

Fortschreibung des
3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön



2018 - 2022

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Fortschreibung des 3. RNVP des Kreises Plön (2018 bis 2022)

Bearbeitet von:

Alexander Müller,

**Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV
im Eigenbetrieb Beteiligungen der
Landeshauptstadt Kiel**

Peter Knoke,

Konzepte 21

Redaktionsschluss: 25.01.2018

Beauftragt von:

Kreis Plön – Die Landrätin

Fachbereich 1/Tourismus und ÖPNV

Thorsten Bents

Beatrice Siemons

Hauke Schmidt

beschlossen vom Kreistag am 26.04.2018

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Vorwort der Landrätin

zur Fortschreibung des 3. RNVP

Der Kreis Plön bestimmt als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die verkehrspolitischen Ziele des regionalen Busverkehrs im Kreisgebiet. Mit dieser Fortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) liegt das zentrale Steuerungselement zur Gestaltung und Weiterentwicklung unseres ÖPNV für den Zeitraum 2018 bis 2022 vor. Der abschließenden Beschlussfassung durch den Kreistag vorausgegangen sind zahlreiche Gespräche mit verschiedenen von der ÖPNV-Planung betroffenen Akteuren, insbesondere den Städten, Gemeinden und Ämtern des Kreises. Ihre Wünsche haben dadurch Berücksichtigung gefunden und zu einer Fortschreibung geführt, die den aktuellen verkehrlichen, strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen mit ambitionierten Zielen begegnet.

Besondere Sorgen bereitet den Baulastträgern der Bushaltestellen die im Personenbeförderungsgesetz vorgegebene Zielsetzung, die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Diesem Umstand trägt die Fortschreibung des 3. RNVP

Rechnung, indem befristete Ausnahmetatbestände formuliert werden. Ziel ist es, die Gemeinden als Baulastträger der Mehrheit der Haltestellen vom vollständigen barrierefreien Ausbau bis 2022 zu entlasten.

Einfluss in die Fortschreibung des 3. RNVP gefunden haben neben den aktuell gültigen Gesetzen und Regelwerken unter anderem auch neue Strukturdaten und Strategien des Kreises, so zum Beispiel zu notwendigen Veränderungen im ÖPNV-Angebot in Anpassung an künftige Entwicklungen auf den Schienenstrecken Kiel-Lübeck sowie Kiel-Schönberger Strand. Das schon im RNVP 2013-2017 formulierte Ziel eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) auf den ÖPNV-Hauptachsen mit einer möglichst weitgehenden Einbindung der Schülerverkehre ist auch weiterhin aktuell und deshalb Bestandteil der Fortschreibung.

Auch neue Ziele im Sinne eines modernen ÖPNV sind in der Fortschreibung benannt. Dazu gehören unter anderem bedarfsgesteuerte Verkehre. Mit Anruf-Linien-Taxis, wie sie im ersten

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Pilotversuch im Amt Lütjenburg eingesetzt werden, sollen Lösungen für Räume und Zeiten mit schwacher Nachfrage gefunden werden. Natürlich sind zukunftsweisende technische Entwicklungen wie die Elektro-Mobilität und autonomes Fahren ebenfalls Teil der Fortschreibung.

Allen, die bei der Erstellung der Fortschreibung mit großem Engagement und fachlich fundiert mitgewirkt oder uns im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wertvolle Hinweise gegeben haben, gilt mein herzlicher Dank. Dieser Dank richtet sich im Besonderen an das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV für die Erstellung der Fortschreibung des 3. RNVP sowie an die VKP für die konstruktive Mitarbeit und Begleitung des Prozesses.

Mit der Fortschreibung des 3. RNVP liegt eine sehr gute Arbeitsgrundlage vor, die umweltverträgliche Verkehrsformen wie Car-Sharing und E-Mobilität in Verbindung zum Beispiel mit dem Fahrradfahren weiter stärkt. Arbeiten wir weiter gemeinsam für einen modernen, bedarfsorientierten, vernetzten, nachhaltigen, barrierefreien und umweltbewussten ÖPNV im Kreis Plön!

*Stephanie Ladwig, Landrätin
im Juli 2018*

Inhalt

1	Einleitung: Aufgabenstellung und Gegenstand der RNVP-Fortschreibung	1	4.2.3	Fahrzeuge (Busverkehr)	23
2	Verkehrspolitische Ziele	2	4.2.4	Fördeschiffe der SFK.....	26
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	2	4.2.5	Tarif und Vertrieb.....	26
3.1	Verordnung (EG) 1370/2007 und Personenbeförderungsgesetz	2	4.2.6	Fahrplanstruktur, Angebotsqualität, Anschlussgestaltung.....	27
3.2	Sonstige gesetzliche Bestimmungen	5	4.2.7	Verkehrsaufkommen	30
3.2.1	Vergaberecht.....	5	4.2.8	Finanzielle Rahmenbedingungen	31
3.2.2	Tariffreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz.....	6	4.2.9	Organisation	32
3.2.3	Regionalisierungsgesetz.....	6	4.2.10	Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen.....	34
3.2.4	GVFG und Entflechtungsgesetz	7	4.3	Studien, Untersuchungen, Gutachten und Projekte Dritter mit Bedeutung für den ÖPNV im Kreis Plön	35
4	Bestandsaufnahme – Veränderungen gegenüber 2013 / 3. RNVP	7	4.3.1	Bus-Bahn-Konzept zur Strecke Kiel – Schönberger Strand ..	36
4.1	Strukturdaten	7	4.3.2	Potenzialanalyse zur bedarfsorientierten Bedienung im ÖPNV des Kreises	36
4.1.1	Bevölkerung	7	4.3.3	Masterplan Mobilität KielRegion	37
4.1.2	Berufspendler	11	4.3.4	Mobilitätskonzept des Landes und „Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030“	38
4.1.3	Schülerzahlen und Schulentwicklung.....	13	4.3.5	Machbarkeitsstudie Touristenbuslinie Größer Plöner See	39
4.1.4	Tourismus.....	17	4.3.6	Interreg-Projekte.....	40
4.1.5	Ausgewählte Mobilitätskennwerte.....	18	4.3.7	Sonstiges	41
4.1.6	Bauliche Infrastruktur.....	20	5	Zukünftige Maßnahmen und Anforderungen	41
4.2	Entwicklung des ÖPNV im Kreis Plön seit 2013.....	22	5.1	Fahrtenangebot	42
4.2.1	Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen.....	22	5.1.1	Aufbau der Vorstufe eines Integralen Taktfahrplans	42
4.2.2	Fahrleistungen der Verkehrsunternehmen.....	22			

5.1.2	Angebot für Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage.....	46	5.9.3	Netze anderer Aufgabenträger	71
5.1.3	Berücksichtigung des touristischen Verkehrs.....	47	5.10	Finanzierung	73
5.1.4	Fördeschiffahrt.....	48	5.11	Organisation.....	74
5.2	Verknüpfung und Vernetzung	49	6	Schieneverkehr	74
5.2.1	Intramodale Verknüpfung	49	6.1	Inhalte des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, 2013-2017)	75
5.2.2	Intermodale Verknüpfung	51	6.2	Verkehrsinfrastruktur Schiene	75
5.2.3	Möglichkeiten der Digitalisierung	52	6.3	Fahrplanstruktur	76
5.3	Fahrzeuge	53	6.3.1	Fernverkehr.....	76
5.3.1	Barrierefreiheit.....	53	6.3.2	Nahverkehr.....	77
5.3.2	Sonstige Parameter.....	56	6.4	Fahrgastaufkommen im SPNV	77
5.3.3	Elektroantrieb	57	6.5	Zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön.....	78
5.3.4	Autonomes Fahren.....	59	6.5.1	Strecke Kiel – Lübeck.....	78
5.4	Tarif und Vertrieb.....	60	6.5.2	Strecke Kiel – Schönberger Strand.....	79
5.5	Marketing / Kommunikation	61	6.5.3	Integraler Taktfahrplan	81
5.6	Weitere Anforderungen an die Leistungserstellung.....	63	6.6	Perspektiven außer Betrieb befindlicher Strecken	82
5.7	Bushaltestellen	64	6.6.1	Strecke Neumünster – Ascheberg	82
5.7.1	Allgemeines.....	64	6.6.2	Strecke Malente – Lütjenburg.....	84
5.7.2	Verantwortlichkeit bezüglich der Ausgestaltung	64	7	Zusammenfassende Darstellungen	85
5.7.3	Ausnahmen von der Pflicht zur barrierefreien Ausgestaltung.....	65	7.1	Barrierefreiheit.....	85
5.7.4	Weitere Aspekte	67	7.2	Aufgaben für den Kreis.....	86
5.8	Sonstige bauliche Infrastruktur	68	7.3	Beteiligungsverfahren.....	88
5.9	Vergaben / Verträge	68			
5.9.1	Netz „Eigenbetrieb“.....	68	ANLAGEN		
5.9.2	Netz „Mitte“	69			

Hinweis: Zur besseren Lesbarkeit wird bei der Benennung von Personengruppen (z.B. „Einwohner“) nur die männliche Form verwendet; selbstverständlich sind stets beide Geschlechter gemeint.

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden im Kreis Plön	9	Abb. 14	VKP-Niederflurbus (mit Rollstuhlpiktogramm).....	53
Abb. 2	Veränderung der Berufspendlerströme zwischen Gemeinden des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel 2011-2015	12	Abb. 15	Ausgeklappte Rampe am abgesenkten Bus	54
Abb. 3	Veränderung der Berufspendlerströme innerhalb des Kreises bzw. von/nach einigen Kreisen und Städten 2011-2015	12	Abb. 16	Rollstuhlstellplatz im Bus mit (kontrastreichen) Haltemöglichkeiten	55
Abb. 4	Schulstandorte im Kreis Plön.....	14	Abb. 17	kontrastreiche Markierung an der vorderen Einstiegstür.	56
Abb. 5	Schülerzahlen an Schulorten im Kreis Plön	16	Abb. 18	Barrierefreie Haltestelle (in Heikendorf)	67
Abb. 6	Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten je Gemeinde, ab 10.000 Übernachtungen	17	Abb. 19	Teilnetze im Busverkehr des Kreises Plön.....	72
Abb. 7	barrierefrei umgebaute Haltestelle in Schönberg	21	Abb. 20	Eisenbahnnetz (Personenverkehr) im östlichen Landesteil.....	76
Abb. 8/9	Barrierefreiheit auch bei Kleinfahrzeugen: Niederflur-Kleinbus der VKP außen und innen	23/24	Abb. 21	Kieler-Woche-Zug in Schönkirchen	77
Abb. 10	ÖPNV-Liniennetz im Kreis Plön Montag-Freitag (Schultage)	28	Abb. 22	Zukünftige Bahnhalte im Kreis Plön.....	81
Abb. 11	ÖPNV-Liniennetz an Ferientagen bzw. Sonn- und Feiertagen	29	Abb. 23	Strecke Malente – Lütjenburg: Langsamfahrstelle	85
Abb. 12	Fahrplanbroschüre der VKP im NAH-SH-CD.....	35			
Abb. 13	Zukünftige Verknüpfungen im Kreis (z.T. Vorschläge)	50			

Quelle der Fotos: Bearbeiterteam

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.	Fa. Peters	Omnibusbetrieb Matthias Peters
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz		GmbH & Co KG
AKN	Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG	FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
B&R	Bike and Ride	flinc	flinc GmbH
B/L/K (+ Nummer)	Bundes-/Landes-/Kreisstraße	FStrG	Bundesfernstraßengesetz
BAB (+ Nummer)	Bundesautobahn	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BOOLEAN	bürgerorientierte Optimierung der Leistungsfähigkeit, Effizienz und Attraktivität im Nahverkehr	HBF	Hauptbahnhof
		H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
		HVV	Hamburger Verkehrsverbund
CD	Corporate Design	IC	Intercity
CO ₂	Kohlendioxid	ICE	Intercity Express
DB	Deutsche Bahn AG	ISV	Infrastruktursicherungsvertrag
DB SImm	DB Services Immobilien GmbH	ITF	Integraler Taktfahrplan
DFI	dynamische Fahrgastinformation	Kap.	Kapitel
DIN	Deutsche Industrienorm	KFZ	Kraftfahrzeug
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs	KONUS	kostenlose Nutzung des ÖPNV im Schwarzwald
EBA	Eisenbahnbundesamt	KSV Holstein	Kieler Sportvereinigung Holstein von 1900 e.V.
EBK	Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel	KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
		LKW	Lastkraftwagen
EDR	elektronisches Druck- und Registriergerät	LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
EG	Europäische Gemeinschaft	LSA	Lichtsignalanlage
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
EU	Europäische Union	MWAVT	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein
EuGH	Europäischer Gerichtshof		
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
FAG	Finanzausgleichsgesetz Schleswig-Holstein		

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

MwSt	Mehrwertsteuer	VVM	Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund	WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag	WLAN	Wireless Local Area Network
OLG	Oberlandesgericht	ZDD	zentrale Datendrehscheibe
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
P&R	Park and Ride		
PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
PKW	Personenkraftwagen		
RB	Regionalbahn		
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem		
RE	Regionalexpress		
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan		
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH		
SEV	Schienenersatzverkehr		
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH		
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif		
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr		
SPNV	Schienenpersonennahverkehr		
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen		
StrWG SH	Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein		
StVG	Straßenverkehrsgesetz		
TFT	Thin-film Transistor		
TSI/PRM	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität/Persons With Reduced Mobility		
TU	Technische Universität		
UN	United Nations		
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg		
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH		
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel		

1 Einleitung: Aufgabenstellung und Gegenstand der RNVP-Fortschreibung

Am 19.12.2013 hat der Plöner Kreistag den 3. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises verabschiedet. Wie dort im Vorwort der Landrätin zu lesen ist, wurde gegenüber vorherigen RNVPen ein „Richtungswechsel“ – auch in Bezug auf die inhaltlichen Arbeitsergebnisse – vollzogen. Hieraus ergaben sich Vorgaben für die Ausgestaltung des ÖPNV, denen in Teilen bezüglich ihrer Umsetzung ein erhebliches Maß an Komplexität und Arbeitsintensität beizumessen ist und die z.T. auch im Einzelnen erhebliche finanzielle Konsequenzen nach sich ziehen (können) und entsprechender Beschlüsse durch die Gremien des Kreises bedürfen. Dies führte in Verbindung mit der rechtlich gebotenen – nicht minder arbeitsintensiven – Notwendigkeit, den Verkehr der VKP auf eine neue rechtliche Grundlage zu stellen (Durchführung einer Direktvergabe und Abschluss eines Verkehrsvertrages), dazu, dass wesentliche konzeptionelle Inhalte des 3. RNVP noch nicht umgesetzt werden konnten. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der Kreisverwaltung als sachdienliches Vorgehen beschlossen, anstelle eines komplett neu zu erstellenden RNVP eine Fortschreibung des vorgenannten Planes zu tätigen. Dem Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus wurde hierzu am 22.03.2017 Bericht erstattet. Von Bedeutung ist dabei, dass der Kreistag am 15.12.2016 im Hinblick auf die weitere schrittweise Umsetzung des 3. RNVP einen positiven Beschluss gefasst und die Verwaltung beauftragt hat, die Umsetzungsschritte, die für im Einzelnen in der Beschlussvorlage aufgezählte Maßnahmen notwendig sind, zu entwickeln und diverse Kostenschätzungen zu tätigen. Die vorliegende Fortschreibung des 3. RNVP ist wesentlicher Bestandteil

der Abarbeitung dieses Auftrags und in unmittelbarem Zusammenhang damit zu sehen. Die Aufgaben- bzw. Zielstellung besteht hier infolgedessen nun insbesondere darin

- a) zu Inhalten des 3. RNVP, zu denen sich Änderungen ergeben haben, entsprechende Aktualisierungen darzustellen;
- b) die Umsetzung der aus dem 3. RNVP noch nicht abgearbeiteten Inhalte zu konkretisieren. Dies gilt im Besonderen für
 - die Entwicklung der ÖPNV-Bedienung gemäß dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) unter Berücksichtigung der Schülerverkehre,
 - die Verbesserung der ÖPNV-Versorgung für Räume, Zeiten bzw. Relationen schwacher Nachfrage und
 - die Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit mit besonderem Augenmerk auf dem im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als Planungsziel für die Herstellung „vollständiger Barrierefreiheit“ genannten Stichtag 01.01.2022.

In beiden Betrachtungsbereichen werden natürlich auch zwischenzeitlich eingetretene Neuentwicklungen (einschließlich ÖPNV-bezogener Untersuchungen und Projekte) aufgegriffen und eingearbeitet. Auf der anderen Seite werden systemimmanent an zahlreichen Stellen Bezugnahmen auf den 3. RNVP vorgenommen. Namentlich gilt dies auch für Inhalte, die nach wie vor Gültigkeit haben und daher in dieser Fortschreibung nicht erneut vollumfänglich dargelegt werden. Auch lehnt sich der strukturelle Aufbau der vorliegenden Fortschreibung an jenen des 3. RNVP an.

Der 3. RNVP in Verbindung mit der vorliegenden Fortschreibung beschreibt die maßgebliche strategische Ausrichtung für die

Weiterentwicklung des „übrigen ÖPNV“ im Kreisgebiet. Die zielgerichtete Verwirklichung der darin zugrunde gelegten Konzeption mit den erforderlichen Umsetzungsschritten genießt mithin Priorität vor darüber hinausgehenden Einzelmaßnahmen.

2 Verkehrspolitische Ziele

Gegenüber den Darstellungen im 3. RNVP (dort gesamtes Kap. 2) sind hier als neu hinzugekommene Ziele mit Bedeutung für Mobilität zu nennen:

- Zielsetzung der z.Zt. in der Finalisierungsphase befindlichen **Landesentwicklungsstrategie** „Schleswig-Holstein 2030“ hinsichtlich der Mobilität:
Entwicklung des Landes zu einem Vorreiter neuer Mobilität mit Realisierung raum- und energiesparender und gleichzeitig finanzierbarer Mobilitätsinfrastruktur, dabei Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen in den einzelnen Lebens- und Wirtschaftsräumen und v.a. der Nutzung von technischen Innovationen, um neue Mobilitätsformen zu ermöglichen.
- **Klimaschutzziele** als Folgerung aus den internationalen Beschlüssen der UN-Klimaschutzkonferenz 2015 in Paris: Die Erderwärmung soll demnach auf 2 Grad Celsius begrenzt werden; es sollen darüberhinausgehende Anstrengungen unternommen werden, möglichst eine Begrenzung auf 1,5 Grad zu erreichen. Bis 2050 sollen hierfür in der EU die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Stand von 1990 um 80-95% gesenkt werden; die Bundesregierung hat sich bereits 2010 diesem Ziel verpflichtet. Als wichtiges Zwischenziel gilt bis 2030 eine Minderung um 55%. Als Folge hieraus hat in den letzten Jahren die Diskussion um die Notwendigkeit einer sog.

„Verkehrswende“ erheblichen Auftrieb erhalten. Hier stehen neben Strategien zur Verringerung der Verkehrsleistung solche zur Verlagerung des Verkehrs weg vom PKW (und LKW) hin zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr im Mittelpunkt. Für den öffentlichen Verkehr wird das Erfordernis der deutlichen quantitativen und qualitativen Verbesserung des Angebotes und nicht zuletzt auch der Verknüpfung und Vernetzung (intra- und intermodal) geltend gemacht. Zudem spielt die Umstellung auf klimaneutrale Antriebstechniken eine wichtige Rolle.

Als konkretes regionales Beispiel im Zusammenhang mit dieser Thematik ist der Masterplan Mobilität für die KielRegion zu nennen (vgl. Kap. 4.3.3), der auch im Auftrag des Kreises Plön erstellt wurde. In diesem ist eine Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis zu o.g. Jahr 2035 um 35% gegenüber 2015 als Ziel definiert. Gemäß den Angaben dort ist für das Erreichen dieses Zieles neben effizienteren / neuen Antriebstechniken eine Reduzierung der KFZ-Fahrleistung von 25% notwendig.

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Verordnung (EG) 1370/2007 und Personenbeförderungsgesetz

Diese beiden Rechtsnormen von grundlegender Bedeutung lagen in ihrem Wortlaut bereits bei Verabschiedung des 3. RNVP vor. Wenngleich zum 24.12.2017 mit der Verordnung (EU) 2016/2338 eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 in Kraft getreten ist, lag die dominierende Problematik in den letzten Jahren in den Diskussionen um die korrekte Anwendung der beiden Regelwerke bzw. die aus ihnen tatsächlich erwachsenden Notwendigkeiten und

Konsequenzen; direkte Auswirkungen ergeben sich hiermit auf die gelebte Praxis im ÖPNV.

Wesentlich für den Kreis Plön war in diesem Zusammenhang die mit Hilfe externer gutachterlicher Unterstützung herbeigeführte dahingehende Klärung, dass die Finanzierung des ÖPNV im Kreis mit dem Anspruch der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung ohne deutliche rechtliche Risiken nicht in Einklang zu bringen war. Daher wurde zwischenzeitlich – nach Umsetzung einiger notwendiger organisatorischer Anpassungen – mit Wirkung zum 11.12.2016 auch der Verkehr des im 3. RNVP beschriebenen Netzes „Eigenbetrieb“ (dies sind die von der VKP bedienten Linien) direkt an die VKP als interne Betreiberin vergeben und ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen dieser und dem Kreis als Aufgabenträger geschlossen. Auch das Netz „Südwest“ wurde durch Angliederung an das Netz Eigenbetrieb dementsprechend an die interne Betreiberin vergeben; ursächlich hierfür war die für den vorherigen „eigenwirtschaftlichen“ Betreiber nicht mehr auskömmliche wirtschaftliche Situation.

Im Kreis Plön bislang noch bis zum 10.12.2019 mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen bedient werden die von der Fa. Autokraft GmbH bedienten Linien 300, 4310 und 4330. Dies wird sich über den o.g. Genehmigungszeitraum hinaus nach Angaben dieses Unternehmens angesichts des wirtschaftlichen Ergebnisses nicht aufrechterhalten lassen, so dass hier auch keine Verlängerung der Genehmigungen auf eigenwirtschaftlicher Basis beabsichtigt ist. Auch für diese Verkehre wird dementsprechend eine Vergabe erforderlich werden (vgl. Kap. 5.9).

Ein wesentlicher Aspekt der hier in Rede stehenden Rechtsnormen ist, dass die o.g. juristische Fachdiskussion mit z.T. gerichtlichen

Auseinandersetzungen um deren **richtige Handhabung und Auslegung** (mit den darauf aufbauenden Konsequenzen und Handlungsnotwendigkeiten) noch immer keinen endgültigen Abschluss gefunden hat, ungeachtet der im März 2014 von der EU-Kommission herausgegebenen Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) 1370/2007. Bedeutende Themen, zu denen teilweise auch seitens deutscher Gerichte beim EuGH um Klärung nachgesucht wird (wie z.B. aktuell im Juni 2017 durch das OLG Düsseldorf) sind u.a. die genauen Voraussetzungen für eine Direktvergabe und den Zeitpunkt ihres Vorliegens, die Abgrenzung eines Dienstleistungsauftrages gegenüber einer Dienstleistungskonzession, der zulässige angemessene Gewinn für das den Verkehr betreibende Verkehrsunternehmen, zur Erfüllung von Selbsterbringungsquoten bzw. Untervergaben, Bedingungen für das Vorliegen einer Parallelbedienung und zur Gestaltung einer „Gruppe von Behörden“.

Ein sehr stark umstrittenes Thema betrifft den im PBefG geregelten **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit**, aus dem teilweise abgeleitet wurde, dass Aufgabenträger hinsichtlich der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zum Erlass einer „allgemeinen Vorschrift“ verpflichtet seien, um diesen Vorrang gewährleisten zu können. Wenngleich diese Frage zwischenzeitlich dahingehend abschließend ausgeurteilt zu sein scheint, dass diese Pflicht nicht besteht, wird deutlich, dass nach wie vor Rechtsunsicherheiten in durchaus grundlegenden Aspekten vorhanden sind.

In der Praxis konnte bundesweit auch eine deutliche Zunahme von wettbewerblichen eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungsanträgen konkurrierender Unternehmen in Fällen erklärtermaßen geplanter Direktvergaben oder auch vorhandener Linien beobachtet werden,

wobei diese immer wieder zu juristischen Auseinandersetzungen führten.

Als weitere Folge der PBefG-Novelle hat sich die **Entwicklung eines Fernbusmarktes** ergeben; hier kommt es in Einzelfällen zu Konflikten um eine mögliche Konkurrenzierung des ÖPNV aufgrund der beantragten Fernbus-Haltestellen; ferner bildet die Abwicklung der Fernbusverkehre an den größeren Knotenpunkten eine Herausforderung, da die bauliche Infrastruktur hierfür z.T. nicht ausreicht und Beeinträchtigungen auch des ÖPNV Thema sind; diesbezüglich ist auch mit Blick auf den in Bau befindlichen neuen ZOB in Kiel eine potenzielle Betroffenheit des ÖPNV des Kreises Plön festzustellen.

Schließlich sind noch als Bereich mit erheblicher Tragweite die Konsequenzen aus den Bestimmungen zur **Verankerung der Barrierefreiheit in RNVPen** zu erwähnen: Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG sollen die vom Land für den öffentlichen Personennahverkehr bestimmten Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan definieren. Der Nahverkehrsplan hat dabei nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG auch die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, und zwar mit dem Ziel, bis zum 01.01.2022 „eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Durch diese Vorgabe wird die nationalrechtliche Umsetzung der auf dem Rang von Bundesrecht stehenden UN-Behindertenkonvention vom 13.12.2006 weiter vorangetrieben.

Der diesbezüglich **begünstigte Personenkreis** umfasst alle Personen, welche körperliche sowie geistige Beeinträchtigungen aufweisen, die zu einer verminderten Bewegungs- bzw. Wahrnehmungsfähigkeit führen. Auch anderweitig in ihrer Mobilität

eingeschränkte Fahrgäste, z. B. mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Rollator, sind hier einbezogen.

Der **Begriff der vollständigen Barrierefreiheit** wird zwar weder durch das PBefG noch die Gesetzesbegründung näher definiert. Aus § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen lässt sich allerdings die Definition gewinnen, dass Anlagen und Verkehrsmittel dann barrierefrei sind, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Neben bundesweiten Aktivitäten zur weiteren Konkretisierung im Hinblick auf Gestaltungsmerkmale der relevanten Einrichtungen und der Entwicklung entsprechender Leitfäden – auch durch die NAH.SH GmbH in Schleswig-Holstein – sowie entsprechender Inhalte in RNVPen ist eine intensive Diskussion um die Finanzierbarkeit entstanden, angesichts der hierfür erforderlichen Investitionsvolumina insbesondere im Hinblick auf die Bushaltestellen. Weitgehende Übereinstimmung besteht dabei in der Einschätzung, dass die bauliche Umsetzung dieser Anforderung unter den Bedingungen des derzeitigen Finanzierungsinstrumentariums nicht realistisch erscheint und infolgedessen von der gesetzlich zulässigen Möglichkeit, Ausnahmen von dem genannten Zeitpunkt bereits bei der planerischen Aktivität zu benennen, umfänglich Gebrauch gemacht werden muss. Von den Gemeinden im Kreis Plön wurde mehrfach deutlich gemacht, dass es hinsichtlich der Finanzierung der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen einer vollständigen Konnexität, d.h. der Übernahme der mit dieser gesetzlichen Anforderung verbundenen Kosten durch den verantwortlichen Gesetzgeber (Bund und Land) bedürfe. Ohne eine solche sei die Finanzierung durch die Gemeinden in ihrer Rolle als verantwortlicher Baulastträger nicht darstellbar; dies gelte erst recht

unter Beachtung der Notwendigkeit von entsprechenden Maßnahmen im Umfeld- und Zubehörsbereich. Der Kreis fördert den Haltestellenausbau durch Zuwendungen an die Gemeinden als Baulastträger und hat in seinen Haushaltsansätzen seit 2016 das Fördermittelvolumen erheblich angehoben (vgl. Kap. 5.7.4).

Zur eingangs bereits genannten, am 24.12.2017 in Kraft getretenen und damit aktuellen Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 durch die Verordnung (EU) 2016/2338 sind aus deren Inhalt zu nennen:¹

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen im Einklang mit politischen Zielen aus Strategiepapieren stehen (als solche sind die Regionalen Nahverkehrspläne anzusehen);
- kostendeckende und nicht kostendeckende Verkehre dürfen in einem öDA zusammengefasst werden;
- der geographische Geltungsbereich von öDAen, die an einen internen Betreiber vergeben werden, darf sich nur auf den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und ländlicher Gebiete oder beides erstrecken;
- in öDAen muss der Betreiber verpflichtet werden, für Folgevergaben relevante Informationen herauszugeben;
- der Aufgabenträger muss in den Ausschreibungsunterlagen den Bietern die relevanten Informationen zur Verfügung stellen (unter Wahrung des legitimen Schutzes vertraulicher Geschäftsgeheimnisse),
- Informationspflichten und Anwendbarkeit der Betriebsübergangsrichtlinie werden für den Fall der Anordnung des Betriebsübergangs von Arbeitnehmern im Rahmen von Vergabeverfahren präzisiert (wichtig im Falle von Betreiberwechseln);

¹) Zusammenfassung gemäß „Public Services“, Juli 2017, der Fa. Pwc

- der jährliche Gesamtbericht muss zusätzlich die in Strategiepapieren niedergelegten politischen Ziele berücksichtigen und transparent zugänglich sein;
- der Laufzeitbeginn eines öDA muss in der Vorabkennzeichnung zwingend vorhanden sein.

Der erstgenannte Punkt dieser Aufzählung ist von zentraler Bedeutung; weiter ist von Belang, dass durch die Änderungen die Zulässigkeit der Einbeziehung von ein- und ausbrechenden Verkehren in interne Direktvergaben nicht beeinträchtigt wird.

Bezüglich der Frage von zukünftigen Änderungen der hier betrachteten Rechtsnormen stehen zum PBefG Forderungen nach Änderungen im Raum; diese betreffen maßgeblich Bestrebungen nach Verbesserungen im sozialen Bereich. So wird z.B. gefordert, im Rahmen von Vergabeverfahren den Arbeitnehmerübergang im Falle von Betreiberwechseln zur Verpflichtung zu machen. Eine weitere Forderung besteht mit der Zielsetzung verbesserter Chancengleichheit in der zwingenden Anwendung von Sozialstandards, die der Auftraggeber im Rahmen von öDAen vorgibt, auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Antragsteller.

3.2 Sonstige gesetzliche Bestimmungen

3.2.1 Vergaberecht

Das Vergaberecht, soweit es Vergaben oberhalb der „EU-Schwellenwerte“ betrifft, wurde im Bundesgebiet mit Wirkung zum April 2016 einer deutlichen Reform unterzogen (Vergaberechtsmodernisierungsgesetz); Grundlage hierfür sind wiederum entsprechend reformierte EU-Richtlinien. Auch für unter diesen Schwellenwerten liegende Aufträge sind mit der Unterschwellenvergabeverordnung Änderungen in Kürze zu

erwarten. Für die Bundesebene ist die Umsetzung bereits vollzogen, auf Landesebene steht dieser Schritt noch aus. Für den ÖPNV ist dies von Bedeutung, wenn Verkehre vergeben werden und das beabsichtigte Vertragskonstrukt nicht eine Dienstleistungskonzession darstellt. Dann nämlich – so die einschlägigen Rechtsauffassungen (wenn auch nicht unumstritten, ob in jedem Falle) – sind im Lichte des Art. 5 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 für das Vergabeverfahren die Bestimmungen des allgemeinen Wettbewerbsrechts anzuwenden bzw. es sind die Kriterien für ihre Anwendbarkeit bzw. Nichtanwendbarkeit zu beachten, was für Inhouse-Geschäfte / interne Direktvergaben von Belang ist. Auch bzgl. anderer Fragen, die nicht abschließend in der genannten Verordnung geregelt sind, können Aussagen aus dem Wettbewerbsrecht hilfsweise herangezogen werden, so z.B. die Frage der Wesentlichkeit von Auftragsänderungen während der Vertragslaufzeit.

3.2.2 Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz

Das **Tariftreue- und Vergabegesetz** vom 01.08.2013 regelt mit Blick auf den ÖPNV u.a., dass im Falle von Verkehren, die mittels eines öDA erbracht werden sollen und durch den Aufgabenträger entsprechend vergeben werden, nur Unternehmen zum Zuge kommen dürfen, die ihren Mitarbeitern Entgelt zahlen und weitere Leistungen gewähren, die den Vereinbarungen repräsentativer Tarifverträge mit einer tariffähigen Gewerkschaft entsprechen. Darüber hinaus gilt für öffentliche Aufträge, die ggf. anderen Bestimmungen zur Anwendung von Tarifverträgen nicht unterfallen, der Mindestlohn von 9,99 Euro/Std. brutto (Stand gemäß Gesetzesnovelle v. 17.01.2017). Eben genannte Regelungen sind auch auf Nachunternehmer des ausgewählten Bieters anzuwenden.

Darüber hinaus wird die bereits in der VO (EG) 1370/2007 niedergelegte Regelung bestärkt, dass Auftraggeber im Bereich des ÖPNV im Zuge des Vergabeverfahrens verlangen können, dass bei Betreiberwechsel der ausgewählte Bieter die Beschäftigten des vorherigen Betreibers übernimmt und zu den Arbeitsbedingungen, die selbige dort bisher hatten, weiterbeschäftigt. Für das private Omnibusgewerbe in Schleswig-Holstein wurde mit der zum 01.10.2016 in Kraft getretenen Allgemeinverbindlichkeitserklärung der Lohntarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes auf alle gewerblichen Arbeitnehmer in diesem Gewerbe in Schleswig-Holstein ausgedehnt, auch wenn bis dato keine Tarifbindung bestand. Das **Mindestlohngesetz** vom 01.01.2015 bestimmt bundesweit, dass Arbeitnehmer nicht unterhalb eines Satzes von (seit 2017) 8,84 Euro / Std. entlohnt werden dürfen.

3.2.3 Regionalisierungsgesetz

Die auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für die Finanzierung insbesondere des SPNV werden gemäß einer Einigung vom Oktober 2015/Juni 2016 von 7,3 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro in 2016 erhöht und ab 2017 mit einem Satz von jährlich 1,8% dynamisiert mit einer Laufzeit dieser Regelung bis 2031. Zusätzlich soll es eine Begrenzung der Stations- und Trassenentgelte im SPNV geben. Die Verteilung zwischen den Ländern soll unter Beachtung eines Vorwegabzuges von 200 Mio. Euro für die ostdeutschen Länder nach dem sog. „Kieler Schlüssel“ erfolgen. Für Schleswig-Holstein bedeutet dies eine Zuwendungsentwicklung von 251,84 Mio. Euro in 2016 und 259,47 Mio. Euro in 2017 über 291,95 Mio. Euro in 2021 (letztes Jahr der Laufzeit dieser RNVP-Fortschreibung) auf 364,85 Mio. Euro in 2031. Es erwächst hieraus die Aufgabe, diese Entwicklung in der zum Jahr 2018 anstehenden Novellierung der

Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen abzubilden. Dabei gilt es zum einen, den für die Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Kreise und kreisfreien Städte) zur Verfügung zu stellenden Anteil und zum anderen dessen Dynamisierung neu festzulegen. Landesseitig wurde für 2017 ein Zuschlag von 5 Mio. Euro sowie für die Folgejahre die Weitergabe der jährlichen Dynamisierung für den aus den Regionalisierungsmitteln gespeisten Anteil der Kommunalisierungsmittel zugesagt. Der Gesamtbetrag der Mittel für alle Kreise und kreisfreien Städte steigt demnach bis 2022 auf 65,51 Mio. Euro. Bislang konnte nur für die Jahre 2018/19 zwischen allen Beteiligten zur Verteilung Einvernehmen erzielt werden, so dass eine für diesen Zeitraum geltende Finanzierungsverordnung vorbereitet wurde und gegenwärtig in der Finalisierungsphase ist. Da in die Fortschreibung des Verteilungsschlüssels der Aufgabenträger teilweise die jeweils vorhandene Fahrleistung als Komponente aufgenommen wurde, können die Beträge für zukünftige Jahre nun nicht im Vorhinein exakt benannt werden; die bis 2016 gezahlten Beträge bleiben dabei jedoch in jedem Falle erhalten (Näheres vgl. Kap. 4.2.8). Für den Zeitraum ab 2020 ist die Entwicklung eines „sachgerechteren“, vsl. veränderten Verteilungsschlüssel Ziel. Die Beratungen hierzu wurden aufgenommen.

3.2.4 GVFG und Entflechtungsgesetz

Die in diesen Gesetzeswerken verankerten Regelungen laufen grundsätzlich bis Ende 2019 aus. Während für die Mittel nach dem „Bundes-GVFG“ die Fortführung in der vorhandenen Höhe von bis zu 335 Mio. Euro pro Jahr vereinbart wurde, gibt es für die (deutlich umfangreicheren) Mittel nach dem Entflechtungsgesetz („Landes-GVFG“) keine verbindliche Verlängerung oder analoge Nachfolgeregelung. Vereinbart wurde hier im Okt. 2016 lediglich im

Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, dass die Länder ab 2020 insgesamt 9,5 Mrd. Euro jährlich zusätzlich vom Bund (aus MwSt-Aufkommen) erhalten, in dem die bisherigen 1,3355 Mrd. Euro Entflechtungsmittel aufgehen (Anteil für Schleswig-Holstein 3,24%, also 43,25 Mio. Euro). Im Mai 2017 erfolgte nun eine Einigung mit Zustimmung von Bundestag und Bundesrat, dass im Zuge dieser Neuordnung ab 2020 die Länder rd. 9,75 Mrd. Euro vom Bund erhalten, in der u.a. die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind². Für die endgültige Umsetzung bedurfte es allerdings noch verschiedener gesetzlicher Änderungen. Die neue Landesregierung hat erklärt, ab 2020 weiterhin Mittel in Höhe der bis dahin vorhandenen Entflechtungsmittel für Verkehrsinvestitionen zu verwenden; es ist eine Verteilung zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV / Radverkehr im Verhältnis 65%:35% vorgesehen.

4 Bestandsaufnahme – Veränderungen gegenüber 2013 / 3. RNVP

4.1 Strukturdaten

4.1.1 Bevölkerung

Nach Angaben des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein wies der Kreis Plön am 31.12.2015 eine Bevölkerungszahl von 128.304 Bewohnern auf. Unter Berücksichtigung der infolge der Volkszählungsergebnisse 2011 erfolgten Korrektur der Bevölkerungszahl 2011 (im 3. RNVP relevant) auf 127.212 ergab sich seither ein geringfügiger Anstieg – der prognostizierte Rückgang von rd. 1,5% hat also nicht stattgefunden. Eine Rolle hierbei dürfte der in

²) Meldung der Bundesregierung v. 02.06.2017 auf Internetseite

der jüngsten Vergangenheit eingetretene Zuzug von Menschen aus anderen Ländern im Zuge der verstärkten Migrationsprozesse aus dem nah- bzw. mittelöstlichen und afrikanischen Raum spielen, denn der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist im genannten Zeitraum von 2,2% auf 3,7% gewachsen.

Für die örtliche Ebene lässt sich feststellen, dass in vielen Gemeinden – ebenfalls unter Berücksichtigung der Volkszählungsergebnisse – die Bevölkerungszahl fast gleichgeblieben ist und ansonsten die meisten Veränderungen sich im einstelligen Prozentbereich bewegten. Raten von um oder über 10% waren lediglich für Kirchbarkau und Großbarkau (Wachstum) sowie Kletkamp und Tasdorf (Rückgang) zu verzeichnen.

Die Änderung der Altersstruktur gegenüber den Daten für 2011 folgte in ihrer Tendenz den Prognosen, allerdings verlief die Entwicklung bei Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahren (17,1% auf 16,2 %) und jungen Erwachsenen (18 bis 29 Jahre; 10,4% auf 10,9%) moderater als vorhergesagt. Zu einem vergleichsweise deutlichen Rückgang von 27% auf 24% kam es bei den 30- bis 49jährigen. Zuwächse verzeichneten die Altersklassen von 50 bis 64 (21,6% auf 23,4%) und über 65 (24% auf 25,3%) Jahren.

Zur **zukünftigen Bevölkerungsentwicklung** liegen neue Prognosen vor: Im Auftrage der Kreisverwaltung wurde 2014 durch ein externes Beratungsbüro ein Gutachten zur kleinräumlichen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose mit Prognosehorizont 2030 erstellt. Hierbei gilt es jedoch zu beachten, dass Prognosen immer mit Unsicherheiten behaftet sind (vgl. auch letzter Absatz dieses Kap.) und dass zudem die gutachterlichen Ergebnisse v. a. von der örtlichen Ebene teilweise nicht akzeptiert werden und infolgedessen umstritten sind. Die nachfolgenden Beschreibungen sind unter diesem Vorbehalt zu

sehen. Derzeit liegen (noch) keine weiter aktualisierten oder überarbeiteten Prognosewerte auf kleinräumlicher Ebene vor.

Gemäß der Gutachterprognose ist eine Verringerung der Bevölkerung im gesamten Kreis um 6,3% auf 123.200 Einwohner zu erwarten (von 131.500 im Basisjahr 2012³). Dieser Rückgang verteilt sich jedoch ungleich: Über 10% Rückgang mit Werten zwischen 10,3% und 11,2% sind für die Ämter Bokhorst-Wankendorf, Größer Plöner See und Selent-Schlesien zu erwarten.

Am geringsten soll der Rückgang im Amtsbereich Probstei mit 4,3% ausfallen; alle übrigen Ämter weisen Minderungen zwischen 5% und 10% auf. Unter den amtsfreien Städten und Gemeinden sticht Bönebüttel mit einem leichten Zuwachs von 0,3% hervor; ein Rückgang bis 5% ist für Preetz und die Kreisstadt Plön zu erwarten; Ascheberg, Bösdorf und Schwentinal liegen darüber (mit Spitzenwert von 14,7% im Falle Bösdorfs als einziger Gemeinde mit zweistelligem prozentualem Rückgang).

Hinsichtlich der **Altersstruktur** werden folgende deutliche Verschiebungen erwartet:

- Unter 18jährige (Kinder und Jugendliche): Der Anteil sinkt von 18%³ auf 16%, dabei besonders ausgeprägt in den Ämtern Bokhorst-Wankendorf, Größer Plöner See und Lütjenburg, unterdurchschnittlich in Preetz und im Amt Preetz-Land.
- 18-24jährige (junge Erwachsene): Es wird eine Reduzierung von 7% auf 6% Bevölkerungsanteil vorausgesagt, überdurchschnittlich ausgeprägt wiederum im Amt Bokhorst-Wankendorf;

³) hier gibt es Differenzen zu den Werten des Statistikamtes Nord

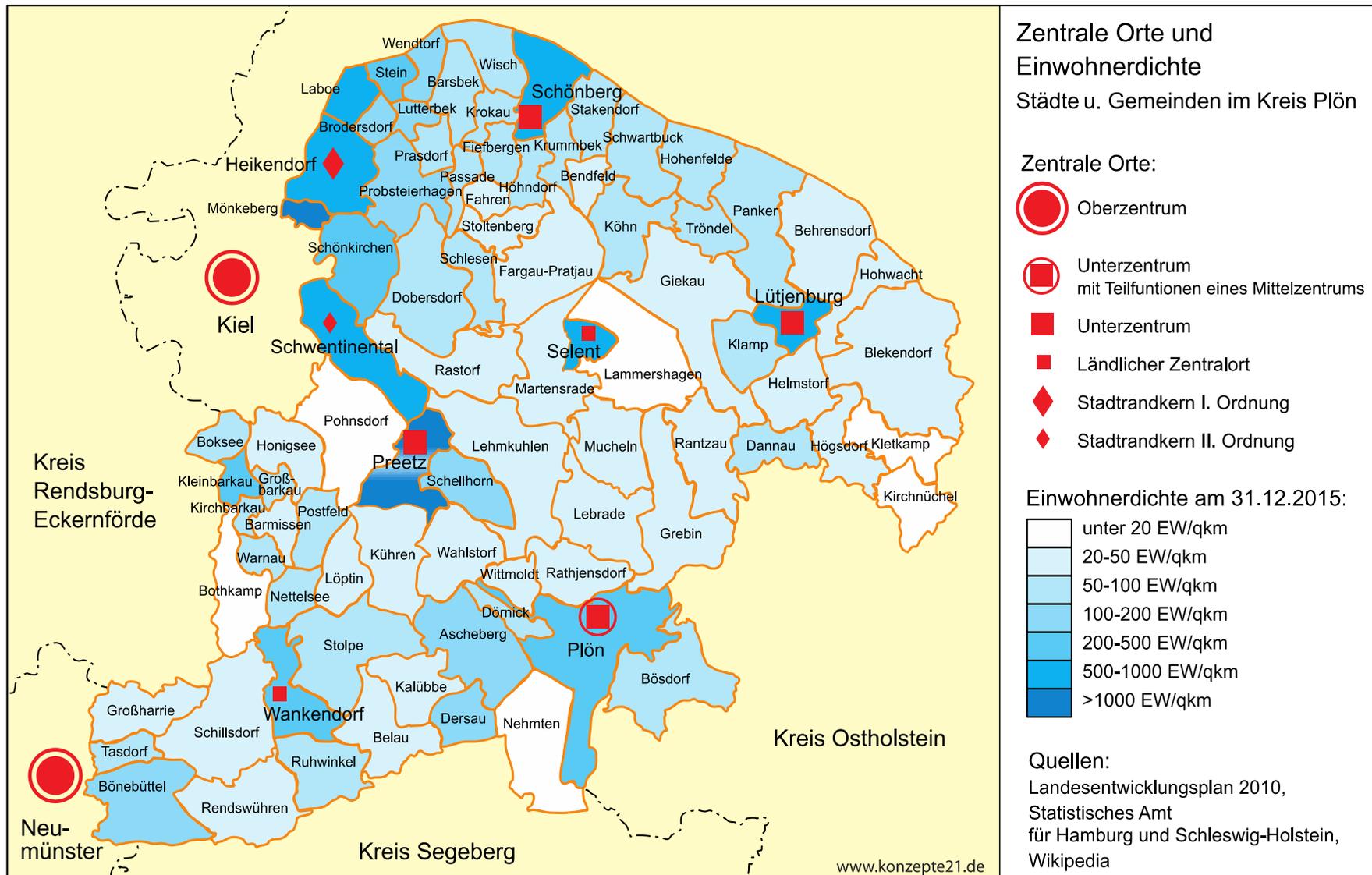


Abb. 1: Einwohnerdichte nach Gemeinden im Kreis Plön

- 25-44jährige: Prognostiziert wird eine Minderung von 21% auf 18%, in den Ämtern Lütjenburg, Probstei und Schrevenborn dabei besonders stark.
- 45-64jährige: Die Prognose geht von einer Verringerung des Anteils von 32% auf 30% aus. Hervorstechend ist hier das Amt Großer Plöner See.
- Über 65jährige (Senioren): Diese Altersgruppe ist die einzige, die Wachstum zu verzeichnen haben wird, welches mit einem Anstieg von 24% auf 31% relativ kräftig ausfallen wird. Spitzenreiter werden die Ämter Großer Plöner See und Probstei sein; Amt Schrevenborn und Stadt Schwentimental liegen beim Wachstum dieses Bevölkerungsanteils unter dem Durchschnitt.

Betrachtet man den für 2030 vorausberechneten Stand der Altersstruktur, zeichnen sich die Ämter Großer Plöner See (einschl. der Stadt Plön und der Gemeinde Bösdorf) und Probstei durch einen gleichzeitig unterdurchschnittlichen Anteil von Kindern/Jugendlichen und über dem Kreis-Durchschnitt liegenden Anteil von Senioren aus; hier kann von einer deutlichen Überalterung der Bevölkerung gesprochen werden. – Darüber hinaus werden im Kreis insgesamt, beim aufgezeigten Wandel der Altersstruktur nicht weiter überraschend, die Ein- und Zweipersonenhaushalte zu Lasten von Mehrpersonenhaushalten ab drei Mitgliedern zunehmen.

Folgen für den ÖPNV: Ungeachtet der Tatsache, dass der Zeithorizont der o.a. Untersuchung mit 2030 deutlich über die Laufzeit der vorliegenden RNVP-Fortschreibung hinausgeht, ist festzustellen: Es muss grundsätzlich weiterhin mit einem sukzessiven Rückgang der Hauptnachfragegruppe, nämlich der Schüler gerechnet werden, und dies gerade in den ohnehin eher dünn besiedelten peripheren Teilräumen im Osten und Süden des Kreises. Sollte es zu

Standortschließungen im Schulbereich kommen – wozu es im Augenblick keinerlei Beschlüsse gibt – könnte dies hierdurch ausgelösten Nachfragerückgängen wiederum entgegenwirken. Auch die durch ihre überwiegend vorhandene Berufstätigkeit als potenziell regelmäßige Nachfrager auftretende mittlere Altersgruppe wird rückläufig sein (hier aber auch im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Kiel). Somit muss grundsätzlich von einer abnehmenden Tendenz der täglichen bzw. häufigen ÖPNV-Nutzer ausgegangen werden. Der deutliche Anstieg im Segment der Senioren wird diese Verluste vsl. nicht ausgleichen können – angesichts der eher dem Gelegenheitsverkehr zuzuordnenden Verkehrsbedürfnisse dieses Personenkreises und des Umstands, dass noch immer PKW-Besitzer in diese Gruppe gleichsam „hineinwachsen“ und die Verfügbarkeit von eigenen KFZ dort steigt (in ländlichen Bereichen angesichts der heute schon hohen KFZ-Verfügbarkeit auch älterer Menschen⁴ nur noch eingeschränkt). Generell werden die Bestrebungen weiterhin darauf ausgerichtet sein müssen, soweit möglich durch attraktivitätssteigernde bzw. Nutzungshemmnisse abbauende Maßnahmen sowohl für die mittleren als auch die älteren Jahrgänge die Nutzung des Busverkehrs zu stimulieren – auch unterstützt durch Marketingmaßnahmen. Hier sollte dann auch gezielt der Gelegenheitsverkehr eine wichtige Rolle spielen. Aus heutiger Sicht wird sich allerdings mittelfristig an dem bekannten Umstand nichts ändern, dass im Lichte der Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in Verbindung mit den hohen Ansprüchen an ein seitens der Nachfrager als attraktiv betrachtetes ÖPNV-Angebot in dieser Hinsicht verhältnismäßig enge Grenzen gesetzt sind; v.a. gilt dies in

⁴) Ergebnis der SrV-Erhebung 2013

den dünn besiedelten Räumen abseits der Städte, Verdichtungsräume und Verkehrsachsen.

Andererseits zeigt die Entwicklung der vergangenen Jahre zum wiederholten Male, dass Prognose und reale Entwicklung nicht zwingend übereinstimmen müssen. So hat der Zuzug von Menschen aus dem Ausland unvorhergesehene Zuwächse der Bevölkerung gezeitigt. Auch ist – nach längerer Phase der tendenziellen Schrumpfung – die Landeshauptstadt Kiel z.Zt. wieder von deutlichen Bevölkerungszuwächsen gekennzeichnet und eine Fortsetzung dieser Entwicklung wird erwartet. In Anbetracht der dort auf dem Stadtgebiet eng begrenzten Flächenreserven können gute Verkehrsverbindungen dazu beitragen, dass auch einige Bereiche außerhalb der Stadt, also auch im Kreis Plön, hiervon profitieren; eher wenig zutreffen dürfte dies dann jedoch systemimmanent auf die abseits der Achsen und Zentralorte liegenden Teilräume.

Das Amt Selent/Schlesien hat mitgeteilt, dass für die Gemeinde Selent in den nächsten Jahren angesichts von neuen Baugebieten von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 30% ausgegangen wird. Hier wird auch eine positive Nachfragewirkung auf die Linie 4310 zu erwarten sein.

4.1.2 Berufspendler

Die Entwicklung im Bereich der Berufspendler⁵ war gegenüber den für den 3. RNVP maßgeblichen Werten aus 2011 in weiten Teilen durch Steigerungen gekennzeichnet, sowohl in kreisweiter als auch in örtlich differenzierter Hinsicht. So hat die Gesamtzahl der Auspendler aus ihren jeweiligen Wohnortgemeinden von 33.994 auf 36.625

(entsprechend einer Steigerung von 7,7%) zugelegt. Die Dominanz der Landeshauptstadt Kiel als Zielort der Auspendler des Kreises ist nach wie vor unverändert; hier kam es zu einem Anwachsen der Pendlerzahl um 8,2% auf 16.264. Auch die (mit weitem Abstand) folgenden wichtigen Zielorte außerhalb des Kreises – Neumünster mit 1.774 und Hamburg mit 987 Einpendlern – haben mit jeweils rd. 9% in ähnlicher Größe zugelegt. Ebenso konnten die bedeutenden Einpendler-Zielorte im Kreisgebiet meist wachsende Einpendlerzahlen verzeichnen (Schwentinental: +10% auf 4.098; Preetz: +14% auf 2.704; Plön: +9% auf 2.340; Schönkirchen: +10% auf 1.457); ähnliches gilt für die Einpendlerzentren mit mittlerer Bedeutung Ascheberg, Heikendorf und Wankendorf. Leicht rückläufig war die Entwicklung bei Schönberg und Lütjenburg, darüber hinaus in erheblichem Maße bei den – allerdings weniger bedeutsamen – Einpendlerorten Probsteierhagen (-20%) und Selent (-38%).

Zu erwähnen ist zudem, dass aus Kiel in den Kreis Plön knapp 4.600 Pendler ermittelt wurden (mithin über ein Viertel des Wertes für die umgekehrte Richtung!) und auch hier ein Zuwachs von 7,9% stattgefunden hat.

Auch die einzelnen Pendlerströme sind – vor dem Hintergrund des eben dargestellten Sachverhalts nicht überraschend – in zahlreichen Fällen gewachsen. Besonders hervorzuheben sind hierbei aufgrund deutlich überdurchschnittlichen Wachstums und der gleichzeitigen Zugehörigkeit zu den stärksten Strömen im Kreis die Relationen von Mönkeberg nach Kiel, von Preetz/Schellhorn nach Kiel, von Schönkirchen nach Kiel und umgekehrt, von Bönebüttel nach Neumünster sowie, im kreisinternen Verkehr, von Plön nach Preetz und abgeschwächt auch in Gegenrichtung. Auch die übrigen bedeutenden Ströme wie von Heikendorf, Plön, Probsteierhagen,

⁵) Bezug, für die nachfolgenden Ausführungen insgesamt gültig: von der Agentur für Arbeit gemeldete sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Schönberg und Schwentinal nach Kiel, von Schwentinal nach Preetz und in die jeweilige Gegenrichtung sind gewachsen. Sonstiges deutliches Wachstum war zu verzeichnen von den meisten Orten der Achse Kiel – Bad Segeberg nach Kiel, bei den Verflechtungen zwischen Plön und Eutin bzw. Malente und von Wankendorf nach Neumünster. Auch eine außerordentlich starke Veränderung ist im Kreis mit der Pendlerzahl von Lütjenburg nach Preetz aufgetreten (Anstieg von 40 auf 117 Pendler, also beinahe eine Verdreifachung, allerdings auf niedrigem Niveau). – Schließlich wird das Kreisgebiet auch von den relativ bedeutsamen Pendlerströmen zwischen Kiel und Malente / Eutin sowie zwischen Kiel und Lübeck im Transit passiert; letztere Beziehung war ebenfalls von erheblichem Zuwachs (v.a. Richtung Kiel: +45%) gekennzeichnet.

Prognosen für die Zukunft sind in diesem Bereich mit großen Unsicherheiten behaftet. Ausgehend von den Trends der – auch längerfristigen – Vergangenheit und den Wachstumsprognosen für die Landeshauptstadt Kiel dürfte unter der Voraussetzung einer positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ein weiteres Wachstum der Pendlerverflechtungen insbesondere zwischen Kiel und seinem erweiterten Umland (Nachbargemeinden, Probstei, Raum Preetz/Schellhorn) wahrscheinlich sein, wobei im Einzelnen die Rolle der Orte mit starkem oder geringem Wachstum immer wieder wechselt. Weitere Zunahmen dürften auch für die Achse Kiel – Lübeck und die Verkehre nach Hamburg anzunehmen sein, evtl. auch für die Achse Kiel – Bad Segeberg im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 404 zur BAB 21. Ob sich eine analoge Entwicklung auf der Achse Kiel – Lütjenburg – Ostholstein mit der festen Fehmarnbeltquerung initiieren lässt, ist unsicher, aber immerhin möglich. Dies würde allerdings angesichts der Zeitplanung dieses Großprojekts in jedem Fall erst nach Ablauf der vorliegenden RNVP-

Fortschreibung eintreten. Jedoch dürfte die für die Gemeinde Selent prognostizierte signifikante Bevölkerungszunahme (vgl. Kap. 4.1.1) und ein dort ebenfalls erwartetes Arbeitsplatzwachstum mittelfristig die auf diese Gemeinde bezogene Pendlerzahl erhöhen. Festzustellen ist, dass die betroffenen Verkehrsbeziehungen in aller Regel bereits durch attraktive SPNV- oder Busverbindungen bedient werden. Veränderungen können demzufolge dort im Hinblick auf Fahrplandichte, Fahrzeuggrößen oder kleinräumige Linienveränderungen zur verbesserten Erschließung notwendig werden – mit der Reaktivierung des Bahnbetriebs zwischen Kiel und Schönberger Strand sowie der Fahrplanverdichtung und Beschleunigung des SPNV auf der Strecke Kiel – Lübeck sind ohnehin schon deutliche Änderungen vorgesehen. Auch starkes Anwachsen einzelner Pendlerströme nachrangiger Bedeutung können, wie das genannte Beispiel Lütjenburg – Preetz zeigt, auftreten; damit in solchen Fällen das Verkehrspotenzial eine Dimension annimmt, die ggf. die Einrichtung einer neuen oder die starke Veränderung einer bestehenden Buslinie erfordert, ist jedoch angesichts des geringen Ausgangsniveaus ein längerfristiges Anhalten solcher Prozesse auf der betreffenden Verkehrsbeziehung notwendig.

4.1.3 Schülerzahlen und Schulentwicklung

Wie im 3. RNVP prognostiziert, ist gegenüber den dort vorhandenen Angaben ein Rückgang der Anzahl von Schülern im Kreis eingetreten. Ähnlich wie im Fall der Bevölkerungszahl und Altersstruktur ist dies allerdings in geringerem Ausmaß geschehen, wobei die Ursache zum Teil sicherlich ebenfalls im migrationsbedingten Zuzug aus dem Ausland zu sehen ist. Der im seinerzeit zugrundeliegenden Schulentwicklungsplan des Kreises prognostizierten Verringerung der Schülerzahl um rd. 13% vom

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Schuljahr 2010/11 auf das Schuljahr 2016/17 steht ein real eingetretener Rückgang von rd. 4% gegenüber; die Gesamtzahl der Schüler an allgemeinbildenden Schulen im Kreis beträgt rd. 11.800. Bemerkenswert ist hierbei u.a., dass auch im Grundschulbereich mit 4.630 Schülern fast dasselbe Niveau wie 2010/11 (4.636) vorhanden ist. Die Anzahl der Schüler an Gymnasien ist um knapp 14% auf 2.874 angestiegen. Die Vergleichbarkeit der Werte an den sonstigen weiterführenden Schulen ist z.Zt. nicht gegeben, da aufgrund politischer Entscheidungen die Schullandschaft sich gegenüber dem 3. RNVP dahingehend geändert hat, dass die Regionalschule als Schulart seit 2014 nicht mehr weitergeführt wird und daher nur noch die seither weiterrückenden Jahrgänge in dieser auslaufenden Schulart vorhanden sind, was natürlich einen drastischen Rückgang nach sich zieht. Als Alternative ist vor allem die Gemeinschaftsschule zu betrachten, deren Schülerzahl sich auch deutlich erhöht hat. Schließlich ist auch bezüglich der Schüler an Förderzentren ein erheblicher Anstieg von 214 auf 311 zu verzeichnen.

Betrachtet man die einzelnen Schulorte, ist für die meisten von diesen ein moderater Rückgang der Zahl der Schüler im einstelligen Prozentbereich festzustellen. Stärkere Verminderungen ab 10% gab es in Lütjenburg, Preetz, Probsteierhagen, Schwartbuck sowie ganz erheblich (25% und mehr) in Dannau, Selent und Stolpe; zu ergänzen ist der Wegfall der Standorte Krokau und Darry infolge der Schließung der Grundschulen. Aber auch spürbare Steigerungen waren an verschiedenen Standorten zu verzeichnen: Bis 10% in Bönebüttel, Schwentimental und Wankendorf; mehr als 10% in Schellhorn, Schippborst und mit deutlichem Abstand (24%) in Schönberg; hier dürfte der Aufbau der gymnasialen Oberstufe einen nennenswerten Beitrag zu dieser Entwicklung geleistet haben. Eine

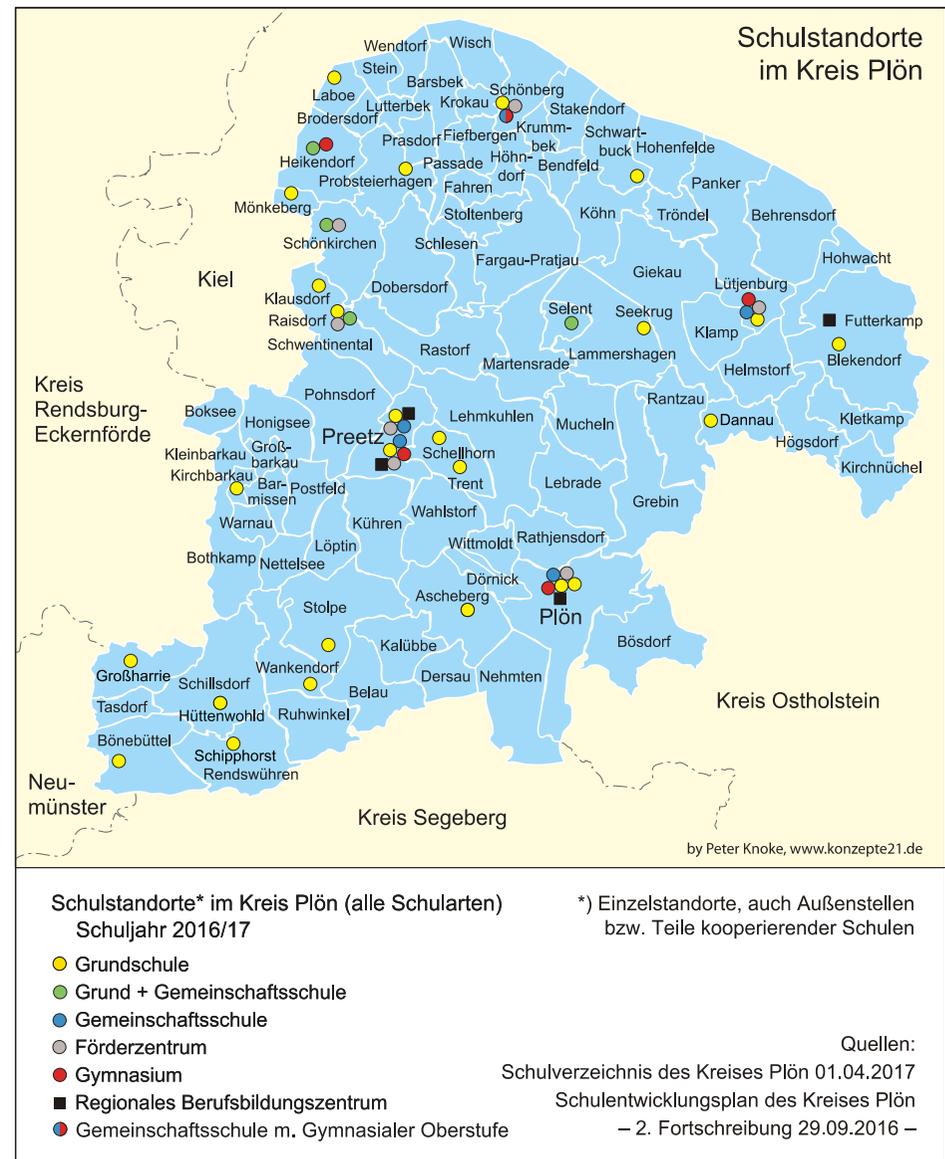


Abb. 4: Schulstandorte im Kreis Plön

unverändert große Rolle spielt auch als Schulstandort die Landeshauptstadt Kiel mit über 1.250 Schülern aus dem Kreisgebiet. Zu den in Abb. 5 dargestellten Schülerzahlen ist zu ergänzen, dass für die auspendelnden Schüler nach Neumünster und in die Nachbarkreise nur die Zahlen der Fahrschüler mit Kostenerstattungspflicht des Kreises vorlagen – nach Neumünster und in den Kreis Segeberg waren dies jeweils etwas mehr als 200. Zudem ist ein relevanter Strom von Schülern aus Kiel in den Kreis vorhanden.

Für die Prognose über die Laufzeit dieser RNVP-Fortschreibung kann der aktuelle Schulentwicklungsplan des Kreises als ausführliche Grundlage herangezogen werden, jedoch enthält dieser nach eigenem Bekunden systemimmanent erhebliche Unsicherheiten. Zum einen sind diese auf Unwägbarkeiten bei Zu- und Fortzügen und folglich bei der Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen (generell wie auch bezogen auf die für den Schulbesuch einschlägigen Jahrgänge); zum anderen ist die freie Schulwahl hierfür ursächlich, die eine feste Zuordnung zwischen Wohn- und Schulorten der Betroffenen nicht erlaubt. Hinzu kommt die Bestrebung der neuen Landesregierung, die neunjährige Gymnasialzeit (G9) wieder zu stärken. Infolgedessen ist auch eine verlässliche Prognose der Ströme der Fahrschüler nicht möglich. Ein im Herbst 2017 erstellter Bericht des Amtes für Schule und Kultur zur Entwicklung der Schülerzahlen im Kreis bis zum aktuellen Schuljahr 2017/18 bestätigt in Teilen maßgebliche Abweichungen von den Prognosen des Schulentwicklungsplanes. Eine positivere Entwicklung speziell im Grundschulbereich wird hier bestätigt. Entsprechend der Auswertung der einzelnen Schulstandorte liegen v.a. bei Grundschulen und Gymnasien die Schülerzahlen in der Mehrzahl der Fälle – z.T.

deutlich – über den Prognosewerten und nur zum kleineren Teil darunter.

Gemäß den Vorausberechnungen des Schulentwicklungsplanes können die meisten Schulstandorte im Kreis vor dem Hintergrund der Entwicklung ihrer Schülerzahlen in Bezug auf die gesetzlichen Untergrenzen zumindest mittelfristig als gesichert angesehen werden.

Für eine Reihe von Schulen (meist Grundschulen) werden im Schulentwicklungsplan ferner bis 2022/23 Rückgänge der Schülerzahlen im zweistelligen Prozentbereich berechnet; dies gilt für die Grundschulen in Ascheberg, Blekendorf, Bönebüttel, Kirchbarkau, Lütjenburg, Schönberg, Schwentental (A.-Lindgren-Schule), Selent und Wankendorf (jeweils ohne evtl. vorhandene Außenstellen) sowie für die Gemeinschaftsschulen in Lütjenburg, Plön (am Schiffsthal) und Selent. Aus Sicht des Amtes Selent/Schlesien wird der für die Gemeinde Selent vorausgesagte Bevölkerungsanstieg (vgl. Kap. 4.1.1) die Abnahme der Schülerzahlen an der dortigen Astrid-Lindgren-Schule allerdings abschwächen oder sogar umkehren. Die Auswertung aus dem o.g. Bericht scheint diese Einschätzung zu stützen.

Bei einigen kleinen Standorten in peripher gelegenen bzw. dünn besiedelten Bereichen erfolgt darüber hinaus eine genauere Beobachtung bezüglich der weiteren Entwicklung der im Hinblick auf ihren Erhalt maßgeblichen Schülerzahlen; ob der Bestand dort im Lichte der geltenden Mindestgrößenverordnung des Landes in allen Fällen auf längere Sicht als gesichert angesehen werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu beurteilen. Keineswegs liegen derzeit Beschlüsse zur Schließung von Schulen vor. Die Belange der wohnortnahen Schulversorgung spielen bei diesbezüglichen

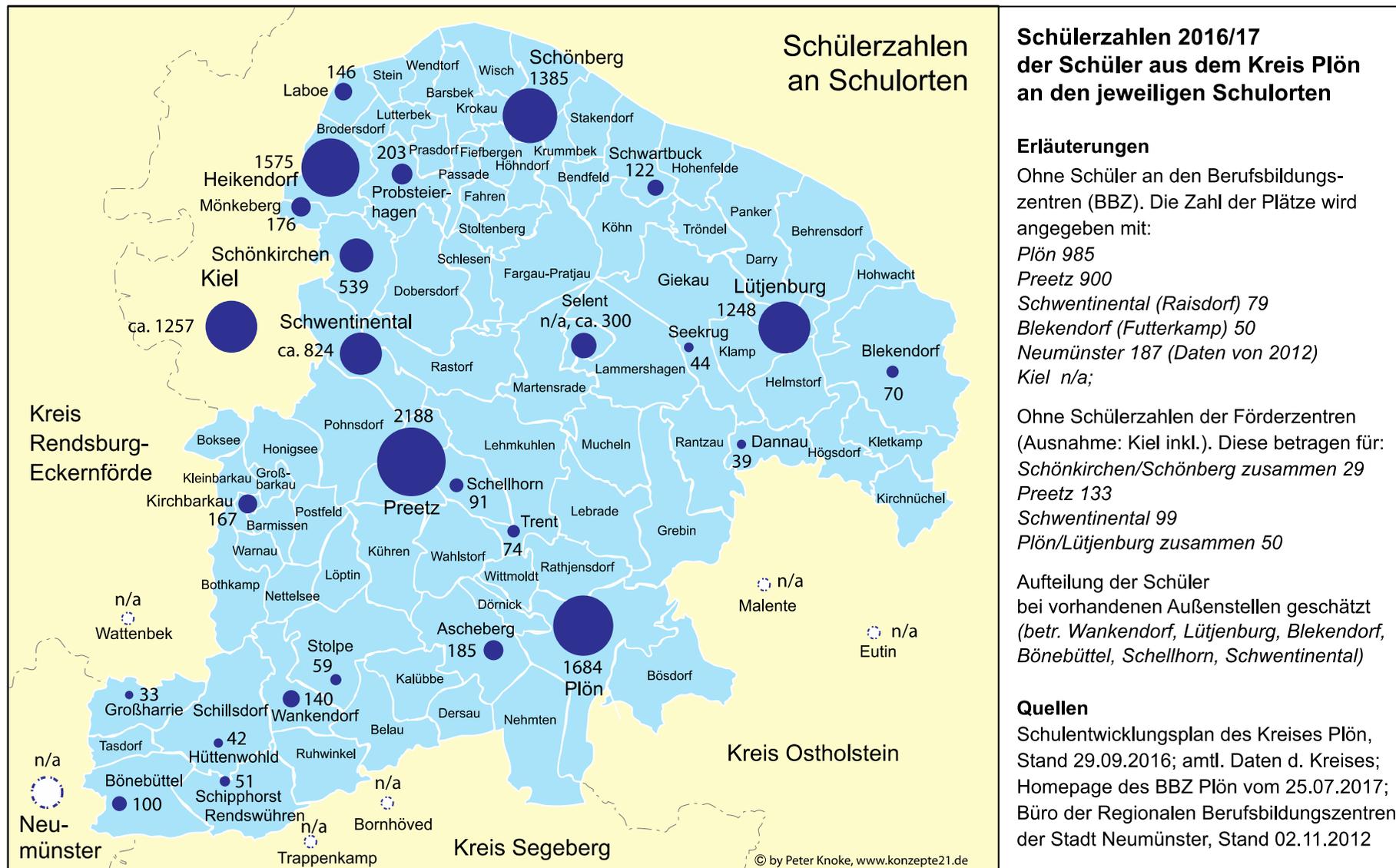


Abb. 5: Schülerzahlen an Schulorten im Kreis Plön

Entscheidungen weiterhin eine gewichtige Rolle; auch die Entwicklung innovativer und qualitativ hochwertiger pädagogischer Konzepte kann den Erhalt solcher kleinen Standorte fördern.

Für den Busverkehr resultiert hieraus tendenziell (auch gestützt durch die Bevölkerungsprognosen), dass v.a in peripheren bzw. dünn besiedelten Bereichen in den nächsten Jahren mit strukturellen Bedarfsveränderungen zumindest gerechnet werden muss, einerseits durch z.T. deutlich sinkende Schülerzahlen, aber andererseits möglicherweise durch neue Fahrtbedürfnisse, falls es tatsächlich zu Standortschließungen kommen sollte. Die dargestellten Ergebnisse des Abgleichs der realen Entwicklung mit den Prognosen machen eine verlässliche Vorhersage, insbesondere kleinräumlich, jedoch schwer.

4.1.4 Tourismus

Im touristischen Bereich ist es zwischen 2011 und 2016 kreisweit wie auch in vielen einzelnen Orten zu Wachstum gekommen. Die Zahl der in der amtlichen Statistik erfassten Gäste im Kreisgebiet stieg um fast 25% auf rd. 337.000, die der Übernachtungen um knapp 20% auf rd. 1,4 Mio.; bei Abzug der Campinggäste liegen die Raten etwas niedriger.

An der Rangfolge der Touristikorte im Kreis hat sich wenig geändert: Nach wie vor führend ist Schönberg mit fast 59.000 Gästen und über 300.000 Übernachtungen, gefolgt von Plön und Hohwacht (rd. 40.000 Gäste, 140.000 – 150.000 Übernachtungen). Weitere wichtige Orte sind Ascheberg, Blekendorf, Bösdorf, Laboe und Stein mit 10.000 bis 25.000 Gästen und 30.000 bis 120.000 Übernachtungen (in Bösdorf und Stein v.a. Campinggäste); auch Behrensdorf mit rd. 42.000 Übernachtungen (bei 6.130 Gästen) ist hier noch zu nennen.

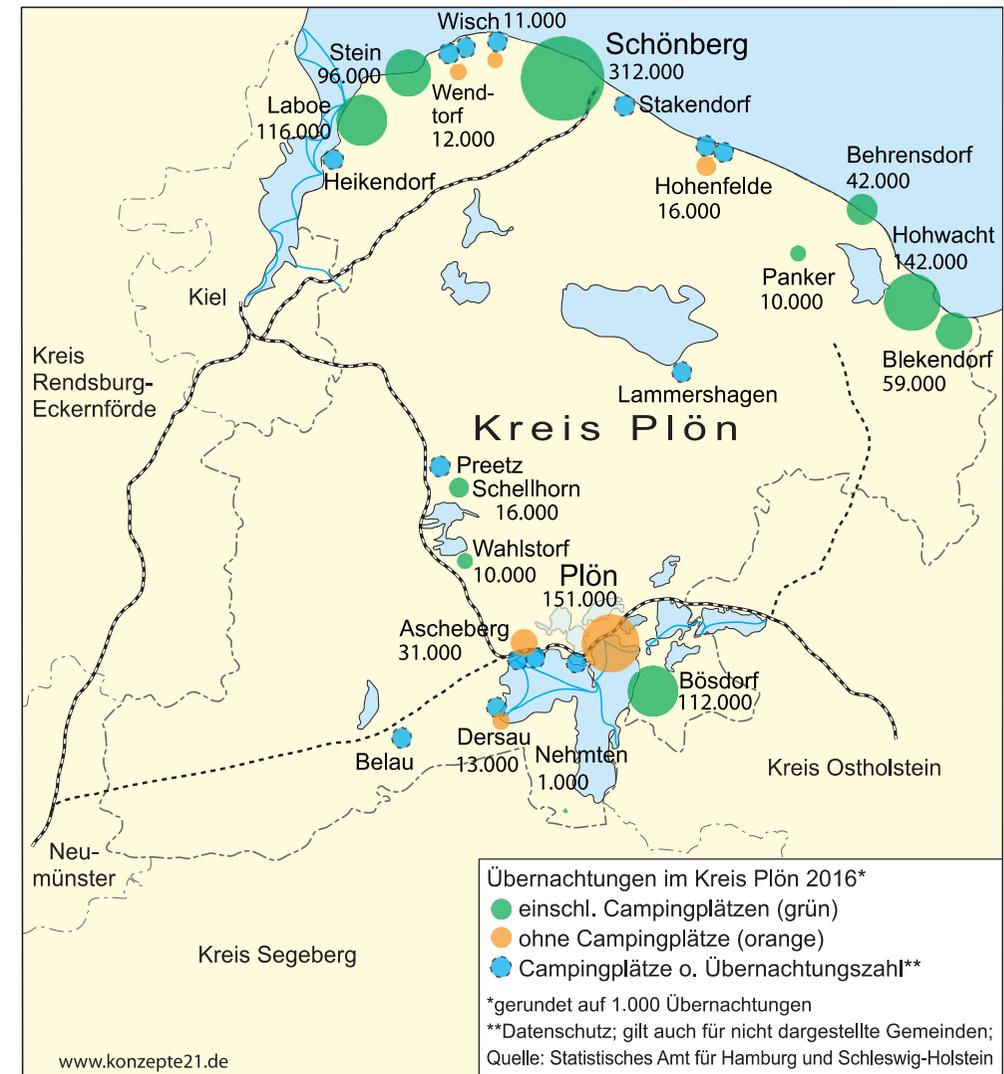


Abb. 6: Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten je Gemeinde, ab 10.000 Übernachtungen

Hervorzuheben ist, dass mit diesen amtlichen Zahlen nur ein sehr unvollständiges Bild der den Kreis aufsuchenden Besucher wiedergegeben wird. So bleiben hier Orte mit überproportionalem Anteil privater Unterkünfte (z.B. Wendtorf mit seinem Ostseeferienpark Marina Wendtorf) sicher gegenüber der realen touristischen Bedeutung deutlich zurück. Interessante Ergebnisse zur Dimension der über die amtliche Statistik hinausgehenden Gästezahlen liefert die Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Landkreis Plön“ aus dem Jahr 2016. Demnach lag die kreisweite Gesamtzahl der Übernachtungen bei Berücksichtigung aller Beherbergungsmöglichkeiten mit 3,73 Mio. mehr als doppelt so hoch wie in der amtlichen Statistik ausgewiesen (allerdings für 2015). Hinzu kommen noch 680.000 Übernachtungen bei Freunden oder Bekannten. Sehr bedeutsam sind auch die Tagestouristen: Mit einer Zahl von 4,5 Mio. generiert diese Gruppe in etwa ebenso viele „Touristen-Aufenthaltstage“ wie die Übernachtungsgäste.

Durchschnittstäglich halten sich im Kreis somit ca. 24.000 Besucher auf (entspricht knapp einem Fünftel der im Kreis ansässigen Bevölkerung), wobei naturgemäß hierbei deutlich überdurchschnittliche Werte an Wochenenden und in der Sommersaison auftreten.

4.1.5 Ausgewählte Mobilitätskennwerte

Motorisierung

Der Abgleich der Meldedaten des Kraftfahrzeugbundesamtes mit den Einwohnerzahlen ergibt für den Jahreswechsel 2015/16 bei kreisweit gemeldeten 75.503 PKW einen Wert von 588 PKW/1000 Einwohner. Gegenüber (korrigiert) 559 PKW/1000 Einwohner in 2011 ist dies seither ein neuerlicher Anstieg von 5,2%. Auch unter Berücksichtigung gewisser Ungenauigkeiten mit Blick auf die

Bevölkerungszahlen kann unterstellt werden, dass der seit längerem bestehende Trend eines Zuwachses dieses Wertes von etwa 1% jährlich sich ungebrochen fortgesetzt hat. Somit dürfte bis jetzt die Annahme einer Bestätigung der Einschätzung aus dem 3. RNVP gerechtfertigt sein, dass die Abkehr vom KFZ bei jungen Erwachsenen als zuvorderst städtisches Phänomen im Kreis Plön als überwiegend ländlichem Raum allenfalls begrenzt durchschlägt und durch den PKW-Zuwachs bei älteren Jahrgängen überkompensiert wird.

SrV-Erhebung 2013

Im Jahr 2013 hat der Kreis Plön erstmalig an der in 5jährigen Abständen durchgeführten SrV-Erhebung teilgenommen⁶ – gemeinsam mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der bereits seit längerem beteiligten Landeshauptstadt Kiel. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Kennwerte zur Mobilität der Bevölkerung erhoben. Im Interesse der Aufwandsminimierung geschah dies nicht repräsentativ für das gesamte Gebiet, sondern mit Schwerpunktsetzung für einzelne „charakteristische“ Teilräume. Für den Kreis Plön relevant waren dies die folgenden:

- Stadtbusbereich Kiel,
- Umland Kiel,
- Achse Kiel – Schönberg,
- Städte Preetz und Plön,
- ländlicher Bereich ohne SPNV-Anschluss.

⁶) SrV = „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden

Zu den Ergebnissen wurde dem Kreis umfangreiches Auswertungs-Datenmaterial überreicht. Als wesentliche Eckpunkte der Auswertungsergebnisse können festgehalten werden:

Grundsätzlich wurden die als bekannt anzunehmenden Sachverhalte in der Tendenz bestätigt: Es gibt eine überdurchschnittlich hohe Motorisierung bei gleichzeitig stark unterdurchschnittlicher ÖPNV-Nutzung bzw. Fahrkartenbesitz in den ländlichen Räumen, insbesondere solchen ohne stadtbusähnliche oder schienengebundene Verkehrsangebote (im Folgenden als „ländliche Bereiche“ beschrieben) und entgegengesetzte Verhältnisse in den Städten bzw. dem Stadtbusbereich sowie an der Achse Kiel – Schönberg. Auch die Gesamtmobilität (tägliche Wegeanzahl je Einwohner) ist in letztgenannten, mit ÖPNV gut versorgten Gebieten höher. – Mit einheitlich fast 70 min ist die mittlere tägliche Zeit im Verkehr je Person (ausgenommen Preetz und Plön, wo sie unterhalb dieses Levels liegt) weitgehend identisch. Hingegen variiert die durchschnittliche Wegelänge deutlich und ist mit fast 10 km in den ländlichen Bereichen nennenswert höher als in den anderen Teilräumen.

Bei näherer Betrachtung müssen die durchweg geringen Anteile von Haushalten ohne PKW hervorgehoben werden: Selbst die Spitzenreiterposition (Preetz / Plön) weist hier nur einen Wert von 8,1% auf – gegenüber dem niedrigsten Wert von 3,6 % in ländlichen Bereichen ist dies eine relativ geringe Differenz, zumal die durch den zentralörtlichen Charakter ersterer bedingte geringere Notwendigkeit überörtlicher Mobilität berücksichtigt werden muss; dabei wird der „hohe“ Wert wesentlich getragen von Einpersonenhaushalten ab 65 Jahren. Bei dieser Personengruppe fallen auch kreisweit hinsichtlich der PKW-Verfügbarkeit ein deutlich unterdurchschnittliches Niveau

sowie erhebliche Unterschiede in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindungsqualität und v.a. dem Zentralitätscharakter des Wohnortes ins Auge; so wurde für Preetz / Plön bei 52% dieser Haushalte die Nichtverfügbarkeit eines PKW ermittelt. Bei der PKW-Verfügbarkeit anderer Personengruppen fallen diese Unterschiede folgerichtig mit einer Differenz z.B. in der Gruppe der Erwerbstätigen zwischen 88% (Stadtbusbereich Kiel) und 93% (ländliche Bereiche) weniger ins Gewicht. Mit Blick auf die verkehrspolitische Diskussion ist festzustellen: Tatsächlicher PKW-Verzicht bei gutem (oder verbessertem) ÖPNV-Angebot kann sicherlich nicht in Abrede gestellt, dessen Ausmaß darf gemäß diesen Beobachtungen aber auch nicht überschätzt werden bzw. überlagert sich mit dem Zentralitätscharakter des Ortes.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl („modal split“), muss zunächst auf die mangelnde direkte Vergleichbarkeit der globalen Werte aufgrund der unterschiedlichen Raumstrukturen und damit verbundenen Wegelängen hingewiesen werden, besonders unter Beachtung der (stark an den ÖPNV gebundenen) Mobilitätsanforderungen im Schülerverkehr. Auffälligkeiten hinsichtlich einzelner Wegezwecke sind die folgenden:

- Beim Berufspendlerverkehr weist die Achse Kiel – Schönberg den geringsten PKW-Anteil auf (63%) und liegt bei der ÖPNV-Nutzung (11%, gleichauf mit dem Stadtbusbereich Kiel) an der Spitze; dies gilt auch für das Zu-Fuß-Gehen (10%, gleichauf mit Preetz und Plön) und bei der Fahrradnutzung (15%, unangefochten).
- Im Bereich der Be- und Versorgungsverkehre sowie des Freizeitverkehrs sind die ÖPNV-Anteile an genannter Achse gleichauf mit jenen in Orten mit SPNV-Anschluss und werden nur im Stadtbusbereich Kiel übertroffen; das Anteils-Niveau liegt bei

diesen Verkehrsbedarfen mit 2-3% allerdings generell recht niedrig.

Wenngleich hier sicher auch kleinräumliche Besonderheiten und bevölkerungsstrukturelle Faktoren sowie evtl. auch Erhebungsungenauigkeiten eine Rolle spielen, liegt doch der Schluss nahe, dass nicht automatisch bei reiner Busbedienung, sofern sie attraktiv ist, die nicht ausbildungsbedingte ÖPNV-Nutzung hinter diejenige bei SPNV-Bedienung zurückfallen muss, zumal ja in den mit guter Busbedienung ausgestatteten Räumen eine recht hohe PKW-Verfügbarkeit ermittelt wurde.

Der ÖPNV-Anteil im Ausbildungsverkehr ist naturgemäß umso höher je weniger der betrachtete Teilbereich Schulen in fuß- oder fahrradgeeigneter Entfernung aufweist und ist dementsprechend auch in den ländlichen Bereichen mit 34% am höchsten; die Achse Kiel – Schönberg folgt mit relativ geringem Abstand (29%) und Preetz/Plön ist mit 7% „Schlusslicht“. Auffällig ist der einheitlich hohe Anteil der PKW-Nutzung von 48/49% (nur Preetz / Plön liegt mit 44% etwas darunter)!

Neuartige Verkehrsangebote wie Carsharing und Leihfahrräder werden den Erhebungsergebnissen zufolge nur in geringem Umfang genutzt, die Anteile liegen durchweg im unteren einstelligen Prozentbereich. Da in diesen Bereichen derzeit aber erhebliche Dynamik zu beobachten ist, kann hieraus mit Blick auf die Zukunft nicht unbedingt auf nicht vorhandene Potenziale geschlossen werden. Allerdings erstaunt doch, dass Preetz / Plön bei den Carsharing-Nutzern nicht positiv hervorsticht, da in Preetz als Alleinstellungsmerkmal der Unter- und Mittelzentren der gesamten KielRegion ein Carsharing-Angebot vorhanden ist.

Marktforschungsergebnisse der NAH.SH GmbH

Die landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH führt regelmäßig Marktforschungen durch, in denen u.a. auch das Verkehrsmittelwahlverhalten ermittelt wird; auch für die einzelnen Kreise und kreisfreie Städte liegen Auswertungen vor. Gegenüber 2011 ist bis 2014/15 gemäß der Analyse der ÖPNV-Anteil im Kreis Plön von 5,2% auf 7,1% gestiegen. Hierzu muss angemerkt werden, dass dieser Wert seit Jahren annähernd in diesem Intervall hin- und her variiert; diese Schwankungen sind vermutlich erhebungstechnischer Natur (Stichprobengröße). Von Interesse ist allerdings im landesweiten Vergleich über 10 Jahre, dass der Kreis Plön kontinuierlich unter den Kreisen außerhalb des HVV einen der vorderen Ränge belegt.

4.1.6 Bauliche Infrastruktur

Zur Vorschau im 3. RNVP bezüglich vorgesehener **Straßenbaumaßnahmen** ist festzustellen:

- Die BAB 21 Stolpe – Nettelsee mit begleitender nachgeordneter Straße (Verlegung L 67, Südumgehung Nettelsee der L 49 mit Anschlussstelle) ist (bis zur Anschlussstelle Nettelsee) fertiggestellt, die Gesamtmaßnahme ist noch bis 2018 in Umsetzung.
- Die Ortsdurchfahrt Blekendorf (K 27) wurde nicht ausgebaut (keine Finanzierungszusage des Landes, da Radweg nicht benutzungspflichtig) – das Vorhaben ist bis auf weiteres nicht weiterzuverfolgen.
- Auf der B 76 zwischen Plön und Wittmoldt erfolgte kein Ausbau, daher wurde auch der Abschnitt zwischen Wittmoldt und Tramm

nur oberflächlich instandgesetzt. Grund hierfür ist, dass die Baumaßnahmen der BAB 20 und BAB 21 Priorität haben; da auch keine Planfeststellung vorliegt, ist die Umsetzung somit offen.

- Die Sanierung der B 76 zwischen Raisdorf und Kiel-Elmschenhagen ist teilweise bereits umgesetzt; im Zuge der B 76 wurde ebenfalls die Stadtseebrücke in der Ortsdurchfahrt Plön in 2017 saniert.

Maßnahmen zum **barrierefreien Ausbau von Haltestellen** wurden seit 2012 in verschiedenen Gemeinden vorgenommen; eine Übersicht hierzu zeigt die Tabelle in Anlage 6. Aus dem 3. RNVP (Vorschläge wie auch seitens der örtlichen Ebene angekündigte Maßnahmen) sind demnach als umgesetzt zu benennen:

- Lütjenburg, ZOB/Gildenplatz,
- Neuheikendorf, Stückenberg und
- Plön, Stadtgraben (B 430).

Jedoch muss festgestellt werden, dass folgende dort der Kategorie I zugeordneten und damit für einen Umbau bis 2017/18 vorgeschlagenen Haltestellen bislang noch nicht ausgebaut wurden:

- Plön, ZOB,
- Preetz, ZOB und Garnkorb,
- Wankendorf, ZOB (hier wurde der Zuschussantrag beim Kreis bereits gestellt),
- Rastorfer Kreuz,
- Laboe Hafen,
- Schönberg, Bahnhof.



Abb. 7: barrierefrei umgebaute Haltestelle in Schönberg

Außerhalb des Kreises, aber mit großer Bedeutung für die nach Kiel einbrechenden Linien der VKP und Autokraft ist der nach langen Vorplanungen begonnene Neubau des ZOB in Kiel. Die alte Anlage inkl. des Parkhauses ist inzwischen abgebrochen und der Ersatzbau des neuen Parkhauses mit darunterliegender ZOB-Anlage befindet

sich in Bau; die Maßnahme soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Das zwischen diesem und dem Atlantic-Hotel liegende Feld gehört ebenfalls zum Bereich des zukünftigen ZOB, jedoch sind hier noch keine baulichen Aktivitäten im Gange; zur Fertigstellung dieses Bereiches können derzeit auch keine abschließenden Angaben gemacht werden; nach Auskunft des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Kiel ist diese aus Gründen der erforderlichen Bauzeiten nicht vor der 2. Jahreshälfte 2019 möglich.

4.2 Entwicklung des ÖPNV im Kreis Plön seit 2013

Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die Veränderungen im Kreis gegenüber dem 3. RNVP hinsichtlich aller Komponenten (tätige Verkehrsunternehmen, Leistungen und Angebot einschließlich Fahrzeugen, Tarif, Marketing, Vertrieb sowie Finanzierungsrahmen und Organisation).

4.2.1 Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen

In 2016 hat die Fa. Peters aus betriebswirtschaftlichen Gründen ihre Liniengenehmigungen an die VKP übertragen und ist damit aus dem Kreis der Betreiber von Linienverkehren mit eigenen Genehmigungen ausgeschieden. Weitere Änderungen gegenüber 2013 haben sich nicht ergeben, so dass folgende Unternehmen im Kreis Linienverkehr mit Bussen (Auftragsunternehmen unberücksichtigt) betreiben:

- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH,
- Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (Liniengenehmigungen werden hier durch den Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel gehalten),
- Autokraft GmbH,
- Rohde Verkehrsbetriebe GmbH,
- RoPe Reisen GmbH & Co KG.

Der Fährverkehr auf der Kieler Förde wird von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH und der SPNV von der DB Regio AG – Regionalbahn Schleswig-Holstein durchgeführt⁷.

Eine Aufstellung der im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen mit Linienverkehr findet sich in Anlage 2.

4.2.2 Fahrleistungen der Verkehrsunternehmen

Die Fahrleistung nach Nutzwagenkilometern betrug im Jahr 2016 bei der **VKP** 4,83 Mio. km insgesamt und – maßgeblich für die isolierte Betrachtung des Kreisgebietes – ohne HVV-Anteil 4,44 Mio. km. Gegenüber 2014 bzw. 2011 sind beide Werte mit rd. 3,0% bzw. 3,5% leicht angestiegen.

Der Leistungswert für die **KVG**, bezogen auf das Bedienungsgebiet im Kreis Plön, wurde zuletzt 2014/15 neu ermittelt; der berechnete Wert belief sich auf gut 600.000 km und ist, da seither keine größeren Fahrplanänderungen erfolgt sind, als gültig anzusehen, weicht damit aber um ca. 5% von der Angabe aus dem 3. RNVP nach unten ab.

Für die **Autokraft** sind 572.172 km anzusetzen (nur im Kreis Plön; inkl. Abschnitten im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel ergeben sich rd. 750.000 km). Damit ergibt sich gegenüber 2013 ein geringer Unterschied von minus 17.000 km (= rd. -3,0 %).

Für VKP und Autokraft sind die Leistungen je Linie in Anlage 3 einzeln aufgeführt.

⁷) Da letzterer nicht in der Aufgabenträgerschaft der Kreise und kreisfreien Städte liegt, werden die Darstellungen zu vergangenen und zukünftigen Entwicklungen, analog zum 3. RNVP, in einem separaten Kapitel 6 zusammengefasst und sind nicht Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

Die nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten im Kreisgebiet Plön verkehrenden Unternehmen **Rohde** und **RoPe** werden in dieser RNVP-Fortschreibung aufgrund ihrer vernachlässigbaren Bedeutung für den Kreis nicht eingehender betrachtet.

Das **Leistungsvolumen der SFK** in der ÖPNV-Sparte hat sich seit dem 3. RNVP kaum geändert.

4.2.3 Fahrzeuge (Busverkehr)

Barrierefreiheit:

Von herausragender Bedeutung ist die Entwicklung des Bestandes und des Einsatzes von Niederflurbussen (bzw. „Low-Entry“-Bussen) mit Rampe (oder Hublift) und Absenkvorrichtung. Dies gilt mit Blick auf die Vorgaben des 3. RNVP (dort Kap. 5.1.1 und 6.2.1), die gesetzlichen Bestimmungen des PBefG zur Barrierefreiheit, die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes und die UN-Behindertenrechtskonvention. Von erheblichem Nutzen sind diese Fahrzeuge weiter für die – im Zuge des demografischen Wandels zahlreicher werdenden – älteren Menschen (und verbunden damit Rollatornutzern) und daneben Fahrgäste mit Kinderwagen, schwerem Gepäck o.ä. Anzumerken ist außerdem, dass eine vollständig barrierefreie Ausstattung von Bussen noch zahlreiche weitere Merkmale einschließt; diese finden sich im Kapitel zu den zukünftigen Anforderungen (Kap. 5.3.1).

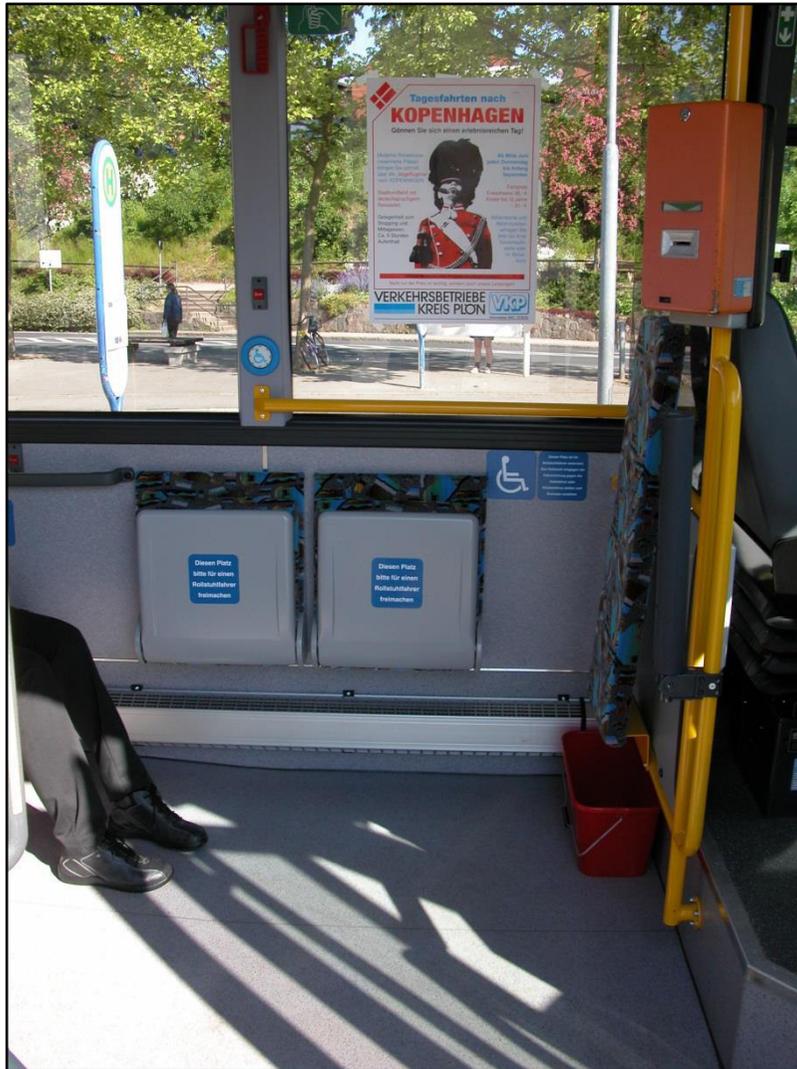
Der Fuhrpark der **KVG** ist bereits seit Jahren in Gänze auf Niederflurbusse umgestellt, so dass auf deren Linien keine anderen Fahrzeuge mehr verkehren.

Bei der **Autokraft** ist inzwischen ebenfalls ein über 90% betragender Niederflurbus-Anteil am (firmeneigenen) Fuhrpark erreicht;

Neufahrzeuge werden nur noch in Niederflur- oder Low-Entry-Ausführung beschafft. Auf den Linien 4310 und 4330 kommen nurmehr in Ausnahmefällen Hochbodenfahrzeuge zum Einsatz, auf der Linie 300 gar nicht mehr. Die für den Kreis Plön kaum bedeutsame Linie 5809 wird noch zur Hälfte mit solchen Bussen bedient.



Abb. 8/9: Barrierefreiheit auch bei Kleinfahrzeugen: Niederflur-Kleinbus der VKP außen.....



.....und innen

Die Niederflerbus-Quote bei der **VKP** liegt aktuell bei rd. 40% und wird im Rahmen der Neubeschaffungen kontinuierlich erweitert. Der diesbezügliche Zielwert aus dem 3. RNVP ist damit erreicht. Noch nicht verwirklicht werden konnte die dort geforderte verlässliche Niederflerbusbedienung auf bestimmten Linien, da im Zusammenhang mit der (betrieblich notwendigen) linienübergreifenden Verwendung der Fahrzeuge ein noch größerer Anteil vorhanden sein muss, um dies unter der Maßgabe der erforderlichen Verlässlichkeit gewährleisten zu können. Nach Angaben der VKP sind diese Voraussetzungen vsl. ab Fahrplanwechsel 2019 gegeben; dies ist auch im Verkehrsvertrag als Qualitätsziel so verankert. Jedoch werden bereits seit Jahren die Linien 200/201/210 und die Stadtverkehre fast ausschließlich mit Niederfler- bzw. Low-Entry-Bussen bedient.

Technische Ausstattung:

Bei der **VKP** wurde der Fuhrpark in den letzten Jahren mit neuen Bordrechnern bestückt. Als wesentliche Eigenschaften neben den bisher schon vorhandenen Funktionen wie Fahrkartenverkauf und Ansteuerung von Anzeigen und Ansagen bzw. Entwertern können für diese genannt werden:

- Fähigkeit zum Ausdruck aller Fahrkartenarten und Tarifstufen auch gemäß den erhöhten Anforderungen des geplanten „SH-Tarif 2.0“.
- Möglichkeit der Echtzeitauskunft, sowohl (betriebs)intern als auch extern im kundenbezogenen Fahrplanauskunftsbereich (für die Umsetzung im Realbetrieb bedarf es jedoch ergänzend der zentralen Datendrehscheibe und des rechnergestützten Betriebsleitsystems – siehe unten folgende Erläuterung);

- Technische Vorbereitung für Lesefähigkeit und Schreibbarkeit von Barcodes und elektronischen Fahrkarten;
- direkte Fahrerkommunikation (intern und mit den Auftragsunternehmen; löst die bisherige Funkkommunikation ab);

Mit Inbetriebnahme der neuen Geräte wurden in allen Fahrzeugen automatische Haltestellenansagen eingeführt. Zudem sind alle Busse ab Baujahr 2011 mit TFT-Bildschirmen ausgerüstet (im Verkehrsvertrag als Qualitätskriterium verankert). Auch diese werden von den Bordrechnern mit Fahrtdaten versorgt.

Komplementäres System zur vollen Nutzbarkeit der Echtzeitauskunft insbesondere im Hinblick auf den Fahrgastservice (Beauskunftung und Anschlusssicherung) ist die Einrichtung einer zentralen Datendrehscheibe (ZDD) und eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL), die bereits im 3. RNVP beschrieben sind und schon seinerzeit – mit erheblicher finanzieller Förderung durch das Land – in Vorbereitung waren; vorgesehen ist hier im Interesse der Aufwandsminimierung ein durch mehrere regionale Busunternehmen nutzbares „Regio-RBL“. Während die ZDD inzwischen vorhanden ist, gab es zum RBL bedauerlicherweise bislang immer wieder Differenzen zwischen den beteiligten Unternehmen im Lande, weswegen die Umsetzung der Planungen noch immer nicht stattgefunden hat.

Zu erwähnen ist weiter, dass ein Teil der Busse der VKP, sukzessive mit Fahrgastzählsystemen ausgerüstet wird. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten einer genauen Erfassung der Nachfrage (Fahrgastmengen, Ein- und Aussteiger je Haltestelle, Besetzungsgrade je Streckenabschnitt), auch über einen längeren Zeitraum, die ansonsten nur durch den kostenintensiven Einsatz von externem Zählpersonal realisierbar wären. Hierdurch ergibt sich eine

wertvolle Unterstützung der Angebots- und Betriebsplanung. Ebenso erfolgt im Interesse der Sicherheit von Fahrgästen und Fahrpersonal schrittweise die Ausrüstung der Busse mit Vorrichtungen zur Videoaufzeichnung; derzeit sind 17 Fahrzeuge hiermit ausgestattet.

Die **KVG** hat letztere Maßnahmen bereits durchgeführt – für das Fahrgastzählsystem gilt dies ebenfalls nur für einen Teil ihrer Busse. Ein unternehmenseigenes RBL ist bei diesem Unternehmen traditionell ebenso vorhanden wie leistungsfähige Bordcomputer, automatische Innenanzeigen und -ansagen.

Auch bei der **Autokraft** wurden als Vorbereitung auf Echtzeitauskünfte, Anschlusssicherung und SH-Tarif 2.0 neue EDR-Geräte (=Bordcomputer) verbaut; zu erwähnen ist hier auch die Ausstattung mit automatischen Innenanzeigen und -ansagen sowie die in 2017 umgesetzte Einrichtung des RBL und der LSA-Beeinflussung im Bereich der Landeshauptstadt Kiel. Ebenso gibt es auch bei diesem Unternehmen in Bussen die Möglichkeit der Videoaufzeichnung.

Neufahrzeuge werden bei allen Unternehmen mit höchster gültiger Abgasnorm (derzeit Euro-VI; ist Zulassungsvoraussetzung) und ansonsten neuestem Stand der Technik beschafft.

Fahrzeualter:

Das Durchschnittsalter der Busse der VKP beträgt 5,2 Jahre (Stand: Jan. 2017), dabei stammen die ältesten Fahrzeuge aus 2004, haben also ein Höchstalter von 13 Jahren. Bei der Autokraft liegt das Durchschnittsalter bei ca. 8, das Höchstalter bei rd. 15 Jahren. Für die KVG lauten die entsprechenden Werte ca. 6,5 und 12 Jahre. Die

Vorgabe des 3. RNVP eines maximalen Durchschnittsalters der Busflotte von 7 Jahren (kreisweit) ist damit erfüllt.

4.2.4 Förderschiffe der SFK

Bei der SFK ist der im 3. RNVP aufgezeigte Fuhrpark auf der für den Kreis Plön relevanten Linie F1 nach wie vor im Einsatz. Mit Blick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit, aber auch der Zu- und Ausstiegsfreundlichkeit der Förderschiffe insgesamt, wurden diese nach zeitaufwendiger Suche bzw. Entwicklung eines geeigneten Modells in 2015 mit neuen Alu-Landgangsbrettern ausgerüstet, die für alle rollenden Gegenstände, somit auch für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder, eine deutliche Verbesserung gebracht haben und zugleich relativ leicht handhabbar für das Bordpersonal sind.

Daneben wurde die Fahrgastinformation mit Blick auf die Barrierefreiheit verbessert: es erfolgte eine Ausrüstung mit Bildschirm-Innenanzeigen und digitalen (kontrastreichen) Fahrzielanzeigen außen. Außerdem wurden die Fahrplandaten in das landesweite Auskunftssystem integriert und die Schiffe wurden mit neuen Entwertern bestückt.

4.2.5 Tarif und Vertrieb

Als nennenswerte Änderung im Bereich der Tarifstruktur ist festzuhalten, dass mit dem Übergang der Genehmigungen der Fa. Peters an die VKP mit dem 01.11.2016 auch bei diesen Verkehren der SH-Tarif vollumfänglich Anwendung gefunden hat; der eigenständige Haustarif in diesem Verkehrsgebiet ist erloschen. Schülerzeitkarten dieses Tarifes wurden bis zum regulären Erneuerungszeitpunkt anerkannt.

Weiter wurde im landesweiten Verbund NAH.SH die Möglichkeit des Bezugs eines Großkundenabonnements unter der Bezeichnung „SH-

Tarif-Firmenabo“ eingeführt; hierbei handelt es sich um ein vergünstigtes Jahresabonnement für die Beschäftigten von Unternehmen bzw. Verwaltungen, soweit mindestens 10 Beschäftigte dieses in Anspruch nehmen. Der Rabatt auf den regulären Preis ist nach Anzahl der Teilnehmer gestaffelt von 6% über 8% bis 10%.

Erwähnung finden soll hier auch, dass das in 2012 als Versuch eingeführte Kombiticket mit dem KSV Holstein („Holstein Kiel“), das eine ÖPNV-Fahrtberechtigung der Eintrittskarten zu in Kiel stattfindenden Fußballspielen für die An- und Abreise umfasst, fortgeführt wurde. Im Kreis Plön sind alle Verkehrsmittel im Umland von Kiel (bis Laboe, Probsteierhagen, Preetz, Kleinbarkau) integriert.

Als neuer, zeitgemäßer Kundenservice wurde 2012 im landesweiten Verbund NAH.SH die Möglichkeit des Online-Ticket-Erwerbs ab Preisstufe 4 für Einzel-, Tages- Kleingruppen- und Fahrradtagskarten geschaffen. Seit 2017 können über diesen Vertriebsweg die genannten Fahrkartenarten auch ab Preisstufe 1 erworben werden. Überdies gibt es über den DB-Navigator einige Fahrkartenarten des Bartarifes (Einzel-, Tages- und Kleingruppenkarte) als „Handyticket“; ein Ausbau dieses Services über die „NAH.SH-App“ ist für 2018 vorgesehen (vgl. Kap. 5.4).

Ergänzend sei erwähnt, dass das Fahrpreisniveau bzw. die Fahrpreise im Detail sich infolge der jährlichen Anpassungen gegenüber 2013 erhöht haben. Hingegen kam es bei der Tageskarte zu einer Deckelung des Preises bei 31,-- Euro (gilt ab Preisstufe 11 und höher). Weiter wurde die Anzahl der Preisstufen im Verbundgebiet von 20 auf 21 erhöht, wobei zusätzlich bei dieser höchsten Preisstufe differenziert wurde zwischen Gültigkeit exklusive (Preisstufe 21) oder inklusive (Preisstufe 21+) Busverkehr auf Sylt. Fahrkarten der Preisstufe 21 bzw. 21+ gelten außer bei Einzelkarten

als verbundweite Netzkarte. Eine aktuelle Fahrpreistabelle des SH-Tarifes findet sich in Anlage 5.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die „Zählregel“ (Zahl der durchfahrenen Tarifzonen = Preisstufe) nur innerhalb des VRK-Gebiets bis 6 Zonen gilt. Für darüber hinausgehende Relationen ist daher (anders als im 3. RNVP) ausschließlich der Begriff „Preisstufe“ sachgerecht.

Zu den im 3. RNVP, dort Kap. 4.2.5.2, dargestellten Einzelproblemen hat die NAH.SH GmbH geäußert, dass das Fehlen einer Rückfahrkarte (hier wird alternativ eine Änderung der Preisgestaltung bei der Tageskarte angeregt) wie auch das Angebot von Fahrkarten der 1. Klasse, die es bei Bus und Schiff nicht gibt, nicht als Problem gesehen werden.

4.2.6 Fahrplanstruktur, Angebotsqualität, Anschlussgestaltung

Vom Grundsatz her gibt es in diesen Bereichen in der Gesamtsicht keine durchgreifenden Veränderungen seit 2013; allerdings wurden folgende Einzelmaßnahmen mit durchaus erheblicher Bedeutung für die betroffenen Bereiche umgesetzt:

Gemäß Kreistagsbeschluss vom 04.12.2014 wurde zum 01.03.2015 ein Ausbau des Verkehrsangebotes auf den Linien 220 (Abschnitt Schönberg – Rastorfer Kreuz – Preetz) und 416 (Preetz – Kirchbarkau – Preetz) vorgenommen. Auf der Linie 220 wurden montags – samstags je Richtung drei zusätzliche Fahrtenpaare angeboten. Damit entstand montags – freitags während der Tagesstunden fast stündlich eine Fahrtmöglichkeit. Auf der Linie 416 wurden zuvor nur an einzelnen Wochentagen angebotene Fahrten auf alle Tage montags – freitags ausgedehnt und in die entgegengesetzte Fahrtrichtung zwei zusätzliche Fahrten eingeführt

sowie eine weitere von schultags auf ferientags erweitert. Beide Maßnahmen wurden zunächst als Probebetrieb auf 2 Jahre initiiert; nach erfolgter Evaluation ist dieser gemäß Kreistagsbeschluss vom 15.12.2016 zunächst bis Ende 2017 verlängert worden, wobei die zusätzlichen Samstags-Fahrten auf der Linie 220 mangels Nachfrage wieder eingestellt werden mussten.

Ferner wird seit Sommer 2015 in der Sommersaison, d.h. in den Monaten Juli und August, auf der Linie 120 (Laboe – Schönberg) an Samstagen und Sonntagen ein zusätzliches Fahrtenangebot im 2-stündlichen Rhythmus bis nach 18 Uhr vorgehalten und damit einer Initiative der Gemeinden Laboe und Schönberg entsprochen; diese beteiligen sich an der Finanzierung des Zusatzangebotes. Nach Auskunft der VKP ist die Auslastung dieses Zusatzangebotes ausreichend, um einen längerfristigen Bestand erwarten zu lassen.

Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 erfolgte auf der Linie 360 Plön – Neumünster eine deutliche Angebotsausweitung; montags – freitags besteht hier nun ca. zwischen 6 und 18 Uhr in beiden Richtungen eine stündliche Fahrtmöglichkeit. Diese Maßnahme erfolgte als erster Schritt zur Umsetzung des ITF-Konzeptes.

Darüber hinaus gab es noch im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel bei allen Unternehmen verschiedene Anpassungen kleinerer Art. Zudem werden die Bösdorfer Ortsteile Ober- und Niederkleevez vom seit 2016 verkehrenden **Bürgerbus** Malente angefahren. In Vorbereitung befinden sich ein weiterer Angebotsausbau im Amt Schrevenborn und ein Modell bedarfsgesteuerter Bedienung im Raum Lütjenburg (vgl. Kap. 5.1.2) sowie als weitere Maßnahme zur Umsetzung des ITF eine Änderung der Angebotsgestaltung auf der Gesamtachse Neumünster – Plön – Hohwacht (Linien 350 und 360, vgl. Kap. 5.1.1).

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

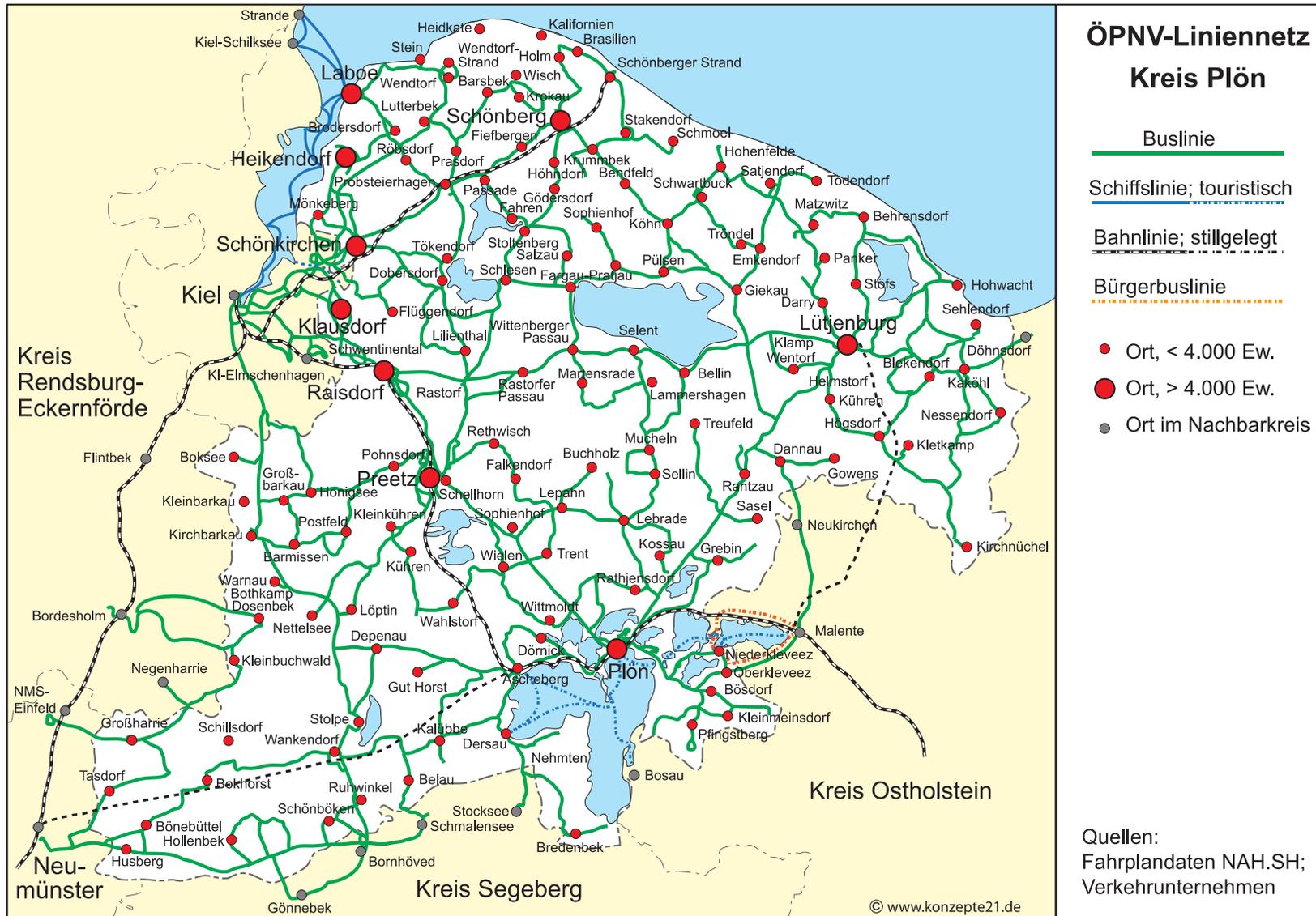


Abb. 10: ÖPNV-Liniennetz im Kreis Plön Montag-Freitag (Schultage)

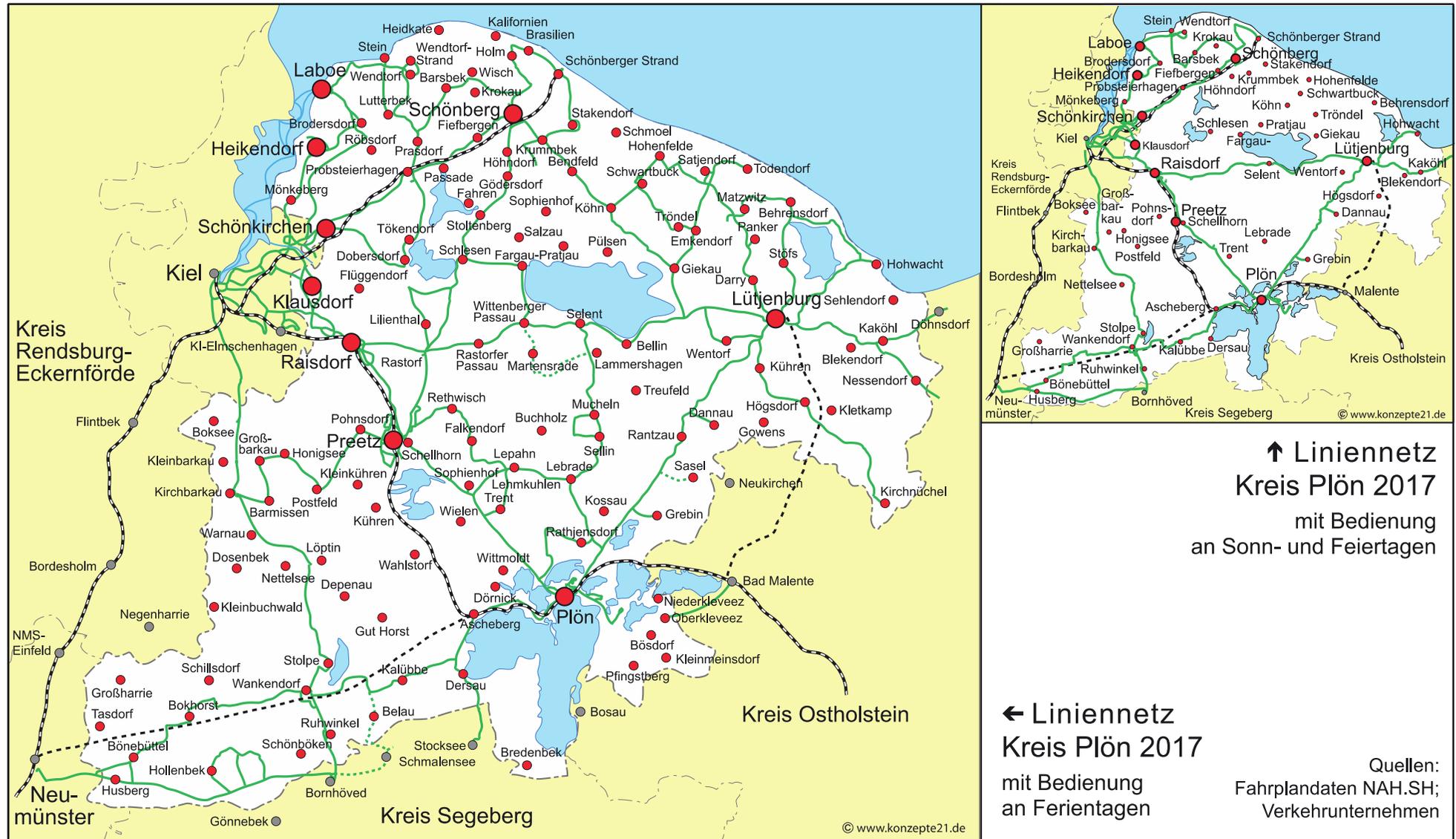


Abb. 11: ÖPNV-Liniennetz an Ferientagen bzw. Sonn- und Feiertagen

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Beim ÖPNV-Angebot der SFK wurden eine Frühfahrt ab Laboe eingerichtet und eine Änderung bei der Querung Möltenort – Friedrichsort in Anpassung an die Lastrichtung der Fahrgäste vorgenommen. Im Sinne des verknüpften Verkehrs zwischen Fördeschiffahrt und Fahrrad wurde 2015 in Kooperation mit dem ADFC und dem Verein „FördeFörderer e.V.“ die Möglichkeit geschaffen, vergünstigte, voll verkehrstaugliche Falträder zu erwerben, deren Beförderung in zusammengeklapptem Zustand auf den Schiffen (wie auch in Bussen) dem Handgepäck gleichgestellt ist und daher nicht der tarifbestimmungsgemäßen Kostenpflichtigkeit der Fahrradbeförderung unterfällt.

Nachrichtlich sei in Bezug auf die diesbezüglichen Ausführungen im 3. RNVP (dort Kap. 4.3.2.3) angemerkt, dass es im Bereich der – nicht dem ÖPNV zuzurechnenden – Ausflugsverkehre der SFK zu einer größeren Änderung kam: Hier mussten die Fahrten, die den Bereich der Kieler Förde verlassen, eingestellt werden. Betroffen hiervon waren im Kreis Plön die Fahrten nach/von Schönberg. Diese Maßnahme fand bereits im 3. RNVP als mögliche (damals noch nicht sichere) Konsequenz einer Änderung der Europäischen Fahrgastschiffs-Richtlinie Erwähnung, die zwischenzeitlich in Kraft gesetzt wurde. Für den Weiterbetrieb des Verkehrs wären eine Erneuerung der Fenster des Hauptdecks und Installation einer Feuerlösch-Sprinkleranlage mit einem Investitionsaufwand vom mehreren Hunderttausend Euro je Schiff notwendig geworden.

4.2.7 Verkehrsaufkommen

Die **Fahrgastzahlen im ÖPNV** stellen sich dar wie folgt:

Im Linienverkehr der **VKP** lag das Fahrgastaufkommen auch in den letzten Jahren in der bereits lange schon zu verzeichnenden

Größenordnung von in etwa 5 Mio. Fahrgästen/Jahr. In 2016 wurden 4,86 Mio. Fahrgäste berechnet (ohne HVV: 4,15 Mio. Fahrgäste); gegenüber 2013 ist ein leichter Rückgang von 4,5% festzustellen (ohne HVV ist der Wert – allerdings gegenüber 2011 – nahezu gleich). Hierbei ist anzumerken, dass ein kleiner „Einbruch“ zwischen 2013 und 2014 zu verzeichnen war und seitdem wieder ein steigender Trend zu beobachten ist. Hervorzuheben ist auch, dass die genannte Entwicklung auf alle wichtigen Nachfragesegmente zutrifft, mithin der neuerliche Anstieg trotz des demografischen Wandels auch (wenn auch unterproportional) für die Nachfrage im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr gilt. Die unternehmensweiten Fahrgastzahlen für 2016 gemäß Fahrscheinart sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Einzelkarte	561.000	11,5%
Mehrfahrtenkarte	120.800	2,5%
Allgem. Wochenkarte	29.900	0,6%
Allgem. Monatskarte inkl. Abo	594.400	12,2%
Schülerwochenkarte	112.500	2,3%
Schülermonatskarte inkl. Abo	3.161.700	65,0%
Sonstige	73.900	1,5%
Schwerbehinderte	210.700	4,3%

Es ergibt sich für die Nachfragestruktur ein für den VKP-Verkehr seit Jahren typisches Bild mit einer starken Position des Schüler- und Ausbildungsverkehrs und einer annähernd paritätischen Aufteilung auf Zeitkarten- und Regeltarifnutzung des übrigen Verkehrs. Auch bei Ausklammerung der dem HVV angehörenden Verkehre im Kreis Segeberg sind die Verhältnisse sehr ähnlich: knapp 2,9 Mio. Fahrgäste mit Schülerzeitkarten, 607.000 Fahrgäste mit Allgemeinen Zeitkarten und 645.000 Fahrgäste zum Regeltarif.

Die Nachfrageentwicklung des Zusatzangebotes auf den Linien 220 und 416 ist von steigender Tendenz geprägt; für das zweite Betriebsjahr konnten im Falle der Linie 220 7.642 Fahrgäste und im Falle der Linie 416 3.068 Fahrgäste vermeldet werden (jeweils nur auf den neu eingerichteten Fahrten). Die geringe Inanspruchnahme der Samstags-Zusatzfahrten der Linie 220, die zur Einstellung des Angebots geführt hat, wurde in Kap. 4.2.6 bereits angesprochen. Weitere linienscharfe Nachfragedaten liegen nicht vor.

Von der **Autokraft** wurden linienbezogene Nachfragedaten, abgeleitet aus den Fahrkarten-Verkaufszahlen, zur Verfügung gestellt: Mit 220.000 Fahrgästen (Bezugsjahr 2016) ist im Kreis Plön die Linie 4310 die nachfragstärkste; für die Linie 4330 wurden 110.000 Fahrgäste und für die Linie 300 77.000 Fahrgäste ausgewiesen, wobei für letztere infolge der Zugehörigkeit zum direkten Nachbarortsverkehr Kiel mit den dort vorhandenen vielfältigen Erwerbs- und Nutzungsmöglichkeiten der Fahrkarten von einer deutlichen Verzerrung gegenüber der realen Nutzung auszugehen ist. Die Linie 5809 schließlich spielt mit 500 Fahrgästen kaum eine Rolle. Auffällig ist, dass seit 2013 bei allen Linien dieses Unternehmens ein Rückgang zwischen 12% und 30% festzustellen ist. Hier besteht, neben den Rückgängen der Schülerzahlen, jedoch ein Zusammenhang mit der Abgabe des Abo-Wesens an DB Vertrieb in 2015, so dass hier ein rein statistischer Effekt eine nennenswerte Rolle spielt.

Wie schon beim 3. RNVP liegen keine verlässlichen Daten zum Fahrgastaufkommen der **KVG** im Bereich des Kreises Plön vor.

Die Nachfrage im Fährverkehr der **SFK** bewegt sich – bei v.a. witterungsbedingten Schwankungen – seit Jahren auf gleichem Niveau von etwa 1,4 Mio. Fahrgästen.

Eine kurze Darstellung zum **Kraftfahrzeugverkehr** kann auf der Grundlage der Zählergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen getätigt werden: Demnach konnte für den Zeitraum von 2010 bis 2015 in Schleswig-Holstein teilweise ein deutliches Wachstum des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen festgestellt werden. Betroffen von spürbarem Wachstum über 10% waren jedoch v.a. Straßenabschnitte im Hamburger Raum sowie in Kiel und Flensburg. Für das Kreisgebiet Plön trifft dies für die B 404 und die B 502 zwischen Kiel und Heikendorf zu. Ansonsten sind nur leichte Zuwächse, auf einer ganzen Reihe von Streckenabschnitten sogar Rückgänge (teilweise auch über 10%, z.B. im Raum Lütjenburg oder auch auf der B 76 westlich der Abzweigung der B 202) zu verzeichnen. Demnach ähnelt das Bild der bereits im 3. RNVP dargestellten Situation. – Nach Angaben des ADAC Schleswig-Holstein hat der Kraftfahrzeugverkehr im Zeitraum 2010 – 2015 insgesamt um 10% zugenommen und eine weitere Steigerung wird für die nächsten Jahre prognostiziert.

4.2.8 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die im 3. RNVP dargestellte Struktur der Finanzierung des ÖPNV im Kreis Plön und die damit verbundenen Probleme haben in den letzten Jahren keine wesentliche Änderung erfahren. So sind die für diesen Zweck sehr bedeutenden Kommunalisierungsmittel bis 2016 unverändert, d.h. ohne Teuerungsanpassung, geblieben; erstmalig gab es im Jahr 2017 diesbezüglich als Folge der Steigerung der Regionalisierungsmittel eine Änderung: ausgehend von der Erhöhung des landesweiten Gesamtrahmens dieser Gelder um 5 Mio. Euro (vgl. Kap. 3.2.3) erhielt der Kreis Plön gemäß Übereinkunft aller Aufgabenträger im Lande zur Verteilung dieser Zusatzmittel rd. 0,374 Mio. Euro mehr, so dass sich insgesamt 2,810 Mio. Euro ergaben.

Für 2018 und 2019 steht eine neue Finanzierungsverordnung kurz vor der Vollendung, wobei eine exakte Benennung der jedem Aufgabenträger zur Verfügung stehenden Mittel im Voraus nicht genau möglich ist (vgl. Kap. 3.2.3). Unter der Maßgabe nur begrenzter Veränderungen der Fahrleistungen in allen Kreisen und kreisfreien Städten kann der Kreis Plön für 2018 mit ca. 2,838 Mio. Euro rechnen.

Daneben gibt es, befristet für die Jahre 2015 – 2018, einen Aufschlag auf die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel gemäß Finanzausgleichsgesetz (FAG) in Höhe von landesweit 11,500 Mio. Euro; der Kreis Plön erhält hiervon 0,617 Mio. Euro. Diese Mittel sind zweckgebunden zu verwenden für Maßnahmen in den Bereichen Straßenerhaltung, Breitbandinfrastruktur und ÖPNV inkl. Barrierefreiheit (§ 4 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5b i. V. mit § 15 Abs. 4 FAG). Hiervon waren im Kreis für 2016 und 2017 0,150 Mio. Euro für ÖPNV zzgl. eines gleichhohen Betrages für barrierefreien Haltestellenausbau angesetzt.

Diese Anhebung dieser landesseitig zur Verfügung gestellten Mittel erleichtert die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsangebote wie auch die Förderung des barrierefreien Haltestellenausbau. Der zusätzliche Betrag der Kommunalisierungsmittel reicht jedoch nicht aus, um die bei diesen seit 2007 eingetretenen Kürzungen und unterlassenen Preisgleitungen auszugleichen.

Weiter ist festzustellen, dass die Aufwendungen des Kreises für die Schülerbeförderung auf 4,274 Mio. Euro angestiegen sind (2016; 2013: 3,445 Mio. Euro). Die Gesamtkosten der Schulträger (Schulverbände und Gemeinden) beliefen sich in 2016 auf 3,163 Mio. Euro; der Kreis hat hier 2/3, also 2,109 Mio. Euro (in obigem Betrag enthalten) zu tragen. Als Gesamtaufwand für ÖPNV (ohne

Haltestellenförderung) ergab sich für 2016 ein Betrag von 7,509 Mio. Euro und damit annähernd eine Million Euro mehr als für 2013. Der Haltestellenausbau wurde mit 0,140 Mio. Euro gefördert; dieser Betrag wurde in 2017 auf 0,230 Mio. Euro angehoben. Hinzu kamen in beiden Jahren 34.000 Euro für Bahnhofsumfeldgestaltung.

Als Folge der Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes mit seiner Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH werden allen Aufgabenträgern im Lande landesseitig zweckgebundene Mittel für die Finanzierung der Arbeit der Verbundgesellschaft, die an selbige weiterzuleiten sind (gleichsam „durchlaufender Posten“), zur Verfügung gestellt.

4.2.9 Organisation

Bedeutsame Änderungen im organisatorischen Bereich ergaben sich zum einen durch die Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes und zum anderen im Bereich der Aufgabenträger-Leistungsersteller-Beziehung mit der Direktvergabe und Abschluss eines Verkehrsvertrages zwischen Kreis und VKP.

Gründung des Landesweiten Aufgabenträgerverbunds

Der zur Zeit der Erstellung des 3. RNVP in Vorbereitung befindliche landesweite Aufgabenträgerverbund wurde am 08.10.2014 ins Leben gerufen. Wie vorgesehen, wurde hierfür die seinerzeitige Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) in die NAH.SH GmbH überführt. Gesellschafter sind nach wie vor das Land Schleswig-Holstein und die Kreise und kreisfreien Städte. Grundlage für die Zusammenarbeit der Verbundpartner ist eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Aufgaben der NAH.SH GmbH. Wichtigstes Beratungs- und Entscheidungsgremium ist der Verbundausschuss, in den jeder Gesellschafter ein benanntes

Mitglied entsendet (bzw. im Verhinderungsfall einen benannten Stellvertreter). Zusätzlich ist der HVV vertreten. Der Ausschuss tritt (mindestens) ein Mal pro Quartal zusammen, kann aber bei Bedarf – auch zur Beratung bestimmter Einzelthemen – häufiger einberufen werden. Er bereitet auch Beschlüsse des Aufsichtsrates bzw. der Gesellschafterversammlung vor. Stimmberechtigt sind alle Verbundgesellschafter. Beschlüsse mit finanziellen Auswirkungen für alle oder einzelne Gesellschafter bedürfen der Einstimmigkeit; für sonstige Beschlüsse genügt einfache Stimmenmehrheit. Zuarbeit erfährt der Ausschuss durch verschiedene themenbezogene Arbeits- oder Unterarbeitsgruppen. Die Betätigungsfelder der Verbundgesellschaft erstrecken sich auf Bereiche mit aufgabenträgerübergreifendem Akzent, hierbei in erster Linie

- Fahrplanabstimmung (Ziel: Landesweites Gesamtsystem Bus – Schiene),
- Kommunikation und Fahrgastinformation (inkl. landesweitem Corporate Design),
- Marktforschung, Nachfrage- und Erlösdaten (Transparenz und Verfügbarkeit, für diesen Zweck auch landesweite Erhebungen),
- Fragen der Tarifweiterentwicklung,
- Barrierefreiheit,
- alternative / innovative Mobilitätsformen,
- Vergabe- und Vertragsfragen,
- Digitalisierung.

Die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bzw. ihrer landesweiten Dachgesellschaft Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) wird über einen Kooperationsvertrag geregelt. Eine direkte gegenseitige Vertretung in den Gremien der NAH.SH bzw. NSH erfolgt nicht. Es gibt zur gemeinsamen Beratung den

Gemeinsamen Ausschuss sowie gemeinsame themenbezogene Arbeitskreise zu Tarif und Kommunikation.

Verhältnis Aufgabenträger - Leistungsersteller

Im 3. RNVP wurde im Hinblick auf die Weiterentwicklung im organisatorischen Bereich u.a. die Ermittlung möglicher Anpassungserfordernisse an die Verordnung (EG) 1370/2007 und das PBefG als Anforderung formuliert (vgl. 3. RNVP, Kap. 6.13.2). Wie in Kap. 3.1 bereits dargestellt, erfolgte auf der Grundlage externer gutachterlicher Beratungsergebnisse in 2016 für das Netz „Eigenbetrieb“ eine Direktvergabe an die interne Betreiberin VKP und das als Folge des Rückzugs der Fa. Peters auch für das angegliederte Netz „Südwest“. Grundlage für die Verkehrsbedienung und –finanzierung ist nun seit 11.12.2016 ein öDA zwischen dem Aufgabenträger und der VKP.

Die Verkehre der sonstigen Unternehmen werden nach wie vor auf derselben Grundlage wie im 3. RNVP beschrieben durchgeführt:

- Die KVG fährt auf der Grundlage eines mit der Landeshauptstadt Kiel abgeschlossenen öDA;
- die Autokraft führt den Verkehr noch auf der Basis eigenwirtschaftlicher Genehmigungen durch (bis 10.12.2019);
- die SFK führt weiterhin den Verkehr mit einem Ergebnisabführungsvertrag mit der Eigentümerin Landeshauptstadt Kiel durch;
- im SPNV besteht das im ÖPNV-Gesetz des Landes festgelegte Besteller-Ersteller-Verhältnis zwischen Land und durchführenden Unternehmen fort.

Öffentliche Verkehrsdienste werden im Kreis zukünftig generell über öDAe vergeben, soweit dieser als Aufgabenträger zuständig ist. Zentrale Inhalte sind hierbei:

- a) der Vertragsgegenstand,
- b) die hieraus erwachsenden Pflichten des Leistungserstellers,
- c) die Fortschreibung des Leistungsangebotes,
- d) die Finanzierung bzw. das Ausgleichsverfahren, unter Beachtung der durch den Rechtsrahmen vorgegebenen Anforderungen (Bestimmungen zur Trennungsrechnung, zur Anreizregelung mit dem Ziel der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und zur Vermeidung einer Überkompensation).

Ferner hat der Kreis Qualitätsziele und -standards für die Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen definiert, die im jeweils gültigen RNVP umfassend dargestellt sind, aber auch in einem der jeweiligen Situation angemessenen Umfang in öDAe übernommen werden. Aktuell gilt dies für:

- Pünktlichkeit (max. 1 min Verfrühung bzw. 5 min Verspätung bei mindestens 90% der Fahrten);
- Barrierefreiheit des Fuhrparks des jeweiligen Unternehmens, ggf. Festlegung bestimmter Quoten für Niederflrbusanteile und Ausnahmebestimmungen;
- Kennzeichnung der mit Niederflrbusen durchgeführten Fahrten ab einem für dieses Ziel betrieblich zweckmäßigen Anteil im Fuhrpark (insbesondere, soweit daneben noch Hochflrbusse verkehren);
- Ausstattung der Fahrzeuge mit automatischen Haltestellenansagen und Bildschirm-Innenanzeigen;

- Verlinkung zwischen Internetseite des jeweiligen Unternehmens und der Internetseite des landesweiten Verbundes NAH.SH mit landesweiter Fahrplanauskunft.

Die Einhaltung der Qualitätsstandards bzw. die Zielerreichung in dieser Hinsicht wird durch Anreizregelungen abgesichert.

4.2.10 Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen

Im Bereich Marketing und Kommunikation wurden die im 3. RNVP (dort Kap. 4.4.4) dargestellten Maßnahmen im seinerzeitigen Bestand weitergeführt. Allerdings wurde in Anpassung an die v.a. in den Kreisen (Plön und Rendsburg-Eckernförde) immer weiter zurückgegangenen Absatzzahlen das VRK-Fahrplanbuch aufgegeben; für das Kreisgebiet Plön gibt es stattdessen nun separate Bereichsfahrpläne für die Buslinien in den Gebieten um Schönberg / Laboe, Lütjenburg, Plön, Bornhöved / Wankendorf und Preetz. Die vertakteten nach Kiel einbrechenden Linien 1, 2, 22, 100/101, 200/201/210, 300, 410, 512S und 705 sind auch im Fahrplanbuch der KVG, das für Kiel und nähere Umgebung herausgegeben wird, enthalten.

Die Fahrplandaten aller Linien werden außerdem weiterhin in der landesweiten Fahrplanauskunft der NAH.SH GmbH dargestellt, auf die in Print-Publikationen verwiesen und in allen Online-Angeboten verlinkt wird. Daneben bietet im Bereich der Fahrplanauskunft die NAH.SH GmbH inzwischen eine App für mobile Endgeräte an, die u.a. folgende Dienste bietet:

- individuelle Routenplanung für Bus und Bahn,
- Tarifinformation für die angebotenen Routen,
- Haltestellenübersicht mit den nächsten Abfahrten/Ankünften,
- Haltestellenumgebungsplan,

- Anzeigen in Echtzeit, soweit bereits vorhanden bzw. öffentlich zugänglich gemacht (Bahn, KVG, Autokraft).

Eine bedeutende Neuerung ist im Zusammenhang mit der Etablierung des Landesweiten Aufgabenträgerverbundes NAH.SH die sukzessive Einführung von dessen Corporate Design (CD): Seit 2016 werden die Druckerzeugnisse der VKP in selbigem gestaltet und die Busse wurden mit NAH.SH-Logos versehen (entsprechend verbundweit vereinbarter Regeln bzgl. der Platzierung) bei Beibehaltung des traditionellen Unternehmens-CD. Für die übrigen Verkehrsunternehmen gilt Ähnliches (bei etwas differierenden Umsetzungszeitpunkten). Auch für die Fahrzeugaußengestaltung ist dabei ein verbundweit einheitliches CD grundsätzliches Ziel (vgl. Kap. 5.5). Bei der KVG und der SFK wird unter bestimmten Bedingungen weiterhin eigenes CD der Landeshauptstadt Kiel oder des jeweiligen Unternehmens angewendet; dies gilt für Kommunikationsprodukte, bei denen der Bezug zur Landeshauptstadt Kiel oder zum Unternehmen deutlich im Vordergrund steht.

Hinsichtlich der Aufgabenverteilung zwischen landesweiter Verbundgesellschaft und regionalen Akteuren gilt der Grundsatz, dass die NAH.SH GmbH für Systemwerbung und Dachkampagnen verantwortlich zeichnet, während die regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Marketing bezüglich der einzelnen Tarifangebote und der örtlichen Nahverkehrsanbindung zuständig sind.



Abb. 12:
Fahrplanbroschüre der VKP
im NAH.SH-CD

Quelle: www.VKP.de

4.3 Studien, Untersuchungen, Gutachten und Projekte Dritter mit Bedeutung für den ÖPNV im Kreis Plön

In den zurückliegenden Jahren und aktuell sind deutliche Aktivitäten verschiedener Akteure bezüglich der Erstellung von Studien, Untersuchungen, Gutachten bzw. zur Initiierung von Projekten mit Bezug zur Mobilität zu verzeichnen. Vielfach werden hier auch Fragen der ÖPNV-Gestaltung berührt bzw. dieser selbst steht im

Mittelpunkt. Da hieraus Handlungsoptionen für den ÖPNV erwachsen oder dies in Zukunft der Fall sein kann, soll nachfolgend ein Überblick zu den bedeutsamsten unter ihnen gegeben werden.

4.3.1 Bus-Bahn-Konzept zur Strecke Kiel – Schönberger Strand

Ausgehend von den Planungen zur Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Kiel und Schönberger Strand wurde bereits vor Jahren in Zusammenarbeit zwischen VKP und LVS (heute NAH.SH GmbH) mit einer gutachterlichen Betrachtung der zukünftigen Gestaltung des Busverkehrs in deren Einzugsbereich begonnen, um zu einer möglichst optimalen Abstimmung dieser beiden Verkehrsträger zu gelangen; zwischenzeitlich waren auch externe Gutachter mit dieser Thematik beschäftigt. Konzeptionelle Eckpunkte bestehen hierbei

- a) in der vertakteten und auf den Bahnfahrplan abgestimmten Gestaltung der Zubringerlinien aus der nordwestlichen Probstei mit Anbindung an die Schiene in Schönberg bzw. Probsteierhagen;
- b) im Wechsel mit der Bahn im 60-min-Takt verkehrende Linie 200 mit Verdichtung im Abschnitt zwischen Schönkirchen und Kiel unter Beibehaltung der Durchstreckung einzelner Fahrten bis Krummbek und Stakendorf.

Vor dem Hintergrund erheblicher Verzögerungen und konzeptioneller Änderungen für den Schienenverkehr gegenüber den ursprünglichen Planungen sind diese Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass die weiteren Arbeiten fließend in die konkreten betrieblichen Planungen der VKP im Vorfeld der Verkehrsaufnahme auf dem für den Kreis maßgeblichen Streckenabschnitt zwischen Oppendorf und Schönberger Strand übergehen; über Abänderungen gegenüber dem ursprünglichen

Entwurf kann daher derzeit keine verlässliche Aussage getroffen werden. Siehe ergänzend Kap. 6.5.2.

Die Planung der Infrastruktur sowie die zukünftige Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Bus stehen in direkter Wechselbeziehung. Während die örtliche Ebene deutlich gemacht hat, dass für die erforderliche Bahnhofsumfeldgestaltung ein abgeschlossenes Bus-Bahnkonzept als erforderlich angesehen wird, ist für die Entwicklung eines abgestimmten Bus-Bahn-Konzeptes Klarheit über die Lage der Bahnhaltstellen sowie der Ausstattung der Verknüpfungsanlagen notwendig. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 07.12.2017 die rasche Weiterentwicklung des integrierten Bus-Bahn-Konzepts als notwendig bewertet. Mit dem im ersten Halbjahr 2018 startenden Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahmen im Bahnbereich hat die Grundsatzplanung im Bahnbereich eine Qualität erreicht, die als Grundlage für die Konkretisierung der Konzeptentwicklung für den Busverkehr dienen kann. Daher haben die Beteiligten Institutionen (NAH.SH, Kreis Plön und VKP) zu Jahresbeginn 2018 die Abstimmungen zur Finalisierung des Bus-Bahn-Konzepts wieder aufgenommen.

4.3.2 Potenzialanalyse zur bedarfsorientierten Bedienung im ÖPNV des Kreises

In 2016 wurde im Auftrag des Kreises Plön eine Potenzialanalyse zu den Einsatzmöglichkeiten bedarfsgesteuerter Bedienformen im ÖPNV des Kreises erstellt; gutachterlich tätig war hierbei die Fachhochschule Kiel. In diesem Zuge wurde das Kreisgebiet, gegliedert nach mehreren Teilräumen (Einzugsbereiche der Zentralorte), hinsichtlich zahlreicher Kriterien sowohl der räumlichen Strukturen als auch der aktuellen ÖPNV-Bedienung analysiert. Ausgehend von der Nachfragestruktur im bestehenden ÖPNV und

unter Zuhilfenahme eines „Benchmarkings“, also Abgleichs mit anderen Räumen, in denen heute schon bedarfsgesteuerte Bedienung praktiziert wird, wurden die Potenziale abgeschätzt. Hierauf aufbauend wurde nach Maßgabe der sich ergebenden Kosten-Nutzen-Profile und der Einschätzung der jeweiligen örtlichen Ebene bzgl. des Bedarfs eine Prioritätenreihung der Teilregionen vorgenommen. Auch die Frage der bestgeeigneten Einsatzform und das Problem möglicher Konkurrenzierung bestehender Linienverkehre wurde beleuchtet – ebenso wie die Frage, inwieweit solche Bedienformen Linienangebote ersetzen können.

Als Ergebnis resultierte, dass mit erster Priorität im Einzugsbereich von Lütjenburg die Einführung eines solchen Angebotes als Anruflinientaxi verfolgt werden sollte; dabei sollte es sich um eine Aufstockung des regulären Linienangebots handeln, d.h. Fahrplanlücken vorhandener Linienverkehre sollten geschlossen werden; Möglichkeiten zum Ersatz von Linienverkehren wurden (auch in den anderen Teilräumen) nicht gesehen. Organisatorisch sollte das Angebot als Auftragsverkehr der VKP, durchgeführt von örtlichen Taxiunternehmen, gestaltet sein. Hinsichtlich des Finanzierungsbedarfs pro Jahr wurde – bei Zugrundelegung erfahrungsgemäß realistischer Nachfrage – eine Größenordnung von rd. 100.000 Euro veranschlagt, wobei festgestellt wurde, dass eine Haustürbedienung gegenüber einer Haltestellenbedienung wesentlich größere Risiken wegen der mangelnden Kalkulierbarkeit des Nachfrageverhaltens birgt. Die gutachterlichen Erkenntnisse mündeten in den Beschluss, eine solche Bedienungsform im Bereich Lütjenburg als Probetrieb einzuführen (vgl. Kap. 5.1.2).

4.3.3 Masterplan Mobilität KielRegion

Für die KielRegion, die die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel umfasst, gibt es ein umfangreiches Regionales Entwicklungskonzept, das 2013 abgeschlossen wurde und das grundsätzliche Ziel hat, einen wesentlichen Beitrag für eine erfolgreiche Zukunft der gesamten Region zu leisten. Es benennt vor diesem Hintergrund mehrere „Leitprojekte“, die prioritär umgesetzt werden sollen. Der inzwischen als gutachterlicher Endbericht vorliegende Masterplan Mobilität gehört zu diesen Leitprojekten. Grundlegend hierfür ist die herausragende Bedeutung von Mobilität in der modernen Gesellschaft in Verbindung mit den Herausforderungen, die mit dieser Thematik verbunden sind und z.T. über diesen Bereich hinausgehen. Dies zeigt sich auch an dem unter dem Generalziel „Moderne Mobilität“ gefassten Zielkanon des Planwerks aus

- Klima- und umweltfreundliche Mobilität,
- Nahmobilität und neue Mobilitätskultur,
- integrative und kooperative Planung,
- attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion,
- hohe Lebensqualität,
- starker Mobilitätsverbund,

dessen einzelne Felder auch z.T. in einem gewissen Spannungsverhältnis zueinander stehen. In der KielRegion tritt der Aspekt der grenzübergreifenden Verkehrsverflechtungen hinzu, woraus das Erfordernis eines Zusammenwirkens hinsichtlich der Bewältigung der Aufgaben erwächst. An dem Projekt arbeiteten Vertreter aus Politik, Verwaltung, Verkehrsplanung, Klimaschutz, Stadtplanung, Wirtschaft und Tourismus gemeinsam. Grundlegend war zudem ein umfassendes Beteiligungsverfahren, das neben verschiedenen Akteuren aus der Region auch Bürgerinnen und

Bürger einbezogen. Projektpartner waren die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, die Landeshauptstadt Kiel und die NAH.SH GmbH. Darüber hinaus wurde der Masterplan Mobilität unterstützt von der IHK zu Kiel und dem Land Schleswig-Holstein. Nach einer Vorstudie 2015/16 wurde in 2016 durch einen externen Gutachter mit den Arbeiten zum Masterplan begonnen. Verfolgt wurde dabei die Entwicklung von Mobilitätslösungen für die gesamte KielRegion, für Städte und Gemeinden im ländlichen Raum sowie für die Landeshauptstadt Kiel im Sinne der im obigen Zielkanon bezeichneten einzelnen Zielsetzungen. Es wurden über 70 Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern entwickelt:

- Fußverkehrsförderung (inkl. Barrierefreiheit),
- Regionaler Radverkehr,
- Integrierte Planung,
- starke Achsen (ÖPNV),
- Zubringer und Vernetzung (ÖPNV),
- Fördeschiffahrt,
- Nutzen statt Besitzen,
- Wirtschaftsverkehr,
- CO₂-neutrale Antriebe,
- Kommunikation,
- Mobilitätsmanagement,
- Verkehrssicherheit.

Der Masterplan wurde durch Mittel des Projektträgers Jülich (dieser ist Teil des Forschungszentrums Jülich und setzt im Auftrag der öffentlichen Hand Forschungs- und Innovationsförderprogramme um) gefördert als Klimaschutzteilkonzept; somit kommt der Thematik des Klimaschutzes bzw. der CO₂-Einsparung besondere Bedeutung zu. Wesentliche Grundlage für das Maßnahmenkonzept ist daher die aus den Zielen des Bundes und der EU abgeleitete Verringerung der

CO₂-Emissionen in der Region um 35% bis 2035 gegenüber 2015. Dies bedeutet aber auch, dass der Zeithorizont des Masterplanes mit 2030/35 weit über die Gültigkeit der RNVP-Fortschreibung hinausreicht und infolgedessen auch deutlich darüber hinausgehende perspektivische Maßnahmen aufzeigt, die erhebliche Anstrengungen auch finanzieller Art – namentlich auch im ÖPNV – bedeuten, aber zur Erreichung der CO₂-Minderungsziele erforderlich sind. Hierfür wird beispielsweise auch eine Steigerung des ÖPNV-Anteils an allen zurückgelegten Wegen von 8% (2013) auf 13% (2035) in der Gesamtregion als notwendig erachtet; hierbei werden – auch in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde – noch darüber liegende relative Zuwächse in den städtischen Räumen (Kieler Randgemeinden, Mittelzentren) unterstellt, während in den übrigen (ländlichen) Bereichen ein Anstieg von 7% auf 9% benannt wird; angesichts des hohen Schüleranteils dort stellen aber alle diese Steigerungsziele erhebliche Herausforderungen dar.

Beschlussfassungen zu diesem Planwerk sind inzwischen in den beteiligten Gebietskörperschaften erfolgt; diese umfassen auch die Einrichtung eines regionalen Mobilitätsmanagements bei der KielRegion GmbH (vgl. Kap. 5.11) und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Sicherstellung der Umsetzung des Planes. Für den Kreis Plön ist hier der Beschluss des Kreistages vom 07.12.2017 maßgebend.

4.3.4 Mobilitätskonzept des Landes und „Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030“

In 2016 wurde ein **Gutachten „Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“** im Auftrag des MWAVT (heute MWVATT) vorgelegt. Dieses analysiert die zu erwartenden Entwicklungen im Bereich Mobilität und Verkehr unter Berücksichtigung der sie bestimmenden

Determinanten und gibt im Lichte der Anforderungen an zukunftsfähige Mobilitätslösungen eine Reihe von strategischen Handlungsempfehlungen für die kommenden Jahre. Adressat ist das Land, jedoch ist eine Rückwirkung auf die Kreise und kreisfreien Städte systemimmanent hiermit verbunden. Auffällig sind deutliche Parallelen zu den Lösungs- und Handlungsansätzen des Masterplans Mobilität der KielRegion. Für die Empfehlung der Mobilitätsplanung entlang verkehrlicher Verflechtungen wird dieser sogar als Best-Practice-Beispiel herangezogen. Im Fokus stehen

- integrierte und vernetzte Mobilität (regional wie auch modal) inkl. Digitalisierung,
- Förderung innovativer und umweltschonender Verkehrsträger inkl. Sharing- und e-Mobilität,
- integrierte Verkehrs-, Raum- und Schulplanung,
- Konzepte für nachhaltigen Tourismus,
- betriebliches Mobilitätsmanagement,
- effizienter Liefer- und Zustellverkehr.

Gewissermaßen als landesentwicklungspolitischer „Überbau“, unter dem die Thematik der Mobilität einen Teilaspekt bildet, ist die **Landesentwicklungsstrategie bis 2030** derzeit in der Finalisierungsphase. Unter dem Motto „Mobilität der Zukunft“ werden dort gemäß bisher vorliegender Fassung die grundsätzlichen Zielsetzungen formuliert:

- Verkehrsinfrastrukturen bedarfsgerecht optimieren: hierzu zählt u.a. der Ausbau überregionaler und regionaler Verkehrsachsen, im Kreis Plön sind genannt der Weiterbau der BAB 21 und die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Kiel – Schönberger Strand;

- Orientierung und Impulse für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung setzen; im Bereich ÖPNV werden hier ein Norddeutscher Tarifverbund und ein landesweites Semesterticket genannt (ansonsten Verweis auf das Mobilitätsgutachten und den LNVP);
- Vorreiter neuer Mobilität werden mit den Bausteinen Digitalisierung, intermodale Vernetzung, Stärkung des ÖPNV auch durch mehr Flexibilität abseits von Achsen und Barrierefreiheit.

4.3.5 Machbarkeitsstudie Touristenbuslinie Größer Plöner See

Von der Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz wurde im Auftrage der beteiligten Gemeinden eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung einer touristisch orientierten Buslinie rund um den Großen Plöner See in Auftrag gegeben. Die Untersuchung wird in Verbindung mit folgenden Zielsetzungen vorgenommen:

- Attraktivitätssteigerung der Erreichbarkeit der Region für Gäste, aber – gleichsam als Zusatznutzen – auch für die ansässige Bevölkerung,
- Reduzierung des durch Ausflugs-, Urlaubs- und sonstigen Freizeitverkehr verursachten motorisierten Individualverkehrs bzw. überhaupt Ermöglichung einer ÖPNV-Nutzung,
- Unterstützung des Erreichens von Klimaschutzzielen,
- Betrachtung der langfristigen Finanzierbarkeit touristischer Verkehrsleistungen.

Einer solchen Linie wird grundsätzlich die Machbarkeit bescheinigt; als Linienvorlauf wird vorgeschlagen:

Plön, ZOB – Sandkaten (- optional Niederkleveez) – Augstfelde – Waldshagen – Bosau – Pehmerhörn – Nehnten – Dersau – Ascheberg – Plön, ZOB.

Als wichtig für den Erfolg des Angebotes wird die Möglichkeit der Fahrradbeförderung gesehen. Für das Fahrplankonzept werden verschiedene stark differierende Möglichkeiten aufgezeigt – von der reinen Wochenendbedienung bis zur ganzjährigen Bedienung im Stundentakt. Die geschätzten Betriebskosten variieren dementsprechend erheblich und erreichen im Maximum immerhin gegen 300.000 Euro/Jahr; dazu kommen noch Investitions- und Marketingkosten. Zur Finanzierung wird durch den Gutachter eine Mischform aus Beiträgen des Aufgabenträgers, der nutznießenden Gemeinden und der Tourismusbranche vorgeschlagen.

Das Gutachten befindet sich z.Zt. in der politischen Diskussion; Beschlussfassungen sind bislang nicht erfolgt. Sofern eine Umsetzung des Projektes beschlossen wird, ist darauf zu achten, dass es zu keiner Konkurrenzierung vorhandener regulärer Verkehrsangebote im ÖPNV kommt.

4.3.6 Interreg-Projekte

MAMBA

MAMBA steht für „Maximized Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change“. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Vorhaben eines Partnernetzwerkes von Beteiligten in der Ostsee-Region. Dieses besteht aus 18 Beteiligten aus den Ländern Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Lettland und Polen, und zwar konkret um kommunale Verwaltungsebenen, Vertreter der Praxis sowie aus Forschung und Lehre. Partner aus Deutschland sind die Kreise Plön und Cuxhaven sowie das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität aus Berlin. Leadpartner ist das Diakonische Werk Schleswig-Holstein.

Ziel des Projektes ist die Bündelung von Informationen und Vernetzung von Mobilitätsanbietern durch die Entwicklung und den Aufbau von Mobilitätszentralen. Hintergrund bilden der demografische Wandel und die damit verbundenen Anforderungen an Mobilitätslösungen.

Gemäß den bisher angestellten Überlegungen soll eine Mobilitätszentrale auf Kreisebene Anbietern und Nutzern die notwendigen Informationen über das Internet und auch analog zur Verfügung stellen. Auch die Prüfung und ggf. Entwicklung neuer Mobilitätsangebote und -ketten ist dabei Untersuchungsbestandteil. Eine Einbindung der Tourist-Infos des Kreises ist unbedingt anzustreben, da diese gleichsam als Außenstellen der Mobilitätszentrale die entsprechenden Informationen (bzw. auch Motivation) direkt an den Endkunden bringen sollen. Beim Aufbau eines Mobilitätscenters im Kreis Plön müsste ferner die VKP eine wesentliche Rolle spielen, da die dort bereits bestehende Serviceauskunft / Infostelle Schritt für Schritt entsprechend ausgebaut werden sollte.

Projektlaufzeit ist Mitte 2017 bis Ende 2020.

Benefit for Regions

In diesem Projekt (auch „Benefit4Regions“ betitelt), bei dem Partner aus Deutschland und Dänemark zusammenarbeiten, geht es grundsätzlich um die Entwicklung von Maßnahmen zur Vitalisierung von ländlichen Räumen. Der Kreis Plön befasst sich in diesem Rahmen mit dem Begriff der „Erreichbarkeit“ in der Regionalentwicklung. Dieser Begriff spiegelt im Kontext von „Regionalentwicklung und ÖPNV“ zumeist den Zusammenhang zwischen Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum wider.

Die Herausforderungen bei der Themenentwicklung sind im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit die Vernetzung des ÖPNV-Angebotes mit neuen Mobilitätsformen (z.B. Dorfauto, Bürgerbus, Mitfahrbank) und die Chancen und Möglichkeiten der Integration von „moderner Mobilität“ in die Ortskernentwicklung sowie den interkommunalen Entwicklungskontext (Mobilitätsstationen, vgl. Kap. 5.2.2). „Benefit4Regions“ kann in diesem Zusammenhang von den Erfahrungen der dänischen Partner profitieren und den internen interkommunalen Entwicklungsprozess moderierend unterstützen.

Eine weitere große Herausforderung wird diesbezüglich im Bereich „Kommunikation und Information“ gesehen. Die Entwicklung eines umfassenden lokal-regionalen Angebotes besitzt keinen Mehrwert, wenn potenzielle Nutzer nicht mit der Information niederschwellig erreicht werden. Hierbei wird die Nutzung analoger und digitaler Medien auf lokal-regionaler Ebene eine entscheidende Rolle spielen. Aus Sicht der Nutzer sollte die Zugänglichkeit zu „vernetzter Mobilität“ gegeben sein, damit die neuen Formen optimal in das ÖPNV-Angebot integriert und genutzt werden können. „Benefit4Regions“ nutzt auch hier den internationalen Austausch und entwickelt neue Kommunikationsmöglichkeiten, die die Angebotsvernetzung unterstützen. Das Projekt läuft über drei Jahre; Start war im Juni 2016.

4.3.7 Sonstiges

Erwähnung finden sollen an dieser Stelle folgende weitere Gutachten, die in gewissem Grade Berührungspunkte mit dem ÖPNV des Kreises Plön enthalten (können):

- Die **Landeshauptstadt Kiel** hat einen „**Masterplan 100% Klimaschutz**“ (Zeithorizont bis 2050; Ziel dabei nahezu vollständige Klimaneutralität auch des Verkehrs) beschlossen

und lässt darüber hinaus ein Gutachten für die **Gestaltung eines nachhaltigen Stadt- und Regionalverkehrs** erstellen. In beiden Fällen liegt der Fokus auf Maßnahmen und Strategien innerhalb der Landeshauptstadt, aber es besteht ggf. Betroffenheit des Kreises Plön wegen der ein- und ausbrechenden Verkehre. Im Falle des Masterplans 100% Klimaschutz wird hier (analog zum Masterplan Mobilität) allgemein eine deutlichen Verlagerung der Verkehre zu ÖPNV und Fahrrad sowie ein Umstieg auf emissionsneutrale Antriebe beim KFZ-Verkehr als notwendig erachtet, ohne dass konkrete Maßnahmen angesprochen würden; zum Inhalt des anderen genannten Gutachtens liegen noch keine endgültigen Ergebnisse vor, jedoch ist eine enge Abstimmung insbesondere mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion zugesagt.

- Zum **Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP)**, der grundsätzlich eine wichtige Basis für die regionalen Nahverkehrspläne bildet, muss festgestellt werden, dass der laufende Plan nur eine Laufzeit bis 2017 hat und insofern nicht mehr aktuell ist, eine Folgefassung derzeit aber nicht vorliegt (auch nicht als Entwurf). Zum derzeit noch geltenden Plan werden in Kap. 6.1 einige Darstellungen getätigt.

5 Zukünftige Maßnahmen und Anforderungen

In den folgenden Ausführungen werden die Maßnahmen und Anforderungen, die für die nächsten Jahre im ÖPNV des Kreises umgesetzt bzw. gelten sollen, dargestellt. Dabei werden in wesentlichen Teilen die bereits im 3. RNVP angelegten Grundlagen präzisiert, hierbei v.a. Umsetzungsschritte aufgezeigt, und wo notwendig weiterentwickelt. Auch neu hinzugekommene

Fragestellungen v.a. im technischen, finanziellen und organisatorischen Bereich, werden betrachtet.

5.1 Fahrtenangebot

Im Folgenden werden die Eckpunkte der Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes im „übrigen ÖPNV“ in den kommenden Jahren beschrieben. Allgemein ist hierzu vorab festzuhalten: Wie bereits in der Einleitung angemerkt, steht die Umsetzung der Vorstufe zum Integralen Taktfahrplan als zentralem Element des 3. RNVP (abgesehen vom ersten Schritt einer Fahrplanänderung auf der Linie 360, vgl. Kap. 4.2.6 bzw. Ausführung zu Umsetzungszeitpunkten im folgenden Kap. 5.1.1) noch aus, weil zum einen zunächst die Direktvergabe des Netzes „Eigenbetrieb“ mit zugehörigem öDA vorzubereiten und durchzuführen war und zum anderen die Umsetzungsschritte des ITF erheblicher zeitlicher Vorläufe im Rahmen des notwendigen betrieblichen Planungsprozesses bedürfen (vgl. Ausführung zu Umsetzungszeitpunkten im folgenden Kap. 5.1.1). Hinzu kam die Umsetzung bzw. Vorbereitung von darüber hinausgehenden Einzelmaßnahmen aufgrund politischer Beschlussfassungen, die Kapazitäten bei VKP und Kreisverwaltung banden bzw. binden, wie z.B. Linien 220 und 416 (vgl. Kap. 4.2.6 bzw. 5.1.1), Angebote für Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage (vgl. Kap. 5.1.2) oder auch e-Mobilität. Im Lichte dieser Sachverhalte sollte im Interesse einer realistisch verwirklichtbaren Umsetzungsstrategie in Abstimmung mit der VKP eine Prioritätenreihung innerhalb des Gesamtsystems mit seinen aktuellen Handlungsfeldern der ITF-Umsetzung, der Angebote bei schwacher Nachfrage, der touristisch orientierten Angebote und nicht zuletzt der technischen Weiterentwicklung abgestimmt werden.

5.1.1 Aufbau der Vorstufe eines Integralen Taktfahrplans

Eine zentrale Aufgabe der Weiterentwicklung der Bedienung im ÖPNV auf der Straße während der Laufzeit der vorliegenden RNVP-Fortschreibung wird in der schrittweisen Umsetzung des im 3. RNVP ausführlich entwickelten Konzepts für einen **kreisweiten Integralen Taktfahrplan (ITF)** bestehen. Im Kreistagsbeschluss vom 15.12.2016 wurde dieses Ziel erneut aufgegriffen und grundsätzlich beschlossen, Maßnahmen zur Umsetzung des „ITF-Planangebotes“ aus dem 3. RNVP zu entwickeln. Infolgedessen ist dieses als maßgebend für die Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes während der Laufzeit dieser RNVP-Fortschreibung anzusehen. Die wesentlichen Eckpunkte, die auch dort wieder genannt werden, bestehen in:

- der Stärkung der tangentialen Achse Neumünster – Plön – Lütjenburg (montags – freitags Zweistudentakt), ergänzt durch Vertaktung der Strecke Lütjenburg – Schönberg,
- einer Anpassung des Verkehrs auf der Achse Kiel – Schönberg im Rahmen der Wiederaufnahme des SPNV Kiel – Schönberger Strand, dabei Einrichtung eines 2-Std.-Taktes auf der Linie 120 Schönberg – Laboe,
- der Verbesserung der Bedienung der Hauptachse Kiel – Laboe (bessere Anschlüsse, übersichtlichere Strukturen im Schnellbusbereich),
- dem Erhalt der Bedienung der Hauptachse Kiel – Klausdorf,
- der Verbesserung der Bedienung im Bereich der Hauptachse Kiel – Raisdorf durch intensivere Vertaktung des Angebotes (v.a. mit der Linie Kiel – Lütjenburg),
- der Aufwertung der beiden Radialachsen Kiel – Lütjenburg und Kiel – Wankendorf (Studentakt montags – freitags; Spätverbindungen),

- Verlängerung der Betriebszeit im Stadtverkehr Preetz und abschnittsweise auf der Achse Neumünster – Plön – Hohwacht.

Abweichungen von den entsprechenden Vorgaben des 3. RNVP sind nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger bei nachvollziehbarer Begründung zulässig. Es ist zu erwarten, dass von dieser Regelung in gewissem Umfang Gebrauch gemacht werden muss. Ausschlaggebend hierfür ist, dass die in den Konzeptionen vorhandenen abstrakten Fahrplanvorgaben in betriebliche Praxis überführt werden müssen, und zwar unter Berücksichtigung der Anforderung wirtschaftlich effizienter Betriebsabwicklung (bei Einhaltung gesetzlicher oder sonstiger rechtlicher Vorgaben gerade bezüglich von Arbeits-, Lenk- und Pausenzeiten) sowie der Ergebnisse notwendiger Abstimmungen mit den Betroffenen; hier sind insbesondere die Schulen im Hinblick auf die grundsätzlich anzustrebende Integration der Schülerverkehre in das ITF-System zu nennen. Von zentraler Bedeutung sind ferner die mit der betrieblichen Planung und Umsetzung tatsächlich resultierenden Kosten und somit die Größenordnung des dauerhaft seitens des Aufgabenträgers bereitzustellenden Finanzierungsvolumens.

Hinzu kommen Änderungen im SPNV-Bereich gegenüber den 2013 bekannten Planungen zu Betriebskonzepten wie auch Haltepunkten, die sowohl die Strecke Kiel – Lübeck als auch die zur Wiederinbetriebnahme anstehende Strecke Kiel – Schönberger Strand betreffen (Einzelheiten vgl. Kap. 6.5). Die Planungen des Busverkehrs sind hierauf abzustimmen.

Ergänzend gilt es, die Ausbauerfordernisse, Investitionskosten und Zuschussbedarfe für die bauliche Infrastruktur der Umsteigestationen („ITF-Taktknoten“) zu ermitteln. Hierfür soll gemäß Kreistagsbeschluss vom 07.12.2017 eine Machbarkeitsstudie

beauftragt werden. Zudem ist die Verwaltung beauftragt, ein Fördermodell für die betroffenen Gemeinden zu entwickeln.

Als **erster Schritt** gleichsam mit Pilotfunktion ist eine Überplanung der „Tangentialachse“ Neumünster – Ascheberg – Plön – Lütjenburg – Hohwacht (Linien 350 und 360) in Angriff genommen, wobei, soweit möglich, hier auch die Integration der Schülerverkehre verwirklicht werden soll. Anhand dieser Maßnahme können wichtige Erfahrungen gewonnen werden bezüglich der (möglichen) Hindernisse oder Probleme bei Planung und Umsetzung des Taktfahrplans sowie nicht zuletzt der Auswirkungen auf der Kostenseite; auch der genannte Kreistagsbeschluss fordert die Durchführung einer Evaluation nach einer Probephase. Auf dieser Grundlage und unter der Voraussetzung einer entsprechenden Finanzierungsbereitschaft des Kreises sollen in der Folge **weitere Strecken** überplant und mit einem ITF-gerechten Taktfahrplan belegt werden; zu nennen ist hier beispielsweise die Verbindung Kiel – Schönberg im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf der Schiene. Zu diesem zukünftigen SPNV-Ergänzungsverkehr ist angesichts der aktuell bekannten Planungen für den Bahnbetrieb festzustellen, dass infolge der gegenüber dem Ursprungskonzept nunmehr erhöhten Anzahl von Haltepunkten von einer Schmälerung des Fahrgastpotenzials für den verbleibenden Busverkehr ausgegangen werden muss. D.h. unmittelbar, dass für die Sicherstellung des Verkehrs im ursprünglich vorgesehenen Umfang (montags - freitags Studenttakt mit Verdichtung zwischen Kiel und Schönkirchen) ein höherer Zuschussbedarf zu erwarten ist. Weiterhin von hoher Bedeutung v.a. zur Vervollständigung des Taktknotens Lütjenburg ist die geforderte Anpassung auf der Achse Kiel – Lütjenburg einschließlich der besseren Vertaktung aller Verkehre im

Abschnitt Kiel – Raisdorf (siehe auch ergänzend Ausführungen unten bzgl. des Umsetzungszeitpunktes).

Gemäß Kreistagsbeschluss vom 07.12.2017 sollen neben der o.g. Pilotachse zum frühestmöglichen Zeitpunkt ein oder zwei weitere Linien auf ITF-Standard ausgebaut werden; die Kreisverwaltung wurde um konkrete, geeignete Umsetzungsvorschläge gebeten und in den Haushalt wurden entsprechende Mittel eingestellt.

Bezüglich der **Umsetzungszeitpunkte** der einzelnen Maßnahmen muss jedoch berücksichtigt werden, dass, um allen o.g. Anforderungen bestmöglich gerecht zu werden, mit schwierigen Detailplanungen gerechnet werden muss; auch der 3. RNVP selbst spricht z.B. für die Umgestaltung auf der Achse Kiel – Lütjenburg von „komplizierten Leistungsumschichtungen“. Zudem dürfen die Abstimmungsprozesse mit den Beteiligten nicht unterschätzt werden. Hinzu kommen Vorlaufzeiten für politische Beschlussfassungen, Fahrpersonaleinstellung und Fahrzeugbeschaffung.

Für die genannte „Pilotachse“ zwischen Neumünster und Hohwacht ist eine erste Überplanung des Abschnitts Neumünster – Plön mit Fahrplananpassungen und zusätzlichen Fahrten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzt worden; hiermit konnte auch dem Wunsch aus dem Amtsbereich Bokhorst-Wankendorf nach besserer Anbindung an Neumünster zumindest teilweise entsprochen werden. Eine abschließende Angebotsveränderung im Sinne des ITF für die Gesamtstrecke erscheint vor dem Fahrplanwechsel in 2018 kaum realistisch. Änderungen auf der Strecke Kiel – Schönberg hängen von der tatsächlichen Verkehrsaufnahme des SPNV ab; dies wird vsl. nicht vor 2020 der Fall sein. Als Nebeneffekt wird es dort auch Veränderungen auf der Linie 120 geben (Taktverkehr mit

Anschlüssen in Schönberg), bei der die geforderte Verbesserung der Anschlusssituation in Laboe berücksichtigt wird. Ob in diesem Zuge auch die Linie 260 Schönberg – Lütjenburg mit fahrplantechnischer Einpassung in die Taktknoten Schönberg und Lütjenburg vollständig überplant werden kann, ist im Lichte des Planungsaufwands nicht sicher, wird aber angestrebt.

Veränderungen auf der Verbindung Kiel – Lütjenburg können nicht unabhängig vom Zeitpunkt des Auslaufens der gegenwärtigen Liniengenehmigung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 betrachtet werden, da ein Zusammenhang mit den Linien 300 und 4330, auf denen zum selben Zeitpunkt die Genehmigungen auslaufen, besteht; hinzu kommt noch der Abschnitt Kiel-Wellingdorf – Raisdorf der Linie 2 (vgl. Kap. 5.9.2); für die Gestaltung dieser Verkehre sind nunmehr neben den Vorgaben des 3. RNVP auch

- die genaue Ermittlung der Verkehrsbedürfnisse mit besonderer Berücksichtigung der für den Kreis Plön ausschlaggebenden Belange,
- die Verknüpfung mit dem SPNV – auch an einem möglichen neuen Haltepunkt am Ostseepark Raisdorf – in Verbindung mit dem zukünftigen Fahrplankonzept auf der Schienenstrecke Kiel – Lübeck (vgl. auch Kap. 6.5.1),
- die Belange der Schülerverkehre von Schülern des Kreises sowohl bezüglich der Schulstandorte im Kreisgebiet als auch jener auf Kieler Stadtgebiet (Schulzentrum Elmschenhagen, Regionales Berufsbildungszentrum Technik in Gaarden),
- die Frage der Bedienung im Stadtgebiet Kiel wie auch auf dem Gebiet des Kreises Ostholstein und
- ggf. mögliche Kriterien für eine finanzielle Beteiligung des Landes im Rahmen eines landesweiten Busgrundnetzes

von Bedeutung. Zudem ist die im 3. RNVP im Interesse einer Beschleunigung der Linie 4310 angeregte Verlegung der Verknüpfung zwischen dieser und der Linie 220 (nachrangig auch der Linie 119) weg vom Rastorfer Kreuz im Detail zu prüfen; durch die vorgesehenen neuen Bahnhalte im Stadtgebiet Preetz wird dieses durch den SPNV zukünftig besser erschlossen, so dass für die Relation Lütjenburg / Selent – Preetz eine Anschlussbildung in Ralsdorf stärker in den Fokus rücken kann. Für den auf Preetz ausgerichteten Schülerverkehr und Fahrgäste, mit Ziel / Start im Bereich Preetz-Wakendorf ist eine solche Lösung allerdings nachteilig. Wird der Verknüpfungspunkt Rastorfer Kreuz aufrechterhalten, ist dort eine Verbesserung der Anschlusssicherung anzustreben.

Bezüglich einer Überplanung der Achse Kiel – Wankendorf – Bad Segeberg ist der mittelfristig noch in Umsetzung befindliche Ausbau der B 404 zur BAB 21 zu beachten; es ist zumindest kritisch zu überprüfen, ob die Entwicklung eines neuen Fahrplankonzepts vor Abschluss der Gesamtmaßnahme Sinn macht. Auch hier sind die Belange des betroffenen Nachbarkreises zu beachten. Dieser begrüßt eine Attraktivitätssteigerung mit durchgängiger Vertaktung, da selbiges gut zu analogen Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich, wo solche vorgesehen sind, passen würde; evtl. sollen dort erste Schritte bereits zum Jahresfahrplan 2019 umgesetzt werden.

Das zunächst vorläufig als Probetrieb erweiterte Fahrtenangebot auf den **Linien 220 und 416** wird dauerhaft aufrechterhalten, wengleich hiermit über die Vorgaben des 3. RNVP hinausgegangen wird. Dies hat der Kreistag am 07.12.2017 angesichts der Nachfrageentwicklung einschließlich der Bereitstellung von

erforderlichen Haushaltsmitteln in den kommenden Jahren beschlossen. Eine Integration in die Taktknoten Schönberg (Linie 220) und Preetz (beide Linien) wird, soweit betrieblich möglich, sichergestellt, wobei gleichzeitig gute Verknüpfungen zwischen den Linien 220 und 4310 bzw. den Linien 416 und 410 zu berücksichtigen sind. Im Gegenzug relativieren sich unter diesen Maßgaben die im 3. RNVP niedergelegten Planungen für die Verbesserung der Verbindung Probstei – Preetz über Kiel-Wellingdorf und Schwentental.

Die im 3. RNVP aufgeworfene Problematik der zukünftigen **Anschlussbildung zwischen SPNV und Stadtverkehr Plön** mit diesbezüglicher Variantenuntersuchung (vgl. 3. RNVP, Anlage 7) ist aufgrund der inzwischen überarbeiteten Planung des Fahrtenprogramms für den Schienenverkehr zwischen Kiel und Lübeck (siehe Kap. 6.5.1) nicht mehr aktuell, da die Zugkreuzung am Bahnhof Plön erhalten bleiben soll.

Zum **Stadtverkehr Preetz** besteht seitens der Stadt der Wunsch nach einer täglichen Betriebszeit bis 21.30 Uhr, dabei montags-freitags ab 4.30 Uhr und samstags/sonntags/feiertags ab 6.30 Uhr, sowie nach einer Erweiterung der Bedienung des Gewerbegebiets Wakendorf und einer Anbindung des Bereichs Mühlenberg / Schellhorn an das Stadtzentrum und den Bahnhof; auch eine Anbindung der beiden neuen Bahnhalte im nördlichen Stadtgebiet sollte demnach verfolgt werden. Diese Anregungen können bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden, sofern eine betriebliche Machbarkeit besteht und eine Finanzierungslösung vorliegt.

Von den Gemeinden Kirchbarkau und Kleinbarkau wurde der Wunsch nach einer Busverbindung nach Flintbek geäußert, ggf. auch als Verlängerung der Linie 416. Da diese fast vollständig im

Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde läge, sind hierzu zunächst Beratungen mit diesem im Rahmen seiner derzeit laufenden gutachterlichen Überplanung des Regionalbusnetzes zu führen.

5.1.2 Angebot für Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage

Neben der Weiterentwicklung auf den Hauptachsen besteht eine weitere wichtige Frage nach wie vor in der Sicherstellung von Mobilitätsangeboten in Räumen, zu Zeiten bzw. auf einzelnen Relationen mit schwacher Nachfrage. Auch die Erhebung bei den Gemeinden im Zuge des Masterplanes Mobilität hat ergeben, dass in diesem Bereich häufig Handlungsbedarf gesehen wird. Hier gibt es aktuell zwei Projekte:

Der Kreistag hat am 15.12.2016 für den Bereich des Amtes Schrevenborn die Einrichtung eines Ortsbusses als gemeinsam von Kreis und Amt finanziell getragenen Projekt beschlossen und die erforderlichen Mittel zur Finanzierung bewilligt (unter der Voraussetzung der Komplementärfinanzierung durch das Amt); Ziel ist die Sicherstellung der Querverbindung zwischen den Amtsgemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Schönkirchen unter Einschluss von Anbindungen an die SFK-Linie F 1 an den Anlegern Möltenort und Mönkeberg sowie an die zukünftige Bahn Kiel – Schönberger Strand am Bhf. Schönkirchen. Das Projekt soll zunächst als Probetrieb auf 2 Jahre befristet sein; ein Betriebskonzept, das diese Anforderung im Rahmen einer Bedienung im 2-Stundentakt erfüllt, liegt vor und die entsprechende Genehmigung wurde von der VKP beantragt. Die Verkehrsaufnahme ist für 26.03.2018 vorgesehen.

Das zweite Vorhaben umfasst die Erprobung bedarfsgesteuerter Bedienung im Raum Lütjenburg. Ungeachtet der im 3. RNVP eher

negativ bewerteten Einführung bedarfsorientierter Bedienungsformen wird gemäß Kreistagsbeschluss vom 11.05.2017 ein solches Angebot – ebenfalls als Pilotprojekt – vorbereitet; auch hier wurden die notwendigen Mittel bewilligt. Wie in Kap. 4.3.2 beschrieben, wird es sich auf der Grundlage der gutachterlichen Analysen um ein haltestellenbezogenes Bedienungs-Angebot zur Auffüllung von Fahrplanlücken des regulären Linienverkehrs handeln. Die Verkehrsaufnahme wird vsl. im März 2018 erfolgen. Auch hier gilt es, Erfahrungen zu sammeln, v.a. in den Bereichen Nachfrageentwicklung, Planung, Betrieb und resultierende Kosten, und auf dieser Grundlage dann zu Entscheidungen hinsichtlich der Implementierung des Angebotes auf Dauer und ggf. der Übertragung auf weitere Teilräume des Kreises zu gelangen (einschließlich Finanzierung). Die gutachterlichen Grundlagen sind mit der Potenzialanalyse, die von der Fachhochschule Kiel durchgeführt wurde, vorhanden. Gemäß Beschluss des Kreistages vom 07.12.2017 sollen alle Gemeinden im Amtsbereich Lütjenburg von dieser Bedienform erfasst werden. Zusätzlich soll möglichst noch in 2018 in einer weiteren Region des Kreises ein solches Angebot probeweise eingeführt werden; diese soll sich von der Modellregion Lütjenburg unterscheiden, um noch bessere Erkenntnisse für die Übertragbarkeit auf andere Teilräume gewinnen zu können. Mittel hierfür wurden bewilligt. Der Kreis Ostholstein hat überdies signalisiert, falls die Touristenbuslinie um den Großen Plöner See (vgl. Kap. 4.3.5) nicht realisiert wird, über eine Anbindung von Bosau an die Stadt Plön über eine bedarfsgesteuerte Bedienung zu beraten.

Es wird im Übrigen angesichts der demografischen Entwicklung zu den Aufgaben der nächsten Jahre gehören, das Angebotsprofil in Bereichen mit schwacher Nachfrage hinsichtlich der Belange der älteren Generation zu optimieren (vgl. Kap. 4.1.1); Bedienformen wie

die vorstehend beschriebenen Projekte können hier einen wertvollen Beitrag leisten. Auch Bürgerbusse kommen hierfür in Frage; wesentlich für diese ist aber das ehrenamtliche Engagement der Bürger vor Ort, so dass der Kreis die Einrichtung solcher Angebote nicht veranlassen kann. Die Kreisverwaltung wurde mit der Erarbeitung einer Förderrichtlinie für Zuschüsse des Kreises für Bürgerbusse beauftragt und diese wurde auch inzwischen vom Kreistag verabschiedet. Die NAH.SH GmbH hat überdies einen Leitfaden für die Einrichtung von Bürgerbussen erstellt.

Bundesweit gibt es zahlreiche Projekte bzw. Maßnahmen, die der Zielsetzung einer (verbesserten) ÖPNV-Versorgung von Räumen bzw. Zeiten schwacher Nachfrage durch flexible und bedarfsorientierte Angebotsformen gewidmet sind und noch weitere Formen als die hier genannten umfassen. Zu nennen sind dabei auch Versuche der Einbeziehung von privaten Autofahrten („Mobilfalt“ im NVV, „Garantiert mobil“ im Odenwaldkreis, Kombination ÖPNV und Mitfahrnetzwerk „flinc“ im Schwarzwald) sowie die verstärkte Nutzung der Einsatzmöglichkeiten der Digitalisierung für Bestellung bzw. Buchung und Disposition (z.B. bundesweite App „Wohin-Du-willst“ der DB, „moobil+“ im Landkreis Vechta/Niedersachsen, Projekt „BOOLEAN“ in Schorndorf/Baden-Württemberg). In der Metropolregion Hamburg läuft ebenfalls ein Projekt bezüglich der Gestaltung eines flexiblen Nahverkehrs mit dem Ziel, eine Art „Baukasten“ für alle Aspekte zu dessen Einrichtung in ländlichen Räumen zur Verfügung zu stellen. Nach wie vor ist auf die auch im 3. RNVP gemachte Feststellung zu verweisen, dass generell systemimmanent eine geringe Fahrzeugauslastung auftritt und daher bei professionell-gewerblicher Angebotsbereitstellung ein hoher Zuschussbedarf je Fahrgast einkalkuliert werden muss; auch bei Formen wie dem Modell „Mobilfalt“ gilt dies z.B. insofern, als infolge

begrenzter privater Fahrtenangebote die Nachfrage in einer Vielzahl von Fällen per Taxi befriedigt werden muss, für das der Verkehrsverbund die Differenz zum (niedrigen) Kostenbeitrag des Kunden übernimmt. Ebenso laufen auch Bürgerbusangebote – trotz des Wegfalls der Personalkosten – nicht unbedingt kostendeckend; beispielsweise verursacht „Hütti's Marktbus“ im Amt Hüttener Berge/Kreis Rendsburg-Eckernförde bei einem Angebot von 3 Fahrtenpaaren mittwochs und samstags ein Defizit von mehreren Tausend Euro jährlich.

Inwieweit die im 3. RNVP vorgeschlagenen Angebotsausweitungen der Nebenlinien (vgl. dort Kap. 6.1.1.5), die ein erweitertes Grundangebot abseits der Hauptachsen schaffen sollen, umgesetzt werden oder durch alternative Bedienformen ersetzt werden, wird in den nächsten Jahren im Lichte der gesammelten Erfahrungen (auch ggf. derjenigen außerhalb des Kreises) zu bewerten sein.

Ein relativ neuer Aspekt, nicht zuletzt als Folge der freien Schulwahl bzw. der Verstärkung nachmittäglicher Schulzeiten mit ihren stärker streuenden und tendenziell weniger bündelbaren Verkehrsströmen, ist die Berücksichtigung von Bedarfssteuerung auch im Schülerverkehr. In Schleswig-Holstein hat der Kreis Herzogtum Lauenburg hierzu ein Projekt gestartet; auch in der Stadt Olfen/Nordrhein-Westfalen gibt es z.B. ein solches Projekt. Kern ist die Optimierung der Fahrtrouten auf der Grundlage der jeweils im Fahrzeug befindlichen Schüler und ihrer jeweiligen Zielhaltestellen.

5.1.3 Berücksichtigung des touristischen Verkehrs

Weiter gilt es, die Erschließung von Potenzialen, die der Tourismus mit seiner Vielzahl an Gästen bietet, zu beachten. Sowohl die

- Einführung des Wochenendangebotes auf der Linie 120 in der Sommersaison

als auch die im ITF-Konzept vorgesehenen Maßnahmen

- Vertaktung der Linien 120 und 260,
- Verbesserung der Anschlusssituation in Laboe, Schönberg und Lütjenburg und
- Verbesserung des Zubringerverkehrs zur Fördeschiffahrt

sind zumindest teilweise unter diesem Aspekt zu sehen. Mit dem Gutachten zur Einrichtung einer Touristenbuslinie rund um den Großen Plöner See (vgl. Kap. 4.3.5) wird eine schwerpunkthaft auf diese Bedarfe zugeschnittene Angebotsgestaltung untersucht und eine erste Grundlage geschaffen; in diese Richtung zielt auch die im Beschluss des Kreistags zur Umsetzung des 3. RNVP vom 15.12.2016 genannte verbesserte Anbindung von Marina Wendtorf. Ebenfalls in der Diskussion ist im tariflichen Bereich eine flächenhafte (möglichst landesweite) Lösung für die Nutzung von Kur- oder Gästekarten als ÖPNV-Fahrkarte, ähnlich der KONUS-Karte im Schwarzwald. Sowohl diese als auch weitere tarifliche Maßnahmen zugunsten touristischer Verkehre sind im 3. RNVP bereits angelegt (dort Kap. 6.7.4). Letzteres Projekt wird auch vom benachbarten Kreis Ostholstein unterstützt; es sollte hierbei ein gemeinsames Vorgehen der Aufgabenträger unter Einbeziehung der touristischen Akteure geben. Wenngleich eine großräumige / landesweite Lösung zu bevorzugen ist, kann auch einem Vorschlag der Gemeinde Heikendorf (Nutzung des zukünftigen Ortsbusses Schrevenborn) folgend im Vorgriff hierauf eine lokale Lösung verfolgt werden; die touristischen Belange bezüglich der einzubeziehenden Verkehrsangebote und regionalen Gültigkeit sollten dabei Maßstab sein.

Der hiermit eingeschlagene Weg soll weiter verfolgt werden und eine Implementierung entsprechender Angebote wird angestrebt. Deutlich hervorzuheben ist dabei, dass es gilt, Finanzierungslösungen zu finden; sofern es sich, wie im Falle der o.g. Touristenbuslinie oder der Nutzung von Kur-/Gästekarten als Fahrkarten, um keine Maßnahmen der reinen Daseinsvorsorge handelt, müssen diese im Hinblick auf die Finanzierung aus Sicht des Kreises auch eine finanzielle Beteiligung durch die nutznießenden Dritten (Gemeinden, touristische Einrichtungen) umfassen; eine alleinige Finanzierung durch den Kreis als Aufgabenträger oder aber die Verkehrsunternehmen (hier v.a. die VKP) kann nicht erwartet werden.

5.1.4 Fördeschiffahrt

Für die Schifffahrt auf der Kieler Förde ist zunächst von Bedeutung, dass mit der aktuell erfolgten Beschlussfassung in Kiel zum sukzessiven Ersatz des überalterten Fuhrparks (vgl. Kap. 5.3.1) eine Grundvoraussetzung zu deren Aufrechterhaltung geschaffen worden ist. Zu beachten ist, dass hiermit allerdings keine Vergrößerung der vorhandenen Anzahl an Schiffen verbunden ist; aus diesem Grunde sind nachhaltigen Ausweitungen des Fahrtenangebotes enge Grenzen gesetzt. Die gegenwärtigen Überlegungen für die zukünftige Ausgestaltung des Fahrtenangebotes gehen dahin, zwischen „Längsverkehr“ (Bahnhofsbrücke – Laboe) und „Querverkehr“ (besonders Friedrichsort – Möltenort) zu differenzieren, mit dem Ziel, letzteren im Interesse des Pendlerverkehrs zu attraktivieren (auch im Masterplan Mobilität wird dies vorgesehen). Ergänzt werden soll dies durch stärkere Verknüpfung zwischen Fährverkehr und sonstigen Verkehren als Zu- und Abbringer: zum einen durch Einrichtung der Ortsbuslinie Schrevenborn, zum anderen durch die Aufwertung der Abstellanlagen für Individualverkehrsmittel (bis hin zur Gestaltung als

„Mobilitätsstation“ – vgl. Kap. 5.2.2) wie auch der Vergrößerung der Fahrradkapazitäten auf den neu zu beschaffenden Schiffen.

Aus Sicht des Kreises Plön hat die Fördeschiffahrt sowohl für den ÖPNV als auch im Hinblick auf den Tourismus in der gesamten KielRegion erhebliche Bedeutung. Anzustreben ist hierbei eine zukunftsorientierte Verbesserung und Attraktivitätssteigerung – in diesem Sinne lauten entsprechende Ausführungen im 3. RNVP, Kap. 6.11.4.1 wie auch Beschlüsse des Plöner Kreistages aus 2014 und 2016. Der Kreis sieht dies als gemeinsam mit der Landeshauptstadt Kiel und den Kommunen an der Kieler Förde abzuarbeitende Aufgabe an. Im Rahmen von gemeinsamen Arbeitsgruppen und einem vom Kreis mitinitiierten Workshop wurde unter Einbeziehung von Politik, Verwaltung und Ehrenamt die Weiterentwicklung der Fördeschiffahrt bereits mehrfach beraten. Als Folge hieraus wurde die Planung und Finanzierung des Ortsbusses Schrevenborn in Angriff genommen. Nicht zuletzt wurden in die Haushalte 2016 und 2017 Gelder eingestellt; diese sind mit deutlich erhöhtem Rahmen auch in den Haushaltsansätzen für die kommenden Jahre enthalten. Die angesprochenen gemeinsamen Beratungen sollten intensiv fortgesetzt und die Fragen der zukünftigen Angebotsgestaltung einschließlich von Zubringerverkehren, der Finanzierung und notwendiger vertraglicher Regelungen einer Lösung zugeführt werden. Hierfür ist als Grundlage zunächst differenzierteres Zahlenmaterial insbesondere über die Nachfrageströme als bisher vorhanden notwendig; dies wurde auch der Landeshauptstadt Kiel mitgeteilt. Eine frühzeitige und umfassende Einbeziehung der betroffenen Gemeinden in die weiteren Planungen wird sichergestellt.

5.2 Verknüpfung und Vernetzung

5.2.1 Intramodale Verknüpfung

Eine Verbesserung der Verknüpfung der unterschiedlichen Träger im öffentlichen Verkehr, insbesondere zwischen Schiene und Bus, ist grundsätzlich als zielführend im Hinblick auf die Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzusehen und daher anzustreben. Dies ist auch seit Jahren Zielsetzung der Verkehrspolitik des Landes (vgl. Landesweite Nahverkehrspläne, ÖPNV-Gesetz) und ebenso im Masterplan Mobilität verankert. Entsprechend gehört dieser Ansatz auch zu den verkehrspolitischen Zielen des Kreises. Vorhaben, mit denen hier weitere Verbesserungen erzielt werden sollen, stehen im Kreis Plön mit dem Bus-Bahn-Konzept zur Strecke Kiel – Schönberger Strand und mit der Entwicklung der Busbedienung nach ITF-Grundsätzen konkret zur Umsetzung an (siehe auch Kap. 6.5.2). Mit letzterer Maßnahme geht auch eine deutliche Verbesserung der Verknüpfung Bus/Bus an den Taktknoten einher. Als ergänzende Maßnahme mit Blick auf die Verbesserung der Verknüpfung Bus/Fähre ist der vorgesehene Ortsbus Schrevenborn zu nennen. Im Hinblick auf den praktischen Nutzwert der planerisch konzipierten Verknüpfungen wird sich eine weitere spürbare Verbesserung durch die Einführung des Anschlusssicherungssystems ergeben, wenn das Regio-RBL als Voraussetzung hierfür implementiert ist.

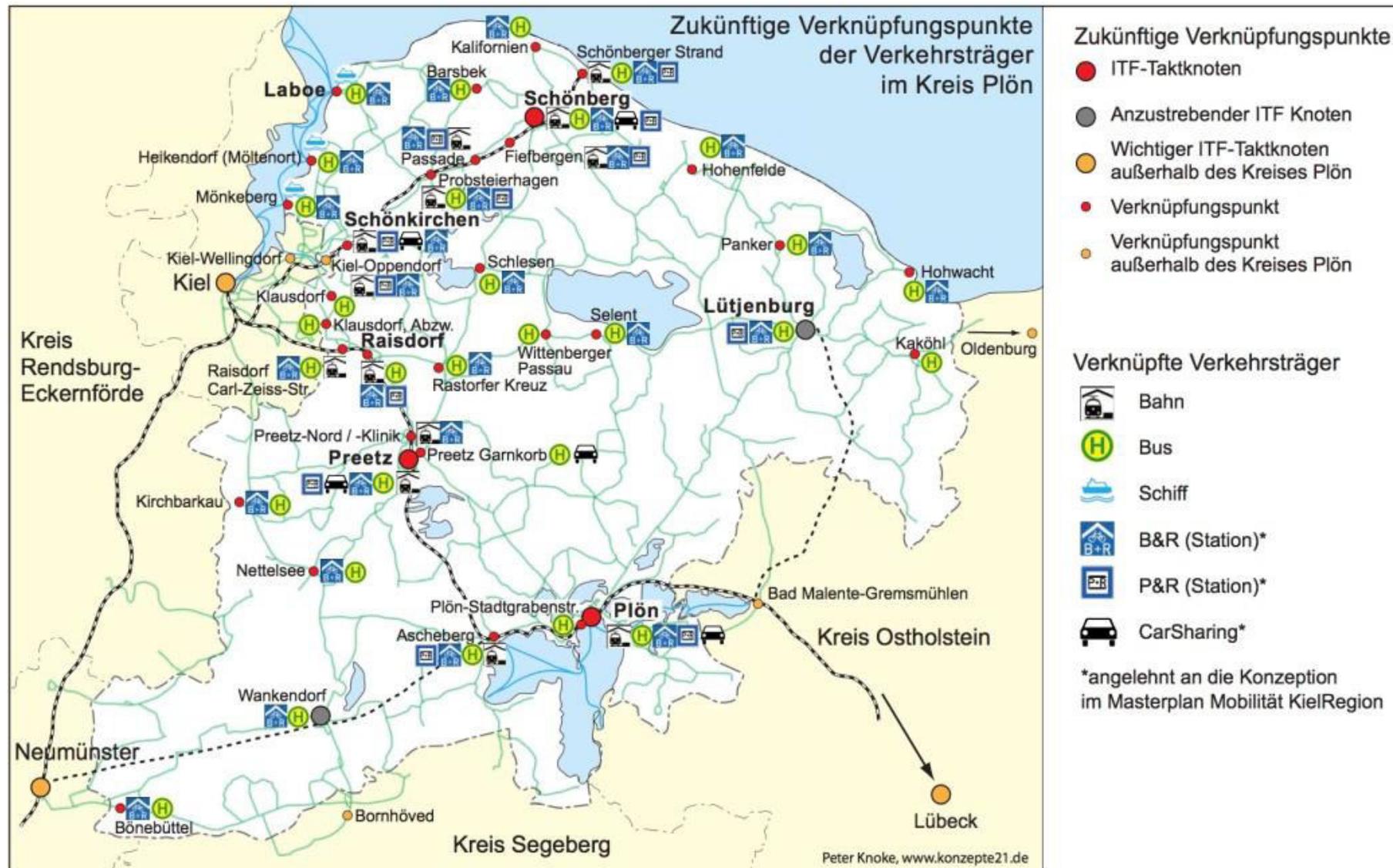


Abb. 13: Zukünftige Verknüpfungen im Kreis (z.T. Vorschläge)

5.2.2 Intermodale Verknüpfung

Neben dieser intramodalen Vernetzung ist auch eine intermodale Verknüpfung zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ein aktuelles Thema, da ein zunehmender Wechsel der Verkehrsteilnehmer zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln (je nach Mobilitätszweck) erwartet wird. Auch zur Weiterentwicklung der diesbezüglichen Verknüpfungssituation tätigt der 3. RNVP bereits Ausführungen (dort Kap. 6.4.2). Zudem bietet der Masterplan Mobilität darüber hinausgehende konzeptionelle Ansätze: Hier werden eine Reihe von sog. „Mobilitätsstationen“ vorgeschlagen, an denen neben dem ÖPNV und ggf. SPNV auch P&R, B&R mit hochwertigen Radabstellanlagen und zusätzlich je nach örtlicher Situation auch Fahrradverleih, Carsharing und Batterielademöglichkeit angeboten werden, bei Bedarf ergänzt durch Angebote der sozialen Dorfinfrastruktur bzw. Nahversorgung. Ziel ist in jedem Falle zunächst die Erweiterung des Einzugsbereiches der gut bedienten regionalen ÖPNV-Achsen, um die Nachfrage dort durch unkomplizierte auf individuelle Verkehrsmittel gestützte Zu- und Abbringerverkehre zu stimulieren und die Verringerung der einseitigen Abhängigkeit vom Auto auch in der Fläche zu fördern. Hinzuweisen ist darauf, dass der Einrichtung hochwertiger Radabstellanlagen besonderes Augenmerk zu widmen ist, damit auch Nutzer von hochpreisigen Fahrrädern, v.a. Pedelecs und e-Bikes, sichere Unterbringungsmöglichkeiten vorfinden; mit diesen relativ neuartigen Verkehrsmitteln kann der Einzugsbereich wie auch der nutzende Personenkreis für die Kombination Rad / ÖPNV erheblich erweitert werden.

Je nach Standort und Ausstattung können die „Mobilitätsstationen“ ferner integraler Bestandteil neuer Ortskerne werden, die zu lebendigen Zentren des Dorflebens einen wichtigen Beitrag leisten.

Hinsichtlich der Standortauswahl und der Planung, Ausgestaltung und Umsetzung erscheint ein Zusammenwirken der Gemeinden, der Ämter, der Kreisverwaltung, der AktivRegionen und des regionalen Mobilitätsmanagements, an Bahnhöfen auch der NAH.SH GmbH zielführend.

Gemäß der Konzeption im Masterplan sollten als Standorte mit eher umfassender Ausstattung die übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungspunkte vorgesehen werden (Ascheberg, Lütjenburg, Preetz, Plön Schönberg, Schwentimental-Raisdorf, Wankendorf). Die Stadt Plön sieht die Errichtung einer größeren Mobilitätsstation am dortigen ZOB als anzustrebende Maßnahme an, die Stadt Preetz beabsichtigt eine Umsetzung am Bahnhof. Weitere Standorte mit eher geringerer Ausstattung (ggf. nur B&R/P&R) sind gemäß Vorschlag Masterplan die übrigen heutigen und zukünftigen Bahnhöfe, die Fähranleger sowie Bushaltestellen in Barsbek, Bönebüttel, Panker, Hohenfelde, Hohwacht, Kalifornien, Kirchbarkau, Nettensee, Schlesien, und Selent; zusätzlich käme sicher die Haltestelle „Rastorfer Kreuz“ aufgrund ihrer Umsteigefunktion ergänzend in Frage (letztere vorbehaltlich der längerfristigen Beibehaltung der Verknüpfungsfunktion).

Die Einrichtung von Verknüpfungsanlagen der genannten Art befindet sich im gemeindlichen Zuständigkeitsbereich. Vor diesem Hintergrund ist auf die bereits bestehende „B&R-Offensive“ des Landes hinzuweisen: Über die Landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH können Städte und Gemeinden bei der Standortwahl und der Anlagenplanung für B&R- und auch P&R-Anlagen unterstützt werden; für die Umsetzung gibt es Fördermittel bis zu 75% der förderfähigen Kosten bzw. max. 7.500 Euro/Stellplatz.

Eine weitere Möglichkeit der intermodalen Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad, die wiederholt in die Diskussion eingebracht wird, ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen des regulären Linienverkehrs. Speziell im Linienbusverkehr sind die Spielräume, die über die heutigen Regelungen hinausgehen, allerdings eng begrenzt. Für eine Mitnahme im Fahrzeuginnern bedürfte es größerer Abstellkapazitäten, die aber entweder auf Kosten der vorhandenen Plätze (v.a. Sitzplätze) gehen würde, was in den Hauptverkehrszeiten aus Gründen der Nachfrage ohne den kostenintensiven Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge nicht durchführbar wäre und unter dem Aspekt des Fahrkomforts und der Fahrgastsicherheit für die übrigen Fahrgäste auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten in vielen Fällen nicht akzeptabel erscheint. Eine Beförderung auf an der Fahrzeugaußenseite angebrachten Haltern oder in Anhängern würde bei größerer Inanspruchnahme zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen, die infolge des dann erforderlich werdenden Fahrzeugmehreinsatzes zur Abdeckung der gegebenen Fahrtenhäufigkeit erhebliche Mehraufwendungen erforderlich machen und durch die verminderte Reisegeschwindigkeit attraktivitätsmindernd wirken würde.

Günstiger sind die Bedingungen im SPNV und bei der Fördeschiffahrt – hier zukünftig nach Beschaffung der neuen Schiffe weiter verbessert (vgl. Kap. 5.1.4). Im Busverkehr wird der Fokus hingegen auch längerfristig auf speziellen „Fahrradbus“-Angeboten liegen müssen.

5.2.3 Möglichkeiten der Digitalisierung

Ein Thema, das seit dem 3. RNVP deutlich intensiver diskutiert wird, ist die fortschreitende Digitalisierung – auch im Bereich der Mobilität, die infolge der technischen Entwicklung und der Verbreitung von

mobilen Endgeräten (Smartphones) in Verbindung mit den prinzipiell vorhandenen Datenmengen neue Möglichkeiten bietet. Mit der in Kap. 4.2.10 erläuterten NAH.SH-App ist ein wichtiger Schritt im Interesse der Vereinfachung der Nutzung verknüpfter Verkehre getan, wobei dies erst seinen vollen Nutzen entfalten kann, wenn die Echtzeitdaten aller Verkehrsunternehmen angezeigt werden und die Anschlusssicherung praktisch angewendet wird.

Potenziell bieten sich über die Digitalisierung noch erheblich erweiterte Möglichkeiten, die die Nutzung des ÖPNV, ggf. auch im Rahmen multimodaler Mobilität, vereinfachen und steigern können, indem eine Weiterentwicklung zu einem „digitalen Zugangsmedium“ erfolgt. Dies wird auch im Masterplan Mobilität mittelfristig als Maßnahme vorgesehen. Hierzu gehören z.B. die Zusammenführung von Informations-, Buchungs-, Kauf- und Bezahlungsfunktionen auf einer einzigen Mobilitätsplattform, erweitert auf weitere Mobilitätsangebote in Ergänzung zum ÖPNV wie etwa Carsharing, Bikesharing, Parken und auch Mitfahrmöglichkeiten. Angebotskomponenten außerhalb des Verkehrsbereichs wie z.B. touristische Einrichtungen, Schwimmbäder oder Büchereien können den Nutzwert weiter steigern. Hier besteht eine enge Verknüpfung mit dem Bereich des Vertriebs, weswegen diesem Bereich zuzuordnende Systemfragen eine Rolle spielen.

Des Weiteren sind zu beachten: Investitionsaufwand, Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern (Technik, Management) und damit verbundene laufende Kosten, Kompatibilität mit anderen Regionen bzw. Verkehrsverbänden (insbesondere HVV), VDV-Standards, soweit vorhanden und zielführend, Datensicherheit und Datenschutz, Schutz vor missbräuchlicher Nutzung und Kooperation mit in die Nutzungsmöglichkeiten eingebundenen Partnern.

Das Thema ist für einen modernen ÖPNV von Bedeutung und daher wird eine Einführung angestrebt, auch erklärtermaßen durch die neue Landesregierung; die o.g. Fragen müssen geklärt und eine entsprechende Strategie zur Implementierung entwickelt werden. Festgehalten werden muss, dass hier keineswegs eine isolierte Lösung für den Kreis Plön angestrebt werden soll. Richtigerweise bearbeitet die NAH.SH GmbH dieses Thema, zunächst als Projekt zum digitalen Vertrieb; Mitwirkung der NSH bzw. der Verkehrsunternehmen ist dabei unerlässlich. Möglicherweise kann, wie im Masterplan Mobilität angeregt, die KielRegion innerhalb Schleswig-Holsteins eine Pilotfunktion übernehmen.

Zu ergänzen ist, dass mittels Digitalisierung auch Verbesserungen in den betrieblichen Prozessen und in der Kundenansprache bzw. der Bereitstellung „maßgeschneiderter“ Angebote möglich sind.

5.3 Fahrzeuge

5.3.1 Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gemäß § 8, Abs. 3 PBefG geforderten Festlegungen zur Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 und den im 3. RNVP niedergelegten Vorgaben hierzu ist die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Bereich des Fahrzeugbestandes von besonderer Bedeutung. Die VKP wird im Zuge ihrer laufenden Fuhrparkerneuerung sukzessive den Bestand an Niederflur- bzw. Low-Entry-Bussen (mit Klapprampe und Absenkfunktion) erhöhen. Ab Fahrplanwechsel 2019 wird der Anteil solcher Modelle bei mehr als der Hälfte (55%) der Busse liegen. Unter dieser Voraussetzung wird es auch möglich sein, den Einsatz solcher Fahrzeuge auf festgelegten Linien verlässlich sicherzustellen und dann auch die entsprechenden Fahrten in den Fahrplanmedien

kenntlich zu machen (vgl. Kap. 5.5). Von einer vollständigen Umstellung des Fuhrparks ist bis spätestens Ende 2025 auszugehen.

Bei der KVG besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf mehr. Bei der Autokraft wird eine vollständige Ausstattung mit solchen Fahrzeugen 2018/19 zu erwarten sein. Auf den von diesem Unternehmen betriebenen Linien erfolgt auch zukünftig (d.h. nach Auslaufen der gegenwärtigen eigenwirtschaftlichen Genehmigungen) die Bedienung mit barrierefreien Bussen



Abb. 14: VKP-Niederflurbus (mit Rollstuhlpiktogramm)

Den Vorgaben im 3. RNVP kann damit ab dem 01.01.2022 (spätestens) entsprochen werden:

- auf denjenigen Linien, die nicht überwiegend dem Schülerverkehr dienen, sind ausschließlich oder teilweise solche Fahrzeuge einzusetzen (vgl. 3. RNVP, Abb. 58);
- auf den sonstigen Linien (also den überwiegenden Schülerverkehrslinien, im 3. RNVP in Abb. 32 je Linie dargestellt) ist der Einsatz von nicht barrierefreien Fahrzeugen, also auch von Hochflurbussen, auch nach dem 01.01.2022 für einen Übergangszeitraum noch zulässig.



Abb.: 15: Ausgeklappte Rampe am abgesenkten Bus

Die letztgenannte Ausnahme ist mit dem Abwägungsergebnis aus Wirtschaftlichkeit und Bedarfssituation mit Blick auf die erheblich höheren Kosten, die mit einer schnelleren Umstellung verbunden wären, zu begründen. Auf den betreffenden Linien ist erfahrungsgemäß der Beförderungsbedarf für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum vorhanden; verstärkt wird dies dadurch, dass die Fahrtenangebote dort weder bezüglich der Zeitlagen (Schulunterrichtszeiten) noch der Fahrziele (Schulen/Schulzentren) aufgrund ihrer definitiven Ausrichtung an den schülerbezogenen Erfordernissen an deren Fahrtbedürfnisse angepasst sind. Hingegen ist im Schülerverkehr eine möglichst hohe Anzahl an Sitzplätzen aus Sicherheitsgründen und wirtschaftlich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bei stehenden Fahrgästen) von erheblichem Vorteil. Andere Anforderungen können sich bei Vorliegen von schulbedingten Fahrtbedürfnissen im Zuge der „inkluisiven Schule“ ergeben und einen Einsatz barrierefreier Busse auch im Schülerverkehr geboten erscheinen lassen. Hier muss aber auch die im benachbarten Kreis Rendsburg-Eckernförde gemachte Erfahrung in die Betrachtung einbezogen werden, dass eine Beförderung im regulären Linienbus seitens der Betroffenen z.T. gar nicht erwünscht ist, sondern weiterhin die Beförderung mit separatem Fahrdienst. So ist für diese Fälle – abgestimmt mit dem den Linienverkehr betreibenden Verkehrsunternehmen – eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Ferner muss für die betroffenen Räume mit Blick auf die Zeit ab 2022, auch unter dem Aspekt des Haltestellen-Ausbaubedarfs (vgl. Kap. 5.7.1), angemerkt werden, dass dort evtl. für die über den Schülerverkehr hinausgehenden Bedarfe alternative Angebotsformen mit Einsatz von PKW eingerichtet werden. Hierüber wird mit dem nächsten RNVP zu befinden sein.

Zu beachten ist, dass Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich sich nicht allein mit der Ausführung in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise mit Klapprampe (bzw. alternativ Hublift) und Absenkfunktion erschöpft. Um der Anforderung einer Teilhabe möglichst vieler Menschen mit (unterschiedlichen!) Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen gerecht zu werden, sind folgende weitere Ausstattungsmerkmale zielführend und daher für eine vollständige Barrierefreiheit der Busse maßgebend:

- ausreichend bemessene Türbreiten; Türöffnungstaste in rollstuhlgerechter Höhe an der als Rollstuhlzugang vorgesehenen Bustür,
- ausreichend bemessener und gut sowie stufenlos zugänglicher Stellplatz für Rollstuhl im Umfeld der für Rollstühle vorgesehenen Bustür mit Haltemöglichkeit(en), Halte-/Absenkwunschaster in rollstuhlgerechter Höhe und Piktogramm,
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge,
- geringe Längs- und Querneigungen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen und Absätzen im Fahrgastraum,
- Markierung von transparenten Flächen im Fahrzeuginnern,
- ausreichend Haltemöglichkeiten im Fahrzeuginnern (empfehlenswert mindestens an jeder 2. Sitzreihe) und deren kontrastreiche Gestaltung (vorzugsweise Gelb),
- ausreichende Zahl von Haltewunschastern, die ertastbar bzw. durch Farbgebung gut erkennbar und mit geringem Kraftaufwand bedienbar sein müssen,
- akustische Ausgabe von Informationen (automatisch bzw. durch Fahrpersonal), auch nach außen,
- akustisches Türschließsignal,

- kontrastreiche Beschriftung außen und innen (Fahrziel-, Haltestellenanzeigen) mit gutem Hell-Dunkel-Wechselkontrast (vorzugsweise Gelb auf Schwarz),
- Kennzeichnung mit Piktogrammen (Rollstuhl, Sehbehindert) an der Fahrzeugfront und der jeweils geeigneten Einstiegstür.
- kontrastreiche Markierung der vorderen Einstiegstür,
- Kontrastreiche Gestaltung hervorstehender Bauteile.

Da entsprechende Ausstattungsmerkmale in Teilen in rechtlichen bzw. technischen Normen (Richtlinie 2001/85/EG, Straßenverkehrszulassungsordnung) festgelegt sind, sind diese in den aktuell durch die Fahrzeugindustrie vorgehaltenen Modellen inzwischen Standard. Für alle genannten Merkmale gilt dies aber nicht.

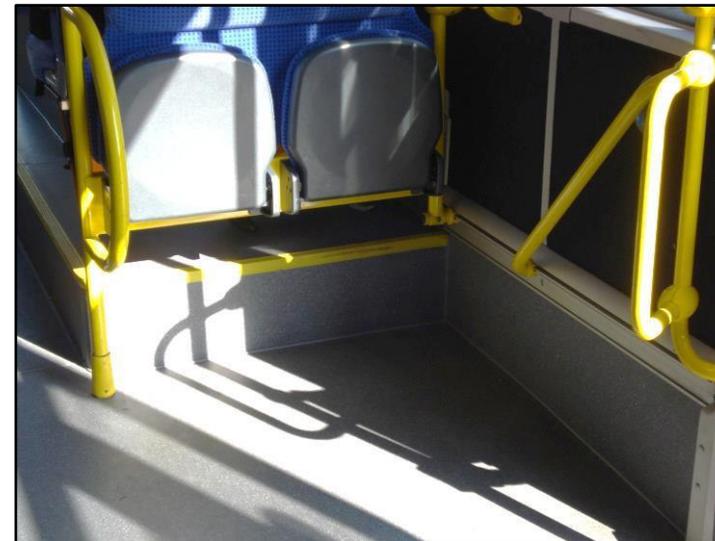


Abb. 16: Rollstuhlstellplatz im Bus mit (kontrastreichen) Haltemöglichkeiten



Abb. 17: kontrastreiche Markierung an der vorderen Einstiegstür

Im Hinblick auf die **Fährschiffe der SFK** ist gemäß politischer Beschlusslage der Landeshauptstadt Kiel vorgesehen, ab 2019 die vier aus den 1980er Jahren stammenden Schiffe sukzessive bis 2025 zu ersetzen; bei diesen Neuanschaffungen wird erheblicher Wert auf Barrierearmut sowohl bei den Ein- und Ausstiegen (breitere Rampen) als auch im Fahrgastraum gelegt werden.

5.3.2 Sonstige Parameter

Im 3. RNVP wurde eine Reihe von Ausstattungsmerkmalen und Eigenschaften neben der Barrierefreiheit festgelegt (dort Kap. 5.1.1); diese gilt es weiterhin zu beachten, wobei alle aufgelisteten Anforderungen zu erfüllen sind; Ausnahmen sind nur in Einvernehmen mit dem Aufgabenträger mit konkreter Begründung zulässig.

Zu ergänzen ist die Ausstattung mit an Sitzfläche und Rückenlehne gepolsterten Fahrgastsitzen sowie Sauberkeit außen und innen mit generell regelmäßiger Reinigung und möglichst unverzüglicher Beseitigung akuter Verschmutzungen.

Weiter ist festzustellen, dass die **Fahrzeuggrößen** so bemessen sein sollen, dass, abgesehen von Ausnahmefällen, die Auslastung 90% der insgesamt vorhandenen Sitz- und Stehplätze nicht überschreitet; im Interesse des Beförderungskomforts und eines reibungslosen Fahrgastwechsels wird für die gewöhnlich auftretende Auslastung außerhalb der Verkehrsspitzen eine Begrenzung auf 60% angestrebt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand sind im Regionalverkehr keine gravierenden Änderungen der vorhandenen Fahrzeuggrößen zu erwarten: Es werden weiterhin 18-m-Standard-Gelenkwagen, 12-m-Standard-Normalwagen, Kleinbusse im Stadtverkehr Plön und PKW (bis zu 8 Sitzen zzgl. Fahrersitz) – diese i.d.R. im Falle der durch Taxenunternehmen durchgeführten Auftragsfahrten – zum Einsatz kommen. Die Praxiserfahrungen mit 15-m-Wagen und Buszügen (Triebfahrzeug mit gekoppeltem Beiwagen), die insbesondere die Autokraft in der Vergangenheit landesweit gesammelt hat, waren nicht so zufriedenstellend, dass es zu einem breiteren Einsatz dieser Fahrzeuge gekommen ist bzw. kommen soll. Über die Größe von 18-m-Standard-Gelenkwagen hinausgehende Busse sind nur bei der KVG aktuell ein Thema. Die Neubeschaffungen ab 2017 umfassen bei diesem Unternehmen auch größere Modelle (22-m-Gelenkwagen) mit entsprechend höherer Platzkapazität. Ihr Einsatz ist jedoch zunächst im Wesentlichen im innerstädtischen Liniennetz vorgesehen.

Da zusätzlich vor dem Hintergrund der Klimaschutzdiskussion das Thema elektrischer Antriebe zwischenzeitlich erheblich an Bedeutung

gewonnen hat und deren Einführung auch zu den Maßnahmen des Masterplans Mobilität zählt, wird im folgenden Kapitel hierauf genauer eingegangen.

5.3.3 Elektroantrieb

Die Kieler Verkehrsgesellschaft als großstädtischer Verkehrsbetrieb hat eine Strategie zur e-Mobilität entwickelt. Im Rahmen von deren Umsetzung ist beabsichtigt, ab 2017 im Zuge der Neubeschaffung der Fahrzeuge stufenweise elektrische Antriebstechniken einzuführen. In der Stufe 1 werden zunächst seit Ende 2017 Dieselhybridfahrzeuge beschafft; bei diesen kann der Dieselmotor auch noch (parallel zum Elektromotor) Antriebsaufgaben übernehmen. Reiner Elektroantrieb (mit „zero emission“) ist hier nur auf begrenzten Streckenabschnitten, z.B. beim Anfahren von der Haltestelle bzw. Lichtsignalanlage oder auf stark belasteten Innenstadtbahnhöfen möglich. Wichtiges Element ist auch die Rekuperation, d.h. die Nutzung der Bremsenergie zur Ladung des Elektromotors. Ab 2019/2020 sollen gemäß derzeitiger Beschlusslage die ersten rein elektrisch betriebenen Busse in Betrieb gehen.

Im Regionalverkehr widmen sich die betroffenen Unternehmen des Themas des elektrischen Antriebs zwar ebenfalls mit großer Aufmerksamkeit; die VKP arbeitet z.Zt. an einer Konzeption zur e-Mobilität. Eine kurz- bis mittelfristige Umstellung kann hier aber noch weniger als im Stadtverkehr erwartet werden. Für die Bedingungen im regionalen Busverkehr existieren für vollelektrischen Antrieb der Busse mehrere Probleme:

- a) Mangelnde Reichweiten derzeit verfügbarer Batterieantriebe: Zwei Zitate aus dem Bericht in der Zeitschrift „Nahverkehrspraxis“ (Ausgabe 3/4 2017) über die 8. VDV-Akademie-

Konferenz zum Thema „Elektrobusse“ bringt die Problematik auf den Punkt: „Derzeit werden mit Batteriebusen bei gleichzeitig lebensdauerschonender Ladetechnik realistisch etwa 150 – 200 Kilometer erreicht, manchmal mit Fahren auf Verschleiß auch 250 oder mehr Kilometer. Alle Werte gelten jedoch noch nicht bei sehr tiefen Außentemperaturen.“ Und: „Die Entwicklung des „Thermomanagements“ für e-Busse ist noch nicht abgeschlossen, obwohl damit erhebliche Komfortanforderungen der Fahrgäste zu erfüllen sind (...) Die Heizung ist bei tiefen Außentemperaturen noch ein wahrer „Reichweitenkiller“.“⁸ Zur Veranschaulichung sei angemerkt, dass 200 km z.B. etwa 3 mal der Strecke Kiel, ZOB – Schönberger Strand und zurück entsprechen, was für ein im Regaleinsatz befindliches Fahrzeug auf dieser Linie z.T. noch nicht einmal die Hälfte der täglichen Betriebszeit darstellt.

- b) Ladeproblematik: Obiges Beispiel zeigt, dass eine Batterieladung nur für wenige Umläufe eines Fahrzeugs ausreicht. Bei Wiederaufladungsmöglichkeit nur im Betriebshof muss der Bus hierfür von der Linie genommen und durch einen anderen ersetzt werden. Alternativ käme die Schnell-Nachladung an Linienenden (sog. „Opportunity-charging“) zur Reichweitenverlängerung in Betracht. Dies bedürfte aber der Installation einer Infrastruktur von Ladestationen in der Fläche. Abgesehen davon, dass diesbezüglich z.Zt. noch technische Entwicklungsarbeit geleistet wird und außerdem für jeden Nachladevorgang ausreichende Standzeit notwendig ist, dürfte in Anbetracht von Investitionskosten je Station im sechsstelligen Bereich und vielfach erforderlich werdender Neuinstallation der Zuleitungen diese Alternative ausscheiden. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-

⁸) Die Heizung kann nach Angabe der VKP die Reichweite halbieren

Holstein beispielsweise verzichten in ihrer e-Bus-Konzeption auf solche Stationen; Batterien mit höherer Kapazität (=> Mehrkosten, höheres Gewicht!) und zusätzliche Fahrzeuge haben sich in deren Analysen als immer noch wirtschaftlicher erwiesen.

- c) Kosten: e-Bus-Modelle sind derzeit nur zu Anschaffungskosten, die erheblich über denen herkömmlicher Busse (größenordnungsmäßig wenigstens das Doppelte) liegen, zu bekommen (auch vorhandene Förderprogramme des Bundes können hier keine entscheidende Kompensation bewirken). Serienreife ist hierbei z.Zt. noch nicht gegeben; teilweise wird diese für ca. 2019 angekündigt, teilweise noch später. Zudem wird derzeit von einem nach 8, maximal 10 Jahren erforderlichen Tausch der eingebauten Batterien ausgegangen, wobei hier eine hohe Abhängigkeit von tatsächlichen Ladezyklen und Entladehub besteht. Weitere Kosten entstehen für die Einrichtung der Ladeinfrastruktur in den Betriebshöfen (und ggf. zusätzlich in der Fläche, siehe Pkt. b) und ggf. Erweiterung der Stromversorgungsinfrastruktur (es muss im Betriebshof ausreichend Kapazität vorhanden sein für die **gleichzeitige** Aufladung der Fahrzeuge). Ebenso ergeben sich geänderte Anforderungen an die technische und z.T. auch bauliche Infrastruktur der Werkstatt, die Investitionskosten nach sich ziehen. Zusätzliche Aufgaben, die betriebsintern Aufwand verursachen, sind genaue Linien- und Umlaufanalysen mit Energieberechnungen zur optimalen Systemauslegung, Kostenanalysen, Konzepte für die Energieeffizienz im Fahrbetrieb (Fahrweise, Heizung und Klimatisierung), Betriebshofmanagement und Lademanagement.
- d) Betriebskonzept/-planung: Für die Betriebsplanung entstehen neue Abhängigkeiten durch die Anforderungen und

Abhängigkeiten des e-Bus-Einsatzes, die neben die bisherigen Anforderungen an effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz treten; zu nennen sind hier, wie vorstehend beschrieben, v.a. Reichweitenbegrenzung, Standzeiten an Ladestationen, Winterbetrieb, aber auch fahrzeugbezogene Systemauslegung (aus wirtschaftlichen Gründen kann eine möglichst passgenaue Auslegung der Ladekapazität und ggf. auch des Ladesystems auf die zu bedienende Linie / den zu bedienenden Umlauf und die dort vorhandenen Eigenschaften wie Topografie, Anzahl zu bedienender Haltestellen, Fahrgastzahlen je Fahrzeug (Gewicht!), Linien-/Umlauflänge u.a. sinnvoll sein mit der Folge eines linien- oder teilnetzreinen Einsatzes der Fahrzeuge). Ein höherer Fahrzeugbedarf muss in jedem Fall einkalkuliert werden.

Aus genannten Gründen dürfte reiner e-Busantrieb in größerem Maßstab im Busverkehr des Kreises in den nächsten Jahren noch keine realistische Perspektive bekommen. Zunächst wird eine Beschränkung auf die Identifikation möglicher Pilotstrecken oder -Linien unumgänglich sein; für die vorgesehene Ortsbuslinie Schrevenborn ist dies seitens der VKP geplant. Auch Linien in den Stadtverkehren Preetz und Plön können sich hierfür eignen; beide Städte haben ihr entsprechendes Interesse bekundet und im Fall der Stadt Plön besteht eine konkrete Bewerbung um ein solches Pilotvorhaben mit der Linie 332. Der Kreis Plön stellt für 2018 Mittel aus den Mitteln gem. § 15 Abs. 4 FAG für die Förderung der Attraktivität im ÖPNV durch Elektromobilität bereit. Darüber hinaus gilt es, die Weiterentwicklung von Technik und Fahrzeugangeboten wie auch der Förderkulisse aufmerksam zu verfolgen und erhebliche Fortschritte dort zum Anlass für eine Neubewertung der Gesamtproblematik zu nehmen. Mit Blick auf das genannte Pilotvorhaben des Ortsbusses hat das Amt Schrevenborn die

Zusammenarbeit mit Gemeinden / Aktiv Regionen zur Förderung von Schnellladestationen vorgeschlagen; dies kann aufgegriffen werden. Ferner hat die neue Landesregierung die Absicht bekundet, in Schleswig-Holstein Modellregionen für Elektromobilität und autonomes Fahren mit finanzieller Förderung aus Bundes- und EU-Mitteln zu etablieren und zudem 10 Mio. Euro an Landesmitteln während der laufenden Legislaturperiode hierfür zu investieren. Auch seitens der NAH.SH GmbH wurde eine Initiative gestartet, in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Konzeption für die Förderung der e-Mobilität im ÖPNV zu entwickeln

Alternativ wären Überlegungen für Diesel-Hybridantriebe zu betrachten. Neben den auch bei dieser Technologie höheren Kosten wirkt sich problematisch aus, dass diese besonders dort, wo häufiges Anhalten und Wiederanfahren erforderlich ist, ihren Vorteil voll ausspielen kann, weil dies per se besonders verbrauchsintensiv ist und außerdem die Bremsenergie anstelle der Energie des Dieselmotors für die Ladung des Elektromotors verwendet werden kann (Rekuperation). Ist dies, wie typischerweise im regionalen Busverkehr, nicht der Fall, verringert sich der Einspar- und positive Umwelteffekt entsprechend. So erwartet die KVG rd. 25% Dieserverbrauchsreduzierung; unter Berücksichtigung der Bedingungen im Regionalverkehr einschließlich des notwendigen Betriebs von Verbrauchsaggregaten wie z.B. der Heizung sind allerdings etwa 10% realistisch. .

Für die neu zu beschaffenden **Schiffe der SFK** sind dieselelektrische Hybridantriebe vorgesehen in Verbindung mit einer Option der späteren Umrüstung auf vollelektrische Antriebstechnik.

5.3.4 Autonomes Fahren

Auch dieses Thema genießt gegenwärtig in der Diskussion um zukünftige Mobilität einen hohen Stellenwert und soll gemäß Masterplan Mobilität auch in der KielRegion zumindest im Testbetrieb etabliert werden. Teilweise wird prognostiziert, dass mittelfristig eine recht rasche Umstellung des Verkehrs auf Straße und Schiene auf selbstfahrende Fahrzeuge erfolgen werde. Im Bereich des ÖPNV gibt es zur Zeit in wachsender Zahl Praxisversuche auf begrenzten Arealen mit selbstfahrenden Kleinbussen, auch demnächst in Schleswig-Holstein. Im schweizerischen Sion und neuerdings auch im bayerischen Bad Birnbach sind solche Fahrzeuge bereits im regulären Einsatz mit Personenbeförderung. Es werden Chancen gesehen, aufgrund wegfallenden Personalaufwands im Fahrbetrieb zu wesentlich günstigeren Kosten ÖPNV-Leistungen (auch auf Abruf, d.h. bedarfsorientiert) anbieten und so auch unterversorgte Gebiete besser an das ÖPNV-System anschließen zu können. Andererseits wird die Befürchtung geäußert, dass mit ebendieser bequemen Form der Mobilität auch der Individualverkehr attraktiver werde (weil man sich auch im PKW gleichsam fahren lassen kann) und ergänzend eine Art autonom fahrender, aber kostengünstiger Taxi- bzw. Mietwagenservice (nach Bedarf von Tür zu Tür) entstehe, was beides gemeinsam zu einem Wachstum individueller Beförderung führe und den klassischen liniengebundenen ÖPNV bedrohe. Für die nächsten Jahre dürfte es jedoch erst einmal um weitere Erfahrungen im Rahmen von Testbetrieben insbesondere im Hinblick auf die technische Zuverlässigkeit und um die Beobachtung der weiteren technischen Entwicklung und weniger um Etablierung als reguläres Personenbeförderungsmittel gehen.

5.4 Tarif und Vertrieb

Im **tariflichen Bereich** wird die Umsetzung des „SH-Tarif 2.0“ weiter angestrebt und als dringlich betrachtet; ab Mitte 2018 sollen alle technischen Voraussetzungen zur Umsetzung vorliegen. Vor allem sollen in diesem Zuge bestehende Ungleichgewichte bezüglich der Tarifgerechtigkeit abgebaut und mehr Übersichtlichkeit und Transparenz geschaffen werden. Durch die höhere Flexibilität dieses Systems eröffnen sich zudem Möglichkeiten der differenzierteren Anpassung an die Kundenpräferenzen und somit zur Steigerung der Ergiebigkeit des Tarifes; diese gilt es zu nutzen. Es handelt sich hierbei aber um ein Projekt, das landesweit und nicht durch den Kreis Plön im Alleingang realisiert werden muss.

Als relativ neuer Diskussionspunkt bezüglich der tariflichen Weiterentwicklung ist die Idee eines Norddeutschen Tarifverbundes zu verzeichnen, der auch gemäß der Koalitionsvereinbarung der neuen Landesregierung zu deren Projekten zählt. Derzeit befindet sich ein Gutachten hierzu, das seitens der NAH.SH GmbH in Auftrag gegeben worden ist, in Arbeit und wird im 1. Halbjahr 2018 fertig sein.

Weiterhin sind die Planungen zur Einführung eines landesweiten Semestertickets, möglichst unter Einbeziehung Hamburgs in den Geltungsbereich, zu nennen.

Für Schüler der Oberstufe, Vollzeitschüler an berufsbildenden Schulen und Auszubildende, die eine Schülerzeitkarte erwerben müssen (und gemäß entsprechender Kreissatzung bislang nicht in die Kostenübernahme durch den Kreis bzw. den Schulträger einbezogen sind), soll gemäß Kreistagsbeschluss vom 07.12.2017 eine Ermäßigung vorgesehen werden; Verwaltung und VKP sind mit

einer Konzeptentwicklung beauftragt. Für 2018 und 2019 werden hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt.

Im Übrigen ist auf die Ausführungen im 3. RNVP (dort Kap. 6.7) zu verweisen. Da angesichts eines bisher verbundweit nicht zur Umsetzung gekommenen Angebotes einer „Talzeitkarte“ zwischenzeitlich in der Landeshauptstadt Kiel als örtliches Angebot eine Seniorenzeitkarte neu eingeführt wurde, ist auf den Handlungsbedarf hinsichtlich eines analogen verbundweiten Angebotes hinzuweisen. Noch einmal ist hervorzuheben, dass infolge des SH-Tarifes landesweit abgestimmte bzw. vereinbarte Lösungen geboten und Handlungsspielräume für isolierte Angebote nur im Kreis Plön sehr begrenzt sind; daneben ist auf die maßgebliche Rolle der Verkehrsunternehmen bzw. der NSH GmbH bei der Tarifweiterentwicklung hinzuweisen.

Ein seit Jahren bestehendes ungelöstes Problem besteht in dem nur auf das Gebiet der Landeshauptstadt Kiel beschränkten Angebot des Kieler-Woche-Tickets⁹. Zum einen gab es immer wieder fälschliche Nutzung auf der Fährlinie F1 (hier konnte in 2017 eine Lösung durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Fähranleger mit entsprechender Fahrpreisanhebung) gefunden werden. Zum anderen sind regelmäßig Fahrgastbeschwerden aus dem Kieler Umland zu vermelden. Seitens der in den Kreisen hauptsächlich tätigen Verkehrsunternehmen wird als Hinderungsgrund der Mangel an zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrerkapazitäten ins Feld geführt, sofern hierdurch die Nachfrage weiter erhöht würde; zudem rechtfertigt die ohnehin hohe Nachfrage kein Sonderangebot. Selbst wenn man dies außer Acht lasse, müsste mit Mehrkosten und evtl.

⁹) Fahrkarte für 1 Person, gültig für den gesamten Kieler-Woche-Zeitraum täglich ab 10.00 Uhr

auch Mindereinnahmen gerechnet werden, über deren Ausgleich keine Regelung bestehe. Infolgedessen könnte eine Lösung nur in dem Ausgleich solcher finanzieller Wirkungen durch die Aufgabenträger und in einem Ausbau der Fahrzeug- und Personalkapazitäten bestehen.

Auch hinsichtlich des **Vertriebes** ist die mögliche Einführung neuer Vertriebskanäle auf digitaler Grundlage ein aktuelles Thema; einige Ausführungen wurden hierzu schon in Kap. 5.2.3 angesichts der technischen Überschneidungen getätigt. Bezüglich der Vertriebsfrage sind grundsätzlich verschiedene technische Ansätze vorhanden:

- mobiles Ticket aus dem regulären Ticketsortiment („Handyticket“, auf mobiles Endgerät geladen, Ticketerwerb bargeldlos, aber faktisch immer noch notwendig) oder
- check-in-check-out, be-in-be-out bzw. Kombination untereinander (Ticket nicht mehr notwendig, Abrechnung ggf. gemäß best-price-Findung gesammelt, z.B. am Ende eines Monats); hier können auch Lösungen mit einer Chipkarte zum Einsatz kommen.
- Beide Alternativen können evtl. auch mit einem extra hierfür zu schaffenden „e-Tarif“ kombiniert werden.

Auch hier gelten die in den letzten beiden Absätzen von Kap. 5.2.3 getätigten Aussagen. Zudem ist die Frage der Übergangsphase mit paralleler Anwendung digitaler und analoger Vertriebskanäle im Lichte der Demografie (Belange der älteren Generation) auf der einen und des Aufwandes auf der anderen Seite zu problematisieren. In 2016 wurde seitens der NAH.SH GmbH ein Projekt zur Umsetzung von digitalem Vertrieb gestartet; eine Arbeitsgruppe aus NAH.SH GmbH, NSH, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen arbeitet hier an Lösungen. In 2018 soll die Erwerbbarkeit von Fahrkarten des

Bartarifes (Einzel-, Kurzstrecken-, Mehrfahrten-, Tages- und Kleingruppenkarte) auch über die NAH.SH-App als „Handytickets“ umgesetzt werden. Darüber hinaus ist geplant, ein „Check-in-be-out“-Verfahren auf Smartphone-Basis zu implementieren – in Abstimmung mit einem analogen Vorhabensansatz im HVV. Dieses System wäre auch für ein „be-in-be-out“-Prinzip grundsätzlich geeignet. Ein Check-in-check-out-System sowie die Nutzung einer Chipkarte werden nicht verfolgt.

Auch der VDV verwirklicht im Bereich des elektronischen Ticketings ein Projekt mit Titel „Handyticket Deutschland“, mit dem auch eine deutschlandweite Vernetzung angestrebt wird; bei diesem sind allerdings mehrere große Verbünde wieder ausgestiegen (HVV, VGN, VVS). Ob sich für Schleswig-Holstein / Hamburg diesbezüglich mittelfristig Möglichkeiten der Integration im Sinne einer bundesweiten Lösung ergeben, bleibt abzuwarten.

5.5 Marketing / Kommunikation

Zu diesem Themenfeld ist als generelle Aufgabe die Weiterentwicklung der Anwendung des **landesweiten CD** für die nächsten Jahre von Belang. Grundsätzliches Ziel der Akteure im landesweiten Nahverkehrsverbund ist es, auch im Bereich der Haltestellenschilder, -masten und -aushänge sowie des Fahrzeugäußeren (ganzflächig) das NAH.SH-CD umzusetzen. Derzeit befindet sich das Design der Haltestellenschilder in der Abstimmung; nachfolgend ist selbiges für die Informationsaushänge zu erwarten. Da für die entsprechende Umrüstung aller Haltestellen erheblicher Aufwand auch finanzieller Art zu leisten sein wird, ist hier die Klärung der konkreten „Taktung“ der Umsetzung und der Finanzierungsfrage unbedingt notwendig; es wird seitens der Aufgabenträger – so auch des Kreises Plön – eine erhebliche

Beteiligung des Landes eingefordert. Gleiches gilt in stärkerem Maße noch für die längerfristig gewünschte durchgängige Gestaltung des Fahrzeugäußeren im landesweiten CD unter Verzicht auf Fremdwerbung. Aufgrund der durch diese erzielten Einnahmen ist eine vollständige entsprechende Außengestaltung der Busse kurzfristig nicht umsetzbar. Vorschlag des Landes hierzu ist, dass die Aufgabenträger in künftigen Verkehrsverträgen entsprechende Regelungen vorsehen. Das Problem der somit entstehenden Einnahmelücke ist hiermit aber nicht zu beheben. Die Abstimmungen zu dieser Frage dauern an; eine Umsetzung der Maßnahme und v.a. deren Zeithorizont ist deshalb gegenwärtig nicht genau absehbar.

Im Zusammenhang mit der Haltestellengestaltung ist auch die Ausstattung mit **DFI-Anzeigen** zu benennen. Das Land fördert im Rahmen des Projekts zu Anschlussicherung und Echtzeit über die NAH.SH GmbH den Aufbau solcher Einrichtungen finanziell. Dabei ist in den Fördergrundsätzen eine Einteilung der Haltestellen in die Prioritäten A und B sowie solche, für die keine Förderung in Frage kommt, nach Entfernung zu einem Bahnhof, Gesamtzahl der Busabfahrten/Tag bzw. der die Haltestellen anfahrenen Linien vorgenommen; Anzeiger der Priorität B werden bei der Förderung nachrangig behandelt. Im Kreis Plön erfüllen folgende Haltestellen die Förder-Kriterien (Prioritätenklasse in Klammern): Schönberg, Bahnhof (B), Bahnhofstraße (B) und Ostseestraße (B); Lütjenburg, ZOB (B) und Markt (B); Plön, ZOB (A) und Lütjenburger Straße (B); Preetz, ZOB (A) und Garnkorb (B); Klausdorf, Schule (B) und Schulstraße (B). Fördermittelempfänger können dabei nur Kommunen sein, wobei die Kooperation mit Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Technik und Datenversorgung kein Problem ist. Die NAH.SH GmbH bietet jedoch auch selbst ein Hintergrundsystem zur einfachen Datenversorgung der Anzeiger an. Ausgehend von der

Einschätzung der Gemeinde Heikendorf wird die Aufnahme der dortigen Haltestelle „Rathaus“ als eine der meistgenutzten im Kreisgebiet in die Liste der Förderfähigkeit als sachgerecht angesehen; dies wurde der NAH.SH GmbH übermittelt.

Neben der Thematik des landesweiten CD werden im 3. RNVP (dort Kap. 6.6) noch weitere Vorgaben gemacht, auf die an dieser Stelle verwiesen wird, allerdings unter der Einschränkung, dass angesichts der landesweiten Entwicklungen die Marke „VRK“ nicht mehr öffentlichkeitswirksam verwendet wird und auch das gemeinsame Fahrplanbuch nicht mehr existiert (vgl. Kap. 4.2.10). Ergänzend wird auf das Erfordernis einer intensiven Bekanntmachung (mindestens über Presse, eigene Druckerzeugnisse und im Internet) neuer oder stark veränderter Angebote hingewiesen, um ihren Erfolg im Verkehrsmarkt zu fördern. Insbesondere werden die in Kap. 5.1 dargestellten Maßnahmen hierfür Anlass bieten, z.T. auch solche aus den Kap. 5.2, 5.3 (jeweils inkl. Unterkapiteln) und 5.4. Grundsätzlich ist stets die Konkurrenzsituation des ÖPNV zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, insbesondere des PKW (auch als Mitfahrer), im Blick zu behalten; dies kann auch mit dem Ziel der Gewinnung neuer Kunden und als Voraussetzung der Verankerung des ÖPNV und seiner Vorzüge im Bewusstsein der Menschen eine breitere Aufstellung im Bereich der Marketingmaßnahmen erfordern.

Auch bei Kommunikationsmaßnahmen ist der **Barrierefreiheit** Beachtung zu schenken (Schriftgrößen und -deutlichkeit, Kontraste; vgl. DIN-Norm 32975; außerdem Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0 und WCAG 2.0 in Verbindung mit Richtlinie (EU)

2016/2102¹⁰ für Inhalte auf Internetseiten und mobilen Endgeräten). Ab Fahrplan 2019/20 werden unter dem Aspekt des dann vorhandenen Niederflerbus-Anteils diejenigen Fahrten, die verlässlich mit solchen Fahrzeugen gefahren werden, in den Fahrplanauskunftsmedien veröffentlicht; bei vollständig mit solchen Fahrzeugen bedienten Linien genügt ein entsprechender genereller Hinweis. Auch eine Kennzeichnung barrierefreier Haltestellen ebendort wird angestrebt, wobei idealerweise eine Differenzierung zwischen Ausstattung mit erhöhtem Bordstein und mit taktilen Leitelementen erfolgen sollte.

Bezüglich der hier in Rede stehenden Thematik ist schließlich dem aktuell intensiv diskutierten Aspekt der **Einrichtung von freiem WLAN** in öffentlichen Verkehrsmitteln Aufmerksamkeit zu widmen. Zur Zeit sind überwiegend große, städtische Verkehrsbetriebe und die Bahnunternehmen beim SPNV (und Fernverkehr) mit der praktischen Umsetzung im Rahmen von Pilotversuchen beschäftigt. Neben grundsätzlich vorhandenen rechtlichen Fragen stellt sich für einen ländlichen Raum wie den Kreis Plön das Problem eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses – auch im Lichte der Netzabdeckung und infolgedessen der Qualität dieser Serviceleistung. Nach Angaben zum Pilotversuch der Bremer Straßenbahn AG fallen für das Verkehrsunternehmen neben den Aufwendungen für die Installation der Router in den Fahrzeugen Kosten für Datenkarte, Provider, Wartung und Instandhaltung an. Die im Rahmen dieses Pilotversuchs getätigte Fahrgastbefragung erbrachte zwar eine insgesamt positive Resonanz besonders bei Vielfahrern, allerdings nutzten 46% der Befragten das Angebot aus

¹⁰) Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Internetinhalten, für öffentliche Stellen ab 23.09.2019 für neue, ab 23.09.2020 für bestehende Seiten, ab 23.06.2021 für mobile Anwendungen verbindlich

verschiedenen Gründen nicht (in Hamburg und Augsburg wurden bei deren Pilotprojekten Verhältnisse in ähnlicher Größenordnung festgestellt). Eine möglicherweise zukünftig häufigere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wurde demgegenüber von 14% bekundet. Ähnlich viele Befragte fühlten sich aber auch durch die Nutzung der Smartphones, Tablets u.ä. Geräten gestört, dabei überproportional viele ältere Fahrgäste. Und trotz des großstädtischen Gebiets bemängelten 15% schlechten Empfang. Somit dürfte dieses Thema angesichts der sonstigen auch in dieser RNVP-Fortschreibung dargestellten Herausforderungen eher nachrangig sein; dennoch ist es nicht vernachlässigbar, da die Entwicklung der nächsten Jahre dahin gehen kann, dass ein solches Angebot zum kundenseitig erwarteten Service zählt.

5.6 Weitere Anforderungen an die Leistungserstellung

In den vorstehenden Ausführungen der Kap. 5.1 bis 5.5 ist bereits eine Vielzahl von Elementen und Anforderungen hinsichtlich qualitativ hochwertiger ÖPNV-Leistungen im Kreis Plön enthalten. Ergänzend hierzu ist es als notwendig anzusehen, dass das **Fahrpersonal** in ordentlicher und gepflegter Dienstkleidung seinen Dienst zu versehen hat und der deutschen Sprache so mächtig sein muss, dass es keine Verständigungsschwierigkeiten mit den Fahrgästen und auch der Betriebsleitung gibt; zudem sind umfassende Strecken-, Liniennetz- und Tarifenkenntnisse, sichere Fahrweise und kundenfreundliches und hilfsbereites Verhalten gegenüber den Fahrgästen gefordert; letzteres gilt insbesondere gegenüber mobilitätseingeschränkten oder älteren Fahrgästen. Entsprechende Schulungen (wie im 3. RNVP, Kap. 6.9 gefordert) werden erwartet.

Weiterhin sind möglichst hohe **Pünktlichkeitswerte** in der Verkehrsabwicklung anzustreben. Maßstab hierfür sind die in Kap.

4.2.9 im Zusammenhang mit öDAen genannten Werte (max. 5 min Verspätung und 1 min Verfrühung in 90% der Fahrten). Fahrpläne sind so zu gestalten, dass diese Werte mit **sicherer, möglichst komfortabler und kraftstoffsparender Fahrweise** zu erreichen sind.

Maßnahmen zur Qualitätsüberprüfung werden ebenfalls im eben genannten Kap. des 3. RNVP aufgeführt.

Abschließend ist festzuhalten, dass der Kreis Plön selbstverständlich voraussetzt, dass Unternehmen, die im Kreis ÖPNV-Leistungen anbieten, die durch den jeweils geltenden Rechtsrahmen vorgegebenen **arbeitsrechtlichen Bestimmungen**, besonders auch im Hinblick auf die Entlohnung und die Tarifvertragsanwendung, einhalten.

5.7 Bushaltestellen

5.7.1 Allgemeines

Wie bereits (auch im 3. RNVP) mehrfach erläutert, ist gemäß den Bestimmungen des PBefG (§ 8, Abs. 3) im RNVP die Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, zu verankern. Maßnahmen, Umsetzungszeitpunkte und Ausnahmen sind hierzu darzustellen. Neben dem **Einsatz barrierefreier Busse**, zu dem in **Kap. 5.3.1** Aussagen getätigt sind, ist auch die entsprechende Gestaltung der Haltestellen ein sehr relevanter Bestandteil der Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV; beide Komponenten ergänzen sich gegenseitig.

5.7.2 Verantwortlichkeit bezüglich der Ausgestaltung

Zwar weist das PBefG bzgl. der Verantwortlichkeit im Hinblick auf die Ausgestaltung der Haltestellen keinen unmittelbaren Adressaten auf,

denn allein durch die Verpflichtung des Kreises, auch diesbezüglich konkrete Aussagen im RNVP im Hinblick auf die Erreichung der Barrierefreiheit zu tätigen, erwächst keine Obliegenheit, die erforderlichen Baumaßnahmen zu planen bzw. auf eigene Kosten umzusetzen. Gleichwohl wurden die Gemeinden seitens der Kreisverwaltung während der letzten Jahre im Rahmen dieser Maßnahmen sowohl bzgl. finanzieller als auch technischer Fragen intensiv beraten; zusätzlich fördert der Kreis den betreffenden Umbau mit einer Quote bis zu 75 % seit dem Jahr 2012. Die Aussagen im RNVP und mithin auch die zeitliche Zielvorgabe „01.01.2022“ stellen folglich und ausschließlich abwägungserhebliche Belange im Rahmen von Ermessens- und Planungsentscheidungen für andere Behörden dar.

Allerdings sind die Haltestellen Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur bzw. des öffentlichen Straßenverkehrs, so dass maßgeblich für die entsprechende Zuständigkeit das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH), das Fernstraßengesetz (FStrG) sowie das Straßenverkehrsgesetz (StVG) sind. Die nachstehende Übersicht beschreibt, wer prinzipiell für die Errichtung bzw. Unterhaltung des jeweiligen Bestandteils einer Haltestelle die Verantwortung trägt und wann insoweit Ausnahmen von der Regel in Frage kommen. Die hier getätigten Aussagen bezüglich der Zuständigkeiten stehen sämtlich unter dem Vorbehalt, dass der Straßenbaulastträger und ein Dritter keine abweichende Vereinbarung über die Straßenbaulast oder über die Herstellung oder Unterhaltung von Straßenteilen getroffen haben (§ 16 Abs. 1 StrWG SH / § 5 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 FStrG).

Bestandteil	Verantwortlichkeit	Evtl. Ausnahme
Bushaltebuchten	Träger der Straßenbaulast „Straße“ (Bushaltebuchten sind unselbständiger Bestandteil der öffentlichen Straße)	(-)
Wartebereiche	Träger der Straßenbaulast „Gehweg“ bzw., falls der Wartebereich sich nicht an/auf einem Gehweg befindet, derjenige, der diesen errichtet hat bzw. herstellen möchte	Mehrkostenabwälzung auf Dritte im Falle einer(s) aufwendigeren Herstellung/Ausbaus auf dessen Anforderung hin
Haltestellenschilder / Fahrgastinformationen	Verkehrsunternehmen	(-)
Zugänge zu Haltestellen / Fahrgastunterstände / Abfallbehälter	Gemeinde	(-)

Soweit die Zuständigkeit mehrerer Straßenbaulastträger gegeben ist oder z. B. die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung steht, bedarf es vor Umsetzung der Maßnahmen

einer frühzeitigen verbindlichen Abstimmung zwischen den Maßnahmenträgern, den Vertretern von Menschen mit Behinderungen sowie unter Umständen den Fördermittelgebern.

5.7.3 Ausnahmen von der Pflicht zur barrierefreien Ausgestaltung

Bereits in den entsprechenden Ausführungen des 3. RNVP wird deutlich, dass es der Kreis grundsätzlich nicht als realistisch ansieht, alle vorhandenen Haltestellen bis zu o.g. Datum barrierefrei auszubauen. Auf Grund der derzeit fehlenden landesseitigen Regelung zu Ausnahmetatbeständen sieht sich der Kreis Plön als Aufgabenträger in der Pflicht, entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG von der Möglichkeit, Ausnahmen bzw. Ausnahmetatbestände für einen Umsetzungszeitpunkt nach dem 01.01.2022 zu benennen, Gebrauch machen zu müssen; der kurz vor der Vollendung stehende Leitfaden der NAH.SH GmbH erfüllt die hierfür notwendigen Kriterien nicht¹¹.

Basierend auf dem § 8 Abs. 3, Sätze 4 und 5 PBefG sind die Ausnahmen im RNVP konkret zu benennen sowie - unter Erwähnung zeitlicher Vorgaben und erforderlicher Maßnahmen - zu begründen. Ausschließlich das Land weist in § 62 Abs. 2 PBefG die Kompetenz auf, Ausnahmetatbestände zu bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit als solcher und ohne Nennung einer Frist rechtfertigen.

¹¹) In Vorbereitung befindlich ist ein Leitfaden der NAH.SH GmbH zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen. In diesem werden u.a. Ausnahmetatbestände benannt. Diese gewährleisten jedoch aus Sicht des Kreises keine im Hinblick auf die Realisierbarkeit bis 01.01.2022 zielführende Eingrenzung der zum Ausbau vorzusehenden Haltestellen. Zudem ist einem Leitfaden keine unmittelbare rechtliche Wirksamkeit zuzuschreiben.

Vor diesem Hintergrund wird die Frist zur Realisierung des barrierefreien Ausbaus der betroffenen Haltestellen bei Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgenden Ausnahmetatbestände **vorerst bis 31.12.2025** verlängert. Dieser Zeitpunkt steht in engem Zusammenhang mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zugunsten der VKP; dieser verankert als Zielsetzung die vollständige Umstellung auf Niederflurfahrzeuge bis Ende 2025. Daneben ermöglicht dieser Ansatz, auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse im nächsten RNVP die Frist darüber hinaus zu verlängern.

Ausnahmetatbestände:

Die sich anschließenden Tatbestände stehen im Einklang mit diversen aktuellen Diskussionen/Regelwerken (und beinhalten auch die Ausnahmen aus dem zukünftigen Leitfaden der NAH.SH) sowie dem Regel-Ausnahme-Prinzip:

1. Bauliche Gründe:

- Keine barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle durch unbefestigten Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz;
- Keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (Gründerwerb);

2. Topografische Gründe:

- Hanglage, d.h. die maximal zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden sowie eine Kippgefahr beim Ein- und Aussteigen auszuschließen, kann nicht eingehalten werden;

3. Funktionale Gründe:

- Temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr (SEV, Umbauarbeiten oder verkehrsbedingten Umleitungen);
- Haltestellen im Probebetrieb – eine provisorische Umsetzung von (Aspekten der) Barrierefreiheit ist zu prüfen, die Mindeststandards gelten ab Einführung des Regelbetriebs;
- Haltestellen, die ausschließlich mit Taxi-/PKW-basierten Bedarfsverkehren bedient werden; dies gilt bezüglich der Bordsteinhöhe ebenfalls für ausschließlich mit Kleinbussen bediente Haltestellen unter der Maßgabe der gesonderten Prüfung in Rücksprache mit dem durchführenden Verkehrsunternehmen;
- Haltestellen, deren Bestand durch absehbare Linienwegänderungen nicht langfristig gesichert ist;
- Haltestellen, die je Richtungshaltestelle ausschließlich an Schultagen von max. 3 Fahrten bedient werden und weniger als 30 Ein-/Aussteiger pro Tag aufweisen; mindestens eine Haltestelle je Wohnplatz über 200 Einwohner ist barrierefrei auszubauen.

Andere gleichwertige Gründe sind im Einzelfall darzulegen.

Im Hinblick auf die im 3. RNVP Erwähnung findenden **drei Haltestellenkategorien** ist festzuhalten, dass deren Kategorisierung mit der folgenden Ausnahme keinen Einfluss auf die erwähnten Tatbestände hat. Haltestellen der Kategorie I (zentrale, aufkommensstarke Haltestellen größerer Gemeinden, meist Knotenpunkte des Liniennetzes und solche mit Verknüpfungsfunktion) sind keiner Ausnahme zugänglich.



Abb. 18: Barrierefreie Haltestelle mit abgesenktem Bordstein zur Fahrbahnüberquerung, erhöhtem Bordstein im Haltebereich des Busses, Bodenindikatoren und geräumiger Wartefläche (in Heikendorf)

Sollte aus baulichen, topografischen oder funktionalen Gründen eine vollständige Umsetzung der für die Barrierefreiheit gültigen Mindeststandards am gegebenen Standort nicht möglich sein, so sind Maßnahmen für Umsetzbarkeit der Mindeststandards zu prüfen. Dazu gehören z.B.:

- Verlegung der Haltestelle an einen benachbarten Standort (wobei ein Abstand zum bestehenden Standort von ca. 100 m nicht überschritten werden sollte),

- Neuordnung des Straßenraums z.B. durch Fahrbahneinengung (Buskap), Verlegung eines Radwegs, Begradigung einer Busbucht;
- Verwendung von 22-24 cm hohen Sonderbordsteinen, um auf das Ausklappen der Rampe verzichten zu können (dies kann nur in bestimmten Fällen zur Anwendung kommen, denn: es bedarf einer baulichen Gestaltung derart, dass der Bus exakt geradlinig an den Bordstein heranfahren kann, sonst führt dies zu Schäden an der Karosserie; ferner besteht bei dieser Bordsteinhöhe die Gefahr des Aufsetzens von Außenschwingtüren auf der Wartefläche bzw. der Bus muss, um dies zu vermeiden, weiter entfernt vom Bordstein halten, was wiederum den Einsatz der Rampe erfordert);
- Zukauf eines Grundstücks mit vertretbarem Aufwand zur Realisierung der Haltestellentiefe;
- Teilaufhöhung/verkürzte Haltestellenanlage, um zumindest an einer Bustür die barrierefreie Zugänglichkeit zu ermöglichen.

5.7.4 Weitere Aspekte

Zur Unterstützung des Prozesses des barrierefreien Haltestellenausbaus wird der Kreis Plön ein Haltestellenkataster aufbauen. Die in diesem Zuge gewonnenen Daten sollen in das Geo-Datensystem des Kreises integriert werden, um die Informationen möglichst umfassend verfügbar zu machen. Zudem fördert der Kreis (wie in Kap. 3.1 bereits verdeutlicht) den Haltestellenausbau durch Zuwendungen an die Gemeinden als Baulasträger und hat in seinen Haushaltsansätzen seit 2016 das Fördermittelvolumen von 140.000 Euro über 230.000 Euro in 2017 auf 265.000 Euro in 2018 angehoben.

Außerdem wird, wie schon erwähnt, derzeit durch die NAH.SH GmbH ein Leitfaden für Mindeststandards zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen erarbeitet, der kurz vor der Vollendung steht. Adressaten sind die Aufgabenträger und Baulastträger im Verbundgebiet. Dieser Leitfaden ist nach seiner Veröffentlichung zu berücksichtigen. Grundlage für die Details der barrierefreien Haltestellengestaltung finden sich überdies in verschiedenen Normen und Richtlinien, wesentlich hierbei sind: DIN 18040-3, DIN 32975, DIN 32984, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) der FGSV.

Die dem Kreis bekannten Haltestellen-Ausbauplanungen der Gemeinden (beginnend mit dem Jahr 2017) sind in Anlage 7 aufgelistet.

5.8 Sonstige bauliche Infrastruktur

Hinsichtlich der **Fähranleger** ist zu konstatieren, dass im Bereich des Kreises die Anlagen in Mönkeberg und Laboe als barrierefrei bzw. -arm einzustufen sind (vgl. 3. RNVP). Handlungsbedarf besteht in dieser Hinsicht am Anleger Möltenort, da hier die Schiffe bislang ausschließlich über Treppen zu erreichen sind. Laut Mitteilung der Gemeindewerke Heikendorf sind angesichts der Besonderheiten des Anlegers (Wasserbauwerk, bauliche Verbindung mit anderweitig genutzten Elementen wassersportlicher bzw. touristischer Art) die notwendigen Anforderungen und die konkrete bauliche Konzeption vorab umfassend zu betrachten. Sodann muss die Finanzierung geklärt werden.

Für die Bahnhöfe ist als Aufgabenträger das Land zuständig, jedoch ist die Gestaltung der **Bahnhofsumfelder** Gemeindesache. Hier

werden im Zuge mehrerer neu zu errichtender Bahnhalte im Kreisgebiet gestalterische Aktivitäten erforderlich. Auch hier gilt es, die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Im Rahmen der Technischen Spezifikationen für Interoperabilität im Schienenverkehr der Europäischen Union sind entsprechende Anforderungen auch für die Bahnhofsvorplätze und Wege bzw. Zugangsanlagen niedergelegt (TSI/PRM, in Verbindung hiermit VO(EU) 1300/2014).

Als **bedeutende Straßenbaumaßnahme** im Kreisgebiet ist der Weiterbau der BAB 21 anzusehen. Hier ist für den Abschnitt 3A Kleinbarkau – Nettelsee der Planfeststellungsbeschluss am 21.12.2016 erfolgt. Die Baumaßnahmenumsetzung ist ab 2018 wahrscheinlich; eine Fertigstellung wird derzeit für 2022 vorgesehen. Auswirkungen auf den ÖPNV gehen hiervon mit Blick auf die Linie 410 (Verzögerungen im Betriebsablauf, Umleitungen), ggf. auch die Linien 416, 425 und 427, aus.

Die im 3. RNVP in Kap. 6.3.3 aufgeführten **Anforderungen an den Straßenraum und die Lichtsignalanlagen** sind aus Sicht des Kreises weiterhin gültig.

5.9 Vergaben / Verträge

5.9.1 Netz „Eigenbetrieb“

Wie mehrfach dargestellt, wurde das Netz „Eigenbetrieb“ mit Wirkung zum 11.12.2016 an die interne Betreiberin VKP direkt vergeben; seither ist ein öDA zwischen dieser und dem Aufgabenträger Kreis Plön in Kraft, der die Modalitäten im Einzelnen regelt. Besonders hervorzuheben ist hier, dass Spielräume für Veränderungen der Leistung gelassen werden. D.h. dass, obgleich eine Vergabe des Verkehrs auf Basis des seinerzeitigen Status quo erfolgte, die Weiterentwicklung gemäß den Zielsetzungen des 3. RNVP (ITF-

Konzept) im Rahmen des bestehenden öDA umsetzbar ist. Die Laufzeit des Vertrages erstreckt sich über 10 Jahre bis 10.12.2026. Auf die Integration des Netzes „Südwest“ in das Netz „Eigenbetrieb“ wurde schon eingegangen (vgl. Kap. 3.1 und 4.2.9).

5.9.2 Netz „Mitte“

Die Linien 4310 und 4330 sind mit einer Laufzeit bis zum 10.12.2019 eigenwirtschaftlich genehmigt; für die Linie 300 im Abschnitt Kiel HBF – Raisdorf gilt dies ebenso. Die bisherige Betreiberin dieser Linien Autokraft GmbH hat zu erkennen gegeben, den Verkehr dort nach Auslaufen der derzeitigen Genehmigungen, d.h. ab dem 11.12.2019 nicht mehr eigenwirtschaftlich anbieten zu können. In diesem Zusammenhang ist von Belang, dass die Aufgabenträgerin Landeshauptstadt Kiel (im Lichte des Ergebnisses externer Rechtsberatung) erklärt hat, dass die Linie 300 aufgrund ihrer Bedeutung außerhalb des Stadtgebiets – anders als im 3. RNVP skizziert – nicht ihrer Aufgabenträgerschaft unterfällt und folglich nicht in die vorgesehene Direktvergabe an die KVG integriert werden soll. Gleiches gilt für die Linie 2 im Abschnitt Kiel-Wellingdorf – Raisdorf als Folge einer durch die Landeshauptstadt Kiel im Zusammenhang mit der Eröffnung des SPNV-Betriebes auf der Strecke Kiel – Schönberger Strand (Bahnhof Oppendorf) geplanten Brechung der Linie in Kiel-Wellingdorf. Die vorstehend genannten Linien bzw. Linienabschnitte bilden nunmehr in ihrer Gesamtheit das Netz „Mitte“ des Kreises Plön; hiermit sollen die Möglichkeiten einer integrierten Neuordnung der Busverkehre im Raum Schwentinental unter Berücksichtigung eines kreisweiten Netzgedankens im Sinne des 3. RNVP und neuer Entwicklungen im Bereich des SPNV durch den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck mit Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte und Ausweitung des Zugangebotes gesichert werden. Dabei sind diejenigen Abschnitte der genannten Linien bzw.

Linienabschnitte, die auf dem Gebiet benachbarter Aufgabenträger (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Ostholstein) verlaufen, als abgehende Leistungen im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 anzusehen, so dass dem Kreis Plön die Eigenschaft der zuständigen Behörde im Sinne der genannten Verordnung für das gesamte Netz „Mitte“ in diesem Sinne zukommt. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 07.12.2017 beschlossen, dieses Netz insgesamt an die interne Betreiberin VKP direkt zu vergeben; unmittelbar folgt daraus die Erbringung der Verkehrsleistung ab dem Zeitpunkt des Auslaufens der bestehenden Genehmigungen durch diese auf der Grundlage eines öDA. Erwägungsgründe hierfür sind:

- Möglichkeit flexibler und gleichzeitig kostengünstiger Anpassungen des Bedienungsangebotes bei entsprechenden neuen Anforderungen infolge der direkten Kontroll- und Durchgriffsmöglichkeiten,
- vor demselben Hintergrund möglichst hohe Flexibilität bei der Reaktion auf neue Entwicklungen z.B. im technischen Bereich, die langfristiger Investitionen bedürfen,
- Realisierung von Kostenvorteilen beim Vergabeverfahren selbst.

Gemäß dieses Beschlusses kommt der Kreisverwaltung nunmehr die Aufgabe zu, zeitnah gemeinsam mit der VKP die Verkehrsleistung im betroffenen Gebiet, ausgehend von den **unten beschriebenen Eckpunkten**, zu überplanen und dem Kreistag rechtzeitig vor der erforderlichen Vorabveröffentlichung im EU-Amtsblatt zum Beschluss vorzulegen. Zu beachten sind bei den Planungen die in Kap. 5.1.1 genannten Kriterien, die Qualitätsanforderungen und der Finanzierungsbedarf. Zwingend sind auch die Vorbereitung und der Abschluss des öDA mit der VKP. Im Falle der Linie 4310 gilt es

dabei, vorab mit dem Kreis Ostholstein eine Übereinkunft zur Ausgestaltung und ggf. zur Mitfinanzierung der Linie zu erzielen.

Linie 4310: Wichtige Regionalverkehrsverbindung Kiel ZOB – Raisdorf – Rastorfer Kreuz – Selent – Lütjenburg – Kaköhl – Weißenhaus – Oldenburg/H. mit Verkehrsfunktion für alle Nachfragesegmente.

- Verbindung mit einer zügigen Beförderung sicherstellenden Linienführung mindestens zwischen Kiel, ZOB und Lütjenburg, ZOB im Taktverkehr, montags-freitags ca. 5 – 23 Uhr (60-min-Takt; Abweichungen im Schülerverkehr möglich), samstags ca. 6 – 22 Uhr (120-min-Takt mit Verstärkern), sonntags/feiertags ca. 8 – 22 Uhr (120-min-Takt), Taktverkehr zwischen Lütjenburg und Oldenburg im 120-min-Takt während der eben genannten Betriebszeiten; im Falle einer Linienbrechung in Lütjenburg oder östlich davon sind Verknüpfungen mit kurzer Übergangszeit einzuplanen.
- Bedarfsgerechte Abwicklung der Belange der Schülerverkehre der angebundenen Orte, insbesondere der auf die Schulen in Lütjenburg, Selent und Raisdorf ausgerichteten Bedarfe. Ferner ist bei Bedarf die Erreichbarkeit des Schulzentrums Elmschenhagen sowie des Berufsbildungszentrums Gaarden sicherzustellen.
- Möglichst optimale Anschlussgestaltung in Lütjenburg, am Rastorfer Kreuz (bzw. an einem ersatzweisen Ort gemäß 3. RNVP) sowie am Bahnhof Raisdorf.

Linie 4330: Regionalverkehr Raisdorf – Preetz – Schellhorn – Plön, überwiegend vertakteter Verkehr mit vorwiegender Berücksichtigung der Belange des Schüler- und Berufsverkehrs.

- Fahrtenangebot wird bedarfsgerecht gestaltet; eine Straffung gegenüber den Planzahlen des 3. RNVP v.a. im Abschnitt Raisdorf – Preetz ist möglich; mindestens durch günstige Umsteigeverbindungen werden Verbindungen von/nach Kiel und in den Ostseepark Raisdorf gewährleistet.
- Eine bedarfsgerechte Anbindung der Orte Wielen und Wittmoldt ist zu prüfen.
- Bedarfsgerechte Abwicklung der Belange der Schülerverkehre der angebundenen Orte, insbesondere der auf die Schulen in Plön, Preetz und Raisdorf ausgerichteten Bedarfe. Ferner ist bei Bedarf die Erreichbarkeit des Schulzentrums Elmschenhagen sowie des Berufsbildungszentrums Gaarden sicherzustellen.
- Möglichst optimale Anschlussgestaltung an den Bahnhöfen Raisdorf (Bahn: primär Richtung Kiel), Preetz und Plön.

Linie 300: Ortsverkehr Schwentimental (Raisdorf) mit Verbindung nach Kiel mit Verkehrsfunktion für alle Nachfragesegmente.

- Taktverkehr montags-freitags ca. 6 – 20 Uhr, samstags ca. 8 – 17 Uhr (jeweils 60-min-Takt, Abweichungen im Schülerverkehr möglich).
- Möglichst optimale Anschlussgestaltung zum Kieler Stadtverkehr in Elmschenhagen bzw. zum SPNV am Bhf. Raisdorf

Linie 2: Ortsverkehr Schwentimental (Raisdorf – Klausdorf) mit Verkehrsfunktion für alle Nachfragesegmente.

- Anschluss an den Kieler Stadtverkehr,
- Taktverkehr montags-freitags ca. 6 – 20 Uhr, Sa ca. 9 – 17 Uhr (jeweils 60-min-Takt), Abweichungen im Schülerverkehr möglich.
- Möglichst optimale Anschlussgestaltung zum SPNV am Bhf. Raisdorf, nach Einrichtung des geplanten Bahnhofs. Ostseepark

an diesem (zur Anbindung von Klausdorf an die Schiene) und an der Haltestelle „Klausdorf, Schule“ oder „Rosenweg“ (zur Anbindung an den Kieler Stadtverkehr).

Für die Feinerschließung von Schwentinal-Raisdorf einschließlich der Gewerbegebiete ist eine abgestimmte Streckenführung und Fahrplangestaltung der Linien 2, 300 und 4330 vorzunehmen. Für die bedarfsgerechte Abwicklung des von Schwentinal (als Wohnort) ausgehenden Schülerverkehrs ist ebenso eine abgestimmte Angebotsgestaltung dieser Linien und mit den Kieler Stadtverkehrslinien 1 und 22 erforderlich.

An **Qualitätskriterien** sind für die Neuvergabe des Netzes Mitte maßgeblich:

- die in Kap. 4.2.9 benannten Festlegungen in öDAen zu Pünktlichkeit, Barrierefreiheit (Fuhrpark – ergänzend hierzu Kap. 5.3.1 – und Kennzeichnung der mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführten Fahrten in Auskunftsmedien) und Fahrzeugausstattung mit automatischen Haltestellenansagen und TFT-Bildschirm-Innenanzeigen sowie Verlinkung unternehmenseigener Internetseite mit NAH.SH-Internetseite (landesweite Fahrplanauskunft);
- hinsichtlich der Fahrzeugeigenschaften ergänzend die in Kap. 5.3.2 in Verbindung mit dem 3. RNVP (dort Kap. 5.1.1) getätigten Vorgaben an Fahrzeuge und deren Größe bzw. Auslastung, wobei der als Soll-Bestimmung genannte Wert des Durchschnittsalters von 7 Jahren nicht überschritten werden darf; daneben muss eine Beteiligung am Anschlusssicherungs-/Echtzeitauskunftssystem und die Ausstattung eines repräsentativen Anteils der Fahrzeuge mit automatischem Zählsystem erfolgen;

- in Bezug auf Tarif und Vertrieb die vollumfängliche Anwendung des SH-Tarifes in jeweils aktuell geltender Version (Fahrkartensortiment und Preisstruktur) einschließlich der im Busverkehr des Kreises Plön geltenden regionalen VRK-Sonderangebote; Gleiches gilt für die Anwendung bargeldloser Fahrtberechtigungen, zumindest des zukünftigen „Handytickets“ der NAH.SH-App (vgl. Kap. 5.4);
- die Umsetzung des NAH.SH-CD bei Printmedien (unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit); für die Haltestellenschilder, -masten und Aushänge sowie die Außengestaltung der Busse gilt dies entsprechend dem jeweils aktuell vereinbarten Regelungsstand.
- die in Kap. 5.6 dargestellten weiteren Anforderungen (in Verbindung mit Kap. 6.9 des 3. RNVP).

5.9.3 Netze anderer Aufgabenträger

Neben den vorstehend aufgeführten Teilnetzen werden Teilgebiete im Westen des Kreises (Ostufergemeinden der Kieler Förde; Schwentinal-Klausdorf) weiterhin von Maßnahmen der benachbarten Aufgabenträgerin Landeshauptstadt Kiel im Bereich der Vergabe betroffen sein, da die Linien 1, 22, 100/101, 512S und 705 aufgrund ihrer verbindenden Funktion und der innerstädtischen Bedeutung weiterhin Bestandteil des städtischen Busnetzes sein werden (auch auf den im Kreisgebiet verlaufenden Abschnitten); auch für das Teilstück Kiel-Wellingdorf – Kiel-Oppendorf der (heutigen) Linie 2 gilt dies. Diese Verkehre werden infolgedessen weiterhin vollständig durch die Landeshauptstadt Kiel finanziert. Zwischen dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel besteht zu diesem Sachverhalt Einvernehmen. Hier kommt somit das Vorhaben letzterer zum Tragen, mit Wirkung zum 01.01.2021 das gesamte städtische Busnetz an die interne Betreiberin KVG erneut zu

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön



Abb. 19: Teilnetze (zukünftig) im Busverkehr des Kreises Plön

vergeben und dann auf der Grundlage eines (neuen) öDA sicherzustellen. Für die auf den genannten Linien geltenden Leistungsmerkmale und Qualitätskriterien ist zunächst der jeweils geltende RNVP der Landeshauptstadt Kiel maßgebend. Der Kreis legt dabei Wert darauf, dass seine eigenen Qualitätskriterien und Vorstellungen zum Verkehrsangebot im Zuge der gegenseitigen Abstimmungen mindestens im Rahmen der RNVP-Erstellung berücksichtigt werden; darüber hinausgehende Anforderungen der Landeshauptstadt Kiel sind aus Kreissicht selbstverständlich zulässig, soweit für den Kreis daraus keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen erwachsen. Für verkehrliche Änderungen in den betreffenden Korridoren in der jeweiligen Fahrbeziehung nach/von Kiel wird derzeit kein Erfordernis gesehen. Sollte bei veränderten Rahmenbedingungen, z.B. als Folge der Reaktivierung des SPNV zwischen Kiel und Schönberger Strand, der Kreis Plön oder die Landeshauptstadt Kiel ein solches erkennen, sind beiderseitige Beratungen bezüglich möglicher Maßnahmen aufzunehmen.

Im Busverkehr wird der Kreis zusätzlich von Linien im Zuständigkeitsbereich der Nachbarkreise Ostholstein (Linien 5507 Eutin – Malente, 5510 Timmdorf – Oberkleveez und 5809 Kaköhl – Hansühn) und Rendsburg-Eckernförde (Linie 541 Negenharrie – Bordesholm) tangiert – hier kommen selbstverständlich deren Vergabestrategien und -zeitpunkte sowie deren Verkehrsverträge zum Tragen.

Gemäß Kap. 6.16 des 3. RNVP gehört auch die Übertragung der Bestellung von Leistungen im Schülerverkehr auf den Kreis mit Schaffung entsprechender vertraglicher Grundlagen zu den noch in Angriff zu nehmenden Aufgaben. Dies wird während der Laufzeit dieser RNVP-Fortschreibung aufzugreifen sein; entsprechend den

Erfahrungen aus anderen Kreisen ist hier mit einer mehrjährigen Projektdauer zu rechnen.

5.10 Finanzierung

Die Aufwendungen für ÖPNV-Leistungen außerhalb der Finanzierung des Schülerverkehrs belaufen sich in 2017 gemäß Haushaltsansatz auf 3,673 Mio. Euro und für 2018 auf 4,044 Mio. Euro. Bei diesen Mitteln erfolgt eine teilweise Gegenfinanzierung gemäß Haushaltsansätzen durch 2,810 Mio. Euro (2017) bzw. 2,460 Mio. Euro (2018) an Kommunalisierungsmitteln und 0,150 Mio. Euro (nur 2017) an Zuweisungen gem. § 15 Abs. 4 FAG. In 2018 kommt eine teilweise Gegenfinanzierung durch Kostenerstattungen und Umlagen hinzu. Die Haushaltsansätze für die Finanzierung des Schülerverkehrs belaufen sich bis 2020 auf jährlich 4,762 Mio. Euro; dies sind 0,488 Mio. Euro mehr als 2016. Als Gesamtsumme der finanziellen Aufwendungen ergibt sich somit für 2017 8,435 Mio. Euro, dies sind 0,926 Mio. Euro mehr als 2016, und für 2018 8,806 Mio. Euro, entsprechend 1,297 Mio. Euro über dem Aufwand von 2016. Deutliche Steigerungen bzw. erstmalige Aufnahme im Einzelnen erfuhren z.B. die Aufwendungen für alternative Bedienformen, die Umsetzung des ITF, eines Konzepts zu e-Mobilität, die Umsetzung des Masterplans Mobilität, die Haltestellendatenbank und auch MAMBA. – Hinzu kommen die Fördermittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen, die in 2017 mit 0,230 Mio. Euro angesetzt sind (davon 0,080 Mio. Euro aus Kommunalisierungsmitteln, Rest aus FAG-Mitteln) und in 2018 mit 0,265 Mio. Euro (vollständig aus Kommunalisierungsmitteln).

Für die Jahre 2019 ff. gibt es noch größere Unsicherheiten: Zum einen gibt es noch keine beschlossene Finanzierungsverordnung des Landes über die Kommunalisierungsmittel – diese ist überdies

zunächst nur für die Jahre 2018 und 2019 in Vorbereitung; auch bei eventuellen weiteren Fördermitteln, z.B. für die Implementierung von e-Mobilität oder für landesweite Buslinien, können sich Neuerungen ergeben. Zum anderen werden die Werte endgültig in den Haushaltsberatungen der betreffenden Jahre beschlossen. Zu den Haushaltsansätzen kann festgehalten werden: Für die Finanzierung des Schülerverkehrs ist bis 2020 jährlich der o.g. Haushaltsansatz veranschlagt. Im Bereich der sonstigen ÖPNV-Finanzierung variieren die Ansätze für diesen Zeitraum von Jahr zu Jahr etwas, liegen aber insgesamt um nahezu 10% über jenem für 2018. Steigerungen sind hier bei den Finanzierungsbeiträgen für die Umsetzung des ITF-Konzepts, alternative Bedienformen und die Fördeschiffahrt (inkl. Busanbindung) zu verzeichnen. Ansätze für die (separate) Finanzierung des Verkehrs im Netz „Mitte“ liegen noch nicht vor. Der Ansatz für die Bezuschussung des Haltestellenausbaus steigt für 2019ff. auf 0,450 Mio. Euro.

Wie im 3. RNVP (dort Kap. 6.14) aufgezeigt wurde, gehört ferner die Überprüfung der im VRK-Vertrag geregelten Finanzierungsströme zu den aus damaliger Sicht „in nächster Zeit abzuarbeitenden Aufgaben, da die zugrundeliegende Datenbasis mit fortschreitender Zeit zunehmend veraltet.“ Vor allem mit der Anforderung weitreichender Rechtssicherheit für die Zukunft wird derzeit mit gutachterlicher Unterstützung an dieser Frage gearbeitet.

5.11 Organisation

Im organisatorischen Bereich sind in den nächsten Jahren keine durchgreifenden Veränderungen zu erwarten. Auf der Ebene des landesweiten Verbundes wird es Aufgabe sein, in Auswertung der Praxis mögliche Optimierungsmöglichkeiten herauszuarbeiten und umzusetzen; entsprechende Beratungen sind wiederholt Thema im

Verbundausschuss. Zudem ist die Form der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen nach wie vor auf keine erneuerte vertragliche Basis gestellt; dieses Problem gilt es zu lösen.

Auf regionaler Ebene ist vor allem der erreichte Stand der Zusammenarbeit zu sichern. Bei einer möglichen Weiterentwicklung, wie sie auch im Masterplan Mobilität als Bestandteil des Maßnahmekanons enthalten ist, sind insbesondere im Falle der Schaffung neuer organisatorischer Strukturen sorgfältig Aufwand und Nutzen abzuwägen; ferner ist stets der Hintergrund des landesweiten Verbunds zu beachten, so dass keine parallelen Strukturen geschaffen werden und den Integrations-Zielsetzungen dort nicht zuwidergehandelt wird. Überdies gelten die im 3. RNVP (dort Kap. 6.14) getätigten Aussagen zu einer Implementierung einer gemeinsamen Aufgabenträgerorganisation bzw. einer Gruppe von Behörden gem. EU-Recht nach wie vor. Bezüglich letzterer kommen auch erhebliche derzeit bestehende Rechtsunsicherheiten hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung hinzu.

Es ist zu ergänzen, dass für das Umsetzungsmanagement des Masterplanes Mobilität der Personalstamm der KielRegion GmbH ab 2018 um drei Mobilitätsmanager erweitert werden soll. Mit der Beschlussfassung des Masterplans am 07.12.2017 (vgl. Kap. 4.3.3) wurden auch diese Maßnahme vom Kreistag beschlossen (für die ersten drei Jahre ab 2018) und entsprechende Finanzmittel bereitgestellt.

6 Schienenverkehr

Nachfolgend wird zusammenfassend ein Überblick über den SPNV hinsichtlich der seit dem 3. RNVP eingetretenen Entwicklungen, des Ist-Zustands und der zukünftigen Planungen und Perspektiven

gegeben. Diese Verkehrssparte ist zwar in der Aufgabenträgerschaft des Landes und somit nicht in der Zuständigkeit des Kreises, mit Blick auf ein möglichst gut aufeinander abgestimmtes Gesamtsystem Bahn-Bus können aber bedeutende Wirkungen auf den Busverkehr im Kreis ausgehen.

6.1 Inhalte des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, 2013-2017)

Der vierte **Landesweite Nahverkehrsplan** (LNVP) wurde als ein Plan für die „vernetzte Mobilität“ entwickelt. Als wichtige Ziele wurden definiert:

- die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0),
- Echtzeitinformation und Anschlussicherung,
- der Ausbau der Marke „NAH.SH“ und
- die Einrichtung eines Verkehrsverbunds Schleswig-Holstein.

Stärker als in den vorherigen Plänen wurden die Mobilitätsbedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste in den Vordergrund gestellt. In Teil 1 steht die „Offensive Nahverkehr“ mit einem prognostizierten Anstieg des Fahrgastaufkommens (um 8 %). In Teil 2 wurde mit dem Szenario „Plus 50 Prozent“ untersucht, mit welchen Maßnahmen der Marktanteil des Nahverkehrs deutlich (um 50 %) gesteigert werden kann.

Zu den auf den Kreis Plön bezogenen konkreten Maßnahmen ist auszuführen (inzwischen teilweise überholt):

Für die Bahnstrecke **Kiel – Lübeck** war die Beschleunigung des stündlichen Regional-Express-Angebotes (auf unter 60 Minuten)

vorgesehen sowie eine zusätzliche stündliche Regionalbahnlinie im Abschnitt zwischen Kiel und Preetz. (Verdichtung auf einen Halbstundentakt).

Für die Strecke **Kiel – Schönberger Strand** wurde für eine Wiederinbetriebnahme das Jahr 2016 anvisiert (als Termin wird inzwischen 2020 genannt); betrieblich war ein durchgehender Stundentakt mit den Stationen (im Kreis Plön): Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg vorgesehen. Ergänzend war mit dem Kreis Plön die Konzeption des Bahn-Bus-Konzepts geplant.

Die Strecke **Neumünster – Ascheberg** wurde unter „Angebotsmaßnahmen Bahn“ im Szenario „Plus 50 Prozent“ für eine mögliche Reaktivierung vorgesehen.

Für den **Bahnhof Ascheberg** wurde die Aufhöhung des Mittelbahnsteigs (als Teilmaßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit) geplant.

Schließlich gehörten die (im Mai 2015 ausgesetzten) **StadtRegionalBahn**-Planungen in der Region Kiel zu den Inhalten des LNVP.

6.2 Verkehrsinfrastruktur Schiene

Durch den Kreis Plön verlaufen vier Eisenbahnstrecken:

- **Kiel – Lübeck** mit den Bahnhöfen im Kreis Plön Raisdorf, Preetz, Ascheberg und Plön,
- **Kiel – Schönberger Strand**; Betriebsaufnahme für SPNV bis 2020/2021 geplant,
- **Neumünster – Ascheberg** (seit 1996 stillgelegt; Einstellung SPNV 1985),

- **Malente – Lütjenburg** (seit 1996 stillgelegt; Einstellung SPNV 1976).

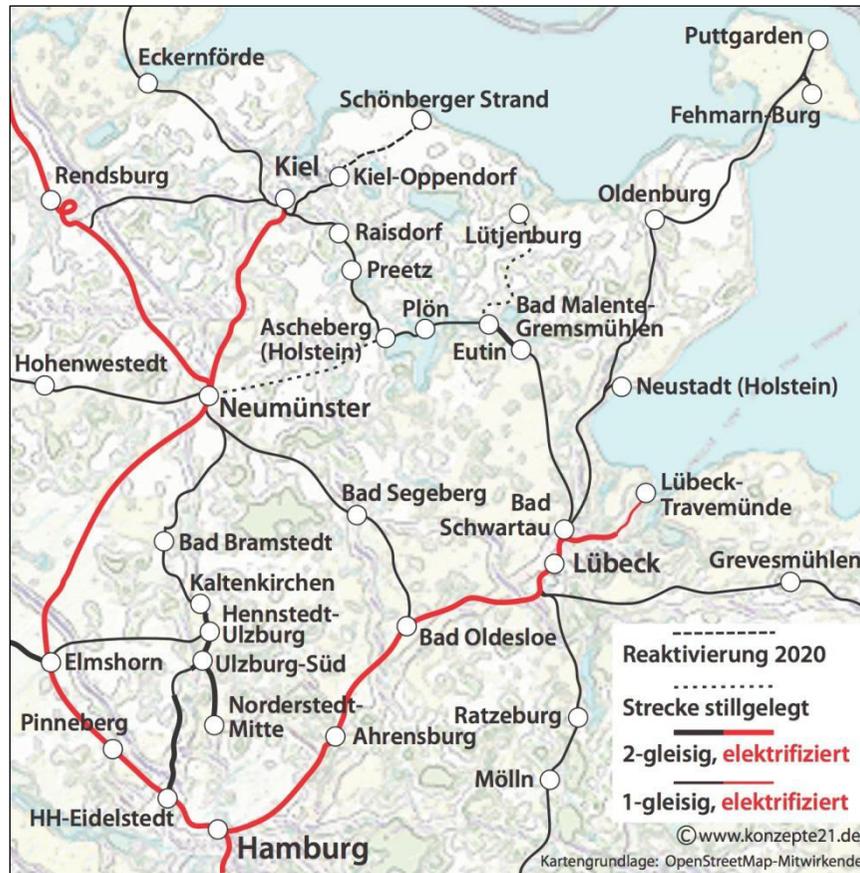


Abb. 20: Eisenbahnnetz (Personenverkehr) im östlichen Landesteil

Detailinformationen zu den einzelnen Strecken gibt die folgende Tabelle wieder:

Bahnstrecke	Kiel – Lübeck	Kiel – Schönberger Strand	Neumünster – Ascheberg	Malente – Lütjenburg
Länge ca. km	80	26	25,5	17,5
davon im Kreis Plön ca.	30 km	17 km	22 km	8 km
Rechtlicher Status	in Betrieb	in Betrieb	stillgelegt	stillgelegt
SPNV bis	in Betrieb	1975/1981	1985	1976
Hauptnutzung z.Zt.	SPNV	SPNV Kiel – Ki-Oppendorf, GV, Museumsbahn	Fahrrad-Draisinen	keine
Vmax* {vor Stilllegung}	100-140 km/h	50 km/h	{100 km/h}	{50 km/h}
Vmax*-Ausbau-Planung	120-140 km/h	60-80 km/h	n/a	n/a
*Streckenhöchstgeschwindigkeit				Quelle: eigene Recherchen

Im Kreis Plön sind die Bahnhöfe Raisdorf, Preetz und Plön (weitestgehend) barrierefrei ausgebaut. Die Planungen für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Ascheberg sind vorbereitet und beinhalten einen ebenerdigen Gleisübergang und eine Aufhöhung des Mittelbahnsteigs. Der Bahnhof Preetz wird mit einem Aufzug nachgerüstet. Neue Bahnhöfe werden generell barrierefrei hergestellt.

6.3 Fahrplanstruktur

6.3.1 Fernverkehr

Im Kreisgebiet werden keine SPNV-Leistungen angeboten. Die Anbindung findet über die Bahnhöfe Kiel HBF, Neumünster und Lübeck HBF statt. Folgende Fernzugpaare verkehren

ab Kiel: IC/ICE nach Frankfurt / Zürich (3x/Tag), Kassel / München (2x/Tag), Frankfurt / Stuttgart (1x/Tag), Berlin (2x/Tag, davon 1x/Tag nach Prag), Frankfurt / Wiesbaden (1x/Tag) zu unterschiedlichen Abfahrtsminuten;

ab Neumünster: zusätzlich nach München (1x/Tag), nach Aarhus und Hamburg (3x/Tag) und nach Köln (ca. 3x/Woche) zu unterschiedlichen Abfahrtsminuten. Die Anschlüsse zwischen Bus

und Fernzug in Neumünster sind daher eher zufällig;

ab Lübeck: nach Kopenhagen / Hamburg (3x/Tag) sowie mehrere Fernzüge zu unterschiedlichen Saisonzeiten. Aufgrund des (angenäherten) RE-/RB-Halbstundentaktes zwischen Kiel und Lübeck gibt es immer akzeptable Anschlüsse.

Im Fernbus-Linienverkehr wird das Kreisgebiet von der Linie Kiel – Bad Segeberg – Lübeck (weiter zu Zielen in Mecklenburg-Vorpommern) durchquert, allerdings ohne Halt im Kreisgebiet. Der ehemalige BerlinLinienBus ist seit Herbst 2016 eingestellt.

6.3.2 Nahverkehr

Seit 2010 gibt es zwischen Kiel und Lübeck ein Schnell-Langsam-Konzept mit RE/RB-Zügen, die jeweils stündlich von ca. 5 bis 21 Uhr verkehren. Damit ergibt sich für die Bahnhöfe im Kreis Plön (Raisdorf, Preetz und Plön) fast genau ein Halbstundentakt. Ascheberg wird stündlich von der RB bedient. Zwischen ca. 21 und 1 Uhr wird im Stundentakt mit Halt an allen Stationen gefahren.

6.4 Fahrgastaufkommen im SPNV

Einen Überblick über die Fahrgastentwicklung im Kreis gibt folgende Tabelle wieder:

Fahrgastzahlen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
im Abschnitt Kiel – Preetz	4.000	4.100	3.090	4.610	4.510	4.660	4.570	4.390	4.410
im Abschnitt Preetz – Eutin	2.700	2.900	2.960	3.200	3.130	3.260	3.090	2.980	3.000
Ein- und Aussteiger									
Raisdorf	918	915	991	963	1051	1068	1.079	1135	1.121
Preetz	1717	1753	1820	1904	2130	2208	2.327	2188	2.222
Ascheberg	455	509	525	430	465	489	500	471	468
Plön	1164	1249	1331	1342	1573	1601	1.605	1575	1.608
Quelle: NAH.SH									

Für die **Strecke Kiel – Lübeck** liegen folgende Fahrgastzahlen für einen durchschnittlichen Tag (Mo-So) vor:

Nach einer steigenden Tendenz des Fahrgastaufkommens an den Bahnhöfen im Kreis Plön im Zusammenhang mit der Einführung des Halbstundentaktes 2010 haben sich die Fahrgastzahlen inzwischen auf dem erhöhten Niveau stabilisiert. Lediglich Ascheberg hat bei gleichbleibendem Angebot (Stundentakt) stagnierende Fahrgastzahlen von knapp 500 am Tag.

Auf dem Abschnitt Kiel – Schönberg der **Strecke Kiel – Schönberger Strand** werden seit 2011 zur Kieler Woche an Freitagen, Samstagen und Sonntagen Züge im 2-Stundentakt angeboten, welche – u.a. abhängig von der Wetterlage – jährlich von 2.000 bis 4.000 Fahrgästen genutzt werden.



Abb. 21: Kieler-Woche-Zug in Schönkirchen

6.5 Zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön

Für den SPNV ist das Land als Aufgabenträger zuständig. Die Aufstockung und Neuverteilung der Regionalisierungsmittel auf Grundlage des sog. "Kieler Schlüssels" verhilft dem Land SH zu einem größeren finanziellen Spielraum bei der Weiterentwicklung des SPNV. Wie in Kap. 3.2.3 schon beschrieben, werden sich die Zuwendungen an das Land von 251,84 Mio. Euro in 2016 und 259,47 Mio. Euro in 2017 über 291,95 Mio. Euro in 2021 (letztes Jahr der Laufzeit dieser RNVP-Fortschreibung) auf 364,85 Mio. Euro in 2031 steigern.

Im Kreis Plön sind folgende Entwicklungen im SPNV geplant:

6.5.1 Strecke Kiel – Lübeck

Nach öffentlichen Protesten aus der Region hat das Land den geplanten Fahrplan für die Bahnstrecke Kiel – Lübeck (vgl. LNVP bis 2017 und RNVP 2013 – 2017) modifiziert. Im Vordergrund steht jetzt die optimierte Bedienung der Region. Damit wurde auf die Forderungen von Kommunen und Bürgerinitiativen eingegangen. Das bisherige Fahrplangerüst soll weitgehend erhalten bleiben; somit können auch die damit verbundenen Bahn-Bus-Anschlüsse in Preetz und Plön aufrechterhalten werden. Eine Fahrzeit von unter einer Stunde zwischen den Endpunkten Kiel und Lübeck, wie ursprünglich vorgesehen, ist perspektivisch möglich, z.B. nach einer Elektrifizierung der Strecke.

Zwischen Preetz und Kiel ist ein Angebotsausbau mit folgenden Maßnahmen geplant:

- Heraufstufung der RB zum RE,
- Einführung einer zusätzlichen RB im Stundentakt zwischen Kiel und Preetz mit Halt an allen Stationen,

- Bedienung von Ascheberg mit allen Zügen,
- deutliche Beschleunigung des RE zwischen Kiel und Preetz um 14 min (Fahrten erfolgen ohne Zwischenhalte),
- Bau neuer Stationen zwischen Kiel und Preetz; im Kreis Plön sind geplant:
 - Raisdorf-Ostseepark,
 - Klinik Preetz und
 - Preetz-Nord (Nähe Sudetenstraße).

Nach Auskunft der NAH.SH GmbH werden mit erster Priorität die beiden Haltepunkte in Preetz umgesetzt und in einem späteren Schritt – nach hierfür notwendigen Arbeiten an der Signalinfrastruktur – der Halt am Ostseepark (frühestens 2021).

In einem späteren Schritt könnte das Betriebskonzept einen zweiten Vorortzug Kiel – Preetz umfassen und so einen Halbstundentakt an allen Stationen zwischen Kiel und Preetz ermöglichen, z.B. im Rahmen eines S-Bahn-Systems im Raum Kiel, wie es im Masterplan Mobilität angedacht ist.

Verknüpfungspunkte Bahn / Bus gibt es an den 4 Bahnhöfen Raisdorf, Preetz, Ascheberg und Plön. Mit der geplanten Einrichtung neuer Bahnstationen in Schwentental und Preetz könnte es weitere Verknüpfungspunkte geben. Da der Stadtverkehr Preetz optimal auf Anschlüsse am heutigen Bahnhofsstandort ausgerichtet ist, beschränkt sich die Relevanz von Umsteigebeziehungen auf Schwentental. Hier könnte ein Haltepunkt "Raisdorf-Ostseepark" evtl. bessere Verknüpfungen ermöglichen als der Bahnhof Raisdorf; Verknüpfungen mit dem SPNV werden bei der Überplanung der Busverkehre in diesem Bereich (vgl. Ausführungen zur Achse Kiel – Lütjenburg in Kap. 5.1.1) in jedem Falle berücksichtigt. Die

Herstellung dieser Anschlüsse sieht das Land als wichtig für den Bau der Station an. Umgekehrt ist die Realisierung dieses Haltepunktes natürlich relevant für diese Planungen zum Busverkehr im Raum Schwentinental.

Vorteile für den Kreis Plön:

- Die geplanten Maßnahmen entsprechen den Wünschen der Fahrgäste und der Region.
- Es profitieren die Städte Schwentinental und Preetz mit neuen Haltepunkten und Ascheberg und Plön mit sauberen Takten und einer Beschleunigung der Züge nach Kiel.

Nachteile für den Kreis Plön:

Nachteile sind z.T. verlängerte Fahrzeiten für Relationen, die einen Umstieg in Kiel erfordern. Dafür profitieren deutlich mehr Menschen vom Ausbau des SPNV und von den häufigeren Fahrten.

Empfehlungen:

Die Pläne des Landes sollten vom Kreis Plön unterstützt werden. Es ist zu fordern, dass die Errichtung des Haltepunktes „Raisdorf-Ostseepark“ gegenüber den beiden zusätzlichen Haltepunkten in Preetz nicht zurückgestellt wird, da das stark frequentierte Gewerbegebiet von dort fußläufig gut erreichbar ist. Um die **Fahrplanstabilität** sicherzustellen, sollte eine Erneuerung von Gleisanlagen zwischen Plön und Eutin und der Einbau einer schnelleren Weiche (ca. 70 km/h statt 50 km/h) für die Bahnhofseinfahrt in Bad Malente-Gremsmühlen geprüft werden.

6.5.2 Strecke Kiel – Schönberger Strand

Die ursprünglich kontrovers diskutierte Wiederinbetriebnahme für einen ganzjährigen SPNV erfolgt nunmehr in zwei Etappen: Am 04.09.2017 wurde der Fahrgastbetrieb auf dem Abschnitt Kiel HBF – Opendorf eröffnet; die Betriebsaufnahme auf der übrigen Teilstrecke ist für 2020 geplant. Dafür muss diese noch umfassend ausgebaut werden. Es sollen mehr Bahnhöfe und Haltepunkte bedient werden als ursprünglich geplant. Im Kreis Plön sind dies zusätzlich der Haltepunkt Passade und die als Kreuzungsbahnhof geplante Station Fiefbergen. Es soll ein Stundentakt mit Halt an allen Stationen angeboten werden mit der Option, diesen später auf einen Halbstundentakt zu verdichten. Durch den Ausbau von mehreren Kreuzungsbahnhöfen werden auch die Belange der Museumsbahn für ihren Betrieb weitestgehend gewahrt.

Die zunächst in Schönberg geplante Zugkreuzung soll nunmehr in Fiefbergen stattfinden. Die Fahrzeit wird deshalb einige Minuten länger sein und von Kiel bis Schönberg ca. 28 Minuten betragen (34 Minuten bis Schönberger Strand).

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 05.10.2017 eine an die Landesregierung gerichtete Resolution beschlossen, die eine konsequente Fortsetzung der Aktivitäten zur Reaktivierung des SPNV auf dieser Strecke anmahnt.

Infrastrukturbetrieb:

Nachdem die AKN zum Jahresbeginn 2014 die Streckeninfrastruktur zwischen Kiel-Gaarden und Kiel-Oppendorf von der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG übernommen und die VKP ihren bisherigen Streckenanteil zum 01.09.2017 an erstere verpachtet hat, ist dort nun auch die Rolle des hauptsächlichen Infrastrukturbetreibers verortet.

Im Bereich des Kieler Hauptbahnhofs kommt diese Funktion der DB Netz AG zu und im Abschnitt von Schönberg bis Schönberger Strand dem VVM. Die Planungen für die Baumaßnahmen für die Reaktivierung führt ebenfalls die AKN durch.

Mit der Betriebsaufnahme auf der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand sollen neue **Verknüpfungspunkte Bahn / Bus** an den Bahnstationen Kiel-Oppendorf, (Schönkirchen,) Probsteierhagen, Schönberg und Schönberger Strand entstehen.

- Die Busverknüpfung in **Kiel-Oppendorf** gehört in den Bereich des Aufgabenträgers Landeshauptstadt Kiel.
- Eine Verknüpfung am Bahnhof **Schönkirchen** kann über die Haltestelle Schönkirchen, Dorfstraße (400m Fußweg) erfolgen, da wenige Umsteiger zu erwarten sind. Die Einrichtung einer Haltestelle direkt am Bahnhof gestaltet sich wegen der beschränkten Flächen schwierig. Ggf. erfolgt eine Anbindung durch den Ortsbus Amt Schrevenborn.
- Der **Bahnhof Probsteierhagen** kann Verknüpfungspunkt mit den Zubringerlinien aus den nördlich gelegenen Orten Prasdorf, Lutterbek, Wendtorf und Stein werden. Der Standort des Bahnhofs befindet sich jedoch noch in der Prüfung.
- Das Aufkommen am zukünftigen Haltepunkt **Passade** wird als sehr gering eingeschätzt. Die Relevanz eines Umstiegs zwischen Bahn und Bus ist nicht ersichtlich. Für den Umstieg kann ggf. die vorhandene Haltestelle genutzt werden.
- **Fiefbergen** soll zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Es gibt dort keine sinnvollen Verknüpfungen mit dem Buslinienverkehr. Eine Nutzung durch bedarfsgestützte Verkehre ist für die Zukunft nicht auszuschließen.
- **Schönberg** ist der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen Bahn

und Bus. Die Bushaltestelle liegt direkt am Bahnhof. Ein Ausbau soll aus betrieblichen Gründen erfolgen.

- **Schönberger Strand** besitzt eine gewisse Bedeutung als zukünftiger Bahn-Bus-Verknüpfungspunkt. Die zu nutzende Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe (ca. 200m).

Vorteile für den Kreis Plön:

- Es werden 6 Bahnhöfe in 5 Kommunen neu an den SPNV angeschlossen (rd. 15.000 Einwohner);
- Barrierefreiheit von Anfang an;
- kürzere Reisezeit für einen Teil der Fahrgäste;
- optimale Einbindung in den Taktknoten Kiel;
- Möglichkeit der Durchbindung von Zügen über Kiel hinaus;
- einfachere Mitnahmemöglichkeit von sperrigen Gütern, wie z.B. Fahrrädern;
- Stärkung der Siedlungsachse zwischen Kiel und Schönberg;
- der Busverkehr kann Siedlungen abseits der Bahnachse verstärkt bedienen.

Nachteile für den Kreis Plön:

- Es werden erhebliche Mindereinnahmen bei den Buslinien 200/201/210 erwartet;
- eine Leistungsreduzierung beim Bus kann die Einnahmeverluste vsl. nicht kompensieren;
- eine verbesserte Busanbindung abseits der Bahnstrecke mit Zu-/Abbringerfunktion wird vsl. per saldo weitere Aufwendungen erfordern;
- kleinere Siedlungen an der Strecke ohne Zughalt haben eine geringere Bedienfrequenz im ÖPNV;
- Reisezeitverlängerungen (Bahnnutzung, inkl. Zu- und Abwegen)

für einen Großteil der Fahrgäste aus Schönkirchen bzw. (bei Busnutzung) verringerte Fahrtenhäufigkeit.

Empfehlungen:

Die Nachteile sollten durch ein optimiertes Bahn-Bus-Konzept minimiert werden (konzeptionell in Arbeit und Umsetzung vorgesehen, vgl. Kap. 4.3.1 und 5.1.1). Weiter sollte geprüft werden, ob für bestimmte Verkehrstage oder Verkehrszeiten ein RE-Zug sinnvoll ist. Dieser könnte in ca. 20 Minuten bis Schönberg fahren (mit Kurzwende dort). Dies würde wettbewerbsfähige Fahrzeiten zum PKW schaffen und einen ITF-Taktanschluss in Schönberg zum Bus ermöglichen.

6.5.3 Integraler Taktfahrplan

Ähnlich wie für den Busverkehr des Kreises wird auch für den SPNV landesweit das Prinzip eines ITF verfolgt. Für den Kreis Plön ist dies insofern bedeutsam, als für viele Fahrtrelationen mit Zielort außerhalb des Kreises (insbesondere von / nach Hamburg) Umstiege in Kiel, oder Lübeck (und ggf. Zweitumstiege an weiteren Bahnhöfen) erforderlich werden. Umstiegszeiten lassen sich mit einem ITF optimieren. In Lübeck und Neumünster gibt es sog. ITF-Knoten. In Kiel befindet sich dieser im Aufbau.



Abb. 22: Zukünftige Bahnhalte im Kreis Plön

6.6 Perspektiven außer Betrieb befindlicher Strecken

In Ergänzung zu den diesbezüglichen Ausführungen des 3. RNVP werden hier die Betrachtungen der Strecken Neumünster – Ascheberg und Malente – Lütjenburg aktualisiert.

6.6.1 Strecke Neumünster – Ascheberg

Diese Bahnstrecke wurde 1866 als Teil einer Landesquerverbindung zwischen Neumünster und Neustadt (gleichzeitig mit dem Abzweig Kiel – Ascheberg) eröffnet. Im Zuge der Stilllegungswelle wurde der Personenverkehr 1985 eingestellt und durch Busverkehr ersetzt. Bis 2008 hatte das Land die Strecke im Trassensicherungsprogramm zur späteren Reaktivierung vorgehalten. Im Juni 2009 beantragte DB SImm beim EBA die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach §23 AEG. Während der Einspruchsfrist wurde von Seiten verschiedener betroffener Gemeinden wie auch von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) aus Bonn der Entwidmung widersprochen. Im Oktober 2010 hat das EBA die Freistellung der Grundstücke und damit die Entwidmung der Strecke abgelehnt. Im Juli 2013 erfolgte ein neuer Freistellungs-Antrag durch DB SImm. Dieser Antrag wurde zurückgezogen, nachdem das Land sich darüber mit dem Antragsteller verständigt hatte.

Die Bahnstrecke ist inzwischen in den neuen Infrastruktursicherungsvertrag (ISV) des Landes aufgenommen worden. Damit soll eine Reaktivierung langfristig ermöglicht werden, wenn sie sinnvoll ist.

Aktuelle Planungen des Landes:

In der **Landesentwicklungsstrategie „Schleswig-Holstein 2030“** (vgl. Kap. 4.3.4) wird der Ausbau der überregionalen und regionalen Verkehrsachsen als Ziel genannt. Im Januar 2016

kündigte der damalige Staatssekretär im MWAVT (heute MWVATT) Dr. Nägele eine Machbarkeitsstudie im Rahmen des Mobilitätskonzepts an, das für die Landesentwicklungsstrategie erstellt werde („Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“, vgl. Kap. 4.3.4). Er fügte hinzu, er sei guter Dinge, "dass wir in zwei bis drei Jahren darüber sprechen, wie wir das realisieren.“ Auch die neue Landesregierung hat sich positiv zur Wiederinbetriebnahme noch nicht reaktivierter Strecken geäußert. Für konkretere Aussagen oder Planungen wird der neue LNVP abzuwarten sein.

Eine laufende Untersuchung der NAH.SH GmbH beleuchtet Kosten und Nutzen einer Reaktivierung. Nach Vorstellung der Ergebnisse bei den betroffenen Kreisen und Kommunen muss über das weitere Vorgehen entschieden werden. Kurzfristig erscheint eine Reaktivierung aber nicht realisierbar.

Verkehrliche Bedeutung der Strecke:

Der Kreis Plön ist verkehrlich suboptimal an den SPFV angeschlossen. Richtung Hamburg und ins südwestliche Schleswig-Holstein müssen Bahnreisende entweder den Umweg über Kiel oder über Lübeck in Kauf nehmen. Die Bedeutung des Eisenbahnsterns Neumünster wird mit der Entwicklung zu einem ITF-Knoten erhöht.

Während die Busverbindung zwischen Plön (Ascheberg) und Neumünster ca. 60-62 Minuten (46 Minuten) Fahrzeit erfordert, kann die Strecke zwischen Plön (Ascheberg) und Neumünster auf der Schiene in etwa der halben Zeit zurückgelegt werden. Damit kann sich für Bahnreisende die Fahrzeit nach Neumünster bzw. Hamburg je nach Start- und Zielort um bis zu 30 Minuten (im SPFV bis zu 45 Minuten) reduzieren.

Vorteile für den Kreis Plön:

Im Rahmen einer Reaktivierung der Strecke wäre der Kreis Plön verkehrlich deutlich besser vernetzt als heute. In Zusammenarbeit mit der Stadt Neumünster könnte eine Siedlungs- und Wirtschaftsachse entstehen, die zusätzliches Potenzial eröffnet. In Rahmen eines Bus/Bahn-Konzeptes könnten zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen oder der Betriebsaufwand für den Bus verringert werden. Die Bedienung der dünnbesiedelten Fläche könnte durch bedarfsgestützte Verkehre unterstützt werden.

Nicht optimale Anschlussbeziehungen in Kiel, die mit dem neuen Fahrplankonzept zwischen Kiel und Lübeck entstehen, könnten teilweise kompensiert werden, da dann von Plön und Ascheberg kommend in Neumünster in die wichtigsten Richtungen umgestiegen werden kann.

Nachteile für den Kreis Plön:

Im Rahmen der Wiedereröffnung dieser Strecke wäre eine substantielle Fahrplanänderung für die Linie 360 notwendig. Fahrgäste und Einnahmen könnten an die Bahn verlorengehen. Die Einsparungen beim Busverkehr würden die Einnahmeausfälle evtl. nicht kompensieren.

Im **3. RNVP des Kreises Plön** wird zur künftigen Entwicklung des SPNV die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Plön positiv bewertet. Gründe dafür sind die dadurch mögliche bessere Anbindung an die Region Neumünster, was wiederum zu zusätzlichen Anschlüssen an das Fernverkehrsnetz der Bahn führt und darüber hinaus eine hohe Attraktivität der Strecke sowohl für Pendler als auch für Touristen mit sich brächte.

Der **Plöner Kreistag** hat im November 2013 ein positives Votum zum Erhalt der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg abgegeben. Dazu soll im LNVP festgeschrieben werden, dass

- die Strecke Neumünster – Ascheberg nicht für den Eisenbahnverkehr entwidmet wird,
- die Strecke, falls nötig, in die vertragliche Sicherung durch das Land aufgenommen wird und
- ab 2014 Planungen zur Reaktivierung nach dem Maßnahmenmuster der Eisenbahnstrecke Kiel – Schönberg aufgenommen werden; die Finanzierung soll wie dort geregelt werden.

In seiner Sitzung am 14.11.2014 hat der Kreistag die Argumentation des 3. RNVP aufgegriffen und sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Reaktivierung der Bahnstrecke zu bewirken und sicherzustellen. Aus der Beschlusslage der Sitzung des Kreistages vom 05.10.2017 wird erneut deutlich, dass dieser eine Aufnahme der Bahnstrecke zur Reaktivierung in den nächsten LNVP anstrebt; darauf ausgerichtete Maßnahmevorschläge seitens der Kreisverwaltung wurden erbeten.

Empfehlungen:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg kann erhebliche Vorteile bieten. Im Masterplan Mobilität wird diese von den Gutachtern ebenfalls ins Auge gefasst, aber unter dem Vorbehalt „weiteren Prüfungsbedarfs“. Diesem wird mit o.g. Untersuchung der NAH.SH GmbH entsprochen. Alternativ wird im Masterplan die Stärkung der Busachsen zwischen Ascheberg und Neumünster über Wankendorf und über Bornhöved vorgeschlagen.

Grundsätzlich kann empfohlen werden, die Landesplanungen für die Reaktivierung weiterhin aktiv zu unterstützen, jedoch unter der Maßgabe sorgfältiger Abwägung mit den aufgezeigten Alternativen und den Auswirkungen auf den Busverkehr. Ebenso sind die Belange der betroffenen Gemeinden zu berücksichtigen. So sieht die Gemeinde Kalübbe die Reaktivierung sehr kritisch, da sie eine Verschlechterung der Busanbindung befürchtet, die Finanzierung als nicht gegeben ansieht (und eigene finanzielle Beteiligung ablehnt), den touristischen Nutzen nicht als relevant einstuft und mit der Gefährdung wertvoller Naturareale rechnet. Die Stadt Plön hingegen befürwortet die Reaktivierung mit der Begründung einer Verbesserung der regionalen Vernetzung, einer Attraktivierung des ländlichen Raumes dort und einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs, somit einer Verbesserung der Umweltbedingungen. Sofern eine Umsetzung erfolgt, sollte demnach auch eine Integration einer Buslinie Ascheberg – Plön in den Stadtverkehr verwirklicht werden.

6.6.2 Strecke Malente – Lütjenburg

Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde 1976 eingestellt. Die Stilllegung erfolgte 1996. Ein Stilllegungsantrag aus dem Jahr 2012 hat sich daher als nicht erforderlich erwiesen. Bis 2000 fuhren sporadisch (Dampf-) Züge mit Sondergenehmigung. Im Jahr 2001 wurden die Gleise im Bereich des Lütjenburger Bahnhofs teilweise aufgegeben (entwidmet). Die Betriebsmöglichkeiten sind in Lütjenburg deshalb stark eingeschränkt. Eine Betriebsgenehmigung an einen neuen Betreiber wurde 2015 widerrufen. Im Herbst 2017 wurde bekannt, dass die Strecke mit der „Draisinenbahn Berlin/Brandenburg GmbH & Co KG“ eine neue Eignerin hat, die dort Draisinenbetrieb plant.

Verkehrliche Bedeutung der Strecke für den Kreis Plön:

Die möglichen Fahrgastzahlen für einen SPNV sind sehr gering. Eine direkte Busverbindung zwischen Lütjenburg und Bad Malente-Gremsmühlen könnte fast gleich schnell wie die Bahn sein, mehr Einwohner erschließen und die Fahrzeiten Richtung Eutin / Lübeck / Hamburg um 20 Minuten gegenüber heute reduzieren. Selbst dafür müsste erst ein Bedarf nachgewiesen werden. Auch Güterverkehr wäre nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Daher sollte eine Reaktivierung ausschließlich unter touristischen Gesichtspunkten für diese landschaftlich sehr reizvolle Strecke untersucht werden.

Der **Plöner Kreistag** hat im November 2013 ein positives Votum zum Erhalt der Bahnstrecke abgegeben. Dazu soll im LNVP festgeschrieben werden, dass diese Strecke nicht für den Eisenbahnverkehr entwidmet wird.

Das **Land Schleswig-Holstein** sieht jedoch nach wie vor keinen Verkehrsbedarf mehr für diese Strecke.

Handlungsperspektiven:

Handlungsmöglichkeiten für den Kreis Plön ergeben sich – unter der Voraussetzung eines Einvernehmens mit der neuen Eignerin – ggf. in Zusammenarbeit mit einem neuen Eisenbahn-Unternehmen (EIU / EVU) sowie den beiden Streckenanrainern, der Stadt Lütjenburg und der Gemeinde Malente. Die Stadt Lütjenburg ist an einem Erhalt der Bahnstrecke interessiert und wünscht sogar eine Neubewertung der Perspektiven durch das Land.

Wegen der (mutmaßlich) hohen Reparaturkosten und der unklaren wirtschaftlichen Aussichten sind die Chancen für eine Reaktivierung gering. Solange die Bahnstrecke gewidmet ist, kann jedoch weiter

versucht werden, Akteure für eine touristische Wiederbelebung zu finden.



Abb. 23: Strecke Malente – Lütjenburg: Langsamfahrstelle

Von Bedeutung ist, dass die Kommunen (im Kreis Plön die Stadt Lütjenburg) planungsrechtlich im Fall einer Entwidmung zuständig sind und somit einen Gesamterhalt der Trasse für zukünftige Zwecke sicherstellen könnten. Ggf. käme auch ein Erwerb der Grundstücke der Strecke durch diese in Frage. Dies sollte bereits vor einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken geschehen, um zukünftige planungsrechtliche Chancen zu nutzen. Die Stadt Lütjenburg (und die Gemeinde Malente) sollte(n) deshalb in der Frage der Freistellung von Bahnbetriebszwecken eine aktive Rolle spielen.

7 Zusammenfassende Darstellungen

7.1 Barrierefreiheit

Die Herstellung von Barrierefreiheit zur Sicherstellung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und auch anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ist wichtige gesamtgesellschaftliche Aufgabe, der sich auch der Kreis Plön verpflichtet fühlt. Dies gilt auch in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger für den (nicht schienengebundenen) ÖPNV. Im ÖPNV erstrecken sich in diesem Sinne zielführende Maßnahmen auf verschiedene Bereiche und sind infolgedessen in der vorliegenden RNVP-Fortschreibung in verschiedenen Kapiteln dargestellt. Im Folgenden werden selbige zusammenfassend beschrieben:

Fahrzeuge:

- Weiterer Ausbau des Anteils an Niederflurbussen im Fuhrpark der VKP: mindestens 55% ab Ende 2019, mindestens 75% ab Ende 2022, 100% ab Ende 2025;
- ausschließlicher bzw. zumindest teilweiser verlässlicher Niederflurbuseinsatz ab Ende 2019 gemäß der Aufstellung in Abb. 58 im 3. RNVP;
- Niederflurbuseinsatz als Grundanforderung für den zukünftigen Betreiber des Netzes „Mitte“ ab Ende 2019;
- Berücksichtigung der in Kap. 5.3.1 aufgeführten Fahrzeugmerkmale der Barrierefreiheit als Anforderung an die Verkehrsunternehmen.

Bauliche Infrastruktur:

- Finanzielle Förderung von barrierefreien Haltestellenausbaumaßnahmen (bis zu 75% der förderfähigen Kosten);
- Beratung und Unterstützung der Gemeinden als Straßenbaulastträger, hierzu auch
- Kommunikation des Leitfadens zum barrierefreien Haltestellenausbau der NAH.SH nach Fertigstellung;
- Beauftragung eines Haltestellenkatasters und
- Aufstellung von Kriterien für Ausnahmetatbestände, die einen Aufschub der Herstellung von Barrierefreiheit auf die Zeit nach 2022 begründen (siehe Kap. 5.7.1);
- Barrierefreie Umgestaltung des Fähranlegers Möltenort (zuständig grundsätzlich Gemeinde, der Umfang einer direkten Mitwirkung und –finanzierung des Kreises ist zu klären);
- barrierefreie Gestaltung von Bahnhofsumfeldern (zuständig: i.d.R. Gemeinden).

Information und Kommunikation:

- Ausbau der automatischen Haltestellenansagen und –anzeigen in den Bussen als Anforderung an die Verkehrsunternehmen (analog zum Ausbau des Niederflurbuseinsatzes, siehe oben);
- Beachtung der Anforderungen an Schriftgrößen und Kontraste (vgl. DIN-Norm 32975) bei Anzeigen an und in Fahrzeugen, Haltestellenschildern und -aushängen (hier auch Aushanghöhen) sowie sonstigen Printmedien als Anforderung an die Verkehrsunternehmen;
- Veröffentlichung von verlässlich mit Niederflurbussen bedienten Fahrten ab Ende 2019 in Fahrplanauskunftsmedien als Anforderung an die Verkehrsunternehmen;

- Information zu Barrierefreiheit an Haltestellen in Fahrplanauskunftsmedien oder / und separate Übersichten auf der Grundlage des Haltestellenkatasters als Anforderung an die Verkehrsunternehmen;
- DFI-Anlagen (soweit sie installiert werden) mit akustischer Informationsausgabe als Anforderung (zuständig Gemeinden und für Technik / Datenversorgung z.T. Verkehrsunternehmen);
- Berücksichtigung der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0 und WCAG 2.0 in Verbindung mit Richtlinie (EU) 2016/2102 für Inhalte auf Internetseiten und mobilen Endgeräten auf kreiseigenen Internetseiten und als Anforderung an selbige der Verkehrsunternehmen.

7.2 Aufgaben für den Kreis

Die wichtigsten Handlungserfordernisse, die sich für die Umsetzung der in der vorliegenden RNVP-Fortschreibung dargestellten Maßnahmen für den Kreis ergeben, werden – unter Berücksichtigung weiterer einzubeziehender Partner und finanzieller Auswirkungen – nachfolgend zusammenfassend beschrieben:

Umsetzung des ITF-Konzeptes:

- a) „Pilotachse“ Neumünster – Plön – Hohwacht:
 - Betriebliche Planung (erfolgt durch VKP),
 - Abstimmung mit Dritten, v.a. Schulen (mit VKP),
 - Sicherstellung der Finanzierung (Mittel für Pilotphase im Haushalt vorhanden; Beschlussfassungen für längerfristige Finanzierung notwendig; Höhe nach Evaluation absehbar),
 - Evaluation nach Umsetzung (gemeinsam mit der VKP);
- b) Achse Kiel – Schönberg:
 - Siehe Ausführungen zu Bus-Bahn-Konzept (unten);

- c) Achse Kiel – Lütjenburg:
- Siehe „Zukunft der Linien 2/Abschnitt Wellingdorf – Raisdorf, 300/Kiel HBF – Raisdorf, 4310 und 4330“ (unten);
- d) Achse Schönberg – Lütjenburg:
- Definition der Leistungseckdaten gemeinsam mit VKP;
 - Betriebliche Planung und Abschätzung des Finanzierungsbedarfs durch VKP;
 - Beschlussfassungen zur Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel;
- e) Achse Kiel – Segeberg:
- Festlegung des anzustuernden Umsetzungszeitpunktes in Anbetracht der Straßenbaumaßnahmen zwischen Nettelsee und Kirchbarkau bzw. später zwischen Kirchbarkau und Kiel,
 - Betriebliche Planung und Abschätzung des Finanzierungsbedarfs durch VKP;
 - Abstimmung mit dem Kreis Segeberg;
 - Beschlussfassungen zur Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.

Grundsätzlich Unterbreitung von Umsetzungsvorschlägen für ein bis zwei zeitnah neben der Pilotachse umzugestaltenden Strecken sowie Beauftragung der Machbarkeitsstudie bezüglich der ITF-Knotenhalttestellen. Mittel hierfür sind im Haushalt vorhanden.

Bus-Bahn-Konzept Kiel – Schönberg:

- Anpassung der bisherigen Planungen an das veränderte SPNV-Betriebskonzept und entsprechende betriebliche Überplanung des Verkehrs der Linien 200/201/210, 120, 218 und ggf. 220 und 260 durch VKP; Zusammenarbeit mit NAH.SH GmbH.

Finanzielle Auswirkungen: Abhängig von der zukünftigen Einnahmeverteilung zwischen Bus und Bahn, verbleibendem Leistungsaufwand Bus – derzeit kaum zuverlässig abschätzbar, aber mit einem Anstieg des Finanzierungsbedarfs im Busverkehr ist zu rechnen.

Zukunft der Linien 2/Abschnitt Wellingdorf – Raisdorf, 300/Kiel HBF – Raisdorf, 4310 und 4330 (Netz „Mitte“):

- Zeitnah Definition der ab Ende 2019 gewünschten und finanzierbaren Leistung (Betriebszeiten, Takte, Verknüpfungen, Qualität);
- Ermittlung des Finanzierungsbedarfs;
- Abstimmung mit Ostholstein (und Kiel);
- Beschlussfassung über Mittelbereitstellung für die zukünftige Leistungserbringung;
- Vorbereitung und Umsetzung der Vergabe.

Angebote für Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage:

- Umsetzung des Projektes im Raum Lütjenburg (betriebliche Planung durch VKP);
- Evaluation nach Betriebsaufnahme gemeinsam mit VKP;
- Beschlussfassungen über Fortführung und Finanzierung über die Pilotphase hinaus (Mittel für Pilotphase sind im Haushalt vorhanden);
- Auswahl einer weiteren Pilotregion zur Konzeption eines solchen Systems möglichst noch in 2018;
- Entscheidung zur Ausweitung bedarfsgestützter Verkehre auf weitere Teilräume gemäß Potenzialstudie der Fachhochschule Kiel und unter Einbeziehung der Erfahrungen aus dem Raum Lütjenburg und neuer Erkenntnisse;

- entsprechende Beschlussfassungen, auch zur Sicherstellung der Finanzierung;
- Umsetzung des Ortsbusses Schrevenborn durch VKP;
- Evaluation gemeinsam mit VKP;

Fördeschiffahrt:

- Fortsetzung der Beratungen mit der Landeshauptstadt Kiel und den betroffenen Kommunen zur Weiterentwicklung der Fördeschiffahrt;
- zu gegebener Zeit notwendige Beschlussfassungen zum Angebotskonzept und zu erforderlicher Mittelbereitstellung; Finanzielle Auswirkungen einer Leistungsausweitung werden vsl. erheblich sein

Marketing / Kommunikation (landesweites CD):

- Mitwirkung an den entsprechenden Entscheidungen auf NAH.SH-Ebene inkl. Klärung von Finanzierungsfragen zur Umsetzung;
- Vermittlung des ÖPNV-Angebots auch auf eigenen Kommunikationsmedien (Kreis, Gemeinden, Touristik), z.B. Internet-Links.

Digitalisierung (zunächst e-Ticketing / mobiles Ticket):

- aktive Begleitung der diesbezüglichen Aktivitäten auf landesweiter Ebene (NSH, NAH.SH) in Kooperation mit der VKP; erforderlichenfalls Klärung von Finanzierungsfragen.

e-Mobilität im ÖPNV:

- Einrichtung einer Pilotstrecke zur Erprobung von e-Busbetrieb (Amtsbus Schrevenborn) – seitens VKP vorgesehen, ggf. Li. 332 als weitere Pilotstrecke;
- Beachtung der Landesaktivitäten zur Förderung von e-Mobilität mit Ermittlung in enger Abstimmung mit VKP, inwieweit sich weitere Handlungsmöglichkeiten ergeben.
- ggf. Ermittlung von Finanzierungsbedarfen und Beschlussfassungen zur Finanzierung;

Barrierefreiheit:

Siehe Kap. 7.1

7.3 Beteiligungsverfahren

Die Beteiligung gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein wurde wie folgt durchgeführt:

März 2017: Vorberatungen mit den Verkehrsunternehmen VKP, Autokraft und KVG sowie mit EBK auf der Grundlage eines schriftlichen Fragebogens.

28.07.2017: Versendung eines RNVP-Vorentwurfes zur Kommentierung an die Verkehrsunternehmen VKP, Autokraft, KVG, SFK sowie an EBK.

11.09.2017: Zusendung des RNVP-Entwurfes an folgende Adressaten m.d.B. um schriftliche Stellungnahme:

Städte, Ämter und kommunale Verwaltungsgemeinschaften im Kreis Plön:

- Amt Bokhorst-Wankendorf,
- Amt Großer Plöner See,
- Amt Lütjenburg,
- Amt Preetz-Land,
- Amt Probstei,
- Amt Schrevenborn,
- Stadt Preetz,
- Stadt Plön,
- Stadt Schwentimental,
- Stadt Neumünster (über Verwaltungsgemeinschaft für Gemeinde Bönebüttel),

Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag Kreisverband Plön,

Benachbarte Aufgabenträger:

- Landeshauptstadt Kiel (EBK als Aufgabenträger; Bürger- und Ordnungsamt als Genehmigungsbehörde),
- Stadt Neumünster,
- Kreis Ostholstein,
- Kreis Rendsburg-Eckernförde,
- Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (Aufgabenträgerwahrnehmung für den Kreis Segeberg),

NAH.SH GmbH,

Verkehrsunternehmen und ihre Verbände/Vereinigungen:

- Autokraft GmbH,
- DB Regio AG Region Nord – Regionalbahn Schleswig-Holstein,
- KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH,
- Omnibusbetrieb RoPe Reisen GmbH&Co KG,
- Rohde Verkehrsbetriebe GmbH,

- Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
- Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH,
- Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH,
- Omnibusverband Nord OVN e.V.,
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Landesgruppe Nord,

Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen:

- Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e.V.
- Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
- Deutscher Schwerhörigenbund Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen,
- Landesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen Schleswig-Holstein e.V.

Interessenvertretungen von Senioren:

- Landesseniorenrat Schleswig-Holstein e.V.,
- kommunale Seniorenbeiräte:
- Dobersdorf, Heikendorf, Lütjenburg, Plön, Schönberg, Selent,
- Seniorenbeauftragte/r der Stadt Schwentimental

Sonstige Interessenvertretungen:

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub Schleswig-Holstein,
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Landesverband Schleswig-Holstein,
- Akademie für Ländliche Räume Schleswig-Holstein e.V.,
- Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland Kreisgruppe Plön,
- Deutscher Beamtenbund,
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nord,
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel,

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

- Kreiselternbeirat für Grundschulen und Gymnasien,
- Kreiselternbeirat für Gemeinschaftsschulen,
- KreisLandFrauenverband Plön,
- Landesfrauenrat Schleswig-Holstein e.V.,
- Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein,
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V.,
- Naturschutzbund Deutschland Kreisverband Plön,
- Ostsee-Holstein-Tourismus e.V.,
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V.,
- Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.,
- Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di – Bezirk Kiel/Plön,

Quellen- und Literaturverzeichnis:

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Aus- und Einpendlern, Stand 30.06.2015

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Landesentwicklungsstrategie „Schleswig-Holstein 2030“, Entwurf Stand Dez. 2016; Kiel

Deutsche Bahn AG (Hrsg.): Regio Aktuell, Ausg. 2/2017; Frankfurt

DVV Media Group GmbH/Alba Fachmedien ÖPNV (Hrsg.): NaNa-Nahverkehrsnachrichten, Ausg. 22/2017/Beilage Themen-Spezial „Mobilität der Zukunft“; Hamburg

dwif e.V. & dwif Consulting GmbH: Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Landkreis Plön; München, 2016

Europäische Kommission (Hrsg.): Mitteilungen der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße; in: Amtsblatt der Europäischen Union, 2014/C 92/01

Fachhochschule Erfurt (Hrsg.): Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (> 22 Sitz-/Stehplätze außer dem Fahrersitz) – Checkliste

Fachhochschule Kiel/PFPC KG: Potenzialstudie für einen bedarfsorientierten öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Plön – Abschlussbericht; Kiel, 2017

Fachverlag Dr. H. Arnold GmbH (Hrsg.): Nahverkehrs-praxis, Fachzeitschrift für Nahverkehr, Verkehrsindustrie und Stadtplanung, Ausg. 7/8 2015, 3/4 2017, 6/2017; Dortmund

GEWOS GmbH: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Plön – Bericht; Hamburg, 2014

Kieler Nachrichten:

- Ausg. v. 05.04.2017: Grünes Licht für weiteren Ausbau der B 404
- Ausg. v. 29.07.2017: AKN Eisenbahn AG stellt weitere Weichen für „Hein Schönberg“
- Ausg. v. 16.08.2017: Der Landbus – künftig ganz autonom
- Ausg. v. 24.01.2018: Amtsbus startet am 26. März

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

Koalitionsvertrag 2017 – 2022 von CDU, GRÜNEN, FDP

Krafftahrt-Bundesamt (Hrsg.): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2016 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl

Kreis Plön (Hrsg.): 3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Plön 2013 – 2017

Kreis Plön (Hrsg.): Schulentwicklungsplan des Kreises Plön, 2. Fortschreibung; geänderte Fassung 2016

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.): Schulstatistik der Landeshauptstadt Kiel für das Schuljahr 2016/17

Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Landesweiter Nahverkehrsplan 2013 – 2017

www.bast.de
Ergebnisse zu manuellen Verkehrszählungen 2010 und 2015

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein; Kiel, 2016

www.benefit4regions.eu

PricewaterhouseCoopers GmbH (Hrsg.): Public Services, Ausg. Juni und Juli 2017

www.bmub.bund.de

zu

- Pariser Klimakonferenz und -abkommen 2015
- Nationale Klimapolitik

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2016, Statistischer Bericht GV I 1 – j 16 SH

www.bundesanzeiger-verlag.de

zur Einführung der Unterschwellenvergabeverordnung

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2015, Statistischer Bericht A I 1 – j 15 SH

www.bundesregierung.de

Mitteilungen; hier zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Schulverzeichnis allgemeinbildende Schulen 2016/17

www.nah.sh.de

team red Deutschland GmbH: Machbarkeitsstudie Touristenbuslinie Großer Plöner See – Bericht; Berlin, 2017

www.statistik-nord.de

div. Angaben zur Bevölkerung im Kreis Plön

Technische Universität Dresden (Hrsg.): SrV-Ergebnisse 2013 für Kieler Umland, diverse Auswertungen

www.wfa.de

Newsletter Juli 2016

Unterlagen zum Seminar „Freies WLAN für alle?“ des VDV am 27.06.2017

www.wikipedia.org

zu

- WCAG 2.0

- TSI/PRM

- Übereinkommen von Paris (*zum Klimaschutz*)

- UN-Klimakonferenz 2015

VKP und LVS: Integriertes Bus-Bahn-Konzept Kiel – Schönberg – Schönberger Strand; Kiel, 2012

Anlagen zur Fortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön

Anlage 1: Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG-SH zur Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Anlage 2: Im Kreis Plön tätige Verkehrsunternehmen mit Linienverkehr

Anlage 3: Linienstatistik

Anlage 4: Liniengenehmigungen

Anlage 5: Tarife im SH-Tarif (Stand 01.08.2017)

Anlage 6: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen seit 2012

Anlage 7: Geplanter barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022
(gemäß dem Kreis von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Informationen)

Anlage 1: Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG-SH zur Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
ADAC	<p>Ziel muss sein, dass alle Bürger(inn)en in erschwinglicher Zeit mittels bezahlbarer Mobilität Ziele im oder außerhalb des Kreises erreichen können, außerdem will sich niemand die Wahl des Verkehrsmittels vorschreiben lassen; daher wird auch in den nächsten Jahren kein Weg am PKW vorbeiführen; der MIV hat 2010-2015 um 10% zugenommen! Alle seriösen Studien gehen von einer weiteren Verkehrszunahme auf allen Ebenen aus; minus 25% (aus dem Masterplan Mobilität) ist daher illusorisch; Klimaschutz muss über die Antriebstechnologie erfolgen, daneben Vernetzung/Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, v.a. Rad&ÖPNV/SPNV weiter ausbauen (kreisübergreifend); weitere Steigerung der Zuschüsse zum ÖPNV wird kritisch gesehen, v.a. um kaum ausgelastete Angebote zu finanzieren (Kosten werden ohnehin steigen wegen Barrierefreiheit, neuen Antrieben u.a.m.)</p>	<p>o Planentwurf (wie auch die mit angerissenen und längerfristig angelegten Vorstellungen des Masterplans Mobilität) geht nicht von Abschaffung des MIV aus, sondern im Mittelpunkt steht Ausweitung von Alternativen, sowohl im Bereich der ÖPNV-Angebote selbst als auch durch Verknüpfung dieser mit anderen Verkehrsarten – um mehr Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl zu schaffen und auch diejenigen, die keinen Rückgriff auf einen PKW haben, Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen; Bezahlbarkeit für die Kunden wie auch Finanzierbarkeit für die öffentliche Hand ist dabei stets im Blick.- Der Umstand der Prognoseergebnisse konventioneller Studien ist eingearbeitet.</p>
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	<p>Kaum Verknüpfungen mit ÖPNV in den Kreisen OH, SE und RD, d.h. Benachteiligung der peripheren Gemeinden u. Widerspruch zu dargestellten Pendlerverflechtungen.</p> <p>Schlechte Kombinierbarkeit des Fernwander- und –radwegs in der Holsteinischen Schweiz mit ÖPNV;</p> <p>Im Interesse der Kombination Bus & Rad (unter besonderer Beachtung von Pedelecs!) zur Erweiterung der ÖPNV-Erschließungsradien: Hochwertige Abstellanlagen an allen Haltestellen vorsehen, in Mobilitätsstationen Kurzeitausleihe von Fahrrädern einplanen, Fahrradmitnahme im Bus (Falträder kostenfrei, für sonstige Räder schnellstmöglich Kapazitäten schaffen für Alltags- und Ausflugsverkehre [Fahrradträger außen oder Minderung der Sitzplatzzahl im Innenraum] und günstige Tarife v.a. in Verbindung mit Zeitkarten bieten); Möglichkeit der Fahrradplatzbuchung z.B. per App.</p>	<p>- Kreisweite Pendlerwerte sind nicht maßgebend für ÖPNV-Potenziale, sondern Quell-Zielrelationen, dann jedoch kaum bedeutsame Bedienungslücken über die betroffenen Kreisgrenzen hinweg erkennbar.</p> <p>- Kenntnis genommen.</p> <p>- Im Hinblick auf Kosten- und Unterhaltungsaufwand von Abstellanlagen müssen Nutzungspotenziale durchaus berücksichtigt werden => nicht wahllos „alle Haltestellen“; Fahrradverleih als Ausstattungsmerkmal von Mobilitätsstationen ist im Planentwurf erwähnt; ist außerdem Gemeindesache. Mitnahmekapazitäten auf Kosten von Sitzplätzen nicht denkbar, da selbige in den Spitzenzeiten benötigt werden (Schulkinder -> Sicherheit!!), in einigen Bereichen auch in der Nebenverkehrszeit; Fahrradträger: Bei regulärem Linienverkehr nur bei geringer Nachfrage darstellbar, sonst betriebliche</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	Höhere Fahrradkapazitäten auf der Streck Kiel – Lübeck Bahntrasse Malente – Lütjenburg evtl. als Radschnellweg (Pendler, Tourismus zwischen Binnenland und Ostseeküste)	<ul style="list-style-type: none"> - Verzögerungen (Problematik ist eingearbeitet). - Angelegenheit des SPNV-AT. - z.Zt. ist seitens des aktuellen Eigentümers Draisinenbetrieb angestrebt (dies ist eingearbeitet).
Amt Lütjenburg	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen bei einer gewissen Frequentierung zu begrüßen, allerdings unter der Maßgabe der Konnexität hinsichtlich der Kostentragung. An zahlreichen Haltestellen im ländlichen Bereich wäre ein entsprechender Ausbau aufgrund der Frequentierung (Nutzerzahl und –zusammensetzung mit Schwerpunkt Schülerverkehr) „unsinnig“, würde auch die Gemeinden finanziell überfordern. Aus PBefG abgeleitete mangelnde Kompetenz des Kreises, generelle Ausnahmen (ohne zeitliche Befristung) zu definieren, wird in Frage gestellt; es wird um Haltestellenkataster mit Zusammenstellung einer Haltestellenliste, in der von der Ausbaupflicht befreite Haltestellen benannt sind, gebeten.	<ul style="list-style-type: none"> o Adressat bzgl. Konnexität sind Bund/Land als verantwortlicher Gesetzgeber; Angesichts mehrfach ähnlich lautender Stellungnahmen wird diese Position der gemeindlichen Ebene im Planentwurf wiedergegeben sowie auf den Anstieg des kreisseitigen Zuschussvolumens und die Planung des Haltestellenkatasters hingewiesen. Die Beschränkung lediglich auf Ausnahme vom Umsetzungszeitpunkt 01.01.2022 ist sehr wohl mit dem Gesetzestext ausgesagt. Kataster ist (landesweit) in Planung. Kreis hat mehrfach gemeindliche Planungen/Priorisierungen abgefragt und eine Reihe von Gemeinden hat ja auch geantwortet -> Darstellung in Anl. 6.
Amt Preetz-Land	Keine Stellungnahme; <i>Hinweis auf zu kurze Frist für umfassende Beteiligung; Markierung der Änderungen gegenüber. 3. RNVP wäre hilfreich gewesen</i>	Kenntnis genommen
Amt Probstei	<p>Es mangelt an Aussagen zur Finanzierung der dargestellten Maßnahmen; gilt besonders für Herstellung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen; hier ist erhebliche Aufstockung des finanziellen Volumens erforderlich, sonst sinkt die Förderquote zu stark ab; außerdem Vermittelbarkeits-Problem bei Umsetzung von Straßenausbaubeiträgen der Anlieger.</p> <p>Es fehlt auch an konkreter Benennung von Haltestellen, die unter Ausnahmetatbestand stehen sollen (nur Kriterien für die Zuordnung sind vorhanden) -> Aufforderung zum Nachtrag; es</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen, die größere Mehraufwendungen erfordern (im Zuge des ITF oder bedarfsgesteuerter Bedienung), werden einzelfallbezogen entsprechend der Verwirklichungszeitpunkte beschlossen; RNVP kann nicht fin. Beschlusslagen suggerieren, die es nicht gibt; die generelle Erhöhung des finanziellen Rahmens für ÖPNV inkl. Bezuschussung des Haltestellenausbaus gemäß der Haushaltseckdaten sind beschrieben; auch diesbezügliche Beschlüsse des Kreistages. - Da Haltestellen meist in der Baulast der Gemeinden liegen, hat der Kreis in den vergangenen Jahren mehrfach um Erstellung von Projektlisten zum

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>wird in Frage gestellt, nur zeitlich befristete Ausnahmen bzw. entsprechende Tatbestände festzulegen und darauf verwiesen, dass an verschiedenen Haltestellen barrierefreier Ausbau sinnlos wäre (z.B. ohne barrierefreie Erreichbarkeit); Ergebnisse des Haltestellenkatasters sollten eingearbeitet werden (sofern vorhanden);</p> <p>Konkretere und intensivere Bearbeitung der Förderung der Fördeschiffahrt (auch finanzielle Beteiligung insbesondere des Kreises).</p> <p>Es fehlt bis heute ein abgeschlossenes Bus-Bahn-Konzept – ist im Hinblick auf vor dem Start stehendes Planfeststellungsverfahren „fatal“; auch zu Vorüberlegungen zur Bahnhofsumfeldgestaltung gab es nur Unterstützung nur des Landes. Außerdem sollte die teils kritische Haltung einzelner Gemeinden zur Reaktivierung deutlicher dargestellt werden.</p>	<p>Umbau gebeten; die Ergebnisse derjenigen Gemeinden, die geantwortet haben, finden sich in Anlage 7 wieder. Im für die RNVP-Inhalte maßgeblichen § 8 (3) PBefG ist von Ausnahmen zum genannten Zeitpunkt (1.1.2022) die Rede. Allgemeingültige Ausnahmetatbestände können die Länder festlegen (§ 62 (2) PBefG). Kataster wurde bisher nicht erstellt, ist weiterhin vorgesehen (ist im Planentwurf erklärt).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es fehlt auch hier an weitergehenden Beschlussfassungen des Kreises, die auch nicht ohne vorherige Einigung mit der LH Kiel zu erwarten sind; genaueres Datenmaterial ist für weitere Planungen und Abstimmungen erforderlich. Zudem ist zu beachten, dass ein deutliches Hinausgehen über den Status quo in der Bedienung mehr Schiffe mit entsprechenden Kosten erfordern würde. – Vorgenannte Aspekte sind im Planentwurf beschrieben. o Lang anhaltende (Um)planungen des Betriebskonzepts SPNV dürfen hier nicht vergessen werden; Wichtig sind bzgl. der Bahnhofsumfeldgestaltung zunächst zukünftige Standorte von Verknüpfungspunkten, allgemein gibt es im Planentwurf hierzu Aussagen; Präzisierung im zu vollendenden Bus-Bahn-Konzept erforderlich, soll abgearbeitet werden, auch dieses ist in Planentwurf eingearbeitet. Kritische Haltung wird etwas stärker dargestellt.
Amt Selent/Schlesien	In naher Zukunft in der Gemeinde Selent Bevölkerungswachstum um +30% und spürbares Arbeitsplatzwachstum (Mutter-Kind-Heim, Blumenburg) zu erwarten; Zusammen mit entstehenden Therapieplätzen in entsprechenden Einrichtungen ist mit wachsender ÖPNV-Nachfrage und Schwächung/Umkehr der Tendenz sinkender Schülerzahlen zu rechnen.	+ Wurde in Beschreibung der strukturellen Rahmenbedingungen aufgenommen; bei Bedarfsplanung für die Linie 4310 zu berücksichtigen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
Autokraft GmbH	<p>Umstellung der letzten noch im VRK-Design gestalteten Faltblätter auf NAH.SH-CD.</p> <p>Intensivere Vertaktung der AK-Linien im Abschnitt Kiel, HBF – Raisdorf (300, 4310 und 4330) muss Belange der Schülerverkehre im Kreisgebiet bzw. nach Elmschenhagen / Gaarden (RBZ) beachten; Änderungen während der jetzigen Genehmigungslaufzeiten dürfen Wirtschaftlichkeit nicht negativ beeinflussen.</p> <p>Hinweis auf Auslaufen der 300er Genehmigung für den Abschnitt HBF – CITTI => Auswirkungen auf Verkehr Richt. Raisdorf möglich.</p> <p>Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote (aktuell Raum Lütjenburg) darf Linienverkehr nicht wirtschaftlich beeinträchtigen.</p> <p>Haltestellenborde mit 22/24 cm Höhe können zu Aufsetzen von Außenschwingtüren führen; notwendiges exakt geradliniges Anfahren in den meisten Fällen nicht möglich => 16/18 cm-Borde sinnvoller und praktikabler.</p> <p>AK-Linien im Kreisgebiet OH müssen orange dargestellt werden (Abb. 19)</p>	<p>+ Wurde eingearbeitet.</p> <p>+ Wurde ergänzt.</p> <p>- Als Hinweis zu verstehen, mögliche Änderungen (im Zusammenhang mit dem Genehmigungsende HBF – CITTI) werden das berücksichtigen.</p> <p>- Nur Hinweis; dass diese Verkehre nur Fahrplanlücken füllen sollen, ist vorgesehen und auch dargestellt.</p> <p>+ Problematik wurde ergänzend eingearbeitet.</p> <p>+ Wurde geändert.</p>
DB Regio AG Region Nord	<p>Strecke Kiel – Lübeck: Vorliegende Fahrplankonzepte für die Neuordnung des SPNV lassen keinen Spielraum für drei neue Halte zwischen Kiel-Elmschenhagen und Preetz, daher evtl. anstelle von zwei neuen Halten im nördlichen Stadtgebiet Preetz nur einer (Nähe Pohnsdorfer Straße) und zusätzlich Raisdorf-Ostseepark, wo bei Verknüpfung mit Busverkehr Potenzial für „eine gewisse Bedeutung“ gesehen wird.</p> <p>Firmenbezeichnung und -anschrift in der Anlage zum 3. RNVP ist veraltet.</p>	<p>o SPNV-Planung ist grundsätzlich Sache der NAH-SH GmbH; lt. aktueller Information der NAH.SH sind nach Anpassung der Signalinfrastruktur drei Haltepunkte machbar und auch entsprechend vorgesehen (zuerst die beiden in Preetz, später Ostseepark): dies wurde aufgenommen, Bedeutung der Verknüpfung Bahn-Bus dabei berücksichtigt</p> <p>+ Änderung ist aufgenommen (alle Firmenbezeichnungen/Anschriften wurden in Anlage eingearbeitet).</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
Gemeinde Heikendorf	<p>Prognose der GEWOS-Studie zur Bevölkerungsentwicklung nicht eingetreten => absehbar nicht zutreffend, daher völlig ungeeignet; Ergebnisse neuer (geplanter) kleinräumiger Bevölkerungsprognose soll (in Abstimmung mit gemeindlicher Ebene) verwendet werden.</p> <p>Zielsetzungen aus Landesentwicklungsstrategie unzureichend; Kreis wird aufgefordert zum Vorreiter „neuer Mobilität“ zu werden mit professionellem Rufbussystem i.V. mit innovativen Technologien/Softwarelösungen.</p> <p>Reaktivierung des SPNV Kiel –Schönberger Strand darf nicht zu Busverkehrsreduzierung zwischen Kiel und Heikendorf bzw. Schönkirchen führen.</p> <p>Verbesserung des Zubringerverkehrs zur Fördeschiffahrt wird unterstützt; bei der Weiterentwicklung ist umfassende/frühzeitige Einbindung der Gemeinden des Amtes Schrevenborn sicherzustellen.</p> <p>Touristische Tarifangebote: Inhaber der OstseeCard sollten den zukünftigen Amtsbus kostenlos nutzen können; Kreis soll mit VKP und betroffenen Gemeinden Finanzierungsmodell erarbeiten.</p> <p>Amtsbus als Pilot für e-Antrieb wird begrüßt; angeregt wird Zusammenarbeit mit Gemeinden/Aktiv-Region zur Prüfung der finanziellen Förderung von Schnellladestationen an den Linienenden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> o - o + o o 	<p>Da z.Zt. keine anderen Daten verfügbar sind, verbleiben diese im Planentwurf, jedoch mit deutlicherem Hinweis auf Vorbehalte (aufgrund der Stellungnahmen wie auch der allgemein für Prognosen gültigen Unwägbarkeiten).</p> <p>Zielsetzungen eines Konzepts Dritter können hier nur wiedergegeben, nicht verändert werden. Entwicklung bedarfsgesteuerter Bedienung wird praktisch vorangetrieben, im Planentwurf dargestellt – auch Beachtung von (neuartigen) Modellen außerhalb des Kreises. Zu beachten ist – neben der Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsfrage, dass bedarfsgesteuerte Lösungen kein „universelles Allheilmittel“ sind.</p> <p>Für Kiel – Heikendorf keinerlei Angebotsreduzierung vorgesehen, auch keine plausible Folgewirkung der SPNV-Reaktivierung; bei Kiel – Schönkirchen wird sich dies aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht vermeiden lassen.</p> <p>Entsprechende Ergänzung wurde vorgenommen.</p> <p>Landesweite Lösung wird angestrebt und wäre auch sinnvoll, als Pilotlösung kann auch ein solches lokales Angebot eingeführt werden, dann aber nicht nur für den Amtsbus – es müsste ein am Bedarf ausgerichtetes Modell entwickelt werden => ist so eingearbeitet</p> <p>Generelle strategische Überlegung ist als Anregung aufgenommen. Erfordernis von Schnellladestationen ist aber von Gesamtkonzeption eines e-Bus-Systems abhängig.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Haltestelle „Heikendorf, Rathaus“ soll in Prioritätenliste der Förderung von DFI-Anzeigen aufgenommen werden.</p> <p>Fördermöglichkeiten zur fristgerechten Umsetzung des barrierefreien Haltestellen-Umbaus (auch der Kat. I) sind unzureichend, müssen im Sinne der Konnexität verbessert werden; zum barrierefreien Umbau des Anlegers Möltenort wird die Prüfung des Umfangs einer fin. Beteiligung des Kreises begrüßt; Gutachten zur Ermittlung des Investitionsvolumens ist nicht erforderlich.</p>	<p>+ Anliegen wird dargestellt und an NAH.SH weitergegeben.</p> <p>o Auf den Umstand generell ist hingewiesen, aber auch auf die Anhebung des kreisseitigen Zuschussvolumens; Konnexität eingefordert wurde und wird, Umsetzung kann aber nicht über RNVP erwirkt werden. Entsprechende Position der gemeindlichen Ebene ist eingearbeitet; Ausführungen zu Gutachten wurden umformuliert.</p>
Gemeinde Kalübbe	<p>Gemeinde sieht mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke NMS – Ascheberg kritisch; hier sollten alle betroffenen Anliegergemeinden an Planung beteiligt werden. derzeitige Busverbindungen (von Vorteil für die Gemeinde) würden evtl. gefährdet; ausreichende Finanzierungsmittel nicht zu erkennen; finanzielle Beteiligung der Gemeinde wird abgelehnt; Wertvolle Natur (Seeadlerschutzgebiet) würde beeinträchtigt touristischer Nutzen aus Gemeinde-Sicht nicht relevant.</p>	<p>+ Aspekte wurden ergänzt.</p>
Gemeinden Kirchbarkau und Kleinbarkau	<p>Einrichtung einer Busverbindung nach/von Flintbek zwecks:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Mobilität älterer Mitbürger(innen) / Verbesserung der Erreichbarkeit von für diese Gruppe relevanten Einrichtungen; – Unterstützung der freien Schulwahl / Zukunftssicherung der Grundschule Kirchbarkau; – Verbesserte Verbindungen für die wachsende Zahl von Berufspendlern 	<p>o Strecke liegt fast komplett im Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde => dessen Zuständigkeit muss beachtet werden; Beratung im Zuge des dortigen Gutachtens zum regionalen Busverkehr. Nachfragepotenziale der direkten Anliegergemeinden gem. vorliegender Daten viel zu gering => es müssten unbedingt die Preetz-bezogenen Ströme von/nach Molfsee, Flintbek, Bordesholm und v.a. Neumünster, Hamburg voll erfasst werden (fraglich wegen Alternative üb. Kiel mit Regionalexpress Richt. Neumünster-Hamburg). Ansinnen und entsprechende Gesprächsnotwendigkeit mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde sind eingearbeitet.</p>
Gemeinden Mönkeberg und Schönkirchen	<p>Prognose der GEWOS-Studie zur Bevölkerungsentwicklung nicht eingetreten => absehbar nicht zutreffend, daher nicht als Maßstab geeignet; Ergebnisse neuer (geplanter) kleinräumiger Bevölkerungsprognose soll (in Abstimmung mit gemeindlicher</p>	<p>o Da z.Zt. keine anderen Daten verfügbar sind, verbleiben diese im Planentwurf, jedoch mit deutlicherem Hinweis auf Vorbehalte (aufgrund der Stellungnahmen wie auch der allgemein für</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Ebene) verwendet werden.</p> <p>Zielsetzungen aus Landesentwicklungsstrategie unzureichend; Kreis wird aufgefordert zum Vorreiter „neuer Mobilität“ zu werden (Pilotregion/-projekt) mit professionellem Rufbussystem i.V. mit innovativen Technologien/Softwarelösungen.</p> <p>Reaktivierung des SPNV Kiel –Schönberger Strand darf nicht zu Busverkehrsreduzierung zwischen Kiel und Heikendorf bzw. Schönkirchen führen.</p> <p>Verbesserung des Zubringerverkehrs zur Fördeschiffahrt wird unterstützt; bei der Weiterentwicklung ist umfassende/frühzeitige Einbindung der Gemeinden des Amtes Schrevenborn sicherzustellen.</p> <p>Amtsbus als Pilot für e-Antrieb wird begrüßt; angeregt wird Zusammenarbeit mit Gemeinden/Aktiv-Region zur Prüfung der finanziellen Förderung von Schnellladestationen an den Linienenden.</p> <p>Fördermöglichkeiten zur fristgerechten Umsetzung des barrierefreien H-Umbaus (auch der Kat. I) sind unzureichend, müssen im Sinne der Konnexität verbessert werden; zum barrierefreien Umbau des Anlegers Möltenort wird die Prüfung des Umfangs einer fin. Beteiligung des Kreises begrüßt.</p>	<p>Prognosen gültigen Unwägbarkeiten).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zielsetzungen eines Konzepts Dritter können hier nur wiedergegeben, nicht verändert werden. Entwicklung bedarfsgesteuerter Bedienung wird praktisch vorangetrieben, im Planentwurf dargestellt – auch Beachtung von (neuartigen) Modellen außerhalb des Kreises. Zu beachten ist – neben der Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsfrage, dass bedarfsgesteuerte Lösungen kein „universelles Allheilmittel“ sind. - Aus Wirtschaftlichkeitsgründen wird sich eine Angebotsrücknahme nicht vermeiden lassen. + Entsprechende Ergänzung wurde vorgenommen. o Generelle strategische Überlegung ist als Anregung aufgenommen. Erfordernis von Schnellladestationen ist aber von Gesamtkonzeption eines e-Bus-Systems abhängig. o Auf den Umstand generell ist hingewiesen, aber auch auf die Anhebung des kreisseitigen Zuschussvolumens; Konnexität eingefordert wurde und wird, Umsetzung kann aber nicht über RNVP erwirkt werden. Entsprechende Position der gemeindlichen Ebene ist eingearbeitet;
Gemeinde Stolpe / Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag Kreisverband Plön	<p>Verweis auf Stellungnahmen des Amtes Bokhorst-Wankendorf und amtsangehöriger Gemeinden zum 3. RNVP sowie die Unzufriedenheit vor Ort mit der Nichtberücksichtigung (dem Kreis bereits in 2015 mitgeteilt).</p> <p>Schwierige Lesbarkeit und Komplexität der vorgelegten RNVP-Fortschreibung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nur Hinweis. - Nur Hinweis; es gibt auch anderslautende Rückmeldungen, außerdem sind u.a. die Anforderungen zu RNVP-Inhalten aus Rechtsnormen

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Anbindung der Region nach Neumünster, Plön und Preetz nicht zufriedenstellend, bes. vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung von Neumünster für die Region (Arbeitsplätze, Einkaufen).</p> <p>Neustrukturierung des Verkehrsangebotes mit Verkehrsaufnahme auf der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand ist intensivst mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen.</p> <p>Es ist für die Schaffung von Barrierefreiheit im Bushaltestellenbereich volle Konnexität von Bund und Land einzufordern und umzusetzen, die Finanzierung ist sonst durch die Gemeinden in ihrer Rolle als Baulastträger nicht leistbar; hier sind auch Haltestellenumfelder und –zuwegungen zu berücksichtigen.</p> <p>DFI-Anzeigen an Haltestellen, Auskunfts-Apps / QR-Codes müssten installiert/angeboten werden (Sehbehinderte!)</p> <p>Lösen von Tickets in Bussen für überregionale Verbindungen („Schleswig-Holstein-Netze“) muss möglich sein; ebenso bargeldloses Bezahlen.</p> <p>Alternative Angebotsformen (im Lichte rückläufiger Schülerzahlen und entsprechender Anpassungen des Busangebotes) sollten stärker beachtet werden.</p> <p>Marketing zur Erschließung neuer Kundenpotenziale sollte ausgebaut werden.</p>	<p>zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit Ausbau der Achse Neumünster – Plön – Hohwacht ist hier ja Richtung Neumünster „Abhilfe“ vorgesehen und mit Fahrplanwechsel im Dez. 2017 auch umgesetzt (entsprechender Hinweis ist im Planentwurf enthalten). - Abstimmungsprozess läuft schon seit Jahren. o Auf den Umstand mit der Folge, dass umfangreich Ausnahmen werden gelten müssen, ist hingewiesen; Konnexität eingefordert wurde und wird, Umsetzung kann aber nicht über RNVP erwirkt werden. Entsprechende Position der gemeindlichen Ebene ist eingearbeitet. - Zu DFI-Kriterien (für Landesförderung) sind Ausführungen getätigt; Aufwand-/Nutzen Problematik ist zu beachten Finanzielle Beteiligung der Gemeinden notwendig, NAH.SH-App gibt es schon, Echtzeit scheitert bisher an einem bestimmten Verkehrsunternehmen. o Es ist nicht klar, welche Tickets hier gemeint sind. Gesamt-SH-Tarif ist in den Bussen verkäuflich; bargeldloses Bezahlen landesweit in Vorbereitung, dies ist dargestellt + Pilotprojekt hierzu wird in Kürze im Raum Lütjenburg gestartet, dies ist beschrieben. Weitere Projekte hängen von den dort gewonnenen Erkenntnissen und Finanzierungserfordernissen ab. o Ist vorrangig Verkehrsunternehmens-Aufgabe, Hinweis wurde aufgenommen.
Industrie- und	Berücksichtigung der Ergebnisse von Studien, Untersuchungen,	- Kenntnis genommen.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
Handelskammer zu Kiel	<p>Gutachten und Projekten Dritter wird begrüßt.</p> <p>Es wird in den Ausführungen die „Verfestigung zu kommunalen Monopolstrukturen“ gesehen, z.B. durch Erklärung, dass die heutigen AK-Linien in VKP intern vergeben würden und die Bevorzugung der Inhouse- bzw. Direktvergaben (Wortwahl „Angriff“ auf S. 3).</p> <p>Es wird die Frage aufgeworfen, inwieweit es Aufgaben von Kommunen ist, Leistungen zu erbringen, die auch von Privaten am Markt angeboten werden (bes. wenn damit hohe Kosten verbunden sind).</p> <p>Mit Blick auf die als erforderlich angesehene Trennung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde wird die „intransparente“ Struktur des VRK als Mischverbund und die Aktivitäten des Eigenbetriebs Beteiligungen der LH Kiel kritisch gesehen (namentlich auch die RNVP-Erstellung – bisher über unabhängiges Gutachterbüro) – es wird ein diskriminierungsfreier Zugang für Betreiber aus der Privatwirtschaft kritisch hinterfragt.</p>	o	<p>Im seinerzeitigen Entwurf war dargestellt, dass die Vergabe der AK-Verkehre wettbewerblich <u>oder</u> direkt an die interne Betreiberin VKP erfolgen solle - sachlich korrekt, da der Kreis noch nicht über das anzuwendende Verfahren entschieden hatte. Zwischenzeitlich wurde in der Tat Beschluss zugunsten der internen Direktvergabe gefasst; Gründe hierfür werden im Planentwurf dargestellt. Formulierung mit „Angriff“ wird abgemildert.</p> <p>- Für den RNVP ist nur wichtig, welche Möglichkeiten der Gesetzgeber in Bezug auf ÖPNV-Vergaben erlaubt und welche diesbezüglichen Beschlüsse der zuständige Aufgabenträger fasst / gefasst hat.</p> <p>- Der VRK spielt im Hinblick auf das Genehmigungswesen überhaupt keine Rolle und die Aufgabenträgeraufgaben werden durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger wahrgenommen – im Sinne des Fahrgastes, dabei unter Realisierung von Synergien und Vornahme gegenseitiger Abstimmung; das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV im EBK ist in diesem Sinne aufgabenträgerseitige Nachfolgeeinrichtung der früheren VRK-Geschäftsstelle, die ebenfalls mit der RNVP-Erstellung der Kreise betraut war. Die im Stadtverkehr Rendsburg erfolgte und für den gesamten Regionalverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde vorgesehene wettbewerbliche Vergabe widerlegt den Verdacht der Diskriminierung von privaten Verkehrsunternehmen als Folge der organisatorischen Strukturen.</p>
Kreis Ostholstein	Bei Realisierung der (gutachterlich untersuchten) Touristenbuslinie am Großen Plöner See darf keine Konkurrenzierung bestehender ÖPNV-Leistungen stattfinden; außerdem muss ein intensives Marketing bes. von	+	Aspekt wurde aufgenommen

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	<p>Kombiangeboten mit anderen touristischen Leistungen erfolgen. Bei Nichtrealisierung kann gemeinsam (beide AT) eine Verbindung Bosau – Plön (evtl. bedarfsgesteuert) projektiert werden.</p> <p>Notwendigkeit intensiver Abstimmung zur zukünftigen Ausgestaltung der Linie 4310 wird bekräftigt.</p> <p>Für eine Anerkennung der Ostseecard als ÖPNV-Fahrtberechtigung sollten die AT gemeinsam vorgehen unter Einbindung der touristischen Akteure; OH unterstützt das Vorhaben</p>	-	Kenntnis genommen.
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	Hinweis auf Abstimmungserfordernis hinsichtlich der Belange der Straßenbauverwaltung beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen an Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen und Einzelfallentscheidung bzgl. Kostenbeteiligung von Bund/Land als Baulastträger.	-	Nur Hinweis.
NAH.SH GmbH	<p>Im Lichte der erwartbaren Entwicklungen und Herausforderungen ist eine reine Fortschreibung der Konzepte des 3. RNVP nicht ausreichend => Vorlage wird auch als „4. RNVP“ bezeichnet.</p> <p>Das eingeführte Produkt heißt im SH Tarif nicht Großkundenabo sondern „Firmenabo“. Die Bezeichnung „Großkundenabo“ stammt aus dem HVV-Tarif. Bezeichnung „Großkundenabo“ kann verbleiben, sollte zur Präzisierung jedoch um „SH-Tarif Firmenabo“ ergänzt werden.</p> <p>Existenten und kommenden Handyticketvertrieb ergänzen: Das Handyticket wird in der Verbund-App NAH.SH-App ab 2018 zu kaufen sein. Darüber hinaus gibt es bereits das Handyticket im DB-Navigator. Als Handytickets gibt es die Angebote des Bartarifs (Einzelfahrkarte, Tageskarte, Kleingruppenkarte – in der NAH.SH-App später dann auch Mehrfahrtenkarte und Kurzstrecke).</p>	-	<p>Da Politik so informiert ist, auch die Erfordernisse von Anpassungen der Konzepte des 3. RNVP benannt werden und weiter vielfach an diesen angeknüpft/auf diesen verwiesen wird, sollte es bei der „Fortschreibung“ belassen werden.</p> <p>+ Sachverhalt wurde aufgenommen.</p> <p>+ Sachverhalt wurde aufgenommen.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Die Ergänzung dieses Hinweises bietet sich nach dem ersten Absatz von 4.2.10 an: „Die Fahrplandaten aller Linien werden außerdem weiterhin in der landesweiten Fahrplanauskunft der NAH.SH GmbH dargestellt, auf die in Print-Publikationen verwiesen und in allen Online-Angeboten verlinkt wird.“ Dann weiter mit: „Im Bereich der Fahrplanauskunft bietet die NAH.SH GmbH inzwischen auch eine App für mobile Endgeräte an...“</p> <p>Vorschlag: anstelle von „landesweit vereinbarten Regeln bzgl. der Platzierung“: „verbundweit vereinbarte Regeln bzgl. der Platzierung.“</p> <p>Zur Gestaltung der Busse wäre auch schon an dieser Stelle noch dieser Hinweis sinnvoll: „Aufgrund der durch Buswerbung erzielten Werbeeinnahmen ist eine vollständige Gestaltung der Busse im NAH.SH-CD kurzfristig nicht umsetzbar. Ziel der Akteure im landesweiten Nahverkehrsverbund bleibt es aber, auch die Außengestaltung der Busse mittelfristig an das NAH.SH-CD anzupassen. Vorschlag des Landes ist deshalb, dass die Aufgabenträger in künftigen Verkehrsverträgen entsprechende Regelungen vorsehen. Die Abstimmungen dazu dauern an.“</p> <p>Vorschlag für Anpassung der Formulierung „während die regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Marketing bezüglich der einzelnen Produkte des ÖPNV und der örtlichen Angebote zuständig sind.“ – mit „örtliche Angebote“ sind vermutlich regionale Nahverkehrsangebote gemeint und mit Produkte Tarifangebote? Deshalb: „(...) während die regionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Marketing bezüglich der Tarifangebote und der örtlichen Nahverkehrsanbindung zuständig ist“.</p> <p>Um die zum Ziel gesetzte Reduktion der Treibhausgasimmission um 35% vom Basisjahr 2015 bis 2035 wird im Masterplan Mobilität eine notwendige massive Änderung der Verkehrsmittelwahl quantifiziert: In der Kiel Region insgesamt muss der Anteil des ÖV (Modal Split) bis 2035 gegenüber 2013 demnach von 8% auf 13% erhöht</p>	<p>+ Vorschlag wurde aufgenommen.</p> <p>+ Vorschlag wurde aufgenommen.</p> <p>o Vorschlag wurde abgewandelt ergänzt. Der Vorschlag des Landes bzgl. künftiger Verkehrsverträge ist deutlich als solcher zu benennen – das Problem der entstehenden Finanzierungslücke beim Aufgabenträger Bus muss dann aber auch klar ausgedrückt werden.</p> <p>+ Vorschlag wurde aufgenommen</p> <p>+ Vorschlag wurde ergänzt – führt aber für den Kreis Plön wegen der Gesamtbetrachtung unter Einschluss der Stadt Kiel in die Irre. => auch andere Werte wie etwa für Kieler Nachbargemeinden, Mittelzentren, ländliche Gemeinden wurden hinzugefügt.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	<p>werden, was einer Steigerung um über 60% gegenüber des Status Quo entspricht. Wir schlagen vor, dieses quantitative Ziel auch konkret zu nennen, da hieraus die bevorstehende immense Herausforderung besonders deutlich hervorgeht.</p> <p>Nicht nur die geplante Wiederaufnahme des SPNV Kiel – Schönberger Strand, sondern auch weitere Maßnahmen im SPNV Bereich, wie die geplante Einführung eines Preetz-Pendels mit zusätzlichen Stationen in Preetz und Schwentinental und die Beibehaltung der Zugkreuzungen in Plön und Preetz geben uns Anlass, die im 3. RNVP geplanten Knoten für den ITF zu hinterfragen. Aus unserer Sicht bedarf es einer Neubewertung der ITF-Strategie des Kreises auf Basis der in der Laufzeit des 4. RNVP vorgesehenen Angebotsveränderungen im SPNV, die wesentlich von den Anno 2013 bekannten Planungen abweichen. Ziel sollte es sein das ITF-Konzept während der Laufzeit des 4. RNVP den neuen Gegebenheiten anzupassen.</p> <p>„zu nennen ist hier mit erster Priorität die Verbindung Kiel – Schönberg im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf der Schiene. Zu diesem zukünftigen SPNV-Ergänzungsverkehr ist angesichts der aktuell bekannten Planungen für den Bahnbetrieb festzustellen, dass infolge der gegenüber dem Ursprungskonzept nunmehr erhöhten Anzahl von Haltepunkten von einer Schmälerung des Fahrgastpotenzials für den verbleibenden Busverkehr ausgegangen werden muss. D.h. unmittelbar, dass für die Sicherstellung des Verkehrs im ursprünglich vorgesehenen Umfang (montags - freitags Stundentakt mit Verdichtung zwischen Kiel und Schönkirchen) ein höherer Zuschussbedarf entsteht.“</p> <p>Ein erhöhter Zuschussbedarf ergibt sich nur für den Fall, dass es keine betrieblichen Anpassungen im Busverkehr gibt. Vielmehr zeigt sich hier doch der Handlungsbedarf in einem abgestimmten Bus-Bahn-Konzept darauf zu reagieren. Bus- und Bahnverkehr sind als systemische Einheit zu sehen, die sofern sie sich gut ergänzen mehr Fahrgäste ins System</p>	<p>+</p> <p>-</p>	<p>Im Planentwurf wird darauf verwiesen, dass das Konzept aus dem 3. RNVP nicht 1:1 umgesetzt werden wird. Dier hier benannte Sachverhalt wird zur Erläuterung (neben den anderen Gründen) deutlicher herausgearbeitet; Änderungen. bzgl. SPNV-Konzepten sind ja auch bereits vorhanden.</p> <p>Es ist evident, dass infolge der direkten Anbindung weiterer Orte an die Schiene der Buslinie 200 weitere Fahrgastpotenziale abhanden kommen – und durch die vorgeschlagene Abstimmung des Taktknotens in Schönberg an die Bahnzeiten zusätzlich! Werden die Einnahmen nutzungsgerecht aufgeteilt, bedeutet dies nun einmal eine Einnahmeminderung. Dass diese kompensiert wird durch zusätzliche Fahrgäste im Zulauf auf SPNV Schönberg ist (angesichts der meist kurzen Bus-Distanzen) kaum zu erwarten.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	<p>werden.</p> <p>Letzter Absatz (zu Digitalisierung) enthält den Hinweis auf VDV-Standards. Ändern in: „VDV-Standards (soweit vorhanden und zielführend),“</p> <p>Die Einführung eines Check-In-Check-Out Systems (CICO) mit Chipkarte ist nicht geplant. Die im NAH.SH AK Digitaler Vertrieb gemeinsam agierenden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wollen direkt Check-In-Be-Out (CIBO) auf Smartphonebasis verwirklichen. Hinweis: Das angestrebte CIBO System kann auch Be-In-Be-Out (BIBO). Bitte CICO und Chipkarte streichen und ändern in: „Check-In-Be-Out / Be-In-Be-Out (CIBO / BIBO) mit dem Smartphone (Ticket nicht mehr notwendig, Abrechnung ggf. gemäß best-price-Findung gesammelt, z.B. am Ende eines Monats).“</p> <p>Nach Rücksprache mit Herrn Müller wurde deutlich, dass sich der Satz „Auch der VDV verwirklicht in diesem Bereich ein Projekt mit Titel „Handyticket Deutschland“;“ nicht konkret auf das im vorherigen Satz behandelte CIBO, sondern auf eine der Bestrebungen des VDV im Bereich elektronisches Ticketing voran zu gehen und dabei deutschlandweite Vernetzung herzustellen. Vorschlag: Umformulieren, um die Verknüpfung mit CIBO zu vermeiden.</p> <p><u>Verknüpfungspunkte Bahn-Bus:</u> Die geplanten Haltepunkte Preetz Nord und Preetz Krankenhaus verbessern die Erschließung von Preetz durch die Bahn. Dies birgt Potenziale die Bus-Bus Übereck-Umstiegsbeziehung Lütjenburg-Preetz vom Rastorfer Kreuz zum Bahnhof Raisdorf (Bus-Bahn-Umstieg) zu verlegen. Das Rastorfer Kreuz liegt sehr peripher, hat kein eigenes Fahrgastpotenzial im fußläufigen Einzugsbereich und weist in Summe weniger Verbindungen nach Preetz auf als der Bahnhof Raisdorf. Unsicherheiten darüber, ob der Anschluss am Rastorfer Kreuz gehalten werden kann, lassen einen Umstieg in Raisdorf attraktiver erscheinen. Die Verbindung Kiel-Lütjenburg könnte durch das Auflassen des Haltes am</p>	<p>+</p> <p>-</p> <p>+</p> <p>o</p>	<p>Vorschlag wurde aufgenommen.</p> <p>An dieser Stelle werden die grundsätzlichen technischen Ansätze aufgezählt; das konkrete Projekt mit CIBO kommt im Folgeabsatz.</p> <p>Sachverhalt wurde aufgenommen.</p> <p>Die Übereck-Fahrtbeziehung über Raisdorf geht auch heute schon – Sachverhalt wurde aufgenommen. Aufgabe der Verknüpfung am Rastorfer Kreuz und Verlegung z.B. nach Wittenberger Passau ist im 3. RNVP bereits vorgeschlagen – Verknüpfung wird im Schülerverkehr und für Fahrgäste nach Wakendorf grundsätzlich weiter benötigt. Problematik wurde ergänzend dargestellt.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Rastorfer Kreuz, der als Stichfahrt bedient wird, wesentlich beschleunigt werden. Wir regen an eine Anpassung im Zuge der Realisierung der Haltepunkte zu prüfen. Alternativ sehen wir Bedarf die Anschlusssicherung am Rastorfer Kreuz weiterzuentwickeln.</p> <p>„Eine Verknüpfung am Bahnhof Schönkirchen kann über die Haltestelle Schönkirchen, Dorfstraße (400m Fußweg) erfolgen, da wenige Umsteiger zu erwarten sind. Die Einrichtung einer Haltestelle direkt am Bahnhof gestaltet sich wegen der beschränkten Flächen schwierig. Ggf. erfolgt eine Anbindung durch den Ortsbus Amt Schrevenborn.“ Wir teilen die Einschätzung der Tauglichkeit des Bahnhofs Schönkirchen für eine Bus-Bahn-Verknüpfung. Für eine Verknüpfung mit dem Amtsbus Schrevenborn ist zu prüfen, ob übergangsweise bis zur Aufnahme des SPNV-Betriebes bis Schönberger Strand oder generell der bereits reaktivierte Bahnhof Opendorf angefahren werden kann.</p> <p>„Es werden erhebliche Mindereinnahmen bei den Buslinien 200/201/210 erwartet; eine Leistungsreduzierung beim Bus kann die Einnahmeverluste nicht kompensieren; eine verbesserte Busanbindung abseits der Bahnstrecke mit Zu-/Abbringerfunktion wird vsl. per saldo weitere Aufwendungen erfordern;“ Die Einschätzungen widersprechen der Aussage auf Seite 78, dass die finanziellen Auswirkungen „derzeit kaum zuverlässig abschätzbar“ sind. Die Einschätzungen sind dahingehend zu relativieren oder zu streichen.</p> <p>„Reisezeitverlängerungen für einen Großteil der Fahrgäste aus Schönkirchen.“ Diese Einschätzung ist für uns nicht nachvollziehbar, wie kommen Sie darauf? Sollte die Reisezeit im Bus nicht der Status Quo Fahrzeit entsprechen und mit der Bahn sogar ein Reisezeitvorteil herauskommen?</p>	<p>+ Anbindung des Bahnhofes über Ortsbus nach Betriebsaufnahme SPNV ist im Planentwurf angemerkt. Vorher (d.h. aktuell) ist das nicht vorgesehen (vgl. Genehmigungsantrag) und auch kaum sinnhaft.</p> <p>- Die genannte Aussage bezieht sich auf quantitative Werte, während bei Vorstehendem von relativen Auswirkungen die Rede ist (das ist ein Unterschied!).</p> <p>o Bezieht sich auf Nutzung des SPNV plus Zu- und Abwege (in Schönkirchen und in Kiel, z.B. Ostufer) => wurde deutlicher formuliert.</p>
Fahrgastverband PRO BAHN (hier nur bzgl. Bus- und Fährverkehr)	<p>Achse Neumünster – Plön – Hohwacht: Brechung in Plön aufrechterhalten (2 eigenständige Linien wie heute); Linie 360: 60-Minuten-Takt (mo-fr) und 120-Minuten-Takt (sa+so),</p>	<p>- Generalwertung zu den Vorschlägen der Verkehrsgestaltung (Bus): RNVP ist Rahmenplan und nicht Detailplan; ansonsten werden Vorschläge bei den weiteren</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Betriebszeiten 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 Uhr bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Bedienung des SPNV-Taktknoten Neumünster zur Minute 30, Anschluss in Wankendorf zur Buslinie 410 Kiel - Wankendorf - Bornhöved – Bad Segeberg, perspektivisch Realisierung eines ÖPNV-Taktknoten Wankendorf zur Minute 00, Eckanschluss in Ascheberg zur Regionalexpress-Linie 84 nach Preetz, Anschluss in Plön zur Regionalexpress-Linie 84 nach Lübeck</p> <p><u>Linie 350</u>: 60-Minuten-Takt (mo-fr), 120-Minuten-Takt (sa+so), sa+so mit 1 beziehungsweise 2 Stunden späterem Betriebsbeginn, Betriebszeiten 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 Uhr bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Bedienung des ÖPNV-Taktknoten Lütjenburg zur Minute 30, Anschluss in Plön zur Regionalexpress-Linie 83 nach Lübeck.</p> <p>Achse Kiel – Schönberger Strand (mit Reaktivierung SPNV) und Einzugsbereich:</p> <p><u>Teilstrecke Kiel – Schönkirchen</u>: Durchgehender 30-Minuten-Takt mo-so, 15-Minuten-Takt mo-fr in HVZ, Linienführung zwischen den Haltestellen Schönkirchener Straße und Schönkirchen, Am Dorfteich über die Haltestellen Grenzgraben, Söhren und Schönkirchen, Post, optional Verlängerung in Schönkirchen bis Schönkirchen, Bahnhof, wenn eine straßenverkehrstechnische Lösung für eine Verlängerung gefunden werden kann.</p> <p><u>Teilstrecke Schönberg – Schönberger Strand</u>: 30-Minuten-Takt in der Sommersaison, 60-Minuten-Takt in der Wintersaison, Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Verknüpfung in Schönberg mit dem SPNV sowie zu den Buslinien 120, 220 und 260.</p> <p><u>Buslinie 260</u>: 120-Minuten-Takt, Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Verknüpfung in Schönberg mit dem SPNV sowie zu den Buslinien 120, 200 und 260, Bedienung des ÖPNV-Knotens Lütjenburg zur Minute 30.</p> <p><u>Buslinie 220</u>: 60-Minuten-Takt (mo-fr), 120-Minuten-Takt (sa+so), Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Verknüpfung in Schönberg mit dem</p>	<p>Planungen unter der Maßgabe der betrieblichen Machbarkeit und Finanzierbarkeit sowie der Kompatibilität mit der ITF-Konzeption aus dem 3. RNVP berücksichtigt werden.</p> <p>Zum Vorschlag der Verlängerung der Plöner Stadtverkehrslinie 331 sieht der Kreis Ostholstein keinen rechten Bedarf; Ober- und Niederkleveez werden 4x täglich an Malente angebunden (Bürgerbus).</p> <p>Hinsichtlich der Fördeschiffahrt muss die „federführende“ Zuständigkeit der LH Kiel beachtet werden.</p> <p>Zum „gemeinsamen Fahrplanbuch VRK“ ist festzuhalten (im RNVP-Entwurf vermerkt), dass die Absatzzahlen gerade in den Kreisen sich am Ende auf sehr niedrigem Niveau bewegten – infolgedessen scheint das nicht ein so bedeutender Mangel zu sein. Dies ist im Übrigen vor dem Hintergrund der elektronischen Auskunftsmidien auch nicht sehr verwunderlich.</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>SPNV sowie zu den Buslinien 120, 200 und 260, Verknüpfung in Preetz mit dem SPNV sowie zu den Buslinien des Stadtverkehrs. <u>Buslinie 120:</u> 60-Minuten-Takt (mo-fr), 120-Minuten-Takt (sa+so), Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Verknüpfung in Schönberg mit dem SPNV sowie zu den Buslinien 200, 220 und 260. <u>Buslinie 210/218 (Wendtorf – P'hagen):</u> 60-Minuten-Takt (mo-fr), 120-Minuten-Taktes (sa+so), Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Verknüpfung in Probsteierhagen mit dem SPNV <u>Amtsbus Schrevenborn:</u> 60-Minuten-Takt, Betriebszeit 05.00 bis 00.00 Uhr mo-sa, 07.00 bis 00.00 Uhr so, Verknüpfung in Möltenort und Mönkeberg mit der Fördeschiffahrt, Verlängerung zur Haltestelle Schönkirchen, Bahnhof und Verknüpfung mit dem SPNV <u>Anbindung der Bereiche Flüggendorf und Dobersdorf durch alternative Bedienformen:</u> 60-Minuten-Takt, Betriebszeit 05.00 bis 00.00 Uhr mo-sa, 07.00 bis 00.00 Uhr so, feste Abfahrts- und Ankunftszeiten in Opendorf, Bahnhof und Schönkirchen, Bahnhof, freie Gestaltung des Fahrplanes auf den ÖPNV-Korridoren, Verknüpfung in Opendorf und Schönkirchen mit dem SPNV.</p> <p>Achse Kiel – Laboe: <u>Buslinien 100/101:</u> 15-Minuten-Taktes mo-sa tagsüber, 30-Minuten-Takt mo-sa abends und so ganztägig, Konsequente Linienführung zwischen den Haltestellen Kiel Hauptbahnhof und Hermannstraße über die Haltestellen HDW und Seefischmarkt, Konsequente Linienführung in Heikendorf zwischen den Haltestellen Heikendorf, Rathaus und Stückenberg über die Haltestelle Laboer Weg und Korügen (Buslinie 100 lang), Konsequente Linienführung nördlich der Haltestelle Laboer Weg zur Haltestelle Am Heidberg im 30-Minuten-Takt mo-sa tagsüber (Buslinie 100 kurz). <u>Buslinie 102:</u> 30-Minuten-Taktes mo-so (zwischen den Haltestellen Kiel Hauptbahnhof und Schönkirchener Straße in Kombination mit der Schnellbuslinie 103 Kiel - Heikendorf im 15-</p>	

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Minuten-Takt), Betriebszeit 05.00 bis 22.00 Uhr mo-fr, 06.00 bis 22.00 Uhr sa und 07.00 bis 22.00 Uhr so, Bedienung des SPNV-Taktknotens Kiel zur Minute 00 und zur Minute 30.</p> <p><u>Neue Schnellbuslinie 103:</u> Bedienung im 30-Minuten-Takt mo-so (zwischen den Haltestellen Kiel Hauptbahnhof und Schönkirchener Straße in Kombination mit der Schnellbuslinie 102 Kiel - Laboe im 15-Minuten-Takt), Betriebszeit 05.00 bis 22.00 Uhr mo-fr, 06.00 bis 22.00 Uhr sa und 07.00 bis 22.00 Uhr so, Linienführung zwischen den Haltestellen Kiel Hauptbahnhof und Schönkirchener Straße analog zur Schnellbus-Linie 102 Kiel – Laboe, Linienführung zwischen den Haltestellen Schönkirchener Straße und Kitzeberg über die Bundesstraße 502, Linienführung in Heikendorf von der Haltestelle Kitzeberg über die Haltestellen Künstlermuseum, Rathaus Heikendorf und Laboer Weg zur Haltestelle Am Heidberg.</p> <p>Achse Kiel – Klausdorf: Durchgehender 30-Minuten-Takt, Verlängerung der Betriebszeit auf 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Bedienung des SPNV-Taktknotens Kiel zur Minute 00 und zur Minute 30, Anschluss in Klausdorf an die Buslinie 2 Wellingdorf - Schwentimental-Klausdorf - Schwentimental-Raisdorf.</p> <p>Achse Kiel – Raisdorf: <u>Buslinie 300:</u> 30-Minuten-Takt mo-sa, Betriebszeit 05.00 bis 00.00 Uhr mo-sa, neue Linienführung zwischen den Haltestellen CITTI-Park und Kiel Hauptbahnhof über die Haltestellen Holstenbrücke und Andreas-Gayk-Straße, alternative neue Linienführung von der Haltestelle Bootshafen über die Haltestelle Andreas-Gayk-Straße, wenn erstgenannte Linienführung nicht möglich ist, Konsequente Linienführung zwischen den Haltestellen Abzweig Klausdorf und Dieselstraße/ Mergenthalerstraße über die Haltestellen Abzweig Oppendorfer Mühle und Lise-Meitner-Straße, neue Linienführung im Richtungsbetrieb zwischen den Haltestellen Dieselstraße und Mergenthalerstraße über die Haltestellen real (in der Liebigstraße) und Schwentimental-Raisdorf Ostseepark, Bahnhof</p>	

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>(in der Gutenbergstraße), Konsequente Linienführung zwischen den Haltestellen Mergenthalerstraße und Raisdorf, Bahnhof über die Haltestelle Timmsbrook, Aufgabe der Linienführung zwischen den Haltestellen Raisdorf, Bahnhof und Dieselstraße.</p> <p><u>Buslinie 4310:</u> Neue Linienführung zwischen den Haltestellen Kiel Hauptbahnhof/ ZOB und Preetzer Straße/ Ostring über die Haltestellen Hummelwiese und KVG-Verwaltung Werftstraße, Beschleunigung zwischen den Haltestellen Preetzer Straße/ Ostring und Wiener Allee durch Aufgabe der Haltestellen Sophienhöhe, Villacher Straße und Dornbusch, Konsequente Linienführung zwischen den Haltestellen Wiener Allee und Lise-Meitner-Straße/ Gutenbergstraße über die Bundesstraße 76.</p> <p><u>Buslinie 2:</u> Einführung eines 30-Minuten-Taktes mo-sa, Betriebszeit 05.00 bis 00.00 Uhr mo-sa, 07.00 bis 00.00 Uhr so, neue Linienführung zwischen den Haltestellen Abzweig Klausdorf und Dieselstraße/ Mergenthalerstraße über die Haltestelle Abzweig Opendorfer Mühle und Lise-Meitner-Straße, neue Linienführung im Richtungsbetrieb zwischen den Haltestellen Dieselstraße und Mergenthalerstraße über die Haltestellen real (in der Liebigstraße) und Schwentimental-Raisdorf Ostseepark, Bahnhof (in der Gutenbergstraße), neue Linienführung zwischen den Haltestellen Dieselstraße/ Mergenthalerstraße und Raisdorf, Bahnhof über die Haltestellen Fernsichtweg, Stadtverwaltung, Am Hang und Rosenthal, neue Linienführung über die Haltestelle Raisdorf, Bahnhof über die Haltestellen Holstenweg, Neuwührener Weg, Bahnhofstraße/ Dorfstraße und August-Streifert-Straße zur Haltestelle Ebbenthorpstraße.</p> <p>Achse (Kiel-) Raisdorf – Lütjenburg: 60-Minuten-Takt, Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 Uhr bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Beschleunigung zwischen Raisdorf und Lütjenburg durch Aufgabe der Haltestelle Rastorfer Kreuz, neue Buslinie (als alternative Bedienungsform) Raisdorf - Lilienthal – Schlesien, neue Linienführung der Buslinie 220 Schönberg - Preetz zwischen Schlesien und Preetz über Fargau-Pratjau, Rastorfer Passau und Wildenhorst, Anschluss zur Buslinie 220 Schönberg - Preetz in Rastorfer Passau,</p>	

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Bedienung des ÖPNV-Taktknotens Lütjenburg zur Minute 30, Durchbindung über Lütjenburg hinaus über Kaköhl nach Oldenburg.</p> <p>Achse Kiel – Wankendorf (- Bad Segeberg): 60-Minuten-Takt, Betriebszeit 04.00 bis 01.00 Uhr mo-fr, 05.00 Uhr bis 01.00 Uhr sa und 06.00 bis 01.00 Uhr so, Anschluss in Wankendorf zur Buslinie 360 Neumünster - Wankendorf - Ascheberg - Plön, perspektivisch Realisierung eines ÖPNV-Taktknoten Wankendorf zur Minute 00, Durchbindung über Wankendorf hinaus über Bornhöved nach Bad Segeberg.</p> <p>Stadtverkehr Preetz: Betriebszeit 04.30 bis 21.30 Uhr mo-fr, 06.30 bis 21.30 Uhr sa und 06.30 bis 21.30 Uhr so; <u>Buslinie 342:</u> 30-Minuten-Takt, Überplanung der Linienführung im Bereich Glindskoppel nach Errichtung der Bahnstationen Preetz-Glindskoppel und Preetz-Klinik; <u>Buslinie 343:</u> 30-Minuten-Takt; neue Buslinie 344: Buslinie Preetz – Schellhorn, 30-Minuten-Takt, Anbindung von Schellhorn an die Bahnstation Preetz und die Innenstadt von Preetz.</p> <p>Stadtverkehr Plön: Betriebszeit 04.30 bis 21.30 Uhr mo-fr, 06.30 bis 21.30 Uhr sa und 06.30 bis 21.30 Uhr so; <u>Buslinie 331:</u> durchgehender 30-Minuten-Takt mo-so, Verlängerung über Niederkleevez und Oberkleevez nach Bad Malente-Gremsmühlen, Bahnhof, optional weitere Verlängerung in Bad Malente-Gremsmühlen, wenn der ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Ostholstein eine Verlängerung unterstützt; Für den Fall einer Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg und der Einführung einer Regionalbahn-Linie Neumünster - Ascheberg - Plön im 30-Minuten-Takt sollte untersucht werden, ob die Gemeinde Ascheberg durch eine neue Buslinie Ascheberg - Plön in den Stadtverkehr Plön integriert werden kann.</p> <p>Fördeschiffahrt:</p>	

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	<p>Überplanung des Verkehrsangebotes dergestalt, dass montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit insbesondere Tangential-Linien auf den Relationen Friedrichsort - Möltenort, Reventloubrücke – Mönkeberg und Reventloubrücke - Dietrichsdorf angeboten beziehungsweise weiter ausgebaut werden. Tagsüber sowie an Samstagen und Sonntagen ist insbesondere die Relation Strande - Laboe - Kiel anzubieten, optional ist eine neue Fährlinie Laboe - Kiel über neue Fähranleger in den Stadtteilen Holtenau und Wik zu untersuchen, um die westlichen Stadtteile der Landeshauptstadt mit der Fördeschiffahrt zu bedienen. Darüber hinaus: Ausgestaltung und Finanzierung der Fördeschiffahrt in einem Verkehrsvertrag zwischen den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Landeshauptstadt Kiel festhalten.</p> <p>Marketing/Kommunikation: Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass die in der Region tätigen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bereits seit einigen Jahren kein gemeinsames Fahrplanbuch herausgeben. Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplanbuches durch die in der Region Kiel tätigen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel im Dezember eines Jahres ist angemessen und wünschenswert.</p> <p>Weitere Stellungnahmen zur SPNV-Gestaltung hier nicht im Einzelnen aufgeführt, da nicht im Zuständigkeitsbereich der regionalen Aufgabenträger.</p>		
Schulamts des Kreises	Abgleich aktueller Schülerzahlen mit den Prognosen des SEP	+	Ergebnisse wurden eingeflochten.
Seniorenbeirat Heikendorf	<p>Allgemein: Anteil der über 65jährigen in Heikendorf überdurchschnittlich hoch; attraktives ÖPNV-Angebot sollte vorgehalten werden, um Entscheidung zur Führerscheinabgabe im Alter zu erleichtern.</p> <p>Barrierefreier Zugang (Busse): Klapprampe müsste in allen Bussen vorhanden sein/Haltebuchten begradigen.</p>	-	<p>Kenntnis genommen (attraktives ÖPNV-Angebot ist im Bereich Heikendorf als gegeben anzusehen)</p> <p>- Im Zuge der Fuhrparkerneuerung ist Umsetzung absehbar (in Heikendorf eigentlich schon abgeschlossen); notwendige Maßnahmen an Haltestellen sind beschrieben, Umbau im übrigen</p>

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Barrierefreiheit Fördeschiffahrt: Entsprechend ausgerüstete Schiffe und entsprechender Umbau des Anlegers Möltenort.</p> <p>Einführung eines vergünstigten Seniorentickets.</p> <p>Schnellstmögliche Umsetzung des Amtsbusses Schrevenborn.</p> <p>Nach Reaktivierung des Personenverkehrs auf „Hein Schönberg“ Aufgabe der Buslinie Kiel – Schönberg auf heutiger Strecke, stattdessen Führung über B 502 mit Verknüpfung in Brodersdorf zur schnellen Anbindung des Förde-Ostufers an Schönberger Strand und „Lutterbeker“.</p>	<p>Sache des zuständigen Baulastträgers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung des SFK-Fuhrparks mit dementsprechenden Schiffen ist grundsätzlich beschlossen, wird aber wegen des Kostenaufwands mehrere Jahre dauern; Notwendigkeit Umbau Fähranleger ist im Planentwurf angesprochen, Umsetzung Sache der Gemeinde. - Es wäre SH-weite Lösung im Zusammenwirken mit NSH erforderlich. - Ist beabsichtigt. - „Schienenparallele“ Buslinie kann nicht aufgegeben werden (Anbindung Siedlungen ohne Bahnhof, Schülerverkehr, Taktverdichtung, Kapazitäten), angedachte Linie würde auch bestehende Verkehre (auch Li. 120) konkurrenzieren – es sollten lieber diese gestärkt werden.
Stadt Lütjenburg	<p>Für umfängliches Beteiligungsverfahren sind Fristen zu eng gefasst, Selbstverwaltungsrecht der Stadt nicht eingehalten; Frage, ob dem § 5, Abs. 3 Genüge getan ist; Gründung eines Zweckverbandes Gem. § 3 Abs. 2 wird angeregt.</p> <p>Rückgriff auf das Gutachten zur kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung von 2014 wird kritisiert, da dieses umstritten ist und vor Überarbeitung/Fortschreibung steht. Lieber sollte auf Prognosewerte verzichtet werden und erst ab 2023 (nächster RNVP) wieder eingearbeitet werden (Grundlage überarbeitetes Gutachten).</p> <p>Verringerung der Schulstandorte quasi zu empfehlen, wird nicht mitgetragen; Im Amtsbereich Lütjenburg wird über eine solche Maßnahme nicht nachgedacht; solche „Gedankenspiele“ sollte ersatzlos gestrichen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - § 5 Abs. 3 regelt, dass eine Abstimmung mit den kreisangehörigen Gemeinden stattzufinden hat, welche Gremien zu beteiligen sind, hingegen nicht. Gründung eines Zweckverbands wird von sonst keiner Seite gefordert. In diesem Falle müssten auch die Konsequenzen für die Verteilung der finanziellen Zuständigkeit für den ÖPNV beachtet werden. + Sachverhalt, dass die Ergebnisse umstritten sind, wurde aufgenommen; dass Realentwicklung von Prognosen abweichen kann, ist bereits erwähnt, kritische Position der gemeindlichen Ebene wurde herausgearbeitet. o Wird hier nicht empfohlen, ausgesagt werden soll, dass für den Fall, dass es zu einer Verminderung der Schulstandorte kommt, durch dann zusätzliche Fahrschüler der Nachfragerückgang

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Vorhaben zur bedarfsgesteuerten Bedienung bei geringer Nachfrage wird begrüßt, namentlich auch das Projekt im Amtsbereich Lütjenburg; kritisch wird die mangelnde Einbindung von Stadt und Amt bei dessen (Projektierung/fertiges Konzept war den KN zu entnehmen);</p> <p>Vorschläge für Ausrichtung des ÖPNV auf den Ausbau des Tourismus nicht ausreichend, wesentlich verbesserte Sommerangebote sind notwendig, Hohwacht/Behrendorf und Sehlendorf sollten besser in ÖPNV-Angebot eingebunden werden im Interesse von Campinggästen und Gästen ohne Fahrzeug.</p> <p>Nichtberücksichtigung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg im Hinblick auf Reaktivierung wird kritisch gesehen, aufgezeigte Handlungsempfehlungen zur Strecke nicht mitgetragen; Kreis Plön soll auf eine Überprüfung der Situation beim Land drängen; Der Stadt liegt Gutachten, das die Möglichkeit der Reaktivierung in finanziell angemessenem Rahmen bestätigt, vor.</p> <p>Außerdem Richtigstellung, dass im Bereich des Bahnhofs nur eine Teilentwidmung vorgenommen wurde.</p> <p>Maßnahmen zugunsten des Bereichs Lütjenburg wurden/wurden mit mangelnder Priorität verfolgt; z.B. Schnellverbindung nach Kiel; Einbindung der Region in Gespräche zur Umsetzung von Maßnahmen findet unzureichend statt.</p>	<p>(teil)kompensiert werden kann -> wurde umformuliert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kenntnis genommen; Beteiligung ist nach Angaben der VKP erfolgt; späte Zeitlage lag an Terminfindungsproblemen der Ortsebene zu früher liegendem Zeitpunkt. - Hohwacht gehört zu den am besten bedienten Gemeinden im kreisweiten Busnetz. Bereits im 3. RNVP wird „perspektivisch“ eine Variation der Linienführung zwischen Lütjenburg und Hohwacht mit besserer Erschließungswirkung vorgesehen: zudem ebenso Verbesserung für Behrendorf über Varianten der Li. 260. Umsetzung im Zuge der Überplanungen der entsprechenden Linien zur Umsetzung des ITF; es gilt hier, betriebliche und Finanzierungs-Fragen zu lösen. Behrendorf und Sehlendorf werden zudem durch das Pilotprojekt zur bedarfsgesteuerten Bedienung besser angebunden. - Votum des Kreistages (von 2013) ist im Plan erwähnt, aber auch, dass seitens des Landes kein Verkehrsbedarf mehr gesehen wird (auch der 3. RNVP und der Masterplan Mobilität der KielRegion mit seiner Zielsetzung „Klimaschutz“ sehen diesen offenkundig nicht. Das gilt es auch einmal zu akzeptieren). <p>+ Wurde richtiggestellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kenntnis genommen.
Stadt Preetz	Stadt baut Haltestellen barrierefrei nach Prioritätenliste aus; Kreis wird zur deutlichen Erhöhung der Fördermittel für barrierefreien	<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung des kreisseitigen Zuschussvolumens ist Fakt und ist dargestellt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt
	<p>Umbau von Haltestellen aufgefördert; Einsatz von Niederflurbussen im Stadtverkehr ist anzustreben.</p> <p>Stadtverkehr soll längere Betriebszeiten erhalten: Generell bis 21.30 Uhr, mo-fr ab 4.30 Uhr, Sa/So ab 6.30 Uhr. Zudem Anpassungen der Bedienung gefordert:</p> <p>Anbindung der zukünftigen Bahnhalte Preetz-Nord und –Klinik; Erschließung der Erweiterung des Gewerbegebiets Wakendorf; Anbindung von Mühlenberg und Schellhorn (Anbindung an Innenstadt und Bahnhof).</p> <p>Befürwortung von Pilotstrecke(n) alternativer Antriebe im Preetzer Stadtverkehr; Einsatz von Midibussen.</p> <p>Feststellung der längerfristigen Bestandssicherung der Schulen in Trägerschaft der Stadt Preetz.</p>	<p>In den Stadtverkehren sind bereits Niederflurbusse dominierend; mit im Planentwurf beschriebener Erneuerung des Fuhrparks ergibt sich sukzessive weitere Erhöhung des Niederfluranteils.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Anregungen wurden <u>als Wunsch der Stadt</u> ergänzend aufgenommen – unter Vorbehalt der betrieblich-wirtschaftlichen Machbarkeit. o Alternative Antriebe (für die weitere Zukunft) wurden eingearbeitet; Midibusse erschweren den „universellen“ Einsatz im VKP-Netz => potenziell Minderung der Wirtschaftlichkeit - Kenntnis genommen.
Stadt Plön	<p>Für 2018 hat die Stadt HH-Mittel für ein ALiTa eingeplant – soll als Auftragsverkehr der VKP gestaltet sein.</p> <p>Am Plöner ZOB sollte eine Mobilitätsstation mit hochwertiger Radabstellanlage und evtl. ergänzend Fahrradverleih, Carsharing, Lademöglichkeit eingerichtet werden.</p> <p>Herstellung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022 ist zwingend einzuhalten => Sonderinvestitionsprogramm der VKP zur (vollständigen) Umstellung des Fuhrparks bis dahin sollte durchgeführt werden.</p> <p>ZOB Plön ist ebenfalls (unter Berücksichtigung des</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kenntnis genommen; nach Auskunft der VKP ist der Einsatz eines regulären Linientaxis im Zuge der Linie 332 gemeint. o Plön ist als Standort im Planentwurf (gem. Konzeption Masterplan Mobilität vorgesehen) genannt; Umsetzung städtische Angelegenheit (auch das ist benannt). Befürwortung durch die Stadt wurde ergänzt. - Gem. Gesetzeswortlaut sind zunächst entsprechende Planungen bzgl. dieses Stichtags im RNVP vorzunehmen; daneben sind Ausnahmen von diesem Zeitpunkt zulässig! Infolgedessen Fahrzeugstrategie der VKP wie im Planentwurf beschrieben. Barrierefreier Ausbau ZOB: im städt.

Abgebende Stelle/Institution	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung für RNVP-Fortschreibung + = eingearbeitet, o = teilweise/abgeändert berücksichtigt, - = nicht berücksichtigt	
	<p>Konnexitätsgebotes) umzubauen.</p> <p>Stadt Plön bewirbt sich um e-Antriebs-Pilotstrecke (Li.332) im Rahmen der VKP-Konzeption hierzu.</p> <p>Reaktivierung der Bahnstrecke Ascheberg – Neumünster wird als besonders bedeutsam eingestuft (Verbesserung der regionalen Vernetzung, Attraktivierung des ländlichen Raumes dort, Reduzierung des MIV/Verbesserung der Umweltbedingungen); bei Umsetzung Integration einer Buslinie Ascheberg – Plön in Stadtverkehr.</p>		<p>Konzept (Anlage 7) nicht erwähnt. Thema Konnexitätsgebot ist aufgenommen (Adressaten wären aber Land/Bund!).</p> <p>+ Sachverhalt wurde eingearbeitet.</p> <p>+ Diese Sichtweise der Stadt wurde eingearbeitet.</p>
Stadt Schwentinental	Meldet starke Zweifel an dem für die A.-Lindgren-Schule im Schulentwicklungsplan prognostizierten Rückgang der Schülerzahlen an (aufgrund des fortgesetzten Zuzugs von jungen Familien im OT Klausdorf).	+	Ist aufgenommen, zumal das Schulamt des Kreises gerade in diesem Fall starke Abweichung der realen Entwicklung (aktuell) gegenüber der Prognose bestätigt.
SVG Südwestholstein-ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft	<p>VKP-Linien im Kreis Segeberg gehören als „abgehende Linien“ zum Netz Eigenbetrieb des Kreises Plön – in Abb. 19 entsprechend darstellen.</p> <p>Bezüglich dieser Linien öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen den Kreisen Plön und SE geschlossen: Evtl. darstellen.</p> <p>Evtl. schon zum Jahresfahrplan 2019 Umsetzung von Angebotsattraktivierung auf der Li. 410 im Teil SE; analoge Überlegungen für den Plöner Teil werden begrüßt; um Beratungen in 2018 wird gebeten</p>	+	<p>Abänderung wurde vorgenommen</p> <p>- Mit Verweis auf allgemein durchgeführte Anpassungen ist der Punkt erledigt.</p> <p>+ Sachverhalt wurde eingearbeitet.</p>
VKP	<p>div. redaktionelle Änderungen/terminliche Aktualisierungen</p> <p>Bahnstrecke Lütjenburg – Malente hat neuen Besitzer</p>	+	<p>Wurden eingearbeitet</p> <p>+ Sachverhalt wurde aufgenommen.</p>

Verzicht auf Stellungnahme bzw. „keine Anmerkungen“ haben ausdrücklich bekanntgegeben: Amt Preetz-Land (s.o.), Bürger- und Ordnungsamt Kiel (Genehmigungsbehörde), Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (s.o.), NSH und Tourismusverband S-H; Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen sieht sich nicht als zuständig an. Darüber hinaus verbleibende Adressaten ohne Rückmeldung.

Anlage 2: Im Kreis Plön tätige Verkehrsunternehmen mit Linienverkehr

Busverkehr

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
Diedrichstraße 5
24143 Kiel
Telefon: 0431/7058-0
Telefax: 0431/7058-80
e-mail: info@vkp.de
Internet: www.vkp.de

Rohde Verkehrsbetriebe GmbH
Johann-Specht-Straße 17
23701 Eutin
Telefon: 04521/8305317
e-mail: info@rohde-bus.de
Internet: www.rohde-bus.de

KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
Werftstraße 233-243
24143 Kiel
Telefon: 0431/2203-0
Telefax: 0431/2203-1299
e-mail: kontakt@kvg-kiel.de
Internet: www.kvg-kiel.de

RoPe Reisen GmbH & Co KG
Dieselstraße 4
24582 Wattenbek
Telefon: 04322/3777
Telefax: 04322/699971
e-mail: info@rope-reisen.de
Internet: www.rope-reisen.de

Autokraft GmbH
Niederlassung Kiel
Bunsenstraße 5
24145 Kiel
Telefon: 0431/7107-0
e-mail: ak-wellsee@autokraft.de
Internet: www.bahn.de/autokraft

Fäherschiffahrt auf der Kieler Förde

Schlepp-und Fährgesellschaft Kiel mbH
Kaistraße 51
24114 Kiel
Telefon: 0431/594-1266
Telefax: 0431/594-1286
e-mail: ahoi@sfk-kiel.de
Internet: www.sfk-kiel.de

Schienenpersonennahverkehr

DB Regio AG
Region Nord
Alte Lübecker Chaussee 15
24114 Kiel
Telefon geschäftlich: 0431/2479-123
Telefon für Kunden: 01806/996633+Stichwort „Nahverkehr“ (20 ct/Anruf aus Festnetz, Tarif Mobilfunk max. 60ct/Anruf)
e-mail: ran-schleswig-holstein@deutschebahn.com
Internet: www.bahn.de/regio-sh

Anlage 3: Linienstatistik (ohne Linien der Unternehmen Rohde und RoPe)

Liniennummer(n)	Nutzwagen-km	Überwiegend eingesetzte Fahrzeuge	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgastzahl	
1	rd. 600.000	NW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	Keine Angabe	
2		NW (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
22		GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
100/101		GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
512S		GW (NF)	Freizeitverkehr		
705		GW (NF) / NW (NF)	Freizeitverkehr		
102		207.371 ¹	NW (NF / LE)		Alle Fahrgastgruppen
119/219	59.420	NW	Schüler		
120	270.074	NW	Alle Fahrgastgruppen		
200/201/210	928.102 ¹	GW (NF) / NW (NF / LE)	Alle Fahrgastgruppen		
217	30.733	NW	Schüler		
218	88.847	NW	Alle Fahrgastgruppen		
220/230	489.837	NW	Alle Fahrgastgruppen		
221		NW	Schüler		
222		NW	Schüler		
231/232/233		NW	Schüler		
260/261/311/312	371.339	NW	261 u. 311 Schüler, sonst alle Fahrgastgruppen		
313	102.063	NW	Alle Fahrgastgruppen		
314	116.266	NW	Schüler		
321/328	89.446	NW	Schüler		
331/332/335	149.203	NW (NF / LE) / Li. 332 Kleinbus (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
341/342/343	113.471	NW (NF / LE)	Alle Fahrgastgruppen		
350	320.837	NW	Alle Fahrgastgruppen		
351/352		NW	Schüler		
353	84.109	NW	Schüler		
360	252.710	NW	Alle Fahrgastgruppen		
361/362/363/364/366	249.498 ²	NW	363/364/366 Schüler, sonst alle Fahrgastgruppen		
410	522.147 ^{1,2}	NW	Alle Fahrgastgruppen		
413	24.089 ²	NW	Schüler		
416	69.157	NW	Schüler		
424/427	102.563	NW	Schüler		
425	14.185	NW	Schüler		
426	53.807	NW	Schüler		
451	55.827	NW	Alle Fahrgastgruppen		
454	19.281	NW	Alle Fahrgastgruppen		
300	66.770 (163.311 inkl. Kiel)	NW (NF / LE) / GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	407.500	
4310	433.069 ¹	NW (NF / LE) / GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
4330	147.328 ¹	NW (NF / LE) / GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen		
5809	3.249	NW / NW (NF) / Kleinbus	Schüler		

¹⁾ inkl. Leistung im Stadtgebiet Kiel, ²⁾ inkl. Leistung im Kreisgebiet Segeberg

NW = Normalwagen (12 m-Standardbus); GW = Gelenkwagen (18 m-Standardgelenkbus); NF = Niederflur; LE = Low-Entry

Anlage 4: Liniengenehmigungen

Liniennummer	Inhaber	Linienführung	Laufzeit bis
1	EBK	Kiel-Wellingdorf – Schwentimental-Klausdorf – Kiel-Elmschenhagen, Krooger Kamp	31.12.2020
2	EBK	Kiel-Oppendorf – Schwentimental-Raisdorf, Bahnhof	31.12.2020
22	EBK	Kiel-Suchsdorf, Rungholtplatz – Kiel, Hauptbahnhof – Schwentimental-Klausdorf, Schule	31.12.2020
100/101	EBK	Laboe, Hafen/Heikendorf, Am Heidberg – Kiel, Hauptbahnhof – Kiel-Mettenhof, Roskilder Weg (- Melsdorf)	31.10.2020
102	VKP	Laboe – Kiel (Schnellbus)	10.12.2026
119/219	VKP	Laboe – Mönkeberg (/Probsteierhagen – Voßberg/) – Preetz	10.12.2026
120	VKP	Schönberg – Laboe – Heikendorf	10.12.2026
200/201/210	VKP	Kiel – Schönkirchen – Schönberg – Schönberger Strand (– Schmoel)	10.12.2026
217	VKP	Schönkirchen – Flüggegendorf – Schönkirchen	10.12.2026
218	VKP	Stein (/Muxall) – Lutterbek – Probsteierhagen	10.12.2026
220	VKP	Schönberg – Preetz – Plön	10.12.2026
221	VKP	Ottenhof – Fargau – Rastorfer Passau – Preetz	10.12.2026
230/231/232/233	VKP	Schönberg – Selent – Plön	10.12.2026
260/261	VKP	Schönberg (– Neu Sophienhof/) – Hohenfelde – Lütjenburg	10.12.2026
300	Autokraft	Kiel, Hauptbahnhof – Schwentimental-Raisdorf, Bahnhof	10.12.2019
311	VKP	Lütjenburg – Giekau – Todendorf	10.12.2026
312	VKP	Lütjenburg – Behrendorf – Todendorf	10.12.2026
313	VKP	Lütjenburg – Kirchnüchel	10.12.2026
314	VKP	Grimmelsberg – Sehlendorf – Blekendorf – Lütjenburg	10.12.2026
321/328	VKP	Plön – Wielen – Preetz	10.12.2026
331	VKP	Plön, ZOB – Stadtheide – Ölmühle – Plön, ZOB	10.12.2026
332	VKP	Plön, ZOB – Parnass – Stadtzentrum – Plön, ZOB	10.12.2026
341	VKP	Preetz, ZOB – Kiebitzweg – Preetz, ZOB	10.12.2026
342	VKP	Preetz, ZOB – Glindskoppel – Preetz, ZOB	10.12.2026
343	VKP	Preetz, ZOB – Wakendorf – Preetz, ZOB	10.12.2026
350/351	VKP	Hohwacht – Lütjenburg – Plön	10.12.2026

352	VKP	Kossau – Lebrade – Plön	10.12.2026
353	VKP	Plön – Bösdorf – Plön	10.12.2026
360	VKP	Plön – Ascheberg – Wankendorf – Neumünster	10.12.2026
361/362	VKP	Plön – Ascheberg – Bornhöved (/Stocksee/Nehnten)	10.12.2026
363/364/366	VKP	Plön (– Dörnack – Karpe) – Ascheberg – Kalübbe/Depenau – Nettelsee (/Stolpe – Wankendorf)	10.12.2026
410/411	VKP	Kiel – Bornhöved – Bad Segeberg	10.12.2026
413	VKP	Börnhöved – Rendswühren – Bornhöved	10.12.2026
416	VKP	Preetz – Kirchbarkau – Preetz	10.12.2026
424	VKP	Kirchbarkau – Postfeld – Hohenhorst – Boksee	10.12.2026
425	VKP	Preetz – Löptin – Nettelsee – Warnau	10.12.2026
426	VKP	Wankendorf – Ruhwinkel - Schönböken	10.12.2026
427	VKP	Kirchbarkau – Warnau – Löptin – Nettelsee	10.12.2026
451	VKP	Neumünster – Tasdorf – Großharrie – Negenharrie	10.12.2026
454	VKP	Neumünster – Bornhöved – Trappenkamp/Schmalensee	10.12.2026
512S	EBK	Strande – Kiel, Hauptbahnhof – Laboe, Hafen (Schnellbus)	31.12.2020
541	RoPe	Negenharrie – Dosenbek – Bordesholm	31.12.2020
705	EBK	Kiel, Eichhof – Kiel-Dietrichsdorf, Pillauer Straße – Laboe, Hafen (Nachtbus)	31.10.2020
4310	Autokraft	Kiel – Lütjenburg – Oldenburg	10.12.2019
4330	Autokraft	Kiel – Schwentimental – Preetz – Plön	10.12.2019
5507	Rohde	Eutin – Sielbeck – Sieversdorf – Dannau – Malente	31.07.2018
5510	Rohde	Timmdorf – Malente – Oberkleveez	31.07.2018
5801	Autokraft	Kaköhl – Hansühn – Schönwalde	10.12.2019

Anlage 5: Tarife im SH-Tarif (Stand 01.08.2017)

2. KLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 ⁵⁾	21+ ⁶⁾	
Einzelkarte	1,80	2,60	3,20	4,80	5,90	7,20	8,55	10,15	12,40	14,50	16,60	18,70	20,80	23,10	25,40	27,50	29,60	30,30	30,50	30,70	31,20	35,00	
Einzelkarte Kind ²⁾	1,10	1,50	1,90	2,90	3,55	4,35	5,15	6,10	7,45	8,70	9,95	11,25	12,50	13,90	15,25	16,50	17,80	18,20	18,30	18,45	18,75	21,00	
Einzelkarte BahnCard/SH-Card	1,35	1,95	2,40	3,60	4,45	5,40	6,40	7,60	9,30	10,90	12,45	14,05	15,60	17,35	19,05	20,65	22,20	22,75	22,90	23,05	23,40	26,25	
Einzelkarte Kind BahnCard/SH-Card ²⁾	0,85	1,15	1,45	2,20	2,65	3,25	3,85	4,60	5,60	6,55	7,45	8,45	9,40	10,45	11,45	12,40	13,35	13,65	13,75	13,85	14,05	15,75	
Tageskarte ¹⁾	5,20	7,80	9,60	13,30	14,00	14,30	16,50	19,40	24,00	27,90	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00	32,00	39,50
Kleingruppenkarte ²⁾	9,90	14,00	17,50	22,20	24,90	28,30	30,50	32,60	34,00	35,60	36,40	36,60	36,80	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	36,90	38,20	60,30
Wochenkarte	13,70	20,50	26,30	34,20	42,80	50,70	59,70	70,00	82,80	92,10	95,20	98,30	101,40	103,50	104,20	104,50	104,90	105,20	105,60	105,90	111,40	118,70	
Wochenkarte Schüler/Auszubildende	10,70	16,10	20,50	26,70	33,30	39,50	47,20	56,10	66,30	79,30	87,20	89,50	91,30	92,70	92,90	93,10	93,40	93,70	94,00	94,30	99,20	105,70	
Monatskarte	39,50	59,40	76,20	99,00	124,00	147,00	173,00	203,00	240,00	267,00	276,00	285,00	294,00	300,00	302,00	303,00	304,00	305,00	306,00	307,00	323,00	344,00	
Monatskarte Abo	32,92	49,50	63,50	82,50	103,33	122,50	144,17	169,17	200,00	222,50	230,00	237,50	245,00	250,00	251,67	252,50	253,33	254,17	255,00	255,83	269,17	286,67	
Monatskarte Schüler/Auszubildende	30,70	46,20	59,20	77,30	96,50	114,40	136,50	162,70	192,00	229,70	252,60	259,40	264,60	268,50	269,10	269,70	270,60	271,50	272,40	273,30	287,50	306,20	
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildende	27,03	40,67	52,12	68,05	84,95	100,71	120,17	143,23	169,02	202,21	222,37	228,36	232,94	236,37	236,90	237,43	238,22	239,01	239,80	240,60	253,10	269,56	
Fahrradtageskarte	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	4,30	5,20	9,90	
Fahrradeinzelkarte ⁴⁾	1,80	2,60	3,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

1. KLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 ⁵⁾	21+ ⁶⁾
Einzelkarte	2,70	3,90	4,80	7,20	8,85	10,80	12,85	15,25	18,60	21,75	24,90	28,05	31,20	34,65	38,10	41,25	44,40	45,45	45,75	46,05	46,80	50,35
Einzelkarte Kind ²⁾	1,65	2,25	2,85	4,35	5,35	6,55	7,75	9,15	11,20	13,05	14,95	16,90	18,75	20,85	22,90	24,75	26,70	27,30	27,45	27,70	28,15	30,25
Einzelkarte BahnCard 1. KI/SH-Card	2,05	2,95	3,60	5,40	6,65	8,10	9,65	11,45	13,95	16,30	18,70	21,05	23,40	26,00	28,60	30,95	33,30	34,10	34,30	34,55	35,10	37,75
Einzelkarte Kind BahnCard 1. KI/SH-Card	1,25	1,70	2,15	3,25	4,00	4,90	5,80	6,85	8,40	9,80	11,20	12,70	14,05	15,65	17,20	18,55	20,05	20,50	20,60	20,80	21,10	22,70
Tageskarte ¹⁾	7,80	11,70	14,40	20,00	21,00	21,50	24,70	29,40	35,90	41,70	45,60	48,50	50,70	52,50	53,10	53,70	54,30	54,90	55,40	55,90	56,90	64,40
Wochenkarte	20,60	30,80	39,50	51,30	64,20	76,10	89,60	105,00	124,20	138,20	142,80	147,50	152,10	155,30	156,30	156,80	157,40	157,80	158,40	158,90	167,10	174,40
Monatskarte	59,30	89,10	114,30	148,50	186,00	220,50	259,50	304,50	360,00	400,50	414,00	427,50	441,00	450,00	453,00	454,50	456,00	457,50	459,00	460,50	484,50	505,50
Monatskarte Abo	49,42	74,25	95,25	123,75	155,00	183,75	216,25	253,75	300,00	333,75	345,00	356,25	367,50	375,00	377,50	378,75	380,00	381,25	382,50	383,75	403,75	421,25

¹⁾ 1 Person

²⁾ bis zu 5 Personen

³⁾ bis einschließlich 14 Jahre

⁴⁾ nur im Busverkehr und bei der Kieler Fördeschiffahrt

⁵⁾ Preisstufe 21 ohne Busverkehr auf Sylt

⁶⁾ Preisstufe 21+ mit Busverkehr auf Sylt

■ Grau unterlegte Preise kennzeichnen
Fahrkarten für das Gesamtnetz des SH-Tarifs.

Alle Angaben ohne Gewähr

Anlage 6: Barrierefrei ausgebauten Haltestellen seit 2012

2012	
Kommune	Bushaltestelle
Stadt Preetz	Tonderner Straße
Stadt Preetz	Gorch-Fock-Straße
Stadt Preetz	Tapastraße
2013	
Kommune	Bushaltestelle
Stadt Preetz	Sandberg
Stadt Preetz	Lindenstraße
Stadt Preetz	Haselbusch
Stadt Preetz	Berliner Ring
Stadt Preetz	Königsberger Straße
Gemeinde Heikendorf	Neuheikendorfer Weg und Stückenberg
2014	
Kommune	Bushaltestelle
Gemeinde Hohenfelde	Dorfstraße
2015	
Kommune	Bushaltestelle
Stadt Preetz	Postfelder Weg
Stadt Preetz	Marienburgstraße
Stadt Preetz	Schwebstöcken
Gemeinde Ascheberg	ZOB/Bahnhof
Gemeinde Nettelsee	Kaiserstraße

2016	
Kommune	Bushaltestelle
Gemeinde Schönkirchen	L50/Lina's Diek
Gemeinde Mönkeberg	K51/Am Eksol, Nordseite
Gemeinde Bönebüttel	Bönebüttler Damm/K167 Hasenredder
Stadt Plön	Hipperstraße (Breitenaus Schule)
Stadt Plön	Stadtgraben B430
Gemeinde Schönberg	16 Bahnhofstraße Fahrtrichtung Strandstraße
Gemeinde Schönberg	16a Kuhlenkamp/Bahnhofstraße
Stadt Preetz	Holstenweg i.d. Straße Rethwischer Weg
Stadt Preetz	Königsberger Straße
Gemeinde Selent	Dorfplatz (beide Richtungen)
Gemeinde Selent	Wehdenweg (beide Richtungen)
2017 (beantragt, noch nicht komplett fertig umgebaut)	
Gemeinde Wankendorf	ZOB (Mühlenstraße)
Stadt Plön	Osterkirche
Gemeinde Schönkirchen	Kätnersredder Südseite
Stadt Preetz	Hermann-Ehlers-Schule
Stadt Preetz	Otto-Hahn-Straße
Stadt Preetz	Schulen am Castöhlenweg
Gemeinde Laboe	Broderdorfer Weg Fahrtrichtung Kiel
Gemeinde Laboe	Steinkampberg
Gemeinde Laboe	Ostlandstraße (beide Fahrtrichtungen)
Gemeinde Schönberg	Ostseestraße (beide Fahrtrichtungen)
Gemeinde Schönberg	Kuhlenkamp, Fahrtrichtung Fiefbergen

Anlage 7: Geplanter barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022

(gemäß dem Kreis von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Informationen)

Kommune	Haltestelle	Zeitpunkt
Stadt Preetz	Hermann-Ehlers-Schule	2017
Stadt Preetz	Otto-Hahn-Straße	2017
Stadt Preetz	Castöhlenweg Schulzentrum Theodor-Heuss-Schule	2017
Stadt Preetz	Kirche Westseite	2018
Stadt Preetz	Schwanenweg Westseite	2018
Stadt Preetz	Justus-von-Liebig-Straße Westseite	2018
Stadt Preetz	Garnkorb Nordseite	2018
Stadt Preetz	Garnkorb Südseite	2019
Stadt Preetz	Klosterhof Ostseite	2019
Stadt Preetz	Schellhorner Berg Nordseite	2019
Stadt Preetz	Schellhorner Berg Südseite	2019
Stadt Preetz	ZOB-Bahnhof	2020
Stadt Preetz	Klaus-Groth-Platz	2020
Stadt Preetz	Hebbelplatz	2020
Stadt Preetz	Kleine Hufe	2020
Stadt Preetz	Hohenkamp Ostseite	2020
Stadt Preetz	Gewerbegebiet Westseite (Kieler Straße)	2020
Stadt Preetz	Gewerbegebiet Ostseite (Kieler Straße)	2020
Stadt Preetz	Feldmannplatz Westseite	2021
Stadt Preetz	Feldmannplatz Ostseite	2021
Stadt Preetz	Quergang Westseite	2021
Stadt Preetz	Quergang Ostseite	2021
Stadt Preetz	Hermann-Ehlers-Schule (Schülerhaltestelle)	2021
Stadt Preetz	Hermann-Löns-Weg Westseite	2021
Stadt Preetz	Böhmkrützweg	2021
Stadt Preetz	Weberstraße Ostseite	2021
Stadt Preetz	Urnenweg Ostseite	2021
Stadt Preetz	Eilhornshörn Ostseite	2021
Stadt Preetz	Wakendorf Abzweig in der Dorfstraße	2021
Stadt Preetz	Wischofsredder	2021
Stadt Preetz	Moorweg	2021
Stadt Preetz	Weidenbruch	2021
Stadt Preetz	Moritz-Schreiber-Straße	2021
Stadt Preetz	Hohenkamp Nordseite	2021
Stadt Preetz	Wakendorf Abzweig Ostseite	2021
Stadt Preetz	Wakendorf Abzweig Westseite	2021

Stadt Preetz	Friedrich-Ebert-Schule	2021
Stadt Preetz	Klosterhof Westseite	2021
Stadt Preetz	Justus-von-Liebig-Straße Ostseite	2021
Stadt Preetz	Weberstraße Westseite	2021
Stadt Preetz	Urnenweg Westseite	2021
Stadt Preetz	Gorch-Fock-Straße Ostseite	2021
Stadt Preetz	Hermann-Löns-Weg Ostseite	2021
Mönkeberg	Hirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Schönb.	2017
Mönkeberg	Hirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Kiel	2017
Mönkeberg	Am Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel	2018
Mönkeberg	Am Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.	2018
Mönkeberg	Gänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.	2019
Mönkeberg	Gänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel	2019
Mönkeberg	Am Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel	2020
Mönkeberg	Am Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.	2020
Mönkeberg	Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel	2021
Mönkeberg	Oberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.	2012
Schönkirchen	Linus Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel	2017
Schönkirchen	Söhren Schönb.Landstraße/ Richt.Kiel	2017
Schönkirchen	Grenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel	2017
Schönkirchen	Am Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel	2017
Schönkirchen	Am Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst	2018
Schönkirchen	Amboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel	2018
Schönkirchen	Amboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst	2018
Schönkirchen	Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel	2019
Schönkirchen	Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz	2019
Schönkirchen	Flüggendorfer Alte Schulstraße/ Richt.Kiel	2019

Fortsetzung zu „Geplanter barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022“		
Schönkirchen	Steckenberg Kätnersredder/ Richt.Schönkirchen	2019
Schönkirchen	Steckenberg Kätnersredder/ Richt.Kiel	2019
Schönkirchen	Gut Oppendorf Klosterkamp/Richt.Schönkirchen	2020
Schönkirchen	Kätnersredder Anschützstr./Richt. Oppendorf	2020
Schönkirchen	Kätnersredder Anschützstr./Richt. Kiel	2020
Schönkirchen	Steinbergskamp Kätnersredder/Richt. Schönkirchen	2020
Schönkirchen	Steinbergskamp Kätnersredder/Richt. Kiel	2020
Schönkirchen	Post Mühlenstraße/ Richt. Schönhorst	2021
Schönkirchen	Post Mühlenstraße/ Richt. Kiel	2021
Schönkirchen	Augustental Schule-Sportplatz/ Richt.Preetz- Schönh.	2021
Schönkirchen	Augustental Schule-Sportplatz/ Richt.Kiel	2021
Stadt Plön	Osterkirche	2017
Stadt Plön	Parnaß	2017
Stadt Plön	Düvelsbrook	2017
Stadt Plön	Ulmenstraße	2018
Stadt Plön	Kindergarten	2018
Stadt Plön	Markt	2018
Stadt Plön	Meisenweg	2018
Heikendorf	Kitzeberg Heikendorfer Chaussee/Richt. Kiel	2017
Heikendorf	Kitzeberg Heikendorfer Chaussee/Richt. Schönberg	2017
Heikendorf	Künstlermuseum Teichtor/ Richt. Kiel	2018
Heikendorf	Künstlermuseum Teichtor/ Richt. Schönberg	2018
Heikendorf	Stückenberg Neuheikendorfer Weg/ Richt. Schönberg	2018
Heikendorf	Silberturmer Weg Neuheikendorfer Weg/ Richt. Kiel	2018
Heikendorf	Silberturmer Weg Neuheikendorfer Weg/ Richt. Schönberg	2019
Heikendorf	Haffkamper Weg Neuheikendorfer Weg/ Richt. Schönberg	2019
Heikendorf	Haffkamper Weg Neuheikendorfer Weg/ Richt. Kiel	2019
Heikendorf	Rührsbrook Tobringer/ Richt.Heikendorf	2020

Heikendorf	Rührsbrook Tobringer/ Richt.Kiel	2020
Heikendorf	Korügen Tobringer/ Richt.Kiel	2020
Heikendorf	Korügen Tobringer/ Richt. Schönberg	2021
Heikendorf	Am Heidberg Kolonnenweg Nord/ Richt. Schönberg	2021
Heikendorf	Heikendorf Gymnasium Schulredder/Richt.Kiel/Schönb.	2021
Belau	Buswendeplatz (1 Position)	2018
Belau	Perdöl (bzw.Kalübbe) (2 Positionen)	2018
Großharrie	Schule (1 Position)	2018
Großharrie	Dorfmitte (2Positionen)	2018
Rendswühren	Griesenbötel (B430) (2 Positionen)	2018
Ruhwinkel	Bornhöveder Landstr. K43 Höhe Abfahrt Schönböken (2 Positionen)	2018
Ruhwinkel	Torhaus (Schönböken) (2 Positionen)	2018
Schillsdorf	Dorfstraße (Elektro Ohe) (2 Positionen)	2018
Schillsdorf	Ziegelhofer Weg (2 Postitionen)	2018
Stolpe	Dorfstraße (Schule) (2 Positionen)	2018
Wankendorf	ZOB (Mühlenstraße) (4 Positionen)	2018
Wankendorf	Kirchtor (Lindemann/ETWA) (2 Positionen)	2018
Wankendorf	Bahnhofstraße (Bahnhof) (2Positionen)	2018
Wankendorf	Plöner Straße (2 Positionen)	2018
Brodersdorf	Brodersdorf Richtung Kiel	2021
Brodersdorf	Brodersdorf Richtung Laboe	2021