ENTWURF Stand 11.09.2017

Fortschreibung des

3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön



2018 - 2022

Entwurf zur

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

Stand 11.09.2017

Bearbeitet von:

Alexander Müller,

Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV im Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel

Peter Knoke,

Konzepte 21

Beauftragt von:

Kreis Plön – Die Landrätin

Fachbereich 1/Tourismus und ÖPNV

Thorsten Bents
Beatrice Siemons
Hauke Schmidt

Vorwort der Landrätin

zu ergänzen

Inhalt

1	Einleitung: Aufgabenstellung und Gegenstand der Frortschreibung	
2	Verkehrspolitische Ziele	2
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	2
3.1	Verordnung (EG) 1370/2007 und Pesonenbeförderungsgesetz	2
3.2	Sonstige gesetzliche Bestimmungen	5
3.2.1	Vergaberecht	5
3.2.2	Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein und Mindestlohngesetz	5
3.2.3	Regionalisierungsgesetz	6
3.2.4	GVFG und Entflechtungsgesetz	6
4	Bestandsaufnahme – Veränderungen gegenüber 201 3. RNVP	
4.1	Strukturdaten	7
4.1.1	Bevölkerung	7
4.1.2	Berufspendler	10
4.1.3	Schülerzahlen und Schulentwicklung	13
4.1.4	Tourismus	16
4.1.5	Ausgewählte Mobilitätskennwerte	17
4.1.6	Bauliche Infrastruktur	19
4.2	Entwicklung des ÖPNV im Kreis Plön seit 2013	21

4.2.1	Im Kreis tätige Verkehrsunternehmen	.21
4.2.2	Fahrleistungen der Verkehrsunternehmen	21
4.2.3	Fahrzeuge (Busverkehr)	.22
4.2.4	Fördeschiffe der SFK	.25
4.2.5	Tarif und Vertrieb	.25
4.2.6	Fahrplanstruktur, Angebotsqualität, Anschlussgestaltung	.25
4.2.7	Verkehrsaufkommen	.29
4.2.8	Finanzielle Rahmenbedingungen	.30
4.2.9	Organisation	.31
4.2.10	Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen	.33
4.3	Studien, Untersuchungen, Gutachten und Projekte Dritter m Bedeutung für den ÖPNV im Kreis Plön	
4.3.1	Bus-Bahn-Konzept zur Strecke Kiel – Schönberger Strand	.34
4.3.2	Potenzialanalyse zur bedarfsorientierten Bedienung im ÖPNV des Kreises	.34
4.3.3	Masterplan Mobilität KielRegion	35
4.3.4	Mobilitätskonzept des Landes und Landes- entwicklungsstrategie "Schleswig-Holstein 2030"	.36
4.3.5	Machbarkeitsstudie Touristenbuslinie Größer Plöner See	.37
4.3.6	Interreg-Projekte	.37
4.3.7	Sonstiges	.39

Entwurf (Stand 11.09.2017) zur Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

5	Zukünftige Maßnahmen und Anforderungen	. 39	5.9	Finanzierung	65
5.1	Fahrtenangebot	. 39	5.10	Organisation	65
5.1.1	Aufbau der Vorstufe eines Integralen Taktfahrplans	. 39	6	Schienenverkehr	66
5.1.2	Angebot für Räume / Zeiten / Relationen schwacher Nachfrage	. 42	6.1	Inhalte des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP, 2013-2017)	66
5.1.3	Berücksichtigung des touristischen Verkehrs	. 43	6.2	Verkehrsinfrastruktur Schiene	67
5.1.4	Fördeschifffahrt	. 44	6.3	Fahrplanstruktur	68
5.2	Verknüpfung und Vernetzung	. 45	6.3.1	Fernverkehr	
5.2.1	Intramodale Verknüpfung	. 45	6.3.2	Nahverkehr	68
5.2.2	Intermodale Verknüpfung	. 45	6.4	Fahrgastaufkommen im SPNV	68
5.2.3	Möglichkeiten der Digitalisierung	. 47	6.5	Zukünftige Entwicklung des SPNV im Kreis Plön	69
5.3	Fahrzeuge	. 48	6.5.1	Strecke Kiel – Lübeck	
5.3.1	Barrierefreiheit	. 48	6.5.2	Strecke Kiel – Schönberger Strand	70
5.3.2	Sonstige Parameter	. 51	6.5.3	Integraler Taktfahrplan	
5.3.3	Elektroantrieb	. 52	6.6	Perspektiven außer Betrieb befindlicher Strecken	
5.3.4	Autonomes Fahren	. 54	6.6.1	Strecke Neumünster – Ascheberg	
5.4	Tarif und Vertrieb	. 54	6.6.2	Strecke Bad Malente – Lütjenburg	
5.5	Marketing / Kommunikation	. 56	7		
5.6	Weitere Anforderungen an die Leistungserstellung	. 57		Zusammenfassende Darstellungen Barrierefreiheit	
5.7	Bauliche Infrastruktur	. 58	7.1		
5.7.1	Straßenbaumaßnahmen	. 58	7.2	Aufgaben für den Kreis	
5.7.2	Haltestellen	. 58	7.3	Beteiligungsverfahren	
5.8	Vergaben / Verträge	. 62	Quell	en- und Literaturverzeichnis	80

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 Plön8
Abb. 2	Veränderung der Berufspendlerströme zwischen Gemeinden des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel 2011-201511
Abb. 3	Veränderung der Berufspendlerströme innerhalb des Kreises bzw. von/nach einigen Kreisen und Städten 2011-2015
Abb. 4	Schulstandorte im Kreis Plön13
Abb. 5	Schülerzahlen an Schulorten im Kreis Plön15
Abb. 6	Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten je Gemeinde, ab 10.000 Übernachtungen16
Abb. 7	barrierefrei umgebaute Haltestelle in Schönberg20
Abb. 8/9	Barrierefreiheit auch bei Kleinfahrzeugen: Niederflur-Kleinbus der VKP außen und innen22/23
Abb. 10	ÖPNV-Liniennetz im Kreis Plön Montag-Freitag (Schultage)
Abb. 11	ÖPNV-Liniennetz an Ferientagen bzw. Sonn- und Feiertagen
Abb. 12	Fahrplanbroschüre der VKP im NAH-SH-CD33
Abb. 13	Zukünftige Verknüpfungen im Kreis (z.T. Vorschläge)

Abb. 14	VKP-Niederflurbus (mit Rollstuhlpiktogramm)48
Abb. 15	Ausgeklappte Rampe am abgesenkten Bus49
Abb. 16	Rollstuhlstellplatz im Bus mit (kontrastreichen) Haltemöglichkeiten
Abb. 17	kontrastreiche Markierung an der vorderen Einstiegstür. 51
Abb. 18	Barrierefreie Haltestelle (in Heikendorf)61
Abb. 19	Teilnetze im Busverkehr des Kreises Plön64
Abb. 20	Eisenbahnnetz (Personenverkehr) im östlichen Landesteil
Abb. 21	Kieler-Woche-Zug in Schönkirchen69
Abb. 22	Zukünftige Bahnhalte im Kreis Plön72
Abb. 23	Strecke Bad Malente – Lütjenburg: Langsamfahrstelle 75

Quelle der Fotos: Bearbeiterteam

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und
AKN	Altona-Kaltenkirchen-Neumünster		Verkehrswesen
	Eisenbahn AG	flinc	flinc GmbH
B&R	Bike and Ride	FStrG	Bundesfernstraßengesetz
B/L/K (+ Nummer)	Bundes-/Landes-/Kreisstraße	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BAB (+ Nummer)	Bundesautobahn	HBF	Hauptbahnhof
BOOLEAN	bürgerorientierte Optimierung der	H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
	Leistungsfähigkeit, Effizienz und Attraktivität im	HVV	Hamburger Verkehrsverbund
	Nahverkehr	IC	Intercity
CD	Corporate Design	ICE	Intercity Express
CO_2	Kohlendioxid	ISV	Infrastruktursicherungsvertrag
DB	Deutsche Bahn AG	ITF	Integraler Taktfahrplan
DB SImm	DB Services Immobilien GmbH	Kap.	Kapitel
DFI	dynamische Fahrgastinformation	KFZ	Kraftfahrzeug
DIN	Deutsche Industrienorm	KONUS	kostenlose Nutzung des ÖPNV im
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen		Schwarzwald
	Personennahverkehrs	KSV Holstein	Kieler Sportvereinigung Holstein von 1900 e.V.
EBA	Eisenbahnbundesamt	KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
EBK	Eigenbetrieb Beteiligungen der	LKW	Lastkraftwagen
	Landeshauptstadt Kiel	LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
EDR	elektronisches Druck- und Registriergerät	LSA	Lichtsignalanlage
EG	Europäische Gemeinschaft	LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	MWAVT	Ministerium für Wirtschaft Arbeit, Verkehr und
EU	Europäische Union		Technologie des Landes Schleswig-Holstein
EuGH	Europäischer Gerichtshof	MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen		Technologie und Tourismus des Landes
FAG	Finanzausgleichsgesetz Schleswig-Holstein		Schleswig-Holstein
Fa. Peters	Omnibusbetrieb Matthias Peters	MwSt	Mehrwertsteuer
	GmbH & Co KG	NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

Entwurf (Stand 11.09.2017) zur Fortschreibung des 3. RNVP Kreis Plön

Personenbeförderungsgesetz

NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund	VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag	WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
OLG	Oberlandesgericht	WLAN	Wireless Local Area Network
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr	ZDD	zentrale Datendrehscheibe
P&R	Park and Ride	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

RB Regionalbahn
RBL rechnergestütztes Betriebsleitsystem

RE Regionalexpress

RNVP Regionaler Nahverkehrsplan RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

SEV Schienenersatzverkehr

SFK Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

Personenkraftwagen

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

VVM Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn

e.V.

PBefG

PKW

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 Konseguenzen 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.

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. im Abstimmungsprozess 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 2030 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 Pesonenbeförderungsgesetz

Diese beiden Rechtsnormen von grundlegender Bedeutung lagen in ihrem Wortlaut bereits bei Verabschiedung des 3. RNVP vor, so dass insofern keine Änderungen eingetreten sind; die Problematik besteht vielmehr in den seither erfolgten Diskussionen um ihre korrekte Anwendung 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 veraeben 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 "eigenwirtschaftlichen" vorherigen Betreiber nicht mehr auskömmliche wirtschaftliche Situation.

Im Kreis Plön bislang noch bis zum 10.12.2019 mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen bedient werden die Linien des Netzes "Mitte" und die Linie 300 (dies sind die von der Fa. Autokraft GmbH bedienten Linien). Dies wird sich über den o.g. Genehmigungszeitraum hinaus nach Einschätzung des jetzigen Betreibers nicht aufrechterhalten lassen, so dass auch für diese Verkehre eine Vergabe (wettbewerblich oder intern an die VKP) erforderlich werden wird.

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 "Angriffen" auf geplante Direktvergaben oder auch vorhandene Linien durch eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungsanträge konkurrierender Unternehmen 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 den Bedingungen unter 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.

Zu **zukünftigen Änderungen** der hier in Rede stehenden Bestimmungen kann festgestellt werden, dass gemäß Beschlusslage des Europäischen Parlaments mit Wirkung zum 24.12.2017 eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 in Kraft treten wird; inhaltlich zu nennen sind hier z.B.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

_

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

- 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);
- der jährliche Gesamtbericht muss zusätzlich die in Strategiepapieren niedergelegten politischen Ziele berücksichtigen und transparent zugänglich sein;
- der Laufzeitbeginn eines öDA muss in der Vorabbekanntmachung 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 des PBefG stehen bislang nur 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 erwarten. 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 01.10.2016 in Kraft zum aetretenen 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.

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 Mio. Euro vom Bund erhalten, in der u.a. die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind². Für die endgültige Umsetzung sind nun allerdings noch verschiedene gesetzliche Änderungen notwendig. 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 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. Demnach 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-Schlesen zu erwarten.

²) Meldung der Bundesregierung v. 02.06.2017 auf Internetseite

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

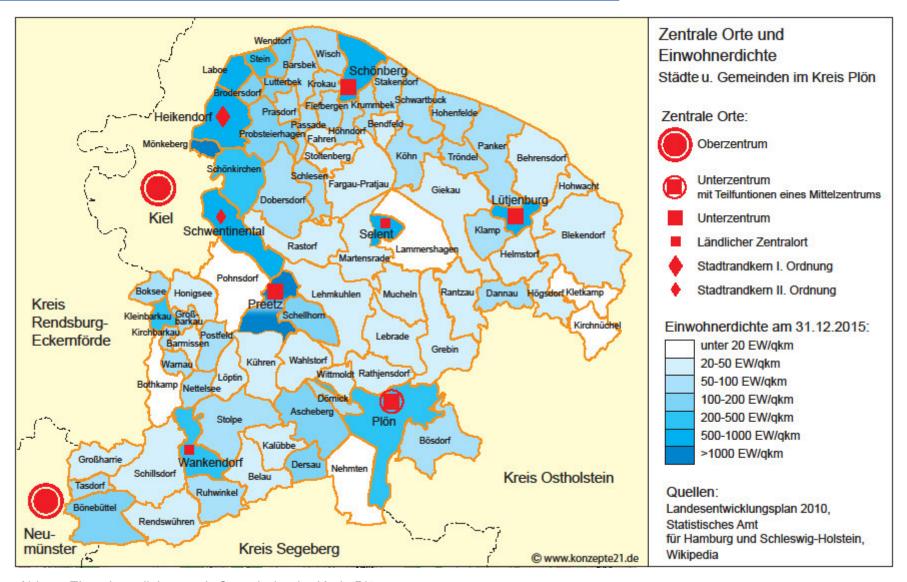


Abb. 1: Einwohnerdichte nach Gemeinden im Kreis Plön

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 Schwentinental 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.
- ➤ 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 Schwentinental 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. Hierdurch ausgelösten Nachfragerückgängen entgegenwirken könnte eine Verringerung der Schulstandorte; hierzu gibt es im Augenblick aber keine verbindlichen Planungen. 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 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. Bei den gleichzeitig dort auf dem Stadtgebiet eng begrenzten Flächenreserven muss für die

benachbarten Gebiete – auch des Kreises Plön – potenziell von Wachstum ausgegangen werden. Gute Verkehrsverbindungen können dazu beitragen, dass auch Bereiche in größerer Entfernung zu Kiel davon profitieren; eher wenig zutreffen dürfte dies dann jedoch systemimmanent auf die abseits der Achsen und Zentralorte liegenden Teilräume.

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, darüberhinaus in erheblichem Maße bei den - allerdings weniger bedeutsamen -Einpendlerorten Probsteierhagen (-20%) und Selent (-38%).

⁴) Ergebnis der SrV-Erhebung 2013

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

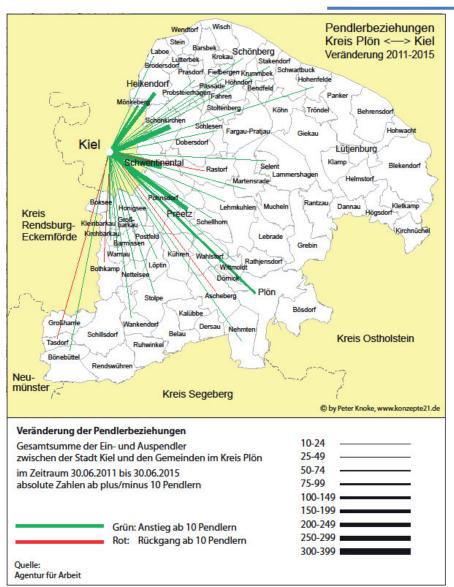


Abb. 2: Veränderung der Berufspendlerströme zwischen Gemeinden des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel 2011-2015

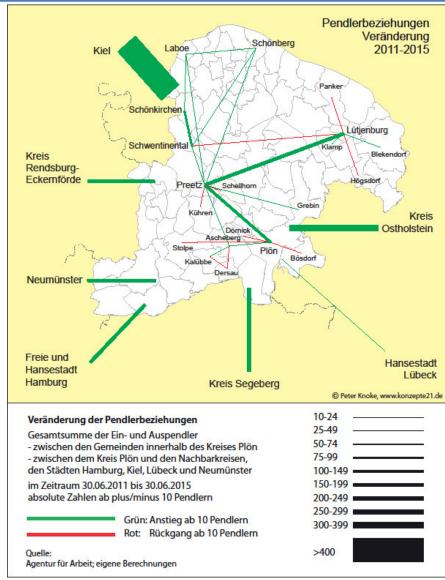


Abb. 3: Veränderung der Berufspendlerströme innerhalb des Kreises bzw. von/nach einigen Kreisen und Städten 2011-2015

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, Schönberg und Schwentinental nach Kiel, von Schwentinental 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 Fehmarnbeltguerung 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. Festzustellen ist, dass die betroffenen Verkehrsbeziehungen in aller Regel bereits durch attraktive SPNVoder Busverbindungen bedient werden. Veränderungen können demzufolge dort im Hinblick auf Fahrplandichte, Fahrzeuggrößen kleinräumige Linienveränderungen oder 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, Teil sicherlich ebenfalls wobei die Ursache zum migrationsbedingten Zuzug aus dem Ausland zu sehen ist. Der im seinerzeit zugrundeliegenden Schulentwicklungsplan des Kreises prognostizierten Verringerung der Schülerzahl um rd. 13% vom Schuljahr 2010/11 auf das aktuelle 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.



Abb. 4: Schulstandorte im Kreis Plön

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, Schwentinental und Wankendorf; mehr als 10% in Schellhorn, Schipphorst und mit deutlichem Abstand (24%) in Schönberg; hier dürfte der Aufbau der gymnasialen Oberstufe einen nennenswerten Beitrag zu dieser Entwicklung geleistet haben. Eine 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 nur die Zahlen Nachbarkreise 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.

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, Schwentinental (A.-Lindgren-Schule), Selent und Wankendorf (jeweils ohne evtl. vorhandene Außenstellen) sowie für die Gemeinschaftsschulen in Lütjenburg, Plön (am Schiffsthal) und Selent.

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

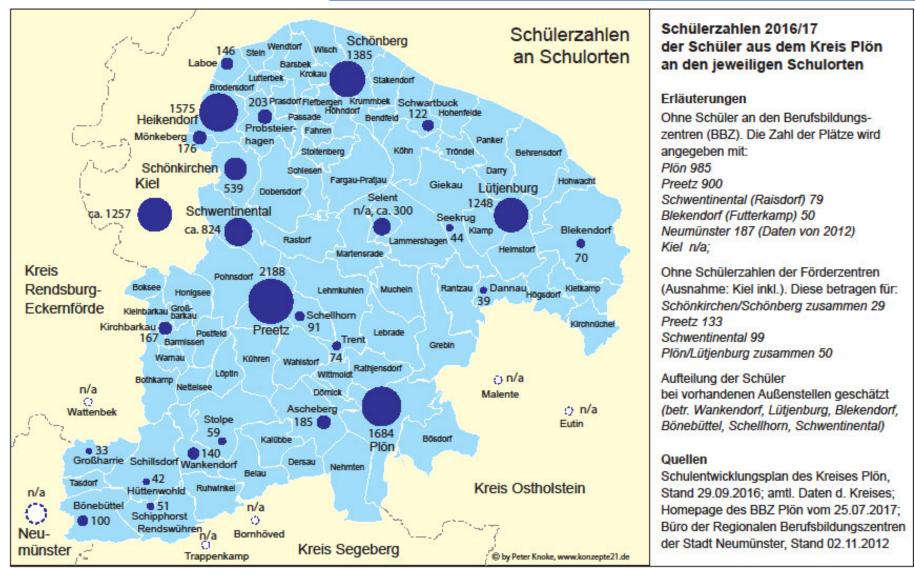


Abb. 5: Schülerzahlen an Schulorten im Kreis Plön

Für den Busverkehr resultiert hieraus (auch gestützt durch die Bevölkerungsprognosen), dass v.a in peripheren bzw. dünn besiedelten Bereichen in den nächsten Jahren mit strukturellen Bedarfsveränderungen gerechnet werden muss, einerseits durch z.T. deutlich sinkende Schülerzahlen, aber andererseits möglicherweise durch neue Fahrtbedürfnisse, falls es tatsächlich zu Standortschließungen kommen sollte.

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.

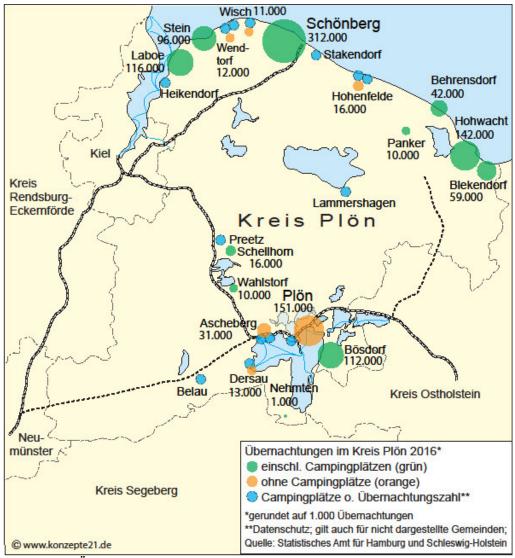


Abb. 6: Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten je Gemeinde, ab 10.000 Übernachtungen

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 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 eben so 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 für das gesamte Gebiet. sondern repräsentativ 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.

Seite 17

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) Mobilitätserfordernisse 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

landesweite Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH führt Die 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 variiert: diese Schwankungen sind vermutlich her 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 teilweise 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, der Abschnitt zwischen dem Anschluss B 202 in Raisdorf bis zur Kreuzung Reuterkoppel befindet sich z.Zt. in Umsetzung; Gleiches gilt für die Stadtseebrücke in der Ortsdurchfahrt Plön.

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wurden seit 2012 in verschiedenen Gemeinden vorgenommen; eine Übersicht hierzu zeigt die Tabelle in Anlage 4. 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 2017 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.

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.

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 1 einzeln aufgeführt.

Die nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten im Kreisgebiet Plön verkehrenden Unternehmen **Rohde** und **RoPe** werden in dieser

Seite 21

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.

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), Fahrgästen 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).

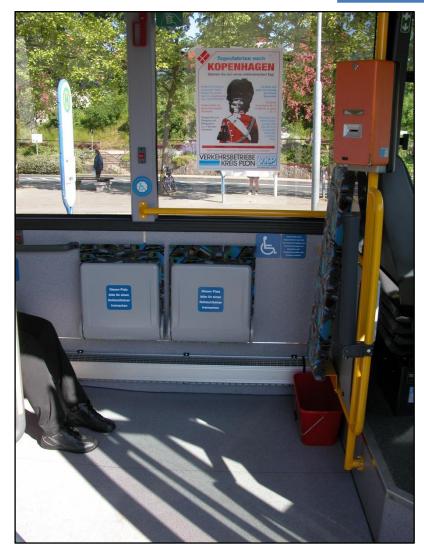
Der Fuhrpark der **KVG** ist bereits seit Jahren in Gänze auf Niederflurbusse umgestellt, so dass auf deren Linien keine anderen Fahrzeuge mehr verkehren.

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 Niederflurbus-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 Niederflurbusbedienung auf bestimmten Linien. da Zusammenhang der (betrieblich notwendigen) mit 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 Niederflur- 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 "SHTarif 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 (ZDD) rechnergesteuerten Datendrehscheibe und eines 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 regionale Aufwandsminimierung ein durch mehrere der 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, beginnend am Standort Schönberg, 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 12 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 im laufenden Jahr 2017 in Umsetzung befindliche 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.

Fahrzeugalter:

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 Durchschnittalter 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 Fördeschiffe 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 Fördeschiffe 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" 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 im landesweiten Verbund NAH.SH die Möglichkeit des Online-Ticket-Erwerbs geschaffen. Über diesen Vertriebsweg können ab Preisstufe 4 Einzel-, Tages- Kleingruppen- und Fahrradtageskarten bezogen werden.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass das Fahrpreisniveau bzw. die Fahrpreise im Detail sich infolge der jährlichen Anpassungen gegenüber 2013 erhöht haben. Eine aktuelle Fahrpreistabelle findet sich in Anlage 3.

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.

Darüber hinaus gab es noch im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel bei allen Unternehmen verschiedene Anpassungen kleinerer Art. Zudem werden die Bösdorfer Ortsteile Ober- und Niederkleveez 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 erste Maßnahme zur Umsetzung des ITF-Konzepts eine

Änderung der Angebotsgestaltung auf den Linien 350 und 360 (vgl. Kap. 5.1.1).

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 Fördeschifffahrt und Fahrrad wurde 2015 in Kooperation mit dem ADFC und dem Verein "FördeFördern 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.

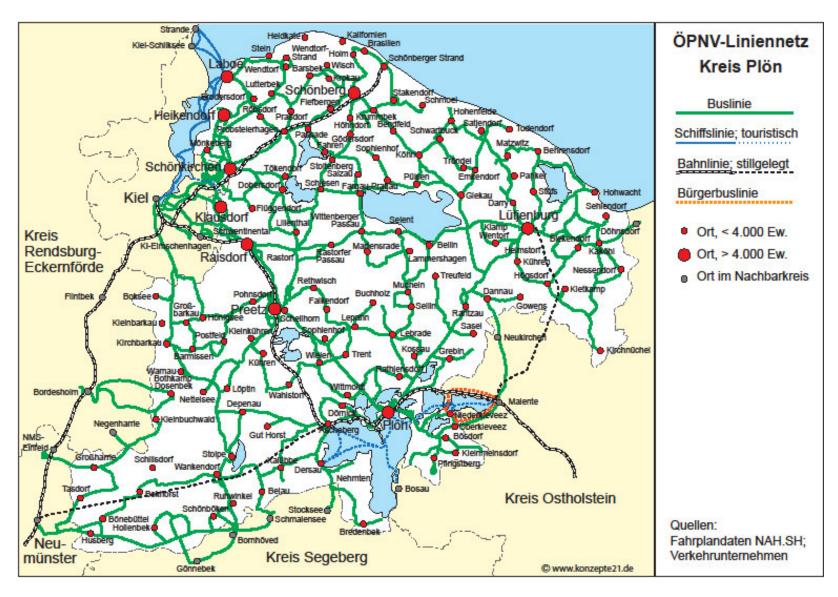


Abb. 10: ÖPNV-Liniennetz im Kreis Plön Montag-Freitag (Schultage)

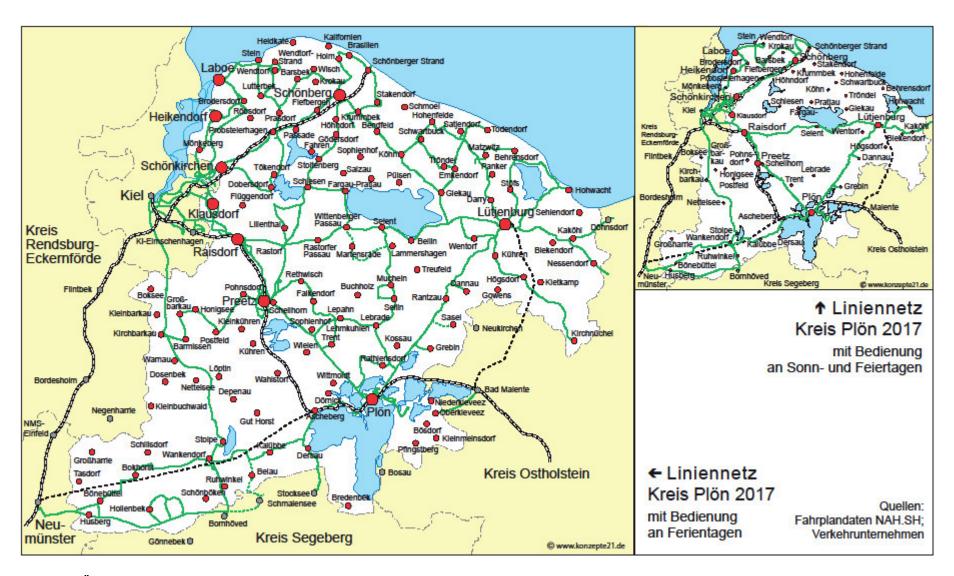


Abb. 11: ÖPNV-Liniennetz an Ferientagen bzw. Sonn- und Feiertagen

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 Bundesstraßen festgestellt werden. Bundesautobahnen und 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.

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 Teuerungsausgleich, geblieben; erstmalig gibt 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) erhält der Kreis Plön gemäß Übereinkunft aller Aufgabenträger im Lande zur Verteilung dieser Zusatzmittel rd. 0,374 Mio. Euro mehr, so dass sich insgesamt 2,812 Mio. Euro ergeben.

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 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 Haltestellenausbaus. 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).

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 öffentlichrechtliche 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-Unterarbeitsgruppen. Betätigungsfelder oder Die der sich Verbundgesellschaft erstrecken 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 f\u00e4hrt auf der Grundlage eines mit der Landeshauptstadt Kiel abgeschlossenen \u00f6DA;
- 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 Niederflurbusanteile und Ausnahmebestimmungen;
- ➤ Kennzeichnung der mit Niederflurbussen durchgeführten Fahrten ab einem für dieses Ziel betrieblich zweckmäßigen Anteil im Fuhrpark (insbesondere, soweit daneben noch Hochflurbusse 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.

Im Bereich der Fahrplanauskunft bietet 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 landesweit vereinbarten Regeln bzgl. der Platzierung) bei Beibehaltung des traditionellen Unternehmens-CD. Für die übrigen

Verkehrsunternehmen gilt Ähnliches (bei etwas differierenden Umsetzungszeitpunkten), wobei bei der Autokraft die Umstellung noch nicht auf alle Printerzeugnisse ausgedehnt ist. 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.

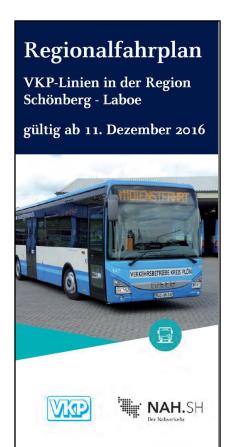


Abb. 12: Fahrplanbroschüre der VKP im NAH.SH-CD

Quelle: www.VKP.de

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 Produkte des ÖPNV und der örtlichen Angebote zuständig sind.

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 Linien 120, 210 und 218 als 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.

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 des regulären Linienangebots handeln, d.h. Aufstockung 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, Hinsichtlich gestaltet sein. 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 Probebetrieb 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 modernen Gesellschaft in Verbinduna mit den der 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).
- Fördeschifffahrt.
- > 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.

Beschlussfassungen in den beteiligten Gebietskörperschaften sind für den Herbst 2017 vorgesehen.

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 Mobilit\u00e4t (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 Abstimmung. Unter dem Motto "Mobilität der Zukunft" werden dort gemäß bisher vorliegender Fassung die grundsätzlichen Zielsetzungen formuliert:

- Verkehrsinfrastrukturen bedarfsgerecht optimieren: hierzu z\u00e4hlt u.a. der Ausbau \u00fcberregionaler und regionaler Verkehrsachsen, im Kreis Pl\u00fcn sind genannt der Weiterbau der BAB 21 und die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Kiel – Sch\u00fcnberger Strand;
- Orientierung Impulse nachhaltige und für eine Verkehrsentwicklung setzen; im Bereich ÖPNV werden hier ein Tarifverbund Norddeutscher 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 Linienverlauf wird vorgeschlagen:

Plön, ZOB – Sandkaten (- optional Niederkleveez) – Augstfelde – Waldshagen – Bosau – Pehmerhörn – Nehmten – 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.

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 lässt z.Zt. einen "Masterplan 100% Klimaschutz" (Zeithorizont bis 2050; Ziel dabei nahezu vollständige Klimaneutralität auch des Verkehrs) und ein Gutachten für die Gestaltung eines nachhaltigen Stadt- und Regionalverkehrs erstellen. In beiden Fällen besteht ggf. Betroffenheit des Kreises Plön wegen der ein- und ausbrechenden Verkehre; endgültige Ergebnisse liegen noch nicht 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, dabei 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

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 Zweistundentakt), 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 (Stundentakt 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 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.

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 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. 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.

Bezüglich der **Umsetzungszeitpunkte** der einzelnen Maßnahmen muss 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 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen; 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. hierzu Kap. 5.8); 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 Frage der Bedienung im Stadtgebiet Kiel wie auch auf dem Gebiet des Kreises Ostholstein und
- mögliche Kriterien für eine finanzielle Beteiligung des Landes im Rahmen eines landesweiten Busgrundnetzes

von Belang.

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 neues Fahrplankonzepts vor Abschluss der Gesamtmaßnahme Sinn macht. Auch hier sind die Belange des betroffenen Nachbarkreises zu beachten.

Das zunächst vorläufig als Probebetrieb erweiterte Fahrtenangebot auf den Linien 220 und 416 soll, sofern die Nachfrageentwicklung dies rechtfertigt, dauerhaft aufrecht erhalten werden, wenngleich hiermit über die Vorgaben des 3. RNVP hinausgegangen wird. 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 Schwentinental.

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.

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 getragenem 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 Probebetrieb 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.

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. zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 oder zum Jahreswechsel 2017/18 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 FH Kiel durchgeführt wurde, vorhanden.

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 schwacher Nachfrage durch flexible bzw. Zeiten 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" Schorndorf/Baden-Württemberg). in 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 Fördeschifffahrt

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).

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 Fördeschifffahrt

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 Fördeschifffahrt 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 Fördeschifffahrt 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, der Finanzierung und notwendiger vertraglicher Regelungen einer Lösung zugeführt werden.

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.

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 (ie 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 Carsharing Situation auch Fahrradverleih. 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.

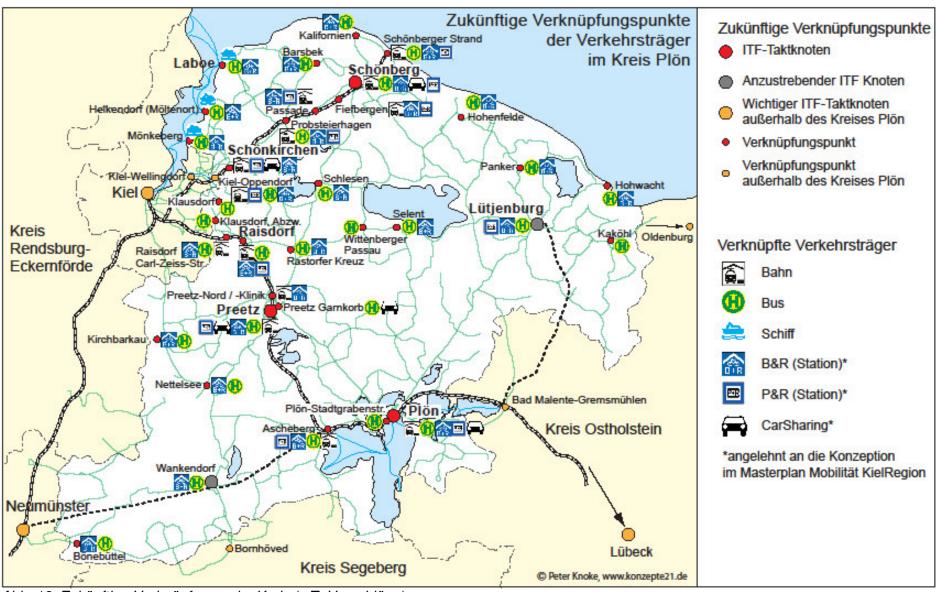


Abb. 13: Zukünftige Verknüpfungen im Kreis (z.T. Vorschläge)

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 Bahnhalten 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, Schwentinental-Raisdorf, Wankendorf). Weitere Standorte mit eher geringerer Ausstattung (ggf. nur B&R/P&R) sind demnach die übrigen heutigen und zukünftigen Bahnhalte, die Fähranleger sowie Bushaltestellen in Barsbek, Bönebüttel, Panker, Hohenfelde, Hohwacht, Kalifornien, Kirchbarkau, Nettelsee, Schlesen, und Selent; zusätzlich käme sicher die Haltestelle "Rastorfer Kreuz" aufgrund ihrer Umsteigefunktion ergänzend in Frage.

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.

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 Bezahlfunktionen 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.

Investitionsaufwand. Weiteren beachten: Des sind zu Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern (Technik, Management) und damit verbundene laufende Kosten. Kompatibilität mit anderen Regionen bzw. Verkehrsverbünden (insbesondere HVV), VDV-Standards. Datensicherheit und Datenschutz. Schutz vor missbräuchlicher Nutzung Kooperation und 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 für Beförderungsbedarf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum vorhanden; verstärkt wird dies dadurch, dass die Fahrtenangebote dort weder bezüglich der (Schulunterrichtszeiten) noch Zeitlagen 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 "inklusiven 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. 5.7.2), 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-/Absenkwunschtaster 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 Haltewunschtastern, 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 (Fahrtziel-, 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 sollen bei diesem Unternehmen auch größere Modelle (22-m-Gelenkwagen) mit entsprechend höherer Platzkapazität umfassen. 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 Fahrzeuge stufenweise elektrische Antriebstechniken einzuführen. In der Stufe 1 sollen zunächst ab 2017 Dieselhybridfahrzeuge beschafft werden; 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 Innenstadtstrecken) möglich. Wichtiges Element ist auch die Rekuperation, d.h. die Nutzung der Bremsenergie zur Ladung des Elektromotors. Es folgt eine Stufe 2 mit e-Hybrid-Bussen (mit "Range Extender" = Reichweitenverlängerungstechnik – hier dient der noch vorhandene Dieselmotor nicht mehr dem Vortrieb, sondern nur noch dem Nachladen der Batterie). In der Stufe 3 sollen die ersten vollelektrisch angetriebenen Busse angeschafft werden (reiner Batteriebetrieb). Die Zeitpunkte und Technikdetails der Stufen 2 und insbesondere 3 stehen noch nicht endgültig fest, da Abhängigkeiten zur Serienreife, zur technischen Weiterentwicklung und damit verbundenen Wirtschaftlichkeitsbedingungen bestehen.

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 Batteriebussen 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 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 Regeleinsatz 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

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

- 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-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.
- Kosten: e-Bus-Modelle sind derzeit nur zu Anschaffungskosten, herkömmlicher erheblich über denen 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 erforderlich werdenden 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 Abhängigkeiten durch die Anforderungen neue 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. Standzeiten Reichweitenbegrenzung, 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. Und natürlich 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. Die neue Landesregierung hat 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% Dieselverbrauchsreduzierung; 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 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 zu können und so auch unterversorgte Gebiete besser an das ÖPNV-System anschließen zu können. Andererseits wird die Befürchtung geäußert. dass mit ebendieser beguemen 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. 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.

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

Im Übrigen ist auf die Ausführungen im 3. RNVP (dort Kap. 6.7) zu verweisen und noch einmal hervorzuheben, dass infolge des SH-Tarifes landesweit abgestimmte bzw. vereinbarte Lösungen geboten und Handlungsspielräume für isolierte Angebote nur im Kreis Plön sehr begrenzt sind.

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

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

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 rechtfertige die ohnehin hohe Nachfrage kein Sonderangebot. Selbst wenn man dies außer Acht lasse, müsse mit Mehrkosten und evtl. 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 gibt es verschiedene grundsätzliche technische Ansätze:

- mobiles Ticket aus dem regulären Ticketsortiment (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

Seite 55

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. Angestrebt wird nach derzeitigem Stand ein "Check-in-be-out"-Verfahren – in Abstimmung mit einem analogen Vorhabensansatz im HVV. Auch der VDV verwirklicht in diesem Bereich ein Projekt mit Titel "Handyticket Deutschland"; 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

diesem Themenfeld ist als generelle Aufgabe die Weiterentwicklung der Anwendung des landesweiten CD für die nächsten Jahre von Belang. Es gibt landesseitig Bestrebungen, auch im Bereich der Haltestellenschilder, -masten und -aushänge sowie Fahrzeugäußeren (ganzflächig) das landesweite 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. Diesbezüglich gibt es daher bislang keinen

Konsens mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Land, so dass eine Umsetzung und v.a. deren Zeithorizont gegenwärtig fraglich ist.

Im Zusammenhang mit der Haltestellengestaltung ist auch die Ausstattung mit DFI-Anzeigen zu benennen. Das Land fördert im Rahmen des Projekts zu Anschlusssicherung 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 Bahnhalt, Gesamtzahl der Busabfahrten/Tag bzw. der die Haltestellen anfahrenden 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.

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.

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 Niederflurbus-Anteils diejenigen Fahrten, die verlässlich Fahrzeugen mit solchen gefahren werden. 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

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

einen ländlichen Raum wie den Kreis Plön das Problem eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses – auch im Lichte der Netzabdeckung infolgedessen und 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 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-, Liniennetzund Tarifkenntnisse, 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 **Pünktlichkeit**swerte 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 aufgeführtt.

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 Bauliche Infrastruktur

5.7.1 Straßenbaumaßnahmen

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; ein Fertigstellungstermin kann derzeit nicht benannt werden. 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.

Gegenwärtig, d.h. bis Ende 2018, ist das Programm des Kreises zum Ausbau von Kreisstraßen und Radwegen eingestellt. Eine erneute Beschäftigung mit der Prioritätenliste (Richtlinie für die Straßen- und Radwegebaumaßnahmen des Kreises Plön) wird nach derzeitigem Stand durch den dann neuen Kreistag schätzungsweise Ende 2018 geschehen.

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

5.7.2 Haltestellen

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.

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 nebenstehende 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	Mehrkostenabwälzu ng auf Dritte im Falle einer(s) aufwendigeren Herstellung/Ausbaus auf dessen Anforderung hin
Haltestellenschilder / Fahrgastinformatio- nen	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 Behindertenvertretern sowie unter Umständen den Fördermittelgebern.

Kann die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahre 2022 nicht erreicht werden, sind Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG durch den Aufgabenträger im RNVP zu benennen bzw. durch den Landesgesetzgeber gem. § 62 Abs. 2 PBefG zu normieren. Das Land wird nach vor kurzem eingeholten Auskünften von dieser Möglichkeit auf absehbare Zeit keinen Gebrauch machen. Die Ausnahmen innerhalb eines RNVP sind konkret unter Nennung eines Zeithorizonts zu begründen.

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 landeseinheitlichen Regelung zu Ausnahmetatbeständen sieht sich der Kreis Plön als Aufgabenträger in der Pflicht, von der Möglichkeit, Ausnahmen bzw. Ausnahmetatbestände für einen Umsetzungszeitpunkt nach dem 01.01.2022 zu benennen, Gebrauch machen zu müssen.

Im 3. RNVP wurden zunächst drei Haltestellenkategorien gebildet. Haltestellen der Kategorie I sind konkret benannte, zentrale, aufkommensstarke Haltestellen größerer Gemeinden, meist Knotenpunkte des Liniennetzes und solche mit Verknüpfungsfunktion.

Haltestellen der Kategorie II sind bedeutende Haltestellen zur Erschließung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, wichtigen Versorgungseinrichtungen und touristischen Zielen oder Schulen. Zusätzlich

ist hier die Anbindung von Orten, die für mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen wichtig sind, zu nennen.

Alle übrigen Haltestellen fallen unter die Kategorie III, die sich im Regelfalle durch geringe Nutzungsfrequenz und einfache Ausstattung auszeichnen.

Zunächst ist diesbezüglich nochmals festzuhalten, dass der Kreis für Haltestellen der Kategorie I angesichts ihrer Bedeutung keinen Ausnahmetatbestand als zulässig ansieht und ihre Herrichtung gemäß den Anforderungen der Barrierefreiheit bis zum genannten Stichtag erwartet; eine entsprechende Forderung enthält auch der Kreistagsbeschluss vom 15.12.2016. Weitergehend hat die Kategorisierung keinen Einfluss auf Ausnahmetatbestände.

Im Folgenden werden nun Gründe benannt, die einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen innerhalb der im PBefG genannten Frist unverhältnismäßig erschweren.

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 (Grunderwerb);

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.

Die Frist zur Realisierung des barrierefreien Ausbaus der betroffenen Haltestellen wird bei Vorliegen eines oder mehrerer dieser Gründe zunächst bis 2025 verlängert.



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 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 geht aber nur bei einer baulichen Gestaltung derart, dass der Bus exakt geradlinig an den Bordstein heranfahren kann, sonst führt dies zu Schäden an der Karosserie);
- Zukauf eines Grundstücks mit vertretbarem Aufwand zur Realisierung der Haltestellentiefe;
- ➤ Teilaufhöhung/verkürzte Haltestellenanlage, um zumindest an einer Bustür die barrierefreie Zugänglichkeit zu ermöglichen.

Zur Unterstützung des Prozesses wird der Kreis Plön ein Haltestellenkataster aufbauen. Auf Landesebene wird derzeit durch die NAH.SH GmbH ein Leitfaden für Mindeststandards zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen erarbeitet. 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 sind in Anlage 5 aufgelistet.

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 wird angesichts der Besonderheiten des Anlegers (Wasserbauwerk, bauliche Verbindung mit anderweitig genutzten Elementen wassersportlicher bzw. touristischer Art) und des erheblichen Investitionsvolumens zunächst ein Gutachten vonnöten sein, dessen Beauftragung zeitnah beabsichtigt ist; auf der Grundlage der hieraus gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich der notwendigen Anforderungen und der konkreten baulichen Konzeption muss sodann die Finanzierung geklärt werden.

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

5.8 Vergaben / Verträge

Wie mehrfach dargestellt, wurde das Netz "Eigenbetrieb" mit Wirkung zum 11.12.2016 an die internen 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. 3.2.1 und 4.2.9).

Die Linien des Netzes "Mitte" (Linien 4310, 4330) sind mit einer Laufzeit bis zum 09.12.2019 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 10.12.2019 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. Dem Kreis Plön kommt nunmehr die Aufgabe zu, zeitnah unter Beachtung der in Kap. 5.1.1 genannten Kriterien im Rahmen seiner Aufgabenträger-Zuständigkeit Entscheidungen über die Zukunft des OPNV in dem Bereich, der durch die genannten Linien heute bedient wird, zu treffen. Dies betrifft neben der Angebots- und Qualitätsdefinition sowie der Finanzierung auch die Frage der möglichen Teilnetzzuordnung, der Vergabeform (wettbewerblich oder an interne Betreiberin, vgl. Kap. 3.1) und eines zu schließenden Vertrages mit seinen Inhalten. Im Falle der Linie 4310 gilt es dabei. vorab mit dem Kreis Ostholstein eine Übereinkunft zur Vergabe und Finanzierung bzw. zur Ausgestaltung der Linie zu erzielen. Außerdem werden bei auch innerstädtischer Bedeutung in Kiel mit der Landeshauptstadt Kiel Abstimmungen vorzunehmen sein.

Daneben werden Teilgebiete im Westen des Kreises (Ostufergemeinden der Kieler Förde; Schwentinental-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 infolgedessen weiterhin vollständia werden durch 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 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.

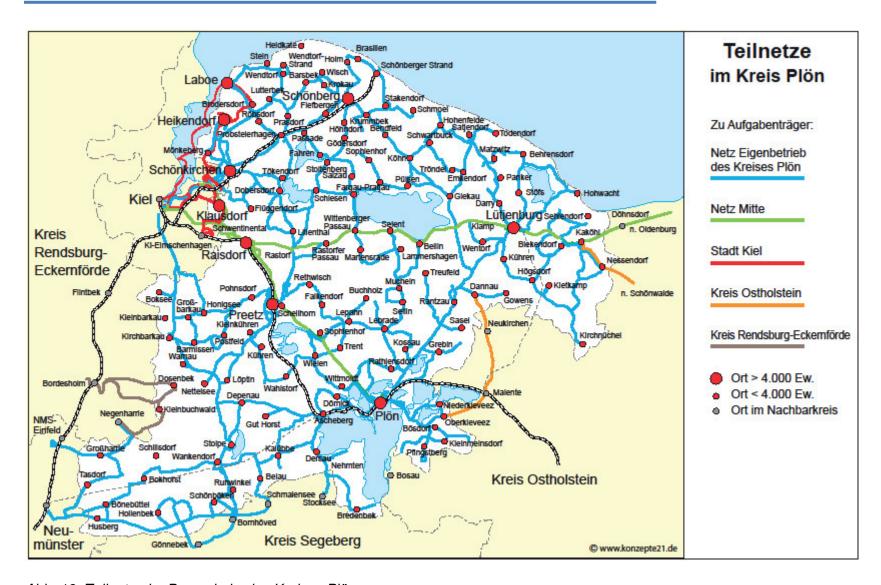


Abb. 19: Teilnetze im Busverkehr des Kreises Plön

Im Busverkehr wird der Kreis zusätzlich von Linien im Zuständigkeitsbereich der Nachbarkreise Ostholstein (Linien 5507 Eutin – Malente, 5510 Timmdorf – Oberkleveez und 5801 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.

5.9 Finanzierung

Die Aufwendungen für ÖPNV-Leistungen außerhalb der Finanzierung des Schülerverkehrs belaufen sich in 2017 gemäß Haushaltsansatz auf 3.633 Mio. Euro. Bei diesen Mitteln erfolgt eine teilweise Gegenfinanzierung 2.376 Mio. durch Euro an Kommunalisierungsmitteln und 0.150 Mio. Euro an Zuweisungen gem. § 15 Abs. 4 FAG. 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 8,395 Mio. Euro, dies sind 0.886 Mio. Euro mehr als 2016. - Hinzu kommen die Fördermittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen, die in 2017 mit 0,280 Mio. Euro angesetzt sind (davon 0,080 Mio. Euro aus Kommunalisierungsmitteln).

Für die Jahre 2018 ff. gibt es noch größere Unsicherheiten: Zum einen besteht noch keine Klarheit über die zukünftige Entwicklung der dem Kreis zuzuweisenden Kommunalisierungsmittel des Landes wie auch eventueller weiterer Fördermittel, z.B. für die Implementierung von e-Mobilität oder für landesweite Buslinien, zum anderen sind die Haushaltsberatungen auch für 2018 noch nicht abgeschlossen. 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, liegen aber z.T. deutlich über jenem für 2017 (bis über 20%). Enthalten sind hier auch Finanzierungsbeiträge für vorgesehene bzw. in Vorbereitung befindliche zusätzliche Angebote (Umsetzung ITF-Konzept, alternative Bedienformen, Ortsbus Schrevenborn, Fördeschifffahrt, Umsetzung Masterplan Mobilität). Ansätze für Aufwendungen im Bereich einer möglichen erweiterten Beteiligung an der Fördeschifffahrt und für die Finanzierung des Verkehrs auf den heute von der Autokraft befahrenen Linien ab Dezember 2019 liegen noch nicht vor.

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.

5.10 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.

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 Anschlusssicherung,
- > 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),

➤ Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg (seit 1996 stillgelegt; Einstellung SPNV 1976).

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			
betr. Status	in Betrieb	in Betrieb	stillgelegt	stillgelegt			
SPNV bis	in Betrieb	1975/1981	1985	1976			
Hauptnutzung z.Zt.	SPNV	GV/Museumsbetrieb	Fahrrad-Draisinen	keine			
Vmax* {vor Stilllegung}	100-140 km/h	50 km/h	{100 km/h}	{50 km/h}			
Vmax*-Planung	120-140 km/h	60-80 km/h	n/a	n/a			
*Streckenhöchstgeschwing	*Streckenhöchstgeschwindigkeit Quelle: eigene Reche						

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.

Untenstehende Abbildung zeigt das Schienennetz im Kreis und seiner Umgebung.

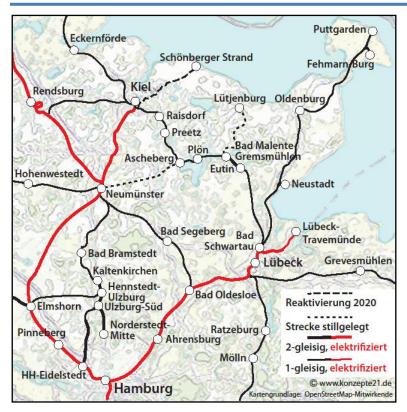


Abb. 20: Eisenbahnnetz (Personenverkehr) im östlichen Landesteil

6.3 Fahrplanstruktur

6.3.1 Fernverkehr

Im Kreisgebiet werden keine SPFV-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

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

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
	Û								
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									

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).

In einem späteren Schritt könnte ein zweiter Vorortzug Kiel – Preetz 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 Schwentinental 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 Schwentinental. Hier könnte ein Haltepunkt "Raisdorf-Ostseepark" (korrespondierend zur Haltestelle "Carl-Zeiss-Straße") evtl. bessere Verknüpfungen ermöglichen als der Bahnhof Raisdorf. Die Herstellung dieser Anschlüsse sieht das Land als wichtig für den Bau der Station an. Umgekehrt ist die Realisierung dieses Haltepunktes relevant für die 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 soll nunmehr in zwei Etappen 2017 (Kiel HBF – Oppendorf¹¹) und 2020 (übrige Teilstrecke) erfolgen. Dafür muss die Strecke 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

-

¹¹) Verkehrsaufnahme am 04.09.2017

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).

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 Buslinien 210 und 218 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 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 für einen Großteil der Fahrgäste aus Schönkirchen.

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.

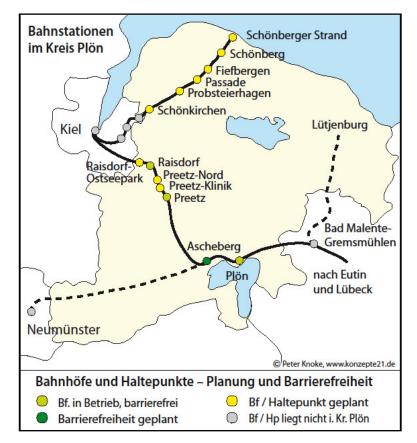


Abb. 22: Zukünftige Bahnhalte im Kreis Plön

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 Bad 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 substanzielle 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, 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. November 2014 hat der Kreistag die Argumentation des 3. RNVP aufgegriffen und sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Reaktivierung der Bahnstrecke zu bewirken und sicherzustellen.

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.

6.6.2 Strecke Bad 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 aufgegeben (entwidmet). Die Betriebsmöglichkeiten sind in Lütjenburg deshalb stark eingeschränkt. Eine Betriebsgenehmigung an einen neuen Betreiber wurde 2015 widerrufen.

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 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.

Wegen der (mutmaßlich) hohen Reparaturkosten und der unklaren wirtschaftlichen Perspektive 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 Bad Malente - Lütjenburg: Langsamfahrstelle

Alternative Handlungsempfehlungen

Es ist möglich, die Trasse für Belange des Tourismus zu sichern – auch ohne eine Bahn-Reaktivierung. Z.B. könnte ein steigungsarmer Wander- und Radweg abseits des Autoverkehrs geschaffen werden,

der die Holsteinische Schweiz mit der Ostseeküste verbindet. Auch wäre Draisinenverkehr auf steigungsarmen Teilstrecken bei Lütjenburg möglich.

Unabhängig davon, welches Ziel gesteckt wird, sind die Kommunen (im Kreis Plön die Stadt Lütjenburg) planungsrechtlich im Fall einer Entwidmung zuständig. Sie könnten einen Gesamterhalt der Trasse für zukünftige Zwecke sicherstellen und sich ggf. um einen Erwerb der Grundstücke der privatisierten Strecke bemühen. 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" zzgl. Linien 2 und 300 ab Ende 2019;
- Berücksichtigung der in Kap. 5.3.1 aufgeführten Fahrzeug-Merkmale 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. 5.7.2);
- 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 anzusteuernden 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.

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.

Zukunft der Linien 2/Abschnitt Wellingdorf – Raisdorf, 300/Kiel HBF – Raisdorf, 4310 und 4330:

- ➤ Zeitnah Definition der ab Ende 2019 gewünschten und finanzierbaren Leistung (Betriebszeiten, Takte, Verknüpfungen, Qualität) unter Berücksichtigung möglicher Einflussgrößen eines landesweiten Busgrundnetzes, wenn diese Auswirkung auf Mitfinanzierung durch das Land haben;
- ebenfalls zeitnah Entscheidung und Beschlussfassung über Art der Vergabe;
- > Ermittlung des Finanzierungsbedarfs;

- Abstimmung mit Ostholstein und Kiel;
- Beschlussfassung über Mittelbereitstellung;
- 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);
- 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;
- ➤ Beschlussfassung über Fortführung und Finanzierung über die Pilotphase hinaus (Mittel für Pilotphase sind im Haushalt vorhanden).

Fördeschifffahrt:

- Fortsetzung der Beratungen mit der Landeshauptstadt Kiel und den betroffenen Kommunen zur Weiterentwicklung der Fördeschifffahrt:
- 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,
- ➤ 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

NOCH ZU ERGÄNZEN!

Quellen- und Literaturverzeichnis:

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ausund 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

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

Koalitionsvertrag 2017 - 2022 von CDU, GRÜNEN, FDP

Kraftfahrt-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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

www.bast.de

Ergebnisse zu manuellen Verkehrszählungen 2010 und 2015

www.benefit4regions.eu

www.bmub.bund.de

zu

- Pariser Klimakonferenz und -abkommen 2015
- Nationale Klimapolitik

www.bundesanzeiger-verlag.de zur Einführung der Unterschwellenvergabeverordnung

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

www.nah.sh.de

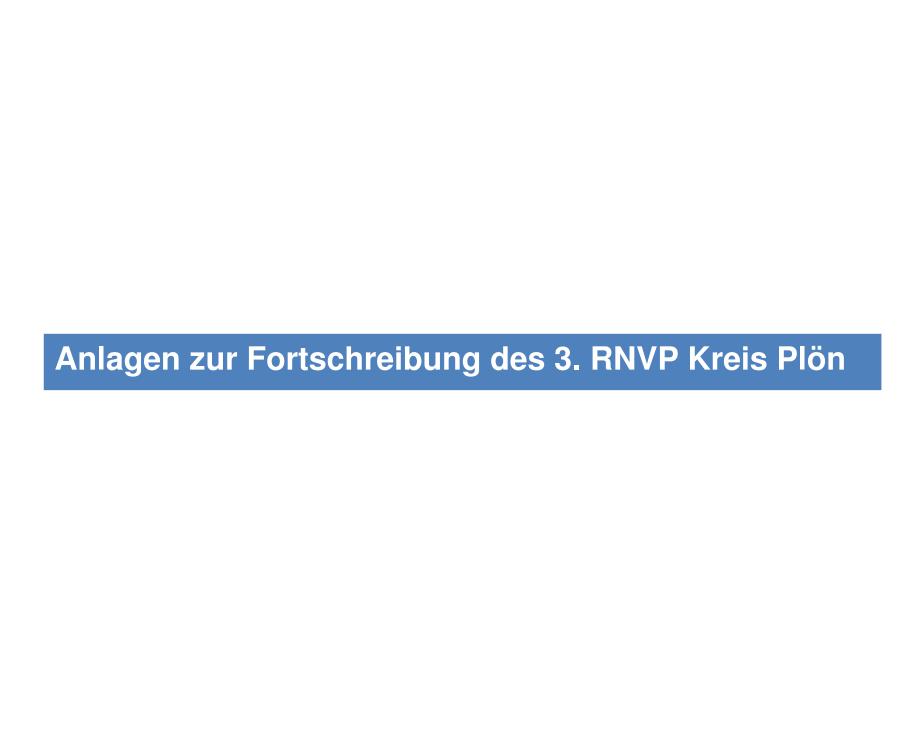
www.statistik-nord.de div. Angaben zur Bevölkerung im Kreis Plön

www.wfa.de Newsletter Juli 2016

www.wikipedia.org

zu

- WCAG 2.0
- TSI/PRM
- Übereinkommen von Paris (zum Klimaschutz)
- UN-Klimakonferenz 2015



Anlagen zur Fortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön

Anlage 1: Linienstatistik

Anlage 2: Liniengenehmigungen

Anlage 3: Tarife im SH-Tarif (Stand 01.08.2017)

Anlage 4: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen seit 2012

Anlage 5: Geplanter barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022 (gemäß dem Kreis von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Informationen)

Anlage 1: Linienstatistik (ohne Linien der Unternehmen Rohde und RoPe)

Liniennummer(n)	Nutzwagen-km	Überwiegend eingesetzte Fahrzeuge	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgastzahl
1		NW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	
2		NW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	
22	~~ coo ooo	GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	Kaina Angaha
100/101	rd. 600.000	GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	Keine Angabe
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		NW	Alle Fahrgastgruppen	
221	489.837	NW	Schüler	
222	409.037	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	rd. 4.150.000
341/342/343	113.471	NW (NF / LE)	Alle Fahrgastgruppen	
350	320.837	NW	Alle Fahrgastgruppen	
351/352	320.837	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	NW (NF / LE) / GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	
	(163.311 inkl. Kiel)			
4310	433.069 ¹	NW (NF / LE) / GW (NF)	Alle Fahrgastgruppen	407.500
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 2: Liniengenehmigungen

Liniennummer	Inhaber	Linienführung	Laufzeit bis
1	EBK	Kiel-Wellingdorf – Schwentinental-	31.12.2020
		Klausdorf – Kiel-Elmschenhagen,	
		Krooger Kamp	
2	EBK	Kiel-Oppendorf – Schwentinental-	31.12.2020
		Raisdorf, Bahnhof	
22	EBK	Kiel-Suchsdorf, Rungholtplatz – Kiel,	31.12.2020
		Hauptbahnhof – Schwentinental-	
		Klausdorf, Schule	
100/101	EBK	Laboe, Hafen/Heikendorf, Am Heidberg	31.10.2017
		 Kiel, Hauptbanhof – Kiel-Mettenhof, 	
		Roskilder Weg (- Melsdorf)	
102	VKP	Laboe - Kiel (Schnellbus)	10.12.2026
119/219	VKP	Laboe – Mönkeberg (/Probsteierhagen –	10.12.2026
		Voßberg/) – Preetz	
120	VKP	Schönberg – Laboe – Heikendorf	10.12.2026
200/201/210	VKP	Kiel – Schönkirchen – Schönberg –	10.12.2026
		Schönberger Strand (- Schmoel)	
217	VKP	Schönkirchen – Flüggendorf –	10.12.2026
		Schönkirchen	
218	VKP	Stein (/Muxall) - Lutterbek -	10.12.2026
		Probsteierhagen	
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/) –	10.12.2026
200/201	VIXI	Hohenfelde – Lütjenburg	10.12.2020
300	Autokraft	Kiel, Hauptbahnhof – Schwentinental-	10.12.2019
	ratoriait	Raisdorf, Bahnhof	10.12.2010
311	VKP	Lütjenburg – Giekau – Todendorf	10.12.2026
312	VKP	Lütjenburg – Behrensdorf – Todendorf	10.12.2026
313	VKP	Lütjenburg – Kirchnüchel	10.12.2026
314	VKP	Grimmelsberg – Sehlendorf – Blekendorf	10.12.2026
		- Lütjenburg	
321/328	VKP	Plön – Wielen – Preetz	10.12.2026
331	VKP	Plön, ZOB – Stadtheide – Ölmühle –	10.12.2026
		Plön, ZOB	
332	VKP	Plön, ZOB – Parnass – Stadtzentrum –	10.12.2026
		Plön, ZOB	
341	VKP	Preetz, ZOB – Kiebitzweg – Preetz, ZOB	10.12.2026
342	VKP	Preetz, ZOB – Glindskoppel – Preetz,	10.12.2026
		ZOB	
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 –	10.12.2026
		Neumünster	
361/362	VKP	Plön – Ascheberg – Bornhöved	10.12.2026
		(/Stocksee/Nehmten)	
363/364/366	VKP	Plön (- Dörnick - Karpe) - Ascheberg -	10.12.2026
		Kalübbe/Depenau – Nettelsee (/Stolpe –	
		Wankendorf)	
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 –	10.12.2026
		Boksee	
425	VKP	Preetz – Löptin – Nettelsee – Warnau	10.12.2026
426	VKP	Wankendorf – Ruhwinkel - Schönböken	10.12.2026
427	VKP	Kirchbarkau – Warnau – Löptin –	10.12.2026
		Nettelsee	
451	VKP	Neumünster – Tasdorf – Großharrie –	10.12.2026
		Negenharrie	
454	VKP	Neumünster – Bornhöved –	10.12.2026
		Trappenkamp/Schmalensee	
512S	EBK	Strande – Kiel, Hauptbahnhof – Laboe,	31.12.2020
		Hafen (Schnellbus)	
541	RoPe	Negenharrie – Dosenbek – Bordesholm	31.12.2017
705	EBK	Kiel, Eichhof – Kiel-Dietrichsdorf,	31.10.2017
		Pillauer Straße – Laboe, Hafen	
		(Nachtbus)	
4310	Autokraft	Kiel – Lütjenburg – Oldenburg	10.12.2019
4330	Autokraft	Kiel – Schwentinental – Preetz – Plön	10.12.2029
5507	Rohde	Eutin – Sielbeck – Sieversdorf – Dannau	31.07.2018
		- Malente	
5510	Rohde	Timmdorf – Malente – Oberkleveez	31.07.2018
5801	Autokraft	Kaköhl – Hansühn – Schönwalde	10.12.2019

Anlage 3: 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 ³⁾	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 ³⁾	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	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	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		51	5.							70	17					1150			

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 ³⁾	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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

z) bis zu 5 Personen

a) bis einschließlich 14 Jahre

nur im Busverkehr und bei der Kieler Fördeschifffahrt

⁵⁾ Preisstufe 21 ohne Busverkehr auf Sylt

⁽⁴⁾ Preisstufe 21+ mit Busverkehr auf Sylt

Anlage 4: Barrierefrei ausgebaute 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	
(beantragt, noch nicht ko	emplett fertig umgebaut)
Kommune	Bushaltestelle
Gemeinde Schönkirchen	L50/Lina's Diek
Gemeinde Mönkeberg	K51/Am Eksol, Nordseite
Gemeinde Bönebüttel	Bönebüttler Damm/K167 Hasenredder
Stadt Plön	Hipperstraße (Breitenauschule)
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)

Anlage 5: 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	Ellhornshörn 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-Schreber-Straße	2021
Stadt Preetz	Hohenkamp Nordseite	2021
Stadt Preetz	Wakendorf Abzweig Ostseite	2021
Stadt Preetz	Wakendorf Abzweig Westseite	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 Stadt Preetz Hermann-Löns-Weg Ostseite 2021 Mönkeberg Hirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. 2017 Schönb. 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 Oberdorf Dorfstraße Richt. Schönb. 2021 Mönkeberg Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel 2021 Schönkirchen Linas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel 2017 Schönkirchen Söhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel 2017 Schönkirchen Söhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel 2017 Schönkirchen Am Dorfteich Dorfstraße Richt. Kiel 2017 Schönkirchen Am Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel 2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-2018 Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.	Stadt Preetz	Friedrich-Ebert-Schule	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. 2017 Schönb. Schönb. 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. Kiel 2020 Mönkeberg Am Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb. 2020 Mönkeberg Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel 2021 Mönkeberg Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel 2021 Schönkirchen Söhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel 2012 Schönkirchen			
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. Kiel 2017 Mönkeberg Hirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Kiel 2017 Mönkeberg Am Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel 2018 Mönkeberg Gänsekrugredder Weg Richt. Schönb. 2018 Mönkeberg Gänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb. 2019 Mönkeberg Am Ecksol/ Dorfstraße 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. Kiel 2012	Stadt Preetz		2021
Stadt PreetzGorch-Fock-Straße Ostseite2021Stadt PreetzHermann-Löns-Weg Ostseite2021MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Schönb.2017MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg A.Grün Richt. Kiel2017MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2012SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.2019			
Stadt PreetzGorch-Fock-Straße Ostseite2021Stadt PreetzHermann-Löns-Weg Ostseite2021MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Schönb.2017MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg A.Grün Richt. Kiel2017MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2012SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.2019	Stadt Preetz	Urnenweg Westseite	2021
MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Schönb.2017MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Kiel2017MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel2018MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2012SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019	Stadt Preetz		2021
MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Schönb.2017MönkebergHirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Kiel2017MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel2018MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2012SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019	Stadt Preetz	Hermann-Löns-Weg Ostseite	2021
Schönb. Mönkeberg Hirschtal Heikendorfer Weg/ A.Grün Richt. Kiel 2017		-	
KielMönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel2018MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt.2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2012SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019	Mönkeberg	Schönb.	2017
MönkebergAm Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.2018MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt.2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	Kiel	2017
MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Schönb.2019MönkebergGänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel2019MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	Am Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Kiel	2018
Schönb. 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. Kiel 2021 Mönkeberg Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel 2012 Schönkirchen Linas 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. Freetz-2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Freetz-2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Freetz-2018 Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. 2019 Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. 2019 Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. 2019 Freetz	Mönkeberg	Am Ecksol/ Heikendorfer Weg Richt. Schönb.	2018
MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel2020MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	1	2019
MönkebergAm Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.2020MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	Gänsekrugredder Heikend.Weg Richt. Kiel	2019
MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Kiel2021MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	Am Ecksol/ Dorfstraße Richt. Kiel	2020
MönkebergOberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.2012SchönkirchenLinas Diek/Schönb.Landstraße/Richt. Kiel2017SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019		Am Ecksol/ Dorfstraße Richt. Schönb.	2020
Schönkirchen Linas 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-2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Kiel 2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Kiel 2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-2018 Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. 2019 Kiel Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. 2019 Preetz	Mönkeberg	Oberdorf Dorfstraße Richt. Kiel	2021
SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt.Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Mönkeberg	Oberdorf Dorfstraße Richt. Schönb.	2012
SchönkirchenSöhren Schönb.Landstraße/ Richt.Kiel2017SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019			
SchönkirchenGrenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/ Richt. Kiel2017SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Schönkirchen	Linas Diek/Schönb.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	Söhren Schönb.Landstraße/ Richt.Kiel	2017
SchönkirchenAm Dorfteich Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel2018SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Schönkirchen	Grenzgraben Schöb.Landstraße/ Richt. Kiel	2017
Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel 2018 Schönkirchen Amboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-2018 Schönkirchen Schönhorst Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel Schönkirchen Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz	Schönkirchen		2017
SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Schönkirchen		2018
SchönkirchenAmboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz-Schönhorst2018SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Schönkirchen	Amboßweg Dorfstraße/Richt.Kiel	2018
SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Kiel2019SchönkirchenSchönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt. Preetz2019	Schönkirchen	Amboßweg Dorfstraße/Richt. Preetz- Schönhorst	2018
Preetz	Schönkirchen	Schönhorst Dorf Schönhorster Straße/ Richt.	2019
Schönkirchen Flüggendorfer Alte Schulstraße/ Richt.Kiel 2019		Preetz	2019
	Schönkirchen	Flüggendorfer Alte Schulstraße/ Richt.Kiel	2019

Fortsetzung zu	u "Geplanter barrierefreier Haltestellenausbau bi	is 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. Gependen	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
Oldar Fiori	Molechweg	2010
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
	0 : 17: 1 (0 (00) (0 0)	2010
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