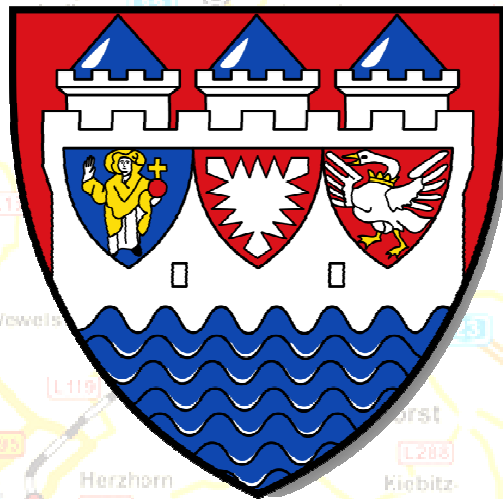




Vierter Regionaler Nahverkehrsplan

Kreis Steinburg 2017-2021



Vierter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2017-2021



Impressum:

Auftraggeber:

Zweckverband ÖPNV Steinburg - Der Verbandsvorsteher
Karlstraße 13 (Geschäftsstelle)
25524 Itzehoe



Zweckverband ÖPNV Steinburg
Der Verbandsvorsteher

Bearbeiter:

urbanus GbR

Heike Drücker
Stefan Luft
Christoph Lüth

SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg

Claudius Mozer
Lars Anders





Rainer Naudiet

Verbandsvorsteher des
Zweckverbandes ÖPNV Steinburg

Vorwort des Verbandsvorstehers

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein bedeutender Standortfaktor für den Kreis Steinburg. Er sichert nicht nur die Mobilität großer Teile der Bevölkerung, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Lebensqualität.

Mit dem mittlerweile vierten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) verstärkt der Zweckverband ÖPNV Steinburg sein Engagement, den ÖPNV weiterzuentwickeln und seine Akzeptanz zu steigern. Die im Rahmen der RNVP-Bearbeitung durchgeführten Regionalkonferenzen haben gezeigt, dass in den Städten und Gemeinden ein großes Interesse an einer Aufwertung der ÖPNV-Qualität besteht. Dazu muss an mehreren Stellen der Angebotsgestaltung angesetzt werden. Nur mit vielen zufriedenen Stammkunden kann ein hochwertiges ÖPNV-System einschließlich einer soliden Finanzierung langfristig gesichert werden.

Aufbauend auf dem im RNVP vorgegebenen Gestaltungsrahmen wird der Zweckverband ÖPNV Steinburg in den kommenden Jahren eine Überprüfung und Neuausrichtung seines ÖPNV-Systems vornehmen. Ein Grundnetz mit vertakteten Buslinien, eine gute Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und die Einrichtung alternativer Mobilitätsangebote für die dünn besiedelten Gebiete des Kreises sind dabei zentrale Aspekte. Gemeinsam mit den Kommunen wird auch die Herstellung barrierefreier Haltestellen vorangetrieben. Nicht zuletzt gilt es auch am äußeren Erscheinungsbild des ÖPNV sowie an der Kommunikation mit den ÖPNV-Kunden und den Akteuren vor Ort weiter zu arbeiten.

Gemeinsam mit unseren Partnern, insbesondere den Verkehrsunternehmen und der NAH.SH, soll der ÖPNV im Kreis Steinburg so ein gutes Stück vorangebracht werden.

Rainer Naudiet

Inhaltsverzeichnis

Seite

EINLEITUNG	9
1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	12
1.1 RECHTLICHER RAHMEN	12
1.2 LANDESPLANERISCHER RAHMEN	15
1.3 RAUMSTRUKTUR UND VERKEHRSINFRASTRUKTUR.....	19
1.4 STRUKTURDATEN UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN	25
1.5 SCHULSTRUKTUR UND AUSWIRKUNGEN DER SCHULGESETZGEBUNG.....	32
1.6 VERKEHRSVERFLECHTUNGEN UND ÖPNV-RELEVANTE VERKEHRZIELE	39
1.7 WIRTSCHAFTLICHER UND ORGANISATORISCHER RAHMEN.....	44
2. BILANZ DES DRITTEN RNVP	47
3. ÖPNV-NACHFRAGE UND ÖPNV-MARKTPPOSITION	49
4. ZIELSETZUNGEN UND QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	53
4.1 ÜBERGEORDNETE ZIELSETZUNGEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	53
4.2 VON DER AUSREICHENDEN BEDIENUNG ZU QUALITÄTSSTANDARDS	55
4.3 STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DER NETZSTRUKTUR (NETZQUALITÄT)	57
4.4 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	59
4.5 ANGEBOTSQUALITÄT.....	61
4.6 BEDIENUNGSQUALITÄT.....	65
4.7 TARIFQUALITÄT	68
4.8 MARKETINGQUALITÄT	69
4.9 BARRIEREFREIER ÖPNV	70
5. BESTANDSANALYSE DES ÖPNV IM KREIS STEINBURG	72
5.1 VERKEHRSTRÄGER UND VERKEHRSUNTERNEHMEN	72
5.2 LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM SPNV	73
5.3 LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM BUSVERKEHR.....	75
5.4 VERNETZUNG DES ÖPNV-SYSTEMS.....	84
5.5 TARIFSTRUKTUR UND TARIFANGEBOTE	85
5.6 SERVICE UND MARKETING	87
5.7 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES.....	89
6. ERGEBNISSE DER REGIONALKONFERENZEN	94
7. WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-SYSTEMS	97
7.1 SICHERSTELLUNG EINER AUSREICHENDEN BEDIENUNG UND ENTWICKLUNGSGRUNDLAGEN	97
7.2 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	98
7.3 ÜBERPRÜFUNG UND WEITERENTWICKLUNG DES BUSVERKEHRSSYSTEMS.....	101
7.4 EINSATZ ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN.....	105
7.5 SYSTEMATISCHE WEITERENTWICKLUNG DER HALTESTELLEN	110
7.6 TARIFGESTALTUNG.....	111
7.7 ÖPNV-MARKETING	111
7.8 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSNACHFRAGE	114

8. ÖPNV-MANAGEMENT	116
8.1 ORGANISATION DES ÖPNV	116
8.2 VERGABE VON ÖPNV-LEISTUNGEN.....	120
8.3 QUALITÄTS-MANAGEMENT	126
8.4. UMSETZUNG EINES BARRIEREFREIEN ÖPNV-SYSTEMS	128
8.5 FINANZIERUNG, FINANZIERUNGSRAHMEN.....	129
LITERATUR	132

ANHANG 1: Strukturdaten

ANHANG 2: Verzeichnis der Schulen

ANHANG 3: Pendlerkarten

ANHANG 4: Zuordnung der Buslinien zu Teilnetzen und Liniencharakteristik

Bilderverzeichnis

BILD 0-1: ÜBERSICHT ZUR PROJEKTSTRUKTUR FÜR DEN 4. RNVP KREIS STEINBURG.....	11
BILD 1-1: LAGE DES KREISES STEINBURG IN DER METROPOLREGION HAMBURG	19
BILD 1-2: VERWALTUNGSSTRUKTUR IM KREIS STEINBURG	22
BILD 1-3: ABGRENZUNG DER NAHBEREICHE	23
BILD 1-4 VERKEHRSINFRASTRUKTUR IM KREIS STEINBURG	24
BILD 1-5: ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER STRUKTURDATEN.....	27
BILD 1-6: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KREIS STEINBURG.....	28
BILD 1-7: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KREIS STEINBURG AUF GEMEINDEEBENE	29
BILD 1-8: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG IM KREIS STEINBURG	30
BILD 1-9: PROGNOSE ZUR VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR.....	31
BILD 1-10: AUFTEILUNG DER SCHÜLER AUF SCHULARTEN IM SCHULJAHR 2015/2016	35
BILD 1-11: STANDORTE ALLGEMEINBILDENDER SCHULEN IM KREIS STEINBURG (STAND SCHULJAHR 2015/2016) ..	37
BILD 1-12: VERFLECHTUNGEN IM SCHÜLERVERKEHR.....	38
BILD 1-13: ENTWICKLUNG DER PENDLERSTRÖME	39
BILD 1-14: PENDLERANTEILE IM VERGLEICH DER ZENTRALEN ORTE	40
BILD 1-15: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER HAUPTAUSPENDLERSTRÖME (STAND: 30.06.2015)	41
BILD 1-16: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER Auspendler IN DIE BENACHBARTEN KREISE.....	42
BILD 1-17: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER EINPENDLER IN DEN KREIS STEINBURG	43
BILD 1-18: ORGANISATIONSSTRUKTUR IM STEINBURGER ÖPNV	46
BILD 2-1: ÜBERSICHT DES UMSETZUNGSSTANDES DES DRITTEN RNVP	48
BILD 3-1: ÖPNV-ANTEILE IM KREISVERGLEICH	50
BILD 3-2: NUTZUNGSINTENSITÄT DES BUSVERKEHRS IM VERGLEICH DER STÄDTE UND KREISE	51
BILD 3-3: BEWERTUNG DES BUSANGEBOTES IM KREIS STEINBURG	52
BILD 4-1: ELEMENTE DES ÖPNV-ANFORDERUNGSPROFILS FÜR DEN KREIS STEINBURG	56
BILD 4-2: STRATEGISCHE NETZAUSRICHTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS IM KREIS STEINBURG	58
BILD 5-1: ÜBERSICHT DER IN STEINBURG TÄTIGEN VERKEHRSUNTERNEHMEN (STAND 2016)	72
BILD 5-2: LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM SPNV (STAND FAHRPLAN 2016)	74
BILD 5-3: FREIGESTELLTE SCHÜLERVERKEHRE (STAND SCHULJAHR 2011/2012).....	77
BILD 5-4: BUSLINIEN UND ZUGEORDNETE KENNGRÖßEN (STAND FAHRPLAN 2015/2016, TEIL 1)	79
BILD 5-4: BUSLINIEN UND ZUGEORDNETE KENNGRÖßEN (STAND FAHRPLAN 2015/2016, TEIL 2)	80
BILD 5-5: FAHRPLANKILOMETER NACH VERKEHRSUNTERNEHMEN FÜR 2014 UND 2015	80
BILD 5-6: ÜBERSICHT ÖPNV-NETZ IM KREIS STEINBURG (FAHRPLAN 2015/2016)	81
BILD 5-7: LINIENNETZ DES STADTVERKEHRS ITZEHOE (FAHRPLAN 2015/2016)	82
BILD 5-8: FAHRTENHÄUFIGKEIT VON REGIONALLINIEN MIT HÖHERWERTIGEM FAHRPLANANGEBOT	83
BILD 5-9: ÖPNV-MARKETING DER VINETA FÜR DIE STADTVERKEHRE ITZEHOE UND GLÜCKSTADT	88
BILD 5-10: BEISPIELE UNTERSCHIEDLICHER HALTESTELLENGESTALTUNGEN.....	92
BILD 6-1: ERGEBNIS DER UMFRAGE ZUR ÖPNV-ENTWICKLUNG IM TEILNETZ WEST	96
BILD 7-1: POTENZIELLE EINSATZRÄUME FÜR ALTERNATIVE BEDIENUNGSFORMEN IM KREIS STEINBURG	109
BILD 7-2: ZENTRALE BAUSTEINE FÜR DAS KÜNFTIGE ÖPNV-MARKETING	113
BILD 8-1: NEUORDNUNG DER ORGANISATIONSSTRUKTUR IM KREIS STEINBURG	118
BILD 8-2: GROBE RÄUMLICHE ABGRENZUNG DER TEILNETZE FÜR DEN KREIS STEINBURG	123
BILD 8-3: VERGABE DER TEILNETZE IM KREIS STEINBURG AB 2016.....	124
BILD 8-4: BAUSTEINE FÜR DAS QUALITÄTS-MANAGEMENT IM KREIS STEINBURG	127
BILD 8-5: FINANZIERUNGSRAHMEN 2013 – 2017 (PLANWERTE, ANGABEN IN TEUR)	130

Abkürzungen

AST	Anrufsammeltaxi
AT	ÖPNV-Aufgabenträger
B+R	Bike und Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FAG	Finanzausgleichsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein
ITF	Integraler Taktfahrplan
LVS	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VU	Verkehrsunternehmen
ZwV	Zweckverband ÖPNV Steinburg

Einleitung

Nach dem **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig Holstein (ÖPNVG)** von 1996 waren die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände verpflichtet, regionale Nahverkehrspläne (**RNVP**) für den straßengebundenen ÖPNV aufzustellen (§5 (1) ÖPNVG). und alle 5 Jahre fortzuschreiben. Obwohl der RNVP nach der neuesten Fassung des ÖPNVG nur noch eine freiwillige Aufgabe ist, führt der Zweckverband ÖPNV Steinburg (ZwV) aufgrund der Bedeutung als zentrales Steuerungsinstrument für die ÖPNV-Entwicklung eine Neuaufstellung des RNVP durch.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Aufstellung von RNVPs ist die Sicherung der ÖPNV-Finanzierung. So sind Höhe und Verteilung der ÖPNV-Landesmittel als wesentliche Finanzierungsquelle in der **Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV)** geregelt, wobei die Auszahlung an die Erfüllung dreier Voraussetzungen geknüpft ist:

- a) Unterstützung des landesweiten Marketings unter der Dachmarke nah.sh bzw. des HVV-Verbundmarketings;
- b) das Vorliegen eines RNVPs, der den ÖPNV als Gesamtsystem in geeigneter Weise behandelt und
- c) die Gewährleistung einer transparenten ÖPNV-Finanzierung und eine entsprechende Abbildung derselben in den Verwendungsnachweisen der Kommunalisierungsmittel.

Auch vor diesem Hintergrund ist eine im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Zyklen erfolgende Aufstellung von RNVPs für den ZwV essentiell. Jetzt liegt die Neuaufstellung des vierten RNVP für die nächsten 5 Jahre vor. Ziel des vierten RNVP ist es, Rahmenvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Grenzen des Kreises Steinburg sowie an den Schnittstellen zu den benachbarten Kreisen zu definieren. Darüber hinaus ist ein Maßnahmenkatalog mit Prioritäten zu erstellen, der für den Planungshorizont die schrittweise Umsetzung der Rahmenvorgaben aufzeigt. Daraus entstehende finanzielle Konsequenzen sind in einem Finanzierungsplan darzustellen.

Eine wichtige Grundlage für die RNVPs ist ferner der **Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP)**, der den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV darstellt. Derzeit liegt der 4. LNVP bis 2017 vor. In den letzten Jahren sind einige landesweite Projekte initiiert worden, die auch auf den ÖPNV im Kreis Steinburg Auswirkungen haben oder noch haben werden. Dazu gehören vor allem

- die weitere Verbesserung der Barrierefreiheit an den Bahnstationen,
- die Neuvergabe des SPNV-Netzes Mitte (zum Fahrplanwechsel 2014/2015),
- die Neuvergabe des SPNV-Netzes West (Betreiberwechsel ab 2016/2017),
- die Prüfung einer Reaktivierung der Bahnstrecke Wrist – Kellinghusen,
- die Einführung eines Schnellbusses Itzehoe – Brunsbüttel (Umsetzung 12/2016).

Aufgrund der veränderten Randbedingungen und Entwicklungsperspektiven werden im vierten RNVP einige **neue Schwerpunkte** gesetzt, wobei vor allem auch die wettbewerbliche Vergabe von 3 Teilnetzen in 2017 den ZwV vor neue Herausforderungen stellt:

- ✓ Überprüfung und Anpassung von **Qualitätsstandards für die Gestaltung des ÖPNV-Systems** auch im Hinblick auf die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb (Anforderungsprofil).
- ✓ Weiterentwicklung und **Optimierung des ÖPNV-Angebotes** insbesondere im Hinblick auf hochwertige Angebote („Starke Linien“) und den Einsatz alternativer Bedienungsformen und Mobilitätsangebote speziell für Zeiten und Räume mit schwacher Verkehrsnachfrage.
- ✓ Bessere **Vernetzung** innerhalb des ÖPNV-Systems und mit dem Individualverkehr.
- ✓ Aufbau eines integrierten **ÖPNV-Marketings** und **ÖPNV-Managements**.

Der RNVP ist als Rahmenplan für die künftige Angebotsstrategie im ÖPNV des Kreises Steinburg unter Berücksichtigung der Vernetzung mit den angrenzenden Kreisen zu verstehen. Dabei wird dem Charakter des ÖPNVG folgend auf die Festlegung von Detailmaßnahmen (z.B. konkrete Linienführungen oder Fahrpläne) verzichtet, um dem ZwV und den Verkehrsunternehmen die nötige Flexibilität bei der konkreten Ausgestaltung des Angebotes und einer wettbewerblichen Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu erhalten.

Die seit dem ersten RNVP vertiefte Kommunikation mit den Akteuren rund um den ÖPNV hat sich bewährt und wird auch bei der Erstellung und Umsetzung des vierten RNVP einen zentralen Baustein bilden. Neben dem Gutachterteam, das die wesentliche inhaltliche Arbeit leistet, stand auch diesmal die Abstimmung in den Gremien des Zweckverbandes sowie die Einbindung der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt. Eine Besonderheit im Beteiligungsverfahren bildeten vier Regionalkonferenzen, in denen gemeinsam mit den lokalen Akteuren über die Situation des ÖPNV und seine Zukunftsperspektiven diskutiert wurde.

Die umseitige Abbildung gibt einen Überblick zur **Projektstruktur** des 4. RNVP für den Kreis Steinburg.

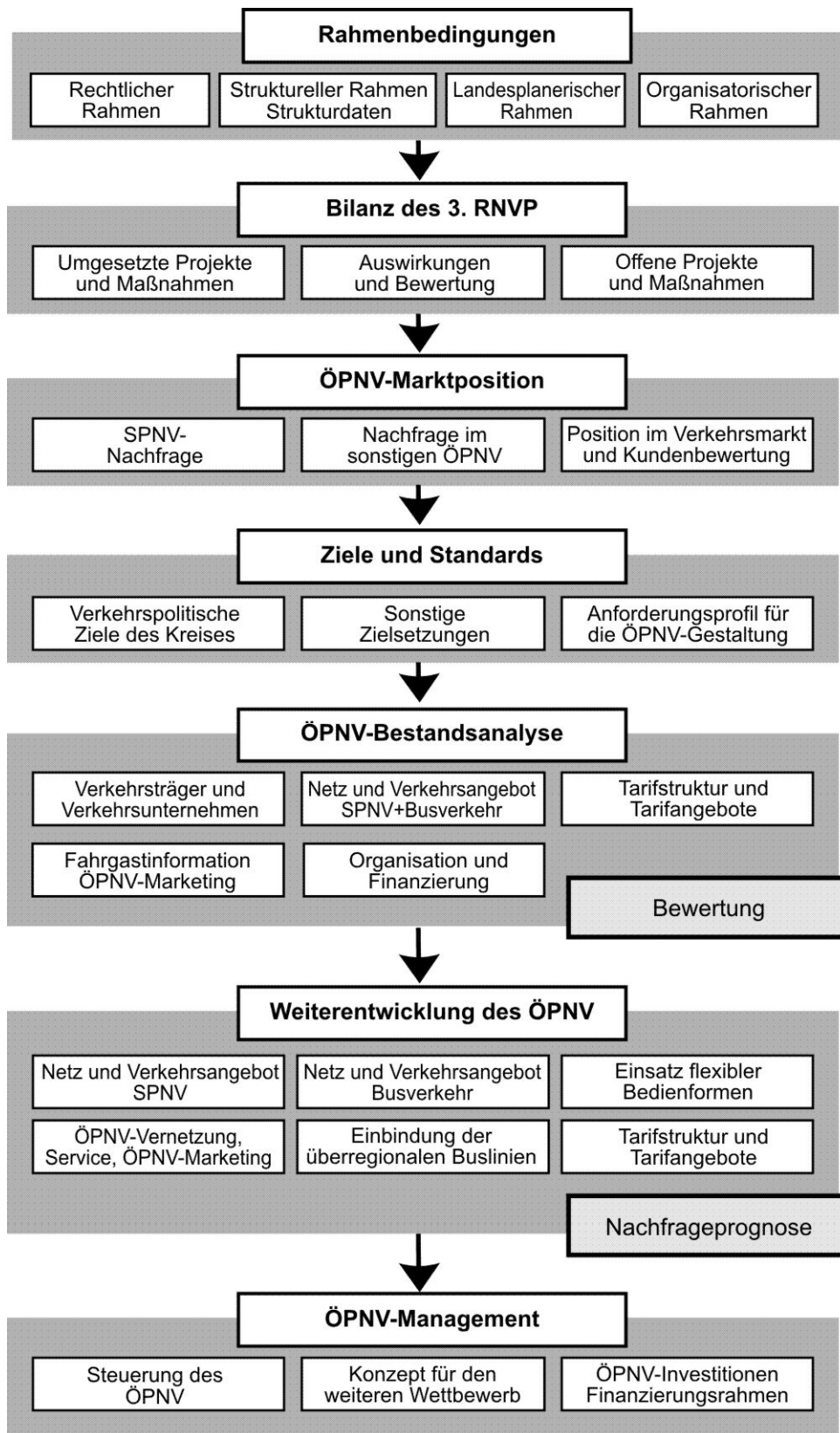


Bild 0-1: Übersicht zur Projektstruktur für den 4. RNVP Kreis Steinburg

1. Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung

1.1 Rechtlicher Rahmen

Zu Beginn der 90er Jahre sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, unter denen der öffentliche Verkehr betrieben wird, grundlegend geändert worden. Ausgehend von den in den EG-Verträgen verankerten Grundsätzen der Niederlassungsfreiheit, Dienstleistungsfreiheit und Diskriminierungsfreiheit erfolgte zunächst die Neuordnung der europarechtlichen Regelungen, insbesondere die Neufassung der Verordnung (VO) 1191/69. Ende 2009 wurde die VO 1191/69 schließlich durch die VO 1370/2007 abgelöst. Auf diese europäischen Regelungen bauen bundes- und landesrechtliche Vorgaben auf, denen auch Aufstellung des RNVP unterliegt.

1.1.1 Europäische Gesetzgebung

Eine der wesentlichen Grundlagen stellt der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar. Demnach sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. Diese Grundsätze wurden in Bezug auf den ÖPNV in die Verordnung VO 1370/2007 aufgenommen und mit der Novellierung des PBefG zum 1.1.2013 in die Bundesgesetzgebung übernommen.

Finanzierungs- und Vergabefragen sind nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt. Verkürzt gesagt eröffnet jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und einen dafür vom Aufgabenträger gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Erforderlich sind u.a.:

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
- Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen insbesondere bei allen Direktvergaben.
- Eine klare Regelung der Aufteilung und Zuordnung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine klare Regelung der Einnahmenanrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

Die in gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthaltenen Spezifikationen müssen künftig mit den politischen Zielsetzungen in Einklang stehen, die in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr aufgeführt sind.

Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Busbereich beträgt höchstens 10 Jahre. Als Regelfall ist die wettbewerbliche Vergabe vorgesehen, unter bestimmten, eng gefassten Voraussetzungen ist aber auch eine direkte Vergabe möglich. Ein entscheidender Aspekt ist dabei die Abgrenzung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die in der VO 1370/2007 neu geregelt wurde.

Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung mehrere Berichtspflichten. Ab in Kraft treten muss jede zuständige Behörde für ihren Bereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die in ihrem Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber und die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben.

1.1.2 Bundesdeutsche Gesetzgebung

Den zentralen bundesdeutschen Rechtsrahmen bilden das **Regionalisierungsgesetz** und das 2013 auf Grundlage der VO 1370/2007 novellierte **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG). Es enthält zusammenfassend folgende für die ÖPNV-Gestaltung maßgebliche Anpassungen:

- Neue, engere und VO 1370/2007-konforme Definition der „Eigenwirtschaftlichkeit“,
- uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- Konkretisierung der Vergabe von öffentlichen Verkehrsleistungen und von Direktvergaben,
- Konkretisierung der Genehmigungsfähigkeit alternativer Bedienungsformen,
- neue Rollen und Kompetenzen von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde,
- Bereitstellungspflicht von Fahrplandaten durch die Verkehrsunternehmen für elektronische Auskunftssysteme und zur Erfüllung der Kontrollfunktion des Aufgabenträgers,
- Einführung von Übergangsbestimmungen u.a. für vor dem 1.1.2013 genehmigte Verkehre,
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für das ÖPNV-System bis zum 1.1.2022,
- Festlegung der Gestaltungsspielräume für die ÖPNV-Aufgabenträger durch Landesrecht (Verfahren und Inhalte des RNVP).

Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit bleibt zwar formal erhalten, die Definition wird aber neu gefasst. Demnach ist nun allein die Finanzierungsart dafür verantwortlich, ob es sich um eigen- oder gemeinwirtschaftlichen ÖPNV handelt. ÖPNV-Leistungen sind nur noch dann **eigenwirtschaftlich**, wenn deren Aufwand ausschließlich durch Beförderungserlöse und öffentliche Ausgleichs nach allgemeinen Vorschriften¹ finanziert wird, wobei letztere einzig zur Festlegung von Höchsttarifen eingesetzt werden dürfen. Jede öffentliche Finanzierung jenseits davon, z.B. im Rahmen von Verkehrsverträgen, sowie die Gewährung ausschließlicher Rechte ergibt **gemeinwirtschaftlichen** ÖPNV.

Das PBefG stärkt insgesamt die Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger und erweitert deren Möglichkeiten, auf das ÖPNV-Angebot Einfluss zu nehmen. Dies ist aber auch mit erhöhten Pflichten insbesondere hinsichtlich der Sicherung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“, der Festlegung auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der Vorabkennzeichnung einer beabsichtigten Vergabe verbunden. Die Aufgabenträger können in der „Vorabkennzeichnung“ Anforderungen unter anderem an den Fahrplan und Qualitätsstandards angeben, so dass der auch im novellierten PBefG bestehende Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre nur noch

¹ Dementsprechend klassifiziert sind a) Ausgleichs für rabattierte Schülerzeitkarten nach §45a PBefG und b) Ausgleichs für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten nach §148 SGB IX. Eigenwirtschaftliche Effekte hat dies jedoch nicht, da a) in Schleswig-Holstein durch Landesrecht ersetzt wurde und die über b) laufenden Finanzvolumina i.d.R. viel zu gering sind, um in Verbindung mit Fahrgeldern zur Kostendeckung zu führen.

gilt, wenn er zu den vom AT definierten Vorgaben kompatibel ist. In diesem Zusammenhang erhält der Nahverkehrsplan (RNVP) ein höheres Gewicht.

Bestimmte Investitionen in ÖPNV-Anlagen können durch Bundes- oder Landesmittel finanziell gefördert werden. Der entsprechende Rahmen für die Förderung ist im **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** festgelegt. Mit dem Entflechtungsgesetz erhalten die Länder seit 2007 entsprechende Bundesmittel. Hinsichtlich deren Verwendung hat das Land ein eigenes GVFG-SH erlassen. Förderungsfähige Maßnahmen können aus GVFG-Mitteln bis zu 75% gefördert werden. Die Gebietskörperschaften müssen dazu entsprechende Förderanträge stellen und nach Vorhabenabschluss Verwendungsnachweise erbringen. Auch Verkehrsunternehmen können GVFG-Mittel beantragen (z.B. für die geplante Beschaffung neuer Bordrechner im Rahmen des Projektes der landesweiten Echtzeitinformation). Ab 2014 gibt es allerdings keine verkehrliche Zweckbindung der GVFG-Mittel mehr.

Schließlich ist bei der ÖPNV-Gestaltung auch das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** zu beachten, das als Ziel eine „möglichst weitgehende Barrierefreiheit“ der unterschiedlichen Lebensbereiche vorschreibt. Für den Gesetzgeber sind die Nahverkehrspläne (RNVP) das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV einzufordern und zu überprüfen. Die Regelungen des BGG bezüglich der Zielvereinbarungen gelten für die Länder nur, wenn diese sie in angepasster Form in ihren Landes-BGG aufnehmen, dieses ist in Schleswig-Holstein seit 2002 in Kraft. Die Regelungen des BGG sind auch in das GVFG-SH eingeflossen und in den RNVPs zu thematisieren.

1.1.3 Landesgesetzgebung

Auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes haben alle Bundesländer mit Ausnahme Hamburgs ÖPNV-Gesetze formuliert. Im **ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG)** des Landes Schleswig-Holstein ist festgelegt, dass die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im SPNV Aufgabe des Landes, im übrigen ÖPNV freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder ihrer jeweiligen Zweckverbände ist.

Der ZwV hat als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV nach den gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen sicherzustellen. Mit der ÖPNVFinV von 2007 wurde vom Land Schleswig-Holstein von der sogenannten „§45a-Öffnungsklausel“ gemäß §64a PBefG Gebrauch gemacht. Damit hat das Land die bisherigen bundesgesetzlich geregelten Ausgleichzahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr („rabattierte Schülerbeförderung“) an die Verkehrsunternehmen durch Landesrecht ersetzt und gleichzeitig kommunalisiert, in dem es die Mittel und die Zuständigkeit an die ÖPNV-Aufgabenträger übertrug. Seitdem gehört es zur Aufgabe des ZwV, mit den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen oder den Sachverhalt im Rahmen von Verkehrsverträgen zu regeln.

Am 1.1.2013 ist für Schleswig-Holstein die neue **ÖPNVFinV** in Kraft getreten. In § 3 sind Voraussetzungen festgelegt, die für eine vollständige Auszahlung der hier geregelten „Kommunalisierungsmittel“ zu erfüllen sind:

- (1) Vorlage eines von den zuständigen Gremien beschlossenen RNVP,
- (2) transparente Darstellung der Mittelverwendung unter Berücksichtigung der Vorgaben der VO 1370/2007 sowie
- (3) landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes .

Für die Aufstellung des RNVP sind in Anlage 1 der ÖPNVFinV Mindestanforderungen für den Inhalt definiert, die im vorliegenden RNVP berücksichtigt sind. Keine Vorgaben des Landes gibt es zur Gestaltung der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Hierzu gilt die VO 1370/2007 als Orientierung.

Ebenfalls kommunalisiert wurde die Genehmigungskompetenz für ÖPNV (und Gelegenheitsverkehr), die seit 2013 per Zuständigkeitsverordnung auf Basis von § 11 (1) PBefG vom Land auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen ist. Ausgenommen von der kommunalisierten Genehmigungskompetenz für ÖPNV sind Genehmigungen nach § 39 PBefG (Beförderungsentgelte und -bedingungen). Hierfür ist nach wie vor das Land zuständig.

1.2 Landesplanerischer Rahmen

Landesentwicklungsplan (LEP)

Der Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) trat am 13.07.2010 in Kraft und ersetzte den Landesraumordnungsplan 1998. Dieser LEP ist damit die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Landes bis ins Jahr 2025; vor dem Hintergrund der geplanten Kommunalisierung der Regionalplanung ist er auch Basis für die künftige Fortschreibung der Regionalpläne. Die für den ÖPNV des Kreises Steinburg relevanten Kernaussagen des LEP sind hier zusammengefasst:

- Der ÖPNV und seine Infrastruktur soll dem durch den demographischen Wandel veränderten Bedarf entsprechend angepasst werden.
- Das Netz des ÖPNV soll in den ländlichen Räumen (überwiegender Kreis Steinburg mit Ausnahme des Nahbereichs Itzehoe und des Ordnungsraums Hamburg) erhalten bleiben und die Verkehrsbedienung auch unter Nutzung neuer Angebotsformen gesichert werden. Besonders die zentralen Orte sollen aufgrund ihrer überörtlichen Versorgungsfunktion gut an den ÖPNV angebunden sein.
- Versorgungseinrichtungen in den Stadt- und Umlandbereichen in den ländlichen Räumen als auch in deren Kernstädten (in Steinburg: Itzehoe) sollen aufgrund der steigenden Zahl der alten und weniger mobilen Menschen gut über den ÖPNV angebunden sein.
- Orte mit ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion (welche aber nicht als zentraler Ort klassifiziert sind) sollen eine gute ÖPNV-Anbindung haben (in Steinburg: Brokstedt, Wrist).
- Die Gemeinden Horst, Kiebitzreihe und Altenmoor sind als Bestandteile des Ordnungsraums Hamburg klassifiziert. Dessen Siedlungsschwerpunkte sollen gut an den ÖPNV angebunden sein.

- Flächen für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung (nur möglich entlang der Landesentwicklungsachsen A23/B5 und der geplanten A20) sollen von der Regionalplanung an Orten festgelegt werden, an denen eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung sichergestellt werden kann.
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren sollen in örtliche und regionale ÖPNV-Netze eingebunden werden.
- Verkehre sollen nach Möglichkeit vermieden werden und/oder auf öffentliche, insbesondere schienengebundene, Verkehrsträger verlagert werden. Daher erhalten, besonders in den Ordnungsräumen, Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung grundsätzlich Vorrang vor dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- Die An- und Abreise von Urlaubs- und Erholungsverkehr soll über die Schiene und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel angestrebt werden.
- Der Schienenverkehr soll hinsichtlich der Struktur und der Bedienung darauf ausgerichtet werden, dass ein erheblicher Teil des zu erwartenden Verkehrszuwachses über ihn abgewickelt wird.
- In ländlichen Räumen kommt es auf eine gute Verknüpfung des für abgelegene Bereiche unverzichtbaren Pkw mit dem ÖPNV-Netz, d.h. auf P+R-Anlagen mit Bus und Schienenangeboten, an. Hier können auch neue, flexible Bedienungsformen angemessene Lösungen darstellen.
- Die auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs geschaffene verkehrliche und tarifliche Kooperation soll weiter ausgebaut werden.
- Schulstandorte sollen von Schülern mit dem ÖPNV erreicht werden können.

Regionalplan für den Planungsraum IV

Die für den ÖPNV des Kreises Steinburg relevanten **Kernaussagen** des Regionalplans für den Landesteil Schleswig-Holstein Süd-West (Planungsraum IV; Fortschreibung 2005) sind:

- Das Gesamtsystem des ÖPNV soll weiter ausgebaut werden. Außerdem soll die Attraktivität durch die Berücksichtigung bzw. Verbesserung folgender Aspekte erhöht werden:
 - Integraler Taktfahrplan,
 - Integration anderer Verkehrsträger,
 - Übersichtlichkeit des Tarifkonzepts,
 - Anzahl der Züge,
 - Anzahl und Ausbau der Bahnstationen,
 - Erreichbarkeit und Zugang zu den ÖPNV-Einrichtungen.
- Da der Individualverkehr im Planungsraum eine für die Flächenerschließung wesentliche Rolle spielt, soll der ÖPNV auf die zentralen Orte ausgerichtet sein, wo geeignete Verknüpfungspunkte zu schaffen sind.
- Der ÖPNV soll die Nahbereiche erschließen, die Schülerbeförderung tragen und auf Arbeitsplatzschwerpunkte ausgerichtet sein. Außerdem sollen auch Ziele für Tourismus, Freizeit und Erholung berücksichtigt werden.
- Der Schienenverkehr soll hinsichtlich der Bedienung und Infrastruktur so ausgerichtet werden, dass ein größerer Anteil des zu erwartenden Verkehrszuwachses übernommen werden kann.

Die **Schwerpunkte des Orientierungsrahmens** in den Nahbereichen des Kreises Steinburg sind:

- **Itzehoe:** „Regionale Entwicklungsstrategie für den Wirtschaftsraum Itzehoe“ als integrierte interkommunale Gebietsentwicklungsplanung für Itzehoe und 15 Umlandgemeinden (darin u.a. Konzepte für Einzelhandel, Marketing, Regionalmanagement), Wohnbauentwicklung (Konversion in Itzehoe-Basten, Hohenaspe, Kremperheide/Krempermoor, Lägerdorf/Münsterdorf), weitere Stärkung der technologieorientierten Wirtschaft (Itzehoe), Weiterentwicklung von Gewerbeschwerpunkten (Itzehoe, Dägeling, Lägerdorf/Neuenbrook/Rethwisch), Prüfung von raum- und umweltverträglichen Folgenutzungen für die perspektivisch aufzulösende Kaserne Breitenburg-Nordoe.

- **Glückstadt:** Stärkung der gewerblichen Basis Glückstadts als Entwicklungs- und Entlastungsort, gute Verkehrsanbindung (Eisenbahn, Elbefähre) weiter verbessern (A20, ggf. Umfahrung Glückstadt) und damit wirtschaftliche Impulse geben, interkommunale Zusammenarbeit v.a. in der Wohnbauentwicklung und bei der Kasernenkonversion, bessere Vermarktung des Nahbereichs als Tourismusschwerpunkt mit besonderer Bedeutung (Stadtgedenkmäl Glückstadt mit Hafen, „Maritime Landschaft Untereibe“).
- **Kellinghusen:** Interkommunale Zusammenarbeit Kellinghusen/Wrist zur Förderung der wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung und gegenseitiger Ergänzung als Wohn- und Gewerbeschwerpunkt, Prüfung von raum- und umweltverträglichen Folgenutzungen für die perspektivisch aufzulösende Kaserne, Weiterentwicklung von Tourismus und Naherholung („Grüne Mitte Holstein“, Naturpark Aukrug, Reiten).
- **Wilster:** Starke Verflechtungsbeziehungen mit Brunsbüttel als Industrieschwerpunkt, Ausbau der Anbindung an A23 und A20 notwendig, wohnbauliche Entwicklung Brokdorfs soll v.a. den Arbeitsplatzbesatz des Kernkraftwerks berücksichtigen, Erarbeitung von Handlungsstrategien für die Zeit nach der Kraftwerksschließung, Erhalt des Schiffbaus in Wewelsfleth, Entwicklung der touristischen Potenziale durch Regionalmarketing, strukturelle Stärkung durch neue A20.
- **Hohenlockstedt:** Interkommunale Zusammenarbeit v.a. bei der Wohnbauentwicklung erforderlich, Aufrechterhaltung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz „Hungrierer Wolf“ als Standortfaktor im Rahmen der Entwicklungsstrategie für die Region Itzehoe, Prüfung des Flugplatzausbaus zum gewerblichen Schwerpunkt, Verbesserung der Verkehrssituation (A23/A20-Anbindung, Umfahrungen von Itzehoe, Mühlenbarbek, Wrist), Entwicklung/Vernetzung touristischer Regionen und Angebote.
- **Horst:** Fortsetzung der positiv wirkenden, eng abgestimmten Gebietsentwicklungsplanung im Stadt-/Umlandbereich Elmshorns, Horst hat zusammen mit zwei PI-Nachbargemeinden gewerbliche Schwerpunktfunction übernommen, Nutzung der Potenziale für weitere Siedlungsentwicklung auf Basis der guten überregionalen Verkehrsanbindung (Bahnanschluss, A23).
- **Krempe:** Stärkung der Wirtschaftskraft durch bessere Vermarktung der Tourismusangebote und Ausbau der Freizeitinfrastruktur, Nutzung der guten überregionalen Verkehrsanbindung (Bahnanschluss, A23) zur Stärkung der touristischen und gewerblichen Entwicklung, wohnbauliche Entwicklung im Osten Krempe in interkommunaler Zusammenarbeit mit Grevenkop.
- **Schenefeld:** Fortsetzung der erfolgreichen Bemühungen um ein ausgewogenes Arbeitsplatz- und Versorgungsangebot in interkommunaler Abstimmung v.a. mit Pöschendorf, Offenhaltung der Möglichkeiten für eine Ortsumgehungschenefeld im Zuge der B430, Entwicklung von Konzepten für die zivile Nachnutzung des Flugplatzes „Hungrierer Wolf“ zur Stabilisierung der Wirtschaftskraft.
- **Wacken:** Verkehrsgünstige Lage mit A23 und L327 ist gute Ausgangslage für weitere, funktionsgerechte Siedlungsentwicklung im ländlichen Zentralort, dadurch Auslastung, Erhaltungs und Stärkung der Versorgungsinfrastruktur. Außerdem Ausbau der guten Ansätze für landschaftsgebundene Naherholung.

Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems setzt der vom Land beschlossene vierte **LNVP bis 2017** die Vorgaben und Perspektiven sowohl für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs als auch eines integrierten landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems. Der vierte LNVP setzt verstärkt auf eine vernetzte Mobilität. Zentrale Themen bzw. inhaltliche Schwerpunkte sind dabei die

- zielgruppenorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes mit verstärkter Ausrichtung auf die Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer/innen,
- Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0),

- Echtzeitinformation und Anschlusssicherung,
- der Ausbau der Marke „NAH.SH“ sowie
- der neue Verkehrsverbund Schleswig-Holstein,

Folgende **Kernaussagen** sind landesweit relevant, während die für den Kreis Steinburg spezifischen Maßnahmen in Kapitel 6.2 erläutert sind.

- **Barrierefreier ÖPNV:** Die Schaffung eines barrierefreien SPNV ist weiter zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahnhofsmodernisierungen, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen v.a. im Störfall) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- **Weiterentwicklung des SH-Tarifs** mit einer Verbesserung der Transparenz (u.a. durch Straffung und Vereinheitlichung des Fahrscheinsortiments) und der Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Tarifangebote auch zur Erschließung neuer Kundengruppen.
- **Verbesserung des Vertriebs** u.a. mit einem Ausbau von Kombiangeboten, Einführung des mobilen Ticketing und des E-Ticketing.
- Verbesserung der **Kommunikation** zwischen den Nahverkehrsakteuren und den Kunden mit dem Ziel, ein abgestimmtes Gesamtsystem ÖPNV unter der Marke „NAH.SH“ mit dem neuen landesweiten ÖPNV-Corporate-Design zu präsentieren.
- Umsetzung eines **Verkehrsverbundes NAH.SH** für die Aufgabenträger als schleswig-holsteinisches Pendant zum HVV und zur Verbundorganisation der Verkehrsunternehmen NSH (NAH.SH-Gründung 2014 bereits erfolgt).

Im vierten LNVP wird außerdem ein noch stärkerer Verbund zwischen dem SPNV und einem Grundnetz überregionaler Buslinien (Schnellbusse) angestrebt. Zusammen mit dem SPNV soll dies zu einem abgestimmten, am integralen Taktfahrplan (ITF) des SPNV orientierten Gesamtkonzept mit einheitlichem Taktgefüge und optimaler Netzwirkung ausgebaut werden. Der ZwV hat nicht nur in Ergänzung zum SPNV bereits im letzten RNVP ein Bus-Grundnetz entwickelt, das zukünftig sukzessive umgesetzt werden soll. Die neue Schnellbuslinie 6600 Itzehoe – Brunsbüttel wird einen weiteren Impuls setzen und das Grundnetz zusätzlich aufwerten.

1.3 Raumstruktur und Verkehrsinfrastruktur

Räumliche Lage

Die räumliche Lage des Kreises Steinburg in Schleswig-Holstein und der Metropolregion Hamburg veranschaulicht Bild 1-0:



Bild 1-1: Lage des Kreises Steinburg in der Metropolregion Hamburg

Im Hinblick auf die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Steinburg sind folgende Aspekte und Aussagen von übergeordneter Bedeutung:

Raumstruktur

Mit über 1.056 km² Fläche ist Steinburg der drittkleinste Kreis in Schleswig-Holstein (nach OD und PI). Die **administrative Gliederung** umfasst 5 Städte (davon amtsfrei: Itzehoe, Glückstadt und Wilster; davon amtsangehörig: Kellinghusen, Krempe) sowie sieben Ämter mit insgesamt 107 Gemeinden (zzgl. o.g. zweier Städte). Der Kreis grenzt an die Kreise Pinneberg im Südosten, Segeberg im Osten, Rendsburg-Eckernförde im Norden, Dithmarschen im Westen und wird zum Landkreis Stade (Niedersachsen) im Südwesten von der Elbe getrennt (vgl. Bild 1-1).

Städte	Ämter (zugehörige Kommunen)	
Itzehoe	Breitenburg	(11 Gemeinden)
Glückstadt	Horst-Herzhorn	(12 Gemeinden)
Wilster	Itzehoe-Land	(20 Gemeinden)
Kellinghusen	Kellinghusen	(18 Gemeinden, 1 Stadt)
Krempe	Krempermarsch	(9 Gemeinden, 1 Stadt)
	Schenefeld	(22 Gemeinden)
	Wilstermarsch	(14 Gemeinden)

Der Landesentwicklungsplan (LEP) und der Regionalplan für den Planungsraum IV (RegPI IV) sind die rahmenbildenden Landesplanungen, welche dem Kreis Steinburg Raumfunktionen zuweisen und den Raum gliedern. Zu größten Teilen ist der Kreis Steinburg als **ländlicher Raum** ausgewiesen, nur die Gemeinden in direkter Nachbarschaft zu Elmshorn (Kreis Pinneberg) sind als Ordnungsraum kategorisiert, Itzehoe und die umgebenden Gemeinden als Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum. Im Kreis Steinburg finden sich insgesamt **9 zentrale Orte**, darunter mit Itzehoe ein Mittelzentrum, mit Glückstadt, Wilster und Kellinghusen drei Unterzentren sowie fünf weitere Gemeinden, die als ländliche Zentralorte eingestuft sind

Mittelzentrum	Unterzentren	ländliche Zentralorte
Itzehoe	Glückstadt	Hohenlockstedt
	Kellinghusen	Horst
	Wilster	Krempe
		Schenefeld
		Wacken

Im Regionalplan werden jedem zentralen Ort funktional verflochtene **Nahbereiche** zugeordnet, und ihre Verflechtung aufgrund des Angebots an Einkaufs-, Bildungs-, Verwaltungs- und Freizeiteinrichtungen sowie an Arbeitsplätzen beschrieben. Die zentralen Orte übernehmen die Versorgungsfunktion für den zugeordneten Nahbereich und bilden Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Versorgungseinrichtungen außerhalb der Versorgungsschwerpunkte können die Grundversorgung zwar ergänzen, sollen aber nicht in Konkurrenz zu den Schwerpunkten treten. Dargestellt sind diese Nahbereiche in Bild 1-2, wobei diese in Einzelfällen auch über Kreisgrenzen hinaus gehen.

Verkehrsinfrastruktur

Das **Rückgrat des Straßenverkehrssystems** im Kreis Steinburg wird durch einige wenige klassifizierte Straßen gebildet. Die BAB A23 (Nord-Süd-Achse) bildet zusammen mit den **Bundesstraßen B5 und B206 / B77** (Ost-West-Achse) auch in raumordnerischer Hinsicht die bedeutendsten Magistralen im Kreisgebiet und stellt die Hauptanbindung an die Hansestadt Hamburg und die benachbarten Kreise her. Kapazitätsengpässe treten hier im Wesentlichen im Berufsverkehr auf, die A23 wird auch im Freizeit- und Tourismusverkehr in der Sommersaison stark genutzt (Hauptverbindung zur Tourismusdestination Nordsee Schleswig-Holstein).

Die **Kfz-Belegungen** der Hauptverkehrsstraßen zeigen eine im Vergleich mit dem Nachbarkreis Pinneberg bzw. den südlich angrenzenden Gebieten der Metropolregion Hamburg zwar deutlich abgestufte Verkehrsdichte. Im städtischen Straßennetz von Itzehoe ist aber die Leistungsgrenze einiger Hauptverkehrsstraßen erreicht. Größere Verkehrsbehinderungen beschränken sich aber nur auf wenige Stunden bzw. ausgeprägte Spitzenverkehrstage. In diesen Hauptverkehrszeiten ist auch der regionale und städtische ÖPNV von den Verkehrsbehinderungen betroffen.

Im **Bahnnetz** bildet die Westküstenmagistrale (Marschbahn) die Anbindung vor allem der Kreisstadt Richtung Hamburg. Die Bahnstationen Itzehoe, Wilster und Glückstadt sind hier nicht nur wichtige Ein- und Ausstiegshaltestellen, sondern auch übergeordnete Verknüpfungspunkte im ÖPNV-System sowie mit dem Individualverkehr (P+R, B+R, K+R). Auf seiner Ostseite ist der Kreis Steinburg über den übergeordneten Verknüpfungspunkt Wrist sowie den Bahnstationen Brokstedt und Horst an die Bahnstrecke Kiel – Neumünster – Hamburg angebunden.

Aufgrund der insgesamt geringen Siedlungs- und Verkehrsdichte kann die **Verkehrsanbindung** als befriedigend bis gut bezeichnet werden. Der inzwischen erfolgte Lückenschluss auf der BAB A23 hat die Verkehrssituation im Bereiche von Itzehoe deutlich entspannt und die großräumige Erreichbarkeit verbessert. Mit dem bevorstehenden Ausbau der B5 zwischen Itzehoe und Wilster und der geplanten Verlängerung der BAB A20 sind hier weitere Verbesserungen für den Kfz-Verkehr und die regionale Erreichbarkeit zu erwarten. Nachteilig zu bewerten ist weiterhin insbesondere die fehlende Ost-West-Umgebungsmöglichkeit der Kreisstadt Itzehoe im Straßennetz und die geringen Erweiterungsspielräume für das Verkehrsangebot auf den vorhandenen Schienenstrecken.



Bild 1-2: Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg

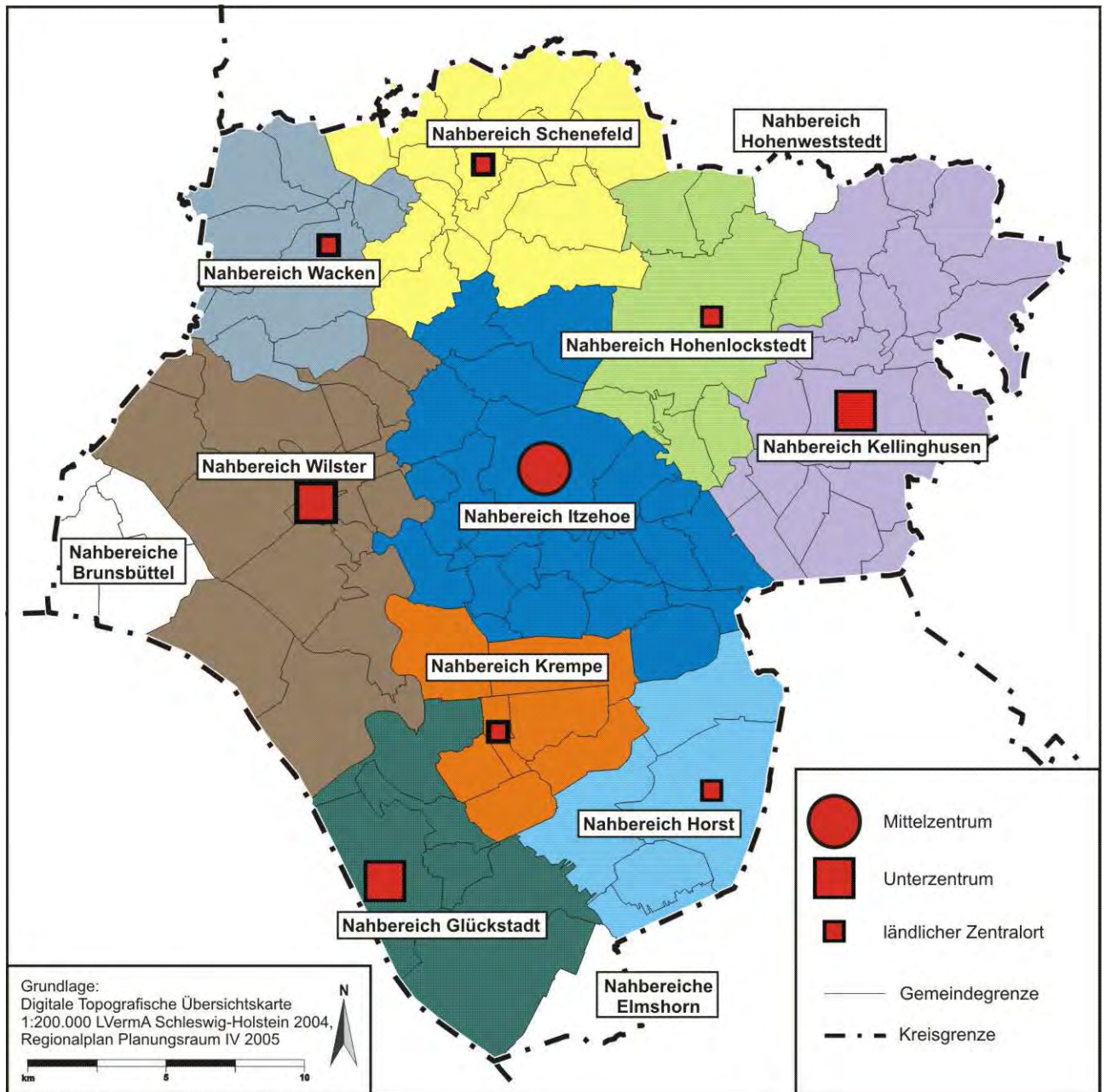


Bild 1-3: Abgrenzung der Nahbereiche



Bild 1-4 Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinburg

1.4 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven

Bevölkerung und Bevölkerungsdichte

Mit ca. 130.000 Einwohnern (2015) gehört der Kreis Steinburg landesweit zu den drei Kreisen mit den geringsten Einwohnerzahlen (mit Dithmarschen und Plön). Auch bei der **Bevölkerungsdichte** weist er mit rund 125 Einwohner/km² gegenüber dem Landesdurchschnitt von 179 Einwohner/km² ein niedriges Niveau auf, welches er mit Rendsburg-Eckernförde und Plön teilt und das lediglich von den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland und Schleswig-Flensburg unterschritten wird. Auffällig ist v.a. der Unterschied zum südlichen Nachbarkreis Pinneberg, dessen Einwohnerdichte von über 450 EW/km² landesweit den Spitzenwert für die Kreise darstellt.

Die **Bevölkerungsverteilung** im Kreis ist durch den Gegensatz städtischer Verdichtungen und ländlicher Räume geprägt. Als dominantes Zentrum tritt hier Itzehoe mit fast einem Viertel der gesamten Kreisbevölkerung hervor, danach folgen Glückstadt und Kellinghusen. Außerdem sind die zentralen Orte Hohenlockstedt, Horst und Wilster weitere Bevölkerungsschwerpunkte. Nimmt man die genannten 6 Städte und Gemeinden zusammen, so kommen auf nicht ganz 14% der Fläche des Kreises über 50% der Einwohner (vgl. Bild 1-7).

Bei der Einwohnerdichte reicht die Spannweite von dicht besiedelten Gemeinden wie Itzehoe, Glückstadt, Wilster oder Krempe mit 400 oder mehr Einwohnern/km² (der obere Extremwert beträgt über 1600 EW/km² in Wilster) bis zu ländlichen Gemeinden mit sehr geringen Bevölkerungsdichten (der untere Extremwert beträgt keine 4 EW/km² in Büttel).

Bevölkerungsentwicklung und „demografischer Wandel“

Die Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein ist primär von einem zunehmenden Alter bei insgesamt rückläufigen Bevölkerungszahlen geprägt. War in den Jahren 1995 bis 2004 die Entwicklung der Einwohnerzahlen noch in einem stabil-positiven Bereich, so ist bis 2008 wieder auf dem Stand von 1996 gesunken, bis 2011 weiter gefallen und bis 2014 stabil geblieben. Seitdem ist wieder ein leichter Zuwachs der Bevölkerung zu verzeichnen.

Nach Vorausberechnungen des Statistikamtes Nord ist bis 2018 ein weiterer leichter Zuwachs zu erwarten, bevor dann der Kreis voraussichtlich bis 2030 insgesamt 4% seiner Einwohner verlieren wird (vgl. Bild 1-6). Steinburg wäre damit bis 2030 der Kreis mit dem dritthöchsten Einwohnerverlust in Schleswig-Holstein, nur übertroffen von den Kreisen Dithmarschen und Plön mit jeweils über 5% Bevölkerungsverlust².

Räumlich tritt eine negative **Bevölkerungsentwicklung** besonders in den bevölkerungsarmen, ländlichen Gemeinden auf, die Einwohnerzahlen der zentralen Orte dürften in den kommenden Jahren von der derzeit zu beobachtenden Re-Urbanisierung profitieren. Von 2009 bis 2015 haben sich einige wenige Gemeinden insbesondere im nördlichen Kreisgebiet leicht positiv entwickelt.

² Vgl. Staatskanzlei Schleswig-Holstein Landesplanung 2016: Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein

Bei der **Altersstruktur** (vgl. Bild 1-9) steigt der Anteil der über 65-jährigen seit 1998 stetig an und lag 2014 bereits bei rund 22%. Laut Vorausberechnung wird dieser Anteil bis 2030 auf fast 30% steigen (damit nochmals stärker als bei der letzten Landesprognose 2008). Sind es heute noch die 65- bis unter 75-jährigen die den Hauptanteil der älteren Menschen bilden, so wird dies in 15 Jahren die Gruppe der über 75-jährigen sein, womit diese Gruppe an Bedeutung gewinnt.

In der bildungsrelevanten **Altersgruppe der unter 20-jährigen** sind die Anteile seit 2003 von 22,7% auf 19% im Jahr 2014 gesunken. Bis 2030 wird dieser Anteil voraussichtlich nochmals um weitere 10-15% fallen. Steinburg ist damit der Kreis mit den geringsten Anteilen an unter 20-jährigen in Schleswig-Holstein. Während sich in der Vorausschau die Altersgruppe unter 10 Jahre stabilisiert, wird es in den Altersgruppen 10 bis 25 Jahre deutliche Rückgänge geben. Sinkende Zahlen bei dieser wichtigen ÖPNV-Nutzergruppe werden zu geringeren Verkehrserträgen und schwächerer Kapazitätsauslastung im ÖPNV führen, die mittelfristig ggf. auch Anpassungserfordernisse nach sich ziehen, um auch weiterhin ein verkehrswirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot gewährleisten zu können. Zudem ist es erforderlich die Senioren als Zielgruppe stärker zu bewerben, um den Nachfragerückgang bei den jungen Leuten zumindest teilweise zu kompensieren.

Motorisierung

Der **KFZ-Bestand** ist ebenso wie die PKW-Dichte in den vergangenen Jahrzehnten im Kreis Steinburg weiter kontinuierlich gestiegen. Inzwischen haben sich die Zuwachsraten allerdings abgeschwächt.

Im Kreis Steinburg liegt die **Motorisierung** zur Zeit bei fast 580 Pkw pro 1000 EW und liegt damit etwa auf dem Niveau des Nachbarkreises Pinneberg (vgl. Bild 1-5). Der Pkw-Besatz hat sich gegenüber 2000 um fast 20% erhöht (!). Die höchste Motorisierung weisen die dünn besiedelten Räume auf (z.B. Wilstermarsch mit inzwischen 638 Pkw / 1000 EW), während in den Städten der Pkw-Besatz deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegt (z.B. Glückstadt nur 472 Pkw / 1000 EW).

In der Prognose werden in den nächsten Jahren auch unter Berücksichtigung der Aspekte Klimaschutzdebatte und anhaltend hohe Energiekosten nur noch geringe Steigerungsraten in der Pkw-Dichte erwartet. Während bei den männlichen Erwerbstätigen sich bereits Sättigungstendenzen bemerkbar machen, zeichnen sich bei den Frauen und den Senioren weitere Zuwächse in der Motorisierung ab. Insgesamt dürfte aber die Pkw-Nutzung „bewusster“ werden und damit die Verkehrsleistung stagnieren oder sogar leicht abnehmen. Im Zusammenhang mit einem deutlich zunehmenden gewerblichen Verkehr werden aber die Verkehrsbelegungen in den Ballungsräumen und den Zentralorten tendenziell noch zunehmen.

Aufteilung nach Nahbereichen	Einwohner (30.09.2015)	davon weiblich	Motorisierung 2015	
			PKW-Anzahl	PKW/1000 EW
Glückstadt	16.094	50,3%	8.304	516
Hohenlockstedt	7.970	50,7%	4.610	578
Horst	9.400	50,2%	5.861	624
Itzehoe	50.365	51,7%	28.491	566
Kellinghusen	16.654	50,4%	9.631	578
Krempe	5.382	50,8%	3.219	598
Schenefeld	6.380	48,7%	3.976	623
Wacken	4.805	49,3%	3.088	643
Wilster	10.911	49,6%	6.363	583
Brunsbüttel	1.290	48,7%	820	636
Hohenweststedt	386	49,7%	256	663
Elmshorn	846	50,0%	605	715
Kreis Steinburg	130.483	50,7%	75.224	577

Aufteilung nach Städten und Ämtern	Einwohner (30.09.2015)	davon weiblich	Motorisierung 2015	
			PKW-Anzahl	PKW/1000 EW
Glückstadt	11.082	51,4%	5.236	472
Itzehoe	31.378	52,5%	16.770	534
Wilster	4.358	50,8%	2.156	495
Amtsfreie Städte	46.818	52,1%	24.162	516
Breitenburg	8.371	50,7%	4.846	579
Horst-Herzhorn	15.780	49,4%	9.899	627
Itzehoe-Land	10.301	50,0%	6.637	644
Kellinghusen	22.609	50,6%	12.970	574
Krempermarsch	9.355	50,5%	5.783	618
Schenefeld	10.487	48,9%	6.613	631
Wilstermarsch	6.762	48,9%	4.314	638
Ämter	83.665	49,9%	51.062	610
Kreis Steinburg	130.483	50,7%	75.224	577

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Kraftfahrtbundesamt

Bild 1-5: Übersicht ausgewählter Strukturdaten

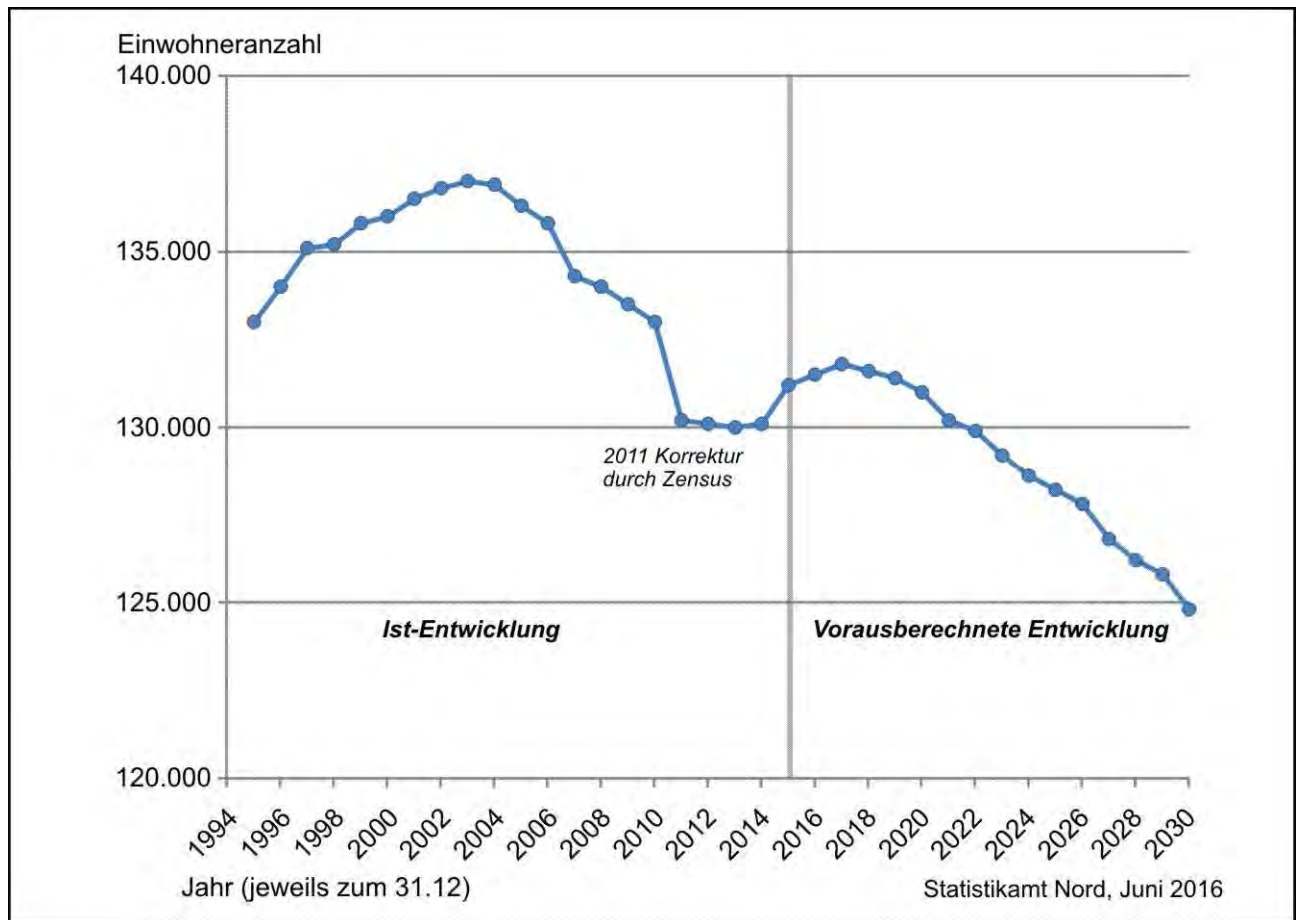


Bild 1-6: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Steinburg

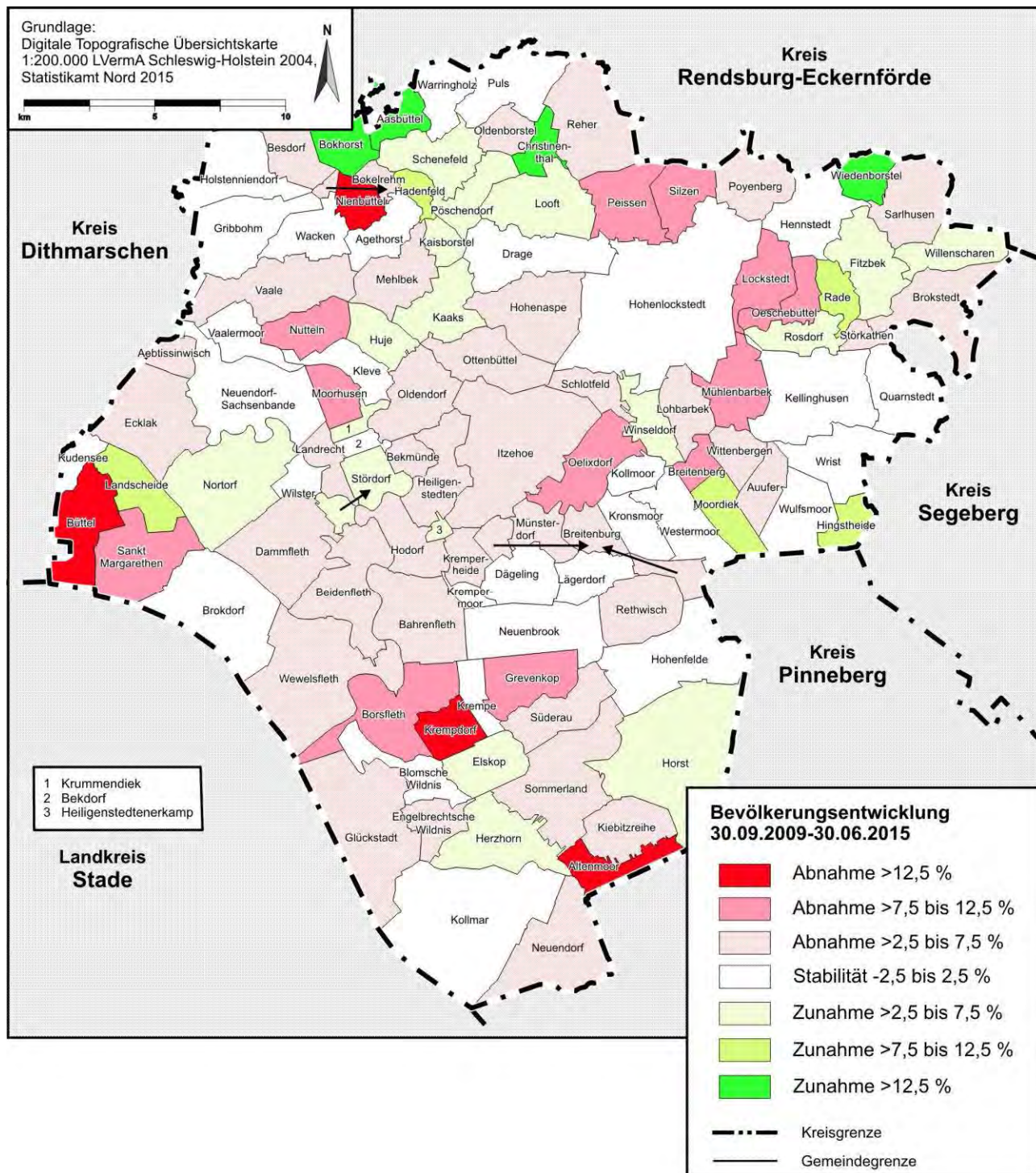


Bild 1-7: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Steinburg auf Gemeindeebene

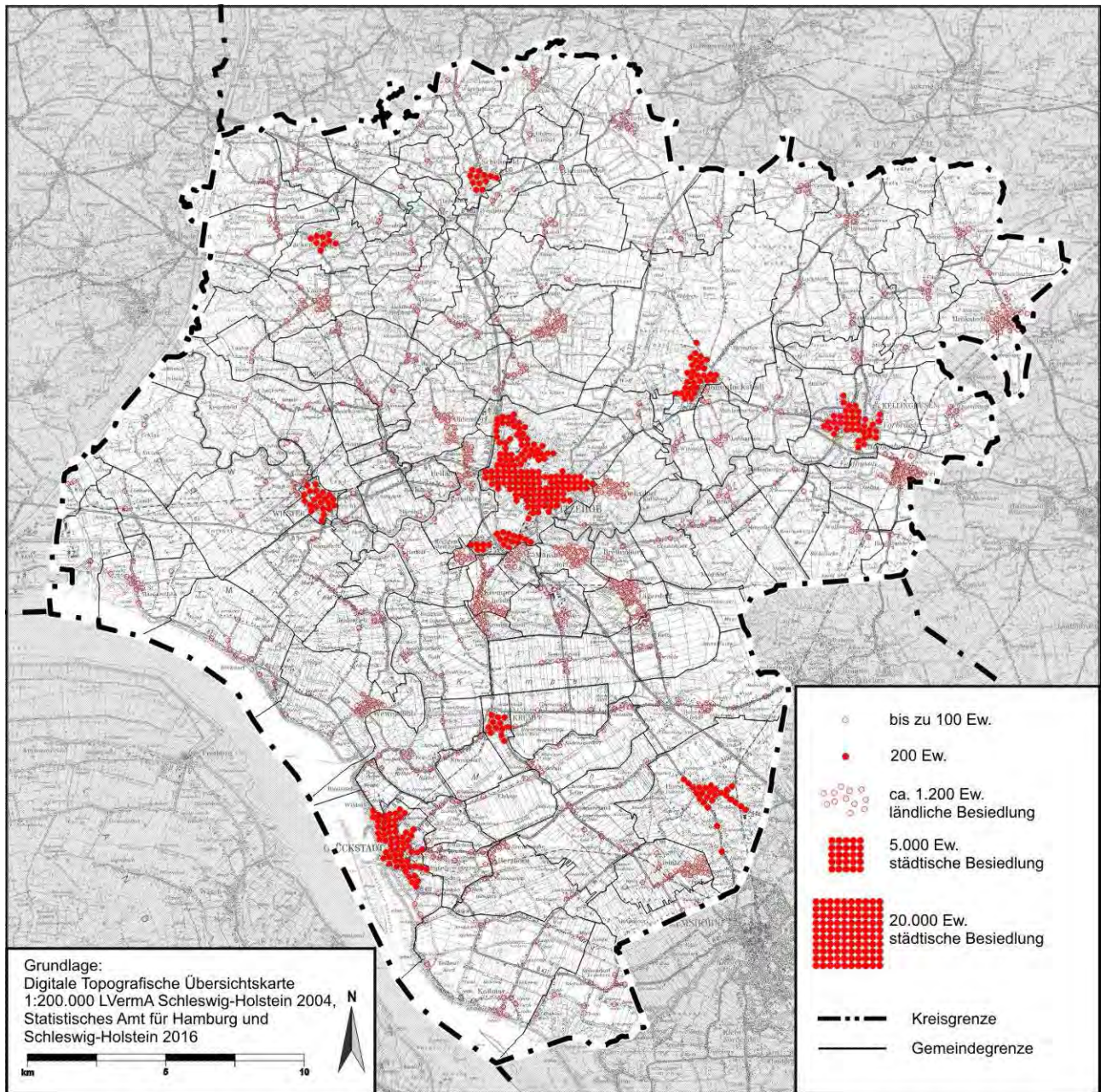


Bild 1-8: Räumliche Verteilung der Bevölkerung im Kreis Steinburg

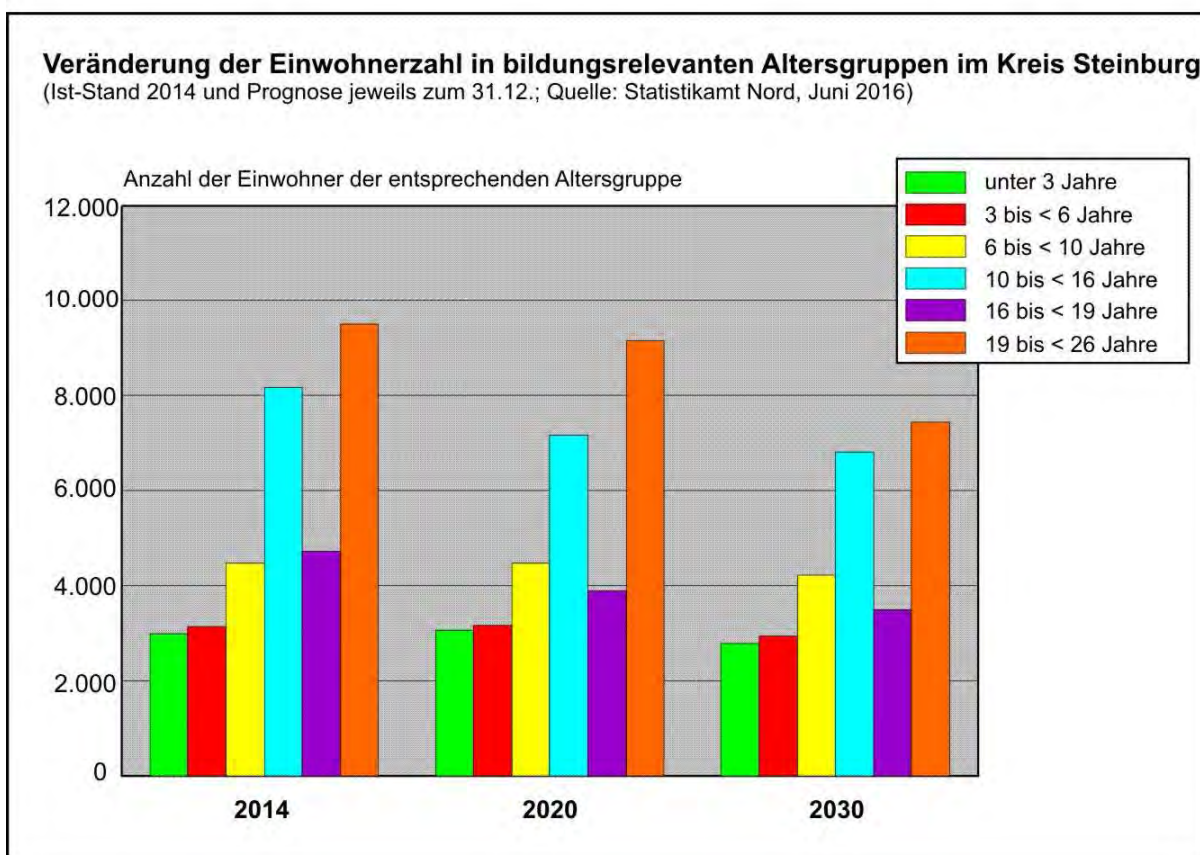
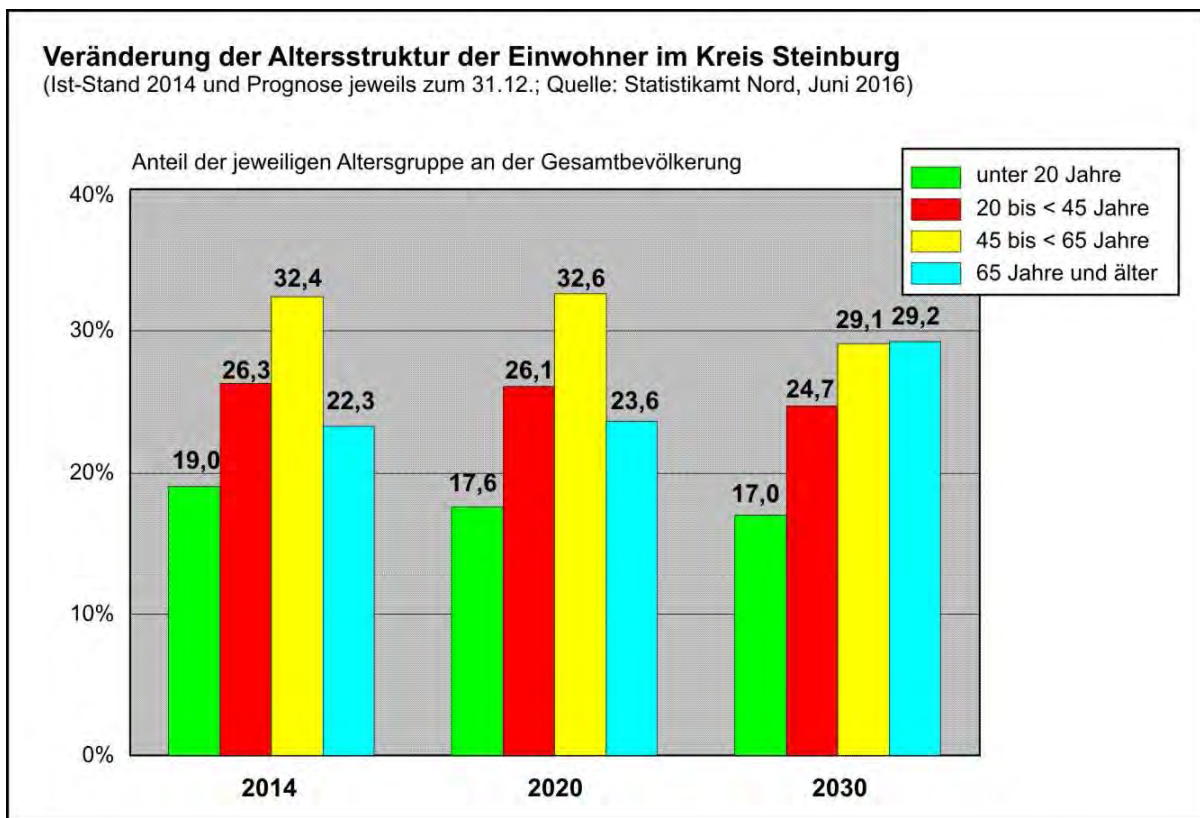


Bild 1-9: Prognose zur Veränderung der Altersstruktur

1.5 Schulstruktur und Auswirkungen der Schulgesetzgebung

Die Auswertung der verkehrlichen Verflechtungen und der Verkehrsziele ist für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems von zentraler Bedeutung, da hier nicht nur Bezugspunkte für die Netzstruktur gebildet, sondern auch Potenziale für die Erhöhung der ÖPNV-Marktposition sichtbar werden. Von übergeordneter Bedeutung ist dabei der Schülerverkehr, der im Kreis Steinburg - wie auch in anderen ländlich strukturierten Regionen - den Hauptanteil der ÖPNV-Nachfrage ausmacht und daher maßgeblichen Einfluss auf die Gestaltung der Linienführungen und des Verkehrsangebotes hat.

Schulgesetzgebung

Seit August 2014 gilt ein (erneut) reformiertes Schulgesetz (SchulG), demzufolge wurden die seit 2007 eingeführten Regionalschulen in Gemeinschaftsschulen (s.u.) umgewandelt. **Gemeinschaftsschulen** können drei Bildungsabschlüsse anbieten: den „Ersten allgemeinbildenden Schulabschluss“ nach neun Jahren (bisher Hauptschulabschluss), den „Mittleren Schulabschluss“ nach zehn Jahren (bisher Realschulabschluss) und ggf. die „Allgemeine Hochschulreife“ nach 13 Jahren. Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe haben gem. § 43 Abs. 6 SchulG die Möglichkeit, Kooperationsvereinbarungen mit allgemein bildenden Schulen mit Oberstufe oder mit Beruflichen Gymnasien einzugehen. Ziel dieser Neuerungen ist, u.a. bei sinkenden Schülerzahlen ein Bildungsangebot mit möglichst allen Schulabschlüssen auch im ländlichen Raum bereitzustellen.

Während bis 2007 die örtliche Zuständigkeit der Schulen gesetzlich geregelt (§ 44 SchulG i.d.F. 02.08.1990) und Schuleinzugsbereiche definiert waren, besteht seitdem die **freie Schulwahl** (§§ 4 (5) & 24 SchulG). Erst wenn der Besuch der gewählten Schule wegen fehlender Aufnahmemöglichkeiten nicht möglich ist, sind die Schüler/-innen in der zuständigen Grund- oder Gemeinschaftsschule, dem zuständigen Gymnasium oder Förderzentrum anzumelden. Zuständig ist i.d.R. eine Schule des Schulträgers, in dessen Gebiet die zum Schulbesuch verpflichteten Kinder und Jugendlichen ihre Wohnung haben (§ 24 SchulG (1 - 2)).

Durch diese Regelungen ist unter den Schulen eine Wettbewerbssituation um die Schüler/-innen entstanden, die auch Auswirkungen auf die räumlichen Verflechtungen der Schülernachfrage im ÖPNV zur Folge hat. Im Ergebnis sind diffusere Quelle-Ziel-Beziehungen entstanden, die eine wirtschaftliche Schülerbeförderung im ÖPNV erschweren, d.h. bei gleichbleibenden oder sogar sinkenden Schülerzahlen zu Mehraufwand führen.

Nachdem aufgrund der SchulG-Änderung von 2007 alle Real- und Hauptschulen zu Regional und Gemeinschaftsschulen umgewandelt wurden, mussten bestehende Buslinien da verstärkt werden (zusätzliche Busse, veränderte Fahrzeiten und Linienwege), wo es aufgrund der veränderten Schullandschaft zu „Schülerwanderungen“ gekommen ist. Einer besonderen Konzeption für die Anpassung der Schülerbeförderung veränderte Nachfrageströme bedurfte es aber bisher nicht. Auftretende Anpassungsbedarfe werden in der Regel direkt zwischen den betroffenen Schulträgern, den Verkehrsunternehmen, dem ZwV und dem Kreis geregelt. Die Zielrichtung ist stets, Verbesserungen für alle Beteiligten herbeiführen zu können.

Als Grundlage dient hierfür die vom Kreistag beschlossene „*Satzung des Kreises Steinburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung)*“ von 1994, zuletzt geändert durch die 4. Änderungssatzung vom März 2013. Sie ergänzt die Grundlagen für die Gestaltung des ÖPNV, auch unter Berücksichtigung der sich verändernden Schülerströme.

Die Schülerbeförderungssatzung regelt auch die grundsätzliche und vollständige Übernahme der **Schülerbeförderungskosten** zwischen Pflichtunterricht der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart und Wohnort durch Schulträger bzw. Kreis, sofern die sonstigen Voraussetzungen (vor allem: Kilometergrenzen) erfüllt sind. Welche Schule die nächstgelegene für die jeweilige Gemeinde ist, bestimmt sich in Anlehnung an §3 (2) der Satzung nach dem „*kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der Wohnortgemeinde der Schülerin bzw. des Schülers und der Schule*“, also dem öffentlich zugänglichen Straßen- und Wegenetz. Davon unabhängig wurde an den bisherigen Schuleinzugsbereichen festgehalten. Von der Beförderung zur nächstgelegenen weiterführenden Schule kann abgewichen werden, wenn die Beförderungskosten zu einer weiter entfernt liegenden Schule kostengünstiger sind.

Für die Umsetzung der Vorgaben aus den vergangenen Novellierungen des SchulG sind Mehrkosten für den ÖPNV sowohl auf Seiten des ZwV als auch bei den örtlichen Schulträgern entstanden, die aber aufgrund der zersplitterten Zuständigkeiten nicht genau bezifferbar sind (vgl. Kapitel 1.7).

Vorgabe von Mindest-Schülerzahlen

Das Bildungsministerium hat folgende Mindestgrößen der Schulen der einzelnen Schularten per Verordnung³ festgelegt, wobei sich eine neue Festlegung derzeit in der Abstimmung befindet:

- Grundschulen: 80 Schüler/-innen⁴ (geplant: Neuaufnahme von Außenstellen mit 44 / 27 Schüler/innen);
- Gemeinschaftsschulen: 240 Schüler/-innen in der Sekundarstufe I;
- Gymnasien mit achtjährigem Bildungsgang (G8): mindestens 250 Schüler/-innen in den Jahrgangsstufen 5 bis 9 (geplant 240);
- Gymnasien mit neunjährigem Bildungsgang (G9) sowie organisatorische Verbindungen von Gymnasien mit Gemeinschaftsschulenteil: mindestens 300 Schüler/-innen in der Sekundarstufe I;
- Förderzentren mit dem Förderschwerpunkt Lernen sollen mindestens 1.000 Grundschüler/-innen in ihrem Einzugsbereich haben.

Bei Schulen, die die Mindestgrößen unterschreiten, haben Schulträger und Kreis ihre Schulentwicklungsplanung zu aktualisieren. Sollte dabei erkennbar werden, dass sich die durch Unterschreitung der Mindestgröße sichtbare Tendenz verstetigt, haben Schulträger, Kreis und die zuständigen Schulaufsichtsbehörden innerhalb der zwei folgenden Jahre nach Unterschreitung der Mindestgröße geeignete Anpassungsmaßnahmen, z.B. Weiterführung in Kooperation mit einer anderen Schule oder auch Schließung des Standortes, einzuleiten.

Besonders im Grundschulbereich werden zuweilen organisatorische Verbindungen eingegangen, um auch kleinere Standorte zu erhalten. Aufgrund der Mindestgrößenverordnung sind die Grundschulen Sankt Margarethen und Wewelsfleth zum Schuljahr 2011/2012 eine organisatorische Verbindung eingegangen. Im Schuljahr 2014/2015 folgten die Grundschulen Herzhorn und Kollmar sowie die Grundschulen Brokstedt und Hennstedt. Die Außenstelle Breitenburg der Grundschule Oelixdorf wurde hingegen aufgelöst. Die Schließung weiterer kleinerer Schulen würde u.a. zur Folge haben, dass stärkere Beförderungsbedürfnisse zu den größeren Standorten entstehen. Da dies grundsätzlich auch die Spitzenlastzeiten des ÖPNV betrifft, besteht das Risiko sich verstärkender Kapazitätsengpässe und/oder finanzieller Konsequenzen.

³ Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemein bildenden Schulen und Förderzentren (Mindestgrößenverordnung - MindGrVO; gemäß § 52 SchulG, Stand 23.06.2014).

Gesamtschulen gibt es im Kreisgebiet nicht, weshalb auf diese Schulart nicht näher eingegangen wird.

⁴ Unterschreitung im Rahmen der Teilnahme an einem Schulversuch gemäß § 138 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 SchulG zulässig.

Die Vorgabe von Mindest-Schülerzahlen stellt also v.a. für Grundschulen ein zunehmendes Problem dar, da der demografische Wandel bei den Kindern, die ab dem Jahr 2000 geboren sind, bereits angekommen ist. Trotzdem ist der Grundsatz „kurze Beine, kurze Wege“ für den Kreis Steinburg auch weiterhin von grundlegender Bedeutung.

Auch im Bereich der weiterführenden Schulen zeigen sich Konsequenzen: so ist der Gemeinschaftsschulanteil der Grund- und Gemeinschaftsschule Krempe seit dem Schuljahr 2014/2015 ausgelaufen; die Gemeinschaftsschule Lübscher Kamp in Itzehoe wird mit Ablauf des Schuljahres 2016/2017 auslaufen. Die Regionalschulanteile in Heiligenstedten und Lägerdorf sind ausgelaufen, sodass dort nur noch Grundschulen existieren. Die beiden Regionalschulen in Glückstadt und in Itzehoe wurden zu Gemeinschaftsschulen umgewandelt.

Verlängerung der Schulzeiten in den Nachmittagsbereich („Ganztagsschulen“)

Die flächendeckende Versorgung mit Verkehrsleistungen im Rahmen des Nachmittagsunterrichtes bzw. der **Offenen Ganztagsschule** wird sichergestellt. Wenn sich das Angebot noch weiter ausdehnt, ist auch die Bestellung weiterer Beförderungsleistungen zu erwarten. Abbestellungen von Verkehrsleistungen gehen damit in der Regel nicht einher, so dass dieser Bedarf nicht kostenneutral befriedigt werden kann.

Verlässliche Grundschule

Belastend für den ÖPNV ist, dass aufgrund der verlässlichen Grundschule nun oftmals auch die Grundschüler in der morgendlichen Spitzenzeit zu befördern sind. Eine betriebswirtschaftlich sinnvolle **Auslastung der vorhandenen Buskapazitäten** ist somit nicht gegeben. Im Gegenteil: die Busse werden dadurch morgens noch voller und danach bis mittags im Grunde nicht mehr benötigt. Der Erfolg einer Entzerrung von Schulanfangs- und -endzeiten ist aufgrund der großen Entfernungen zwischen den Schulstandorten und der eigenständigen Festlegung der Schulzeiten durch die einzelnen Schulen ungewiss, dennoch wird die Schulzeitstaffelung als grundsätzliche Möglichkeit für eine höhere Ressourceneffizienz für den ÖPNV angesehen. Es bestehen hier aber Interessenkonflikte insbesondere mit den Schulen.

Entwicklungsperspektiven

Um die veränderlichen Bedingungen angemessen zu berücksichtigen, haben der Kreis und die örtlichen Schulträger 2012 eine **Schulentwicklungsplanung** aufgestellt und 2014 sowie letztmalig 2016 aktualisiert (*3.Fortschreibung des Schulentwicklungsplans des Kreises Steinburg 2016*). Die rückläufigen Schülerzahlen wirken sich bereits aus und werden dies weiterhin tun. Ein Blick auf die Entwicklung der Grundschülerzahlen verdeutlicht dies: Im Schuljahr 2004/05 gab es noch über 6.000 Grundschüler, 2015/16 besuchten noch etwas mehr als 4.400 Grundschüler Schulen im Kreis Steinburg. Dieser Wert liegt zwar um ca. 100 Schüler über der im Rahmen der Schulentwicklungsplanung durchgeführten Berechnung (Primus Bitwert), dennoch bestätigt sich der dort vorausberechnete Schülerrückgang. Bereits 2020/21 wird demzufolge die Grundschülerzahl auf knapp 4.200 sinken, in der Folge schwächt sich die Entwicklung bis 2035/36 ab, dann werden noch knapp 4.000 Grundschüler erwartet.

Diese Rückgänge werden deutliche Auswirkungen zeitigen, nach den aktuellen Prognosen zeichnet sich an mehreren Schulstandorten Handlungsbedarf ab. Durch die weitere **Konzentration der Schulstandorte** werden die Kosten in der Schülerbeförderung tendenziell weiter ansteigen, da es mehr Fahrschüler geben wird und sich die Fahrtwege tendenziell verlängern. Der Rückgang der (Fahr-)Schülerzahlen führt aber nicht zwangsläufig zu sinkenden Beförderungskosten; jedenfalls nicht in gleicher Größenordnung.

Es ist außerdem zu erwarten, dass von der **freien Schulwahl** in den kommenden Jahren weiterhin stärker Gebrauch gemacht werden wird. ÖPNV-Potenziale lassen sich dadurch jedoch kaum abschöpfen, weil es sich weiterhin in der Regel nur um Einzelfälle handeln wird. Der Aufbau von neuen Linienverkehren im ÖPNV lässt sich dafür wirtschaftlich meist nur schwer darstellen.

Aufgrund der jahrelangen Abstimmung zwischen Schulträgern, dem Kreis, dem ZwV als ÖPNV-AT und den VU zum Zweck der flächendeckenden und verflechtungsbezogenen **Abdeckung der Verkehrsnachfrage** in diesem Segment ist das Busliniennetz besonders im ländlichen Kreisgebiet räumlich und zeitlich zu großen Teilen auf den Schülerverkehr zugeschnitten. Ob sich durch die absehbaren kurz- bis mittelfristigen Veränderungen in der Schullandschaft i.V.m. der freien Schulwahl gravierende Veränderungen ergeben und ob sich diese Veränderungen in Zukunft weiter verstärken, bleibt abzuwarten. In jedem Fall ist das den Erfordernissen der Raumstruktur entsprechende ÖPNV-Netz weitgehend in der Lage, veränderte Verkehrsbeziehungen zu bedienen, ohne selbst verändert werden zu müssen. Sollten dennoch Anpassungserfordernisse auftreten, so sind diese zwischen den Beteiligten im Einzelfall zu untersuchen und zu lösen.

Schulstandorte im Kreis Steinburg

Insgesamt besuchten im Schuljahr 2015/2016 ca. **13.400 Schüler** allgemeinbildende Schulen (inkl. Förderzentren mit Schwerpunkt Lernen) im Kreisgebiet, hinzu kommen ca. 3.600 Berufsschüler. Zum Teil sind mehrere **Schularten** unter einem gemeinsamen Dach vereint (Grund- und Gemeinschaftsschule, Schulzentren), daher kommt es zu Mehrfachnennungen, gleichzeitig werden organisatorisch verbundene Schulen mit der Anzahl ihrer Standorte (= Außenstellen) gezählt. Die Verteilung der wichtigsten Schularten und der Schülerzahlen ist in Bild 1-9 dargestellt.

Schulart	Standorte	Anzahl Schüler/-innen
Förderzentren Lernen	6	<10 (+938 Betreute)
Förderzentrum Geistige Entwicklung	1	156
Grundschulen	28	4.636
Gemeinschaftsschulen (inkl. Regionalschüler)	10	3.899
Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe	1	774
Gymnasien	4	3.730
Waldorfschule	1	328
Summe	51	~ 13.600
Regionales Berufsbildungszentrum rbz	1	~ 3.652

Quelle: Statistikamt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016

Bild 1-10: Aufteilung der Schüler auf Schularten im Schuljahr 2015/2016

Die wichtigsten **Schulstandorte** befinden sich erwartungsgemäß in den Städten Itzehoe und Glückstadt, wo neben Grund- und Gemeinschaftsschulen auch allgemeinbildende Gymnasien zu finden sind. Die Kreisstadt Itzehoe weist das mit Abstand differenzierteste Angebot an Schularten auf (vgl. Bild 1-11). Räumlich besonders konzentriert ist das Angebot bei Gymnasien, die es in Itzehoe (3) und Glückstadt gibt; in Kellinghusen gibt es die einzige Gemeinschaftsschule mit einem Oberstufenbereich im Kreis Steinburg.

Die weiterführenden Schulen vereinigen dabei ca. 8.700 oder 65% der insgesamt rund 13.400 Steinburger Schüler/-innen auf sich. Bei den **Schulgrößen** (2015/16) dominiert erwartungsgemäß das Regionale Berufsbildungszentrum des Kreises Steinburg AöR, in dem ca. 3.600 Schüler/-innen pro Schuljahr in Teil- oder Vollzeit unterrichtet werden. Danach folgen das Sophie-Scholl-Gymnasium und die Auguste-Viktoria-Schule (Gymnasium) mit jeweils gut 1.000 Schülern (beide in Itzehoe). Alle übrigen Schulen haben deutlich unter 1.000 Schüler.

Verflechtungen im Schülerverkehr

Schülerverkehre sind v.a. im ländlichen ÖPNV eine bedeutende Größe. Dies zeigt sich u.a. daran, dass von den insgesamt ca. 14.400 Schülern mit Wohnsitz im Kreis Steinburg etwa 7.300 ihre Heimatgemeinde verlassen (entspricht ca. 51%). Diese Schüler sind aufgrund der zu bewältigenden, oftmals großen Distanzen im ländlichen Raum zumeist auf den ÖPNV angewiesen, da sie über keine alternative Beförderungsmöglichkeit verfügen. Dies gilt insbesondere für die Schüler/-innen der weiterführenden Schulen mit ihren großen Einzugsbereichen und daher längsten Pendelwegen. Hinzu kommt ein nicht unbeträchtlicher Anteil von innerstädtischen/gemeindeinternen „Fahrschülern“ (die nicht unter die Schülerbeförderungssatzung fallen, ebenso Fahrschüler der Oberstufe), der in den Statistiken nicht separat ausgewiesen wird und daher nicht genau zu ermitteln ist.

Neben ortsinternem Schülerverkehr konzentrieren die Standorte Itzehoe und Glückstadt sowie die Schulen in Horst, Wilster, Schenefeld und Kellinghusen große Teile der Schüler/-innen des ländlichen Raumes auf sich (vgl. Bild 1-11). Besonders auffällig ist das in den Kreis Steinburg ausgreifende Einzugsgebiet der Erich-Kästner-Gemeinschafts- und der Bismarckschule in Elmshorn. Die dortige Leibniz Privatschule wird von nahezu 100 Schülern aus dem Kreis Steinburg besucht; sie stammen aus 30 Gemeinden, diese große räumliche Streuung schließt eine gezielte ÖPNV-Bedienung dieser potenziellen Nutzergruppe aus.

In der **Schulpendlerbilanz** fällt ein hoher Überschuss an Auspendlern auf (vgl. Bild 1-11). Ca. 1.150 Schüler besuchen Schulen in den Nachbarkreisen, davon pendeln allein 597 nach Elmshorn (hauptsächlich Erich-Kästner-Gemeinschaftsschule und Bismarckschule). 215 Schüler besuchen Schulen im Kreis Segeberg (v.a. Bad Bramstedt). Es folgen als Auspendlerziele der Kreis Rendsburg-Eckernförde (159, v.a. Hohenwestedt) und die Stadt Neumünster (109). Hingegen pendeln nur 250 Schüler aus anderen Städten und Kreisen ein. Diese stammen hauptsächlich aus den Kreisen Segeberg (81), Pinneberg (78), Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde (je 45) und besuchen entweder Schulen in grenznahen Gemeinden wie Horst und Brokstedt oder weiterführende Schulen bzw. besondere Schulformen wie die Waldorfschule in Itzehoe.

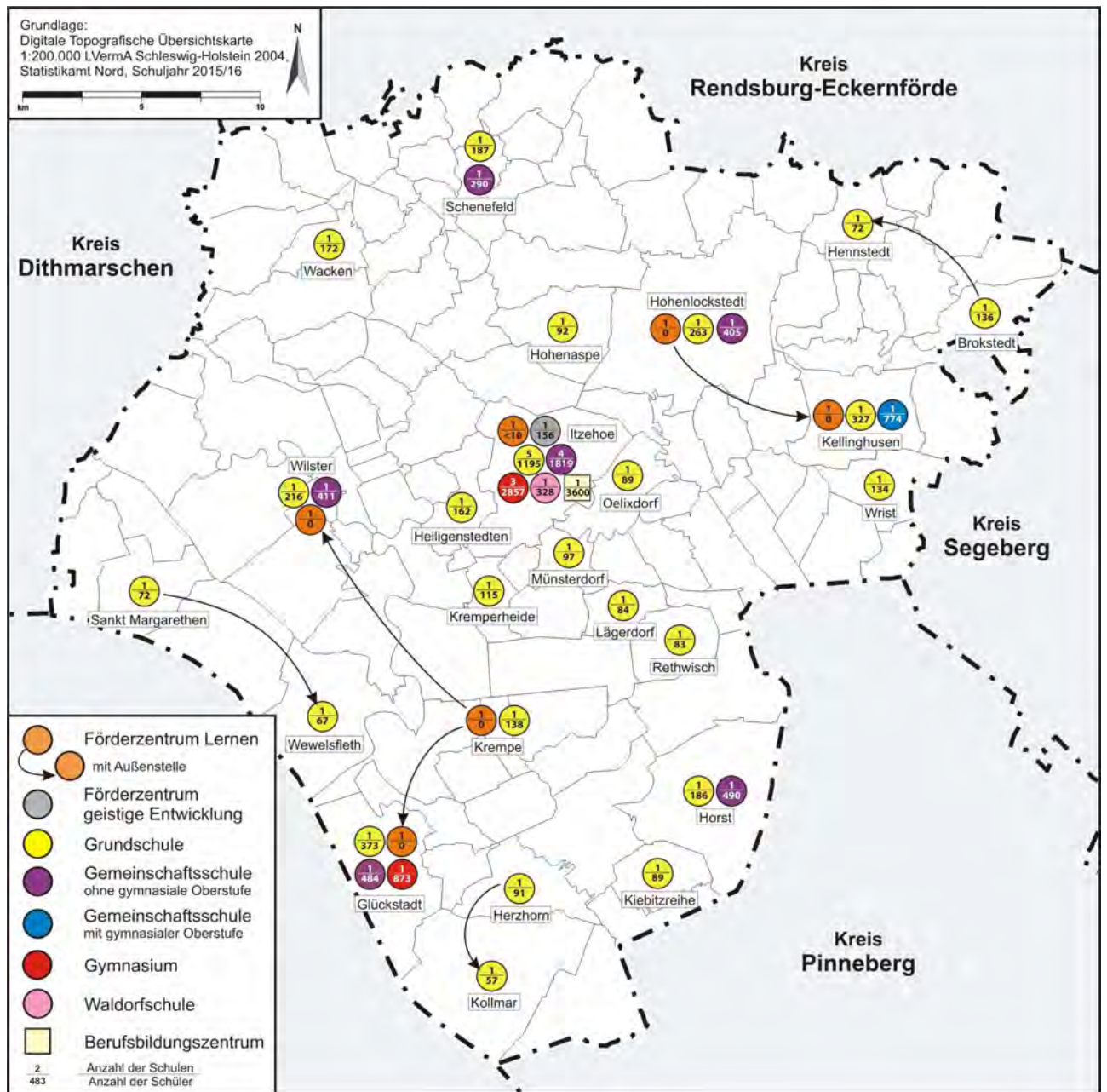


Bild 1-11: Standorte allgemeinbildender Schulen im Kreis Steinburg (Stand Schuljahr 2015/2016)

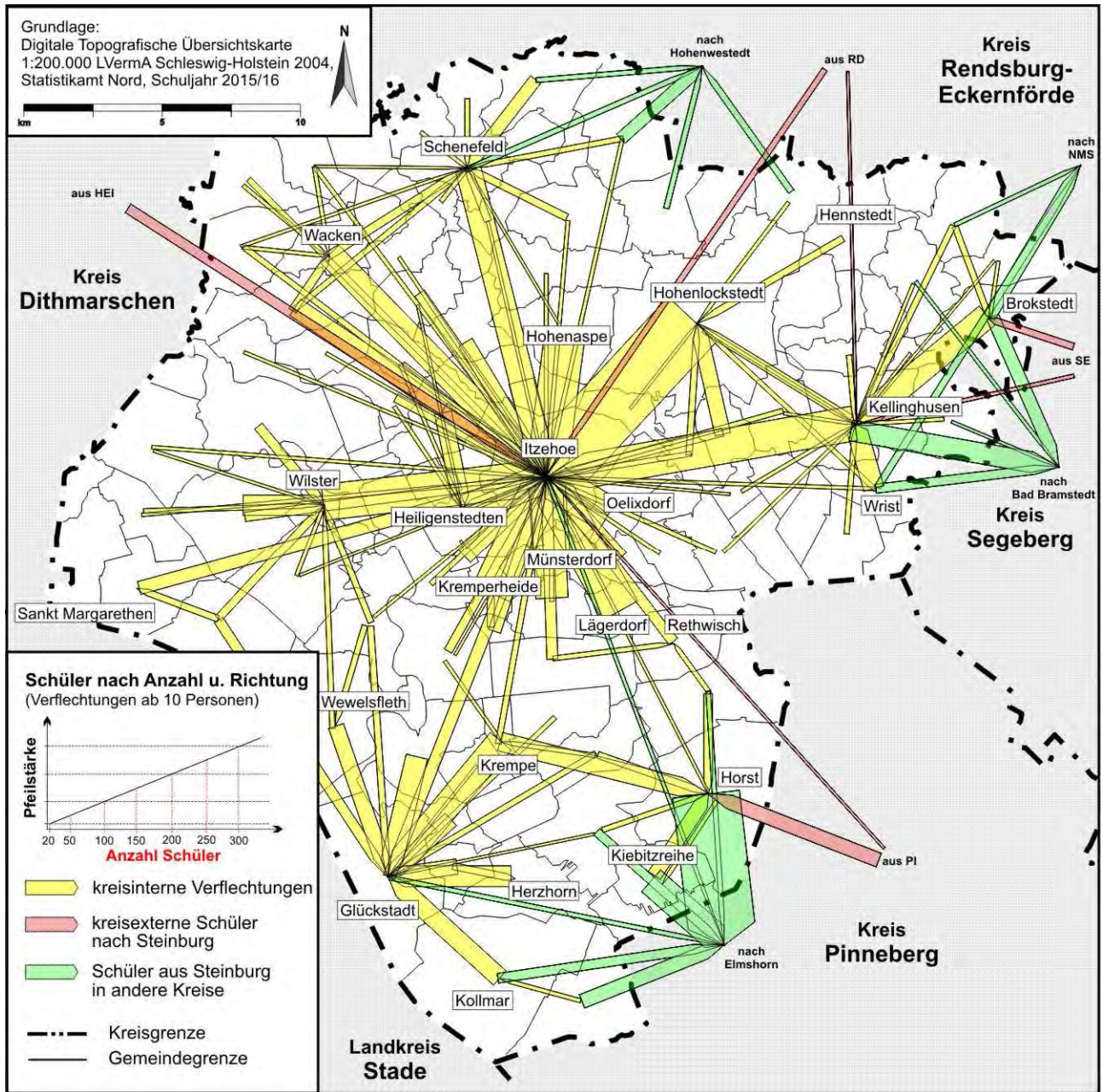


Bild 1-12: Verflechtungen im Schülerverkehr

1.6 Verkehrsverflechtungen und ÖPNV-relevante Verkehrsziele

Arbeitsmarkt und Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendlerströme)

Als wichtige strukturelle Determinante v.a. für das kreisinterne Pendlergeschehen sei der Blick hier zunächst auf den Steinburger Arbeitsmarkt gerichtet. So befinden sich die meisten sozialversicherungspflichtigen **Arbeitsplätze** erwartungsgemäß in den großen zentralen Orten. Insgesamt sind im Kreis gut 36.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (Stand: 30.06.2015) zu verzeichnen, wobei im Vergleich zum Jahr 2008 ca. 3.600 Arbeitsplätze (+11%) dazugekommen sind.

Anhand der Pendlerstatistik 2015 wurden die **Pendlerbeziehungen** der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Steinburg untersucht. Die Gesamtzahl der Beschäftigten ist von 2008 bis 2015 zwar um ca. 4.100 Personen gestiegen, zeitgleich ist aber auch die Zahl der über die Kreisgrenze Auspendelnden um 2.100 auf ca. 20.800 zugenommen. Zusätzlich stieg die Zahl der Einpendler aus anderen Kreisen um ca. 1.400 Personen. Die spürbaren kreisinternen Arbeitsplatzgewinne gehen jedoch mit einer höheren Anzahl von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit Wohnort im Kreis einher, womit die Bedeutung kreisexterner Arbeitsplätze für die Kreisbevölkerung absolut zugenommen hat, was den Auspendleranteil angesichts der kreisinternen Arbeitsplatzgewinne aber kaum beeinflusst (vgl. Bild 1-12).

Zwar wachsen auch die Einpendlerzahlen, jedoch nicht einmal halb so stark wie die Auspendler, was zu einem um 13,7% und damit deutlich erhöhten negativen Pendlersaldo führt und die gewachsene Bedeutung kreisexterner Arbeitsplätze für die Kreisbevölkerung nochmals unterstreicht. Die Analyse zeigt damit eine Tendenz zu höherer räumlicher Mobilität unter den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten insgesamt, d.h. es werden im Berufsverkehr häufiger längere Wege zurückgelegt, was nicht ohne Einfluss auf das Verkehrsgeschehen bleibt.

Pendleranteil Kreis Steinburg 2008 und 2015				
	2008		2015	
soz.vers.pfl. Beschäftigte, Wohnort Kreis Steinburg	42.525	100,00%	46.760	100,00%
Wohnort = Arbeitsort	9.595	22,56%	10.230	21,88%
Binnenpendler (Pendler kreisintern)	14.100	33,16%	15.709	33,59%
Auspendler über Kreisgrenze	18.688	43,95%	20.821	44,53%
Einpendler über Kreisgrenze	8.771		10.177	
Pendlersaldo	-9.917		-10.644	

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016

Bild 1-13: Entwicklung der Pendlerströme

Dominanter Zentralort bei jeglichen Pendlerbeziehungen innerhalb und über die Grenzen des Kreises Steinburg hinaus ist die Kreisstadt bzw. das **Mittelzentrum Itzehoe**. Als Einwohnerschwerpunkt, wirtschaftliches Zentrum und Verkehrsknoten mit sehr leistungsfähigen Verbindungen insbesondere zu den wirtschaftsstarke Nachbarn Kreis Pinneberg und nach Hamburg beginnt oder endet ein Großteil der Pendlerbewegungen im Kreis hier. Der Vergleich der Pendleranteile aller zentralen Orte illustriert die Dominanz Itzehoes, die zudem als einzige Kommune im Kreis Steinburg einen erheblichen Einpendlerüberschuss aufweist (vgl. Bild 1-13). Die **räumliche Zuordnung der Pendlerströme** ist in den Bildern 1-15 und 1-16 sowie im **Anhang 3** dargestellt.

Anteil der zentraler Orte am gesamten Pendleraufkommen				
Zentraler Ort	Einpendler	Auspendler gesamt	Auspendler kreisintern	Auspendler über Kreis
Itzehoe	45,5%	15,3%	12,9%	17,2%
Glückstadt	8,6%	7,1%	5,2%	8,6%
Hohenlockstedt	4,3%	4,5%	5,6%	3,7%
Horst	5,1%	4,7%	1,3%	7,4%
Kellinghusen	3,2%	5,6%	4,0%	6,7%
Krempe	1,4%	2,1%	2,1%	2,1%
Schenefeld	2,5%	1,8%	2,1%	1,6%
Wacken	0,7%	1,7%	2,2%	1,3%
Wilster	2,5%	3,2%	4,3%	2,4%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016 (Stand: 30.06.2015)

Bild 1-14: Pendleranteile im Vergleich der zentralen Orte

Neben den Pendlerströmen in die/aus den o.g. zentralen Orten sind kreisintern noch die Kommunen Brokdorf, Dägeling und Wrist erwähnenswert, sie liegen etwa auf dem Niveau der kleinen zentralen Orte von Krempe bis Wilster. Im Vergleich zu den Pendlerbewegungen von und nach Itzehoe sind alle übrigen aber von weit aus geringerem Umfang.

Die klar dominierenden Hauptziele der Auspendler sind der Kreis Pinneberg und Hamburg im Südosten. Hierhin pendeln fast 60% (!) der Auspendler, gefolgt vom Kreis Dithmarschen und dem Kreis Segeberg (vgl. Bilder 1-14 und 1-15). Damit kommt der Verkehrsverbindung über Elmshorn und Pinneberg nach Hamburg eine zentrale Bedeutung zu.

Bei den Einpendlern sind dagegen die nördlichen Nachbarkreise Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde bedeutsamer als Segeberg und Pinneberg. Die beiden letztgenannten Kreise sind hier deutlich stärker auf Hamburg ausgerichtet.

Auspendler über die Kreisgrenze		
Ziel	absolut	Anteil
Hamburg	5.772	27,7%
Kreis Pinneberg	5.858	28,1%
Kreis Dithmarschen	1.562	7,5%
Kreis Segeberg	1.539	7,4%
Kreis Rendsburg-Eckernförde	988	4,7%
Neumünster	660	3,2%
Kiel	363	1,7%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016

An 100% fehlende Werte: übrige Bundesländer sowie aus Datenschutzgründen in Quelle nicht ausgewiesen

Bild 1-15: Räumliche Verteilung der Hauptauspendlerströme (Stand: 30.06.2015)

ÖPNV-relevante Verkehrsziele im Alltagsverkehr (Beruf, Einkauf / Versorgung, Freizeit)

Auch die Auswertung der wichtigsten **Ziele im Alltagsverkehr innerhalb des Kreises** (ohne Schüler- und Auszubildendenverkehr) zeigt prägnant die Fokussierung auf die zentralen Standorte und spiegelt auch die Berufspendlerströme wieder. Sowohl bei der Grundversorgung der Bevölkerung mit Behörden, Dienstleistungen, Einkaufs- und Freizeitangeboten als auch bei den Arbeitsstätten ist die Kreisstadt Itzehoe mit großem Abstand der wichtigste verkehrliche Bezugspunkt im Kreis Steinburg. Danach folgen in der verkehrlichen Bedeutung die Städte Glücksstadt, Kellinghusen und Wilster sowie die Gemeinde Schenefeld.

Bei den Zielen außerhalb des Kreises sind Hamburg, Elmshorn und Pinneberg hervorzuheben, die auch über ein hohes ÖPNV-Kundenpotenzial verfügen (Bahnanbindung!).

Auch bei den **Arbeitsstätten** mit mehr als 50 Beschäftigten und bei den Verwaltungseinrichtungen zeigt sich die starke Dominanz der Stadt Itzehoe.

Für den ÖPNV ist die Konzentration der wichtigen Verkehrsziele durchaus als Vorteil zu bewerten, da im Liniennetz auf der „Quellseite“ zwar eine große Fläche zu erschließen ist, aber eine **Fokussierung auf wenige Zielorte** stattfinden kann. Die Stadt Itzehoe spielt dabei für alle Verkehrsarten eine herausragende Rolle.

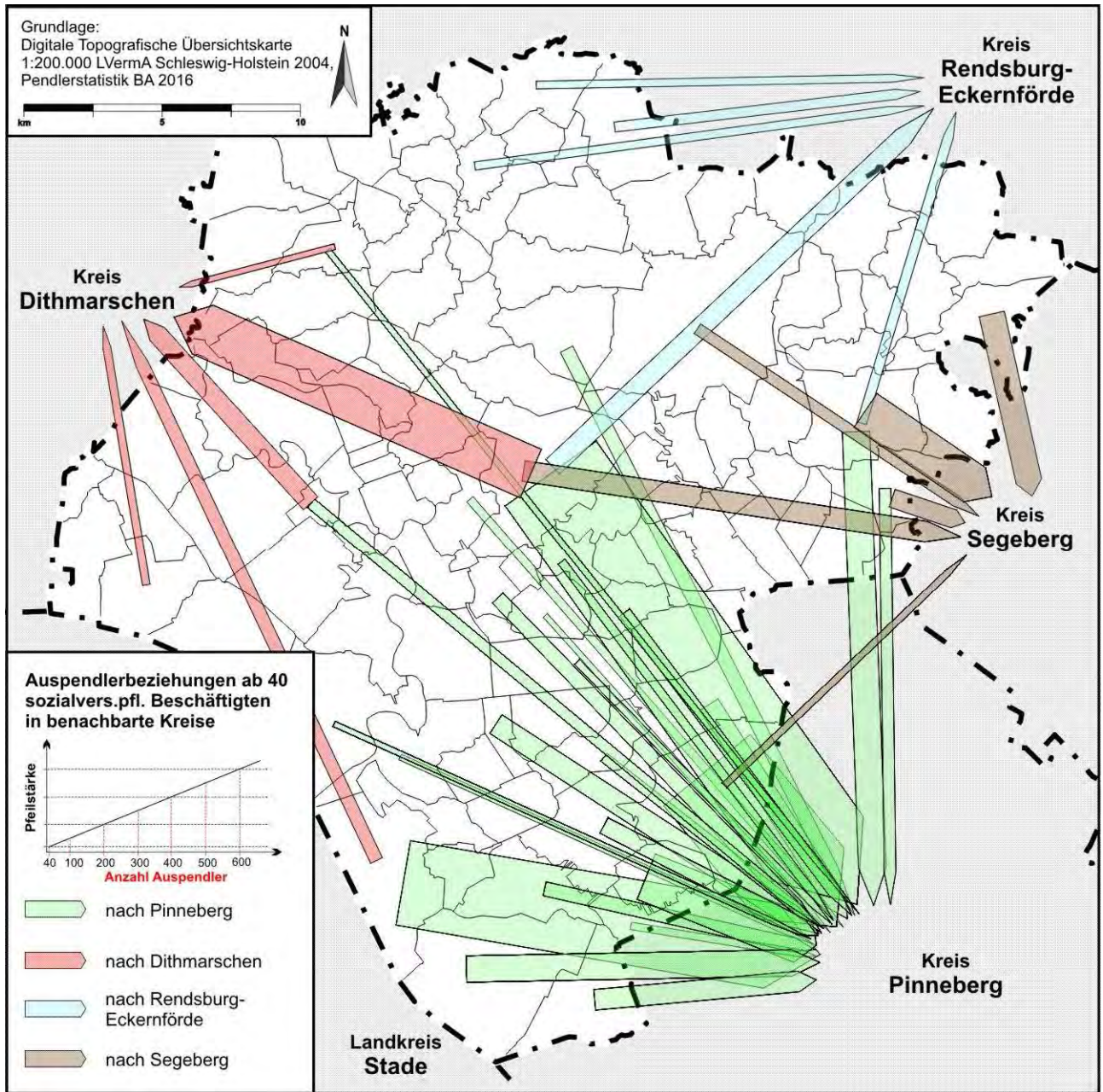


Bild 1-16: Räumliche Verteilung der Auspendler in die benachbarten Kreise

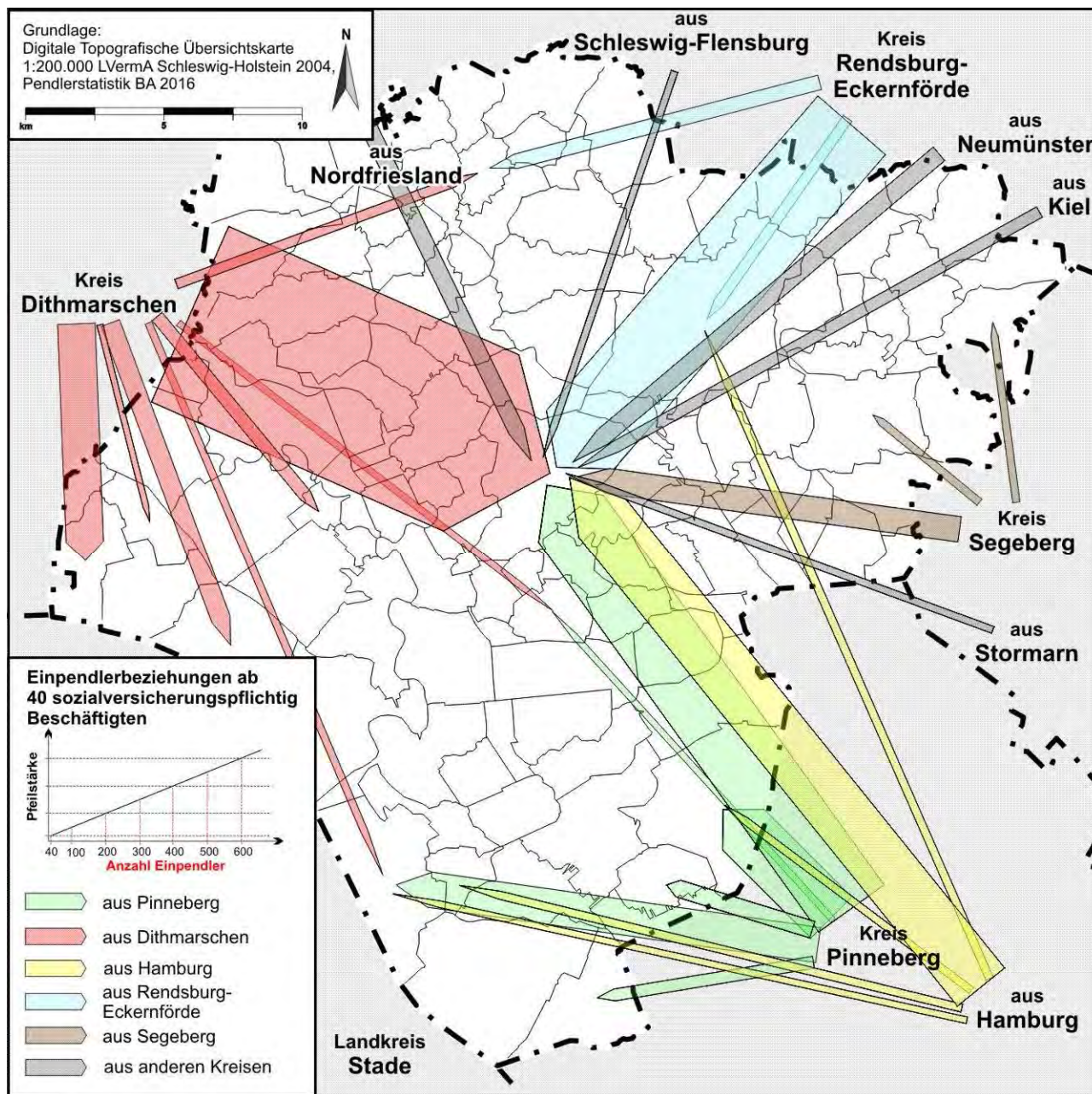


Bild 1-17: Räumliche Verteilung der Einpender in den Kreis Steinburg

1.7 Wirtschaftlicher und organisatorischer Rahmen

Wirtschaftlicher Rahmen

Der wirtschaftliche Rahmen zur Finanzierung des steinburgischen ÖPNVs ist eng gesteckt. So stehen den Verkehrsunternehmen folgende **Finanzierungsquellen** zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichsgelder für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX)),
- Finanzierungsbeiträge der Schulträger aus Schülerbeförderungsverträgen.

Dem ZwV (vgl. Organisatorischer Rahmen) stehen für die ÖPNV-Finanzierung ferner zur Verfügung:

- Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG),
- Mittel nach § 6 ÖPNVG (Kommunalisierungsmittel) sowie
- Eigenmittel.

Die Kommunalisierungsmittel bündeln dabei die ehemaligen Ausgleichs für rabattierte Schülerbeförderung, die ehemaligen GVFG-Haltestellenfördermittel und die Mittel zur Finanzierung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes (vgl. dazu auch Kapitel 7.4).

Die angespannte **Haushaltsslage** des Zweckverbandes und seiner Mitglieder erfordert eine besondere Berücksichtigung wirtschaftlicher Bewertungskriterien bei der ÖPNV-Gestaltung. Dennoch ist es vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen (u.a. Klimaschutz) erforderlich, eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems zu verfolgen. Dies bedeutet aber, dass neben Angebotsverbesserungen auch weiterhin Aktivitäten zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erfolgen müssen. Zu berücksichtigen ist hierbei aber auch, dass Qualitätsverbesserungen zu einer Steigerung der Kundenzahlen führen und damit zusätzliche Erlöse generieren.

Prinzipiell ist der wirtschaftliche Rahmen durch ein stärkeres finanzielles Engagement von Mitgliedern des ZwV sowie ggf. auch von Dritten (z.B. Unternehmen) erweiterbar. Zudem stehen für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur **Fördermittel** zur Verfügung. Grundsätzlich betrachtet das Land Maßnahmen, welche die Verhältnisse im ÖPNV verbessern, als förderfähig. So können verkehrswichtige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. ZOB-Anlagen) und dynamische Verkehrsleitsysteme (z.B. elektronische Echtzeitinformation, Busbeschleunigung) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) mit bis zu 75% vom Land gefördert werden. Daneben können auch ÖPNV-Vorhaben von landespolitischer und kreisweiter Bedeutung gefördert werden.

Organisatorischer Rahmen

Im Kreis Steinburg wurde bereits vor Regionalisierung und Zuweisung der Aufgabenträgerschaft nach ÖPNVG (1996) freiwillig die Verantwortung für den ÖPNV übernommen und diese in dem schon 1988 eigens dafür geschaffenen **Zweckverband ÖPNV Steinburg** angesiedelt. Der ZwV ist ein Zusammenschluss aller kreisangehöriger Städte und Gemeinden sowie des Kreises Steinburg selbst; ausgenommen davon sind lediglich die Gemeinden Auufer, Kollmoor im Amt Breitenburg östlich von Itzehoe sowie Aasbüttel, Bokelrehm und Bokhorst im Amt Schenefeld westlich von Schenefeld. Der Grund für die Ausnahmen dürfte darin bestehen, dass die Gemeinden Auufer, Kollmoor und Bokelrehm keine ÖPNV-Bedienung aufweisen, während die Gemeinden Aasbüttel und Bokhorst zwar über eine ÖPNV-Bedienung verfügen, dieser schulträgerinitiierte ÖPNV aber bislang nicht als ZwV-relevant betrachtet wurde.

Konkrete satzungsgemäße Aufgabe des ZwV ist nach § 3 „den ÖPNV im Raum Itzehoe, der Stadt Glückstadt und dem Gebiet der Vertragsparteien aufrechtzuerhalten und fortzuentwickeln. Dazu gehört die Koordination sämtlicher öffentlicher Personennahverkehre (Bemerkung: auch SPNV) einschließlich der freigestellten Schülerverkehre im Kreis Steinburg“. Damit ist der ZwV die zentrale ÖPNV-Organisationseinheit. Im Jahre 2009 wurde die Struktur des in der Steinburger Kreisverwaltung angesiedelten ZwV weiterentwickelt und gestärkt. Die bislang in verschiedenen Ämtern der Kreisverwaltung angesiedelten Aufgaben des ZwV sind zusammengefasst worden und werden nun zentral wahrgenommen.

Der ÖPNV im Kreis Steinburg ist somit in Form eines **2-Ebenen Modells** organisiert, welches gegenüber dem 3-Ebenen-Modell keine Regie- und Managementebene zwischen der Besteller- und der Erstellerebene aufweist, d.h. AT (Besteller) und VU (Ersteller) arbeiten direkt zusammen.

Örtliche ÖPNV-Aufgabenträger, wie sie nach § 2 (3) ÖPNVG möglich sind, gibt es im Kreis Steinburg nicht, da die Einbindung in den ZwV ohnehin für eine unmittelbare Verantwortlichkeit aller ZwV-Mitglieder sorgt.

Die Verantwortung für die **Schülerbeförderung** ist nicht beim ZwV, sondern bei den Schulträgern angesiedelt. Dabei fallen die über die Kreisgrenze pendelnden Schüler in die Kreiszuständigkeit, während die sich innerhalb des Kreises bewegenden Schüler in der Zuständigkeit der Schulträger liegen, deren Aufwendungen der Kreis nach SchulG zu 2/3 zu tragen hat. Obwohl die Schülerbeförderung fast vollständig im ÖPNV stattfindet und mithin Teil desselben ist, hat der ZwV de facto nicht die zentrale Kompetenz zur Bestellung, Finanzierung und somit Steuerung des gesamten ÖPNV, die ihm de jure zukommt; es liegt vielmehr ein historisch gewachsenes Kompetenzsplitting zwischen ZwV, Kreis und Schulträgern vor. Dabei liegt die Verantwortung für Bestellung und Finanzierung der Teilnetze Itzehoe und Glückstadt allein beim ZwV. Für die Mehrzahl der übrigen Linien liegt sie teilweise bei den Schulträgern und wird meist über pauschale Beförderungsverträge mit Verkehrsunternehmen ausgeübt, deren Aufwand wiederum der Kreis in beschriebener Weise mit trägt; der Kreis selbst unterhält als Träger kreiseigener Schulen indes keine derartigen Beförderungsverträge.

Seit Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel 2007 finanziert der ZwV jedoch auch den von den Schulträgern gesteuerten und damit sämtlichen ÖPNV maßgeblich mit und hat dazu in der letzten RNVP-Periode entsprechende Finanzierungsverträge mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund ist insofern zu überprüfen, ob sich daraus organisatorisch-strukturelle Anpassungsnotwendigkeiten ergeben.

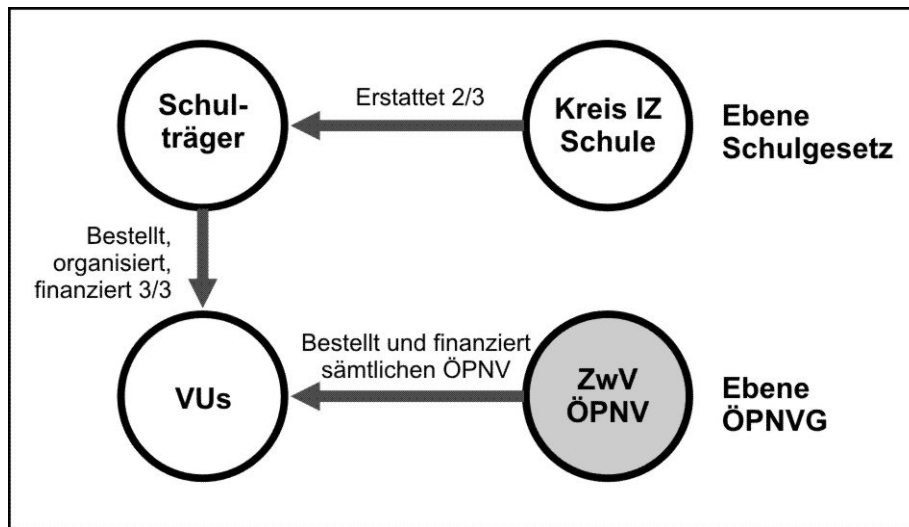


Bild 1-18: Bestehende Organisationsstruktur im Steinburger ÖPNV

2. Bilanz des dritten RNVP

Der dritte RNVP entstand unter der Randbedingung einer schwierigen öffentlichen Haushaltslage und knapper Ressourcen, so dass eine deutliche Ausweitung des finanziellen Engagements für ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe (vgl. Kapitel 1.1.3) von vornherein als problematisch einzustufen war. Vor diesem Hintergrund waren Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vorrangig bestrebt, das bestehende ÖPNV-Angebot zu erhalten sowie in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht weiter im Rahmen der Möglichkeiten zu optimieren.

Positiv hervorzuheben ist die mittlerweile vierte Ausschreibung und Vergabe des Teilnetzes Itzehoe in 2014, der Abschluss von Finanzierungsverträgen als Übergang bis zur Neuvergabe für das übrige Kreisgebiet und die Vorbereitung der planmäßig-koordinierten Neuvergabe von ÖPNV-Leistungen. So wurden die im 3. RNVP definierten Teilnetze konkretisiert und die Konzessionslaufzeiten harmonisiert. Dementsprechend bereitet der ZwV derzeit die Neuvergabe der Teilnetze Nord, Ost und West ab 2018 vor. Dies bindet auch entsprechende Ressourcen.

Einige Verbesserungen haben sich im Bereich des SPNV ergeben. Neben einer Harmonisierung und zeitweisen Aufstockung des Fahrplanangebotes im Zusammenhang mit der Neuvergabe des Netzes Mitte 2015 sind auch an einigen Bahnstationen Maßnahmen wie B&R und Verbesserung der Barrierefreiheit in Kooperation von Kommunen und Land umgesetzt worden.

Im gesamten Busnetz haben dagegen kaum Veränderungen stattgefunden. Die vorgesehene Überplanung der Busangebote insbesondere in den Korridoren für hochwertige Busverbindungen (Grundnetz) und die Anschlussoptimierung insbesondere zwischen Bus und Bahn bleiben weiter Themen der kommenden Jahre.

Bei den alternativen Bedienungsformen haben einige Kommunen Eigeninitiativen gestartet, eigene alternative Mobilitätsangebote zu entwickeln und in Betrieb zu nehmen, die dann aber nicht in das kreisweite ÖPNV-Angebot integriert sind. Inzwischen gibt es auf der Ebene der Metropolregion Hamburg sowie bei der NAH.SH Aktivitäten zu alternativen Bedienungsformen, die auch für den ZwV neue Impulse sowie Unterstützung in der Planung und Umsetzung bringen können.

Nicht systematisch vorangetrieben wurde die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV, wobei hier vor allem die Kommunen gefordert sind, der ZwV aber Anstöße geben kann. Entsprechende Planungsgrundlagen liegen durch das weiterhin fehlende Haltestellenkataster noch nicht vor. Auch das systematische ÖPNV-Qualitätsmanagement verbleibt als Projekt für den 4. RNVP (Kapitel 8.3).

Auffällig ist der Stand im Bereich Kundeninformationen und ÖPNV-Marketing. Hier konnten in den letzten Jahren im Wesentlichen Fortschritte durch Aktivitäten der NAH.SH erzielt werden (Kampagnen, elektronische Fahrplanauskunft, Echtzeitauskunft, Marktforschung etc.). Im Busverkehr konnten dagegen bezüglich des regionalen Images und einer positiven Außendarstellung kaum Fortschritte erzielt werden. Mit der Einstellung des kreisweiten Fahrplanbuches und dem Fehlen der Linien der Teilnetze Itzehoe und Glückstadt in der landesweiten Fahrplanauskunft sind sogar Informationslücken entstanden, die eine ÖPNV-Nutzung erschweren. Hier besteht Nachholbedarf.

Weiter in der kontroversen politischen Diskussion befindet sich ein Beitritt zum Hamburger Verkehrsverbund HVV mit derzeit noch offenem Ausgang. Im Landtag gab es dazu Mitte 2016 ein ablehnendes Votum, stattdessen wolle man einen länderübergreifenden „Nordtarif“ entwickeln.

Kategorie	Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkungen
ÖPNV- Infrastruktur	Aufbau Haltestellenmanagement + Hst.-Kataster	○	
	Herstellung barrierefreier Bushaltestellen	○	Zuständigkeit Kommunen
	Installation DFI-Anzeigen an zentralen ÖPNV-Knoten	○	Landesweites Projekt mit Koordination über NAH.SH
	Streckenausbau Marschbahn + Elmshorn - Pinneberg	○	Zuständigkeit Land-SH, Umsetzung nicht absehbar
	Barrierefreie Gestaltung Bf. Itzehoe (Einbau Aufzug)	✓	Zuständigkeit Land-SH, im LNVP ab 2017 enthalten
	Erweiterung B+R-Anlage Bf. Glückstadt	✓	
	Umgestaltung Bhf.-Umfelder Itzehoe und Glückstadt	○	In Zuständigkeit der Städte
	Neubau S4 West Hamburg - Elmshorn - Itzehoe/Wrist	○	Vorstudien laufen
	ÖPNV-Beschleunigungsprogramm Itzehoe	○	Mitwirkung der Stadt Itzehoe
Angebot	Durchbindung weiterer SPNV-Fahrten bis HH-Hbf.	○	
	Halbstundentakt auf der SPNV-Verbindung Kiel - HH	✓	
	Anbindung Glückstadt im Stundentakt	✓	Stundentakt NBE Ri. HH
	Überplanung Korridor ITZ-Kellinghusen-Wrist	○	Teilanpassungen Angebot, keine systematische Neuordnung
	Überplanung Korridor ITZ-Lägerdorf-Horst-ELM	○	
	Überplanung Korridor ITZ-Hohenasperg/Schenefeld	○	
	Überplanung/Optimierung Stadtverkehr Itzehoe	○	
	Überplanung/Optimierung Stadtverkehr Glückstadt	○	
	Anschlussoptimierung Bf. Itzehoe, Wrist, Glückstadt	○	
	Untersuchung zum Einsatz von Buszügen	○	Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
	Prüfung / Einführung alternativer Bedienungsformen	○	Bisher nur Aktivitäten auf kommunaler Seite
Vernetzung	Einrichtung und Ausbau von B&R-Anlagen	○	Zuständigkeit der Kommunen
Bedienung	Keine Projekte / Maßnahmen		
Tarif	Einführung Kombitickets	○	
	Erweiterung der Servicestellen	○	
	Option: Einbindung in HVV	○	Noch keine abschließende Entscheidung gefallen
Marketing	Verstärkte Integration mit NAH.SH-Marketing	○	
	Weiterentwicklung ÖPNV-Informationsangebote	○	Rückschritt mit starken Defiziten in der Fahrplanauskunft !
	Barrierefreie Infos und Nutzung der neuen Medien	○	
	Projekt "BusEngel"	○	
Organisation	Linienbündelungs- und Vergabekonzept	✓	
	Neuordnung der Organisationsstruktur	○	
	Einführung eines Qualitätsmanagements	○	

bis 2015 umgesetzt	✓
in Umsetzung / in Vorbereitung / teilweise umgesetzt	○
noch nicht umgesetzt / zurückgestellt / aufgegeben	○

Bild 2-1: Übersicht des Umsetzungsstandes des dritten RNVP

3. ÖPNV-Nachfrage und ÖPNV-Marktposition

Die Datenlage zum ÖPNV hat sich seit dem letzten RNVP kaum verbessert. Die Verkehrsunternehmen führen zwar regelmäßige Zählungen auf den Buslinien durch, allerdings hauptsächlich im Rahmen der Erstattungsnachweise für die Schwerbehindertenbeförderung. Auch die noch bestehende Aufteilung der Zuständigkeiten (vgl. Kapitel 1.7) trägt nicht zur Transparenz der Datenlage bei. Verbesserungen werden sich hier erst im Rahmen der von der NAH.SH für 2017 geplanten landesweiten Verkehrserhebung ergeben. Bis dahin lassen sich derzeit nur selektierte Fragestellungen beantworten. Als **Datenquellen** stehen im Wesentlichen zur Verfügung:

- Laufende Fahrgastzählungen der Busunternehmen (i.W. Schwerbehindertenerhebung im 2-Jahres-Turnus),
- Fahrgasterhebungen der Bahnunternehmen und der NAH.SH im SPNV und Modellrechnungen im LNVP,
- die von der NAH.SH jährlich beauftragte landesweite Marktforschung zur Nachfrage- und Kundenstruktur (zuletzt omnitrend 2015),

Für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sind folgende **wichtige Erkenntnisse zur ÖPNV-Marktposition** und zur ÖPNV-Nachfrage festzuhalten:

- (1) In der **Verkehrsmittelwahl** zeigen sich im Kreis Steinburg die typischen Merkmale eines gering verdichteten Flächenkreises. Busse und Bahnen kommen im Gesamtkreisdurchschnitt nach der neuesten Marktforschung (omnitrend 2015) auf gerade einmal 4% Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (vgl. Bild 3-1). Dieser Anteil bewegt sich etwa auf dem Niveau der Kreise außerhalb des HVV und ist über die letzten Jahre nahezu konstant geblieben bis leicht gesunken. Das Fahrrad hat bei der einheimischen Bevölkerung inzwischen einen höheren Anteil in der Verkehrsmittelwahl. Der PKW dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert, die nochmals gestiegene Motorisierung lässt hier zunächst auch noch keine Trendumkehr erwarten, insbesondere wenn sich an der ÖPNV-Qualität nichts ändert.
- (2) Auch bezüglich der Nutzungshäufigkeit liegt der ÖPNV im Kreis Steinburg auf einem sehr niedrigen Niveau und auch unter dem Landesdurchschnitt (vgl. Bild 3-2). Fast 2/3 der Kreisbevölkerung nutzen den ÖPNV selten oder nie. Der geringe Anteil von Häufignutzer/innen dürfte im Wesentlichen auf den Ausbildungsverkehr entfallen. Der Busverkehr ist in seiner Akzeptanz bzw. Nutzungshäufigkeit gegenüber dem SPNV nochmals deutlich abgestuft. Selbst im noch verhältnismäßig gut genutzten Stadtverkehr Itzehoe gibt es nur wenige Haltestellen, die über ein signifikantes Fahrgastaufkommen verfügen (ZOB, Dithmarscher Platz, Klinikum).
- (3) Besonders schlecht aufgestellt ist der ÖPNV im Marktsegment des Berufsverkehrs. Selbst die Beschäftigten in Itzehoe nutzen nur zu 6% öffentliche Verkehrsmittel (urbanus 2008), wobei hierbei der Stadtverkehr noch die größten Marktpotenziale abgreift. Der regionale Busverkehr spielt faktisch keine Rolle im Berufsverkehr, wobei die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durchaus ein Potenzial für den ÖPNV darstellen.
- (4) Die meisten Linien sind der **Kategorie „Schülerverkehr“** zuzuordnen. Der Anteil von Schülerzeitkarten am gesamten Fahrkartenverkauf liegt im Kreisdurchschnitt bei deutlich über 80%.

- (5) Erwartungsgemäß liegt bei einem Vergleich der Verkehrsträger in Bezug auf die Fahrgastzahlen die Bahn klar vor dem Busverkehr. Bei der **Nachfrage im SPNV** gehören die Strecken Itzehoe – Elmshorn – Hamburg und Neumünster – Wrist – Elmshorn – Hamburg zu den am stärksten belegten Bahnstrecken in Schleswig-Holstein. Bei der Nachfrage an den Bahnstationen ragt Itzehoe heraus, gefolgt von Wrist und Glückstadt. Alle übrigen Bahnstationen spielen nur eine untergeordnete Rolle.
- (6) In der **Zufriedenheit der Kunden** erreicht der ÖPNV in Steinburg eine knapp befriedigende Gesamtnote und liegt damit wiederum auf dem Level der Kreise außerhalb des HVV. Die besten Noten erhalten die Dichte des Haltestellennetzes und damit die Erschließungsqualität sowie die (subjektive) Sicherheit (vgl. Bild 3-3). Ebenfalls noch gute Noten gibt es für die Pünktlichkeit und die Freundlichkeit des Fahrpersonals. Am Ende der Bewertungsskala liegen die Fahrtenhäufigkeit und die Betriebszeiten. Dies deutet darauf hin, dass sich eine spürbare Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz offenbar nur mit attraktiveren Verkehrsangeboten erreichen lässt. Zu berücksichtigen ist bei der Kundenbewertung, dass es sich überwiegend um Personen handelt, die auf den ÖPNV angewiesen sind und erfahrungsgemäß weniger kritisch sind als wahlfreie Verkehrsteilnehmer/innen.

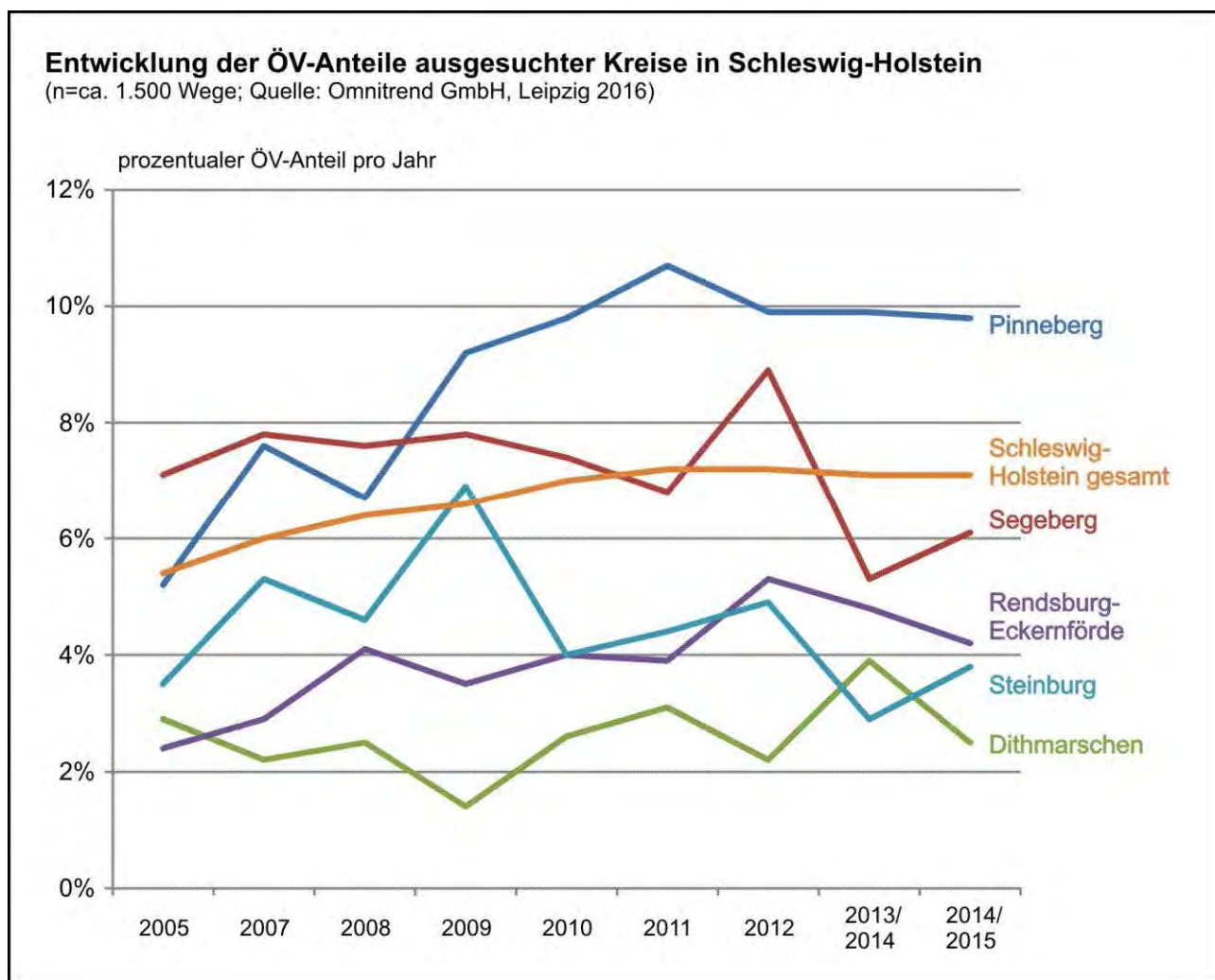


Bild 3-1: ÖPNV-Anteile im Kreisvergleich

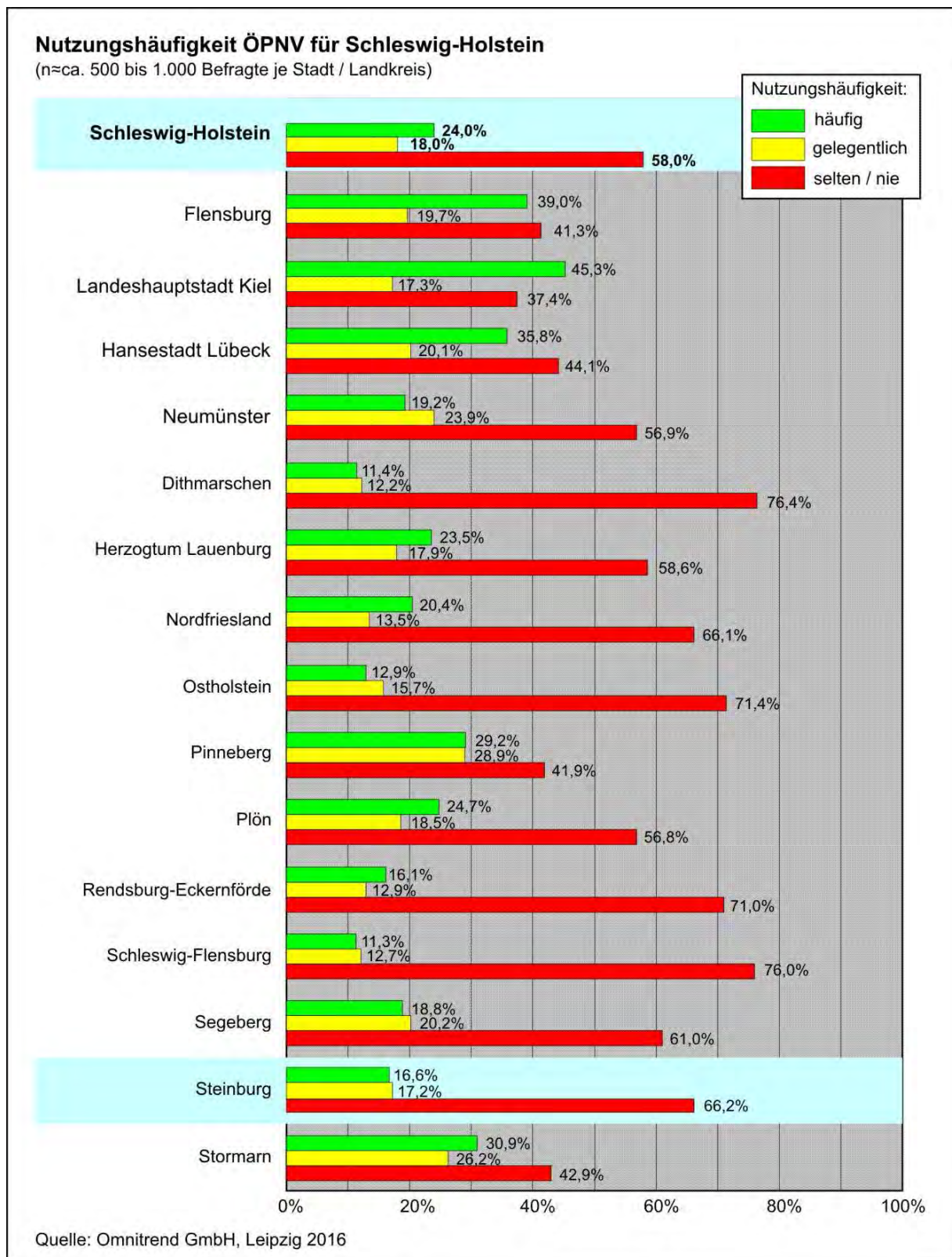


Bild 3-2: Nutzungsintensität des Busverkehrs im Vergleich der Städte und Kreise Schleswig-Holsteins

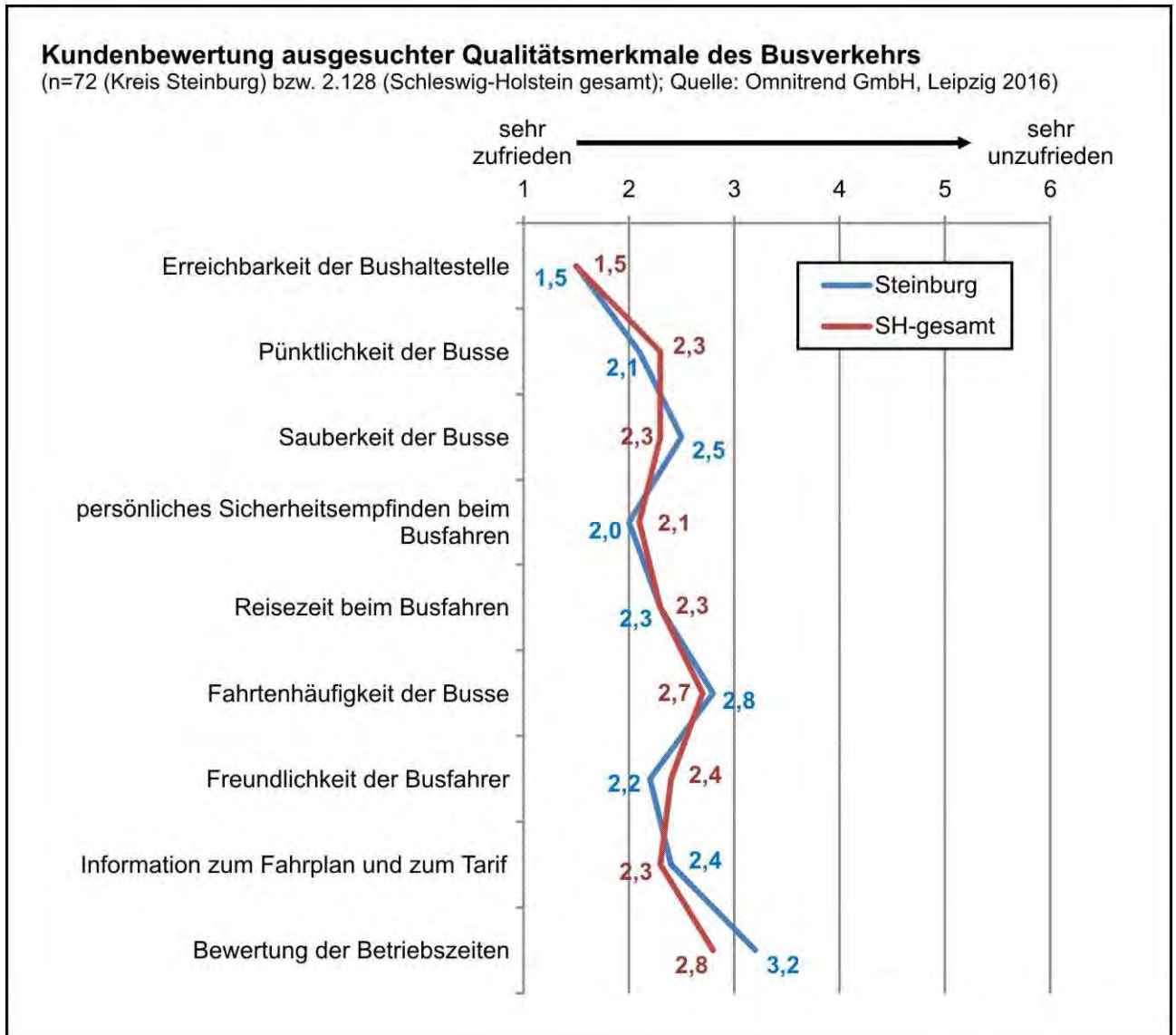


Bild 3-3: Bewertung des Busangebotes im Kreis Steinburg

4. Zielsetzungen und Qualitätsstandards für die ÖPNV-Gestaltung

4.1 Übergeordnete Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Im dritten RNVP wurden **Zielsetzungen für die ÖPNV-Entwicklung** im Kreis Steinburg definiert. Mit der wettbewerblichen Vergabe des Netzes Itzehoe wurden zudem Qualitätsstandards in den Verkehrsvertrag mit aufgenommen, die im Wesentlichen auch für weitere Vergaben bzw. für den gesamten Kreis zur Anwendung kommen sollen. Wenngleich es im Kreis Steinburg kein kreisweites Verkehrsentwicklungskonzept (im Sinne eines verkehrlichen Masterplans) gibt, lassen sich aus den Aktivitäten des Kreises und des ZwV verkehrspolitische Zielsetzungen ableiten.

Die meisten perspektivischen Aussagen beziehen sich auf den SPNV. Aufgrund seiner im Vergleich zum Busverkehr größeren Bedeutung, vor allem für den Berufs- und Einkaufsverkehr in Richtung Hamburg, geht es zunächst darum, die hier noch vorhandenen Defizite abzubauen. Im Wesentlichen geht es um folgende **Zielsetzungen für den SPNV**, wobei die Zuständigkeit für die Umsetzung beim Land Schleswig-Holstein liegt (LNVP) und der ZwV nur begrenzte Einflussmöglichkeiten hat: Die Zielsetzungen bleiben gegenüber dem 3. RNVP unverändert bestehen:

- Ausbau und Verbesserung der „Marschbahn“ zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Fahrgeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit mit Durchbindung weiterer Züge zum Hamburger Hauptbahnhof (soweit möglich).
- Ausbau der Infrastruktur auf der Strecke Neumünster – Elmshorn – Hamburg zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit.
- Einrichten des S-Bahn-Anschlusses nach Hamburg (S4) mit Herstellen der hierfür notwendigen Infrastruktur.

Der Kreis Steinburg verpflichtet sich in seinem **Energie- und klimapolitischen Leitbild** zur kontinuierlichen Steigerung der Energieeffizienz und dem nachhaltigen Umgang mit der Ressource Energie. Er sieht darin einen wesentlichen Bestandteil seines Profils. Dies beinhaltet auch ein nachhaltiges Mobilitätssystem und damit verbunden eine Reduzierung bzw. Verlagerung von Kfz-Verkehren und eine offensive Förderung des „Mobilitätsverbundes“ aus Nahmobilität und ÖPNV als klimaschonende Fortbewegungsarten. Dazu gehört aber auch, im ÖPNV **umweltfreundliche Fahrzeugantriebe** zu fördern und perspektivisch den Einsatz regenerativer Energien.

Da aufgrund der siedlungs- und verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen restriktive Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs wenig erfolgsversprechend sind, wird grundsätzlich auf eine deutliche **Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz** mit attraktiven Angeboten für alle potenziellen Nutzergruppen sowie auf den Ausbau von alternativen Mobilitätsangeboten ggf. auch in kommunaler Zuständigkeit gesetzt.

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems gelten folgende **Zielsetzungen** im Sinne eines verkehrspolitischen Leitbildes:

Koordinierte Siedlungs- und Nahverkehrsplanung

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung wirkt der Kreis gemeinsam mit den für die Bauleitplanung zuständigen Städten und Gemeinden auf eine verkehrsgerechte Zuordnung von Siedlungsflächen sowie deren Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen hin. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Achsen und Linien orientieren.

Ausreichende Bedienung:

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV für alle Teile des Kreises ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zur Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen sind für die Mobilitätsbedürfnisse der Kreisbevölkerung speziell für Personen ohne PKW-Verfügbarkeit bedarfsgerechte, verlässliche und sichere ÖPNV-Verkehrsangebote mit einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis bereitzustellen. Dabei ist auch Bevölkerungsteilen eine Benutzung zu ermöglichen, die aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

ÖPNV als wichtige klimafreundliche Säule des Gesamtverkehrssystems:

Es wird weiterhin eine signifikante Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr angestrebt. Dieses Ziel entspricht auch den Zielsetzungen einer nachhaltigen Mobilität im Kreis Steinburg. Dazu ist vor allem für den Berufs- und Versorgungsverkehr ein attraktives Verkehrsangebot bereitzustellen, das insbesondere regelmäßige Verbindungen in die Kreisstadt Itzehoe, in die weiteren zentralen Orte, den Kreis Pinneberg sowie in die Hansestadt Hamburg gewährleistet.

Vernetzte Mobilität:

In Anlehnung an den LEP 2010 und die Studie Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein 2016 wird durch eine verstärkte Vernetzung des ÖPNV-Systems hier vor allem zwischen Bus- und Bahnverkehr sowie zwischen ÖPNV und Individualverkehr die Funktion des ÖPNV gestärkt und eine sinnvolle Nutzung der Verkehrsmittel gefördert. Auf wichtigen Umsteigeverbindungen sind die Umsteigebedingungen und Anschlüsse zu optimieren. Darüber hinaus sind auch attraktive Verknüpfungen mit dem Individualverkehr in Form von Mobilstationen, P+R- und B+R-Angeboten herzustellen.

Zielgruppenorientierter und kundenfreundlicher ÖPNV:

Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ist durch hochwertige Verkehrsangebote und eine verbesserte Vernetzung auf nachfragestarken Verkehrsrelationen gezielt zu fördern („Starke Linien“). Mit dem Einsatz alternativer Bedienungsformen sind räumliche und vor allem zeitliche Angebotslücken zu schließen, insbesondere in Bereichen, wo ein Linienverkehr nicht mehr verkehrlich und/oder wirtschaftlich effizient betrieben werden kann. Das ÖPNV-Verkehrsangebot ist kundenfreundlich zu gestalten; dazu gehören ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Sicherheit, aber auch ein umfassendes Portfolio von Informationen und Serviceleistungen. Für die Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu den Schulorten sicherzustellen.

Nutzungsbarrieren abbauen:

Um die ÖPNV-Akzeptanz zu fördern, sind bestehende Nutzungsbarrieren abzubauen. Besonderes Augenmerk gilt der Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Zugangs in Bezug auf Haltestellen und Fahrzeuge. Auch ein modernes ÖPNV-Marketing trägt dazu dabei, dass der ÖPNV besser wahrgenommen und der Zugang erleichtert wird. Mit einer zeitgemäßen, nutzerfreundlichen Kundeninformation und ÖPNV-Werbung gehört dazu auch die Einbindung der landesweiten Aktivitäten unter der Dachmarke „NAH.SH“.

Wirtschaftlicher ÖPNV:

Das ÖPNV-Angebot ist verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so zu optimieren, dass einerseits die kommunalen Haushalte möglichst wenig belastet werden, andererseits die Möglichkeit zur Erfüllung der Aufgaben des ÖPNV gegeben ist. Der ZwV stellt dabei das Grundangebot an ÖPNV-Leistungen sicher. Darüber hinaus gehende Angebote, die von Kommunen gewünscht werden und finanzielle Auswirkungen haben, werden im gegenseitigen Einvernehmen durch die Kommunen zumindest über 2 Jahre finanziert und anschließend ggf. vom ZwV übernommen. Um eine hohe wirtschaftliche Effizienz zu erreichen, sollen ÖPNV-Leistungen grundsätzlich in wettbewerblichen Verfahren vergeben und durch ein kontinuierliches Qualitätsmanagement überwacht werden.

4.2 Von der ausreichenden Bedienung zu Qualitätsstandards

Um den Zielsetzungen gerecht zu werden und die Kundenpotenziale auszuschöpfen, strebt der Zweckverband ÖPNV an, die Nutzungshäufigkeit des regionalen Bus- und Bahnverkehrs und die ÖPNV-Akzeptanz speziell bei den Nicht- und Seltennutzern zu erhöhen. Vor allem die **Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV** erfordert aber Angebotsqualitäten, die zum Teil über die ausreichende Bedienung im Sinne des ÖPNVG hinausgehen. Die künftige ÖPNV-Gestaltung soll sich daher verstärkt am Verkehrsmarkt bzw. den ÖPNV-Kunden orientieren.

Das nachfolgend erläuterte Anforderungsprofil setzt die **Standards für die künftige ÖPNV-Gestaltung** und dient gleichzeitig als Grundlage für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes und der daraus abzuleitenden Handlungsbedarfe. Es definiert in diesem Sinne eine Zielsetzung für die Weiterentwicklung des vorhandenen und als ausreichend bewerteten ÖPNV-Angebotes hin zu einem mehr auf die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt ausgerichteten, attraktivitätsorientierten ÖPNV-Angebotes. Diese Zielsetzung ist langfristig ausgerichtet und wird durch Projekte und Maßnahmen im Entwicklungskonzept konkretisiert, die im Gültigkeitszeitraum des RNVP in die Umsetzung überführt werden sollen. Gleichzeitig bildet das Anforderungsprofil eine wichtige Grundlage für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Folgende Elemente sind **Bestandteil des Anforderungsprofils** (vgl. Bild 4-1):

- Bei der **Netzqualität** bzw. strategischen Ausrichtung der Netzstruktur werden übergeordnete Korridore und Strecken für die Bahn- und Busbedienung sowie übergeordnete Netzknoten für die Vernetzung unter den Verkehrsträgern des ÖPNV und mit dem Individualverkehr definiert. Diese bilden das Grundraster des ÖPNV-Netzes und die Grundlage für die Liniennetzplanung.
- Bei der **Erschließungsqualität** wird neben der räumlichen Anbindung der Siedlungsbereiche (Haltestellen-Einzugsbereiche) auch der Haltestellenzugang bzw. deren Erreichbarkeit betrachtet. Die Aufnahme der Haltestellen-Zugänglichkeit im besonderen Hinblick auf die „Barrierefreiheit“ ist auch aus der neuen Gesetzgebung heraus notwendig.
- Bei der **Angebotsqualität** (Verkehrsangebot) wird neben der Bedienungshäufigkeit in einzelnen Zeitbereichen auch eine Festlegung der Angebotsdiversifizierung sowie der Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele vorgenommen. Diese Faktoren beeinflussen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl. Darüber hinaus werden auch Aussagen zur Verknüpfungsqualität getroffen.
- Die Komponenten Fahrzeuge und Haltestellen sind ebenso wie die Pünktlichkeit und das Platzangebot dem Element **Bedienungsqualität** zugeordnet. Dazu gehören die Themen „subjektive Sicherheit“ und „Sauberkeit“, die in der Beurteilung der ÖPNV-Qualität durch die potentiellen Nutzer einen deutlichen Bedeutungszuwachs in den letzten Jahren erhalten haben und derzeit zu den wichtigsten Kritikpunkten am ÖPNV gehören. Schließlich sind auch die gesetzlichen Vorgaben der „Barrierefreiheit“ zu erfüllen.
- Im Rahmen des Bausteins **Tarifqualität** geht es vorrangig um die Weiterentwicklung der vorhandenen Tarifstruktur und Tarifangebote. Darüber hinaus ist auch der Aspekt des Vertriebsmanagements von Bedeutung.
- Ähnlich wie das Thema „subjektive Sicherheit“ beeinflussen auch „weiche Maßnahmen“ das Verkehrsverhalten, so dass die **Marketing-Qualität** als Bewertungskategorie aufgenommen ist. Neben den klassischen Elementen im Marketing-Mix spielt hierbei auch das Thema der Personalqualifikation eine Rolle.

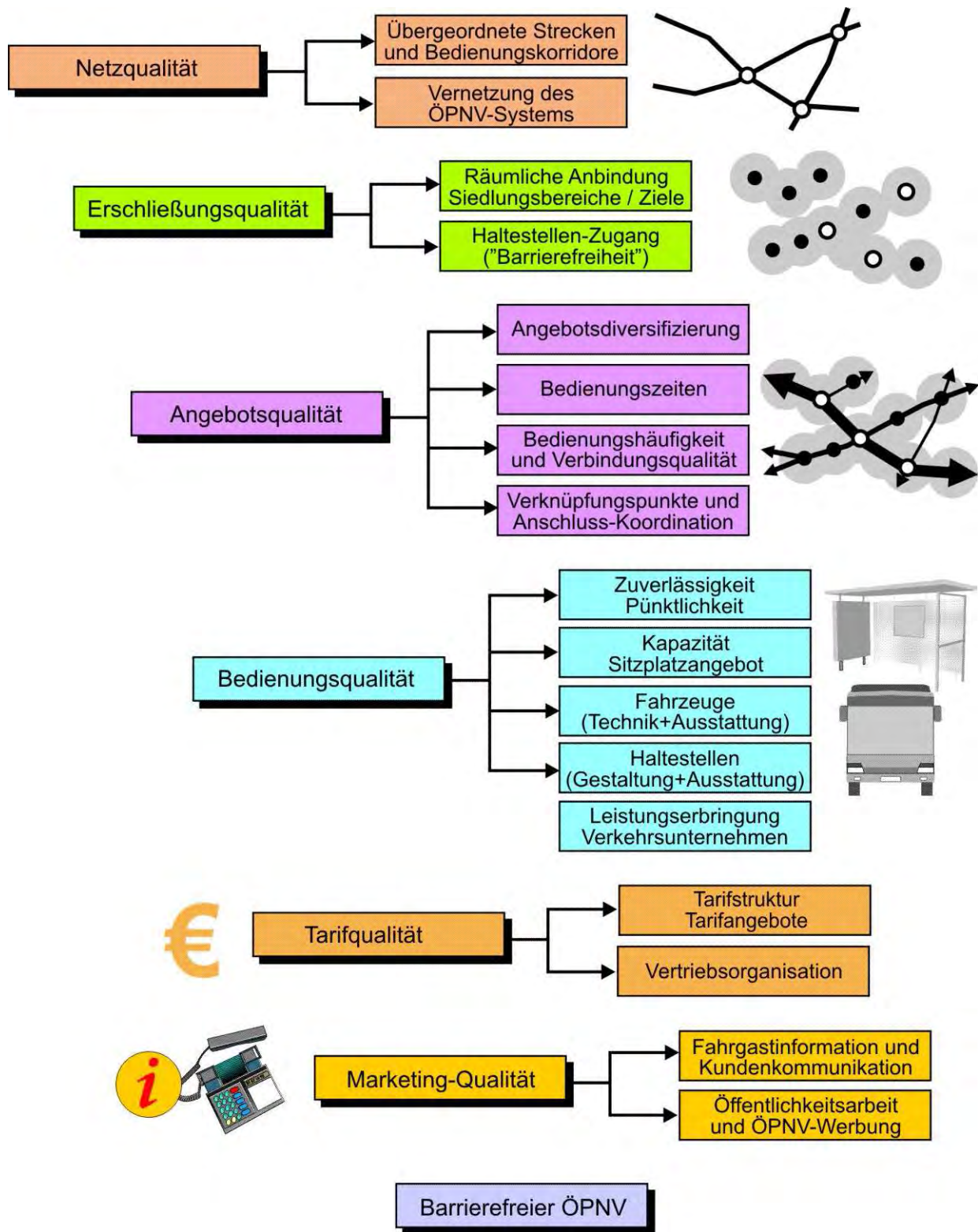


Bild 4-1: Elemente des ÖPNV-Anforderungsprofils für den Kreis Steinburg

4.3 Strategische Ausrichtung der Netzstruktur (Netzqualität)

Achsenkonzept mit „starken Linien“ für eine hochwertige ÖPNV-Bedienung

Das von Bahnen und Bussen befahrene Streckennetz im Kreis Steinburg hat sich über Jahre unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen entwickelt und sich grundsätzlich für die Erschließung des Kreisgebietes bewährt. Neben dem Schülerverkehrsnetz als tragende Säule der Flächenerschließung, das sich flexibel an der Entwicklung des Schülerverkehrs und den Bedarfen der Schulen orientiert, bestehen auch höherwertige Angebote, um zusätzliche ÖPNV-Potenziale besonders im Berufs- und Einkaufsverkehr zu erschließen.

Die dem Begriff „Starke Linien“ zugeordneten Bedienungskorridore decken die wichtigsten und aufkommensstärksten Verkehrsrelationen ab und bilden die Voraussetzung für eine verbesserte Ausschöpfung der ÖPNV-Marktpotenziale. Die Linienführung sollte in der Regel so direkt wie möglich erfolgen und ein übermäßiges Mäandrieren („Umwegfahrten“) sowie eine häufige Trennung der richtungsbezogenen Linienwege weitgehend vermeiden. Die Fahrpläne sind soweit wie möglich zu vertakten.

Die übergeordneten **Elemente der ÖPNV-Netzstruktur** sind:

Bahnnetz (SPNV)	Rückgrat des ÖPNV-Systems entlang der Hauptsiedlungs- und –verkehrsachsen mit attraktivem Verkehrsangebot. Bildet mit den Strecken (Heide -) Itzehoe – Glückstadt (– Elmshorn – Hamburg) und (Kiel -) Wrist – (Elmshorn –Hamburg) das Grundangebot für die Anbindung der Kreisstadt Itzehoe und der Unterzentren.
Regionales Grundnetz („Starke Linien“)	Bedienung von Hauptverkehrsachsen außerhalb der Bahnkorridore sowie von der Bahn nicht direkt abgedeckter Verbindungen mit hohem Verkehrsaufkommen. Tägliche Bedienung mit erweiterten Betriebszeiten und weitgehend vertaktetem Fahrplan. Anschlusskoordination mit dem SPNV an den ITF-Taktknoten und ggf. weiteren Bahnstationen. Mindestens stündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten. Soweit verkehrlich sinnvoll und mit ausreichend Nachfragepotenzial hinterlegt, ggf. auch Einsatz von Schnellbussen zur Verringerung der Fahrzeit.
Regionales Ergänzungsnetz	Abdeckung von Relationen außerhalb der Hauptverkehrsachsen und Herstellen von Querverbindungen zwischen den Linien des regionalen Grundnetzes sowie Abdeckung der Bedarfe des Schülerverkehrs. Eingeschränkte Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten und in den Schulferien. Vorwiegend ohne Taktfahrplan oder ggf. taktorientiert.
Stadtverkehr Itzehoe	Ein eigenständiges ÖPNV-Netz für Verflechtungsbereiche mit hoher Siedlungsdichte und Verkehrsbedeutung gibt es für die Kreisstadt Itzehoe. Hier deckt ein weitgehend vertakteter Stadtverkehr mit <u>mindestens</u> stündlichen Abfahrten die Binnenverkehre einschließlich Zubringerverkehr zum SPNV ab.
Zentrale Verknüpfungsknoten	Für die Hauptverknüpfung der Netzkomponenten werden zentrale Verknüpfungsknoten festgelegt, an denen eine bevorzugte Anschlusskoordination stattfindet. Die Verknüpfungsknoten zeichnen sich durch eine umstiegsfreundliche Gestaltung und Verknüpfungsangebote zum Individualverkehr aus (P&R, B&R, K&R), bei Bedarf ist eine Aufwertung zu „Mobilstationen“ möglich.

Zubringersysteme für die übergeordneten ÖPNV-Achsen

In den Teilen des Kreisgebietes, wo aufgrund der Siedlungsdichte neben dem Schülerverkehr keine ergänzenden Direktverbindungen in die zentralen Orte realisierbar sind, wird verstärkt auf eine Einrichtung von Zubringerverkehren zu den höherwertigen Angeboten in den übergeordneten Bedienungskorridoren gesetzt. Diese Zubringerverkehre können sowohl als konventioneller ÖPNV als auch in Form alternativer Bedienungsformen organisiert werden und werden bevorzugt auf die zentralen Verknüpfungsknoten ausgerichtet.

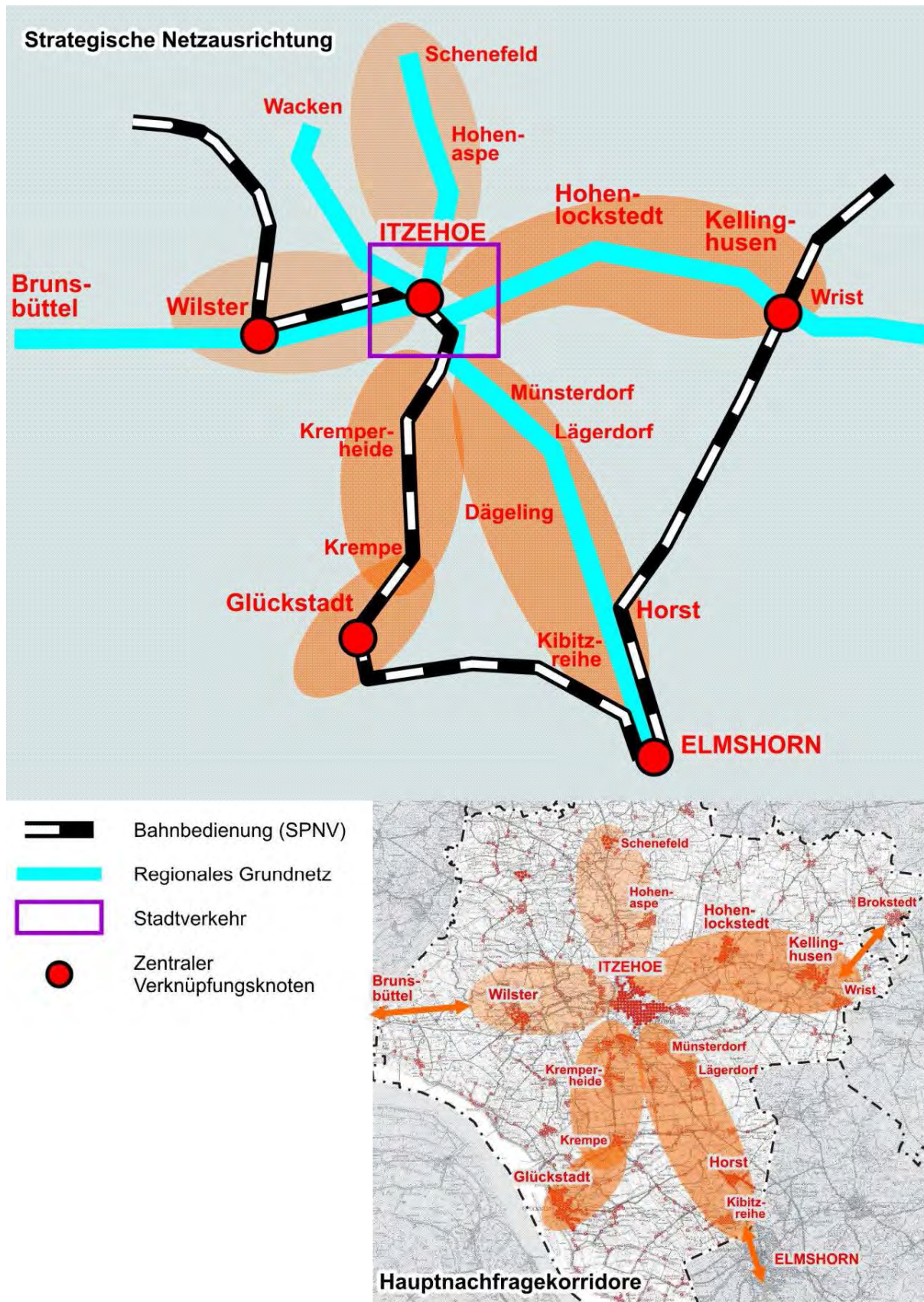


Bild 4-2: Strategische Netzausrichtung des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg

4.4 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist das maßgebende Kriterium für den Zugang zum ÖPNV. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele an die ÖPNV-Haltestellen und wird mit dem Haltestellen-Einzugsbereich sowie durch die Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Haltestellen beschrieben.

Anbindung der Siedlungsbereiche

Die Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele wird durch das ÖPNV-Streckennetz und die Anordnung der Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen (Radius der Luftlinienentfernung) bestimmt. Die Abstufung der Standards für die Haltestellen-Einzugsbereiche orientiert sich an der Nutzungsdichte und den städtebaulichen Nutzungsarten. Im Busnetz sind Fußweglängen von mehr als 15 Minuten (ca. 800m-Einzugsbereich) möglichst zu vermeiden, da dann keine ausreichend attraktive Anbindung mehr gegeben ist. Diese Grenze für einen noch zumutbaren Einzugsbereich soll für alle Bevölkerungsschichten ein Mindestmaß an Mobilitätschancen sichern. Für das Kreisgebiet Steinburgs werden den ÖPNV-Haltestellen in Abhängigkeit von ihrer räumlichen Lage bzw. der umgebenden Nutzungsdichte folgende **Radien für den Einzugsbereich** zugeordnet. Der Erschließungs-Standard gilt als erfüllt, wenn mindestens 80% der Einwohner von der eingeschlossenen Fläche erfasst werden.

Gebietskategorie		Haltestellen-Einzugsbereich [m]		
		Bahn (SPNV)	Regionalverkehr	Stadtverkehr
Kreisstadt Itzehoe (Mittelzentrum)	Zentraler Bereich	600	400	400
	Sonstiges Stadtgebiet	800	600	400
Unterzentren		800	600	entfällt
Sonstige Gemeinden	mehr als 200 EW	1000	800	entfällt
	weniger als 200 EW, Streusiedlungen, Einzelbebauungen, nicht integrierte Verkehrsziele	keine Erschließungs-Standards aufgrund des abgestuften Verkehrsaufkommens		

Diese Differenzierung berücksichtigt, dass gerade in hochverdichteten Siedlungsbereichen speziell in den zentralen Bereichen durch eine hohe Erschließungsqualität die Zugangsbedingungen für den ÖPNV verbessert und damit die ÖPNV-Verkehrspotentiale besser ausgeschöpft werden. In gering verdichteten Siedlungsbereichen ist allein aus wirtschaftlichen Gründen ein abgestufter Standard erforderlich. Hinzu kommt, dass in den gering verdichteten Randbereichen, Streusiedlungen und in kleinen Wohnquartieren die Straßen-Infrastruktur teilweise keine höhere Erschließungsqualität zulässt, da nicht alle Straßen von Linienbussen befahrbar sind.

Die aufgeführten Erschließungsstandards gelten für alle Siedlungsgebiete mit zusammenhängender Bebauung. Bei einem Einzugsbereich von mehr als 600m ist die Haltestellenzugänglichkeit möglichst durch P+R und B+R-Angebote an der zugeordneten (nächsten) Bushaltestelle oder Bahnstation zu erleichtern.

Barrierefreier Haltestellen-Zugang

Für den Zugang zum ÖPNV-System ist außer der Fußweglänge bzw. Fußwegzeit auch die generelle Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen maßgebend. Die Erschließungsqualität kann sich trotz kurzer Fußwege erheblich verschlechtern, wenn Barrieren wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahntrassen zu queren sind, oder keine ausreichende Barrierefreiheit und Sicherheit beim unmittelbaren Haltestellenzugang gegeben ist (z.B. durch fehlende Fußgängerüberwege und Beleuchtung, bauliche Hindernisse etc.). Insbesondere für Mobilitätsbehinderte aber auch ältere Menschen und für Personen mit Kinderwagen spielen diese Aspekte eine zentrale Rolle.

Aufgrund derzeit noch fehlender Grundlagen zur differenzierten Beurteilung der Haltestellen-Zugänglichkeit in Steinburg („Haltestellenmanagement“) wird eine Festlegung konkreter Standards zunächst zurückgestellt. Bei der Neuanlage und dem Umbau von Haltestellen ist aber generell ein möglichst weitreichender barrierefreier Zugang gemäß den jeweils aktuellen Planungsrichtlinien verbindlich. Zudem wird hier eine enge Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden und dem Behindertenbeauftragten des Landes und des Kreises angestrebt. Weitergehende Vorgaben zum barrierefreien ÖPNV enthält Kapitel 4.9. Die Umsetzung kann aufgrund des Aufwandes nur stufenweise erfolgen und muss mit den örtlichen Rahmenbedingungen abgeglichen werden.

4.5 Angebotsqualität

Die Angebotsqualität ist mit der **wichtigste Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl**. Sie steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erschließungsqualität, denn auch eine gut erreichbare Haltestelle hat für den ÖPNV-Kunden nur einen praktischen Nutzen, wenn sie ausreichend oft bedient wird. Gleichzeitig bestimmen die Angebotsstandards maßgeblich den Betriebs- und Kostenaufwand. Daher ist die Umsetzung der angestrebten Angebotsqualität generell unter Finanzierungsvorbehalt zu stellen und ggf. nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Die Angebotsqualität setzt sich im Wesentlichen aus den Betriebszeiten, der Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele zusammen. Sie definiert, zu welchen Zeiten, in welcher Form und Häufigkeit Siedlungsbereiche und Verkehrsziele vom ÖPNV bedient werden und in welcher Zeit und Direktheit diese erreichbar sind. Außerdem ist die Angebotsdiversifizierung, das heißt die dem potentiellen ÖPNV-Kunden zur Verfügung gestellte Produktpalette, Bestandteil der Angebotsqualität.

Angebotsdiversifizierung

Eine Diversifizierung des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer marktkonformen Produktgestaltung ist sinnvoll, um eine systematische Angebotsausrichtung und Vermarktung des ÖPNV-Systems vornehmen zu können. Darüber hinaus ist aber auch eine verbesserte Einbindung der Siedlungs- und Nachfragestruktur in die Angebotsgestaltung und damit eine Optimierung des Betriebsaufwandes möglich. Dabei ist zu beachten, dass wegen der angestrebten Transparenz des ÖPNV-Systems eine enge Begrenzung der Produktvielfalt zweckmäßig ist. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen sowie der Netzstrategie (vgl. Kapitel 4.3) werden für den Kreis Steinburg folgende Produkte der Angebotsgestaltung zugrundegelegt:

RegionalBus („Starke Linien“)	Direkte Bedienung starker Verkehrsströme vorrangig zwischen Oberzentrum, Mittel- und Unterzentren sowie im kreisüberschreitenden Verkehr außerhalb der SPNV-Korridore. Angebot zu allen Tageszeiten einschließlich Wochenende mit weitgehend vertaktetem Fahrplan.
LandBus	Grundangebot für Gebiete und Verbindungen mit abgestufter Verkehrsnachfrage, überwiegend bedarfsorientierter Schülerverkehr. Zum Teil eingeschränkte oder durch alternative Betriebsformen ersetzte Bedienung außerhalb der Schulzeiten.
StadtBus	Ergänzungsangebot zum Grundnetz „starke Linien“ und RegionalBus in Städten mit hohem Binnenverkehrsaufkommen. Linienführung und vertakteter Fahrplan orientieren sich vorwiegend an den Binnenverkehrsströmen. An zentralen Punkten erfolgt eine Verknüpfung mit dem SPNV und den „Starken Linien“.
Zubringerverkehr	Linienbezogener Zubringerverkehr zum SPNV und zu den „Starken Linien“ zur Grundversorgung von Gebieten und Verbindungen mit abgestuftem Nachfragepotenzial.
Alternative Bedienungsformen	Bedarfsgesteuertes Mobilitätsangebot innerhalb des Kreises für nachfrageschwache Gebiete und Verbindungen vorrangig im Abendverkehr und am Wochenende. Eventuell auch spezielle zielgruppen-orientierte Angebote (z.B. für Jugendliche, Frauen etc.).

Bedienungszeiten

Grundsätzlich bemisst sich die zeitliche Abstufung der Bedienung nach den Gebietstypen bzw. den vorhandenen städtebaulichen Nutzungen. So sind Wohngebiete möglichst durchgehend zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Einschränkung der Bedienung sinnvoll ist. Für eine nachfrage- und zielgruppenorientierte, gleichzeitig aber auch betrieblich sinnvolle Abstufung der Bedienungshäufigkeit werden folgende **Verkehrszeiten** unterschieden:

Bezeichnung	Tage	Hauptfahrzwecke	Erläuterung	Zeitbereich
HVZ1 Früh-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Beruf, Schule / Ausbildung	Tagesspitzenverkehrszeit mit hohem ÖPNV-Potenzial	ca. 5 ^{oo} - 9 ^{oo} Uhr
NVZ Normalverkehrszeit	Mo-Fr	Einkauf / Erledigung	Unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen, Grundlast im Einkaufs- und Besorgungsverkehr	ca. 9 ^{oo} - 12 ^{oo} Uhr
HVZ2 Mittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Schule / Ausbildung, Einkauf / Erledigung	Verkehrsspitze im Regionalverkehr durch Schulende	ca. 12 ^{oo} - 15 ^{oo} Uhr
HVZ3 Nachmittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Beruf, Einkauf / Erledigung, Freizeit / Besuch	Überlagerung diverser Fahrzwecke begünstigt Nachfragebündelung zwischen Zentren	ca. 15 ^{oo} - 20 ^{oo} Uhr
SVZ Schwachverkehrszeit	Mo-Fr	Freizeit / Besuch	Geringe Verkehrsdichte erfordert alternative Angebots- und Betriebsformen	Zeit außerhalb der Haupt- und Normalverkehrszeit

Am Wochenende werden die Verkehrszeiten den veränderten Mobilitätsbedürfnissen angepasst. Am **Sonntag** spielen vor allem der Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie der Freizeitverkehr eine Rolle. Somit entfallen die Hauptverkehrszeiten und die Normalverkehrszeit beginnt bereits zwischen 6 und 7 Uhr. Der Übergang zwischen Normal- und Schwachverkehrszeit orientiert sich im Wesentlichen an den Ladenöffnungszeiten, aber auch an der räumlichen Lage. Im Regionalen Grundnetz und Ergänzungsnetz wird die NVZ am Sonnabend auf den Zeitraum 7 bis 18 Uhr festgelegt. Am **Sonntag** liegt der Schwerpunkt der Fahrzwecke klar auf dem Freizeit- und Besuchsverkehr. Im Regionalen Grund- und Ergänzungsnetz wird eine Kernbedienungszeit von 9 bis 18 Uhr festgelegt.

Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität

In vorwiegend ländlich strukturierten Räumen wie dem Kreis Steinburg ist es zweckmäßig, das Verkehrsangebot nicht in Bezug auf Haltestellen sondern in Bezug auf Verbindungen zu betrachten. So wird beispielsweise eine Schulhaltestelle im Schülerverkehr zwar häufig bedient, weist aber eventuell für andere Fahrzwecke eine schlechte Bedienungsqualität auf, da es keine zeitgerechte Verbindung in die zentralen Orte gibt. Daher ist die Bedienungs Häufigkeit stets mit der Verbindungsqualität in Zusammenhang zu setzen. Vor dem Hintergrund der engen finanziellen Handlungsspielräume beschränkt sich das nachfolgend dargestellte Anforderungsprofil für das Verkehrsangebot auf ausgewählte Verbindungen zwischen zentralen Orten, auf denen ein ausreichend hohes Verkehrsaufkommen vorhanden ist und gute Chancen gesehen werden, die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit zu erhöhen. Die Einhaltung und Zweckmäßigkeit der Standards ist im Rahmen des Qualitätsmanagements regelmäßig zu überprüfen.

Bei den übrigen Gemeinden ist im Einzelfall zu prüfen, ob alternative Bedienungsformen oder Zubringersysteme zu den höherwertigen ÖPNV-Angeboten sinnvoll sind.

Wenn aus wirtschaftlichen Gründen eine Einbindung von Schülerverkehren vorgenommen werden soll, sind bei der Bedienungshäufigkeit taktnahe Bedienungen bzw. Abweichungen einzelner Fahrten vom Taktgefüge zulässig. Soweit ausreichend Nachfrage vorhanden ist, können die Fahrtenangebote aber auch nachfrageorientiert weiter verdichtet werden. Die Umsetzung von Standards zu Lasten der Bedürfnisse des Schülerverkehrs ist nicht vorgesehen, der systematische Ansatz ist additiv, nicht alternativ zu sehen.

Für das Verkehrsangebot beschränkt sich das nachfolgend dargestellte Anforderungsprofil auf die drei definierten Netzebenen (vgl. auch Anhang 4).

Ebene der Netzhierarchie	Mindest-Bedienungshäufigkeit						
	Mo –Fr					Sa	So
	HVZ1	NVZ	HVZ2	HVZ3	SVZ	NVZ	So
Regionales Grundnetz	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	120'-Takt	60'/120'- Takt	120'-Takt
Regionales Ergänzungsnetz	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert	Bedarfs- orientiert
Stadtverkehr	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt

Generell ist das ÖPNV-Bedienungsangebot nachfrageorientiert zu gestalten, ggf. wird angebotsorientiert nachgebessert. D.h. die Mindestbedienungsstandards können bei entsprechender Nachfrage verdichtet werden. In Zeiten mit schwächerer Verkehrsnachfrage (teilweise NVZ, SVZ, Sa+So) ist im Regionalen Grundnetz und im Stadtverkehr ein Basisangebot vorzuhalten.

Verknüpfung und Anschluss-Koordination

Allein aus wirtschaftlichen Gründen ist es bei der Siedlungsdichte im Kreis Steinburg nicht realistisch, alle wichtigen Verkehrsrelationen als ÖPNV-Direktverbindungen anzubieten. Daher ist besonderer Wert auf gute Umsteigebedingungen bei wichtigen Umsteigerelationen zu legen. Die derzeit geringen Umsteigeströme im Steinburger ÖPNV-System konzentrieren sich auf wenige Umsteigeknoten, die durch ihre Positionierung im Liniennetz und ihre regionalräumliche Lage als Umsteigeknoten prädestiniert sind. Neben der Funktion als Umsteigeknoten bilden diese Haltestellen überwiegend auch städtebauliche Bezugspunkte, so dass eine hochwertige Gestaltung und Ausstattung sowie eine sorgfältige städtebauliche Integration gefordert sind. Neben der Bereitstellung räumlich optimaler Umsteigebedingungen sind auf ausgewählten Verbindungen bzw. zwischen ausgewählten Linien kurze Umsteigezeiten einzurichten.

Die Konzentration auf wenige Verknüpfungsknoten bietet günstige Voraussetzungen, mit geringem Aufwand für den Großteil der Umsteiger günstige Umsteigebedingungen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu schaffen.

Knotenkategorie	Umsteigebeziehungen	Name des Knotens	Vernetzung	Bemerkungen
Übergeordnete Verknüpfungsknoten	Bahn <> Bahn Bahn <> Bus Bus <> Bus	Itzehoe Bahnhof und ZOB	P+R, B+R, K+R	Übergang zum Stadt- und Regionalverkehr
		Glückstadt	P+R, B+R, K+R	
	Bahn <> Bus Bus <> Bus	Wrist	P+R, B+R, K+R	Haltepunkt RE, Übergang zum Kreis Segeberg
		Wilster	P+R, B+R, K+R	Strategischer Zubringerknoten auch alternative Bedienungsf.
Nachgeordnete Verknüpfungsknoten	Bahn <> Bus	Kremperheide	P+R, B+R, K+R	
		Krempe	P+R, B+R, K+R	
		Horst	P+R, B+R, K+R	
		Herzhorn	P+R, B+R, K+R	
	Bus <> Bus	Kellinghusen Mitte	B+R	Zubringer „Starke Linien“
		Schenefeld Markt/ZOB	B+R	Zubringer „Starke Linien“

P+R = Park and Ride, B+R = Bike and Ride, K+R = Kiss and Ride (Bringen+Abholen mit Pkw)

Besondere Bedeutung hat die Anschluss-Sicherung in der Schwachverkehrszeit, da sonst aufgrund der geringen Fahrtendichte unzumutbare Wartezeiten entstehen können. Auch bei Zubringerverkehren ist eine Anschluss-Sicherung obligatorisch.

„Sternfahrten“	Vor allem in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende sind möglichst viele ÖPNV-Angebote dem Konzept der „Sternfahrten“ anzupassen, bei dem die Ankünfte und Abfahrten von mehreren Linien in einem kurzen Zeitbereich aufeinander abgestimmt werden. Um auch mobilitätsbehinderten Menschen einen Übergang zu ermöglichen, sind an den Randbedingungen orientierte, ausreichende Übergangszeiten vorzusehen.
Anschluss-Planung	Für Verbindungen mit hohem Umsteigerpotenzial, aufkommensstarke Verkehrsrelationen, ausgewiesene Zubringerverkehre und im Stadtverkehr ist eine systematische Anschlussplanung vorzunehmen.
Anschluss-Sicherung	Für planmäßige Fahrplananschlüsse ist eine Anschluss-Sicherung in einem angemessenen Zeitrahmen sicherzustellen. Besondere Anforderungen sind an die Anschlüsse in den verkehrlichen Randzeiten zu stellen.
Anschluss-Information	Sowohl die NAH.SH als auch der HVV entwickeln Datenplattformen für die Bereitstellung von Echtzeit-Fahrplaninformationen. Der Kreis Steinburg wird in Abstimmung mit er NAH.SH an den zentralen Verknüpfungsknoten DFI-Abfahrtsanzeigen installieren.

4.6 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität bildet im Gegensatz zu den vorgenannten „harten“ Angebotsmerkmalen eher ein Komfortkriterium, das vor allem das Image des ÖPNV mit beeinflusst. Die Bedienungsqualität ist insofern als nachrangig zu bewerten, als dass sie -mit Ausnahme der Pünktlichkeit- im Vergleich zur Erschließungs- und Angebotsqualität nur einen abgestuften bzw. sekundären Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausübt. Hinzu kommt, dass häufig subjektive Faktoren in die Beurteilung einfließen. Aber gerade bei den ÖPNV-Häufignutzern kommt der Bedienungsqualität eine durchaus wichtige Rolle zu.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Häufige Abweichungen von den planmäßigen Abfahrtszeiten führen nicht nur zu Nachteilen für die Fahrgäste, weil Reisezeiten nicht mehr zuverlässig kalkulierbar sind. Sie können auch zu einem erhöhten Betriebsaufwand führen, wenn Mindestwende- und -pausenzeiten unterschritten werden und ggf. zusätzliche Personal- und Fahrzeugreserven vorgehalten werden müssen. Das Thema Pünktlichkeit ist im Kreis Steinburg aufgrund der geringen Verkehrsdichte und der allenfalls temporären Verkehrsstörungen nur von untergeordneter Bedeutung und bedarf daher keiner Definition eines konkreten Anforderungsprofils. Da die wesentlichen Behinderungen für den ÖPNV in der Stadt Itzehoe auftreten, sind hier Fahrzeitanalysen vorzunehmen und Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung zu prüfen. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen besteht hier Handlungsbedarf.

Sitzplatzangebot

Die Auslastung der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit von Sitzplätzen in den Fahrzeugen ist ein wichtiges Kriterium für den Fahrkomfort. Sie ist vor allem auf längeren Fahrten bzw. Fahrzeiten für den Fahrgast relevant. Auch im Schülerverkehr sind volle Busse oft Anlass von Beschwerden. Eine ausreichende Bereitstellung von Platzkapazitäten und insbesondere Sitzplätzen bedeutet für das Verkehrsunternehmen eine entsprechende Planung der Kapazitäten, die sich sowohl über die Fahrtenhäufigkeit als auch über die Fahrzeugkapazitäten beeinflussen lässt. Dabei sind auch saisonale Einflüsse zu berücksichtigen.

Generell sind außerhalb der Hauptverkehrszeiten für alle Fahrgäste Sitzplätze bereitzustellen. Dies gilt vor allem für die „höherwertigen“ Produkte wie den RegionalBus und StadtBus. Fahrzeugkapazitäten sind so zu planen, dass mit den regulär zu erwartenden Fahrgastzahlen die zulässige Gesamt-Fahrzeugkapazität zu höchstens 90% ausgeschöpft wird.

Fahrzeuge

Das allgemeine Erscheinungsbild und Image des ÖPNV wird entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die Fahrzeuge müssen generell einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen, der den gesetzlichen Vorschriften entspricht und regelmäßig anzupassen ist. Durch den Einsatz der Niederflertechnik soll die ÖPNV-Benutzung insbesondere für Mobilitätsbehinderte sowie für Fahrgäste mit sperrigen Transportgegenständen erleichtert werden. Der ZwV favorisiert zudem den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge angepasst an den Stand der technischen Entwicklung und unterstützt innovative Ansätze wie den Einsatz von Elektroantrieben im ÖPNV.

Zur Minimierung des Niveauunterschiedes zu den Haltestellen-Warteflächen sind ergänzende technische Hilfsmittel wie Rampen und Kneeling als Ein- und Ausstiegshilfe erforderlich. In diesem Zusammenhang hat auch eine entsprechende Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals zu erfolgen.

Technische Merkmale	Einstiegsverhältnisse	Ausstattungsmerkmale	Äußere Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> Lärm- und abgasarme Antriebstechnik Ausstattung mit Funk oder RBL 	<ul style="list-style-type: none"> Generell Niederflur mit Ausnahmen auf ausgewählten Linien und/oder Fahrten („Schülerverkehr“) Mindestens eine doppelbreite Tür bei über 10m Fahrzeuglänge 	<ul style="list-style-type: none"> Abstellmöglichkeiten z.B. für Kinderwagen Ausstattung mit akustischer und visueller Fahrgastinformation Liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten Optional: Videoüberwachung 	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung an ein Corporate Design bei ausgewählten Produkten

Durch die ständige Anwesenheit des Fahrpersonals ist der Busverkehr in Bezug auf die subjektive Sicherheit und die Sauberkeit gegenüber dem Schienenverkehr generell im Vorteil. Dennoch ist der ZwV bestrebt, durch ergänzende Anforderungen die subjektive Sicherheit und Sauberkeit weiter zu erhöhen. Die Fahrzeuggrößen werden durch den ZwV in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen nach der erforderlichen Kapazität festgelegt.

Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Dazu hat nach jeder Fahrt eine Grobreinigung und in angemessenen Intervallen eine Grundreinigung zu erfolgen.

Kontrollierter Einstieg	Die Beschränkung des Einstiegs auf die Vordertür gibt die Möglichkeit einer Fahrscheinkontrolle durch das Fahrpersonal und verringert gleichzeitig die Schwarzfahrerquote.
--------------------------------	--

Haltestellen

Haltestellen bilden das Entree zum ÖPNV und Bezugspunkte im öffentlichen Raum. Bauliche Gestaltung und Ausstattung liegen im Wesentlichen in der Zuständigkeit der Kommunen.

Eine ansprechende Gestaltung und Ausstattung erzeugt in der Bevölkerung ein positives Bild und trägt zu einer Imageaufwertung bei. Erhöhte Aufmerksamkeit ist bei der Anlage von Haltestellen den Aspekten der Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit zu widmen, damit die Haltestellen auch von besonders sensiblen Personengruppen wie mobilitätsbehinderten Menschen, Frauen oder Senioren uneingeschränkt zu nutzen sind. Zum Einsatz kommen soll überwiegend ein standardisiertes Haltestellen-Baukastensystem, wobei sich die Ausstattung im Wesentlichen an der Funktion der jeweiligen Haltestelle und ihrem Stellenwert im Haltestellennetz orientiert.

Beim Umbau oder Neubau von Haltestellen ist generell der Haltestelle am Fahrbahnrand oder dem Haltestellenkap der Vorzug zu geben, soweit die verkehrlichen und örtlichen Verhältnisse dies zulassen. Darüber hinaus sind die Auftrittsflächen und Bordsteinhöhen für den Einsatz von Niederflurbussen vorzusehen.

Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit werden in Abhängigkeit von der Funktion der jeweiligen Haltestelle und dem Fahrgastaufkommen vor allem die Bausteine „Beleuchtung“, „Notrufeinrichtungen“ und „Verbesserung der Einsehbarkeit“ eingesetzt.

Ausstattung Einfachhaltestelle „Mindeststandard“	Ausstattung Normalhaltestelle	Ausstattung Zentral-/Schwerpunkthaltestelle „Komfortstandard“
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Befestigte Wartefläche ◆ Beleuchtung soweit möglich über Straßen-/Wegebeleuchtung ◆ Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummer(n) und Linienverlauf ◆ Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplan und Tarifhinweisen ◆ Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Befestigte Wartefläche ◆ Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit ◆ Beleuchtung (ggf. auch Straßenbeleuchtung) ◆ Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummer(n) und Linienverlauf ◆ Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplänen und Tarifhinweisen ◆ Fahrradabstellanlage (nach Bedarf) ◆ Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Befestigte Wartefläche ◆ Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit ◆ Eigenständige Beleuchtung inkl. Fahrgastinformationen ◆ Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummer(n) und Linienverlauf ◆ Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplänen, Liniennetz und Tarifhinweisen ◆ Zusatz-Fahrgastinformation mit Liniennetzplan und Haltestellen-Umgebungsplan ◆ Fahrradabstellanlage (nach Bedarf) ◆ Notrufeinrichtung oder öffentliches Telefon (nach Bedarf) ◆ DFI-Anzeige (nach Bedarf) ◆ Barrierefreiheit

Die Vernetzung des ÖPNV mit dem Individualverkehr ist ein zentraler Baustein der vernetzten Mobilität bzw. die Mobilitätsverbundes. Daher sind P+R und B+R-Anlagen an den Bahnstationen sowie an ausgewählten Bushaltestellen einzurichten (auf die Zuständigkeit der lokalen Baulastträger sei in diesem Fall hingewiesen). Die Akzeptanz dieser Verknüpfungsanlagen wird maßgeblich durch ihre Erreichbarkeit beeinflusst. Eine gute Zuordnung zum Straßen- und Radwegenetz steht dabei an erster Stelle. Hierbei soll darauf geachtet werden, dass bei der Zufahrt Umwege, Hindernisse und Fahrten entgegen der eigentlichen Zielrichtung vermieden werden.

Ebenso wichtig ist die gute Zuordnung zum Bahnsteigzugang. Hier sollen möglichst keine längeren Wege als 200 m zwischen Bahnsteiganfang und dem entferntesten P+R-Stellplatz sowie 100 m zu den B+R-Stellplätzen vorhanden sein. Die Zuwege sollen zudem befestigt sein. Im Übrigen sei auf die Ausführungen der NAH.SH verwiesen (siehe Internetseite NAH.SH/projekte/b-r-offensive).

Personalqualifikation

Das Fahr- und Servicepersonal bildet die zentrale Schnittstelle zwischen den ÖPNV-Betreibern und den ÖPNV-Kunden und sind damit ein wichtiges Instrument für die Kundenkommunikation und die Außendarstellung des ÖPNV. Zudem sind sie auch ein „Aushängeschild“ für die Verkehrsunternehmen selber. Die Verkehrsunternehmen sind auch im eigenen Interesse angehalten, ausreichend qualifiziertes und kundenfreundliches Personal zu beschäftigen und kontinuierlich zu schulen. Neben dem Fahrtraining sind auch Schulungen für den Umgang mit den ÖPNV-Kunden und bei Konfliktsituationen durchzuführen.

4.7 Tarifqualität

Tarifstruktur, Tarifangebote, Tarifkooperationen

Der ZwV verfolgt seit Jahren die Zielsetzung, durch einen einfachen und verkehrsträgerübergreifenden ÖPNV-Tarif die Nutzungsbarrieren zu minimieren. Mit der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs und der HVV-Integration der Elmshorner Umlandgemeinden ist die Zielerreichung abgeschlossen. Nur die Anwendung des SH-Tarifs unter Verwendung der für den gesamten ÖPNV im Kreisgebiet gültigen Preisstufenfestlegung mit seinen jeweils gültigen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen entspricht dem öffentlichen Verkehrsinteresse. Die Option einer erweiterten HVV-Integration wird weiterhin offengehalten.

Das Tarifsystem soll darüber hinaus Anreize für die ÖPNV-Nutzung unterstützen und bedarf daher einer kontinuierlichen Überprüfung und Optimierung. Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung des SH-Tarifs sind Kooperationen mit dem Einzelhandel sowie mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen („Kombitickets“) und touristisch orientierte Tarifangebote (z.B. „Mehrtageskarte“) sowie das mobile Ticketing (Handyticket). Über die üblichen Fahrpreisanpassungen hinausgehende Preiserhöhungen sind wegen der schädlichen Wirkung auf die Nutzung des ÖPNV sowie der finanziellen Auswirkungen für den Kreis und die Schulträger zu vermeiden.

Vertriebsorganisation

Zu einem erfolgreichen Tarifsystem gehört eine kundenfreundliche und effiziente Vertriebsorganisation. Zielsetzung ist es, den ÖPNV-Kunden einen möglichst bequemen Fahrkartenerwerb zu ermöglichen. Der Anteil von Zeitfahrkarten ist weiter zu erhöhen, um eine verstärkte Kundenbindung zu erreichen und die Betriebsabläufe zu beschleunigen.

Zur Entlastung des Fahrpersonals und zur Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs ist der Vorverkauf mit bargeldlosem Zahlungsverkehr zu fördern. Dabei sind moderne Vertriebskanäle wie das E-Ticketing einzusetzen.

Ein Netz von Fahrkarten-Vorverkaufsstellen erleichtert zudem den Zugang zum ÖPNV-System und fördert die Präsenz des ÖPNV in der Region. Perspektivisch sollte mindestens in jedem zentralen Ort eine ÖPNV-Servicestelle ggf. auch in Kooperation mit Tourismuseinrichtungen vorhanden sein, wo Zeitkarten und ÖPNV-Informationen erhältlich sind.

4.8 Marketingqualität

Das ÖPNV-Marketing ist ein fester Bestandteil des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg und in diesem Sinne weiterzuentwickeln. Im ÖPNV-Marketing ist verstärkt die Produkt- und Tarifgestaltung zu berücksichtigen („ganzheitlicher Marketingansatz“). Zudem wird angestrebt, das ÖPNV-Marketing langfristig zu einem verkehrsmittelunabhängigen Mobilitäts-Marketing auszubauen. Grundlegende Zielsetzungen des ÖPNV-Marketings sind

- verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten und eine „intelligente“ Verkehrsmittelnutzung zu fördern,
- die ÖPNV-Nutzung benutzerfreundlich zu gestalten und den ÖPNV-Zugang zu erleichtern.

Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

Die Fahrgastinformation soll der Bevölkerung ein objektives Bild vom ÖPNV-Angebot vermitteln, Informationsdefizite abbauen und „die richtige Information am richtigen Ort“ verfügbar machen. Ein direkter und dialogorientierter Kontakt mit den ÖPNV-Kunden bietet für den AT und die Verkehrsunternehmen eine effiziente Möglichkeit, schnell auf Defizite aufmerksam zu werden sowie das ÖPNV-System an den Anforderungen und Wünschen der ÖPNV-Kunden auszurichten. Für den Kreis Steinburg ist eine moderne und ansprechende Form der Fahrgastinformation zu entwickeln und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen zu vertreiben, die dem landesweiten Marketing der NAH.SH entspricht.

Fahrplanheft(e)	Printinformationen zum Fahrplan werden auch in Zeiten „neuer Medien“ (s.u.) ein unverzichtbares Informationsangebot bleiben. Daher sind ein im landesweiten Design gestaltetes und leicht handhabbares Fahrplanbuch oder regional zugeschnittene Fahrplanhefte vorzuhalten und zum Fahrplanwechsel zu aktualisieren.
Einsatz elektronischer Medien	Elektronische Medien gewinnen in der Informationsvermittlung weiter an Bedeutung. Auch im Kreis Steinburg sollen diese Chancen konsequent genutzt werden. Dazu gehört vor allem die Weiterentwicklung der landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft über das Internet (www.nah.sh) und als Smartphone-App (NAH.SH-App) sowie der Ausbau der Internetpräsenz des ÖPNV im regionalen Kontext, u.a. auf der Kreisseite.
Kundeninformation an Haltestellen	Viele ÖPNV-Kunden informieren sich weiterhin an der Haltestelle. Diesem Verhalten ist durch ein gut handhabbares Informationsangebot Rechnung zu tragen. Die Informationsangebote sind im Anforderungsprofil „Haltestellen“ definiert.

Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung

Kundenorientierte Fahrgastinformationen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durch Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung zu begleiten. Die Aktivitäten sind dabei mit der landesweiten Dachmarke NAH.SH zu koordinieren, um die landesweite Integration zu verdeutlichen. Dazu gehören unter anderem die Verankerung der Dachmarke sowie die Anwendung des NAH.SH-Designs in allen regionalen und lokalen ÖPNV-Publikationen und Informationsangeboten sowie die Darstellung an Haltestellen und Fahrzeugen.

4.9 Barrierefreier ÖPNV

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr (...) barrierefrei zu gestalten". Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen (diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden). Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer kompletten Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen sowie generell bei Neubauten.

Nach dem Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) liegt entsprechend § 2 Barrierefreiheit vor, „wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“.

Neben dem PBefG und dem LBGG sind die **Nahverkehrspläne** das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen. Neben der erforderlichen Thematisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan müssen Anträge auf Erteilung von Genehmigungen gemäß §12 PBefG „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten.

Nach der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) sind für Menschen mit Behinderungen geeignete Maßnahmen zu treffen, die ihnen eine volle Teilhabe in allen Lebensbereichen und damit auch einen gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln und Informationen ermöglichen. Im Bereich des ÖPNV-Systems ist für mobilitätseingeschränkte Menschen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Dies umfasst vor allem folgende Komponenten des ÖPNV-Systems:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation.

Besondere Beachtung gilt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit dem „**Zwei-Sinne-Prinzip**“, nach dem Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne - Hören, Sehen, Tasten - zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden.

Als Basis für die Erarbeitung von Anforderungen bzw. Standards dienen vor allem folgende **Regelwerke** zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen:

- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (2014)
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (2011)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, 2011)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ, 2013)

Gemäß PBefG gilt für den ÖPNV im Kreis Steinburg das Ziel, für die in seiner unmittelbaren Zuständigkeit liegenden Komponenten (Fahrzeuge, Informationen in Fahrzeugen und an Haltestellen) ab 2022 die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen insbesondere im schülerspezifischen ÖPNV (regionales Ergänzungsnetz) aus Kapazitätsgründen möglich sind. Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende **Grundsätze für einen barrierefreien ÖPNV** im Kreis Steinburg festgelegt:

- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung,
- Ausweitung des Einsatzes von Niederflurbussen mit entsprechender Kennzeichnung der Fahrzeuge und Abfahrten im Fahrplan,
- Berücksichtigung des Einsatzes von Niederflurbussen in der Straßenplanung u.a. mit Vermeidung von Aufpflasterungen in Straßen mit ÖPNV-Bedienung.
- Bereitstellung alternativer Beförderungsangebote für behinderte Menschen in Räumen und Zeiten, in denen keine Niederflurbusse zum Einsatz kommen,
- Berücksichtigung der Anforderungen behinderter Menschen bei der Personal-Schulung,
- sukzessive Verbesserung der Haltestellen-Zugänglichkeit, der Haltestellen-Gestaltung und der Haltestellen-Ausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit in kommunaler Zuständigkeit,
- verbesserte Fahrgastinformation, die den Informationszugang im Sinne der Barrierefreiheit erleichtert (z.B. gut lesbare Haltestellenschilder und Fahrpläne, automatische Haltestellenansage und –anzeige in den Fahrzeugen)

Die Herstellung barrierefreier Haltestellen im Kreis Steinburg erfolgt in Anlehnung an die **Leitfäden**, die von den Verkehrsverbänden HVV („Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ 2016) und NAH.SH („Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen“ 2016) entwickelt wurden.

5. Bestandsanalyse des ÖPNV im Kreis Steinburg

5.1 Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen

Der ÖPNV im Kreis Steinburg wird im Wesentlichen von **3 ÖPNV-Produkten** bestimmt:

- Dem SPNV,
- dem Regionalbusverkehr und
- den Stadtverkehren (Itzehoe und Glückstadt).

Im Kreis Steinburg sind derzeit insgesamt **8 Verkehrsunternehmen** tätig, von denen 6 Bus-ÖPNV betreiben, die übrigen 2 sind SPNV-Betreiber.

Verkehrsträger	Betriebssitz (Ort)	Verkehrsunternehmen (Name)
Bahn	Hamburg	NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
Bahn	Kiel	DB Regio AG - Schleswig-Holstein
Bus	Kiel	Vineta Steinburg GmbH
Bus	Itzehoe	Lampe Reisen GmbH & Co. KG
Bus	Itzehoe	Holsten Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH
Bus	Kellinghusen	Verkehrsbetrieb die linie GmbH
Bus	Kiel	Autokraft GmbH, Kiel - Ndl. in Heide und Rendsburg
Bus	Schenefeld	Omnibusbetrieb E. Rathje

Bild 5-1: Übersicht der in Steinburg tätigen Verkehrsunternehmen (Stand 2017)

5.2 Linien und Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt nach dem ÖPNVG in der **Aufgabenträgerschaft des Landes Schleswig-Holstein**. Der Bestand und die Entwicklungskonzepte werden im Landesweiten Nahverkehrsplan festgelegt, der von der NAH.SH ausgearbeitet wird. Wegen der großen Bedeutung des SPNV für das gesamte ÖPNV-Gefüge und dessen Integration in Steinburg werden die wichtigsten Bestands- und Entwicklungselemente hier mit aufgeführt.

Rückgrat der SPNV-Anbindung sind die Linien RE6 Hamburg-Altona – Elmshorn – Itzehoe – Heide – Westerland/Sylt; mit Verstärkung durch die Linie RB62 zwischen Itzehoe, Wilster und Heide, die mit Itzehoe und Glückstadt die größten Städte im Kreis anbindet, und RE7 sowie RE70 Hamburg-Hbf. – Elmshorn – Wrist – Neumünster – Kiel / Flensburg, die mit dem Bahnhof Wrist einen bedeutenden Halte- und Verknüpfungspunkt auf Steinburger Kreisgebiet aufweist. Diese Linien binden den Kreis auch über den IC-Bahnhof Itzehoe und den Verkehrsknoten Hamburg an das Eisenbahn-Fernverkehrsnetz an.

Der SPNV im Netz Mitte zwischen Hamburg sowie Kiel, Flensburg und Itzehoe wurde mit der Neuvergabe 2014 deutlich ausgeweitet. Die bis dato nur alle zwei Stunden verkehrende Linie RE7 Hamburg – Neumünster – Flensburg fährt seit dem stündlich. Zwischen Kiel und Hamburg gibt es mit den Linien RE7+RB77 und RE70 nun den ganzen Tag über zwei Verbindungen pro Stunde, davon eine mit den bekannten Doppelstockwagen und eine mit Umstieg in Neumünster. Eine weitere Verbesserung sind höhere Sitzplatzkapazitäten. Die Linie RE70 Kiel – Hamburg bedient zwischen Neumünster und Wrist nun zusätzlich den Halt Brokstedt, wodurch in dem Streckenabschnitt die schwach genutzte Regionalbahn eingespart werden konnte.

Von Wrist fährt die Linie RB71 im Stundentakt nach Hamburg-Altona, von Itzehoe die Linie RB61 stündlich zum Hamburger Hauptbahnhof. In den Früh- und Spättagen, wenn die RB61 nicht fährt, wird die RB71 in Elmshorn in je einen Zugteil nach Itzehoe und Wrist geflügelt. Aus Elmshorn als wichtiger ÖPNV-Knoten am Rand des Kreisgebietes Steinburgs sind in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Verstärkerzüge nach Hamburg-Altona unterwegs. In Itzehoe bestehen außerdem Anschlüsse zwischen den Linien RB61 und RB62 (von/nach Husum). Mit modernen Triebwagen wurde zudem Service, Fahrkomfort und Sitzplatzkapazität auf den Strecken verbessert.

Der SPNV zeichnet sich in Bezug auf das **Verkehrsangebot** durch seine ganztägige Bedienung (auf den Hauptverbindungen etwa von 4⁰⁰ bis 1⁰⁰ Uhr, am Wochenende durchgehend) und durch die weitgehende Vertaktung des Fahrplans aus. Die Stationen Itzehoe und Wrist werden dabei mindestens 2-mal in der Stunde bedient, wobei durch die Produktdifferenzierung mindestens stündlich eine schnelle Verbindung nach Hamburg besteht.

Eine besondere Situation liegt für die Bahnstation Glückstadt vor, die aufgrund der Bahnsteiglänge maximal 6-Wagen-Züge aufnehmen kann. Dies führt dazu, dass der Bahnhof bis auf Einzelfahrten nicht mehr durch die Linie RE6 (Marschbahn Hamburg–Westerland), sondern durch die Linie RB61, im Stundentakt bedient wird.

Die Bahnlinie RE6 Hamburg – Itzehoe – Westerland (Marschbahn) hat für den Kreis Steinburg eine besondere Bedeutung, da sie die schnellste SPNV-Verbindung nach Hamburg herstellt, wobei allerdings keine Direktverbindung zum Hauptbahnhof besteht. Zusätzlich verkehren als schnelle Züge noch die Inter-City-Züge, allerdings im Winterhalbjahr nur mit 2-3 Fahrtenpaaren, im Sommer mit 4 Fahrtenpaaren am Tag.

Linien Nr.	Streckenverlauf			Räumliche Orientierung	Anzahl der Fahrten (beide Fahrtrichtungen)		
	von...	über...	nach...		Mo-Fr	Samstag	Sonntag
RE 6	Hamburg-Altona	Husum	Westerland	Nord-Süd	36	36	34
RB 61	Hamburg Hbf	Elmshorn	Itzehoe	Nord-Süd	32	32	31
RB 62	Itzehoe	Wilster	Heide	Nord-Süd	29	29	28
RE 70	Hamburg Hbf	Elmshorn	Kiel	Nord-Süd	35	34	32
RB 71	Hamburg-Altona	Elmshorn	Wrist	Nord-Süd	45	42	42
RB 71	Hamburg-Altona	Elmshorn	Itzehoe	Nord-Süd	24	23	21

ohne IC-Verbindungen

Quelle: NAH.SH 2016

Bild 5-2: Linien und Verkehrsangebot im SPNV (Stand Fahrplan 2016)

Das Kreisgebiet wird von insgesamt **9 Bahnstationen** erschlossen:

- Itzehoe,
- Glückstadt,
- Wilster,
- Krempe,
- Kremperheide,
- Herzhorn,
- Horst,
- Wrist,
- Brokstedt (seit 2014 RE-Halt).

Die beiden Bahnstrecken sind auf Steinburger Kreisgebiet überwiegend elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Lediglich nördlich von Itzehoe ist die Marschbahnstrecke nicht elektrifiziert und zum Teil auch nur eingleisig befahrbar.

5.3 Linien und Verkehrsangebot im Busverkehr

Im Kreis Steinburg verkehren insgesamt 44 Buslinien. Übersichten zu den Linienverläufen und den Konzessionen im Busverkehr Steinburgs sind den Bildern 5-3 und 5-4 zu entnehmen.

Das Liniennetz ist von seiner Struktur und der Ausrichtung der Linienführungen her in mehrere, überwiegend **räumlich orientierte Segmente** zu unterteilen:

- Das Teilnetz Itzehoe mit Schwerpunkt auf den Stadtverkehr Itzehoe,
- ergänzende übergeordnete Verbindungen der Siedlungsschwerpunkte / Zentralorte (zum Teil auch kreisgrenzenüberschreitend) sowie
- den hauptsächlich für den Schülerverkehr konzipierten Regionalbusverkehr mit Schwerpunkt in der Wilstermarsch.

Stadtverkehr

Im Kreis Steinburg gibt es nur wenige Siedlungsschwerpunkte, bei denen ein Ortsverkehr auch in verkehrlicher Hinsicht überhaupt sinnvoll ist. Über ein innerörtliches ÖPNV-Angebot im Sinne eines Stadtverkehrs verfügen derzeit nur die Kreisstadt Itzehoe, die nicht nur über eine entsprechende Flächenausdehnung und die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Einwohnerdichte verfügt, sondern auch über eine Konzentration wichtiger Verkehrsziele sowie die Stadt Glückstadt.

Der Stadtverkehr in Itzehoe, der als einziges Teilnetz bisher im Wettbewerb vergeben wurde, besteht zur Zeit aus 4 Linien (Linien 1, 4, 5 und 8), die alle als Durchmesserlinien ausgebildet sind und als zentrale Bezugs- und Verknüpfungshaltestelle den ZOB bedienen. Mit den Linien 3, 9 und 11 gibt es zusätzlich 3 Regionalbuslinien, die zum Teilnetz Itzehoe gehören und auch Funktionen des Stadtverkehrs mit übernehmen. Diese Linien haben ihre Start- und Endhaltestelle am ZOB Itzehoe.

Der Stadtverkehr Glückstadt besteht ebenfalls aus 4 Linien (6201, 6202, 6203, 6204), wobei die Fahrpläne teilweise in den Regionalverkehr eingebunden sind. Alle Linien sind als Ringlinien ausgebildet, die jeweils den Markt als Start- und Endpunkt haben. Besonders zu erwähnen ist die Linie 6204, die bis auf eine Abfahrt Bestandteil der Regionalbuslinie 6523 ist. Diese Konstruktion ist für die ÖPNV-Kunden nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt auch für die als Stadtverkehr Kellinghusen geführte Linie 6553, die überwiegend Bestandteil der Linie 6551 ist. Daher ist Kellinghusen hier auch nicht als Stadtverkehr ausgewiesen.

Der Stadtverkehr Itzehoe weist das dichteste Fahrtenangebot im Kreisgebiet auf. Alle Linien sind hier durchgehend vertaktet, wobei die Linien 1 und 5 im Stundentakt, die Linien 4 und 8 sogar halbstündlich verkehren. Alle Linien sind auch am Sonnabend im Einsatz, die Linien 4, 5 und 8 auch am Sonntag. Die Betriebszeit des Stadtverkehrs liegt in der Woche etwa zwischen 5 Uhr und 20 Uhr. Ein Abendangebot besteht derzeit nicht. ÖPNV-Kunden können dann nur noch auf die Bahn oder das Taxi ausweichen.

Beim Stadtverkehr Glückstadt bestehen auf den Linien 6201, 6202 und 6203 ebenfalls Taktfahrpläne, wobei sich die Abfahrtszeiten zwischen Vormittag und Nachmittag unterscheiden bzw. am Mittag wechseln. Eine nahezu durchgehende Vertaktung im halbstündlichen Rhythmus weist die Linie 6201 auf, während auf den Linien 6202 und 6203 stündliche Abfahrten bestehen, die von einer größeren Bedienungslücke in der Mittagszeit unterbrochen sind. Die Betriebszeit liegt etwa zwischen 6 Uhr und 19 Uhr, die Linien verkehren aber nicht am Samstag und Sonntag.

Regionalverkehr

Das Liniennetz des Regionalbusverkehrs zeigt insgesamt die typischen Merkmale des schülerverkehrsorientierten ÖPNV. Im nördlichen Kreisgebiet liegen die Hauptbezugspunkte in Itzehoe, Schenefeld, Wilster und Kellinghusen, im südlichen Kreisgebiet in Glückstadt sowie in Elmshorn (Kreis Pinneberg). Auffällig ist die hohe Anzahl von mäandrierenden Ringlinien, die sich vor allem aus den Richtungsbezügen des Schülerverkehrs in Verbindung mit der Siedlungsstruktur ergeben. Diese Linienführungen sind für die Wirtschaftlichkeit durchaus positiv, erschweren aber stark die Orientierung und die Fahrtenplanung für die übrigen ÖPNV-Kunden. In der (dünn besiedelten) Fläche gibt es nur wenige Linien, bei denen eine Stammlinienführung erkennbar ist oder bei denen mehrere Fahrten den gleichen Verlauf aufweisen.

Die sich bei der Liniennetzstruktur bereits abzeichnende **Fokussierung auf den Schülerverkehr** zeigt sich auch im Verkehrsangebot des Regionalverkehrs. Die Mehrzahl der Linien bietet außerhalb der Schülerverkehrszeiten und in den Schulferien nur wenige Fahrten an. Es gibt sogar Fahrten, die nur an einzelnen Wochentagen oder nur bei Bedarf einzelner Schulen stattfinden. Durch die starke Zielgruppenorientierung haben viele Linien für den „Normalnutzer“ kaum einen realen Gebrauchswert. Zum einen ist kaum Flexibilität in der Fahrtenplanung gegeben, zum anderen erfordert die Fahrtvorbereitung eine intensive Einarbeitung in den Fahrplan.

Werden aus dem Gesamtfahrplan nur solche Linien selektiert, die eine tägliche Bedienung einschließlich Sonnabend und Sonntag anbieten und die auch in den Schulferien verkehren, so verbleiben lediglich 4 kreisgrenzenüberschreitende Linien sowie 3 „starke Linien“ innerhalb des Kreisgebietes, bei denen von einem **„höherwertigen Angebot“** (Angebot, das alle Fahrzwecke angemessen bedient) gesprochen werden kann (vgl. Bild 5-7). Von diesen ausgewählten Linien verfügen folgende Linien über ein weitgehend vertaktetes Fahrtenangebot mit mindestens zweistündlichen Abfahrten an allen Wochentagen:

- Linie 3: Itzehoe – Heiligenstedten - Kleve
- Linie 9: Itzehoe – Kremperheide - Krempe
- Linie 15: Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist.

Erkennbare bzw. weitgehend transparente Linienstrukturen beschränken sich vorwiegend auf die kreisüberschreitenden Verkehre und auf die „Starken Linien“ von Itzehoe Richtung Hohenlockstedt / Kellinghusen / Wrist (Linie 15), Richtung Schenefeld (Linie 10) und Richtung Wilster – Brunsbüttel (Linie 6606) sowie auf die Linien 14 Itzehoe - Wacken und 6609 Brokdorf - Wilster.

Freigestellter Schülerverkehr

Im Kreisgebiet existiert eine vergleichsweise große Anzahl freigestellter Schülerverkehre in der Regie von Schulträgern, die dem Charakter nach überwiegend Regionalverkehre sind (Netzhierarchieebene: Regionales Ergänzungsnetz), jedoch keinen ÖPNV darstellen und nicht in dessen systematische Strukturen integriert sind. Folgende entsprechenden Verkehre wurden auf Grundlage der derzeit beim Kreis Steinburg verfügbaren Datenlage identifiziert:

Nr.	Schule	Schulträger	angebundene Gemeinden	Betreiber, Bemerkungen
1	Grundschule Wellenkamp Gemeinschaftsschule Lübscher Kamp	Stadt Itzehoe	Dägeling	Numssen
2	Kaiser-Karl-Schule (Gymnasium) Auguste Viktoria-Schule (Gymnasium)		Silzen, Poyenberg, Lockstedt, Hennstedt, Lohbarbek	die linie
3	Kaiser-Karl-Schule (Gymnasium) Auguste Viktoria-Schule (Gymnasium) Wolfgang-Borchert-Schule (Gemeinschaftsschule)		Dägeling, Neuenbrook, Kronsmoor, Westermoor, Breitenberg, Moordiek, Wittenbergen, Auufer	Lampe
4	Grundschule Herzhorn	SV Glückstadt	Blomesche und Engelbrechtsche Wildnis, Herzhorn, Kollmar, Sommerland	Hausmeister mit angemietetem Bus
5	Grundschule Kollmar	Gemeinde Münsterdorf	Kollmar, Neuendorf, Raa-Besenbek	Rathje
6	Grundschule Münsterdorf		Dägeling	Gemeindepersonal mit gemeindeeigenem Bus
7	Grundschule Hohenaspe	Gemeinde Hohenaspe	Drage	Gemeindepersonal mit gemeindeeigenem Bus
8	Julianka Schule (Gemeinschaftsschule)	Amt Itzehoe-Land	Bekmünde, Hodorf	Taxi (Einzelbeförderungen)
9	Grundschule Hennstedt	SV Hennstedt	Poyenberg, Silzen, Hohenlockstedt, Lockstedt, Peissen	Autoruf Rathjens
10	Grundschule Hohenlockstedt Wilhelm-Kälber- Gemeinschaftsschule	SV Hohenlockstedt	Winseldorf, Silzen, Schlotfeld, Poyenberg, Hohenlockstedt, Lohbarbek, Hennstedt	Cornelsen
11	Grundschule Wrist	Gemeinde Wrist	Hingstheide, Wulfsmoor	Taxi Schmidt, die linie
12	Grundschule Wrist		Moordörfer	Gemeindepersonal mit gemeindeeigenem Bus
13	Gemeinschaftsschule Kellinghusen	SV Kellinghusen	Auufer, Hingstheide, Mühlenbarbek, Wulfsmoor	die linie
14	Grundschule Kellinghusen	SV Krempermarsch	Hennstedt	eigener Bus mit eigenem Personal (JAW)
15	Grundschule Rethwisch		Hohenfelde, Neuenbrook, Rethwisch	Taxi (aktualisiert 2016)
16	Grundschule im Schulzentrum Krempermarsch	SV Krempermarsch	Borsfleth, Elskop, Grevenkop, Herzhorn, Hohenfelde, Horst, Kiebitzreihe, Krempdorf, Neuenbrook, Rethwisch, Sommerland, Steinburg, Süderau	Vineta (aktualisiert 2016)
17	Grundschule Wacken	Amt Schenefeld	Vaale, Vaalermoor, Nienbüttel, Nutteln, Mehlbek, Gribbohm, Besdorf, Bokhorst, Holstenniendorf	Numssen
18	Grund- und Gemeinschaftsschule Schenefeld		Looft, Christenthal, Reher, Puls, Oldenborstel, Wacken, Gribbohm, Warringholz, Bokhorst, Hadenfeld	Autokraft, vermutlich kein FSV, sondern über bestehenden/zubestellten ÖPNV geregelt, Details unklar

Bild 5-3: Freigestellte Schülerverkehre (Stand Schuljahr 2011/2012, tlw. aktualisiert 2016)

Obwohl die Aufstellung nicht aktuell ist wird vermutet, dass sich an der Situation grundsätzlich wenig geändert hat. Hinsichtlich einiger Verkehre (nach obigem Stand Nr. 16 und 18) ist noch unklar, ob es sich dabei um teilweise Freistellungsverkehre, oder im Bestand bereits vollständig um ÖPNV handelt, bei dem lediglich die Organisationsstrukturen anzupassen sind (vgl. Kap. 8.1).

Einsatz alternativer Bedienungsformen

Aufgrund der dünnen Besiedlung gibt es im Kreis Steinburg eine sehr „zersplitterte“ bzw. kleinteilige Nachfragestruktur, die die Vorhaltung eines attraktiven Angebotes außerhalb des Schülerverkehrs stark erschwert bzw. einen herkömmlichen Linienbusverkehr unwirtschaftlich macht. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung insbesondere der rückläufigen Schülerzahlen werden immer mehr Gebiete entstehen, in denen über längere Zeiträume keine ÖPNV-Anbindung mehr besteht.

Klassische alternative Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxi oder Bürgerbusse werden derzeit im Kreis Steinburg nicht eingesetzt. Stattdessen gibt es einige zielgruppenorientierte Angebote, die auf eine Einbindung des Taxiverkehrs setzen, aber nur in ausgewählten Kommunen angeboten werden. Hierzu werden von den beteiligten Gebietskörperschaften um 50% rabattierte Taxengutscheine (im Wert von 2 € und 5 €) ausgegeben. Folgende Angebotsformen gibt es:

- **Gute-Nacht-Taxi:**
Nutzungsberechtigte: Schüler/innen, Studierende, Auszubildende, Wehrdienstleistende⁵ und Bufdis⁶ mit Wohnsitz in den teilnehmenden Gemeinden im Alter von 15 bis 26 Jahren⁷;
Geltungszeitraum: Montag bis Sonntag von 22:00 bis 6:00 h⁸.
Geltungsgebiet: Amt Wilstermarsch (14/14 Gemeinden) und Stadt Wilster, Amt Itzehoe-Land (9/20 Gemeinden), Amt Breitenburg (1/11 Gemeinden), Amt Krempermarsch (4/10 Gemeinden) und Amt Kellinghusen (15/18 Gemeinden).
- **Guten-Tag-Taxi:**
Nutzungsberechtigte: Einwohner/innen der teilnehmenden Gemeinden ab 60⁹ bzw. 65¹⁰ Jahren;
Geltungszeitraum: unbegrenzt;
Geltungsgebiet: Amt Wilstermarsch (5/14 Gemeinden).
- **Schöner-Nachmittag-Taxi:**
Nutzungsberechtigte: Schüler/innen und Auszubildende mit Wohnsitz in den teilnehmenden Gemeinden;
Geltungszeitraum: Montag bis Sonntag von 14:00 bis 22:00 h;
Geltungsgebiet: Amt Wilstermarsch (4/14 Gemeinden)¹¹.

Diese Angebote wurden durch beteiligten Ämter und Kommunen initiiert und getragen, die auch mit den Taxi-Unternehmen die Abrechnung vornehmen. Die Informationen über diese strukturell z.T. deutlich uneinheitlich konzipierten Angebote sind allerdings nur spärlich, es besteht keine ÖPNV-Systemintegration, dementsprechend erfolgt keine Vermarktung über den ZwV bzw. die herkömmlichen Medien der ÖPNV-Kundeninformation.

⁵ Nicht in der Wilstermarsch und Wilster.

⁶ Nicht in der Wilstermarsch und Wilster.

⁷ Amt Kellinghusen von 16 bis 26 Jahren.

⁸ Amt Kellinghusen ab 20:00 h, Oelixdorf/Amt Breitenburg ab 21:00 h.

⁹ Gemeinden Dammfleth, Landrecht und Nortorf.

¹⁰ Gemeinden Neuendorf-Sachsenbande und Stördorf.

¹¹ Gemeinden Landscheide, Nortorf und Stördorf: für Fahrten zwischen den Gemeinden und der Stadt Wilster; Gemeinde Neuendorf-Sachsenbande: für Fahrten innerhalb der Gemeinde.

Linien- Nr.	Linienverlauf	Räumliche	Unternehmen	Genehmigung
		Orientierung		bis
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbeblick	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Regionalverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixdorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	Regionalverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	Radial auf Itzehoe	E. Rathje	31.12.2017
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Regionalverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2017
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015
3240	Rendsburg - Hohenweststedt - Schenefeld - Itzehoe	Radial auf Rendsburg	Autokraft	12.12.2020
3250	Rendsburg - Hademarschen - Vaale/Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.01.2017
3260	Rendsburg - Hohenweststedt - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2015
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2015
4610	Kiel - Nortorf - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2017
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	innerörtliche Ringlinie	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg GmbH	31.12.2021
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	31.12.2020
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	31.12.2020
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - Itzehoe	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.12.2017
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	31.12.2020
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	Radial auf Horst	Autokraft	31.12.2020
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	31.12.2020
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	Radial auf Glückstadt	Autokraft	31.12.2020
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	31.12.2020
6534	Itzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	31.12.2020
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	31.12.2020
6551	Bad Bramstedt - Wrist - Hohenwestedt	Radial auf Bad Bramstedt	die linie	31.12.2018
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ringlinie	die linie	31.12.2017
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	innerörtliche Linie	die linie	31.12.2017

Bild 5-4: Buslinien und zugeordnete Kenngrößen (Stand Fahrplan 2015/2016, Teil 1)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche	Unternehmen	Genehmigung bis
		Orientierung		
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinwisch	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.03.2017
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6608	Wewelsfleth - Klein Kampen - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6609	Wilster - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	Radial auf Brokdorf	Autokraft	31.03.2017
6610	Wewelsfleth - Kleinwisch - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	tlw. Ringlinie	Autokraft	31.12.2017
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Radial auf Schenefeld	Autokraft	31.12.2017
7503	Kellinghusen - Quarnstedt - Bad Bramstedt	Radial auf Kellinghusen	die linie	12.12.2020
7506	Bad Bramstedt - Hardebek - Brokstedt	tlw. Ringlinie	die linie	12.12.2020
7508	Bad Bramstedt - Großenaspe - Boostedt	Radial auf Bad Bramstedt	die linie	Kreis SE

Bild 5-4: Buslinien und zugeordnete Kenngrößen (Stand Fahrplan 2015/2016, Teil 2)

Busunternehmen	Fahrplan-Km 2014	Fahrplan-Km 2015
Autokraft	1.368.457	1.343.297
Holsten-Express	323.674	322.174
Lampe-Reisen	91.089	91.608
Vineta Steinburg GmbH	959.326	959.342
Rathje	91.782	94.336
die linie GmbH	183.482	183.482
Gesamt	3.017.810	2.994.239

Bild 5-5: Fahrplankilometer nach Verkehrsunternehmen für 2014 und 2015

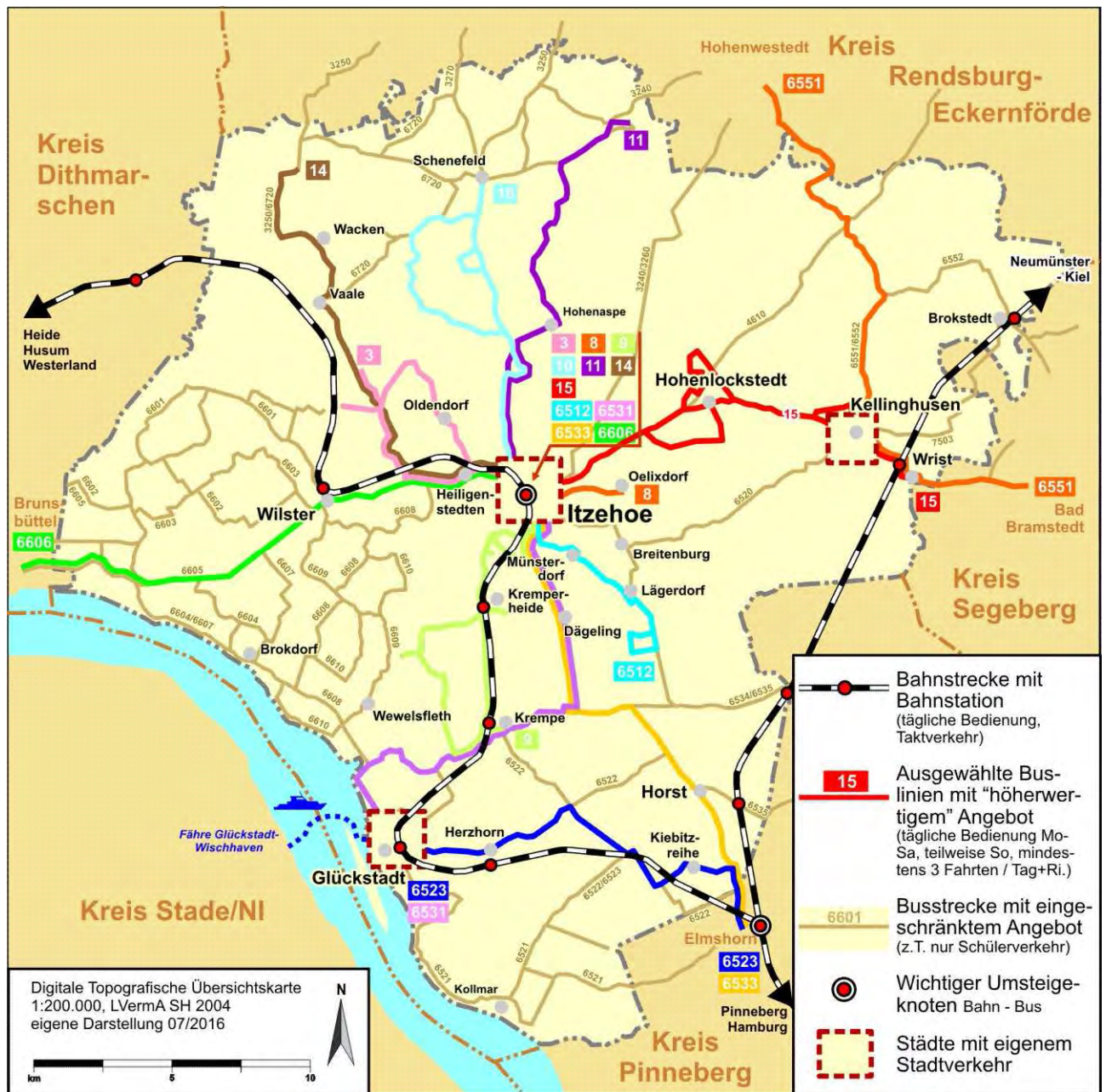


Bild 5-6: Übersicht ÖPNV-Netz im Kreis Steinburg (Fahrplan 2015/2016)

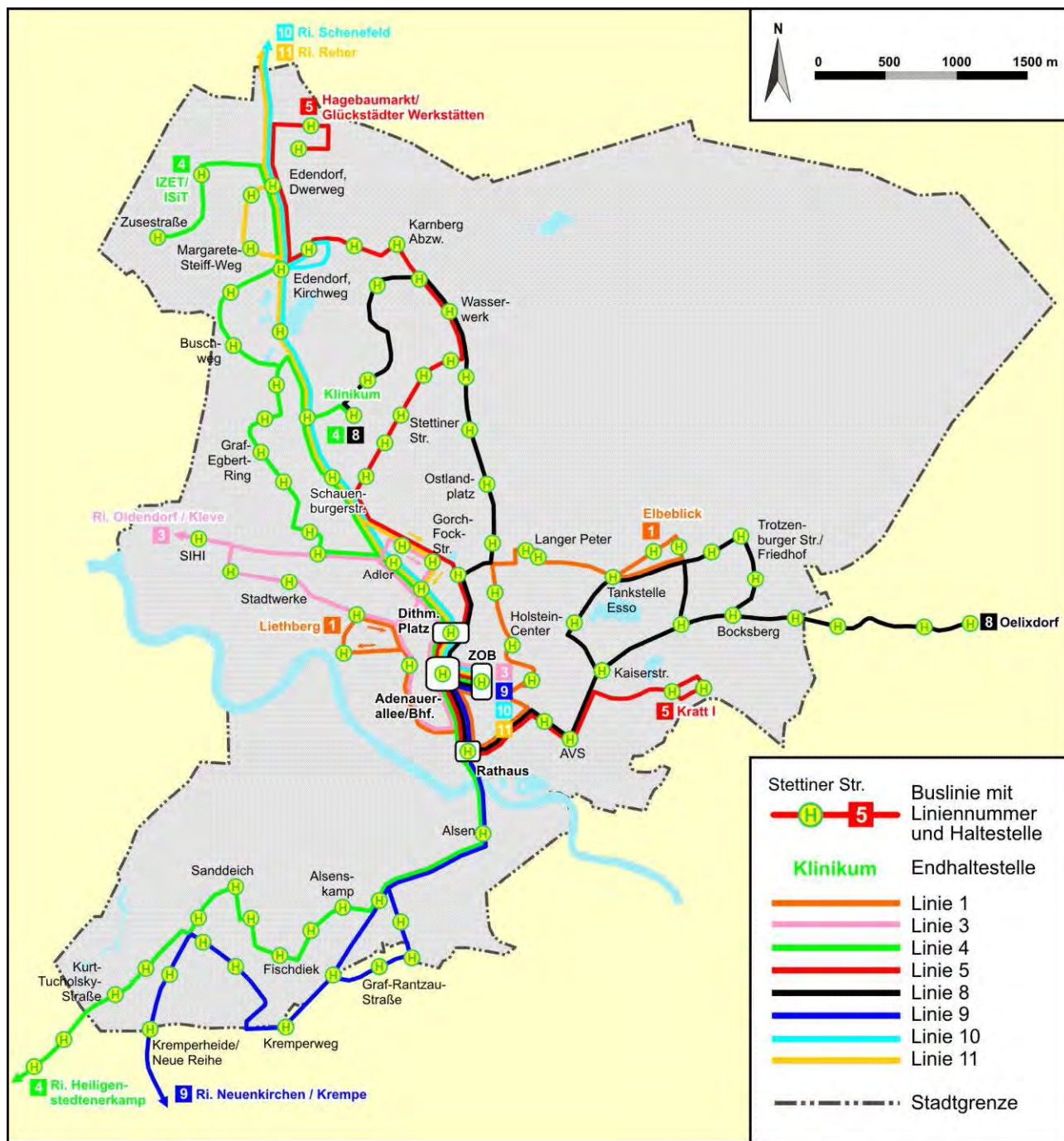


Bild 5-7: Liniennetz des Stadtverkehrs Itzehoe (Fahrplan 2015/2016)

Linien- Nr.	Linienverlauf	Anzahl Fahrten (beide Fahrtrichtungen)				
		Mo-Fr			Sams- tag	Sonn- tag
		täglich	Schule	Ferien		
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	20	8	6	12	0
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixdorf	61	1	0	28	10
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	49	17	1	22	6
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	10	10	3	8	0
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	14	6	2	6	0
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	11	4	0	6	0
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	29	3	1	16	8
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	35	5	1	19	0
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	29	10	8	9	4
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	13	20	5	6	0
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	16	5	1	4	4
6551	Bad Bramstedt - Wrist - Hohenwestedt	41	6	1	20	14
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	27	5	1	13	6

Bild 5-8: Fahrtenhäufigkeit von Regionallinien mit höherwertigem Fahrplanangebot (Fahrplan 2015/2016)

5.4 Vernetzung des ÖPNV-Systems

Bei der Zielsetzung, den ÖPNV auch in der Fläche zu stärken und „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer als ÖPNV-Kunden zu gewinnen, spielt die Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr eine wichtige Rolle.

Im ÖPNV-Netz des Kreises gibt es eine Reihe von Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern, eine planmäßige **Fahrplankoordination und Anschlussbildung** findet aber nur vereinzelt bzw. zwischen wenigen Verbindungen statt. Generell gestaltet sich insbesondere außerhalb des Schülerverkehrs die Anschlussbildung als schwierig, da die meisten Linien nicht vertaktet sind und zum Teil auch nur einzelne Fahrten anbieten. Die Abfahrtszeiten außerhalb des Schülerverkehrs sind nach den Bedarfen des Schülerverkehrs und nach betrieblichen Aspekten konzipiert. Generell ist aber unter Berücksichtigung der vorhandenen Direktverbindungen davon auszugehen, dass das Umsteigepotenzial innerhalb des Busnetzes derzeit insgesamt gering ist bzw. sich auf wenige Verbindungen beschränkt. Die geringe Umsteigehäufigkeit wird auch durch Verkehrserhebungen und Marktforschungen bestätigt (vgl. z.B. urbanus GbR 2008, „Verkehrserhebungen zum Masterplan Verkehr Itzehoe“).

Auch zwischen Bahn und Bus bestehen derzeit nur wenige attraktive **Übergangsmöglichkeiten**, weshalb auch der Umsteigeanteil derzeit sehr gering ist.

Der Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV in Form von **Park and Ride** (P+R) ist aufgrund der Lage Steinburgs in der Metropolregion Hamburg im Zusammenhang mit einer eingeschränkten Stellplatzverfügbarkeit und den hohen Parkgebühren in Hamburg eine hohe Bedeutung beizumessen. Daher sind alle Bahnstationen mit P+R-Stellplätzen ausgestattet. Die größte P+R-Anlage bindet sich am Bahnhof Itzehoe. Die hohe P+R-Nachfrage resultiert allerdings auch aus der bisher unzureichenden ÖPNV-Angebotsqualität und Vernetzung zwischen Bus und Bahn.

Als ebenfalls bedeutsam werden für den Kreis Steinburg die Verknüpfungsformen **Bike and Ride** und **Kiss and Ride** (PKW-Zubringerdienst) eingeschätzt, die für den Zubringer- bzw. Verteilerverkehr aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur prädestiniert sind. Hier gibt es auch im Hinblick auf die Verknüpfungsqualität zur Zeit nur Ansätze. So wurden vorwiegend im Bahnnetz zwar an Haltepunkten Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet, komfortable Anlagen z.B. mit überdachten Stellplätzen bilden aber bisher die Ausnahme. Möglicherweise führt hier die B+R-Offensive der NAH.SH zu einem neuen Impuls. Hervorzuheben ist hier der Bahnhof Itzehoe, der als einer der wenigen in Schleswig-Holstein über eine Fahrradstation (mit Fahrradverleih und überdachten Stellplätzen) verfügt.

Als weitere zukunftssträchtige Verknüpfungskomponente ist die **Fahrradmitnahme** im ÖPNV zu sehen. Im SPNV können Fahrräder kostenpflichtig mitgeführt werden. Auch im Busverkehr ist die Mitnahme von Fahrrädern derzeit kostenpflichtig möglich, soweit es der Besetzungsgrad der Busse zulässt.

5.5 Tarifstruktur und Tarifangebote

Tarifsystem im Kreis Steinburg

Bereits seit August 2009 gilt im größten Teil des Kreises Steinburg die 3. Stufe des landesweiten Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif). Dadurch konnte die Transparenz des Tarifsystems weiter deutlich verbessert und die Vielfalt der Tarifangebote weiter reduziert werden. Im südlichen Kreisgebiet liegen die Gemeinden Horst, Kiebitzreihe, Altenmoor und Neuendorf im HVV-Verbundgebiet. Darüber hinaus gilt der HVV-Tarif wegen der Linienausrichtung auf den Kreis Segeberg auch im Busverkehr in Brokstedt, Wrist und Quarnstedt.

Tarifsystem im Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)

Der SH-Tarif erfüllt die Zielsetzung eines einheitlichen, integrierten Tarifs für alle ÖPNV-Verkehrsträger in Schleswig-Holstein und damit eine der langjährigen zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Landesregierung. Im Kreis Steinburg gilt seit August 2009 die 3. Stufe des SH-Tarifs, womit sämtliche ÖPNV-Verkehre einschließlich der kreisgrenzenüberschreitende Verkehr mit einem einheitlichen Tarif genutzt werden können.

Der Schleswig-Holstein-Tarif gilt grundsätzlich für alle Fahrten mit Bahn und Bus in Schleswig-Holstein und bis in den HVV. Bei Fahrten mit Start oder Ziel im HVV-Gebiet gilt die SH-Tarif-Fahrkarte auch für die Verkehrsmittel des HVV.

Fahrkartensortiment im SH-Tarif

Das Fahrscheinsortiment im SH-Tarif gliedert sich in ein Kernsortiment von Fahrkarten, die flächendeckend angeboten werden und ein Ergänzungssortiment, das je nach Gebietskörperschaft besondere Fahrkartenangebote (z.B. Mehrfahrtenkarte) enthalten kann. Das **Kernsortiment** umfasst folgende Fahrkarten:

- Einzelkarte Erwachsene und Kind (für eine einfache Fahrt zum aufgedruckten Fahrtziel),
- Tageskarte (für beliebig viele Fahrten einer Person innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches),
- Kleingruppenkarte (wie die Tageskarte, aber für bis zu 5 Personen, Gültigkeit ab 9 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztägig),
- Wochenkarte (beliebig viele Fahrten innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches an 7 Tagen),
- Monatskarte (für beliebig viele Fahrten im Geltungsbereich in einem Monat ab Kaufdatum),
- Schülerzeitkarte als Wochen- oder Monatskarte mit Nachweis der Berechtigung durch die Schule (für beliebig viele Fahrten innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches und des Geltungszeitraumes).

Außerdem gibt es im SH-Tarif für bestimmte Fahrkarten **Rabattierungen** (Ermäßigungen), u.a.

- Rabattierung für Einzelfahrscheine für Inhaber der SH-Card und der BahnCard (jeweils 25%),
- Rabattierung für Monatskarten und Schülermonatskarten im Abonnement (12 Karten zum Preis von etwa 10 Karten),
- NAH.SH-Firmenabo mit Rabattierung von bis zu 10% auf den Preis einer Abo-Karte nach Hamburg, wobei das Firmenabo stets günstiger ist als die Kombination einer normalen Abokarte mit der HVV-ProfiCard.

Tarifsystem im Hamburger Verkehrsverbund

Der HVV-Gemeinschaftstarif ist vom Grundsatz her ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und Vertriebswege. Der Geltungsbereich umfasst die Linien der Verbundverkehrsunternehmen im HVV-Tarifgebiet.

Der Tarif besteht zum einen aus einem Sortiment mit Fahrkarten im **Bartarif** mit kurzfristiger Gültigkeit (Einzelkarten, Tageskarten und 3-Tages-Karten). Zudem existiert ein **Zeitkartensortiment** in Form von Abonnementskarten, Monatskarten, Wochenkarten und Großkundenabonnement (JobTicket). Die Tageskarten für eine Person gibt es als Ganztageskarten und als 9-Uhr-Tageskarten. Diese gelten - genau wie die Gruppenkarten - montags bis freitags ab 9 Uhr, sonnabends und sonntags ganztägig.

Die Abonnements-, Monats-, Wochenkarten sowie das Großkundenabonnement bilden das Zeitkartenangebot. Sie werden unterschieden nach Gültigkeit rund um die Uhr (Vollzeit) und nach Gültigkeit in den Nebenverkehrszeiten (Talzeit).

Tarfbemessungsgrundlagen im HVV

Die Tarfbemessungsgrundlagen dienen der Einordnung von Fahrkarten in Entfernungsstufen und führen damit in jeder Fahrkartenart zur Fahrpreisermittlung für eine bestimmte Fahrkarte. Der Verbundraum ist unterteilt in fünf (A, B, C, D und E) radial um das Hamburger Stadtzentrum verlaufende Ringe. Die beiden inneren Ringe bilden den Tarifbereich Hamburg AB mit einem Durchmesser von etwa 40 Kilometern. Er umfasst die gesamte Stadt Hamburg sowie einige angrenzende Städte und Gemeinden.

Die Ringe sind weiter in Flächenzonen unterteilt. Die Zonen sind im Großbereich radial um die Hamburger Innenstadt angeordnet. Sie haben einen Durchmesser von 3-4 km. Unter Berücksichtigung von Gemeinde- und Stadtgrenzen sowie von lokalen Besonderheiten sind die Zonen außerhalb des Großbereichs oftmals größer geschnitten. Für Verkehre innerhalb bestimmter Städte außerhalb des Großbereichs gelten die Stadtgrenzen als Tarifgrenzen, ggf. erweitert um in den jeweiligen Stadtverkehr integrierte Nachbarorte. Für die Preisbemessung bei den Einzelkarten sind maßgebend:

- Zahlgrenzen (nur innerhalb des Tarifbereichs Hamburg AB und im Verkehr über die äußere Grenze Ring B)
- Zonen (nur außerhalb des Tarifbereichs Hamburg AB)
- Ringe
- Stadtverkehre (nur außerhalb des Tarifbereichs Hamburg AB)
- der Gesamtbereich (Tarifbereiche ABCDE)

Für die Zeitkarten gelten wahlweise Zonen, der Tarifbereich Hamburg AB, eine Kombination aus beiden Komponenten (z.B. Hamburg AB + 1 Zone) oder der Gesamtbereich ABCDE.

5.6 Service und Marketing

Im Bereich Service und Marketing gibt es im Kreis Steinburg bisher nur spärliche Aktivitäten. Im Wesentlichen wird auf die klassischen Komponenten und Medien der Fahrgastinformation gesetzt, wobei der ZwV in diesem Feld derzeit gar nicht tätig ist. Die Fahrgastinformation liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen, so dass hier auch übergeordnete Standards komplett fehlen. Einige positive Ansätze (vgl. Bild 5-9) vermitteln kein zusammenhängendes Erscheinungsbild des Steinburger ÖPNV.

Positiv hervorzuheben ist die in den letzten Jahren durchgeführte Neuordnung und Vereinheitlichung der Liniennummerierung im Regionalverkehr, die für den Fahrgast eine höhere Transparenz bei der Orientierung im Liniennetz schafft. Insbesondere im Bereich Glückstadt und Wilstermarsch ist eine Zuordnung der Liniennummer zum Bedienungsgebiet bereits gegeben. Ein deutlicher Bruch besteht derzeit vor allem zum Stadtverkehr Itzehoe, der weiterhin auf 1- und 2-stelligen Linien-Nummern basiert und die Gesamttransparenz im Kreisgebiet beeinträchtigt.

Ein in halbwegs professionelles und auf die Verkehrsregion bezogenes ÖPNV-Marketing als verkehrsvertraglich vom ZwV bestellte Leistung betreibt derzeit nur die VINETA Steinburg, wobei hier ÖPNV- und Unternehmensmarketing zu einer Einheit verschmelzen. Hervorzuheben sind im Bereich Kundeninformation und -kommunikation:

- Der Internetauftritt mit allen Informationen zum ÖPNV im Bedienungsgebiet der Vineta Steinburg,
- die separaten Fahrplan-Flyer zu den Stadtverkehren Itzehoe und Glückstadt sowie
- das Servicebüro am ZOB in Itzehoe.

Das Servicebüro in Itzehoe fungiert derzeit als zentrale Informationsstelle für den ÖPNV im Kreis Steinburg, wo neben der Face-to-face-Beratung auch Informationen über Telefon, Fax und E-Mail abrufbar sind.

Ansonsten gibt es für den ÖPNV im Kreis Steinburg kein übergreifendes ÖPNV-Marketing, das alle Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen umfasst. Besonders negativ zu bemerken ist die Einstellung des kreisweiten Fahrplanbuches. Wenngleich für dieses Informationsangebot im 3. RNVP einige Gestaltungsmängel benannt wurden, ist durch den Wegfall jetzt ein signifikantes Informationsdefizit entstanden, das durch die Alternativen wie beispielsweise das Internet nicht ausgeglichen wird. Dies gilt umso mehr als dass die Fahrplanangebote des von Vineta betriebenen Teilnetzes Itzehoe seit 2014 nicht mehr in der landesweiten elektronischen Internet-Fahrplanauskunft enthalten sind, was die Service- und Marketinglage ausgerechnet in der Kreisstadt erheblich beeinträchtigt und überdies nicht im Einklang mit §40 PBefG steht. Die NAH.SH bildet eine Dachmarke für einheitliche Kommunikation und übergreifendes Marketing, an der das künftige kreisweite ÖPNV-Marketing ausgerichtet wird, um die Verbundintegration zu dokumentieren, den ÖPNV-Kunden die Orientierung zu erleichtern und Zugangshemmnisse abzubauen.

**ITZEHOE
FAHRPLAN 2015**

Stadtverkehr Itzehoe (ab Seite 6)
Regionalverkehr Itzehoe (ab Seite 32)

VINETA
Steinburg

Linie 5 Edendorf – Suder Allee – ZOB – Rathaus – Kratt

Samstag

Besonderheiten

Itzehoe Emmy-Noether-Straße						10:11	11:11	12:11					13:11	14:11	16:31	18:11	
Itzehoe Hagebaumarkt/Glückst.Werkst.		07:10	08:00			09:00	10:15	11:15	12:15					13:15	14:15	16:35	18:15
Itzehoe IZET/ISIT																	
Itzehoe Zusestraße																	
Itzehoe Dwerweg			07:11	08:01		09:01	10:16	11:16	12:16		13:16	14:16	16:36	18:16			
Itzehoe Kirchweg	06:30	07:13	08:03		09:03	10:18	11:18	12:18		13:18	14:18	16:38	18:18				
Itzehoe Obere Dorfstraße	06:31	07:14	08:04		09:04	10:19	11:19	12:19		13:19	14:19	16:39	18:19				
Itzehoe Karberg	06:32	07:15	08:05		09:05	10:20	11:20	12:20		13:20	14:20	16:40	18:20				
Itzehoe Karberg, Abzw.	06:33	07:16	08:06		09:06	10:21	11:21	12:21		13:21	14:21	16:41	18:21				
Itzehoe Wasserwerk	06:34	07:17	08:07		09:07	10:22	11:22	12:22		13:22	14:22	16:42	18:22				
Itzehoe Königsberger Allee	06:35	07:18	08:08		09:08	10:23	11:23	12:23		13:23	14:23	16:43	18:23				
Itzehoe Masurenweg	06:36	07:19	08:09		09:09	10:24	11:24	12:24		13:24	14:24	16:44	18:24				
Itzehoe Stettiner Straße	06:37	07:20	08:10		09:10	10:25	11:25	12:25		13:25	14:25	16:45	18:25				
Itzehoe Kösliner Straße	06:38	07:21	08:11		09:11	10:26	11:26	12:26		13:26	14:26	16:46	18:26				
Itzehoe Johann-Holm-Straße	06:39	07:22	08:12		09:12	10:27	11:27	12:27		13:27	14:27	16:47	18:27				
Itzehoe Adolf-Rohde-Straße	06:41	07:24	08:14		09:14	10:29	11:29	12:29		13:29	14:29	16:49	18:29				
Itzehoe Gorch-Fock-Straße	06:42	07:25	08:15		09:15	10:30	11:30	12:30		13:30	14:30	16:50	18:30				
Itzehoe Dithmarscher Platz	06:44	07:27	08:17		09:17	10:32	11:32	12:32		13:32	14:32	16:52	18:32				
Itzehoe Viktoriastr./Bahnhof	06:46	07:29	08:19		09:19	10:34	11:34	12:34		13:34	14:34	16:54	18:34				
Itzehoe ZOB	06:47	07:30	08:20		09:20	10:35	11:35	12:35		13:35	14:35	16:55	18:35				
Itzehoe ZOB					08:20					12:20							
Itzehoe Adenauerallee/Bhf					08:21					12:21							
Itzehoe Rathaus					08:22					12:22							
Itzehoe Pestalozzi-Schule					08:23					12:23							
Itzehoe Aug.-Viktoria-Schule					08:24					12:24							
Itzehoe Kratt I					08:26					12:26							
Itzehoe Kratt II					08:27					12:27							

1 nicht am 24. und 31.12.

**GLÜCKSTADT
FAHRPLAN 2015**

VINETA
Steinburg

VINETA
Steinburg

News | Linien Steinburg | Tickets & Tarife | Service | Das Unternehmen

06. Januar 2014

Sehr verehrte Fahrgäste,

seit dem 01.01.2014 betreibt die Vineta Steinburg GmbH – ein Unternehmen der privaten Vineta-Gruppe aus Kiel – den Stadtverkehr in Itzehoe und Glückstadt sowie die Regionalbuslinien von Itzehoe nach Hufe, Krempe und Reher.

Vineta ist vor knapp 30 Jahren als Taxibetrieb mit 3 Fahrzeugen in Kiel gestartet. Heute ist Vineta vor allem im Linienverkehr sowie in der Schüler-Behindertenbeförderung in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Hessen tätig.

Die Leistungen im Kreis Steinburg werden gemeinsam mit dem Partnerunternehmen Graf Recke Reisen aus Schacht Audorf erbracht, das mit 6 Bussen im Auftrag von Vineta Steinburg tätig ist. Graf Recke GmbH ist ein seit über fünf Jahrzehnten erfolgreich im Limen- und Reisebusverkehr tätiges Familienunternehmen.

Um Sie möglichst angenehm und um den umweltfreundlichen Abgasstand **Internetauftritt** 17 neue Mercedes Busse angeschafft, die

Der Fahrplan ist gegenüber dem Vorjahr **Internet** 17 neue Mercedes Busse angeschafft, die

In unserem Kundencenter am Itzehoer ZOB stehen Ihnen unsere freundlichen Servicemitarbeiterinnen persönlich oder telefonisch für alle Auskünfte zu Fragen zum Busverkehr in Itzehoe und Glückstadt zur Verfügung. Darüber hinaus erhalten Sie im Kundencenter neben den Fahrscheinen für den Busverkehr auch Tickets für die Bahnangebote von NOB, Regionalbahn und HKX.

Wir freuen uns Sie als Fahrgast in unseren Bussen begrüßen zu dürfen!

Ihr Vineta Steinburg Team

Vineta Steinburg Kundencenter:
Theodor-Heuss-Platz 4
Telefon 04821 / 64 10 00
service@vineta-steinburg.de
www.vineta-steinburg.de

Bild 5-9: ÖPNV-Marketing der VINETA für die Stadtverkehre Itzehoe und Glückstadt

5.7 Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes

Der ÖPNV im Kreis Steinburg weist derzeit nur einen geringen Anteil im Verkehrsmarkt auf. Das Gesamtbild der Bewertung zeigt einige positive Aspekte im SPNV, auf ausgewählten Busverbindungen und im Tarifbereich, aber auch deutliche Handlungsbedarfe insbesondere bei der Angebotsqualität und in der Vernetzung der Verkehrsträger. Die Angebotslücken außerhalb der Schulzeiten bilden in einigen Räumen ein besonderes Zugangshemmnis für den Regionalverkehr und schränken zudem die Mobilität für einige Bevölkerungskreise ein.

Netzqualität

Durch das im 3. RNVP entwickelte Konzept der „Starken Linien“ konnten bei der Netzqualität positive Fortschritte erzielt werden. Allerdings wird diese vor allem von der Kreisstadt Itzehoe geprägt, von der bisher die meisten Linien mit „höherwertigen“ Angeboten ausgehen. Im übrigen Kreisgebiet hat das ÖPNV-Netz bisher weiterhin kaum einen realen „Gebrauchswert“ für Fahrzwecke außerhalb des Schülerverkehrs.

Handlungsbedarf

besteht in der konsequenten Umsetzung des Konzeptes der „starken Linien“ und in der gezielten Verdichtung des Verkehrsangebotes auf nachfragestarken Achsen bzw. Linien in Zeiträumen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen. Zu überprüfen und ggf. aufzuwerten ist die Gestaltung und Ausstattung der übergeordneten Verknüpfungsknoten insbesondere an den Bahnstationen.

Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität

Bei der Erschließungsqualität deckt sich die Einschätzung des Gutachters mit der Bewertung der Kommunen. Demnach schneidet der Kreis Steinburg bei der Dichte des Haltestellennetzes insgesamt positiv ab. In der Hauptverkehrszeit am Morgen wird nahezu das gesamte Siedlungsgebiet Steinburgs (ohne Streusiedlungen und Einzelbebauungen) von Bahn- oder Buslinien erschlossen bzw. bedient. Mit den zugrundegelegten Erschließungsstandards von 1000m-Einzugsbereichen für die Bahnstationen und 600m für die Bushaltestellen werden die gesetzten Mindestanforderungen erfüllt. Kleinere **Erschließungsdefizite** gibt es in der Stadt Itzehoe, wobei hier nur ein geringes ÖPNV-Nachfragepotenzial besteht:

- Das Gewerbegebiet Nord / IZET (bisher auch noch nicht vollständig bebaut),
- das Gewerbeareal entlang der Hafestraße,
- das Wohngebiet Pünstorf und
- das Wohngebiet um die Anna-Seghers-Str. in Wellenkamp.

Wird die Erschließungsqualität mit der **Bedienungsqualität** überlagert, so werden vor allem im Vormittagsbereich (NVZ, ca. 9-12 Uhr) als auch am Abend und am Wochenende Defizite deutlich, die im Wesentlichen mit der starken Ausrichtung auf den Schülerverkehr zusammenhängen. Eine akzeptable Anbindung weisen in den „Randzeiten“ nur noch die Bahnkorridore auf. Selbst im Stadtverkehr Itzehoe und auf den weiteren „Starken Linien“, die das höchste Nachfragepotenzial aufweisen (z.B. Linie 15), gibt es derzeit keine Abendbedienung nach etwa 20 Uhr.

Handlungsbedarf

besteht in der systematischen Überprüfung der Zugänglichkeit der Haltestellen (insbesondere auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit). Weiter offen ist auch eine systematische Überprüfung der Anschlussqualitäten und eine gezielte Anschlusskoordination für wichtige (strategische) Verbindungen. Auf Basis der Rahmenstandards ist außerdem der Zentralort Wacken noch nicht in das Netz der „Starken Linien“ eingebunden. Auch auf der Verbindung Itzehoe – Horst – Elmshorn wird Optimierungsbedarf gesehen.

Bewertung der Beförderungsqualität und der Fahrzeugstandards

Ein recht hohes Qualitätsniveau haben mittlerweile die **Fahrzeuge im regionalen Busverkehr** erreicht. Hier haben die von den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren konsequent durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen sowohl in der technischen Reife als auch im Fahrkomfort zu einer deutlichen Qualitätssteigerung beigetragen. Zum **technischen Standard** gehören u.a.:

- Asbestfreie Bremsbeläge,
- schwefelarmer oder schwefelfreier Dieselmotorkraftstoff,
- Anti-Blockier-System (ABS),
- Niveauregulierung,
- Türschließsicherung und Wegfahrsperre bei geöffneter Tür.

Besonders für den Fahrgast spürbare Fortschritte hat es in Bezug auf den **Fahrkomfort und die Ausstattung** der Busse gegeben. So ist ein Teil der Linienbusse inzwischen auf Niederflur umgestellt, wenngleich der Einsatz bei Weitem noch nicht flächendeckend ist. Komplette Niederflurbusse werden derzeit der Stadtverkehr Itzehoe bedient.

Das **Fahrzeugalter** liegt zur Zeit überwiegend unter 10 Jahren, besonders neue Fahrzeuge verkehren wiederum im Stadtverkehr Itzehoe. Ältere Fahrzeuge finden sich vor allem noch in der Schülerbeförderung und bei den Reservefahrzeugen sowie generell bei kleineren Unternehmen. Angesichts der schwierigen Wirtschaftslage macht sich bei vielen Unternehmen zur Zeit verständlicherweise aber auch eine gewisse Investitionszurückhaltung bemerkbar, so dass das Durchschnittsalter perspektivisch etwas ansteigen dürfte, wenn der AT nicht aktiv gesteuert wird.

Wenige Beanstandungen gibt es im Bereich der **Sauberkeit** und subjektiven **Sicherheit** sowie bei der **Pünktlichkeit**. Behinderungen für den ÖPNV treten aufgrund der erhöhten Verkehrsdichte im Wesentlichen im inneren Stadtbereich von Itzehoe in den Hauptverkehrszeiten auf. Hier sind allerdings Verkehrsbehinderungen auch aufgrund des Fehlens von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen besonders negativ für den Linienbusverkehr, da dort die meisten Linien gebündelt werden und zudem der Hauptverknüpfungspunkt zum SPNV liegt. Das insgesamt positive Bild bei den Fahrzeugen wird auch durch Kundenbefragungen im Stadtverkehr Itzehoe bestätigt (vgl. urbanus 2008).

Beanstandungen seitens der Kommunen und Schulen gibt es teilweise zur eingesetzten Kapazität und der damit verbundenen Beförderungsqualität zu den Hauptverkehrszeiten im Schülerverkehr. Auch wenn nach den Rahmenstandards Stehplätze in Kauf zu nehmen sind, sollte die weitere Entwicklung beobachtet werden. Wegen der Umstrukturierung in der Schullandschaft haben und werden sich auch noch weiterhin Veränderungen bei den Schülerverkehren ergeben. Sollten sich hieraus permanente Kapazitätsengpässe etablieren, ist Handlungsbedarf gegeben.

Ein wichtiges Kriterium der Beförderungsqualität auch unter dem Aspekt des barrierefreien ÖPNV ist der **Einsatz von Niederflurfahrzeugen**. Im Kreis Steinburg ist in den Stadtverkehren bereits eine nahezu flächendeckende barrierefreie ÖPNV-Beförderung gegeben. Im Netz des Regionalverkehrs sind ebenfalls hohe Anteile der Linienbusse niederflurig, von denen aber nicht alle über Kneeling oder Rampen verfügen. Für die Stadtverkehre ergibt sich eine **Niederflurquote** von 100%, für den Regionalverkehr von über 70%. Dies ist für ein ländlich strukturiertes ÖPNV-Gebiet ein guter Wert, der bis 2022 (abgesehen von begründeten Ausnahmen) auf 100% zu steigern ist. Von übergeordneter Priorität ist der Niederflureinsatz bis dahin auf den höherwertigen Busverbindungen.

Die Stadtverkehre sind vollumfänglich mit Liniennummern- und Fahrzielanzeigen sowie automatischen Haltestelleninnenanzeigen und -ansagen ausgestattet. Jenseits davon sind im Bereich der **Kundeninformation** weitere Rückstände zu verzeichnen. Während die modernen Fahrzeuge zumindest über elektronische Liniennummer- und Fahrzielanzeiger verfügen, sind vor allem bei kleineren Verkehrsunternehmen und Subunternehmen auch noch Wechselschilder an der Frontscheibe anzutreffen, die oft keine Linieninformationen enthalten. Informationsangebote zur Linien- und Haltestellen-Identifizierung während der Fahrt (dynamische Fahrgastinformation, Haltestellenansagen und -anzeigen) sind bisher nur sporadisch umgesetzt.

Handlungsbedarf

Im Bereich der Beförderungsqualität und der Fahrzeugstandards besteht im Kreis Steinburg insgesamt mittlerer Handlungsbedarf. Schwerpunkte sind hier eine Erweiterung und Systematisierung des Einsatzes von Niederflurbussen und ein Ausbau der Kundeninformation.

Bewertung der Haltestellen-Qualität

Haltestellen und Fahrzeuge bilden quasi das Entrée zum ÖPNV-System und wirken durch ihre ständige Präsenz besonders imageprägend für den ÖPNV. Insbesondere Haltestellen und Bahnstationen können als ortsfeste, eventuell auch städtebaulich markante Einrichtungen zu einer Identifikation mit dem ÖPNV-System beitragen, die das Vorhandensein eines ÖPNV-Angebotes „sichtbar“ machen.

Bei den **Bahnstationen und Bushaltestellen** wurden in den vergangenen Jahren weitreichende Anstrengungen unternommen, die Standards bei der Ausstattung und Gestaltung zu verbessern. Die Gemeinden haben in Zusammenarbeit mit den AT und den Verkehrsunternehmen umfangreiche Investitionen getätigt, die aber im Wesentlichen in bauliche Maßnahmen (z.B. Fahrgastunterstände) geflossen sind. Bei den Investitionen wurden GVFG-Mittel des Landes und LuFV-Mittel des Bundes eingesetzt (z.B. für Aufzüge im Bahnhof Itzehoe oder für die Errichtung von P+R und B+R in Glückstadt). Dennoch gibt es weiterhin zahlreiche Haltestellen, die nicht den Mindeststandard erfüllen. Generell ist festzustellen, dass „Licht und Schatten“ bei den Haltestellen im Kreis Steinburg eng beieinander liegen. Positiven Beispielen wie dem ZOB Itzehoe oder der Haltestelle Markt in Glückstadt stehen zahlreiche Einfachhaltestellen mit erheblichen Gestaltungs- und Ausstattungsmängeln gegenüber. Da es bisher keine **systematische Erfassung der Bushaltestellen** gibt („Haltestellenkataster“), sind differenzierte Aussagen zur Ausstattung und Barrierefreiheit der Haltestellen derzeit aber nicht fundiert möglich.

Die **Bahnstationen** in ganz Schleswig-Holstein sind in einer „Stations-Datenbank“ erfasst, die sämtliche Informationen wie bauliche Rahmenbedingungen, Ausstattungen, Verknüpfungen etc. enthält. Zusätzlich erfolgt zweimal jährlich eine Qualitätskontrolle, die in einem Qualitätsbericht dokumentiert wird (inzwischen der 31. Qualitätsbericht).

In den letzten Jahren sind auch die Bahnstationen in Steinburg attraktiver geworden. Inzwischen sind mit Ausnahme von Wilster alle Bahnstationen barrierefrei erreichbar und ein barrierefreier Einstieg in die Züge möglich (höhengleich oder über zuggebundene Rampen) Auch die Züge der DB AG und der nordbahn sind barrierefrei ausgestattet.

In Bezug auf die **Kundeninformation** bei den Bushaltestellen stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Die meisten Bushaltestellen verfügen über eine Grundausrüstung von Kundeninformationen bestehend aus Fahrplanaushängen teilweise ergänzt durch Tarifinformationen. Allerdings sind die Fahrplanaushänge meist nicht haltestellenbezogen, sondern entsprechen der Liniendarstellung im Fahrplanbuch. Dadurch wird die Lesbarkeit für den Kunden insbesondere bei der Suche nach der „nächsten“ Abfahrtsmöglichkeit erschwert. Das mit den Verkehrsunternehmen vereinbarte Hervorheben des jeweiligen Haltestellenstandortes im Fahrplan wird nur teilweise eingehalten.
- Entlang der meisten Busstrecken sind die Haltestellen nicht durchgängig mit dem Haltestellennamen gekennzeichnet, die die Orientierung insbesondere für den ÖPNV-Selten- und Neunutzer erleichtert. Die Gestaltung der Haltestellenschilder ist aber auch im Hinblick auf ein übergreifendes Corporate Design weiterhin wenig attraktiv. Zudem fehlt auch eine Kennzeichnung der bedienenden Linien.
- Dynamische Informationssysteme, mit denen u.a. über Betriebsstörungen oder Verspätungen informiert werden kann, werden derzeit nicht eingesetzt.
- Ortspläne oder Umgebungspläne, die besonders für Auswärtige die räumliche Orientierung bzw. das Auffinden von Verkehrszielen erleichtern, gehören nicht zum Portfolio der Fahrgastinformationen. Nur an größeren Haltestellen bzw. Bahnstationen finden sich teilweise Stadtpläne, allerdings nicht in standardisierter Gestaltungs- und Darstellungsform und teilweise ohne Bezüge zum ÖPNV.

An den zentralen **Verknüpfungsknoten** ist sowohl die bauliche Gestaltung als auch die Orientierung nicht immer optimal gelöst, wobei sich auch hier in den letzten Jahren Verbesserungen ergeben haben. Von Nachteil ist zudem, dass die Höhe der Aufstellfläche meist noch nicht an den **Einsatz von Niederflurfahrzeugen** angepasst ist. Damit sind die Vorteile des Niederflursystems nur eingeschränkt nutzbar. Die Anpassung der **Fahrgastunterstände** von Haltestellen an das örtliche Landschafts- oder Ortsbild in Form von „Einhausungen“ hat in vielen Fällen zwar zu einer „optischen“ Aufwertung von Haltestellen beigetragen, ist aber aus dem Blickwinkel der subjektiven Sicherheit kritisch zu sehen. Besser sind hier die Lösungen mit einer transparenten Konstruktion wie beispielsweise am Glückstädter Markt.



Bild 5-10: Beispiele unterschiedlicher Haltestellengestaltungen

Handlungsbedarf

Eine fundierte und umfassende Bewertung der Haltestellen-Qualität kann derzeit nicht durchgeführt werden, da eine systematische Erfassung der Bushaltestellen im Kreisgebiet fehlt. Dies gilt in besonderem Maße auch für die Beurteilung der „Barrierefreiheit“. Klar ersichtlich ist aber, dass zahlreiche Haltestellen nicht den definierten bzw. anzustrebenden Standards entsprechen. Dies gilt insbesondere für die Barrierefreiheit und die Kundeninformationen und zwar sowohl bei den Bahn- als auch bei den Bushaltestellen. Auf NAH.SH-Verbundebene wird an einem NAH.SH-weiten Corporate Design für Bushaltestellen (Mast, H-Schild, Ausgänge) gearbeitet. Es ist darauf zu achten, dass dabei die identifizierten Mängel beseitigt werden.

Bewertung der Tarifqualität

Mit der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs sind nochmals deutliche Verbesserungen der ÖPNV-Zugänglichkeit eingetreten und damit wesentliche Anforderungen der übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenstandards erfüllt. Der SH-Tarif stellt heute eine wesentliche Qualität des kreis- und landesweiten ÖPNV-Systems dar, die aber noch nicht ausreichend bekannt ist bzw. als solche wahrgenommen wird.

Handlungsbedarf

Konkrete Handlungsbedarfe bestehen kaum. Im SH-Tarif ist der strukturelle und preisliche Gegensatz zwischen Listenschülerzeitkarten und Schülerabokarten aufzulösen. Weiterhin wird die Option offengehalten, flächendeckend dem HVV beizutreten. Zudem ist das Tarifniveau für kurze Entfernungen zu überprüfen. Darüber hinaus sind moderne Vertriebsmöglichkeiten und „Nutzungsanreize“ (z.B. Kombiticket) auszubauen.

Bewertung der Marketingqualität

Mit der 2002 gestarteten und 2011 neu aufgestellten **landesweiten ÖPNV-Marketing-Kampagne** wurde der Stellenwert des ÖPNV-Marketings deutlich erhöht und verstärkt in den Fokus der ÖPNV-Akteure gerückt. Es fehlt aber weiter an einem kreisweiten und unternehmensübergreifenden Marketingkonzept für den Steinburger ÖPNV, das die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes vermittelt und den Informationsstand zum ÖPNV generell verbessert. In diesem Kontext sollte auch eine Integration der ein- und zweistelligen Liniennummern in eine kreisweit systematisierte, einheitlich 4stellige Systematik geprüft werden.

Handlungsbedarf

Für das ÖPNV-Marketing ist zunächst eine schlüssige Gesamtkonzeption erforderlich. Im Vordergrund stehen eine Wiedereinführung des kreisweiten Fahrplanheftes sowie eine Wiederaufnahme der Fahrpläne des Teilnetzes Itzehoe in die landesweite Internet-Fahrplanauskunft. Ferner sollen Print-Informationsangebote aufgewertet und vereinheitlicht sowie ein konsequenter Einsatz elektronischer Medien vorangebracht werden. Übergeordneter Handlungsbedarf besteht auch weiterhin bei der Kundeninformation an den Haltestellen (s.o.) sowie hinsichtlich der Optimierung der Systematik in der Liniennummerierung.

6. Ergebnisse der Regionalkonferenzen

In der Schnittstelle zwischen der vorgesehenen Vergabe der Teilnetze und dem Erstellen des vierten RNVP sowie innerhalb des RNVP zwischen der Bestandsbewertung und dem Entwicklungskonzept wurden im März 2016 vier Regionalkonferenzen durchgeführt. Diese dienten im Wesentlichen dazu

- über die Teilnetzbildung und die Vergabeverfahren zu informieren,
- die künftigen Rahmenbedingungen für den ÖPNV aufzuzeigen,
- die aktuelle ÖPNV-Situation zu bewerten und
- Anregungen für den RNVP und für das künftige ÖPNV-Angebot zu sammeln.

Mit den Regionalkonferenzen wurden die lokalen Akteure zu einer frühen Phase aktiv in die RNVP-Bearbeitung mit eingebunden und gleichzeitig das später folgende formelle Beteiligungsverfahren zum RNVP-Entwurf vorbereitet. Damit sollten bereits frühzeitig eventuelle Konflikte aufgezeigt und der Entscheidungsprozess erleichtert werden.

Der Ablauf der Regionalkonferenzen unterteilte sich in zwei Teile. Im ersten Teil wurde zunächst über die Funktion des RNVP informiert, dann folgten zwei Impulsreferate zu den Rahmenbedingungen des ÖPNV und als Ausblick zu den Handlungsoptionen für die künftige ÖPNV-Gestaltung. Im zweiten Teil gab es eine ausführliche Diskussion im Plenum, in der zu den Vorträgen und zum ÖPNV-System im jeweiligen Teilnetz Statements und Anregungen abgegeben wurden sowie eine abschließende Umfrage zu den Handlungsbedarfen und Entwicklungsprioritäten (vgl. Bild 6-1).

Das rege Interesse an den Regionalkonferenzen hat gezeigt, dass Mobilität und ÖPNV auch im ländlichen Raum zunehmend wichtige Themen sind und von der Bevölkerung und den lokalen Akteuren intensiv diskutiert werden.

Positiv zu vermerken ist das Engagement in den einzelnen Regionen, das von Befragungen und Diskussionsveranstaltungen bis hin zur Umsetzung konkreter Mobilitätsangebote reicht. Diese Eigeninitiativen deuten auf nennenswerte Handlungsbedarfe hin, bergen aber teilweise auch das Risiko von nicht integrierten Mobilitätsangeboten jenseits des ÖPNV-Gesamtsystems, die es zu vermeiden bzw. unter der Regie des ZwV zu betreuen und zu integrieren gilt. Die Erfahrungen im Kreis Steinburg zeigen denn auch, dass solche Angebote aus Ressourcengründen und/oder mangels Know-how derzeit nicht ausreichend vermarktet, systematisch überprüft und zielgerichtet weiterentwickelt werden können.

Der ZwV als Aufgabenträger ist hier gefordert, seine Rolle bzw. Verantwortung als ÖPNV-Gestalter besser auszufüllen und die unterschiedlichen Aktivitäten zu integrieren, zu koordinieren und auch mit zu finanzieren. Dazu ist eine kontinuierliche und deutlich intensivierte Kommunikation zwischen dem ZwV, den Verkehrsunternehmen und den lokalen Akteuren sowie generell ein stärkeres Gewicht der ÖPNV-Angebotsplanung beim ZwV erforderlich. Durch die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird es notwendig sein, bisherige Ansätze zu überprüfen und anzupassen sowie auch neue Lösungen zu erarbeiten und zu evaluieren.

Die meisten Entwicklungsansätze sind bereits im 3. RNVP thematisiert worden und deuten daher auch auf Umsetzungsdefizite des 3. RNVP hin (vgl. Kapitel 2). Die Chancen stehen jetzt gut, in einem gemeinsamen Vorgehen die ÖPNV-Qualität im Kreis Steinburg spürbar voranzubringen und die bisher schwache ÖPNV-Position im Verkehrsmarkt bzw. bei der Verkehrsmittelwahl signifikant zu verbessern.

Wesentliche Anregungen und Handlungsschwerpunkte, die in mehreren oder sogar allen Konferenzen benannt wurden sind:

- Ausbau eines attraktiveren Grundnetzes mit Bedienung auch in den Randzeiten und systematischer Anschlusskoordination von/zum SPNV,
- Angebotslücken in den verkehrlichen Randzeiten schließen,
- Ausbau von Zubringerverkehren zu den Bahnstationen und zum Bus-Grundnetz (ggf. auch B&R),
- Fläche verstärkt mit alternativen Angeboten bedienen,
- freigestellte Schülerverkehre integrieren (Prüfung erforderlich),
- Berufspendler gezielt bewerben (auch durch entsprechende Angebotsqualitäten),
- Schülerverkehr in der Fläche optimieren,
- Kundeninformation / ÖPNV-Marketing unter Nutzung elektronischer Medien deutlich intensivieren,
- mehr „Mut zur Veränderung“ (auch Pilotprojekte durchführen),
- mehr Unterstützung durch ZwV und Politik (auch mehr Information und Kommunikation).

Die im Rahmen der Konferenzen durchgeführte Umfrage ergab einen klaren Handlungsschwerpunkt bei der Angebotsqualität (Anbindung, Bedienungszeiten, Fahrtenhäufigkeiten) sowie ein deutliches Interesse, den ÖPNV zu fördern bzw. attraktiver zu gestalten (vgl. Bild 6-1).

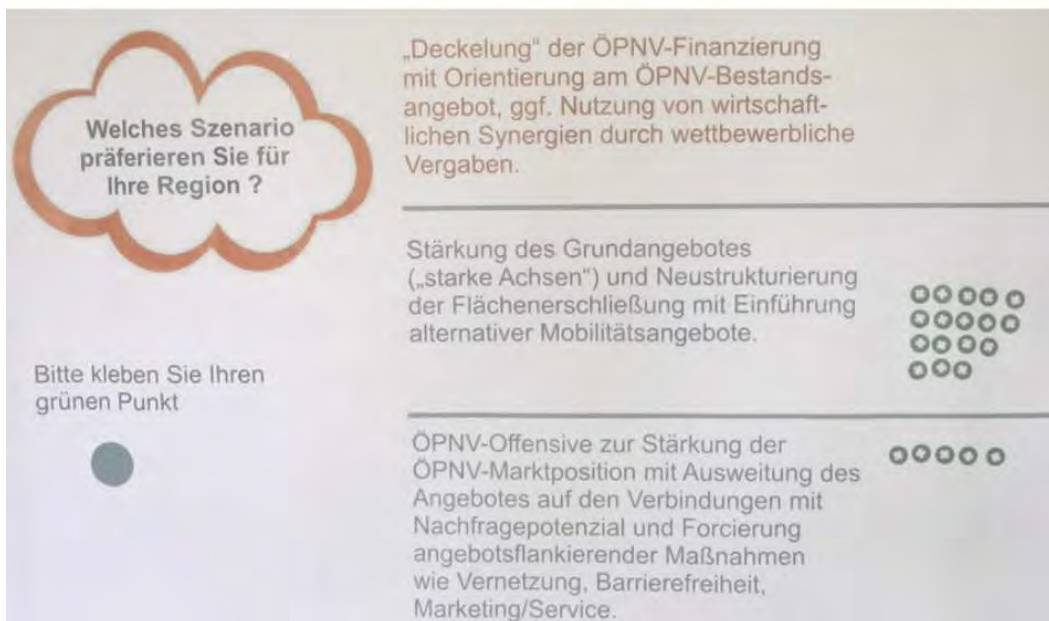
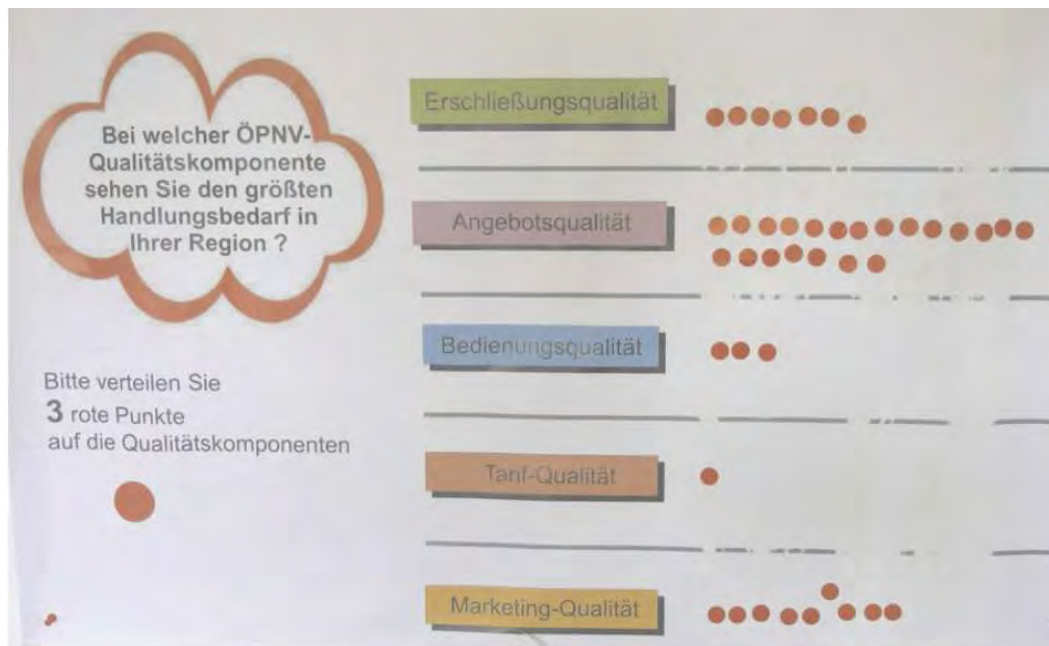


Bild 6-1: Ergebnis der Umfrage zur ÖPNV-Entwicklung im Teilnetz West

7. Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems

7.1 Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Entwicklungsgrundlagen

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Steinburg erfüllt den **Standard einer „ausreichenden Bedienung“**. Als **Hauptdefizite im Liniennetz und Verkehrsangebot**, die einer signifikanten Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz und der Gewinnung von Neukunden entgegenstehen, sind folgende Punkte zu benennen:

- Viele Linienführungen und Fahrpläne der auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien sind für Gelegenheitsnutzer und potenzielle Neukunden nicht transparent.
- Viele Gemeinden außerhalb der definierten Hauptbedienungskorridore (vgl. Kapitel 4.3) werden in den Randzeiten bzw. außerhalb der Schulzeiten (vormittags, am Abend, am Wochenende, in den Schulferien) nicht oder nur noch sporadisch bedient und an den zugehörigen zentralen Ort angebunden.

Aufbauend auf den verkehrspolitischen Zielsetzungen strebt der ZwV an, die mit dem 2. RNVP begonnene Anpassung des ÖPNV-Systems an die definierten und zum Teil im Verkehrsvertrag des Teilnetzes Itzehoe bereits verankerten Rahmenstandards (vgl. Kapitel 4) weiterzuführen. Das im Anforderungsprofil beschriebene Qualitätsniveau im ÖPNV wird sich aber allein aufgrund der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte nur schrittweise realisieren lassen.

Um den aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen sowie den Finanzierungsbedarf zu minimieren, soll eine **Maßnahmen-Konzentration** auch weiterhin dort stattfinden, wo

- die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur gute Voraussetzungen für eine hohe ÖPNV-Nutzungshäufigkeit bieten,
- größere bisher unerschlossene ÖPNV-Nachfragepotenziale vorhanden sind oder aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen vermutet werden sowie
- größere Bedienungslücken die Mobilitätschancen der auf den ÖPNV angewiesenen Bevölkerung stark einschränken (z.B. fehlende Bedienung am Wochenende).

Die überwiegend positiven Erfahrungen mit hochwertigen ÖPNV-Angeboten wie beispielsweise dem Stadtverkehr Itzehoe sind Motivation dafür, auch in anderen Teilen des Kreisgebietes ein **attraktives ÖPNV-Angebot** bereitzustellen, das auch wahlfreie Verkehrsteilnehmer anspricht.

Im Rahmen des ÖPNV-Entwicklungskonzeptes werden nachfolgend Projekte definiert, die im Gültigkeitszeitraum des RNVP realisiert oder in die Umsetzung überführt werden sollen. Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Räumen und Verkehrskorridoren wird auch eine weitere **wirtschaftliche Optimierung des ÖPNV-Systems** angestrebt. Freigesetzte Ressourcen könnten dann zur Angebotsaufwertung in Bereichen mit hohem Verkehrspotenzial oder mit starken Qualitätsdefiziten eingesetzt werden. Eine Umschichtung von Ressourcen zu Lasten der Bedürfnisse des Schülerverkehrs ist nicht vorgesehen, der systematische Ansatz ist additiv, nicht alternativ zu sehen.

Aufgrund der für den ZwV anstehenden komplexen Aktivitäten im Bereich des ÖPNV-Managements (vgl. Kapitel 7) und der damit verbundenen Bindung von Personalressourcen, fokussiert sich die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf wenige Schwerpunkte bzw. Projekte.

7.2 Entwicklungskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Funktion der Eisenbahnanbindung für den Kreis Steinburg

Der SPNV bildet für den Kreis Steinburg das **Rückgrat für die ÖPNV-Erschließung**. Neben der für die gesamte Verkehrsentwicklung im Kreis bedeutsamen Westküstenmagistrale (Westerland – Heide –) Itzehoe – Elmshorn – Hamburg bildet auch die entlang der östlichen Kreisgrenze verlaufende Verkehrsachse Kiel – Neumünster – Wrist – Elmshorn – Hamburg eine wichtige Anbindung an die Hansestadt Hamburg, insbesondere da hier die meisten Zugfahrten zum Hamburger Hauptbahnhof durchgebunden sind. Durch die weitgehend durchgängige Vertaktung und Bedienung in allen Verkehrszeiten steht hier ein qualitativ hochwertiges Angebot zur Verfügung. Zudem werden durch den SPNV die wichtigsten Verbindungen zur Kreisstadt Itzehoe sowie weitere bedeutsame Verbindungen zwischen den zentralen Orten bedient. Damit wird ein hoher Anteil der aufkommensstarken Verkehrsströme innerhalb des Kreisgebietes, vor allem aber der Quell- und Zielverkehre direkt vom SPNV abgedeckt.

Ein attraktives und leistungsfähiges Bahnsystem ist für die Entwicklung des Kreises Steinburg als peripher gelegene, ländlich geprägte Region ein entscheidender Standortfaktor. Dem Abbau von Defiziten und der **Sicherung einer hohen Angebotsqualität im SPNV** kommt daher eine zentrale verkehrspolitische und strategische Bedeutung zu. Die Entwicklungsvorgaben für den SPNV sind im landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) dokumentiert. Im Folgenden werden die für den Kreis bedeutenden Maßnahmen aus dem LNVP vorgestellt. Der ZwV wird auch weiterhin die Entwicklung der Schienenstrecken und Bahnstationen offensiv begleiten und sich in den Abbau von Defiziten und die Angebotsplanung einbringen.

Streckeninfrastruktur und Bahnstationen

Die weiteren Perspektiven für den SPNV und die Möglichkeiten, zusätzliche Verkehrsanteile auf die Schiene zu verlagern, hängen entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Schienen-Infrastruktur ab. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf beiden Bahnstrecken, die auch zu Zugverspätungen und einer hohen Störungssensibilität beitragen, ist daher für den ZwV eine substantielle Forderung an das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn AG. Weitere Attraktivitätssteigerungen und Kundenzuwächse sind hier eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verbunden. Die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen müssen daher aus Sicht des ZwV konsequent fortgeführt werden. Als **vorrangige Infrastruktur-Maßnahme** ist aus Sicht des Kreises Steinburg der vollständige zweigleisige Ausbau der Marschbahn zu nennen. Im LNVP enthalten ist eine Streckenbeschleunigung und ein Ausbau Niebüll-Westerland, deren Finanzierung noch nicht gesichert ist.

Liniennetz und Verkehrsangebot

Im 4. LNVP steht das Thema der „vernetzten Mobilität“ im Vordergrund. Zentrale übergreifende Themen sind dabei die Weiterentwicklung

- des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0),
- Echtzeitinformation und Anschlusssicherung,
- der Ausbau der Marke „NAH.SH“ sowie
- der Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (Aufgabenträgerverbund; 2014 umgesetzt).

Stärker als in den bisherigen Plänen stehen die Mobilitätsbedürfnisse der potenziellen ÖPNV-Kunden im Vordergrund („zielgruppenspezifische Angebote“). Dabei werden im 4. LNVP zwei Szenarien betrachtet, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann. Die Szenarien tragen den Titel „Offensive Nahverkehr“ und „Plus 50 Prozent“.

In das Szenario „Offensive Nahverkehr“ fließen Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr ein, die während der Laufzeit des 4. LNVP umgesetzt werden können (planerisch gesicherte Maßnahmen) bzw. über deren Umsetzung während der Laufzeit des LNVP entschieden werden sollte. Das Verkehrsaufkommen im Bahnverkehr steigt in diesem Szenario im Jahr 2030 gegenüber 2010 um etwa 20 Prozent.

Basis des Konzeptes ist der ITF mit seinen Taktknoten, an dem sich die Weiterentwicklung des Angebots orientiert. Die Anschlüsse in den Knoten definieren dabei die Fahrzeit zwischen den Knoten („So schnell wie nötig, statt so schnell wie möglich.“). Bahn und Bus ergänzen sich und bilden mit untereinander abgestimmten Fahrplänen und definierten Verknüpfungspunkten ein integriertes System. Der Bus leistet dabei sowohl eine Zubringerfunktion zum Bahnverkehr als auch die Abdeckung von durch die Bahn nicht erschlossener Binnenverkehre.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Einrichtung einer Bahnlinie RB61 Itzehoe – Hamburg Hbf. im 60-Min-Takt mit 5 Verstärkerfahrten nach Hamburg-Altona (umgesetzt),
- Einrichtung eines zusätzlichen Sprinterfahrtenpaares auf der Bahnlinie RE6 Hamburg – Westerland,
- Zwei zusätzliche RE6-Züge zwischen Hamburg und Husum zur Ergänzung der stündlichen Verbindung Hamburg – Westerland,
- Reaktivierung der Strecke Kellinghusen – Wrist durch Verlängerung der Bahnlinie RB71 Wrist – Hamburg-Altona im 60-Min-Takt inklusive Neubau der Station Kellinghusen (Prüfauftrag),
- Barrierefreier Ausbau der Station Wrist (wurde 2016 umgesetzt),
- Ausdehnung der 2011 für den SPNV eingeführten NAH.SH-Garantie, nach der für Verspätungen ab 20 Minuten 50% des Fahrkartenwertes erstattet werden, auch auf den Busbereich.

Beim Szenario „Plus 50 Prozent“ handelt es sich um einen visionären Ansatz, welcher der ehrgeizigen Leitidee folgt, den gesamten ÖPNV-Marktanteil um 50% von 6,4% auf ca. 10% zu erhöhen. Dazu wäre ein grundlegender Wandel mit fundamentalen Qualitätssteigerungen in allen ÖPNV-Bereichen notwendig. Alle in diesem Kontext skizzierten Ideen sind daher weder durchgeplant noch finanziert, es ist als ein von Realisierungschancen abstrahierendes Planspiel zu verstehen, das Denkanstöße liefern soll. Insofern seien die den Kreis Steinburg betreffenden Ideen hier lediglich kurz angerissen:

- Einbindung der Bahnlinien RB61 Itzehoe – Elmshorn - Hamburg und RB71 Kellinghusen/Wrist – Elmshorn - Hamburg in das Hamburger S-Bahnnetz als westlicher Ast der S4 (Ost) Hamburg - Bad Oldesloe im 60-Min-Takt,
- Reaktivierung der Strecke Brunsbüttel – Wilster im 60-Min-Takt bis Itzehoe inklusive neuer Stationen, alternativ als Schnellbus (Schnellbuslinie 6600 wurde 2016 umgesetzt),
- Verlängerung der Bahnlinie RE6 aus Westerland über Hamburg-Altona nach Hamburg Hbf., außerdem Fahrzeitverkürzung zwischen Hamburg und Westerland (ab 2017 Sprinterzüge) und Elektrifizierung des Abschnitts Itzehoe – Westerland.

Zusätzlich wird von Kreis Steinburg eine Fahrtenverdichtung für den Bahnhof Glückstadt gefordert.

Auf der Marschbahn sind in den vergangenen Jahren gehäuft Betriebseinschränkungen aufgetreten. Die Entwicklung der Zuverlässigkeit ist nach dem Betreiberwechsel zu beobachten. Soweit erforderlich sind hier ergänzende Maßnahmen vorzusehen, um die Nachteile solcher Einschränkungen für die ÖPNV-Kunden abzufedern, beispielsweise Busersatzverkehre, gesonderte Informationsangebote und Anschlusssicherungen.**Neue Bahnstation Vaale**

Als weiteres Projekt zur Attraktivitätssteigerung des SPNV ist die Einrichtung einer zusätzlichen Bahnstation in Vaale auf der Bahnstrecke Itzehoe – Heide zu benennen (wurde auch in zwei Regionalkonferenzen thematisiert). Mit einer entsprechenden Vernetzung im Sinne von Zubringerverkehren (Bus, Fahrrad, Pkw) könnte das nordwestliche Kreisgebiet mit dem Zentralort Wacken eine deutliche Aufwertung in der ÖPNV-Anbindung speziell für Berufs- und Einkaufspendler erfahren.

Die Option einer neuen Station ist in der Ausschreibung der SPNV-Verkehrsleistungen für das Netz West festgeschrieben, so dass damit eine Realisierung in der Laufzeit des Verkehrsvertrages möglich ist, wenn alle Rahmenbedingungen bzw. Voraussetzungen erfüllt sind.

Hierzu sollte eine Konzeptstudie erstellt werden, die insbesondere folgende Aspekte untersucht:

- Baulich-technische Machbarkeit,
- Integration in das bestehende SPNV-Angebot und betriebliche Auswirkungen,
- Verknüpfung zwischen SPNV und Regionalverkehr (u.U. auch mit erforderlichen Netz- und Angebotsanpassungen im Bussystem),
- Gestaltung von Zubringerverkehr zur Erhöhung des Einzugsbereiches der Bahnstation (B&R, P&R, alternative Bedienungsformen etc.),
- erzielbares Nachfragepotenzial.

7.3 Überprüfung und Weiterentwicklung des Busverkehrssystems

Die Stellung des ÖPNV im Verkehrsmarkt sowie die im RNVP ermittelten Defizite und Entwicklungspotenziale haben den ZvW dazu veranlasst, 2017 eine umfassende Untersuchung und Überplanung des Steinburger ÖPNV-Systems anzugehen. Das heutige Busliniennetz im Regionalverkehr wurde über einen längeren Zeitraum nicht mehr grundlegend überplant. Dieses historisch gewachsene System wurde seither vor allem hinsichtlich betrieblicher und wirtschaftlicher Erfordernisse insbesondere von den Verkehrsunternehmen optimiert. Veränderungen im Mobilitätsverhalten und bei den sonstigen Rahmenbedingungen, die heutigen Bedürfnisse der potenziellen ÖPNV-Kunden sowie die höheren Ansprüche an einen modernen ÖPNV erfordern eine Anpassung und Weiterentwicklung des heutigen ÖPNV-Systems. Überprüft werden soll dabei das gesamte ÖPNV-Angebot mit Schwerpunkt auf den nachfolgend und in Kapitel 7.4 erläuterten inhaltlichen Bausteinen

- Grundnetz („starke Linien“) auf Basis ergänzender Erreichbarkeits- und Potenzialanalysen,
- Stadtverkehre,
- Schülerverkehr mit besonderem Fokus auf die Integration freigestellter Schülerverkehre,
- alternative Bedienungsformen und Mobilitätsangebote,
- Vernetzung der Angebotskomponenten und Verkehrsträger.

Angesichts der weiter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollen Projekte vorrangig angegangen werden, die ein besonders günstiges Nutzen-Aufwands-Verhältnis und Kundenzuwächse für den ÖPNV erwarten lassen oder mit denen noch vorhandene oder künftig erwartbare Angebotsdefizite beseitigt werden können.

(1) Neuordnung des Busangebotes im Grundnetz

In so dünn besiedelten Räumen wie dem Kreis Steinburg ist es auf Basis der strukturellen und verkehrlichen Randbedingungen generell schwierig, attraktive und kontinuierliche Nahverkehrsangebote außerhalb des Schülerverkehrs bereitzustellen. Dennoch gibt es auch im Kreis Steinburg eine Reihe von Verkehrsräumen bzw. Verkehrskorridoren sowie Verkehrsrelationen, die vom Verkehrsaufkommen und der Siedlungsstruktur her für eine verdichtete ÖPNV-Bedienung in Frage kommen. Im Wesentlichen handelt es sich hier um Verbindungen zwischen den zentralen Orten, die im Anforderungsprofil (siehe Kapitel 4.3) definiert und mit Bedienungsstandards hinterlegt sind. Ein signifikanter Teil dieser Räume bzw. Verkehrsrelationen ist dabei bereits vom SPNV abgedeckt.

Das Konzept der „Starken Linien“ hat eine längere Historie und wird bereits im 2. RNVP und im Projekt MORO thematisiert. Zielsetzung dieses Konzeptes ist die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten, die sich in der Bedienungsqualität deutlich vom Schülerverkehr abheben und eine Erschließung einer breiten Kundenschaft für den ÖPNV vor allem in den Marktsegmenten des Berufs- und Einkaufsverkehrs ermöglichen.

Auf Grundlage des strategischen Netzkonzeptes (vgl. Kapitel 4.3) sollen in den kommenden Jahren die bedeutenden Buskorridore überplant und in der Qualität aufgewertet werden. **Zielsetzungen der Überplanung** sind:

- Erhöhung der Angebotstransparenz,
- Verkürzung von Fahrzeiten (zu wichtigen Verkehrszielen),
- Ausschöpfen wirtschaftlicher Synergien durch Straffung und Koordination des Gesamtangebotes,
- alternative Bedienung schwach ausgelasteter Verbindungen,
- Optimierung der Vernetzung zum SPNV und den „Starken Linien“.

Für die Überplanung im Sinne des Konzepts der „Starken Linien“ stehen folgende übergeordnete Korridore im Vordergrund:

1. Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist (– Bad Bramstedt)
(Linien 15, 6551, 6553, 7620),
2. Itzehoe – Münsterdorf – Lägerdorf – Horst (– Elmshorn)
und Itzehoe – Dägeling (Industriegebiet) – Neuenbrook – Horst (– Elmshorn)
(Linien 6512, 6513, 6533),
3. Itzehoe – Hohenaspe / Schenefeld
(Linien 10, 11, 3270, 6710).
4. Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
(Linien 6600, 6606)

Darüber hinaus ist eine Aufwertung der ÖPNV-Qualität auch in dem in der Nachfrage abgestuften Korridor Itzehoe – Vaale – Wacken angestrebt.

(2) Optimierung der Stadtverkehre Glückstadt und Itzehoe

Der Stadtverkehr Itzehoe bildet derzeit das umfangreichste lokale ÖPNV-Angebot im Kreis Steinburg. Die Stadt Itzehoe ist in Verbindung mit den unmittelbar angrenzenden Gemeinden („Verflechtungsraum Itzehoe“) von der Siedlungsverdichtung und der Einwohnerzahl her für ein Stadtbussystem grundsätzlich geeignet. Der Stadtverkehr Itzehoe nimmt im Wesentlichen lokale Erschließungsfunktionen wahr und stellt Verbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielorten innerhalb des engeren Verflechtungsraumes her. Im Rahmen des Masterplans Verkehr Itzehoe wurde 2008 eine Marktforschung durchgeführt, um ein Bild zum Verkehrsverhalten der Stadtverkehrskunden zu erhalten (vgl. urbanus 2008). Daraus ergab sich, dass das Fahrtenangebot am Abend und am Wochenende besonders kritisch bewertet werden, der Stadtverkehr insgesamt aber ein positives Image hat.

Unter Berücksichtigung der Anforderungen an einen attraktiven Stadtverkehr (vgl. auch Kapitel 4.5) und die noch bestehenden Defizite ist eine Angebotsoptimierung sinnvoll. Darin sind folgende Elemente einzubinden:

- Überprüfung der Linienführungen zur Straffung des Liniennetzes und weiteren Erhöhung der Angebotstransparenz,
- punktuelle Ergänzung des Liniennetzes zur Anbindung neuer Siedlungsbereiche,
- Überprüfung der Anbindung wichtiger Verkehrsziele außerhalb des Stadtzentrums (v.a. Klinikum),
- Ausdehnung der Betriebszeiten ggf. durch Einsatz alternativer Bedienungsformen,
- Verbesserung der Koordination und Vernetzung mit dem SPNV und dem Regionalbusverkehr,
- systematische Aufwertung der Haltestellengestaltung und –ausstattung.

Ein wesentlicher Aspekt der ÖPNV-Qualität ist die Verknüpfung zwischen Stadtverkehr, SPNV und Regionalverkehr. Itzehoe ist hier der bedeutendste Verknüpfungspunkt im gesamten Kreisgebiet und über dieses hinaus. Vor allem die Verknüpfung mit dem SPNV weist seit Jahren insbesondere in räumlicher Hinsicht Defizite auf, so dass auch die Umsteigeströme zwischen Bus und Bahn derzeit sehr gering sind. In einer Machbarkeitsstudie sollte überprüft werden, wie diese Situation verbessert werden kann. Dazu gehört auch als Planungsoption eine Verlegung des ZOB an den Bahnhof.

Die Qualität einer Anschlusskoordination im ÖPNV-System insbesondere zwischen Bus und Bahn hängt wesentlich von der Zuverlässigkeit des Fahrplans bzw. der Pünktlichkeit der Buslinien ab. Während im Überlandverkehr die Fahrzeiten bei normalen Verkehrszuständen meist problemlos einzuhalten sind, ergeben sich in den städtischen Räumen oft Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. In den Hauptverkehrszeiten kommt es in vor allem in Itzehoe regelmäßig zu Behinderungen, die auch den Busverkehr betreffen und zu Verspätungen führen. Knapp kalkulierte Übergangszeiten sind dann eventuell nicht mehr einzuhalten. Hinzu kommt, dass ein maßgeblicher Anteil der Fahrzeiten auf Standzeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) entfällt. Mit einer gezielten ÖPNV-Beschleunigung mit Schwerpunkt in der LSA-Beeinflussung kann nicht nur die Zuverlässigkeit und Anschlusssicherung verbessert, sondern auch die Fahrzeit reduziert werden. In Itzehoe ist für insgesamt bis zu 20 LSA eine ÖPNV-Beeinflussung sinnvoll, wobei im Rahmen verkehrstechnischer Planungen die Machbarkeit auch unter Aspekten der Leistungsfähigkeit zu überprüfen ist.

Auch im Stadtverkehr Glückstadt bestehen trotz Optimierung weiter Defizite insbesondere im Hinblick auf die Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten vorzugsweise am Wochenende, in der Vernetzungsqualität Bus und Bahn und in der Anbindung der umliegenden Gemeinden. Daher ist Glückstadt und Umland ebenfalls in die ÖPNV-Untersuchung einzubinden.

(3) Vernetzung zwischen dem Bus- und Bahnverkehr

Mit der Einführung des ITF 2002 im landesweiten SPNV-Netz wurden Taktknoten eingerichtet, an denen zu einem bestimmten Zeitpunkt ein zeitnaher Umstieg zwischen allen dort verkehrenden SPNV-Linien möglich ist. Der Kreis Steinburg verfügt allerdings über keinen ITF-Knoten, wobei das Umsteigen im SPNV-Netz hier auch wenig sinnvoll ist, da alle Linien parallel in Nord-Süd-Richtung verkehren. Durch die weitergehende Vernetzung der Busangebote der „Starken Linien“, eröffnen sich aber neue Möglichkeiten einer verbesserten Anschlusskoordination als dies im bedarfsorientierten Schülerverkehr machbar ist. Hinzu kommt, dass mit einem vernetzten Bus-Bahn-Angebot eine sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger unterstützt wird und Vorteile für die ÖPNV-Kunden entstehen (z.B. Fahrzeitverkürzungen).

An folgenden ÖPNV-Knoten und auf folgenden Relationen sollen vorrangig attraktive Verknüpfungsbedingungen bestehen:

- ÖPNV-Knoten Bahnhof Itzehoe:
 - Stadtverkehr Itzehoe
 - Linie 10 Itzehoe – Schenefeld,
 - Linie 14 Itzehoe – Vaale – Wacken,
 - Linie 15 Itzehoe – Kellinghusen – Wrist,
 - Linie 6606 Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel (Anschlusskoordination bereits weitgehend realisiert).
- ÖPNV-Knoten Bahnhof Glückstadt:
 - Stadtverkehr Glückstadt,
 - Linie 6523 Glückstadt – Kiebitzreihe – Elmshorn (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten)
- ÖPNV-Knoten Bahnhof Wrist:
 - Linie 15 Itzehoe – Kellinghusen – Wrist (Anschlusskoordination bereits weitgehend realisiert),
 - Linie 6551 Kellinghusen – Wrist – Bad Bramstedt (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten),
 - Linie 7620 Itzehoe – Wrist (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten),

(4) ÖPNV-Integration freigestellter Schülerverkehre

Grundsätzlich verfolgt der ZwV das Ziel, alle freigestellten Schülerverkehre in Abstimmung mit den Schulträgern in den ÖPNV zu integrieren, um somit deren Nutzen für die Bevölkerung zu steigern und insbesondere die Fläche besser zu erschließen. Das ÖPNV-Gesamtsystem könnte damit weiter gestärkt werden. In Glückstadt ist eine solche Integration bereits erfolgt, in Hohenlockstedt und Kellinghusen ist die Integration in Vorbereitung. Angesichts der relativ großen Anzahl Freistellungsverkehre besteht daher die Chance, einen spürbaren Nutzen in aufwandssparsamer Weise erreichen zu können und dem organisatorischen Ziel, den ÖPNV effizient aus einer Hand zu managen, einen großen Schritt näher zu kommen. Insofern ist die Aufnahme der vorhandenen Freistellungsverkehre aus dem Schuljahr 2011/2012 zu aktualisieren und deren ÖPNV-Integration zu überprüfen (vgl. dazu die Anpassung der Organisationsstruktur Kap. 8.1).

(5) ÖPNV-Anbindung von Neubaugebieten, Siedlungserweiterungen und Nahversorgungszentren

Im Rahmen der Bauleitplanung soll durch eine entsprechende Beteiligung des ZwV und der Verkehrsunternehmen frühzeitig sichergestellt werden, dass neue und erweiterte Baugebiete zeitnah zur Besiedlung an den ÖPNV im Rahmen der definierten Angebotsstandards (vgl. Kap. 4) angebunden werden können. Ebenso ist die Anbindung der Kommunen an das nächstgelegene bzw. zugeordnete Nahversorgungszentrum zu überprüfen und sicherzustellen.

7.4 Einsatz alternativer Bedienungsformen

Einsatzanlass und Grundformen alternativer Bedienungsformen

Das ÖPNV-Angebot orientiert sich in weiten Teilen des ländlichen Raumes vor allem an den Mobilitätsbedürfnissen der Schüler als der dominierenden Kundengruppe. Strukturelle Kennzeichen dabei sind Angebotsschwerpunkte morgens und mittags sowie überwiegend eine starke Ausdünnung des Verkehrsangebotes außerhalb der Schulverkehrszeiten, also am Vormittag, am späten Nachmittag sowie am Abend und am Wochenende. In den Schulferien bestehen dann häufig ganztägig nur noch sporadische Anbindungen. Aus diesem Grund ist die **ÖPNV-Nutzung für die Fahrtzwecke Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr** in vielen Bereichen nur eingeschränkt möglich, was im Kreis Steinburg v.a. die außerhalb der übergeordneten Buskorridore liegenden Siedlungsbereiche betrifft.

In diesen Räumen und in den verkehrlichen Randzeiten mit geringer, unregelmäßiger und diffuser Verkehrsnachfrage ist der konventionelle Linienbusverkehr i.d.R. nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben, sondern führt meist zu erhöhten Zuschussbedarfen. Der starke **Rückgang der Schülerzahlen** wird zudem neue Angebotslücken und Einnahmeverluste „aufreißen“, die sich nicht mehr durch Kostenreduktion in der Leistungserbringung auffangen lassen. Um dennoch zumindest einen Teil des Nachfragepotenzials zu erschließen und der betroffenen Bevölkerung eine ÖPNV-Grundversorgung bereitzustellen, bieten sich alternative Bedienungsformen an. Von solchen Angeboten profitieren vor allem Frauen, Kinder und Senioren, die häufig nicht motorisiert sind und gerade für Einkäufe und Erledigungen auf den ÖPNV angewiesen sind.

Unter alternativen Angebots- und Betriebsformen versteht man alle Formen des ÖPNV, die nicht dem konventionellen ÖPNV zuzuordnen sind. Unterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich des organisatorischen Hintergrunds, der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität. Folgende **Grundformen alternativer Angebotsformen** können im Wesentlichen unterschieden werden:

- Linientaxi,
- Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Rufbus,
- Bürgerbus sowie
- Sonderformen wie die Steinburger Taxigutscheine.

Zum Einsatz alternativer Bedienungsformen gibt es sowohl von der NAH.SH als auch von der Metropolregion Hamburg entwickelte Leitfäden, die wichtige Hinweise für die Umsetzung und den Betrieb liefern (NAH.SH-Leitfaden im Internet unter www.nah.sh/buergerbus).

Linientaxi

Linientaxis kommen in der Angebotsgestaltung dem konventionellen ÖPNV am nächsten. Sie verkehren auf einer festen Linie mit festem Fahrplan und substituieren dabei bestimmte, schwach aber regelmäßig nachgefragte Fahrten, in dem ein Taxiunternehmen vom Verkehrsunternehmen mit der Durchführung beauftragt wird. Unter diesen Voraussetzungen lassen sich aufgrund der im Vergleich zum konventionellen ÖPNV beim Taxieinsatz günstigeren Produktionskostenstruktur (Personal und Fahrzeuge) meist wirtschaftliche Vorteile realisieren. Diese Angebotsform ist relativ weit verbreitet und unter der Voraussetzung vorhandener Taxiunternehmen organisatorisch relativ unproblematisch umsetzbar. Linientaxis erzeugen aber Kosten auch bei fehlender bzw. ausbleibender Nachfrage.

Anrufsammeltaxi und Rufbus

Rufbusse und Anrufsammeltaxis sind eine bedarfsgesteuerte, den konventionellen ÖPNV ergänzende oder auch komplett ersetzende Angebotsform, bei der Fahrten nach vorheriger telefonischer **Voranmeldung** (i.d.R. Anmeldefrist von 30 bis 60 Minuten) durchgeführt und dabei mehrere Fahrtwünsche nach Möglichkeit gebündelt werden. Grundlage ist auch hier in der Regel ein fester Fahrplan, der sowohl das Fahrtenangebot als auch die Einstiegshaltestellen definiert. Der Ausstieg kann innerhalb eines definierten Gebietes flexibel bestimmt werden, d.h. es liegt keine Linienbindung vor und **Haustürbedienung beim Ausstieg** ist möglich. Das Beispiel des Kreises Ostholstein zeigt aber, dass AST- bzw. Rufbus-Angebote auch ohne jegliche Fahrplan-, Linienwegs- und Haltestellenbindung funktionieren können, wodurch Flexibilität und Nutzung, aber auch der Finanzierungsbedarf gegenüber „konventionell“-gebundenen Systemen deutlich ansteigen. Der AT sollte sich im Falle diesbezüglicher Überlegungen darüber klar sein, dass er damit letztlich eine weitreichend individualisierte Mobilität, die dem „normalen“ Taxenbetrieb sehr nahe kommt, mit öffentlichen Mitteln finanziert.

Genehmigungsinhaber sind Verkehrsunternehmen, die beim AST Taxi- oder Mietwagenunternehmen mit der Betriebsdurchführung beauftragen. Beim Rufbus muss i.d.R. nicht nur in zusätzliche kleinere Fahrzeugeinheiten, sondern auch in die Einrichtung und Besetzung einer beim VU angesiedelten **Leitstelle** investiert werden. Beim AST wird dagegen auf Fahrzeuge und Leitstellen der Taxenunternehmen zurückgegriffen. Die öffentliche Hand gleicht analog zum öffentlichen Busverkehr das sich aus der Differenz zwischen Betriebskosten und den Fahrgelderlösen ergebende Defizit aus. Speziell AST-Systeme haben sich bundesweit als eine das Gesamtsystem ÖPNV erfolgreich ergänzende Angebotsform etabliert, mit der sich ÖPNV auch in Bereichen anbieten lässt, in denen ein konventionelles ÖPNV-Angebot wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Großer **Vorteil** dieser Bedienungsform ist die einfache Realisierbarkeit.

Bürgerbus

Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und verkehren wie dieser meist in Form einer Linie mit festem Fahrplan, können aber auch bedarfsgesteuert sein. Auch tariflich ist eine Integration anzustreben. Charakteristisch für Bürgerbusse ist ihre besondere Organisationsform. Basis dabei ist ein **Bürgerbusverein** und der Einsatz ehrenamtlicher Fahrer. Inhaber der Linienkonzession ist ein Verkehrsunternehmen, das mit dem Bürgerbusverein einen Kooperationsvertrag schließt. Es kommen i.d.R. kleine Fahrzeuge mit maximal acht Passagierplätzen zum Einsatz, die von Fahrern mit Führerschein Klasse B und einem Personenbeförderungsschein gefahren werden können.

Das Entfallen der Personalkosten sowie die eventuelle Möglichkeit, die Fahrzeugbeschaffung und die Einführung über **EU-Fördermittel** mit zu finanzieren, macht diese Angebotsform wirtschaftlich interessant. Im Betrieb ist das aus Fahrgelderlösen nicht gedeckte Betriebskostendefizit von der öffentlichen Hand zu tragen. Existierende, langlebige Bürgerbuskonzepte erfordern ein intensives **Engagement vor Ort**, was sich - und das gilt v.a. für die Nachhaltigkeit - extern nur bedingt stimulieren lässt. Die Erfahrungen im Kreis Steinburg haben zudem gezeigt, dass der Betrieb eines öffentlichen Busverkehrs auf Vereinsbasis oder in privater Hand ein rechtlich und organisatorisch komplexes Projekt ist. Bürgerbusse können aber eine gute Kombination von privatem und öffentlichem Engagement sein und eignen sich gut für regionale Nachhaltigkeitsprojekte (z.B. „AktivRegion“, „Region schafft Zukunft“).

Einsatzzeignung und Einsatzräume in Steinburg

Grundsätzlich sind alle der vorstehend erläuterten Bedienungsformen für den Kreis Steinburg geeignet. Für die in Frage kommenden Einsatzbereiche und unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Taxenunternehmen) sind allerdings folgende Lösungen zu favorisieren:

- **Linientaxi:**
Schließung von Angebotslücken oder Bedienung der Schwachlastzeiten auf den Buslinien der übergeordneten Buskorridore („Starke Linien“) sowie Zubringerverkehre mit kontinuierlicher, aber geringer Nachfrage (d.h. Nachfrage annähernd zu jeder angebotenen Fahrt).
- **Anrufsammeltaxi AST:**
Schließung zeitlicher Bedienungslücken für Siedlungsgebiete mit bestehender ÖPNV-Bedienung auch außerhalb des Schülerverkehrs zur Erfüllung der Rahmenstandards (z.B. Verbindungsqualität unter den zentralen Orten, Mindestbedienung am Wochenende und am Abend) sowie Abdeckung des Abend- und Wochenendverkehrs auf den „Starken Linien“.
- **Bürgerbus:**
Bedienung von Siedlungsbereichen bzw. Gemeinden im ländlichen Raum, die über längere Zeiträume (z.B. am gesamten Wochenende oder in den Schulferien) überhaupt nicht oder nur sporadisch bedient werden, um ein systematisches ÖPNV-Angebot aufzubauen und für die keine Einrichtung alternativer Bedienungsformen möglich oder sinnvoll ist (z.B. wegen fehlender Taxenstandorte).
- **Taxengutscheine oder vergleichbare Angebote:**
Als ergänzendes „Nischenprodukt“ für Jugendliche und Senioren als besonders „sensible“ ÖPNV-Zielgruppen. Integration in andere Angebote schwierig bzw. wenig sinnvoll.

Grundsätzlich sind alle alternativen Bedienungsformen einschließlich bestehender Angebote (z.B. Gute-Nacht-Taxi) in den ÖPNV zu integrieren.

Leitlinie bei der Identifizierung geeigneter Gebiete für alternative Bedienungsformen ist die zentralörtliche Struktur, da es gilt, ländliche Bereiche als Quellgebiete an Zentralorte als Hauptzielgebiete der Nachfrage anzubinden. Die konkrete Abgrenzung der Bedienungsgebiete sollte idealtypischerweise unter Berücksichtigung funktionalräumlicher Verflechtungsbeziehungen erfolgen, kann sich aber auch an den Amts- oder Nahbereichen orientieren.

Eine entscheidende Voraussetzung für den AST-Einsatz ist die Verfügbarkeit von Taxenunternehmen mit ausreichenden Fahrzeugkapazitäten, die auch genügend Flexibilität zur Abdeckung evtl. Nachfragespitzen bieten. Daher kommt der AST-Einsatz vor allem im Umfeld der zentralen Orte in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Vorüberlegungen wird für die in Bild 7-1 dargestellten Bereiche und Verbindungen die **Einführung alternativer Bedienungsformen** für prüfenswert gehalten.

In einer ersten Stufe bieten sich zunächst die Bereiche Itzehoe und Umland, Kellinghusen und Wilstermarsch an, da hier die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Einsatz von AST-Verkehren vorliegen. Dazu gehören auch die vorhandenen Gute-Nacht-Taxi-Angebote (u.ä., vgl. Kap. 5.3), die eine sehr gute Grundlage darstellen und in eine koordinierte ÖPNV-Lösung integriert werden sollen. Dabei wird es v.a. auch darum gehen, die strukturellen Limitierungen und Abweichungen der bestehenden Taxi-Angebote abzubauen und die neuen, ÖPNV-integrierten Lösungen einheitlich zu strukturieren und der gesamten

Bevölkerung uneingeschränkt zugänglich zu machen. Ohne eine Integration der vorhandene Taxi-Angebote besteht das Risiko von unkoordinierten, nicht effizienten, miteinander konkurrierenden Parallelwelten, was nicht im Interesse einer ganzheitlichen ÖPNV-Entwicklung sein kann. Insofern ist hier eine sorgfältige Planung und Integration von Angeboten und Akteuren erforderlich, um das bestmögliche Ergebnis bei größtmöglicher Akzeptanz zu erreichen. In Abhängigkeit von den Erfahrungen in bereits umgesetzten Bereichen sind weitere potenzielle Bedienungsgebiete einzubeziehen. In den besonders dünn besiedelten Randlagen des Kreisgebietes, die außerhalb der AST-Bedienungsgebiete liegen, kommt dann ggf. der Einsatz von Bürgerbussen in Frage.

Der Auf- und Ausbau alternativer Bedienungsformen sollte sich unabhängig von der konkret gewählten Bedienungsform an folgenden **Planungsgrundsätzen** orientieren:

- Konzessionsvergabe an ein bereits Konzessionen innehabendes Verkehrsunternehmen bzw. Einrichtung alternativer Bedienungsformen auf Basis vorhandener Konzessionen,
- fester Fahrplan (Stunden- oder Zweistunden-Takt) mit definierten Abfahrtszeiten an definierten Einstiegshaltestellen im abgegrenzten Bedienungsgebiet als leicht verständliches Angebot,
- flexible Ausstiegsregelung innerhalb des definierten Bedienungsgebiets (Haustürbedienung oder Ausstieg zwischen den Haltestellen),
- tarifliche Integration ggf. mit Komfortzuschlag (Erhebung in den Fahrzeugen),
- kein überdimensionierter Zuschnitt der Bedienungsgebiete (zu große Gebiete beeinträchtigen meist die Wirtschaftlichkeit),
- regelmäßige Überprüfung der Nutzungsparameter, um bei hoher Nachfrage eventuell eine Umwandlung oder Rückführung in einen Linienbusbetrieb vornehmen zu können (Bestandteil des Qualitäts-Management, vgl. Kapitel 8.3).

Finanzierung

Aufgrund der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten sowie der komplexen Nachfrage- und Bedienungsstrukturen ist eine genaue Ermittlung der Kosten und Zuschussbedarfe beim Einsatz alternativer Bedienungsformen derzeit nicht möglich.

Information und Marketing

Die Nutzung alternativer Bedienungsformen ist gerade in der Anlaufphase mit objektiven und subjektiven Barrieren verbunden (z.B. Notwendigkeit der Voranmeldung). Es ist daher von großer Bedeutung, den potenziellen Nutzern dieser Angebote frühzeitig und ausreichend Informationen bereitzustellen und das Angebot offensiv zu vermarkten. Dies erfordert ein eigenständiges Informations- und Marketingkonzept für die alternativen Bedienungsformen.

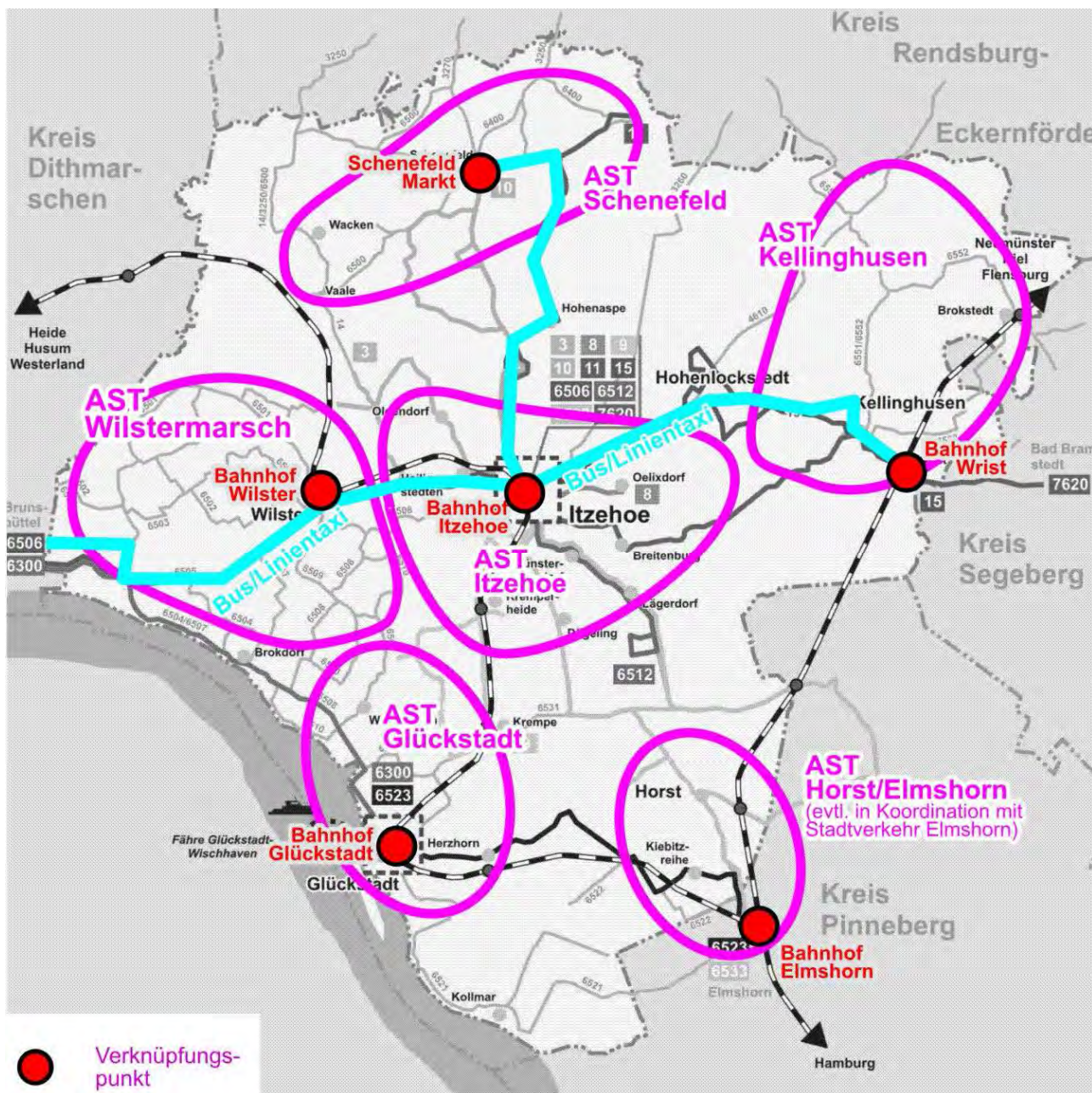


Bild 7-1: Potenzielle Einsatzräume für alternative Bedienungsformen im Kreis Steinburg

7.5 Systematische Weiterentwicklung der Haltestellen

Bei der Haltestellengestaltung und der Haltestellenausstattung ergibt sich im Kreis Steinburg ein räumlich unterschiedliches Bild. Einigen positiven Beispielen steht eine Vielzahl stark verbesserungswürdiger Situationen gegenüber. Da die Aufwertung der Haltestellen mit zum Teil größeren Investitionen verbunden ist und die Haltestellen-Infrastruktur außer dem Mast in der Zuständigkeit der Kommunen liegt, kann eine Aufwertung des Haltestellennetzes nur sukzessive erfolgen. Der Zweckverband kann aber Haltestellengestaltung und -ausstattung fördern. Aufgrund der Bedeutung der Haltestellen für die ÖPNV-Außendarstellung verfolgt der ZwV die Zielsetzung, hier Projekte in den kommenden Jahren durchzuführen oder gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen anzustoßen:

- **Aufbau eines Haltestellen-Katasters und eines Haltestellen-Ausbauprogramms:**
Um eine systematische Aufwertung der Haltestellen unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils auch im Hinblick auf die Anforderungen der Barrierefreiheit durchführen sowie eine sinnvolle Prioritätenbildung vornehmen zu können, bedarf es einer strukturierten Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen sowie eines koordinierten Programms zur Erreichung der definierten Standards. Der Aufbau eines Haltestellen-Katasters ist ein zentraler Baustein für ein langfristig effizientes Haltestellen-Management, das nicht nur ein Instrument für einen Abgleich mit den angestrebten Gestaltungs- und Ausstattungsstandards darstellt (u.a. „Barrierefreiheit“), sondern auch Synergien bei der Instandhaltung fördert. Wegen des hohen Aufwandes ist zunächst eine Aufnahme der Haltestellen der übergeordneten Buskorridore vorgesehen, die die stärksten Aufkommen aufweisen und daher von besonderer Bedeutung sind. Außerdem ist eine Abstimmung von den Aktivitäten der Stadt Itzehoe vorzunehmen, die bereits eine Haltestellenkataster aufbaut.
- **Verbesserte Ausstattung von Haltestellen bei der Kundeninformation:**
Dringlicher Handlungsbedarf besteht derzeit bei der Kundeninformation an Haltestellen. In diesem Zusammenhang begrüßt der ZwV die Planungen der NAH.SH, ein entsprechendes Corporate Design für die NAH.SH-weit einheitliche Ausstattung der Bushaltestellen mit Informationseinrichtungen zu entwickeln, dessen Umsetzung durch eine finanzielle Förderung des Landes/der NAH.SH erheblich erleichtert würde. Folgende Verbesserungen sollen dabei umgesetzt werden:
 - Kennzeichnung der Haltestellen mit dem Namen, den Linien und Linienverläufen,
 - Umstellen der Linien-Fahrpläne auf haltestellenbezogene Fahrpläne und
 - Aushang von Liniennetz- und Umgebungsplänen an zentralen Haltestellen.
- **Aufbau einer dynamischen Kundeninformationen an zentralen ÖPNV-Knoten:**
Dynamische Anzeigen von Abfahrtszeiten bieten den Kunden einen erheblichen Komfortgewinn, da nicht nur die Anzeige von IST-Abfahrtszeiten (unter Berücksichtigung evtl. Verspätungen) möglich ist, sondern auch die Orientierung erleichtert wird (Auffinden des Abfahrtsbereichs). Aufgrund der Investitionskosten sind solche Einrichtungen zunächst nur für zentrale ÖPNV-Knoten vorzusehen, wobei der ZOB und der Bahnhof Itzehoe an erster Stelle für eine Installation stehen. Die Aktivitäten sind mit den Planungen des Landes/der NAH.SH zur Einführung einer „Echtzeit-Fahrplanauskunft“ zu koordinieren.
- **Überprüfung und Verbesserung der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit:**
Insbesondere bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen sind künftig Anforderungen des barrierefreien Zugangs und der subjektiven Sicherheit (u.a. Unterstände, Beleuchtung) zu berücksichtigen. Inwieweit dahingehende Anforderungen erfüllt sind und welche Handlungsbedarfe in Bezug auf den Haltestellen-Bestand bestehen, ist auf Basis eines möglichst landesweit einheitlichen Bewertungsrasters zu prüfen, das in das Haltestellen-Kataster (s.o.) eingebunden wird.

7.6 Tarifgestaltung

Nach der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs ist die grundlegende Tarifoptimierung und Tarifintegration im Kreis Steinburg abgeschlossen und der Handlungsbedarf im Tarifbereich abgebaut. Aktivitäten im Tarifbereich sollen sich künftig verstärkt auf die noch ausstehende Optimierung der Vertriebsstrukturen konzentrieren. Vorrangig zu nennen sind hier:

- Erweiterung des Netzes von Servicestellen zum Vertrieb von Fahrkarten und Informationsangeboten sowie
- Kooperation mit Unternehmen und zentralen Einrichtungen zur Erschließung weiterer ÖPNV-Kundenpotenziale.

Eine historisch gewachsene, systematische Besonderheit stellen die Listenschülerzeitkarten dar, die trotz eines geringeren Nutzens (gelten nur in der Schulzeit) rund 5-8% teurer als Schülerabokarten (gelten ganzjährig) sind. Ein sukzessiver Abbau dieser Preis/Leistungsungerechtigkeit durch Vereinheitlichung auf Schülerabokarten wurde in den Gremien des SH-Tarifs bereits verabredet, die Umsetzung läuft und soll schnellstmöglich abgeschlossen werden.

Derzeit wird vom Land / NAH.SH gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine Weiterentwicklung des SH-Tarifs vorbereitet (SH-Tarif 2.0). Zielsetzung ist dabei die Schaffung eines leistungsfähigeren „Hintergrundsystems“, das Weiterentwicklungen u.a. im Hinblick auf die Entkoppelung von Zeitkarten und Bartarifen, die Einführung von Kombitarifen und die Einführung des E-Ticketings ermöglicht.

Die Option eines kreisweiten HVV-Beitritts hält sich der Aufgabenträger weiter offen. Die dafür notwendigen finanziellen Aufwendungen sind ggf. gegen die Finanzierung von Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes abzuwägen.

7.7 ÖPNV-Marketing

Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es erforderlich, das ÖPNV-Verkehrsangebot so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Neben Maßnahmen zur Senkung der Betriebskosten ist eine möglichst hohe ÖPNV-Akzeptanz anzustreben, die zu einer hohen Auslastung der Fahrzeuge beiträgt. Um die Potenziale für den ÖPNV konsequent auszuschöpfen, ist das ÖPNV-Angebot und hier vor allem besondere Qualitäten offensiv zu vermarkten. Zudem ist ein wichtiges Ziel für den ZwV, die Bekanntheit des ÖPNV-Angebotes flächendeckend und unternehmensübergreifend zu erhöhen und das individuelle Marketing der Verkehrsunternehmen einzubinden. Aufbauend auf den bestehenden Informationsangeboten werden die Schwerpunkte im ÖPNV-Marketing in den kommenden Jahren auf folgenden Aktivitäten liegen:

- **Verstärkte Integration mit dem landesweiten ÖPNV-Marketing der NAH.SH:**
Die Marketingaktivitäten des ZwV sollen stärker mit der landesweiten ÖPNV-Marketing-Dachmarke vernetzt werden, um den ÖPNV noch umfassender und offensiver als ganzheitliches System vermarkten zu können. Dazu gehört auch die Entwicklung und Durchführung gemeinsamer Aktivitäten sowie die Positionierung der landesweiten Dachmarke und die Anwendung des NAH.SH-Designs im kreisbezogenen ÖPNV-Marketing.

- **Weiterentwicklung und Integration der ÖPNV-Informationsangebote:**
Gemeinsam mit der NAH.SH ist ein kreisweites Informationskonzept zu entwickeln. Vor allem Informationen zum ÖPNV-Angebot sollen der Bevölkerung noch transparenter und ansprechender vermittelt werden. Neben der inhaltlichen und gestalterischen Überarbeitung des wiedereinzuführenden Fahrplanbuches steht hier die Weiterentwicklung der räumlichen Informationen (v.a. Liniennetzpläne, Linienverlaufspläne) und der Fahrplanaushänge an Haltestellen („Haltestellenfahrplan“) im Vordergrund. Wichtige Informationsangebote sind sowohl über Printmedien als auch über die elektronischen Medien zu vertreiben (s.u.)
- **Barrierefreie ÖPNV-Informationen:**
Im Rahmen der Weiterentwicklung der ÖPNV-Informationen sind die Anforderungen alter und behinderter Menschen besonders zu berücksichtigen. Dazu zählen in einer ersten Stufe eine ausreichende „Lesbarkeit“ der Informationen insbesondere an Haltestellen und bei den Printprodukten, die Kombination von Anzeigen und Ansagen in den Fahrzeugen sowie die Einrichtung eines barrierefreien Internet-Auftrittes. Für weitergehende Maßnahmen wird eine gemeinsame abgestimmte Vorgehensweise in Kooperation mit den Behindertenbeauftragten des Landes und der Gebietskörperschaften angestrebt.
- **Positionierung der ÖPNV-Informationen in den „elektronischen Medien“:**
Das Internet ist die derzeit aussichtsreichste Plattform für Informationsangebote mit den höchsten Zuwachsraten in der Nutzung. Daher ist auch der ÖPNV in den elektronischen Medien (Internet, Smartphone etc.) strategisch zu positionieren und zu vernetzen. Das landesweite Internetportal „www.nah.sh“ ist hier ebenso von Bedeutung wie die Internet-Auftritte der Gebietskörperschaften und weiterer öffentlicher Institutionen sowie der Verkehrsunternehmen, um dem potenziellen ÖPNV-Kunden ein umfassendes, einheitliches und attraktives Informations- und Kommunikationsangebot bereitzustellen. Bestehende Ansätze sind kontinuierlich weiterzuentwickeln und an die technischen Fortschritte anzupassen. Ein zentrales Informationsangebot stellt dabei die elektronische Fahrplanauskunft dar, für die auf Landesebene derzeit Planungen zur Einführung einer „Echtzeit-Fahrplanauskunft“ laufen und die auch die technischen Grundlagen für eine optimierte Anschlussicherung schafft. Dazu sind aber auch entsprechende Kommunikationseinrichtungen in den Fahrzeugen erforderlich.

Einer besseren, zielgruppen-orientierten Vermarktung bedarf es auch für den SH-Tarif, um die Vorzüge transparent zu machen und den Erwerb des geeigneten Fahrscheins zu erleichtern. Dies liegt zwar in der Zuständigkeit der NAH.SH und der Verkehrsunternehmen, der ZwV wird aber im kreisweiten ÖPNV-Marketing hierzu ebenfalls einen Beitrag leisten.

Fahrplan Kreis Steinburg Bahnen, Busse, AST ab 10. 12. 2017

NAH.SH Der Nahverkehr

Fahrplanbuch

Linienetzpläne

Dithmarscher Platz	
4	Sude (West) - Klinikum - IZET
15	Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist

Haltstellen

Landesweite ÖPNV-Dachmarke "NAH.SH" (Quelle: NAH.SH)

www.nah.sh

Steffen kann
unterwegs schnell nachgucken,
ob sein Zug pünktlich kommt.

Mit der NAH.SH-App.
Kontrolle im App Store und bei Google Play.

NAH.SH Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Kieburg

Mit Bahn und Bus
z. B. von Kiel nach Rendsburg

NAH.SH Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Bild 7-2: Zentrale Bausteine für das künftige ÖPNV-Marketing

7.8 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird zunächst wesentlich beeinflusst durch die Entwicklung der **Strukturdaten** (Einwohner, Demografie, Pendler etc.). Aus den aktuell verfügbaren Prognosen des Landes Schleswig-Holstein und des Kreises Steinburg lässt sich ableiten, dass die **Bevölkerung** in Steinburg in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zurückgehen wird. Die Bevölkerungsentwicklung wird zudem maßgeblich von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung abhängen. Bei der Bevölkerungswanderung dürften am ehesten noch die Verdichtungsräume wie die Region Itzehoe profitieren, während die ohnehin schon dünn besiedelten ländlichen Bereiche weiter Einwohner verlieren. Auch unter dem Aspekt steigender Mobilitätskosten werden die Städte mit guter Versorgungsinfrastruktur begünstigt.

In der **Altersstruktur** wird sich sowohl die im Bundestrend als auch im Landestrend abzeichnende Verschiebung der Alterspyramide in Richtung der älteren Jahrgänge weiter fortsetzen, während bei den jüngeren Jahrgängen negative Trends erkennbar sind. Eine gerade für den regionalen ÖPNV kritische Entwicklung ist der sich abzeichnende **Rückgang der Schülerzahlen** (vgl. hierzu die Darstellungen in den Kapiteln 1.4 und 1.5).

Anders als beispielsweise bei den Hamburger Randkreisen haben sich die **Pendlerverkehre** in Bezug auf den Kreis Steinburg in den letzten Jahren nicht signifikant verändert. Einer leichten Abnahme des aber immer noch hohen Anteils der Binnenpendler steht in den letzten Jahren eine Zunahme der kreisüberschreitenden Pendlerströme gegenüber. Es wird eine weitere Zunahme der kreisüberschreitenden Pendlerströme erwartet, insbesondere in den Kreis Pinneberg und nach Hamburg. Unter Berücksichtigung der aktuellen Gewerbeplannungen und der Entwicklungen im Einzelhandel werden sich die **Berufspendlerströme** tendenziell noch stärker als bisher auf die zentralen Orte konzentrieren, wobei sich zur Zeit in Itzehoe die mit Abstand umfangreichsten freien Gewerbeflächen Steinburgs befinden. Bei den **Einkaufspendlern** wird voraussichtlich eine noch stärkere Fokussierung auf die Kreisstadt Itzehoe und die Oberzentren mit hoher Einkaufsqualität stattfinden.

Die **Motorisierung** ist in den letzten Jahren weiter stetig gestiegen, die jährliche Zuwachsrate gegenüber den 80er und 90er Jahren hat sich nur geringfügig abgeschwächt. Insgesamt ist festzustellen, dass sich der PKW-Besitz über eine immer breitere Bevölkerungsschicht verteilt. Weitere Anstiege in der Motorisierung sind vor allem bei den Frauen und den Senioren zu erwarten, die auch zu den wichtigen Kundengruppen des ÖPNV gehören, während sich bei der Gruppe der männlichen Erwerbstätigen Sättigungstendenzen bemerkbar machen.

Unter Einbeziehung der demografischen, siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Entwicklungsperspektiven ist im Hinblick auf das **Gesamtaufkommen im Personenverkehr** im Kreis Steinburg mit keinen gravierenden Abweichungen vom Status Quo und mit einer noch leicht steigenden Verkehrsleistung zu rechnen. Hingegen wird die Ausrichtung der Verkehrsströme auf die zentralen Orte und insbesondere nach Hamburg weiter zunehmen.

Für den ÖPNV im Kreis Steinburg sind die Perspektiven insbesondere wegen der Entwicklung der Schülerzahlen teilweise kritisch zu sehen und werden den ZwV und die Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellen. Der verstärkte Fokus muss darauf liegen, noch intensiver als bisher Neukunden außerhalb des Schülerverkehrs zu gewinnen und Marktanteile vom PKW-Verkehr zu verlagern. Die mit dem Entwicklungskonzept im RNVP verfolgte Zielrichtung, die Fahrgastrückgänge im Schülerverkehr in Teilen durch Akquisition neuer Kunden insbesondere aus den Marktsegmenten des Berufs- und Einkaufsverkehrs zu kompensieren, trägt der Entwicklung der Rahmenbedingungen bereits Rechnung.

Mit den anhaltend hohen Energiekosten haben sich die Ausgangsbedingungen für eine Stärkung der ÖPNV-Marktposition tendenziell verbessert. Weitere Chancen auf eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung liegen vor allem im SPNV und auf den übergeordneten Buskorridoren, während in dünn besiedelten Gebieten die ebenfalls im RNVP verankerte Einführung alternativer Bedienungsformen künftig verstärkt die Grundversorgung der Bevölkerung übernehmen muss, aber voraussichtlich nicht zu signifikanten Nachfrageveränderungen außerhalb des Schülerverkehrs führen wird.

Auf Basis der Datenlage werden die **Perspektiven für die ÖPNV-Nachfrageentwicklung** wie folgt umrissen:

- Im **SPNV** werden sich die demografischen Veränderungen weniger stark als im Busverkehr auswirken. Nach den Berechnungen im LNVP werden in beiden Prognoseszenarien erkennbare Nachfragezuwächse auf den SPNV-Strecken in Steinburg erwartet. Auf den Bahnstrecken im Kreis Steinburg werden im Szenario „Offensive“ (vgl. Kapitel 6.2) 3 bis 9% mehr Kunden erwartet, im Szenario „plus 50 %“ sogar 11%.
- Entlang der **übergeordneten Buskorridore** („Starke Linien“), die auch die meisten zentralen Orte umfassen, werden sich die Rückgänge der Schülerzahlen nicht so stark auswirken wie in den dünn besiedelten Gebieten. Dies gilt insbesondere für die Kommunen mit relativ hoher Einwohnerdichte im Wesentlichen für Itzehoe, Glückstadt und Kellinghusen. Wird darüber hinaus berücksichtigt, dass sowohl auf den „Starken Linien“ als auch bei den Stadtverkehren die Anteile des Schülerverkehrs unter 80% liegen, sollten sich hier überwiegend nur Fahrgastrückgänge im einstelligen Prozentbereich ergeben. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen und der verbesserten „Ansprache“ der Zielgruppen Berufs- und Einkaufspendler lassen sich auf den „Starken Linien“ sogar Nachfragezuwächse erreichen.
- Auf den überwiegend auf den **Schülerverkehr** ausgerichteten Linien schlagen die Schülerrückgänge dagegen voll durch. Hier muss mit Nachfrageeinbrüchen von teilweise deutlich über 20% gerechnet werden. Beispielsweise durch Anpassungen der Schulzeiten könnte aber der Nachfragerückgang für den ÖPNV durch neue Bündelungsmöglichkeiten unter Umständen abgemildert bzw. wirtschaftliche Synergien erzeugt werden. Aufgrund der bestehenden Interessenkonflikte ist hierzu aber eine intensive Abstimmung von Schulen, Schulträger, Kreis und ZwV erforderlich.
- Für das gesamte Busverkehrssystem im Kreis Steinburg muss bis 2025 insgesamt mit einem Nachfragerückgang in einer Spanne von 5-10% gerechnet werden. Bei einem offensiven Gegensteuern mit gezielter Akquisition von Neukunden aus dem Bereich des Berufs- und Einkaufsverkehr wird bestenfalls eine stabile Nachfrage erwartet.

8. ÖPNV-Management

8.1 Organisation des ÖPNV

Eine effektive ÖPNV-Organisation mit sachgerechter Kompetenzbündelung beim Aufgabenträger und einer vertraglich klar geregelten, sinnvollen, praxisorientierten Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist eine wichtige Säule für einen effizienten ÖPNV.

Interne Organisation des ÖPNV-Aufgabenträgers ZwV

Der ÖPNV-Organisation kommt insbesondere vor dem Hintergrund des rechtlichen Rahmens, der seit der Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel und der daraus resultierenden Konsequenzen für die Finanzierungsstrukturen sowie den Umstrukturierungen in der Schullandschaft eine große Bedeutung zu.

Wie bei der Vorstellung des organisatorischen Rahmens (vgl. Kapitel 1.7) herausgearbeitet wurde, ist der ÖPNV im Kreis Steinburg in Form eines **2-Ebenen-Modells** organisiert, in dem der ZwV die Bestellerfunktion ausübt, während die Verkehrsunternehmen die Erstellerfunktion innehaben. Ebenfalls dargestellt wurde, dass sich diese Organisationsstruktur jedoch nur und ausschließlich auf den Stadtverkehr Itzehoe/Glückstadt (Vineta Steinburg) und damit auf etwa 50% des Steinburger ÖPNV bezieht – der Rest unterliegt anderen Organisationsformen. So basiert der kreisinterne Schüler-ÖPNV mehrheitlich auf historisch gewachsenen Pauschalverträgen zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen, während der Kreisgrenzen überschreitende Schüler-ÖPNV in der Zuständigkeit des Kreises liegt, wobei auch diese und damit alle Verkehre seit Kommunalisierung der ÖPNV Landesmittel (2007) maßgeblich auch vom ZwV mitfinanziert werden. Damit liegt ein Kompetenzsplitting zwischen ZwV, Kreis und Schulträgern in Form paralleler Strukturen vor, in dem der ZwV de facto nicht die zentrale Kompetenz zur Bestellung, Finanzierung und somit Steuerung des gesamten ÖPNV hat, die ihm de jure zukommt; zudem findet eine vollständige Inwertsetzung der zur Erfüllung des genannten Zweckes gezielt geschaffenen Organisationseinheit ZwV insofern derzeit nicht statt. Außerdem sind folgende **rechtliche Aspekte** zu bedenken:

- Die europäische ÖPNV-Verordnung 1370/2007 kennt nur eine zuständige Behörde zur Regelung von ÖPNV, in Steinburg sind es derzeit aber drei, wenn man die diversen Schulträger vereinfachend als „einen Behördentypus“ betrachtet.
- Analog verhält es sich mit dem Bundesrecht, welches über das PBefG den sogenannten ÖPNV-Aufgabenträger definiert und diesem die entsprechenden Zuständigkeiten zuweist.
- Das Bundesrecht wird im schleswig-holsteinischen Landesrecht (ÖPNVG) dahingehend konkretisiert, als dass dort die Kreise, kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände zu ÖPNV-Aufgabenträgern bestimmt werden, denen allein die Zuständigkeit für die Vereinbarung von ÖPNV-Leistungen zukommt.
- Schulträger sind gemäß SchulG zwar Träger der Schülerbeförderung, wobei der ÖPNV Vorrang genießt. Dies entspricht insofern der Realität, als dass die Schülerbeförderung i.d.R. im ÖPNV abgewickelt wird, also Bestandteil desselben ist; überdies haben die Kreise 2/3 der als notwendig anerkannten Schülerbeförderungskosten zu tragen.

Die im Status quo vorliegenden **Überschneidungen von ÖPNVG und SchulG** sowie die gleichzeitig im ÖPNV agierenden Akteure führen somit zu parallelen Organisations- und Finanzierungsstrukturen ohne zentrales Management, denen es daher zwangsläufig an Eindeutigkeit, Transparenz, Koordination sowie Effizienz mangelt. Die Position des ZwV in diesem Kompetenzgeflecht ist unterrepräsentiert, obwohl dem ZwV die gesetzliche Hauptrolle zukommt und er außerdem die finanzielle Hauptlast trägt. Diese Situation ist weder strukturell optimal, noch transparent oder rechtskonform.

Daher soll folgende **Neuordnung der Organisationsstruktur** umgesetzt werden, die die Zuständigkeiten und Abläufe in der ÖPNV-Gestaltung optimiert:

- Tatsächliche Konzentration sämtlicher ÖPNV-Kompetenzen beim ZwV, so dass sämtlicher ÖPNV vom ZwV bestellt und finanziert wird. Verkehrsunternehmen haben künftig nur noch den ZwV als Vertragspartner.
- Aufhebung der Pauschalverträge zwischen örtlichen Schulträgern und Verkehrsunternehmen bei gleichzeitigem Abschluss neuer Verträge zwischen örtlichen Schulträgern und ZwV, auf deren Basis die Schulträger ihren schulspezifischen ÖPNV beim ZwV bestellen, der diesen wiederum bei den Verkehrsunternehmen bestellt; diese Verträge gewährleisten unverändert den Schulträgereinfluss auf die Verkehrsangebote und regeln die Zahlung des über die Fahrkartenerlöse hinausgehend erforderlichen Finanzierungsbeitrags (Schulträgerdrittel) an den ZwV. Der Kreis als Schulträger unterhält keine derartigen Pauschalverträge und ist hier insofern nicht betroffen.
- Zuordnung des 2/3-Kreisanteils des über die Fahrkartenerlöse hinausgehend erforderlichen Finanzierungsbeitrags der o.g. aufzuhebenden Pauschalverträge vom Kreis zum ZwV. Dieser Strom kann entweder auf direktem Wege (Empfehlung des Gutachters), oder weiterhin über die örtlichen Schulträger an den ZwV fließen. Dies ist im Rahmen der Umsetzung festzulegen.
- Schulträger kaufen Fahrkarten für die in ihrer Zuständigkeit liegenden Schüler weiterhin selbst, der Kreis erstattet weiterhin 2/3 dieser Aufwendungen.

Im Ergebnis entsteht eine **vollständig rechtskonforme Organisationsstruktur**, die es dem ZwV ermöglicht, den kreisweiten ÖPNV zentral und aus einer Hand zu managen. Die Konzentration von Kompetenzen und des Finanzstroms beim ZwV ist logisch, sach- und systemgerecht. Die Strukturen sind transparent und nachvollziehbar, Reibungs- und Effizienzverluste durch nicht oder suboptimal koordinierte Parallelstrukturen sind ausgeschlossen, die **Zuständigkeit der Schulträger** bleibt unverändert erhalten. Damit würde der ZwV zudem entsprechend seines satzungsgemäßen Profils vollständig inwertgesetzt und fungierte dann kreisweit so, wie für das Teilnetz Itzehoe/Glückstadt bereits seit 1988, nämlich als zentrale Organisationseinheit mit der Verantwortung für Vergabe, Bestellung, Finanzierung, Planung und Koordinierung des kreisweiten ÖPNV-Angebots.

Im Rahmen der Organisationsanpassung sind noch bestehende freigestellte Schülerverkehre zu identifizieren, nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren sowie in die organisatorische Neuordnung einzubinden.

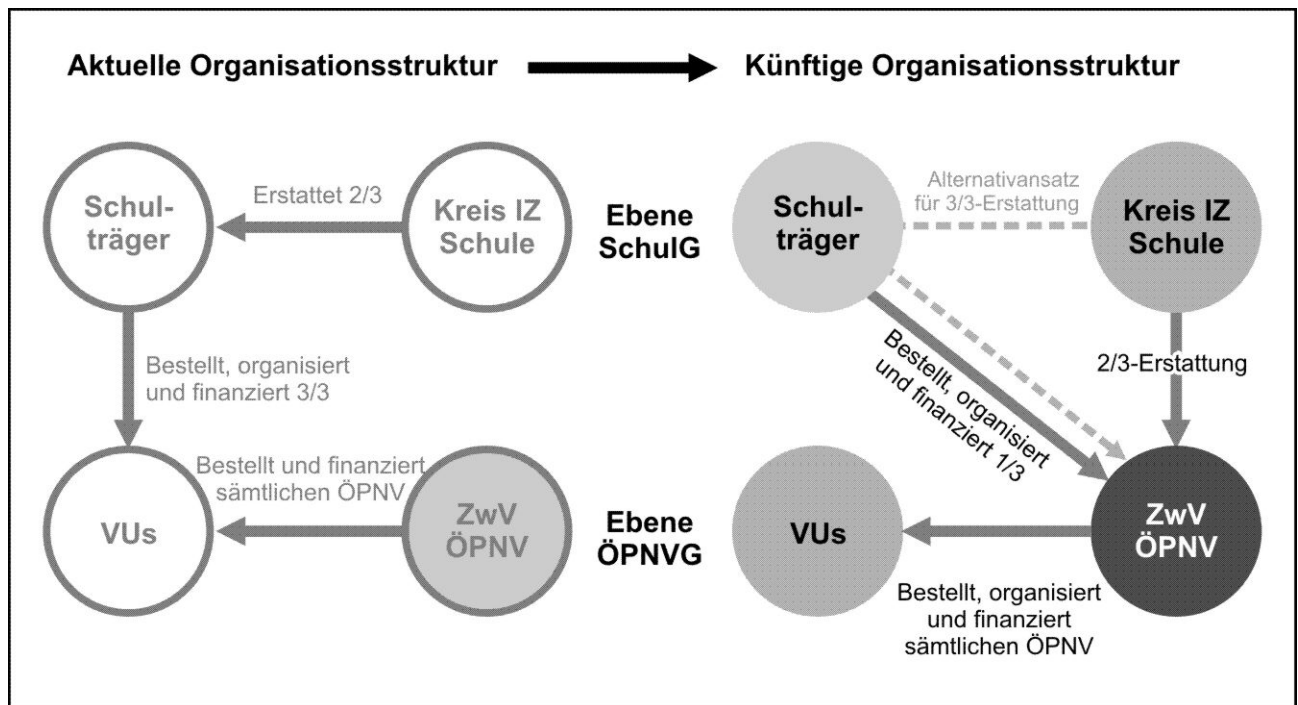


Bild 8-1: Neuordnung der Organisationsstruktur im Kreis Steinburg

Um den darüber hinaus für die ÖPNV-Organisation notwendigen Ressourcenbedarf möglichst gering zu halten, wird der ZwV bei sporadisch oder in längeren Zeitintervallen anfallenden Arbeiten teilweise auch weiterhin externe Unterstützung in Anspruch nehmen. Damit sichert sich der ZwV auch ein an die jeweilige Aufgabenstellung angepasstes, fachlich kompetentes Know-How. Zu den Aufgaben, bei denen eine **externe Unterstützung** zweckmäßig ist, gehören insbesondere

- die Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans RNVP,
- die Begleitung von Verfahren zur Vergabe von ÖPNV-Leistungen,
- umfangreiche Einzelprojekte (z.B. Marktforschung, Haltestellenmanagement etc.).

Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen sollen auch künftig alle Aufgaben übernehmen, die zur Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes erforderlich sind sowie unmittelbar die Zufriedenheit und Nutzungsakzeptanz der Fahrgäste beeinflussen. Dazu gehören neben der Betriebsplanung und -durchführung auch die Detailplanung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der definierten strategischen Vorgaben und Standards, die Umsetzung von Serviceangeboten und der Kundeninformation sowie die Durchführung von Nachfragerhebungen innerhalb des vom AT definierten Rahmens. Die Verkehrsunternehmen werden damit aktiv in die Gestaltung des ÖPNV-Systems einbezogen.

Aufgaben mit besonderem Abstimmungsbedarf

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes und Chancen für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems werden maßgeblich geprägt durch eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Nur wenn die Hauptakteure im ÖPNV konsequent und gemeinsam die vereinbarten Ziele verfolgen, lassen sich die vorhandenen Potenziale ausschöpfen und die ÖPNV-Akzeptanz nachhaltig erhöhen. Daher erfordern folgende Aufgaben unabhängig von der Zuständigkeit im Organisationsmodell eine besonders **intensive Abstimmung und Zusammenarbeit**:

- die Planung des ÖPNV-Angebotes und Umsetzung der im RNVP vorgesehenen Maßnahmen,
- die Erstellung des RNVPs,
- die Durchführung des ÖPNV-Qualitäts-Managements inklusive der Ermittlung von Kennzahlen sowie
- die laufende Überprüfung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketings.

Verbundorganisation: NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH

Zielsetzung des LNVP ist es, zur Intensivierung der Zusammenarbeit einen (Verkehrs)Verbund der Aufgabenträger zu gründen. Die Umsetzung dieses Ziels ist 2014 erfolgt. Das Konzept, die LVS GmbH in eine Verbundorganisation der Aufgabenträger mit dem Namen Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) umzufirmieren, dabei inhaltlich weiterzuentwickeln, mit verkehrsverbundspezifischen Aufgaben zusätzlich auszustatten und so Fertigungstiefe, Integrationsniveau, Kundenorientierung und Attraktivität zu steigern, wurde realisiert. Das Finanzierungskonzept sieht vor, dass die 11 ÖPNV-Aufgabenträger (außerhalb des HVV) vom Land jährlich T€ 50 erhalten, die zweckgebunden und verbindlich an die nah.sh abzuführen sind (geregelt in der ÖPNVFinV). Die Beteiligung an der NAH.SH verhält sich für den ZwV insofern aufwandsneutral.

Der ZwV begrüßt diesen die Aufgabenträger stärkenden Ansatz, denn damit ist er Gesellschafter einer Organisation, die ihn bei der Erfüllung seiner ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wirksam unterstützen kann.

8.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Gründe für die Linienbündelung

Der ZwV als ÖPNV-AT hat nach einschlägigen Gesetzen die **Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung** der Bevölkerung zu gewährleisten. Er hat sich vorrangig für das Wohl der Allgemeinheit einzusetzen. Dies bedeutet in Bezug auf den ÖPNV sowohl die Bereitstellung eines Verkehrsangebotes, das nach §1 ÖPNVG eine attraktive und umweltverträgliche **Alternative zum motorisierten Individualverkehr** darstellen soll, als auch ein angemessener Einsatz öffentlicher Mittel. Die Fahrgäste sind ebenso wie die Allgemeinheit zudem daran interessiert, über ein integriertes, leistungsfähiges und möglichst kostengünstiges Nahverkehrsangebot verfügen zu können.

Diese Interessen werden am besten berücksichtigt, indem verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Buslinien möglichst aus einer Hand verantwortet bzw. bedient werden. In der Praxis haben auch die Verkehrsunternehmen ein Interesse daran, Linien betrieblich und wirtschaftlich miteinander zu verbinden, um Synergien zu erzielen und die wirtschaftliche Effizienz zu verbessern. Der AT hat demnach ein übergeordnetes Interesse an einer verkehrlich **integrierten und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung**, die durch die Linienbündelung am besten zu erfüllen ist.

Demgegenüber ist die Bedienung verkehrlich und wirtschaftlich verflochtener Linien durch verschiedene, eigenständig operierende Betreiber als nachteilig zu bewerten, da in diesem Fall sowohl die verkehrliche Integration, als auch die betriebliche Optimierung erschwert werden können. Die öffentlichen Interessen würden insbesondere dann beeinträchtigt, wenn es zu einem Rückzug von Betreibern auf ertragsstarke Linien käme und damit nicht nur die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung beeinträchtigt, sondern auch die finanzielle Belastung für den öffentlichen Haushalt steigen würde.

Die im PBefG verankerte Möglichkeit, **Genehmigungen für Linienbündel** (mehrere Linien gebündelt) zu erteilen, ist eine sinnvolle Lösung, den Zielsetzungen des ÖPNV-Gesetzes Rechnung zu tragen. Mit der Linienbündelung soll ein Ausgleich zwischen „guten und schlechten Risiken“ gesichert und damit die ÖPNV-Produktion zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewährleistet werden. Der Aufgabenträger ist per Gesetz für die Festlegung und damit auch Planung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung zuständig, die er im **Nahverkehrsplan** dokumentiert. Die Genehmigungsbehörde hat den Nahverkehrsplan beim Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Es ist damit im Sinne der Gesetzgebung, dass der **Aufgabenträger als Planungsinstanz** für eine integrierte Verkehrsbedienung, die letztlich auch die wirtschaftlichen Lasten zu tragen hat, die Linienbündelung vorbereitet.

Wenn für das Busliniennetz kein Konzept für eine Linienbündelung vorliegt, ist es möglich, dass Verkehrsunternehmen für einzelne lukrative Linien eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen und diese Linien aus dem Gesamtnetz „herauslösen“. Der damit blockierte Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien steht den **Interessen der Allgemeinheit** entgegen. Gleichzeitig erfüllt sie die Anforderungen einer mittelstandsfreundlichen Lösung und dient damit auch den Interessen der Marktteilnehmer.

Damit stellt die Linienbündelung letztlich das einzig tragfähige Konzept dar, ein integriertes und zugleich wirtschaftliches ÖPNV-Angebot im gemeinsamen Interesse der Allgemeinheit, des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen langfristig zu sichern.

Grundsätze für die Linienbündelung

Die Bildung der Linienbündel erfolgt für den Kreis Steinburg unter Abwägung der räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenhänge im Busnetz. Im Einzelnen liegen der Linienbündelung folgende Kriterien zugrunde:

(1) Verkehrsfunktion und verkehrliche Verflechtungen

Aufbauend auf den Verkehrsbeziehungen wird bei der Linienbündelung darauf Wert gelegt, dass die einzelnen Linienbündel eine raumstrukturell und verkehrlich sinnvolle Einheit ergeben. Neben den bestehenden ÖPNV-Nachfrageverflechtungen, die sich überwiegend am Schülerverkehr orientieren, sind auch Verflechtungen im Gesamtverkehr einbezogen, die auf Grundlage des Anforderungsprofils für die künftige ÖPNV-Gestaltung (Bedienungsstandards) stärker in der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden sollen. Dies gilt insbesondere für den Berufs- und Einkaufsverkehr. Neben den Verkehrsverflechtungen sind in der Linienbündelung auch die Hauptverknüpfungsknoten im Kreisgebiet berücksichtigt, so dass hier eine sinnvolle Verknüpfung der Linien stattfinden kann.

(2) Integration der Bedienung

Eine Bedienung aus „einer Hand“ bringt für den Fahrgast und den AT diverse Vorteile. Insbesondere erleichtert es die Vermarktung des ÖPNV („eine Vermarktungsphilosophie“) und reduziert den Abstimmungsaufwand. Dieses Kriterium steht allerdings nicht an erster Priorität, da auch bei mehreren Betreibern über die gesetzten Rahmenstandards und die Nebenbestimmungen bei der Genehmigungserteilung eine integrierte Bedienung durchaus möglich ist.

(3) Betriebliche Optimierung und wirtschaftliche Verflechtungen

Um die wirtschaftliche ÖPNV-Leistungsproduktion zu sichern, werden Randbedingungen, die eine betriebliche Optimierung fördern, in der Linienbündelung berücksichtigt. Dazu gehören auch wirtschaftliche Verflechtungen von Haupt- und Zubringerlinien im Zuschnitt der Linienbündel.

(4) Wettbewerbsförderung, Mittelstandsförderung

Um mittelständischen Verkehrsunternehmen eine reelle Chance im Wettbewerb einzuräumen, wird das Liniennetz in mehrere Linienbündel unterteilt. Die vielfältige Struktur im ÖPNV-Verkehrsmarkt und mittelständische Unternehmen werden so gesichert und gefördert. Die Linienbündel sind aber auch so angelegt, dass ein geordneter Wettbewerb stattfinden kann, d.h. auch für größere Unternehmen ein Anreiz für eine Wettbewerbsbeteiligung besteht. Ohnehin hat sich die Problematik der Wettbewerbsfähigkeit „kleiner Unternehmen“ auch in Steinburg durch die Zusammenführung bzw. Fusionierung von Unternehmen in den vergangenen Jahren abgeschwächt.

Teilnetzbildung für den Kreis Steinburg

Aufbauend auf den vorgenannten Anforderungen wurde eine Linienbündelung im Kreis Steinburg erarbeitet, die außerdem die Gelegenheit nutzt, den Zuschnitt des einzigen, bislang im Wettbewerb vergebenen Teilnetzes Itzehoe/Glückstadt zu optimieren, in dem historisch gewachsene Zuordnungen nach verkehrswirtschaftlichen Kriterien überarbeitet werden. Um darüber hinaus einen ausgewogenen Mix aus starken und schwachen Linien zu erreichen, war das Konzept der „starken Linien“ insofern ein wichtiges Kriterium der Teilnetzbildung, als dass jedes Teilnetz (außer Stadtverkehr Itzehoe) um eine „starke Linie“ als Rückgrat herum entwickelt wurde.

Für Steinburg werden folgende **Teilnetze** (vgl. auch Abbildung auf der nächsten Seite) definiert, die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Anhang 4 zusammengestellt:

- Teilnetz Mitte „Itzehoe“,
- Teilnetz Nord „Schenefeld“,
- Teilnetz Ost „Kellinghusen“,
- Teilnetz West „Wilstermarsch“,
- Teilnetz Süd „Glückstadt/Horst“.

Gebietsübergreifende Linien, die über einzelne Teilnetze hinausgehen, werden i.d.R. demjenigen Netz zugeordnet, in dem der längste Streckenabschnitt liegt.

Kreisübergreifende Linien

Eine besondere Problematik liegt bei den kreisübergreifenden Linien vor, die sich in der Zuständigkeit mehrerer ATs befinden: Alle möglichen ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen fußen hier auf der gesetzlichen Grundregel, dass jeder Aufgabenträger für den ÖPNV auf seinem Territorium verantwortlich ist und daher grenzüberschreitende Maßnahmen nur im Einvernehmen aller Betroffenen möglich sind; lediglich bei Maßnahmen, die sich auf das Territorium nur eines Aufgabenträgers beschränken, kann ebendieser alleinverantwortlich handeln. Dies gilt umso mehr, als dass spätestens die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel in 2007 den strukturellen öffentlichen ÖPNV-Finanzierungsbedarf eindeutig und zweifelsfrei klargestellt hat.

Dennoch ist es im Interesse aller Aufgabenträger, dass die Chancen zur Erschließung weiterer Kundenpotenziale für den ÖPNV konsequent genutzt werden, um vor allem die zentralen Orte vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Da die Gestaltung des Verkehrsangebotes und der Vernetzung / Integration die Verkehrsmittelwahl am nachhaltigsten beeinflussen, sind hier die vorrangigen koordinierenden Aktivitäten anzusetzen und eine intensive Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern vorzunehmen.

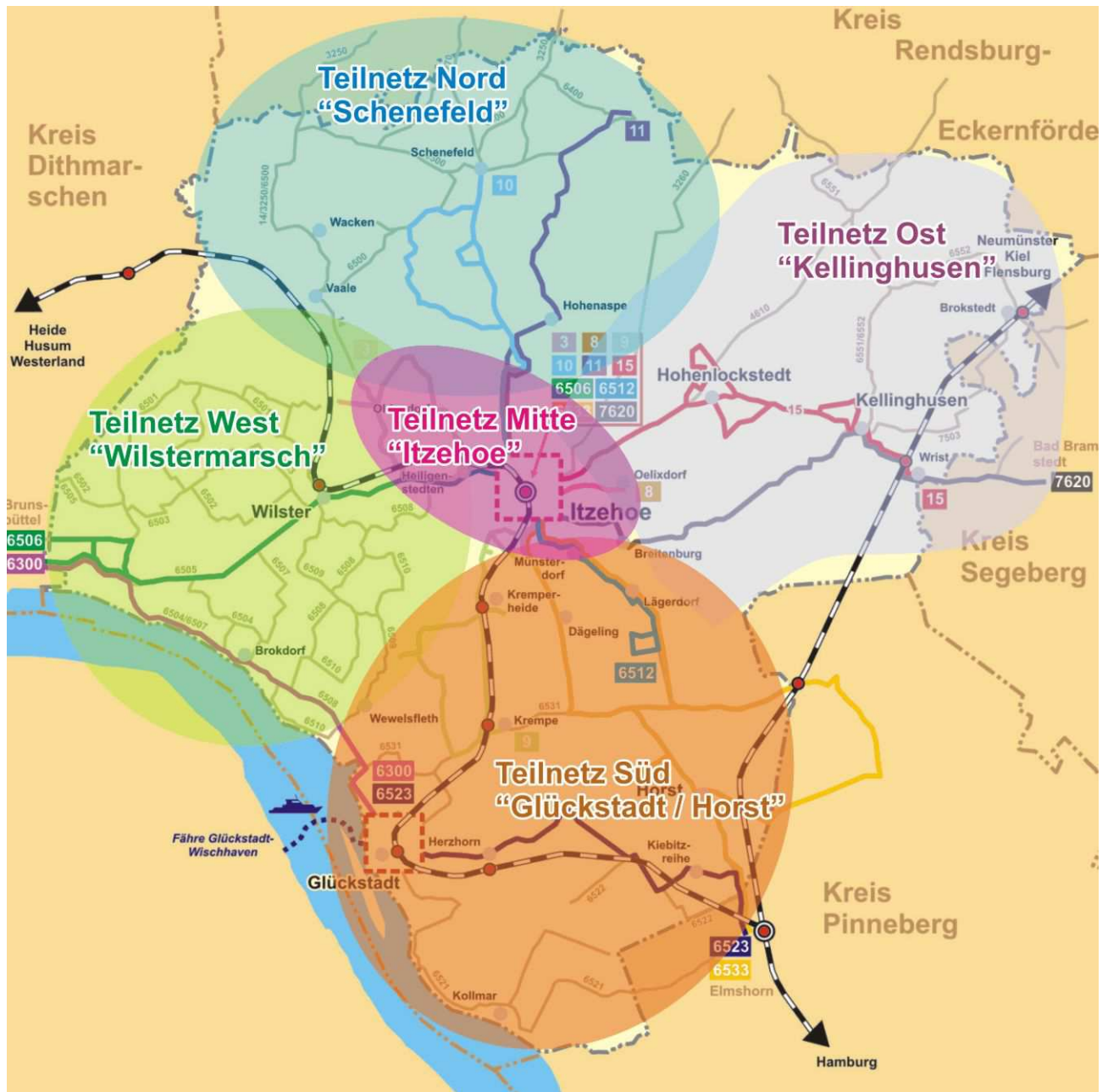


Bild 8-2: Grobe räumliche Abgrenzung der Teilnetze für den Kreis Steinburg

Zeitliche Gestaltung der Vergabeverfahren und Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten

Die Laufzeit der Liniengenehmigungen bemisst sich nach den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Interesse der Verkehrsunternehmen, Investitionen in Betriebsmittel zu amortisieren. Bei der Strukturierung und Genehmigung von Linienbündeln ist eine **einheitliche Laufzeit der Genehmigungen** innerhalb der Linienbündel und eine Staffelung der Laufzeiten zwischen den Linienbündeln anzustreben, damit eine zeitlich und räumlich gestaffelte Neuvergabe der Teilnetze möglich ist. Bei der Bestimmung der u.g. Harmonisierungszeitpunkte wird von der längsten Konzessionslaufzeit im jeweiligen Teilnetz ausgegangen. Diese Vorgehensweise steht auch im öffentlichen Interesse, um einen effizienten Ressourceneinsatz beim AT zu ermöglichen. Die harmonisierten Konzessionslaufzeiten der einzelnen Linien sind Anhang 4 zu entnehmen.

Aus den genannten Randbedingungen ergibt sich folgende **Zeitschiene für die Vergabe der Teilnetze**, innerhalb derer bis zur Harmonisierung keine Genehmigungen zu erteilen sind, deren Laufzeiten die angegebenen Harmonisierungszeitpunkte überschreiten. Anschließend sind die Genehmigungen der Teilnetze nur noch gebündelt und harmonisiert zu erteilen. Als Zeitpunkt für die Betriebsaufnahme nach Neuvergabe der Teilnetze ist jeweils der 01.01. des jeweiligen Jahres vorgesehen, abweichend davon ist für die Neuvergabe des Teilnetzes Süd der Fahrplanwechsel am 13.12.2020 vorgesehen.

Teilnetz	Laufzeit									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mitte "Itzehoe"										
Nord "Schenefeld"										
Ost "Kellinghusen"										
West "Wilstermarsch"										
Süd "Glückstadt/Horst"										



 Vorbereitung Neuvergabe & Laufzeit bisheriger Vertrag
  Laufzeit neuer Vertrag

Bild 8-3: Vergabe der Teilnetze im Kreis Steinburg ab 2016

Der historisch gewachsene Zuschnitt des Teilnetzes Mitte wurde aus Gründen der Optimierung des verkehrlich-betrieblich Netzzusammenhangs dahingehend verändert, dass die Linie 11 ab 2018 in das neue Teilnetz Nord umgruppiert wird.

Das **Teillos Glückstadt**, welches derzeit zum Teilnetz Itzehoe/Glückstadt gehört, wird aus Gründen der Optimierung des verkehrlich-betrieblich Netzzusammenhangs ins neue Teilnetz Süd umgruppiert. Da dieses aber erst für 2021 zur Neuvergabe vorgesehen ist, wurde das Teillos Glückstadt zur Überbrückung in 2014 – abweichend für 7 Jahre bis 2020 - ein weiteres Mal zusammen mit dem Stadtverkehr Itzehoe wettbewerblich vergeben, um anschließend in 2021 erstmals als komplettes **Teilnetz Süd** neu vergeben zu werden.

Um die Zeit bis zum Neuvergabezeitpunkt des Teilnetzes Süd (ohne Teillos Glückstadt) sachgerecht zu überbrücken, wurde der Ansatz des Kreises Pinneberg aufgegriffen. So hat der Kreis Pinneberg für die auf seinem Territorium liegenden Abschnitte der Linien dieses Teilnetzes (6521, 6522, 6523, 6533, 6534, 6535) einen Verkehrsvertrag auf Basis eines wettbewerbsorientierten Marktpreisgutachtens abgeschlossen. Auf Grund der Tatsache, dass alle betroffenen Buslinien auch auf dem Territorium des Kreises Steinburg verkehren, bestand die naheliegende Lösung darin, auch für die Steinburger Leistungsanteile auf Basis eines

eigenen Marktpreisgutachtens eine vertragliche Regelung mit dem Betreiber zu vereinbaren, womit auch eine koordiniert-abgestimmte Regelung dieser Linien mit dem Nachbarkreis gewährleistet ist.

Veränderungen im Liniennetz

Linien, die zwischenzeitlich neu eingerichtet werden, sind zunächst demjenigen Teilnetz zuzuordnen, in das sie im Hinblick auf die verkehrliche Integration am sinnvollsten einzubinden sind. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann dem jeweiligen Teilnetz anzupassen. Bestehen keine verkehrlichen Verflechtungen und Verknüpfungen mit bestehenden Teilnetzen bzw. Linienbündeln, so ist das Teilnetz maßgebend, in dem der größte Anteil der Betriebsleistung (Fahrplankilometer) erbracht wird. Eine Herauslösung von Linien aus den Teilnetzen oder eine Neueinrichtung von Linien ohne Integration in ein Teilnetz ist nicht möglich.

Verträge

Die Bestellung und Finanzierung des kreisweiten ÖPNV ist in folgenden Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträgen zwischen ZwV und Verkehrsunternehmen geregelt:

- Teilnetz Mitte Itzehoe und Stadtverkehr Glückstadt, Auftragnehmer Vineta Steinburg GmbH, Bruttovertrag.
- Teilnetz Süd Glückstadt/Horst, Auftragnehmer Autokraft GmbH, Lampe Reisen GmbH & Co. KG, Bruttovertrag, Nettovertrag.
- Teilnetz West Wilstermarsch, Auftragnehmer Autokraft GmbH, Nettovertrag.
- Teilnetz Nord Schenefeld, Auftragnehmer Autokraft GmbH, Holsten Express GmbH, Rathje Reisen GmbH, Nettoverträge.
- Teilnetz Ost Kellinghusen, Auftragnehmer Autokraft GmbH, die linie GmbH, Holsten Express GmbH, Nettoverträge.
- Steinburger Teil des Teilnetzes SE6 Region Bad Bramstedt, Auftragnehmer die linie GmbH, Bruttovertrag.
- Steinburger Teil des Teilnetzes Süd Kreis RD, Auftragnehmer Autokraft GmbH, Nettovertrag.

8.3 Qualitäts-Management

Ein Kennzahlen-gestütztes Qualitäts- und Effizienz-Monitoring ist für Aufgabenträger wie für Verkehrsunternehmen ein zentrales Instrument, um eine an den Ressourcen und den Marktbedingungen ausgerichtete ÖPNV-Gestaltung vornehmen zu können und den rechtlichen Anforderungen an eine transparente Finanzierung des ÖPNV-Angebotes zu genügen.

Ein **systematisiertes Qualitäts-Management** ist aber auch ohne Bonus-Malus-Regelungen ein wichtiges Instrument, die „Marktnähe“ und Wirtschaftlichkeit eines ÖPNV-Angebotes zu überprüfen und eine markt-konforme ÖPNV-Gestaltung vornehmen zu können.

Neben der Analyse der Kosten- und Erlösstrukturen gilt ein besonderes Augenmerk der Ermittlung von Aussagen zum Verkehrsverhalten und zur Kundenzufriedenheit durch **Fahrgasterhebungen und Marktfor-schungen**, die auch Aussagen über Kundenstrukturen und Kundenpotenziale ermöglichen.

Aus den Erfahrungen mit dem Qualitäts-Management entstand die umseitige Anforderungsliste mit den **Bestandteilen des Qualitäts-Monitorings** und den zugehörigen Erhebungsverfahren. Diese bilden die Basis für das Qualitäts-Management und sollen auch zukünftig in allen Verkehrsverträgen festgeschrieben werden. Neben der Auswertung für interne Zwecke sollen auf Grundlage der erhobenen Daten **ÖPNV-Berichte** zur Situation und Entwicklung des ÖPNV in Steinburg im 2-jährigen Turnus erstellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Eine wesentliche Voraussetzung für ein effizientes und fundiertes Qualitäts-Management ist die Ermittlung und Bereitstellung ausreichend qualifizierter Daten insbesondere zur ÖPNV-Nachfrage und zu betrieblichen Kenngrößen. Hierzu wird vom ZvW in Koordination mit den Verkehrsunternehmen ein verbindlicher Rahmen einschließlich Erhebungsumfang und Erhebungsverfahren festgelegt.

Qualitätskriterium (was wird erhoben ?)	Controllingverfahren (wie wird erhoben ?)	Frequenz (wie oft wird erhoben ?)	Zuständigkeit (wer erhebt ?)
Betriebliche Basisdaten	Auswertung Betriebsstatistik	jährlich	Verkehrsunternehmen
Fahrscheinnutzung	Verkaufsstatistik	jährlich	Verkehrsunternehmen
Fahrgastzahlen (Schülerverkehr und sonstige)	Verkaufsstatistik und Fahrgastzählung	2 mal pro Jahr (1x Schultag, 1x Ferientag)	Verkehrsunternehmen
Verkehrsverhalten, Kundenbewertung auf ausgewählten Linien	Marktforschung und Fahrgastbefragung	alle 2-3 Jahre	AT / Verkehrsunternehmen
Bedienungsqualität, Service und Marketing, Sicherheit und Sauberkeit	Marktforschung und Fahrgastbefragung	alle 2-3 Jahre	AT / Verkehrsunternehmen
Bedienungsqualität, Service und Marketing, Sicherheit und Sauberkeit	Beschwerdemanagement	jährliche Synopse	Verkehrsunternehmen
Barrierefreie Haltestellen-Gestaltung	Untersuchung im Rahmen Haltestellen-Management und Ausbauprogramm	kontinuierlich	AT / Kommunen
Fahrzeugdaten (Alter, Antriebstechnik, Ausstattung und Barrierefreiheit)	Fahrzeugpapiere	jährlich	Verkehrsunternehmen
Personalschulung	Schulungsnachweis	jährlich	Verkehrsunternehmen
Allgemeines Verhalten u. Freundlichkeit Personal	Qualitätstest	sporadisch	AT

Bild 8-4: Bausteine für das Qualitäts-Management im Kreis Steinburg

8.4. Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV-Systems

Aufgrund fehlender Analysen, Datengrundlagen und v.a. Zuständigkeiten (Baulastträgerschaft – s.u.) ist im Bereich der **Bushaltestellen** eine verbindliche Umsetzungsplanung bzw. Definition begründeter Ausnahmen der o.g. Maßnahmen zur Zeit noch nicht im rechtlich anzustrebenden Maße möglich. Die hierfür notwendigen Grundlagen (u.a. Haltestellenkataster, Haltestellen-Ausbauprogramm vgl. Kap. 6.5) werden während der Laufzeit dieses RNVP in Abstimmung mit den Landes- und Kreis-Behindertenbeauftragten und ggf. weiteren Interessengruppen erarbeitet; dabei wird nicht zuletzt aus Effizienzgründen und der landesweit identischen Aufgabenstellung eine NAH.SH-weite Lösung unter der Federführung der NAH.SH favorisiert. Barrierefreie Haltestellen sollen zudem perspektivisch in den Fahrplänen und ggf. gesonderten Publikationen für mobilitätseingeschränkte Menschen ausgewiesen werden.

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können **Ausnahmen** vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen:

- Haltestellen in Bereichen schwieriger räumlicher Verhältnisse,
- Haltestellen mit einer geringer Nutzungsintensität,
- Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu einer barrierefreien Haltestelle,
- Haltestellen, deren Bestand nicht gesichert ist.

Dem ZwV stehen mit den Kommunalisierungsmitteln Gelder zur Verfügung, mit denen der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit bis zu 75% gefördert werden kann. Allerdings kann der ZwV hier nicht unmittelbare selbst aktiv werden, da Bushaltestellen i.d.R. in der Baulastträgerschaft der kreisangehörigen Kommunen liegen, die dazu aktiv werden und die Förderung des barrierefreien Haltestellenausbaus beantragen müssen. Darüber hinaus können auch besonders verkehrswichtige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. ZOB-Anlagen, B+R-Anlagen) nach dem GVFG-SH mit bis zu 75% vom Land gefördert werden.

Im **Busbereich** ergibt sich für den Kreis Steinburg derzeit eine **Niederflurbusquote** von 65%, wobei dies für einen überwiegend ländlich strukturierten Kreis bereits einen guten Wert darstellt. Zielsetzung ist aber eine sukzessive Erhöhung dieses Anteils. Zudem sollen im Rahmen der Fahrgastinformation die Fahrten mit Niederflurbussen entsprechend publiziert und im Fahrplan ausgewiesen werden. Der ZwV berücksichtigt bei der Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV, dass durch den erheblichen Ressourcenaufwand eine Prioritätensetzung und eine Ausnahmedefinition erforderlich sind. Damit wird der im PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen. Die Prioritätensetzung bzw. Ausnahmedefinition erfolgt nach Maßgabe der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten aller zuständigen Akteure.

Für die Umsetzung der ÖPNV-Barrierefreiheit im Kreis Steinburg wird folgende **Verfahrensweise** festgelegt:

- Einsatz barrierefreier Busse im gesamten Linienverkehr (gilt für alle Neuvergaben von Teilnetzen bzw. Neuanschaffungen von Bussen),
- Aufbau eines Haltestellenkatasters und Erstellen eines Haltestellenausbauprogramms,
- barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Grundnetz und bei den Stadtverkehren (einschließlich Verknüpfungspunkte),
- barrierefreie Gestaltung der sonstigen ÖPNV-Verknüpfungspunkte,
- barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Regionalen Ergänzungsnetz.

8.5 Finanzierung, Finanzierungsrahmen

Struktur, Volumen und Randbedingungen

Die Notwendigkeit zur öffentlichen Finanzierung des ÖPNV ergibt sich aus der Tatsache, dass ein attraktives, flächendeckendes, gleichwertiges und ausreichendes ÖPNV-Angebot unter Wahrung eines angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnisses allein durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX. nicht kostendeckend zu finanzieren ist („strukturelles Defizit“). Die Faustregel, dass die Finanzierungsanteile sich etwa 50/50 auf Fahrgelderlöse und öffentliche Finanzierungsbeiträge aufteilen, gilt grundsätzlich auch in Steinburg, wobei die Tariferlöse hier leicht überwiegen. Die **Finanzierung des Steinburger ÖPNV** ist derzeit ausgesprochen heterogen strukturiert (vgl. Kapitel 1.7). So wird lediglich die Bestellung und Finanzierung des ÖPNV im Teilnetz Itzehoe/Glückstadt durch einen im Wettbewerb vergebenen, den gültigen technisch-rechtlichen Anforderungen genügenden Verkehrsvertrag transparent geregelt. Zwar wurden für die übrigen ÖPNV-Leistungen in der Laufzeit des letzten RNVP ähnliche Verträge abgeschlossen, jedoch existieren die bereits erwähnten Schulträgerpauschalverträge parallel noch weiter. Die diesbezüglichen Handlungsbedarfe wurden in den vorangegangenen Kapiteln bereits beschrieben.

Wesentliche **Neuerung in diesem Bereich der ÖPNV-Finanzierung** ist die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel seit 2007. Deren Kern ist die Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in den Händen der regionalen ATs. Dabei werden alle Mittel, die bisher getrennt an ATs, VUs, bzw. Gemeinden flossen¹², pauschaliert, gebündelt und nach einem Schlüssel (2007-2009 degressiv, dann bis 2012 stabil) auf die regionalen ATs verteilt¹³, wodurch das ÖPNV-Budgetvolumen des ZwV ab 2007 um knapp 2,2 Mio. EUR/a gewachsen ist. Den Rechtsrahmen bildet das novellierte ÖPNVG in Verbindung mit der die Details ausgestaltenden Landes-ÖPNVFinV 2013 - 2017. Darin werden Höhe und Verteilung dieser Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle in der Weise geregelt, als dass das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und -verteilung knüpft:

- (1) Unterstützung des landesweiten Marketings unter der Dachmarke nah.sh bzw. des HVV-Verbundmarketings.
- (2) Das Vorliegen eines RNVPs, der den ÖPNV als Gesamtsystem in geeigneter Weise behandelt.
- (3) Die Gewährleistung einer transparenten ÖPNV-Finanzierung und eine entsprechende Abbildung derselben in den Verwendungsnachweisen der Kommunalisierungsmittel.

Darüber hinaus sind die Mittel folgendermaßen zu verwenden: zur Finanzierung möglicher Ansprüche von VUs auf Ausgleich für rabattierte Fahrkarten im Ausbildungsverkehr, für investive Haltestellenförderung, für Marketing und Gutachten zur ÖPNV-Verbesserung, zur Förderung des ÖPNV-Gesamtsystems sowie als Beitrag zur Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung.

¹² ATs: AT-Pauschale nach §6 (5) ÖPNVG (alt); VUs: Ausgleich für rabattierten Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG; Gemeinden: Haltestellenförderung nach GVFG. Lediglich die Ausgleich für kostenlose Schwerbehindertenbeförderung nach §148 SGB IX. wurden nicht kommunalisiert und fließen b.a.w. auch zukünftig von Land SH bzw. Bund direkt an die VUs.

¹³ Gesamtmittel landesweit: 59,76 Mio. EUR in 2007, 58,26 Mio. EUR in 2008 und von 2009-2012 je 57,26 Mio. EUR, von 2013-2017 je 57,313 Mio. EUR; der Anteil des ZwV ist mit 3,8 % festgeschrieben. Die zuletzt vorgenommene marginale Erhöhung entspricht dem Aufwand, den das Land durch die Übertragung der PBefG-Genehmigungskompetenz (vgl. Kap. 1.1) einspart.

Insgesamt stellt der ZwV **Finanzmittel von derzeit jährlich rund 4,7 Mio EUR** zur Verfügung, bei denen es sich vollständig um Mittel für strukturell notwendige Finanzierungsbeiträge jenseits von Fahrkartenerlösen handelt. Einen Überblick über die Entwicklung des Finanzrahmens gibt folgende Tabelle:

Position		2013	2014	2015	2016	2017
Erträge	aus Landesmitteln (ÖPNVFinV, FAG)	2.433	2.433	2.433	2.433	2.433
	aus Eigenmitteln (Verbandsumlage)	2.114	1.999	2.073	1.964	2.247
	Summe	4.547	4.432	4.506	4.397	4.680
Aufwendungen		4.547	4.432	4.506	4.397	4.680

Bild 8-5: Finanzierungsrahmen 2013 – 2017 (Planwerte, Angaben in TEUR)

Dazu kommen nochmals über **2,6 Mio. € (2016) für die Finanzierung des Schülerverkehrs**, die der Kreis Steinburg (Schulamt) jährlich überwiegend dafür aufwendet, 2/3 der von Schulträgern auf Basis von Pauschalverträgen bestellten ÖPNV-Leistung gemäß Schülerbeförderungssatzung zu finanzieren. Die derzeitige Datenlage ermöglicht keine fundierte Aussage, wie groß innerhalb dieser Teilposition die Anteile von Tarifierlösen und Finanzierungsbeiträgen sind, jedoch ist davon auszugehen, dass die Tarifierlöse dominieren, da die strukturell notwendigen Finanzierungsbeiträge sich überwiegend aus ZwV-Mitteln speisen dürften. Zur Umsetzung der Neustrukturierung der Finanzierungsströme muss an dieser Stelle eine belastbar transparente Datenlage geschaffen werden, auch vor dem Hintergrund, dass die ÖPNVFinV eine transparente ÖPNV-Finanzierung als Voraussetzung definiert. Hier ist der ZwV bereits gut vorangekommen, in dem er auf Basis eines Marktpreisgutachtens in der letzten RNVP-Periode auch die Finanzierung der ÖPNV-Leistungen außerhalb des Teilnetzes ltzeho transparent geregelt hat. Eine Integration der parallelen Finanzierung des Schülerverkehrs steht indes noch aus.

Die aktuelle ÖPNVFinV läuft 2017 aus und ist insofern ab 2018 neu zu fassen. Ohne eine darin fixierte, angemessene Dynamisierung der ÖPNV-Landesmittel¹⁴ driftet die Finanzierung von SPNV (dynamisiert) und ÖPNV (nicht dynamisiert) immer weiter auseinander, was die vom Land geforderte integrierte Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems zunehmend erschwert. Damit dieser Prozess nicht zu Friktionen innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems führt, fordert der ZwV sowohl die absolute Aufstockung der Mittel analog zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes sowie eine vollständige Dynamisierung der ÖPNVFinV-Mittel entsprechend derjenigen der Regionalisierungsmittel. Hinsichtlich der ÖPNV-Finanzierung steht die Forderung der ÖPNV-Aufgabenträger nach einer Dynamisierung der ÖPNV-Landesmittel („Kommunalisierungsmittel“) zur anteiligen Deckung des im ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen steigenden Finanzierungsbedarfs (Personal, Liberalisierung der Schullandschaft, Energie) auch im Einklang mit dem LNVP. Es wird darauf hingewiesen, dass die seit 2009 jährlich um 1,5% dynamisierten Regionalisierungsmittelzuweisungen des Bundes, aus denen das Land seinen SPNV finanziert, bisher nicht an die ÖPNV-Aufgabenträger weitergegeben werden.

¹⁴ Durch Realabsenkungen und Nichtdynamisierung wird der Wertverlust der ÖPNV-Landesmittel bis 2017 vs. 30% betragen.

Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung

Das Preis-Leistungs-Verhältnis im ÖPNV Steinburgs ist marktgerecht. Dennoch strebt der ZwV neben einer attraktivitätsorientierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots an, dessen Effizienz gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen nach Möglichkeit weiter zu verbessern und eventuell noch bestehende Potenziale konsequent auszuschöpfen. Um weitere Spielräume für eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu erhalten, kommen im Wesentlichen folgende **Instrumente** in Betracht:

- Überprüfung von Rationalisierungs- bzw. Einsparungsmöglichkeiten hauptsächlich durch betriebliche Optimierungen durch die Verkehrsunternehmen,
- Gewinnung neuer Fahrgäste für den ÖPNV und Steigerung der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit,
- noch konsequentere Integration / Vernetzung von SPNV, Regionalbus- und Stadtverkehrs-Angeboten,
- Ersatz konventioneller Busangebote durch alternative Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage,
- Förderung ÖPNV-freundlicher Rahmenbedingungen im Hinblick auf effizientere Bedienungsstrukturen und die Förderung der ÖPNV-Akzeptanz beispielsweise durch Siedlungsverdichtung an ÖPNV-Achsen, Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr oder ein offensives und integriertes ÖPNV-Marketing.

Darüber hinaus können durch die Neuordnung der ÖPNV-Organisations-, Finanzierungs- und Vertragslandschaft möglicherweise Effizienzgewinne freigesetzt werden, weil durch den Abbau von Parallelstrukturen eine bessere, weil zentral aus einer Hand kommende Koordinierung der ÖPNV-Leistungsplanung, -bestellung und -finanzierung realisiert werden kann.

Grundsätzlich besteht aber immer die Möglichkeit, mobilisierte Effizienzverbesserungen in die attraktivitätsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots zu reinvestieren und so mit gleichbleibendem Mitteleinsatz einen höheren Output zu erwirken, was die Effizienz des ÖPNV-Angebots ebenfalls verbessert.

Literatur

Bundesagentur für Arbeit:

Pendlerstatistiken 2015/2016

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:

Einwohnerentwicklung bis 2030 im Kreis Steinburg,
Abteilung Landesplanung, Kiel o. Jahr

LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH:

LNVP bis 2017, Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr
in Schleswig-Holstein, Kiel 2014

Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein:

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein LEP 2010, Kiel 2010

omnitrend GmbH:

Landesweite Marktforschung 2015 in Schleswig-Holstein, Leipzig 2016

Sieber, Niklas und Walther, Christoph:

Wirtschaftlichkeit alternativer Bedienungsformen, Internationales Verkehrswesen 9/2002

urbanus GbR:

Masterplan Verkehr Itzehoe, Juli 2010 (unveröffentlicht)

urbanus GbR, SVG mbH:

Ermittlung marktüblicher Kosten und Überprüfung der Finanzierungssituation
des ÖPNV im Kreis Steinburg, Lübeck/Norderstedt Januar 2011

Zweckverband ÖPNV Steinburg:

Dritter Regionaler Nahverkehrsplan 2011-2015

Daten zum ÖPNV und zu den Schülerverkehrsverflechtungen wurden außerdem bereitgestellt vom Kreis Steinburg und von den Verkehrsunternehmen im Kreis Steinburg.

Anhang 1

Strukturdaten (Stand 2015)

Ort/Gemeinde		Ein- wohner	Ein- wohner	Ein- wohner	EW männlich	EW weiblich	PKW	PKW je 1000
Nahbereich	Amt	gesamt	männl.	weibl.	%-Anteil	%-Anteil	Anzahl	EW
Nahbereich Glückstadt		16.094	7.998	8.097	49,7	50,3	8.304	516
Glückstadt	amtsfrei	11.082	5.382	5.700	48,6	51,4	5.236	472
Blomesche Wildnis	Horst-Herzhorn	703	362	341	51,5	48,5	437	622
Borsfleth (85% der EW)	Horst-Herzhorn	627	326	302	51,9	48,1	412	657
Engelbrechtsche Wildnis	Horst-Herzhorn	903	493	410	54,6	45,4	432	478
Herzhorn	Horst-Herzhorn	1.094	555	539	50,7	49,3	693	633
Kollmar	Horst-Herzhorn	1.685	880	805	52,2	47,8	1.094	649
Nahbereich Hohenlockstedt		7.970	3.929	4.041	49,3	50,7	4.610	578
Hohenlockstedt	Kellinghusen	6.166	3.034	3.132	49,2	50,8	3.496	567
Lohbarbek	Itzehoe-Land	684	345	339	50,4	49,6	403	589
Lockstedt	Kellinghusen	158	75	83	47,5	52,5	97	614
Peissen	Itzehoe-Land	272	132	140	48,5	51,5	174	640
Schlotfeld	Itzehoe-Land	220	108	112	49,1	50,9	134	609
Silzen	Itzehoe-Land	150	75	75	50,0	50,0	112	747
Winseldorf	Itzehoe-Land	320	160	160	50,0	50,0	194	606
Nahbereich Horst		9.400	4.682	4.718	49,8	50,2	5.861	624
Horst	Horst-Herzhorn	5.554	2.739	2.815	49,3	50,7	3.277	590
Altenmoor	Horst-Herzhorn	231	118	113	51,1	48,9	167	723
Hohenfelde	Horst-Herzhorn	917	458	459	49,9	50,1	587	640
Kiebitzreihe	Horst-Herzhorn	2.118	1.069	1.049	50,5	49,5	1.433	677
Sommerland (75% der EW)	Horst-Herzhorn	580	298	282	51,4	48,6	397	684
Nahbereich Itzehoe		50.365	24.332	26.033	48,3	51,7	28.491	566
Itzehoe	amtsfrei	31.378	14.910	16.468	47,5	52,5	16.770	534
Bekmünde	Itzehoe-Land	162	77	85	47,5	52,5	117	722
Breitenburg	Breitenburg	971	477	494	49,1	50,9	587	605
Dägeling	Krempermarsch	1.026	509	517	49,6	50,4	763	744
Heiligenstedten	Itzehoe-Land	1.547	755	792	48,8	51,2	1.425	921
Heiligenstedtenerkamp	Itzehoe-Land	734	354	380	48,2	51,8	6	8
Hodorf	Itzehoe-Land	206	107	99	51,9	48,1	148	718
Hohenaspe	Itzehoe-Land	1.986	1.017	969	51,2	48,8	1.299	654
Kaaks	Itzehoe-Land	420	207	213	49,3	50,7	288	686
Kollmoor	Breitenburg	33	18	15	54,5	45,5	22	667
Kremperheide	Krempermarsch	2.349	1.172	1.177	49,9	50,1	1.495	636
Krempermoor	Krempermarsch	548	273	275	49,8	50,2	311	568
Kronsmoor	Breitenburg	186	94	92	50,5	49,5	116	624
Lägerdorf	Breitenburg	2.577	1.269	1.308	49,2	50,8	1.330	516
Münsterdorf	Breitenburg	1.892	905	987	47,8	52,2	1.177	622
Oelixdorf	Breitenburg	1.567	790	777	50,4	49,6	847	541
Oldendorf	Itzehoe-Land	1.111	558	553	50,2	49,8	721	649
Otenbüttel	Itzehoe-Land	710	356	354	50,1	49,9	452	637
Rethwisch	Krempermarsch	572	300	272	52,4	47,6	360	629
Westermoor	Breitenburg	390	184	206	47,2	52,8	257	659

Ort/Gemeinde		Ein- wohner	Ein- wohner	Ein- wohner	EW männlich	EW weiblich	PKW	PKW je 1000
Nahbereich	Amt	gesamt	männl.	weibl.	%-Anteil	%-Anteil	Anzahl	EW
Nahbereich Kellinghusen		16.654	8.260	8.394	49,6	50,4	9.631	578
Kellinghusen	Kellinghusen	7.857	3.863	3.994	49,2	50,8	4.286	546
Aufer	Breitenburg	140	71	69	50,7	49,3	103	736
Breitenberg	Breitenburg	329	166	163	50,5	49,5	218	663
Brokstedt	Kellinghusen	2.028	1.014	1.014	50,0	50,0	1.229	606
Fitzbek	Kellinghusen	375	188	187	50,1	49,9	253	675
Hennstedt	Kellinghusen	603	307	296	50,9	49,1	393	652
Hingstheide	Kellinghusen	74	35	39	47,3	52,7	40	541
Moordiek	Breitenburg	117	60	57	51,3	48,7	78	667
Mühlenbarbek	Kellinghusen	293	141	152	48,1	51,9	194	662
Oeschebüttel	Kellinghusen	173	81	92	46,8	53,2	117	676
Quarnstedt	Kellinghusen	430	195	235	45,3	54,7	284	660
Rade	Kellinghusen	106	57	49	53,8	46,2	50	472
Rosdorf	Kellinghusen	379	183	196	48,3	51,7	245	646
Sarlhusen	Kellinghusen	467	231	236	49,5	50,5	295	632
Störkathen	Kellinghusen	93	42	51	45,2	54,8	71	763
Wiedenborstel	Kellinghusen	10	4	6	40,0	60,0	10	1.000
Willenscharen	Kellinghusen	175	84	91	48,0	52,0	111	634
Wittenbergen	Breitenburg	169	95	74	56,2	43,8	111	657
Wrist	Kellinghusen	2.459	1.252	1.207	50,9	49,1	1.315	535
Wulfsmoor	Kellinghusen	377	191	186	50,7	49,3	228	605
Nahbereich Krempe		5.382	2.647	2.735	49,2	50,8	3.219	598
Krempe	Krempermarsch	2.402	1.156	1.246	48,1	51,9	1.263	526
Bahrenfleth	Krempermarsch	573	291	282	50,8	49,2	375	654
Borsfleth (15% der EW)	Horst-Herzhorn	111	57	53	51,9	48,1	73	657
Elskop	Krempermarsch	154	80	74	51,9	48,1	100	649
Grevenkop	Krempermarsch	309	155	154	50,2	49,8	188	608
Krempdorf	Horst-Herzhorn	218	109	109	50,0	50,0	160	734
Neuenbrook	Krempermarsch	678	330	348	48,7	51,3	431	636
Sommerland (25% der EW)	Horst-Herzhorn	193	99	94	51,4	48,6	132	684
Süderau	Krempermarsch	744	369	375	49,6	50,4	497	668
Nahbereich Schenefeld		6.380	3.271	3.109	51,3	48,7	3.976	623
Schenefeld	Schenefeld	2.542	1.276	1.266	50,2	49,8	1.528	601
Aasbüttel	Schenefeld	124	71	53	57,3	42,7	89	718
Agethorst	Schenefeld	200	103	97	51,5	48,5	123	615
Bokhorst	Schenefeld	152	80	72	52,6	47,4	108	711
Christinenthal	Schenefeld	69	34	35	49,3	50,7	35	507
Drage	Itzehoe-Land	250	133	117	53,2	46,8	167	668
Hadenfeld	Schenefeld	141	80	61	56,7	43,3	92	652
Kaisborstel	Schenefeld	80	41	39	51,3	48,8	51	638
Looft	Schenefeld	384	197	187	51,3	48,7	246	641
Mehlbek	Itzehoe-Land	448	215	233	48,0	52,0	284	634
Oldenborstel	Schenefeld	112	63	49	56,3	43,8	78	696

Ort/Gemeinde		Ein- wohner	Ein- wohner	Ein- wohner	EW männlich	EW weiblich	PKW	PKW
Nahbereich	Amt	gesamt	männl.	weibl.	%-Anteil	%-Anteil	Anzahl	je 1000 EW
Pöschendorf	Schenefeld	266	133	133	50,0	50,0	153	575
Puls	Schenefeld	597	322	275	53,9	46,1	357	598
Reher	Schenefeld	724	376	348	51,9	48,1	471	651
Warringholz	Schenefeld	291	147	144	50,5	49,5	194	667
Nahbereich Wacken		4.805	2.434	2.371	50,7	49,3	3.088	643
Wacken	Schenefeld	1.833	917	916	50,0	50,0	1157	631
Besdorf	Schenefeld	229	122	107	53,3	46,7	158	690
Bokelrehm	Schenefeld	140	75	65	53,6	46,4	105	750
Gribbohm	Schenefeld	458	240	218	52,4	47,6	278	607
Holstenniendorf	Schenefeld	417	208	209	49,9	50,1	269	645
Nienbüttel	Schenefeld	122	63	59	51,6	48,4	81	664
Nutteln	Schenefeld	252	121	131	48,0	52,0	176	698
Vaale	Schenefeld	1.216	615	601	50,6	49,4	774	637
Vaalermoor	Schenefeld	138	73	65	52,9	47,1	90	652
Nahbereich Wilster		10.911	5.494	5.417	50,4	49,6	6.363	583
Wilster	amtsfrei	4.358	2.145	2.213	49,2	50,8	2.156	495
Aebtissinwisch	Wilstermarsch	60	36	24	60,0	40,0	36	600
Beidenfleth	Wilstermarsch	848	430	418	50,7	49,3	561	662
Bekdorf	ltzehoe-Land	100	49	51	49,0	51,0	66	660
Brokdorf	Wilstermarsch	995	499	496	50,2	49,8	620	623
Dammfleth	Wilstermarsch	292	149	143	51,0	49,0	192	658
Ecklak	Wilstermarsch	303	152	151	50,2	49,8	221	729
Huje	ltzehoe-Land	261	129	132	49,4	50,6	171	655
Kleve	ltzehoe-Land	563	292	271	51,9	48,1	377	670
Krummendiek	ltzehoe-Land	78	42	36	53,8	46,2	57	731
Landrecht	Wilstermarsch	117	58	59	49,6	50,4	82	701
Moorhusen	ltzehoe-Land	79	42	37	53,2	46,8	42	532
Neuendorf-Sachsenbande	Wilstermarsch	484	255	229	52,7	47,3	310	640
Nortorf	Wilstermarsch	867	431	436	49,7	50,3	512	591
Stördorf	Wilstermarsch	120	64	56	53,3	46,7	76	633
Wewelsfleth	Wilstermarsch	1.386	721	665	52,0	48,0	884	638
Nahbereich Brunsbüttel		1.290	662	628	51,3	48,7	820	636
Büttel	Wilstermarsch	28	13	15	46,4	53,6	52	1.857
Kudensee	Wilstermarsch	135	64	71	47,4	52,6	78	578
Landscheide	Wilstermarsch	260	128	132	49,2	50,8	167	642
Sankt Margarethen	Wilstermarsch	867	457	410	52,7	47,3	523	603
Nahbereich Hohenwesttedt		386	194	192	50,3	49,7	256	663
Poyenberg	Kellinghusen	386	194	192	50,3	49,7	256	663
Nahbereich Elmshorn		846	423	423	50,0	50,0	605	715
Neuendorf bei Elmshorn	Horst-Herzhorn	846	423	423	50,0	50,0	605	715
Kreis gesamt		130.483	64.325	66.158	49,3	50,7	75.224	577

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 30.09.2015

Anhang 2

Verzeichnis der Schulen (Stand 2015/2016)

Gemeinde / Amt	Schulart	Name der Schule	Schüleranzahl	Schulträger
Brokstedt	GS	GS Schulverb. Hennstedt, Brokstedt u. Umgebung	208	SV Brokstedt u. Umgebung
Glückstadt	GS	Bürgerschule	373	SV Glückstadt
	GYM	Detlefsengymnasium	873	Kreis Steinburg
	GEM	Elbschule Glückstadt	484	SV Glückstadt
Heiligenstedten	GS	Julianka-Schule	162	Amt Itzehoe Land
Herzhorn	GS	GS Schulverb. Glückstadt in Herzhorn - Schule am Deich	148	SV Glückstadt
Hohenaspe	GS	Grundschule Hohenaspe	92	Gemeinde Hohenaspe
Hohenlockstedt	GS	Grundschule Hohenlockstedt	263	SV Hohenlockstedt
	GEM	Wilhelm-Käber-Schule	405	SV Hohenlockstedt
	FÖ	Förderzentrum Steinburg Nordost	k.A.	SV Hohenlockstedt
Horst	GS	Grundschule Op de Host	186	SV Horst
	GEM	Jacob-Struve-Schule Horst	490	SV Horst
Itzehoe	BS	Berufsbildungszentrum des Kreises Steinburg AöR	4336	Kreis Steinburg
	GS	Grundschule Edendorf	216	Stadt Itzehoe
	GS	Grundschule Sude-West	194	Stadt Itzehoe
	GS	Grundschule Wellenkamp	227	Stadt Itzehoe
	GS	Ernst-Moritz-Arndt-Schule	177	Stadt Itzehoe
	GS	Fehrs-Schule	381	Stadt Itzehoe
	GYM	Auguste-Viktoria-Schule	1078	Stadt Itzehoe
	GYM	Kaiser-Karl-Schule	753	Stadt Itzehoe
	GYM	Sophie-Scholl-Gymnasium	1026	Kreis Steinburg
	GEM	Klosterhof-Gemeinschaftsschule	477	Stadt Itzehoe
	GEM	Gemeinschaftsschule am Lehmwohld	571	Stadt Itzehoe
	GEM	Gemeinschaftsschule Lübscher Kamp	127	Stadt Itzehoe
	GEM	Wolfgang-Borchert-Schule	644	Stadt Itzehoe
	W	Freie Waldorfschule	328	Freie Waldorfschule e.V.
	FÖ	Pestalozzi-Schule	k.A.	Stadt Itzehoe
FÖ	Steinburg-Schule	156	Kreis Steinburg	
Kellinghusen	GS	Grundschule Kellinghusen	327	SV Kellinghusen
	GEM+	Gemeinschaftsschule Kellinghusen	774	SV Kellinghusen

Gemeinde / Amt	Schulart	Name der Schule	Schüleranzahl	Schulträger
Kiebitzreihe	GS	Grundschule Kiebitzreihe	89	SV Horst
Krempe	GS+GEM	Schulzentrum Krempermarsch Grundschule	138	SV Krempermarsch
	FÖ	Förderzentrum Steinburg Süd-West	k.A.	SV Krempermarsch
Kremperheide	GS	Grundschule Kremperheide	115	SV Krempermarsch
Lägerdorf	GS	Liliencronschule	84	Gemeinde Lägerdorf
Münsterdorf	GS	Grundschule Münsterdorf	97	Gemeinde Münsterdorf
Oelixdorf	GS	Grundschule am Störtal	89	Gemeinde Oelixdorf
Rethwisch	GS	Grundschule Rethwisch	83	SV Krempermarsch
Sankt Margarethen	GS	Grundschule Wilstermarsch in Sankt Margarethen	139	SV Wilstermarsch
Schenefeld	GS+GEM	Grund- und Gemeinschaftsschule Schenefeld	477	Amt Schenefeld
Wacken	GS	Grundschule Wacken	172	Amt Schenefeld
Wewelsfleth	GS	Außenstelle der Grundschule Wilstermarsch	s.o.	SV Wiltsermarsch
Wilster	GS	Wolfgang-Ratke-Schule	216	SV Wilstermarsch
	GEM	Gemeinschaftsschule Wilster	411	SV Wilstermarsch
Wrist	GS	Grundschule Wrist	134	Gemeinde Wrist

Legende Schulart:

GS = Grundschule

FÖ = Förderzentrum (i.d.R. keine eigenen Schüler)

GEM = Gemeinschaftsschule ohne Oberstufe

GEM+ = Gemeinschaftsschule mit Oberstufe

GYM = Gymnasium

BS = Regionales Berufsschulzentrum

W = Waldorfschule

SV = Schulverband

Anhang 3
Pendlerkarten

**4. RNVP
Kreis Steinburg**
Kreisinterne Pendlerbeziehungen
ab 40 sozialvers.pfl. Beschäftigten

Erweitert SVG
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
Landkreis Steinburg, Stand 2016
Pendlerstatistik BA 2016

Legende

**Auspender nach Anzahl
und Richtung**
Verflechtungen ab 40 Personen

nach Itzehoe (pink arrow)

nach Kellinghusen (green arrow)

nach Glückstadt (light blue arrow)

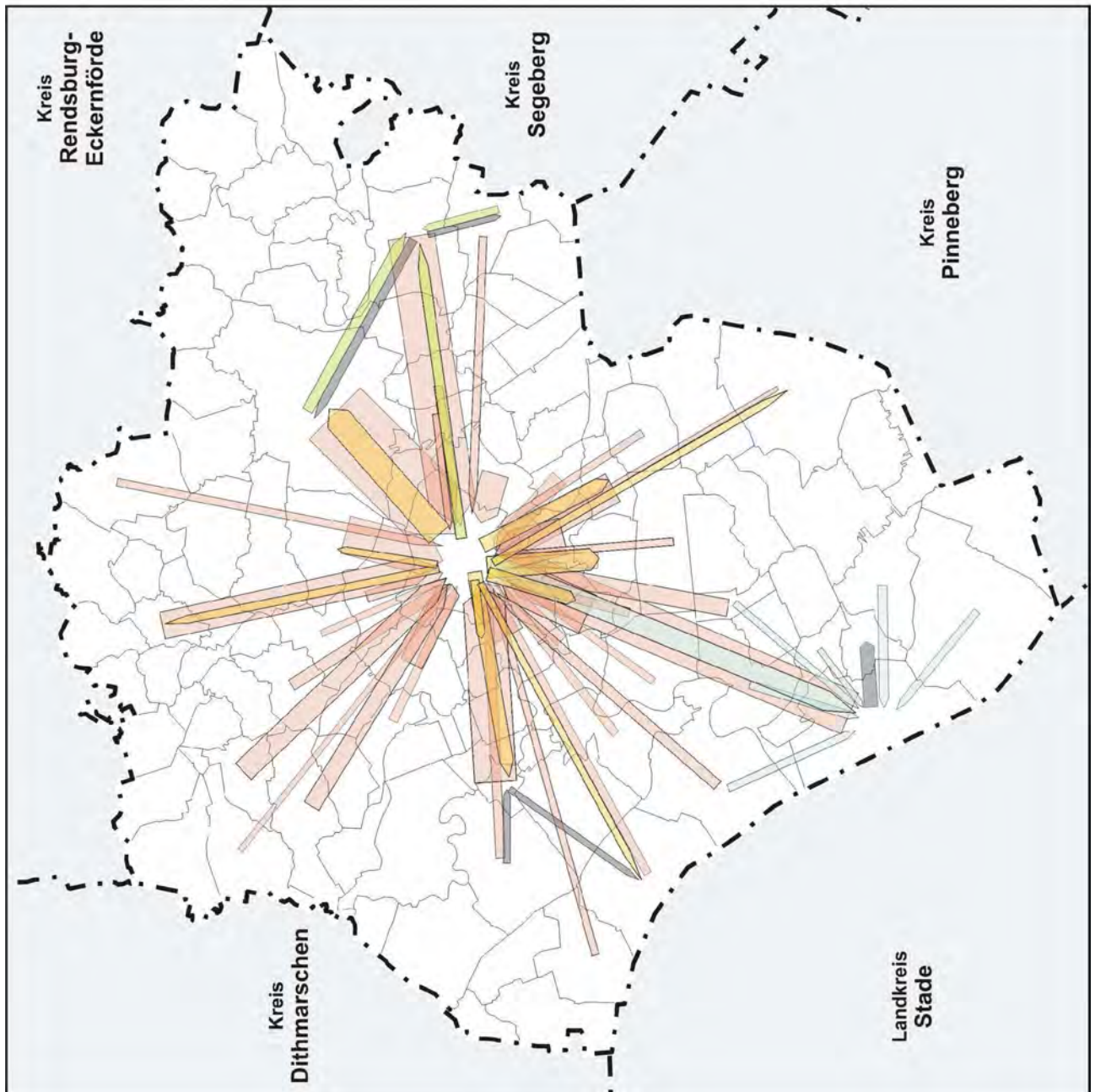
aus Itzehoe (yellow arrow)

sonstige Pendlerbeziehungen (grey arrow)

--- Kreisgrenze
— Gemeindegrenze

N

0 5 10 km



**4. RNVP
Kreis Steinburg**
Auspenderbeziehungen
ab 40 sozialvers.pfl. Beschäftigten
- benachbarte Kreise -

Entwurf: SVG
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
Stand: 1.1.2016, Datum: 1.1.2016
Planstand: 01.01.2016

Legende

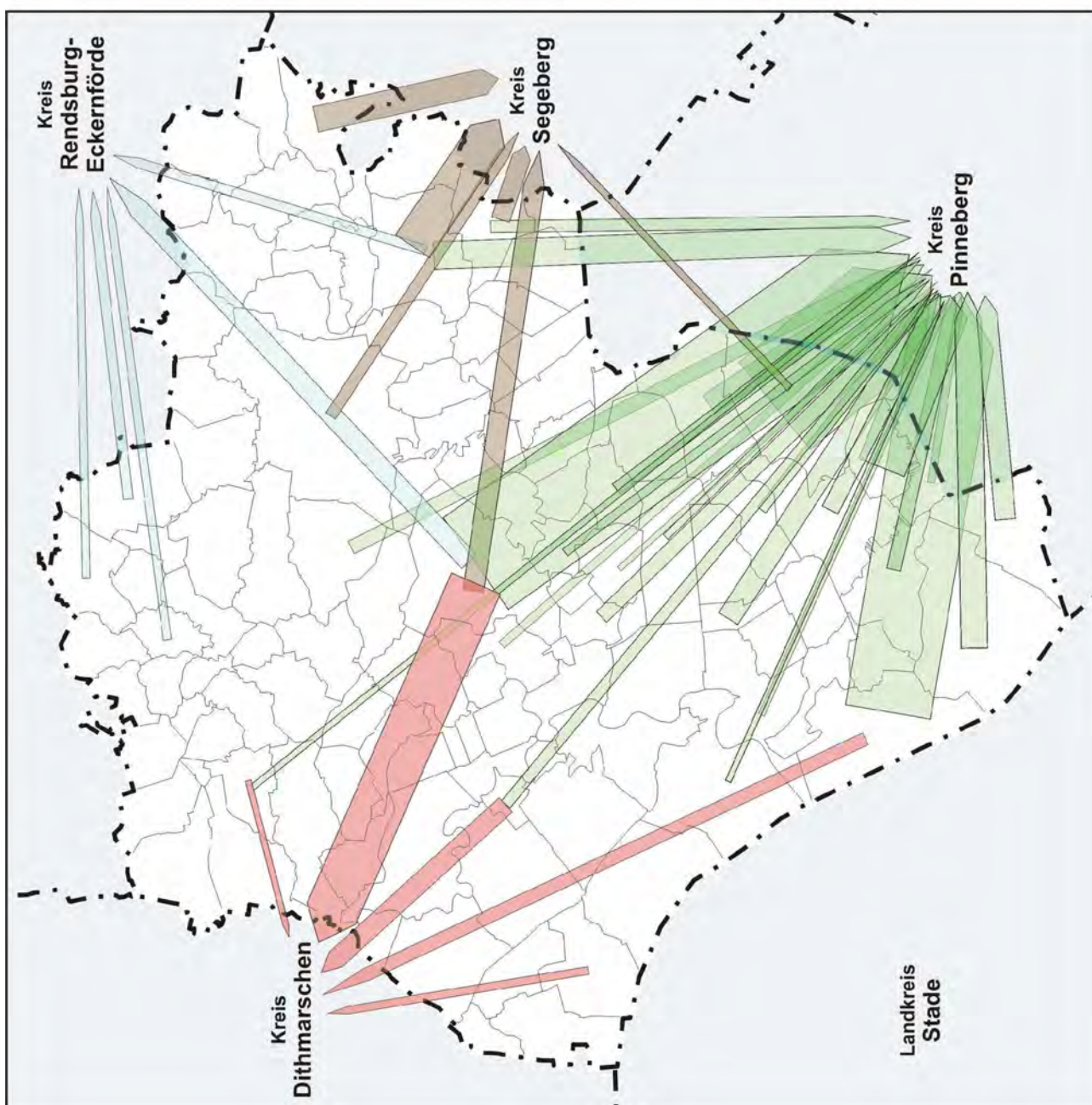
**Auspender nach Anzahl
und Richtung**
Verflechtungen ab 40 Personen

Anzahl Auspender

- nach Pinneberg
- nach Dithmarschen
- nach Rendsburg-Eckernförde
- nach Segeberg

--- Kreisgrenze
— Gemeindegrenze

N



**4. RNVP
Kreis Steinburg**
Auspendlerbeziehungen
ab 40 sozialvers.pfl. Beschäftigten
- nicht benachbarte Kreise -

Entwurf: SVG
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
Stand: 1.1.2016, Datum: 30.06.2016
Planungsstand: BA, 2016

Legende

**Auspendler nach Anzahl
und Richtung**
Verflechtungen ab 40 Personen

nach Hamburg (Yellow arrow)

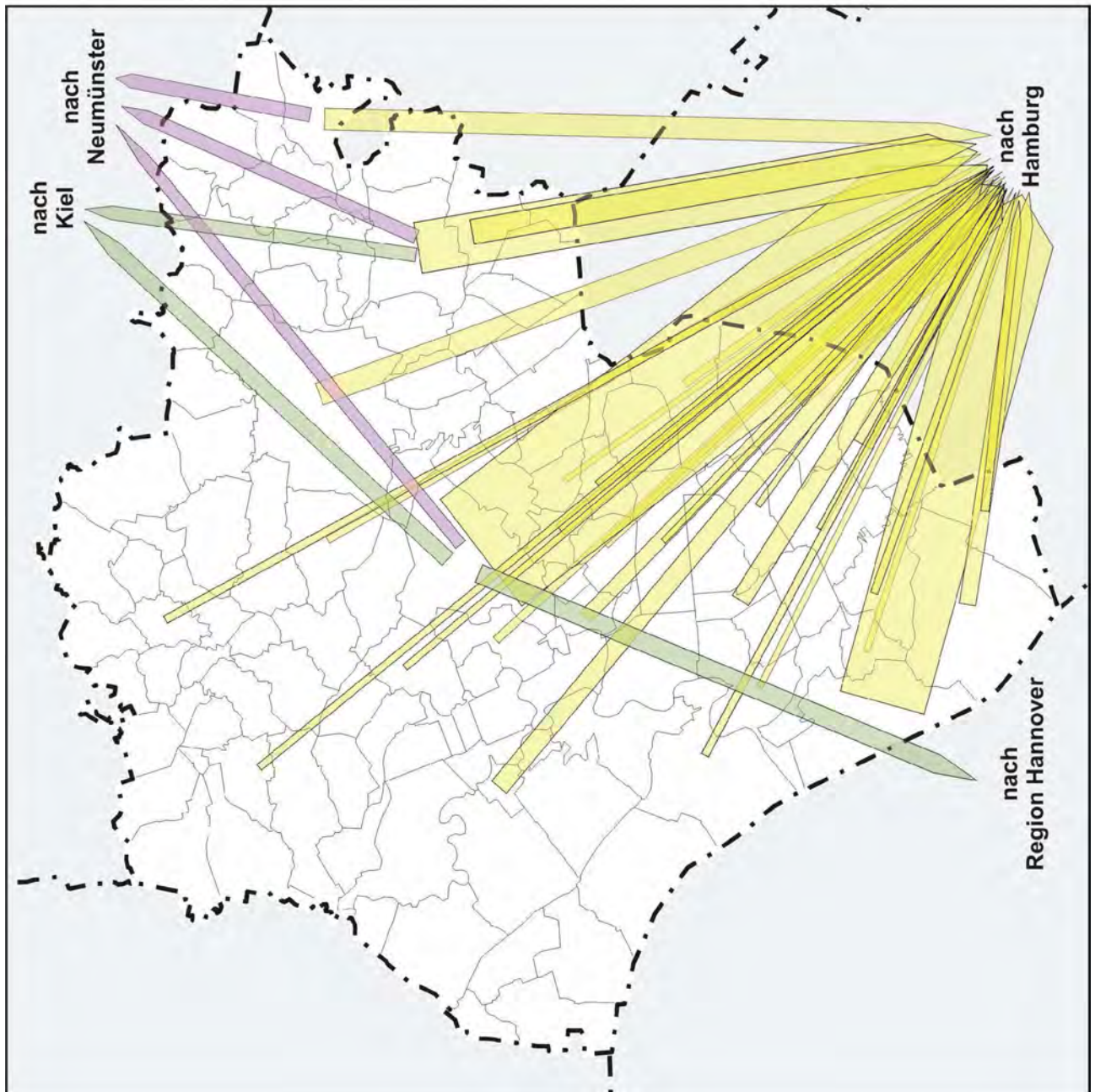
nach Neumünster (Purple arrow)

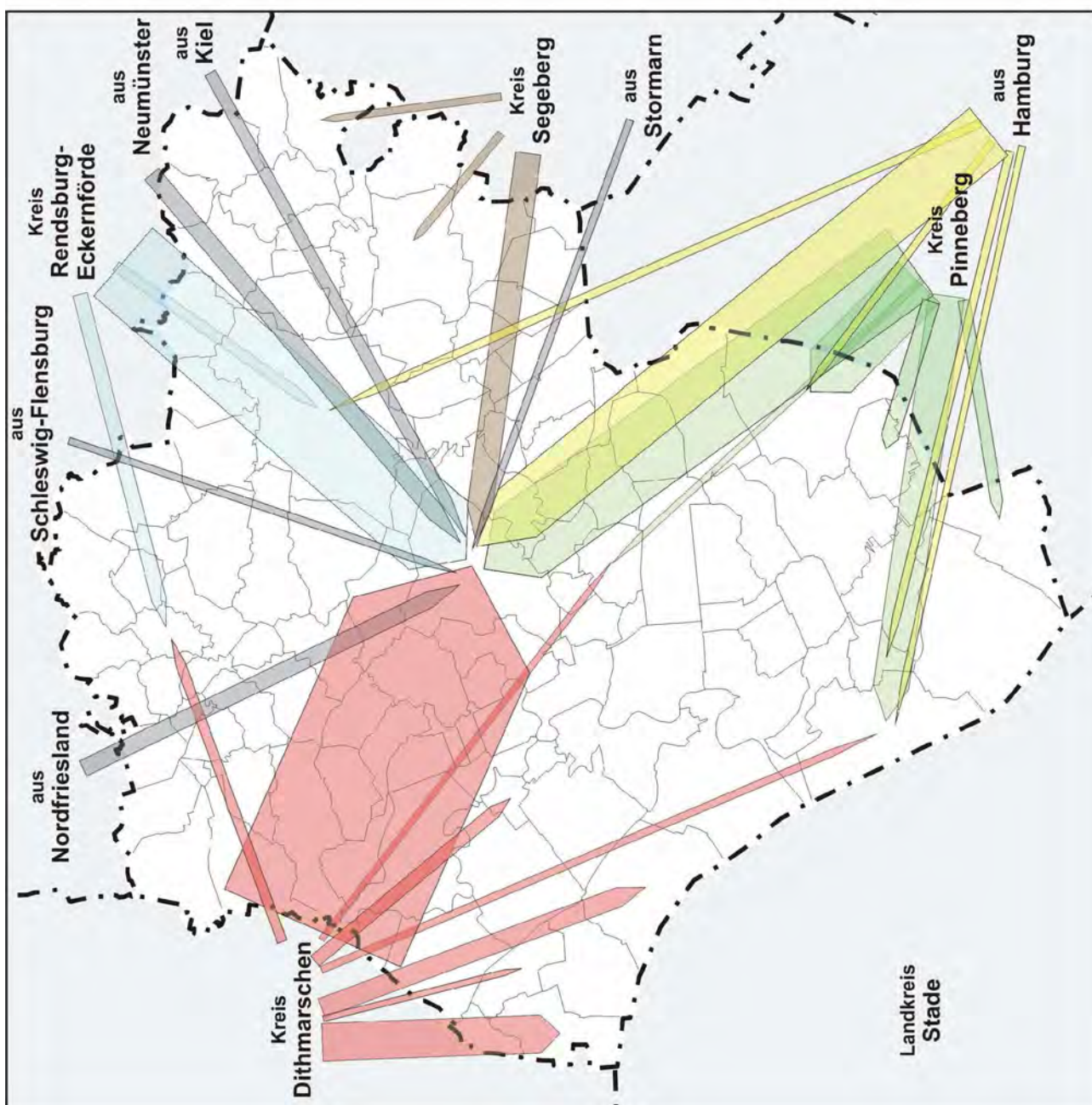
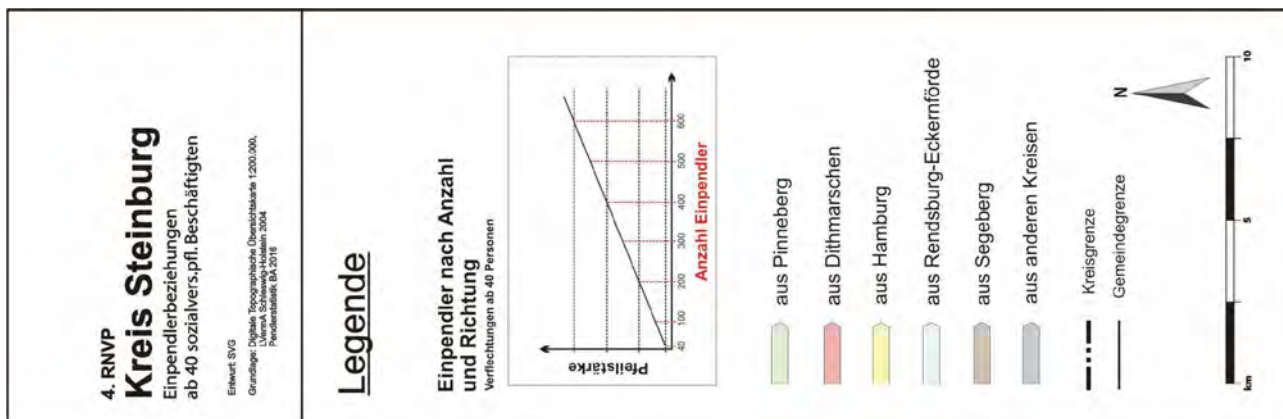
andere Ziele (Green arrow)

--- Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

N





Anhang 4

Zuordnung der Buslinien zu Teilnetzen und Liniencharakteristik

Teilnetz Nord (Schenefeld)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Genehmigung bis	Zuordnung Teilnetz
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	Radial auf Itzehoe	E. Rathje	31.12.2017	Nord
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Radial auf Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2017	Nord
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015	Nord
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2015	Nord
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	tlw. Ringlinie	Autokraft	31.12.2017	Nord
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Radial auf Schenefeld	Autokraft	31.12.2017	Nord

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Anzahl Fahrten (beide Fahrrichtungen)				
			Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
			täglich	Schule	Ferien		
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	Grundnetz	10	10	3	8	0
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Grundnetz	14	6	2	6	0
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Grundnetz	11	4	0	6	0
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	Grundnetz	28	8	4	12	0
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	Ergänzungsnetz	0	11	0	0	0
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Ergänzungsnetz	0	10	0	0	0

Teilnetz Mitte (Itzehoe)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Genehmigung bis	Zuordnung Teilnetz
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbeblick	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Regionalverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixdorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	Regionalverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	31.12.2021	Mitte

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Anzahl Fahrten (beide Fahrtrichtungen)				
			Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
			täglich	Schule	Ferien		
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbeblick	Stadtverkehr Itzehoe	21	0	0	11	0
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Stadtverkehr Itzehoe	20	8	6	12	0
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr Itzehoe	59	1	0	32	9
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	Stadtverkehr Itzehoe	62	0	0	27	6
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixdorf	Stadtverkehr Itzehoe	61	1	0	28	10
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	Stadtverkehr Itzehoe	49	17	1	22	6

Teilnetz Ost (Kellinghusen)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Genehmigung bis	Zuordnung Teilnetz
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015	Ost
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - Itzehoe	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.12.2017	Ost
6551	Wrist - Hohenwestedt	Radial auf Wrist	die Linie	31.12.2018	Ost
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ringlinie	die Linie	31.12.2017	Ost
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	innerörtliche Linie	die Linie	31.12.2017	Ost

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Anzahl Fahrten (beide Fahrtrichtungen)				
			Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
			täglich	Schule	Ferien		
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Grundnetz	29	3	1	16	8
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - Itzehoe	Ergänzungsnetz	6	8	2	0	0
6551	Wrist - Hohenwestedt	Grundnetz	7	4	0	4	0
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ergänzungsnetz	2	18	4	0	0
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	Ergänzungsnetz	2	6	0	0	0

Teilnetz West (Wilstermarsch)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Genehmigung bis	Zuordnung Teilnetz
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinwisch	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.03.2017	West
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6608	Wewelsfleth - Klein Kampen - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West
6609	Wilster - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	Radial auf Brokdorf	Autokraft	31.03.2017	West
6610	Wewelsfleth - Kleinwisch - Wilster	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017	West

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Anzahl Fahrten (beide Fahrtrichtungen)				
			Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
			täglich	Schule	Ferien		
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinwisch	Ergänzungsnetz	2	8	0	4	0
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	7	6	2	4	0
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	Ergänzungsnetz	0	4	0	0	0
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	1	6	0	0	0
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	Ergänzungsnetz	0	3	0	0	0
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Grundnetz	27	5	1	13	6
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	Ergänzungsnetz	1	3	0	0	0
6608	Wewelsfleth - Klein Kampen - Wilster	Ergänzungsnetz	0	9	0	0	0
6609	Wilster - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	Ergänzungsnetz	8	9	4	3	0
6610	Wewelsfleth - Kleinwisch - Wilster	Ergänzungsnetz	0	3	0	0	0

Teilnetz Süd (Glückstadt)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Genehmigung bis	Zuordnung Teilnetz
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	innerörtliche Ringlinie	Vineta Steinburg	12.12.2020	Süd
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg	12.12.2020	Süd
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg	12.12.2020	Süd
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee	innerörtliche Linie	Vineta Steinburg	12.12.2020	Süd
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	12.12.2020	Süd
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	12.12.2020	Süd
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	12.12.2020	Süd
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	Radial auf Horst	Autokraft	12.12.2020	Süd
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	12.12.2020	Süd
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	Radial auf Glückstadt	Autokraft	12.12.2020	Süd
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	12.12.2020	Süd
6534	Itzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	12.12.2020	Süd
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	12.12.2020	Süd

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Anzahl Fahrten (beide Fahrtrichtungen)				
			Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
			täglich	Schule	Ferien		
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	Stadtverkehr	20	0	0	0	0
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	Stadtverkehr	9	0	0	0	0
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	Stadtverkehr	8	0	0	0	0
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee	Stadtverkehr	12	3	1	0	0
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Grundnetz	35	5	1	19	0
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Ergänzungsnetz	3	0	0	3	0
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Ergänzungsnetz	6	12	6	0	0
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	Ergänzungsnetz	0	15	0	0	0
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	Grundnetz	29	10	8	9	4
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	Grundnetz	13	20	5	6	0
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	Grundnetz	16	5	1	4	4
6534	Itzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	7	8	3	3	0
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	5	11	3	0	0