

Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr

des Ausschusses für Hoch- und Tiefbau der Stadt Preetz

Sprecher: Uwe Pries und Jörg Theil

Schriefführer: Kristian Klinck (Ahornweg 11, Tel. 2879)

Preetz, den 07.02.2012

An

- die Mitglieder des Ausschusses für Hoch- und Tiefbau

- die Verwaltung

Bericht der Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr

über die Arbeit von Juni 2011 bis Februar 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Einsetzung und Geschichte der Arbeitsgruppe...S.1
2. Der Stadtbusverkehr in Preetz: Eine Bestandsaufnahme...S.2
3. Im Berichtszeitraum vorgenommene Maßnahmen...S.11
4. Handlungsbedarfe aus der Sicht von Arbeitsgruppe und Bürgern...S.12
5. Konkrete Handlungsvorschläge...S.14
6. Ausblick...S.15

1. Einsetzung und Geschichte der Arbeitsgruppe

In Anerkennung der wichtigen Funktion des Öffentlichen Personennahverkehrs hat die Stadt Preetz in das 2004 beschlossene Leitbild den Vorsatz aufgenommen „Wir wollen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken und ihn an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausrichten.“ In Verfolgung dieser Zielsetzung hat die Stadtvertretung Preetz in ihrem Beschluss vom 09. 11. 2010 die Notwendigkeit gesehen, das bestehende Streckennetz und die Taktungen der einzelnen Linien und deren Verknüpfungen einer Überprüfung zu unterziehen. Diesem Beschluss wurde auf der Sitzung des Ausschusses für Hoch- und Tiefbau am 08.12.2010 durch Einsetzung der „Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr“ Folge

geleistet. Auf der Ausschusssitzung am 16.03.2011 wurde die personelle Zusammensetzung der Arbeitsgruppe festgelegt.

In der Arbeitsgruppe tätig waren Herr Brunkhorst (CDU, später durch Herrn Pries ersetzt), Herr Gerth (FWG, Vertreter Herr Heese), Herr v. Haacke (FDP), Herr Klinck (SPD), Herr Schultze (B'90/Grüne) und Herr Theil (BGP). Herr Brunkhorst und Herr Theil fungierten als Sprecher der Arbeitsgruppe, nach seinem Wegzug aus Preetz wurde Herr Brunkhorst in dieser Funktion durch Herrn Pries ersetzt. Herr Klinck arbeitete als Schriftführer der Arbeitsgruppe.

Die konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe fand am 24.05.2011 statt. Die zweite Sitzung unter Beteiligung der VKP und der Öffentlichkeit war am 16.08.2011. Weitere Sitzungen fanden am 19.09., 15.11. (mit Ortstermin), und 20.12.2011 sowie am 07.02.2012 statt.

2. Der Stadtbusverkehr in Preetz: Eine Bestandsaufnahme

Rechtliches und Organisation

Der Kreis Plön ist im Rahmen der Daseinsvorsorge der für Preetz zuständige Träger des öffentlichen Personennahverkehr (im Folgenden: ÖPNV), jedenfalls soweit es den Busverkehr betrifft. Für den Schienenverkehr ist das Land zuständig. Der kommunale Busverkehr ist laut § 2 des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein eine freiwillige Leistung des Kreises. Das Gesetz verlangt einen kontinuierlichen Ausbau und eine fortdauernde Modernisierung des ÖPNV, aber der Kreis muss diese Leistung laut § 8 des ÖPNV-Gesetzes im Grundsatz selbst finanzieren, wobei die Möglichkeit, Landeszuschüsse zu erhalten, im Gesetz erwähnt wird.¹

Der Kreis Plön hat diese Aufgabe den kreiseigenen Verkehrsbetrieben Kreis Plön (im Folgenden: die VKP) übertragen. Diese sind ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen im Besitz der öffentlichen Hand. Der größte Anteilseigner ist mit 60% der Kreis Plön, zu 40% sind die Städte, Ämter und Gemeinden in den Kreisen Plön und Segeberg am Unternehmen beteiligt (dazu zählt auch die Stadt Preetz mit ca. 3,5% der Anteile).

¹ In welchem Umfang Landeszuschüsse an den Kreis fließen, ist uns nicht bekannt, vermutlich betrifft dies vor allem Zuschüsse für den Schülerverkehr.

Die VKP verfügen über 100 Busse und haben ca. 180 Mitarbeiter. Diese verteilen sich im Wesentlichen auf die Geschäftsfelder Linienverkehr und Bustouristik. Der Linienverkehr gliedert sich wiederum in den Schülerverkehr und den eigentlichen Linienverkehr (d.h. außerhalb des Schülerverkehrs). Bustouristik und Schülerverkehr waren aber in der Regel keine Themen für die Arbeitsgruppe. Eine schlanke Verwaltung ermöglicht es den VKP, im schwierigen Geschäft des ÖPNV zu bestehen. Ferner werden der VKP durch den Kreis Plön die Nießbrauchsrechte der Aktienanteile des Kreises an der EON Hanse AG übertragen.²

Die VKP betreiben im Rahmen ihres Linienverkehrs auch den Preetzer Stadtbusverkehr, den sie vor vielen Jahren von einem Privatunternehmen übernommen haben. Ein Geschäftsbesorgungsvertrag des Kreises mit der VKP, der die Aufgaben des zu leistenden Personennahverkehrs regelt, existiert nicht. Der Stadt Preetz werden für den innerörtlichen Nahverkehr keine Kosten in Rechnung gestellt. Der Stadtverkehr ist nach Aussage der VKP nicht gut ausgelastet und defizitär, er wird aber von der Solidargemeinschaft VKP mitgetragen und nicht zur Disposition gestellt. Die Verluste des Preetzer Stadtbusverkehrs werden nicht einzeln ausgewiesen, sondern durch andere, gewinnbringendere Unternehmenstätigkeiten sowie durch die o. a. Zuwendungen des Kreises ausgeglichen.

Buslinien, Taktfrequenz und Betriebszeiten

Im Preetzer Stadtgebiet verkehren 3 Linien. Ausgangs- und Endpunkt der Linien ist dabei stets der Bahnhof mit seiner Umsteigemöglichkeit vom/zum Eisenbahnregionalverkehr Richtung Kiel und Lübeck.

Die einzelnen Linien fahren wie folgt (Stand Dezember 2011):

- **Linie 341** zum Kiebitzweg: Preetz ZOB/Bahnhof – Bahnhofstraße – Kirche – Feldmannsplatz – Quergang – [dann Einbiegen in die Lindenstraße] – Sandberg – Haselbusch – Lindenstraße (bei LIDL) –

² Insgesamt macht der Linienverkehr der VKP im Jahr einen Verlust von 500.000 bis 800.000 Euro. Dies ist wenig im Vergleich zu anderen Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs derselben Größe. Dieser Verlust wird durch die o.g. Aktien des Kreises abgedeckt, für die die VKP die Dividenden verbuchen kann. Die Verluste des Schülerverkehrs werden anteilig (nicht vollständig) durch das Land getragen.

[dann Einbiegen in den Ragniter Ring] – Postfelder Weg – Tonderner Straße – Schwanenweg – [dann entlang der Kührener Straße] – Zappenweg – Fichtestadion – Möwenstieg – Kiebitzweg und zurück [über die Kührener Straße] Möwenstieg – Fichtestadion – Zappenweg – Feldstraße – Birkenweg – Quergang – Feldmannsplatz – Kirche – Cathrinplatz – ZOB/Bahnhof. Die Linie verkehrt ab 5:56 Uhr zunächst in Kombination mit der Linie 342, ab 7:33 Uhr eigenständig auf der o.g. Route. Sie ist die einzige Linie im Halbstundentakt. Die letzte Abfahrt am Bahnhof ist 19:03 Uhr. Samstags wird die Linie von 6:23 Uhr bis 12:33 Uhr im Halbstundentakt (mit kleinen Abweichungen) betrieben.

- **Linie 342** zur Glindskoppel: Preetz ZOB/Bahnhof – Garnkorb – Klosterhof – Berliner Ring – Albert-Einstein-Straße – Otto-Hahn-Straße – Herrmann-Ehlers-Schule – Pohnsdorfer Straße – Königsberger Straße – Marienburgstraße – Ostlandstraße – Justus-von-Liebig-Straße – Hermann-Löns-Weg – Gorch-Fock-Straße – Klaus-Groth-Platz – Hebbelplatz – Kleine Hufe – ZOB/Bahnhof. Die Linie verkehrt ab 5:56 Uhr zunächst in Kombination mit der Linie 341, ab 8:33 Uhr eigenständig auf der o.g. Route. Sie fährt im Stundentakt bis 17:33 Uhr, dann gibt es noch eine Abfahrt am Bahnhof um 19:03 Uhr. Samstags wird die Linie von 6:23 Uhr bis 12:33 Uhr im Stundentakt (mit kleinen Abweichungen) betrieben.
- **Linie 343** nach Wakendorf: Preetz ZOB/Bahnhof – Garnkorb – [dann Einbiegen in die Wakendorfer Straße] – Hohenkamp – Weberstraße – Urnenweg – Ellhornshörn – Wakendorf Abzweigung – [zurück über Dorfstraße/Moorweg] – Wischhofsredder – Moorweg – Weidenbruch – Schwebstöcken Abzweigung – Tapastraße – Moritz-Schreber-Straße – Hohenkamp – Garnkorb – ZOB/Bahnhof. Die Linie fährt um 6:05 Uhr, um 6:53 Uhr und dann ab 8:03 Uhr im Stundentakt bis zur letzten Fahrt um 18:03 Uhr. Samstags wird sie von 8:03 Uhr bis 13:03 Uhr im Stundentakt betrieben.

Keine der drei Preetzer Linien fährt sonntags. Zudem ist anzumerken, dass es Lücken bei der Erschließung des Stadtgebiets gibt. Insbesondere die Gebiete

Mühlenberg, Kahlbrook und die benachbarte Gemeinde Schellhorn sind nicht an den städtischen Busverkehr angebunden. Das führte in der Arbeitsgruppe häufig zu Diskussionen.

Nach Aussage der VKP ist die Stadt Preetz dennoch mit ihren drei Linien im Verhältnis zu ihrer Größe gut versorgt.³ Auch wenn dies in der Arbeitsgruppe verschiedentlich anders gesehen wurde, so muss doch betont werden, dass die Existenz einer kreiseigenen Nahverkehrsgesellschaft für den Kreis Plön ein großer Pluspunkt ist. Der Kreis Ostholstein hat beispielsweise gar keine eigenen Verkehrsbetriebe und muss den Busverkehr bei einem privaten Dienstleister einkaufen.

Preetz ist weiterhin Haltepunkt verschiedener regionaler Buslinien der VKP (Linien 119, 220, 221, 416) sowie des Schülerverkehrs und überregionaler Buslinien der Autokraft. Inwieweit diese Linien von den Preetzern für den innerstädtischen Verkehr genutzt werden, kann nicht ermittelt werden. Auch eine Fernbuslinie nach Berlin hält in Preetz.

Eingesetzte Busse, Barrierefreiheit und Ausstattung der Haltestellen

Nicht alle der eingesetzten Busse sind zu behindertengerecht. Dies trifft nur auf absenkbare oder Niederflurbusse zu, die Rollstuhlfahrern das Einsteigen erleichtern. Zusätzlich kann hierzu eine Einstieghilfe eingesetzt werden, d.h. es wird (in der Regel durch den Busfahrer) eine Rampe heruntergeklappt. Busse, die nicht über diese Technologie verfügen, sind von mobilitätseingeschränkten Reisenden nur benutzbar, wenn ihnen beim Einstieg geholfen wird. Wünschenswert wäre, dass alle Busse im Preetzer Stadtbusverkehr absenkbar sind bzw. über die Niederflurtechnologie verfügen.⁴ Das sehen die VKP genauso. Allerdings wird es auch in Zukunft nicht auszuschließen sein, dass aus betrieblichen Gründen in Einzelfällen ein nicht behindertengerechter Bus den Stadtbusverkehr bedient, da es beispielsweise vorkommen kann, dass ein Bus aus dem Schulbusverkehr „aushilfsweise“ im Stadtverkehr eingesetzt wird.

³ Die Anlage „Stadtverkehre in Preetz und Plön zum Vergleich“ zeigt die unterschiedliche Bedienung der beiden Städte im Stadtbusverkehr durch die VKP auf.

⁴ Allerdings ist festzuhalten, dass das natürlich für alle anderen Linien der VKP genauso zutrifft.

Mit dem behindertengerechten, absenkbaeren Bus korrespondiert der behindertengerechte, hochbordige Buseinstieg (Kantstein). Dazu gibt es einen Grundsatzbeschluss des zuständigen Fachausschusses, bei Straßenausbau- maßnahmen künftig hochbordige Buseinstiege einzuführen, so dass in ferner Zukunft alle Buseinstieg behindertengerecht sein werden. Da aber jedes Jahr nur wenige der Preetzer Straßenkilometer ausgebaut werden, wird dieser Zustand auf absehbare Zeit noch nicht erreicht sein. Daher sollte ein Sonderprogramm zum Umbau der Buseinstiege erwogen werden, das die dafür verfügbaren öffentlichen Mittel nutzt.

Viele der Haltestellen des Stadtbusverkehrs sind mit Buswartehäuschen ausgestattet. Diese Unterstände stellen einen wesentlichen Faktor der Attraktivitätssteigerung und Benutzerfreundlichkeit des Bussystems dar. Dabei ist es wünschenswert, dass Buswartehäuschen an den stadteinwärts führenden Linien aufgestellt werden, stadtauswärts sind sie in der Regel entbehrlich. Buswartehäuschen sind einem erheblichen Verschleiß ausgesetzt. Bei ca. 20 Häuschen im Stadtgebiet ergibt sich daraus ein kontinuierlicher Wartungs- und Ersatzbedarf.⁵

Eine genaue Aufstellung der Ausstattung der Haltestellen des Stadtbusverkehrs mit Buswartehäuschen und behindertengerechten Einstiegen kann der folgenden Tabelle entnommen werden. Diese Aufstellung folgt der Führung der Linien 341, 342 und dann 343 und sollte somit leicht nachvollziehbar sein⁶:

⁵ Eine Werbefinanzierung von Buswartehäuschen wurde von der Arbeitsgruppe angeregt, ist aber nicht möglich. Buswartehäuschen mit der Möglichkeit der Aufnahme von Werbeplakaten sind trotz der Werbeeinnahmen insgesamt teurer als Buswartehäuschen ohne Werbevitri- nen

⁶ Die Haltestellen der regionalen und überregionalen Buslinien sowie des Schülerverkehrs wurden, soweit sie nicht identisch mit denen für den Stadtbusverkehr sind, in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt. Daher findet sich beispielsweise die Haltestelle „Ellhornshörn stadtauswärts“ in der Tabelle, „Ellhornshörn stadteinwärts“ aber nicht.

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien⁷</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Buswarte-häuschen</i>
Preetz ZOB/Bahnhof	341, 342, 343, 119, 220, 221 AK	Ja	Ja	
Bahnhofstraße	341	Ja	Ja	
Kirche (stadtauswärts)	341	Nein	Ja	Unterstand renovierungs-/erneuerungsbedürftig
Feldmannsplatz (stadtauswärts)	341	Nein	Nein	
Quergang (stadtauswärts)	341	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	
Sandberg	341	Nein, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	
Haselbusch	341	Nein, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	
Lindenstraße	341	Nein	Ja	
Postfelder Weg	341	Nein	Nein	
Tonderner Str.	341	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	
Schwanenweg	341	Nein	Nein	
Zappenweg (stadtauswärts)	341	Ja	Nein	
Fichtestadion (stadtauswärts)	341	Ja	Ja (unsinnigerweise)	
Möwenstieg (stadtauswärts)	341	Ja	Nein	
Kiebitzweg	341	Ja	Ja	
Möwenstieg (stadteinwärts)	341	Ja	Ja	
Fichtestadion (stadteinwärts)	341	Ja	Ja	
Zappenweg (stadteinwärts)	341	Ja	Ja	
Feldstraße	341	Ja	Ja	

⁷ Ohne Schulbusverkehr.

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Buswarte-häuschen</i>
Birkenweg	341	Ja	Nein	Unterstand wünschenswert
Quergang (stadteinwärts)	341	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Feldmannsplatz (stadteinwärts)	341	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Kirche (stadteinwärts)	341	Ja	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Cathrinplatz	341	Ja	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Garnkorb (stadtauswärts)	342, 343, 119, 220, 221, AK	Nein	Ja	
Klosterhof (stadtauswärts)	342, AK	Nein	Ja	
Berliner Ring	342	Nein	Nein	Sinnhaftigkeit eines Unterstands wäre zu prüfen
Albert-Einstein-Straße	342	Ja	Ja	
Otto-Hahn-Straße	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert
Herrmann-Ehlers-Schule	342	Nein	Ja	
Pohnsdorfer Straße	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert
Königsberger Straße	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Marienburgstraße	342	Ja	Ja	
Ostlandstraße	342	Ja	Ja	
Justus-von Liebig-Straße	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Unterstand</i>
Herrmann-Löns-Weg	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert
Gorch-Fock-Straße (Westseite)	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert
Klaus-Groth-Straße	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
(Böhmkrützweg)	342 (Komb. mit 341)	Nein	Nein	
Hebbelplatz	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Kleine Hufe	342	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Hohenkamp (stadtauswärts)	343, 119, 220, 221,	Nein	Nein	
Weberstraße (stadtauswärts)	343, 119, 220, 221	Nein	Nein	
Urnenweg (stadtauswärts)	343, 119, 220, 221	Nein	Nein	
Ellhornshörn (stadtauswärts)	343, 119, 220, 221	Nein	Ja	
Dorfstraße (bei Skaterbahn Richtung Industriegebiet)	343	Nein	Ja	
Wischhofsredder	343	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Moorweg	343	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Weidenbruch	343	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Unterstand</i>
Abzweigung Schwebstöcken	343	Nein, sehr niedrig, Barrierefreiheit sehr schlecht!	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Tapastrasse	343	Ja	Nein	Unterstand geplant
Moritz-Schreber-Straße	343	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert, Platzverhältnisse beachten
Hohenkamp (stadteinwärts)	343	Nein	Nein	Unterstand wünschenswert
Garnkorb (stadteinwärts)	343, 119, 220, 221,	Nein	Ja	
Gesamt:: 54 Haltepunkte		Hochbordige Buseinstiege vorhanden: 17 nicht vorhanden: 29 dringender Handlungsbedarf: 8 Gesamt: 54	Unterstand vorhanden: 19 nicht vorhanden: 35 Gesamt: 54	Unterstand vorhanden: 19 (+1) wünschenswert: 6 wünschenswert aber wenig Platz: 15 unnötig: 13 Gesamt: 54

Zusätzlich zu den Haltestellen des Stadtbusverkehrs gibt es in Preetz noch einige Haltepunkte, die von den (über)regionalen Buslinien, aber nicht vom Stadtbus angefahren werden. Diese werden hier ebenfalls aufgeführt, da eine möglichst gute Ausstattung auch für diese Haltestellen sinnvoll erscheint:

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien⁸</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Unterstand</i>
Mühlenberg stadteinwärts	AK	Nein	Nein	
Mühlenberg stadtauswärts	AK	Nein	Nein	
Klosterhof stadteinwärts	AK	Nein	Nein	
Gewerbegebiet (Berufliche Schulen) stadteinwärts	AK	Nein	Ja	

⁸ Ohne Schulbusverkehr.

<i>Haltepunkt</i>	<i>Linien</i>	<i>hochbordiger Buseinstieg</i>	<i>Buswarte-häuschen vorhanden?</i>	<i>Anmerkungen zum Unterstand</i>
Gewerbegebiet (Berufliche Schulen) stadtauswärts	AK	Nein	Ja	
Wakendorf Abzweigung stadteinwärts Richtung Rastorf	119, 220, 221	Nein	Nein	
Wakendorf Abzweigung stadtauswärts	119, 220, 221	Nein	Nein	
Ellhornshörn stadteinwärts	119, 220, 221	Nein	Ja	
Urnenweg stadteinwärts	119, 220, 221	Nein	Nein	
Weberstraße stadteinwärts	119, 220, 221	Nein	Nein	
Holstenweg stadteinwärts	220	Nein	Nein	
Holstenweg stadtauswärts	220	Nein	Nein	
Gesamt:: 12 Haltepunkte		Hochbordige Buseinstiege vorhanden: 0 nicht vorhanden: 12 Gesamt::12	Unterstand vorhanden: 3 nicht vorhanden: 9 Gesamt: 12	

3. Im Berichtszeitraum vorgenommene Maßnahmen

Während der Tätigkeit der Arbeitsgruppe konnten bereits erste Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs durchgeführt werden. Dazu ist anzumerken, dass solche Maßnahmen von der VKP und der Verwaltung durchgeführt werden müssen, Die Arbeitsgruppe kann nur beratend tätig werden, da sie keine Entscheidungsbefugnis hat.

Im Bereich der *Linienführung* konnte erreicht werden, dass die Linie 343 nach Wakendorf seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 mit einer Stichfahrt zur Haltestelle Tapastraße (Kita Leuchtturm) auch das Wohngebiet Schwebstöcken mit dessen ca. 500 Wohneinheiten anschließt.

Im Problemfeld *Bessere Information über den Stadtbusverkehr / Beschilderung des Bahnhofs* fand am 6.10.2011 ein Ortstermin des Fahrgastverbandes PRO

BAHN mit DB Station und Service unter Beteiligung von Mitgliedern der AG Busverkehr statt. Dort wurde vereinbart, den Fahrplan des Stadtbusverkehrs in der dortigen Info-Vitrine aufzuhängen, was auch geschah. Dankenswerterweise wurde seitens der VKP auch der Hinweis eingefügt, dass die Benutzung des Stadtbusverkehrs kostenlos mit inbegriffen ist, wenn der Fahrgast über die Fahrkarte des SH-Tarif mit dem Ziel Preetz verfügt. Bezüglich weiterer Maßnahmen wurde auf einen weiteren Ortstermin mit der Landesverkehrs-Servicegesellschaft (im Folgenden: LVS) verwiesen, der allerdings erst im Frühjahr 2012 stattfinden soll. Bei diesem Ortstermin wird die Arbeitsgruppe ebenfalls vertreten sein.

Zudem hat die Arbeitsgruppe mit organisatorischer Unterstützung der Verwaltung eine *Fahrgastbefragung* durchgeführt. Diese hat ein erhebliches Potential für Verbesserungen im Stadtbusverkehr aufgezeigt, insgesamt sind die bisher getroffenen Maßnahmen als nicht ausreichend zu betrachten.

4. Handlungsbedarfe aus der Sicht von Arbeitsgruppe und Bürgern

Auf jeder der inhaltlichen Sitzungen diskutierte die Arbeitsgruppe Problemfelder und mögliche Verbesserungen des Stadtbusverkehrs. Vor der Präsentation der Ergebnisse der Fahrgastbefragung wurden von der Arbeitsgruppe vor allem die Handlungsfelder Erschließung des Stadtgebiets, Barrierefreiheit, Buswartehäuschen und Bedienungszeiten betrachtet. In der Arbeitsgruppe gab es zu dieser Zeit auch Stimmen für eine Verdichtung der Taktfrequenz.

Wie die Fahrgastbefragung jedoch zeigte⁹, ist die Taktfrequenz nicht so entscheidend wie die Bedienungszeiten. An der Fahrgastbefragung haben sich 60 Bürgerinnen und Bürger (im Folgenden verwenden wir immer die männliche Form) beteiligt, woraus man schließen kann, dass der Stadtbusverkehr sehr wohl ein Thema für die Preetzer ist. Es haben sich überwiegend Bürger an der Umfrage beteiligt, die den Stadtbusverkehr häufig oder regelmäßig nutzen. Nur ein Drittel davon waren Berufspendler, wobei diese dennoch eine wichtige Zielgruppe darstellen, da sie häufiger fahren als andere Reisende. Der hohe Anteil der Fahrten zu Besorgungen und privaten Terminen unterstreicht den Charakter des Preetzer

⁹ Das detaillierte Ergebnis liegt den Fraktionsvorsitzenden bereits vor und kann bei Interesse beim Protokollführer der Arbeitsgruppe angefordert werden.

Busverkehrs als einer Einrichtung der Daseinsvorsorge. Auffallend ist, dass über 2/3 der Befragten das städtische Bussystem überwiegend in Kombination mit der Regionalbahn nutzen, so dass dem Anschluss vom Bus zum Zug oder umgekehrt in Preetz eine große Bedeutung zukommt.

Die Preetzer geben dem städtischen Busverkehr teilweise durchaus gute Noten. Die Ausstattung der Haltestellen (2,6) und Fahrkomfort/Geschwindigkeit (2,7) werden als relativ gut bewertet. Barrierefreiheit (3,0). Die Erschließung des Stadtgebiets (3,0) und Taktfrequenz (3,1) liegen bei der Bewertung im Mittelfeld. Die Bedienungszeiten werden allgemein als schlecht bewertet (3,5). Insgesamt ist das ein respektables Ergebnis, wobei festzuhalten ist, dass mobilitätseingeschränkte Reisende natürlich vollständig von der Barrierefreiheit abhängig sind, so dass dieses ein wichtiges Thema bleibt. Bürger, die den Stadtbusverkehr täglich oder häufig nutzen, sind besonders auf einen gut funktionierenden Busverkehr angewiesen.

Fragt man die Preetzer, warum der Stadtbusverkehr häufig nicht genutzt wird, erhält man verschiedene Antworten. Zum einen werden die (mangelnde) Erschließung des Stadtgebiets sowie Taktfrequenz und Bedienungszeiten als Grund genannt. Es sind aber auch viele Preetzer der Ansicht, dass zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren oft Alternativen sind und dass das Auto attraktiver ist. Zur Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs wären aus Sicht der Preetzer vor allem längere Bedienungszeiten nötig (40). Danach folgen eine bessere Erschließung des Stadtgebiets (24), eine dichtere Taktfrequenz (20) und mehr Buswartehäuschen (19).

In 20 Fällen wurden eigene Anmerkungen im Feld für freie Angaben gemacht. Thematisiert wurden insbesondere die Punkte Bedienungszeiten und Erschließung des Stadtgebiets. Mehr Buswartehäuschen werden gewünscht und die behindertengerechte Umgestaltung der Einstiege sowie der Unterführung am Bahnhof wurde angeregt. Zudem ist festzuhalten: Parkende Fahrzeuge in der Lindenstr. (Nordseite) und dem Ragniter Ring (Südseite) behindern den Bus sehr stark. Dadurch wird der Zug oft nicht erreicht. und das Vertrauen in das städtische Bussystem leidet erheblich.

Die Schlussfolgerung aus der Umfrage lautet, dass die Sicherstellung des Zuganschlusses, Barrierefreiheit, die Ausstattung der Haltestellen zunächst wichtiger sind als die Taktfrequenz. Langfristig gehört zudem das Thema „Optimierung des Netzes“ auf die Tagesordnung.

5. Konkrete Handlungsvorschläge

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbefragung sowie der anderen Termine und Diskussionen der Arbeitsgruppe machen wir folgende Vorschläge. Dabei empfehlen wir, zuerst die Maßnahmen 1-5 durchzuführen und deren Erfolg zu evaluieren, um dann ggf. zu den Schritten 6 und 7 überzugehen:

- 1) **Kurzfristig** muss zunächst der Zugang durch das Vorgehen gegen verkehrswidrig parkende Fahrzeuge sichergestellt werden. Auch die Möglichkeit von Parkverboten sollte zu diesem Zweck geprüft werden. Dabei sollte jedoch die Meinung der Anwohner eingeholt und mit den Anforderungen des Busverkehrs abgeglichen werden.
- 2) Die Unterführung am Bahnhof ist nicht behindertengerecht. Durch den Umweg über den Hufenwegtunnel lässt sich der Busanschluss nicht erreichen. Parallel zur Kostenschätzung für eine Rampe für Fahrräder und Rollkoffer sollte die Bauverwaltung auch Baukosten, Förderungsmöglichkeiten und die Höhe des Eigenanteils der Stadt für den Einbau eines Fahrstuhls prüfen.
- 3) Der Anteil der Fahrten mit Niederflurbussen an der Gesamtsumme aller Fahrten im Preetzer Stadtbusverkehr sollte möglichst nahe an 100% liegen. Dafür sollten die VKP noch einmal sensibilisiert werden, wenngleich aus betrieblichen Gründen mitunter Ausnahmen unvermeidlich sein werden.
- 4) Die Arbeitsgruppe empfiehlt ein Aktionsprogramm zum behindertengerechten Ausbau der Busein- und -ausstiege. Es sollte geprüft werden, ob dazu Mittel des Kreises abgerufen werden können. Bei 8 Buseinstiegen besteht Handlungsbedarf (siehe obige Tabelle).
- 5) Es fehlen einige Buswartehäuschen. Es sollten weitere Unterstände aufgestellt werden, sofern sie vom Platzangebot her realisierbar sind.¹⁰ Nach

¹⁰ Viel Platz gibt es an den Haltestellen Birkenweg, Otto-Hahn-Straße, Pohnsdorfer Straße, Herrmann-Löns-Weg, Gorch-Fock-Straße (Westseite), Hohenkamp. Dies besagt aber nur, dass eine Realisierung nach dem optischen Eindruck der Arbeitsgruppe aufgrund der

Ansicht der Arbeitsgruppe sollte die Haltestelle „Tapastraße“ hier Vorrang haben, anschließend sollte eine Prioritätenliste nach dem Kriterium des Fahrgastandrangs erstellt werden. Hierfür sind die Erfahrungswerte der VKP hinzuzuziehen. Wartehäuschen an stadtauswärts führenden Linien sind entbehrlich.

6) **Aus langfristiger Perspektive** sind einige Teile des Stadtgebiets noch schlecht an den Busverkehr angebunden. Da es sich insbesondere um die Gebiete Kahlbrook, Mühlenberg und die Gemeinde Schellhorn handelt, sollten im Gespräch mit der Gemeinde Schellhorn Möglichkeiten erörtert werden, diese Gebiete anzubinden. Die VKP müssen Schellhorn und Preetz als ein zusammenhängendes Wohngebiet behandeln.

7) Schließlich führt zur Steigerung der Attraktivität des städtischen Bussystems kein Weg an einer Verlängerung der Bedienungszeiten vorbei. Es sollte geprüft werden, unter welchen Umständen das ohne bzw. mit einer geringen finanziellen Beteiligung der Stadt Preetz möglich ist und wie hoch die Kosten gegebenenfalls wären. Die VKP stehen auf dem Standpunkt, dass eine solche Ausweitung nicht ohne Unterstützung möglich ist.

Auf die Darstellung und Bewertung alternativer Beförderungsmöglichkeiten des ÖPNV im Stadtgebiet (Anruf-Linientaxi, Anruf-Bürgerbus) zur Bedienung schwach frequentierter Strecken oder nicht bedienter Wohngebiete sowie des Einsatzes kleinerer Busse ist verzichtet worden, da diese Entscheidungen auch der wirtschaftlichen Betrachtungsweise der VKP unterliegen. Die von einem Arbeitsgruppenmitglied vorgeschlagenen alternativen Konzepte („Einkaufsbus“ der Johanniter u. dgl.) wurden thematisiert, aber nicht weiter verfolgt.

6. Ausblick

Es wird empfohlen, dass die Arbeitsgruppe Busverkehr bis zur Kommunalwahl weiter bestehen bleiben soll, um die Umsetzung der o.g. Maßnahmen beratend zu unterstützen, um deren Erfolg oder Misserfolg zu evaluieren und ggf. neue Handlungsempfehlungen zu geben. Damit kann das Gremium weiterhin als Ansprechpartner für Bürger, VKP und Verwaltung fungieren.

Platzverhältnisse möglich erscheint, dies wäre genauer durch die Straßenbauverwaltung zu prüfen, da die Arbeitsgruppe beispielsweise in die Besitzverhältnisse von Grundstücken keinen Einblick hat.

Anlage

Stadtverkehre Preetz und Plön im Vergleich

Autor: Volker Schultze

Stadtverkehr	Preetz	Plön
Angebotsmerkmal		
Linien	3 Linie 341 Linie 342 Linie 343	2 Linie 331 Linie 332
Betriebszeiten		
Mo - Fr	6.00 - 19.00 Uhr	6.00 - 21.00 Uhr ²
Sa	6.30 - 14.00 Uhr ¹	6.00 - 19.30 Uhr ²
So		13.00 - 21.00 Uhr ²
Eingesetzte Fahrzeuge	2	2
Leistungskilometer	99.000	125.000
Einwohnerzahlen	16.000	13.000

Folgerungen:

- 1) Die Plöner Hauptlinie 331 wird mo-fr bis 21 Uhr betrieben, die Linie 332 nur bis 19 Uhr; die 3 Preetzer Linien werden generell bis 19 Uhr betrieben
- 2) Die Plöner Hauptlinie 331 wird sa bis 19:30 Uhr, die Linie 332 nur bis 13 Uhr, die Preetzer Linie 341 bis 14:00 Uhr, die Linien 342 und 343 nur bis 13 Uhr betrieben
- 3) In Plön wird sonntags von 13 bis 21 Uhr die Hauptlinie 331 betrieben, Preetz findet kein Sonntagsverkehr statt

¹ Betriebszeit bis 14 Uhr nur auf Linie 341.

² Betriebszeiten bis 21 Uhr mo-fr und bis 19.30 Uhr sa sowie Sonntagsverkehr nur auf Linie 331.

²

²