

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 - 35 | Fax - 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

ABSCHLUSSBERICHT

MACHBARKEITSSTUDIE TOURISTENBUSLINIE GROßER PLÖNER SEE TOURISMUSZENTRALE HOLSTEINISCHE SCHWEIZ

ÜBERREICHT VON

Dr. Johannes Theißen (Projektleitung) Dr. Bodo Schwieger (Geschäftsführer)

Berlin, den 14.09.2017 team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371







Die Studie wurde erstellt im Auftrag der Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz in Plön.

Mitfinanziert wurde die Studie aus Mitteln des EU-Programms ELER und des Landes Schleswig-Holstein.

Wir fördern den ländlichen Raum



Landesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch die Europäische Union – Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und das Land Schleswig-Holstein Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

© 2017 | team red | Seite 2 Abschlussbericht vom 14.09.2017



INHALTSVERZEICHNIS

<u>1.</u>	EINLEITUNG	4
<u>2.</u>	ERGEBNIS DER MACHBARKEITSSTUDIE (KURZFASSUNG)	5
<u>3.</u>	DARSTELLUNG DER VORGEHENSWEISE UND DER PROJEKTBEARBEITER	6
3.1.	AUSGANGSLAGE UND VORGEHENSWEISE	6
3.2.	Bearbeiter	7
<u>4.</u>	ERGEBNIS DER MACHBARKEITSSTUDIE	8
4.1.	AP1: RECHERCHE VON BEST-PRACTICES UND ZUSAMMENSTELLUNG; VERGLEICH DER VOR- UND NACHTEILE	8
	L. AUSGEWÄHLTE BEST-PRACTICE-BEISPIELE	10
4.2.	AP2: Vor-Ort-Recherche	19
4.3.	AP3: ERSTELLUNG POTENZIALANALYSE	22
	1. AP3.1: BESTANDSANALYSE TOURISTISCHER POI / EVENTS	22
	2. AP3.2: Bestandsanalyse infrastruktureller Ziele 3. AP3.3: Defizitanalyse Öffentlicher Verkehr	24
4.3.3		28 32
4.3.4 4.3.5		32 32
	5. AP3.5: VERKEHRLICHE SWOT-ANALYSE DES TAGES-/MEHRTAGESTOURISMUS 6. AP3.6: BERÜCKSICHTIGUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN DER WIRTSCHAFTLICHKEIT / DEMOGRAFIE	33
4.3.7	•	35
4.4.	AP3.7. POTENZIALADSCHATZUNG FÜR DIE TOURISTISCHE BUSLINIE AP4: AUSARBEITUNG EINES VORSCHLAGES FÜR EINE TOURISTISCHE BUSLINIE RUND UM DEN GROSSEN PLÖNE	
SEE	AF4. AUSARDETIONS EINES VORSCHLAGES FOR EINE TOURISTISCHE DUSLINIE RUND DIN DEN GROSSEN FLONE	` 38
4.4.	1. GRUNDSÄTZLICHE ÜBERLEGUNGEN ZU LINIENFÜHRUNG, TAKTUNG, HALTESTELLEN	38
4.4.2	• • •	40
4.4.3		41
4.4.4		42
4.5.	AP5: Definition von Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur	44
4.6.	AP6: Betreiberkonzept für eine touristische Buslinie rund um den Grossen Plöner See	45
4.7.	AP7: FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR EINE TOURISTISCHE BUSLINIE RUND UM DEN GROSSEN PLÖNER SE	
4.7.		45
4.7.2		46
4.7.3	3. AP 7.1: KALKULATION/KOSTENPLANUNG FAHRBETRIEB	47
	4. AP 7.2: KALKULATION/KOSTENPLANUNG INVESTITIONEN FAHRZEUGE UND HALTESTELLEN	49
4.7.5		59
4.7.6	6. AP 7.4: ABPRÜFEN DER FÖRDERMÖGLICHKEITEN / WEITERE FINANZIERUNGSQUELLEN	69
4.8.	AP8: PARTIZIPATION DER AKTEURE VOR ORT	69
4.9.	AP9: Umsetzungsempfehlungen	70
4.9.	1. EINRICHTUNG DER LINIE	70
4.9.2	2. Betriebskonzept	70
4.9.3	3. FINANZIERUNG	70
4.9.4	4. Weitere Schritte	72



1. EINLEITUNG

Der herkömmliche Tourismus wird seit Anfang der 1980er Jahre von den Umwelt- und Naturschutzverbänden als Verursacher von Umweltbelastungen kritisiert. Besonders die vom Massentourismus ausgehende Bewegung ist die Quelle der Emissionen: Der Anteil des weltweiten Tourismus an den Treibhausgasemissionen beträgt ca. 9 Prozent. Es gibt aber auch Schätzungen, die von höheren Werten ausgehen. Eine aktuelle Studie der UNWTO unterscheidet stark zwischen internationalem Tourismus und Inlandstourismus in den verschiedenen Regionen der Welt. Im internationalen Tourismus beträgt der Anteil des Flugverkehrs an den Emissionen mehr als 80 Prozent, bei Inlandstourismus (global betrachtet) dagegen liegt der touristische Autoverkehr mit mehr als 50 Prozent Emissionsanteil vorne.

Aufgrund der Zukunftsaussichten ist der nachhaltige Tourismus von weitreichender Bedeutung, denn sowohl das Erreichen der Klimaziele in Deutschland wie die angestrebte Reduzierung fossiler Brennstoffe wirken sich auch auf den herkömmlichen Tourismus aus. Der Deutsche Tourismusverband (DTV) bekennt sich ausdrücklich zu einer nachhaltig zukunftsorientierten touristischen Entwicklung in Deutschland. Dabei appelliert der DTV an alle Verantwortlichen, die Vorgaben des nachhaltigen Tourismus konsequent zu verfolgen. In diesem Kontext spielen auch Zielvorstellungen des Tourismus zum Klimaschutz eine hervorgehobene Rolle. Dabei sind die ökonomischen, ökologischen und sozialen Entwicklungsziele gleichwertig und stehen untereinander in enger Beziehung. Insbesondere die Interessen der Touristen sind aus diesem Grunde jederzeit in die Zielsetzungen eingebunden.

In diesem Sinne kommt nachhaltigen Mobilitätsangeboten in touristischen Regionen eine zunehmende größere Bedeutung zu. Einerseits soll der Tourismus gefördert werden und zusätzliche (neue) Gäste anlocken, gleichzeitig soll dieser Tourismus nachhaltiger, das heißt ressourcenschonend, emissionsfrei, lärmvermeidend und zugleich ökologisch und ökonomisch sein.

Mobilitätsangebote mit speziellen, auf die Bedürfnisse von Touristen und Besuchern ausgerichteten, Bahn- und Busverkehren stellen hier eine zukunftsweisende Form des sanften Tourismus dar.

Die Region um den Großen Plöner See kann hier ein Leuchtturmprojekt setzen, indem sie den See für alle Touristen und Besucher attraktiv und lebenswert macht. Ob Urlauber oder Tagesbesucher, alle könnten den See umweltfreundlich, leise und stressfrei erleben.



2. ERGEBNIS DER MACHBARKEITSSTUDIE (KURZFASSUNG)

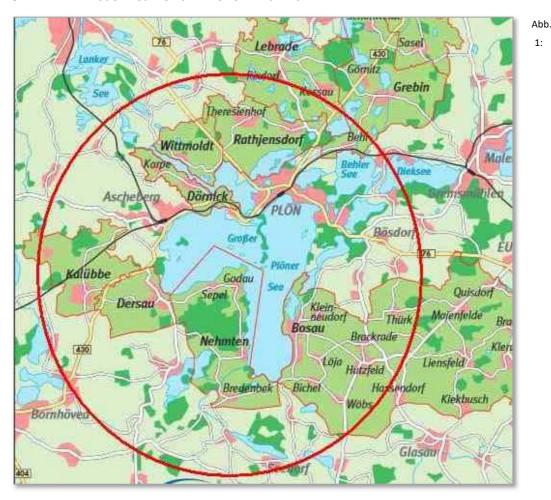
Als Ergebnis dieser von der Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz (TZHS) im Auftrag der beteiligten Gemeinden veranlassten Machbarkeitsstudie wird Folgendes festgestellt bzw. vorgeschlagen:

- a) Die touristische Buslinie rund um den Großen Plöner See ist umsetzbar und auf den untersuchten Straßen durchführbar.
- b) Um einen hohen Nutzen für Touristen und Tagesausflügler zu schaffen, sollte die Linie in der Saison (April – Oktober) im Stundentakt betrieben werden. In der Nebensaison (November – März) sollte gleichfalls ein regelmäßiges Angebot, insbesondere für den Jedermann-Verkehr, vorgehalten werden (hier sollte ein Zweistundentakt, gegebenenfalls mit einzelnen Zusatzfahrten in der Morgenspitze, angeboten werden).
- c) Im Hinblick auf die Kosten könnte in einer Testphase zunächst auch ein 90-Minuten-Takt realisiert werden, um die Fahrten mit nur einem Fahrzeug abwickeln zu können.
- d) Der Einsatz von Elektrobussen ist aufgrund der im Markt erhältlichen Fahrzeuge und der identifizierten Einsatzzeiten machbar. Gegebenenfalls sollte im Bereich ZOB Plön eine Ladesäule aufgestellt werden, um bei Bedarf eine Nachlademöglichkeit zu haben. Die Mehrkosten für den Kauf des Elektrobusses lassen sich über Fördermöglichkeiten ausgleichen.
- e) Für die Finanzierung der touristischen Buslinie ist ein Finanzierungskonzept erarbeitet worden, das u.a. Zuschüsse aus dem touristischen Bereich (Kurtaxe, Tourismusabgabe) vorsieht.
- f) Aufgrund der benötigten Fahrzeiten wird bei der Variante Stundentakt die Fahrt über Niederkleveez als sinnvoll angesehen, da die Fahrzeitverlängerung von neun Minuten hier problemlos darstellbar ist. Im 90-Minuten-Takt ist der Abstecher zwar auch möglich, allerdings reduziert sich die Pausen-/Reserve/Ladezeit in Plön ZOB dann auf 11 Minuten.
- g) Um die Linie für alle Nutzer wahrnehmbar zu machen, sollen die Haltestellen ein unverwechselbares Design erhalten. Die "See-Linie" soll unter einem noch zu bestimmenden Markennamen beworben werden, insbesondere bei Tagesausflüglern aus Hamburg, Kiel und Lübeck.
- h) Die "See-Linie" stellt in ihrer vorgeschlagenen Form auch ein neues Angebot für die Bewohner der Region dar, können doch mit dieser Linie erstmals alle Orte rund um den Großen Plöner See direkt mit Plön und untereinander verbunden werden. Für die Gemeinde Bosau ergibt sich erstmals eine Direktverbindung nach Plön. Damit ist diese Linie geeignet, einige bestehende Defizite im ÖPNV des Kreises Plön und zwischen Bosau und Plön zu beseitigen.



3. Darstellung der Vorgehensweise und der Projektbearbeiter

3.1. AUSGANGSLAGE UND VORGEHENSWEISE



Räumliche Lage des Untersuchungsgebietes, erstellt unter Verwendung von Kartenmaterial aus <u>www.amt-großer-ploener-see.de</u>

Der Kreis Plön hat aktuell rund 127.800 Einwohner auf 1.083 km² und weist ca. 80 Seen auf. In der hier zu betrachtenden Projektregion leben derzeit ca. 20.000 Einwohner. Das Seeufer liegt größtenteils im Amt Großer Plöner See, die Seefläche gehört zu einem großen Teil zur Stadt Plön. Die Gemeinden Dersau (945 Ew), Nehmten (283 Ew) und Bosau (3.816 Ew), die seit dem 01.01.2014 von der Stadt verwaltete Gemeinde Ascheberg/Holstein (3.044 Ew.) sowie die amtsfreie Stadt Plön (Kreisstadt des Landkreises Plön, 8.806 Ew) liegen direkt am Seeufer. Alle sind herausragende Tourismusorte.

Die östlich von Plön gelegene Gemeinde Bösdorf (1.620 Ew.) trat 2014 aus dem Amt Großer Plöner See aus und wird seitdem wie die Gemeinde Ascheberg von der Stadt Plön verwaltet. Die Gemeinde Stocksee am gleichnamigen See gehört zum Kreis Segeberg und hat 420 Einwohner.

Mit der im Projekt untersuchten touristischen Buslinie rund um den Großen Plöner See soll

• die Region rund um den Großen Plöner See für Gäste (und als "Zusatznutzen" auch für die ansässige Bevölkerung) attraktiv erreichbar werden,



- der Auto-Verkehr im Freizeit-, Ausflugs- und Urlaubsverkehr über die Nutzung der neuen Linie und in Kombination mit den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Rad- und Fußgängerverkehr) minimiert werden bzw. ein öffentlicher Verkehr überhaupt erst einmal ermöglicht werden,
- das Problem der langfristigen Finanzierbarkeit von touristischen Verkehrsleistungen insbesondere unter Berücksichtigung des demografischen Wandels gebührend Betrachtung finden und
- letztendlich auch die Energie- und Klimaschutzziele der EU, des Bundes, der Länder und der Städte, Kreise und Kommunen berücksichtigt werden und damit die Akzeptanz für eine solche "Kürleistung" des öffentlichen Verkehrs verstärkt werden.

Eine attraktive und langfristige Mobilitätssicherung im Naturpark Holsteinische Schweiz ist letztendlich eine Querschnittsaufgabe, in der die bessere Erschließung der infrastrukturellen und touristischen Ziele, die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen von Frauen und Männern (Genderaspekte) und insbesondere auch die Mobilitätsbedürfnisse von Jugendlichen, Senioren und mobilitätseingeschränkten Zielgruppen gleichwertig berücksichtigt werden. Die im Projekt untersuchte touristische Buslinie soll einen Beitrag dazu liefern.

Unseren Betrachtungen liegt nur zum Teil eine quantitative Prognose zu Grunde, da diese zu häufig sehr vagen Annahmen unterliegt, die nur eine Scheingenauigkeit erzeugen. In Situationen wie in der Region Naturpark Holsteinische Schweiz sind zum anderen wegweisende Neuausrichtungen notwendig, die ein "Out-of-the-box"-Denken (also einen "Aufbruch zu neuen Horizonten") erzwingen. Diese Denkansätze fließen in die Konzeptbearbeitung ein.

Das heißt: Lösungen für den ÖPNV müssen auch außerhalb des Verkehrssektors gesucht werden. Reine "Binnenlösungen" werden sich gerade in den ländlichen Regionen Deutschlands nicht mehr lange realisieren lassen. Wir denken hier an eine integrierte Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrspolitik, eine Annäherung von Förder- und Verkehrspolitik sowie eine vollständige Planungsintegration der Tourismusstrategien.

Auch die Elektromobilität bietet gerade im Bundesland Schleswig-Holstein mit seiner überaus erfolgreichen Windenergie-Produktion enorme Chancen, da lokal erzeugte Energie regionale Wirtschaftskreisläufe beflügeln kann.

Das Projekt "Erstellung einer Machbarkeitsstudie für das Betreiben einer touristischen Buslinie rund um den Großen Plöner See" sollte aus unserer Sicht der 1. Schritt eines ganzheitlichen Ansatzes sein. Für dessen Bearbeitung stehen allerdings derzeit (noch) keine Mittel zur Verfügung und diese Leistung ist auch nicht ausgeschrieben. Aus der Erfahrung mit Projekten, die team red im Sektor des Freizeit-, Ausflugs- und Urlauberverkehrs konzeptionell bearbeitet hat und die bis dato zum Teil bzw. vollständig umgesetzt sind, wird der oben genannte Ansatz in der Projektbearbeitung in den Grundsätzen mit verfolgt.

3.2. BEARBEITER

Dr. Johannes Theißen (Bonn, Projektleitung), Dipl.-Ing. Volkmar Wagner (Zehdenick), Dr. (Waseda University) Susanne Elfferding (Hamburg)



4. ERGEBNIS DER MACHBARKEITSSTUDIE

4.1. AP1: RECHERCHE VON BEST-PRACTICES UND ZUSAMMENSTELLUNG; VERGLEICH DER VOR- UND NACHTEILE

In Deutschland existieren bzw. existierten in den Urlaubsregionen, besonders in den Alpen, aber auch zum Beispiel im Bundesland Brandenburg, eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten im Busverkehr, die vorrangig für Verkehrszwecke des Freizeit-, Ausflugs- und Urlaubsverkehrs betrieben werden. Diese touristischen Buslinien weisen unterschiedliche Betreiber- und Finanzierungsmodelle auf; sie werden mit unterschiedlichem Marketingaufwand betreut und bieten oft für die Fahrgäste einen zusätzlichen Service (Fahrradmitnahme, Erläuterungen während der Fahrt über Tour-Guide) an. Nicht alle Angebote sind nachhaltig; mehrere Tourismuslinien konnten nach ihrem Start mittelund langfristig nicht erfolgreich betrieben werden.

team red hat die Einführung neuer Angebote initiiert (Beispiel "Rheinberger Seenbus") und/oder Konzepte für die Ertüchtigung bestehender Angebote erstellt und deren Umsetzung begleitet (Beispiele: "Ausflugslinien Seenland Oder-Spree", "Werbellinsee-Bus", "Müritz-Nationalpark-Ticket"-Angebote). Auf der Basis dieses Spezialwissens wurden nachfolgend bundesweit Best-Practice-Beispiele recherchiert, zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile, z.B. hinsichtlich des Betreibermodells, der gebotenen Serviceleistungen und auch der Einflussfaktoren auf die Nachhaltigkeit des Angebotes bewertet.

Die Auswahl der Best-Practice-Beispiele erfolgte unter der Prämisse ein möglichst breites Spektrum angewandter Lösungen darzustellen und zu bewerten, da jede Lösung auf der Basis von spezifischen örtlichen, strukturellen und wirtschaftlichen Anforderungen und Möglichkeiten entstand und betrieben wird. Es wurde deshalb keine "flächendeckende" Auswahl getroffen. Ein gewisses Übergewicht an Beispielen aus "klassischen Urlaubsregionen" (z.B. Oberbayern) schmälert nach Auffassung der Projektbearbeiter nicht den prinzipiellen Aussagegehalt; gleichwohl es in vielen bundesdeutschen Regionen zahlreiche weitere – hier ungenannte – Beispiele für die touristischen Verkehre gibt. Im Rahmen der Recherche wurde eindeutig erkennbar, dass es "die" Lösung für eine Ausflugslinie nicht gibt.

Das Spektrum ist weitgefächert: Beginnend von Verkehren, die eine direkte Anbindung eines herausragenden POI's (wie z.B. der Bastei in der Sächsischen Schweiz oder dem Kehlsteinhaus im Berchtesgadener Land) herstellen / = Shuttle-Verkehr/, über Linien, die der Erschließung einer touristischen Region dienen, bis zu "Erlebnisfahrten" als Sight-Seeing-Tour bei denen der Weg das Ziel ist (Beispiel: Inselrundfahrten auf Sylt).

Der Übersichtlichkeit halber wird eine Unterteilung in Kategorien vorgeschlagen:

Verkehrszweck:

- Shuttle-Verkehre
- Touristische Rundtouren
- Erschließungsverkehre
- SHUTTLE-VERKEHRE werden in der Regel zur Anbindung herausragender (und deshalb hochfrequentierter) touristischer Ziele eingerichtet. In einigen Fällen sichern diese Shuttle-Verkehre die alleinige Erreichbarkeit des Ziels für den privaten Besucherverkehr die Zufahrtsstraße(n) sind aufgrund topographischer Bedingungen und/oder naturschutz-rechtlicher Auflagen dann für den Verkehr mit Privat-Pkw gesperrt. Diese "Monopolstellung" erlaubt die Anwendung von Spezialtarifen, die einen kostendeckenden oder sogar gewinnbringenden



Betrieb ermöglichen – auch bei Verkehren, die nur mit einem überproportionalen Aufwand erstellt werden können, wie zum Beispiel die Steilstreckenfahrten (über 24% Steigung!) zum Kehlsteinhaus.

Aber auch wenn bei diesen Shuttle-Verkehren die ortsüblichen Nahverkehrstarife oder Verbundtarife zur Anwendung gelangen (bzw. nach dem Willen der Aufgabenträger zur Anwendung gelangen sollen), ist dennoch in der Regel bei diesen Verkehren aufgrund eines – auf langjährige Erfahrungen basierenden – "passgenauen", nachfrageorientierten Verkehrsangebotes und allein aus der "schieren Masse" heraus ein sehr guter Kostendeckungsgrad erzielbar.

Für die im Projekt zu konzipierende Tourismusbuslinie rund um den Großen Plöner See scheidet das Modell des Shuttle-Verkehrs aus, da eine ÖV-Erschließung einer gesamten touristischen Region im Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr als Aufgabenstellung ansteht. Außerdem existiert in der betrachteten Region nicht ein herausragendes touristisches Einzelziel, das es mit einem Punkt-zu-Punkt – Verkehr zu erschließen gilt.

- TOURISTISCHE RUNDTOUREN Im Sinne der Aufgabenstellung, die die Erreichbarkeit der touristischen Ziele rund um den Großen Plöner See mit einem dafür konzipierten Busangebot in den Vordergrund stellt, sind die recherchierten Beispiele der touristischen Rundtouren auf Sylt nicht relevant. Sie stellen aber ein interessantes Beispiel für die Ausweitung des Geschäftsfeldes eines engagierten Nahverkehrsbetreibers dar. Die Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) ebnet mit diesen sehr speziellen touristischen Angeboten den Weg zur verstärkten Nutzung des ÖPNV-Angebotes auf der Nordseeinsel im "normalen" Urlaubsverkehr. Für die Gäste und Besucher tritt die SVG als der touristische Mobilitätsdienstleister auf. Die Nutzerzahlen des ÖPNV auf der Insel erreichen trotz eines teilweise überbordenden Pkw-Verkehrs beachtliche Größenordnungen. So müssen im Linienverkehr zum Teil Gelenkbusse eingesetzt werden. Bemerkenswert ist, dass alle Linienbusse (auch die Gelenkbusse) mit Heckgepäckträgern ausgestattet sind und so auf jeder Fahrt die Mitnahme von bis zu 5 Fahrrädern möglich ist. Die Fahrradbeförderung wird von der SVG pragmatisch gehandhabt – die Busfahrer geben bei Bedarf Unterstützung beim Be- und Entladen und mittels Heck-Kamera erfolgt die Überwachung der Fracht.
- ERSCHLIESSUNGSVERKEHRE Unter dem Begriff "Ausflugslinien" werden im Folgenden alle Busverkehrsangebote des Erschließungsverkehrs unterschiedlichster Struktur- und Betreibermodelle zusammengefasst, die in Tourismusregionen die Mobilität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln für den vorrangigen Verkehrszweck des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr sichern. Sie erschließen diese Regionen vorwiegend in den Hauptreisezeiten; in der Regel in der Sommersaison, in einzelnen Fällen auch im Winter. Allerdings sind gerade im Winter die Grenzen zwischen Ausflugsverkehren (Beispiel: Winterigelbusse im Bayerischen Wald) und den verbreiteten Ski-Bussen (= Shuttle-Verkehre) nicht immer eindeutig zu ziehen.



4.1.1. AUSGEWÄHLTE BEST-PRACTICE-BEISPIELE

Im Folgenden werden Detailinformationen zu den ausgewählten Best-Practice-Beispielen dargestellt. Für die Beispiele Müritz-NationalparkTicket – Linie und die Igel-Busse im Bayerischen Wald wurden Ausarbeitungen aus früheren team red-Projekten mitverwendet.

A. Werbellinseebus

Der Markenname "Werbellinseebus" bezeichnet ein Linienverkehrsangebot der Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG) im Land Brandenburg, Landkreis Barnim, das seit 2001 im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin existiert. Die "Werbellinseebus"- Linie 917 verkehrt saisonal (Ostern bis Anfang Oktober, samstags, sonn- und feiertags) auf der Route Eberswalde – Finowfurt – Eichhorst – Joachimsthal – Altenhof – Werbellin – Lichterfelde – Eberswalde. Die Linienführung des "Werbellinseebus" stellt eine unechte

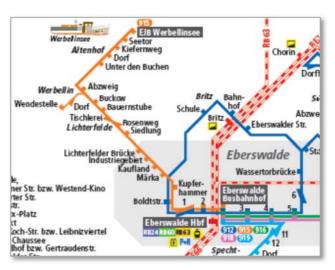


Abb. 2: Liniennetz Werbellinsee, Quelle: BBG

Ringlinie dar: Im westlichen Bereich umfährt er mit einer

großräumigen Schleife den Werbellinsee – den zweitgrößten See des Bundeslandes –, während er im östlichen Abschnitt einen bandförmigen Verlauf hat. Die Linie erschließt auf ihrem 55,7 km langen Linienweg die ca. 60 km nördlich der Metropole Berlin gelegene, touristisch bekannte Region Schorfheide/Werbellinsee.

Außerhalb der Saison wird der "Werbellinseebus" zur "normalen" Linie 917, die die beiden Endpunkte am Werbellinsee, Eichhorst und Altenhof, mit einer Fahrt über Eberswalde Hbf miteinander verbindet.

Angebot: Der "Werbellinseebus" verkehrt im 2-h-Takt in alternierender Linienführung: Alle zwei Stunden in Uhrzeigerrichtung und um eine Stunde versetzt – wiederum alle zwei Stunden – entgegen der Uhrzeigerrichtung. Damit werden die Nachteile einer nur in einer Richtung befahrenen Ringlinie (teilweise lange Fahrzeit durch systembedingte "Umwegfahrten"; besonders zu Ausstiegsorten am Ende des Linienweges oder von Einstiegsorten am Anfang des Linienweges) eliminiert. Bei einer Umlaufzeit von etwas mehr als 1,5 h kann mit dem Einsatz von 2 Kursen ein 1-h-Takt gefahren werden. Die Zwischenstationen sind so de facto auch im 1-h-Takt erreichbar – mit der Besonderheit, dass die Fahrt einmal "linksherum" und einmal "rechtsherum erfolgt.

Der "Werbellinseebus" hat seinen Ausgangspunkt am Bahnhof Eberswalde Hbf, der u.a. mit der RegionalExpress-Linie RE 3 Lutherstadt Wittenberg – Berlin – Stralsund / Schwedt von Berlin aus in attraktiven Fahrzeiten erreichbar ist (zum Beispiel ab Berlin Hbf in nur 0:37 h. Zum Vergleich: Pkw-Fahrzeit: 1:00 h). In der Wegekette RegionalExpress – "Werbellinseebus" sind die Ziele um den Werbellinsee attraktiv mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in einer Gesamtfahrzeit von weniger als 2 Stunden erreichbar – ein gutes Argument pro nachhaltige Mobilität im Biosphärenreservat Schorfheide – Chorin.



Tarif: Für die Fahrten mit dem "Werbellinseebus" gilt sowohl der Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (= sog. "VBB-Tarif"), als auch der Haustarif der BBG. Letzterer hat für das Verkehrsunternehmen den Vorteil, dass durch einen Verkauf eines BBG-eigenen Tickets die systemimmanenten Nachteile aus dem sog. Einnahmeaufteilungsvertrag innerhalb des VBB in diesem Fall eliminiert werden können.

Die dauerhafte Finanzierung des Angebotes einer vorrangig auf die Belange des Urlaubs-, Freizeitund Ausflugsverkehrs ausgerichteten Angebotes (= "Kürleistung" im Sinne der Aufgabenstellung des
übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV) unter Regie der Landkreise als Aufgabenträger)
gelang und gelingt nur, da in das Angebot des "Werbellinseebus" Leistungen des "normalen" üÖPNV
integriert wurden. Die in der Region vor Installation des "Werbellinseebus" bestehenden
Wochenendleistungen der Linienverkehre werden mit der Ausflugslinie mit abgedeckt; sie steht
damit auch für den Jedermann-Verkehr zur Verfügung. Eine anteilige Finanzierung seitens des
Aufgabenträger (hier Landkreis Barnim) wird damit möglich. Eine Voraussetzung ist dabei aber die
Anwendung eines Regeltarifs (s.o.). Ein Sondertarif – dessen Erhebung durch erweiterte
Serviceleistungen zu rechtfertigen wäre und der ggf. zu einem höheren Kostendeckungsgrad führen
könnte – ist somit ausgeschlossen.

Fahrradmitnahme: Mit dem "Werbellinseebus" ist in der Saison in der Schorfheide-Region die Möglichkeit der Fahrradmitnahme auch im Busverkehr gegeben. Im separaten Fahrradanhänger werden ca. 12 Plätze geboten.

Marketing: In den Jahren 2010/2011 wurde das seit 2001 bestehende Angebot "Werbellinseebus" durch gemeinsame Aktivitäten des Landkreises, der Barnimer Busgesellschaft, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und der regionalen Tourismusorganisation marketingseitig aufgewertet. Alle Haltestellen erhielten zusätzlich zu den obligatorischen Fahrplanaushängen sog. "Touristische Zusatzausstattungen". In nunmehr jeweils zwei A3querformatigen Fahrplankästen werden Abfahrtszeiten, Tarifinformationen, Linienweg und Informationen zu den touristischen Zielen vor Ort einschließlich Kontaktadressen nutzergerecht attraktiv präsentiert. Ein linienbezogener Info-Flyer zum "Werbellinseebus" wird von Anbeginn immer wieder aktualisiert aufgelegt.

Das Angebot "Werbellinseebus" hat sich etabliert und gilt als unverzichtbares Element der touristischen Mobilität in der Schorfheide-Region. Der Aufgabenträger, das Verkehrsunternehmen und die regionalen Touristiker arbeiten seit Jahren vertrauensvoll zusammen und bilden somit die Gewähr für einen nachhaltigen Betrieb der Ausflugslinie. Hervorzuheben ist, dass die Barnimer Verkehrsgesellschaft – im Gegensatz zu vielen anderen regionalen Busverkehrsunternehmen – selbst engagiert die Einführung und den Betrieb des Werbellinseebus betreibt. Grundlegende Voraussetzung dafür war natürlich die Klärung aller Fragen der nachhaltigen Finanzierung des Angebotes.

B. Ausflugslinien im Seenland Oder-Spree

Im Rahmen eines in den Jahren 2011/2012 realisierten LEADER-Projektes bearbeitete team red die Aufwertung ausgewählter Busverkehre in touristisch bedeutsamen Regionen der Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree im Bundesland Brandenburg.

Das betraf in der Märkischen Schweiz die Buslinie A930 Strausberg – Buckow – Neuhardenberg – Seelow-Gusow, in der Anbindung des Schlaubetals die Linie A400 Jacobsdorf – Müllrose – Bremsdorf



Schlaubemühle und im Scharmützelsee-Gebiet die Linien 430 Fürstenwalde – Bad Saarow (Ostufer Scharmützelsee) – Wendisch Rietz – Beeskow, 431Fürstenwalde – Bad Saarow (Westufer Scharmützelsee) – Wendisch Rietz und 435 Fürstenwalde – Storkow.

Während die beiden ersten Linien (A930 und A400) bereits bestehende Ausflugslinien waren, die "nur" einer marketingseitigen Aufwertung bedurften, waren die Linien 430, 431 und 435 "normale" Buslinien, deren Nutzung im Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs forciert werden sollte.

Angebot: Alle Linien verkehrten mindestens samstags, sonn- und feiertags; die Ausflugslinien A400 und A930 in der Saison (1. Mai bis 3. Oktober); die "normalen" Linien 430, 431 und 435 ganzjährig und täglich.

Auf der Linie A400 wird – im Gegensatz zum dichteren Angebot in der Zeit der Projektbearbeitung – aktuell nur noch mit einem stark reduzierten Angebot (eine Früh-Hinfahrt und eine Nachmittags-Rückfahrt) gefahren. Diese Linie ist damit zu einer reinem reinen Zu- und Abbringer für Wanderungen im Schlaubetal geworden und kann de facto nur noch marginal Erschließungsfunktionen für die Region erfüllen.

Auf der Linie A930 – die seit 2004 nicht mehr verkehrt – wurden 3 Fahrtenpaaren (= 4-h-Takt) angeboten.

Auf den Linien 430, 431 und 435 wird samstags, sonn- und feiertags eine touristische Grundmobilität mit dem Öffentlichen Verkehr durch jeweils 3 Fahrtenpaare (= 4-h-Takt) gesichert. An den übrigen Tagen entspricht die Angebotsgestaltung den üblichen Gegebenheiten regionaler Busunternehmen (starke Orientierung auf den Schülerverkehr, Grundangebote für Jedermann-Verkehr und wenige "passende" Angebote für den Berufsverkehr).

Tarif: Auf allen Linien gilt der VBB-Tarif.

Fahrradmitnahme: Fahrradmitnahmemöglichkeiten wurden und werden auf den genannten Linien nicht angeboten.

Marketing: Für alle genannten Angebote wurden im Rahmen des LEADER-Projektes alle die unter A. "Werbellinseebus" genannten Maßnahmen des Marketing-Mix umgesetzt – hier nicht nur mit Linien-Flyern, sondern auch mittels einer sog. "Ausflugskarte", die das gesamte touristische Angebot im Osten der Metropole Berlin ganzheitlich vermarktet. Zusätzlich ergab sich durch das Entgegenkommen der damals unter dem Dach der DB Regio tätigen Verkehrsunternehmen Busverkehr Märkisch Oderland (BMO) und Busverkehr Oder-Spree (BOS) noch die Möglichkeit statische touristische Zusatzinformationen im und an den eingesetzten Fahrzeugen anzubringen (großformatiger geografischer Linienplan, Zielschilder mit dargestellten Zwischenzielen).

Für die touristischen Verkehre wurde die Wort-Bild-Marke "A" (= Ausflugsverkehr") geschaffen und trotz erheblicher Restriktionen, die sich aus den sog. "VBB-Konventionen" (Gestaltungsrichtlinien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg) ergaben, umgesetzt. Abgerundet wurde das umfangreiche Marketingpaket durch einen eigens gestalteten Internet-Auftritt (www.ausflugslinienseenland.de).

Im Gegensatz zum vorgenannten Beispiel "Werbellinseebus" kann für die Ausflugslinien im Seenland Oder-Spree nur eine bedingt positive Bilanz gezogen werden: Leider gelang es trotz intensiver Einbindung der Verkehrsunternehmen und deren Fahrpersonale (u.a. mit speziellen Informationsund Schulungsveranstaltungen) nicht die Serviceorientierung im touristischen Busverkehr entsprechend der Bedürfnisse der Gäste und Besucher der Regionen nachhaltig zu verbessern. So wurden beispielweise "Basics", wie Haltestellenansagen durch die Fahrer, nicht dauerhaft auf allen Linien und Kursen gegeben. Und auch die Aktualisierung der Infos, die in Verantwortung der



Verkehrsunternehmen und ihrer regionaler touristischen Partner lag, gelang nur mit hohen Aufwand. Nach Auslaufen des LEADER-Projektes fehlte dann vor Ort der entsprechende "Kümmerer" um das Vorhaben nachhaltig zu platzieren.

Nach Auslaufen des LEADER-Projektes haben die örtlichen Akteure (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, örtliche Tourismusorganisationen) nur noch ein geringes Engagement für die Thematik entwickelt. Einzig mit der Linie A400 ist dank des beharrlichen Wirkens des örtlichen Tourismusvereins ein Fragment einer Ausflugslinie erhalten geblieben. Die Aufgabenträger (die Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree) waren nicht mehr Willens die "Kürleistung" Ausflugslinien zu finanzieren und entwickelten auch keine Kreativität hinsichtlich der Einbettung von Leistungen des "normalen" Linienverkehrs – und damit der Möglichkeit einer Mitfinanzierung nach dem Beispiel des "Werbellinseebus". Und die Verkehrsunternehmen und die regionalen Touristiker bemühten sich nicht nachhaltige Lösungen zur Finanzierung, z.B. von Marketingleistungen zu finden. Die regionalen Busverkehrsunternehmen verstehen sich ohnehin eher als "Carrier" denn als ganzheitliche Mobilitätsdienstleister – Marketing findet de facto nicht statt.

C. Müritz-Nationalpark-Ticket-Linie

Unter dem Marketing-Begriff "Müritz-Nationalpark-Ticket" werden im Süden des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte, Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, seit 1997 von April bis Anfang Oktober spezielle Angebote des Busverkehrs bzw. des Busverkehrs und der Fahrgastschifffahrt offeriert – die Müritz-Linie. Dieses "Verkehrsverbund-Erlebnis eigener Art" erschließt den Müritz-Nationalpark umweltfreundlich und erlebnisreich. Da die Befahrung des Kernbereiches des Nationalparks zwischen den Ortschaften Boek und Speck südöstlich von Waren (Müritz) für Kfz-Nutzer ohne Berechtigung untersagt ist, können in diesem Gebiet Gäste und Besucher ohnehin nur zu Fuß, per Rad oder mit der Müritz-Linie unterwegs sein.

Angebot: Das Busangebot der Müritz-Nationalpark-Ticket-Linie (interne Linienbezeichnung Linie 009) der pvm Personenverkehr Müritz GmbH (ab 01.01.2017 in die MVVG Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH aufgegangen) verkehrt in der Saison – jedes Jahr ab Ostern bis einschließlich des Wochenendes nach dem Nationalfeiertag am 3. Oktober – zwischen der innerstädtischen Anlegestelle der Fahrgastschifffahrt "Steinmole" in Waren (Müritz) und dem Hafendorf Rechlin am Ostufer der Müritz. Die Gesamtlänge des konzessionierten Bus-Linienverkehrs der Müritz-Linie beträgt ca. 35 km. Der südliche Zwischenendpunkt der meisten Linienfahrten, die Haltestelle "Bolter Kanal", wird nach einer Fahrt von ca. 30 km erreicht. Die über den gesamten Linienverlauf durchfahrenden Busse bedienen die Haltestelle "Bolter Kanal" mit einer Stichfahrt von 2 x 800 m.

Zwischen den Schrankenanlagen am östlichen Ortsausgang von Speck (Linienkilometer 17,4) und östlich des Amalienhofer Kreuzes (Linienkilometer 24,1), die die Zufahrt in den Kernbereich des Nationalparks regeln, besteht die Straßeninfrastruktur aus einer einspurigen Fahrbahn von 6,7 km Länge, die ausschließlich den Bussen der Müritz-Linie und Pkw mit Durchfahrtgenehmigung vorbehalten ist.

Die Müritz-Linie verkehrt täglich in einem angenäherten 2-h-Takt; zur Mittagszeit existiert eine Taktlücke.

An den Haltestellen "Bolter Kanal" und "Rechlin, Hafendorf" besteht eine Übergangsmöglichkeit zur sogenannten Nationalpark-Fährlinie; einem Angebot der Fahrgastschifffahrt der Weissen Flotte Müritz GmbH. Die Müritz-Fährlinie ist tariflich und marketingseitig in das Gesamtangebot "Müritz-



Nationalpark-Ticket" integriert. In der Kombination Bus – Fahrgastschifffahrt sind zum Beispiel Rundreisen mit dem Start und Zielpunkt Waren (Müritz) möglich.

Tarif: Für die umweltfreundlichen Mobilitätsangebote des Müritz-Nationalpark-Ticket wurde ein spezielles Ticket- und Fahrpreissystem entwickelt. Es ermöglicht die Nutzung des Busses ("Müritz-Linie") allein oder in der Kombination aus Bus und Schiff (Nationalpark-Fährlinie" und weitere im Ticket enthaltene Schiffslinien der "Weisse Flotte Müritz").

Das Müritz-Nationalpark-Ticket gilt auch im Linienverkehr des sog. dat Bus. Die drei Linien 012, 011 und 010 sichern die überregionale Anbindung der Kreisstadt Neubrandenburg an die Müritz-Region und ermöglichen die Erreichbarkeit der touristischen Ziele am Müritz-Westufers vom RegionalExpress-Halt Waren (Müritz). Die dat Bus -Linien verkehren täglich; werktags im 1-h-Takt und samstags, sonn- und feiertags im 2-h-Takt. Sie sind damit sehr gut für die Belange des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs geeignet. Eine marketingseitige Aufwertung ist durch das Mobilitätsnetzwerk für 2017 geplant.

Die Müritz-Nationalpark-Tickets können auf den Bussen oder auf dem Schiffen erworben werden. Darüber hinaus sind sie im Vorverkauf, zum Beispiel am Servicekiosk der Weissen Flotte an der Warener Steinmole oder in der Tourismusinformation Waren (Müritz) erhältlich. Diese Vorverkaufsmöglichkeiten werden allerdings derzeit nicht genügend kommuniziert.

Es werden TagesTickets unterschiedlicher Geltungsdauer (für einen Tag, für drei und für sieben Tage) zur Nutzung des Busses allein oder zur gemeinsamen Nutzung von Bus und Schiff angeboten. Für Kinder, Schüler und Studenten gibt es das jeweilige Tagesticket ermäßigt. Für Familien und Gruppen wird beim Ein-Tagesticket Rabatt gewährt.

Mit einem Kurzzeitticket (max. 15 min Fahrzeit) können kleinere Teilstrecken beim Bus im Vergleich zum Erwerb des Tagestickets preisgünstiger zurückgelegt werden.

Da die "Müritz-Linie" als konzessionierter Linienverkehr (wie o.g. mit der internen Liniennummer 009) betrieben wird, gilt hier zudem der Regionalverkehrstarif des Verkehrsunternehmens. Diese für den Gelegenheitsfahrgast – auch im Jedermann-Verkehr – unter Umständen interessante preisliche Alternative wird bisher nicht kommuniziert und stellt damit eher ein "Insider-Tipp" dar. Der Grund dafür dürfte das unternehmerische Interesse sein, möglichst hohe Einnahmen aus dem Verkehr der Tourismustickets zu erzielen.

Die "Müritz-Linie" wird derzeit vom Auftraggeber Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als Bestandteil des allgemeinen üÖPNV-Angebotes finanziert. Aktuell wird diese Finanzierung allerdings von der Politik hinterfragt, da im Vergleich zur Jedermann-Nutzung der Anteil der touristischen Nutzung (Ausflugslinie = "Kürleistung") deutlich überwiegt. Eine nachhaltige Finanzierung des Angebotes soll durch ein Kombi-Modell sichergestellt werden, das von den Partnern des seit 2015 in der Müritz-Region bestehenden Mobilitätsnetzwerkes entwickelt wurde. Es beinhaltet eine anteilige Finanzierung mit Mitteln des Landkreises und eine Finanzierung aus dem Budget aus einem noch festzusetzenden Mobilitätsanteil der in zahlreichen Städten und Gemeinden der Region erhobenen Kurabgabe.

Fahrradmitnahme: Die Mitnahme von Fahrrädern auf den Müritz-Nationalpark-Ticket-Linien (Bus und Schiff) ist grundsätzlich kostenlos möglich; allerdings muss für Pedelecs ein Aufschlag für das aufwändigere Handling gezahlt werden. Alle Nationalpark-Busse verkehren mit einem Fahrrad-Anhänger für ca. 12 Fahrräder.



Marketing: Von Anbeginn an wurde für das Gesamtangebot ein spezielles Marketing-Paket entwickelt und angewandt. Diese Aktivitäten werden vom Busunternehmen pvm (bzw. neu MVVG) und vom Schifffahrtsunternehmen Weisse Flotte Müritz GmbH finanziert. In jüngerer Vergangenheit unterstützt der Müritz Nationalpark-Förderverein e.V. diese Aktivitäten ideell, aber auch finanziell! Son entstand in 2015 im Auftrag und auf Kosten des Fördervereins erstmalig ein touristischer Liniennetzplan für die gesamte Müritz-Region. Und für 2017 ist ein LEADER-Projekt bewilligt worden, was ein komplexe Marketing-Umsetzungsprojekt für den Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bei besonderer Berücksichtigung des ÖPNV in der Region "Müritz rundum" beinhaltet. Dabei reicht das Spektrum von der Entwicklung einer Wort-Bild-Marke bis zu den Ausstattungen von Fahrzeugen und Haltestellen.

In den ersten Jahren begleiteten sogenannte "Nationalpark-Ranger" die Busse der Müritz-Linie als Tour-Guide. Dieser spezielle Service musste in den letzten Jahren aus Kostengründen drastisch eingeschränkt werden und entfiel letztendlich ganz. Als Alternative sind mit Saisonbeginn 2015 in den Bussen GPS-gesteuerte Ansage und Anzeigen auf neu installierten Monitoren im Einsatz, die den Fahrgästen Informationen zur Region und zur befahrenen Route geben.

D. Igel-Busse (Bayrischer Wald)

Seit 1996 verkehren im 243 km² umfassenden Nationalpark Bayrischer Wald die sogenannten Igel-Busse. Ihre aktuell fünf (SommerIGEL) bzw. zwei (WinterIGEL) Linien stellen ein freizeitbezogenes ÖPNV-Angebot des Landkreises Freyung-Grafenau und der Regionalbus Ostbayern dar. Diese Linien verbinden Bahnhöfe und Parkplätze an der Peripherie des Nationalparks mit touristischen Zielen im Nationalpark. Zeitgleich wurden Erschließungsstraßen im Nationalpark für den Pkw-Verkehr gesperrt und ein Parkleitsystem installiert.

Angebot: Es verkehren täglich mehrere Linien, sowohl in der Sommersaison als auch im Winter.

Zum Beispiel vom 26.12.2016 – 02.03.2017 zur Erschließung des Ostteils des Nationalparks Bayerischer Wald

- Winterigelbus Linie 6202 Klingenbrunn Spiegelau Nationalparkzentrum Lusen Waldhäuser (Linienlänge ca. 25 km, Gesamtfahrtzeit pro Richtung 54 Min)
- Winterigelbus Linie 6202 Gräfenau Nationalparkzentrum Lusen Hohenau Finsterau

Die Linienlänge beträgt ca. 27,5 km, die Gesamtfahrtzeit pro Richtung 56 Minuten.

Auf der Linie 6202 werden jeweils 3 Fahrtenpaare angeboten (Abfahrt Hinfahrt 9:21 Uhr, 11:21 Uhr und 14:26 Uhr).

Auf der Linie 6202 sind es 2 Hinfahrten (9:46 Uhr und 13:56 Uhr), aber 3 Rückfahrten (8:46 Uhr, 10:6 Uhr und 14:56 Uhr)!

Tarif: Bei der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH gilt für die Igelbuslinien ein Sondertarif für den "Nationalpark Bayerischer Wald". Es werden Einzelfahrt-Tickets in drei verschiedenen Preisstufen verkauft (bis 6 km = 2,00 € für Erwachsene bzw. 1,00 € für Kinder 6-14 Jahre, bis 15 km = 3,00 bzw. 1,50 € und über 15 km = 4,00 € bzw. 2,00 €). Dazu dann noch das Nationalpark-Ticket (1 Tag für 5,00 €, Kinder inklusive bzw. für 3 Tage = 12,50 €) und ein Nationalpark-Jahresticket = 60,00 €.



2001 mündete das Interesse zahlreicher Akteure, den Kfz-Verkehr im Bayrischen Wald weiter zu reduzieren, in der Einführung des Bayerwald-Tickets. Waldbahn, Igel- und Falkensteinbusse konnten seitdem mit einem Verbundfahrschein genutzt werden. Der Erfolg des als Einzeltages- und Familientagesticket erhältlichen Angebots führte schrittweise zur Ausweitung des Gültigkeitsgebiets und zur Einführung des Umwelttickets für Übernachtungsgäste, welches die kostenlose Nutzung des gesamten öffentlichen Nahverkehrs im Bayrischen Wald ermöglicht. Daneben werden nach wie vor gestaffelte Einzel- und Nationalpark-Tagestickets angeboten.

Mittlerweile sind die Igel-Busse ein kleiner wenngleich relevanter Teil des Systems der 'Guti-Gäste-Karte' mit 16 Anliegergemeinden, 1.500 Beherbergungsbetrieben und 1,3 Mio. Übernachtungen. Alle Beherbergungsbetriebe zahlen pro Gast und Übernachtung einen Umlagebetrag von 0,33 € bei i.d.R. 1,60 € Kurtaxe. Aktuell gibt es Bestrebungen, diesen Betrag auf 0,50 € zu erhöhen, um das Angebot im öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern.

Nicht bewährt hat sich der in den 90er Jahren eingeführte Igel-Pass als eine Art Rabattmarkensystem, der in Abhängigkeit von den besuchten Einrichtungen und Restaurants nach einem Urlaub einen Teil der Kosten rückvergütete. Er wurde von den Touristen nicht angenommen und deshalb eingestellt.

Fahrradmitnahme: Die Fahrradmitnahme ist möglich und kostenlos.

Marketing: Die touristischen Angebote des Busverkehrs in Oberbayern (hier Igelbusse, unter E. Chiemseeringlinie) werden mit umfangreichen Marketingaktivitäten kommuniziert. Dazu gehören die entsprechenden linienbezogenen Flyer, Internetauftritte aber auch die Kommunikation über die regionalen und lokalen touristischen Einrichtungen (Info-Zentren, touristische Leistungsträger). Seit Jahren ist das Mobilitätskonzept Bayerischer Wald zu den mehrfach preisgekrönten Projekten der Kampagne "Fahrtziel Natur", wo die die Deutsche Bahn die umweltfreundliche und nachhaltige Erreichbarkeit der deutschen Nationalparke würdigt.



Abb. 3: Streckennetz Bayerwald-Ticket mit Nationalparklinien



E. Chiemseeringlinie

Angebot: Mit den Ausflugs-, Wander- und Radlbussen der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), einem Busunternehmen der DB Regio AG, sind die schönsten touristischen Ziele in und um Oberbayern erreichbar. Insgesamt 14 unterschiedliche Angebote ermöglichen Gästen und Tagesbesuchern die Region auf Wanderungen in den oberbayerischen Voralpen, in der Kombination Bus und Rad oder auf Ausflügen zu erkunden. Dazu gehört u.a. der o.g. Shuttle-Verkehr der Kehlsteinlinie und die nachstehend beschriebene "Chiemseeringlinie".

Auf der "Chiemseeringlinie" (BUS 9586) verkehren in den Sommermonaten (2016 vom 14. Mai bis 9. Oktober) die Busse dreimal entgegen dem Uhrzeigersinn in einer Morgen-, einer Mittags- und einer Nachmittagsrunde Prien (Prien – Bernau – Graussau – Übersee – Chieming – Seebruck – Prien). Die Startzeiten sind 9:05 Uhr, 12:45 Uhr und 16:05 Uhr. Gegenläufig (also im Uhrzeigersinn) verkehren die Busse auf einer Morgen- und einer Nachmittagsrunde Chieming (Chieming – Übersee – Graussau – Bernau – Prien – Seebruck – Chieming) um 9:07 Uhr bzw. 15:05 Uhr. Die Fahrzeit pro Runde beträgt jeweils ca. 2 Stunden bei ca. 70 km Streckenlänge.

Tarif: Es wird ein umfangreiches Fahrausweissortiment nach RVO-Tarif verkauft, u.a. eine Tageskarte für 9,80 €. Auch werden mannigfaltige Vergünstigungen gewährt: So existieren Ermäßigungen für BahnCard-Inhaber ebenso wie ein sog. Einheimischenfahrschein (vergünstigte Tageskarte für 4,00 €). Besitzer von Kur- und Gästekarten der Anliegergemeinden fahren auf der "Chiemseeringlinie" kostenlos. Und sogar die Gäste der Stadt Traunstein (Kreisstadt, gelegen in ca.10 km Entfernung vom Ostufer des Chiemsee) werden bedacht. Sie können in der Tourist-Information einen Freifahrtschein für die Ringlinie erwerben.

Fahrradmitnahme: Der Radlbus Ringlinie 9586 verkehrt in der Saison in beiden Richtungen mit einem 18 Fahrräder aufnehmenden Fahrradanhänger. Der Ladeservice wird vom Fahrpersonal vorgenommen. Der Ladeservice wird vom Fahrpersonal vorgenommen. Die Fahrradbeförderung kostet pro Fahrt ausnahmslos, entfernungsunabhängig 2,10 €; auch für Inhaber von Kur- und Gästekarten.

D. Wanderbus in der Sächsischen Schweiz

Angebot: In der Sächsischen Schweiz (Bundesland Sachsen, Landkreis Pirna-Sächsische Schweiz) werden 11 öffentliche Buslinien, die touristisch besonders attraktiv sind, unter dem Begriff "Wanderbus" vermarktet. Betreiber dieser Linien ist die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS). Diese regulären Linien verkehren montags bis freitags in regionalverkehrstypischer Angebotsstruktur – in der Saison (2017 vom 01.04. – 31.10.) dann auch samstags, sonn- und feiertags als touristisches Angebot "Wanderlinie".

Ein Beispiel ist der in 2016 neu eingerichtete Wanderbus "Steine-Linie" 244. Er bietet in der Saison täglich insgesamt 7 Fahrten in das linkselbische Wandergebiet des Sandsteingebirges. Alle Busverbindungen sind in Bad Schandau an die S-Bahn im Elbtal und an weitere Regionalbuslinien in Königstein angebunden und ermöglichen so Rundtouren mit zwischenliegenden Wanderungen.



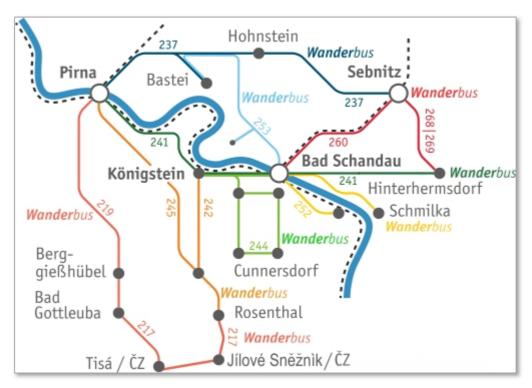


Abb. 4: Schematischer Netzplan "Wanderbus – Ausflugstipps" (Quelle: OVPS)

Tarif: Es gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Oberelbe ("VVO-Tarif"); besonders günstige Angebote für touristische Touren sind dabei diverse Tageskarten.

Fahrradmitnahme: Eine Fahrradmitnahme ist auf einem ausgewählten Teil der "Wanderbus"-Linie an Wochenenden und feiertags möglich – sie sind damit gleichzeitig "Fahrradbus"-Linien. Die Auswahl erfolgte nach der Sinnhaftigkeit der mit dem Bustransfer im Zusammenhang stehenden Radtouren in der gebirgigen Region. Die Fahrradmitnahme erfolgt in Fahrradanhängern (Kapazität bis zu 20 Fahrräder) zum VVO-Tarif.



4.2. AP2: VOR-ORT-RECHERCHE



Abb. 5: Bahnhof Plön (Foto: Johannes Theißen)

Der Große Plöner See wird derzeit durch die Bahnhaltepunkte Plön und Ascheberg sowie durch verschiedene Buslinien erschlossen:

- VKP-Linie 331: Plön Bahnhof/ZOB Fegetasche
- VKP-Linie 353: Plön Bösdorf Plön (nur Schülerverkehr)
- VKP-Linie 362: Plön Ascheberg Dersau Stocksee (an Schultagen Fahrten bis Pehmerhörn)
- Rohde-Linie 5516: Eutin ZOB Hutzfeld Bosau

Eine Runde um den See misst rund 35 bzw. bei Fahrt über Niederkleveez 40,3 km.

Die oben genannten Linien bedienen eine Vielzahl von Haltestellen, die sich in unterschiedlichem Ausbauzustand befinden (siehe Dokumentation im Anhang).

Die gesamte Route wurde mehrfach befahren. Dabei wurden folgende Feststellungen getroffen. Der Weg über Gut Nehmten / Campingpark Godau / Sepel ist nicht möglich. Die Zufahrt zum Gut Nehmten ist auf 5t begrenzt, forst- und landwirtschaftlicher Verkehr frei. Die Waldwege nördlich von Gut Nehmten sind nur teilweise freigegeben und das nur für den Radverkehr. Aus Richtung Dersau ist die Straße nur für Anlieger und Fahrräder freigegeben.

In Bosau wurde die direkte Anfahrt zur Petrikirche (mit Haltestelle) geprüft. Wegen der zu erwartenden Verkehrsprobleme im Wendebereich und der Nähe zur Haltestelle "Feuerwehr" wurde diese Alternative verworfen.



In Stockseehof ist aufgrund der engen Ortslage keine direkte Zufahrt zum Gut möglich, es sei denn auf dem Gutsgelände selbst steht eine Wendemöglichkeit zur Verfügung. Deshalb kann hier im Normalverkehr nur die Haltestelle am Dorfplatz genutzt werden.

Alle anderen an der Strecke liegenden Haltestellen können bei Bedarf bedient werden.

Kernhaltestellen der geplanten "See-Linie"

Aufgrund der Vor-Ort-Recherche wurden für die "See-Linie" folgende Haltestellen als "Kernhaltestellen" identifiziert:

Haltestelle	Lage	km	Uhrzeit	Anmerkung
	-			
1 PLÖN ZOB/	54°09'33.9"N	0	11:34	
Ваниноя	10°25'18.7"E			
2 PLÖN SCHARWEG	54°09'33.0"N	1,2	11:36	ggf. Unterkünfte in der Nähe.
	10°26'01.2"E			Notwendigkeit prüfen
3 FEGETASCHE	54°09'10.9"N	2,4	11:38	Erhöhter Bord vorhanden
	10°26'60.0"E			
4 SANDKATEN	54°08'58.0"N	3,4	11:40	Prüfung ob Halt notwendig
	10°27'09.2"E	-,		
5 NIEDERKLEVEEZ	54°09'28.3"N	6,7	11:46	Optionale Streckenführung
	10°29'42.7"E			
6 CAMPINGPARK AUGSFELDE	54°07'43.3"N	12,6	11:57	Neue Haltestelle anlegen
	10°27'18.0"E	,-		
7 BISMARCKTURM/ GOLFANLAGE	54°09'33.0"N	13,7	12:00	
GUT WALDSHAGEN	10°26'01.2"E	,-		
8 BOSAU SANDLID	54°06'23.4"N	15,8	12:04	Haltestelle einseitig, Zugang zum Anleger,
O DOSAO SANDLID	10°25'48.8"E	13,0	12.01	viele Hotels
9 Bosau, Feuerwehr	54°06'18.2"N	16,3	12:08	Haltestelle einseitig, Kurverwaltung,
3 DOSAG, I EGERWEIN	10°25'43.0"E	10,5	12.00	Tourismusinformation
10 Bosau, Hasenheide	54°06'09.3"N	16,6	12:09	Haltestelle einseitig, Campingpark
10 Bosho, Maselliese	10°25'48.2"E	10,0	12.03	Traitestene emserilg, earnpringpark
11 Bosau, Fährhaus	54°05'29.8"N	17,5	12:12	
II DOSAO, I AIIMIAOS	10°25'41.8"E	17,5	12.12	
12 JUGENDFREIZEITSTÄTTE/	54°05'12.2"N	18,4	12:15	Neu anlegen. Nur hier direkter Zugang zur
STADTBEKER STR.	10°25'37.0"E	10,4	12.13	Freizeitstätte
13 PEHMERHÖRN	54°04'49.8"N	20,2	12:18	Neu anlegen, Campingplatz, Bauerncafé
13 F ERIVIERHORIN	10°24'36.0"E	20,2	12.10	ived amegen, campingplatz, baderneare
14 Bredenbek Ort	54°04'36.0"N	22,1	12:20	Zugang zu Wanderwegen am Stocksee
14 DREDENBER ORT	10°23'04.0"E	22,1	12.20	Zugang zu Wanderwegen am Stocksee
15 NEHMTEN, AM SANDE	54°05'45.0"N	24,8	12:25	Direkter Zugang zum Stocksee
13 NEHWIEN, AW SANDE	10°22'23.6"E	24,0	12.23	Direkter Zugang zum Stocksee
16 DERSAU, WINDMÜHLENKAMP	54°06'55.0"N	28,2	12:30	
10 DERSAG, WINDWOHLENKAWIP	10°20'31.0"E	20,2	12.50	
17 DERSAU, SCHULE	54°07'02.6"N	28,7	12:30	
17 DERSAO, SCHOLE	10°20'12.7"E	20,7	12.50	
18 DERSAU, MÜHLE	54°07'15.0"N	29,2	12:32	
10 DERSAU, IVIUHLE	10°20'05.5"E	23,2	12.32	
19 DERSAU, BRANDSWISCH	54°07'22.7"N	29,6	12:33	
13 DERSAU, DRANDSWISCH	10°19'49.4"E	29,0	12.55	
20 Acquerero Schwilder	54°08'01.1"N	21.0	12.25	Auch Fischräucherei
20 ASCHEBERG, SCHWIDDELEI		31,0	12:35	Aucii risciii auciierei
24 Acquentne Cours	10°19'52.6"E	22.5	12.27	Cofé Destaurant am Coe Anlager
21 ASCHEBERG, SCHULE	54°08'43.4"N 10°20'24.1"E	32,5	12:37	Café Restaurant am See, Anleger, Campingplatz
22 Assurance Baumuse		22.0	12.20	
22 ASCHEBERG, BAHNHOF	54°08'53.3"N	33,0	12:39	Bushaltestelle weitgehend barrierefrei, nicht aber der Bahnhof (Zugang zu Gleis 2
	10°20'22.6"E			nicht aber der Bannnof (Zugang zu Gleis Z nur über Treppen), Unterführung mit
				Rampe. Information mäßig. Soll aber
				demnächst umgebaut werden, einschl.
				•
22 Acquerence Mensage	E4°00!12 2"N	24.2	12:42	barrierefreier Zugang.
23 ASCHEBERG, HEIMAT	54°09'13.3"N	34,3	12:43	Camping, Wellness-Hotel
24 8. 2. 1/2	10°21'30.7"E	25.5	42.45	Deff or abiliality of
24 PLÖN, KOPPELSBERG	54°09'09.1"N	36,6	12:46	Prüfung ob Halt notwendig



	10°23'16.4"E			
25 PLÖN, SPITZENORT	54°08'51.7"N	37,6	12:47	
	10°23'49.7"E			
26 PLÖN, ASCHEBERGER STR.	54°09'11.6"N	38,5	12:48	
	10°24'17.7"E			
27 PLÖN, STADTGRABEN/ B 430	54°09'30.2"N	39,3	12:50	
	10°24'47.3"E			
28 PLÖN ZOB/	54°09'33.9"N	40,3	12:53	
Ваниноя	10°25'18.7"E			

Tabelle 1: Haltestellen der "See-Linie" bei Fahrt über Niederkleveez

Für die Fahrt über Bösdorf, Niederkleevez Fährhaus werden 4,6 km mehr benötigt, was einer Fahrzeitverlängerung von rund neun Minuten entspricht.



Abb.: 6: Linienverlauf mit Haltestellen (Karte: S. Elfferding, größere Abbildung im Anhang)



4.3. AP3: ERSTELLUNG POTENZIALANALYSE

4.3.1. AP3.1: BESTANDSANALYSE TOURISTISCHER **POI /** EVENTS

ORT UND LAGE	ÖPNV/Schiff	POI	Events
PLÖN, FEGETASCHE 54°09'11.9"N 10°26'53.5"E	Große Plöner See- Rundfahrt, Bosau-Fahrt (Plöner See, 54°09'11.0"N 10°26'51.2"E), Fünf-Seen- Fahrt (Edebergsee,54°09'10.0"N 10°27'03.2"E)	Gastronomie Minigolf- und Bouleanlage, Beachvolleyballfeld Badestelle Radtour: Fünfseen-Tour Wandern: Schöhsee-Rundweg, Rundweg Plöner Seen	
ALTSTADT PLÖN 54°09'27.6"N 10°24'54.8"E	Bahnhof, Busbahnhof 54°09'33.9"N 10°25'19.6"E Große Plöner See- Rundfahrt 54°09'33.6"N 10°25'29.4"E und 54°09'23.8"N 10°25'02.0"E	Gastronomie, Einkauf, Nikolaikirche, Johanneskirche, Museum des Kreises Plön, Strandweg, Planetenpfad zur Prinzeninsel, Badestellen, Bootsverleih Radtouren: Mühlen-Tour, Fünfseen- Tour, Städtchen-Tour. Wie alle Orte am Plöner See ist Plön in die Radroute um den See eingebunden. Wandern: Europäische Fernwanderwege E1 und E6, Jakobsweg, Holsteinische-Schweiz-Weg, Rundweg Prinzeninsel, Schöhsee- Rundweg, Rundweg Plöner Seen Planetenpfad	Jazz-Festival Ende Mai, das Stadt-Bucht-Fest Ende Juni, das Weinfest im Juli und die Kulturnacht im September, Schleswig- Holstein-Musikfestival. Tag der offenen Galerie und Aktionswochenende offener Garten mit wechselnden Teilnehmern in der Region.
PLÖNER SCHLOSS 54°09'24.3"N 10°24'50.3"E	Bahnhof und Busbahnhof 54°09'33.9"N 10°25'19.6"E 650m	Plöner Schloss/Schlossgebiet, Prinzenhaus, Naturparkhaus, Gastronomie,	Führungen, Konzerte, Schleswig-Holstein- Musikfestival, Abendveranstaltungen
JUGENDHERBERGE 54°08'52.5"N 10°23'36.0"E	Linie361/Plön Spitzenort 54°08'51.6"N 10°23'49.9"E, 100m		
CAMPINGPLATZ SPITZENORT 54°08'51.8"N 10°23'52.5"E	Linie361/Plön Spitzenort 54°08'51.6"N 10°23'49.9"E 100m		
PRINZENINSEL 54°08'14.6"N 10°24'35.9"E	Große Plöner See- Rundfahrt, Bosau-Fahrt 54°08'15.4"N 10°24'41.1"E Linie361/Plön Spitzenort 54°08'51.6"N 10°23'49.9"E 2,5km	Restaurant, Ende Planetenpfad aus der Innenstadt, Badestelle	
AKADEMIE AM SEE KOPPELSBERG, EVANGELISCHE JUGEND- FREIZEIT- UND BILDUNGSSTÄTTE 54°09'04.2"N 10°23'15.1"E	Linie361/Plön Koppelsberg, 54°09'08.8"N 10°23'16.1"E 100m	Bildungsstätte, Naturerlebnisraum Koppelsberg	
ASCHEBERG	Bahnhof, Bus 361 54°08'54.5"N 10°20'25.1"E, Große Plöner See-Rundfahrt 54°08'48.9"N 10°20'41.5"E	Gastronomie Radtour: Land-Tour Fischerei & Räucherei Lasner	
CAMPINGPLATZ 54°08'48.8"N 10°20'36.6"E	Bahnhof, Bus 361 54°08'54.5"N 10°20'25.1"E 500m	Restaurant Café am See Schiffsanleger der Großen Plöner Seerundfahrt	



	T		T
GUT ASCHEBERG 54°08'05.9"N 10°20'25.7"E	Linie 361 Schwiddeldei 54°08'00.8"N 10°19'53.8"E, 300m	Jugendfreizeitstätte	
DERSAU	Linie 361 Dersau Mühle 54°07'15.2"N 10°20'05.2"E Linie 361 Dersau Schule 54°07'02.8"N 10°20'12.3"E Große Plöner See- Rundfahrt 54°07'17.1"N 10°20'12.1"E	Gastronomie, LandArt Boule-Bahn, Badestelle Radtour: Land-Tour Wandern: Rundweg Dersauer Uklei, Rundweg Nehmter Horn	Sommerkonzerte in der Kirche, Dersauer Lesegärten (August)
CAMPINGPLATZ 54°07'08.4"N 10°20'16.3"E	Linie 361 Dersau Schule 54°07'02.8"N 10°20'12.3"E 200m		
NEHMTEN		Wandern: Rundweg Godau-Sepel	
CAMPING GODAU 54°07'20.9"N 10°23'35.0"E			
C AMPINGPLATZ P EHMERHÖRN 54°05'02.3"N 10°24'28.6"E		Hofcafé	
GUT NEHMTEN 54°05'44.8"N 10°23'37.2"E		Kulturdenkmal, Pferdezucht, Wandern: Stocksee-Rundweg (startet ca. 1km westlich, über Weg direkt erreichbar)	Veranstaltungsort
GUT STOCKSEEHOF, OBSTHALLE 54°05'25.2"N 10°20'07.1"E		Große Märkte und Hoffeste, Hofladen, Obsternten	Schleswig-Holstein- Musikfestival; liegt relativ weit ab von der Route, könnte aber über ein Angebot zum Schleswig- Holstein-Musikfestival als Sonderziel eingebunden werden.
BOSAU 54°06'24.3"N 10°25'30.5"E	Linie 5516 Bosau Feuerwehr 54°06'18.2"N 10°25'43.2"E Bosau-Fahrt 54°06'24.6"N 10°25'41.2"E	Petrikirche, Ausstellungen in Dunkerscher Kate und Atelierkate Boule-Bahn, Badestelle, Bootsverleih Radtour: Felder-Tour Nordic Walking: Bosau-Walking-Routen	Musikalische Sommerakademie. Sommerkonzerte in der Petrikirche, Live am Bischofsee
CAMPINGPLATZ 54°06'07.0"N 10°25'31.1"E	Linie7720 Bosau Hasenheide 54°06'09.5"N 10°25'48.0"E		
JUGENDFREIZEITSTÄTTE BOSAU 54°05'12.2"N 10°25'15.0"E	Liniee Linie 7720 und 7722 Stadtbeker Weg 54°05'21.3"N 10°25'38.9"E 900m		
BÖSDORF			
GUT WALDSHAGEN 54°07'22.7"N 10°26'54.4"E		Golfplatz & Adventure Golf Park	
C AMPINGPARK A UGUSTUSFELDE 54°07'45.2"N 10°27'17.5"E			
C AMPINGPARK G UT R UHLEBEN 54°08'39.2"N 10°26'52.5"E			

Tabelle 2: Bestandsaufnahme POI

Die detaillierte Beschreibung der POI befindet sich im Anhang (Teil 3).



4.3.2. AP3.2: BESTANDSANALYSE INFRASTRUKTURELLER ZIELE

Nennenswerte Zahlen bei den Übernachtungen und Veranstaltungen konzentrieren sich besonders auf die Monate Mai bis September, was sich mit der Fahrrad- und Wandersaison deckt. Deshalb ist es besonders interessant, die touristische Buslinie mit den kulturellen Angeboten und den bereits ausgewiesenen und ausgeschilderten Rad- und Wanderrouten zu verbinden.

Seen-Rundfahrten mit dem Schiff

In den Sommermonaten und in der Nebensaison gibt es im Naturpark Plöner Seen ein breites Angebot von Rundfahrten. Neben den **Linienfahrten**, auf die im Folgenden näher eingegangen wird, werden auch **Sonder- und Charterfahrten** angeboten.

Die **Große Plöner See-Rundfahrt** der Plöner Motorschifffahrt wird von Mai bis September viermal täglich angeboten (Montag ist Ruhetag). Die Fahrtdauer beträgt etwa zwei Stunden. Auf der Prinzeninsel können die Nutzer des Angebots auf die **Bosau-Fahrt** desselben Anbieters umsteigen. Die Route der Großen Plöner See-Rundfahrt führt von Fegetasche über Plön, die Prinzeninsel, Dersau, Ascheberg, und die Prinzeninsel nach Fegetasche. Die jeweils letzten Fahrten eines Tages enden in Plön. Fahrräder können auf dieser Strecke nicht befördert werden.

Die **Bosau-Fahrt** wird ebenfalls von der Plöner Motorschifffahrt angeboten und führt von Fegetasche über Plön, die Prinzeninsel, Bosau, die Prinzeninsel und Plön wieder zurück nach Fegetasche. Fahrräder können auf der Gesamtstrecke transportiert werden, Packtaschen, Körbe u.a. sind dabei vom Fahrrad abzunehmen. Für Transportschäden an Fahrrädern wird keine Haftung übernommen.

Radtourenvorschläge des Anbieters umfassen die Strecken von Plön oder Fegetasche über das Gut Ruhleben nach Bosau, die Strecke von Plön zur Prinzeninsel, die Strecke von Ascheberg über das Gut Ascheberg, Dersau, Sepel, das Gut Nehmten und Stadtbek nach Bosau. Hierbei handelt es sich um Teilstrecken des ausgeschilderten Radroutennetzes.

Die **Fünf-Seen-Fahrt** wird von April bis Oktober durch die 5-Seen-Fahrt und Kellerseefahrt GmbH in Bad Malente angeboten. In der Hauptsaison starten sie acht Mal am Tag in Plön-Fegetasche, in der Nebensaison nur drei Mal täglich. An Bord wird Gastronomie angeboten. Eine Fahrradmitnahme ist nicht möglich.

Radroutennetz und Rundtouren mit dem Fahrrad

Das regionale Radroutennetz ist in das **Radroutennetz des Landes Schleswig-Holstein** eingebunden. Neben dem allgemeinen Routennetz werden auch touristische Rundtouren angeboten. Dazu werden umfassende Informationen über Strecke, Höhenprofil und Sehenswürdigkeiten sowie GPS-Track zum Download angeboten.

Da Radreisende, die mit dem eigenen Gepäck unterwegs sind, in der Regel Tagesetappen um 60 km Länge und mehr planen und bewältigen, sind sie nicht auf ein touristisches Busangebot mit Fahrradtransport rund um den Plöner See angewiesen. Das Angebot ist eher für Gelegenheitsradler interessant, die zwar mit dem eigenen Fahrrad oder Faltrad im Gepäck unterwegs sind, aber kein Interesse an längeren Touren haben oder sie sich (noch) nicht zutrauen. Die Buslinie kann für sie eine Zubringerfunktion zu attraktiven Routen erfüllen. Sie ist besonders dann interessant, wenn so Rundtouren geplant werden können und man nicht gezwungen ist, zu einem bestimmten Parkplatz zurückzukehren. Auch für Gäste, die mit der Bahn in Plön anreisen, kann sie in Verbindung mit einem Fahrradverleih ein interessantes Angebot für einen Aktiv-Urlaub sein. Neben einem



professionellen Fahrradverleih in Plön (Wittich) gibt es derzeit jedoch nur punktuelle Angebote, die unter http://www.holsteinischeschweiz.de/radverleih-reparatur einzusehen sind.

Seit Mai 2017 können auch in der Tourist-Info im Bahnhof Plön E-Bikes ausgeliehen werden.

Die folgenden Rundtouren sind über die touristische Buslinie mit Fahrradtransport zu erreichen oder abzukürzen:

Die Plönersee-Tour (http://www.holsteinischeschweiz.de/ploenerseetour) führt mit einer Länge von 37 km einmal um den Plöner See und wird durchgehend möglichst ufernah geführt. Abgesehen von dem südwestlichen Abschnitt über Nehmten kann sie in Kombination mit einem touristischen Busangebot mit Fahrradtransport an vielen Stellen unterbrochen oder abgekürzt werden. Sie profitiert deshalb am stärksten von diesem Angebot.

Die Mühlen-Tour (http://www.holsteinischeschweiz.de/muehlentour) führt auf einer Länge von 36 km vom Bahnhof Plön/Touristeninformation auf einer Rundroute über Theresienhof, Trent, Schellhorn, Wielen, Hof Wahlstorf, Klein Wulfshorst und Koppelsberg zurück zum Bahnhof Plön. Die am Weg liegende Langenrader Mühle (54°09'52.2"N 10°20'03.7"E) "Sventana" wird heute noch für den Mahlbetrieb eingesetzt und kann an einigen Wochentagen besichtigt werden. Mehlverkauf ist nach telefonischer Anfrage möglich. In Kombination mit einer touristischen Busroute mit Fahrradtransport könnte auch eine kürzere Version der Rundroute für weniger geübte Radfahrer angeboten werden, zum Beispiel von Plön über Wittmold, Hof Wahlstorf und die Langenrader Mühle nach Ascheberg.

Die **Felder-Tour** (http://www.holsteinischeschweiz.de/feldertour) führt auf einer Länge von 41 km von **Bosau** über **Stadtbek**, Hornsdorf, Berlin, Sarau, Liensfeld und Majensfelde zurück nach Bosau. Als besondere Sehenswürdigkeiten werden die Kirche in Bosau sowie die Güter Seedorf und Glasau genannt. **In Kombination mit einer touristischen Busroute** verbessert sich zwar die Anbindung an andere Orte, aber nur die Strecke, die zwischen Bosau und Nehmten am Plöner See verläuft, kann abgekürzt werden. Als Abkürzung wäre zum Beispiel eine Führung über Bichel und Wöbs denkbar, die dann in Seekamp die Möglichkeit eröffnet, in östlicher Richtung über den Seekamper See nach Nehmten zu fahren oder der Route in westlicher Richtung nach Bosau zu folgen.

Die **Fünfseen-Tour** (http://www.holsteinischeschweiz.de/fuenfseentour) führt auf einer Länge von 25 km von **Plön** über **Fegetasche** und Gremsmühlen nach Bad Malente und dann über Timmdorf und Behl zurück nach Plön. **In Kombination mit einer touristischen Busroute** ließe sich nur die Strecke von Plön nach Fegetasche abkürzen. Eine Abkürzung der Rundtour ist zwischen Behler See und Dieksee möglich.

Die Land-Tour (http://www.holsteinischeschweiz.de/landtour) führt auf einer Länge von 38 km von Ascheberg über Dersau, Stockseehof, Schmalensee, Wankendorf, Stolpe, Depenau und Wahlstorferfelde nach Ascheberg. In Kombination mit einer touristischen Busroute ließe sich nur die Strecke zwischen Ascheberg und Dersau abkürzen.

Die **Städtchen-Tour** (http://www.holsteinischeschweiz.de/staedtchentour) ist mit einer Gesamtlänge von 54,2 km die längste Rundtour in der Region. Sie führt von **Plön** über Theresienhof, Rathiensdorf, Grebin, Bad Malente, Krummsee, Eutin und Seekamp zurück nach Plön. Aufgrund ihrer Länge kann sie abgesehen von der Zubringerfunktion kaum von einer touristischen Busroute profitieren.



Wanderroutennetz, Wandertouren und Nordic Walking

Die Europäischen Fernwanderwege E1 und E6, der Jakobsweg und der Holsteinische-Schweiz-Weg führen durch Plön. Im Naturpark Holsteinische Schweiz sind 21 Tages- und Halbtagestouren sowie Spaziergänge ausgeschildert. Ihre Länge beträgt 3,5 km bis 18,5 km. Die auch im Internet veröffentlichten Wanderkarten enthalten Hinweise auf touristisch interessante Punkte wie Gastronomie, Aussichtspunkte, Badestellen, Rastplätze, Spielplätze, Anleger, Hügelgräber und Aussichtspunkte. Mit einer touristischen Busroute um den Plöner See können die folgenden Touren angeschlossen oder verkürzt werden:

Der Rundweg Prinzeninsel verbindet auf einer Länge von 7,2 km die Plöner Innenstadt mit der Prinzeninsel. Er fällt mit dem Planetenpfad zusammen Da eine Strecke über den Uferweg führt und eine Strecke durch die Innenstadt ausgewiesen ist, kann er als Rundweg betrachtet werden. Schon jetzt kann er mit der Bosau-Tour oder der Große Plöner See-Rundfahrt der Plöner Motorschifffahrt kombiniert werden. Von einer touristischen Buslinie würde er aufgrund seiner Lage sehr stark profitieren.

Der **Schöhsee-Rundweg** führt um den nördlich der Innenstadt gelegenen Schöhsee. Der Abschnitt vom **Plöner Bahnhof** nach **Fegetasche** verläuft jedoch am Nordufer des Plöner Sees und damit parallel zur Buslinie.

Der Rundweg **Plöner Seen** startet in Plön und führt auf einer Länge von 9,4 km an fünf der Plöner Seen entlang. Der Abschnitt von **Fegetasche** in die **Plöner Innenstadt** wäre von der Buslinie abgedeckt.

Von **Dersau** aus können gleich mehrere Wege erreicht werden. Der **Rundweg Dersauer Uklei** hat eine Länge von 4,7 km und führt durch die nähere Umgebung des Ortes. Der **Rundweg Nehmter Horn** erschließt mit einer Länge von 16,3 km das Seeufer und die Feldmark. Im Nehmter Forst gibt es zusätzlich einen **Verbindungsweg** von 2,7 km Länge, der als Abkürzung genutzt werden kann. Eine weitere Abkürzung ist möglich, wenn die Strecke des **Rundwegs Godau-Sepel** mit einbezogen wird. Die Erreichbarkeit dieses lokalen Wegenetzes würde durch die Buslinie erheblich verbessert.

Der **Rundweg Stocksee** mit einer Länge von 11,7 km kann durch eine touristische Buslinie bequem erreicht werden. Hier bietet sich die Haltestelle "Im Sande, Nehmten" mit gutem Zugang zum Stocksee an.

Auch die BosauWalking-Routen (http://www.holsteinischeschweiz.de/data/ holsteinischeschweiz/mediadb/cms mime/%7B79d2776b-85b3-3a8c-4cfd-a1874765921a%7D.pdf) können mit der Buslinie angebunden werden. Dabei handelt es sich um ein Netz von Nordic-Walking-Routen im direkten Umfeld von Bosau. Weitere Nordic-Walking-Routen sind im Flyer Ostsee-Laufküste verfügbar (Karte unter http://www.holsteinischeschweiz.de/data/ holsteinischeschweiz/mediadb/cms mime/%7B161f7e9b-52e1-c260-27c2-368923a37948%7D.pdf,
Routenbeschreibungen unter http://www.holsteinischeschweiz.de/data/ holsteinischeschweiz/mediadb/cms mime/%7B7a0f87fb-55b3-df7f-b05f-9825e88f8ed6%7D.jpg). Mit den Wanderwegangeboten sind der Schöhsee-Rundweg und die Route zur Prinzeninsel weitgehend deckungsgleich. Zusätzlich werden je eine Runde um den Suhrer See und um den Vierer See angeboten, die von der Haltestelle Sandkaten aus bequem erreichbar wären.



Weitere Angebote an der Strecke

In einem Aktiv-Urlaub stehen auch die folgenden Angebote zur Verfügung:

Boulebahnen in zentraler Lage gibt es in **Dersau und Bosau**. In **Fegetasche** gibt es eine Minigolf- und Bouleanlage.

In **Fegetasche**, auf der **Prinzeninsel** und an mehreren Stellen in **Plön** selbst gibt es Badestellen. Weitere Badestellen sind in **Dersau** und **Bosau**.

Kanus, Ruderboote und Tretboote werden in Plön und in Bosau verliehen. In Plön werden auch Stadtführungen per Kanu angeboten.

Zusammenfassung und Potenziale

Die Region um den Plöner See bietet viele attraktive Angebote zur Freizeitgestaltung im Freien. Besonders Radtouren und Wandertouren lassen sich über eine touristische Buslinie gut erreichen. Damit eignen sie sich besonders zur **Vermarktung** des neuen Angebots.

Da die meisten **Veranstaltungen** in den **Sommermonaten** stattfinden, wird auch ihre Erreichbarkeit durch die Buslinie verbessert. Bei wichtigen Abendveranstaltungen wäre zu überlegen, ob eine **Sonderfahrt zum Veranstaltungsschluss** angeboten werden sollte.

Da die Buslinie nicht nur als rein touristisches Angebot geplant ist, sondern auch als alltagstaugliches ÖPVN-Angebot genutzt werden soll, sollte ganzjährig ein Grundangebot bereitgestellt werden, damit sie auch für Berufspendler und den Einkaufsverkehr attraktiv ist.

Bei den Radtouren sind besonders die Plönersee-Tour und die Mühlen-Tour als Einsteiger-Touren, die mit der Route vermarktet werden können, interessant. Bei beiden können Streckenabschnitte mit dem Bus gefahren werden. Bei der Mühlen-Tour können außerdem verschiedene Abkürzungen angeboten werden. So werden auch Ungeübte nicht durch die Länge der Tour abgeschreckt. Interessant wäre eine Ergänzung der Online-Materialien zu den Routen entsprechend der in den Wanderkarten genannten POI, wie zum Beispiel Gastronomie, Rastplätze, Badestellen und Sehenswürdigkeiten. So werden besonders ungeübte Radler angesprochen, deren Ziel weniger das "Strecke machen" als das "Genussradeln" in Kombination mit Pausen, Unterbrechungen und Besichtigungen ist. Ideal wäre daher, aktuelle Informationen zu Veranstaltungen oder Öffnungszeiten möglichst direkt auf Plänen oder im Internet aufzubereiten.

Um die Hürden für den Einstieg zu senken kann auch entsprechend zum Picknick-Sommer ein **eigenes Produkt "Bus und Rad"** aufgebaut werden. Attraktiv wäre da zum Beispiel eine ausführliche Information darüber, wo Fahrräder geliehen werden können, oder ein Pannendienst durch den örtlichen Fahrradhandel als "Rundum-sorglos-Paket".

Wandertouren und Nordic-Walking-Routen profitieren direkt von einer Anbindung an eine touristische Buslinie um den Plöner See, da sie mit dem neuen Angebot auch autofrei bequem zu erreichen wären. Hier ist es hilfreich, wenn die Zugänge an den nächstgelegenen Haltestellen ausgewiesen und die Online- und Print-Materialien durch die Lage der Haltestellen ergänzt werden. Das ist gerade bei den Nordic-Walking-Angeboten derzeit nicht der Fall.

Besonders interessant ist die Möglichkeit, **verschiedene Angebote zu kombinieren**. So ist zum Beispiel in Kombination mit der Bosau-Fahrt der Plöner Motorschifffahrt ein vielfältiger **Rundkurs** mit **Fahrrad, Bus und Schiff** möglich. Auch andere Freizeitaktivitäten wie zum Beispiel das Baden im



Plöner See, Minigolf, ein Picknick oder der Besuch von Galerien lassen sich in diese Touren integrieren.

4.3.3. AP3.3: DEFIZITANALYSE ÖFFENTLICHER VERKEHR

Überregionale Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Region ist überregional mit attraktiven Angeboten des Bahn- und Busverkehrs angebunden.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im SPNV bedient ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, DB Regio AG – die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH – im Auftrag des Landes, vertreten durch den Aufgabenträger Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), die Bahnstrecke Kiel – Ascheberg – Plön – Lübeck.

Folgende Linien verkehren jeweils täglich im Stunden-Takt:

- RegionalExpress RE 83 Kiel Lübeck (- Lüneburg)
- RegionalBahn RB 84 Kiel Lübeck

Da die RegionalExpress- und die RegionalBahn-Züge in Plön halten und nur die RegionalBahn-Züge in Ascheberg ergibt sich eine halbstündliche Bahnanbindung von Plön und eine stündliche von Ascheberg. Dies soll zum Fahrplanjahr 2019/20 durch Ausbaumaßnahmen an der Strecke dahingehend geändert werden, dass auch alle RE-Züge in Ascheberg halten

Beide Stationen liegen am Linienweg der konzipierten Ausflugslinie. Aufgrund der besseren Bahn-Erschließung von Plön und auch im Hinblick auf das Fahrplangefüge des Bahnangebotes (in Plön finden jeweils die Zugkreuzungen statt und ermöglichen An- und Abfahrten aus/in beide überregionalen Richtungen Kiel und Lübeck) bietet sich diese Station als Verknüpfungspunkt Bahn <> "See-Linie" an.

Die Einbettung der Strecke in das SPNV-Gesamtnetz von Schleswig-Holstein garantiert günstige Anschlussbeziehungen von und zu weiterführenden Bahnlinien. Und auch Dank des einheitlichen SH-Tarifs ist die Nutzung aller Angebote – auch in Wegeketten in der Kombination mehrerer öffentlicher Verkehrsmittel für die Kunden problemlos und vergleichsweise günstig möglich. Die Region rund um den Großen Plöner Seen ist dank der attraktiven SPNV-Anbindungen für potenzielle Kunden aus den Hauptquellgebieten – der Metropolregion Hamburg und auch aus anderen Regionen Schleswig-Holsteins – sehr gut mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Straßengebundener ÖPNV (auch übriger ÖPNV = üÖPNV genannt)

Das Regionalbusunternehmen Autokraft GmbH, Kiel, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, betreibt eine Linie, die auch zur überregionalen Anbindung der Region rund um den Großen Plöner See genutzt werden kann

• Linie 4330 Kiel – Preetz – Plön

Hier besteht ein tägliches Angebot mit zahlreichen Fahrten; teilweise im Taktverkehr. Die Gesamtfahrzeit beträgt über die Gesamtstrecke Kiel – Plön ca. 1 Stunde und ist damit doppelt so lang wie die Fahrzeit des RegionalExpress und um ca. 1/3 länger als die Fahrzeit mit der



RegionalBahn. Im Wochenend-Fahrplan ist teilweise ein Umstieg am Zwischenhalt Raisdorf erforderlich (bei den drei Fahrtenpaaren sonntags)

Aufgrund des vergleichsweise geringeren Angebotes, der nicht klar erkennbaren Vertaktung und der längeren Fahrzeit stellt die überregionale Busanbindung ist aus Sicht der Projektbearbeiter eine Ergänzung des Angebotes dar, das auch einen erweiterten direkten Einzugsbereich (Schwentinetal) erschließt – gleichwohl liegt der Schwerpunkt der attraktiven überregionalen Erreichbarkeit im SPNV

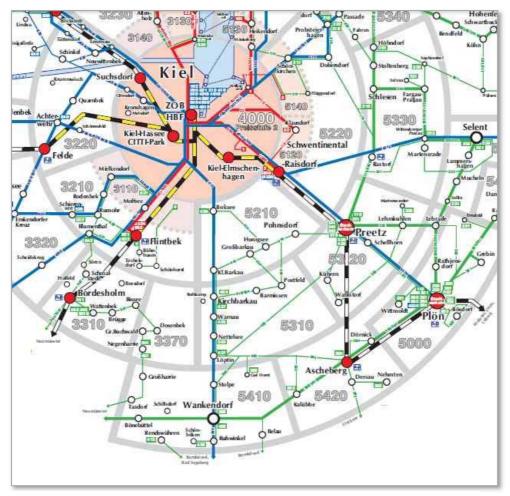


Abb. 7: SPNV-Linien und ÖPNV-Netz in der Region Kiel – Plön (Quelle: nah.sh)

Fazit:

Die sehr gute überregionale ÖV-Anbindung kann als Chance für höhere Anteile von Bahn & Bus an der touristischen Mobilität rund um den Großen Plöner See gesehen werden. Ein attraktives touristisch orientiertes Vor-Ort-Angebot, wie eine Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See, ist ein entscheidender Schritt auf diesem Weg.

Regionale und lokale Erschließung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

Im Gegensatz zum SPNV, bei dem die Aufgabenträgerschaft beim Land liegt, nehmen die Landkreise die Aufgabenträgerschaft ,in der Fläche' für den üÖPNV wahr. In der Projektregion rund um den Großen Plöner See als Teil des Naturparks Holsteinische Schweiz sind es die Landkreise Plön und Ostholstein, sowie zu einem geringen Teil auch der Kreis Segeberg (Bereich Stocksee).



Aus dieser vorgegebenen Organisation des Öffentlichen Verkehrs ergeben sich aufgrund der territorialen, verwaltungsmäßigen Gliederung vielerorts Probleme für den straßengebundenen ÖPNV. Das ist mit aller Deutlichkeit auch in der Region Naturpark Holsteinische Schweiz zu bemerken und in der Ausschreibung deutlich benannt: Landkreisgrenzen überschreitend ist derzeit die Erreichbarkeit touristischer und infrastruktureller Ziele erschwert bzw. sogar gänzlich unmöglich. Landkreisgrenzen werden damit in der Regel für die Nutzer oft zu schwer überwindbaren Barrieren innerhalb einer Reiseregion. Die Erreichbarkeit der touristischen und infrastrukturellen Ziele rund um den Großen Plöner See soll und kann durch eine "Grenzen überwindende" Gestaltung und Finanzierung einer neuen regionalen Busverbindung – der Touristischen Buslinie rund um den Großen Plöner See –deutlich verbessert werden. Diese anspruchsvolle Aufgabe setzt vor allem eine aktive Mitwirkung der Vertreter der Aufgabenträger und der vor Ort tätigen ÖPNV-Unternehmen voraus.

Im Landkreis Plön werden die Leistungen im üÖPNV durch die kreiseigene VKP (Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH) erbracht. Die VKP-Linien bedienen den Stadtverkehr Plön (Linien 331/332) sowie die Orte am See.

Für die Projektregion relevante Angebote sind dabei:

- Linie 353 Plön Bösdorf Plön
- Linie 360G Gesamtverkehr Plön Ascheberg und weiter (Linien 360 – 364), relevant nur im Abschnitt Plön – Ascheberg bzw. Dersau, B460
- Linie 361 Plön Ascheberg Bornhöved relevant nur im Abschnitt Plön – Ascheberg – Dersau, B 460
- Linie 362 Plön Ascheberg Stocksee / Nehmten



Abb. 8: Ausschnitt Liniennetz Plöner See, Auszug Tarifzonenplan VRK (Quelle: nah.sh)

Alle Angebote verkehren "regionalverkehrstypisch" vorrangig im Schülerverkehr werktags. Nur die Linie 362 bedient Haltestellen am Südufer des Großen Plöner See, allerdings nur an Schultagen bis Pehmerhörn. Die täglichen Fahrten (Mo – Sa) enden am Dorfplatz in Stocksee. Ascheberg und Dersau werden werktags mit 10 Fahrten der Linie 360 erreicht, samstags finden sechs Fahrten, sonntags drei Fahrten statt. Werktags und samstags kommt eine weitere Fahrt der Linie 361 hinzu, die ansonsten den Schülerverkehr besorgt. Auch die Linien 363 und 364 verbinden Plön und Ascheberg nur im Schülerverkehr.

Die Gemeinde Bösdorf wird gleichfalls nur im Schülerverkehr von der Linie 353 bedient.

Regelmäßige Verkehrsangebote an allen Tagen, wobei das Sonntagsangebot sehr reduziert ist, gibt es also nur für die Städte Plön und Ascheberg sowie die Gemeinde Dersau. Auch die zum Amt Großer Plöner See gehörende Gemeinde Bosau (Kreis Ostholstein) ist nicht direkt an den Amtssitz, allerdings durch die Linie 5516 an die Außenstelle Hutzfeld, angebunden. In Richtung Plön gibt es nur die Fahrtmöglichkeit mit der Linie 5516 des Kreises Ostholstein nach Eutin, von dort erfolgt die Weiterfahrt mit dem Zug nach Plön. Zum Erreichen von Amts- und Kreisverwaltung ist dann die Benutzung des Stadtverkehrs erforderlich. Der Fahrplan Mo - Fr weist für diese Fahrt (bis Plön, Bahnhof) eine Fahrtdauer zwischen 76 und 96 Minuten aus.



Im Landkreis Ostholstein werden die projektrelevanten Leistungen im üÖPNV durch die Firma Rohde Verkehrsbetriebe, Husum, erbracht:

Linie 5516 Eutin – Bosau

Auch dieses Angebot besteht nur werktags. Samstags, sonn- und feiertags werden mit dem ALFA-Bus Rufbus-Fahrten ermöglicht. Rufbusangebote eignen sich allerdings aufgrund des aufwändigeren Handlings – das für die Aktivierung der Fahrt eine Fahrgast-Aktion voraussetzt und vor allem durch die Voranmeldefristen generell weniger als Mobilitätsangebote im Urlaubs-, Ausflugsund Freizeitverkehr.



Abb. 9: Ausschnitt Liniennetz Kreis Ostholstein am Plöner See (Quelle: Kreis Ostholstein)

Der im Rahmen eines LEADER-Projektes der LAG AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e.V. seit 2016 verkehrende BürgerBus Malente – Malenter Acht tangiert die Projektregion nur im äußersten Nordosten in Niederkleveez, das montags bis freitags mit vier Fahrten, an Samstagen mit zwei Fahrten erreicht wird. In der weiteren Bearbeitung des Projektes werden die Möglichkeiten einer sinnvollen Verknüpfung der Ausflugslinie mit diesem Angebot untersucht.

Fazit:

Da das Busnetz im Kreis Plön (so auch im Kreis Ostholstein), wie in ländlichen Regionen der Bundesrepublik Deutschland üblich, vorwiegend auf den Schülerverkehr zentriert ist, fehlen in der Verbindung zwischen der Kreisstadt Plön und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden vielfach regelmäßig Angebote im ÖPNV. An Samstagen und Sonntagen ist das Angebot noch deutlich geringer. Auch für den Kreis Plön wäre ein Grundangebot, mit dem alle wichtigen Orte erreicht werden können, erforderlich, um Verlagerungseffekte zum ÖPNV zu erzielen und die Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Dienstleistungen zu gewährleisten. Dieses Grundangebot könnte, ähnlich wie im Kreis Ostholstein bereits praktiziert, durch Bedarfsverkehre ergänzt oder in Schwachlastzeiten ersetzt werden (z.B. Linien-Taxi, Anruflinienfahrten, Anruf-Sammeltaxen, Bürgerbusse).

Die derzeitige ÖV-Erschließung der Region – die entsprechend der Vorgaben der aktuellen Nahverkehrspläne der beiden Landkreise durch die beauftragten Verkehrsunternehmen erfolgt – entspricht hinsichtlich der Angebotsstruktur (Verkehrszeiten, Fahrplan und Linienführungen) nur bedingt den Anforderungen des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs. Besonders nachteilig machen sich die nicht veränderbaren Besteller- und Betreibergrenzen bemerkbar. Aufgrund des Zuschnittes der Landkreise in der Projektregion ist eine die Kreisgrenzen überschreitende Ausflugslinie eine große Chance – aber auch Herausforderung – höhere Anteile von Bahn & Bus an der touristischen Mobilität rund um den Großen Plöner zu erzielen.

Aus dem Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität der KielRegion geht auch deutlich hervor, dass die "wichtigen Urlaubsziele Ostseeküste und Naturparke in der Region weitgehend eine schlechte



Erreichbarkeit mit dem Mobilitätsverbund aufweisen. Die An- und Abreisen bei Kurzurlaubern und Urlaubern sind durch einen überproportionalen Anteil der Pkw-Nutzung geprägt."¹

Weiter konstatiert der Bericht die z.T. schlechte Erreichbarkeit von Tourismuszielen und Tourismusorten mit dem Mobilitätsverbund (z. B. Dersau), die schwierige Organisation der "Letzten Meile" als Problem vieler Besucher und den mangelnden Bekanntheitsgrad von bestehenden Mobilitätsangeboten.²

4.3.4. AP3.4: VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND VERKEHRSMITTELKOMBINATIONEN

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte im angedachten Bedienungsgebiet sind die Bahnhöfe Plön (REund RB-Halt) und Ascheberg (RB-Halt). Weiter zu betrachten sind die Verknüpfungen mit den Buslinien des Kreises Ostholstein in Bosau, die Umsteigemöglichkeiten in Dersau/Ascheberg in Richtung Stocksee (Kreis Segeberg) mit der VKP-Linie 362 (Übergang zur Linie 7700 in Richtung Bad Segeberg) sowie die Verbindung zum Bürgerbus Malente in Niederkleveez.

Das Konzept der "See-Linie" wird in erster Linie auf den Verknüpfungspunkt Plön Bahnhof/ZOB ausgerichtet sein müssen, um die Umsteiger von den Zügen aus Richtung Hamburg/Lübeck und Kiel anzubinden. Wie die Verknüpfung an den weiteren Anschlusspunkten sicherzustellen ist, sollte dann in der Umsetzungsplanung betrachtet werden.

Verkehrsmittelkombinationen ergeben sich aber nicht nur in der Verknüpfung mit dem Schienenverkehr, sondern auch im Bereich Park & Ride sowie Bike & Ride. Hier bieten sich Leihfahrräder an den Bahnstationen ebenso an wie die verstärkte Möglichkeit der Mitnahme von Rädern auf der touristischen Buslinie.

Bereits heute geht Ascheberg erheblich in Vorleistung und entwickelt sich zu einer Art Modellkommune für das neue Bike & Ride-Konzept des Landes Schleswig-Holstein mit Fahrrad-Unterstellmöglichkeiten und Ladeeinrichtungen. Weitere Ausleihstationen sind bislang noch nicht vorhanden. Aber gerade in Plön wäre eine solche Station im Hinblick auf die angestrebten Tagestouristen eine wesentliche Maßnahme.

Noch relativ wenig entwickelt sind im Kreis Plön die Themen Elektrofahrzeuge und Pedelecs. Auch wenn die Holsteinische Schweiz aufgrund der Topografie keine großen Herausforderungen stellt, gehören doch auch hier Radtouristen mit Pedelecs inzwischen zum Alltag. Im Hinblick auf die alternde Bevölkerung und das steigende Alter der Touristen, die in die Region kommen, werden Pedelecs immer häufiger nachgefragt und genutzt werden. Geeignete Ladeinfrastruktur für Pedelecs ist nur in Plön vorhanden, ebenso gesicherte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs (abschließbare Fahrradgarage sowie Fahrrad-Boxen) und eine Ladestation für Elektrofahrzeuge.

Um die Fahrradmitnahme – auch von Pedelecs - auf der "See-Linie" zu erleichtern, schlagen wir die Mitführung von Fahrradanhängern vor, die vom Straßenrand aus beladen werden.

4.3.5. AP3.5: VERKEHRLICHE SWOT-ANALYSE DES TAGES-/MEHRTAGESTOURISMUS

In der Analyse der Ausgangssituation haben wir insbesondere die Potenziale im Freizeit- und Ausflugsverkehr hinterfragt. Der Naturpark Holsteinische Schweiz – und somit auch die Projektregion – haben sich in den Bereichen Wasser-, Rad-, Natur- und Kulturtourismus nicht nur

1

¹ Planersocietät u.a., Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität für die KielRegion (Stand; November 2016), S. 72

² Ebda. S. 73



national einen hervorragenden Ruf erarbeitet. Hier ist mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes die An- und Abreise zu den vielfältigen touristischen Angeboten und deren Nutzung vor Ort auf unterschiedliche Weise bereits vielerorts gut möglich; erhebliches Potenzial liegt aber dennoch brach. Die Region kann insbesondere von der Nähe zur Metropolenregion Hamburg profitieren, in der allein schon ca. 2,5 Millionen potenzielle Gäste wohnen. Für die Erreichbarkeit der Projektregion mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die hochwertige RegionalExpress-Anbindung über Lübeck von entscheidender Bedeutung.

Die Ergebnisse der SWOT-Analyse sind in die jeweiligen Berichtsteile eingeflossen.

4.3.6. AP3.6: BERÜCKSICHTIGUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN DER WIRTSCHAFTLICHKEIT / DEMOGRAFIE

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit ist darauf zu achten, dass ein zuverlässiges und dauerhaftes Angebot eine verlässliche Finanzierung benötigt. Das betrifft nicht nur die Fahrzeuge, Fahrten und Fahrer, sondern auch ein begleitendes Marketing, die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen mit Informationen (Übersichtskarte, Umgebung, Fahrzeiten) und ihre Pflege.

Das Marketing kann dabei aus zwei Bereichen bestehen. Auf der einen Seite handelt es sich um die Entwicklung und Einbindung attraktiver regionaler Produkte (Radtouren, Wandertouren, Kultur) und die aktive Bewerbung dieses Angebots, auf der anderen Seite die Einbindung in bestehende Angebote und Informationskanäle. Um das Interesse der touristischen Nutzer aufrecht zu erhalten und damit die Kundenbindung zu erhöhen, empfiehlt sich auch periodisch neue oder wechselnde Angebote, Aktionen oder Produkte anzubieten.

Ein weiterer Faktor für den Erfolg eines langfristigen touristischen Angebotes ist die "Nachwuchssicherung". Deshalb sollten junge Familien durch maßgeschneiderte Angebote angesprochen werde. Dabei bietet sich eine Fokussierung auf die Naherholung und damit die Metropolregion Hamburg sowie die Städte Kiel, Lübeck und Neumünster an.

Für die Finanzierung hat sich eine zumindest teilweise Solidarfinanzierung bewährt. Dabei werden Kosten unabhängig von der tatsächlichen Nutzung auf potenzielle Nutzergruppen umgelegt. Das ist zum Beispiel über die Einbindung von regelmäßig oder unregelmäßig stattfindenden Veranstaltungen möglich, wo der ÖPNV-Fahrschein ein Teil der Eintrittskarte ist. Dabei kann es sich sowohl um unregelmäßige Veranstaltungen wie zum Beispiel das Schleswig-Holstein Musik Festival handeln als auch um ständige Ausstellungen oder Angebote. Weitere Möglichkeiten sind die Integration in eine Kurkarte, mit der der ÖPNV kostenlos nutzbar ist, oder die Einbindung in Regionaltickets oder andere regionale Angebote.

Außerdem bietet sich an, für die Buslinie und die im Paket beworbenen Freizeitangebote eine möglichst breite Akteursbasis zu finden, die das Angebot unterstützt und in eigene Angebote einbindet. Neben den klassischen Akteuren wie Verkehrsverbund oder Urlaubsregion ist dabei auch an regionale Akteure in den Urlauber-Quellgebieten, wie zum Beispiel die Metropolregion Hamburg, oder an fachfremde Akteure in der Region zu denken, wie zum Beispiel Gesundheitsämter zur Mobilisierung von Senioren im ländlichen Raum.

Angebote im Jedermann-Verkehr sollten außerdem in Konzepte zur Versorgung und autounabhängigen Mobilität im ländlichen Raum eingebunden und entsprechend beworben werden.



Der allgemein zu beobachtende demografische Wandel, der in seinen Auswirkungen im ländlichen Bereich besonders dramatisch ist, hat besonders starken Einfluss auf den Schülerverkehr, der aufgrund sinkender Schülerzahlen zunehmend Schwierigkeiten bei der Finanzierung des ÖPNV bereitet. Gleichzeitig gibt es mehr Senioren, die ab einem bestimmten Alter nicht mehr den eigenen Pkw nutzen wollen. Für sie ist der Mobilitätserhalt ein wichtiger Faktor, der sich über das Wohlbefinden, die Gesundheit und den Erhalt der Unabhängigkeit auch positiv auf die öffentlichen Kassen auswirkt.

Hinzu kommt, wie auch der ADAC Reise-Monitor 2017³ feststellt, dass die Urlaubsdauer mit dem Alter steigt. Während die unter 30-jährigen im Haupturlaub durchschnittlich 12 Tage unterwegs sind, beträgt die Länge des Haupturlaubs in der Altersgruppe ab 60 Jahre durchschnittlich 14,8 Tage.

Durch die zahlreichen Angebote für ältere Zielgruppen ist deren Anteil in der Region um den Plöner See stark vertreten. Auch Dauercamper auf den Campingplätzen gehören eher zu einer älteren Generation. Auf der anderen Seite gibt es viele Ferienheime, die vor allem von Jugendgruppen genutzt werden. Bei Hotels, Pensionen und der Jugendherberge sowie einem Teil der Zeltplätze ist eher mit einem jüngeren Publikum zu rechnen.

Unter den älteren Besuchern sind besonders Individualreisende für das Busangebot interessant, die die Region in einem Aktivurlaub erkunden wollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Menschen ab einem bestimmten Alter zwar mehr Zeit haben, aber aufgrund von Einschränkungen in der Mobilität mehr Zeit für ihre Wege brauchen und Rast- oder Sitzgelegenheiten benötigen, um längere Strecken bewältigen zu können bzw. um sich die Bewältigung zuzutrauen.

Laut Radreiseanalyse 2017⁴ des ADFC ist bei Radreisen und Tagesausflügen mit dem Fahrrad ein ungebrochenes Wachstum zu verzeichnen. 34% der Senioren ab 65 Jahre finden Elektrofahrräder am Urlaubsort wichtig oder sehr wichtig: Diese Altersgruppe verbindet mit dem Fahrrad vor allem Aktivurlaub (75%), Genussurlaub (49%), Gesundheitsurlaub (33%) und Kultururlaub (29%) – alles Kategorien, bei denen der Plöner See punkten kann. Bei den jungen Leuten von 15-24 Jahren werden Aktivurlaub (68%), Sporturlaub (47%) und Abenteuerurlaub (34%) mit dem Fahrrad assoziiert. Unabhängig von der Altersgruppe werden Naturerleben und aktiv Sport treiben als wichtige Motivation für einen Fahrradurlaub genannt. Außerdem sind Radreisenden Gesundheit, Entschleunigung, und das Kennenlernen von Ländern und Regionen wichtig.

Die vom Deutschen Wanderverband 2010 durchgeführte Analyse Zukunftsmarkt Wandern⁵ definiert das Wandern als Gehen in der Landschaft mit mehr als einer Stunde Dauer, das geplant ist und eine spezifischer Infrastruktur und Ausrüstung nutzt. Die Analyse belegt, dass in jedem Alter gewandert wird, die Wanderintensität aber mit dem Alter steigt. Jüngere Wanderer sind eher ein- oder zweimal jährlich unterwegs, Wanderer ab 60 Jahren mehrmals im Monat. Besonders aktiv ist die Gruppe von 65-74 Jahre: 48,9% von ihnen gehen regelmäßig oder gelegentlich wandern. In der Gruppe ab 75 Jahren nimmt die Intensität wieder ab. In Schleswig-Holstein ist der Anteil der Nicht-Wanderer an der Bevölkerung mit rund 66% am höchsten. Dabei ist die Region um den Plöner See besonders geeignet, da normalerweise leichtes bis hügeliges Gelände bevorzugt wird. Triebfedern zum Wandern sind – ähnlich wie beim Fahrradtourismus – Naturerlebnis, frische Luft und Gesundheit. Da bisher zu wenige Touren mit dem ÖPNV erreichbar sind oder Informationen zur ÖPNV-Anbindung nur schwer zu bekommen sind, reisen die meisten mit dem Pkw an und versuchen gar nicht erst, sich über ÖPNV-freundliche Touren zu informieren. Auch Tageswanderungen werden bisher kaum

© 2017 | team red | Seite 34

³ Download unter https://media.adac.de/fileadmin/user-upload/Studien/Downloads/Reisemonitor-2017-Handout D.pdf.

⁴ Download unter: https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2017.

⁵ Forschungsbericht Grundlagenuntersuchung Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern, herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2010; Download unter www.wanderverband.de/conpresso/data/Forschungsbericht web.pdf.



beworben. Somit liegt in der Topografie, in der besonderen Mischung aus Landschafts- und Kulturerlebnis, die Verbindung mit Aktiv- und Freizeitangeboten sowie der Möglichkeit, Tagestouren als Naherholung für die umliegenden Großstädte anzubieten, ein bisher ungenutztes Potenzial für die Region.

Handlungsempfehlung:

Für ein langfristig attraktives Angebot aus einem Guss ist ein zuständiger "Kümmerer", vergleichbar dem Mobilitätsmanager der Mecklenburgischen Seenplatte-Müritz, wichtig, der das Projekt langfristig betreuen und alle Fäden zusammenhalten kann. Er sollte Veränderungen in der Region und in der Zielgruppe im Blick haben und bei den jeweiligen Akteuren Reaktionen darauf anregen. Außerdem sollte er darauf achten, dass das Angebot an Dienstleistungen rund um den Busverkehr regelmäßig neu aufgelegt oder neu verpackt wird, damit es frisch und attraktiv bleibt.

Außerdem ist ein griffiges Marketingkonzept mit einer eingängigen Wort-Bild-Marke hilfreich, um regional und überregional Aufmerksamkeit für das Angebot zu erzeugen und es in bestehende Angebote markant einzubinden. Besonders eignet sich eine Kombination mit Wander- und Radtourenvorschlägen sowie Bootstouren, möglichst als attraktive Wegekette, die mit dem Pkw nicht erreichbar ist, da der möglichst auf einem zentralen Parkplatz abgestellt werden sollte.

4.3.7. AP3.7: POTENZIALABSCHÄTZUNG FÜR DIE TOURISTISCHE BUSLINIE

Aus den Pendlerzahlen für den Kreis Plön geht hervor, dass ein erheblicher Negativsaldo an Pendlern über die Kreisgrenze hinaus besteht. Leider liegen keine Binnenpendlerzahlen vor, sodass keine gesicherte Abschätzung möglicher Umsteiger auf die neue Linie vorgenommen werden kann. Aus den Gesprächen mit den Beteiligten vor Ort geht aber hervor, dass einerseits eine direkte Anbindung von Bosau nach Plön seit langem gefordert wird und andererseits auch in den anderen Orten rund um den See Nutzerpotenziale gegeben sind.

Da das Angebot der bestehenden Linien außerhalb des Linienabschnittes Plön – Ascheberg – Dersau fast nur den Schülerverkehr bedient, und damit für Berufspendler kaum in Frage kommt, kann von einer durchaus nennenswerten Nachfrage im Jedermann-Verkehr ausgegangen werden. Die touristische Nachfrage wird bisher überhaupt noch nicht bedient, insbesondere an Samstagen und Sonntagen ist fast kein Linienverkehr vorhanden. Hier werden große Potenziale sowohl für die Nutzung von Touristen, die sich mehrere Tage in der Region einmieten, wie auch für Tagesbesucher oder Wochenendausflügler gesehen.

Eine Besonderheit stellt die Gemeinde Bosau dar, die bislang nur an Eutin angebunden ist. Auf der Linie 5516 Eutin – Bosau, die im Auftrage des Landkreises Ostholstein von der Firma Rohde Verkehrsbetriebe GmbH, Husum, mit Betriebshof in Eutin gefahren wird, wurden 2016 15.060 Beförderungsfälle gezählt. Für den Kreis Ostholstein liegen Fahrgastzahlen für alle Linien vor⁶. Für den Kreis Plön enthält der 3. RNVP keine linienbezogenen Fahrgastzahlen.

Auf der Linie 5516 werden jährlich 162.331 Fahrplankilometer erbracht. Konzessionslaufzeit im Linienbündel Mitte ist bis zum 31.07.2018. Allerdings werden nicht alle Ortsteile erschlossen. Bosau zählt laut NVP lediglich zu den Orten der Grundversorgung (bis max. 8 Fahrtenpaare pro Tag), wobei der Ortsteil Hutzfeld eine mittlere Erschließungs- und Bedienqualität aufweist.

© 2017 | team red | Seite 35

⁶ 3. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Ostholstein, S. 40.



Touristische Potenziale (allgemein)

Zur Bewertung der touristischen Potenziale des ÖPNV in der Region lag den Projektbearbeitern u.a. die Studie "Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein". Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT), 09.11.2012, vor.

Hier stichwortartig einige zusammengefasste Ergebnisse:

- Tagesausflüge (Zahlen von 2006)
 - Schleswig-Holstein Quellgebiet für 112 Mio. und Zielgebiet für 115 Mio.
 Tagesausflüge (58% der Tagesausflügler in Schleswig-Holstein kommen aus Schleswig-Holstein, 18% aus Hamburg)
 - o Tagesausflügler legen bis zu ihrem Ziel bundesweit im Schnitt knapp 80 km zurück.
 - o Jeder dritte Ausflügler kommt aus der Metropolregion Hamburg.
- Kurzurlaubs- und Urlaubsreisen (Zahlen von 2011)
 - o mehr als 2,3 Mio. Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) nach S-H; Anteil der Bahnfahrer allerdings mit 10% im bundesweiten Vergleich gering
 - 2,7 Mio. Urlaubsreisen (5 Tage+) aus Deutschland nach SH insbesondere an die Küsten.
 - Für die Anreise nach Schleswig-Holstein wird bisher vor allem der Pkw genutzt; nur
 7% der Urlauber nutzen die Bahn, d.h. 0,2 Mio. Urlaubsreisen mit Bahnanreise.
 Grund ist die gewünschte Mobilität vor Ort.
 - 65% aller SH-Reisenden unternehmen während ihres Urlaubs einen (Tages-)
 Ausflug. Von den Befragten mit Ziel Ostsee (ohne Großstädte) tun dies sogar 72%,
 im Binnenland 68% der Gäste.
 - o Im Durchschnitt unternehmen die SH-Reisenden 3,9 Ausflüge pro Urlaubsreise.

Bereits aus diesen allgemeinen Angaben für ganz Schleswig-Holstein ergibt sich aus Sicht der Projektbearbeiter ein erhebliches Gäste- und Besucherpotenzial, das mit einem attraktiven Angebot der hier untersuchten Ausflugslinien rund um den Großen Plöner See angesprochen werden kann. Die Konzentration auf Tagesausflügler und die Verbesserung der Mobilität vor Ort für Urlauber wird als vorrangiger strategischer Ansatz empfohlen. Die Klientel der Tagesausflügler ist mit vergleichsweise geringen Marketingbemühungen für die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu aktivieren – auch wenn sie per se nicht zum Kreis der "ÖV-Affinen" gehört.

Bundesdeutsche Erfahrungen beweisen: Die Bereitschaft zur Nutzung von Bahn und Bus ist beim Vorhandensein attraktiver Angebote zur An- und Abreise im Freizeit- und Ausflugsverkehr durchaus vorhanden. Diese Tatsache nutzt zum Beispiel der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sehr offensiv aus, indem er ein besonders breites nutzerspezifisches Angebotsspektrum offeriert. Von den Ausflugslinien bis zum touristischen Erlebnis- und Mobilitätsevent "48 Stunden …" in den verschiedensten Tourismusregionen Brandenburgs.

Aber auch ein Teil der Übernachtungsgäste (mit längerer Aufenthaltsdauer), die zu einem sehr hohen Prozentsatz mit dem eigenen Pkw anreisen, kann als potenzielle Kunden für touristisch orientierte ÖV-Angebote vor Ort angesehen werden. Die Bereitschaft im Urlaub auch einmal "Urlaub vom Auto" zu machen ist generell vorhanden. Diese Urlauber sind aber wahlfreie Kunden – sie müssen nicht die Angebote von Bus und Bahn nutzen, da ihnen persönlich eine Alternative in Form des eigenen Pkw zu Verfügung steht. Hierbei beeinflussen vor allem subjektive Aspekte die



Entscheidung: Das Angebot (Fahrplan, Linienführung) muss attraktiv sein und möglichst passgenau auf die eigenen Nutzungsbedürfnisse zugeschnitten sein. Es muss bekannte Ziele miteinander verbinden, sollte aber auch Neugierde wecken, Unbekanntes zu entdecken. Das System muss einfach nutzbar sein – niemand ist willens im Urlaub das "Fahrgastabitur" ablegen zu müssen. Und nicht zu vergessen: Das Erscheinungsbildes des Gesamtsystems sollte einen "Kaufanreiz" bieten – ein Fakt, der im täglichen Leben selbstverständlich ist, beim ÖPNV leider allzu oft noch sträflich vernachlässigt wird.

Vom Auftraggeber wurden detaillierte Zahlen zu Beherbergungskapazitäten in den Orten rund um den Großen Plöner See, zu den Übernachtungszahlen und zu den erzielten Einnahmen aus der Kurbzw. Fremdenverkehrsabgabe bereitgestellt:

Ort	Ankünfte	Über- nachtungen	Camping- Übernachtungen	Tages- ausflügler	Kurab- gabe	FVA
PLÖN	51.310	241.500	70.000	350.000	70.000€	80.000€
BÖSDORF	3.861	58.650	26.635	30.000	nein	nein
Bosau	15.320	57.142	10.000	40.000	30.000€	32.000 €
Dersau	5.361	14.786	17.385	20.000	nein	10.500 €
ASCHEBERG	13.111	32.756	7.500	30.000	nein	18.000 €

Tabelle 3: Zahlen zur touristischen Nachfrage (Vollständige Tabelle siehe Anhang Ziff. 6)

Allein anhand dieser Angaben lässt sich ein erhebliches Fahrgastpotenzial – sowohl im Bereich der Tagesausflügler, als auch der Übernachtungsgäste – für eine Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See ableiten

Nicht aus dem Verkehrszweck Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr abzuleiten, aber dennoch aus Sicht der Projektbearbeiter nicht zu vernachlässigen, sind die Potenziale die sich aus den Möglichkeiten im Jedermann-Verkehr ergeben. Da bisher am Südufer des Großen Plöner See kein kreisgrenzenüberschreitender ÖPNV existiert, wird ein erstmalig verbindendes und zusätzliches Angebot, das entlang des konzipierten Linienweges die bestehenden ÖV-Bedienungen in den jeweiligen Landkreisen verdichtet, für die Bewohner attraktiv sein. Vor allem, da es als vertaktetes Angebot konzipiert ist, das per se eine höhere Angebotsqualität als die in der Regel vorrangig auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichteten "normalen" Linien in der Projektregion darstellt.

Fazit:

Bereits bei einer überschläglichen Betrachtung – die im Rahmen des Projektbudgets und der verfügbaren Zeit hier nur möglich war – zeigen sich aus Sicht der Projektbearbeiter ausreichende Potenziale für die Installation eines vorrangig touristisch orientierten ÖV-Angebotes in Form einer Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See.

⁷ Ohne Dauercamper



4.4. AP4: Ausarbeitung eines Vorschlages für eine touristische Buslinie rund um den Grossen Plöner See

4.4.1. GRUNDSÄTZLICHE ÜBERLEGUNGEN ZU LINIENFÜHRUNG, TAKTUNG, HALTESTELLEN

Die geplante Linie sollte die Möglichkeit bieten, den Großen Plöner See komplett zu umrunden, sei es in einer vollständigen Umrundung oder in Teilabschnitten. Für Touristen, die einzelne Orte am See besuchen wollen oder die Teiletappen zu Fuß oder per Rad zurücklegen wollen, bietet ein regelmäßiger Rundverkehr eine attraktive Alternative zum Pkw.

Bei der Linienführung gibt es nach Ortsbesichtigung keine Einschränkungen für den Einsatz von Standardbussen auf der gesamten Route rund um den See. Welche Straßen genau befahren und welche Ortslagen bedient werden sollen, ergibt sich aus der Karte des Linienweges (siehe Abb. 7, S. 20). Damit wird sichergestellt, dass alle touristisch interessanten Punkte (siehe AP 3.1) erreicht werden können.

Die angedachte Linienführung verläuft von Plön Bahnhof/ZOB über Fegetasche – Augstfelder Weg – Campingpark Augstfelde – Golfanlage Gut Waldshagen – Bosau – Bredenbek – Dersau – Ascheberg – Koppelsberg – Plön Innenstadt zurück zum Plöner ZOB, gegebenenfalls mit dem Abstecher über Niederkleveez. Die Lage der Haltestellen orientiert sich an den vorhandenen Haltestellen bzw. an den touristisch interessanten Orten. Die genaue Festlegung der Haltestellenstandorte ergibt sich aus dem oben angeführten Detailkonzept.

Aus der Bewertung der Projektbearbeiter und zur Sicherstellung eines attraktiven Verkehrsangebotes, sollte die Rundfahrt stündlich angeboten werden. Wir schlagen vor, die Fahrten wechselweise im oder gegen den Uhrzeigersinn anzubieten, um Fahrgästen, die nur einen bestimmten Teil des Sees erreichen wollen, lange Fahrten zum Ausgangspunkt zu ersparen. Das Bedienkonzept sollte Fahrten von 8 bis 20 Uhr (letzte Abfahrt Plön ZOB um 19 Uhr) vorsehen, bei besonderen Veranstaltungen kann auch eine längere Bedienungszeit, gegebenenfalls auch nur auf Teilabschnitten (z.B. Plön – Ascheberg – Stocksee), sinnvoll sein.

Alternativ wurde im Gespräch mit der Auftraggeberin und den beteiligten Kommunen ein 90-Minuten-Takt ins Gespräch gebracht. Auch diese Variante haben wir geprüft. Ein 90-Minuten-Takt lässt sich ebenso darstellen, wie der Stundentakt. Allerdings gibt es dann nur alle drei Stunden direkten Anschluss von den Regionalexpresszügen aus Richtung Lübeck/Hamburg. Auch macht es wenig Sinn, im 90-Minuten-Takt die Fahrtrichtung alternierend zu tauschen. Der Vorteil des 90-Minuten-Taktes besteht darin, dass nur ein Bus benötigt wird. Allerdings verlängert sich die Umlauflänge dieses Busses von 208,8 km auf 278,8 km bzw. bei Fahrten über Niederkleveez von 241,8 km auf 322,4 km. Diese Laufleistung wäre von einem Elektrobus nur mit ein- oder mehrmaligen Nachladen, dies ist abhängig von der Standzeit in Plön, zu bewältigen.

Folgende Fahrpläne wären denkbar (alle Fahrplantabellen sind im Anhang 3 abgebildet):



-	Km	1	1	1	1	1	1
1 Plön ZOB	0,0			11:50			
2 Scharweg	1,2	_		11:52			
3 Fegetasche	2,4			11:54			
4 Sandkaten	3,4			11:56			
5 Campingpark Augstfelde	8,0			12:01		16:01	
6 Bismarckturm, Gut Waldshagen	9,1			12:04			
7 Bosau, Sandlid	11,2			12:08			
8 Bosau, Feuerwehr	11,6	08:11		12:11		16:11	
9 Bosau, Hasenheide	11,9	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12
10 Bosau, Fährhaus	12,8	08:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15
11 Bosau Jugendfreizeitstätte	13,7	08:18	10:18	12:18	14:18	16:18	18:18
12 Pehmerhörn	15,5	08:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:2
13 Bredenbek Ort	16,4	08:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23
14 Nehmten, Am Sande (Stocksee)	19,1	08:28	10:28	12:28	14:25	16:28	18:28
15 Dersau, Windmühlenkamp	22,5	08:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33
16 Dersau, Schule	23,0	08:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34
17 Dersau, Mühle	23,5	08:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:30
18 Dersau, Brandswisch	23,9	08:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:3
19 Ascheberg, Schwiddeldei	25,3	08:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40
20 Ascheberg, Schule	26,8	08:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43
21 Ascheberg, Bahnhof	27,3	08:45	10:45	14:45	14:45	16:45	18:4
22 Ascheberg Heimat	28,6	08:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49
23 Plön, Koppelsberg	30,9	08:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52
24 Plön, Spitzenort	31,9	08:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53
25 Plön, Ascheberger Str.	32,8	08:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54
26 Plön, Stadtgrabenstraße	33,7	08:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56
27 Plön ZOB	34,8	08:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59
Bei Fahrten über Niederkleveez							
4 Sandkaten	3,4	07:56	09:56	11:56	13:56	15:56	17:56
5 Finanzamt	3,7	07:57	09:57	11:57	13:57	15:57	17:5
6 Niederkleveez Fährhaus	7,5	08:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02
5 Campingpark Augstfelde	12,5	08:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
6 Bismarckturm, Gut Waldshagen	13,8	08:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:1
usw. bis							
29 Plön ZOB	40,3	09:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:0

Tabelle 4: Fahrplanentwurf Stundentakt



Alternative 90-Minuten-Takt:

Bei einem 90-Minuten-Takt ergibt sich folgendes Fahrplanbild:

Musterfahrplan	90-Minuten-Takt								
	Km	1	1	1	1	1	1	1	1
1 Plön ZOB	0,0	07:50	09:20	10:50	12:20	13:50	15:20	16:50	18:20
2 Scharweg	1,2	07:52	09:22	10:52	12:22	13:52	15:22	16:52	18:22
3Fegetasche	2,4	07:54	09:24	10:54	12:24	13:54	15:24	16:54	18:24
4 Sandkaten	3,4	07:56	09:26	10:56	12:26	13:56	15:26	16:56	18:26
5 Campingpark Augstfelde	8,0	08:01	09:31	11:01	12:31	14:01	15:31	17:01	18:31
6 Bismarckturm, Gut Waldshagen	9,1	08:04	09:34	11:04	12:34	14:04	15:34	17:04	18:34
8 Bosau, Feuerwehr	11,6	08:11	09:41	11:11	12:41	14:11	15:41	17:11	18:41
10 Bosau, Fährhaus	12,8	08:15	09:45	11:15	12:45	14:15	15:45	17:15	18:45
12 Pehmerhörn	15,5	08:21	09:51	11:21	12:51	14:21	15:51	17:21	18:51
14 Nehmten, Am Sande (Stocksee)	19,1	08:28	09:58	11:28	12:58	14:28	15:58	17:28	18:58
17 Dersau, Mühle	23,5	08:36	10:06	11:36	13:06	14:36	16:06	17:36	19:06
20 Ascheberg, Schule	26,8	08:43	10:13	11:43	13:13	14:43	16:13	17:43	19:13
21 Ascheberg, Bahnhof	27,3	08:45	10:15	11:45	13:15	14:45	16:15	17:45	19:15
22 Ascheberg Heimat	28,6	08:49	10:19	11:49	13:19	14:49	16:19	17:49	19:19
23 Plön, Koppelsberg	30,9	08:52	10:22	11:52	13:22	14:52	16:22	17:52	19:22
26 Plön ZOB	34,8	08:59	10:29	11:59	13:29	14:59	16:29	17:59	19:29
bei Fahrt über Niederkleevez									
26 Plön ZOB an		09:10	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	18:09	19:39

Tabelle 5: Fahrplanentwurf 90-Minuten-Takt

4.4.2. FAHRRADBEFÖRDERUNG

Da erwartet wird, dass ein Teil der Nutzer dieser Linie Teilstrecken mit dem Fahrrad zurücklegen will, sind entsprechende Beförderungsmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Als denkbare Varianten bieten sich dazu Fahrradträger am Heck des Busses oder Fahrradanhänger an. Eine Beförderung der Räder im Fahrzeug sollte grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Fahrradträger: Die Träger werden am Heck des Busses angebracht. Hier können die Fahrräder von den Benutzern eingehängt werden. Der Fahrer trägt die Verantwortung für die verkehrssichere Einhängung. Bei dieser Variante können allerdings wegen des hohen Gewichtes keine Pedelecs mitgenommen werden.

Fahrradanhänger: Fahrradanhänger werden an den Bus angekoppelt und können zu bestimmten Zeiten (Winterbetrieb etc.) im Depot gelassen werden. Die Anhänger gibt es als Ein- oder Mehrachser, heute in der



Abb. 10: Fahrradträger an einem Linienbus (Foto: Kreis Salzwedel)

Regel mit niedrigem Ladebord, so dass eine Beladung durch die Fahrradnutzer auch mit Pedelecs möglich ist.





Abb. 11: Fahrradanhänger, für Pedelecs geeignet (Foto: prokulusreisen.it)

Bei beiden Varianten sind Ladezeiten in den Fahrplan einzurechnen (in den oben angeführten Tabellen bereits berücksichtigt).

4.4.3. FAHRZEUGBEDARF

Bei einem Stundentakt dieser Linie sind für die komplette Rundfahrt um den See, ca. 35 km, etwa 69 Minuten erforderlich (bei Fahrt über Niederkleveez sind es 40,3 km, Fahrzeit 79 Minuten). In diese Fahrzeiten sind die Wartezeiten im Rahmen der Fahrradverladung bereits eingerechnet. Daher sind für diesen Service zwei Busse erforderlich. Während der jeweiligen Standzeiten am ZOB Plön könnte durchaus eine Zwischennutzung im Stadtverkehr erfolgen bzw. beim Einsatz von Elektrobussen eine Nachladung der Batterien vorgesehen werden.

Folgende Umlauflängen ergeben sich aus der Streckenfestlegung (ohne Fahrt über Niederkleveez): Bei Routenführung über Niederkleveez betragen die Kurslängen jeweils 241,8 Km.

Umla	aufplan Stu			
Busli	nie 999			
Betre	eiber:			
Betri	ebshof:			
Kurs	Plön ZOB	Bosau	Plön ZOB	Km
1	x07:50		8:59	34,8
2	x08:50		9:59	34,8
1	9:50		10:59	34,8
2	10:50		11:59	34,8
1	11:50		12:59	34,8
2	12:50		13:59	34,8
1	13:50		14:59	34,8
2	14:50		15:59	34,8
1	15:50		16:59	34,8
2	16:50		17:59	34,8
1	17:50		18:59x	34,8
2	18:50		19:59x	34,8
	Kurs 1	208,8 Km		
	Kurs 2	208,8 Km		

Tabelle 6: Umlaufplan Stunden-Takt



Bei Fahrten über Niederkleveez beträgt die Umlauflänge 322,4 Km.

Diese Umlauflängen sind mit Dieselbussen ohne Probleme zu bewerkstelligen.

Umla	aufplan 90-l	Minuten-Ta	kt	
Busli	nie 999			
Betre	eiber:			
Betri	ebshof:			
Kurs	Plön ZOB	Bosau	Plön ZOB	Km
1	x07:50		8:59	34,8
1	9:20		10:29	34,8
1	10:50		11:59	34,8
1	12:20		13:29	34,8
1	13:50		14:59	34,8
1	15:20		16:29	34,8
1	16:50		17:59	34,8
1	18:20		19:29x	34,8
	Kurs 1	278,8 Km		

Tabelle 7: Umlaufplan 90-Minuten-Takt

4.4.4. EINSATZ VON ELEKTROBUSSEN

Um in der Tourismusregion Holsteinische Schweiz ein nachhaltiges Verkehrsangebot zu bieten, sollten gerade touristische Buslinien emissionsfrei und lärmarm durchgeführt werden. Daher wurde im Rahmen des Projektes auch für die geplante touristische Linie rund um den Großen Plöner See der Einsatz von Elektrobussen geprüft. Nachstehend gibt das Bearbeiterteam wesentliche Hinweise zum Einsatz von Elektrobussen. Weitere Angaben, z.B. auch Bilder lieferbarer Fahrzeuge, befinden sich im Anhang.

Fahrzeuge:

Elektrobusse sind inzwischen auf dem deutschen Markt in unterschiedlichen Längen vorhanden. Auch bei den Herstellern gibt es eine gewisse Vielfalt, auch wenn die namhaften deutschen Hersteller bislang noch nicht über lieferbare Elektrobusse verfügen und diese als Serienfahrzeuge erst für 2020 angekündigt haben. Anhand der aufgrund obiger Überlegungen zu erwartenden Fahrgastzahlen und des vorgeschlagenen Einsatzes eines Fahrradanhängers, empfehlen wir den Einsatz eines Standardbusses (12 m Länge), der mit einer Anhängerkupplung ausgestattet ist. Beispiele für lieferbare Elektrobusse sind im Anhang unter Ziffer 7 zu finden. Hier nur ein kurzer Auszug aus der Liste möglicher Fahrzeuge.



Nr.	Hersteller	Länge	Batterie- kapazität	Reichweite	Motor- leistung	Preis (ca.)
1	Solaris Urbino 12e	12,00 m	60 – 240 kWh	bis 150 Km	160 -240 kW	bis 635.000 €
2	Ebusco 2.1	12,00 m	311 kWh	bis 300 Km	120 kW	500.000€
3	BYD	12,00 m	380 kWh	bis 250 Km	180 kW	420.000€
4	SILEO S12	12,00 m	230 kWh	bis 250 Km	160 kW	440.000 €
5	VDL Citea	12,00 m	122 kWh	100 Km	160 kW	
6	SOR NB12	12,00 m	225 kWh	200 Km	160 kW	480.000€
7	Bluebus 12	12,00 m	240 kWh		160 kW	
8	Linkker 13	12,82 m	55 kWh		142 kW	

Tabelle 8: Übersicht Elektrobusse

Bei den Preisen ist zu berücksichtigen, dass diese nur Orientierungswerte abbilden, da sich die genauen Preise der jeweiligen Fahrzeuge aus der Batteriekapazität, dem gewählten Ladesystem (z.B. OnBoard-Ladegerät) und weiteren Komponenten ergeben. Hinzu kommt, dass erst im Rahmen der jeweiligen Ausschreibung die endgültigen Preise festgelegt werden können. Allerdings ist derzeit bereits ein leichter Rückgang der Preise dank der steigenden Bestellungen und des Auftretens neuer Marktteilnehmer feststellbar.

Reichweiten:

Die Reichweiten aller Elektrobusse sind abhängig von den Batteriekapazitäten, dem gewählten Ladesystem und den Anforderungen des Streckenprofils sowie von den Verbräuchen der Nebenaggregate (z.B. Heizung oder Klimaanlage). Betriebserfahrungen mit den Batteriebussen zeigen deutlich, dass mit einer Ladung ein voller Tagesumlauf gefahren werden kann (Stadtwerke Bonn) oder dass bei Zwischenladung deutlich längere Strecken zurückgelegt werden können, als vorher geplant (Kölner Verkehrsbetriebe). Hersteller wie Sileo, BYD oder Ebusco garantieren heute Tagesfahrleistungen von über 250 km mit nur einer Batterieladung im Normalbetrieb ohne Elektroheizung. Damit sind die meisten Umläufe heute bedienbar. Für die Strecke rund um den Großen Plöner See bedeutet dies, dass im Stundentakt der Tagesumlauf ohne Probleme gefahren werden kann, während beim 90-Minuten-Takt eine Zwischenladung (oder mehrere, je nach Batteriegröße) erforderlich ist.

Beschaffungskosten:

Für Elektrobusse gibt es bislang noch keinen transparenten Markt, da die meisten bislang eingesetzten Fahrzeuge im Rahmen von Förderprogrammen beschafft wurden. Die von BYD und Sileo genannten Preise dürften aber den Zielkorridor angeben, auf den sich auch die Preise der anderen Hersteller hinbewegen. Mit der Bestellung erster größerer Serien kommt auch im Preisbereich Bewegung in den Markt, waren doch die ersten gelieferten Fahrzeuge überwiegend Einzellieferungen mit vielen Sonderbauteilen, die außerdem individuelle Ausrüstungswünsche der Besteller erfüllten.



Wirtschaftlichkeit:

Kostenmodelle namhafter Hersteller belegen, dass die Elektrobusse im Betrieb deutlich wirtschaftlicher als Dieselbusse sind. So gibt es enorme Kostenvorteile beim Strombezug (trotz der höheren EEG-Umlage für Elektrobusse) und vor allem beim Unterhalt, sind doch die Elektromotoren wartungsarm und nahezu verschleißfrei. Auch die Kosten für Umrüstung von Betriebshof und Werkstatt halten sich im Rahmen, zumal diese Aufwendungen ebenfalls zuschussfähig sind. Die bislang vorliegenden Modelle gehen davon aus, dass sich die Mehrkosten für die Anschaffung eines Elektrobusses (ohne Zuschüsse) bereits nach fünf bis sechs Jahren amortisieren und sich damit über die übliche Laufzeit (und Abschreibungsdauer) von mindestens neun Jahren für alle Anwender rechnen. Dies wurde gerade in einem aktuellen Gutachten zur Einführung von Elektrobussen in der Stadt Schaffhausen (Schweiz) wieder bestätigt, wo der Elektrobus mit Schnellladesystem zur Zwischenladung auf Betriebskosten von 8,44 Franken pro km kommt und damit den Dieselbus (8,50 Franken) unterbietet.

4.5. AP5: Definition von Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur Fahrzeugspezifische Anforderungen (Dieselbus):

Für den Einsatz von Dieselbussen gibt es über die Anforderungen an die im Kreis Plön eingesetzten Busse hinaus nur die Forderung nach Anbringung einer Anhängerkupplung für den Betrieb des Fahrradanhängers und nach ausreichendem Platz auf der Sondernutzungsfläche, um genügend Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäck vorzuhalten.

Fahrzeugspezifische Anforderungen (Elektrobus):

Die Anforderungen an die Fahrzeuge ergeben sich insbesondere aus dem gewählten Einsatzspektrum. Um einen möglichst reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, sollten bewährte Fahrzeuge aus größerer Produktion gewählt werden. Aufgrund der oben genannten Umläufe wird vorgeschlagen, Fahrzeuge mit ausreichender Batteriekapazität zu wählen, die während des Betriebstages maximal einmal nachgeladen werden müssen. Die Topografie rund um den Plöner See stellt keine besonderen Herausforderungen für die Busse dar, da keine langen Steigungsstrecken vorhanden sind. Damit reicht auch eine mittlere Motorleistung für diesen Einsatz völlig aus. Den klimatischen Bedingungen in Schleswig-Holstein folgend, muss aber zwingend eine ausreichend dimensionierte Heizung in den Fahrzeugen vorhanden sein, damit diese ganzjährig den Betrieb der "See-Linie" durchführen bzw. außerhalb des sommerlichen Einsatzzeitraumes der "See-Linie" im übrigen Liniennetz verwendet werden können.

Diese Heizung kann elektrisch oder über eine separate Dieselheizung betrieben werden. Der Einsatz der elektrischen Heizung führt zu einer spürbaren Reichweitenreduzierung, was im Winter häufigeres Nachladen erfordern würde.

Auch beim Elektrobus ist die Anhängerkupplung zwingend erforderlich.

Infrastrukturerfordernisse (Dieselbus):

Hier ist nur die Abstellfläche für den/die Fahrradanhänger vorzusehen.



Infrastrukturerfordernisse (Elektrobus):

Neben der oben genannten Abstellfläche für den/die Fahrradanhänger sind beim Einsatz von Elektrobussen einige infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich. Davon ausgehend, dass die Hauptladung der Fahrzeuge über Nacht im Betriebshof erfolgt, sind hier entsprechende Abstellflächen vorzusehen, an denen die Ladegeräte oder Ladesäulen bereitstehen. Die Elektrobusse müssen an jedem Tag dieselben Abstellflächen nutzen können.

Neben der Ladeinfrastruktur ist auch das Stromnetz daraufhin zu überprüfen, ob ausreichende Leistung zur Ladung der Fahrzeuge bereitsteht, was nach den Erfahrungen in bisher durchgeführten Elektrobuskonzepten bei nur zwei Bussen keine Schwierigkeiten bereiten sollte. Sollte das Verkehrsunternehmen eine größere Zahl von Elektrobussen beschaffen wollen, sind die entsprechenden Verstärkungen im Stromnetz vorzunehmen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Arbeit an Hochvoltteilen. Die Arbeiten in diesem Bereich dürfen nur durch Starkstromelektriker (Hochvolttechniker) durchgeführt werden. Die Busbetreiber haben also sicherzustellen, dass entsprechend qualifiziertes Personal zur Betreuung und Wartung der Elektrobusse zur Verfügung steht.

4.6. AP6: Betreiberkonzept für eine touristische Buslinie rund um den Grossen Plöner See

Die Projektbearbeiter gehen davon aus, dass die "See-Linie" in den normalen ÖPNV integriert wird, um die Nutzung von Tarifangeboten wie z.B. dem SH-Tarif zu ermöglichen. Derartige Hinweise gab es von den ÖPNV-Verantwortlichen vor Ort.

Um die Linie besonders für Tagesausflügler attraktiv zu machen, sollte geprüft werden, ob spezielle Kombitickets für Tagesausflügler aus Hamburg/Lübeck/Kiel etc. aufgelegt werden können, die neben der Bahnfahrt auch die Nutzung der "See-Linie" beinhalten.

Um diese Ideen realisieren zu können wäre es sinnvoll, die "See-Linie" als normale Linie von einem der im Kreis Plön tätigen Unternehmen betreiben zu lassen. Dies hätte zudem den Vorteil, dass für die touristische Buslinie keine gesonderten Reservebusse beschafft bzw. vorgehalten werden müssen.

Unter diesen Vorbedingungen ist aus der Sicht der Bearbeiter kein spezielles Betreiberkonzept für diese Linie erforderlich.

4.7. AP7: FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR EINE TOURISTISCHE BUSLINIE RUND UM DEN GROSSEN PLÖNER SEE

4.7.1. VORBEMERKUNGEN

Die Finanzierung der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See teilt sich mit den laufenden und den einmaligen Kosten in zwei Blöcke, bei denen folgende Aspekte berücksichtigt werden müssen.

- Laufende Kosten
 - o Betriebskosten
 - o BUS-Angebot "Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See"
 - o in Abhängigkeit von Linienführung, Verkehrszeit und Fahrplan



- o Einnahmeausfälle des "normalen" ÖPNV
- o Marketing
- Einmalige Kosten
 - o Ertüchtigung der Haltestellen
 - o Fahrzeugausrüstung
 - o Einführungs-Marketing
 - Organisatorische & administrative Begleitung des Projektes

Bei den laufenden Kosten zeigt sich, dass der Auftraggeber hier, bis auf den Bereich des Marketings, nur wenig bis gar keine Einflussmöglichkeit auf die Höhe der Aufwände hat. Im Gegensatz dazu, kann bei den einmaligen Kosten der Aufwand sehr gut vom Auftraggeber gesteuert werden.

4.7.2. BESONDERHEITEN DER FINANZIERUNG TOURISTISCHER ÖV-ANGEBOTE

Die Betrachtungen zur Finanzierung der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See unterscheiden sich nicht prinzipiell von denen eines "normalen" ÖPNV-Angebotes. Es müssen Aufwendungen für die Vorbereitung, Einführung und das Betreiben der Linie ermittelt und Entscheidungen zu Art und Umfang des begleitenden Marketings gefällt werden.

Allerdings unterscheiden sich Angebote des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs in einer Hinsicht deutlich von den übrigen Linienverkehrsangeboten. Während letztere in der Regel Leistungen sind, die vom Aufgabenträger – für den regionalen Busverkehr sind es bekanntermaßen die jeweiligen Landkreise – auf der Basis der Vorgaben der Nahverkehrspläne bestellt sind, werden Ausflugsverkehre im Allgemeinen als "Kürleistungen" des ÖPNV-Angebotes gesehen. Eine vollständige Finanzierung solcher Angebote seitens des Aufgabenträgers ist bundesweit (noch) nicht üblich.

So wird zum Beispiel im seit 11/2016 gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte (Bundesland Mecklenburg-Vorpommern) zwar erstmalig auch die Notwendigkeit der Bestellung von Busverkehren für den Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr auf touristisch bedeutsamen Relationen anerkannt und ein entsprechender Prüfauftrag zur Ermittlung von Art und Umfang zu bestellender Leistungen an die Verwaltungen erteilt. Aktuell zeichnet sich aber bereits ab, dass auch mit dieser erweiterten Betrachtung in der Regel nur eine Fortsetzung bereits bestehender Praktiken möglich ist. So erfolgt seit mehr als 15 Jahren beim touristisch-orientierten Busangebot des "Müritz-Nationalpark-Tickets" (MNP) nur die Finanzierung eines Teils der Leistung aus den ÖPNV-Mitteln des Landkreises – nämlich der Leistungsanteil, der zur Nutzung im Jedermann-Verkehr und im begrenzten Maße für Schüler-, Ausbildungs- und Berufsverkehr anerkannt wird. Der deutlich größere Rest – der "touristische Angebotsteil" – muss aus anderen Quellen gespeist werden. Im Falle des MNP-Tickets erfolgt dies aus den Einnahmen des geltenden Sondertarifs.

Für touristische Verkehre ergeben sich bereits im Hinblick auf die dauerhafte Finanzierung des unmittelbaren Angebotes große Herausforderungen. Diese Verkehre erfordern aber zusätzlich noch zwingend Aufwendungen für ein entsprechendes Marketing. Zum einen sind es Marketingmaßnahmen, die für diese Verkehre aus dem speziellen Aufgabenfeld und den typischen Nutzergruppen resultieren. Potenzielle Nutzer sind i.d.R. Tagesausflügler und Übernachtungsgäste, die für sich die Region neu entdecken und die im Allgemeinen über keine bzw. nur geringe



Kenntnisse über den örtlichen ÖPNV verfügen und auch nicht willens sind, in der Freizeit und im Urlaub das "Fahrgastabitur" zu machen.

Zum anderen müssen sich diese Verkehre im Gegensatz zu den bestellten "normalen" Leistungen im straßengebundenen ÖPNV zumindest mittel- und langfristig "rechnen". Entweder bereits schon bei einer engeren wirtschaftlichen Betrachtung des Verhältnisses Ausgaben zu Einnahmen und/oder im erweiterten Sinn aus Sicht der Initiatoren und Unterstützer aus der Region hinsichtlich der Wirkung auf die touristische und wirtschaftliche Entwicklung. Eine dauerhafte Finanzierung gelingt nach Auffassung der Projektbearbeiter nur unter engagierter Mitwirkung aller Beteiligten (Städte und Gemeinden, Tourismusorganisationen und Leistungsträger entlang der Route). Sie ist nur gesichert, wenn alle Partner für sich selbst den Eindruck gewinnen können, dass sich der Aufwand lohnt. Eine Evaluation der Maßnahme in bestimmten Zeitabständen ist dafür ebenso hilfreich wie ein passgenaues Marketing nach außen und innen.

4.7.3. AP 7.1: KALKULATION/KOSTENPLANUNG FAHRBETRIEB

Der Fahrbetrieb verursacht den weitaus größten Teil der laufenden Kosten

Die Kostenplanung Fahrbetrieb erfolgt auf der Basis der unter Pkt. 4.2 und 4.4 vorgeschlagenen Linien- und Fahrplankonzeption und der daraus resultieren Fahrzeug- und Dienstplanung. Dabei werden die erarbeiteten unterschiedlichen Varianten berücksichtigt.

Es sind zwei Kostenblöcke zu beachten:

a) Betriebskosten

In Abhängigkeit von Linienführung, Verkehrszeit und Fahrplan ergeben sich aus dem anzusetzenden Kalkulationswert des Aufwandes pro Fahrplan-Kilometer die Erstellungskosten für den Ausflugs-Busverkehr.

Die Kosten pro Fahrplan-Kilometer können aufgrund des allgemeinen Lohnniveaus in der jeweiligen Region, der sparten- bzw. unternehmensbezogenen Tarifabschlüsse und der individuellen Kalkulation der jeweiligen Verkehrsunternehmen mitunter deutlich differieren. Im Ergebnis von Vorabstimmungen gehen die Projektbearbeiter davon aus, dass im Falle einer positiven Entscheidung für dieses Vorhaben die kreiseigene VKP Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH mit der Leistungserstellung beauftragt wird. Eine mögliche diesbezügliche Einigung haben bereits die ÖPNV-Verantwortlichen der Landkreise Plön und Ostholstein signalisiert.

Für die Kalkulation wird ein Betrag von 2,20 € / Fahrplankilometer (netto) angesetzt, der sich in den Gesprächen mit den ÖPNV-Verantwortlichen als realistischer Wert herauskristallisiert hat.

b) Einnahmeausfälle des "normalen" ÖPNV

In Streckenabschnitten, in denen die Ausflugslinie parallel zu Linien des "normalen" straßengebundenen ÖPNV verkehrt, kann es bei einer denkbaren Anwendung des Finanzierungsmodells "Fahren auf Kurkarte" durch die damit mögliche kostenfreie Fahrt von (Übernachtungs-)Gästen auf der Ausflugslinie zu Einnahmeausfällen bei den übrigen Angeboten kommen. Fahrgäste mit Kurkarte sind dann nicht mehr Barzahler und mindern die Fahrgeldeinnahmen. Ein Verlagerungseffekt vom parallellaufenden Linienverkehr ist besonders im Abschnitt Plön – Ascheberg möglich, wo zwar neben der geplanten Ausflugslinie ein relativ dichtes Fahrtenangebot besteht; die Wahl des potenziellen touristischen Fahrgastes könnte aber aufgrund



des oben genannten attraktiven Tarifangebotes und auch eines speziellen touristischen Marketings mehrheitlich zugunsten der Ausflugslinie ausfallen.

Diese Einnahmeausfälle sind planerisch vor Start des neuen Angebotes extrem schwer zu ermitteln, da Nutzerzahlen seriös nicht abzuschätzen sind und keine belastbaren Zahlen über die derzeitige Inanspruchnahme der bestehenden Linien vorliegen. Außerdem existiert aktuell entlang der vorgesehenen Route der Ausflugslinie in weiten Teilen nur ein stark begrenztes Linienverkehrsangebot; weitere Relationen werden derzeit überhaupt nicht bedient. Somit handelt es sich beim Angebot der "See-Linie" weitestgehend um Neuverkehre.

Angesichts der genannten Problematik wird vorgeschlagen, nach dem Prinzip des gegenseitigen Vertrauens zwischen Auftraggeber und Verkehrsunternehmen einen Verrechnungsbetrag des Einnahmeausfalls zu vereinbaren. Dieser Wert muss zumindest beim Start der Linie und für das erste Betriebsjahr Gültigkeit besitzen. Bei Bedarf ist für die Folgejahre eine Anpassung auf Basis der nachgewiesenen Zahlen der kostenlosen Nutzung der Ausflugslinie mit der Kurkarte vorzunehmen.

Generell hat der Auftraggeber in den Positionen a) und b) – mit Ausnahme der Gestaltung des Angebotes – keine oder nur geringe Möglichkeiten, das Kostenniveau zu beeinflussen.

Wie bereits dargestellt, unterscheiden sich die Varianten des Betriebsprogrammes aufwandsseitig deutlich. Damit wird die Entscheidung für eine bestimmte Variante elementar notwendig.

Im Folgenden werden die auf der Basis des oben genannten Kilometerpreises abgeschätzten jährlichen Kosten für die unterschiedlichen Betriebsprogramme in Form einer tabellarischen Übersicht dargestellt.

Variante	Takt	01.0431.10.	01.1131.03.	Fahrten	Kosten /Fahrt	Gesamtbetriebs- kosten
1	Stundentakt	214 Tage	151 Tage	3.480	85,00€	295.800,00 €
2.1	90-Min. Takt	214 Tage	151 Tage	2.920	85,00€	248.200,00 €
2.2	90-Min. Takt saisonal	15.0505.09. tägl. von 9 – 18 Uhr = 123 Tage		861	85,00 €	73.185,00 €
2.3	90-Min. Takt nur Sa/So/Feier- tage	15.05.–05.09. wie vor = 36 Tage		252	85,00€	21.420,00€

Tabelle 9: Kostenkalkulation

Die vorstehende Tabelle geht davon aus, dass die Linie ganzjährig betrieben wird und die Fahrzeugkosten sich auf ein ganzes Jahr verteilen. Die bei einem Saisonbetrieb anfallenden Mehrkosten des Busunternehmers für die Bereithaltung von Fahrzeug und Personal können von den Projektbearbeitern nicht seriös abgeschätzt werden und sind daher von dem/den Verkehrsunternehmen zu benennen.

Bei einem – von den Projektbearbeitern bezüglich der Kundensicht verworfenen – ausschließlichen Betrieb der Linie an Wochenenden und Feiertagen gehen wir davon aus, dass das benötigte



Fahrzeug aus der allgemeinen Betriebsreserve des Verkehrsunternehmens gestellt werden kann und damit keine ganzjährigen Zusatzkosten verursacht.

c) Marketing

Für einen erfolgreichen Betrieb sind Marketingkosten nicht nur bei der Einführung des neuen Angebotes (und damit als Bestandteil des Kostenblockes "Einmalige Kosten"), sondern auch im Kostenblock "Laufende Kosten" einzuordnen und deren Finanzierung fortlaufend sicherzustellen. Die Möglichkeit einer projektbezogenen Finanzierung aus Drittmitteln besteht zwar prinzipiell; allerdings nur innerhalb der begrenzten Projektlaufzeit (z.B. in den ersten 2-3 Jahren). Anschließend müssen auch diese Mittel – neben den reinen Betriebskosten – dauerhaft aufgebracht werden!

Die fortwährenden Marketing-Aktivitäten müssen sich über den gesamten Betriebszeitraum erstrecken und bei nur saisonalen Betrieb darüber hinaus jeweils in der Vor- und Nachbereitung der Saison.

Die Einführung und der nachhaltige Betrieb der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See sollte aus Sicht der Projektbearbeiter als Gemeinschaftsprojekt der Anliegerkommunen gemeinsam mit den Touristikern vor Ort und der Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz (TZHS) – unterstützt durch die Landkreise Plön und Ostholstein – und durch Mobilitätspartner erfolgen. Natürlich ist dabei als Mobilitätspartner zuerst das Busverkehrsunternehmen selbst zu nennen, das die Ausflugslinie betreibt. Nach Möglichkeit sollten aber zusätzlich Partner mitwirken, die Aktivpartner in einem aus Nutzersicht wünschenswerten "Touristischen Verkehrsverbund rund um den Großen Plöner See" sein könnten. So zum Beispiel die Plöner Motorschifffahrt GmbH, die DB Regio Schleswig-Holstein oder Fahrradverleiher.

Diese Partner können als "Netzwerk Mobilität & Tourismus" (NMT) gemeinsam tätig werden. Ein solches Netzwerk existiert beispielsweise seit 2015 in der Müritz-Region

Das NMT entscheidet über das Angebot (Fahrtroute mit zu bedienenden Haltestellen, Fahrplan und Betriebszeiten), bestimmt Art und Weise und Umfang der Marketingaktivitäten rund um die Ausflugslinie auf der Basis eines zu erstellenden Marketing-Konzeptes und sichert die Finanzierung des touristischen Verkehrs. Es tritt quasi als Auftraggeber gegenüber dem Landkreis auf, der als Besteller aller Leistungen im straßengebundenen ÖPNV fungiert.

Die Partner des NMT verfügen über vielfältige Möglichkeiten der Kommunikation (Information und Werbung) – singulär in ihrem unmittelbaren Wirkungs- und Verantwortungsbereich und gemeinschaftlich als Netzwerk; das Ausnutzen der dadurch gegebenen Synergieeffekte wirkt kostendämmend und stärkt das NMT.

Ein detailliertes Marketingkonzept zur Bewerbung und Vermarktung der "See-Linie" ist im Rahmen der Umsetzungsstudie zu erarbeiten.

4.7.4. AP 7.2: KALKULATION/KOSTENPLANUNG INVESTITIONEN FAHRZEUGE UND HALTESTELLEN

In diesem Arbeitspaket werden die jeweiligen Kosten für die von den Projektbearbeitern empfohlene Ertüchtigung der Fahrzeuge und der Infrastruktur für eine Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See ermittelt und plakativ zusammengestellt.

Die Ermittlung der Investitionskosten kann im Rahmen des vorgegebenen Zeitplanes und des begrenzten Budgets nur überschlägig anhand von Vergleichswerten aus der Literatur und nach



Kenntnis ähnlich gelagerter Fälle aus bereits durch team red bzw. dem Büro mobilität+tourismus (m+t) bearbeiteten Projekten erfolgen. Angebotsabfragen zum Beispiel bei den Fahrzeugherstellern oder Haltestellenausrüstern konnten im vorgegeben Bearbeitungszeitraums nicht realisiert werden.

Kalkulation/Kostenplanung Investitionen Fahrzeuge

Die Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See kann mit "herkömmlichen" Bussen – also mit den im Bestand der Verkehrsunternehmen befindlichen geeigneten Linienbusse mit Dieselmotoren – betrieben werden. Die Bearbeiter gehen davon aus, dass die geplanten Leistungen ohne Aufstockung des derzeitigen Fahrzeugbestandes erbracht werden können. Investitionen hinsichtlich der Beschaffung zusätzlicher Dieselbusse fallen demnach nicht an.

Die konzipierte Tourismuslinie rund um den Großen Plöner See würde sich aber aus Sicht der Projektbearbeiter besonders gut als Modellprojekt zur Anwendung einer neuen Technologie auf dem ÖV-Sektor eignen – dem Einsatz von batterieelektrisch betriebenen Bussen. Auf dem Markt existiert bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Elektrobus-Modelle. Die Betrachtung der Thematik "Möglicher Einsatz von Elektrobussen" erfolgt oben unter Pkt. 4.4.4 und 4.5. Für diesen Fall wurden überschlägig die Fahrzeugkosten ermittelt.

Unabhängig von der Fahrzeugfrage – mit ihren ggf. zu berücksichtigenden Auswirkungen auf die Investitionskosten – sind aus Sicht der Bearbeiter Investitionen erforderlich, die sich aus dem besonderen Charakter des neuen Angebotes ergeben. Als Ausflugslinie ist das Angebot vorrangig auf die Bedürfnisse von Kunden im Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr auszurichten. Daraus ergeben sich die nachstehenden Vorschläge für zusätzliche Ausstattungen/Ausrüstungen an und in den Bussen und an Haltestellen. Diese werden im Folgenden "Touristische Zusatzausstattungen" (TZA) genannt.

Weiterhin sind Investitionen zu berücksichtigen, die auf der Ausflugslinie eine Fahrradmitnahme im Linienverkehr ermöglichen. So zum Beispiel Fahrradanhänger oder Fahrrad-Heckträger.

Die Gäste und Besucher, aber auch die Bewohner der Region, die das neue, speziell auf die Bedürfnisse des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs ausgerichtete Angebot nutzen wollen, sollten nach Auffassung der Projektbearbeiter auch in den eingesetzten Bussen besonders nutzerfreundliche Fahrgastinformationen und Elemente einer integrierten Mobilität & Tourismus-Werbung vorfinden. Dazu bedarf es der TZA und spezieller Werbungen.

In verschiedenen Projekten von touristischen Linienverkehren im Bundesland Brandenburg, die team red bzw. das büro m+t, in jüngerer Vergangenheit begleiten durften (Rheinsberger Seenbus, Werbellinseebus, Ausflugslinien im Seenland Oder-Spree) wurden in Abhängigkeit von den Wünschen der Auftraggeber und den finanziellen und technischen Möglichkeiten verschiedenste Ausführungsarten der TZA gewählt.

Weitere Anwendungen existieren bzw. existierten auf den Bussen der Müritz-Nationalpark-Linie (einem vorrangig touristisch genutzten Linienverkehr durch den Müritz-Nationalpark im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern), im Linienverkehr mit Straßenbahnen und Bussen der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (klassisches Fahrgastfernsehen mit einem besonderen Schwerpunkt auf touristische Information) oder in den 2010er Jahren mit dem Projekt "train-stories" auf den Zügen der Nord-Ostsee-Bahn in Schleswig-Holstein (Audio-Infotainment-System, individuell für Fahrgäste nutzbar über eingestöpselte Kopfhörer).



Die TZA für die Fahrzeuge können allgemein wie folgt ausgeführt sein:

- Spezielle Angebotsinformationen in Print- oder Digital-Ausführung an und in den Fahrzeugen
- Informationen zum Linienweg, zum Fahrziel und zu den Zwischenhaltestellen
- Touristische Informationen während der Fahrt
 - Ansagen manuell durch einen mitfahrenden Guide oder digital durch eingespielte Ansagetexte

oder

- Einrichtungen des "Fahrgastfernsehens" ein oder mehrere Monitore, auf denen vorgefertigte Texte und Grafiken und auch Videosequenzen eingespielt werden
- Spezielles "Ausflugslinien"-Branding (Eigenwerbung) auf den Bussen, um diese Fahrzeuge als Bestandteile des besonderen Angebotes "See-Linie" kenntlich zu machen

Beim Einsatz von "normalen" Bussen ist zu erwarten ist, dass die für die Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See nötigen Fahrzeuge dem allgemeinen Fahrzeugpool des Verkehrsunternehmens entstammen und keine Linienbindung der Fahrzeuge möglich sein wird. Damit muss die TZA der auf der Ausflugslinie eingesetzten Busse entweder leicht montierbar bzw. demontierbar sein (zum Beispiel Steckschilder wie beim Rheinsberger Seenbus), leicht einstellbar sein (digitale Linien-/Richtungskennzeichnung) und/oder nichtstörend bei Einsätzen auf anderen Linien sein. Mit der Eigenwerbung könnte sogar "linienferne" Werbung für das Angebot erfolgen.

Im einfachsten Fall erfolgt die Kennzeichnung der Fahrzeuge auf der Ausflugslinie durch neuprogrammierte Inhalte der digitale Innen- und Außen-Anzeigen. Hier sollten im Wechsel mit der obligatorischen Liniennummer und dem Fahrtziel nach Möglichkeit der werbende Linienname ("Ausflugslinie…") und touristisch interessante Zwischenziele ("über Dersau, Bosau…") erscheinen.



Abb. 12: Ausflugslinie Schlaubetal, Land Brandenburg (Foto: Volkmar Wagner)



Statische Informationen, wie die o.g.
Steckschilder, und großformatige
Liniennetzpläne mit touristischen
Zusatzinformationen ergänzen das
Informations- und Werbeangebot. Dazu
kommen Prospektständer an geeigneter Stelle
(direkt am Einstieg oder im Mehrzweckbereich
gegenüber der 2. Tür).

Eine Ausführungsart zeigt das Beispiel vom Rheinsberger Seenbus in Abbildung 12.

Generell ist zu empfehlen die "statische" TZA dauerhaft in ausgewählten Bussen zu installieren



Abb. 13: Information im Fahrzeug (Foto: Volkmar Wagner)

und möglichst auf temporäre Ausstattungen zu verzichten. Der Investitionsaufwand wird dadurch zwar etwas größer; dieser Nachteil relativiert sich aber durch ein einfaches Handling im Fahrzeugeinsatz (nicht vor jedem Einsatz müssen die Busse aufwändig bestückt werden) und der Werbewirkung für die Ausfluglinie beim Fahrzeugeinsatz außerhalb dieser.

Ähnlich verhält es sich mit attraktiver Eigenwerbung. Hier genügt die Anbringung an einigen wenigen Bussen. Es muss allerdings gestalterisch abgesichert sein, dass der Fahrgast diesen Bus, wenn er auf einer anderen Linie unterwegs ist, nicht als seinen "Ausflugsbus" identifiziert, den er in diesem Augenblick nutzen könnte. Ein Beispiel für die auffällige Gestaltung von Fahrzeugen für spezielle Linien sind die Busse der Museumsuferlinie 46 in Frankfurt am Main. Hier gibt es auch spezielle Werbemittel.



Abb. 14: Bus für die Museumsuferlinie in Frankfurt am Main (Foto: Johannes Theißen)



Abb. 15: Linienprospekt (Quelle: traffiQ GmbH)



Nachfolgend wurden überschlägliche Kosten für die TZA an und in Fahrzeugen ermittelt:

1. FA	HRZEUGAUSSTATTUNG		
1.	Innenaustattung		
1.1.	Großformatiger kartographischer L (min. A3quer-Format, besser A2qu	•	
	A) Gestaltung		300,- €
	B) Herstellung (Klebefolie)	5 Busse; ca. 20,- € / Stck.	100,-€
1.2.	Prospektspender		
		5 Busse; ca. 30,- € / Stck.	150,- €
		KOSTEN	l: ca. 550,- €
2	A. O I		
2.	Außenkennzeichnung		
2.1.	Steckschilder	Ausstattung und Aufwand noch	
2.2.	Digitale Anzeigen	festzulegen	
			KOSTEN: ?

Tabelle 10: Zusammenstellung Aufwand Fahrzeugausstattung.

Kalkulation/Kostenplanung Investitionen Haltestellen

Die Akzeptanz eines neuen Angebotes bei seinen potenziellen Nutzern wird nicht nur vom Verkehrsangebot, sondern vor allem von der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge und von einer umfangreichen und ansprechenden Information und Werbung bestimmt.

Bisher findet im Allgemeinen der sogenannte Haltestellenkomfort (bauliche Ausgestaltung und Fahrgastinformation) noch zu wenig Beachtung. Die Kunden erleben den Zugang zum System – im wortwörtlichen und im übertragenen Sinn – vor Ort zuerst einmal an der Haltestelle. An dieser Stelle können objektive und subjektive Faktoren besonders stark die individuelle Wahrnehmung der Angebote von Bahnen und Bussen beeinflussen und Entscheidungen zur Nutzung des Systems ÖPNV prägen.

So erfüllen zum Beispiel zwar Bushaltestellen "auf der grünen Wiese" – ohne einen Mindeststandard an Zugangs-, Aufenthalts- und Zustiegsqualität (= das sprichwörtliche "einsame" Haltestellenschild mit Fahrplanaushang am Fahrbahnrand) – die im Personenbeförderungsgesetz PBefG an die Verkehrsbetriebe gestellten Anforderungen, bieten aber im Regelfall keinen attraktiven "Einstieg ins System".

Bei den Bushaltestellen obliegt den Verkehrsunternehmen die Ausstattung und Vorhaltung der Ausrüstung gemäß PBefG. Die Aktualisierung der Fahrgastinformation erfolgt zum Fahrplanwechsel bzw. bei zwischenzeitlicher Notwendigkeit; eine Überprüfung des Zustandes und die Ausführung ggf. erforderlicher Reparaturen erfolgt eher zustandsbezogen und nur in wenigen Fällen vorbeugend. Die



Kommunen sind verantwortlich für die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle und für die Einhaltung von Ordnung und Sauberkeit. Wartehallen werden im Rahmen von Investitionen oder z.B. in Verbindung mit Verträgen zur Verkehrswerbung errichtet. Aus Nutzersicht ist die permanente Pflege und Wartung der Haltestellen nicht in jedem Fall zufriedenstellend gewährleistet.

In der Projektregion stellt sich die aktuelle Situation an den Zugangspunkten zum System ähnlich der beschriebenen Form dar. Prinzipiell unterscheidet sie sich damit nicht von anderen ländlichen Regionen in Deutschland. Auch entsprechen derzeit nur ganz wenige Haltestellen den Bestimmungen des §8 Abs. 3 PBefG bezüglich des barrierefreien Zustiegs.

Im Bereich rund um den Großen Plöner See entlang der vorgesehenen Route der Ausflugslinie besteht folgender Status quo:

- Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist an einer Vielzahl von Standorten möglich; derzeit sind es in der Projektregion zwei ZOB an den Bahnstationen (Plön und Ascheberg) mit der Verknüpfung SPNV <> Ausflugslinie und im weiteren Linienverlauf insgesamt bis zu 26 Bushaltestellen
- Bahnstationen und Bushaltestellen
 - o haben stark differenzierte Bedeutung;
 - verfügen über unterschiedlichsten Standard (zum Beispiel hinsichtlich baulicher Ausbildung & Barrierefreiheit, Fahrgast-Unterstellmöglichkeiten, Informationsausstattung);
 - haben einen sehr unterschiedlichen Erhaltungs- und Pflegezustand eine Systematik in der Betreuung ist nur schwer erkennbar;
 - leiden unter Eigentums- und Zuständigkeitsgrenzen (zum Beispiel für Hinweisbeschilderung, Zuwegung oder Beleuchtung). Vielerorts lässt sich deshalb kein "Zugang zum System aus einem Guss" erkennen;
 - sind bisher nur in wenigen Fällen wirkliche "Visitenkarten umweltfreundlicher Mobilität".

Anforderungen an die künftige Ausstattung der "See-Linie":

Um das geplante Angebot der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See auch hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur attraktiv für die potenziellen Hauptkunden (Tagesbesucher und Übernachtungsgäste) zu gestalten und vorhandene Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel langfristig an das neue Angebot zu binden und möglicherweise sogar Neukunden – vor allem auch die sog. "Wahlfreien" – zu gewinnen, bedarf es vermehrter Anstrengungen, den Zugang zum System so attraktiv wie möglich zu gestalten. Hier sind nicht nur Verkehrsunternehmen und Kommunen in der Pflicht, sondern es sollten zunehmend auch Partner, zum Beispiel aus der Tourismuswirtschaft, gewonnen werden, die direkt oder indirekt von einer besseren Erreichbarkeit der Region profitieren. Dazu könnten z.B. auch Patenschaften von Tourismusbetrieben für "ihre" Haltestelle beitragen.

Ein Weg dazu ist die signifikante und nachhaltige Verbesserung der Stationen und Haltestellen entlang des geplanten Linienweges der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See. In der Projektregion wurden leider in jüngerer Vergangenheit nur begrenzte Anstrengungen in diesem Sektor unternommen. Während entlang des Linienweges an den Bushaltestellen die Wartehallen im Allgemeinen einen befriedigenden Zustand aufweisen, ist die Haltestellenausstattung (Haltestellenmaste mit H-Schild; Fahrplaninformation) wie beschrieben vielfach nur PBefG-Minimalstandard. So fehlen beispielsweise jede Art von Linienübersichten (Liniennetzpläne),



Tarifübersichten und weiterführende Informationen. Diese "Standardausstattung" mag zwar gewohnheitsmäßig "ausreichend" sein, ist aber wenig verkehrswerbend und animiert nicht zu "Entdeckungsreisen" im System, was besonders für "Nicht-Kenner" und Gelegenheitsfahrgäste (hier besonders die durch das Angebot Ausflugslinie speziell angesprochene Klientel der Fahrgäste im Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr) ein Hinderungsgrund zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel darstellen kann.

Andere Regionen Deutschlands befinden sich nach entsprechenden politischen und unternehmerischen Entscheidungen bereits auf dem Weg der Ertüchtigung der Infrastruktur auch des straßengebundenen ÖPNV: So wurden und werden im Bundesland Brandenburg in den Landkreisen Barnim und Uckermark zahlreiche Bushaltestellen baulich dem neuesten Standard angepasst; in der Regel im Zusammenhang mit Straßenausbauten bzw. Rekonstruktionen, teilweise

Abb. 16: Werbellinseebus H Joachimsthal, Kaiserbahnhof (Foto: Volkmar Wagner)

aber auch als separate
Investitionsmaßnahme bei nachgewiesener
(touristischer) Bedeutung. Auch werden
kontinuierlich Wartehallen ersetzt bzw. neu
aufgestellt. Und es werden
Haltestellenausrüstungen neuer Ausführung
installiert, die eine deutlich attraktivere und
nutzergerechtere Ausbildung aufweisen.

So zum Beispiel stattete im Jahr 2010 die "Kreisverkehrsgesellschaft" Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG) im Auftrag des Landkreises Barnim als Investitionsmaßnahme fast alle Haltestellen der touristischen Linie 917 "Werbellinseebus" mit neuen Haltestellenstelen und auch mit einer touristischen Zusatzausstattung aus.

Empfehlung:

Im Zusammenhang mit einer im Rahmen der nach EU-Gesetzgebung und den Bestimmungen des PBefG nötigen Herstellung der Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 ohnehin zu erstellenden "Strategie der Ertüchtigung der Zugangsstellen" kann mittel- und langfristig eine signifikante Verbesserung der Situation erreicht werden. Kommunen – und auch potenzielle Partner – erreichen Planungssicherheit durch ein solches Konzept und einen konkreten Fahrplan für die Umsetzung, auf dessen Basis dann auch Fördermittel akquiriert werden können. Gegenüber der Bevölkerung und den Nutzern des ÖPNV wird auch in diesem Punkt ein zielstrebiges Engagement von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Kommunen erkennbar. Die Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See könnte hier eine Pilotfunktion übernehmen durch:



- Aufstellung einer "Haltestellen-Hierarchie" entsprechend ihrer verkehrlichen und gesellschaftlichen Bedeutung → Auswahl örtlicher "Kristallisationspunkte"
- Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur Ertüchtigung und zum nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Betrieb der ausgewählten Stationen & Haltestellen.
- Herausstellen der als "priorisierte Zugangsstellen" definierten Haltestellen der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See, die zugleich auch als Stadt- und Tourismus-Info-Punkte ausgestaltet werden können.

Als kurzfristiges Ziel sollte nach Auffassung der Projektbearbeiter entlang der geplanten Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See in jedem bedienten Ort zumindest eine Bushaltestelle entsprechend ertüchtigt werden und den barrierefreien Zugang ermöglichen.

Diese "neuen" Haltestellen könnten eine Rolle analog der Bahnhöfe in früheren Zeiten erfüllen, die die Anbindung der Orte "an die weite Welt" sicherstellten und als "Entree" des Ortes wertgeschätzt und entsprechend betreut wurden. Gleichzeitig bieten sie neue Möglichkeiten der Konzentration wesentlicher Informationen und Funktionen an einer markanten Stelle, die von Einheimischen und Gästen gleichermaßen gut erreichbar ist. Für einen sich als Vision entwickelnden "Touristischen Verkehrsverbund Holsteinische Schweiz" stellen sie jeweils kleine intermodale Verknüpfungspunkte dar

Empfohlener Standard:

- Moderne, funktionell hochwertige Haltestellenausrüstung (DIN-gerechtes H-Schild; mit Reflexfolie zur besseren Sichtbarkeit bei trübem Wetter, in der Dämmerung und nachts, siehe Musterentwurf Titelseite), einheitliches Erkennungszeichen "See-Linie"
- erweiterte Fahrgastinformation entsprechend eines noch zu entwickelnden Standards für touristisch bedeutsame Haltestellen (= "touristische Zusatzausstattung" TZA)
- DIN-gerechte Gestaltung der Haltestelle (barrierefreier Zugang und Zustieg)
- Nutzergerechte Ausleuchtung der Haltestelle; Sicherstellung der Sichtbarkeit aller Informationen (Fahrgastinformation, Zusatzinformationen) auch bei Dunkelheit
- Ausstattung mit einer Wartehalle, die funktionell allen Anforderungen entspricht (ausreichender Witterungsschutz) und die nach Möglichkeit bereits über eine Info-Vitrine verfügt bzw. deren Anbringung gestattet; Beachtung der Kriterien der subjektiven Sicherheit (wenn erforderlich besonders Vandalismus-resistent, aber ohne intransparente Vollverblechung = Lochbleche oder Gitternetzmatten wie in Schweden)
- Zusätzliche Info-Vitrine für erweiterte ÖPNV-Informationen (Liniennetzplan, Ortsplan mit ÖV-Linien und Haltestellen, ggf. Haltestellenumgebungsplan, touristische Zusatzausstattung) und Ortsinformationen (touristische Informationen /ggf. kombiniert mit Werbung für ortsansässige Leistungsträger – Refinanzierungsmöglichkeit, Informationen der Verwaltung, "Schwarzes Brett")
- Bei Bedarf Ausrüstung für Bike & Ride (zumindest qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten / Überdachung, ggf. Fahrradboxen an stark frequentierten Haltestellen)

Bei den bereits genannten Projekten von touristischen Linienverkehren im Bundesland Brandenburg wurde die herkömmliche Haltestellenausrüstung gemäß PBefG (H-Schild am Mast und Fahrplanaushängen) auch mit Elementen einer "Touristischen Zusatzausstattung (TZA)" ergänzt. Diese wurde in Form von je zwei zusätzlichen Fahrplankästen im A3-Querformat pro Richtungshaltestelle ausgeführt. Im Sinne eines "ausflugslinienspezifischen" Corporate Design



erhielten diese Fahrplankästen eine eigene Kennfarbe um sich gestalterisch von den "normalen" Fahrgastinformationen abzusetzen.

Auf den zur Verfügung stehenden zusätzlichen Informationsflächen wird das touristisch nutzbare ÖV-Angebot (entweder spezielle "Ausflugslinien", die i.d.R. nur saisonal verkehren oder geeignete Angebote des "normalen" Linienverkehrs), nutzergerecht präsentiert:

- 1 Stück Infofläche, Format A3quer, mit allgemeinen Informationen zum Angebot, Linienfahrplan mit allen Unterwegs-Haltestellen, Tarifinformationen, weitere Service-Informationen (z.B. zur Fahrradmitnahme). Diese Inhalte werden an allen Haltestellen der Linie, die mit TZA ausgestattet sind, einheitlich verwandt – der Fahrplanaushang muss natürlich dabei richtungsbezogen erfolgen.
- 1 Stück Infofläche Format A3quer, mit (geographischem) Liniennetzplan mit Darstellung der POI (Points of Interest). Im Liniennetzplan ist das touristisch nutzbare Angebot hervorgehoben; die übrigen ÖV-Angebote und ggf. weitere Mobilitätsangebote (z.B. Fahrgastschifffahrt, Fahrradverleih) sind im Sinne einer zumindest kommunikativen Verknüpfung mit darzustellen. Weiterhin werden ortsbezogene Detailinformationen gegeben (zum bedienten Ort bzw. Ortsteil, zu den POI, zu touristischen Angeboten und ggf. zu Standort, Leistungen, Öffnungszeiten der Informations- und Servicestellen). Hilfreich ist die Verwendung von Ortsplänen, in denen die lokalen Ziele in der Beziehung zum Haltestellenstandort erkennbar sind.

Diese Inhalte müssen an den Haltestellen der Linie, die mit TZA ausgestattet sind, standortscharf erstellt und ausgehangen werden, da sie ortsspezifische Informationen enthalten. Beide Richtungshaltestellen eines Zwischenstopps erhalten identische Aushänge. Im Liniennetzplan, der für die ganze Linie erstellt wird, wird der spezielle Haltestellenstandort markant herausgehoben.

Mit der hier für die geplante Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See empfohlenen Ausstattung der Haltestellen erhält das neue Angebot einen markanten Außenauftritt vor Ort. Für die potenziellen Nutzer wird der Einstieg ins System erleichtert und mittels der TZA wird ein konkreter Schritt der regionalen/lokalen Verbindung Mobilität & Tourismus begangen.

Es wird empfohlen zumindest einen Teil der Haltestellen der "See-Linie" mit TZA auszustatten.



Abb. 17: TZA Ausflugslinie Schlaubetal (Foto: Volkmar Wagner)

Um den Kunden einen einheitlichen "neuen" Auftritt des ÖPNV an den ausgewählten Haltestellen zu offerieren, sollten in diesem Zusammenhang auch die Aushänge des "normalen" Linienverkehrs mit erneuert werden. Für die Montage der dann erforderlichen Anzahl von A3-querformatigen Fahrplankästen (im Regelfall mit TZA 3 Stück, im Ausnahmefall bei nötigem Aushang zahlreicher Abfahrtspläne auch 4 Stück) bietet sich die Verwendung einer Drehvorrichtung am Haltestellenmast an. Sie gestattet die Anbringung aller Informationen in einer nutzgerechten Blickhöhe.

In der überschläglichen Ermittlung des einmaligen Aufwandes für die Ertüchtigung der Haltestellen wird in einer 1. Stufe ("Minimalprogramm") die Ausstattung von ca. der Hälfte der Haltestellen entlang des Linienweges vorgeschlagen.



Es ergibt sich der nachstehend dargestellte Netto-Aufwand:

	nfrastruktur ouristische Schwerpunkthaltestellen		/netto/
•	odristische Schwerpankthaltestehen		/ lictto/
1.1.	* PLön, ZOB		
1.1.	(Start + Ziel, Verknüpfungspunkt Bahn - Bus)	Wartehalle	
1.2.	* Ascheberg, ZOB		
1.2.	(Verknüpfungspunkt Bahn - Bus)	Wartehalle	
		→ großformatige Klebefolie (Fahrplan, Kartografie + touristische Infos,	
		Tarifinfos, Allgemeine Tipps) in Wartehalle	
		Gestaltung, Produktion + Montage	
		2 Stck. großformatigen Wartehalleninformationen	ca. 600,- €
	* 12 Stck Zwischenhaltestellen XXX		
1 2	(Auswahl noch festzulegen;		
1.3.	Ausstattung der Hälfte der		
	Haltestellen angenommen)	je 2 Richtungshaltestellen, Info i.d.R. außerhalb der Wartehallen	
		Beschaffung Fahrplankästen + Befestigungen	
		∑an 24 Richtungs-Haltestellen je 3 <u>A3quer-Fahrplankästen</u> an Drehgestell	
		davon jeweils * 2 x A3quer für Touristische Zusatzausstattung	
		* 1 x A3quer für reguläre Fahrpläne	ca. 4.500,- €
		geschätzte KOSTEI	N: ca. 5.100 €

Tabelle 11: Zusammenstellung Aufwand Infrastruktur

Zusätzlich zu den Kosten der Infrastruktur an den Haltestellen sind beim gegebenen Mengengerüst folgende überschlägliche Aufwendungen für die Erstellung der Aushänge zu berücksichtigen:

3. ERSTELLUNG DER AUSHÄNGE	/netto/
A) Template für Haltestellen-Info (A3quer-Format)	
für Eintrag der ortsbezogenen Texte	ca. 300,- €
B) Erstellung Aushang "Allgemeine Infos + Tarife" (A3quer-Format)	ca. 75,- €
C) Bearbeitung Kartografie Kartenausschnitte aus der Rad- und Wanderkarte 1:50.000 mit * Eintrag der Ausflugslinie	
* Eintrag der Haltestellen (richtungsbezogen)	ca. 575,- €
D) Erstellung von Haltestellenumgebungskarten 12 separate Darstellungen (ca. 75,- €/Stck.)	ca. 900,- €
E) Druck von 2 x 12 x 2 = 48 Aushängen (A3quer-Format, 4C, 118g-Papier)	ca. 100,- €
F) Gestaltung & Produktion für großformatigen Wartehallenaushänge an den ZOB Plön u. Ascheberg (bereits unter "1. Infrastruktur" erfasst)	
Σ KOSTEN:	ca. 1.950,- €

Tabelle 12: Zusammenstellung Aufwand Aushänge



Im vorgeschlagenen Mengengerüst ergibt sich für die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen überschläglich folgender Gesamtaufwand:

ZUSAMMMENSTELLUNG GESAM	TAUFWAND		
Überschlägliche Schätzung			/ netto/
1. FAHRZEUGAUSSTATTUNG			550,-€
2. INFRASTRUKTUR			5.100,-€
3. AUSHÄNGE			1.050 €
3. AUSHANGE			1.950,- €
		∑ KOSTEN:	ca. 7.600, - €

Tabelle 13: Zusammenstellung Gesamtaufwand

4.7.5. AP 7.3: VORSTELLUNG VERSCHIEDENER FINANZIERUNGSMODELLE

Während im vorstehenden Kapitel die Ausgabenseite betrachtet wurde, werden nachstehend Refinanzierungsmöglichkeiten (Einnahmen) dargestellt. Auch hier ist wieder eine Unterteilung in die Refinanzierung der laufenden und der einmaligen Kosten sinnvoll.

Zum Überblick zuerst einmal eine schematische Kostenübersicht:

A) Refinanzierung der laufenden Kosten

- Betriebskosten
- (Teil-) Finanzierung der "Ausflugslinie" als bestellte ÖPNV-Leistung
- Fahrgeldeinnahmen der "Ausflugslinie"
- Mitfinanzierung durch Mobilitätsbeitrag der Kur- / Fremdenverkehrsabgabe
- Mitfinanzierung durch Nutzer
- Marketing
- Als Teil des Mobilitätsbeitrages
- Als Teil der Mitfinanzierung durch Nutzer

B) Refinanzierung der einmaligen Kosten

- In Form einer Projektfinanzierung zum Beispiel über LEADER
- Als Gemeinschafts-Finanzierung durch Verkehrsunternehmen, Anliegerkommunen, Tourismusorganisationen, Tourismuspartner

4.7.5.1. Zu A) REFINANZIERUNG DER LAUFENDEN KOSTEN

Finanzierung der Betriebskosten

• Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen



Einnahmen im laufenden Betrieb ergeben sich durch die Fahrgeldeinnahmen auf der Ausflugslinie. Nach Auffassung der Projektbearbeiter sollte die konzipierte Ausflugslinie vollumfänglich in das vorhandene Tarifgefüge des ÖPNV vor Ort integriert werden. Damit ist die Nutzung des Angebotes in der Wegekette zum Beispiel für Tagesausflügler, die aus den verschiedensten Quellgebieten in die Region kommen, unproblematisch möglich. In der Regel werden diese Nutzergruppen die Bahnverbindungen zum bzw. vom Bahnhof Plön – der direkten Verknüpfungsstelle zum SPNV mit passgenauen Fahrplan-Anschlüssen Bahn <> Ausflugslinie – oder zur bzw. von der Station Ascheberg nutzen. Die Anerkennung des SH-Tarifs ist daher obligatorisch. Für Nutzer aus der Region – sowohl Gäste als auch Bewohner – gelten die Tarife des Verkehrsverbundes Region Kiel bzw. des ÖPNV für den Kreis Ostholstein.

In Abhängigkeit von der Gestaltung der Verkehrsverträge mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen (in Form von Brutto- oder Netto-Verträgen) besteht für diese Unternehmen ein mehr oder weniger großes Interesse die Nutzerzahlen auch auf der Ausflugslinie zu maximieren. Die voraussichtlich mit der Leistungserstellung für die künftige Ausflugslinie rund um den großen Plöner See betraute VKP Verkehrsgesellschaft Kreis Plön mbH verfügt nach Vermutung der Projektbearbeiter über Nettoverträge, die erst im Januar 2017 für zehn Jahre abgeschlossen wurden.

Die Verrechnung der Fahrgeldeinnahmen zwischen den Unternehmen im SH-Tarif und innerhalb des Verkehrsverbundes Region Kiel erfolgt nach einem abgestimmten Verfahren der Einnahmeaufteilung. Obwohl die Bearbeiter nicht über Detailkenntnisse zum praktizierten Verfahren verfügen, muss in Kenntnis der Verfahren der Einnahmeaufteilung bei zahlreichen bundesdeutschen Verkehrsverbünden davon ausgegangen werden, dass auch für die Ausflugslinie der Rückfluss der erzielten Fahrgeldeinnahmen einem komplizierten Verfahren unterliegt. Daher ist eine stark verzögerte Einnahmezuteilung der verbundrelevanten Erlöse der Ausflugslinie an das beauftragte Verkehrsunternehmen zu befürchten und auch die Höhe der Einnahmen wird aufgrund der Anerkennung des Gemeinschaftstarifs nicht die Größe annehmen, die zum Beispiel bei der Verwendung eines Haustarifes bzw. sogar eines Sondertarifes für die Ausflugslinie möglich wäre.

Als Fazit ist zu konstatieren, dass die Einnahmen aus dem Ticketverkauf derzeit eine nur schwer planbare Größe darstellen und deshalb aus Sicht der Bearbeiter (vorerst) nicht als belastbarer Einnahmenblock zur Refinanzierung des Aufwandes herangezogen werden sollten. Sollte sich nach einer gewissen Betriebsdauer der Ausflugslinie die Situation deutlich anders darstellen (zum Beispiel, wenn die Höhe der Einnahmen aus Ticketverkauf aus der Einnahmeaufteilung über mehrere Jahre erkennbar ist), sollte dieser Wert natürlich in die Gesamtkalkulation einfließen.

Eine Möglichkeit unter Umgehung des für die Integration des Angebotes in die gesamte "ÖPNV-Landschaft" hinderlichen Haustarifs dennoch eine gewisse Mitfinanzierung des touristischen Mobilitätsangebotes über die unmittelbaren Fahrgeldeinnahmen zu erzielen, läge in der Erhebung eines "Komfortzuschlages". Ein "Komfortzuschlag" (zum Beispiel in Höhe von 1,- € auf jedes Ticket) scheint aus Sicht der Bearbeiter nur gerechtfertigt, wenn Serviceleistungen an Bord über das übliche im Nahverkehrsplan vereinbarte Maß hinausgehen. Die Akzeptanz solcher Komfortzuschläge durch die Nutzer ist schwierig. Der Fahrgast muss die herausragende Angebotsqualität im Vergleich zum "normalen" ÖPNV bemerken und individuell anerkennen. Möglich wird das v.a. wenn die Busse auf der Ausflugslinie durch einen Guide begleitet werden oder die Busse mit einer speziellen Infotainment-Ausstattung verkehren würden. Der Einsatz von Guides wurde beispielsweise auf der schon erwähnten Müritz-Nationalpark-Linie praktiziert. Aus Kostengründen (laufende Personalkosten) erfolgte mittlerweile der Ersatz durch eine Infotainment-Ausstattung, für die im nennenswerten Umfang nur einmalige Investitionskosten anfielen.



(Teil-) Finanzierung der "Ausflugslinie" als bestellte ÖPNV-Leistung

Die hier konzipierte Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See verstärkt in der räumlichen und zeitlichen Erschließung das bestehende Angebot des üÖPNV – vor allem in Bereichen, die bisher regionalverkehrstypisch vorrangig in der Angebotsqualität des Schülerverkehrs bedient werden. Darüber hinaus bietet sie eine ÖV-Erschließung auf Relationen, auf denen bisher noch kein Angebot bestand.

Im Landkreis Plön trifft ersteres auf den Abschnitt südwärts der Haltestelle Dersau, B 109 (also in der Anbindung von Dersau, Nehmten, Bredenbek bis zur Haltestelle Pehmerhörn) zu; im Landkreis Ostholstein im Bereich der Gemeinde Bosau.

Und erstmalig ergibt sich durch diese Linie eine Busverbindung am Südufer des Großen Plöner Sees zwischen den Gemeinden Bosau und Dersau kreisgrenzüberschreitend sowie die direkte Anbindung von Bosau nach Plön.

In Abhängigkeit vom letztendlich gewählten Betriebskonzept wird das neue vertaktete ÖV-Angebot nicht nur für den Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr eine völlig neue Qualität im Regionalbusverkehr bieten, sondern es ist zu erwarten, dass die attraktiven Angebotsmerkmale auch Nutzer im Jedermann-Verkehr und im geringen Maße auch im Berufs- und Ausbildungsverkehr überzeugen werden. Damit übernimmt das vorrangig touristisch ausgerichtete Angebot auch Aufgaben des "normalen" üÖPNV. Die Aufgabenträger der Landkreise Plön und Ostholstein könnten unter diesen Voraussetzungen eine Mitfinanzierung der Ausflugslinie aus dem Landkreis-Budget für den ÖPNV prüfen. Der konkrete Mitfinanzierungsbetrag zum Start des Angebotes ist auszuhandeln, da zu diesem Zeitpunkt Angaben über die nutzerspezifische Inanspruchnahme natürlich noch nicht vorliegen können. Nach dem ersten Betriebsjahr könnte dieser Anteil auf eine valide Basis gestellt werden, wenn dazu beispielweise die Ergebnisse einer repräsentativen Fahrgastbefragung vorliegen würden.

Finanzierung unter Verwendung eines Mobilitätsbeitrages aus den lokal erhobenen Kur- bzw. Fremdenverkehrsabgaben

In namhaften Tourismusregionen in Deutschland wird das Modell "Fahren auf Kurkarte" seit Jahren erfolgreich praktiziert. Dabei wird in Regionen mit prädikatisierten Erholungs- und Tourismusorten die Nutzung des ÖPNV für Kurkarteninhaber kostenfrei ermöglicht. Welche ÖV-Angebote einbezogen werden und welche weiteren Leistungen (z.B. Parkplatz-Nutzung, Eintritt in Museen, Freibäder etc.) der Gast ggf. noch zusätzlich kostenfrei oder stark rabattiert nutzen kann, ist zwar von Fall zu Fall verschieden – die Grundidee ist aber überall gleich: Nach dem Prinzip der Solidarfinanzierung zahlt jeder kurabgabepflichtige Gast einen in der jeweiligen Ortssatzung festgelegten Anteil der Kurabgabe für die Finanzierung der kostenfrei nutzbaren Mobilitätsangebote. Aus den jeweiligen Satzungen ergibt sich die Anzahl der anrechnungsfähigen Übernachtungen. Erfolgreiche Beispiele des Systems "Fahren auf Kurkarte" sind die KONUS-Card im Schwarzwald, das Rennsteig-Ticket im Thüringer Wald oder auch das Modell "Bus frei" in der Region Südostrügen. Zahlreiche weitere Beispiele existieren bundesweit.

Aus den Kur- bzw. Fremdenverkehrsabgaben erzielen die erhebenden Städte und Gemeinden zum Teil erhebliche Einnahmen pro Jahr. So nimmt zum Beispiel die Müritz-Region im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern fast eine Million Euro bei 1 Mio. ÜN ein.

In der Region rund um den Großen Plöner See sind die Orte Plön, Bosau. Dersau und Ascheberg prädikatisierte Orte. Plön und Bosau erheben jeweils Kur- und Fremdenverkehrsabgaben; Dersau



und Ascheberg jeweils nur die Fremdenverkehrsabgabe. Die Übernachtungszahlen, die daraus erzielten Einnahmen und auch die Übernachtungszahlen der anderen Orte entlang der geplanten Route der Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See sind aus der Tabelle im Anhang (Ziffer 6) ersichtlich.

Auffallend ist das im Vergleich zum o.g. Beispiel der Müritz-Region deutlich geringere Niveau der "Einnahme pro Übernachtung (ÜN)". Die Ursache liegt nicht in der Höhe der erhobenen Abgaben (für beide Regionen liegt der "Normaltarif" in der Größenordnung von 1,00 bis 1,50 €/ÜN), sondern am Großen Plöner See ist nach Aussage der Tourismusverantwortlichen vor Ort ein deutlich höherer Anteil nicht zahlungspflichtiger Übernachtungsgäste – hier vorrangig Kinder und Jugendliche und Tagungsgäste – zu beachten.

Die Verwendung eines Teils der Kur- bzw. Fremdenverkehrsabgabe oder die per Ortsatzung zu beschließende Erhöhung dieser Abgaben um einen "Mobilitätsbetrag" muss rechtlich abgesichert sein. In den Kommunalabgabegesetzen der jeweiligen Bundesländer müssen diesbezügliche Möglichkeiten dezidiert benannt sein. Das KAG des Landes Schleswig-Holstein bejaht nach Auffassung der Projektbearbeiter diese Möglichkeit; d.h. die rechtlichen Voraussetzungen sind erfüllt:

Das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 2005 führt dazu aus:

- § 10 Kur- und Tourismusabgaben
- (1) Gemeinden und Gemeindeteile können als Kur-, Erholungs- oder Tourismusort anerkannt werden.
- (2) Im Bereich der Anerkennung als Kur- oder Erholungsort kann für die Herstellung, Verwaltung und Unterhaltung der zu Kur- und Erholungszwecken bereitgestellten öffentlichen Einrichtungen eine Kurabgabe erhoben werden. Als Aufwendungen der Gemeinde gelten auch Kosten, die ihr im Rahmen eines überregionalen Verbunds entstehen, der den Kur- und Erholungsgästen die Möglichkeit der kostenlosen Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs einräumt. Kosten, die einem Dritten entstehen, dessen sich die Gemeinde zur Durchführung der in Satz 1 und 2 beschriebenen Maßnahmen bedient, gelten als Aufwendungen der Gemeinde, wenn sie dem Dritten von der Gemeinde geschuldet werden. Mehrere Gemeinden, die als Kur- oder Erholungsort anerkannt worden sind, können eine gemeinsame Kurabgabe erheben, deren Ertrag die Gesamtaufwendungen für die in Satz 1 und 2 genannten Maßnahmen nicht übersteigen darf.

Allein beim Status quo der Einnahmesituation aus der Kur- und Fremdenverkehrsabgabe – bei der erfahrungsgemäß generell immer eine gewisse Dunkelziffer nicht gezahlter Abgaben v.a. aus dem Bereich der privaten Anbieter unterstellt werden kann – wurden 2016 in Plön und Bosau Einnahmen nur aus Kurabgaben in Höhe von ca. 100 T€ erzielt. Zusätzlich stünden aus der Fremdenverkehrsabgabe – unter Einbeziehung von Dersau und Ascheberg – weitere mehr als 140 T€ zur Verfügung.

Aktuell wird in der Müritz-Region die Einführung des Systems "Fahren auf Kurkarte" für 2018 vorbereitet. Im Planungsprozess kristallisierte sich dort ein Mobilitätsbeitrag in Höhe von 0,35 € pro "anrechenbarer ÜN" heraus.

In Plön und Bosau gemeinsam werden aktuell Einnahmen aus der Kurabgabe in Höhe von 100 T€ erzielt. Bei einer durchschnittlichen Höhe der Kurabgabe von 1,- €/ÜN könnte daraus in einer "Rückwärtsrechnung" überschläglich eine Zahl von 100.000 ÜN ermittelt werden, die hier als



Bemessungsgröße für erzielbare Einnahmen eines Mobilitätsbeitrages zur Kurabgabe angesetzt wird. Mit dem o.g. Betrag von 0,35 € / ÜN ergäben sich Mobilitätseinnahmen von 35 T€/Jahr.

Die Einnahmeseite ließe sich durch das Anrechnen von Beiträgen aus der Fremdenverkehrsabgabe und auch durch eine verbesserte Erhebungs- und Zahlungsmoral der kurabgabepflichtigen Beherbergungsbetriebe deutlich steigern. In Regionen, die "Fahren auf Kurkarte" eingeführt hatten, konnte letzter Effekt signifikant nachgewiesen werden. Offensichtlich ist der Mehrwert der kostenfreien Nutzung des ÖPNV für den Gast so wertvoll, dass er selbst darauf dringt, seine Kurabgabe zu bezahlen und in den Besitz eines Dokumentes zu kommen, das ihm diese Freifahrt ermöglicht.

Zudem könnten weitere Einnahmemöglichkeiten erschlossen werden: Am Beispiel der Rennsteig-Card wird das Prinzip "Fahren auf Kurkarte" auch in Kommunen realisiert, die nicht prädikatisierte Kur- oder Erholungsorte sind. Für diese Fälle wurde ein Mitfinanzierungsmodell entwickelt, bei dem sich diese Kommunen ins System einkaufen und so ihren Gästen auch diesen Service bieten können. Auch touristische Einzelunternehmen können mit der entsprechenden finanziellen Beteiligung am System teilhaben.

Die "passende" Lösung zur Art und Weise, wie der Fahrgast im Bus seine Freifahrtberechtigung nachweisen soll, ist mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zu entwickeln. Auch hier reicht das Spektrum von einfachsten Lösungen (die jeweilige Kurkarte oder auch eine eigens kreierte Karte für berechtigte Gäste in den nicht-prädikatisierten Orten gilt als Berechtigung) bis zur multifunktionalen elektronischen TourismusCard mit integriertem Chip.

Das gesamte Prozedere der Vorbereitung, Einführung und des Handlings des Systems "Fahren auf Kurkarte" ist zwar nicht trivial, aber dennoch auch ohne extreme finanzielle und personelle Leistungen zu realisieren. Die Hinzuziehung externen Sachverstandes ist dabei hilfreich. Realisierte Beispiele – so das Modell "Bus frei" in Südostrügen – zeigen, dass auch "kleine" Lösungen bei entsprechend lösungsorientiertem Handeln aller Beteiligten zielführend sein können. Die Bearbeiter empfehlen eine solche pragmatische Vorgehensweise auch für die Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See.

Letztendlich bedarf es vor allem aber des partnerschaftlichen Miteinanders aller Partner und eines gewissen zeitlichen Vorlaufs. Hier könnte ein noch zu gründendes "Netzwerk Mobilität in der Holsteinischen Schweiz" die geeignete unterstützende Struktur bilden.

Finanzierung der laufenden Marketingaufwendungen

Wie die Betriebskosten sind auch die laufenden Marketingkosten über die gesamte Leistungszeit des Angebotes durch die "Auftraggeber" (zum Beispiel das Mobilitätsnetzwerk) aufzubringen. Auch hier gilt, dass Art und Umfang in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festzulegen sind.

4.7.5.2. VORSCHLAG FÜR DIE KOSTENVERTEILUNG (LAUFENDE KOSTEN)

Nachstehend ein Vorschlag für ein **Modell der Kostenverteilung der laufenden Kosten** auf die beteiligten Kommunen entlang des Linienweges:

Nutznießer der Ausflugslinie werden Gäste und Bewohner der Region rund um den Großen Plöner See sein; die Orte werden überregional und lokal erstmalig mit einem touristischen Angebot direkt miteinander verknüpft.



Diese Städte und Gemeinden (bzw. deren direkt angeschlossene Ortsteile bei Gemeinden, die aus mehreren Ortsteilen bestehen) haben deutlich unterschiedliche Zahlen an Tagesbesuchern, Übernachtungsgästen und stark unterschiedliche Einwohnerzahlen. Weiterhin werden sie räumlich von der Ausflugslinie differenziert erschlossen: Während zum Beispiel in Plön, Ascheberg, Dersau oder auch Bosau entlang des Linienweges jeweils mehrere Haltestellen einen Zustieg zum System gestatten, befindet sich in anderen Orten/Ortsteilen im Extremfall nur eine Haltestelle. Auch differiert die anteilige Linienlänge auf den jeweiligen Gemeindeterritorien deutlich:

	Anteile der einzelnen Gemeinden am Linienweg							
Kreis	Gemeinde	Linienweg (km)	Optionaler Linienweg (km)	Bemerkung				
Plön	Plön	8,3	1,8	Optionaler Weg bei Fahrt über Niederkleveez				
Plön	Bösdorf	6,4	3,8	Optionaler Weg bei Fahrt über Niederkleveez				
Ostholstein	Bosau	5,3	0,4	Optionaler Weg bei Anfahrt Bosau Kirche (hin und zurück)				
Segeberg	Seedorf	0,1						
Plön	Nehmten	6,4						
Segeberg	Stocksee	0,8	3,5	Optionaler Weg bei Anfahrt Gut Stockseehof (hin und zurück)				
Plön	Dersau	3,3						
Plön	Ascheberg	4,2						
	Summe:	34,8	9,5					

Tabelle 14: Anteilige Linienlängen der einzelnen Kommunen

Um eine von allen Partner nachvollziehbare Aufteilung der Kosten zu ermöglichen wird die Anwendung eines Verteilerschlüssels vorgeschlagen:

Der ortbezogene Finanzierungsanteil (FA) wird aus mehreren Faktoren ermittelt:

E = Quotient aus der Einwohnerzahl des Ortes zur Gesamteinwohnerzahl des durch die Ausflugslinie bedienten Gebietes.

Da in größeren, geschlossenen Ortschaften die Zuordnung von einzelnen Siedlungsbereichen als Einzugsbereich der Ausflugslinie nicht möglich erscheint (Fahrgäste der Linie kommen aus dem gesamten Ort bzw. besuchen ihn), wird bei Ortschaften mit deutlich räumlich getrennten Ortsteilen nur die Einwohnerzahl derjenigen Ortsteile angerechnet, durch die die Linie verkehrt. Ansonsten wird die gesamte Einwohnerzahl angesetzt.

Ü = Quotient der Übernachtungszahl des Ortes / maßgebenden Ortsteiles zur Gesamtübernachtungszahl im durch die Ausflugslinie bedienten Gebiet.

T = Quotient der Zahl der Tagesgäste des Ortes / maßgebenden Ortsteiles zur Gesamtzahl der Tagesgäste im durch die Ausflugslinie bedienten Gebiet.

L = Quotient der anteiligen Linienlänge in km/ auf dem Gemeindeterritorium zur Gesamtlinienlänge



H = Quotient der Zahl der Haltestellen der Ausflugslinie des Ortes / maßgebenden Ortsteiles zur Gesamtzahl der Haltestellen der Ausflugslinie.

Zahl der Haltestellen:

•	Plön	8 Haltestellen
•	Ascheberg	4 Haltestellen
•	Dersau	4 Haltestellen
•	Stocksee	1 Haltestelle
•	Nehmten	3 Haltestellen
•	Bosau	5 Haltestellen
•	Bösdorf	2 Haltestellen, bei Fahrt über Niederkleveez 3 Haltestellen

Die Summe der jeweiligen Orts-Quotienten entspricht 100%. Daraus lässt sich der prozentuale Anteil des Ortes/maßgebenden Ortsteils für das entsprechende Kriterium ermitteln.

Alle prozentualen Einzelanteile für die einzelnen Orte werden addiert und ergeben einen anteiligen Gesamtwert für den Ort / maßgebenden Ortsteil.

Diese werden wiederum addiert und ergeben 100%, woraus sich der FA des einzelnen Ortes ergibt.

Mit dieser Systematik ergeben sich die Finanzierungsanteile wie in der Tabelle auf der nächsten Seite dargestellt.



Aufteilung	der Kosten											
Vorschlag	Vorschlag											
ŏ					Quotient	ţ						
	Ш			Ü		_			I	-		۷۵
	EW-Zahl	Zahl	ÜN-Zahl /Tsd./ gewerbl. + Camping + pri	ta ta	Zahl d . Tage	Zahl d . Tagesgäste /Tsd./	anteilige Lini	anteilige Linienlänge /km/	Zahl d. Haltestellen auf Gebiet	estellen auf viet	Summe der Prozente von E+Ü+T+L+H	FA Finanzierungsanteil
	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual		/%/
Plön	8.806	48,8	311.500	57,55	350.000	58,82	10,1	25,1	8	28,57	218,79	43,76
Bosau	3.382	18,7	67.100	12,40	40.000	6,72	5,3	13,2	2	17,86	68,86	13,77
Bösdorf	1.298	7,2	90.280	16,68	30.000	5,04	10,2	25,3	8	10,71	64,94	12,99
Dersau	873	4,8	32170	5,94	20.000	3,36	3,3	8,2	4	14,29	36,62	7,32
Ascheberg	2.989	16,6	40.250	7,44	30.000	5,04	4,2	10,4	4	14,29	53,74	10,75
Nehmten	283	1,6					6,4	15,9	8	10,71	28,16	5,63
Stocksee	420	2,3			125.000	21,01	0,8	2,0	_	3,57	28,89	5,78
Gesamt:	18.051		541.300		295.000		40,3		28		200,00	100,00
							Linienlänge Seedorf (0,1 Km) wurde nicht berücksichtigt	dorf (0,1 Km) cksichtigt				

Tabelle 15: Berechnung der Finanzierungsanteile für die Gemeinden



Für die einzelnen Gemeinden bedeutet dies bezogen auf die geschätzten Kosten:

Variante 1 (ohne Niederklev	eez)		Variante 2 (ül	ber Niederk	leveez)	
		Variante 1	Variante 2.1			Variante 1	Variante 2.1
	Gesamtkosten:	295.800,00 €	248.200,00 €			295.800,00 €	248.300,00 €
Plön	49,7	147.012,60 €	123.355,40 €	Plön	45,7	135.180,60 €	113.473,10 €
Bösdorf	11,4	33.721,20 €	28.294,80 €	Bösdorf	12,9	38.158,20 €	32.017,80 €
Bosau	12,2	36.087,60 €	30.280,40 €	Bosau	10,8	31.946,40 €	26.805,60 €
Nehmten	6,4	18.931,20 €	15.884,80 €	Nehmten Nehmten	5,2	15.381,60 €	12.906,40 €
Dersau	8,0	23.664,00 €	19.856,00 €	Stocksee	7,4	21.889,20 €	18.366,80 €
Ascheberg	12,3	36.383,40 €	30.528,60 €	Dersau	7,0	20.706,00 €	17.374,00 €
				Ascheberg	11,0	32.538,00 €	27.302,00 €

Tabelle 16: Kostenschätzung nach Linienvarianten

4.7.5.3. ZU B) REFINANZIERUNG DER EINMALIGEN KOSTEN

Die einmaligen Kosten können in Form einer Projektfinanzierung – zum Beispiel über ein LEADER-Projekt – oder in Form einer Gemeinschaftsfinanzierung verschiedenster Mobilitäts- und Tourismuspartner aufgebracht werden.

Für beide Modelle gibt es aktuelle Beispiele aus dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte:

"Marketing-Umsetzungsprojekt Müritz rundum"

Die Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Mecklenburgische Seenplatte - Müritz hat für ein in 2016 vom Förderverein Müritz Nationalpark e.V. eingereichtes Vorhaben "Marketing-Umsetzungsprojekt Müritz rundum" ein positives Votum abgeben. In 2017 wird mit einem Gesamtbudget von ca. 50 T€ durch team red u.a. ein Corporate Design für die touristischen Verkehre in der Müritz-Region entwickelt und grundsätzliche Gestaltungsvorlagen (sog. Templates) für die verschiedenen Anwendungen der TZA erstellt. Zusätzlich ist die Ausstattung von mindestens 30 Haltestellen entlang der touristisch nutzbaren ÖV-Linien rund um die Müritz mit den erweiterten Verkehrs- und Tourismusinformationen vorgesehen. Das Vorhaben wird als Modellprojekt im Schwerpunktthema "Mobilität" mit 90% gefördert.

"Feldberger Naturparklinie"

Die "normale" Buslinie 619 Neustrelitz – Feldberg soll nach dem Willen der beteiligten Partner noch im Jahr 2017 marketingseitig zur "Feldberger Naturparklinie" aufgewertet werden. Diese Linie wird als eine vom Land Mecklenburg-Vorpommern bestellte Schienenersatzverkehrs-Leistung täglich im 2-h-Takt betrieben und bietet somit angebotsseitig beste Voraussetzungen, um deutlich höhere Fahrgastzahlen als bisher auch im Segment des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs zu generieren. Die Linie erschließt attraktive Ziele in der Feldberger Seenlandschaft, sichert die nachhaltige Erreichbarkeit eines Teilgebietes des Müritz-Nationalparks mit dem UNECO-Weltnaturerbe Sehrahn und ermöglicht in der Kombination mit dem Regionalverkehr der Bahn die konkurrenzlos schnelle Anreise aus der Metropolregion Berlin/Brandenburg, dem touristischen



Hauptquellmarkt der Region Müritz. Einzig die bisherige Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen und die Kommunikation des Angebotes stagnierten auf einem "regionalverkehrstypischen" Niveau. Dieser Missstand wird in einer gemeinsamen Aktion der Tourismusorganisation der Feldberger Seenlandschaft, der örtlichen Verwaltungen, des Müritz-Nationalparks und des Naturparks Feldberger Seenlandschaft und der örtlichen Busverkehrsgesellschaft behoben: Es erfolgt marketingseitig die Aufwertung des Angebotes zur "Feldberger Naturparklinie".

In einem 1. Schritt werden in 2017 mit einem Aufwand von ca. 10 T€ ausgewählte touristische Schwerpunkthaltestellen und eine Anzahl von Bussen der regionalen Verkehrsgesellschaft, die vorrangig auf der Linie 619 eingesetzt werden, mit TZA in oben beschriebener Form ausgestattet. Die Kommunikation der "neuen" Linie erfolgt unter Ausnutzung reichlich vorhandener Synergieeffekte sehr kostengünstig über die Informationsmedien der beteiligten Partner (vor allem Print und Internet). Im Rahmen von gemeinsamen Beratungen wurden unter Federführung des Mobilitätsmanagers der Müritz-Region das Projekt vorbereitet, die zu beauftragenden Partner für die externen Leistungen gefunden und die Aufteilung der Kosten festgelegt. Letzteres erfolgte ohne Anwendung eines Verteilerschlüssels auf Verhandlungsbasis.

Marketing für den "Rheinsberger Seenbus"

Im Jahr 2008 wurden in der Region Rheinsberg (Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Bundesland Brandenburg) zwei "normale" Buslinien, die nach Auffassung der lokalen Akteure (projektbezogenes Netzwerk "Rheinsberg mobil" = Stadtverwaltung, touristische Unternehmen, engagierte Bürger und regionales Verkehrsunternehmen) angebotsseitig den speziellen Anforderungen des Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehrs gut entsprachen, marketingseitig aufgewertet. Alle Elemente der TZA in den Fahrzeugen und an den Haltestellen wurden in Form einer "Schwarm-Finanzierung" aus Einnahmen des Verkaufs von Werbeflächen in den speziellen Haltestellen- und Fahrzeugaushängen finanziert. Diese Flächen standen in verschiedenen Größen zu unterschiedlichen Preisen zur Verfügung. Für Inhalt und Layout wurden Vorgaben erstellt, um den negativen Effekt eines



Abb. 18: FGI Rheinsberger Seenbus Kleinzerlang (Foto: Volkmar Wagner)



Abb. 19: Rheinsberger Seenbus Frontschild (Foto: Volkmar Wagner)



"Anzeigen-Friedhofes" zu umgehen. Der Finanzierungsweg war erfolgreich, aber akquiseseitig sehr aufwändig.

Fazit:

Im Rahmen der Umsetzung des Projektes "Ausflugslinie rund um den Großen Plöner See" wird aus der Sicht der Gutachter die Anwendung solcher oder ähnlicher Modelle empfohlen, da sie die Kostenbelastung der einzelnen Partner minimieren oder sogar im Rahmen von Förderprojekten Kosten nur im Bereich der Bereitstellung der Eigenanteile anfallen.

4.7.6. AP 7.4: ABPRÜFEN DER FÖRDERMÖGLICHKEITEN / WEITERE FINANZIERUNGSQUELLEN

In diesem Arbeitspaket wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Finanzierung für den Betrieb und für die Ausstattung der "Touristischen Buslinie rund um den Großen Plöner See" untersucht. team red konnte dabei auf einen umfangreichen Erfahrungsschatz, der aus sich aus vorangegangenen Mobilitätsprojekten für unterschiedlichste Aufgabenträger der öffentlichen Hand und auch der Privatwirtschaft ergibt, zurückgreifen.

Mit der bei team red vorhandenen detaillierte Kenntnis diverser Förderprogramme (sowohl im EU-Rahmen als auch national, z.B. LEADER, E-Mobilität, Busförderung), die die finanziellen Voraussetzungen für mehrere realisierten Projekten geboten haben, lässt sich der in der Ausschreibung geforderte Projektbestandteil fachgerecht realisieren.

In AP9 "Formulierung von Umsetzungsempfehlungen" werden mit den "Ideen und Überlegungen für ein Mobilitätssponsoring" (AP9.4) weitere Anregungen zur (Mit-)Finanzierung des neuen Angebotes geliefert.

4.8. AP8: PARTIZIPATION DER AKTEURE VOR ORT

Im Rahmen der Partizipation der Akteure vor Ort wurden einerseits die beteiligten Bürgermeister mehrfach über das Projekt und den jeweiligen Sachstand informiert.

Dazu fanden Gespräche mit den ÖPNV-Verantwortlichen der beiden Kreise und den in beiden Kreisen tätigen Busunternehmen statt. Die Busunternehmen wurden über das Projekt informiert und zu ihrer Einschätzung befragt. Dabei zeigte sich bei VKP und der Firma Rohde großes Interesse an der "See-Linie" an sich und an dem geplanten Einsatz von Elektrobussen. Die Firma Rohde hatte bereits einen Elektrobus zu Testzwecken vor Ort. Beide Unternehmen stehen auch dem angedachten Einsatzkonzept positiv gegenüber. Die VKP könnte sich die Betriebsdurchführung sehr gut vorstellen, zumal sie über einen Betriebshof in Plön direkt verfügt und somit kurze Aus- und Einrückwege hätte. Dies wäre ein deutlicher Vorteil beim Einsatz von Elektrobussen.

Auch die Gespräche mit den ÖPNV-Verantwortlichen der Kreise verliefen in einer sehr aufgeschlossenen Atmosphäre. Der Kreis Plön war von Beginn an in das Projekt eingebunden und unterstützt die Bestrebungen zur Einrichtung der touristischen Buslinie. Die Vertreter des Kreises Ostholstein gaben ebenfalls ein positives Urteil ab und wollen eine Führung auch über das Gebiet des Kreises Ostholstein mit Halten in Bosau positiv unterstützen, zumal es im Kreis Ostholstein schon lange die Forderung nach einer Direktverbindung von Bosau nach Plön gibt.



4.9. AP9: Umsetzungsempfehlungen

4.9.1. EINRICHTUNG DER LINIE

Die Untersuchung hat ergeben, dass die touristische Buslinie rund um den Plöner See aus technischen, verkehrlichen und touristischen Aspekten umsetzbar und sinnvoll ist.

4.9.2. BETRIEBSKONZEPT

Für das Betriebskonzept wird ein Einstundentakt vorgeschlagen. Die Linie sollte ganzjährig geführt werden, um die Nutzung auch durch den Jedermann-Verkehr zu fördern. Die Linie ist in das normale Liniengefüge einzubinden und tariflich den bestehenden Linien gleichzustellen. Gegebenenfalls kann in der Wintersaison eine Taktdehnung (ggfls. bei Beibehaltung des Stundentaktes in der werktäglichen Morgenspitze) vorgenommen werden.

In der Urlaubssaison sind auf allen Fahrten Fahrradanhänger mitzuführen, die auch Pedelecs aufnehmen können.

4.9.3. FINANZIERUNG

Die Finanzierung ergibt sich aus den in den vorstehenden Kapiteln aufgeführten Quellen. Um den Start der Linie zu ermöglichen und diese auf eine breite Basis zu stellen, schlägt das Projektteam eine Mischfinanzierung aus Zuschüssen des Kreises, der beteiligten Gemeinden und der Tourismusbranche vor. Der touristische Anteil soll einerseits durch einen Anteil aus der (erhöhten) Kurtaxe und der Tourismusabgabe aufgebracht werden, zum anderen sollen Sponsoren aus dem touristischen Bereich gewonnen werden, die sich für den Betrieb der Linie engagieren.

Folgendes Finanzierungsbeispiel ist denkbar:



Aufteilung der Kosten	er Kosten											
Vorschlag												
Ort					Quotient	ıt						
	m					_			I			V 3
	EW-Zahl	Zahl	ÜN-Zahl /Tsd. gewerbl. + Camping	ÜN-Zahl /Tsd./ gewerbl. + Camping + privat	Zahl d . Tage	Zahl d . Tagesgäste /Tsd./	anteilige Lin	anteilige Linienlänge /km/	Zahl d. Halitestellen auf Gebiet	estellen auf viet	Summe der Prozente von E+Ü+T+L+H	Finanzie
	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual		1701
Plön	8.806	48,78	311.500	58,07	350.000	58,82	10,1	25,06	93	28,57	219,31	43,86
Bosau	3.382	18,74	67.142	12,52	40.000	6,72	5,3	13,15	ig.	17,86	66'89	13,80
Bösdorf	1.298	7,19	85.285	15,90	30.000	5,04	10,2	25,31	· CO	10,71	64,16	12,83
Dersau	873	4,84	32.171	00'9	20.000	3,36	3,3	8,19	4	14,29	36,67	7,33
Ascheberg	2.989	16,56	40.256	7,51	30.000	5,04	4,2	10,42	4	14,29	53,82	10,76
Nehmten	283	1,57					6,4	15,88	C	10,71	28,16	5,63
Stocksee	420	2,33			125.000	21,01	0,8	1,99	~	3,57	28,89	5,78
Gesamt:	18.051	100,00	536.354	100,00	595.000	100,00	40,3	100,00	28	100,00	500,00	100,00
							Linie mit Anbino Linienlänge See	Linie mit Anbindung Nederkleveez; ohne Vorfahrt Bosau Kirche Linienlänge Seedorf (0,1 Km) wurde nicht berücksichtigt	ohne Vorfahrt IB nicht berücksit	osau Kirche chtigt		

Tabelle 17: Finanzierungsbeispiel



Für die einzelnen Gemeinden ergeben sich damit folgende Beträge (vor Abzug der Finanzierungsbeiträge von Dritten):

		Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	VKP-Kosten
	FA	1-h-Takt	90-Min-Takt	90-Min-Takt/ saisonal	01.0430.09. 90-MinTakt
	Finanzierungs- anteil /%/	295.800,00	248.200,00 €	73.185,00 €	175.000,00 €
Plön	43,86	129.744,38 €	108.865,98 €	32.100,55 €	76.758,85 €
1 1011	40,00	120.744,00 €	100.000,00 €	02.100,00 C	70.700,00 €
Bosau	13,80	40.812,71 €	34.245,15 €	10.097,63 €	24.145,45 €
Bösdorf	12,83	37.955,41 €	31.847,64 €	9.390,69 €	22.455,02 €
Dersau	7,33	21.695,12 €	18.203,95 €	5.367,67 €	12.835,18 €
Ascheberg	10,76	31.838,85 €	26.715,36 €	7.877,37 €	18.836,37 €
Nehmten	5,63	16.661,21 €	13.980,09 €	4.122,21 €	9.857,04 €
Stocksee	5,78	17.092,32 €	14.341,83 €	4.228,88 €	10.112,09 €

Tabelle 18: Kostenschätzung für die Gemeinden nach Linienvarianten

4.9.4. WEITERE SCHRITTE

Nach Abnahme der Machbarkeitsstudie durch die Auftraggeber ist als nächster Schritt eine Beschlussfassung durch die beteiligten Gemeinden über das weitere Vorgehen erforderlich. Danach sollte die Durchführung der Umsetzungsplanung beauftragt werden, die eine Detailplanung der touristischen Linie beinhaltet und die Voraussetzungen für die Einrichtung der Linie schafft. Parallel zur Umsetzungsplanung ist ein Marketingkonzept für die "See-Linie" zu erarbeiten, das einerseits ein unverwechselbares Erscheinungsbild für die neue Linie schafft und andererseits die Marketingkonzeption zur Gewinnung von Partnern bei der Finanzierung und zur Vermarktung der Linie für Einheimische und Besucher der Tourismusregion Holsteinische Schweiz beinhaltet.