

**Zweite Fortschreibung des
3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön**



2023 - 2025

Zweite Fortschreibung des 3. RNVP des Kreises Plön (2023 bis 2025)

Bearbeitet von:

Alexander Müller,

**Regionale Koordinierungsstelle ÖPNV
im Eigenbetrieb Beteiligungen der
Landeshauptstadt Kiel**

Redaktionsschluss: 30.08.2024

Beauftragt von:

Kreis Plön – Der Landrat

**Fachbereich 1/
Stabsbereich Kreisentwicklung**

Hauke Schmidt

beschlossen vom Kreistag am 05.12.2024

Vorwort des Landrats

zur zweiten Fortschreibung des 3. RNVP

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine zentrale Rolle für die Mobilität der Menschen im Kreis Plön. Er ermöglicht nicht nur die Erreichbarkeit von Arbeit, Bildung und Freizeit, sondern trägt auch entscheidend zur Umweltfreundlichkeit und Attraktivität unserer Region bei. Die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV bildet der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP), der als strategischer Rahmen die Weichen für die Mobilität von morgen stellt.

Die letzten Jahre waren für den ÖPNV von massiven Herausforderungen geprägt. Ereignisse wie die Corona-Pandemie, das 9-Euro-Ticket und die Einführung des Deutschlandtickets haben erhebliche Auswirkungen auf das Nutzerverhalten und die Finanzierung gehabt. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen konnten wir den eingeschlagenen Weg erfolgreich fortsetzen.

Mit der zweiten Fortschreibung des 3. RNVP sichern wir die Basis für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsgestaltung bis 2025. Dabei setzen wir unverändert auf bewährte Konzepte wie die Förderung starker Verkehrsachsen durch den integralen Taktfahrplan (ITF), innovative On-Demand-Angebote und die multimodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel.

Die Zukunftsfähigkeit zeigt sich darin, dass die Ansätze des Kreises Plön in weiteren, kreisübergreifenden, strategischen Werken (z.B. Masterplan Mobilität und Ostuferverkehrskonzept) empfohlen werden.

Langfristiges Ziel bleibt es, den ÖPNV für alle Bevölkerungsschichten weiter zu stärken und die Nachfrage durch attraktive und passgenaue Angebote zu steigern.

Die Fortschreibung des RNVP für den begrenzten Zeitraum bis 2025 spiegelt diese Entwicklungen wider. Sie enthält bewusst keine neuen strategischen Aussagen, sondern legt den Fokus darauf, bewährte Maßnahmen zu konsolidieren und auf die aktuellen gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen abzustimmen. Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Kreis Plön und vielen weiteren regionalen Akteuren setzen wir uns dafür ein, den ÖPNV im Kreis Plön nachhaltig weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu gestalten.

Ich danke allen Beteiligten für ihr Engagement und ihre Unterstützung bei der Umsetzung des Regionalen Nahverkehrsplans. Gemeinsam werden wir dafür sorgen, dass der ÖPNV im Kreis Plön auch in Zukunft eine umweltfreundliche und leistungsstarke Mobilitätsoption bleibt.

Björn Demmin
-Landrat-

Hinweis: Bei der Benennung von Personengruppen werden i.d.R. die männliche und weibliche Form verwendet (z.B. „Bürgerinnen und Bürger“), als Bestandteil eines anderen Begriffs aus Lesbarkeitsgründen nur die männliche (z.B. „Verkehrsministerkonferenz“); selbstverständlich sind stets alle Geschlechter gemeint.

Inhalt

| | | | |
|---|-----------|--|----|
| Vorwort des Landrats | I | 3.8 E-Mobilität im ÖPNV..... | 18 |
| 1 Einführung: Zielsetzung der zweiten RNVP-Fortschreibung | 1 | 3.9 Verkehrsleistung und Fahrgastnachfrage | 19 |
| 2 Die Finanzierung des ÖPNV im Kreis Plön: Grundlagen und Rahmen..... | 2 | | |
| 2.1 Rechtlicher Rahmen | 2 | | |
| 2.1.1 Regionalisierungsgesetz..... | 2 | | |
| 2.1.2 GVFG des Bundes und des Landes (und Entflechtungsgesetz) | 3 | | |
| 2.1.3 Finanzierungsverordnung des Landes..... | 4 | | |
| 2.1.4 Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holstein . | 6 | | |
| 2.2 Finanzielle Rahmenbedingungen für den ÖPNV des Kreises | 7 | | |
| 3 Weiterentwicklung des ÖPNV des Kreises seit 2018 | 10 | | |
| 3.1 ITF-Konzept..... | 10 | | |
| 3.2 Netz Mitte | 11 | | |
| 3.3 Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage | 12 | | |
| 3.4 Förderschiffahrt..... | 13 | | |
| 3.5 Tarif | 15 | | |
| 3.6 Marketing / Kommunikation und landesweites CD | 15 | | |
| 3.7 Digitalisierung | 17 | | |

Verzeichnis der Abbildungen mit Quellenangaben

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Aktuelles Fahrplankonzept (Mo-Fr) der ÖPNV-Hauptstrecken | 11 |
| Quelle: konzepte21/Peter Knoke; verändert von Alexander Müller/EBK | |
| Abbildung 2: Netz Mitte nach Buslinien..... | 12 |
| Quelle: Kreisverwaltung Plön | |
| Abbildung 3: Fahrgastschiff der SFK der neuesten Generation | 14 |
| Quelle: EBK | |
| Abbildung 4: Fahrplantabelle (Ausschnitt) mit Kennzeichnung von Niederflurbusfahrten | 17 |
| Quelle: VKP | |
| Abbildung 5: Elektrobusse der VKP im Betriebshof Preetz | 18 |
| Quelle: Alexander Müller/EBK | |

Abkürzungsverzeichnis

| | | | |
|-------------|--|------|---|
| Abs. | Absatz | RegG | Regionalisierungsgesetz |
| ALFA | Anruf-Linien-Fahrt | RNVP | Regionaler Nahverkehrsplan |
| Co. | Compagnie | SFK | Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mit beschränkter Haftung |
| DFI | dynamische Fahrgastinformation | SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| EBK | Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel | SrV | System repräsentativer Verkehrserhebungen |
| E-Mobilität | Elektromobilität | TEP | Tarifentwicklungsplan |
| FAG | Finanzausgleichsgesetz | VKP | Verkehrsbetriebe Kreis Plön Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| Fr | Freitag | vsl. | voraussichtlich |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung | ZOB | zentraler Omnibusbahnhof |
| GTL | Gas-to-Liquid | | |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz | | |
| HOAI | Honorarordnung für Architekten und Ingenieure | | |
| HVZ | Hauptverkehrszeit | | |
| i.V. | in Verbindung | | |
| ITF | integraler Taktfahrplan | | |
| KG | Kommanditgesellschaft | | |
| KVG | Kieler Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung | | |
| min | Minuten | | |
| Mo | Montag | | |
| MPM | Masterplan Mobilität der KielRegion | | |
| MWVATT | Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein | | |
| NAH.SH | Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein | | |
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr | | |
| ÖPNVG | Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein | | |
| Pkt. | Punkt | | |

1 Einführung: Zielsetzung der zweiten RNVP-Fortschreibung

Am 26.04.2018 hat der Kreistag die Fortschreibung zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises Plön beschlossen. Die Laufzeit dieser Fortschreibung erstreckte sich im Einklang mit § 5, Abs. 3, Pkt. 6. ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein über fünf Jahre von 2018 bis 2022. Mit Beginn des Jahres 2023 wäre somit die Aufstellung eines nachfolgenden RNVP erforderlich gewesen. Bezüglich der Erarbeitung eines solchen neuen RNVP waren jedoch folgende Rahmenbedingungen von Bedeutung:

Mit der umfassend angelegten und gutachterlich unterstützten Weiterentwicklung der landesweiten Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH wurden auch solche Leistungen in das Angebotsportfolio dieser Gesellschaft integriert, was den Aufgabenträgern im Lande kostengünstige und zugleich mit hoher Fachkompetenz verbundene RNVPs ermöglichen sollte; der Kreis Plön beabsichtigte ursprünglich, hiervon Gebrauch zu machen. Der entsprechende Umstrukturierungsprozess bei der NAH.SH gestaltete sich jedoch komplexer und diskussionsintensiver als ursprünglich vorgesehen. Auch konnten die erhofften Synergieeffekte nicht in befriedigendem Ausmaß realisiert werden. Die Erarbeitung eines vollumfänglichen RNVP für den Kreis Plön ist nun ohne Beteiligung der NAH.SH vorgesehen. Vsl. in 2025 kann hiermit begonnen werden.

Weiter ist festzustellen, dass der 3. RNVP i.V. mit der Fortschreibung aus 2018 im Wesentlichen zunächst noch immer die Eckpunkte der strategischen Ausrichtung für die Entwicklung des „übrigen ÖPNV“ im Kreis beschreibt.

Darüber hinaus wurden mit der SrV-Erhebung in 2023 bedeutende Grundlagendaten zur Mobilität ermittelt, die maßgeblichen Einfluss auf die ÖPNV-Planungen der Zukunft haben können und die ausgewertet erst ca. Ende 2024 zur Verfügung gestellt werden können.

In Anbetracht dieser Gegebenheiten wird in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) als Aufsichtsbehörde die bisherige Fortschreibung grundsätzlich in ihrer Geltung für einen dreijährigen Überbrückungszeitraum (also bis 2025) verlängert, allerdings unter der Maßgabe, dass bezüglich einiger zentraler Betrachtungsgegenstände, bei denen seit 2018 deutliche Änderungen zu verzeichnen waren, eine Aktualisierung in Form einer weiteren „kleinen“ Fortschreibung erfolgt. Dieser Maßgabe wird mit der vorliegenden Ausarbeitung entsprochen, die sich gemäß Abstimmung mit dem MWVATT inhaltlich schwerpunkthaft befasst mit

- a) einer aktualisierten Darstellung des Finanzrahmens sowie der Finanzierung des ÖPNV des Kreises sowie
- b) einem Überblick über den Umsetzungsstand der seinerzeit beschriebenen Aufgaben für den Kreis unter Berücksichtigung von Vorhaben, die während der Laufzeit neu entstanden sind.

2 Die Finanzierung des ÖPNV im Kreis Plön: Grundlagen und Rahmen

2.1 Rechtlicher Rahmen

Die nachfolgenden Ausführungen knüpfen an die Inhalte der Kapitel 3.2.3 und 3.2.4 der RNVP-Fortschreibung 2018 an und geben einen Überblick über die seither eingetretenen Veränderungen im Bereich der gesetzlichen Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung einschließlich der daraus resultierenden Änderungen bei den von Dritten (v.a. Bund und Land) bereitgestellten Mitteln.

2.1.1 Regionalisierungsgesetz

Die in der RNVP-Fortschreibung 2018 skizzierte Entwicklung der Regionalisierungsmittel, die auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellt werden, wurde zwischenzeitlich umgesetzt. Mit Wirkung zum Jahr 2016 war demnach eine Erhöhung von 7,3 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro erfolgt, für die ab 2017 eine Dynamisierung mit einem Satz von jährlich 1,8 % und eine Laufzeit dieser Regelung bis 2031 festgelegt worden waren. Für die Verteilung zwischen den Ländern war die Anwendung des sog. „Kieler Schlüssels“ – unter Beachtung eines Vorwegabzuges von 200 Mio. Euro für die ostdeutschen Länder und das Saarland – vereinbart worden.

Mittlerweile kam es zu weiteren Änderungen des Gesetzes und damit auch des Finanzierungsvolumens: Hier wurde zunächst für die Jahre 2020 bis 2023 ein zusätzlicher – gestaffelter, mit 150 Mio. Euro in 2020 startender – Aufwuchs festgelegt, zu dem ab 2022 ein weiterer Aufschlag in Höhe von 1,0 Mrd. Euro hinzukam; ab 2023 wurde außerdem die Erhöhung der jährlichen Dynamisierung auf 3,0% pro

Jahr für den sich so ergebenden jährlichen Gesamtbetrag der Regionalisierungsmittel festgelegt (ebenfalls bis 2031).

Schleswig-Holstein erhält in 2024 von diesen Regionalisierungsmitteln insgesamt 371,75 Mio. Euro (nach 341,73 Mio. in 2022 und 358,91 Mio. Euro in 2023). Bis 2031 wächst diese Summe gemäß aktuell gültiger Fassung des RegG auf 470,02 Mio. Euro. Mit der novellierten Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 erfuhr diese im Gesetz verankerte Entwicklung ihre zumindest teilweise Übertragung auf die landesseitig den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellenden Mittel.

Weitere, zeitlich befristete Aufstockungen der im genannten Gesetz zu Gunsten der Länder festgelegten Mittel ergaben sich infolge der COVID-19-Pandemie. Hier stellte der Bund zum Ausgleich von pandemiebedingten finanziellen Schäden des ÖPNV für 2020 2,5 Mrd. Euro (Anteil Schleswig-Holstein: 80,48 Mio. Euro), für 2021 1,0 Mrd. Euro (Anteil Schleswig-Holstein: 35,40 Mio. Euro) und für 2022 1,2 Mrd. Euro (Anteil Schleswig-Holstein: 41,90 Mio. Euro) zur Verfügung; gemäß dem Gesetzeswortlaut stellen diese Mittel einen hälftigen Anteil des Bundes an den entstandenen finanziellen Lasten dar, mithin ist eine entsprechende Komplementärfinanzierung seitens der Länder erforderlich. Zusätzlich wurden 2022 zum Ausgleich von Mindereinnahmen durch das Sonderangebot des bundesweit von Juni bis August 2022 angebotenen „9-Euro-Tickets“ 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt (Anteil Schleswig-Holstein: 87,30 Mio. Euro). Die landesseitige Gewährung und Auszahlung der Leistungsansprüche an die Letztempfänger erfolgte über Erlasse.

Ein analoges Finanzierungsmodell wurde für das Deutschlandticket im Gesetz verankert. Hierbei handelt es sich um eine Nachfolgelösung für

das „9-Euro-Ticket“, die am 02.11.2022 zwischen Bundesregierung und Länder-Ministerpräsidentinnen und -präsidenten grundsätzlich als dauerhaftes Angebot mit einem Startpreis von 49,00 Euro im Monat vereinbart wurde; mit der Gesetzesänderung vom 20.04.2023 wurden die Einführung dieses Angebotes, der Startzeitpunkt am 01.05.2023 sowie die zugehörigen Finanzierungsregelungen rechtskräftig. Bundeseitig werden demnach zu diesem Zweck von 2023 bis 2025 1,5 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung gestellt, wobei sich die Bundesländer in derselben Höhe an der Finanzierung beteiligen; hierfür dürfen diese keine sonstigen Regionalisierungsmittel in Anspruch nehmen. Für 2023 besteht bei Nichtauskömlichkeit eine Nachschusspflicht bis zur vollen Höhe des Finanzierungsbedarfes; evtl. überschüssig ausgezahlte Mittel im Falle des Nichterreichens dieses Ausgleichsanspruchs sind, wie üblich, zurückzuerstatten. Der jährliche Anteil für Schleswig-Holstein wurde im Gesetz auf 52,40 Mio. Euro festgelegt. Für 2026ff. wird eine neue gesetzliche Regelung notwendig. Zurzeit (August 2024) ist eine neuerliche Änderung des RegG in Vorbereitung, die eine Überjährigkeit nicht verbrauchter Finanzmittel für das Deutschlandticket aus 2023 für 2024 und 2025 vorsieht; im Gegenzug soll die Nachschusspflicht des Bundes entfallen.

Im Rahmen der genannten Gesetzesänderung gibt es auch als Maßnahme zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes den Plan, 350 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln für 2025 erst Ende 2026 an die Länder auszuzahlen (Betrag entspricht ungefähr dem der Dynamisierung geschuldeten Zuwachs für 2025). Ob es zukünftig zu weiterreichenden Einschränkungen kommt, die den bisher vorgesehenen Wachstumspfad der Regionalisierungsmittel bis 2031 (vgl. oben) in Frage stellen, muss abgewartet werden. Bereits derzeit reichen in Schleswig-Holstein die Mittel – angesichts drastischer

Kostensteigerungen in der jüngsten Vergangenheit – nicht mehr aus, das bestehende SPNV-Angebot aufrechtzuerhalten; mit Wirkung vom Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden Angebotskürzungen im Bahnverkehr beschlossen. Für die im Kreis Plön wichtige Strecke Kiel – Lübeck dauern die Verhandlungen mit dem Betreiber bezüglich der Details zu Redaktionsschluss noch an.

Auch im Kreis Plön reichen die durch das Land für den Busverkehr zur Verfügung gestellten Mittel in keiner Weise mehr aus, diesen zu finanzieren. Hier nimmt der durch den Kreis zu finanzierende Anteil von Jahr zu Jahr deutlich zu. Darüber hinaus führt die Finanzierung des Deutschland-Schul-Tickets (vgl. Kap. 2.1.3) mittels FAG-Vorwegabzug durch das Land an anderer Stelle zu Einnahmeminderungen für die kommunalen Aufgabenträger.

2.1.2 GVFG des Bundes und des Landes (und Entflechtungsgesetz)

Hinsichtlich der auf diesen Gesetzen beruhenden Finanzierungsregelungen gab es im Laufe der letzten Jahre bedeutende Änderungen, die bezüglich des sog. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes (eigentlich: „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“) zum Zeitpunkt der RNVP-Fortschreibung 2018 noch nicht absehbar waren und daher dort auch noch keine Erwähnung finden konnten. Die Mittel nach diesem Gesetz wurden gegenüber den bis 2019 maximal verfügbaren 335 Mio. Euro pro Jahr schrittweise deutlich angehoben und der Verwendungszweck wurde erweitert: die Entwicklung lief über 665 Mio. Euro in 2020 auf 1,0 Mrd. Euro bis 2021; ab 2025 ist eine weitere Steigerung auf 2,0 Mrd. Euro vorgesehen mit daran anschließender Dynamisierung in Höhe von 1,8% pro Jahr. Zudem wurden eine Erhöhung des

bundesseitigen Fördersatzes auf 75% umgesetzt und die Möglichkeit der Mittelverwendung auch für Instandsetzungsmaßnahmen eingeräumt.

Dagegen gibt es für die (deutlich umfangreicheren) Mittel nach dem bis 2019 geltenden Entflechtungsgesetz als Grundlage für das „Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein)“ – kurz: „Landes-GVFG“ – bundesseitig keine analoge Nachfolgeregelung. Zu einer Art Ersatzregelung kam es in 2017 im Rahmen der Verhandlungen zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Demnach erhalten seit 2020 im Zuge dieser Neuordnung die Länder rund 9,75 Mrd. Euro vom Bund aus dem Mehrwertsteueraufkommen, in der u.a. die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind. In der Neufassung des Landes-GVFG zum 24.05.2019 (rückwirkend in Kraft seit 01.01.2019) wurde auf dieser Grundlage landesseitig verankert, ab 2020 weiterhin Mittel in Höhe der bis dahin für Schleswig-Holstein vorhandenen Entflechtungsmittel (43,25 Mio. Euro) für Verkehrsinvestitionen zu verwenden und ab 2021 diesen Betrag bis 2035 einer jährlichen Dynamisierung von 2,0% zu unterwerfen. Im Koalitionsvertrag der jetzigen Landesregierung ist eine Verteilung zwischen kommunalem Straßenbau (Sanierung) und ÖPNV / Radverkehr im Verhältnis 60%:40% vorgesehen. In 2035 soll dann eine Revision der Mittel erfolgen. Es sind Förderungen der zuwendungsfähigen Kosten bis zu 75% möglich (außer bei Deckenbaumaßnahmen).

2.1.3 Finanzierungsverordnung des Landes

In der ergänzend zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) erlassenen Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 (Novellierung der vorherigen Verordnung) wurden konkrete Regelungen zur Höhe und Aufteilung der Mittel, die das Land den Aufgabenträgern zur Verfügung stellt, getroffen.

Hier ist positiv hervorzuheben, dass – unter anderem als Folge der Steigerung der Regionalisierungsmittel – im Vergleich zu 2017 und damit zu den Angaben der letzten RNVP-Fortschreibung schrittweise erhebliche Verbesserungen in der landesseitig bereitgestellten Mittelausstattung der Aufgabenträger umgesetzt worden sind.

Anstelle der seinerzeitigen landesweiten Gesamtsumme von 57,31 Mio. Euro standen für 2020 (1. Geltungsjahr der Verordnung in der aktuellen Fassung) gemäß § 1, Abs. 1 der Verordnung 71,60 Mio. Euro zur Verfügung. Bis 2024 ist deren Anwachsen auf 82,17 Mio. Euro geregelt. Es findet zudem ein gänzlich neuer Schlüssel zur Mittelverteilung zwischen den Aufgabenträgern im Lande Anwendung. In diesen fließen ein:

- Einwohnerzahl (zu 35%),
- Fläche (zu 20%),
- Fahrplankilometer (zu 29%),
- Fahrgastzahl (zu 10%),
- Schienenlänge U-Bahn (zu 6%, betrifft real nur die Kreise Stormarn und Segeberg).

Für die Jahre 2020 bis 2022 wurden im Rahmen der neuen Verordnung allerdings bereits feststehende Auszahlungsbeträge für alle Aufgabenträger ermittelt.

Voraussetzungen zum Erhalt der Mittel in voller Höhe sind lt. § 4 der Landesverordnung zusätzlich:

- das Vorliegen eines Regionalen Nahverkehrsplanes, der besondere, über die Bestimmungen im ÖPNVG hinausgehende Mindestangaben enthalten muss (in Anlage 4 zur Verordnung geregelt),
- transparente Darstellung der Mittel gemäß Verwendungsnachweis,
- vollständige, nachvollziehbare Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer und des Fahrgastaufkommens,
- komplette Anwendung des Schleswig-Holstein-Tarifes sowie
- die Anwendung des landesweiten Corporate Designs für ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV und eine einheitliche Kundenkommunikation.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, wird nur der Anteil der Mittel für die Faktoren „Fläche“ und „Einwohnerzahl“ ausbezahlt.

Über die Zuwendungshöhe und –verteilung sowie die vorgenannten Voraussetzungen hinaus enthält die Verordnung Regelungen zu folgenden Themen:

- Verwendungszweck der Mittel,
- Voraussetzung, Verfahren und Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
- Maßgaben zur Sicherung der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel einschließlich der Auskunftspflichten.

Spätestens mit Einführung des Deutschlandtickets ist der Faktor „Fahrgastzahlen“ des Verteilungsschlüssels als kritisch zu betrachten, da es keine einheitliche und valide Erhebungsmethode dafür gibt. Insbesondere die im Regionalverkehr bislang weit verbreitete Methode der Vertriebsdatenhochrechnung ist durch die Einführung des Deutschlandtickets gänzlich unzureichend (vgl. Kap. 3.9).

Zurzeit (August 2024) befindet sich eine erneute Novellierung der Finanzierungsverordnung in der Abstimmung. Diese wurde notwendig, um die Finanzierung des neuen landesweiten Tarifangebotes „Deutschlandticket Schule“ zu regeln. Hierbei handelt es sich um ein Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler bzw. Auszubildende ohne Arbeitgeber, das um 20 Euro/Monat im Preis reduziert ist, aber ansonsten dieselben Möglichkeiten wie das reguläre Deutschlandticket bietet. Die Vergünstigung wird im Kreis Plön zum 01.09.2024 eingeführt.

Kern der Finanzierungsregelung (§ 1, Abs. 4 der Novellierung) besteht in einem Zuschlag der landesseitigen Mittel von 15 Mio. Euro für 2024 und 20 Mio. Euro für 2025 ff. Hintergrund hierfür bildet eine Übereinkunft zwischen den kommunalen Landesverbänden und der Landesregierung vom 19.09.2023 zur Neuordnung des Finanzausgleichs; die genannten Mittel speisen sich anteilig (2024 5,0 Mio. Euro, 2025 10,0 Mio. Euro) aus dem ehemaligen Vorwegabzug für Konsolidierungshilfen. Die Verteilung ist je zur Hälfte nach Schülerzahl im betreffenden Aufgabenträgergebiet und nach Schlüsselung gemäß § 1, Abs. 1 der Finanzierungsverordnung (siehe oben) vorgesehen.

Daneben werden in der Novellierung (§ 1, Abs. 3) einmalig für das Jahr 2024 zusätzliche Mittel nur für die Kreise in Höhe von 27,40 Mio. Euro geregelt, die diese insbesondere für folgende Zwecke erhalten:

- barrierefreier Ausbau von Haltestellen;
- Einrichtung von Mobilitätsstationen und Bike-and-Ride Einrichtungen zum erleichterten Umstieg auf den ÖPNV;
- Ausrüstung von Haltestellen und Bahnhofsvorplätzen mit W-LAN;
- Beseitigung von Angsträumen durch freundliche Gestaltung von ÖPNV-Zuwegungen und Unterführungen;
- Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV.

Deren Verteilung erfolgt nach Schlüsselung gemäß § 1, Abs. 1 (siehe oben) unter Ausklammerung der kreisfreien Städte.

Für 2025 ff. muss für die Mittel gemäß der Verordnung insgesamt aufgrund vorhandener Verlautbarungen konstatiert werden, dass der bislang vorgesehene Wachstumspfad angesichts der Haushaltsengpässe bei Land und Bund in Frage steht. Konkrete Aussagen hierzu werden sicherlich im nächsten (4.) RNVP getätigt werden können.

2.1.4 Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holstein

Über diese am 13.09.2021 in Kraft getretenen Richtlinie können bestimmte Vorhaben im ÖPNV, im SPNV und auch im

Schienengüterverkehr gefördert werden. Je nach Förderzweck oder -gegenstand bildet das Regionalisierungsgesetz, das ÖPNV-Gesetz oder das Landes-GVFG die Grundlage. Von besonderem Förderinteresse sind dabei Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung. Im Bereich des nicht-schienegebundenen Verkehrs, der für den Kreis Plön als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV von besonderem Interesse ist, werden insbesondere folgende Vorhaben gefördert:

- Bau oder Ausbau von Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs;
- Einrichtung von Verkehrsleitsystemen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen;
- Bau oder Ausbau von zentralen Verknüpfungsanlagen des straßengebundenen ÖPNV sowie deren fahrgastfreundliche Ausstattung;
- Planungsleistungen nach HOAI;
- Fähranleger im wassergebundenen Personennahverkehr;
- Systeme zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit;
- Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Es gilt das gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger;
- Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, insbesondere zur Umsetzung des Landesnahverkehrsplans sowie zur Digitalisierung im ÖPNV.

Einbezogen in die Fördermaßnahmen auf der Grundlage dieser Richtlinie ist auch die Umrüstung von Haltestellen im NAH.SH-Corporate Design (gemäß Schreiben des MWVATT v. 22.06.2022). Die Richtlinie ist am 31.12.2023 außer Kraft getreten, jedoch befindet sich die Nachfolge-Richtlinie mit geplanter Laufzeit bis 31.12.2027 derzeit (August 2024) noch in der Anhörung.

2.2 Finanzielle Rahmenbedingungen für den ÖPNV des Kreises

In diesem Kapitel erfolgt eine Aktualisierung der Darstellungen aus Kap. 4.2.8 der RNVP-Fortschreibung 2018, die konkret die Finanzierung des ÖPNV des Kreises beschreibt.

Als Ergebnis der in der Finanzierungsverordnung des Landes (vgl. Kap. 2.1.3) verankerten Regelungen standen dem Kreis Plön in den letzten Jahren Kommunalisierungsmittel in folgender Höhe zu: 3,304 Mio. Euro in 2020, 3,740 Mio. Euro in 2021 und 3,873 Mio. Euro in 2022. 2017 belief sich dieser Betrag noch auf 2,810 Mio. Euro. Für 2023, dem ersten Jahr mit vollständig auf den im Kap. 2.1.3. aufgeführten Parametern beruhender Fortschreibung, wurden 3,950 Mio. Euro bewilligt. Aufgrund der Fortschreibungsmethodik des Aufteilungsschlüssels steht die weitere Entwicklung noch nicht exakt fest. Als Orientierungsgrößen können die Werte einer Vorabschätzung, die der für das Land tätige Gutachter für die Erarbeitung der Finanzierungsverordnung im Zuge seiner Arbeiten zur Verfügung gestellt hat, herangezogen werden: 2024 4,016 Mio. Euro und 2025 4,064 Mio. Euro.

Die aufgezeigte positive Entwicklung ist für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, wie sie in den letzten Jahren umgesetzt wurde (vgl. Kap.

3) und in den kommenden Jahren noch weiterentwickelt werden soll, grundlegende Voraussetzung und insofern werden die Bemühungen des Landes um eine bessere finanzielle Ausstattung der ÖPNV-Aufgabenträger wertschätzend anerkannt. Die sehr weitgehenden Herausforderungen zur Umsetzung einer echten Mobilitätswende gerade auch im ländlichen Raum, die auch vom Land selbst hervorgehoben werden, bedürfen allerdings einer weiteren deutlichen Aufstockung des Zuwendungsniveaus. Zu verweisen ist diesbezüglich auf das seitens der NAH.SH GmbH angestoßene Projekt „mobilitätswende.sh“, welches der Verwirklichung des Beschlusses der Länder-Verkehrsministerkonferenz zur Verdopplung der Fahrgastzahl des ÖPNV bis 2030 (gegenüber 2019) dient und dabei die folgenden fünf ambitionierten Bausteine beinhaltet:

- 1) Mobil in ganz Schleswig-Holstein – im Schleswig-Holstein-Takt 24/7: Erreichbarkeit eines jeden Ortes im Land mit dem Nahverkehr mindestens einmal pro Stunde (in Städten häufiger).
- 2) Pünktlich und verlässlich – mit NAH.SH-Garantie: Verlässliche Sicherung von Anschlüssen und bestmögliche Pünktlichkeit, inkl. garantierter Ankunft.
- 3) Informieren, buchen und zahlen in Echtzeit – transparent und einfach: Digitale Tür-zu-Tür-Mobilitätsauskünfte und -Buchungsmöglichkeiten, jederzeit und an jedem Ort, mit Bestpreisgarantie.
- 4) Fürs Klima unterwegs – emissionsfrei und regional: Die Fahrzeuge des Nahverkehrs sollen emissionsfrei mit regenerativer Energie fahren.

- 5) Mobilität für alle – barrierefrei und modern: Es sollen alle Stationen und Fahrzeuge barrierefrei und dabei attraktiv und einladend werden.

In diesem Zusammenhang sei folgerichtig angemerkt, dass die bereits in der letzten RNVP-Fortschreibung beschriebene erhebliche Unterfinanzierung des auf die Aufgabenträger übertragenen Liniengenehmigungswesens als immer noch gegeben angesehen werden kann und sich im Ergebnis weiter verschärft hat. Zudem ist der seinerzeitige befristete Aufschlag auf die FAG-Mittel für ÖPNV-Zwecke zwischenzeitlich wieder entfallen. Selbstverständlich unterstützt der Kreis vor diesem Hintergrund auch ausdrücklich die Forderungen des Landes (gemeinsam mit den übrigen Ländern) gegenüber dem Bund nach einer weiteren Anhebung der Regionalisierungsmittel.

Allerdings muss deutlich hervorgehoben werden, dass die aktuell sich abzeichnenden Entwicklungen hinsichtlich des Finanzierungsrahmens den vorstehenden Ausführungen und genannten Zielsetzungen entgegenstehen:

- Zum jetzigen Zeitpunkt (August 2024) ist nach wie vor unklar, inwieweit die für das Deutschland-Ticket zugesagten Ausgleichsleistungen von Bund und Land längerfristig zur Ausfinanzierung dieses bundesweit einheitlichen Angebotes ausreichend sind. Durch die zwischenzeitlich beschlossene Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf 58,00 Euro ab 2025 sowie die für 2025 weiterhin bestehende „Rettungsschirmlogik“ ist gegenwärtig nur davon auszugehen, dass zumindest bis 2025 noch keine Risiken für den Kreis Plön zu erwarten sind. Für die Folgejahre ist dies ungeklärt. Zudem gibt es noch kein

verlässliches Einnahmeverteilungssystem zum Deutschlandticket; auch dies birgt finanzielle Risiken für die kommunalen Aufgabenträger.

- Inwieweit die – schon jetzt nicht mehr hinreichenden – sonstigen Regionalisierungsmittel einen bedarfsgerechten Aufwuchs erfahren können bzw. wenigstens die bisher im RegG vorgesehene jährliche Steigerung gewährleistet ist, kann angesichts der Auszahlungs-Verschiebung eines Teils der für 2025 bestimmten Summe und der Engpässe im Bundeshaushalt in Frage gestellt werden.
- Im Bereich der Kommunalisierungsmittel gemäß Landes-Finanzierungsverordnung ist eine Beendigung der jährlichen Dynamisierung ab 2025 im Gespräch.

Infolgedessen gibt es durchaus Grund zu der Befürchtung, dass die bisherigen Erfolge in der ÖPNV-Finanzierung einen deutlichen Rückschlag erhalten und die ehrgeizigen Ziele bezüglich der Weiterentwicklung des ÖPNV auch im Kreis Plön – einschließlich des vom Land finanzierten und eine tragende Rolle spielenden SPNV – sich mangels Ausfinanzierung kaum verwirklichen lassen werden. Genauere Aussagen hierzu und evtl. folgende Konsequenzen werden Gegenstand des nächsten (4.) RNVP sein.

Über die Kommunalisierungsmittel hinaus verausgabte der Kreis erhebliche Eigenmittel, z.B. in 2021 in Höhe von 2,712 Mio. Euro zur Finanzierung des Angebotes und weitere 0,156 Mio. Euro für Investitionen in die Infrastruktur (Haltestellen).

Aufgrund der Bedeutung im Rahmen des ÖPNV muss an dieser Stelle auch die Entwicklung der Finanzierung des Schülerverkehrs in den Blick genommen werden: Hier haben die Aufwendungen des Kreises

in 2023 ein Niveau von 4,73 Mio. Euro erreicht; seit 2016 (4,27 Mio. Euro) hat damit eine moderate Erhöhung stattgefunden. Die außerdem zu betrachtenden Aufwendungen der lokalen Schulträger sind von 2016 bis 2021 fast gleichgeblieben (3,16 bzw. 3,06 Mio. Euro). Da der Kreis hiervon 2/3 übernimmt (in den o.g. Kreis-Aufwendungen enthalten), verbleibt per Saldo ein zusätzlicher von diesen Schulträgern in das ÖPNV-System fließender Finanzierungsbeitrag von rd. einer Mio. Euro.

Der gesamte Finanzierungsaufwand im Kreis unter Berücksichtigung aller Finanzierungsströme (auch außerhalb des Kreishaushaltes) belief sich in 2023 vor Abzug der Refinanzierung z.B. durch Kommunalisierungsmittel auf annähernd 14 Mio. Euro. Der jährliche direkte Aufwand des Kreises für die ÖPNV-Angebotsfinanzierung (einschließlich Aufwand Schülerbeförderung, ebenfalls inkl. Kommunalisierungsmittel) ist von 2016 (maßgebend für letzte RNVP-Fortschreibung) bis 2023 um rd. 4 Mio. Euro angestiegen.

3 Weiterentwicklung des ÖPNV des Kreises seit 2018

Anhand einer Bilanzierung der in Kap. 7.2 der RNVP-Fortschreibung 2018 zusammengefassten damaligen Aufgaben für den Kreis wird im Folgenden die seitherige Weiterentwicklung des ÖPNV dargestellt. Es kann vorab zusammenfassend resümiert werden, dass das ehrgeizige Aufgabenpaket zu großen Teilen abgearbeitet werden und insofern der ÖPNV im Kreis Plön in erheblichem Maße vorangebracht werden konnte. – Vorhandene Bezüge zu Maßnahmen des Masterplans Mobilität der KielRegion (MPM) sind hier ergänzend *kursiv* angefügt.

3.1 ITF-Konzept

Das – auf dem RNVP 2013 fußende – ITF-Konzept mit den Achsen Neumünster – Plön – Hohwacht (Pilot), Kiel – Lütjenburg, Schönberg – Lütjenburg, Kiel – Schönberg, Kiel – Laboe und Kiel – Segeberg, das jeweils vertaktete Fahrpläne und gute Umsteigebeziehungen an den Knotenpunkten vorsieht, wurde realisiert, in Teilen mit höherer Angebotsdichte (Stunden- statt Zweistundentakt) als im Ursprungskonzept entworfen. Abschließend optimiert werden muss noch der Fahrplan der Linie 360 im Rahmen des Knotens Wankendorf. Auf der Verbindung Schönberg – Laboe gilt dies zudem nur für den Wochenendverkehr, während montags – freitags zwar eine Angebotsverdichtung, aber noch kein durchgängiger Taktverkehr verwirklicht werden konnte. Diesbezüglich bestehen Abhängigkeiten von der Inbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand und der Weiterentwicklung des Angebotes der Fördefährlinie F 1. Andererseits wurden vermehrt Durchbindungen in Laboe durch

betriebliche Verschmelzung mit der Schnellbus-Linie 102 und damit Verbesserungen für Fahrgäste aus den anliegenden Orten von / nach Kiel umgesetzt.

Im Hinblick auf die Achse Kiel – Schönberg ist anzumerken, dass die 2018 angenommenen Rahmenbedingungen mit einer Betriebsaufnahme des SPNV auf dieser Relation infolge von Verzögerungen auf Landesseite nicht Realität geworden sind und folglich ein dementsprechendes integriertes Bus-Bahn-Konzept mangels Grundlage nicht verwirklicht werden konnte. Die Arbeiten an einem solchen Konzept wurden vor diesem Hintergrund und der damit verbundenen gegenwärtig unklaren Lage bezüglich des Zeitpunkts einer Verkehrsaufnahme auf der Schiene auch zurückgestellt. Die bestehende Busverbindung ist jedoch seit jeher vertaktet mit überdurchschnittlicher Taktdichte; die Anschlüsse in Schönberg von / zur Linie 260 wurden optimiert.

Überdies wurde auch, wie 2018 vorgesehen, eine an das ITF-Prinzip angelehnte Attraktivierung einer über das Konzept aus 2013 hinausgehenden Verbindung umgesetzt: Die Linie 416 (Preetz – Kirchbarkau – Preetz) wurde durch Fahrplanverdichtung mit annähernder Vertaktung, optimierten Anschlüsse von / zum SPNV in Preetz, Busanschlüssen von / nach Kiel in Klein- bzw. Kirchbarkau und mit Verknüpfung zur neugeschaffenen Linie Kichbarkau – Flintbek des Kreises Rendsburg-Eckenförde spürbar aufgewertet.

Für bestimmte qualitativ herausragende Verbindungen wird überlegt, sie aufgrund ihres besonderen Qualitätsniveaus mit einer eigenständigen Produktmarke zu belegen und damit durch positive Imagebildung zusätzliche Nachfrageeffekte zu erzielen. In Abstimmung



Abbildung 1: Aktuelles Fahrplankonzept (Mo-Fr) der ÖPNV-Hauptstrecken

mit dem benachbarten Kreis Rendsburg-Eckernförde, dem MDV (Lizenzgeber) und der NAH.SH ist hierfür die in Mittel- und Ostdeutschland gebräuchliche Marke „PlusBus“ in der Diskussion. Lizenzrechtlich ist dies ohne größeren Aufwand möglich, allerdings ist es erforderlich, die hiermit verbundenen Anforderungen vollständig zu erfüllen. Für eine Ausdehnung des Systems auf weitere Kreise in Schleswig-Holstein besteht Offenheit und diese ist aus Sicht des Kreises auch wünschenswert, um ein landesweit einheitliches Premiumprodukt im regionalen Buslinienverkehr zu etablieren. – Vgl. MPM B.1.1 und B.1.4

Die in der RNVP-Fortschreibung 2018 noch vorgesehene Machbarkeitsstudie bezüglich der ITF-Knotenhaltestellen hat sich im Zuge der sukzessiven Fahrplanänderungen als entbehrlich erwiesen – die Realisierung des Systems war auch ohne diese möglich. Die hierfür vorgesehenen Gelder werden nunmehr für den Ausbau der Knotenhaltestellen bzw. ZOBe mit DFI-Anlagen verwendet (vgl. Kap. 3.6).

3.2 Netz Mitte

Die Aufgaben für das Teilnetz „Mitte“, das 2018 noch eigenwirtschaftlich von der Autokraft GmbH (bzw. Im Falle der Linie 2 – heute 302 – gemeinwirtschaftlich von der KVG im Auftrage der Landeshauptstadt Kiel) bedient wurde, konnten sämtlich einer Lösung zugeführt werden. Die Leistungsdefinition und die erforderlichen Abstimmungen mit den beteiligten Nachbar-Aufgabenträgern Kiel und Ostholstein wurden herbeigeführt. Hierbei erfolgte ein Neuzuschnitt dahingehend, dass die damalige Linie KVG-Linie 2 – infolge von im Stadt-Umland-Verkehr Kiel erfolgenden Bereinigungen durch den benachbarten Aufgabenträger Kiel – in das Netz Mitte übernommen

Zweite Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

wurde. In dem Abschnitt, der in Ostholstein gelegen ist, verblieb die Aufgabenträgerschaft beim Kreis Plön. Mit beiden benachbarten Aufgabenträgern wurden Vereinbarungen über die finanzielle Beteiligung geschlossen.

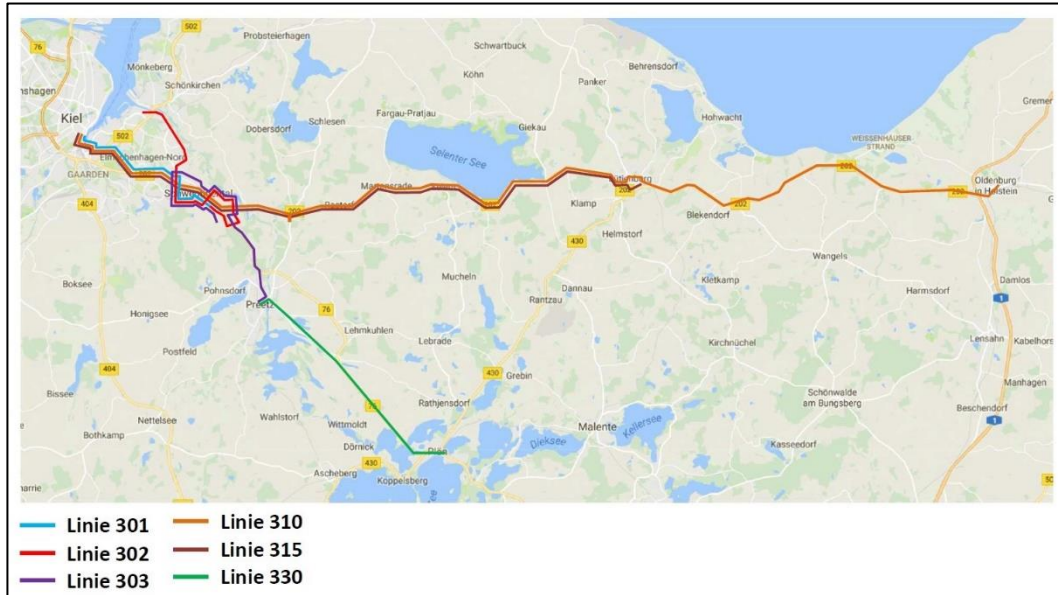


Abbildung 2: Netz Mitte nach Buslinien

Auf eben genannter Basis wurde zeitgerecht eine Neuvergabe vorgenommen, wobei – anders als ursprünglich in der Diskussion – diese an die kreiseigene VKP als interne Betreiberin erfolgte. Eine wesentliche Fahrplanverbesserung wurde dabei für die Linie 4310 – heute 310/315 – erreicht: Es wurde montags bis freitags ganztägig ein durchgängiger Stundentakt eingerichtet, der in den HVZen zwischen Kiel und Lütjenburg durch Schnellbusfahrten der Linie 315 zu einem Halbstundentakt verdichtet ist. Ferner wurde die Linie 300 wieder auf

die Gesamtstrecke Kiel (ZOB) – Schwentinal-Raisdorf ausgedehnt (nach vorheriger Einkürzung auf den Abschnitt Elmschenhagen – Raisdorf durch die Autokraft); die Bedienung erfolgt montags bis samstags von morgens bis abends in durchgängigem sauberem Stundentakt. Hingegen gab es für die Linie 4330 – heute 303 – eine Änderung dahingehend, dass sie nurmehr zwischen Preetz und Raisdorf verkehrt, hier aber im Stundentakt (montags bis freitags ganztägig) und mit Andienung des gesamten Ortsteils Raisdorf inkl. Rathaus, Ostseepark, Bahnhof und Ebbenthorpstraße. Für die Strecke Preetz – Plön wurde die neue Linie 330 geschaffen, die hier im Zweistundentakt verkehrt und montags bis freitags auf dem Teilstück Preetz – Sophienhof auf einen Stundentakt verdichtet ist. Zielsetzungen dieser Veränderungen waren einerseits die deutliche Attraktivierung der wichtigen und Schienenstrecken verbindenden Ost-West-Verbindung Kiel – Lütjenburg – Oldenburg und andererseits eine Fokussierung des Busverkehrs auf eine möglichst gute örtliche Feinerschließung im Korridor Kiel – Plön mit optimierten Anschlüssen zum SPNV Richtung Kiel, da dieser für Fahrtbedürfnisse über längere Distanzen mit attraktiven Taktungen und Fahrzeiten zur Verfügung steht.

3.3 Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage

Die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in Räumen, Relationen bzw. zu Zeiten schwacher Nachfrage bildete in den letzten Jahren einen Schwerpunkt der Angebotsentwicklung. Nach Umsetzung des bereits in der RNVP-Fortschreibung skizzierten Pilotvorhabens eines On-demand-Verkehrs in Form eines Anruf-Linienverkehrs (ALFA = Anruf-Linien-Fahrt) im Amtsbereich Lütjenburg wurde nach und nach für alle

Ämter (bis auf das Amt Schrevenborn, das bereits zu allen Zeiten durch die Verkehre der VKP und der KVG erschlossen wird) diese Angebotsform als Ergänzung zum Linienverkehr mit Bussen eingeführt. Im Allgemeinen gibt es in diesem Rahmen ein Verkehrsangebot montags bis freitags nachmittags (im Anschluss an das schulverkehrsbedingt erhöhte Nachfrageniveau) und abends jede Stunde sowie an Wochenenden ganztägig mindestens alle 2 Stunden. Das Angebot wurde im nördlichen Kreisgebiet (Ämter Lütjenburg, Probstei, Selent) bereits auf Vormittage nach Ende des morgendlichen Schulverkehrs ausgedehnt. Auch im südlichen Kreisgebiet soll diese Angebotsausweitung sukzessive umgesetzt werden. Hier fehlen derzeit noch die entsprechenden Kapazitäten bei den Taxi-Unternehmen. Die Fahrten müssen vorher telefonisch bestellt werden und werden von Taxen im Auftrag der VKP durchgeführt. Besonders für Räume abseits der Hauptachsen wurde so eine erhebliche Angebotsverbesserung außerhalb der (schülerverkehrsgebundenen) Hauptverkehrszeiten geschaffen. Das System hat sich insgesamt als erfolgreich erwiesen: Die Abrufquote beträgt zwischen 10% und 30% (bezogen auf die Gesamtheit der angebotenen Fahrtmöglichkeiten) und die Bündelungsquote ist gegenüber dem Bundesdurchschnitt überdurchschnittlich. – Vgl. MPM B.2.1

Eine besondere Entwicklung war im Amtsbereich Schrevenborn zu verzeichnen: Hier hatte die Fa. VINETA Busbetriebsgesellschaft mbH & Co. KG einen eigenwirtschaftlichen Linienverkehrs-Genehmigungsantrag für die Verbindung zwischen den Gemeinden Schönkirchen, Mönkeberg und Heikendorf (als Linie 104) gestellt und – nach gerichtlicher Auseinandersetzung – auch in 2018 erhalten; anfänglich hatte der Kreis angesichts der erwarteten wirtschaftlichen Nichtauskömmlichkeit stattdessen eine gemeinwirtschaftliche, durch

die VKP erfolgende Durchführung favorisiert – so war auch die Aufgabe in der RNVP-Fortschreibung 2018 beschrieben. Inzwischen hat sich erwiesen, dass das Verkehrsangebot ökonomisch für den Betreiber auf die Dauer in der Tat nicht tragbar ist und mithin die Einschätzung des Kreises richtig war. Als Folge kam es nun zu einem Rückzug des privaten Betreibers und zu einer Übernahme des Verkehrs durch die VKP. Das Angebotskonzept wurde von einem reinen Rundkurs auf einen Linienverkehr im Zweirichtungsbetrieb umgestellt, wodurch sich insgesamt erheblich mehr Fahrtmöglichkeiten ergeben haben und (je nach Fahrtstrecke des Fahrgastes) lange Umwegfahrten in eine Richtung vermieden werden können. Darüber hinaus wurde ein Wochenendangebot mit ALFA eingerichtet.

3.4 Fördeschiffahrt

Die gegenseitigen Abstimmungsgespräche zwischen Kreis Plön und Landeshauptstadt Kiel haben Erfolge gezeitigt: Erfreuliche Schritte zum Erhalt und zur Weiterentwicklung der Fördeschiffahrt sind in der jüngeren Vergangenheit zu verzeichnen (durch die aufgrund der Eigentümerschaft an der Betreiberfirma SFK schlussendlich in der Entscheidungsverantwortung stehende Landeshauptstadt Kiel):

Zum einen wurde die Erneuerung bzw. Modernisierung der Schiffsflotte durch die Betreibergesellschaft SFK mit ganz erheblichem finanziellem Aufwand angegangen und konnte zwischenzeitlich umgesetzt werden. Die neuen Schiffe zeichnen sich durch umweltfreundliche Hybridantriebe aus (die auf der innerhalb des Kieler Stadtgebiets gelegene Schwentinelinie F 2 ist sogar auf vollelektrischen Betrieb umgestellt; hierfür stehen aktuell drei E-Fährschiffe zur Verfügung) und bieten ferner u.a. mehr Platz für

Fahrräder und bessere Zugangs- und Aufenthaltsbedingungen für Menschen in Rollstühlen/mit Rollatoren.

Zum anderen gibt es grundsätzliche Beschlüsse zur Erweiterung und Attraktivierung der Fahrpläne; im Falle der Linie F 2 wurden hier auch bereits Maßnahmen umgesetzt (Verlängerung der Betriebszeit in den Abend hinein, Verdichtung auf 15-min-Takt in den HVZen, verbilligte Tickets, Gratis-Fahrradbeförderung, Bedienung auch an Samstagen). Hiervon profitieren bei Nutzung von Zubringerverkehrsmitteln auch Fahrgäste aus dem Kreis Plön. Auch für die wichtige Linie F 1 Kiel, Bahnhofsbrücke – Laboe (- Strande/Schilksee) waren entscheidende Verbesserungen vorbereitet worden (Stundentakt auf gesamter Linie montags – freitags ganztägig, Halbstundentakt in der morgendliche HVZ zwischen Laboe/Heikendorf und Kiel-Friedrichsort). Diesbezüglich wurde eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön vorbereitet, die auch eine finanzielle Beteiligung des Kreises von 60.000 Euro/Jahr beinhaltet. Allerdings musste die erstmals zum Herbstfahrplan 2022 geplante Umsetzung der Maßnahme aufgrund von Engpässen beim fachspezifischem Bordpersonal (trotz kontinuierlicher Anstrengungen zur Personalgewinnung) verschoben werden. Hier wirkte sich auch eine praktisch übergangszeitlose Änderung der gesetzlichen Anforderungen an die an Bord tätigen Arbeitskräfte Anfang 2022 negativ aus. Eine Unterzeichnung der genannten Vereinbarung kann nun erst erfolgen, wenn die Umsetzung sicher absehbar ist.



Abbildung 3: Fahrgastschiff der SFK der neuesten Generation

Weitere Verbesserungen sind auf konzeptioneller Ebene geplant, so auf der F 2 eine Ausdehnung der Zeiten mit Bedienung im 15-min-Takt und Einführung eines Sonntagsverkehrs und auf der F 1 möglichst auch in der nachmittäglichen HVZ ein Halbstundentakt auf der „Nordquerung“, Erweiterung des Winterfahrplanes und Attraktivierung der Querungsmöglichkeiten auf „mittlerer Höhe“ der Förde (Heikendorf/Mönkeberg – Bellevue/Reventlou). Eine weitere erforderliche Schiffsneubeschaffung ist beschlossen und in die Wege geleitet. Unsicherheitsfaktor bleibt gegenwärtig die verlässliche Gewinnung zusätzlichen Personals in ausreichendem Umfang. – Vgl. MPM B.3.1

Als wichtige Ergänzung sollen im Rahmen des neuen Ostufer-Verkehrskonzeptes für den Ostuferebereich der Kieler Förde durch die Gemeinden zeitnah Verbesserungen an den Fähranlegern im Kreisgebiet vorgenommen werden. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung mit landgestützten Verkehrsmitteln (hier neben dem Bus namentlich auch das Fahrrad einschließlich Leihfahrräder) als auch die Aufenthaltsqualität und Wegweisung.

3.5 Tarif

Eine in der letzten RNVP-Fortschreibung 2018 unabsehbare Entwicklung im tariflichen Bereich ergab sich mit der auf bundespolitische Initiative hin erfolgten Einführung deutschlandweit gültiger „Flatrate-Angebote“ (vgl. auch Kap. 2.1.1). Hier ist zunächst das für Juni, Juli und August 2022 gültige 9-Euro-Ticket zu nennen, welches im genannten Zeitraum für 9,00 Euro im Monat eine bundesweite Nutzung des Nah- und Regionalverkehrs ermöglichte. Als dauerhaft angelegte Nachfolgeregelung erfolgte zum Mai 2023 die Implementierung des „Deutschlandtickets“ zu 49,00 Euro im Monat. Grundsätzlich ist dieses nur im Jahresabonnement erhältlich, jedoch besteht monatlich eine Kündigungsmöglichkeit. Dieses Angebot schuf durch seinen sehr günstigen Preis in Kombination mit bundesweiter Geltung einen deutlich veränderten Rahmen für alle regionalen Tarifstrukturen und somit auch für den im Kreis Plön geltenden Schleswig-Holstein Tarif. Zwar war hier ohnehin eine Reform vorgesehen, doch mussten dessen zukünftige Strukturen gegenüber früheren Überlegungen neu ausgerichtet werden und sind nun im neuen Tarifentwicklungsplan (TEP) der NAH.SH niedergelegt. Zentral ist hierbei eine ganz erhebliche Vereinfachung des Tarifsystems mit nurmehr drei Preisstufen (Lokal, Umland und Netz [landesweit inkl.

Hamburg]) und sehr überschaubarem Sortiment aus Einzelkarte, Tageskarte (preisgünstiger als zwei Einzelkarten), Monatskarte (nur lokal oder Netz), Abo-Monatskarte und Jobticket (beide nur lokal oder Deutschlandticket). Für die Mitnahme weiterer Personen bzw. Nutzung der 1. Wagenklasse sind einzelne Zubuchungsmöglichkeiten vorgesehen. Für Schüler/Schülerinnen und Auszubildende ohne Arbeitsgeber wird – als erstes Tarifangebot des TEP – landesweit einheitlich das Deutschlandticket Schule (vgl. Kap. 2.1.3) angeboten. Ergänzt wird das Sortiment durch Angebote für Studierende (Semesterticket) und Freiwilligendienstleistende auf Deutschlandticket-Basis.

In den kommenden Monaten ist nun eine Überführung dieser Grundstruktur in ein ausgereiftes Tarifsystem mit konkreten Ticketpreisen, Tarifzongrenzen, Tarifbestimmungen und Einnahmeaufteilungsverfahren zu konzipieren. Die Umsetzung ist für 2026 geplant. Detaillierte Ausführungen hierzu werden Gegenstand des nächsten (4.) RNVP sein.

3.6 Marketing / Kommunikation und landesweites CD

Printprodukte wie z.B. Info-Faltblätter, Linien- und Regionalfahrpläne weisen unternehmensübergreifend das verbundweit einheitliche NAH.SH-Design auf. Die Gestaltung der Busse erfolgt im Einklang mit den Prinzipien des NAH.SH-Designs gemäß Design-Manual, Teil II-2/ Fahrzeuggestaltung Busse, Kap. 02.7 (bzw. für das zukünftige Produkt „PlusBus“ Kap. 02.8). Insoweit hat sich gegenüber der RNVP-Fortschreibung 2018 nichts Wesentliches geändert. Das seinerzeit bereits NAH.SH-weit geplante Projekt einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellenschilder und deren verbundweiter Erneuerung auf dieser Grundlage befindet sich derzeit in der Umsetzung; als

Grundlage dient das Design-Manual, Teil III/Infrastruktur, Kap. 03.1 bis 03.10. Hierfür gibt es eine landesseitige Förderung gemäß der Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holsteins (vgl. Kap. 2.1.4), die allerdings nicht auskömmlich ist.

Im Bereich der kundengerechten Vermittlung des ÖPNV-Angebotes wurde mit „Plön mobil“ (ploen-mobil.de) ein attraktives Instrument zur Verfügung gestellt. Es handelt sich hierbei um einen interaktiven Liniennetzplan, der nicht nur für (interaktiv gesteuerte) Linien-, Verbindungs- und Fahrplaninformationen genutzt werden kann, sondern auch weitere Mobilitätsinformationen (Ladesäulen, Leihfahräder der „SprottenFlotte“ der KielRegion) sowie Auskünfte zu touristisch interessanten Örtlichkeiten oder diversen Dienstleistungseinrichtungen allgemeiner Art für Bürgerinnen und Bürger bereithält. Die Fahrplaninformation bietet hier nunmehr durch Echtzeitanzeigen ein deutliches Qualitätsplus. Durch die implizite Verknüpfung mit ÖPNV-bezogenen Auskünften ist für Nutzerinnen und Nutzer immer auch eine unkomplizierte Möglichkeit zur Klärung der ÖPNV-Erreichbarkeiten gegeben. Die interaktive Karte kann überdies von interessierten Dritten in eigene Internetseiten eingebunden werden, was zu einer breiteren Streuung von Informationen zu ÖPNV-Beförderungsangeboten beitragen kann. Die Karte beinhaltet auch den Kieler Stadtbereich, allerdings nur mit den in den Kreis Plön ein-/ausbrechenden Buslinien. Für die Landeshauptstadt Kiel existiert ebenfalls ein interaktiver Liniennetzplan (netzplan-kiel.de), der neben allen Buslinien im Kieler Stadtgebiet auch alle Regionalbuslinien, die innerhalb des Kartenbereiches verkehren, anzeigt. Zusätzlich gibt es einen landesweiten interaktiven Netzplan (liniennetz.nah.sh), dieser

bildet ohne Brüche das gesamte Land Schleswig-Holstein (ohne den hvv) mit seinem Liniennetz ab, bietet aber lediglich Basisinformation zum ÖPNV (v.a. Verbindungsauskünfte, Verkaufsstellen, NAH.SHUTTLE-Gebiet und Leihfahräder/E-Scooter). Der Liniennetzplan des Kreises Plön soll bis Ende 2025 in den landesweiten Liniennetzplan überführt werden.

Darüber hinaus werden die traditionellen Kommunikationsmedien wie Internetseiten (VKP bzw. NAH.SH, für das Kieler Umland auch KVG und SFK) mit umfassenden Auskunftsmöglichkeiten zu allen Fragen in Bezug auf den ÖPNV sowie Printmedien zu ausgewählten Anlässen oder Aspekten weiterhin vorgehalten.

Verbesserungen der Fahrgastinformation an Haltestellen werden sich mit der seit längerem geplanten Errichtung von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an Knotenpunkten ergeben. Die Vorplanungen hierfür sind abgeschlossen, Fördergelder für die Baumaßnahmen sind beantragt. Mit einer Umsetzung ist nunmehr in 2025 zu rechnen. An kleineren Haltestellen ist eine Innovation im Bereich der Fahrplanaushänge vorgesehen: Hier sollen zukünftig sog. „E-Paper-Fahrpläne“ installiert werden. Dabei handelt es sich um auf traditionelles Aushang-Format beschränkte und damit kostengünstige digitale Anzeigen, die vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten als gedruckte Aushänge bieten können, u.a. auch Echtzeitanzeigen.

Ein mit Blick auf die Barrierefreiheit wichtiger Schritt wurde in den Print- bzw. Online-Fahrplantabellen vollzogen, indem dort nunmehr die mit Niederflurbussen bedienten Fahrten ausgewiesen sind.












| 260  Lütjenburg - Panker - Hohenfelde - Köhn - Schönberg | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|---|-------|---|---|---|---|---|---|---|
| Verkehrstag | Montag bis Freitag | | | | | | | | | | | |
| Fahrt-Nr | 26028 | 26032 | 26051 | 26032 | 26036 | 26040 | 26048 | 26050 | 26054 | 26056 | 26060 | 26062 |
| Verkehrsbeschränkungen | H | E | E | H | E | | | | | | | |
| Informationen zur Fahrt |  |  | 30 |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| Lütjenburg, ZOB ab | 11.38 | 12.25 | | 12.38 | 13.10 | 13.38 | 14.38 | 15.38 | 16.38 | 17.38 | 18.38 | 19.38 |
| Lütjenburg, Markt | 11.39 | 12.26 | | 12.39 | 13.11 | 13.39 | 14.39 | 15.39 | 16.39 | 17.39 | 18.39 | 19.39 |
| Lütjenburg, Panker Straße | 11.40 | 12.27 | | 12.40 | 13.12 | 13.40 | 14.40 | 15.40 | 16.40 | 17.40 | 18.40 | 19.40 |
| Lütjenburg, Schulzentrum | | 12.30 | | | 13.20 | | | | | | | |
| Lütjenburg, Westring | | 12.31 | | | 13.21 | | | | | | | |
| Darry, Karkkamp | 11.42 | 12.33 | | 12.42 | 13.23 | 13.42 | 14.42 | 15.42 | 16.42 | 17.42 | 18.42 | 19.42 |
| Darry, Berliner Platz | 11.43 | 12.35 | | 12.43 | 13.25 | 13.43 | 14.43 | 15.43 | 16.43 | 17.43 | 18.43 | 19.43 |
| Panker, Gut | | 12.40 | | | 13.29 | | | | | | | |
| Panker, Chaussee | 11.46 | 12.41 | | 12.46 | 13.27 | 13.46 | 14.46 | 15.46 | 16.46 | 17.46 | 18.46 | 19.46 |
| Gadendorf, Ort | | 12.43 | | | 13.30 | | | | | | | |
| Gadendorf, Chaussee | 11.48 | 12.44 | | 12.48 | 13.30 | 13.48 | 14.48 | 15.48 | 16.48 | 17.48 | 18.48 | 19.48 |
| Finksohl | 11.50 | | | 12.50 | 13.31 | 13.50 | 14.50 | 15.50 | 16.50 | 17.50 | 18.50 | 19.50 |
| Satjendorf, Abzw. | | 12.50 | | | | | | | | | | |
| Todendorf | | 12.51 | | | | | | | | | | |
| Satjendorf, Ort | | 12.52 | | | 13.33 | | | | | | | |

Abb. 4: Fahrplantabelle (Ausschnitt) mit Kennzeichnung von Niederflerbusfahrten

3.7 Digitalisierung

Seit 2020 bietet der landesweite Verbund über die NAH.SH-App die Möglichkeit des Erwerbs mobiler Tickets („Handyticket“). Das Angebot umfasst die Fahrkartenarten Einzelkarte, Tageskarte, Kleingruppenkarte, Fahrradtageskarte und Kurzstreckenkarte. Hinzugekommen ist außerdem als Angebot ausschließlich im Jahresabonnement das Deutschlandticket. Die Möglichkeit des Erwerbs von Onlinetickets besteht unverändert weiter. Im Rahmen des Deutschland-/Deutschland-Schul-Tickets wird darüber hinaus durch die VKP auch eine Chip-Karte angeboten.

Die deutliche Veränderung der Rahmenbedingungen durch die Einführung des Deutschlandtickets und die zukünftige strukturelle Gestaltung des SH-Tarifs gemäß TEP bedingten auch eine Änderung der vertrieblichen Zukunftsstrategie der NAH.SH, wie sie in der RNVP-Fortschreibung 2018 skizziert war. Das seinerzeit geplante Projekt eines Check-in-be-out-Systems hat durch die genannten Veränderungen nach Auskunft der NAH.SH GmbH wesentlich an Begründbarkeit eingebüßt, weil

- die zentrale Zielgruppe der den Bartarif nutzenden Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer sich deutlich verkleinert hat und dieser Trend anhält (zu Gunsten des Deutschlandtickets und weiterer attraktiver Zeitkarten),
- das Tarifsystem mit Deutschlandticket und TEP-Maßnahmen ganz erheblich an Einfachheit und Verständlichkeit gewinnt und
- eine Best-Price-Abrechnung auch im Bestandstarif ermöglicht wird.

Damit hat sich nach Angaben der NAH.SH das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen für dieses Vorhaben erheblich verschlechtert, so dass es nicht weiterverfolgt wird. Ungeachtet dessen wird die Entwicklung eines multimodalen Zugangsmediums weiter vorangetrieben (vgl. MPM D.1.4). Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die seinerzeit verworfene Chipkarten-Lösung nun für das Deutschlandticket doch umzusetzen war, weil diese Vertriebsform neben dem Handyticket von vornherein deutschlandweit vorgegeben worden war.

Längerfristig werden weiter die Versuche, Projekte und Forschungen zum autonomem Fahren zu beobachten und die Erfahrungen

auszuwerten sein, nicht nur zum Verkehr auf der Straße, sondern auch auf dem Wasser (Förderfähren). Zu nennen ist hier u.a. „CAPTN“ (Clean Autonomous Public Transport Network), ein durch die Universität Kiel koordiniertes Projekt einer Vielzahl von vorwiegend in der Region ansässigen Organisationen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Gesellschaft und Verwaltung (<https://captn.sh>). Ob und wann eine Realisierung solcher Bedienungsmodelle im Fahrgastbetrieb realistisch ist, speziell auch im Hinblick auf die Situation und die Bedarfe im Kreis Plön, ist nach wie vor sehr unsicher und lässt sich an dieser Stelle nicht zuverlässig beantworten.

3.8 E-Mobilität im ÖPNV

Mit dem Aufbau einer Busflotte mit rein elektrischem Antrieb wurde begonnen. Aktuell befinden sich bei der VKP 7 vollelektrische Busse beim Betriebshof Preetz im Einsatz, die dort im Stadt- und Regionalverkehr Bedienungsaufgaben übernehmen. Die Anschaffung



Abbildung 5: Elektrobusse der VKP im Betriebshof Preetz

von weiteren 22 Bussen und Ladeinfrastruktur sind beschlossen. Die Umsetzung hängt von der Bereitstellung von Fördermitteln ab.

Bei der KVG ist mit 70 Bussen inzwischen rd. ein Drittel des Fahrzeugbestandes mit vollelektrischem Antrieb versehen. Der Einsatz dieser Fahrzeuge ist allerdings maßgeblich von der Verfügbarkeit von Ladestationen an Endhaltestellen abhängig, so dass bislang im Kreis Plön derartige Busse vorwiegend auf der Linie 22 (Schwentinental-Klausdorf – Kiel-Suchsdorf) zum Einsatz kommen. Gemäß Projektfortschritt sollen die entsprechenden Voraussetzungen noch in 2024 auch für die Linien 14/15 (Laboe bzw. Heikendorf – Kiel-Mettenhof) durch eine Ladestation an der Endhaltestelle „Mettenhof, Roskilder Weg“ erheblich verbessert werden, so dass der E-Bus-Einsatz auf diesen Linien zunehmen wird.

Im Fährverkehr der SFK erfolgte in den letzten Jahren im Zuge der Ersatz- und Neubeschaffungen eine sukzessive Umstellung der auf der Linie F 1 (Laboe bzw. Schilksee/Strande – Kiel, Bahnhofsbrücke) verkehrenden Fahrgastschiffe auf Hybridantrieb (Elektro- in Kombination mit GTL-Antrieb). Dieselbetriebene „Alt-Modelle“ kommen dort nur noch als Reserve zum Einsatz. Vollelektrischer Antrieb ist hier zeitnah nicht praktikabel, jedoch sind die Schiffe grundsätzlich so konstruiert, dass eine spätere Umrüstung auf diese Antriebsart erfolgen kann. – Vgl. MPM C.3.2

Landes- und bundesweite Aktivitäten oder Programme sowie insbesondere Fördermöglichkeiten bezüglich der Umstellung auf fossilfreie Antriebsarten werden kontinuierlich beobachtet und je nach Bedarfslage erfolgt eine Beteiligung bzw. Inanspruchnahme. Auch in

diesem Bereich wirken sich allerdings die aktuellen Engpässe im Bundeshaushalt deutlich negativ aus; insbesondere nach der Entscheidung zur Verfassungswidrigkeit der Überführung der Corona-Notlage-Kreditermächtigungen in den Klima-Transformationsfonds Ende 2023 sind die Perspektiven der bundesseitigen Förderung der Elektromobilität im Fahrzeugbereich hinsichtlich neuer Förderanträge derzeit (August 2024) ungeklärt und es gibt unterschiedliche Verlautbarungen zu dieser Thematik. Landesseitig werden seit jeher keine Fördermittel für Busneubeschaffungen bereitgehalten, was regelmäßig zu Kritik in der gesamten Branche führt. Es ist zu hoffen, dass sich bis zum nächsten (4.) RNVP die Sachlage – möglichst im Sinne des ÖPNV – aufgeklärt hat und dort verlässliche Aussagen getätigt werden können.

3.9 Verkehrsleistung und Fahrgastnachfrage

Die aufgezeigten Maßnahmen wirkten sich infolge der wesentlichen Angebotserweiterungen selbstverständlich auf die Fahrleistung aus. Sie dienten ferner insgesamt der Attraktivierung des ÖPNV mit dem Ziel, im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen dessen Nachfrage zu stimulieren und auch den Anteil an der Verkehrsmittelnutzung zu erhöhen.

Gegenüber der RNVP-Fortschreibung 2018 ist der Anstieg der Fahrleistung beachtlich: Von der dort vermerkten Leistung von rd. 5,2 Mio. km ergab sich ein Zuwachs auf nunmehr rd. 7,1 Mio. km in 2023, entsprechend 36,5%. Diese Werte beinhalten die Fahrten der VKP in Kiel und Neumünster und für 2023 ist ferner die Leistung des seinerzeit noch nicht existierenden bedarfsgesteuerten Systems ALFA (0,586 Mio. km) eingeschlossen. Über 90% der Leistung 2023 wurden von oder im Auftrag der VKP erbracht. Die Leistungssteigerung ist zum Teil

auch Folge der Übernahme des Netzes Mitte (ehemals Autokraft-Linien) und der früheren Linie 2 der KVG (vgl. Kap. 3.2).

Bezüglich der Nachfrage ist die Entwicklung im Zeitraum seit der letzten RNVP-Fortschreibung 2018 weit weniger eindeutig, da seither Entwicklungen eingetreten sind, die das Bild deutlich verzerren:

Zum einen wirkte sich die COVID-19 Pandemie 2020 und Folgejahre durch ihre diversen Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung und durch veränderte Verhaltensweisen in der Bevölkerung (Kontaktvermeidung, vermehrtes Homeoffice) zunächst im gesamten ÖPNV (bundesweit) v.a. in 2020 sehr dämpfend auf die Nachfrage aus mit einer sich bis 2023/24 hinziehenden Erholung. Dies war eine ausgesprochene Sonderentwicklung; ob sie aktuell ihren vollständigen Abschluss gefunden hat, wird erst in einigen Jahren rückblickend eingeschätzt werden können.

Zum anderen kommt als überlagernder Faktor inzwischen hinzu, dass die Fahrgastzahlen und damit auch die genannte Erholung der Nachfrage im Kreis Plön nicht genau quantifiziert werden können (vgl. auch Kap. 2.1.3): Nach wie vor werden die Fahrgastzahlen aus den Vertriebsdaten hochgerechnet und die bereits in der Fortschreibung 2018 thematisierte Verzerrung durch Auseinanderfallen der Fahrkarten-Bezugsquelle und der tatsächlichen Nutzung erfuhr eine erhebliche Verstärkung v.a. durch das Deutschlandticket. Somit muss als letztes Jahr mit in dieser Hinsicht vertretbarem Nachfragewert das Jahr 2022 betrachtet werden. Hier weist die VKP im Kreisgebiet 3,9 Mio. Fahrgäste auf; dies stellt gegenüber 2016 (damals VKP und Autokraft) einen Rückgang von 0,6 Mio. Fahrgästen dar, der aber zumindest z.T. noch auf Pandemiefolgen zurückgeführt werden kann. Allerdings ist hier bereits das bundesweit gültige und erwerbbar 9-

Euro-Ticket als zusätzlicher Verzerrungs-Faktor zu berücksichtigen. Der bis 2023 statistisch erfasste neuerliche Rückgang ist mit Sicherheit auf das Deutschlandticket zurückzuführen und entspricht nicht den Beobachtungen im Betrieb. Hier sprechen der Gesamteindruck und einzelne Zählergebnisse eindeutig dafür, dass der eingeschlagene Weg mit seinen zahlreichen Verbesserungsmaßnahmen positive Wirkung am Fahrgastmarkt zeigt. Dies wird auch durch die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den ersten vier Monaten 2023, also vor Start des Deutschlandtickets, untermauert, die eine Steigerung von rund 10% gegenüber 2022 auswies. Es ist davon auszugehen, dass die Daten der SrV-Erhebung 2023 (vgl. Kap. 1) besser vergleichbare Ergebnisse liefern und diese dann im nächsten (4.) RNVP analysiert werden können. Im Übrigen ist vorgesehen, zukünftig Nachfragedaten über automatische Fahrgastzählungen zu generieren. Bei der VKP befindet sich ein solches System mit technischer Hintergrundinfrastruktur im Aufbau, bei der KVG sind alle neu beschafften Elektrobusse entsprechend ausgerüstet. Mittelfristig werden somit wieder kontinuierlich zuverlässige Nachfragedaten verfügbar sein.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Deutschlandticket: Kabinett beschließt Änderung des Regionalisierungsgesetzes. In: Fachverlag Dr. H. Arnold GmbH (Hrsg.): Nahverkehrspraxis – Fachzeitschrift für moderne Mobilität, Ausgabe 6 – 2024; Dortmund 2024

E-Bus-Förderung: Zaghafter Optimismus.
In: DVV Media Group GmbH (Hrsg.): NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten, Ausg. 34/2024; Hamburg 2024

Ideen verbinden – Chancen nutzen; Schleswig-Holstein gestalten. Koalitionsvertrag für die 20. Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtages (2022-2027) zwischen der Christlich Demokratischen Union Deutschlands, Landesverband Schleswig-Holstein und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Schleswig-Holstein vom 22.06.2022

KielRegion GmbH (Hrsg.): Masterplan Mobilität KielRegion – Endbericht; Kiel 2017

Kreis Plön (Hrsg.): Fortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön 2018 – 2022; Plön 2018

Nahverkehrsberatung Südwest: Vorschlag für Schlüssel ohne Verlierer und mit Abfederung v. 27.08.2020

ÖPNV-Umstellung auf neue Antriebe nicht abgeschlossen.
In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): Politikbrief 01/2024; Köln 2024

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): VDV-Rundschreiben VPV 37/2024. Stellungnahme des VDV zum Entwurf des 10. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes; Köln 2024

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): VDV-Stellungnahme zum Bundeshaushalt 2025 (Kab.-Beschluss vom 17. Juli), zur „Vereinbarung zum Haushalt 2025“ und zum „Klima- und Transformationsfonds“ für das Jahr 2025 (Beschlüsse vom 16. Aug. 2024), Stand: 3. Sept. 2024; Köln 2024

Verkehrsministerkonferenz – Geschäftsstelle (Hrsg.): Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 26. Februar 2021; Berlin 2021

www.bundesregierung.de: Mitteilungen; hier zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

www.buzer.de: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)

www.gesetze-im-internet.de: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

www.wikipedia.de: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

www.wikipedia.de: Regionalisierungsgesetz