

# **Maßnahmenkonzept motorisierter Kraftfahrzeugverkehr und ÖPNV der Gemeinde List auf Sylt**

## **Teil 1: Bestandsaufnahme und Analyse**

*„Das Ziel muss es sein, die Wahlfreiheit der Menschen bei ihrer Mobilitätsentscheidung zu erreichen, ohne dabei einen Verkehrsträger zu bevorzugen und alle anderen als reine Anhängsel zu betrachten“. (Zitat: Verfasser unbekannt)*

### **Leitbild und Ziele**

Das hier nun vorliegende Maßnahmenkonzept zeigt in zwei Teilen anhand der typischen Probleme des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs sowie des ÖPNV auf wo, wie und wann ein bestehendes Problem gelöst werden kann. Erläutert zunächst im Vorfeld aber auch die bestehenden Rahmenbedingungen und aktuellen Trends. Für jedes der angesprochenen Handlungsfelder werden später die Defizite in der Gemeinde List aufgezeigt, Lösungsmöglichkeiten ermittelt und Prioritäten gesetzt. So können dann in Abhängigkeit von der Komplexität des Themas sowie der zur Verfügung stehenden Kapazitäten an Personal und Finanzmitteln die bestehenden Unzulänglichkeiten abgearbeitet werden.

Der motorisierte Kraftfahrzeugverkehr ist die dominierende Verkehrsart auf der Insel Sylt und damit auch in der Gemeinde List. Der Anteil an der Gesamtverkehrsmenge beträgt laut der Erhebungen im Rahmen des Insularen Mobilität- und Verkehrskonzepts rund 68 % (Fahrer und Mitfahrer). Der ÖPNV hingegen wird nur zu 5 % als das bevorzugte Verkehrsmittel in Betracht gezogen. Deutliche Unterschiede gibt es auch hier, wie bei den anderen Verkehrsmitteln auch, zwischen dem Nutzungsverhalten der Einheimischen und der Gäste der Insel Sylt.

### **Rechtliches Umfeld**

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Standardwerk, in welchem insbesondere die Verhaltensregeln für den motorisierten Verkehr geregelt sind. Zudem gibt es, wie bei allen anderen Verkehrsarten auch diverse technischen Anleitungen zum Bau und Betrieb von Straßen, welche bundesweit als Standard definiert sind.

### **Aktuelle Rahmenbedingungen**

Über die L 24 ist die Gemeinde List an das insulare Straßennetz angebunden. Des Weiteren besteht eine Straßenverbindung zum Weststrand und damit anschließend weiter über die Weststrandstraße zurück zur L 24. Mittels der Fährverbindung ins dänische Römö besteht zudem ein Anschluss an das Straßennetz Dänemarks. Insbesondere der Schwerlastverkehr

und zuletzt auch der Personenverkehr mittels Fähre, haben in den letzten Jahren erhebliche Steigerungen erfahren. Dies führte dazu, dass nun zwei Fähren nachfragegerecht eingesetzt werden können. In Kilometern beträgt der Umweg von Hamburg über die A7 und weiter Durch Dänemark zur Fähre nach List etwas mehr als 30 Kilometer, gegenüber der Fahrt über die A7 nach Niebüll und weiter mit dem Autozug.

Mit rund 40 Bussen werden pro Jahr inselweit an die 1,5 Mio. Kilometer Strecke zurückgelegt und dabei 2 Mio. Fahrgäste befördert. An Einsteigern zählte man 2019 an den Lister Haltestellen rund 100.000 Fahrgäste, davon rund 62.000 am Hafen. Der in der Saison überwiegend gefahrene 15-Minuten-Takt auf der Linie 1 (zwischen 10 und 17 Uhr), kann als nachfragegerecht bezeichnet werden. Zum Weststrand hingegen besteht nur ein Stundentakt, der zudem nur über Umwege (Umstieg an der Vogelkoje) zurück nach List führt.

## **Die verschiedenen kraftfahrzeugrelevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List**

### **Das Handlungsfeld Fahren:**

Da der zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum endlich ist, also unter normalen Umständen nicht mehr erweitert werden kann, um den insgesamt immer noch leicht zunehmenden Verkehr aufnehmen zu können, muss die zur Verfügung stehende Fläche für alle Verkehrsteilnehmer ausreichen. Da Straßen aber rein rechnerisch 35 Jahre baulich unverändert standhalten sollten, erst dann sind sie abgeschrieben, bevor sie von Grund auf erneuert werden, kommen größere bauliche Veränderungen der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen nur selten vor.

Die heute vorhandenen Straßenbreiten aller Straßen in der Gemeinde List können entsprechend ihrer Funktion und der damit verbundenen Verkehrsstärken als ausreichend dimensioniert angesehen werden. Die Breiten reichen von 6,00 m (L 24) bis hin zu 3,00 m (Süderhörn). Die höchsten Verkehrsstärken werden auf der L 24 außer im Bereich Süderheide und Westerheide in Höhe des Ortseingangs von List, mit rund 13.000 Fahrzeugen pro Tag erzielt (Zahlen aus dem Lärmaktionsplan). Im Bereich der Hafenstraße, in Höhe des dortigen Kreisels, werden immer noch mehr als 8.500 Fahrzeuge pro Tag ermittelt.

Ein Wert von mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag bedeutet, dass dieser Straßenbereich im Rahmen eines Lärmaktionsplans näher betrachtet werden muss, weil er den geltenden Grenzwert für dieses Verfahren überschritten hat. Saisonal bedingt können die täglichen Verkehrsmengen auf der L 24 erheblich schwanken, was sich damit dann auch in der Qualität des Verkehrsflusses widerspiegelt.

### **Folgende Straßenbreiten sind in der Gemeinde List vorhanden:**

+ Listlandstraße: 6,00 m

- + Hafenstraße: 6,00 m
- + Am Buttgraben: 5,50 m
- + Mövenbergstraße: 5,50 m
- + Alte Dorfstraße: 5,50 m
- + Landwehrdeich: 5,50 m
- + Mellhörn: 4,80 m
- + Am Brünk: 4,50 m
- + Frischwassertal: 4,50 m
- + Süderhörn: 3,00 m (Einbahnstraße)

Gerade in den verkehrlich untergeordneten Straßen kann es dazu kommen, dass die vorhandene Straßenfläche auch von Fußgängern mitgenutzt werden muss, da dort entweder keine oder nur teilweise baulich getrennte Fußwege vorhanden sind. Sehr oft aber sind diese Straßen nicht als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (Am Loo, Am Brünk, Frischwassertal und Mellhörn), was unter den Aspekten der Verkehrssicherheit als nachteilig zu bewerten ist.

### **Das Handlungsfeld Parken:**

An Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen in Richtung List, reichen die heute vorhandenen und ausgewiesen öffentlichen Parkplätze von ihrer Kapazität her nicht aus, um allen Parkplatzsuchenden vor Ort eine Abstellmöglichkeit anbieten zu können.

Öffentliche Parkplätze gibt es in List nur am Hafen und am Weststrand, wobei die beiden Parkplätze am Hafen gebührenfrei genutzt werden können. Straßenbegleitendes Parken im öffentlichen Straßenraum ist hingegen in List in den meisten Straßen gestattet und ebenfalls gebührenfrei. Da Parkplätze in ihrer Unterhaltung auch Kosten verursachen, sollte darüber nachgedacht werden, diese auch mit einer angemessenen Parkgebühr zu versehen.

In den Bereichen Süderheide, Westerheide, Mellhörn und Mannemorsumtal wurden Parkverbotszonen ausgewiesen, die das Parken im öffentlichen Straßenraum dort nur auf ausgewiesenen Parkplätzen oder auf dem Privatgrundstück gestatten. Solche Parkverbotszonen machen aber nur Sinn, wenn sie einerseits auch ein Mindestangebot an öffentlich zu nutzenden Parkplätzen aufweisen, schließlich kommen auch einmal Handwerker und Gäste hierher und andererseits auch entsprechend regelmäßig kontrolliert werden.

Während ältere Gebäude oftmals über keine oder nur vereinzelt über eigene Stellplätze auf ihrem Grundstück verfügen, weisen neuere Gebäude zumeist zwar die bauordnungsrechtlich notwendige Anzahl an Stellplätzen auf, aufgrund der Bestimmungen aus der Ortsgestaltungssatzung zur maximalen Breite der Zufahrt aber, sind diese nicht immer alle nutzbar. Das Ergebnis ist vielerorts zu sehen, ungenutzte Stellplätze vor dem Gebäude und im öffentlichen Straßenraum ist kein Parkplatz mehr zu finden. Hier könnte eine bedarfsorientierte Stellplatzsatzung für Abhilfe sorgen.

### **Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:**

In List sind aktuell drei Lichtsignalanlagen vorhanden, die allesamt dazu dienen, den Fußgängerverkehr auf Anforderung sicher über die L 24 zu führen. Weitere Lichtsignalanlagen gibt es im Lister Straßennetz nicht und sind aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen auch in Zukunft nicht notwendig.

Um den Verkehrsfluss zu verbessern und um Fußgängern und Radfahrern unnötige Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen zu ersparen, sollten die bestehenden Lichtsignalanlagen beim nächsten Aus- oder Umbau der L 24 zurück gebaut und durch Querungshilfen ersetzt werden, welche eine flexiblere Nutzung ermöglichen und in Herstellung und Unterhalt deutlicher günstiger sind.

### **Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:**

Die Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr ist entlang der L 24 oftmals von unnötig großen Wegweisern geprägt. Piktogramme sowie der dezente Hinweis „Alle Richtungen“ könnten dazu beitragen, wichtige Informationen kompakt und ohne optische Belästigung zu vermitteln. Bei Tempo 50 ist ein Autofahrer nur in der Lage drei verschiedene Hinweise zu erfassen, alle anderen Hinweise kann er nicht mehr vollständig aufnehmen.

Aufgrund des hohen Anteils an Gästen sollte frühzeitig auf das öffentliche Parkplatzangebot und die Parkplätze selbst hingewiesen werden, um die Verkehre zielgerichteter steuern zu können, was den Verkehrsfluss optimiert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs reduziert.

### **Handlungsfeld Service:**

Service bedeutet auch Aufklärung. Aufklärung wie und mit welchem Verkehrsmittel man am besten zur welchen Gelegenheit nach List kommen kann, wo kann man Parken und was kostet mich das?

Dies und andere verkehrsrelevanten Themen müssen zusammen mit den Touristikern der Insel vertiefend behandelt werden, da hier im Interesse der gesamten Insel Sylt ganzheitliche Konzepte gefragt sind und nicht Alleingänge.

### **Kontrolle und Fortschreibung:**

Spätestens mit jeder Fortschreibung der StVO sind die bestehenden verkehrlichen Einrichtungen für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr hinsichtlich ihrer Aktualität zu überprüfen. Es empfiehlt sich aber auch, sich jährlich anhand der Unfalltypensteckarte der zuständigen Polizeidienststelle alle Unfälle näher zu betrachten, um somit bestehende Schwachpunkte im Verkehrsnetz rechtzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Zudem kann durch regelmäßige Zählungen des Verkehrs ermittelt werden, ob und wie sich die Verkehrsmengen verändert haben.

Auch sind alle Mitarbeiter des Bauhofes, der Straßenmeisterei des Landes und der Polizei so weit zu sensibilisieren, dass sie jeden Mangel, den sie bei ihren täglichen Arbeitseinsätzen, an den Einrichtungen des Straßenverkehrs feststellen, der zuständigen Stelle sofort mitteilen.

### **Die verschiedenen ÖPNV relevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List**

#### **Das Handlungsfeld Mitfahren:**

An Einsteigern zählte man 2019 an den Lister Haltestellen rund 36.000 Fahrgäste (ohne Hafen). Der in der Saison zwischen 10 und 17 Uhr auf der Linie 1 gefahrene 15-Minuten-Takt kann als nachfragerecht bezeichnet werden. Um einer eventuell stärkeren Nachfrage im ÖPNV gerecht zu werden, empfiehlt sich eher der Einsatz größerer Busse (21-Meter-Bus), als eine Taktverdichtung, da insbesondere die Personalkosten der größte Einflussfaktor bei der Kostengestaltung im Busverkehr sind.

Das nur stündlich gefahrene Angebot zum Weststrand, ohne direkte Rückfahrtmöglichkeit bedarf einer separaten Betrachtung, da dieses Angebot im Hinblick auf die dringend notwendigen Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl nicht als zielführend bezeichnet werden kann. Hier sind zweifelslos Optimierungsmöglichkeiten vorhanden.

#### **Das Handlungsfeld Fahrpreise:**

Für einen Wandel im Verkehrsverhalten eignet sich die Fahrpreisgestaltung der SVG nicht wirklich. Der Preis für eine Kleingruppen-Tageskarte für fünf Personen beträgt aktuell 42 Euro. In Berlin zahlt man für das vergleichbare Angebot knapp 25 Euro und in Ulm 19 Euro. Dieser Vergleich der Fahrpreise ist aber nicht ganz korrekt, da die SVG ausschließlich eigenwirtschaftlich unterwegs ist und damit alle Investitionen und Kosten selbst erwirtschaften

muss. Hingegen in fast allen anderen deutschen Städten und Verkehrsverbänden sich die Politik zum ÖPNV bekennt und diesen finanziell bezuschusst, um die Fahrpreise für eine sehr breite Bevölkerungsschicht erschwinglich zu gestalten.

Ein Ergebnis dieser unter Umweltaspekten schlechten Verkehrspolitik ist, dass der Anteil an Mietfahrzeugen auf der Insel Sylt sehr hoch ist, weil man mit einem Mietfahrzeug zwar selten billiger, aber dafür flexibler unterwegs ist, als mit dem Bus. Eine andere Fahrpreisgestaltung würde aber dazu beitragen, den Anteil des ÖPNV am Modal-Split signifikant zu erhöhen, auch unter den Menschen, die selbst auch mit dem Auto angereist sind, aber dieses auch gern einmal stehen lassen würden.

### **Handlungsfeld Haltestellen:**

Zur Grundausstattung einer Haltestelle gehört heute, dass diese barrierefrei ausgestaltet ist sowie mit einem witterungsbeständigen und hellen Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit versehen ist. Dieses sollte auch in der Dunkelheit gut ausgeleuchtet sein, was in List aktuell nicht für alle Haltestellen zutrifft. Wünschenswert wäre eine digitale Fahrplananzeige in Echtzeit sowie mehrere Fahrradbügel für Umsteiger. Die Ausstattung der Haltestellen obliegt bis auf die Fahrplaninformation der Gemeinde auf deren Grund sie liegt.

Zudem sollten die Haltestellen sicher erreicht werden können. Im Falle der Haltestellen Mellhorn (Nordseite) sowie Westerheide (Westseite), die beide an Straßen liegen, die mit 70 Km/Std befahren werden dürfen, besteht keine gesicherte Möglichkeit zum Überqueren der L 24 für Fußgänger und Radfahrer. Im Falle der Haltestelle Westerheide fehlt sogar ein baulich ausgestalteter Gehweg hin zur Haltestelle und am Weststrand ist von einer normgerechten Haltestelle gar nichts zu sehen.

### **Handlungsfeld Fahrradmitnahme:**

Die Mitnahme von Fahrrädern durch den Bus ist gut gemeint, beinhaltet jedoch mehrere kritische Punkte. Das Verladen und Befestigen erfordert ein gewisses Maß an Kraft und Beweglichkeit. Das Verladen dauert in der Regel oftmals lange, womit sich auch die Fahrzeiten verlängern können, was zu Verlusten von Anschlüssen führen kann.

Mit der Zunahme von Elektrofahrrädern darf auch darüber spekuliert werden, ob die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen dann noch eine Zukunft hat? Zudem lassen sich Fahrräder auch in Bussen mit einem großen Mehrzweckbereich problemlos mitnehmen.

### **Handlungsfeld Service:**

Sicherlich macht die SVG genug Werbung für sich und Ihre Dienstleistungen. Ohne Kombination aber, wie das Integrieren der Busse der SVG in die Angebote anderer Verkehrsträger, wie beispielsweise dem Schleswig-Holstein Ticket der Deutschen Bahn oder gar in die örtliche Gästekarte, kann und wird der ÖPNV weder auf der Insel Sylt noch in der Gemeinde List eine wesentliche Rolle spielen können.

Dieses und andere verkehrsrelevanten Themen müssen zusammen mit den Touristikern der Insel vertiefend behandelt werden, da hier der Einfluss der Gemeinden nur sehr gering ist.

**(Teil 1 wurde im BA am 7. Dezember 2020 vorgestellt)**

## Teil 2:

### **Maßnahmenübersicht zur Verbesserung des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs und des ÖPNV**

Bei den hier aufgelisteten Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern zur Verbesserung der Situation des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs und des ÖPNV in der Gemeinde List, handelt es sich zumeist um einfache und sofort durchführbare Maßnahmen. Auch die Maßnahmen, die vor einer qualifizierten Kostenschätzung durchgeplant werden müssen, können durch die vorhandenen Mitarbeiter der Amtsverwaltung bis hin zur baulichen Umsetzung aktiv begleitet und vorbereitet werden. Bei einigen Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Fahren/Mitfahren empfiehlt es sich, diese zunächst nur befristet für eine gewisse Zeit einzuführen, um danach das Ergebnis gemeinsam mit allen Beteiligten zu analysieren, um im Anschluss daran zu einer dauerhaften Lösung zu gelangen.

#### **Die verschiedenen kraftfahrzeugrelevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List**

##### **Das Handlungsfeld Fahren:**

Auch wenn die Straßen in der Gemeinde List für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr ausreichend dimensioniert sind, ist aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung Lists als Wohn- und Erholungsort die **Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit** in allen Lister Straßen auf eine Geschwindigkeit von 30 Km/Std anzustreben. Die positiven Auswirkungen für die Verkehrssicherheit, die Wohn – und Aufenthaltsqualität sowie die Umwelt sind hinreichend belegt und gerade in Orten, die stark touristisch und von einer intensiven Wohnnutzung geprägt sind, ein unbedingtes Muss.

Diese Forderung umzusetzen wird sicherlich nicht einfach, da hier auch die Verkehrsbehörden, die Polizei und der LBV.SH überzeugt werden müssen. Von dieser Maßnahme profitieren vor allem auch die zahlreichen Fußgänger.

**Kosten:** Haushaltsmittel für die Verkehrszeichen entlang der gemeindlichen Straßen.

**Umsetzung:** Im Nachgang zu den noch fehlenden Verkehrserhebungen zum Fußgänger- und Radverkehr.

##### **Das Handlungsfeld Parken:**

Die Bereitstellung von Parkplätzen sowie deren Unterhalt ist mit Kosten verbunden, weshalb es angebracht wäre dafür eine Refinanzierung in Form von Gebühren anzustreben. Im Bereich des Parkplatzes am Hafens könnte eine Regelung so aussehen, dass es im Hinblick auf die gastronomischen Nutzungen, die angebotenen Schiffsausflüge sowie das Erlebniszentrum Naturgewalten keine Höchstparkdauer gibt. Ein Preis für eine Tageskarte in Höhe von 5 Euro

wäre als inelüblich zu bezeichnen. Dieser Preis würde auch nicht dazu führen, dass der Parkplatz am Hafen gemieden wird und man in den angrenzenden Wohnquartieren nach Parkplätzen sucht.

Die Parkplätze entlang der Hafestraße sollten dagegen in ihrer Benutzungsdauer auf zwei Stunden beschränkt werden. Da die dortigen gastronomischen Einrichtungen in der Regel über eigene Parkplätze verfügen, wäre diese Regelung für sie unkritisch. Andererseits könnte dadurch für die anderen Gewerbetreibenden ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt werden.

**Kosten:** 7.500 € pro Parkscheinautomat.

**Umsetzung:** Wegen der bestehenden Vertragslage für den Parkplatz am Hafen erst ab 2022. Die Kostenpflicht in der Hafestraße ist abhängig von den weiteren Ausbauplanungen der Hafestraße zu einem Boulevard.

Einführen einer örtlichen **Stellplatzsatzung** mit der die Anzahl und die Ausstattung von Kraftfahrzeugabstellplätzen im öffentlichen und privaten Raum geregelt werden. Dies geschieht zusammen mit dem Thema Radverkehr, denn von dieser Maßnahme profitieren alle Verkehrsteilnehmer. Eine konsequente Anwendung einer Stellplatzsatzung würde dazu beitragen, dass zukünftig fast jedes Fahrzeug auf dem ihm zugewiesenen Grundstück einen Stellplatz findet.

**Kosten:** Wird durch die Amtsverwaltung erstellt.

**Umsetzung:** Umgehend.

Auch in **Parkverbotszonen** sollten öffentliche Parkplätze angeboten werden, da ansonsten jeder Lieferant und Handwerker, aber auch alle Besucher eine Ordnungswidrigkeit begehen, wenn sie innerhalb dieser Zonen auf Flächen stehen, die nicht ausdrücklich als Parkplatz ausgewiesen sind.

**Kosten:** Für Verkehrsschilder und eventuell ergänzende geringfügige bauliche Maßnahmen.

**Umsetzung:** Umgehend.

### **Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:**

Dort wo möglich sollten Lichtsignalanlagen durch Überquerungsanlagen ersetzt werden, da sie flexibler nutzbar und später im Unterhalt günstiger sind. Zudem entfallen durch übereifriges Nutzen der Lichtsignalanlagen Wartezeiten, Lärm und Abgase. Von dieser Maßnahme profitiert insbesondere auch der Fußgängerverkehr.

**Kosten:** In Abhängigkeit der Örtlichkeit sowie der Zuständigkeit.

**Umsetzung:** Im Rahmen von Umbaumaßnahmen in den betroffenen Straßen.

### Das Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:

Ein Hinweis auf ein Hauptziel und vielleicht noch ein Nebenziel auf allen **Wegweisern**, oder ganz einfach der Hinweis „Alle Richtungen“ ersparen dem Orts- und Landschaftsbild übergroße Wegweiser und damit auch Kosten.

**Kosten:** Abhängig von der Größe des Wegweisers, wobei die meisten dem LBV-SH gehören und da der Lister Einfluss noch begrenzt ist.

**Umsetzung:** Im Rahmen des regelmäßigen Austauschs von Wegweisern.

Hinweise auf die **Parkmöglichkeiten** auch für Wohnmobile, wären bereits am Ortseingang hilfreich, um die Parkplatzsuchenden rechtzeitig zu informieren und somit zu lenken.

**Kosten:** Für die Beschilderung in Abhängigkeit der klassifizierten Straße.

**Umsetzung:** Umgehend.

## **Die verschiedenen ÖPNV relevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List**

### Das Handlungsfeld Mitfahren:

Ein 15-Minuten-Takt in der Saison sowie der Einsatz von Gelenkbussen schaffen ein eigentlich gutes Angebot im Busverkehr. Zeitliche Lücken gibt es jedoch in den Tagesrandlagen, da das Angebot nachfragegerecht ist und sich zeitlich an den Urlaubern orientiert. Spätestens mit der deutlichen Zunahme an Einwohnern ist in List anzustreben, dass das Angebot an Busfahrten auch in den Tagesrandlagen ausgeweitet wird.

Eine Fahrtzeit von 45 Minuten vom Lister Hafen zum Weststrand und dann noch mit Umstieg an der Vogelkoje zurück zum Lister Hafen, wird wahrscheinlich niemanden dazu verleiten sein Auto stehen zu lassen, um entspannt mit dem Bus zum Weststrand zu fahren. Zumal dies auch nur einmal pro Stunde ab 8:55 bis 19:55 Uhr von List aus möglich ist. Falls der Einsatz eines Busses nur für den Strandverkehr betrieblich und finanziell nicht umsetzbar wäre, würde es sich anbieten den Bus halbstündlich von List aus über den Weststrand nach Westerland zu fahren und dies aber auch von Westerland herkommend, um das Umsteigen an der Vogelkoje zu vermeiden. So ließe sich das Fahrplanangebot ganz einfach verdoppeln und dazu die Fahrtzeit halbieren.

Mit der Fertigstellung des Dünenparks entstehen neue Potentiale, die genutzt werden müssen. Das kann über eine angedachte neue Linienführung entlang der Listlandstraße im Süden erfolgen, oder über eine Haltestelle im Bereich der Tankstelle.

**Kosten:** Diese Kosten können nur vom Betreiber ermittelt werden, wobei ein verbessertes Angebot auch eine höhere Nachfrage mit sich bringt.

**Umsetzung:** Ab der Sommersaison zunächst zur Probe.

### **Das Handlungsfeld Fahrpreise:**

Der ÖPNV ist deutschlandweit ein Zuschussgeschäft. Da die SVG ihren Busbetrieb eigenwirtschaftlich, also ohne direkte öffentliche Zuschüsse abwickelt, kommt es dazu, dass die Preise im Vergleich mit anderen Städten hoch sind. Will man mehr Verkehr vom Auto auf den Bus und die anderen Verkehrsträger verlagern, dann müssen die Fahrpreise deutlich runter und das geht nur über eine Kostenbeteiligung aller Inselgemeinden. Zudem erhält man so auch ein Mitspracherecht bei der Fahrplangestaltung.

**Kosten:** Diese können erst ermittelt werden, wenn klar ist welches Fahrplanangebot gefahren werden soll und welche Änderungen im insularen Busverkehr sonst noch gewünscht sind.

**Umsetzung:** Umgehende Aufnahme der Gespräche.

### **Das Handlungsfeld Haltestellen:**

Die bestehenden baulichen Mängel den Haltestellen Westerheide sowie Mellhörn (Nordseite), die immer noch vollkommen ebenerdig und damit überhaupt nicht barrierefrei ausgestaltet sind, müssen umgehend beseitigt werden. Sollte der Busverkehr über die Weststrandstraße ausgeweitet werden, müssten auch hier an den Bushaltestellen noch die entsprechenden Maßnahmen inklusive einer Beleuchtung umgesetzt werden.

Das Alleinstellungsmerkmal der Lister Haltestellen mit Reetdach ist originell, aber zukünftig dürfen sich diese gerne farbenfroher und lichtdurchfluteter präsentieren.

**Kosten:** Neuere Schätzungen gehen von rund 10.000 Euro pro Haltestelle für eine Ertüchtigung aus.

**Umsetzung:** Bis Ende 2022

### **Das Handlungsfeld Fahrradmitnahme:**

Gegenüber der üblichen Fahrradmitnahme im Innenraum des Busses im sogenannten Mehrzweckbereich, haben die auf Sylt verwendeten Heckfahrradträger den Vorteil, dass sie

fünf Fahrräder mitnehmen können, egal ob Rollstühle oder Kinderwagen bereits den Mehrzweckbereich im Bus belegen.

Negativ sind aber die Befestigungsmethode, die notwendige menschliche Energieleistung um das Fahrrad erst einmal in diese Position zu kriegen, die deutlich längeren Standzeiten an den Haltestellen und die damit verbunden längeren Fahrzeiten sowie die fehlende Möglichkeit Elektrofahrräder zu transportieren, da diese bauartbedingt meistens zu schwer sind und somit vom Transport ausgenommen sind. Zudem geht die Mitnahme seit Jahren wegen der Zunahme an Elektrofahrrädern kontinuierlich zurück, aber es besteht aktuell noch ein Vertragskonstrukt mit dem LZV.

Auch diese Thematik muss Bestandteil einer insularen Mobilitätsoffensive sein, welche die umweltfreundlichen Transportmittel deutlich nach vorne bringt.

**Kosten:** Keine.

**Umsetzung:** Umgehende Aufnahme der Gespräche.

#### **Das Handlungsfeld Service:**

Die Fahrt mit dem Bus muss mit in Angebote wie das Schleswig-Holstein-Ticket, das City-Ticket bei Fernverkehrstickets oder die Kurtaxe integriert sein, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

**Kosten:** Ohne klar formulierte Anforderungen aktuell nicht ermittelbar.

**Umsetzung:** Umgehende Aufnahme der Gespräche.

Stand: 23. März 2021

Martin Seemann