

## 5. Bestandsanalyse des ÖPNV im Kreis Steinburg

Der Zweckverband ÖPNV und die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren intensiv an einer Verbesserung der ÖPNV-Qualität unter schwierigen Rahmenbedingungen gearbeitet. Die gute Kooperation der Beteiligten hat den ÖPNV im Kreis ein weiteres Stück vorangebracht und lässt auch für die Zukunft erwarten, dass der ÖPNV weitere Kunden für sich gewinnen kann.

### 5.1 Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen

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

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

Im Kreis Steinburg sind insgesamt **8 Verkehrsunternehmen** tätig, von denen 6 ausschließlich den Linienbusverkehr betreiben. Besonders hervorzuheben sind die Steinburger Linien, die das bisher einzige im Wettbewerb vergebenen Teilnetz Itzehoe betreiben und auf die rund 1/3 der Gesamtbetriebsleistung entfallen sowie die Autokraft GmbH, die auf rund 40% der Gesamtbetriebsleistung kommt.

Verkehrsträger	Betriebssitz (Ort)	Verkehrsunternehmen (Name)
Bahn	Kiel	NOB Nord-Ostsee-Bahn GmbH (Veolia Verkehr)
Bahn	Kiel	DB Regio AG (Region Nord)
Bus	Itzehoe	Steinburger Linien Norddeutsche Verkehrsbetriebe GmbH
Bus	Itzehoe	Lampe Reisen GmbH & Co. KG
Bus	Itzehoe	Holsten Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH
Bus	Kellinghusen	Storjohann Verkehrsbetrieb die linie GmbH
Bus	Heide	Autokraft GmbH, Niederlassung Heide
Bus	Schenefeld	Omnibusbetrieb E. Rathje

**Bild 5-1: Übersicht der in Steinburg tätigen Verkehrsunternehmen (Stand 2010)**

## 5.2 Linien und Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV gehört nach dem ÖPNVG in die **Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein** (SPNV-Aufgabenträger). Der Bestand und die Entwicklungskonzepte werden im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2008-2012) festgelegt, der von der LVS ausgearbeitet wird. Wegen der großen Bedeutung des SPNV für das gesamte ÖPNV-Gefüge und dessen Integration in Steinburg werden die wichtigsten Bestands- und Entwicklungselemente im dritten RNVP des Kreises Steinburg mit aufgeführt.

**Rückgrat der SPNV-Anbindung** sind die Strecken Hamburg – Elmshorn – Itzehoe (– Heide – Westerland/Sylt), die mit Itzehoe und Glückstadt die größten Städte im Kreis anbindet, und Hamburg – Elmshorn – Wrist (– Neumünster – Kiel / Flensburg), die mit dem Bahnhof Wrist einen bedeutenden Halte- und Verknüpfungspunkt auf Steinburger Kreisgebiet aufweist. Beide Strecken binden den Kreis auch an das Eisenbahn-Fernverkehrsnetz an.

Der SPNV zeichnet sich in Bezug auf das **Verkehrsangebot** durch seine ganztägige Bedienung (auf den Hauptverbindungen etwa von 4<sup>00</sup> bis 1<sup>00</sup> Uhr) und durch die weitgehende Vertaktung des Fahrplans aus. Die Stationen Itzehoe und Wrist werden dabei mindestens 2-mal in der Stunde (überwiegend aber in einer Zeitspanne von 20 Minuten) bedient, wobei durch die Produktdifferenzierung mindestens stündlich eine schnelle Verbindung nach Hamburg besteht.

Eine besondere Situation liegt für die Bahnstation Glückstadt vor, die aufgrund der Bahnsteiglänge maximal 6-Wagen-Züge aufnehmen kann. Dies führt insbesondere im Sommerfahrplan dazu, dass etwa 5 Züge am Wochenende und einige Züge in der Woche nicht in Glückstadt halten.

Linien Nr.	Streckenverlauf			Räumliche Orientierung	Anzahl der Fahrten (beide Fahrtrichtungen)		
	von...	über...	nach...		Mo-Fr	Samstag	Sonntag
KBS 103	Pinneberg	Elmshorn	Neumünster	Nord-Süd	Wrist		
	HH Hbf. HH-Altona	Elmshorn Elmshorn	Kiel Neumünster		75	61	57
KBS 130	HH-Altona	Husum	Sylt	Nord-Süd	Horst, Dauenhof und Brokstedt		
					36	22	20
KBS 103	HH-Altona	Elmshorn	Itzehoe	Nord-Süd	Glückstadt und Itzehoe		
					35	34	33
KBS 103	HH-Altona	Elmshorn	Itzehoe	Nord-Süd	Itzehoe, Glückstadt, Herzhorn Krempe, Kremperheide		
					40	36	37
KBS 130	Itzehoe	Wilster	Heide	Nord-Süd	Itzehoe und Wilster		
					29	29	29

KBS 103: ohne IC-Verbindungen und Schleswig-Holstein-Express

**Bild 5-2: Linien und Verkehrsangebot im SPNV (Stand Fahrplan 2010)**

Die seit 2005 von der Nord-Ostsee-Bahn betriebene **Bahnverbindung Hamburg – Itzehoe – Westerland** (Marschbahn) hat für den Kreis Steinburg eine besondere Bedeutung, da sie die schnellste SPNV-Verbindung von Itzehoe und Glückstadt nach Hamburg herstellt, wobei allerdings keine Direktverbindung zum Hauptbahnhof besteht. Zusätzlich verkehren als schnelle Züge noch die Inter-City-Züge, allerdings im Winterhalbjahr nur mit 2-3 Fahrtenpaaren, im Sommer mit 4 Fahrtenpaaren am Tag.

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

- Itzehoe,
- Glückstadt,
- Wilster,
- Krempe,
- Kremperheide,
- Herzhorn,
- Horst,
- Wrist,
- Brokstedt.

Die beiden Bahnstrecken auf Steinburger Kreisgebiet sind überwiegend elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Lediglich nördlich von Itzehoe ist die Marschbahnstrecke nicht elektrifiziert und zum Teil auch nur eingleisig befahrbar. Durch die starke Belegung der beiden Strecken mit Personen- und Güterzügen und die eingeschränkte Kapazität sind die Abschnitte Elmshorn – Hamburg und Itzehoe – Wilster im aktuellen LNVP 2008-2012 als „Kapazitätsengpässe“ ausgewiesen.

### 5.3 Linien und Verkehrsangebot im Busverkehr

Im Kreis Steinburg verkehren insgesamt 44 Buslinien. Damit verfügt Steinburg über eine der geringsten Liniendichten in Schleswig-Holstein. Übersichten zu den Linienverläufen und den Konzessionen im Busverkehr Steinburgs sind den Bildern 5-3 und 5-4 zu entnehmen.

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

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

#### Stadtverkehr

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

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

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

#### Regionalbusverkehr

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

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

### **Konzessionen und Konzessionslaufzeiten**

Von den Verkehrsunternehmen verfügt die Autokraft mit ihrem Betriebshof in Meldorf (Kreis Dithmarschen) über die mit Abstand meisten Konzessionen im Buslinienverkehr. Es folgen die Steinburger Linien, mit Sitz in Itzehoe, die das Teilnetz Itzehoe betreiben und das Verkehrsunternehmen Storjohann die linie GmbH mit Sitz in Kellinghusen.

Die Konzessionslaufzeiten im Kreis Steinburg weisen bereits weitgehende Ansätze einer Harmonisierung auf. Neben dem Teilnetz Itzehoe und dem Stadtverkehr Glückstadt, bei denen 2013 die nächste Vergabe ansteht, sind auch im künftigen Teilnetz Wilstermarsch die meisten Konzessionen bis 2017 vergeben. Mit der Aufstellung des 3. RNVP werden die einzelnen Linien räumlichen Teilnetzen zugeordnet bzw. in Vorbereitung wettbewerblicher Vergabeverfahren zu Linienbündeln zusammengefasst. In diesem Rahmen werden die Konzessionslaufzeiten in den einzelnen Teilnetzen künftig komplett harmonisiert, um eine gemeinsame Vergabe der Verkehrsleistungen vornehmen zu können (vgl. hierzu Kapitel 7.3).

Linien-Nr.	Linienverlauf	Räumliche Orientierung	Unternehmen	Konzessionslaufzeit bis
1	IZ, Liethberg - ZOB - IZ, Elbeblick	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
5	Kratt - ZOB - Edendorf	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
8	Klinikum - ZOB - Oelixdorf	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Krempe	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	Radial auf Itzehoe	E. Rathje	31.01.2013
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Stadtverkehr Itzehoe	Steinburger Linien	31.12.2013
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Radial auf Itzehoe	Holsten-Express	30.11.2015
3250	Rendsburg - Hademarschen - Vaale/Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.01.2017
3260	Rendsburg - Hohenwestedt - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2015
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2015
4610	Kiel - Nortorf - Itzehoe	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2017
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	innerörtliche Ringlinie	Steinburger Linien	31.12.2013
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	innerörtliche Linie	Steinburger Linien	31.12.2013
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	innerörtliche Linie	Steinburger Linien	31.12.2013
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee	innerörtliche Linie	Steinburger Linien	31.12.2013
6300	Brunsbüttel - Glückstadt	Schnellbus	NOB GmbH	31.12.2013
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinwisch	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6603	Wilster - Averfleth - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6605	Wilster - St. Margarethen - Kudensee	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.03.2017
6607	Wilster - Neufeld - St. Margarethen	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6608	Wilster - Klein Kampen - Wewelsfleth	tlw. Ringlinie	Autokraft	31.03.2017
6609	Wilster - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	Radial auf Brokdorf	Autokraft	31.03.2017
6610	Wilster - Kleinwisch - Wewelsfleth	Radial auf Wilster	Autokraft	31.03.2017
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	tlw. Ringlinie	Autokraft	30.06.2014
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Radial auf Schenefeld	Autokraft	30.06.2014

**Bild 5-3: Buslinien und zugeordnete Kenngrößen (Stand Fahrplan 2010/2011, Teil 1)**

<b>Linien-Nr.</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Räumliche Orientierung</b>	<b>Unternehmen</b>	<b>Konzessionslaufzeit bis</b>
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	31.10.2018
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Radial auf Itzehoe	Lampe Reisen	31.10.2018
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	31.01.2017
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel	Radial auf Horst	Autokraft	31.07.2017
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	Kreisübergreifend	Autokraft	31.05.2017
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	Radial auf Glückstadt	Autokraft	31.05.2017
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	Radial auf Elmshorn	Autokraft	31.05.2015
6551	Bad Bramstedt - Wrist - Hohenwestedt	Radial auf B. Bramst.	Storjohann	31.12.2014
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ringlinie	Storjohann	29.02.2012
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	innerörtliche Linie	Storjohann	31.05.2012
7503	Kellinghusen - Quarnstedt - Bad Bramstedt	Radial auf Kellingh.	Storjohann	31.07.2012
7506	Bad Bramstedt - Hardebek - Brokstedt	tlw. Ringlinie	Storjohann	31.05.2014
7620	Bad Bramstedt - Wrist - Kellinghusen - Itzehoe	Radial auf Itzehoe	Autokraft	31.12.2015

**Bild 5-4: Buslinien und zugeordnete Kenngrößen (Stand Fahrplan 2010/2011, Teil 2)**





Bild 5-5: Übersicht ÖPNV-Netz im Kreis Steinburg



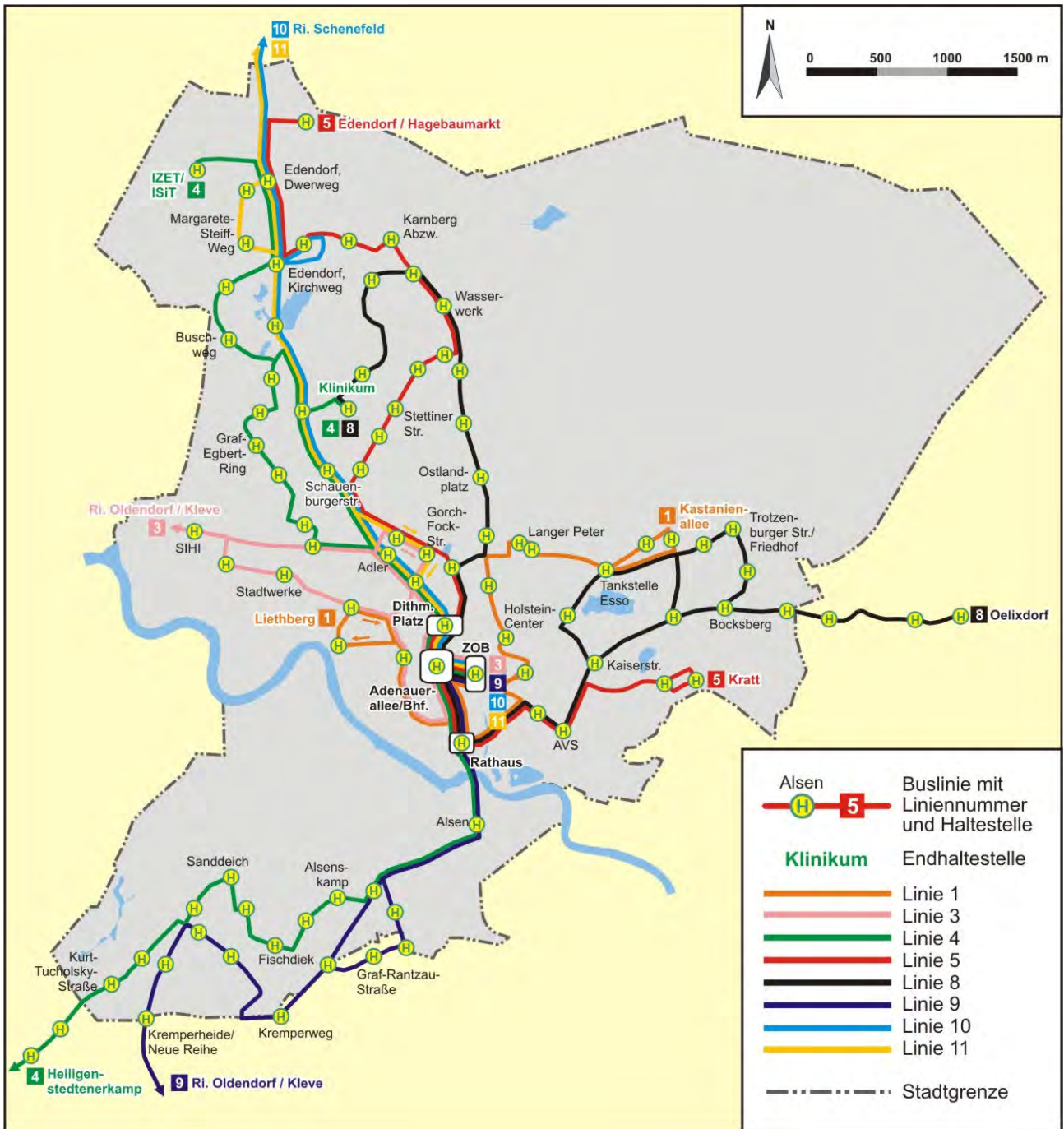


Bild 5-6: Liniennetz des Stadtverkehrs Itzehoe 2010

## Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr

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

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

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

## Angebot der Stadtverkehre

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

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

## Einsatz alternativer Bedienungsformen

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

Klassische alternative Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxi oder Bürgerbusse werden derzeit im Kreis Steinburg nicht eingesetzt. Stattdessen gibt es einige zielgruppenorientierte Angebote, die auf eine Einbindung des Taxiverkehrs setzen, aber nur in ausgewählten Kommunen angeboten werden. Hierzu werden von den beteiligten Gebietskörperschaften rabattierte Taxengutscheine ausgegeben:

- **GuteNacht-Taxi:**  
Richtet sich an Jugendliche mit der Zielsetzung, die Unfallzahlen im Straßenverkehr im Bereich des Freizeitverkehrs zu reduzieren. Das Angebot wird vorwiegend am Wochenende genutzt.
- **GutenTag-Taxi:**  
Richtet sich an Senioren und dient vor allem zur Mobilitätssicherung in Zeiten außerhalb des Schülerverkehrs speziell am Nachmittag und Abend.
- **SchönerNachmittag-Taxi:**  
Wird für Schüler angeboten, die nach der 7. Schulstunde ihren Wohnort nicht mehr mit dem Linienbus erreichen.

Diese Angebote wurden bis 2004 bzw. 2005 als Modellprojekte durchgeführt, wurden aber inzwischen in die Trägerschaft der beteiligten Ämter und Kommunen übernommen, die auch mit den Taxi-Unternehmen die Abrechnung vornehmen. Die Informationen über diese Angebote sind allerdings nur spärlich, es erfolgt keine Vermarktung über den Zweckverband bzw. die herkömmlichen Medien der ÖPNV-Fahrgastinformation. Im strengen Sinne gehören diese Angebote allerdings auch nicht zum ÖPNV.

Neben den öffentlich zugänglich Angeboten gab es bis 2010 mit dem „Stör Express“ einen Verein auf ehrenamtlicher Basis, der Fahrten zu Diskotheken im Kreisgebiet anbot und einen Bürgerbus im Bereich Kellinghusen organisierte, der dann aber an konzessionsrechtlichen Fragen scheiterte.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Anzahl Fahrten (beide Fahrrichtungen)				
		Mo-Fr			Sams-tag	Sonn-tag
		täglich	Schule	Ferien		
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	20	8	6	12	3
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	61	1	0	32	11
5	Kratt - ZOB - Edendorf	67	0	0	27	6
8	Klinikum - ZOB - Oelixedorf	61	1	0	28	10
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Krempe	51	18	0	22	6
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	29	3	1	16	8
3260	Rendsburg - Hohenwestedt - Itzehoe	13	4	1	7	4
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	30	2	0	12	5
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	32	9	6	9	4
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	31	20	5	7	4
7620	Bad Bramstedt - Wrist - Kellinghusen - Itzehoe	10	2	1	10	4

**Bild 5-7: Fahrtenhäufigkeit von regionalen Buslinien mit höherwertigem Fahrplanangebot (Fahrplan 2010)**

## 5.4 Vernetzung des ÖPNV-Systems

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

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

Zwischen Bahn und Bus bestehen derzeit nur wenige attraktive Übergangsmöglichkeiten, weshalb auch der Umsteigeanteil derzeit sehr gering ist. Nach der Etablierung der 3. Stufe des SH-Tarifs sollte sich das Umsteigepotenzial aber deutlich erhöhen, da es zumindest im Tarifbereich keine relevanten Barrieren mehr gibt. Auch bei den vertakteten Stadtverkehren in Itzehoe und Glückstadt findet nur zum Teil eine Fahrplanabstimmung mit der Bahn statt, in Glückstadt bindet ohnehin nur eine Linie den Bahnhof an. Die einzige Linie, die einen vorbildlichen Übergang zum SPNV aufweist, ist der **Schnellbus Glückstadt – Brunsbüttel (Linie 6300)**, der allerdings von der NOB als Betreiber der Marschbahn auch von vornherein als SPNV-Zubringerverkehr konzipiert wurde.

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

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

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

## 5.5 Tarifstruktur und Tarifangebote

### Tarifsystem im Kreis Steinburg

Seit August 2009 gilt im größten Teil des Kreises Steinburg die 3. Stufe des landesweiten Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif). Dadurch konnte die Transparenz des Tarifsystems weiter deutlich verbessert und die Vielfalt der Tarifangebote weiter reduziert werden. Das bisher bestehende Nebeneinander verschiedener Tarifsysteme der Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsunternehmen ist damit Vergangenheit. Im südlichen Kreisgebiet liegen die Gemeinden Horst, Kiebitzreihe, Altenmoor und Neuendorf im HVV-Verbundgebiet.

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

Seit dem 15.12.2002 gilt innerhalb des SPNV-Netzes in Schleswig-Holstein ein einheitlicher Tarif (SH-Tarif), der auch Fahrten ins Verbundgebiet des HVV umfasst. Ab 2005 sind in der 2. Stufe auch die kreisgrenzenüberschreitenden Buslinien in den SH-Tarif einbezogen. Der SH-Tarif erfüllt im Endzustand der 3. Stufe die Zielsetzung eines einheitlichen Tarifs für alle ÖPNV-Verkehrsträger in Schleswig-Holstein und damit eine der langjährigen zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Landesregierung. Im Kreis Steinburg gilt seit August 2009 die 3. Stufe des SH-Tarifs, womit jetzt sämtliche ÖPNV-Verkehre einschließlich der kreisgrenzenüberschreitende Verkehr mit einem einheitlichen Tarif genutzt werden können.

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

### Fahrscheinsortiment im SH-Tarif

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

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

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

- Rabattierung für Einzelfahrscheine für Inhaber der SH-Card und der BahnCard (jeweils 25%),
- Rabattierung für Monatskarten und Schülermonatskarten im Abonnement (12 Karten zum Preis von etwa 10 Karten),



Neben dem SH-Tarif gibt es seit 2009 das „Firmenticket“, mit dem Berufspendler eine 10%-ige Ermäßigung auf den Abo-Preis der SH-Zeitkarte nach Hamburg erhalten. Voraussetzung ist dafür eine Beteiligung von mindestens 10 Beschäftigten pro Unternehmen. Ein strukturelles Problem stellen die über Schulträger ausgegebenen „Listenschülerzeitkarten“ dar, die eine gegenüber Schülerabokarten eingeschränkte Gültigkeit haben und zudem teurer sind.

### Tarifsystem im Hamburger Verkehrsverbund

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

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

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

### Tarfbemessungsgrundlagen im HVV

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

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

- Zahlgrenzen (nur innerhalb des Großbereichs und im Grenzverkehr über die Großbereichsgrenze)
- Zonen (nur außerhalb des Großbereichs)
- der Großbereich
- Ringe
- Stadtverkehre (nur außerhalb des Großbereichs)
- der Gesamtbereich

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

## 5.6 Service und Marketing

Im Bereich Service und Marketing gibt es im Kreis Steinburg bisher nur spärliche Aktivitäten. Im Wesentlichen wird auf die klassischen Komponenten und Medien der Fahrgastinformation gesetzt, wobei hier das Fahrplanbuch eindeutig im Vordergrund steht. Immerhin finden sich im Fahrplanbuch -neben den Linienfahrplänen im Standardlayout- schon räumliche Darstellungen des ÖPNV-Angebotes wie der farbige Liniennetzplan für den Stadtverkehr Itzehoe und Verlaufspläne für einzelne Linien (vgl. Bild 5-8).

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

Ein in vielfacher Hinsicht professionelles und auf die Verkehrsregion bezogenes ÖPNV-Marketing betreiben derzeit nur die Steinburger Linien, wobei hier ÖPNV- und Unternehmensmarketing zu einer Einheit verschmelzen. Hervorzuheben sind im Bereich Kundeninformation und -kommunikation:

- Der Internetauftritt mit allen Informationen zum ÖPNV im Bedienungsgebiet der Steinburger Linien,
- die separaten Fahrplan-Flyer zu den Stadtverkehren und dem Regionalverkehr in Itzehoe sowie einzelnen Linien des Stadtverkehrs Itzehoe sowie
- das Servicebüro am ZOB in Itzehoe.

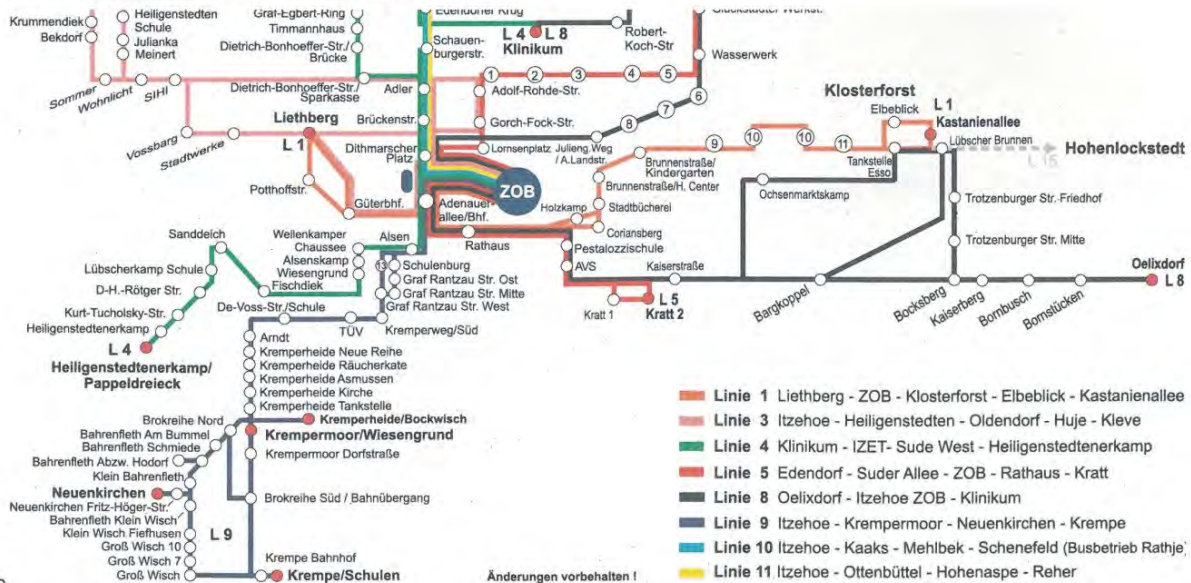
Das Servicebüro in Itzehoe fungiert derzeit als zentrale Informationsstelle für den ÖPNV im Kreis Steinburg, wo neben der Face-to-face-Beratung auch Informationen über Telefon, Fax und E-Mail abrufbar sind.

Ansonsten gibt es für den ÖPNV im Kreis Steinburg mit Ausnahme des Fahrplanbuches kein übergreifendes ÖPNV-Marketing, das alle Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen umfasst. Das ÖPNV-Marketing erfolgt vorwiegend durch die Verkehrsunternehmen selber. Das Fahrplanbuch und die hierin enthaltenen Liniennetzpläne weisen auch nach einer bereits erfolgten Bearbeitung weitere Gestaltungsdefizite auf und bedürfen weiteren Überarbeitung bzw. Optimierung.

Im Bereich des Schülerverkehrs gibt es dann mit der von der Autokraft GmbH betreuten Busschule und dem Busbegleitservice noch spezielle Angebote.

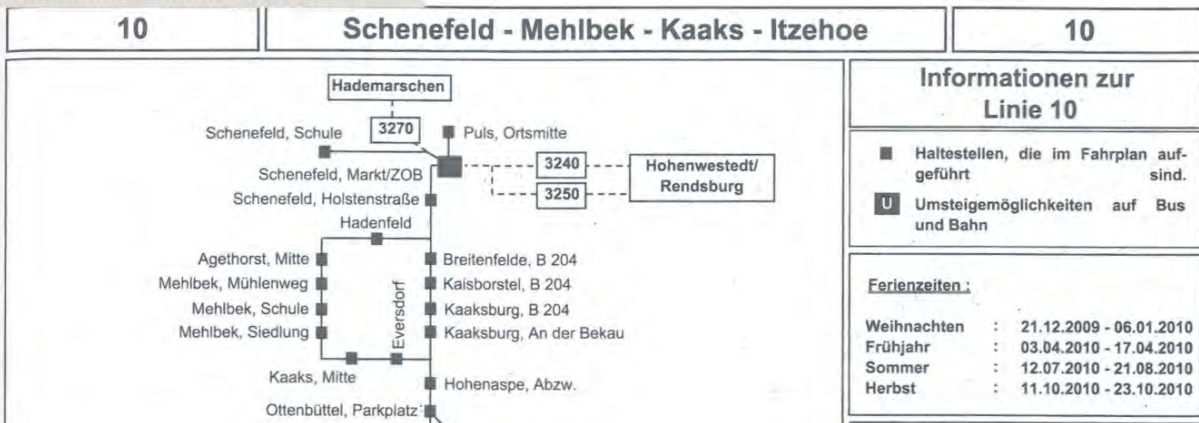


**Ausschnitt Liniennetzplan Itzehoe**



8

**Ausschnitt Linienvverlaufsplan**



**Ausschnitt Liniensfahrplan**

<b>10</b>	<b>Schenefeld – Mehlebek – Kaaks – Itzehoe</b>											<b>10</b>				
Omnibusbetrieb E. Rathje, Schmiedekamp 3–9, 25560 Schenefeld, ☎ (0 48 92) 525																
	<b>Montag – Freitag</b>											<b>Samstag</b>				
Fahrnummer	001	101	017	102	005	027	007	009	019	011	013	015	629	621	623	625
Informationen zum Fahrplan	S S S S F S S															
Hinweise	S568															
Schenefeld, Schule		7:02		7:21								12:00				
Schenefeld, Markt/ZOB	6:15			7:25	8:15	8:15	11:05					13:05	15:00	17:10		
Schenefeld, Holstenstraße	6:16			7:26	8:16	8:16	11:06					13:06	15:01	17:11		
Hadenfeld, Mitte	6:19				8:19	8:19							15:04	17:14		
Agethorst, Mitte	6:22				8:22	8:22						12:10	15:07	17:17		
Mehlebek, Mühlenweg	6:25	7:05			8:25	8:25	11:58						15:10	17:20		
Mehlebek, Schule	6:26	7:06			8:26	8:26	11:59						15:11	17:21		
Mehlebek, Siedlung	6:27	7:07			8:27	8:27	12:00						15:12	17:22		
Kaaks, Mitte	6:30	7:10			8:29	8:29	12:02						15:14	17:24		
Eversdorf	6:31	7:12			8:32	8:32	12:05						15:17	17:27		
Breitenfelde, B 204				7:27			11:08					13:08			8:18	10:43
Kaisborstel, B 204				7:28			11:10					12:15	13:10		8:20	10:45
Kaaksburg, B 204				7:29			11:12					12:17	13:12		8:22	10:47
Kaaksburg, An der Bekau				7:30			11:13					12:18	13:13		8:23	10:48
Hohenaspe, Abzw.	6:33		7:14	7:31	8:34	8:35	11:14	12:08	12:19	13:14	15:20	17:30			8:24	10:49
Ottenbüttel, Parkplatz	6:34		7:15	7:32		8:36	11:15	12:09	12:20	13:15	15:21	17:31			8:25	10:50
Ottenbüttel, Siedlung		7:11			8:35											
Ottenbüttel, Mitte		7:13			8:36											
Ottenbüttel, Abzw.		7:15			8:37											
Ottenbüttel, Tennis	6:35		7:16	7:33		8:37	11:16	12:10	12:21	13:16	15:22	17:32			8:26	10:51

Bild 5-8: Auszüge aus dem Fahrplanbuch 2010

Steinburger Linien

Kunden-Center Itzehoe  
04821 / 64 10 00

---

[Fahrpläne & Strecken](#)
[Tickets & Tarife](#)
[Schleswig-Holstein entdecken](#)
[Steinburger Linien](#)
[Service](#)

Suche

---

[Routenplaner](#)
[Fahrpläne](#)
[Sonderfahrpläne & Störungen](#)

### Routenplaner

Von

Nach

Datum

Uhrzeit

Suche

---

#### Pressemitteilungen / Fahrgastinformationen

- ▼ **24.11.2010** Himmlische Adventsaktion: Mit dem Busfahrchein samstags vergünstigt auf dem Itzehoer "Platz der Engel" einkaufen  
 In der Adventszeit samstags entspannt und umweltfreundlich zum Weihnachtseinkauf nach Itzehoe fahren - mit den Steinburger Linien wird das in diesem Jahr zum wahrhaft himmlischen Vergnügen: mehr lesen...
- **13.10.2010** 14./18./19. Oktober: Straßensperrungen mit Auswirkungen auf die Buslinien 5 und 8
- **04.10.2010** 6. Oktober: Vollsperrung zwischen Kleeve und Huje mit Auswirkungen auf die Linie 3

#### Kunden-Center Itzehoe

Theodor-Heuss-Platz 4  
25524 Itzehoe

Tel.: 0 48 21 / 64 10 00  
Fax: 0 48 21 / 64 10 01

Mo bis Fr: 09:00 - 18:30 Uhr  
Samstag: 09:00 - 14:00 Uhr

➤ [kunden-center@steinburger-linien.de](mailto:kunden-center@steinburger-linien.de)

### Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee 6204

#### 6204 Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee (Montag – Freitag)

Fahrtnummer	AK	AK	AK S	AK	AK	AK	011	AK
Besonderheiten								
Glückstadt Markt	6:35			7:33	8:41	9:33	9:55	
Aldi-Markt							9:57	
Anckenstraße							9:58	
Grillchaussee 40	6:39			7:37	8:45	9:37	10:00	
Herzhorner Rhin	6:40			7:38	8:46	9:38	10:01	
Grillchaussee 77 an		6:42		7:39	8:47	9:39	10:02	
Grillchaussee 77 ab	6:10		6:59	8:16	9:14	10:02	11:14	
Herzhorner Rhin	6:11		7:00	8:17	9:15	10:03	11:15	
Grillchaussee 40	6:12		7:01	8:19	9:16	10:04	11:16	
Herzhorner Straße/Kirche	6:13		7:02	8:21	9:18	10:05	11:18	
Anckenstraße							10:06	
Aldi-Markt							10:07	
Glückstadt Markt	6:17		7:23	8:41	9:22	10:09	11:22	

#### 6204 Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee (Montag – Freitag)

Fahrtnummer	AK	AK	AK F	AK	AK	AK	AK
Besonderheiten							
Glückstadt Markt	12:00	13:22	14:10	15:10	16:25	17:20	18:00
Aldi-Markt							
Anckenstraße							
Grillchaussee 40	12:24	13:30	14:23	15:24	16:40	17:25	18:04
Herzhorner Rhin	12:25	13:31	14:24	15:25	16:41	17:26	18:05
Grillchaussee 77 an	12:26	13:32	14:25	15:26	16:42	17:27	18:06
Grillchaussee 77 ab	12:15	13:58	15:05	16:04	17:22		18:15
Herzhorner Rhin	12:16	13:59	15:06	16:05	17:23		18:16
Grillchaussee 40	12:17	14:00	15:07	16:06	17:24		18:17
Herzhorner Straße/Kirche	12:18	14:01	15:08	16:07	17:25		18:18
Anckenstraße							
Aldi-Markt							
Glückstadt Markt	12:22	14:05	16:02	16:22	17:29		18:21

AK = diese Fahrt ist in der Autokraft-Linie 6523 enthalten  
 F = in den Ferien fährt der Bus um 14:05 Uhr  
 S = verkehrt nur an Schultagen  
 Linien verkehren nicht an Samstagen, Sonn- und Feiertagen  
 Fahrten am 24. und 31.12.2010 bitte bei der Autokraft erfragen: Telefon 01803/121999  
 (9 ct/Min aus dem Netz der deutschen Telekom AG; Tarif bei Mobilfunk max. 42 Cent/Min)  
 Bitte beachten: Die Fahrzeiten der NOB können sich zum Sommerfahrplan (16.4.-6.11.11) ändern. Informationen unter Tel: 0 48 21-64 10 00

Steinburger Linien

Steinburger Linien Kunden-Center  
 Öffnungszeiten: Mo – Fr: 9:00 – 18:30 Uhr  
 Sa: 9:00 – 14:00 Uhr  
 Theodor-Heuss-Platz 4, 25524 Itzehoe  
 Telefon 0 48 21/64 10 00  
[www.steinburger-linien.de](http://www.steinburger-linien.de)

## Stadtverkehr Glückstadt

gültig bis 10.12.2011

**Linie 6201 Nord**

**Linie 6202 Tegelgrund**

**Linie 6203 Herrenfeld**

**Linie 6204 Grillchaussee**

Stand: November 2010

Steinburger Linien

Bild 5-9: ÖPNV-Marketing der Steinburger Linien (hier Internet und Fahrplan-Flyer)



## 5.7 Bewertung des ÖPNV-Angebotes

### Bewertung des ÖPNV-Systems durch die Kommunen im Kreis Steinburg

Um auch im Vorwege des offiziellen Beteiligungsverfahrens einen Überblick zu erhalten, wie die Kommunen die ÖPNV-Qualität bewerten, um daraus ggf. auch Rückschlüsse auf die künftige Konzeption oder sogar konkrete Handlungsbedarfe ziehen zu können, wurde eine Umfrage bei den Kommunen durchgeführt. Insgesamt konnten 90 Rückläufe in die Auswertung einbezogen werden, was einer Rücklaufquote von 80% (!) entspricht. Es ist durchaus davon auszugehen, dass bei den wenigen Kommunen, die sich nicht beteiligt haben, auch keine gravierenden Handlungsbedarfe gesehen werden.

Zunächst ging es um einen standardisierten Fragenkatalog zur Beurteilung der wichtigsten Komponenten / Elemente des regionalen ÖPNV-Systems. Insgesamt kommt der ÖPNV im Kreis Steinburg auf befriedigende Noten. Angesichts des über weite Teil des Kreisgebietes eher dünnen bzw. auf den Schülerverkehr ausgerichteten Angebotes ist dies ein akzeptabler Wert. Positiv zu erwähnen ist auch, dass nur etwa die Hälfte der beteiligten Kommunen konkrete Defizite und Verbesserungswünsche benennt bzw. benennen kann.

Besonders gute Noten erhält die Erschließungsqualität und mit Abstufung auch die Ausstattung der Haltestellen. Dies bedeutet, dass das Haltestellennetz ausreichend dicht ist. Allerdings ist bezüglich der Gestaltung und Ausstattung offenbar auch die Erwartungshaltung eher zurückhaltend, denn es werden keine flächendeckenden Komforthaltestellen gefordert. Als akzeptabel werden auch die ÖPNV-Informationen, die Erreichbarkeit der Verkehrsziele und die Fahrzeiten eingestuft.

Überwiegend schlechte Noten erhalten das Verkehrsangebot insbesondere außerhalb der Schulzeit. Besonders schlecht wird die Wochenendbedienung benotet. Außerhalb der Schulzeit fühlen sich viele Kommunen nicht mehr ausreichend an den ÖPNV angeschlossen und dementsprechend ist auch die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele (stark) eingeschränkt.

Ein Vergleich der Bewertung mit dem Kreis Nordfriesland zeigt, dass die Probleme des ÖPNV im ländlichen Raum meist struktureller Natur sind, also nicht spezifisch für den Kreis Steinburg gelten. Wie aus Bild 5-10 ersichtlich, fällt die Gesamtbewertung aber im Kreis Steinburg etwas schlechter als in Nordfriesland aus. Möglicherweise liegt dies aber auch mit daran, dass die vorhandenen Qualitäten nicht ausreichend vermarktet werden und vielen nicht bekannt sind.

Auch bei den Haupthandlungsbedarfen hat das Fahrtenangebot am Wochenende ein hohes Gewicht, allerdings wird von den Kommunen generell bezüglich der Fahrtenhäufigkeit und der Vernetzung erhöhter Handlungsbedarf gesehen.

Bei der Benennung konkreter, auf die örtlichen Rahmenbedingungen bezogener Defizite und Verbesserungsvorschläge steht dann aber die Optimierung der Linienführung im Mittelpunkt, wobei die Zielrichtung hier auf eine höhere Attraktivität für den Nichtschülerverkehr geht. Die Fahrzeiten und die Transparenz der Linienführung sind dazu wichtige Ansatzpunkte.

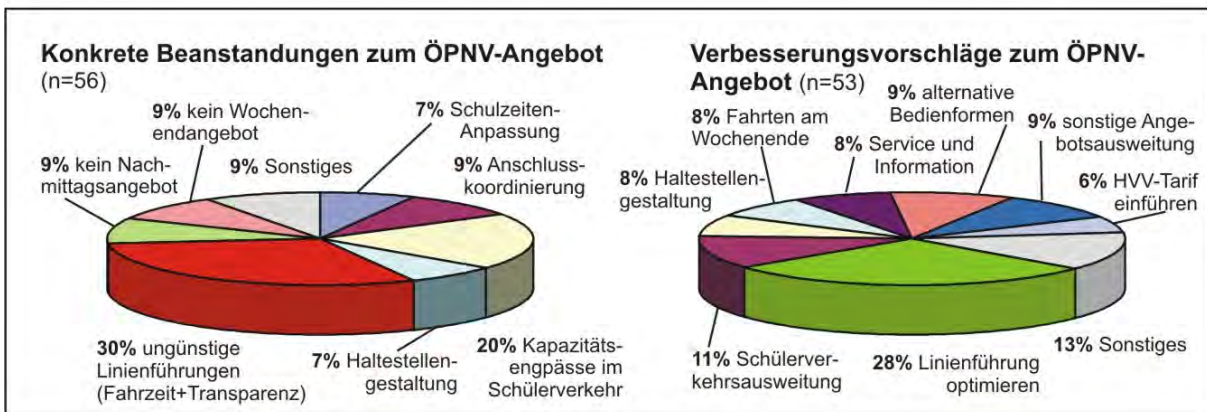
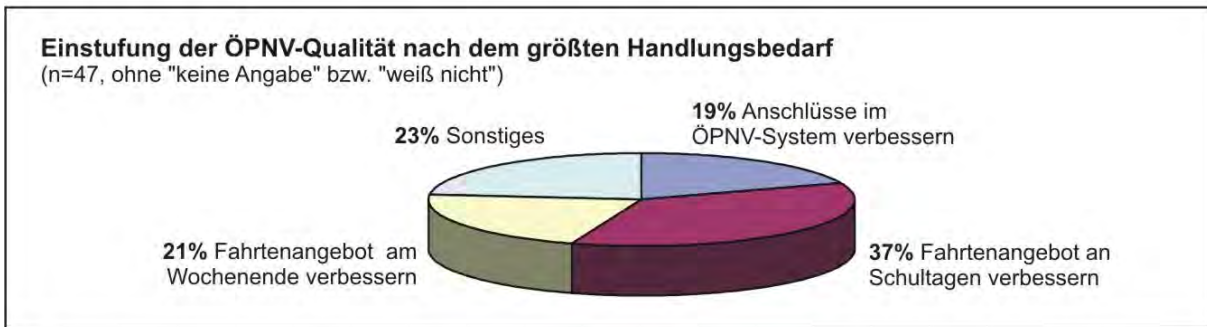
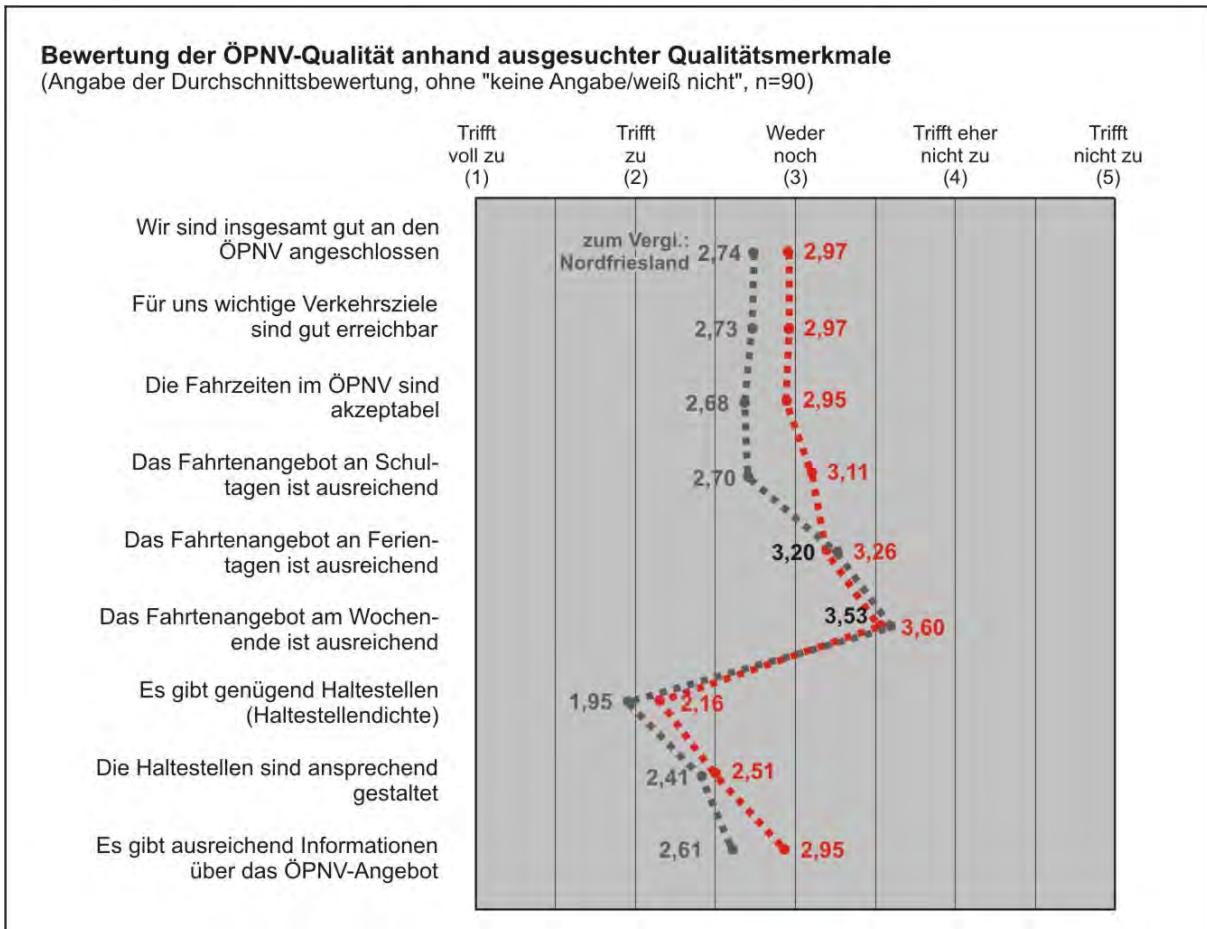


Bild 5-10: Bewertung des ÖPNV-Angebotes durch die Kommunen

## Netzqualität

Auf Basis des 2007 im Rahmen der MORO-Studie „Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge“ für die Modellregion Dithmarschen / Steinburg entwickelten Konzeptes der „Starken Linien“ konnten bei der Netzqualität positive Fortschritte erzielt werden. Allerdings wird diese vor allem von Itzehoe geprägt, von der bisher die meisten Linien mit „höherwertigen“ Angeboten ausgehen. Im übrigen Kreisgebiet hat das ÖPNV-Netz bisher kaum einen realen „Gebrauchswert“ für Fahrzwecke außerhalb des Schülerverkehrs.

### Weiterer Handlungsbedarf

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

## Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität

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

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

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

### Handlungsbedarf

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

### Bewertung der Beförderungsqualität und der Fahrzeugstandards

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

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

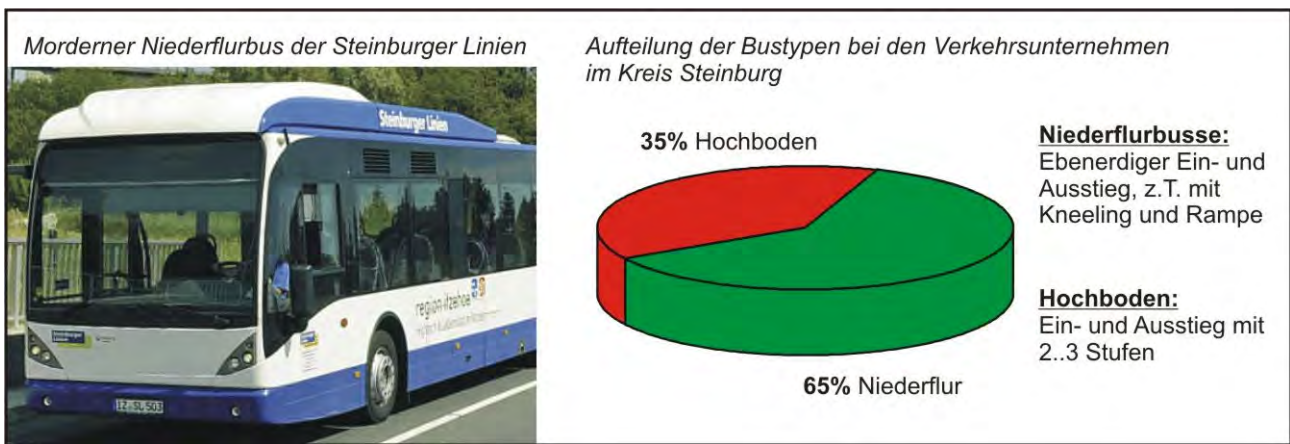
Besonders für den Fahrgast spürbare Fortschritte hat es in Bezug auf den **Fahrkomfort und die Ausstattung** der Busse gegeben. So ist ein Teil der Linienbusse inzwischen auf Niederflur umgestellt, wenngleich der Einsatz bei Weitem noch nicht flächendeckend ist. Komplette Niederflurbusse werden derzeit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

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

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

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

Ein wichtiges Kriterium der Beförderungsqualität auch unter dem Aspekt des barrierefreien ÖPNV ist der **Einsatz von Niederflurfahrzeugen**. Im Kreis Steinburg ist in den Stadtverkehren bereits eine nahezu flächendeckende barrierefreie ÖPNV-Beförderung gegeben. Im Netz der Unternehmen Autokraft und Rathje sind ebenfalls hohe Anteile der Linienbusse niederflurig, von denen aber nicht alle über Kneeling oder Rampen verfügen. Für den Gesamtkreis ergibt sich eine **Niederflurquote von rund 65%**. Dies ist für ein ländlich strukturiertes ÖPNV-Gebiet ein guter Wert. Auch wenn bei den Rahmenstandards hier noch keine quantitativen Vorgaben gesetzt sind, sollte künftig der Einsatz von Niederflurbussen noch systematischer erfolgen, um damit für mobilitätsbehinderte Menschen eine Grundversorgung zumindest auf den Hauptverbindungen sicherzustellen. Von übergeordneter Priorität ist der Niederflureinsatz auf den höherwertigen Busverbindungen.



**Bild 5-11: Fahrzeuge im Linienbusverkehr**

Rückstände sind weiter im Bereich der **Fahrgastinformation** zu verzeichnen. Während die modernen Fahrzeuge zumindest über elektronische Liniennummer- und Fahrtzielanzeiger verfügen, sind vor allem bei kleineren Verkehrsunternehmen und Subunternehmen auch noch Wechselschilder an der Frontscheibe anzutreffen, die oft keine Linieninformationen enthalten. Informationsangebote zur Linien- und Haltestellen-Identifizierung während der Fahrt (dynamische Fahrgastinformation, Haltestellenansagen und -anzeigen) sind bisher nur sporadisch umgesetzt.

#### **Handlungsbedarf**

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

#### **Bewertung der Haltestellen-Qualität**

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



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

Die **Bahnstationen** in ganz Schleswig-Holstein sind in einer „Stations-Datenbank“ erfasst, die sämtliche Informationen wie bauliche Rahmenbedingungen, Ausstattungen, Verknüpfungen etc. enthält. Zusätzlich erfolgt zweimal jährlich eine Qualitätskontrolle, die in einem Qualitätsbericht dokumentiert wird (inzwischen der 17. Qualitätsbericht). In den letzten Jahren sind auch die Bahnstationen in Steinburg attraktiver geworden. Dennoch ist derzeit lediglich an der Station Glückstadt ein barrierefreier Einstieg in die Züge der NOB möglich während alle übrigen Stationen noch nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen. Hinzu kommt, dass auch noch nicht alle Züge die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen.

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

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

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



**Bild 5-12: Beispiele unterschiedlicher Haltestellengestaltungen**

#### **Handlungsbedarf**

Eine fundierte und umfassende Bewertung der Haltestellen-Qualität kann derzeit nicht durchgeführt werden, da eine systematische Erfassung der Bushaltestellen im Kreisgebiet fehlt. Dies gilt in besonderem Maße auch für die Beurteilung der „Barrierefreiheit“. Klar ersichtlich ist aber, dass zahlreiche Haltestellen nicht den definierten bzw. anzustrebenden Standards entsprechen. Dies gilt insbesondere für die Barrierefreiheit und die Fahrgastinformationen und zwar sowohl bei den Bahn- als auch bei den Bushaltestellen.

#### **Bewertung der Tarifqualität**

Mit der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs sind nochmals deutliche Verbesserungen der ÖPNV-Zugänglichkeit eingetreten und damit wesentliche Anforderungen der übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenstandards erfüllt.

#### **Handlungsbedarf**

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

#### **Bewertung der Marketingqualität**

Mit der 2002 gestarteten und 2011 neu aufgestellten **landesweiten ÖPNV-Marketing-Kampagne** wurde der Stellenwert des ÖPNV-Marketing deutlich erhöht und verstärkt in den Fokus der ÖPNV-Akteure gerückt. Mit der Vergabe des Teilnetzes Itzehoe an die Steinburger Linien konnte auch im Kreis Steinburg ein deutlicher Qualitätsschub erreicht werden. Es fehlt aber weiter an einem kreisweiten und unternehmensübergreifenden Marketingkonzept für den Steinburger ÖPNV, das die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes vermittelt und den Informationsstand zum ÖPNV generell verbessert.

#### **Handlungsbedarf**

Für das ÖPNV-Marketing ist zunächst eine schlüssige Gesamtkonzeption erforderlich. Im Vordergrund stehen eine Aufwertung und Vereinheitlichung der Print-Informationsangebote allen voran des Fahrplanbuches und der darin enthaltenen Liniennetzpläne sowie ein konsequenter Einsatz der „neuen Medien“. Übergeordneter Handlungsbedarf besteht auch bei den Fahrgastinformationen an den Haltestellen (s.o.).

## 6. Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems

### 6.1 Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Entwicklungsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

Im Rahmen des ÖPNV-Entwicklungskonzeptes werden nachfolgend Projekte definiert, die im Gültigkeitszeitraum des RNVP (2011 bis 2015) realisiert oder in die Umsetzung überführt werden sollen. Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Räumen und Verkehrskorridoren wird auch eine weitere **wirtschaftliche Optimierung des ÖPNV-Systems** angestrebt. Freigesetzte Ressourcen könnten dann zur Angebotsaufwertung in Bereichen mit hohem Verkehrspotenzial oder mit starken Qualitätsdefiziten eingesetzt werden. Eine Umschichtung von Ressourcen zu Lasten der Bedürfnisse des Schülerverkehrs ist nicht vorgesehen, der systematische Ansatz ist additiv, nicht alternativ zu sehen.

Aufgrund der für den Zweckverband anstehenden komplexen Aktivitäten im Bereich des ÖPNV-Management (vgl. Kapitel 7) und der damit verbundenen Bindung von Personalressourcen, fokussiert sich die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im 3. RNVP auf wenige Schwerpunkte bzw. Projekte.

## 6.2 Entwicklungskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

### Funktion der Eisenbahnanbindung für den Kreis Steinburg

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

Ein attraktives und leistungsfähiges Bahnsystem ist für die Entwicklung des Kreises Steinburg als peripher gelegene, ländlich geprägte Region ein entscheidender Standortfaktor. Dem Abbau von Defiziten und der **Sicherung einer hohen Angebotsqualität im SPNV** kommt daher eine zentrale verkehrspolitische und strategische Bedeutung zu. Die Entwicklungsvorgaben für den SPNV sind im landesweiten Nahverkehrsplan LNVP 2008-2012 dokumentiert. Im Folgenden werden die für den Kreis bedeutenden Maßnahmen aus dem LNVP vorgestellt. Der Kreis Steinburg wird auch weiterhin die Entwicklung der Schienenstrecken und Bahnstationen offensiv begleiten und sich in den Abbau von Defiziten und die Angebotsplanung einbringen.

### Streckeninfrastruktur und Bahnstationen

Die weiteren Perspektiven für den SPNV und die Möglichkeiten, zusätzliche Verkehrsanteile auf die Schiene zu verlagern, hängen entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Schienen-Infrastruktur ab. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf beiden Bahnstrecken, die auch zu Zugverspätungen und einer hohen Störungssensibilität beitragen, ist daher für den Kreis Steinburg eine substantielle Forderung an das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn AG. Weitere Attraktivitätssteigerungen und Kundenzuwächse sind hier eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verbunden. Die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen müssen daher aus Sicht des Kreises konsequent fortgeführt werden. Als **vorrangige Infrastruktur-Maßnahmen**, die zum Teil über den LNVP hinausgehen, sind zu nennen:

- Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Marschbahn (im LNVP enthalten, Finanzierung noch nicht gesichert),
- dreigleisiger Ausbau zwischen Elmshorn und Pinneberg (im LNVP enthalten, Finanzierung noch nicht gesichert),
- Umbau und Modernisierung der Bahnstationen insbesondere des zentralen ÖPNV-Knotens Itzehoe im Hinblick auf die Barrierefreiheit und Verknüpfungsqualität (bisher ist nur die Modernisierung des Bahnhofs Itzehoe im Stationsprogramm 2008-2012 enthalten),
- Verlängerung der Bahnsteige an der Station Glückstadt und Schaffung zusätzlicher Ausgänge Richtung Süden.

## Liniennetz und Verkehrsangebot

Zur attraktivitätsorientierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems werden im LNVP **zwei Szenarien** mit dem Zielhorizont 2025 skizziert. Das behutsam-offensive Szenario „Fortschreibung“ beinhaltet Maßnahmen, für welche die Finanzierung und Umsetzung bis 2012 weitestgehend sichergestellt sind. Das deutlich-offensive Szenario „Perspektive“ beinhaltet Maßnahmen, welche aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung notwendig und sinnvoll sind, deren Finanzierung aber noch nicht sichergestellt ist. Dabei wird auf allen SPNV- Strecken in Steinburg mit weiteren Nachfragezuwächsen gerechnet.

Szenario „Fortschreibung“:

- Einführung von Expresszügen auf der Strecke Hamburg – Itzehoe –Westerland (bereits umgesetzt),
- Anbindung der Marschbahn an den Hamburger Hauptbahnhof (in einer ersten Stufe realisiert).

Szenario „Perspektive“:

- Verstärkung der Strecke Hamburg - Westerland mit Expresszügen,
- Erweiterung der S-Bahn über Pinneberg bis Elmshorn und Itzehoe,
- Verdichtung des Regionalexpress-Angebotes auf der Strecke Kiel – Hamburg auf einen Halbstundentakt.

Von hoher Bedeutung ist für den Kreis Steinburg die ganzjährige **Durchbindung von (Express-) Zügen bis Hamburg Hbf.** und über den LNVP hinausgehend die Durchbindung einzelner Züge von Wilster nach Hamburg sowie die Konkretisierung der Planungen einer S-Bahn über Glückstadt nach Itzehoe, da hierdurch erhebliche Reisezeit- und Erreichbarkeits-Vorteile in Bezug auf die Metropolregion Hamburg entstehen, die zusätzliche ÖPNV-Kundenpotenziale freisetzen könnten. Der Bahnhof Altona bleibt aber weiterhin der zentrale Bezugspunkt bzw. Endbahnhof für die Marschbahn.

Mit der Verlängerung der Bahnsteige sollte Glückstadt künftig im durchgehenden Stundentakt angebunden werden.

### 6.3 Weiterentwicklung des Busverkehrssystems

Angesichts der weiter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollen im Rahmen des 3. RNVP zunächst Projekte vorrangig angegangen werden, die ein besonders günstiges Nutzen-Aufwands-Verhältnis und Kundenzuwächse für den ÖPNV erwarten lassen oder mit denen noch vorhandene oder künftig erwartbare Angebotsdefizite beseitigt werden können.

#### (1) Neuordnung des Busangebotes in den Hauptnachfragekorridoren

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

Das Konzept der „Starken Linien“ hat eine längere Historie und wird bereits im 2. RNVP und im Projekt MORO thematisiert. Zielsetzung dieses Konzeptes ist die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten, die sich in der Bedienungsqualität deutlich vom Schülerverkehr abheben und eine Erschließung einer breiten Kundschaft für den ÖPNV vor allem in den Marktsegmenten des Berufs- und Einkaufsverkehrs ermöglichen. Ansatzpunkte für ein solches höherwertiges Angebot bietet auch der LNVP 2008-2012, der zur SPNV-Netzergänzung ein **Buslinien-Grundnetz** skizziert. Für den Kreis Steinburg werden darin folgende Relationen benannt, wobei für die kreisgrenzenüberschreitenden Verbindungen mit Ausnahme der Verbindungen von/nach Bad Bramstedt und Brunsbüttel (2, 3, 8) das Nachfragepotenzial eher als gering eingeschätzt wird:

- (1) Glückstadt – Elmshorn (vorhanden als SPNV-Verbindung und mit Buslinie 6523),
- (2) Brunsbüttel – Wilster – Itzehoe (teilweise vorhanden mit Buslinie 6606),
- (3) Brunsbüttel – Glückstadt (vorhandene Schnellbus Linie 6300),
- (4) Itzehoe – Wacken – Kreis Dithmarschen (eingeschränkt mit Linie 14 vorhanden),
- (5) Itzehoe – Schenefeld – ... (teilweise vorhanden mit Buslinien 10 und 3270),
- (6) Itzehoe – Hohenwestedt – Rendsburg (eingeschränkt vorhanden mit Buslinie 3260),
- (7) Itzehoe – Hohenlockstedt – Nortorf (ansatzweise vorhanden mit Buslinie 4610),
- (8) Itzehoe – Hohenlockstedt – Wrist – Bad Bramstedt (vorhanden mit Buslinien 15 und 7620),
- (9) Itzehoe – Barmstedt (bisher keine Direktverbindung).

Auf Grundlage des strategischen Netzkonzeptes, das mit den o.g. Ansätzen des LNVP kompatibel ist (vgl. Kapitel 4.2), sollen in den kommenden Jahren die bedeutenden Buskorridore überplant und in der Qualität aufgewertet werden. **Zielsetzungen der Überplanung** sind:

- Erhöhung der Angebotstransparenz,
- Verkürzung von Fahrzeiten (zu wichtigen Verkehrszielen),
- Ausschöpfen wirtschaftlicher Synergien durch Straffung und Koordination des Gesamtangebotes,



- alternative Bedienung schwach ausgelasteter Verbindungen,
- Optimierung der Vernetzung zum SPNV und den „Starken Linien“.

Für die Überplanung stehen folgende übergeordnete Nachfragekorridore im Vordergrund:

1. Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist (– Bad Bramstedt)  
(Linien 15, 6551, 6553, 7620),
2. Itzehoe – Münsterdorf – Lägerdorf – Horst (– Elmshorn)  
und Itzehoe – Dägeling (Industriegebiet) – Neuenbrook – Horst (– Elmshorn)  
(Linien 6512, 6513, 6533),
3. Itzehoe – Hohenaspe / Schenefeld  
(Linien 10, 11, 3270, 6710 ehem. 6400).

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

Für die Vernetzung mit dem SPNV werden die für 2014 mit der Neuvergabe des SPNV-Netzes Mitte vorgesehen Angebotsanpassungen berücksichtigt.

## **(2) Optimierung der Stadtverkehre Itzehoe und Glückstadt**

Der Stadtverkehr Itzehoe bildet derzeit das umfangreichste lokale ÖPNV-Angebot im Kreis Steinburg. Die Stadt Itzehoe ist in Verbindung mit den unmittelbar angrenzenden Gemeinden („Verflechtungsraum Itzehoe“) von der Siedlungsverdichtung und der Einwohnerzahl her für ein Stadtbussystem grundsätzlich geeignet. Der Stadtverkehr Itzehoe nimmt im Wesentlichen lokale Erschließungsfunktionen wahr und stellt Verbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielorten innerhalb des engeren Verflechtungsraumes her.

Im Rahmen des Masterplans Verkehr Itzehoe wurde 2008 eine Marktforschung durchgeführt, um ein Bild zum Verkehrsverhalten der Stadtverkehrskunden zu erhalten (vgl. urbanus 2008). Daraus ergab sich, dass das Fahrtenangebot am Abend und am Wochenende besonders kritisch bewertet werden, der Stadtverkehr insgesamt aber ein positives Image hat. Für ein Mittelzentrum weist der Stadtverkehr Itzehoe eine der höchsten Qualitäten in Schleswig-Holstein auf. Der Handlungsbedarf ist daher entsprechend abgestuft.

Unter Berücksichtigung der Anforderungen an einen attraktiven Stadtverkehr und die noch bestehenden Defizite ist dennoch eine weitere Optimierung sinnvoll. Darin sind folgende Elemente einzubinden:

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



Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Achse Lindenstraße – Bahnhofstraße, in der Probleme mit der Schadstoffbelastung bestehen. Es ist zu prüfen, inwieweit der ÖPNV durch Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge und Verringerung der Fahrtenfrequenz (z.B. durch Linienverlegung) hier einen positiven Beitrag leisten kann.

Die Stadt Glückstadt liegt von der Größe und Siedlungsstruktur im Grenzbereich für den Betrieb eines Stadtverkehrs. Für eine Angebotsqualität ähnlich wie in Itzehoe ist das ÖPNV-Nachfragepotenzial bei Weitem nicht ausreichend. Das ausgedünnte Fahrtenangebot bzw. die Angebotslücken am Morgen und am Mittag machen den Stadtverkehr ohnehin wenig attraktiv, der Fahrplan bietet eher ein Minimalangebot für den lokalen Einkaufs- und Versorgungsverkehr. Zudem besteht bereits eine Teilintegration in den Regionalbusverkehr (Linien 6204 und 6523). Ziel einer Neuordnung des Stadtverkehrs Glückstadt, die in Abstimmung mit der Stadt Glückstadt vorgenommen wird, ist eine Straffung des Angebotes zur Erhöhung der Transparenz für die ÖPNV-Kunden und Ausschöpfung wirtschaftlicher Synergien. Dabei ist vor allem zu prüfen, inwieweit unter Berücksichtigung der Fahrtbedarfe eine noch weitergehende Integration von Stadt- und Regionalverkehr bis hin zu einer kompletten Einbindung des Stadtverkehrs verkehrlich und betrieblich sinnvoll und möglich ist. Im Rahmen der Neuordnung ist auch die Vermarktung des Stadtverkehrs einschließlich des Tarifs zu verbessern, um neue Kundenpotenziale zu erschließen.

### **(3) Vernetzung zwischen dem Bus- und Bahnverkehr**

Mit der Einführung des ITF 2002 im landesweiten SPNV-Netz wurden Taktknoten eingerichtet, an denen zu einem bestimmten Zeitpunkt ein zeitnaher Umstieg zwischen allen dort verkehrenden SPNV-Linien möglich ist. Der Kreis Steinburg verfügt allerdings über keinen ITF-Knoten, wobei das Umsteigen im SPNV-Netz hier auch wenig sinnvoll ist, da alle Linien parallel in Nord-Süd-Richtung verkehren.

Durch die weitergehende Vertaktung der Busangebote der „Starken Linien“, eröffnen sich aber neue Möglichkeiten einer verbesserten Anschlusskoordination als dies im bedarfsorientierten Schülerverkehr machbar ist. Hinzu kommt, dass mit einem vernetzten Bus-Bahn-Angebot eine sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger unterstützt wird und Vorteile für die ÖPNV-Kunden entstehen (z.B. Fahrzeitverkürzungen).

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

- ÖPNV-Knoten Bahnhof Itzehoe:
  - Stadtverkehr Itzehoe
  - Linie 10 Itzehoe – Schenefeld,
  - Linie 14 Itzehoe – Vaale – Wacken,
  - Linie 15 Itzehoe – Kellinghusen – Wrist,
  - Linie 6606 Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel (Anschlusskoordination bereits weitgehend realisiert).
- ÖPNV-Knoten Bahnhof Glückstadt:
  - Stadtverkehr Glückstadt,
  - Linie 6300 Schnellbus Glückstadt – Brunsbüttel (Anschlusskoordination bereits realisiert),
  - Linie 6523 Glückstadt – Kiebitzreihe – Elmshorn (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten)
- ÖPNV-Knoten Bahnhof Wrist:
  - Linie 15 Itzehoe – Kellinghusen – Wrist (Anschlusskoordination bereits weitgehend realisiert),
  - Linie 6551 Kellinghusen – Wrist – Bad Bramstedt (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten),
  - Linie 7620 Itzehoe – Wrist – Bad Bramstedt (ansatzweise realisiert, z.T. lange Übergangszeiten),

#### **(4) Einsatz von Buszügen auf ausgewählten Linien**

Der regionale Busverkehr ist im gesamten Kreisgebiet stark vom Schülerverkehr geprägt. Dadurch entstehen ausgeprägte Verkehrsspitzen am Morgen und am Mittag, die eine Bereitstellung hoher Beförderungskapazitäten über einen Zeitraum von insgesamt 3-4 Stunden erfordern. Da diese Kapazitäten über den Rest des Tages, aber auch am Wochenende und in den Schulferien nicht benötigt werden, beeinträchtigt dies deutlich die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Der Einsatz von Buszügen ist ein Ansatz, die Betriebskosten durch einen besseren Abgleich von Nachfrage und Platzkapazität zu senken.

Mit unterschiedlichen Zugfahrzeugen und unterschiedlichen Anhängerkapazitäten kann bei Buszügen auf unterschiedliche Verkehrsaufkommen flexibel reagiert werden. Buszüge können dazu beitragen, durch individuelle Anpassung der Beförderungskapazität an die Beförderungsverhältnisse –anders als beispielsweise bei Gelenkbussen– den Einsatz von Verstärkerbussen im Spitzenverkehr und Überkapazitäten in den verkehrsschwachen Zeiten zu vermeiden. Den Anhänger kann man abkoppeln und dann je nach Tageszeit und Einsatzgebiet nur mit dem Zugfahrzeug weiterfahren. Dadurch werden keine unnötigen Kapazitäten über den Tag „bewegt“ und daraus resultierend die Betriebskosten gesenkt.

Buszüge können unter günstigen Rahmenbedingungen zur Kostensenkung des ÖPNV-Betriebes beitragen und leisten gleichzeitig einen wirksamen Beitrag zu einem umweltschonenden ÖPNV-Angebot. Vor dem Hintergrund perspektivisch sinkender Schülerzahlen und weiter zunehmenden wirtschaftlichen Drucks auf den ÖPNV, müssen speziell im ländlichen Raum künftig verstärkte Anpassungen zwischen Nachfrage und Fahrzeugkapazitäten vorgenommen werden.

Der Kreis Pinneberg setzt seit 2010 als erster Kreis in Schleswig-Holstein erfolgreich Buszüge auf Schülerverkehrslinien ein, nachdem mit einer Untersuchung potenzielle Einsatzbereiche sondiert und bewertet wurden. Auch für den Kreis Steinburg gibt es Ansatzpunkte, die eine Untersuchung für einen Einsatz von Buszügen sinnvoll machen. Im Rahmen des 3. RNVP sollen die Einsatzmöglichkeiten konkretisiert und soweit sinnvoll dann zügig umgesetzt werden. Als erste Prüfgebiete wurden die Linien 6609 Brokdorf – Wilster und 6522 Horst – Kiebitzreihe – Gehlensiel identifiziert.

Außer der Finanzierung einer Basisuntersuchung werden hier Kosteneinsparungen erwartet.

#### **(5) Beschleunigungsmaßnahmen in Itzehoe**

Die Qualität einer Anschlusskoordination im ÖPNV-System insbesondere zwischen Bus und Bahn hängt wesentlich von der Zuverlässigkeit des Fahrplans bzw. der Pünktlichkeit der Buslinien ab. Während im Überlandverkehr die Fahrzeiten bei normalen Verkehrszuständen meist problemlos einzuhalten sind, ergeben sich in den städtischen Räumen oft Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. In den Hauptverkehrszeiten kommt es in vor allem in Itzehoe regelmäßig zu Behinderungen, die auch den Busverkehr betreffen und zu Verspätungen führen. Knapp kalkulierte Übergangszeiten sind dann eventuell nicht mehr einzuhalten. Hinzu kommt, dass ein maßgeblicher Anteil der Fahrzeiten auf Standzeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) entfällt.

Mit einer gezielten ÖPNV-Beschleunigung mit Schwerpunkt in der LSA-Beeinflussung kann nicht nur die Zuverlässigkeit und Anschlussicherung verbessert, sondern auch die Fahrzeit reduziert werden. In Itzehoe ist für insgesamt bis zu 20 LSA eine ÖPNV-Beeinflussung sinnvoll, wobei im Rahmen verkehrstechnischer Planungen die Machbarkeit auch unter Aspekten der Leistungsfähigkeit zu überprüfen ist.

## 6.4 Einsatz alternativer Bedienungsformen

### Einsatzanlass und Grundformen alternativer Bedienungsformen

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

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

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

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

#### Linientaxi

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

## Anrufsammeltaxi und Rufbus

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

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

## Bürgerbus

Bürgerbusse verkehren meist wie konventioneller ÖPNV in Form einer Linie mit festem Fahrplan, können aber auch bedarfsgesteuert sein. Auch tariflich ist sowohl eine Integration als auch ein separates System möglich. Inhaber der Linienkonzession ist ein Verkehrsunternehmen. Charakteristisch für Bürgerbusse ist ihre besondere Organisationsform. Basis dabei ist ein **Bürgerbusverein** und der Einsatz ehrenamtlicher Fahrer. Es kommen i.d.R. kleine Fahrzeuge mit maximal acht Passagierplätzen zum Einsatz, die von Fahrern mit Führerschein Klasse B und einem Personenbeförderungsschein gefahren werden können.

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

## Einsatzzeichnung und Einsatzräume in Steinburg

Grundsätzlich sind alle der vorstehend erläuterten Bedienungsformen für den Kreis Steinburg geeignet. Für die in Frage kommenden Einsatzbereiche und unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Taxenunternehmen, vgl. Bild 6-2) sind allerdings folgende Lösungen zu favorisieren:

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

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

Eine entscheidende Voraussetzung für den AST-Einsatz ist die Verfügbarkeit von Taxenunternehmen mit ausreichenden Fahrzeugkapazitäten, die auch genügend Flexibilität zur Abdeckung evtl. Nachfragespitzen bieten. Daher kommt der AST-Einsatz vor allem im Umfeld der zentralen Orte in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Vorüberlegungen wird für die in Bild 6-2 dargestellten Bereiche und Verbindungen die **Einführung alternativer Bedienungsformen** für prüfenswert gehalten.

In der Stufe 1 sollten zunächst die Bereiche Itzehoe und Umland sowie Wilstermarsch angegangen werden, da hier die besten Rahmenbedingungen für den Einsatz von AST-Verkehren vorliegen. Diese können auch als Pilotprojekte fungieren. In der zweiten Stufe sollten dann -in Abhängigkeit von den Erfahrungen in den bereits umgesetzten Bereichen- 4 weitere potenzielle Bedienungsgebiete einbezogen werden. In den besonders dünn besiedelten Randlagen des Kreisgebietes, die außerhalb der AST-Bedienungsgebiete liegen, kommt dann ggf. der Einsatz von Bürgerbussen in Frage.

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

- Konzessionsvergabe an ein bereits Konzessionen innehabendes Verkehrsunternehmen bzw. Einrichtung alternativer Bedienungsformen auf Basis vorhandener Konzessionen,
- fester Fahrplan (Stunden- oder Zweistunden-Takt) mit definierten Abfahrtszeiten an definierten Einstiegshaltestellen im abgegrenzten Bedienungsgebiet als leicht verständliches Angebot,
- flexible Ausstiegsregelung innerhalb des definierten Bedienungsgebiets (Haustürbedienung oder Ausstieg zwischen den Haltestellen),
- tarifliche Integration ggf. mit Komfortzuschlag (Erhebung in den Fahrzeugen),
- kein überdimensionierter Zuschnitt der Bedienungsgebiete (zu große Gebiete beeinträchtigen meist die Wirtschaftlichkeit),
- regelmäßige Überprüfung der Nutzungsparameter, um bei hoher Nachfrage eventuell eine Umwandlung oder Rückführung in einen Linienbusbetrieb vornehmen zu können (Bestandteil des Qualitäts-Management, vgl. Kapitel 7.3).

Desweiteren ist im Rahmen der Planungen eine Ausweitung der Taxengutscheinaktion zu prüfen. Hier kann auf den Erfahrungen des Amtes Wilstermarsch auch hinsichtlich der Vermarktung aufgebaut werden.

### **Finanzierung**

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

### **Information und Marketing**

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



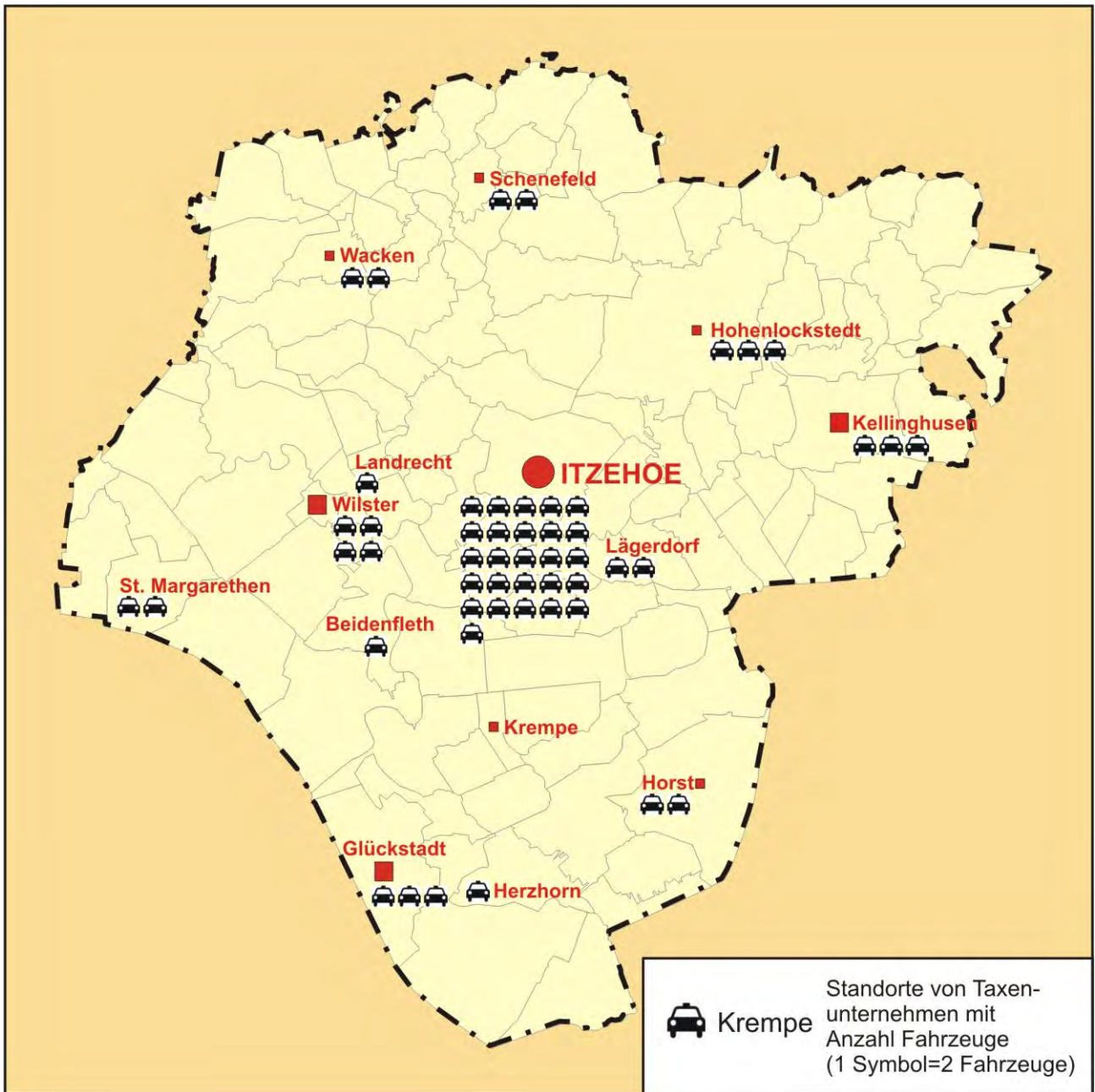


Bild 6-1: Taxenunternehmen im Kreis Steinburg mit Kapazitäten



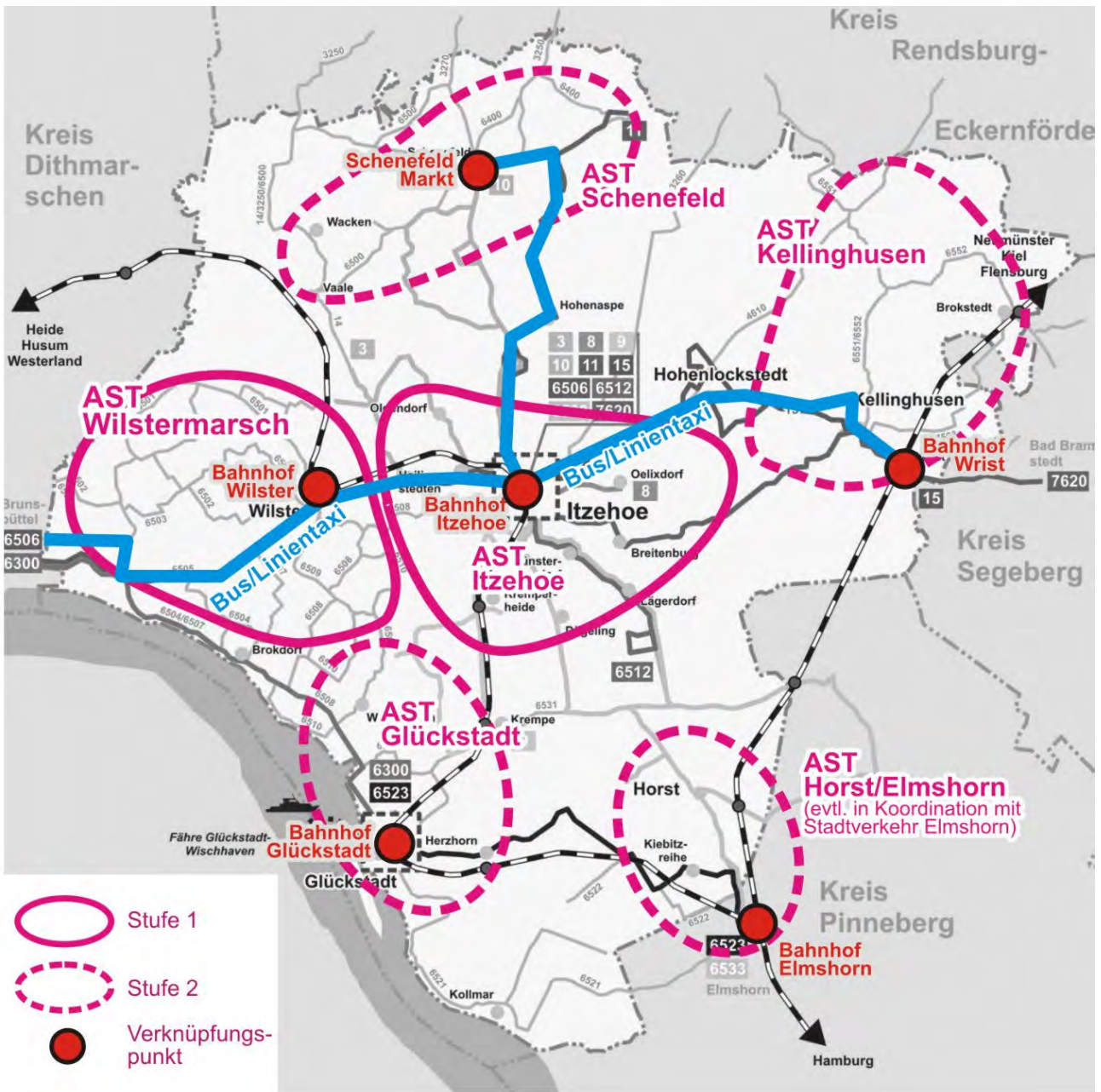


Bild 6-2: Potenzielle Einsatzräume für alternative Bedienungsformen im Kreis Steinburg

## 6.5 Systematische Weiterentwicklung der Haltestellen

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

- **Aufbau eines Haltestellen-Katasters und eines Haltestellen-Ausbauprogramms:**  
Um eine systematische Aufwertung der Haltestellen unter Berücksichtigung des definierten Anforderungsprofils insbesondere auch im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit durchführen sowie eine sinnvolle Prioritätenbildung und langfristige Finanzplanung vornehmen zu können, bedarf es einer strukturierten Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen sowie eines koordinierten Programms zur Erreichung der definierten Standards. Der Aufbau eines Haltestellen-Katasters in Anlehnung an das Stationskataster im SPNV ist ein zentraler Baustein für ein langfristig effizientes Haltestellen-Management, das nicht nur ein Instrument für einen Abgleich mit den angestrebten Gestaltungs- und Ausstattungsstandards darstellt (u.a. „Barrierefreiheit“), sondern auch Synergien bei der Instandhaltung fördert. Wegen des hohen Aufwandes ist zunächst eine Aufnahme der Haltestellen der übergeordneten Buskorridore vorgesehen, die die stärksten Aufkommen aufweisen und daher von besonderer Bedeutung sind. Außerdem ist eine Abstimmung von den Aktivitäten der Stadt Itzehoe vorzunehmen, die bereits eine Haltestellenkataster aufbaut.
- **Verbesserte Ausstattung von Haltestellen bei der Fahrgastinformation:**  
Dringlicher Handlungsbedarf besteht derzeit bei der Fahrgastinformation an Haltestellen. Hier sollen folgende Verbesserungen umgesetzt werden, wobei perspektivisch eine Vereinheitlichung auf Landesebene wünschenswert wäre und von der NSH als Gesellschaft der Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein auch angestrebt wird:
  - Kennzeichnung der Haltestellen mit dem Namen, den Linien und Linienverläufen,
  - Umstellen der Linien-Fahrpläne auf haltestellenbezogene Fahrpläne und
  - Aushang von Liniennetz- und Umgebungsplänen an zentralen Haltestellen.
- **Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformationen an zentralen ÖPNV-Knoten:**  
Dynamische Anzeigen von Abfahrtszeiten bieten den Kunden einen erheblichen Komfortgewinn, da nicht nur die Anzeige von IST-Abfahrtszeiten (unter Berücksichtigung evtl. Verspätungen) möglich ist, sondern auch die Orientierung erleichtert wird (Auffinden des richtigen Abfahrtsbereichs). Aufgrund der Investitionskosten sind solche Einrichtungen zunächst nur für zentrale ÖPNV-Knoten vorzusehen, wobei der ZOB und der Bahnhof Itzehoe an erster Stelle für eine Installation stehen. Die Aktivitäten sind mit den Überlegungen des Landes zur Einführung einer „Echtzeit-Fahrplanauskunft“ zu koordinieren.
- **Überprüfung und Verbesserung der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit:**  
Insbesondere bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen sind künftig Anforderungen des barrierefreien Zugangs und der subjektiven Sicherheit (u.a. Unterstände, Beleuchtung) verstärkt zu berücksichtigen. Inwieweit dahingehende Anforderungen erfüllt sind und welche Handlungsbedarfe in Bezug auf den Haltestellen-Bestand bestehen, ist auf Basis eines möglichst landesweit einheitlichen Bewertungsrasters zu prüfen, das in das Haltestellen-Kataster (s.o.) eingebunden wird.

## 6.6 Tarifgestaltung

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

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

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

Derzeit wird vom Land eine Weiterentwicklung des SH-Tarifs vorbereitet. Zielsetzung ist dabei die Schaffung eines leistungsfähigeren „Hintergrundsystems“, das Weiterentwicklungen u.a. im Hinblick auf die Entkoppelung von Zeitkarten und Bartarifen, die Einführung von Kombitarifen und die Einführung des E-Ticketing ermöglicht.

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

## 6.7 ÖPNV-Marketing

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

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

- **Weiterentwicklung und Integration der ÖPNV-Informationsangebote:**  
Ausgehend von den durch die Steinburger Linien durchgeführten Verbesserungen der ÖPNV-Informations-Angebote im Stadtverkehr Itzehoe ist ein kreisweites Informationskonzept zu entwickeln. Vor allem Informationen zum Bedienungsangebot sollen der Bevölkerung noch transparenter und ansprechender vermittelt werden. Neben der inhaltlichen und gestalterischen Überarbeitung des Fahrplanbuches steht hier die Weiterentwicklung der räumlichen Informationen (v.a. Liniennetzpläne, Linienvlaufspläne) und der Fahrplanaushänge an Haltestellen („Haltestellenfahrplan“) im Vordergrund.
- **Barrierefreie ÖPNV-Informationen:**  
Im Rahmen der Weiterentwicklung der ÖPNV-Informationen sind die Anforderungen alter und behinderter Menschen besonders zu berücksichtigen. Dazu zählen in einer ersten Stufe eine ausreichende „Lesbarkeit“ der Informationen insbesondere an Haltestellen und bei den Printprodukten, die Kombination von Anzeigen und Ansagen in den Fahrzeugen sowie die Einrichtung eines barrierefreien Internet-Auftrittes. Für weitergehende Maßnahmen wird eine gemeinsame abgestimmte Vorgehensweise der ÖPNV-Aufgabenträger in Kooperation mit den Behindertenbeauftragten des Landes und der Gebietskörperschaften angestrebt.
- **Positionierung der ÖPNV-Informationen in den „neuen Medien“:**  
Das Internet ist die derzeit aussichtsreichste Plattform für Informationsangebote mit den höchsten Zuwachsraten in der Nutzung. Daher ist auch der ÖPNV in den neuen Medien (Internet, Handy etc.) strategisch zu positionieren und zu vernetzen. Das landesweite Internetportal „www.nah.sh“ ist hier ebenso von Bedeutung wie die Internet-Auftritte der Gebietskörperschaften und weiterer öffentlicher Institutionen sowie der Verkehrsunternehmen, um dem potenziellen ÖPNV-Kunden ein umfassendes, einheitliches und attraktives Informations- und Kommunikationsangebot bereitzustellen. Bestehenden Ansätze sind kontinuierlich weiterzuentwickeln und an die technischen Fortschritte anzupassen. Ein zentrales Informationsangebot stellt dabei die elektronische Fahrplanauskunft dar, für die auf Landesebene derzeit Überlegungen zur Einführung einer „Echtzeit-Fahrplanauskunft“ laufen und die auch die technischen Grundlagen für eine optimierte Anschlussicherung schafft. Dazu sind aber auch entsprechende Kommunikationseinrichtungen in den Fahrzeugen erforderlich.
- **Projekt „BusEngel“:**  
Mit dem Projekt „BusEngel“ sollen speziell jüngere SchülerInnen im sozialen Verhalten geschult und eine positive Einstellung zum Nahverkehr gefördert werden. Gleichzeitig eröffnet das Projekt auch einen neuen Kommunikationsansatz, da die BusEngel aus dem Kreis der Schüler kommen und damit auch eine direkte Schnittstelle zwischen den Verkehrsunternehmen und den Schülern besetzen. Hierdurch wird ein generell positiver Imageeffekt für den ÖPNV im Schüler- und Freizeitverkehr erwartet.

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





**Bahnen, Busse, AST  
in Steinburg**

# Fahrplan

**2011/2012**

Gültig vom 13.12.2011 bis zum 11.12.2012



**nah.sh**  
DER NAHVERKEHR





**Dithmarscher Platz**

<b>4</b>	Sude (West) - Klinikum - IZET
<b>15</b>	Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist

**Haltestellen**

**Fahrplanbuch**

**Liniennetzpläne**

Landesweite ÖPNV-Dachmarke "nah.sh"



**Da kannste schön lesen.**

Kannste im Auto nicht!

Außer Benzin/Leasing/Gesetzlich  
Kannst's orgaunieren in 20min

**4,88€\***

**nah.sh**



**Geteilte Fahrt ist fünffache Freude.**

Dabei mit der Carsharingmarke nah.sh bist Du immer mit Autos und  
besten Preis und Coste besonders günstig unterwegs. Aber der  
Kaufpreis liegt nicht alleine voran, sondern dass Du dich über unsere  
einzigartigen Carsharingleistungen und unsere LMS informieren  
kannst. Du bist ja nicht der einzige, der sich für ein gutes Auto interessiert.

**nah.sh**

Bild 6-3: Zentrale Bausteine für das künftige ÖPNV-Marketing



## 6.8 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

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

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

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

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

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

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

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

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

- Im **SPNV** werden sich die demografischen Veränderungen weniger stark als im Busverkehr auswirken. Nach den Berechnungen im LNVP werden in beiden Prognoseszenarien deutliche Nachfragezuwächse auf den SPNV-Strecken in Steinburg erwartet. Auf den Bahnstrecken im Kreis Steinburg werden bis 2025 im Szenario „Perspektive“ (vgl. Kapitel 6.2) um die 30% mehr Kunden erwartet, im Szenario „Fortschreibung“ immerhin noch rund 20%.
- Entlang der **übergeordneten Buskorridore** („Starke Linien“), die auch die meisten zentralen Orte umfassen, werden sich die Rückgänge der Schülerzahlen nicht so stark auswirken wie in den dünn besiedelten Gebieten. Dies gilt insbesondere für die Kommunen mit relativ hoher Einwohnerdichte im Wesentlichen für Itzehoe, Glückstadt und Kellinghusen. Wird darüber hinaus berücksichtigt, dass sowohl auf den „Starken Linien“ als auch bei den Stadtverkehren die Anteile des Schülerverkehrs unter 80% liegen, sollten sich hier überwiegend nur Fahrgastrückgänge im einstelligen Prozentbereich ergeben. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen und der verbesserten „Ansprache“ der Zielgruppen Berufs- und Einkaufspendler lassen sich auf den „Starken Linien“ sogar Nachfragezuwächse erreichen.
- Auf den überwiegend auf den **Schülerverkehr** ausgerichteten Linien schlagen die Schülerrückgänge dagegen voll durch. Hier muss mit Nachfrageeinbrüchen von teilweise deutlich über 20% gerechnet werden. Durch Schulzusammenlegungen und Anpassungen der Schulzeiten könnte aber der Nachfragerückgang für den ÖPNV durch neue Bündelungsmöglichkeiten unter Umständen abgemildert werden. Hierzu sollten sich Schulen, Schulträger, Kreis und ZwV zukünftig noch enger abstimmen.
- Für das gesamte Busverkehrssystem im Kreis Steinburg ist bis 2025 insgesamt ein Nachfragerückgang in einer Spanne von 10-15% realistisch.

## 7. ÖPNV-Management

### 7.1 Organisation des ÖPNV

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

#### Interne Organisation des ÖPNV-Aufgabenträgers ZwV

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

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

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

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

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

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

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

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

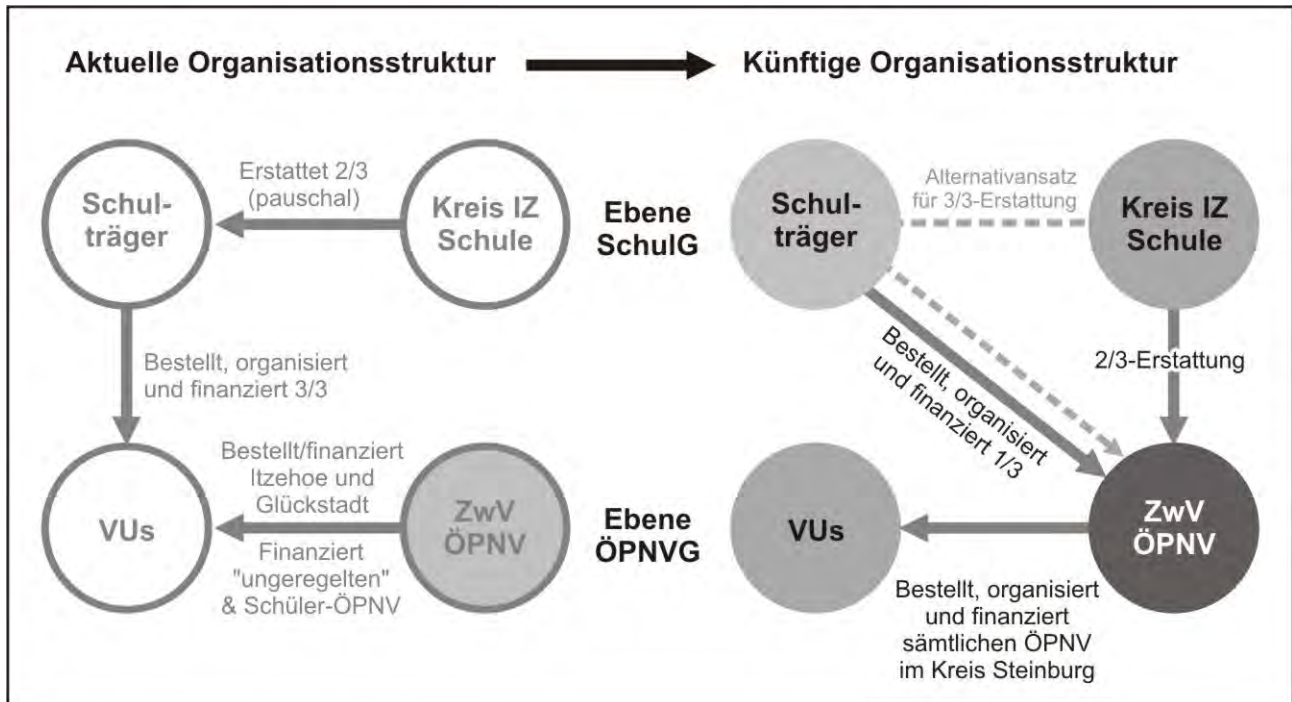
Damit die neue Organisationsstruktur umgesetzt werden kann, sind die entsprechenden **finanziellen und personellen Voraussetzungen** zu schaffen. Seit dem Jahre 2005 erstattet der ZwV dem Kreis die Kosten für den mit der Geschäftsführung des Zweckverbandes beauftragten Mitarbeiter. Ursächlich hierfür waren die Schlussberichte über die Prüfung der Jahresrechnung der Rechnungsprüfungsämter des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe aus den Jahren 2002 und 2004. In Anbetracht des erheblich gestiegenen Aufwandes ist es gerechtfertigt, die Kosten der Geschäftsführung unter denjenigen, denen die Arbeit des Zweckverbandes zugute kommt, aufzuteilen. Durch diese Aufteilung ist gewährleistet, dass jedes Verbandsmitglied entsprechend seinem „Vorteil“ belastet wird.

Weiterhin wurde nach den von der Rechnungsprüfung gewonnenen Eindrücken dargestellt, dass der Umfang für die Wahrnehmung der Verbandsgeschäfte als zu gering eingeschätzt wird. Im 2. RNVP ist deshalb besonders darauf hingewiesen worden, dass nur durch eine kontinuierliche Arbeit und ausreichende personelle Ausstattung die künftigen ÖPNV-Aufgaben wahrgenommen werden können. Darum sollte im Herbst 2005 eine Arbeitsplatzuntersuchung durchgeführt werden, um den tatsächlichen Zeitanteil für die Wahrnehmung der Verbandsgeschäftsführung zu ermitteln. Bislang fand aber eine solche Betrachtung nicht statt.

Um den ZwV zum Einen wirtschaftlich und zum Anderen an dem künftigen Anforderungsprofil auszurichten, das sich aus der neuen ÖPNV-Organisationsstruktur ergibt, ist eine **strategische Personalplanung** erforderlich. Voraussetzung hierfür ist eine Stellenbedarfsanalyse und eine Stellenbewertung. In der Regel ziehen Veränderungen beim Stellenbedarf auch Veränderungen in der Aufgabenzuordnung nach sich und gehen häufig auch einher mit der Optimierung von Arbeitsprozessen.

Aus den Veränderungen und Erweiterungen der Aufgaben des Zweckverbandes dürften sich insbesondere hinsichtlich der Kompetenzanforderungen und des Verantwortungsbereiches Auswirkungen auf die Stellenbewertung ergeben. Für eine effektive ÖPNV-Organisation und zur Herstellung der notwendigen Finanzierungstransparenz ist der Stellenbedarf neu zu ermitteln und nach den tarif- bzw. beamtenrechtlichen Vorschriften zu bewerten. In Anbetracht der Tatsache, dass der ZwV dem Kreis Steinburg die Kosten der Geschäftsführung erstattet, sollte nicht der Kreis Steinburg selber, sondern ein externer Gutachter diese Überprüfung durchführen.





**Bild 7-1: Neuordnung der Organisationsstruktur im Kreis Steinburg**

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

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

### Verkehrsunternehmen

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

### **Aufgaben mit besonderem Abstimmungsbedarf**

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

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

### **Perspektive: Verbundorganisation von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen**

Auf Basis des im LNVP genannten Ziels, zur Intensivierung der Zusammenarbeit einen (Verkehrs)Verbund der Aufgabenträger zu gründen, hat das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Anfang 2009 ein Gutachten zur Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein in Auftrag gegeben. Im Ergebnis kritisiert das Gutachten für Schleswig-Holstein außerhalb des HVV insbesondere

- eine zu hohe Heterogenität in der ÖPNV-Organisation mit daraus resultierenden effizienz- und qualitätshemmenden Schnittstellenproblemen,
- eine vielfach ungenügende Vorbereitung kommunaler Aufgabenträger in den Bereichen (der angestrebten) Genehmigungskompetenz und Vergabe,
- die nicht eindeutige Verantwortlichkeit für Angebotsabstimmung und Marktkommunikation und daraus resultierend nicht optimale Ergebnisse,
- die ungenügende Datenverfügbarkeit bei den Aufgabenträgern und damit Nachteile in den Bereichen Markt-, Verkehrsforschung und Berichtspflichten nach VO (EG) 1370/2007,
- die trotz Kommunalisierung außerhalb der (wenigen) Verkehrsverträge noch immer nicht transparenten, ohne Anreize gestalteten Finanzierungsstrukturen.

Vor diesem Hintergrund werden umfangreiche Weiterentwicklungsbedarfe festgestellt. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, wird die Weiterentwicklung des Status Quo mit der LVS als Aufgabenträgersgesellschaft und der NSH als Gesellschaft der Verkehrsunternehmen zu einem „Partnermodell“ mit einheitlicher Organisationsstruktur für beide Verkehrsträger (ÖPNV, SPNV) vorgeschlagen, die Zusammenarbeit der Partner entlang klarer Leitlinien somit systematisch zu ordnen, zu stärken und auf alle Verbundfunktionen auszudehnen. Die LVS würde in diesem Ansatz in eine Aufgabenträgersgesellschaft Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (VSH) und die NSH in eine Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (UVSH) überführt werden. Auf der Basis etablierter Strukturen erlaubt das Modell die gesamthafte Optimierung des ÖPNV mittels einer homogenen, koordinierten und effizienten Organisationsstruktur ohne Reibungsverluste an den Schnittstellen.

Der ZwV befürwortet diesen die Aufgabenträger stärkenden Ansatz grundsätzlich, stellt seine endgültige Zustimmung aber unter den Vorbehalt der Detailausgestaltung und der sich daraus ergebenden organisatorischen und finanziellen Konsequenzen.

## 7.2 Wettbewerb und Verkehrsverträge

In Sachen ÖPNV-Wettbewerb ist der ZwV Vorreiter in Schleswig-Holstein. Bereits 1990 wurde das Teilnetz Itzehoe erstmals im Wettbewerb vergeben, seitdem wurde es weitere zwei Male ausgeschrieben. Der ZwV wird dieses Verfahren zur Vergabe von ÖPNV-Leistungen auch im übrigen Kreisgebiet konsequent anwenden. Mit den Schritten Linienbündelung und Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten sind die dazu notwendigen Vorbereitungen zu treffen, um weitere Effizienzsteigerungs- und Kreativitätspotenziale in der Angebotsgestaltung zu erschließen.

### Gründe für die Linienbündelung

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

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

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

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

Wenn für das Busliniennetz kein vom Aufgabenträger beschlossenes und im Nahverkehrsplan dokumentiertes Konzept für eine Linienbündelung vorliegt, ist es möglich, dass Verkehrsunternehmen für einzelne lukrative Linien eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen und diese Linien aus dem Gesamtnetz „herauslösen“. Der damit blockierte Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien steht den **Interessen der Allgemeinheit** entgegen. Aber auch für die örtlichen Verkehrsunternehmen besteht ohne Linienbündelung die Gefahr, „gute“ Linien zu verlieren, wenn Konkurrenzunternehmen sich diese über den Genehmigungswettbewerb sichern. Eine gebündelte Genehmigung stärkt also auch die Stellung des Genehmigungsinhabers gegenüber konkurrierenden Einzelverkehren.

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

### **Grundsätze für die Linienbündelung**

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

#### **(1) Verkehrsfunktion und verkehrliche Verflechtungen**

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

#### **(2) Integration der Bedienung**

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

#### **(3) Betriebliche Optimierung und wirtschaftliche Verflechtungen**

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

#### **(4) Wettbewerbsförderung, Mittelstandsförderung**

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

## Teilnetzbildung für den Kreis Steinburg

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

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

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

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

## Kreisübergreifende Linien

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

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

Für kreisgrenzenüberschreitende Linie 6551 wird vorgeschlagen, einen Ansatz des Kreises Segeberg aufzugreifen, der für den auf seinem Territorium liegenden Abschnitt Bad Bramstedt – Wrist (Wrist liegt zwar in Steinburg unmittelbar jenseits der Kreisgrenze, ist wegen des SPNV-Verknüpfungspunktes aber der einzig sinnvolle Brechpunkt) einen Verkehrsvertrag auf Basis eines wettbewerbsorientierten Marktpreisgutachtens abgeschlossen hat. Für die übrige Linie 6551 Wrist – Kellinghusen – Hohenwestedt sollten die in Segeberg fixierten Konditionen und Bedingungen auch für diesen Linienabschnitt übernommen werden (inklusive Integration in das Teilnetz SE6 Region Bad Bramstedt), womit auch die notwendige koordinierte Regelung



mit dem Nachbarkreis Segeberg gewährleistet wäre. Ob dabei der Abschnitt Kellinghusen – Hohenwestedt besser als separate Linie auszugliedern und dem Teilnetz Ost zuzuordnen wäre, müsste im Rahmen der Umsetzung bzw. der vorgesehenen „Korridorbetrachtung“ (vgl. Kapitel 6.3) vertieft untersucht werden.



Bild 7-2: Grobe räumliche Abgrenzung der Teilnetze für den Kreis Steinburg

### Zeitliche Gestaltung des Wettbewerbs und Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten

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

Die übliche **Genehmigungslaufzeit** beträgt 8 Jahre. Dementsprechend hat der ZwV das Teilnetz Itzehoe (bisher zusammen mit dem Stadtverkehr Glückstadt) immer für einen Zeitraum von 8 Jahren neu vergeben und beabsichtigt, zukünftig bei allen weiteren Teilnetzen zeitlich ebenso zu verfahren. Neben dem Teilnetz Itzehoe wurden für die zeitliche Staffelung der neuen Teilnetze die Laufzeiten der bestehenden Busliniengenehmigungen zu Grunde gelegt. Die harmonisierten Konzessionslaufzeiten der einzelnen Linien sind Anhang 4 zu entnehmen.

Aus den genannten Randbedingungen ergibt sich folgende **Zeitschiene für die Vergabe der Teilnetze**, innerhalb derer bis zur Harmonisierung keine Genehmigungen zu erteilen sind, deren Laufzeiten die angegebenen Harmonisierungszeitpunkte überschreiten. Anschließend sind die Genehmigungen der Teilnetze nur noch gebündelt und harmonisiert zu erteilen. Als Zeitpunkt für die Betriebsaufnahme nach Neuvergabe der Teilnetze ist jeweils der Fahrplanwechsel ca. Mitte Dezember eines jeden Jahres vorgesehen.

Teilnetz	Laufzeit									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mitte "Itzehoe"										
Nord "Schenefeld"										
Ost "Kellinghusen"										
West "Wilstermarsch"										
Süd "Glückstadt/Horst"										
Teillos Glückstadt										

 Ausschreibung

 Vertragslaufzeit

**Bild 7-3: Vergabe der Teilnetze im Kreis Steinburg ab 2014**

Für das **Teilnetz Mitte** ist vorgesehen, dessen historisch gewachsenen Zuschnitt aus Gründen der Optimierung des verkehrlich-betrieblich Netzzusammenhangs dahingehend zu verändern, dass die Linie 11 ins neue Teilnetz Nord umgruppiert wird, was bei der Neuvergabe von Mitte in 2014 in geeigneter Weise zu beachten ist (z.B. auf 2 Jahre verkürzte Neuvergabe oder alternative Überbrückungslösung durch 2-Jahres-Beauftragung in Nord).

Aufgrund der geringen Besiedlungsdichte im nördlichen Kreisgebiet verfügen die **Teilnetze Nord und Ost** auch über eine entsprechend geringe ÖPNV-Netzdichte. Um hier die Möglichkeiten für wirtschaftliche Synergien zu erweitern, sollen beide Netze zeitgleich ausgeschrieben und vergeben werden.

Das **Teillos Glückstadt**, welches derzeit zum Teilnetz Itzehoe/Glückstadt gehört, wird aus Gründen der Optimierung des verkehrlich-betrieblich Netzzusammenhangs ins neue Teilnetz Süd umgruppiert. Da dieses aber erst für 2021 zur Neuvergabe vorgesehen ist, soll das Teillos Glückstadt zur Überbrückung in 2014 – abweichend für 7 Jahre bis 2020 - ein weiteres Mal zusammen mit dem Stadtverkehr Itzehoe wettbewerblich vergeben werden, um anschließend in 2021 erstmals als komplettes **Teilnetz Süd** neu vergeben zu werden. Um die Zeit bis zum relativ weit in der Zukunft liegenden Neuvergabezeitpunkt des Teilnetzes Süd (ohne Teillos Glückstadt) sachgerecht zu überbrücken, wird der Ansatz des Kreises Pinneberg aufgegriffen. So hat der Kreis Pinneberg für die auf seinem Territorium verkehrenden Linien dieses Teilnetzes (6521, 6522, 6523, 6533) einen Verkehrsvertrag auf Basis eines wettbewerbsorientierten Marktpreisgutachtens abgeschlossen. Auf Grund der Tatsache, dass alle betroffenen Buslinien auch auf dem Territorium des Kreises Steinburg verkehren, besteht eine naheliegende Lösung darin, die im Kreis Pinneberg fixierten Konditionen und Bedingungen auch für die Steinburger Leistungsanteile sowie die übrigen Leistungen im besagten Teilnetz mit dem Betreiber zu vereinbaren, womit auch eine koordiniert-abgestimmte Regelung grenzüberschreitender Verkehre gewährleistet wäre.

### **Veränderungen im Liniennetz**

Linien, die zwischenzeitlich neu eingerichtet werden, sind zunächst demjenigen Teilnetz zuzuordnen, in das sie im Hinblick auf die verkehrliche Integration am sinnvollsten einzubinden sind. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann dem jeweiligen Teilnetz anzupassen. Bei Linienverlängerungen oder Veränderungen des Linienweges vorhandener Linien gelten in der Regel die Genehmigungslaufzeiten der ursprünglichen Linie.

Bestehen keine verkehrlichen Verflechtungen und Verknüpfungen mit bestehenden Teilnetzen bzw. Linienbündeln, so ist das Teilnetz maßgebend, in dem der größte Anteil der Betriebsleistung (Fahrplankilometer) erbracht wird. Eine Herauslösung von Linien aus den Teilnetzen oder eine Neueinrichtung von Linien ohne Integration in ein Teilnetz ist nicht möglich.

### 7.3 Qualitäts-Management

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

Der ZwV hat im Zuge der mittlerweile dreimal erfolgten Neuvergabe des Teilnetzes Itzehoe ein Kennzahlen-gestütztes Qualitäts-Monitoring aufgebaut. Ein **systematisiertes Qualitäts-Management** ist aber auch ohne Bonus-Malus-Regelungen ein wichtiges Instrument, die „Marktnähe“ und Wirtschaftlichkeit eines ÖPNV-Angebotes zu überprüfen und eine marktkonforme ÖPNV-Gestaltung vornehmen zu können.

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

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

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

**Bild 7-4: Bausteine für das Qualitäts-Management im Kreis Steinburg**



## 7.4 Finanzierung, Finanzierungsrahmen

### Struktur, Volumen und Randbedingungen

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

Wesentliche und jüngste **Neuerung in diesem Bereich der ÖPNV-Finanzierung** ist die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel seit 2007. Deren Kern ist die Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in den Händen der regionalen ATs. Dabei werden alle Mittel, die bisher getrennt an ATs, VUs, bzw. Gemeinden flossen<sup>4</sup>, pauschaliert, gebündelt und nach einem Schlüssel (2007-2009 degressiv, dann bis 2012 stabil) auf die regionalen ATs verteilt<sup>5</sup>, wodurch das ÖPNV-Budgetvolumen des ZwV ab 2007 um knapp 2,2 Mio. EUR/a gewachsen ist. Den Rechtsrahmen bildet das novellierte ÖPNVG, auf dessen Basis per Landes-VO Mittelvolumen und -verwendung bis 2012 geregelt wird. Danach sind i.d.R. 90% zur Finanzierung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung einzusetzen, die übrigen Mittel können für Haltestellenförderung, Marketing, Gutachten sowie Regionalisierungsaufwand verwendet werden. Signifikante neue Spielräume ergeben sich für den ZwV dadurch jedoch nicht, da diese Mittel im wesentlichen ohnehin gemäß der o.g. Verwendungszwecke, d.h. v.a. zur Sicherung des Bestands-ÖPNV gebunden sind. Dennoch ist die Kommunalisierung als konsequente Fortsetzung zu bewerten, die Planungssicherheit, Transparenz und Logik in der ÖPNV-Finanzierung deutlich zu erhöhen. Die Gültigkeit der ersten Kommunalisierungsmittelperiode endet 2012, die Regelung der **zweiten Kommunalisierungsmittelperiode** ab 2013 ist derzeit in Vorbereitung. Darin werden Höhe und Verteilung dieser Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle in der Weise neu geregelt werden, als dass das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und –verteilung knüpfen wird:

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

<sup>4</sup> ATs: AT-Pauschale nach §6 (5) ÖPNVG (alt); VUs: Ausgleich für rabattierten Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG; Gemeinden: Haltestellenförderung nach GVFG. Lediglich die Ausgleich für kostenlose Schwerbehindertenbeförderung nach §148 SGB IX. wurden nicht kommunalisiert und fließen b.a.w. auch zukünftig von Land SH bzw. Bund direkt an die VUs.

<sup>5</sup> Gesamtmittel landesweit: 59,76 Mio. EUR in 2007, 58,26 Mio. EUR in 2008 und von 2009-2012 je 57,26 Mio. EUR; der Anteil des ZwV ist mit 3,8 % festgeschrieben.

Insgesamt stellt der ZwV **Finanzmittel von jährlich rund 3 Mio EUR** zur Verfügung (inklusive des Finanzierungsbeitrages für das Teilnetz Itzehoe/Glückstadt), bei denen es sich vollständig um Mittel für strukturell notwendige Finanzierungsbeiträge jenseits von Fahrkartenerlösen handelt. Dazu kommen nochmals rund **2,6 Mio. €<sup>6</sup> (2010) für die Finanzierung des Schülerverkehrs**, die der Kreis Steinburg (Schulamt) jährlich überwiegend dafür aufwendet, 2/3 der von Schulträgern auf Basis von Pauschalverträgen bestellten ÖPNV-Leistung gemäß Schülerbeförderungssatzung zu finanzieren. Die derzeitige Datenlage ermöglicht keine fundierte Aussage, wie groß innerhalb dieser Teilposition die Anteile von Tariferlösen und Finanzierungsbeiträgen sind, jedoch ist davon auszugehen, dass die Tariferlöse eindeutig dominieren, da die strukturell notwendigen Finanzierungsbeiträge sich überwiegend aus ZwV-Mitteln speisen. Zur Umsetzung der Neustrukturierung der Finanzierungsströme muss an dieser Stelle eine belastbar transparente Datenlage geschaffen werden, auch vor dem Hintergrund, dass für die Beibehaltung der Mittelausstattung auch in der zweiten Kommunalisierungsmittelperiode ab 2013 u.a. eine transparente ÖPNV-Finanzierung als Voraussetzung aufgestellt wird.

Um die notwendige **Finanzierungstransparenz** bereits kurzfristig herzustellen und festzustellen, ob die ÖPNV-Finanzierung auch im bislang nicht wettbewerblichen Vergabekriterien unterliegenden Teil des Kreisgebiets auf Marktpreisniveau liegt und damit überkompensationsfrei ist, hat der ZwV im Rahmen der RNVP-Erstellung diesbezüglich beim RNVP-Gutachter ein „**Marktpreisgutachten**“ in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Studie wurden die ÖPNV-Leistungsparameter mit marktüblichen Kosten (inklusive eines branchenüblichen unternehmerischen Gewinns) bewertet und den Einnahmen (Tariferlöse und Finanzierungsbeiträge unterschiedlicher öffentlicher Hände) gegenübergestellt. So zeigt sich, ob Kosten und Einnahmen in einem ausgewogenen, marktgerechten Verhältnis zueinander stehen, oder ob Schief lagen bestehen. Im Ergebnis lässt sich grundsätzlich festhalten, dass die Finanzierung des Steinburger ÖPNV in der kreisweiten Gesamtschau leistungs- und marktgerecht ist, Überkompensationen liegen nicht vor. Jedoch ist die Verteilung der öffentlichen Mittel auf die Verkehrsunternehmen teilweise nicht vollständig leistungsgerecht, so dass hier im Detail Verteilungskorrekturen notwendig sind und im weiteren Verlauf auf Basis der Untersuchung vorgenommen werden sollen. Mit Hilfe dieses Ansatzes ist es möglich, eine marktgerechte und überkompensationsfreie ÖPNV-Finanzierung auch in der Übergangszeit bis zur wettbewerblichen Neuvergabe der einzelnen Teilnetze zu gewährleisten und vertraglich in geeigneter Weise zu regeln. Anschließend wird dies durch die Wettbewerbsergebnisse flächendeckend in der Form geleistet, wie es im Teilnetz Itzehoe/Glückstadt im Bestand bereits der Fall ist.

### **Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung**

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

<sup>6</sup> Hierin steckt eine Einnahme von ca. 0,3 Mio. €, die das Land zur Kompensation von durch Streichung der ehemals obligatorischen Eigenbeteiligung entfallener Mittel ausschüttet; die Streichung dieser Kompensationsmittel ggf. in Verbindung mit einer Wiedereinführung der obligatorischen Eigenbeteiligung wird auf Landesebene momentan diskutiert.

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

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

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

## Literatur

- Bundesagentur für Arbeit:  
Pendlerstatistiken 2008 und 2010
- BSL Management Consultants:  
Kurzgutachten „Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein“; Berlin 2009
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:  
Einwohnerentwicklung bis 2025 im Kreis Steinburg,  
Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen, Kiel o. Jahr
- LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH:  
LNVP 2008-2012, Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr  
in Schleswig-Holstein, Kiel 2008
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein:  
Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein LEP 2010, Kiel 2010
- omniphon GmbH:  
Landesweite Marktforschung 2009 in Schleswig-Holstein, Leipzig 2010
- Sieber, Niklas und Walther, Christoph:  
Wirtschaftlichkeit alternativer Bedienungsformen, Internationales Verkehrswesen 9/2002
- urbanus GbR:  
Masterplan Verkehr Itzehoe, Juli 2010 (unveröffentlicht)
- urbanus GbR, SVG mbH:  
Ermittlung marktüblicher Kosten und Überprüfung der Finanzierungssituation  
des ÖPNV im Kreis Steinburg, Lübeck/Norderstedt Januar 2011
- Zweckverband ÖPNV Steinburg:  
Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan 2003-2007

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

## Workshops zum ÖPNV

Im Rahmen der Aufstellung des 3. RNVP wurden zu verschiedenen Schwerpunktthemen der ÖPNV-Gestaltung 2 Workshops durchgeführt. Die Ergebnisse der Fachvorträge und Diskussionen sind ebenfalls in den 3. RNVP eingeflossen:

- (1) Workshop 1 „Alternative Bedienungsformen“ am 20.3.2010
- (2) Workshop 2 „Entwicklungskonzept und ÖPNV-Management“ am 9.10.2010