

Dritter Regionaler Nahverkehrsplan



Kreis Steinburg 2011-2015



nah.sh
Der Nahverkehr



Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2011-2015



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

Südholstein Verkehrsservice-
gesellschaft mbH (SVG)

Claudius Mozer
Lars Anders



Dieses Projekt wird gefördert durch Mittel der Europäischen Union
im Rahmen des "Zukunftsprogramms Ländlicher Raum"



ZUKUNFTSprogramm
Ländlicher Raum
Investition in Ihre Zukunft

Ministerium für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein



Steinburg 
gemeinsam handeln



Dr. Jens Kullik

Verbandsvorsteher des
Zweckverbandes ÖPNV Steinburg

Vorwort des Verbandsvorstehers

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht nur eine wichtige Säule im Verkehrssystem, sondern auch ein bedeutender Standortfaktor für den Kreis Steinburg. Er sichert u.a. die Grundmobilität vieler Bürger/innen, speziell derjenigen ohne Pkw-Verfügbarkeit und entlastet unsere Straßen vom Kfz-Verkehr. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag, unsere Lebens- und Umweltqualität zu verbessern.

Durch die steigenden Energiekosten und die notwendigen Klimaschutzanstrengungen bestehen derzeit gute Chancen, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und damit seine Marktposition weiter zu stärken. Dies gilt sowohl für den ländlichen wie auch für den städtischen ÖPNV. Die Kundenpotenziale können aber nur ausgeschöpft werden, wenn die Angebotsqualität einen breiten Bevölkerungskreis anspricht. Nur mit vielen zufriedenen Stammkunden können wir ein hochwertiges ÖPNV-System langfristig sichern.

Durch die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur mit einer deutlichen Zunahme der Senioren/innen sowie einer Abnahme junger Menschen, durch rückläufige Einwohnerzahlen vor allem in den ländlichen Gebieten sowie die Veränderungen in der Schullandschaft steht der ÖPNV aber auch vor weitreichenden Herausforderungen, die in vielen Bereichen eine Neuorientierung erfordert.

Der Zweckverband ÖPNV Steinburg nimmt diese Herausforderungen an und wird das ÖPNV-System in den nächsten Jahren offensiv weiterentwickeln. Neben einer Erhöhung der Attraktivität auf den starken Verkehrsachsen und der Einführung alternativer Bedienungsformen für Zeiten und Räume mit geringer Verkehrsnachfrage setzt der dritte Regionale Nahverkehrsplan auch auf ein kundenfreundliches Informations- und Marketingkonzept. Wir sind uns aber bewusst, dass ein nachhaltiger Erfolg der Maßnahmen letztlich nur mit einer soliden und transparenten Finanzierung möglich ist, für die der Nahverkehrsplan ebenfalls den Rahmen bildet.

Ein hohes Engagement für den ÖPNV in unserem Zweckverband und eine Fortsetzung der guten Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen machen mich optimistisch, dass wir unsere Ziele erreichen können und unsere Bürger/innen, aber auch die vielen Pendler/innen und Besucher/innen von einem attraktiven ÖPNV profitieren werden.

Dr. Jens Kullik

Inhaltsverzeichnis

Seite

EINLEITUNG	9
1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG.....	12
1.1 RECHTLICHER RAHMEN.....	12
1.2 LANDESPLANERISCHER RAHMEN	17
1.3 RAUMSTRUKTUR UND VERKEHRSINFRASTRUKTUR	21
1.4 STRUKTURDATEN UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN	26
1.5 SCHULSTRUKTUR UND AUSWIRKUNGEN DER NEUEN SCHULGESETZGEBUNG.....	32
1.6 VERKEHRSVERFLECHTUNGEN UND ÖPNV-RELEVANTE VERKEHRZIELE (OHNE SCHULEN).....	40
1.7 WIRTSCHAFTLICHER UND ORGANISATORISCHER RAHMEN.....	45
2. BILANZ DES ZWEITEN RNVP	48
3. ÖPNV-NACHFRAGE UND ÖPNV-MARKTPPOSITION	50
4. ZIELSETZUNGEN UND QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG.....	55
4.1 ÜBERGEORDNETE ZIELSETZUNGEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	55
4.2 VON DER AUSREICHENDEN BEDIENUNG ZU QUALITÄTSSTANDARDS	57
4.3 STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DER NETZSTRUKTUR (NETZQUALITÄT).....	59
4.4 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	61
4.5 BEDIENUNGSQUALITÄT (VERKEHRSANGEBOT).....	63
4.6 BEFÖRDERUNGSQUALITÄT	67
4.7 TARIFQUALITÄT.....	70
4.8 MARKETINGQUALITÄT.....	70
4.9 BARRIEREFREIER ÖPNV.....	72
5. BESTANDSANALYSE DES ÖPNV IM KREIS STEINBURG.....	74
5.1 VERKEHRSTRÄGER UND VERKEHRSUNTERNEHMEN	74
5.2 LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM SPNV.....	75
5.3 LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM BUSVERKEHR	77
5.4 VERNETZUNG DES ÖPNV-SYSTEMS.....	85
5.5 TARIFSTRUKTUR UND TARIFANGEBOTE	86
5.6 SERVICE UND MARKETING.....	88
5.7 BEWERTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES.....	91
6. WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-SYSTEMS.....	98
6.1 SICHERSTELLUNG EINER AUSREICHENDEN BEDIENUNG UND ENTWICKLUNGSGRUNDLAGEN	98
6.2 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	99
6.3 WEITERENTWICKLUNG DES BUSVERKEHRSSYSTEMS.....	101
6.4 EINSATZ ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN	105
6.5 SYSTEMATISCHE WEITERENTWICKLUNG DER HALTESTELLEN	111
6.6 TARIFGESTALTUNG	112
6.7 ÖPNV-MARKETING	112
6.8 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSNACHFRAGE	115

7. ÖPNV-MANAGEMENT	117
7.1 ORGANISATION DES ÖPNV	117
7.2 WETTBEWERB UND VERKEHRSVERTRÄGE	122
7.3 QUALITÄTS-MANAGEMENT	128
7.4 FINANZIERUNG, FINANZIERUNGSRAHMEN.....	130
LITERATUR	133
WORKSHOPS ZUM ÖPNV	133

ANHANG 1: Strukturdaten (Stand 2010)

ANHANG 2: Verzeichnis der Schulen

ANHANG 3: Pendlerkarten

ANHANG 4: Übersicht der Kommunen mit mehr als 500 Gesamtpendlern

ANHANG 5: Zuordnung der Buslinien zu Teilnetzen

Bilderverzeichnis

BILD 0-1: ÜBERSICHT ZUR PROJEKTSTRUKTUR FÜR DEN 3. RNVP KREIS STEINBURG.....	11
BILD 1-1: VERWALTUNGSSTRUKTUR IM KREIS STEINBURG	23
BILD 1-2: ABGRENZUNG DER NAHBEREICHE	24
BILD 1-3 VERKEHRSINFRASTRUKTUR IM KREIS STEINBURG.....	25
BILD 1-4: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG IM KREIS STEINBURG	28
BILD 1-5: ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER STRUKTURDATEN.....	29
BILD 1-6: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KREIS STEINBURG.....	30
BILD 1-7: PROGNOSE ZUR VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR	31
BILD 1-8: EINFÜHRUNG NEUER SCHULTYPEN IM KREISVERGLEICH.....	34
BILD 1-9: AUFTEILUNG DER SCHÜLER AUF SCHULARTEN IM SCHULJAHR 2009/10	35
BILD 1-10: STANDORTE ALLGEMEINBILDENDER SCHULEN IM KREIS STEINBURG	38
BILD 1-11: VERFLECHTUNGEN IM SCHÜLERVERKEHR.....	39
BILD 1-12: ENTWICKLUNG DER PENDLERSTRÖME	40
BILD 1-13: PENDLERANTEILE IM VERGLEICH DER ZENTRALEN ORTE	41
BILD 1-14: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER HAUPTAUSPENDLERSTRÖME.....	42
BILD 1-15: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER AUSEMPENDLER IN DIE BENACHBARTEN KREISE.....	43
BILD 1-16: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER EINPENDLER IN DEN KREIS STEINBURG	44
BILD 1-17: ORGANISATIONSSTRUKTUR IM STEINBURGER ÖPNV	47
BILD 2-1: ÜBERSICHT DES UMSETZUNGSSTANDES DES ZWEITEN RNVP	49
BILD 3-1: NUTZUNGSINTENSITÄT DES BUSVERKEHRS IM VERGLEICH	52
BILD 3-2: VERTEILUNG DER EINSTEIGER AUF DIE HALTESTELLEN IM STADTVERKEHR ITZELHOE.....	53
BILD 3-3: KUNDENPROFIL BEI DEN STEINBURGER LINIEN IM STADTVERKEHR ITZELHOE	54
BILD 3-4: VERKEHRSVERHALTEN VON BESCHÄFTIGTEN IN DER STADT ITZELHOE	54
BILD 3-5: VERBESSERUNGSWÜNSCHE DER KUNDEN IM STADTVERKEHR ITZELHOE	54
BILD 4-1: ELEMENTE DER ÖPNV-QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DEN KREIS STEINBURG	58
BILD 4-2: STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS IM KREIS STEINBURG.....	60

BILD 5-1: ÜBERSICHT DER IN STEINBURG TÄTIGEN VERKEHRSUNTERNEHMEN (STAND 2010)	74
BILD 5-2: LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM SPNV (STAND FAHRPLAN 2010)	75
BILD 5-3: BUSLINIEN UND ZUGEORDNETE KENNGRÖßEN (STAND FAHRPLAN 2010, TEIL 1)	79
BILD 5-4: BUSLINIEN UND ZUGEORDNETE KENNGRÖßEN (STAND FAHRPLAN 2010, TEIL 2)	80
BILD 5-5: ÜBERSICHT ÖPNV-NETZ IM KREIS STEINBURG	81
BILD 5-6: LINIENNETZ DES STADTVERKEHRS ITZEHOE 2010	82
BILD 5-7: FAHRTENHÄUFIGKEIT VON REGIONALEN BUSLINIEN MIT HÖHERWERTIGEM FAHRPLANANGEBOT	84
BILD 5-8: AUSZÜGE AUS DEM FAHRPLANBUCH	89
BILD 5-9: ÖPNV-MARKETING DER STEINBURGER LINIEN (HIER INTERNET UND FAHRPLAN-FLYER)	90
BILD 5-10: BEWERTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES DURCH DIE KOMMUNEN	92
BILD 5-11: FAHRZEUGE IM LINIENBUSVERKEHR	95
BILD 5-12: BEISPIELE UNTERSCHIEDLICHER HALTESTELLENGESTALTUNGEN	97
BILD 6-1: TAXENUNTERNEHMEN IM KREIS STEINBURG MIT KAPAZITÄTEN	109
BILD 6-2: POTENZIELLE EINSATZRÄUME FÜR ALTERNATIVE BEDIENTUNGSFORMEN IM KREIS STEINBURG	110
BILD 6-3: ZENTRALE BAUSTEINE FÜR DAS KÜNFTIGE ÖPNV-MARKETING	114
BILD 7-1: NEUORDNUNG DER ORGANISATIONSSTRUKTUR IM KREIS STEINBURG	120
BILD 7-2: GROBE RÄUMLICHE ABGRENZUNG DER TEILNETZE FÜR DEN KREIS STEINBURG	125
BILD 7-3: VERGABE DER TEILNETZE IM KREIS STEINBURG AB 2014	126
BILD 7-4: BAUSTEINE FÜR DAS QUALITÄTS-MANAGEMENT IM KREIS STEINBURG	129

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
MWAV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
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 (**im weiteren RNVP genannt**) 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 aufgrund der Bedeutung des RNVP als zentrales Steuerungsinstrument für die ÖPNV-Entwicklung eine Neuaufstellung des 3. RNVP durch.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Aufstellung von RNVPs ist die Sicherung der ÖPNV-Finanzierung auch in der ab 2013 beginnenden zweiten Kommunalisierungsmittelperiode. So werden Höhe und Verteilung der Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle neu geregelt werden, wobei das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und -verteilung knüpfen wird:

- 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. Der erste Regionale Nahverkehrsplan für den Kreis Steinburg wurde 1997 für eine Laufzeit von 5 Jahren von der Verbandsversammlung beschlossen und vom zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr Schleswig-Holstein genehmigt. Der zweite RNVP folgte dann im Jahr 2005. Jetzt liegt die Neuaufstellung des RNVP für die nächsten 5 Jahre vor, wobei sich die Beschlussfassung wegen eines erweiterten Abstimmungsprozesses zur ÖPNV-Gestaltung und zum ÖPNV-Management auf das Jahr 2011 verschoben hat. Ziel des dritten RNVP ist es, Rahmenvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Grenzen des Kreises Steinburg sowie in den Schnittstellen zu den benachbarten Kreisen. 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 Investitions- und Finanzierungsplan darzustellen.

Eine wichtige Grundlage für die regionalen Nahverkehrspläne ist der „**Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP)**“, der den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV darstellt (§4 ÖPNVG). Seit 1996 unterstützt die LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft das Land bei der Planung und Bestellung des SPNV und ist auch für die Erstellung des Landesweiten Nahverkehrsplans zuständig. Nach der Verabschiedung des ersten Landesweiten Nahverkehrsplans LNVP 1997 liegt seit 2008 der dritte LNVP vor. In den letzten Jahren sind einige **wichtige landesweite Projekte** initiiert worden, die auch auf den ÖPNV im Kreis Steinburg Auswirkungen gehabt haben und noch haben werden. Dazu gehören insbesondere:

- Die Umsetzung der 3. Stufe des SH-Tarifs mit vollständiger Integration aller Verkehrsträger,
- die Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans ITF im SPNV,
- die Ausschreibung der SPNV-Netze „Mitte“ (Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2014) und „West“ (2015) mit den für den Kreis Steinburg relevanten Strecken Hamburg – Itzehoe – Heide – Westerland („Marschbahn“) und Hamburg – Elmshorn – Neumünster / Kiel.

Neben den laufenden und anstehenden Aktivitäten im Bereich des SPNV stehen im Kreis Steinburg auch **Projekte im Busverkehr** an, die die in den letzten Jahren begonnene **Attraktivitätssteigerung** konsequent fortführen. Dazu gehören im Wesentlichen:

- Die Weiterentwicklung hochwertiger Verbindungen im Busnetz („Starke Linien“),
- die Angebotsverdichtung auf weiteren wichtigen Verbindungen,
- eine verbesserte Vernetzung im gesamten ÖPNV-System,
- die Einführung alternativer Bedienungsformen für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage.

Aufgrund neuer Entwicklungen im Nahverkehrsbereich sowie im Hinblick auf **Veränderungen in den verkehrlichen, strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen** im Kreis Steinburg seit Aufstellung des 2. RNVP ist es sinnvoll, über eine einfache Aktualisierung bzw. Fortschreibung hinauszugehen und den 3. RNVP auf Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen zumindest teilweise neu zu entwickeln. Vor allem in Bezug auf das Thema ÖPNV-Management haben sich neue Perspektiven und Grundlagen ergeben, die im RNVP aufzugreifen sind.

Schließlich haben sich auch im Bereich des Schülerverkehrs sowie bei der ÖPNV-Förderung in den letzten Jahren Veränderungen und neue Perspektiven ergeben, die im Hinblick auf die planerischen Konsequenzen und speziell die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes zu untersuchen und zu bewerten sind. Aufgrund der geänderten Randbedingungen werden in der Neufassung des RNVP **neue Schwerpunkte** gesetzt:

Auswertung der aktuellen **rechtlichen Rahmenbedingungen** und deren Konsequenzen für die künftige ÖPNV-Gestaltung und den Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen.

Konsequenzen aus der **Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel** im Hinblick auf das vom Aufgabenträger verfügbare Finanzvolumen und die sich daraus ergebenden erweiterten Gestaltungsspielräume.

Weiterführung von (Qualitäts-) **Standards für die Gestaltung des ÖPNV-Systems** auch im Hinblick auf die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb.

Verkehrlich-wirtschaftliche Weiterentwicklung und **Optimierung des ÖPNV-Angebotes** insbesondere im Hinblick auf hochwertige Angebote („Starke Linien“) und den Einsatz alternativer Bedienungsformen speziell für Zeiten und Räume mit schwacher Verkehrsnachfrage.

Strategisch-konzeptionelle Vorbereitung zum künftigen **ÖPNV-Management**.

Der RNVP ist als Rahmenplan für die künftige Angebotsstrategie im öffentlichen Personennahverkehr 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 Zweckverband und den Verkehrsunternehmen die nötige Flexibilität bei der konkreten Ausgestaltung des Angebotes zu erhalten.

Die seit dem 1. RNVP vertiefte Kommunikation mit den Akteuren rund um den ÖPNV hat sich bewährt und wird auch bei der Erstellung und Umsetzung des 3. RNVP einen zentralen Baustein bilden. Neben dem Gutachterteam, das die wesentliche inhaltliche Arbeit leistet, stand auch diesmal Abstimmung in den Gremien des Zweckverbandes sowie die Information und Anhörung der kommunalen Gebietskörperschaften und der unterschiedlichen Interessenvertretungen im Mittelpunkt.

Die umseitige Abbildung gibt einen Überblick zur **Projektstruktur** des 3. RNVP für den Kreis Steinburg.

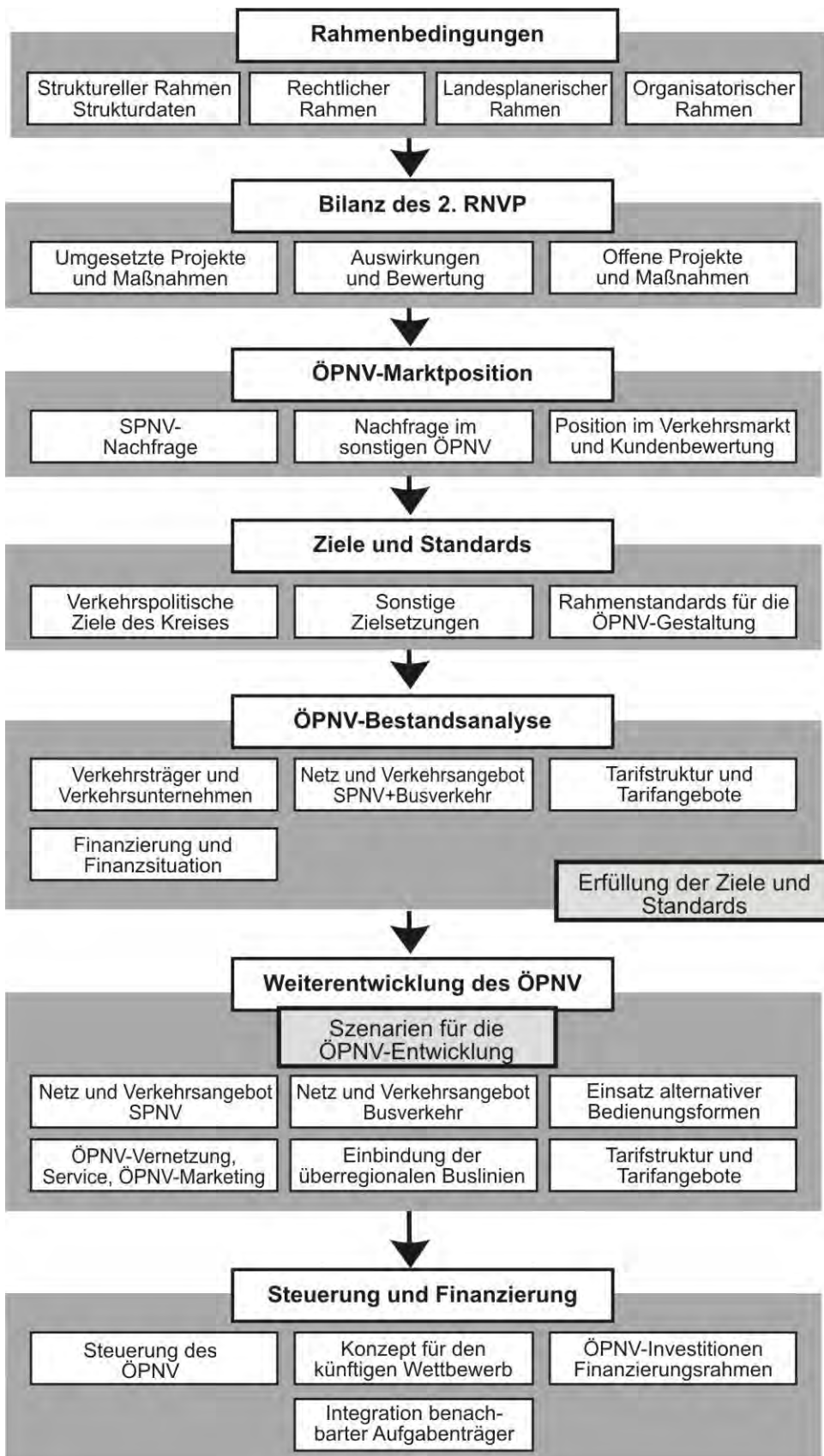


Bild 0-1: Übersicht zur Projektstruktur für den 3. RNVP Kreis Steinburg

1. Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung

1.1 Rechtlicher Rahmen

Europäischer Rechtsrahmen

Grundgedanke des EU-Rechtsrahmens ist der **Gemeinsame Markt**, auf dem die Hindernisse für den freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr beseitigt sind. Aufbauend auf diesen Grundprinzipien der Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit soll ein System entstehen, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt. Vor diesem Hintergrund sind staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, allen Marktteilnehmern muss ein diskriminierungsfreier Marktzugang ermöglicht werden.

Dieser sich auf den EG-Vertrag beziehende, allgemeine Rahmen wird für den Bereich des ÖPNV durch die Verordnung (EWG) Nr.1191/69 aus dem Jahre 1969 über die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes i.d.F. der **Verordnung (EWG) 1893/91** aus dem Jahre 1991 (VO (EWG) 1191/69 F 91) in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr.1107/70 über Beihilfen im Straßen- und Eisenbahnverkehr von 1970 präzisiert.

So legitimiert die VO (EWG) Nr. 1191/69 F91 staatliche **ÖPNV-Beihilfen**, wenn diese zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich sind. Dies ist dann der Fall, wenn die zuständige Behörde (nach deutschem Rechtssprachgebrauch ist das der sogenannte Aufgabenträger) feststellt, dass die von den Verkehrsunternehmen (VU) im eigenen wirtschaftlichen Interesse erbrachten Verkehrsleistungen (nach deutschem Rechtssprachgebrauch sind das die sog. eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, welche nicht Gegenstand dieser VO sind) dazu nicht ausreichen. Sodann kann die zuständige Behörde Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (nach deutschem Rechtssprachgebrauch sind das die sog. gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen) erbringen lassen. Da den Verkehrsunternehmen dadurch aber keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen dürfen, darf die zuständige Behörde zur Finanzierung dieser Verkehrsdienste Beihilfen gewähren. Dabei ist diejenige Lösung zu wählen, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, die im Rahmen einer ggf. europaweiten Ausschreibung zu ermitteln sind.

In den letzten Jahren wurde auf europäischer Ebene sehr intensiv über eine Novellierung der VO (EWG) 1191/69 F91 verhandelt, weil die bisherige Umsetzung EU-weit zu recht unterschiedlichen Ergebnissen geführt hat. Mit der Novelle sollen Interpretationsspielräume abgebaut, Klarheit und Rechtssicherheit geschaffen und so der Übergang in den ÖPNV-Wettbewerb EU-weit harmonisiert werden. Mit der Veröffentlichung der **Verordnung (EG) 1370/2007** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates am 03.12.2007 im EU-Amtsblatt ist dieser Prozess rechtskräftig abgeschlossen worden. Diese neue VO (EG) 1370/2007 trat 2 Jahre später, also am 03.12.2009 in Kraft. Ausgenommen hiervon sind nur die Vergaberegelungen. Bezüglich dieser greift eine 10-jährige Übergangsfrist, wobei in diesem Zeitraum eine schrittweise Anwendung der Regeln vorgesehen ist. Da es sich um eine Verordnung handelt, wirken ihre Regelungsinhalte ab Inkrafttreten unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten. Vor dem 03.12.2009 nach altem Recht geschlossene Verträge bleiben jedoch grundsätzlich gültig (Bestandsschutz).

Die **VO (EG) 1370/2007** schafft tatsächlich einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. So entfällt künftig die in der VO (EWG) 1191/69 F91 noch vorgesehene Möglichkeit der Herausnahme des ÖPNV aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Darüber hinaus werden Finanzierungs- und Vergabefragen geregelt. Dabei sieht die neue VO grundsätzlich wettbewerbliche Vergaben vor, erlaubt aber auch Direktvergaben.

Gleichzeitig ist der **Anwendungsbereich** der neuen VO (EG) 1370/2007 weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn ein Aufgabenträger einem Verkehrsunternehmen finanzielle Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte als Kompensation für die mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Dienste verbundenen Kosten gewährt. Auf die Rechtsform dieser Einigung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ verwandt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und dem Verkehrsunternehmen dafür gewährte Kompensationen den Anwendungsbereich der neuen VO.

Die VO (EG) 1370/2007 enthält Regeln über **Mindestinhalte öffentlicher Dienstleistungsaufträge**. Diese Mindestinhalte wurden zum größten Teil nicht neu entwickelt, sondern aus der schon bestehenden Rechtsprechung des EuGH in der Rechtssache „Altmark Trans“ übernommen. Erforderlich sind u.a.:

- eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und des betroffenen geographischen Gebiets;
- eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit;
- übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden (keine Überkompensation);
- eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite);
- eine klare Regelung über den Verbleib, Anrechnung und/oder die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zwischen zuständiger Behörde und Betreiber;
- eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

Die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist im Busbereich auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Ebenfalls in der neuen VO enthalten sind Regeln für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Fällt die Übereinkunft zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unter das Europäische Vergaberecht, so ist dieses anzuwenden. Ist dies nicht der Fall, greift das Vergaberegime der VO (EG) 1370/2007. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Nichtdiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die direkte Vergabe.

Zur Erhöhung der **Transparenz** im ÖPNV enthält die VO (EG) 1370/2007 mehrere **Berichtspflichten** (betrifft auch Altverträge). Ab Inkrafttreten muss jeder Aufgabenträger einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die im Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber und die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben. Der Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des ÖPNV ermöglichen und ggf. Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

Bundesdeutscher Rechtsrahmen

Die **Überführung des alten EU-Rechtsrahmens** in das deutsche Recht geschah in Form des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) und des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das **RegG** vom 27.12.1993 definiert in §2 den Begriff ÖPNV erstmals inhaltlich. Darüber hinaus erklärt es in §1 (1) und (2) die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge, überlässt es aber den Ländern, die Stellen zur Wahrnehmung und inhaltlicher Ausgestaltung dieser Aufgabe zu bestimmen, woraus sich Begriff und Funktion des Aufgabenträgers (AT) ableiten. In diesem Zusammenhang ist §3 zu sehen, der unter dem Titel „Regionalisierung“ zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in der Zuständigkeit der ATs anstrebt und diesen das Recht einräumt, zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen mit Verkehrsunternehmen (VU) vertraglich zu vereinbaren oder diesen aufzuerlegen.

Mit Wirkung ab dem 01.01.1996 trat das **novellierte PBefG** in Kraft. Wesentliche Neuerungen darin sind die in §8 (1) und (2) vorgenommene und gegenüber dem RegG erweiterte inhaltliche Definition des Begriffs ÖPNV sowie die in §8 (4) enthaltene Differenzierung zwischen eigenwirtschaftlichen (Genehmigung nach §13 PBefG) und gemeinwirtschaftlichen (Genehmigung nach §13a PBefG) Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie die Schaffung einer separaten Marktzugangsform.

Eigenwirtschaftlich sind ÖPNV-Leistungen dann, wenn deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinn gedeckt wird. Ist die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung mit eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Leistungen allein nicht möglich, so können die ATs auch dementsprechend notwendige gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen erbringen lassen.

Gemeinwirtschaftlich sind ÖPNV-Leistungen dann, wenn sie nicht eigenwirtschaftlich produziert werden können. In diesem Fall ist die Lösung zu wählen, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit, d.h. die geringste Haushaltsbelastung des AT mit sich bringt, was gemäß §1 (2) Geringste-Kosten-Verordnung (GKVO) zu §13a PBefG nach den Verfahrensregeln der Verdingungsordnung für Leistungen Teil A (VOL/A) auf dem Wege der Ausschreibung zu ermitteln ist.

Das PBefG ermöglicht einen **Genehmigungswettbewerb** um eigenwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen und schützt dabei die Genehmigungsinhaber vor Konkurrenz (Besitzstandsschutz), solange diese kein besseres Angebot vorlegt. Regeln dafür, wie ein Genehmigungswettbewerb transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten ist, enthält es nicht.

Die Genehmigungsbehörde hat gemäß §9 (2) PBefG die Möglichkeit, **Liniengenehmigungen** nicht nur einzeln, sondern v.a. auch gebündelt zu erteilen. Dies kann unter der Prämisse wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung, des Vorranges eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und geringster Kosten für die Allgemeinheit sinnvoll sein, da so ein synergetischer Ausgleich zwischen profitablen (eigenwirtschaftlichen) und defizitären (gemeinwirtschaftlichen) Linien gesichert bzw. ermöglicht wird. Für die Bildung von Linienbündeln bzw. Teilnetzen sind hinreichend präzise Aussagen der Nahverkehrspläne (NVP) zu treffen, welche die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen hat.

Mit Wirkung ab dem 01.01.2007 wurde das PBefG außerdem um den neuen §64a ergänzt. Dieser Paragraph ermöglicht u.a. das Ersetzen des §45a (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) durch Landesrecht („**45a-Öffnungsklausel**“), wovon Schleswig-Holstein Gebrauch macht (pauschalierte Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel, vgl. auch Kap. 7.4). Nicht nur in diesem Zusammenhang kommt den im novellierten PBefG erstmals auftauchenden **Nahverkehrsplänen** (NVP) eine hohe Bedeutung zu. So hat die Genehmigungsbehörde einen vom AT beschlossenen NVP zu berücksichtigen und kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP nicht im Einklang steht. Hier wird deutlich, dass das PBefG es dem AT ermöglicht, über den NVP die Entwicklung des ÖPNV maßgeblich zu gestalten.

Darüber hinaus erfuhr das PBefG durch das Inkrafttreten des **Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)** am 27.04.2002 wesentliche Ergänzungen. Um behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen (§1 BGG), sollen u.a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel **barrierefrei** gestaltet werden (§4 BGG). Als einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes ist in diesem Fall das PBefG aufzufassen, welches dementsprechend geändert wurde. So wurde §8 (3) ergänzt, wonach der NVP die Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben hat. Ferner werden im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben sowie erforderliche Maßnahmen getroffen sowie Interessenvertreter von Menschen mit Behinderung eingebunden. In diesem Zusammenhang haben die VU gemäß §12 (1) bei Genehmigungsanträgen die Maßnahmen zum Erreichen der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit darzustellen. Eine Genehmigung kann nach §13 (2a) versagt werden, wenn sie mit einem NVP im Sinne der o.g. Ergänzungen des §8 nicht in Einklang steht.

Als Reaktion auf die neue VO (EG) 1370/2007 wird das PBefG erneut angepasst werden müssen, wobei konkreter Inhalt und Umfang derzeit noch weitgehend unklar sind. Wünschenswert wären z.B. eine detaillierte Ausgestaltung der als Regelfall vorgesehenen wettbewerblichen Vergabe über die Mindestinhalte (vgl. S. 13) hinaus. Sinnvoll sein könnte auch eine Verlagerung der behördlichen Genehmigungscompetenz auf die Ebene der Aufgabenträger¹, da die VO ausschließliche Rechte wie die Liniengenehmigung nach PBefG nur noch in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kennt. Die Aufgabe der Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen fällt aber im Zweifel dem AT als zuständiger Behörde zu.

Schleswig-Holsteinischer Rechtsrahmen

Mit Inkrafttreten des **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)** am 01.01.1996, zuletzt novelliert am 24.05.2007, wurde das Land zum AT für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände (die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen) zu ATs für den übrigen (straßengebundenen) ÖPNV erklärt. Damit verbunden ist die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sowie die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendige Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des übrigen ÖPNV. Dementsprechend haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufzustellen und diesen in Abständen von 5 Jahren neu aufzustellen oder fortzuschreiben².

¹ Dies entspricht außerdem der Position der ATs, die im Rahmen der Neuordnung der schleswig-holsteinischen ÖPNV-Finanzierung zur Zusammenfassung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung bereits gefordert haben, eben diese Liniengenehmigungskompetenz auf ihre Ebene zu verlagern.

² Die am 24.05.2007 in Kraft getretene ÖPNVG-Novelle verändert die RNVP-Aufstellung von einer Muss- in eine Kann-Bestimmung.

Der **RNVP** hat die im ÖPNVG genannten Anforderungen an Inhalt, Aufstellungsverfahren (Abstimmung, Mitwirkung, Beschlussfassung) und Rechtsaufsicht (Prüfung durch das zuständige Ministerium) zu erfüllen, wodurch die inhaltliche Grundstruktur im Wesentlichen vorgegeben ist. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Konzeption für die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung als Ausdruck des öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Aufgabe erfährt auch im ÖPNVG keine inhaltliche Ausgestaltung, wird aber dort als inhaltliche Anforderung an den RNVP explizit benannt. Darüber hinaus ist das schleswig-holsteinische Konstrukt RNVP die landesseitige Konkretisierung des Begriffs NVP aus dem PBefG mit dessen Funktionen hinsichtlich ÖPNV-Gestaltung und –Steuerung sowie Wettbewerb. Diese Funktionen unterstreichen die herausragende Rolle, die dem RNVP im regionalisierten ÖPNV Schleswig-Holsteins zukommt.

Neben Kreisen und kreisfreien Städten oder deren **Zweckverbänden** als AT spricht das ÖPNVG in § 2 (3) von der Möglichkeit, kreisangehörigen Gemeinden die Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen ÖPNV (Stadt- bzw. Ortsverkehr) zu übertragen, wodurch diese zu örtlichen ATs werden. Sofern kreisangehörige Gemeinden diese Aufgaben bereits vor Inkrafttreten des ÖPNVG freiwillig wahrgenommen haben, so gelten diese als übertragen.

Das ÖPNVG zeichnet sich seit seiner Novellierung 2007 überdies v.a. durch deutliche Veränderungen der Finanzierungslandschaft aus. So werden die **ÖPNV-Landesmittel** auf die Ebene der regionalen ATs „kommunalisiert“, dabei pauschaliert und beinhalten nunmehr auch die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (vgl. auch Kap. 7.4).

Zwar sind die Schulträger gemäß §114 des **Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG)** ebenfalls Träger der Schülerbeförderung, jedoch ist seit Inkrafttreten des ÖPNVG gemäß §2 (2) und (4) für die Bestellung von ÖPNV im Sinne von §42 PBefG (allgemein zugänglicher öffentlicher Linienverkehr) allein der regionale AT zuständig. Da die Schülerbeförderung üblicherweise im Rahmen des ÖPNV abgewickelt wird, sind Verträge zwischen Schulträgern und VU, sofern diese **ÖPNV-Verkehrsleistungen nach §42 PBefG** zum Inhalt haben, der veränderten Rechtslage dergestalt anzupassen, dass ÖPNV-Leistungen grundsätzlich nur direkt durch den Zweckverband ÖPNV als AT selbst oder von Dritten (Schulträger, Gemeinden, Firmen etc.) über eben diesen zu bestellen und zu finanzieren sind. Verträge zwischen Schulträgern und VU, die Verkehrsleistungen regeln, die nicht unter die Bestimmungen des PBefG fallen (z.B. freigestellte Schülerverkehre), werden von der veränderten ÖPNV-Rechtslage nicht berührt. Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2011/2012 vom 17.12.2010 und der darauf aufbauenden SchulG-Änderung vom 28.01.2011 ist §114 (2) neu gefasst worden, so dass die Schülerbeförderungssatzungen der Kreise ab dem 01.08.2011 eine Eigenbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten obligatorisch vorzusehen haben. Der Steinburger Kreistag hat hierzu am 30.03.2011 eine Eigenbeteiligung von 20% (einschließlich einer Sozialstaffelung) zum 01.08.2011 beschlossen.

Analog zum BGG wurde in Schleswig-Holstein am 16.12.2002 das **Landesbehinderten-Gleichstellungsgesetz (LBGG)** erlassen. Dieses bestimmt in §11 (2), dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und „neue Beförderungsmittel für den ÖPNV unter Berücksichtigung der Belange behinderter und älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung“ barrierefrei zu gestalten sind und schafft damit eine der bundesgesetzlichen weitestgehend entsprechende landesgesetzliche Regelung. Darüber hinaus bewirkte das LBGG auch eine entsprechende Ergänzung des ÖPNVG in §5 (2), nach dem RNVPs auch Aussagen zu den zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit enthalten müssen. Zudem wurde von der EU auch die UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) ratifiziert und ist damit auch in Deutschland anzuwendendes Recht.

1.2 Landesplanerischer Rahmen

Landesentwicklungsplan (LEP)

Der neue Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) trat am 13.07.2010 in Kraft und ersetzt 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 (überwiegend 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 (StadtDenkmal 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 Schwerpunktfunktion 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 Ortsumgehung Schenefeld im Zuge der B430, Entwicklung von Konzepten für die zivile Nachnutzung des Flugplatzes „Hungriger Wolf“ zur Stabilisierung der Wirtschaftskraft.
- **Wacken:** Verkehrsgünstige Lage mit A23 und L327 ist gute Ausgangslage für weitere, funktionsgerechte Siedlungsentwicklung im ländlichen Zentralort, dadurch Auslastung, Erhaltung und Stärkung der Versorgungsinfrastruktur. Außerdem Ausbau der guten Ansätze für landschaftsgebundene Naherholung.

Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg 2000 (REK)

Mit dem Beschluss der Landesregierungen Schleswig-Holsteins, Niedersachsens und des Senates der Freien und Hansestadt Hamburg vom 22.11.1991 wurde der Startschuss für die Erstellung eines länderübergreifenden **Handlungsrahmens für die Metropolregion Hamburg** (MRH) gegeben. Inzwischen liegt eine aktualisierte Fassung des REK aus dem Jahr 2000 vor. Der Kreis Steinburg ist Teil der MRH.

Mit dem REK reagiert die Raumordnung der Bundesländer auf die herausragende Bedeutung der MRH als norddeutsches Drehkreuz zwischen den Wirtschaftsräumen Nord-, Mittel- und Osteuropas. Um den Standortfordernissen gerecht zu werden, wird mittels der Einführung eines trilateralen Entwicklungskonzeptes versucht, die Region im internationalen Wettbewerb zu positionieren und attraktiv auszugestalten. Das REK definiert Rahmenbedingungen, Leitbilder, Ziele und Strategien einer gemeinsamen Regionalpolitik u.a. auch im Verkehr.

Neben der überregionalen Verkehrspolitik findet der ÖPNV besondere Beachtung als wesentliches Element der innerregionalen Verkehrsentwicklung im Personenverkehr. Als Ziele werden genannt:

- Vorrang des ÖPNV in den verdichteten Bereichen der Metropolregion ggü. anderen Verkehrsträgern,
- direkte und schnelle Bahnverbindungen zwischen Kern und Umland,
- tangentielle Verbindungen zwischen zentralen Orten,
- abgestimmte Fahrpläne mit entsprechender Anschlusssicherung,
- fahrgastorientierte und leistungsbezogene Tarifstruktur („Ein Tarif, ein Fahrplan, ein Fahrschein“),
- „angemessenes“ ÖPNV-Angebot in den ländlichen Räumen,
- Einrichtung von Verknüpfungspunkten zwischen Individualverkehr (IV) und ÖPNV zum Zwecke der Verkehrsvermeidung in ländlichen Räumen.

Das REK hat keine rechtliche Bindungswirkung, d.h. es hat den Charakter einer freiwilligen Absichtserklärung, die Umsetzung der formulierten Ziele hängt von deren Integration in rechtlich verbindliche Pläne ab.

Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

Der LNVP 2008 – 2012 enthält Vorgaben und Perspektiven für die Entwicklung des landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems. Folgende **Kernaussagen** sind übergreifend bzw. landesweit relevant, während die für den Kreis Steinburg spezifischen Planungsziele in Kapitel 6 „Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems“ erläutert sind.

- **Barrierefreier Zugang zum ÖPNV:** Als Schwerpunkt der landesweiten Maßnahmen ist die Schaffung eines barrierefreien SPNV zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahnhofsmodernisierungen, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen v.a. im Störfall) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- **SH-Tarif:** Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Fahrkartenangebote (z.B. 9-Uhr-Monatskarten und –Abos, Jobticket).
- **Vertrieb:** Einführung eines landesweit einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagements mit den Komponenten bargeldloses Zahlen, E-Ticket und automatischer Fahrpreisfindung.
- **Verbesserung der Kommunikation** zwischen den Nahverkehrsakteuren und den Kunden u.a. durch die Einrichtung einer SH-Tarif-Schulberatung, eines Mobilitätsberaters für den Tourismus, Einrichtung von Streckenbeiräten für alle Strecken und Ausweitung von heute 6 auf insgesamt 15 Beiräte (im Kreis Steinburg ist mit „Elmshorn – Heide“ einer bereits vorhanden; eine Ausweitung beträfe den Kreis auf der Strecke Hamburg – Neumünster – Kiel).
- **Stärkung von Fahrgastrechten** durch eine einheitliche SPNV-Kundengarantie im Rahmen des Qualitätsmanagements (ab einer Verspätung von 20 Minuten 50% Fahrpreiserstattung).
- **Organisation und Zusammenarbeit:** Land, Kreise und kreisfreie Städte sollten einen (Verkehrs)Verbund der Aufgabenträger gründen.
- **Buslinien-Grundnetz:** Im LNVP wird – außerhalb der Zuständigkeit des Landes – ein landesweites Buslinien-Grundnetz angeregt. 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. Ziel ist die Einbindung aller zentralen Orte. Diverse Kreise in Schleswig-Holstein haben bereits solche Grundnetze entwickelt (im Kreis Steinburg werden mit dem Konzept der „starken Linien“ ebenfalls dahingehende Ansätze verfolgt). Einige der im LNVP enthaltenen Verbindungen sind jedoch in ihrer Bedeutung eher untergeordnet, so dass der Aufbau eines (gleichwertigen) Grundnetzes auf allen genannten Relationen diskussionsbedürftig ist.

1.3 Raumstruktur und Verkehrsinfrastruktur

Im Hinblick auf die Bewertung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs 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 (23 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. Mit dem Weiterbau der BAB A20 und dem Lückenschluss auf der BAB A23 sind hier weitere Verbesserungen zu erwarten. Nachteilig zu bewerten ist insbesondere die fehlende Ost-West-Umgehungsmöglichkeit der Kreisstadt Itzehoe im Straßennetz und die geringen Erweiterungsspielräume für das Verkehrsangebot auf den vorhandenen Schienenstrecken.

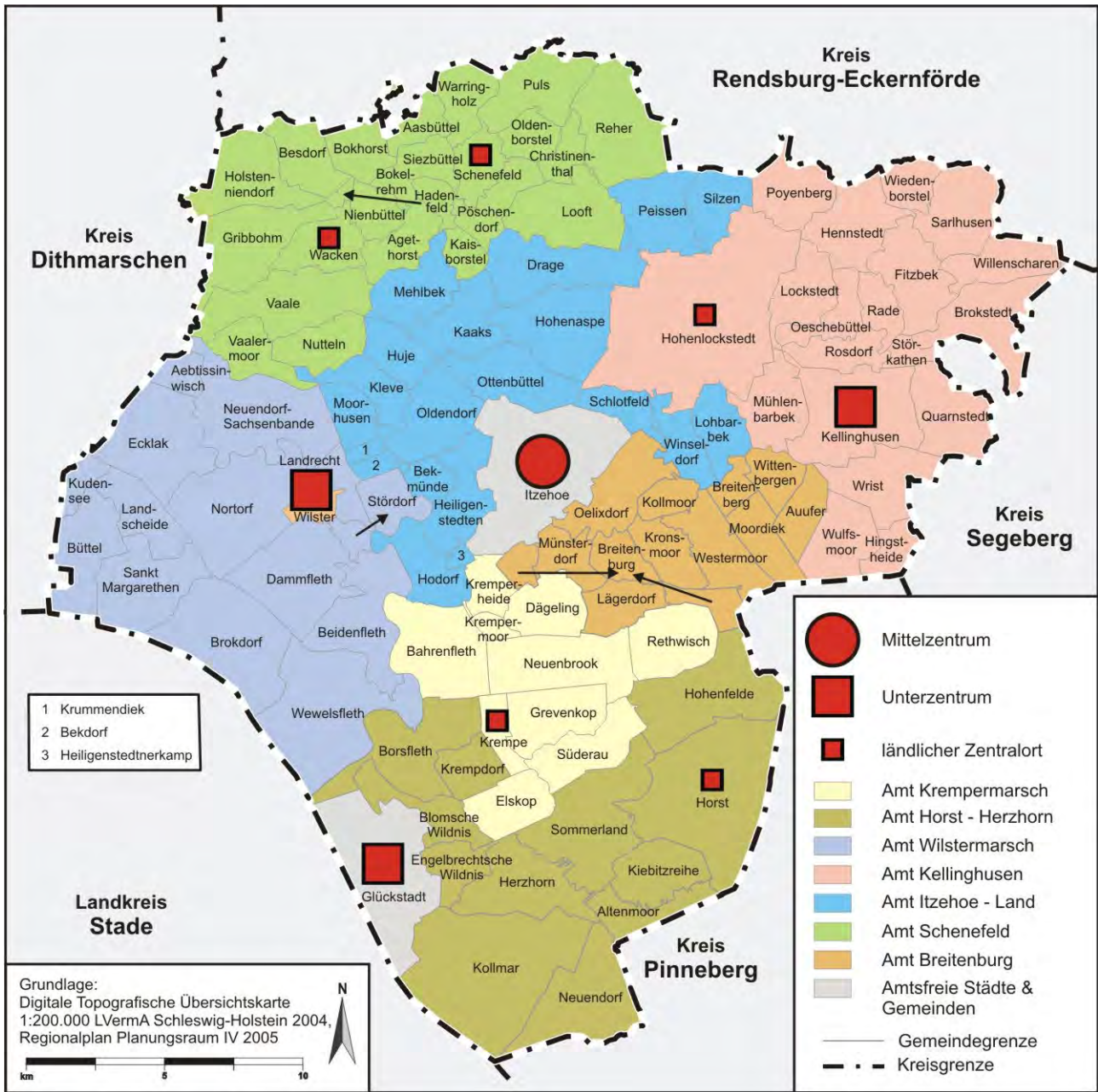


Bild 1-1: Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg

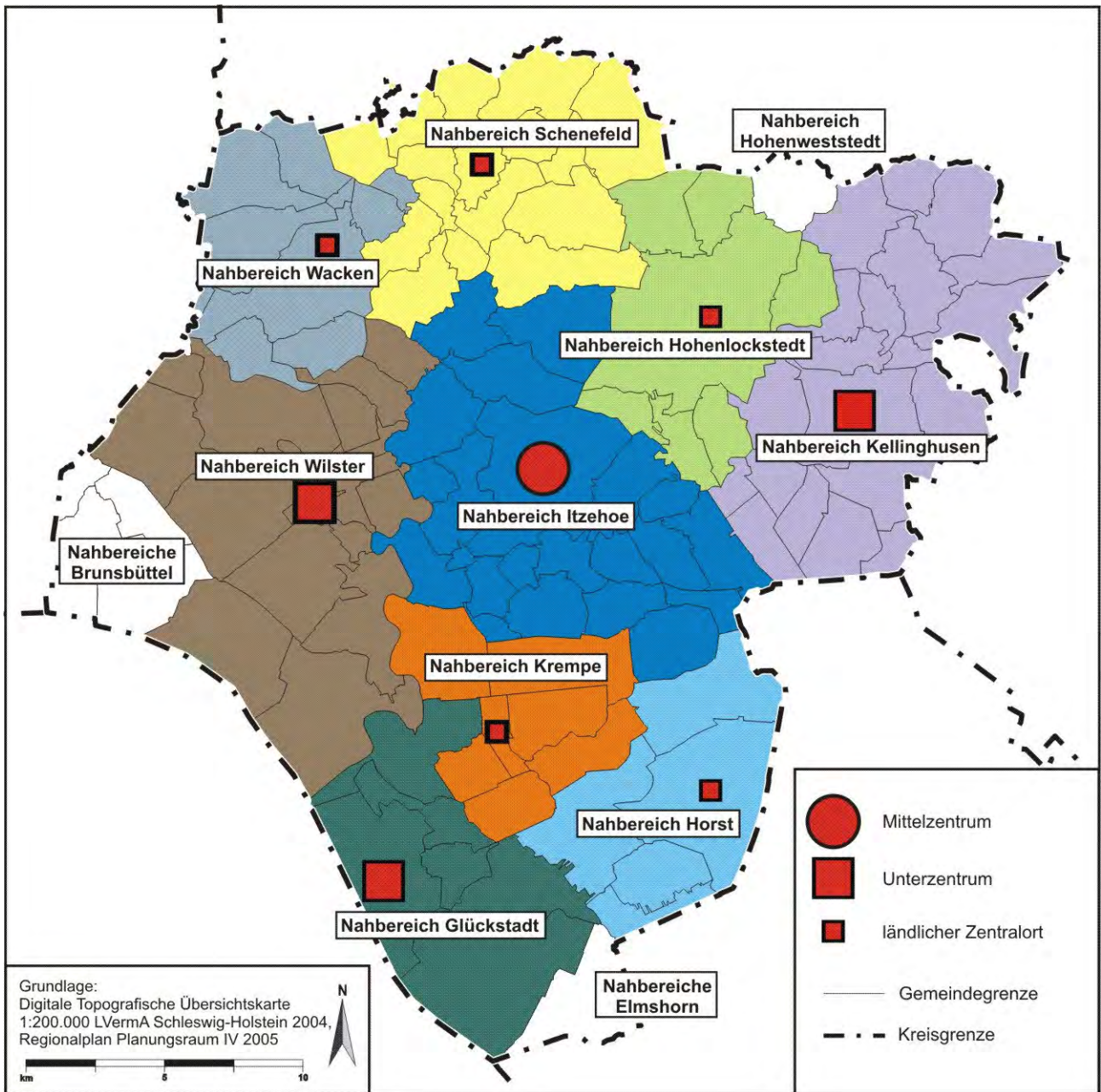


Bild 1-2: Abgrenzung der Nahbereiche



Bild 1-3 Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinburg

1.4 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven

Bevölkerung und Bevölkerungsdichte

Mit ca. 134.000 Einwohnern (2008) 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 126 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 (95 EW/km²), Nordfriesland (80 EW/km²) und Schleswig-Flensburg (96 EW/km²) unterschritten wird. Auffällig ist v.a. der Unterschied zum südlichen Nachbarkreis Pinneberg, dessen Einwohnerzahl von 301.000 und – dichte von 454 EW/km² landesweite Spitzenwerte für Kreise darstellen.

Die **Bevölkerungsverteilung** im Kreis ist durch den Gegensatz städtischer Verdichtungen und ländlicher Räume geprägt. Als dominantes Zentrum tritt hier Itzehoe mit ca. 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 1-4).

Die durchschnittliche Siedlungsdichte im Kreis Steinburg beträgt ca. 127 Einwohner/km². Hierbei reicht die Spannbreite 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 (mit immer weiter sinkenden Zuwächsen, von einem anfänglichen Bevölkerungswachstum von ca. 0,8% zu einem Stand von weniger als 0,1%), so fallen sie seitdem und waren im Jahr 2008 wieder auf dem Stand von 1998. Dabei bleiben die Verluste aber unterhalb von einem Prozent, seit 2003 hingegen fiel die Bevölkerungszahl um 1,9%.

Räumlich tritt diese **negative Bevölkerungsentwicklung** besonders in den bevölkerungsarmen, ländlichen Gemeinden auf, die Einwohnerzahlen der zentralen Orte sind (bis auf Glückstadt mit einem Einwohnerverlust von 3,5%) im Sinne der in Bild 1-6 verwendeten Größenklasse „Stabilität +/- 2,5%“ zwar relativ stabil, dabei jedoch durchweg leicht rückläufig. Zugewinne an Einwohnern lassen sich nur vereinzelt verzeichnen, wobei hier die absoluten Zahlen vernachlässigbar gering sind.

Nach Vorausberechnungen des Statistikamtes wird der Kreis Steinburg voraussichtlich bis 2025 insgesamt 6,3% seiner Einwohner verlieren und ist damit der Kreis mit dem dritthöchsten Einwohnerverlust in Schleswig-Holstein, nur übertroffen von Dithmarschen (-6,8%) und Neumünster (-8,1%)³. Dieser Saldo resultiert aus dem stark steigenden Geburtendefizit (weniger Geburten als Todesfälle; bereits heute kommen auf ca. 7,6 Geburten/1000 Einwohner ca. 11,8 Todesfälle/ 1000 Einwohner) und einem, im Vergleich zu anderen Kreisen

³ Vgl. mit Innenministerium Schleswig-Holstein (2007): Bevölkerungsvorausberechnung bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein

in Schleswig Holstein, nur sehr geringen positiven Wanderungssaldo von ca. 3.500 Personen zwischen 2007 und 2025. Dieser Trend ist schon heute ersichtlich und wird sich räumlich vsl. ähnlich wie bisher ausprägen.

Der **Anteil der über 65-jährigen** steigt seit 1998 (15,7%) stetig an und lag am 31.12.2008 bei 20,8%. Laut Vorausberechnung wird dieser Anteil bis 2025 auf über 26% steigen. 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; dabei liegt der Kreis Steinburg mit einer Zunahme von 56% in dieser Altersgruppe noch unter dem Landesdurchschnitt von 63% (vgl. Bild 1-7).

In der bildungsrelevanten **Altersgruppe der unter 20-jährigen** sind die Anteile seit 2003 von 22,7% auf 21,1% im Jahr 2008 gesunken. Bis 2025 wird dieser Anteil voraussichtlich weiter um mehr als 30% fallen (Basisjahr 2006). Steinburg ist damit der Kreis mit den geringsten Anteilen an unter 20-jährigen in Schleswig-Holstein. Besonders der Anteil der Kinder bis 6 Jahre wird hierbei einen immer stärkeren Rückgang aufgrund von sinkenden Geburtenzahlen erleben.

Die für den ländlichen ÖPNV besonders relevante Gruppe der 6 - 21-jährigen (Schüler/innen, Auszubildende) wird einhergehend mit diesem Rückgang ebenfalls kleiner werden. Sinkende Zahlen in dieser wichtigen Nutzergruppe werden zu geringeren Verkehrserträgen und schwächerer Kapazitätsauslastung im ÖPNV führen, woraus mittelfristig sehr wahrscheinlich Anpassungserfordernisse erwachsen, um auch weiterhin ein verkehrswirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot gewährleisten zu können (vgl. Bild 1-7). Zudem ist es erforderlich die Senioren als Zielgruppe stärker zu bewerben, um den Nachfragerückgang bei den jungen Leuten 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 530 Pkw pro 1000 EW und liegt damit etwa auf dem Niveau des Nachbarkreises Pinneberg (vgl. Bild 1-5). Der Pkw-Besitz hat sich gegenüber 2000 um über 10% erhöht (!). Die höchste Motorisierung weisen die dünn besiedelten Räume auf (z.B. Wilstermarsch mit 589 Pkw / 1000 EW), während in den Städten der Pkw-Besatz deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegt (z.B. Glückstadt nur 427 Pkw / 1000 EW).

In der Prognose werden in den nächsten Jahren auch unter Berücksichtigung der Aspekte Klimaschutzdebatte und steigende 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 noch zunehmen.

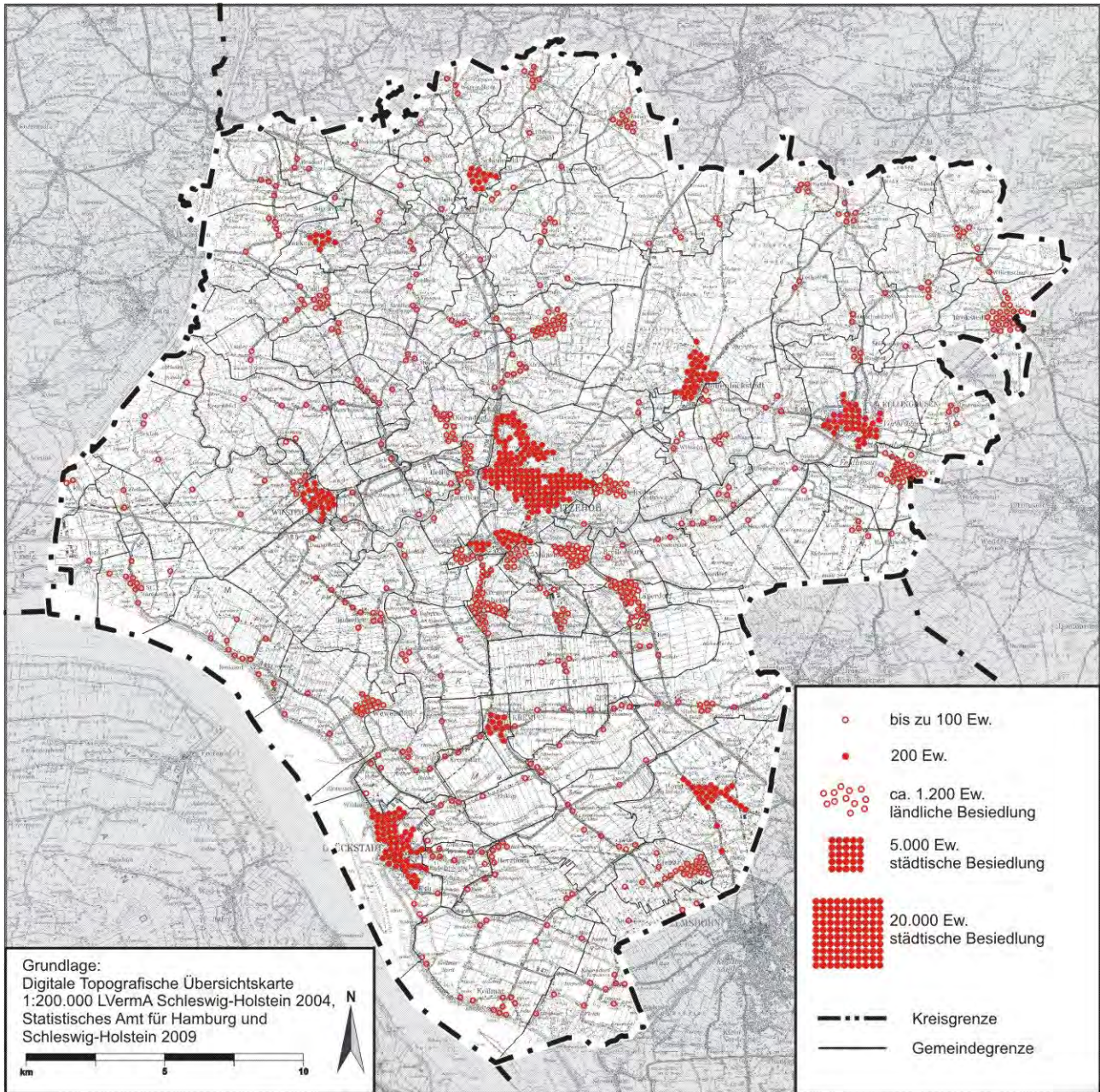


Bild 1-4: Räumliche Verteilung der Bevölkerung im Kreis Steinburg

Aufteilung nach Nahbereichen	Einwohner (30.09.2009)	davon weiblich	Motorisierung 2010	
			PKW-Anzahl	PKW/1000 EW
Glückstadt	16.565	49,6%	7.726	466
Hohenlockstedt	7.954	50,1%	4.308	542
Horst	9.227	50,9%	5.340	579
Itzehoe	52.090	51,1%	26.707	513
Kellinghussen	16.852	50,7%	9.167	544
Krempe	5.465	50,0%	2.996	548
Schenefeld	6.241	49,2%	3.729	598
Wacken	4.913	50,2%	2.877	586
Wilster	11.125	49,4%	5.994	539
Brunsbüttel	1.360	46,5%	832	612
Hohemweststedt	406	50,2%	238	586
Elmshorn	903	49,7%	586	649
Kreis Steinburg	133.101	50,4%	70.500	530

Aufteilung nach Städten und Ämtern	Einwohner (30.09.2009)	davon weiblich	Motorisierung 2010	
			PKW-Anzahl	PKW/1000 EW
Glückstadt	11.479	49,9%	4.900	427
Itzehoe	32.539	51,9%	15.731	483
Wilster	4.376	50,6%	2.036	465
Amtsfreie Städte	48.394	51,3%	22.667	468
Breitenburg	8.613	49,0%	4.611	535
Horst-Herzhorn	15.808	50,2%	9.103	576
Itzehoe-Land	10.630	49,6%	6.206	584
Kellinghusen	22.673	50,7%	12.228	539
Krempermarsch	9.513	50,4%	5.384	566
Schenefeld	10.451	49,7%	6.167	590
Wilstermarsch	7.019	48,2%	4.134	589
Ämter	84.707	49,9%	47.833	565
Kreis Steinburg	133.101	50,4%	70.500	530

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

Bild 1-5: Übersicht ausgewählter Strukturdaten

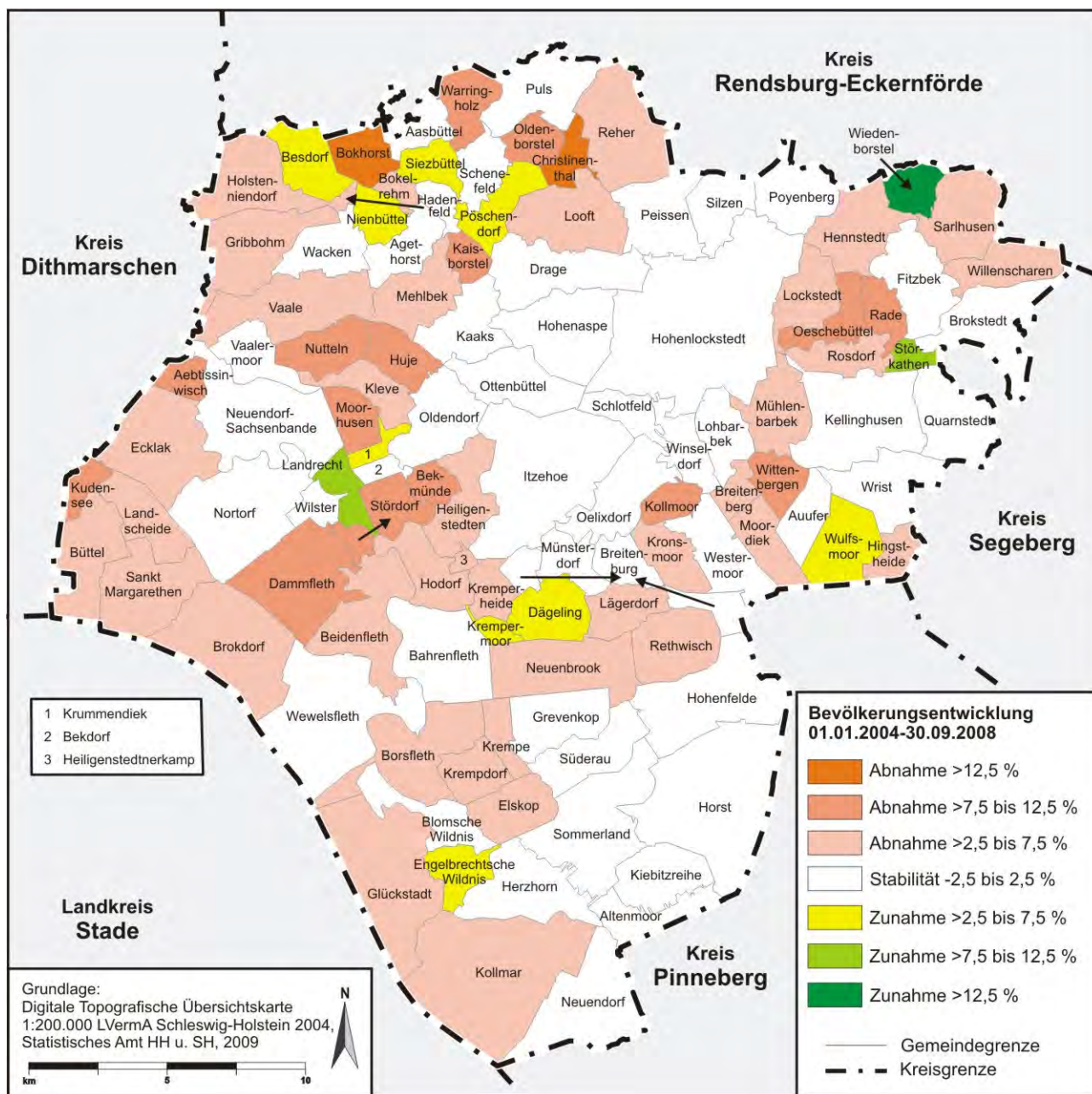


Bild 1-6: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Steinburg

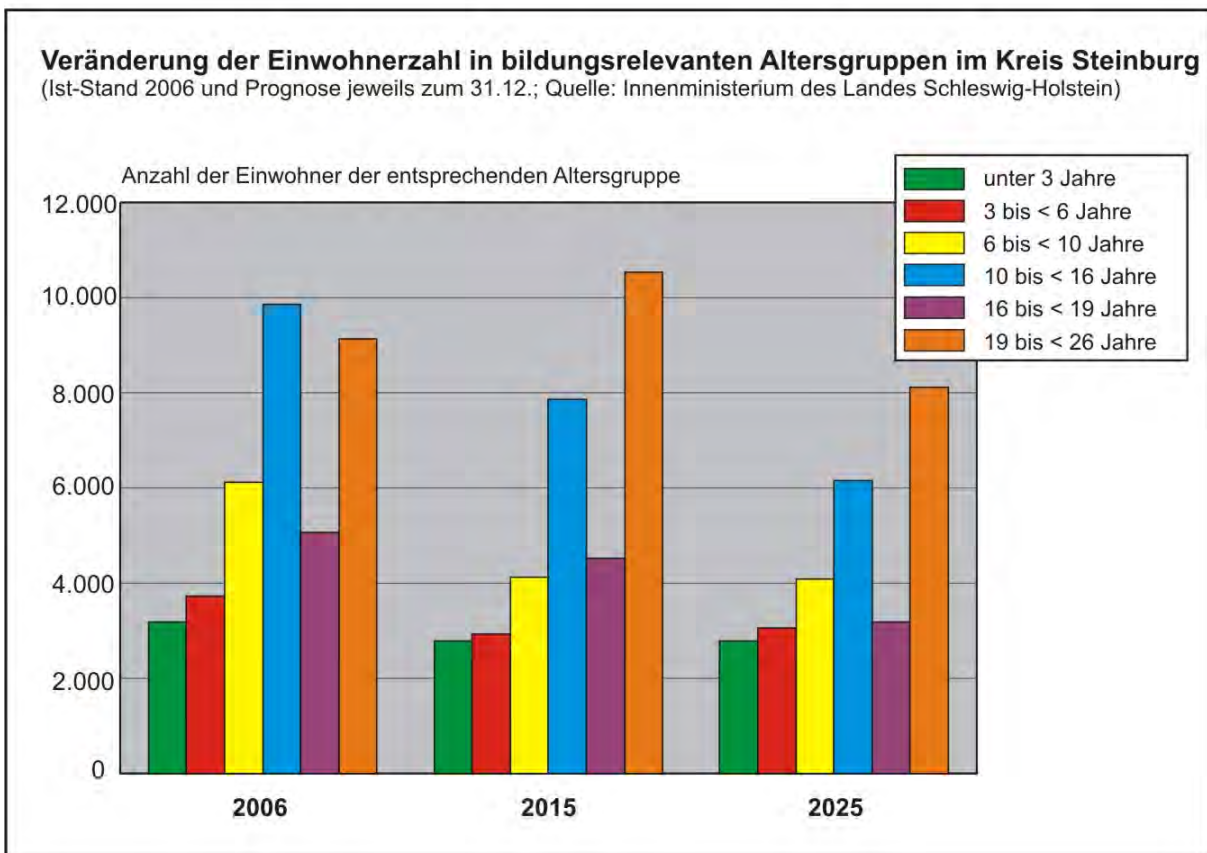
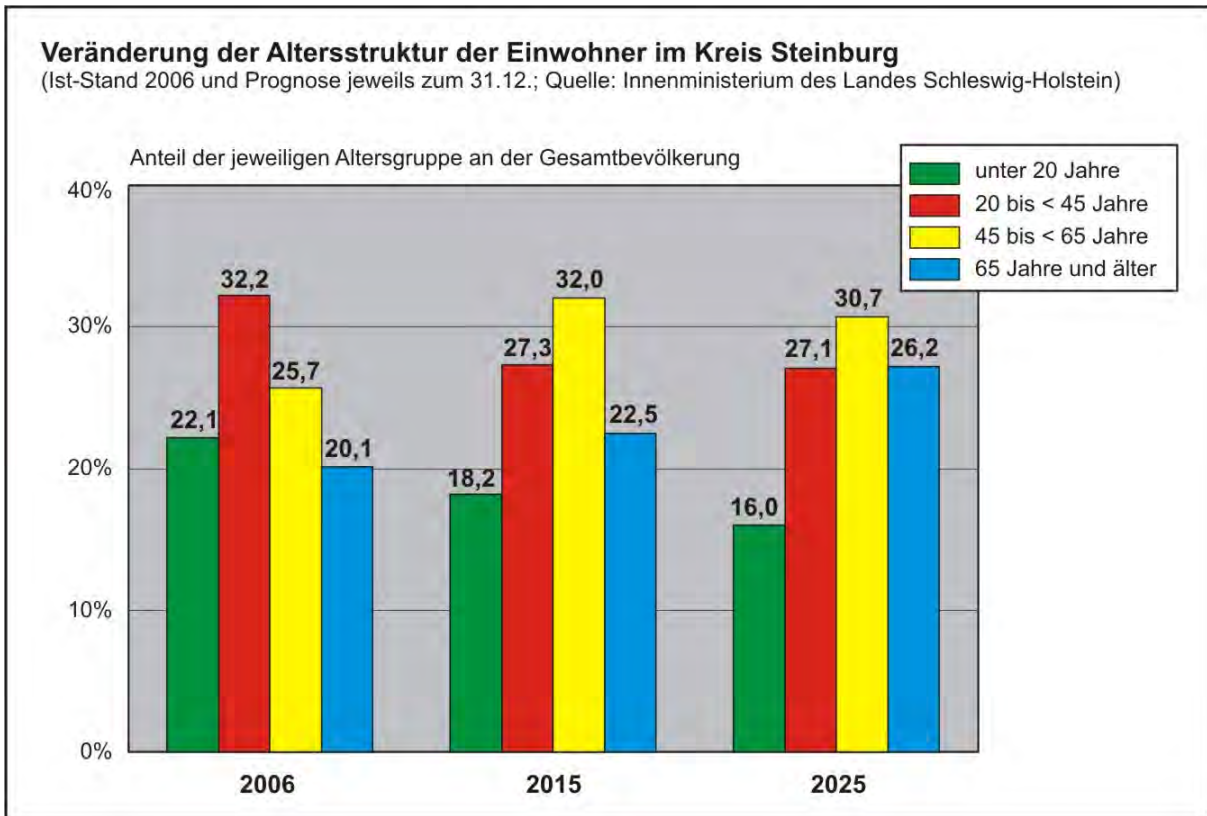


Bild 1-7: Prognose zur Veränderung der Altersstruktur

1.5 Schulstruktur und Auswirkungen der neuen 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.

Einführung der neuen Schulgesetzgebung

Das am 24.01.2007 vom schleswig-holsteinischen Landtag beschlossene **Schulgesetz (SchulG)** wurde nach Protesten über die Einführung einer obligatorischen Eigenbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten bereits am 19.02.2008 in seinem §114 wieder geändert. Am 28.01.2011 erfolgte eine nochmalige Änderung auf Basis des Haushaltsbegleitgesetzes 2011/2012 vom 17.12.2010, wodurch ein Eigenanteil an den Kosten der Schülerbeförderung nunmehr wieder obligatorisch ist. Dieser wurde vom Kreistag am 30.03.2011 mit 20% zum 01.08.2011 per Änderung der Schülerbeförderungssatzung beschlossen. Bereits 2010 wurde durch das Vorschaltgesetz die Frist für die Umwandlung von Haupt- und Realschulen und Gemeinschaftsschulen bis 31.07.2011 verlängert. Schließlich ist durch das Das SchulG von 2007 stellt auch neue Herausforderungen an die Schülerbeförderung und damit an den ÖPNV im Kreis Steinburg. Diese sind insbesondere:

- Auflösung der Schuleinzugsbereiche und damit Einführung einer freien Schulwahl,
- Umwandlung von Haupt- und Realschulen in Regional- und Gemeinschaftsschulen,
- Vorgaben zu Mindest-Schülerzahlen an den jeweiligen Schularten,
- stärkere Verlagerung von Schulunterricht in die Nachmittagsstunden und Einrichtung von offenem Ganztagsunterricht.

Um all diese neuen Bedingungen angemessen zu berücksichtigen, bedarf und bedurfte es im Kreis Steinburg einer neuen **Schulentwicklungsplanung** durch die örtlichen Schulträger und den Kreis. Für die Umsetzung der neuen Vorgaben aus dem Schulgesetz sind Mehrkosten für den ÖPNV sowohl auf Seiten des Zweckverbandes als auch bei den örtlichen Schulträgern entstanden, die aber aufgrund der zersplitterten Zuständigkeiten nicht genau bezifferbar sind (vgl. dazu auch Kapitel 1.7).

Einer besonderen Konzeption für die Anpassung der Schülerbeförderung bedurfte es indes nicht. Auftretende Anpassungsbedarfe werden in der Regel direkt zwischen den betroffenen Schulträgern, den Verkehrsunternehmen, dem Zweckverband und dem Kreis geregelt. Die Zielrichtung ist stets, Verbesserungen für alle Beteiligten herbei führen 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, geändert durch die 1. Änderungssatzung vom Juni 2007, die 2. Änderungssatzung vom April 2008 und die 3. Änderungssatzung vom März 2011*. Diese Satzung wurde bereits an das neue Schulgesetz angepasst. Sie bietet eine gute Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV, auch unter Berücksichtigung der sich verändernden Schülerströme.

Einführung der „freien“ Schulwahl

Lediglich aufgrund der Auflösung der Schuleinzugsbereiche und der Schaffung der freien Schulwahl bedürfte es eines neuen Bemessungsmaßstabes für die **Übernahme von Schülerbeförderungskosten** durch die öffentliche Hand. Nunmehr werden grundsätzlich die Hin- und Rückfahrten zum Pflichtunterricht in der nächstgelegenen Schule der jeweils gewählten Schulart bzw. zum Wohnort vom Schulträger/Kreis übernommen, sofern die sonstigen Voraussetzungen (vor allem: Kilometergrenzen) vorliegen.

Welche Schule die nächstgelegene für die jeweilige Gemeinde ist, bestimmt sich in Anlehnung an §3 (1) 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. Für die weiterführenden Schulen bestimmt sich die Beförderung zur „nächstgelegenen Schule der Schulart“, es sei denn die Beförderungskosten zu einer weiter entfernt liegenden Schule sind kostengünstiger.

Neuausrichtung der Schulgliederung

Mit dem Inkrafttreten des **Schulgesetzes** 2007 in Schleswig-Holstein ergeben sich gravierende Änderungen in der Schullandschaft. U.a. wurden die **neuen Schularten** Gemeinschafts- und Regionalschule eingeführt. Die Gemeinschaftsschulen bieten die Bildungsabschlüsse der Hauptschule, der Realschule und den Übergang zur gymnasialen Oberstufe an, zudem können sie auch eine gymnasiale Oberstufe (Abitur nach 13 Jahren) haben. Alle Gesamtschulen im Land wurden bis 2011 zu Gemeinschaftsschulen weiterentwickelt. Schulträger können die Einrichtung von Gemeinschaftsschulen aus bestehenden Schulen des gegliederten Systems beantragen. Ziel dieser Neuerungen ist u.a. bei sinkenden Schülerzahlen ein Bildungsangebot mit möglichst allen Schulabschlüssen auch im ländlichen Raum bereitzustellen.

Die **Regionalschulen** umfassen die Klassen 5 bis 10 und sehen eine gemeinsame Orientierungsstufe (Jahrgangsstufe 5 und 6) für alle Schüler/-innen vor. Erst ab der 7. Jahrgangsstufe wird in die beiden Bildungsgänge Hauptschule und Realschule differenziert, wobei die Übergänge zwischen den Bildungsgängen durchlässig gestaltet werden können.

Bis zum Schuljahr 2010/11 wurden alle Haupt- und Realschulen zu Regional- bzw. Gemeinschaftsschulen zusammengeführt. Hintergrund dafür sind neben verbesserten Bildungschancen und Fördermöglichkeiten ständig sinkende Anmeldezahlen an den Hauptschulen und eine generell prognostizierte sinkende Schülerzahl. Bei den Realschulen ist dieser Prozess im Kreis Steinburg schon abgeschlossen, bei den Hauptschulen sind noch einige Klassen nicht in das neue System überführt worden.

Mit der erneuten Änderung des Schulgesetzes 2011 können Regional- und Gemeinschaftsschulen ihr Unterrichtsangebot binnendifferenziert oder nach Bildungsgängen getrennt anbieten. Ziel ist es, beide Schularten perspektivisch zusammenzuführen.

Zudem erfahren auch die **Gymnasien** Veränderungen: So ist ab dem Schuljahr 2008/09 das Abitur bereits nach der 12. Klasse vorgesehen.

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

Durch die mit der Schaffung der neuen Schularten einher gehende Auflösung von Haupt- und Realschulen, sowie die Schaffung von Regional- und Gemeinschaftsschulen hat eine gewisse Konzentration der Schulstandorte stattgefunden, die sich noch weiter fortsetzen könnte.

Kreis	Gemeinschaftsschule	Regionalschule
Stormarn	14	0
Herzogtum Lauenburg	9	2
Steinburg	9	2
Nordfriesland	6	7 (davon 6 mit Gymn.)
Dithmarschen	5	6
Rendsburg-Eckernförde	9	10 (davon 2 mit Gymn.)
Ostholstein	11	4
Schleswig-Flensburg	12	4
Pinneberg	12	5
Plön	3	6
Segeberg	16	4

Bild 1-8: Einführung neuer Schularten im Kreisvergleich (Stand 2010)

Vorgaben von Mindest-Schülerzahlen

Das Bildungsministerium hat folgende **Mindestgrößen der Schulen** der einzelnen Schularten per Verordnung (§ 52 SchulG) festgelegt:

- Grundschulen: 80 Schüler/-innen (auch an mehreren Standorten);
- Regionalschulen: 240 Schüler/-innen;
- Gymnasien, organisatorische Verbindungen von Gymnasien mit Regionalschulenteil, sowie Gemeinschaftsschulen: 300 Schüler/-innen in der Sekundarstufe I.

Die Vorgabe von Mindest-Schülerzahlen stellt vor allem 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. Mit dem erwarteten Rückgang der Schülerzahlen sind aber Schulschließungen nicht auszuschließen. Zum Schuljahr 2011/2012 werden sich die ersten beiden Grundschulen durch eine organisatorische Verbindung zusammenschließen. Die Versetzung der „Restschüler“ stellt den ÖPNV dann womöglich vor neue Herausforderungen (z.B. neue Linienführung, Anpassung der Kapazität auf vorhandenen Linien usw.)

Verlängerung der Schulzeiten in den Nachmittagsbereich („Ganztagsschulen“)

Die flächendeckende Versorgung mit Verkehrsleistungen im Rahmen des Nachmittagsunterrichtes bzw. der **offenen Ganztagsschule** wird sichergestellt. In den kommenden Jahren sollen weitere offene Ganztagsangebote geschaffen werden. Hier ist 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 angesehen.

Entwicklungsperspektiven

Es ist zu erwarten, dass von der **freien Schulwahl** in den kommenden Jahren 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.

Erhebliche Auswirkungen werden sich durch den Rückgang der Schülerzahlen ergeben, die in einigen Bereichen des Kreises nach den aktuellen Prognosen (z.B. MORO) bis zu 30% erreichen könnten. Durch die weitere **Konzentration der Schulstandorte**, die Aufgabe bzw. Zusammenlegung einzelner Grund- und Hauptschulstandorte und die fortschreitende Schulentwicklungsplanung 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.

Schulstandorte im Kreis Steinburg

Insgesamt besuchen derzeit etwa **15.000 Schüler** allgemeinbildende Schulen (inkl. Förderschulen mit Schwerpunkt Lernen) im Kreisgebiet. Zum Teil sind mehrere **Schularten** unter einem gemeinsamen Dach vereint (besonders Grund- und Hauptschulen, Schulzentren); daher kommt es zu Mehrfachnennungen, d.h. die Zahl der Schulstandorte ist geringer als die der Schulen nach Schularten. Die Verteilung der wichtigsten Schularten und der Schülerzahlen ist in Bild 1-9 dargestellt.

Schulart	Anzahl	Anzahl Schüler/-innen
Förderzentren	7	360
Grundschulen	23	4.285
Grund- und Hauptschulen	4	841
Grund und Gemeinschaftsschulen	2	1.157
Regionalschulen	2	1.362
Gymnasien	4	3.727
Gemeinschaftsschulen	7	3.269
Waldorfschule	1	376
Allgemeinbildende Schulen	50	15.377

Quelle: Statistikamt Nord 2010

Bild 1-9: Aufteilung der Schüler auf Schularten im Schuljahr 2009/2010

Im Rahmen der **Schulentwicklungsplanung** wird der Betrieb aller Real- und Hauptschulen im Kreisgebiet in den kommenden Jahren eingestellt. Dafür wurden bis zum Schuljahr 2009/2010 2 Regionalschulen und 9 Gemeinschaftsschulen geschaffen. In der Praxis mussten bestehende Buslinien da verstärkt werden (zusätzliche Busse, veränderte Fahrzeiten und Linienwege), wo es aufgrund der veränderten Schullandschaft zu „Schülerwanderungen“ gekommen ist. Die daraus resultierenden Mehrkosten sind aufgrund der derzeit wenig transparenten Bestellungs- und Finanzierungsmodalitäten im Kreis Steinburg nicht genau bezifferbar.

Gemäß dieser Vorgaben wird die Entwicklung mehrerer Schulstandorte seitens der Kreis Steinburger Schulentwicklungsplanung, besonders angesichts der prognostizierten tendenziell rückläufigen Schülerzahlen, kritisch beobachtet. Bei Schulen, welche 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.

Während bisher die örtliche Zuständigkeit der Schulen gesetzlich geregelt (§ 44 SchulG i.d.F. 02.08.1990) und Schuleinzugsbereiche definiert waren, so können seit 2007 die Schulen frei gewählt werden (§§ 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-, Regional- oder Gemeinschaftsschule oder 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 entsteht sowohl unter den Schularten als auch unter den einzelnen Schulen eine Wettbewerbssituation um die Schüler/-innen, die mittelfristig auch Auswirkungen auf die räumlichen Verflechtungen der Schülernachfrage im ÖPNV zur Folge haben kann. Im Ergebnis sind diffusere Quelle-Ziel-Beziehungen zu erwarten, die eine wirtschaftliche Schülerbeförderung im ÖPNV erschweren, d.h. bei gleichbleibenden oder sogar sinkenden Schülerzahlen zu Mehraufwand führen.

Die wichtigsten **Schulstandorte** befinden sich erwartungsgemäß in den Städten Itzehoe und Glückstadt, wo neben Grund- und Gemeinschaftsschulen auch Gymnasien zu finden sind. Die Kreisstadt Itzehoe weist das mit Abstand differenzierteste Angebot an Schularten auf. Räumlich besonders konzentriert ist das Angebot bei Gymnasien, die es in Itzehoe (3) und Glückstadt gibt, sowie bei Regionalen Berufsbildungszentren, die in Itzehoe vertreten ist. Die weiterführenden Schulen vereinigen dabei über 9.000 oder 60% der insgesamt rund 15.000 Steinburger Schüler/-innen auf sich. Neben ortsinternem Schülerverkehr konzentrieren diese Standorte sowie die Schulen in Wilster, Schenefeld und Kellinghusen große Teile der Schüler/-innen des ländlichen Raumes auf sich (vgl. Bild 1-10). Besonders auffällig ist das in den Kreis Steinburg ausgreifende Einzugsgebiet durch die Erich Kästner Gemeinschaftsschule und die Bismarckschule in Elmshorn; der Einfluss der Leibniz Privatschulstandorte in Elmshorn und Hitzhusen (bei Bad Bramstedt) ist mangels vorhandener Daten nicht quantifizierbar, es wird aber von einem spürbaren und tendenziell zunehmenden Verflechtungseinfluss ausgegangen.

Bei den **Schulgrößen** (2009/10) dominiert erwartungsgemäß das Regionale Berufsbildungszentrum, in dem über 3.700 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

Bei den **Verflechtungen im Schülerverkehr** fällt ein hoher Überschuss an Auspendlern auf (vgl. Bild 1-11). Nur knapp 290 Schüler pendeln aus anderen Städten und Kreisen ein. Diese stammen hauptsächlich aus den Kreisen Rendsburg-Eckernförde (77), Segeberg (72) und Pinneberg (67) und besuchen entweder Schulen in grenznahen Gemeinden wie Horst und Brokstedt oder weiterführende Schulen beziehungsweise besondere Schulformen wie die Waldorfschule in Itzehoe. Die **Auspendler zu Schulen in die Nachbarkreise** liegen auffällig über den Einpendlern. Etwa 800 Schüler besuchen Schulen in den Nachbarkreisen, davon allein ca. 460 Schulen im Kreis Pinneberg (hauptsächlich Erich Kästner Gemeinschaftsschule und Bismarckschule in Elmshorn). Zudem ist von einer bereits vorhandenen und tendenziell zunehmenden Bedeutung der Leibniz Privatschule Elmshorn auszugehen (konkrete Daten liegen jedoch nicht vor). Rund 200 Schüler pendeln in den Kreis Segeberg v.a. nach Bad Bramstedt (vermutlich auch nach Hitzhusen bei Bad Bramstedt, wo sich ein weiterer Standort der Leibniz Privatschule befindet, auch zu diesem liegen keine konkreten Daten vor). Es folgen als Auspendlerziele der Kreis Rendsburg-Eckernförde (82) und die Stadt Neumünster (56).

Schülerverkehre sind im v.a. ländlichen ÖPNV eine bedeutende Größe. Dies zeigt sich u.a. daran, dass von den insgesamt ca. 15.000 Schülern fast 7.000 ihre Heimatgemeinde verlassen (entspricht ca. 46 %). 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“, der in den Statistiken nicht separat ausgewiesen wird und daher nicht genau zu ermitteln ist.

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 Einführung von Regional- und Gemeinschaftsschulen i.V.m. der freien Schulwahl gravierende Veränderungen ergeben haben und 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 allen Beteiligten im Einzelfall zu untersuchen und zu lösen.

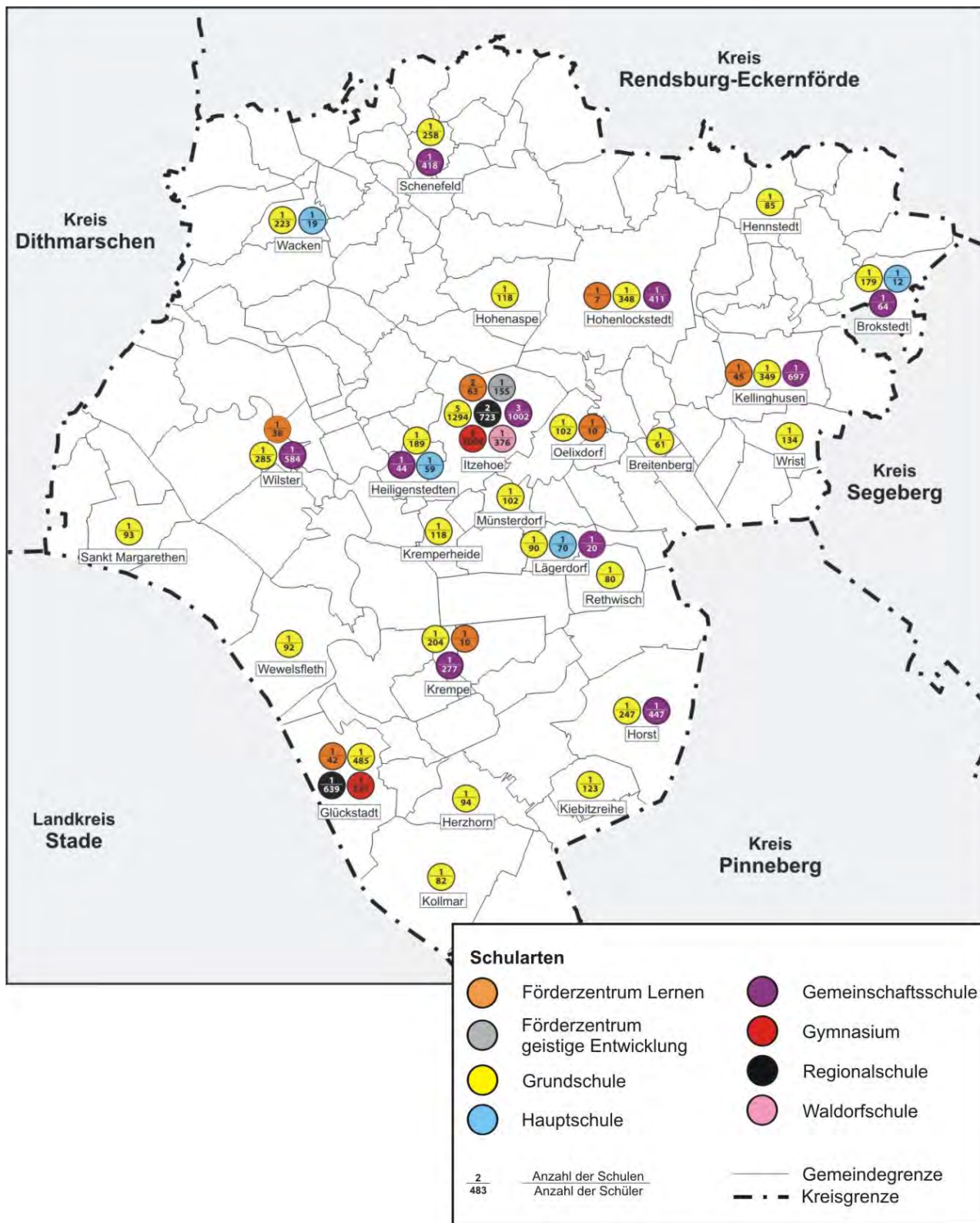


Bild 1-10: Standorte allgemeinbildender Schulen im Kreis Steinburg (Stand Schuljahr 2009/2010)

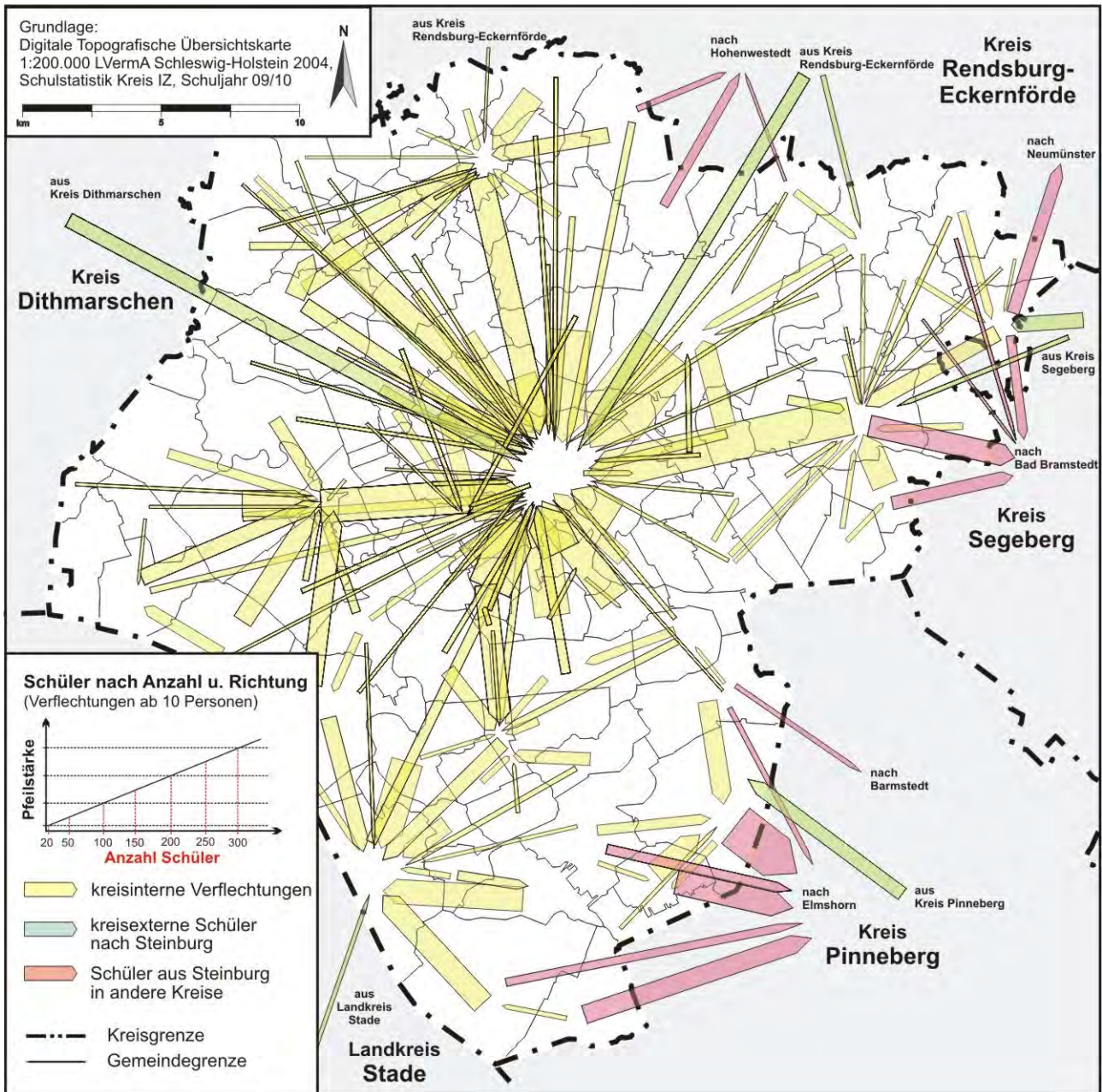


Bild 1-11: Verflechtungen im Schülerverkehr

1.6 Verkehrsverflechtungen und ÖPNV-relevante Verkehrsziele (ohne Schulen)

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 ca. 32.600 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (Stand: 30.06.2008) zu verzeichnen, wobei im Vergleich zum Jahr 2003 ca. 380 Arbeitsplätze (-1,2%) verloren gegangen sind. Diese leicht negative Bilanz ergibt sich besonders aus den Abnahmen in Glückstadt (-406 oder -13,2%) und Kellinghusen (-206 / -14,2%), andere Gemeinden liegen meist weniger stark im Minus, nur Horst hat mit +265 (+25,2%) einen sehr deutlichen Anstieg der Arbeitsplatzzahlen zu verzeichnen. Andere Veränderungen bewegen sich in deutlich niedrigeren absoluten, wenn auch in teilweise deutlich höheren prozentualen Bereichen.

Anhand der Pendlerstatistik 2008 wurden die **Pendlerbeziehungen** der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Steinburg untersucht. Die Gesamtzahl der Beschäftigten ist von 2003 bis 2008 zwar um ca. 1.000 Personen gestiegen, zeitgleich ist aber auch die Zahl der über die Kreisgrenze Auspendelnden um 2.000 auf ca. 18.700 zugenommen. Zusätzlich stieg die Zahl der Einpendler aus anderen Kreisen um ca. 800 Personen. Die leichten kreisinternen Arbeitsplatzverluste gehen mit einer höheren Anzahl von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit Wohnort im Kreis einher, womit die Bedeutung kreisexterner Arbeitsplätze für die Kreisbevölkerung deutlich zugenommen hat; dies zeigt sich anhand der Zunahme des Auspendleranteils auf rund 44% (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 2003 und 2008				
	2003		2008	
soz.vers.pfl. Beschäftigte, Wohnort Kreis Steinburg	41.552	100,00%	42.525	100,00%
Wohnort = Arbeitsort	10.564	25,42%	9.595	22,56%
Binnenpendler (Pendler kreisintern)	14.282	34,37%	14.100	33,16%
Auspendler über Kreisgrenze	16.706	40,21%	18.688	43,95%
Einpendler über Kreisgrenze	7.984		8.771	
Pendlersaldo	-8.722		-9.917	

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

Bild 1-12: 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	46,2%	14,6%	10,9%	17,5%
Glückstadt	6,3%	7,3%	5,5%	8,8%
Hohenlockstedt	4,2%	4,4%	5,7%	3,5%
Horst	4,3%	4,7%	1,1%	7,4%
Kellinghusen	2,9%	5,7%	4,5%	6,6%
Krempe	1,2%	2,1%	2,1%	2,1%
Schenefeld	2,5%	1,8%	2,2%	1,5%
Wacken	0,6%	1,6%	2,2%	1,2%
Wilster	2,8%	3,2%	4,0%	2,6%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

Bild 1-13: Pendleranteile im Vergleich der zentralen Orte

Neben den Pendlerströmen in die/aus den o.g. zentralen Orten sind kreisintern noch die Kommunen Brokdorf 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 2008		
Ziel	absolut	Anteil
Hamburg	5.376	28,8%
Kreis Pinneberg	5.351	28,6%
Kreis Dithmarschen	1.317	7,0%
Kreis Segeberg	1.277	6,8%
Kreis Rendsburg-Eckernförde	756	4,0%
Neumünster	542	2,9%
Kiel	268	1,4%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

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

Bild 1-14: Räumliche Verteilung der Hauptauspendlerströme

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 und 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.

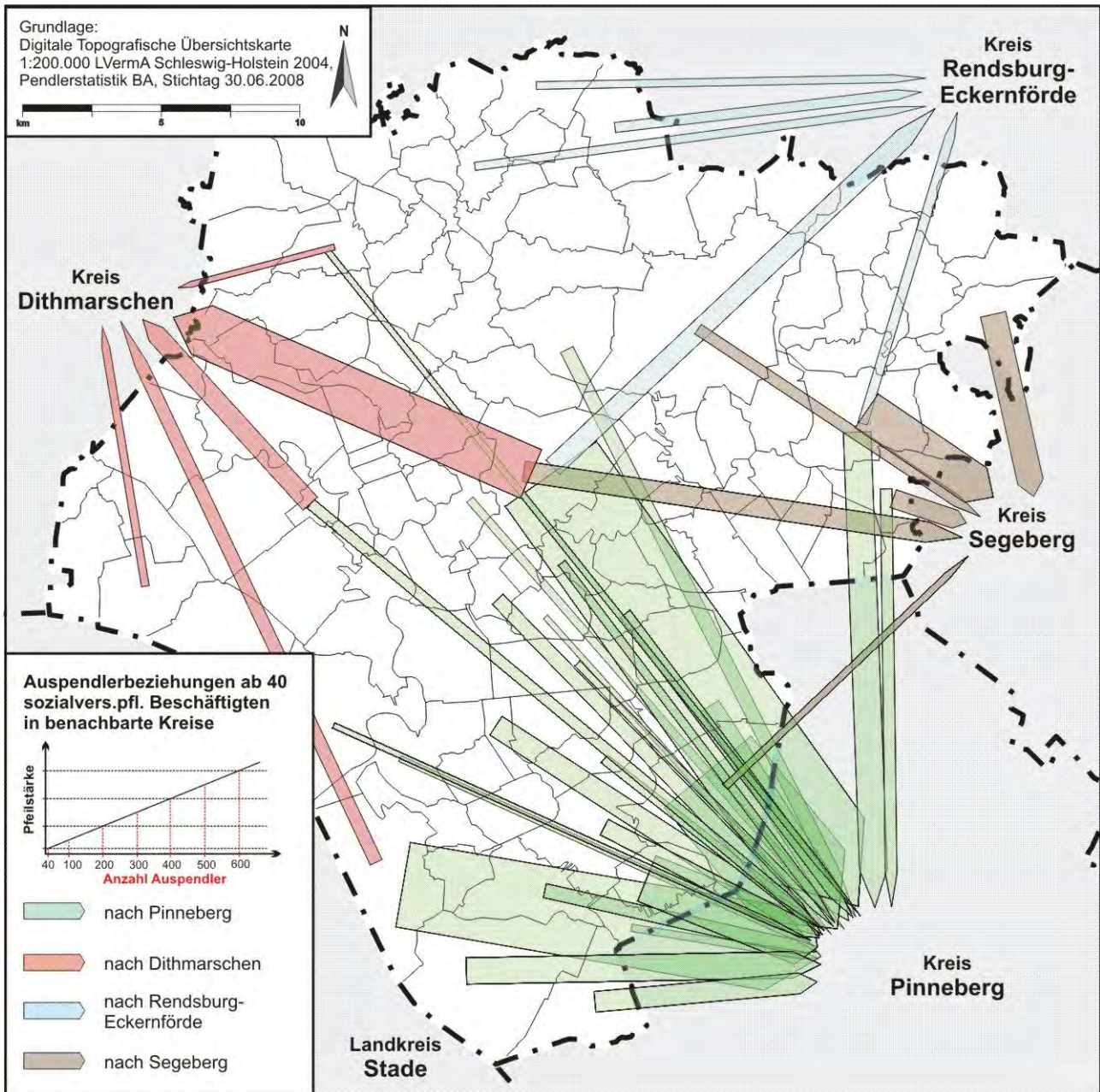


Bild 1-15: Räumliche Verteilung der Auspendler in die benachbarten Kreise

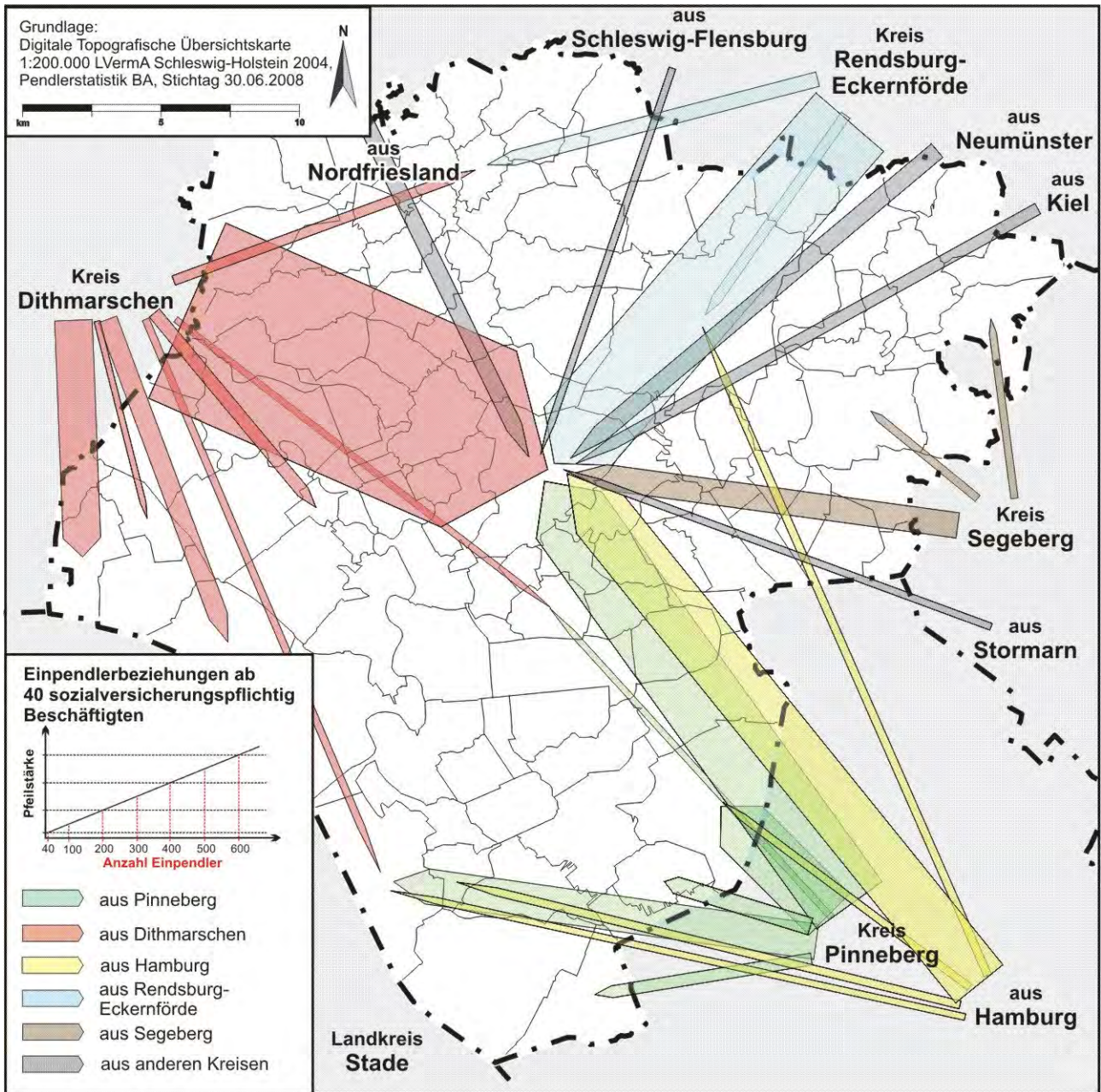


Bild 1-16: Räumliche Verteilung der Einpendler in den Kreis Steinburg

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,
- Mittel zur Finanzierung des Schleswig-Holstein-Tarifs,
- Ausgleichsgelder für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX.),
- Finanzierungsbeiträge der Schulträger aus Schülerbeförderungsverträgen.

Dem Zweckverband ÖPNV Steinburg (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 Ausgleiche für rabattierte Schülerbeförderung, die ehemaligen GVFG-Haltestellenfördermittel und die Mittel zur Finanzierung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes (vgl. dazu auch Kapitel 7.4).

Angesichts der angespannten **Haushaltsslage** des Zweckverbandes und seiner Mitglieder ist eine Erweiterung dieses begrenzten wirtschaftlichen Rahmens derzeit nur schwer darstellbar. Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sollte sich daher im wesentlichen innerhalb dieser Grenzen abspielen und wird erheblich erleichtert, wenn diese kostenneutral bewerkstelligt oder durch Einsparungen an anderer Stelle (z.B. Senkung des Zuschussbedarfs durch Erhöhung der Wirtschaftlichkeit) finanziert werden kann. Zu berücksichtigen ist hierbei aber, dass Qualitätsverbesserungen auch zu einer Steigerung der Kundenzahlen führen und damit zusätzliche Erlöse generieren.

Prinzipiell ist der wirtschaftliche Rahmen durch ein stärkeres finanzielles Engagement von Mitgliedern des Zweckverbandes sowie von 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 (ZwV) 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. Im Hinblick auf die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Steinburg ist auch die Verkehrsinfrastruktur besonders zu betrachten. Da der ÖPNV aus diesem Grunde mit den „sonstigen“ Verkehrsbereichen (insbesondere die übergeordnete Verkehrsplanung) gemeinsam koordiniert und wahrgenommen werden soll, ist die Verwaltungsgliederung des Kreises um die Organisationseinheit „Kompetenzzentrum ÖPNV / Verkehr“ erweitert worden. Damit wurde nicht nur eine sinnvoll-logische organisatorische Bündelung erreicht, sondern zugleich auch eine gute Basis für zukünftige Herausforderungen und Aufgaben geschaffen, wie z.B. die geplante Übertragung der Buslinien-Genehmigungskompetenz von der Landes- auf die Kreisebene..

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. Hauptpartner auf der Seite der Verkehrsunternehmen ist seit 1993 die VG Steinburg, ein Zusammenschluss von 6 Verkehrsunternehmen zu einer Tarif- und Verkehrsgemeinschaft.

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 bewegendenden 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 beim ZwV, für die Mehrzahl der übrigen Linien liegt sie i.d.R. ganz oder 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. Spätestens seit Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel finanziert der ZwV jedoch auch die von den Schulträgern gesteuerten und damit alle Verkehre maßgeblich mit und es ist insofern zu überprüfen, ob sich daraus organisatorisch-strukturelle Anpassungsnotwendigkeiten ergeben.

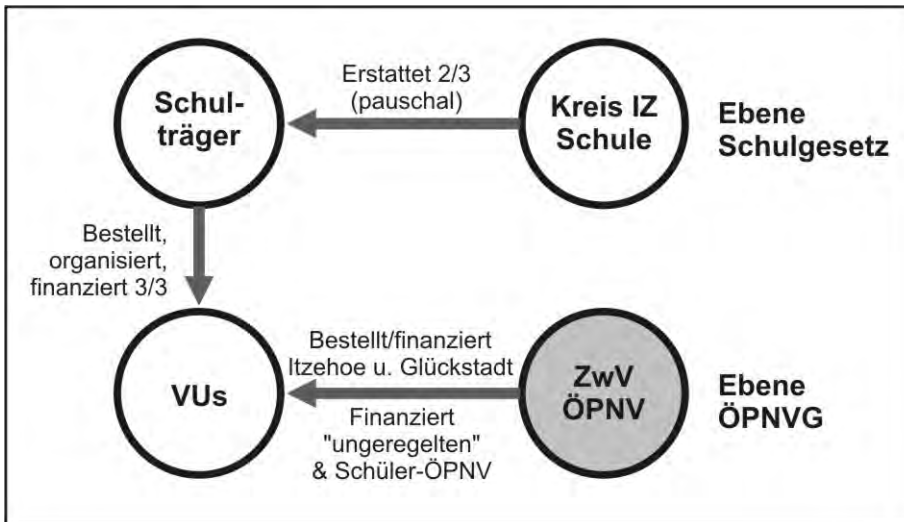


Bild 1-17: Organisationsstruktur im Steinburger ÖPNV

2. Bilanz des zweiten RNVP

Der zweite regionale Nahverkehrsplan entstand bereits unter der Randbedingung einer schwierigen öffentlichen Haushaltslage, so dass größere Neuinvestitionen und eine deutliche Ausweitung der Zuschussleistungen von vornherein als problematisch einzustufen waren. Vor diesem Hintergrund waren Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zunächst bemüht, das damals bestehende ÖPNV-Angebot zu erhalten sowie in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht weiter zu optimieren.

Im Gegensatz zum 1. RNVP gab es im 2. RNVP zwar mehr Aktivitäten, die sich aber kaum auf eine Weiterentwicklung des Angebotes beziehen. Im Vordergrund stand die wiederholte **Ausschreibung der Stadtverkehre Itzehoe und Glückstadt 2005**, die von den Steinburger Linien (Tochter der Veolia-Holding) gewonnen wurde. Der Betreiberübergang erfolgte zum Fahrplanwechsel 2005/2006.

Im Kreis Steinburg gilt seit August 2009 die **3. Stufe des SH-Tarifs**, womit jetzt sämtliche ÖPNV-Verkehre (kreisintern, kreisgrenzenübergreifend, verkehrsmittelübergreifend) mit einem einheitlichen Tarif genutzt werden können, ohne dass beim Umsteigen innerhalb der räumlichen Fahrkartengültigkeit am Start- / Endpunkt nachgelöst werden muss. Dies gilt auch für Fahrten ins HVV-Gebiet. Kontrovers diskutiert wird derzeit die darüber hinaus gehende Integration des Kreises Steinburg in den HVV, die aber eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung mit sich bringen würde.

Einige Maßnahmen des 2. RNVP wurden bisher nicht umgesetzt. Dies gilt insbesondere für eine **Erweiterung des Wettbewerbs um ÖPNV-Leistungen** auf das gesamte Kreisgebiet mit den dazu vorbereitenden Maßnahmen (Linienbündelung, Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten). Ebenfalls zurückgestellt wurde die Entwicklung eines Haltestellenprogramms mit der Zielrichtung, eine systematische Erfassung mit Überprüfung der Barrierefreiheit vornehmen zu können sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr in der Stadt Itzehoe. Auch bei den alternativen Bedienungsformen blieb es zunächst bei zielgruppenorientierten Sonderformen wie dem Seniorentaxi.

Kategorie	Projekt/Maßnahme	Stand der Umsetzung
Regionalverkehr	Verbesserung der Umsteigesituation	
	Verbesserung Umsteigesituation Stadt-Regionalverkehr	
	Ausweitung bedarfsgesteuerter Verkehre	
Stadtverkehr Itzehoe und Umgebung	Ausschreibung	
	• Angebotsbeibehaltung	✓
	• Fortschrittliche Umweltstandards	✓
	Beschleunigungsprogramm Itzehoe	
	Änderung und Optimierung der Linienführung	✓
	Anbindung neuer Gebiete	✓
Stadtverkehr Glückstadt	Ausschreibung	✓
	• Angebotsbeibehaltung	✓
	• Fortschrittliche Umweltstandards	✓
Fahrzeuge	Stadtverkehre Itzehoe und Glückstadt	
	• Niederflurtechnik und barrierefreie Nutzung	✓
	• Elektrische Haltestellenanzeige	✓
	• Umweltstandards	✓
	• Durchschnittsalter nicht über 7 Jahre	
	Regionalverkehr	
	• Niederflurtechnik und barrierefreie Nutzung	
	• Elektrische Haltestelleninnenanzeige	
Haltestellen	Barrierefreie Haltestellen bei Neu- und Umbauten	✓
	Entwicklung eines Haltestellenprogramms	
Information, Kommunikation und Service	Darstellung + Inhalte im Fahrplanbuch verbessert	
	Erhöhte Informationsqualität durch Teilfahrplanhefte	✓
	Darstellung des Angebotes im Internet	
	Kundencenter in der Itzehoer Innenstadt	✓
Barrierefreiheit	Einrichtung einer Arbeitsgruppe Barrierefreiheit	
Tarife	Einführung SH-Tarif Stufe 2	✓
	Einführung SH-Tarif Stufe 3	✓
Organisation und Finanzierung	Personelle Ausstattung des Zweckverbandes	
	• Arbeitsplatzuntersuchung	
	• Personeller Ausbau	
	Linienbündelungskonzept	
✓	Umgesetzt oder weiter optimiert	
	Teilweise umgesetzt oder noch in Umsetzung	
	Noch nicht umgesetzt oder zurückgestellt	

Bild 2-1: Übersicht des Umsetzungsstandes des zweiten 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. Da es aber weiterhin keine umfassende und systematische Erhebung der ÖPNV-Nachfrage gibt, lassen sich derzeit nur selektierte Fragestellungen beantworten. Als **Datenquellen** stehen im wesentlichen zur Verfügung:

- Laufende Fahrgastzählungen der Busunternehmen (i.W. Schwerbehindertenerhebung im 3-Jahres-Turnus),
- Anhaltswerte für die Nachfrage aus dem Marktpreisgutachten (urbanus / SVG 2010),
- Fahrgasterhebungen der Bahnunternehmen und der LVS im SPNV, (z.B. Erhebung Marschbahn NOB 2009, Modellrechnungen im LNVP),
- eine von der LVS beauftragte landesweite Marktforschung zur Nachfrage- und Kundenstruktur (omniphon 2009),
- Kundenerhebung im Stadtverkehr Itzehoe im Rahmen des Masterplans Verkehr (urbanus 2008).

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 (omniphon 2009) auf gerade einmal knapp 7% Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split). Dieser Anteil bewegt sich etwa auf dem Niveau der Kreise außerhalb des HVV und ist über die letzten Jahre nahezu konstant geblieben. Das Fahrrad hat bei der einheimischen Bevölkerung aktuell einen ähnlichen Anteil in der Verkehrsmittelwahl. Der PKW dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert, die weiter gestiegene Motorisierung lässt hier zunächst auch keine Trendumkehr erwarten.
- (2) Der ÖPNV im Kreis Steinburg weist weiterhin eine **geringe Akzeptanz** auf, liegt aber etwa im Landesdurchschnitt Schleswig-Holsteins. Lediglich die Hamburger Randkreise und die kreisfreien Städte kommen hier auf deutlich höhere Nutzungsintensitäten.
- (3) Der Busverkehr ist in seiner Akzeptanz gegenüber dem Bahnverkehr (SPNV) nochmals deutlich abgestuft und liegt auch unter dem Landesdurchschnitt (vgl. Bild 3-1). Selbst im überdurchschnittlich genutzten Stadtverkehr Itzehoe gibt es nur wenige Haltestellen, die über ein signifikantes Fahrgastaufkommen verfügen (ZOB, Dithmarscher Platz, Klinikum, vgl. Bild 3-2).
- (4) Nur rund 17% der Bevölkerung können zu den regelmäßigen Nutzern des Busverkehrs (mindestens 1mal im Monat) gerechnet werden, während über 70% den Busverkehr generell meidet. Bei den Nutzern des Busverkehrs wiederum zählen die meisten zu den Stammkunden, wobei auch hier der Stadtverkehr Itzehoe besonders gut abschneidet. So nutzen zwar auch hier nur wenige „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer den ÖPNV, die vorhandenen ÖPNV-Kunden sind aber zu rund 80% Häufignutzer (vgl. Bild 3-3).

- (5) Besonders schlecht aufgestellt ist der ÖPNV im Marktsegment des Berufsverkehrs. Selbst die Beschäftigten in Itzehoe nutzen nur zu 6% öffentliche Verkehrsmittel, wobei auch hier 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 (vgl. Bild 3-4).
- (6) Die meisten Linien sind der **Kategorie „Schülerverkehr“** zuzuordnen. Der Anteil von Schülerzeitkarten am gesamten Fahrkartenverkauf liegt im Kreisdurchschnitt bei über 80%. Auf einen nennenswert höheren Anteil von Nichtschülern bei den Fahrgästen kommen lediglich die Stadt-/Ortsverkehre in Glückstadt und Itzehoe (vgl. Bild 3-3) und die höherwertigen Buslinien entlang der Hauptverkehrsachsen. Auf einen besonders **geringen Schüleranteil** kommen die Linien des Stadtverkehrs Itzehoe (innerhalb der Stadtgrenzen), die nur rund 20% Schüleranteil aufweisen (vgl. Bild 3-3).
- (7) Räumlich betrachtet hat der ÖPNV die stärkste **Marktposition** eindeutig in der Stadt Itzehoe, wo die vergleichsweise hohe Angebotsqualität offenbar „Früchte trägt“. Besonders schwach ist die ÖPNV-Marktposition dagegen in den westlichen Randgebieten des Kreises.
- (8) 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.
- (9) 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 erhält die Dichte des Haltestellennetzes und damit die Erschließungsqualität. Ebenfalls gute Noten gibt es bei den Kunden außerhalb des Schülerverkehrs für die Sicherheit, die Pünktlichkeit, die Freundlichkeit des Fahrpersonals und die Sauberkeit der Busse. Schlechter schneiden die Fahrtenhäufigkeit, die Betriebszeiten und die Fahrgastinformation ab. Dies deutet darauf hin, dass sich eine spürbare Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz offenbar nur mit attraktiveren Verkehrsangeboten erreichen lässt.

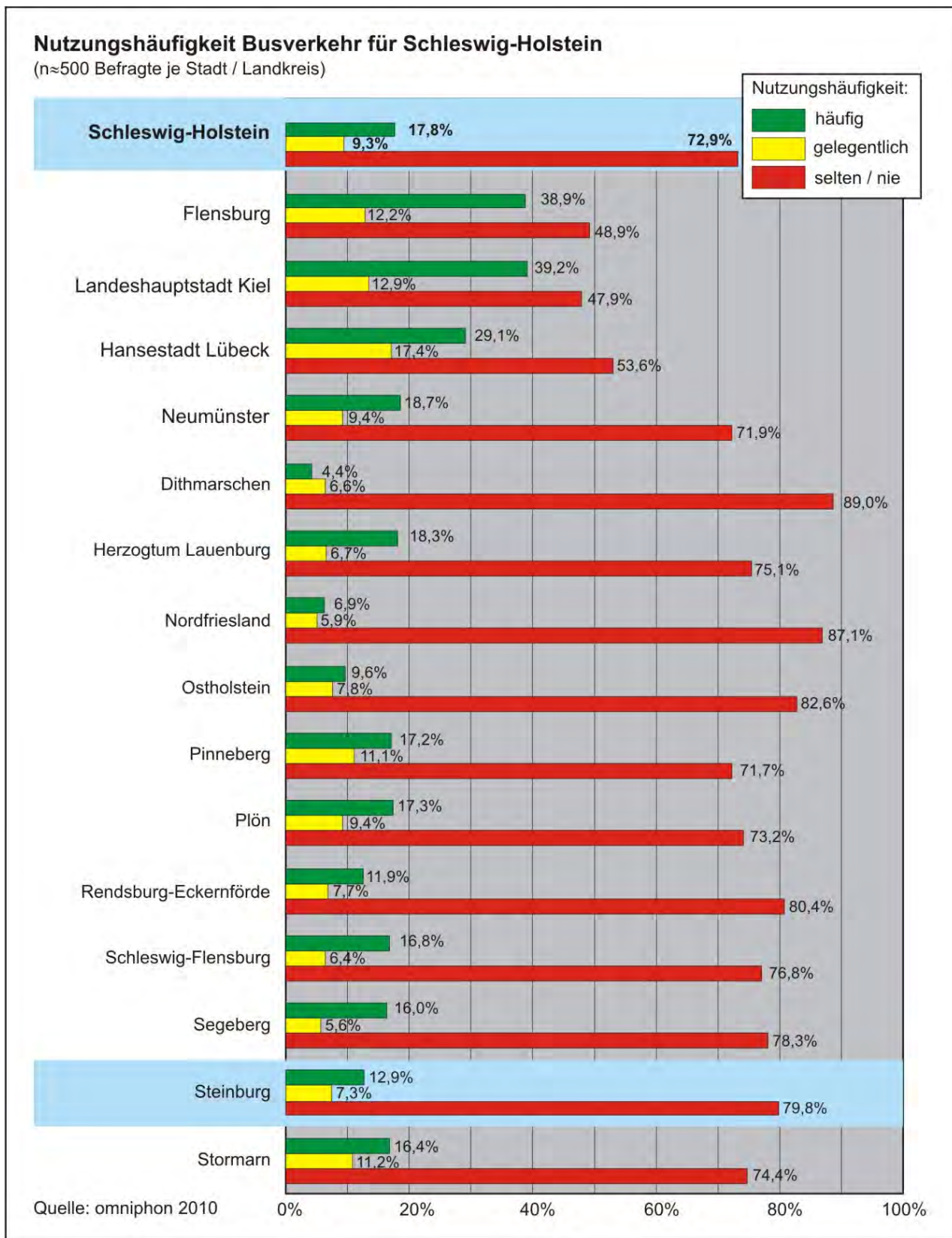
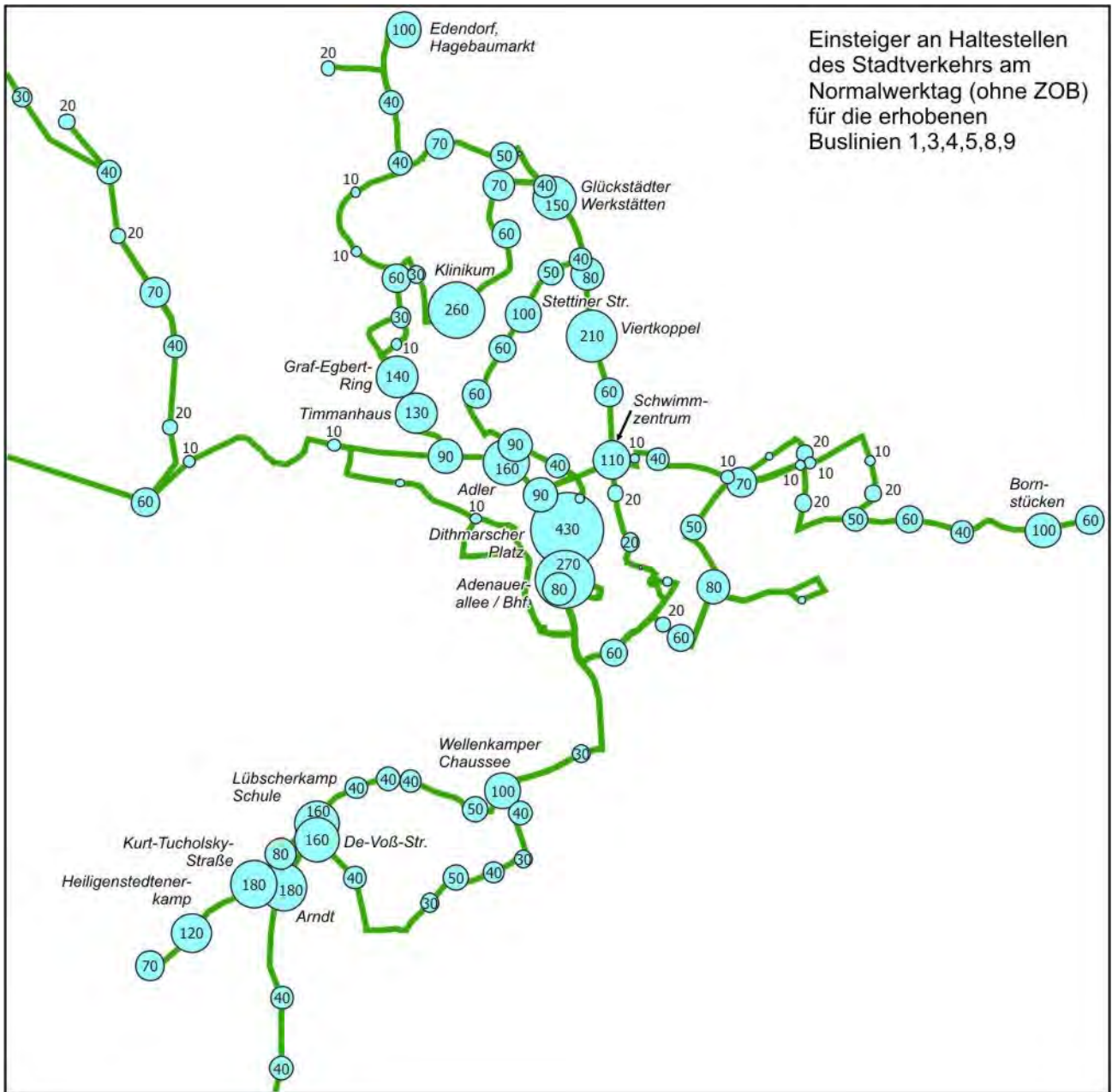


Bild 3-1: Nutzungsintensität des Busverkehrs im Vergleich der Städte und Kreise Schleswig-Holsteins



Quelle: urbanus / GGR 2010, Masterplan Verkehr Itzehoe

Bild 3-2: Verteilung der Einsteiger auf die Haltestellen im Stadtverkehr Itzehoe

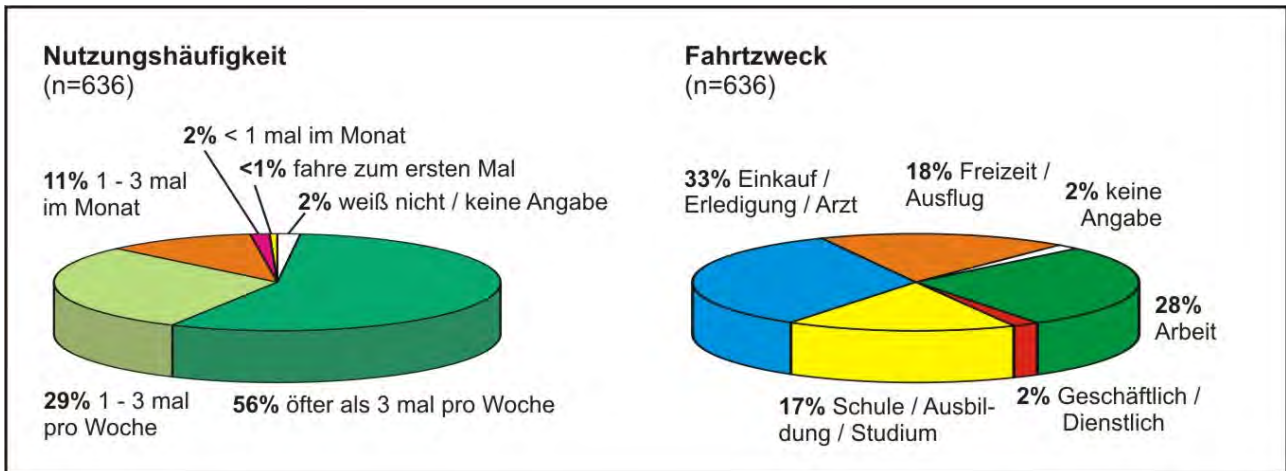


Bild 3-3: Kundenprofil bei den Steinburger Linien im Stadtverkehr Itzehoe

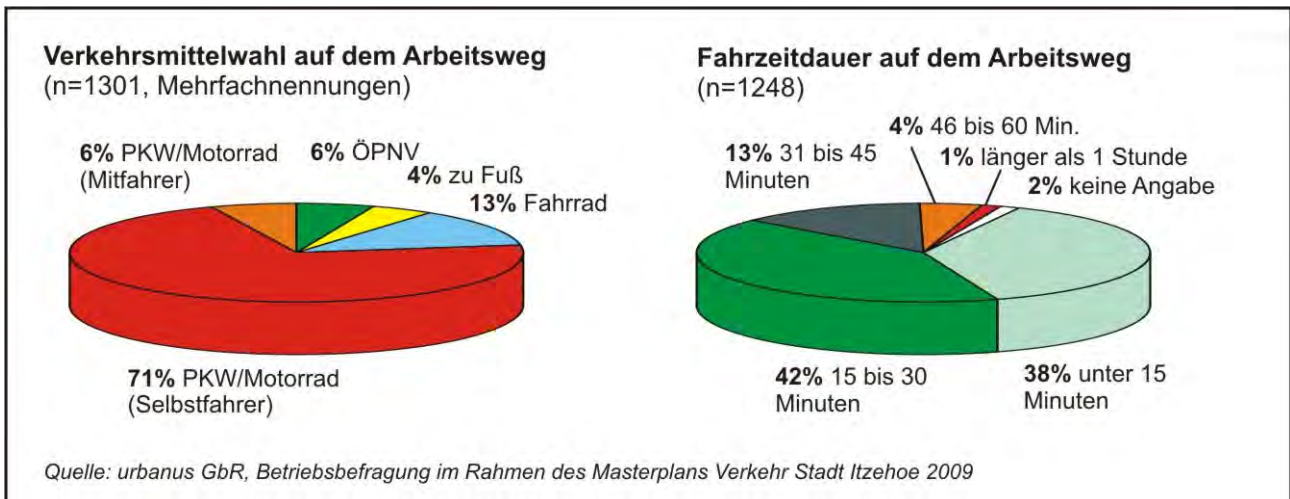


Bild 3-4: Verkehrsverhalten von Beschäftigten in der Stadt Itzehoe

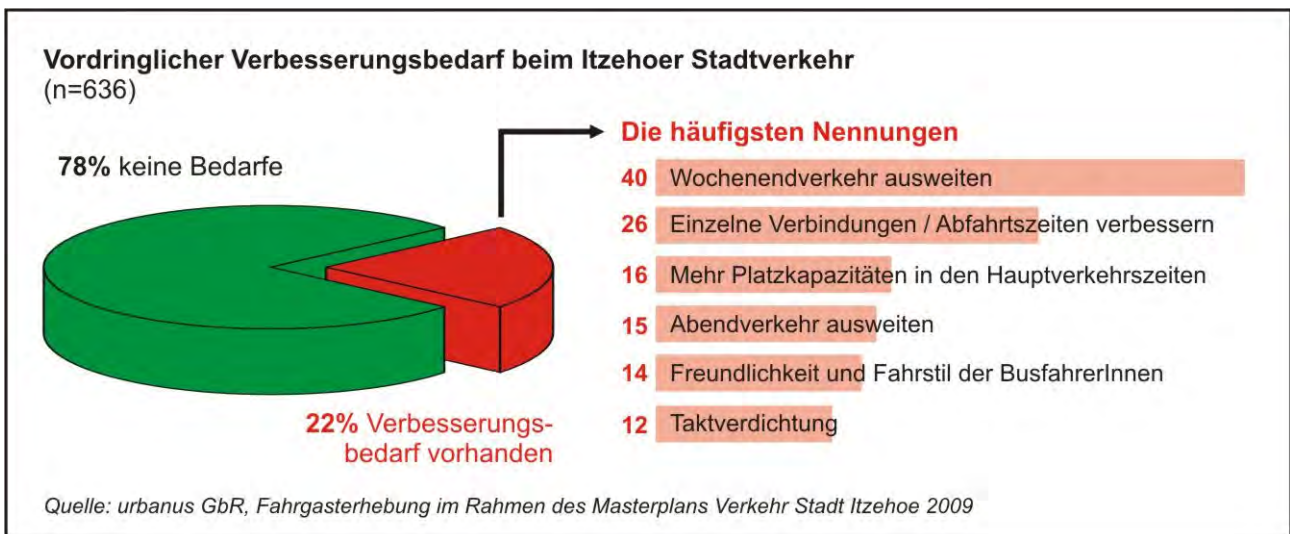


Bild 3-5: Verbesserungswünsche der Kunden im Stadtverkehr Itzehoe

4. Zielsetzungen und Qualitätsstandards für die ÖPNV-Gestaltung

4.1 Übergeordnete Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Bis heute gibt es für die Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV-Systems auf Kreisebene keine konkreten und verbindlichen verkehrsentwicklungsplanerischen oder verkehrspolitischen Vorgaben. Insbesondere im regionalen Busverkehr wurden bisher keine Zielsetzungen oder weitreichende Qualitätsstandards definiert.

Im zweiten Regionalen Nahverkehrsplan wurden erstmals **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 auch für weitere Vergaben bzw. für den gesamten Kreis zur Anwendung kommen können. Wenngleich es im Kreis Steinburg kein kreisweites Verkehrsentwicklungskonzept (im Sinne eines verkehrlichen Masterplans) gibt, lassen sich aus dem 2. RNVP und den Aktivitäten des Zweckverbandes verkehrspolitische Zielsetzungen ableiten.

Die meisten perspektivischen Aussagen beziehen sich auf den Schienenverkehr. Aufgrund seiner im Vergleich zum Busverkehr größeren Bedeutung, vor allem für den Berufs- und Einkaufsverkehr zur Hansestadt Hamburg, geht es zunächst darum, die hier vorhandenen, vorwiegend infrastrukturellen Defizite abzubauen. Im wesentlichen geht es um folgende **Zielsetzungen für den Schienenverkehr**, wobei die Zuständigkeit für die Umsetzung beim Land Schleswig-Holstein liegt (LNVP) und der Zweckverband ÖPNV nur begrenzte Einflussmöglichkeiten hat:

- 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.

Die **Förderung umweltschonender Fortbewegungsarten** wie dem ÖPNV kommt grundsätzlich ein hoher Stellenwert zu. Dazu gehört auch, im ÖPNV **umweltfreundliche Fahrzeugantriebe** zu fördern. Der Zweckverband ÖPNV wird hier aber erst einmal abwarten, welche Technologie sich langfristig durchsetzt und etabliert.

Wenig erfolversprechend sind dagegen im ländlichen Raum aufgrund der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Randbedingungen Push-and-Pull-Strategien (Kombination von MIV-Restriktionen und offensiver ÖPNV-Förderung), insbesondere da Restriktionen für den PKW-Verkehr nur in wenigen Orten (z.B. Kreisstadt Itzehoe) sinnvoll und politisch umsetzbar sind.

Für die langfristige Entwicklung des ÖPNV-Systems gelten folgende übergeordnete **Zielsetzungen**:

- (1) Für die **Mobilitätsbedürfnisse** der Kreisbevölkerung speziell für Personen ohne PKW-Verfügbarkeit, sind bedarfsgerechte, verlässliche und sichere ÖPNV-Verkehrsangebote mit einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis bereitzustellen („**ausreichende Verkehrsbedienung**“).
- (2) Der ÖPNV ist ein **Teil des integrierten Gesamtverkehrssystems** im Kreis Steinburg. In Anlehnung an den LEP 2010 wird durch eine verstärkte Vernetzung innerhalb 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.
- (3) Es wird weiterhin eine **Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr** angestrebt. Dieses Ziel entspricht auch den umweltpolitischen Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung im Kreis Steinburg. Dazu ist vor allem für den Berufs- und Versorgungsverkehr ein attraktives Verkehrsangebot bereitzustellen, das insbesondere regelmäßige Verbindungen in die Kreisstadt Itzehoe, den weiteren zentralen Orten, den Kreis Pinneberg und in die Hansestadt Hamburg gewährleistet.
- (4) Die Akzeptanz und Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ist durch **hochwertige Verkehrsangebote** und eine **verbesserte Vernetzung** auf nachfragestarken Verkehrsrelationen gezielt zu fördern („Starke Linien“).
- (5) Mit einem verstärkten **Einsatz flexibler 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.
- (6) Das ÖPNV-Verkehrsangebot ist **kundenfreundlich** zu gestalten; dazu gehören ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Sicherheit, aber auch ein umfassendes Portfolio von Informationen und Serviceleistungen. Besonderes Augenmerk gilt der Herstellung eines **barrierefreien ÖPNV-Zugangs**.
- (7) Für die **Schülerinnen und Schüler** als weiterhin größte ÖPNV-Kundengruppe ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu ihrem Schulort sicherzustellen. Dies umfasst auch die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes zur Sicherstellung von Rückfahrtmöglichkeiten am Nachmittag („Ganztagsangebote“).
- (8) Das **Leistungsangebot** im straßengebundenen ÖPNV ist verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so zu optimieren, dass die Belastung für die kommunalen Haushalte möglichst gering gehalten wird. Dazu gehört auch die Vergabe von Leistungen im **Wettbewerb**.
- (9) Das **ÖPNV-Marketing** ist als feste Komponente der ÖPNV-Gestaltung im Kreis Steinburg zu etablieren. Neben einer zeitgemäßen und nutzerfreundlichen Fahrgastinformation und ÖPNV-Werbung gehört dazu auch die intensive Einbindung der landesweiten Aktivitäten unter der Dachmarke „nah.sh“.
- (10) Die Einhaltung der Standards ist durch ein kontinuierliches **Qualitätsmanagement** zu sichern, auch um die im EU-Recht geforderten Transparenzanforderungen zu erfüllen.
- (11) Die **Finanzplanung** des Zweckverbandes ÖPNV muss es dem ÖPNV ermöglichen, die an ihn gestellten Anforderungen erfüllen zu können.

4.2 Von der ausreichenden Bedienung zu Qualitätsstandards

Um den verkehrspolitischen Zielsetzungen gerecht zu werden und die Kundenpotenziale konsequent auszu-schöpfen, strebt der Zweckverband an, die Nutzungshäufigkeit des regionalen Bus- und Bahnverkehrs und die ÖPNV-Akzeptanz speziell bei den Nicht- und Seltennutzern langfristig weiter 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 sollte 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 und Konzessionen. 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 **Bedienungsqualität** (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 **Beförderungsqualität** 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.

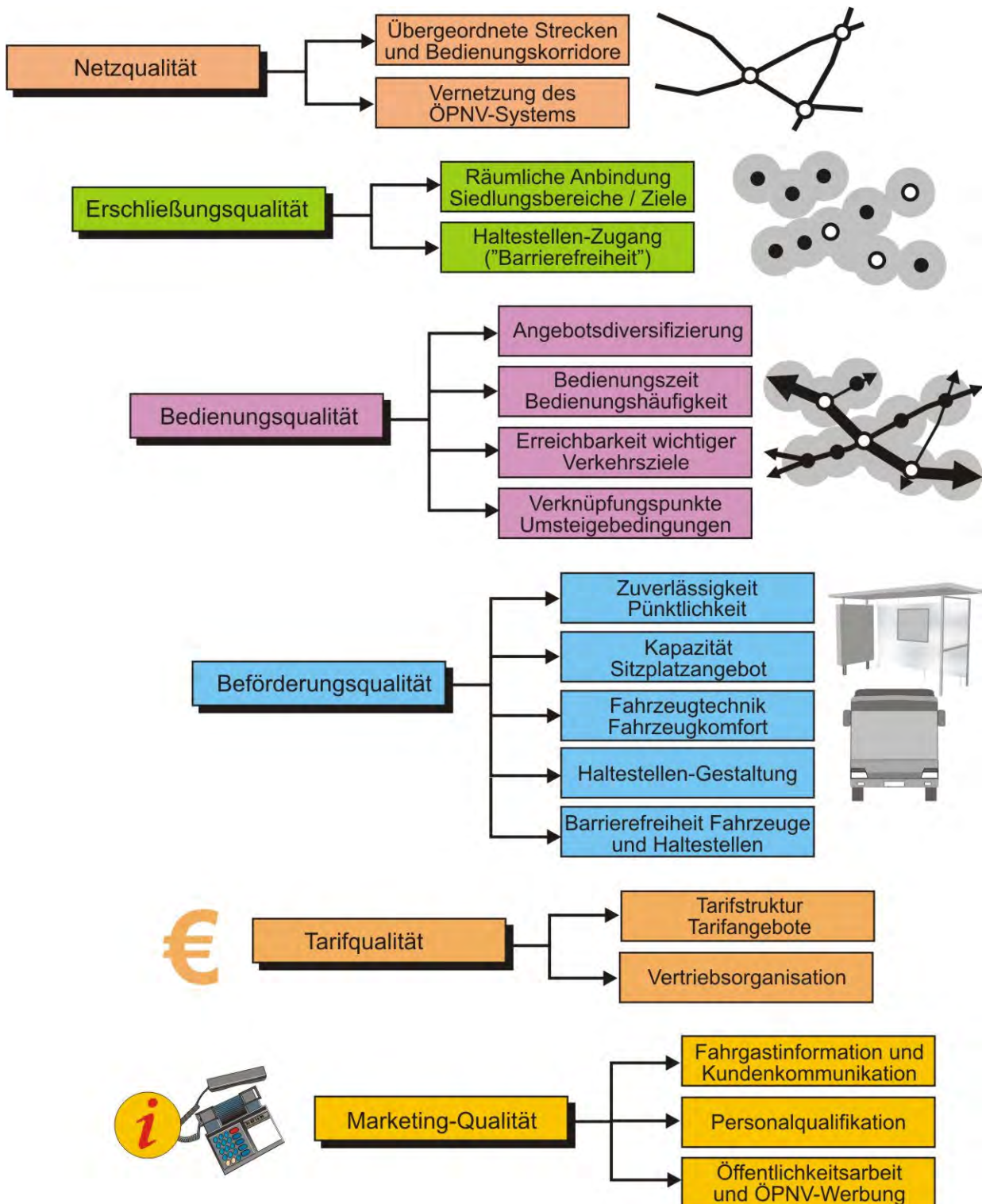


Bild 4-1: Elemente der ÖPNV-Qualitätsstandards für den Kreis Steinburg

4.3 Strategische Ausrichtung der Netzstruktur (Netzqualität)

„Starke 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, wurden in den letzten Jahren auch höherwertige Angebote eingerichtet, 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 („Umfegfahrten“) sowie eine häufige Trennung der richtungsbezogenen Linienwege weitgehend vermeiden. Die Fahrpläne sind soweit wie möglich zu vertakten bzw. zu harmonisieren. Dabei sollen Schüler als stärkste ÖPNV-Kundengruppe grundsätzlich auch weiterhin bedarfsgerecht bedient werden, die strategische Netzausrichtung ist diesbezüglich als additiver, nicht als alternativer Ansatz zu Lasten des Schülerverkehrs o.ä. zu sehen. Die übergeordneten **Elemente der 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.
Buskorridor 1. Ordnung	Bedienung von Hauptverkehrsachsen außerhalb der Bahnkorridore sowie von der Bahn nicht direkt abgedeckter Verbindungen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen. Tägliche Bedienung mit ganztägiger Betriebszeit und vertaktetem Fahrplan. Anschlusskoordination mit dem SPNV an den ITF-Taktknoten und ggf. weiteren ausgewählten Bahnstationen. Mindestens stündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten. Soweit verkehrlich sinnvoll und mit ausreichend Nachfragepotenzial hinterlegt, auch Einsatz von Schnellbussen zur Verringerung der Fahrzeit möglich.
Buskorridor 2. Ordnung	Bedienung von Hauptverkehrsachsen mit gegenüber den Buskorridoren 1. Ordnung abgestufterm Verkehrsaufkommen. Tägliche Bedienung mit erweiterten Betriebszeiten gegenüber dem schulverkehrsorientierten Netz. Vertakteter oder taktorientierter Fahrplan.
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 mindestens stündlichen Abfahrten die Binnenverkehre einschließlich Zubringerverkehr zum SPNV ab.
Zentrale Verknüpfungsknoten als „Mobilstation“	Für die Hauptvernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus 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).

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 Bus-Shuttles im Linienverkehr als auch in Form flexibler Bedienungsweisen organisiert werden und werden bevorzugt auf die zentralen Verknüpfungsknoten ausgerichtet.

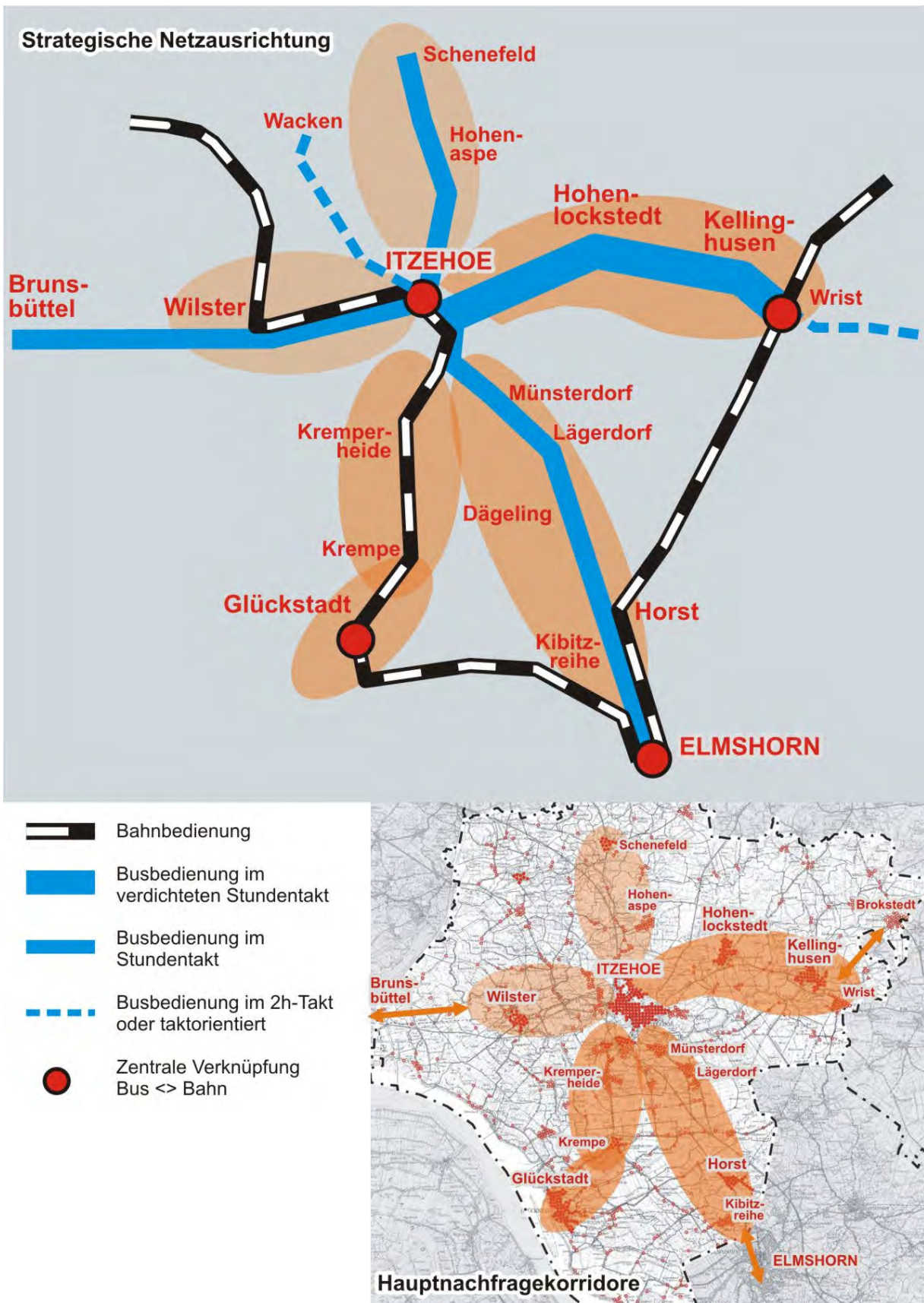


Bild 4-2: Strategische Ausrichtung des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg

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 gerade 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 EW von der eingeschlossenen Fläche erfasst werden.

Gebietskategorie		Haltestellen-Einzugsbereich [m]		
		Bahn (SPNV)	Regional- bus	Stadt- / Ortsbus
Kreisstadt Itzehoe (Mittelzentrum)	Zentraler Bereich	600	400	400
	Sonstiges Stadtgebiet	800	600	400
Unterkentren		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 der Mittel- und Unterzentren durch eine hohe Erschließungsqualität die Zugangsbedingungen für den ÖPNV verbessert und damit die ÖPNV-Verkehrspotentiale besser ausgeschöpft werden können. 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) Haltestelle / 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 Bedienungsqualität (Verkehrsangebot)

Die Bedienungsqualität 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 Nutzen, wenn sie ausreichend oft bedient wird. Gleichzeitig bestimmen die Bedienungsstandards maßgeblich den Betriebs- und Kostenaufwand. Daher ist die Umsetzung der angestrebten Bedienungsqualitäten generell unter **Finanzierungsvorbehalt** zu stellen und ggf. nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Die Bedienungsqualität 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 Bedienungsqualität.

Angebotsdiversifizierung im nicht-schienengebundenen ÖPNV

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 werden für den Kreis Steinburg folgende Produkte der Angebotsgestaltung zugrundegelegt:

Grundnetz „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.
RegionalBus	Grundangebot für Gebiete und Verbindungen mit abgestufter Verkehrsnachfrage, überwiegend bedarfsorientierter Schülerverkehr. Zum Teil eingeschränkte oder durch flexible Betriebsformen ersetzte Bedienung außerhalb der Schulzeiten.
Stadtbus	Ergänzungsangebot zum Grundnetz 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“.
BusShuttle	Linienbezogener Zubringerverkehr zum SPNV und zu den „Starken Linien“ zur Grundversorgung von Gebieten und Verbindungen mit mittlerem oder geringem Nachfragepotenzial.
Alternative Betriebsformen	Bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot innerhalb des Kreises für nachfrageschwache Gebiete und Verbindungen vorrangig im Abendverkehr und am Wochenende. Nachttaxi als spezielles bedarfsorientiertes Angebot für Jugendliche im Abend- und Nachtverkehr.

Verkehrszeiten

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 ⁰⁰ - 9 ⁰⁰ Uhr
NVZ Normalverkehrszeit	Mo-Fr	Einkauf / Erledigung	Unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen, Grundlast im Einkaufs- und Besorgungsverkehr	ca. 9 ⁰⁰ - 12 ⁰⁰ Uhr
HVZ2 Mittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Schule / Ausbildung, Einkauf / Erledigung	Verkehrsspitze im Regionalverkehr durch Schulende	ca. 12 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰ Uhr
HVZ3 Nachmittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Beruf, Einkauf / Erledigung, Freizeit / Besuch	Überlagerung diverser Fahrzwecke begünstigt Nachfragebündelung zwischen Zentren	ca. 15 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰ Uhr
SVZ Schwachverkehrszeit	Täglich	Freizeit / Besuch	Geringe Verkehrsdichte erfordert alternative Angebots- und Betriebsformen	Zeit außerhalb der Haupt- und Normalverkehrszeit
Sa Normalverkehrszeit	Sa	Einkauf / Erledigung	ÖPNV-Potenzial vor allem zu den Einkaufsschwerpunkten	ca. 7 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰ Uhr
So Normalverkehrszeit	So	Freizeit / Besuch		ca. 9 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ Uhr

Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität

Anders als in städtischen Ballungsräumen ist es in ländlich strukturierten Räumen wie Steinburg zweckmäßig, das Verkehrsangebot nicht in Bezug auf Haltestellen sondern in Bezug auf Verbindungen zu betrachten. So wird beispielsweise eine Schulhaltestelle in einer Gemeinde 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 Bedienungshäufigkeit 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 flexible Betriebsformen oder Zubringersysteme zu den höherwertigen ÖPNV-Angeboten sinnvoll sind. Vorerst nicht standardisiert werden auch die Fahrzeiten auf den Verkehrsrelationen.

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.

Verbindungskategorie		Mindest-Verbindungsqualität	
von...	zu...	ÖPNV-Produkt	Umsteigehäufigkeit
Kreisstadt Itzehoe	Hamburg / Elmshorn	SPNV	Direktverbindung
Untierzentrum	Hamburg / Elmshorn	SPNV oder „Starke Linie“	Maximal 1x Umsteigen
Untierzentrum	Kreisstadt Itzehoe	SPNV oder „Starke Linie“	Direktverbindung
Ländlicher Zentralort	Kreisstadt Itzehoe		Maximal 1x Umsteigen

Verbindungskategorie		Mindest-Bedienungshäufigkeit [Anzahl Fahrten oder Takt]					
von...	zu...	HVZ1	NVZ	HVZ2	HVZ3	SVZ	Sa+So
Kreisstadt Itzehoe	Hamburg / Elmshorn	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Untierzentrum	Hamburg / Elmshorn	60'-Takt	120'-Takt	120'-Takt	60'-Takt	2x Rück	120'-Takt
Untierzentrum	Kreisstadt Itzehoe	60'-Takt	120'-Takt	120'-Takt	60'-Takt	2x Rück	120'-Takt
Ländlicher Zentralort	Kreisstadt Itzehoe	3x Hin, taktnah	1x Hin, 1x Rück	1x Hin, 1x Rück	1x Hin, 3x Rück taktnah	nach Bedarf	3x Hin, 3x Rück

Hin = Hinfahrt(en), Rück = Rückfahrt(en),

Vernetzung und Anschluss-Koordination

Allein aus wirtschaftlichen Gründen ist es bei der Verkehrsdichte 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 Umsteigeknoten bietet günstige Voraussetzungen, mit geringem Aufwand für den Großteil der Umsteiger günstige Umsteigebedingungen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu schaffen, was die Grundlage für das Erschließen hier vermuteter Potenziale darstellt.

Knotenkategorie	Umsteigebeziehungen	Name des Knotens	Vernetzung	Bemerkungen
Übergeordnete Umsteigeknoten	Bahn <> Bahn Bahn <> Bus Bus <> Bus	Itzehoe Bahnhof	P+R, B+R, K+R	Übergang zum Stadtverkehr
	Bus <> Bus	Itzehoe ZOB	B+R	Übergang Stadt-Regionalverkehr
	Bahn <> Bus Bus <> Bus	Glückstadt	P+R, B+R, K+R	auch Haltepunkt der NOB
		Wrist	P+R, B+R, K+R	auch Haltepunkt RE, Übergang Kreis Segeberg
Nachgeordnete Umsteigeknoten	Bahn <> Bus	Wilster	P+R, B+R, K+R	Strategischer Zubringerknoten auch Bus <> 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	Schenefeld Markt/ZOB	B+R	Zubringer „Starke Linien“
		Kellinghusen Mitte	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 (z.B. BusShuttles) 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 der Schwachverkehrszeit und am Wochenende zu stellen.
Anschluss-Information	Die LVS untersucht 2011 die Machbarkeit einer landesweiten Datenplattform für die Bereitstellung von Echtzeit- Fahrplaninformationen. Der HVV führt derzeit eine ähnliche Untersuchung durch, wobei auf die Kompatibilität beider Systeme geachtet wird. Sollte sich ein solches Angebot etablieren, wird sich auch der Kreis Steinburg einbinden und speziell an den Hauptverknüpfungspunkten DFI-Abfahrtsanzeigen im Bereich der Bushaltestellen installieren.

4.6 Beförderungsqualität

Die Beförderungsqualität bildet im Gegensatz zu den vorgenannten „harten“ Angebotsmerkmalen eher ein Komfortkriterium, das vor allem das Image des ÖPNV mit beeinflusst. Die Beförderungsqualität ist insofern als nachrangig zu bewerten, als dass sie -mit Ausnahme der Pünktlichkeit- im Vergleich zur Erschließungs- und Angebotsqualität nur einen untergeordneten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausübt. Hinzu kommt, dass häufig subjektive Faktoren in die Beurteilung einfließen. Aber gerade bei den ÖPNV-Häufignutzern kommt der Beförderungsqualität 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 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung zu prüfen und durchzuführen. Hier besteht auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen dringender Handlungsbedarf.

Sitzplatzangebot

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. Eine ausreichende Bereitstellung von Sitzplätzen bedeutet für das Verkehrsunternehmen eine entsprechende Planung der Kapazitäten, die sich sowohl über die Fahrtenhäufigkeit als auch über die Fahrzeugkapazitäten beeinflussen lässt.

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

Fahrzeug-Ausstattung und Einstiegsverhältnisse

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 Zweckverband favorisiert zudem den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge angepasst an den Stand der technischen Entwicklung und unterstützt innovative Ansätze wie den Einsatz von Hybridantrieben im ÖPNV.

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 Fahrgastinformation • Liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung an ein Corporate Design bei ausgewählten Produkten

Fahrzeug-Sauberkeit und subjektive Sicherheit

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 Zweckverband bestrebt, durch ergänzende Anforderungen die subjektive Sicherheit und Sauberkeit weiter zu erhöhen.

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

Haltestellen-Gestaltung und subjektive Sicherheit

Haltestellen bilden das Entree zum öffentlichen Personennahverkehr und Bezugspunkte im öffentlichen Raum. Eine ansprechende Gestaltung und Ausstattung erzeugt in der Bevölkerung ein positives Bild und trägt zu einer Imageaufwertung und Identifikation mit dem örtlichen ÖPNV 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.

Bauliche Anlage von Haltestellen mit Barrierefreiheit	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 („Barrierefreiheit“).
Subjektive Sicherheit	Der subjektiven Sicherheit an Haltestellen wird im Kreis Steinburg eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In Abhängigkeit von der Funktion der jeweiligen Haltestelle und dem Fahrgastaufkommen werden vor allem die Bausteine „Beleuchtung“, „Notrufeinrichtungen“ und „Verbesserung der Einsehbarkeit“ zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit eingesetzt.

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

4.7 Tarifqualität

Tarifstruktur, Tarifangebote, Tarifkooperationen

Der Zweckverband verfolgt seit Jahren die Zielsetzung, durch einen einfachen und verkehrsträger-übergreifenden ÖPNV-Tarif die ÖPNV-Nutzungsbarrieren zu minimieren. Mit der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs und der HVV-Integration der Elmshorner Umlandgemeinden ist die Zielerreichung grundsätzlich abgeschlossen. Zu einem erfolgreichen Tarifsystem gehört außerdem eine kundenfreundliche und effiziente Vertriebsorganisation. Zielsetzung ist es, den ÖPNV-Kunden einen bequemen Fahrkartenerwerb zu ermöglichen. Der Anteil von Zeitfahrkarten ist weiter zu erhöhen, um eine verstärkte Kundenbindung zu erreichen.

Tarifstruktur	Der SH-Tarif ist weiter im Detail zu optimieren. Der Zweckverband hält es sich weiter offen, dem HVV beizutreten.
Kombi-Tarife	Das Tarifsystem soll Anreize für die ÖPNV-Nutzung unterstützen. Dazu sind Kooperationen mit dem Einzelhandel sowie mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen zu entwickeln.
Vorverkauf mit bargeldloser Zahlungsmöglichkeit	Zur Entlastung des Fahrpersonals und zur Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs ist der Vorverkauf mit bargeldlosem Zahlungsverkehr zu fördern. Dabei ist auch der Einsatz moderner Vertriebskanäle wie das E-Ticketing zu prüfen. Aufgrund der Nachfragesituation ist zunächst ltzeho für eine dahingehende Umsetzung prädestiniert 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 Vorverkaufsstelle vorhanden sein, wo auch 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-Marketing sind

- verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten und eine „intelligente“ Verkehrsmittelnutzung zu fördern,
- die ÖPNV-Nutzung zu vereinfachen bzw. möglichst benutzerfreundlich zu gestalten sowie generell 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.

Fahrplanbuch	Das Fahrplanbuch wird auch in Zeiten „neuer Medien“ (s.u.) ein bedeutendes Informationsangebot bleiben. Das Steinburger Fahrplanbuch ist daher im Hinblick auf ein modernes Erscheinungsbild / Layout und eine einfache Handhabung zu überarbeiten.
Einsatz neuer Medien	„Neue“ Medien gewinnen in der Informationsvermittlung weiter an Bedeutung. Auch im Kreis Steinburg sollen die Chancen der neuen Medien konsequent genutzt werden. Dazu gehört vor allem die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft über das Internet (www.nah.sh) perspektivisch über mobile Endgeräte sowie der Ausbau der Internetpräsenz des ÖPNV im regionalen Kontext.
Fahrgastinformation an Haltestellen	Neben dem Fahrplanbuch informieren sich viele ÖPNV-Kunden weiterhin an der Haltestelle. Diesem Verhalten ist durch ein gut handhabbares Informationsangebot Rechnung zu tragen. Die Informationsangebote sind im Anforderungsprofil „Haltestellen“ definiert.
Servicestellen	An zentralen Anlaufstellen sind ÖPNV-Servicestellen von den Verkehrsunternehmen ggf. auch in Kooperation mit Tourismuseinrichtungen vorzusehen, in denen alle ÖPNV-Service- und -Dienstleistungsangebote verfügbar sind.

Personalqualifikation

Das Fahr- und Servicepersonal bildet die zentrale Schnittstelle zwischen den ÖPNV-Anbietern (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) und den ÖPNV-Kunden und sind damit ein wichtiges Instrument für die Kundenkommunikation. Zudem sind sie natürlich auch ein „Aushängeschild“ für die Verkehrsunternehmen selber. Die Verkehrsunternehmen sind auch im eigenen Interesse angehalten, ausreichend qualifiziertes und kundenfreundliches Personal zu beschäftigen. Neben allgemeinen Anforderungen an die Personalakquisition steht vor allem die laufende Weiterqualifikation im Vordergrund.

Personal-Anforderungen	Das Fahr- und Servicepersonal hat neben der fachlichen Qualifikation auch Anforderungen im Umgang mit den ÖPNV-Kunden zu erfüllen. Dazu gehören vorrangig die ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache, eine gute Informiertheit über das regionale ÖPNV-Angebot und den Tarif sowie Kenntnisse über das Verhalten in Konfliktsituationen und bei Unfällen.
Personal-Schulungen	Die Qualifikation des Fahr- und Servicepersonals ist den aktuellen Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen entsprechende Schulungen zu erbringen und nachzuweisen. Neben dem Fahrtraining sind auch Schulungen für den Umgang mit den ÖPNV-Kunden durchzuführen.

Integration der ÖPNV-Werbung

Fahrgastinformationen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durch Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung zu begleiten. Die Aktivitäten sind dabei mit der seit 2011 neu aufgestellten landesweiten Dachmarke „nah.sh“ zu koordinieren, um die landesweite Integration zu verdeutlichen. Dazu gehört unter anderem die Verankerung der Dachmarke in allen regionalen und lokalen ÖPNV-Publikationen und Informationsangeboten sowie Darstellung auf den Fahrzeugen.

4.9 Barrierefreier ÖPNV

Neben dem PBefG sind die **Nahverkehrspläne** das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen. Neben der erforderlichen Thematisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan müssen Anträge auf Erteilung der Genehmigung 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.

Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende grundsätzliche **Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV** im Kreis Steinburg festgelegt. Ausführungen zu einzelnen Standards sind in den vorhergehenden Abschnitten eingearbeitet:

- 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 lesbar beschriftete Haltestellenschilder, optimierte Fahrplanaushänge, Haltestellenansage und -anzeige in den Fahrzeugen usw.).

Aufgrund fehlender Analysen, Datengrundlagen und Zuständigkeiten (Baulastträgerschaft – s.u.) ist im Bereich der **Bushaltestellen** eine verbindliche Umsetzungsplanung der o.g. Maßnahmen zur Zeit nicht im rechtlich anzustrebenden Maße möglich. Die hierfür notwendigen Grundlagen (u.a. Haltestellenkataster, Haltestellen-Ausbauprogramm vgl. Kap. 6.5) sollten während der Laufzeit dieses RNVP, spätestens jedoch bis zur nächsten RNVP-Fortschreibung in Abstimmung mit den Landes- und Kreis-Behindertenbeauftragten und ggf. weiteren Interessengruppen erarbeitet werden. Barrierefreie Haltestellen sollen zudem perspektivisch in den Fahrplänen und ggf. gesonderten Publikationen für mobilitätseingeschränkte Menschen ausgewiesen werden.

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 unmittelbar 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) 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.

Perspektivisch wird angestrebt, zum Thema Barrierefreiheit eine **landesweit einheitliche Regelung** und Darstellung in Form einer Checkliste zu vereinbaren, die planerische, gestalterische und organisatorische Kriterien beinhaltet; auf Landesebene wird im Rahmen einer speziell dafür eingerichteten AG derzeit gezielt daran gearbeitet. Nach Vorliegen und Verabschiedung dieser Checkliste werden die Auswirkungen auf den RNVP überprüft und soweit erforderlich die entsprechenden Anpassungen und Ergänzungen im Sinne einer RNVP-Fortschreibung vorgenommen.