger Verkehrsverbund
B&R	Bike and Ride	HVZ	Hauptverkehrszeit
CD	Corporate Design	ITF	Integraler Taktfahrplan
CD-RL	Corporate Design-Richtlinie	IV	Individualverkehr
DFI	Dynamisches Fahrgast Informationssystem	KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
EBA	Eisenbahn-Bundesamt	K&R	Kiss and Ride (Bringen und Abholen mit Pkw)
EBC	Eisenbahnbetriebs- und Consulting GmbH, Altenbeken	LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz (Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Schleswig-Holstein)
EBK	Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel	LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
EDR	elektronischer Drucker	LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft	LSA	Lichtsignalanlage
EIU	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen	LVP	Landesverkehrsprogramm
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz	LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein
EU	Europäische Union	MIV	Motorisierter Individualverkehr
EuGH	Europäischer Gerichtshof	MWAV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
EW	Einwohnerinnen und Einwohner		

NBB	Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft	SGB	Sozialgesetzbuch
NOB	Nordostseebahn-Rohde Verkehrsbetriebe GmbH	SH-Card	Schleswig-Holstein-Card
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	SH-Tarif	Landesweiter Tarif Schleswig-Holstein
NVZ	Nebenverkehrszeit	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personenennahverkehr	SRB	StadtRegionalbahn
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein	SVZ	Schwachverkehrszeit
ÖPNVFinV SH 2013	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012	SWN	Stadtwerke Neumünster
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel	V.V.I.P. Kiel	Vereinte Versorgung , Infrastruktur und Planung, Aufgabenträgergesellschaft ÖPNV Kiel
OVG	Oberverwaltungsgericht	VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
P&R	Park and Ride	Vmax	Höchstgeschwindigkeit
PBefG	Personenbeförderungsgesetz	VGRK	Verkehrsgemeinschaft Region Kiel GbR
RB	Regionalbahn	VO (EWG)	Verordnung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
RBL	rechnergesteuertes Betriebsleitsystem	VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
RB-SH	Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH	VVM	Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.
RE	Regionalexpress	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
RegG	Regionalisierungsgesetz		
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan		
ROG	Raumordnungsgesetz		
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH		
Rz	Reisezeit		
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH		

10 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl in Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins 2011	13	Abb. 30: Ausschnitt aus der SH-Tarifzonenkarte für den Bereich des Kreises Plön	55
Abb. 2: Aus: Der Nahverkehr 10/2012, S. 8	15	Abb. 31: Buslinien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen	59
Abb. 3: Aus: Der Nahverkehr 10/2012, S. 12	15	Abb. 32: Busliniennetz an Ferientagen	60
Abb. 4: Bevölkerungsdichte im Kreis Plön 2011	25	Abb. 33: Busliniennetz an Sonn- und Feiertagen	60
Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Plön 2000 - 2011	26	Abb. 34: Hauptlinien im Kreis Plön	63
Abb. 6: Vorausberechnete Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen	28	Abb. 35: Einwohner pro Wohnpl	64
Abb. 7: Anzahl Berufspendler in die Landeshauptstadt Kiel	30	Abb. 36: Haltestellenabstand zu Wohnplätzen	64
Abb. 8: Schulstandorte im Kreis Plön - Stand Schuljahr 2012/13	32	Abb. 37: Wohnplätze > 200 EW ohne tägl. Busanbindung	65
Abb. 9: Schulentwicklungsplan Kreis Plön	33	Abb. 38: Reisezeitenvergleich Bus - Auto – Bahn	66
Abb. 10: Schülerzahlen	34	Abb. 39: Linienübersicht der Kieler Förde-Fährlinien mit Busanbindung	69
Abb. 11: Übernachtungen nach Gemeinden im Kreis Plön 2011 (ab 10.000 Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 9 Betten und auf Campingplätzen)	37	Abb. 40: Reisende über die Kreisgrenze hinweg (Relationen mit mehr als 10.000 Reisenden)	72
Abb. 12: Übersicht über die Bahnstrecken im Kreis Plön	38	Abb. 41: Fahrgastfahrten je Einwohner jedes Jahr in der betreffenden Gemeinde	73
Abb. 13: Linienkilometer des Busnetzes im Kreis Plön	40	Abb. 42: Reisende innerhalb des Kreises Plön (Relationen mit mehr als 10.000 Reisenden)	74
Abb. 14: Gesamtliniennetz im Kreis Plön	42	Abb. 43: Orte mit besonderen saisonalen Schwankungen des Fahrgastaufkommens	74
Abb. 15: kreisübergreifende Buslinien	43	Abb. 44: Aushängekasten in Laboe	76
Abb. 17: Haltestellenmerkmale	43	Abb. 45: Wegweiser für Fußgänger an der Bushaltestelle Laboe-Hafen	77
Abb. 16: Vz-Nr. 224	43	Abb. 46: Landes- und Kreismittel	78
Abb. 18: Aufstellung Wohnplatz. – Haltestellenentfernung	44	Abb. 47: Schülerbeförderungskosten für Gemeinden und Schulverbände	79
Abb. 19: Plön-ZOB (im Winter)	45	Abb. 48: Bustypen nach Einsatzzweck	84
Abb. 20: Anzahl H-Stellenmasten an ZOBen	45	Abb. 49: vorgeschlagene Hauptkorridore im Kreis Plön	87
Abb. 21: Anleger Heikendorf-Möltenort	46	Abb. 50: ITF an Werktagen	92
Abb. 22: Modellbild des im Bau befindlichen Anlegers Mönkeberg	47	Abb. 51: ITF an Sonntagen	92
Abb. 23: Anzahl Taxen und Mietwagen im Kreis Plön	48	Abb. 52: Mindestangebot	97
Abb. 24: Standorte der VKP	48	Abb. 53: Planangebot	99
Abb. 25: Betriebsstandorte der für den ÖPNV im Kreis Plön	50	Abb. 54: Zielangebot	100
Abb. 26: Schiffsflotte der SFK im Jahr 2012	51	Abb. 55: Finanzierung	101
Abb. 27: VU mit Anzahl der Linien im Kreis Plön	51	Abb. 56: Einsatzquote von NF-Bussen im Kreis Plön 2012	103
Abb. 28: Bedeutung anteilig der Linienanzahl	51		
Abb. 29: Aufstellung der VKP-Linienbusse (Stand:2012)	52		

Abb. 57: Linien bzw. Linienabschnitte, auf denen NF-Busse eingesetzt werden sollten	104
Abb. 58: Ausstattungsmerkmale nach Haltestellenkategorien	106
Abb. 59: zukünftige Verknüpfungspunkte im Kreis Plön	114
Abb. 60: Streckenbanddarstellung mit Rolli-Symbolen	119
Abb. 61: Legende für vorstehendes Streckenband	120
Abb. 62: Ausriss aus dem Ostseecard-Angebot für Schönberg	121
Abb. 63: Reisewege	123
Abb. 64: Karte der Teilnetze im Kreis Plön	131
Abb. 65: Bahnhof Schönkirchen	140
Abb. 66: Geplantes Streckennetz der StadtRegionalbahn	144
Abb. 67: Ausschnitt einer Karte aus dem Kursbuch der Reichsbahn von 1914	146
Abb. 68: Bahnstrecke Bad-Malente – Lütjenburg	147

11 Literatur- und Quellenverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit: Ein- und Auspendler nach Gemeinden am 30.06.2011 – Schleswig-Holstein

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort ab 100 Beschäftigten nach Gemeinden, Stand 30.06.2011

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Aus- bzw. Einpendlern, Stand 30.06.2011

CAU Kiel: Tabellenübersicht zur Wohnortverteilung der Studierenden nach Postleitzahlen - Juni 2012

Deutsche Shell Holding GmbH: Shell-PKW-Szenarien bis 2030 – Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität – Kurzfassung

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Einwohnerentwicklung im Kreis Plön 2010 bis 2025 – Die wichtigsten Ergebnisse der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung im Überblick (im Auftrag des Innenministeriums Schleswig-Holstein)

Ernst Basler + Partner GmbH, Potsdam: Regionales Entwicklungskonzept für die Kiel-Region – SWOT-Analyse, Entwurfs-/Arbeitsstand 15.10.2012

Gabler Wirtschaftslexikon, Gabler Verlag – 17. Auflage

IFEU Heidelberg: Energieverbrauch und Emissionen des Verkehrs 1960-2011, in: TREMOD (Transport Emission Model) Version 5.2 – Endbericht, 30.11.2011

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein: Demografischer Wandel ins Schleswig-Holstein – Aktualisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein: Landesentwicklungsplan 2010 Schleswig-Holstein

ITP Intraplan Consult GmbH: Perspektive ÖPNV in Schleswig-Holstein - Verkehrsprognosen unter besonderer Berücksichtigung des demografischen Wandels - Kurzbericht Mai 2008

Kraftfahrt Bundesamt: KFZ-Statistik, 1. Januar 2011

Kreis Segeberg: Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Segeberg 2008 – 2012

Kreis Ostholstein: Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Ostholstein 2005

Kreis Plön: Pflegebedarfsplan, Stand: Oktober 2005

Kreis Plön: Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Plön 1997 – 2001

Kreis Plön: Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Plön 2004 – 2008

Kreis Plön: Schulentwicklungsplan des Kreises Plön -
1. Fortschreibung - März 2012

Kreis Rendsburg-Eckernförde: Regionaler Nahverkehrsplan Kreis
Rendsburg-Eckernförde

Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein:
Verkehrsmengenkarte 2005

Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein:
Verkehrsmengenkarte 2010

Landeshauptstadt Kiel: Dritter Regionaler Nahverkehrsplan für die
Landeshauptstadt Kiel - 2009 – 2013, Eigenbetrieb Beteiligungen der
Landeshauptstadt Kiel (EBK)

Landeshauptstadt Kiel, Amt für Schule, Kinder- und
Jugendeinrichtungen: Tabellenübersicht zu Schülerverflechtungen
zwischen Kiel und seinen Nachbarkreisen je Schule und
Herkunftsgemeinde - Stichtag: 16.09.2011

Ministerium für Ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft
und Tourismus: Regionalplan für den Planungsraum III - Technologie
Region K.E.R.N. - Fortschreibung 2000

Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes
Schleswig-Holstein (Hrsg.): Erster Landesweiter Nahverkehrsplan für
den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein; erstellt
durch LVS Schleswig-Holstein Landesweite
Verkehrsservicegesellschaft mbH

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes

Schleswig-Holstein (Hrsg.): Landesweiter Nahverkehrsplan 2008 –
2012; erstellt durch LVS Schleswig-Holstein Landesweite
Verkehrsservicegesellschaft mbH

NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa
GmbH: Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein
9. November 2012

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH: Statistik beförderte
Personen Kreis Plön 2011

omniphon GmbH: Landesweite Marktforschung 2010 in Schleswig-
Holstein; Bericht vom 27. April 2011 für die LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Ankünfte,
Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in
Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten in ausgewählten
Gemeinden in Schleswig-Holstein 2011

Stadt Kiel, Stadtplanungsamt: Machbarkeitsstudie zum Ausbau der
Fördeschifffahrt; Kurzfassung April 2011

Stadt Plön: Studie zum Erhalt der Bahnstrecke Ascheberg –
Neumünster - GVS Gesellschaft für Verkehrsplanung und
Systemplanung mbH im Auftrag der Stadt Plön Juli 2010

VKP und LVS: Integriertes Bus-Bahn-Konzept Kiel - Schönberg -
Schönberger Strand, Januar 2012

12 Anlagen

Die unten aufgeführten Anlagen sind in dem separaten Ordner

„3. Regionaler Nachverkehrsplan Kreis Plön – Anlagen“ zu finden.

Bezeichnung
Bezug zum

Anlage 1	Wohnplatz – Haltestellenverzeichnis Kap. 4.1.7.2 - Seite 43	Anlage 7	Variante Stadtverkehr Plön Kap. 6.1.1.4 – Seite 94
Anlage 2	Verkehrsunternehmen im Kreis Plön Kap. 4.2.1 - Seite 47	Anlage 8	Checkliste für barrierefreie Haltestellen Kap. 6.3.1.2 - Seite 108
Anlage 3	Konzessionen – Linienleistungen – Laufzeiten Kap. 4.2.2 - Seite 51	Anlage 9	Aufbau eines ITF Kap. 6.1.1.1 - Seite 90
Anlage 4	Aufstellung der Förde-Fährschiffe Kap. 53 - Seite 53	Anlage 10	Angebotsbeschreibungen für die einzelnen Linien Kap. 6.1.2.1 - Seite 96
Anlage 5	Fahrpreise im SH-Tarif Kap. 4.2.5.1 – Seite 55		
Anlage 6	Beschreibung der ALiTa-Nutzung Kap. 4.3.4.2 - Seite 67		