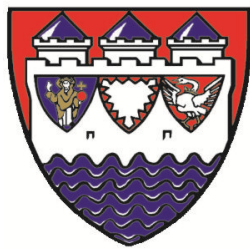
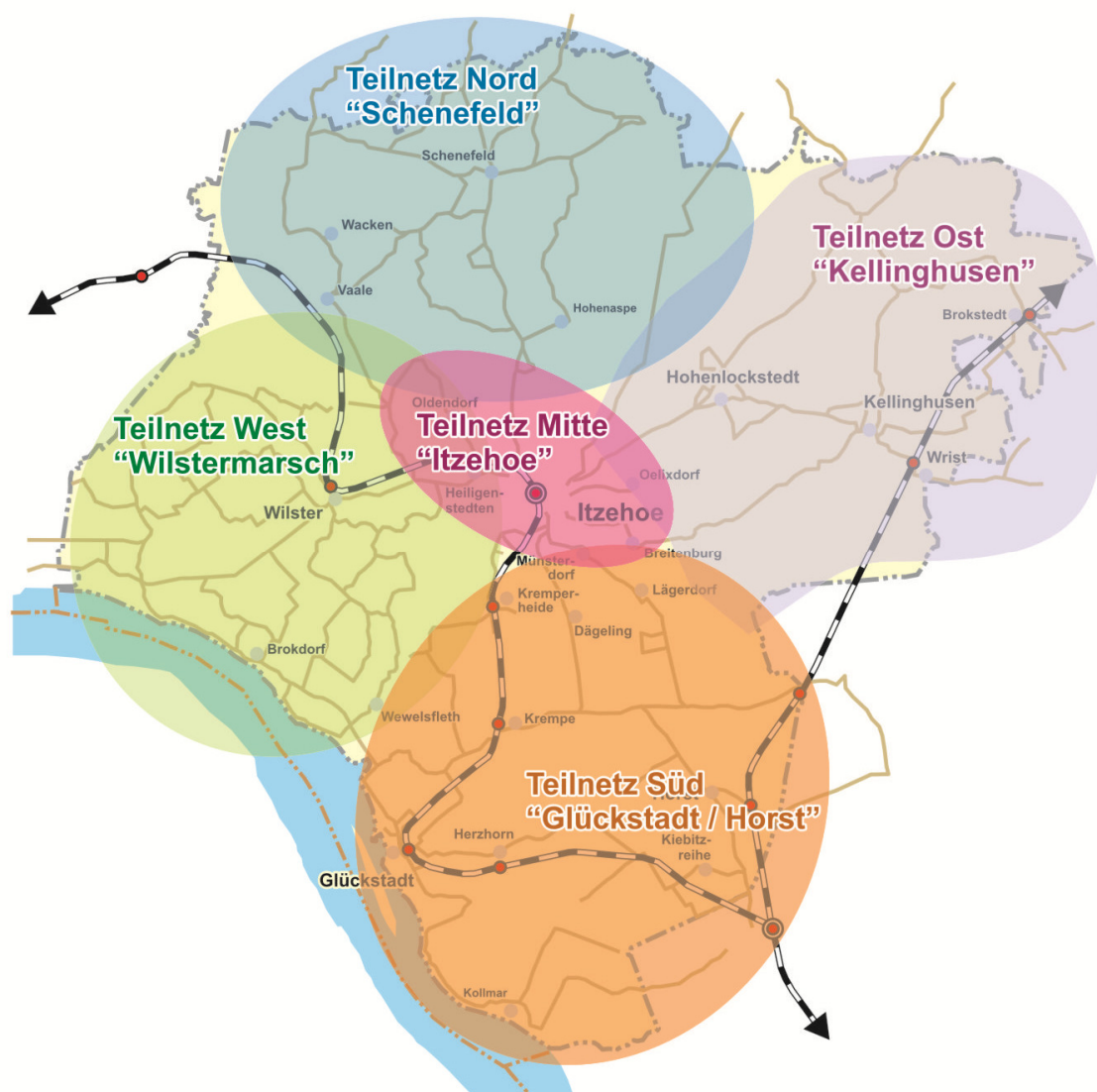


# Vierter Regionaler Nahverkehrsplan



# Kreis Steinburg 2016-2020

## Ergebnisse der Regionalkonferenzen 2016



**Bearbeitung und Moderation:**



Stefan Luft  
urbanus GbR

An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck  
Tel.: 0451 7062 666  
Fax: 0451 7062 667  
E-Mail: luft@urbanus-luebeck.de



Claudius Mozer  
SVG Südwestholstein ÖPNV-  
Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmar-  
schen, Pinneberg und Segeberg  
Ochsenzoller Straße 147  
22848 Norderstedt  
Tel.: 040 3098 5088  
Fax: 040 3098 5081  
E-Mail: c.mozer@svg-suedwestholstein.de

**Auftraggeber:**

Zweckverband ÖPNV Steinburg  
Karlstraße 13  
25524 Itzehoe  
E-Mail: oepnv@steinburg.de

April 2016

---

## 1 Anlass und Ziel der Regionalkonferenzen

Mit der grundlegenden Neustrukturierung und Neubearbeitung des dritten Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) wurde 2011 ein neuer Rahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Steinburg vom Zweckverband ÖPNV beschlossen. In der Erstellung wurden die damals neuen Anforderungen des ÖPNVG-SH und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes berücksichtigt und vor allem mit der Teilnetzbildung die wettbewerbliche Vergabe der ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet vorbereitet. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Vergabe des Teilnetzes Itzehoe wurde ein Prozess gestartet, der die ÖPNV-Landschaft im Kreis Steinburg in den kommenden Jahren maßgeblich beeinflussen wird. Jetzt steht mit dem vierten RNVP eine Fortschreibung der ÖPNV-Rahmenplanung an, die neben einem Abgleich von Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends auf der einen und dem ÖPNV-Angebot auf der anderen Seite insbesondere die Vorbereitung weiterer Teilnetz-Vergaben umfasst. Konsequenterweise wird die Vorbereitung der anstehenden Vergabeverfahren mit der RNVP-Bearbeitung, die hierfür eine wichtige Grundlage liefert, verzahnt.

Die anstehenden Verfahren sollen dabei als Anlass genutzt werden, die kommunalen Gebietskörperschaften über die RNVP-Fortschreibung und die Vergaben zu informieren und vor allem noch einmal Anregungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung in den Teilräumen des Kreises aufzunehmen und zu diskutieren. Als Schnittstelle zwischen der Vergabe der Teilnetze und dem Erstellen des vierten RNVP wurden deshalb im März 2016 vier halbtägige Regionalkonferenzen durchgeführt. Diese dienten im Wesentlichen dazu

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

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

Die Ergebnisse der Regionalkonferenzen sind in dieser Dokumentation zusammengefasst und durch das Gutachterteam bewertet.

## 2 Ablauf der Veranstaltungen

Der Ablauf der Regionalkonferenzen unterteilte sich in zwei Teile. Im ersten Teil wurde zunächst über die Funktion des RNVP informiert, dann folgten zwei Impulsreferate zu den Rahmenbedingungen des ÖPNV und als Ausblick zu den Handlungsoptionen für die künftige ÖPNV-Gestaltung. Nach einer Pause gab es eine ausführliche Diskussion im Plenum, in der zu den Vorträgen und zum ÖPNV-System im jeweiligen Teilnetz Statements und Anregungen abgegeben wurden. Die Vorträge und die Moderation der Veranstaltungen übernahmen die für die RNVP-Bearbeitung beauftragten Gutachterbüros SVG und urbanus.

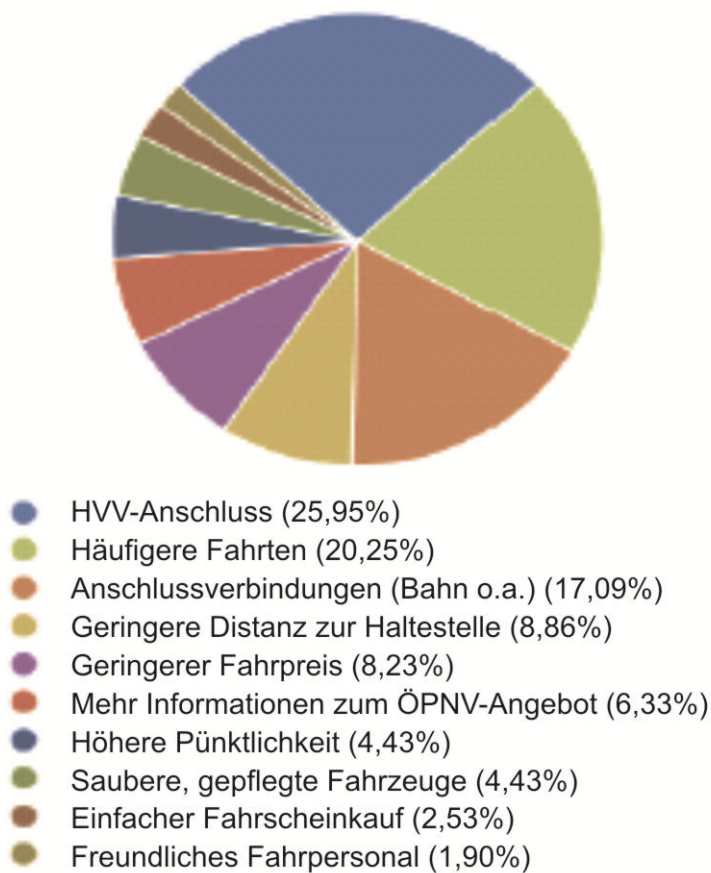
Uhrzeit	Thema	Akteur / Referent
17:30 – 17:40	Begrüßung	Zweckverband ÖPNV
17:40 – 17:45	Vorstellung des Konferenzablaufs und der RNVP-Gutachter	Stefan Luft urbanus GbR
17:45 – 18:00	<b>Einführung</b> Funktion und Verfahren eines RNVPs und der Vergabe von ÖPNV-Leistungen	Claudius Mozer SVG
18:00 – 18:15	<b>Impulsreferat 1</b> „Ausgangssituation und Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung im Kreis Steinburg“	Claudius Mozer SVG
18:15 – 18:40	<b>Impulsreferat 2</b> „Handlungsoptionen für das ÖPNV-System im Kreis Steinburg“	Stefan Luft urbanus GbR
18:40 – 19:00	<b>Pause mit Imbiss</b>	
19:00 – 19:50	<b>Moderierte Diskussion</b> Zielsetzungen, Standards und Schwerpunktsetzungen für das ÖPNV-System aus Sicht der Akteure in der Planungsregion	Stefan Luft und Claudius Mozer
19:50 – 20:00	<b>Zusammenfassung</b>	

*Inhalte und zeitlicher Ablauf der Regionalkonferenzen*

### 3 Ergebnisse der Diskussionsrunden

#### Teilnetz Ost

Neben einer intensiven Diskussion gab es noch eine zusätzliche Präsentation von Ergebnissen einer Umfrage zum regionalen ÖPNV, der vom Arbeitskreis ÖPNV der Stadt Kellinghusen durchgeführt wurde. Insgesamt hatten 95 Personen an der Umfrage teilgenommen, von denen 57 Personen ÖPNV-Nichtnutzer und 38 Personen regelmäßige ÖPNV-Nutzer waren. Die Ergebnisse der Befragung deuten auf einen großen Handlungsbedarf im Teilnetz Ost, gleichzeitig aber auch auf Chancen hin, durch gezielte Verbesserungen mehr ÖPNV-(Stamm)Kunden zu gewinnen. Folgende Grafik gibt auszugswise einen Überblick zu den benannten Verbesserungsvorschlägen.



Die Diskussion zeigte deutlich, dass im ÖPNV-Angebot im Teilnetz Ost noch unerwartet starke Defizite gesehen werden und dadurch möglicherweise ein nennenswertes ÖPNV-Potenzial nicht erschlossen wird. Selbst bei den auf den ersten Blick guten Angeboten der „starken Linien“ bestehen noch signifikante Handlungsbedarfe. Diese lassen sich überwiegend zwei Kategorien zuordnen:

1) Angebotsqualität:

Hier geht es insbesondere um eine Aufwertung der verkehrlichen Randzeiten. Selbst die „starken Linien“ verkehren zum Teil nicht am Abend und am Wochenende. Damit ist eine ÖPNV-Nutzung speziell im Freizeitverkehr kaum möglich. Einige Ortsteile bzw. Siedlungsgebiete sind sogar gar nicht durch den Linienbus angebunden. Für Berufspendler fehlen zudem zeitlich passende Frühabfahrten mit Anschluss zu den Bahnlinien nach Hamburg, teilweise auch Abend-Rückfahrtmöglichkeiten. Negativ auf die ÖPNV-Akzeptanz wirken auch eine unzureichende Fahrplankoordination zwischen Bus und Bahn, aber auch zwischen (vertakteten) Buslinien sowie (zu) lange Fahrzeiten auf den Hauptrelationen. Es sollte gezielt über alternative bzw. ergänzende Mobilitätsangebote, ggf. ausgerichtet auf bestimmte Fahrzwecke und Zeitlagen, nachgedacht werden, wobei sowohl der Zweckverband ÖPNV als auch die Kommunen Verantwortung übernehmen und Initiative zeigen sollten. Bürgerbusse wecken Interesse, werden aber aufgrund der erforderlichen Voraussetzungen vielfach skeptisch gesehen. Ggf. machen auch Pilotprojekte Sinn, mit denen die Akzeptanz neuer Angebote „getestet“ werden kann.

2) Bedienungsqualität:

Überfüllte Busse in den Verkehrsspitzen (Schülerverkehr) führen zu Komforteinbußen, die vor allem wahlfreie Verkehrsteilnehmer von einer ÖPNV-Nutzung abhalten. Selbst bei planmäßigen Anschlüssen zwischen Bus und Bahn kommt es häufig vor, dass diese bei Verspätungen nicht eingehalten werden oder in Einzelfällen sogar verfrühte Abfahrten stattfinden. Dies gilt vor allem für die Verknüpfung am Bahnhof Wrist.

Es hat sich außerdem wie bereits beim dritten RNVP herausgestellt, dass es weiterhin „Parallelwelten“ in Form von freigestellten Schülerverkehren oder kommunalen Mobilitätsangeboten (z.B. Gemeindetaxi, Gute-Nacht-Taxi) gibt, die nicht in den ÖPNV integriert und über die viele Einwohner/innen offenbar auch nicht informiert sind. Es zeigte sich in diesem Zusammenhang, dass der Zweckverband ÖPNV vielfach noch nicht als Verantwortlicher für alle ÖPNV-Fragen bekannt ist bzw. wahrgenommen wird.

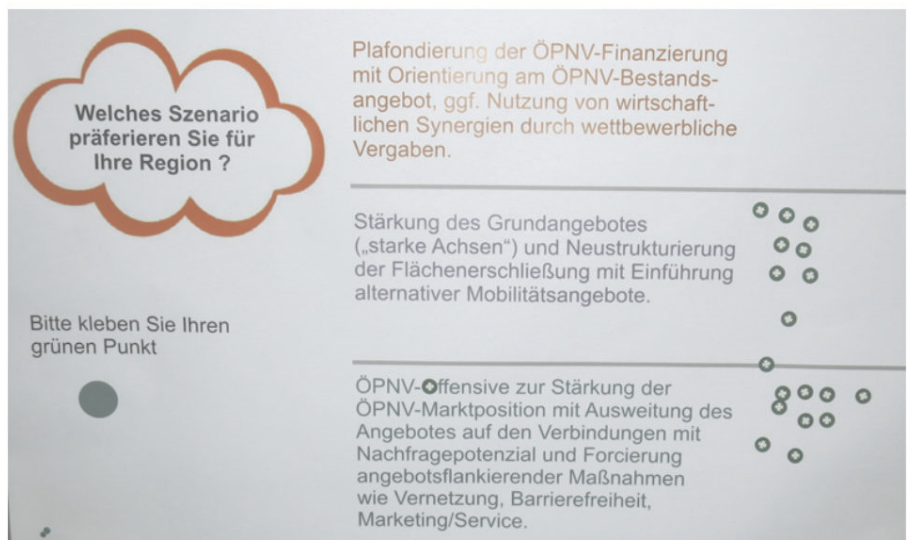
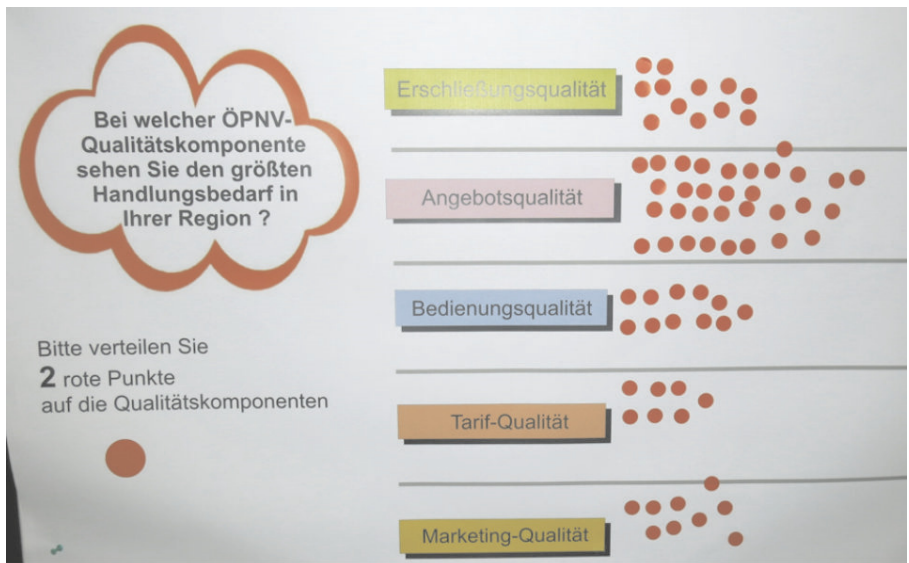
Auffällig waren Beiträge zum Erhalt der ÖPNV-Integration und der Notwendigkeit der tariflichen Integration von Bus- und SPNV-Nutzung insofern, als dass sie ersteres nicht zur Disposition stehen und letzteres ohnehin gewährleistet sind. Daher lassen sich die Beiträge als Hinweise auf Informationsdefizite und entsprechende Kommunikationsbedarfe deuten.

Kontrovers diskutiert wurde das Thema eines HVV-Beitritts des Kreises Steinburg. Auf der einen Seite wird dies als Attraktivitätssteigerung angesehen, auf der anderen Seite wird aber auch die Effizienz der erforderlichen Finanzierungsmittel hinterfragt (Finanzierung der HVV-Tarifintegration vs. Ausbau der Fahrplanangebote).

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

Nachfolgend sind die Einzelbeiträge stichwortartig zusammengefasst:

- ÖPNV als Standortfaktor
- ÖPNV-Integration erhalten
- Gemeinden / Ortsteile besser anbinden
- Schnellbus einführen
- Auch Anbindungsdefizite im Schülerverkehr
- Integration Schülerverkehr weiterführen
- „Veranstaltungsangebote“ einführen (z.B. für Markttage)
- Fläche „anders“ bedienen (z.B. Rufbus, AST)
- Bürgerbus als Alternative: Kompetenz Fahrpersonal ?
- Fahrzeit L15 z.T. viel zu lang
- L15 im Schülerverkehr überfüllt
- Nebenzeiten ergänzen / verbessern
- Anschlusssicherung SPNV ↔ Bus insbesondere in Wrist
- Mobilitätszentrale, Ansprechpartner / Kompetenzzentrum
- Finanzielle Effizienz hinterfragen (z.B. HVV-Beitritt)
- Tarif: Kombination Bus- und SPNV-Nutzung
- Betriebsübergänge bei Vergaben festlegen
- Mehr Unterstützung durch Politik und Zweckverband gefordert
- „Mut zur Veränderung“ (auch Pilotprojekte)



Ergebnis der Umfrage zur ÖPNV-Entwicklung im Teilnetz Ost



## Teilnetz Nord

Ähnlich wie in den anderen Regionen zeigten sich auch im Teilnetz Nord räumlich unterschiedliche Nachholbedarfe in der ÖPNV-Angebotsqualität. Neue Ansatzpunkte werden hier vor allem in einer besseren Anbindung des Gebietes westlich der A20 (Vaalen / Wacken) gesehen. Eine Bahnstation in Vaale könnte hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

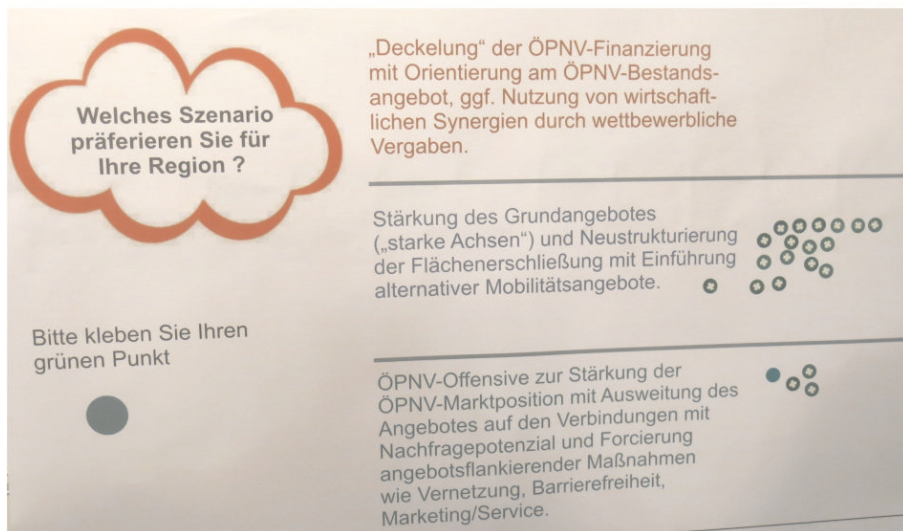
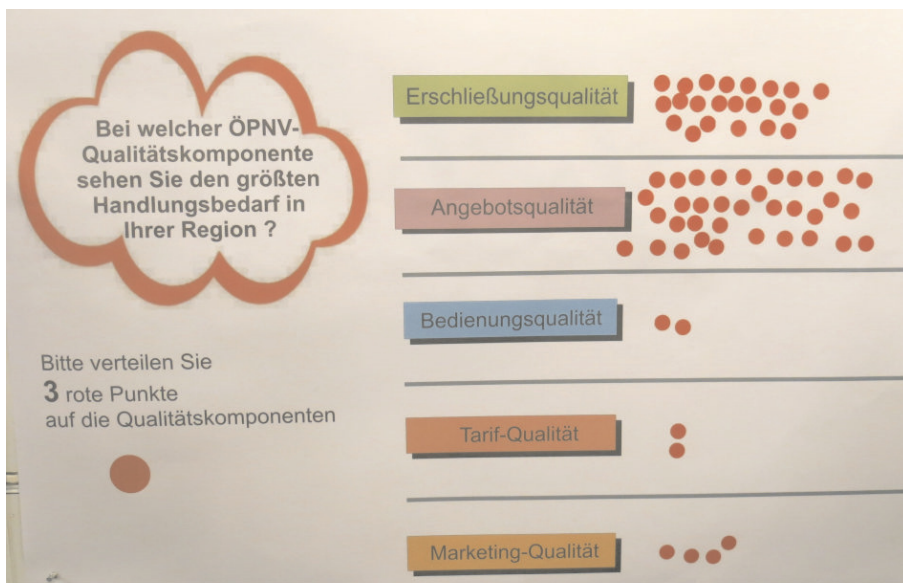
Noch ausgeprägter als in den anderen Teilnetzen bestehen offenbar „Parallelwelten“ von nicht integrierten Angeboten wie Gemeindetaxi und freigestelltem Schülerverkehr (wird vom Gutachter noch überprüft). Generell gibt es ein signifikantes Defizit in der Abstimmung zwischen Schulentwicklungs- und ÖPNV-Planung, die aber offenbar für den gesamten Kreis gilt. Es besteht der Wunsch, bestehende Mobilitätsangebote komplett zu integrieren und besser zu kommunizieren.

Auch im eigentlich gut vom ÖPNV bedienten Korridor Itzehoe – Schenefeld besteht weiteres Entwicklungspotenzial u.a. auch hinsichtlich des Schülerverkehrs im Nachmittagsbereich. Zu volle Busse sind vor allem in der Winterzeit an der Tagesordnung. Weiteres Thema sind ebenfalls Angebotsdefizite bei den Frühabfahrten (Berufspendler), am Abend und am Wochenende.

Die im Rahmen der Konferenz durchgeführte Umfrage ergab im Vergleich zu den anderen Teilnetzen eine breitere Streuung der Handlungsfelder, wenngleich auch hier die Angebotsqualität am häufigsten genannt wird. In Sachen Perspektivstrategie liegt eine moderate ÖPNV-Förderung deutlich vor den anderen Optionen.

Nachfolgend sind die Einzelbeiträge stichwortartig zusammengefasst:

- Angebotsdefizite im Bereich Vaale / Wacken
- SPNV-Anbindung des Kreises stärken → neue Station z.B. in Vaale
- Erschließungs-/Anbindungsdefizit Pöschendorf
- Querverbindungen zur „Achsenvernetzung“ sind herzustellen
- Tlw. zusätzliche gemeindebezogene Angebote im Bestand
- Noch keine vollständige Einbindung freigestellter Schülerverkehr
- Mangelnde Kommunikation/Kooperation Schulen ↔ ÖPNV
- „Zumutbare“ Wartezeit für Schüler zu lang!
- Verbindung 6. Std. Itzehoe nach Schenefeld unzureichend
- Frühabfahrten Bus ↔ Bahn sind unzureichend
- Besseres Angebot am Wochenende → auch für Pendler
- Schlechte Anschlüsse im Abendverkehr von/nach Hamburg
- Fahrrad als Zubringer zur Bushaltestelle stärken
- Kapazitätsengpässe im Winter und an bestimmten Tagen



Ergebnis der Umfrage zur ÖPNV-Entwicklung im Teilnetz Nord

## Teilnetz Süd

Das südliche Kreisgebiet im Bereich der Ämter Horst-Herzhorn und Krempermarsch sowie der Stadt Glücksstadt ist durch die beiden Bahnstrecken mit insgesamt 4 Bahnstationen und einige zusätzliche „starke Buslinien“ in der ÖPNV-Anbindung vergleichsweise gut aufgestellt. Dennoch sind auch hier die ÖPNV-Potenziale nicht ausgeschöpft.

Neben den kreisweiten Problemen bzw. Defiziten hinsichtlich der Angebotslücken in den Ferienzeiten sowie den Abend- und Wochenendverkehren werden deutliche Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf die Vernetzung mit den Bahnlinien und den „starken“ Buslinien gesehen. Als Hauptansatzpunkte werden hier ÖPNV-Zubringerverkehre (auch mit alternativen Bedienungsformen), ein Ausbau der B&R-/P&R-Anlagen mit entsprechend attraktiven Zuwegungen sowie eine bessere Fahrplankoordination zwischen Bahn und Bus gesehen. Gerade bei den Pendlerverkehren nach Hamburg (Beruf, Einkauf, Freizeit) könnten noch signifikante ÖPNV-Potenziale erschlossen werden.

Wie im gesamten Kreisgebiet spielt auch hier der Schülerverkehr eine wichtige Rolle, wobei Probleme hauptsächlich in Bezug auf die Abstimmung von Schul- und ÖPNV-Planung sowie bei einzelnen Verbindungen auftreten (z.B. ungünstige Abfahrtszeiten zum Schulschluss, Kapazitätsengpässe z.T. auch saisonal bedingt).

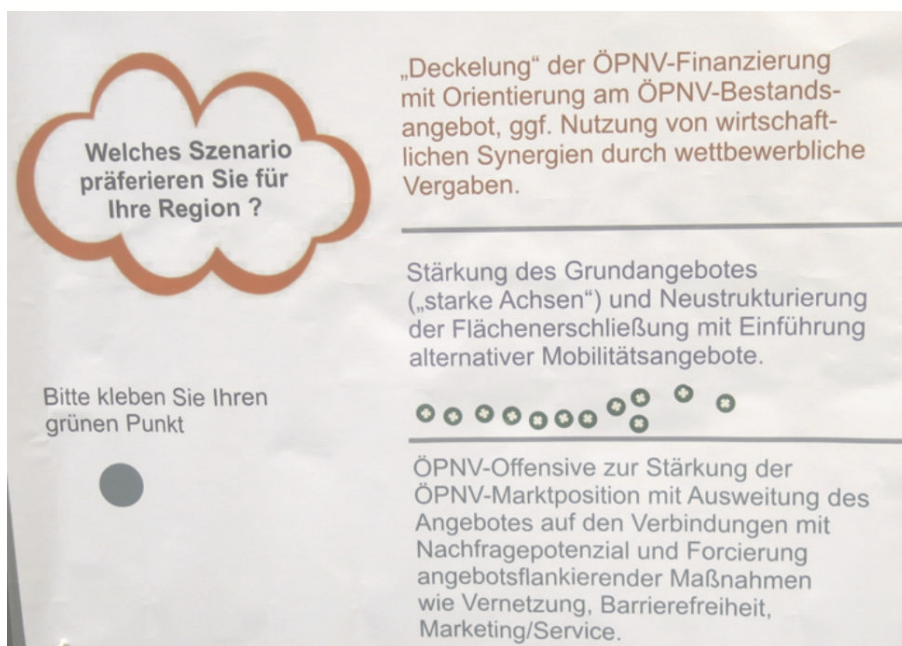
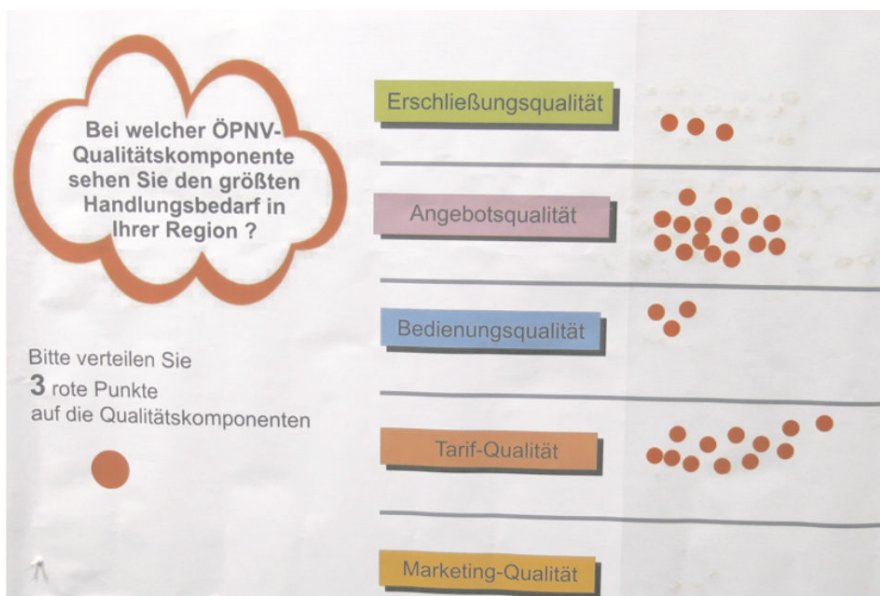
Es stellte sich zudem heraus, dass die Ämter und Kommunen zum Teil eigenständige Initiativen planen bzw. überlegen, die nicht in das Gesamtsystem ÖPNV integriert und mit dem Zweckverband ÖPNV abgestimmt sind. Diesbezüglich wird eine deutlich engere Kooperation in Verbindung mit einer Kompetenzstärkung des ÖPNV-Aufgabenträgers für sinnvoll gehalten. Derzeit bestehen hier Kommunikations- und Informationsdefizite.

Die im Rahmen der Konferenz durchgeführte Umfrage ergab wie auch in den anderen Teilnetzen einen klaren Handlungsschwerpunkt bei der Angebotsqualität, im Unterschied zu den anderen Teilnetzen bzw. Kreisregionen aber einen zweiten prägnanten Schwerpunkt im Tarifbereich. Für den Südbereich spielt hierbei speziell die HVV-Integration eine besondere Rolle (bedingt sicherlich auch durch die vorhandene HVV-Integration von Horst, Kiebitzreihe, Altenmoor, Neuendorf und die somit besondere Nähe zum HVV-Tarifbereich). Bei den Entwicklungsperspektiven gibt es eine klare Präferenz für eine moderate ÖPNV-Förderung mit einem Aktivitätsschwerpunkt bei der Erschließung der ÖPNV-Potenziale im kreisgrenzenüberschreitenden Pendlerverkehr.

Nachfolgend sind die Einzelbeiträge stichwortartig zusammengefasst:

- Defizite im Zugang zu den Hauptachsen
- Zubringerdienste zu Bahnstationen sind auszubauen
- In Herzhorn fast nur Schülerverkehr
- Angebot außerhalb Schülerverkehr schlecht (z.B. Horst)
- Spätverkehre (ca. 20-23 Uhr) im Busnetz kaum besetzt

- Koordination Bus ↔ Bahn deutlichentwicklungsfähig
- Anpassung Buskapazitäten Schülerverkehr Krempe → Horst
- Veränderte Schulstandorte z.B. Krempe (nur 1 Hst. angebunden)
- B+R wichtig, erfordert aber auch entsprechende Radinfrastruktur
- Pendler sind gezielter zu berücksichtigen und anzusprechen
- Information über Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen fehlen



Ergebnis der Umfrage zur ÖPNV-Entwicklung im Teilnetz Süd

## Teilnetz West

Die Wilstermarsch ist nach Aussage der Konferenzteilnehmer/innen deutlich Binnenverkehrs-orientierter als andere Kreisgebiete. Dies liegt vor allem an der Attraktivität des Zentralortes Wilster für alle Fahrzwecke einschließlich des Freizeit- und Tourismusverkehrs, der für die Wilstermarsch besondere Bedeutung hat. Die Anbindung Wilsters spielt neben Itzehoe die zentrale Rolle bei der ÖPNV-Planung. Konkret wird u.a. eine Verlängerung der Linie 6609 bis St. Margarethen für sinnvoll gehalten.

Das Amt Wilstermarsch ist gemeinsam mit den Kommunen eigenständig aktiv geworden und hat erste alternative Mobilitätsangebote umgesetzt. Dazu gehören im Wesentlichen die im November 2015 eingeführte „Sammellinie Wilstermarsch“ (siehe Info im Bild unten) und weitere Taxen-basierte Angebote (z.B. Gute-Nacht-Taxi), die Angebote sind nicht ins ÖPNV-System integriert. Die Nachfrage ist derzeit gering, wobei offenbar trotz gewisser Marketingaktionen noch Informationsdefizite bestehen. Deshalb wird auch im Bereich Information/ÖPNV-Marketing/ÖPNV-Integration mit konsequentem Einsatz der elektronischen Medien ein wichtiges Handlungsfeld gesehen. Zudem stellt sich die Frage, ob beispielsweise die Bedienung mit nur einem Fahrtenpaar an nur einem Wochentag den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung nahe kommt und ob 5 Euro/Fahrt dabei als preiswert angesehen werden.

Linie 1	Morgens	Mittags
Dammfleth Rotenmeer	09:00	13:35
Brokdorfer Landscheide	09:03	13:32
Brokdorf Hinter der Kirche	09:07	13:28
Brokdorf Kernkraftwerk	09:09	13:26
Großwisch Brücke	09:10	13:25
Großwisch Melerei	09:11	13:24
Wewelsfleth Abzw. Kleinwisch	09:13	13:22
Wewelsfleth Mitte	09:14	13:21
Beidenfleth Uhendorf	09:17	13:18
Beidenfleth Unteres Dorf	09:19	13:16
Beidenflether Riep	09:22	13:13
Beidenfleth Fockendorf	09:23	13:12
Dammfleth Abzw. Klein Kampen	09:25	13:10
Dammfleth Hochfeld	09:26	13:09
Dammfleth Auf dem Breuel	09:28	13:07
Dammfleth	09:29	13:06
Wilster Mühlenstraße	09:31	13:04
Wilster Bahnhof	09:33	13:02
Wilster Colosseum	09:35	13:00
Linie 2	Morgens	Mittags
Abfahrt Colo	09:00	13:00
Steindamm	09:02	13:02
Sachsenbande (1)	09:08	13:08
Sachsenbande (2)	09:10	13:10
Sachsenbande (3)	09:13	13:13
Aebtissinwisch	09:16	13:16
Ecklak Schötenweg	09:18	13:18
Ecklak Schule	09:20	13:20
Ecklak Sachau	09:21	13:21
Kudensee Schule	09:26	13:26
Kudensee Bahnhof	09:27	13:27
Landscheide Bahnhof	09:29	13:29
Landscheide Kanalstraße	09:31	13:31
Nortorf (1)	09:32	13:32
Nortorf (2)	09:33	13:33
Schotten (1)	09:35	13:35
Schotten (2)	09:36	13:36
Schotten (3)	09:39	13:39
Wilster Colosseum	09:44	13:44

Das Amt Wilstermarsch bietet einen Rundlinienverkehr für Fahrten aus der Wilstermarsch in die Stadt Wilster und zurück an.

Die Fahrten werden wöchentlich jeweils am Mittwoch angeboten.

### Der Fahrpreis beträgt:

5,00 € pro Fahrt

Haustürabholung auf der Strecke möglich  
Die nebenstehenden Uhrzeiten sind Richtwerte, die je nach Fahraufkommen und Wetterlage um wenige Minuten variieren können.

### Beteiligte Unternehmen:

HELO-Mini-Car, Landrecht  
Taxi-Friedrichs, Beidenfleth  
Fahr und Spar mit Gaby H., Beidenfleth

### Anmeldung jeweils

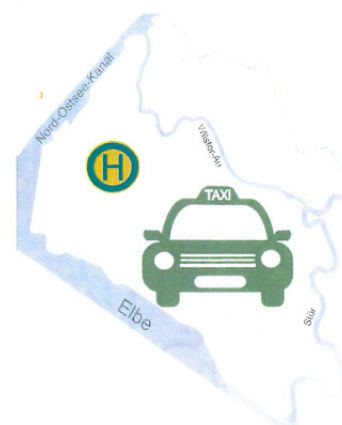
bis 18.00 Uhr  
des Vortages unter  
Tel. 04829/901193

**Eine Anmeldung  
ist zwingend erforderlich!!!**

Amt Wilstermarsch - Kohlmarkt 25- 25554 Wilster  
Tel. 04823/948246 - Fax: 0431/9886617046  
Email: pump@wilstermarsch.de  
Internet: www.wilster.de  
**Öffnungszeiten:**  
Montag-Mittwoch, Freitag : 08.00-12.00 Uhr  
Montag, Dienstag 14.00-15.30 Uhr  
Donnerstag 08.30 Uhr-12.00 Uhr, 14.00-18.00 Uhr



## Sammellinie Wilstermarsch



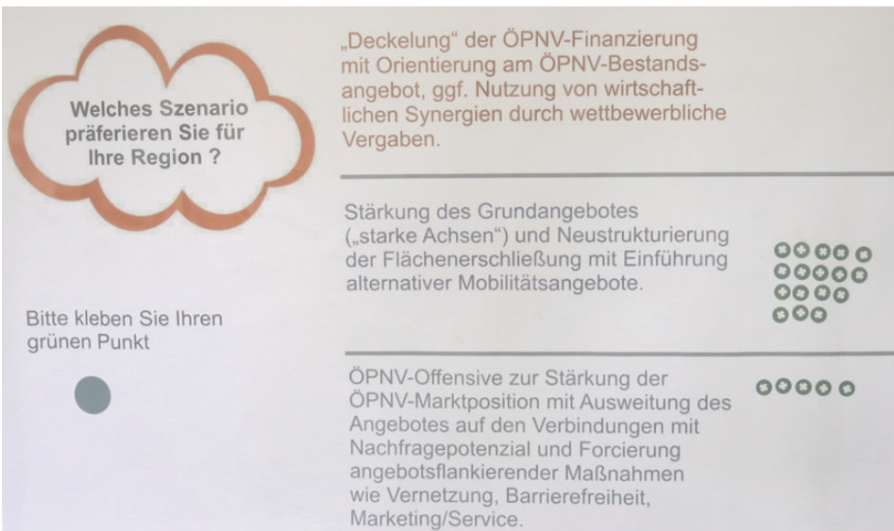
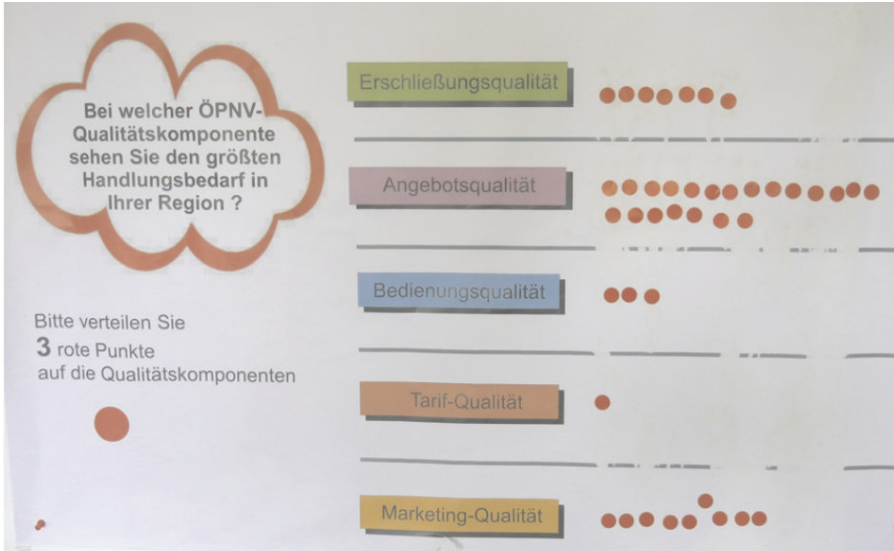
für Fahrten aus den  
Wilstermarschgemeinden  
in die Stadt Wilster  
und zurück

Schließlich zeigen sich im Schülerverkehr die Auswirkungen der veränderten Schullandschaft, in dem grenzüberschreitende Schülerströme zu weiterführenden Schulen zunehmen (hier am konkreten Beispiel des Gymnasiums Brunsbüttel/HEI). Die RNVP-Gutachter sehen hier aber keine Verpflichtung des Aufgabenträgers, zu allen nachgefragten Schulstandorten in den Nachbarkreisen ÖPNV-Verbindungen herzustellen. Dies würde auch Ressourcen binden, die an anderer Stelle effizienter einzusetzen wären.

Die im Rahmen der Konferenz durchgeführte Umfrage ergab wie auch in den anderen Teilnetzen einen klaren Handlungsschwerpunkt bei der Angebotsqualität. Als einzige Region legt die Wilstermarsch aber einen weiteren Schwerpunkt im Bereich des ÖPNV-Marketing insbesondere im Hinblick auf den Abbau von Defiziten in der Information und in der Kommunikation mit den potenziellen ÖPNV-Kunden.

Nachfolgend sind die Einzelbeiträge stichwortartig zusammengefasst:

- ÖPNV als Standortfaktor sehen
- Abdeckung der Binnenverkehre besonders wichtig für Wilstermarsch
- Linie 6609 bis St. Margarethen verlängern
- Pilotprojekt Sammeltaxi seit November 2015
- Anreizmarketing: 5 Wochen kostenlose Nutzung des Sammeltaxis
- Positiv: Gute-Nacht-Taxi gegen Gutschein
- Anbindung Schulen Brunsbüttel aus der Wilstermarsch unzureichend
- Schülerverkehr in der Fläche z.T. problematisch
- Früh-HVZ → keine passenden Abfahrten für HH-Pendler
- Bus-Shuttle IZ → Elmshorn prüfen
- Option eines kostenlosen ÖPNVs diskutieren
- ÖPNV als Baustein des Klimaschutzes entwickeln (z.B. E-Busse)
- Aspekte Tourismus und Freizeit einbinden
- Wilstermarsch als Pilotregion für E-Ticketing positionieren
- Neue Medien sollten deutlich offensiver genutzt werden
- Bewerbung von Angeboten fehlt, z.T. starke Informationsdefizite



Ergebnis der Umfrage zur ÖPNV-Entwicklung im Teilnetz West

## 4 Fazit

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

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

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

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