

Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg



Analyse - Konzeption - Potenziale

Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg



Impressum:

Auftraggeber:

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



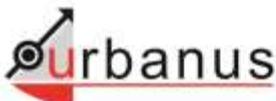
Zweckverband ÖPNV Steinburg
Der Verbandsvorsteher

Bearbeiter:

urbanus GbR
Heike Drücker
Stefan Luft
Christoph Lüth

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

Claudius Mozer
Lars Anders



Inhaltsverzeichnis	Seite
KURZFASSUNG	7
1. AUFGABENSTELLUNG UND PROJEKTABLAUF	16
2. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	20
2.1 REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN 2017 - 2021	20
2.2 SIEDLUNGSSTRUKTURELLER UND DEMOGRAFISCHER PLANUNGSRAHMEN	23
2.3 VERKEHRLICHER RAHMEN.....	33
3. STANDORTBESTIMMUNG FÜR DEN ÖPNV IM KREIS STEINBURG	37
3.1 MARKTPosition DES ÖPNV	37
3.2 ÖPNV-PRODUKTE UND VERKEHRSANGEBOTE	39
3.3 ERREICHBARKEITEN.....	43
3.4 ANSCHLÜSSE ZWISCHEN SPNV UND REGIONALVERKEHR	46
3.5 WEITERE BEWERTUNGEN ZUM ÖPNV AUS DER BESTANDSANALYSE DES 4. RNVP	49
3.6 ANREGUNGEN UND VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE DER KOMMUNEN	52
4. ABSCHÄTZEN DER ÖPNV-POTENZIALE	60
5. ZIELSETZUNGEN UND STRATEGISCHER HANDLUNGSRAHMEN	62
5.1 ÜBERGEORDNETES LEITBILD FÜR DAS KÜNFTIGE ÖPNV-SYSTEM	62
5.2 LEITBILD FÜR DIE GESTALTUNG DES BUS-GRUNDNETZES	64
5.3 QUALITÄTSANFORDERUNG AN DAS BUS-GRUNDNETZ	65
6. KONZEPTION DES BUS-GRUNDNETZES	67
6.1 ANPASSUNG DER LINIENNUMMERN-SYSTEMATIK UND KONZEPT-ÜBERSICHT.....	67
6.2 KONZEPTION FÜR DAS NÖRDLICHE KREISGEBIET	70
6.3 KONZEPTION FÜR DAS ÖSTLICHE KREISGEBIET	76
6.4 KONZEPTION FÜR DAS WESTLICHE KREISGEBIET (WILSTERMARSCH)	78
6.5 KONZEPTION FÜR DAS SÜDLICHE KREISGEBIET.....	82
7. STADTVERKEHRE	94
8. EINBINDUNG DER SCHÜLERVERKEHRE	95
9. EINSATZ ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN	98
9.1 ÜBERGEORDNETE KONZEPTION	98
9.2 PLANUNGSSKIZZE FÜR DAS AST WILSTERMARSCH.....	103
10. ÖPNV-VERKNÜPFUNGSKNOTEN	105
11. VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN UND FINANZIERUNGSaufWAND	111
11.1 ÜBERFÜHRUNG DES BESTANDS-LINIENNETZES IN DAS NEUE LINIENNETZ	111
11.2 VERÄNDERUNGEN DER ANGEBOtsQUALITÄT	114
11.3 KOSTEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-ANGEBOtes	117
LITERATUR	119

Bilderverzeichnis

BILD 1-1: INHALTLICHE BAUSTEINE ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-SYSTEMS IM KREIS STEINBURG	18
BILD 1-2: ABSTIMMUNG UND BETEILIGUNG IM PROJEKTVERLAUF	19
BILD 2-1: STRATEGISCHE NETZAUSRICHTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS IM KREIS STEINBURG AUS DEM 4.RNVP	22
BILD 2-2: LAGE DES KREISES STEINBURG IN DER METROPOLREGION HAMBURG	23
BILD 2-3: ABGRENZUNG DER NAHBEREICHE	25
BILD 2-4: ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER STRUKTURDATEN 2017 AUF NAHBEREICHSEBENE	27
BILD 2-5: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2010 BIS 2017 IM KREIS STEINBURG AUF GEMEINDEEBENE.....	28
BILD 2-6: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG 2017 IM KREIS STEINBURG	29
BILD 2-7: STANDORTE ALLGEMEINBILDENDER SCHULEN IM KREIS STEINBURG	31
BILD 2-8: ECKDATEN ZU DEN SCHULEN IM KREIS STEINBURG (STAND SCHULJAHR 2018/2019).....	32
BILD 2-9: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER AUSEPENDLER 2017 IN DIE BENACHBARTEN KREISE	34
BILD 2-10: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER EINPENDLER 2017 IN DEN KREIS STEINBURG	35
BILD 2-11: VERFLECHTUNGEN IM SCHÜLERVERKEHR (STAND SCHULJAHR 2017/2018).....	36
BILD 3-1: ÖPNV-NUTZUNG IN SCHLESWIG-HOLSTEINER VERGLEICH	38
BILD 3-2: ÖPNV-NETZ 2018.....	41
BILD 3-3: BUSLINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM FAHRPLAN 2018	42
BILD 3-4: ÖPNV-ERREICHBARKEIT DER KREISSTADT ITZEHOE IN DER FRÜH-HAUPTVERKEHRSZEIT	44
BILD 3-5: ÖPNV-ERREICHBARKEIT DER HANSESTADT HAMBURG IN DER FRÜH-HAUPTVERKEHRSZEIT	45
BILD 3-6: UMSTEIGEZEITEN ZWISCHEN SPNV UND REGIONALVERKEHR AN AUSGEWÄHLTEN BAHNSTATIONEN	47
BILD 3-7: UMSTEIGEZEITEN ZWISCHEN SPNV UND STADTVERKEHR ITZEHOE AM BAHNHOF ITZEHOE.....	48
BILD 3-8: AN DER UMFRAGE BETEILIGTE KOMMUNEN (RÜCKLÄUFER).....	52
BILD 3-9: BEWERTUNG DES ÖPNV UND HANDLUNGSBEDARFE AUS SICHT DER KOMMUNEN.....	58
BILD 3-10: HANDLUNGSSCHWERPUNKT AUS SICHT DER KOMMUNEN.....	59
BILD 4-1: ERGEBNISSE DER POTENZIALABSCHÄTZUNG (DURCHSCHNITTLICHE ÖPNV-FAHRTEN PRO WERKTAG)	61
BILD 5-1: ENTWURFSBEISPIEL FÜR EIN CORPORATE DESIGN VON FAHRZEUGEN UND HALTESTELLEN	66
BILD 6-1: VORSCHLAG FÜR EINE NEUORDNUNG DER LINIENNUMMERN	68
BILD 6-2: ÜBERSICHT DES NEUEN ÖPNV-GRUNDNETZES FÜR DEN KREIS STEINBURG	69
BILD 6-3: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH HOHENASPE / SCHENEFELD.....	71
BILD 6-4: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6800 ITZEHOE – HOHENWESTEDT	72
BILD 6-5: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH WACKEN / VAALE / OLDENDORF.....	74
BILD 6-6: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6850 WACKEN- ITZEHOE (MO-FR)....	75
BILD 6-7: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH WRIST / KELLINGHUSEN / HOHENLOCKSTEDT.....	77
BILD 6-8: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6900 WRIST- ITZEHOE (MO-FR)	77
BILD 6-9: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH WILSTERMARSCH.....	79
BILD 6-10: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6610 BRUNSBÜTTEL- ITZEHOE	80
BILD 6-11: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6620 BROKDORF -WILSTER	81
BILD 6-12: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH MÜNSTERDORF / LÄGERDORF / KIEBITZREIHE	84
BILD 6-13: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6550 ITZEHOE -ELMSHORN	85
BILD 6-14: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6500 KIEBITZREIHE -ELMSHORN.....	86
BILD 6-15: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH DÄGELING / KREMPE / GLÜCKSTADT.....	88
BILD 6-16: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6520 ITZEHOE - GLÜCKSTADT	89
BILD 6-17: KONZEPTION DES GRUNDNETZES FÜR DEN BEREICH GLÜCKSTADT / SOMMERLAND / KOLLMAR	91
BILD 6-18: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6530 GLÜCKSTADT – ELMSHORN ...	92
BILD 6-19: AUSZUG AUS DEM FAHRPLAN-ENTWURF FÜR DIE GRUNDNETZLINIE 6540 GLÜCKSTADT – HORST.....	93

BILD 8-1: FREIGESTELLTE SCHÜLERVERKEHRE (STAND SCHULJAHR 2016/2017)	97
BILD 9-1: EMPFOHLENE EINSATZRÄUME FÜR ALTERNATIVE BEDIENTUNGSFORMEN IM KREIS STEINBURG	102
BILD 9-2: ENTWURF FÜR EINE RÄUMLICHE STRUKTURIERUNG DES AST FÜR DIE WILSTERMARSCH	104
BILD 10-1: ÜBERSICHT DER UNTERSUCHTEN VERKNÜPFUNGSKNOTEN.....	105
BILD 10-2: ITZEHOE ZOB: ZENTRALER ÖPNV-VERKNÜPFUNGSKNOTEN IM KREIS STEINBURG	107
BILD 10-3: KELLINGHUSEN MITTE UND WILSTER COLOSSEUM: BEISPIELE FÜR VERKNÜPFUNGSKNOTEN	108
BILD 10-4: BAHNHOF WRIST: BEISPIEL FÜR EINEN VERKNÜPFUNGSKNOTEN BUS <> BAHN	109
BILD 10-5: WEITERE BEISPIELE FÜR ÖPNV-VERKNÜPFUNGSKNOTEN IM KREIS STEINBURG	110
BILD 11-1: KONZEPTION ZUR NEUORDNUNG DER LINIENNUMMERN	112
BILD 11-2: VERÄNDERUNGEN UND ANPASSUNGEN DER BESTANDSLINIEN	113
BILD 11-3: ANBINDUNG DER KOMMUNEN IM KREIS STEINBURG AN DAS ÖPNV-GRUNDNETZ	114
BILD 11-4: VERÄNDERUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT FÜR KOMMUNEN MIT MEHR ALS 500 EINWOHNERN.....	115
BILD 11-5: VERÄNDERUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT FÜR KOMMUNEN MIT WENIGER ALS 500 EINWOHNERN	116
BILD 11-6: ÜBERSICHT DER BETRIEBSDATEN UND BETRIEBSKOSTEN DES GRUNDNETZES AUF LINIENBASIS	118
BILD 11-7: KOSTENBILANZ FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES.....	118

Abkürzungen

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

KURZFASSUNG

Standortbestimmung:

Deutliche Qualitätsunterschiede und verbreitet erhebliche Angebotsdefizite im Regionalverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Steinburg kann seit Jahren seiner potenziellen und auch gewünschten Rolle als Mobilitätsalternative und Förderer des Klimaschutzes bisher nur in wenigen Bereichen des Kreises gerecht werden. Ein Verkehrsmittelanteil von um die 6% verdeutlicht diese Problematik.

Insgesamt zeigen sich bei der ÖPNV-Anbindung der einzelnen Städte und Gemeinden aber signifikante Qualitätsunterschiede. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weist mit den zur letzten Neuausschreibung vorgenommenen Angebotsanpassungen eine relativ gute Angebotsqualität auf und ist insbesondere auf Fahrten in die Hamburger Innenstadt in der Fahrzeit teilweise sogar zum Pkw ebenbürtig. Diese Qualitäten führen zu einer vergleichsweise hohen Akzeptanz auch bei wahlfreien Verkehrsteilnehmern. Davon profitieren die Städte und Gemeinden, die über eine Bahnstation verfügen. Dagegen gibt es im regionalen Busverkehr nur wenig attraktive Angebote. Hervorzuheben ist hier die Verbindung Itzehoe – Kellinghusen – Wrist, die eine stündliche Bedienung und überwiegend akzeptable Anschlüsse zum SPNV in Wrist und auch die höchste Nachfrage aufweist.

Ansonsten fokussieren sich die meisten Linien des Regionalverkehrs auf die Anforderungen des Schülerverkehrs und haben kaum Relevanz für andere Fahrzwecke. Hinzu kommt, dass die zu den Hauptanfangs- und -endzeiten der Schulen vielfach ausgelasteten Fahrzeugkapazitäten kaum zusätzliche Nachfrage aufnehmen können. Die Ausrichtung auf den Schülerverkehr führt auch dazu, dass Gemeinden, die ausschließlich durch Schülerverkehrslinien angebunden sind, während der Schulferien nur noch sporadisch, d.h. mit einzelnen Fahrten oder im Einzelfall sogar gar nicht mehr durch den ÖPNV bedient werden. Dieser Umstand ist auch in Bezug auf die Daseinsvorsorge und das Erreichen gleichwertiger Lebensbedingungen kritisch zu sehen.

Ein grundsätzliches Angebotsdefizit, das fast das gesamte Kreisgebiet betrifft, ist die Vernachlässigung der verkehrlichen Randzeiten. So gibt es außerhalb des Stadtverkehrs Itzehoe nur 7 Buslinien, die am Sonntag verkehren und lediglich 3 Buslinien, die nach 20 Uhr noch Fahrten anbieten. Damit ist die Akzeptanz für den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr von vornherein erheblich eingeschränkt, insbesondere in Bezug auf die wichtigen Verkehrsziele außerhalb des Kreises.

Die negativen Aspekte im Verkehrsangebot setzen sich auch bei anderen Komponenten des ÖPNV-Systems fort. Während sich im Fahrzeugeinsatz auch bedingt durch die wettbewerblichen Vergaben von ÖPNV-Leistungen sowohl im SPNV auch im Regionalverkehr die Qualität in den letzten Jahren spürbar erhöht hat, weisen die Haltestellen als Entrée zum ÖPNV weiterhin Defizite auf. Dies gilt auch für die meisten Schwerpunkthaltestellen wie Itzehoe ZOB, Kellinghusen Mitte oder Wilster Colosseum sowie fast flächendeckend für das gesamte Thema der Barrierefreiheit. Hier sind in erster Linie die Kommunen, aber auch der Zweckverband ÖPNV und der Kreis als Unterstützer gefordert.

Schließlich ist auch der gesamte Bereich der Kundeninformation und Kundenkommunikation wenig entwickelt. Basisinformationen zum kreisweiten ÖPNV sind derzeit in ausreichender Qualität weder in den elektronischen Medien noch als Printprodukt verfügbar. Fahrpläne des Regionalverkehrs können nur bei den Verkehrsunternehmen abgerufen werden und selbst die landesweite elektronische Fahrplanauskunft weist Informationslücken auf. Hier besteht insgesamt deutlicher Nachholbedarf.

Entwicklungsperspektiven:**Herausforderungen, Chancen und Potenzial für den ÖPNV**

Der Strukturwandel der letzten Zeit zeigt für die ländlich strukturierten Räume überwiegend negative Auswirkungen. Nachdem die über viele Jahre andauernde Stadt-Umland-Wanderung vor allem für das Umland der zentralen Orte Bevölkerungs- und Einnahmезuwächse brachte, führt jetzt die Rückbesinnung auf die Verdichtungsräume (Re-Urbanisierung) zu signifikanten Bevölkerungsverlusten und damit einhergehend zum Abbau von Versorgungsstrukturen, die die Gemeinden zusätzlich belasten. Der über Jahrzehnte vom ÖPNV vernachlässigte ländliche Raum hat außerdem verkehrliche Entwicklungen vollzogen, die künftig eine Erschließung neuer Kundenpotenziale speziell für den Regionalverkehr erschweren. Mit einem kontinuierlichen Anstieg der Motorisierung gibt es heute viele Verkehrsteilnehmende, die nicht auf andere Verkehrsmittel angewiesen sind und für die der ÖPNV keine überzeugende Mobilitätsalternative darstellt. Die aktuellen Perspektiven bilden eine große Herausforderung für die Regionalplanung wie auch für die Mobilitätsgestaltung.

Aber es gibt auch Entwicklungen, die gerade für den ÖPNV Chancen bieten, die aber auch genutzt werden müssen. Vor allem die deutlich gestiegenen Energie- und Lebenshaltungskosten, aber auch die zunehmende Sensibilität für den Klima- und Umweltschutz tragen dazu bei, dass Mobilität bewusster wahrgenommen wird und Mobilitätsverhalten sich verändert. So gibt es erste Anzeichen, dass die Motorisierung einen Sättigungswert erreicht hat und die Pkw-Fahrleistung sogar abnimmt. Viele Projekte im ländlichen Raum zeigen eine steigende Nachfrage nach alternativen Mobilitätsangeboten, zudem hier auch weiterhin viele Menschen nicht über ein motorisiertes Fahrzeug verfügen und auf andere Verkehrsmittel angewiesen sind. Hinzu kommt, dass sich die Verkehrsbedingungen in den Ballungsräumen verschlechtert haben (Baustellen, Staus, Parkplatzverfügbarkeit, Parkgebühren, etc.), so dass die Pkw-Nutzung zunehmend mit Nachteilen verbunden ist. Die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Fahrzeitanalysen haben ergeben, dass der ÖPNV auf bestimmten Relationen (z.B. in die Hamburger Innenstadt) gegenüber dem Pkw durchaus konkurrenzfähig sein kann. Bei einem stimmigen Gesamtpaket bestehen derzeit realistische Chancen für den ÖPNV Neukunden zu gewinnen und Stammkunden zu binden.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde eine umfassende Potenzialanalyse vorgenommen, um räumliche Unterschiede für die Neuordnung des ÖPNV-Angebotes auszuloten. Ergebnis: Es liegt viel Nachfragepotenzial für den ÖPNV brach, das durch eine entsprechende Qualität eines integrierten ÖPNV-Gesamtsystems aktiviert werden könnte. An erster Stelle steht das östliche Kreisgebiet mit dem Verkehrskorridor Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist mit einem ÖPNV-Potenzial von über 6.000 Fahrten pro Tag. Es folgen das südwestliche Kreisgebiet um den Verkehrskorridor Itzehoe – Lägerdorf – Horst (– Elmshorn) und das südöstliche Kreisgebiet um die Stadt Glückstadt mit dem ÖPNV-Potenzial von jeweils um die 5.000 Fahrten pro Tag. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte im Nachfragepotenzial deutlich abgestuft, aber dennoch von strategischer Bedeutung zur Förderung der Siedlungsentwicklung, sind das nördliche Kreisgebiet mit dem Korridor Itzehoe – Hohenasperg – Schenefeld und das westliche Kreisgebiet der Wilstermarsch. Hier erhält dann allerdings die Anforderung der wirtschaftlichen Effizienz einen erhöhten Stellenwert.

Intentionen:**Zielsetzungen und Anforderungen für die Optimierung des ÖPNV-System**

Mit den übergeordneten Zielsetzungen des 4. RNVP wird der Rahmen für einen integrierten, zukunftsorientierten ÖPNV abgesteckt. Die folgenden Schlagworte umreißen den beschlossenen strategischen Handlungsrahmen:

- ✓ Koordinierte Siedlungs- und Nahverkehrsplanung,
- ✓ ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV,
- ✓ ÖPNV als wichtige klimafreundliche Säule des Gesamtverkehrssystems,
- ✓ Vernetzung des ÖPNV-Systems – vernetzte Mobilität,
- ✓ zielgruppenorientierter und kundenfreundlicher ÖPNV,
- ✓ Abbau von Nutzungsbarrieren,
- ✓ wirtschaftlicher ÖPNV.

Der ÖPNV soll insgesamt seine Position im Verkehrsmarkt nachhaltig stärken und sich zu einer echten Mobilitätsalternative entwickeln. Mit einem vollwertigen und überzeugenden Angebot für alle Zielgruppen bzw. Fahrzwecke kann der ÖPNV

- ✓ den Mobilitätsverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV fördern,
- ✓ einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten,
- ✓ der Bevölkerung auch ohne Pkw-Besitz Mobilität und Teilhabe am öffentlichen Leben sichern,
- ✓ als Beitrag zur Standortqualität die gemeindliche Entwicklung unterstützen und
- ✓ den Kreis Steinburg als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver machen.

Die Attraktivitätssteigerung wird im Wesentlichen über ein neues Bus-Grundnetz erzielt, das künftig die oberste Hierarchiestufe im regionalen Busverkehrssystem bildet und vorrangig Kommunen mit ÖPNV-relevantem Nachfragepotenzial anbindet, die nicht vom SPNV erschlossen werden sowie Verkehrsrelationen abdeckt, die nicht vom SPNV bedient werden.

Als wichtige Zielmarke wird mit der Einführung des Bus-Grundnetzes erreicht, dass künftig alle Kommunen mit mehr als 1.000 Einwohner*innen an den SPNV oder das Bus-Grundnetz angebunden sind. Aufgrund der komplexen verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge und der besonderen Sensibilität wird das Angebot für den Schülerverkehr im Wesentlichen übernommen und bildet damit in einigen Gebieten eine Ergänzung zum Bus-Grundnetz (Hierarchiestufe: Ergänzungsnetz). Dadurch werden sich die Bedingungen für den Schülerverkehr nicht verschlechtern.

Qualitäten:**Leitbild und Standards für das neue Bus-Grundnetz**

Das Bus-Grundnetz der „starken Linien“ bildet künftig zusammen mit dem SPNV das Grundgerüst des kreisweiten ÖPNV-Systems und muss sich daher in seinen Qualitätsansprüchen am SPNV orientieren. Nur in diesem integrierten Ansatz lässt sich das maximale Nachfragepotenzial für den ÖPNV ausschöpfen. Dies führt zu folgenden Eckpunkten im Sinne eines Entwicklungs-Leitbildes:

Transparenz:

Einfach strukturierte und übersichtliche Linienverläufe, Linienkennzeichnungen und Fahrpläne, um auch Gelegenheitsnutzer und Besucher anzusprechen.

Angebotsqualität:

Vertaktete Angebote und Bedienung auch in den verkehrlichen Randzeiten, um den ÖPNV als Verkehrsmittelalternative nachhaltig zu stärken.

Vernetzung:

Systematische Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (SPNV) und zum Individualverkehr als Beitrag zu intermodaler und multimodaler Mobilität.

Erscheinungsbild:

Positives Image in der Öffentlichkeit durch hochwertige Fahrzeuge, Haltestellen und ein professionelles Marketing.

Wichtig ist, die nachhaltige Aufwertung des ÖPNV-Angebotes durch die Neuordnung des Regionalverkehrs mit einer Neuordnung der Linienbezeichnungen zu verknüpfen. Dies schafft mehr Transparenz auch im grenzenüberschreitenden Verkehr und verbessert die Orientierung im Liniennetz insbesondere für ÖPNV-Gelegenheitsnutzer und Besucher. Gleichzeitig schafft eine logisch strukturierte Linienkennzeichnung mit durchgehend 4-stelligen Liniennummern und regionalem Teilnetzbezug (z.B. 66er Nummerngruppe für das Teilnetz West) die Voraussetzungen für ein gezieltes Produktmarketing.

Im Vordergrund stehen für das Bus-Grundnetz einige konkrete Qualitätsstandards, über die sich die Attraktivität und die Außendarstellung hauptsächlich bemessen:

Angebotsqualität	Bedienung an allen Tagen (inkl. Abend, Wochenende und Schulferien)
	60'-Takt als Regelstandard (Ausnahme 120'-Takt bei abgestuftem ÖPNV-Potenzial)
	In Schwachverkehrszeiten ggf. alternative Bedienungsformen (z.B. Linientaxi, AST)
	Integration der Schülerfahrten im Bestandsliniennetz soweit möglich und sinnvoll
Vernetzung	Systematische Vernetzung mit der Bahn und anderen Grundnetzlinien („Taktknoten“)
	Vernetzung mit der Fläche über Zubringerverkehre einschl. Radverkehr (B&R)
Fahrzeuge	Einsatz von Niederflurbussen ggf. mit gehobener Ausstattung (z.B. Klimaanlage)
Haltestellen	Gehobener Haltestellenstandard, Verknüpfungspunkte teilweise als Mobilitätsstationen
Marketing	Produktspezifisches Informationsangebot und Marketing sowie Kampagne zur Umsetzung der ÖPNV-Neuordnung

Angebotsplanung:**Linienetz und Verkehrsangebot für das neue Bus-Grundnetz**

Ausgehend von der Auswertung der Bestandssituation, des Entwicklungsrahmens und der Potenzialanalyse wurde ein Linienetz für das neue Grundnetz und darauf aufbauende Fahrplänenwürfe für die einzelnen Linien entwickelt. Für die Grundnetzlinien sind der empfohlenen Nummernsystematik mit 4-stelligen Liniennummern im Zahlenbereich zwischen 6500 und 6999 folgend, die Hunderter- und Zehnerstellen reserviert (z.B. Grundnetzlinie 6900 = Itzehoe – Kellinghusen – Wrist, 6850 = Itzehoe – Wacken). Unverändert übernommen wird die erst vor wenigen Jahren in Trägerschaft des Landes eingeführte Schnellbuslinie 6600 Itzehoe – Brunsbüttel.

Östliches Kreisgebiet (Teilnetz Ost)

Die künftige Grundnetzlinie 6900 baut auf der heutigen Linie 15 auf, die bereits eine der besten Angebotsqualitäten im Kreis Steinburg aufweist. Als wesentliche Optimierung des Angebotes wird der Fahrplan an allen Tagen durchgehend vertaktet, Mo-Fr als verdichteter Stundentakt, am Wochenende als zeitweise verdichteter Zweistundentakt. Dadurch entstehen komfortable Anschlüsse zum SPNV am Bahnhof Wrist. Zusätzlich wird das Abendangebot bis etwa 23 Uhr ausgeweitet. In Kellinghusen wird die Linie in zwei Linienwege aufgeteilt, um das gesamte Stadtgebiet zu erschließen, zusätzlich wird die Gemeinde Lohbarbek eingebunden. In der Überlagerung der Linienwege entsteht in den Hauptverkehrszeiten sogar annähernd ein Halbstundentakt.

Nördliches Kreisgebiet (Teilnetz Nord)

Eine weitreichende Neuordnung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes erfährt das nördliche Kreisgebiet. So wird es mit der 6800 eine Grundnetzlinie von Itzehoe über Hohenaspe nach Schenefeld geben, die sich auf zwei Linienwege aufteilt und in der Überlagerung für die Siedlungsschwerpunkte Schenefeld und Hohenaspe in der Woche einen Stundentakt, am Wochenende einen Zweistundentakt ergibt. Als Besonderheit verläuft diese Linie in Koordination mit der ÖPNV-Neuordnung für den Kreis Rendsburg-Eckernförde kreisgrenzenüberschreitend bis Hohenweststedt und nimmt damit die ausgeprägten Verkehrsverflechtungen zwischen den grenznahen Kommunen auf. Zusätzlich wird die Gemeinde Puls zweistündlich angebunden.

Eine weitere Grundnetzlinie verläuft mit der 6850 zwischen Itzehoe und Wacken über die weiteren Siedlungsschwerpunkte Oldendorf, Kleve und Vaale. Aufgrund des abgestuften ÖPNV-Nachfragepotenzials werden hier die beiden heutigen Hauptlinien 10 (Regionalverkehr) und 3 (Stadtverkehr Itzehoe) zu einer neuen Linien zusammengelegt, um die wirtschaftliche Effizienz zu erhöhen und den angestrebten Stundentakt Mo-Fr zu ermöglichen. Die leichten Fahrzeiterhöhungen auf der Relation Wacken – Itzehoe werden durch zusätzliche Fahrten insbesondere auch am Abend, den vertakteten Fahrplan mit systematischen Anschlüssen an den SPNV in Itzehoe und die Einführung der Sonntags-Bedienung mehr als kompensiert. Insbesondere für den Zentralort Wacken wird hiermit ein signifikanter Beitrag zur Standortqualität und Gemeindeentwicklung geleistet.

Westliches Kreisgebiet (Teilnetz West)

Auch in der Wilstermarsch besteht ein abgestuftes ÖPNV-Nachfragepotenzial, so dass auch hier ein angemessener Ausgleich zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit gefunden werden musste. Mit dem Verzicht auf die wenig nachgefragte Überquerung des Nord-Ostsee-Kanals mit dem Linienbus wird der Möglichkeit einer Fahrplanvertaktung ohne größeren betrieblichen Mehraufwand eröffnet. Mit der Schnellbuslinie 6600 bleibt der Stadtkern von Brunsbüttel bzw. das nordwestliche Stadtgebiet weiter im Regionalverkehr erreichbar. Die künftige Grundnetzlinie 6610 verkehrt dann zweistündlich zwischen Itzehoe – Wilster und dem südlichen Fähranleger Brunsbüttel auf dem Linienweg der heutigen Linie 6606. Für die Stadt Wilster entsteht in der Überlagerung mit einem ergänzenden Linienweg über die Straßensiedlungen Neuendorf – Sachsenbande in der Woche stündliche Fahrtmöglichkeiten von/nach Itzehoe, die zusätzlich durch die SPNV-Verbindung verdichtet werden.

Für die Wilstermarsch wird im Verlauf der Linie 6609 eine weitere Grundnetzlinie 6620 eingerichtet, die vor allem die Anbindung der größeren Gemeinden Brokdorf und Wewelsfleth an die Stadt Wilster als Versorgungszentrum des zugehörigen Nahbereichs aufwertet. Mit einem im Schülerverkehr verdichteten Zweistundentakt mit systematischem Anschluss an die Grundnetzlinie Wilster – Itzehoe (s.o.) bleibt die Anzahl der Fahrten Mo-Fr zwar auf dem heutigen Niveau, durch die Vertaktung, die verdichtete Bedienung am Samstag und künftig auch am Sonntag sowie die Anschlusskoordination wird aber dennoch eine deutliche Angebotsverbesserung erreicht. Im Rahmen der Umsetzung wird geprüft, ob größere Zeitbereiche (Abend, Wochenende) ggf. auch durch Bedarfsangebote (z.B. Anrufsammeltaxi) abgedeckt werden können.

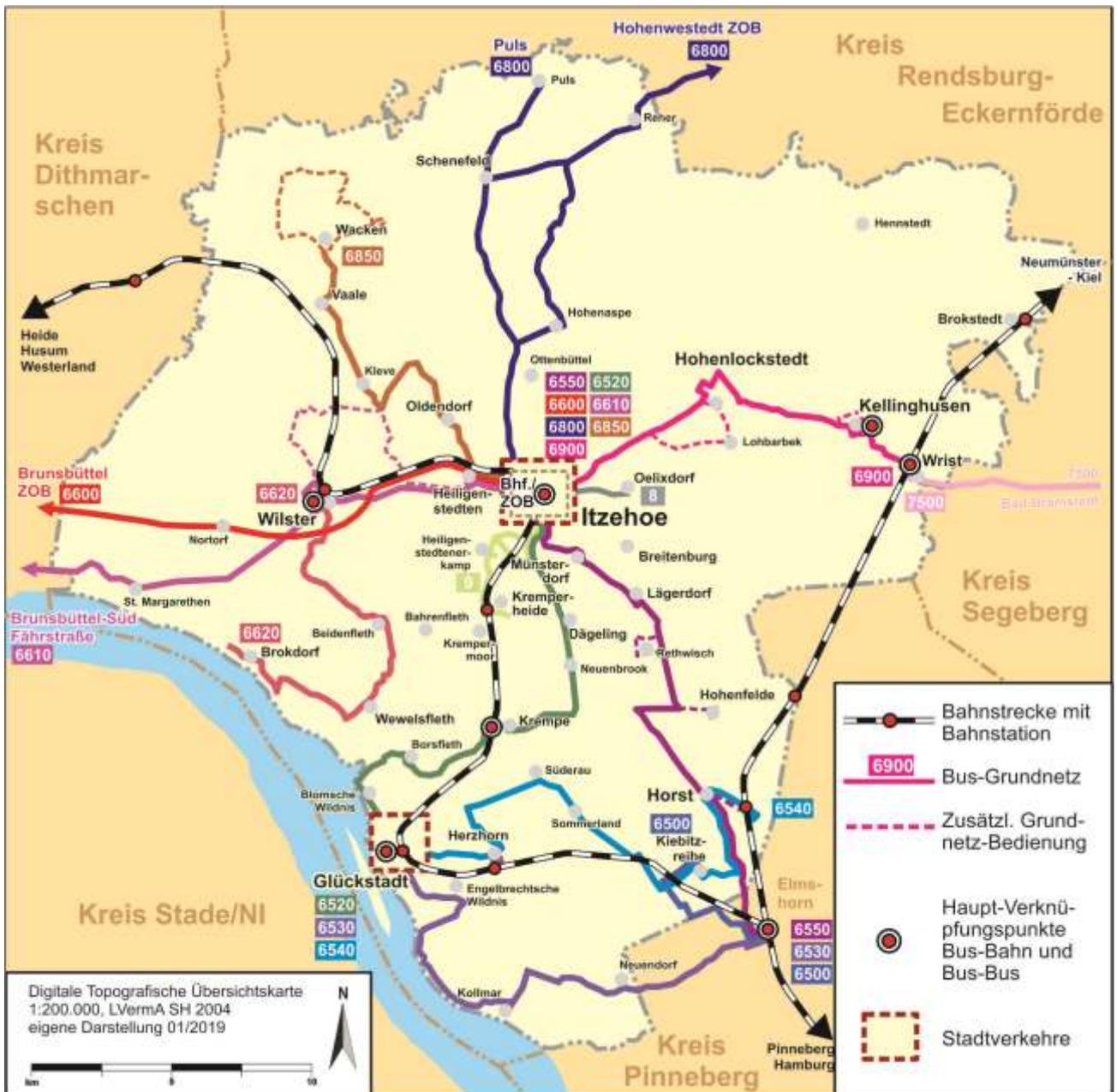
Südliches Kreisgebiet (Teilnetz Süd)

Das südliche Kreisgebiet profitiert bereits heute von einer relativ guten Anbindung im SPNV. Die meisten bevölkerungsstarken Kommunen wie Glückstadt, Krempe, Kremperheide und Horst verfügen über eine Bahnstation und sind damit direkt mit den bedeutenden Verkehrszielbereichen Hamburg, Elmshorn und teilweise auch Itzehoe verbunden. Damit wird auch ein gewichtiger Anteil des ÖPNV-Nachfragepotenzials direkt vom SPNV abgegriffen, der zudem auch in der Gesamtqualität noch über dem Bus-Grundnetz liegt und demzufolge auch über einen größeren Einzugsbereich verfügt. Das Bus-Grundnetz soll somit vorrangig größere Gemeinden und weitere Siedlungsschwerpunkte anbinden, die über keinen direkten SPNV-Zugang verfügen. Dazu gehören insbesondere die Gemeinden Münsterdorf und Lägerdorf im östlichen Kreisgebiet sowie Kiebitzreihe und Kollmar im südlichen Kreisgebiet.

Die künftige Grundnetzlinie 6550 deckt mit der Verbindung Itzehoe – Münsterdorf – Lägerdorf – Horst – Elmshorn eine für den ÖPNV in dieser Form neue Verkehrsachse mit hohem ÖPNV-Nachfragepotenzial einschließlich Schülerverkehren ab und nimmt mit den SPNV-Übergängen in Itzehoe und Elmshorn auch eine wichtige strategische Funktion im ÖPNV-Netz wahr. Mit einem Stundentakt Mo-Fr sowie einer vertakteten Bedienung am Abend, samstags und sonntags entsteht eine hohe Angebotsqualität, die insbesondere für Münsterdorf und Lägerdorf eine Aufwertung der Standortqualität bedeutet. Die zweite Nord-Süd-Linie 6520 Itzehoe – Dägeling – Krempe – Glückstadt deckt im Wesentlichen bereits heute vorhandene Linienverbindungen ab, künftig aber mit einem zeitweise verdichteten Zweistunden-Taktfahrplan einschließlich Abend- und Wochenendbedienung.

Die nicht an den SPNV angeschlossene Gemeinde Kiebitzreihe wird im neuen Grundnetz mit einem Taktfahrplan stündlich an Elmshorn (mit SPNV-Anschluss) und etwa zweistündlich an Horst (ebenfalls mit SPNV-Anschluss) angebunden. Als betrieblich wirtschaftliche Optimierung erfolgt die Anbindung an Elmshorn über eine Verlängerung der bestehenden Stadtverkehrslinie 6500, die derzeit bereits an die Kreisgrenze andockt.

Schließlich komplettieren die zwei Ost-Westlinien 6540 Glückstadt – Herzhorn- Sommerland – Horst (mit Anschluss an die Linie 6500 in Kiebitzreihe) sowie 6530 Glückstadt – Kollmar – Elmshorn das Bus-Grundnetz im südlichen Kreisgebiet, aufgrund des abgestuften Verkehrsaufkommens jeweils im Zweistunden-Taktfahrplan.



Linienetz-Entwurf für das Bus-Grundnetz

Integration:**Verknüpfung, Schülerverkehr und grenzüberschreitender Verkehr**

Auch bei der vorgesehenen deutlichen Ausweitung eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes mit Ergänzung des SPNV durch ein vertaktetes Bus-Grundnetz können auch künftig nicht alle wichtigen bzw. aufkommensstarken Verkehrsrelationen über Direktverbindungen im ÖPNV-Netz abgedeckt werden. Um für alle bedeutenden Verbindungen eine gute ÖPNV-Qualität bereitzustellen und damit die ÖPNV-Nachfragepotenziale weitgehend auszuschöpfen, ist eine gute Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch extern mit dem Individualverkehr erforderlich. Im Vordergrund stehen dabei komfortable Anschlüsse zwischen dem Bus-Grundnetz und dem SPNV sowie auch zwischen einzelnen Linien des Bus-Grundnetzes. Dazu werden zum Einen die Fahrpläne im Grundnetz im Hinblick auf attraktive Umsteigezeiten koordiniert (zeitliche Anschlussoptimierung) und zum Anderen die Hauptverknüpfungspunkte in räumlicher und gestalterischer Sicht aufgewertet. Die Hauptverknüpfungspunkte bilden zugleich die Schnittstelle für die Flächenerschließung, so dass in die Konzeption auch die Anbindung ergänzender Buslinien, alternativer Mobilitätsangebote und die Ausstattung mit Bike&Ride-Angeboten sowie ggf. weiterer Angebote einzubeziehen ist.

Ein erweiterter verkehrlicher Nutzen und positiver Nachfrageeffekt entsteht durch die Verknüpfung des Bus-Grundnetzes über die Kreisgrenzen hinaus, wenn dadurch wichtige grenzüberschreitende Verkehrsrelationen und Pendlerströme mit abgedeckt und die Verknüpfung mit dem Umland erweitert wird. Im südlichen und westlichen Kreisgebiet ist dies mit der Zuführung zum Bahnhof Elmshorn (6500, 6530, 6550) und der Schnellbuslinie 6600 von/nach Brunsbüttel bereits vorgegeben. Im Norden entsteht mit der Linienverlängerung 6800 von/bis Hohenwestedt (und eventuell weiter bis Rendsburg) eine neue ÖPNV-Qualität und im Osten kann mit der Fahrplanvertaktung eine Anschlusskoordination mit der Linie 7500 von/nach Bad Bramstedt hergestellt werden.

Eine möglichst hohe Qualität im Schülerverkehr ist bereits bei der heutigen ÖPNV-Gestaltung ein zentrales Anliegen. Die historisch über viele Jahre gewachsene, mit der Schulreform aber in den letzten Jahren auch immer wieder angepassten und ergänzten schulspezifischen Buslinien (Schülerbeförderung) bilden das Fundament des derzeitigen ÖPNV-Systems, für zahlreiche Gemeinden sogar das einzige Mobilitätsangebot. Auch mit der Neuordnung des ÖPNV-Angebotes und der Einführung des Grundnetzes sollen die Grundstrukturen und erreichten Qualitäten im Schülerverkehr erhalten bleiben. Dort wo es von der Angebotstransparenz förderlich sowie betrieblich und verkehrlich sinnvoll ist, werden Fahrten im Schülerverkehr in die Fahrpläne des Grundnetzes eingebunden. Soweit diese sich nicht in den Taktfahrplan integrieren lassen (aus zeitlichen Gründen oder aus Kapazitätsgründen), führen sie als zusätzliche Fahrten zu einer Verdichtung des Taktangebotes oder werden in das Ergänzungsnetz ausgelagert. Im Endergebnis werden dadurch viele Bestandsbuslinien mit vorrangiger Funktion für den Schülerverkehr nahezu unverändert als Ergänzung zum Bus-Grundnetz übernommen.

Anpassungen:**Weitere Angebotsverbesserungen und alternative Bedienungsformen**

Von der ÖPNV-Optimierung werden viele Gemeinden, insbesondere fast alle Gemeinden mit mehr als 500 Einwohnern profitieren. Zusätzlich zur Einrichtung des neuen Bus-Grundnetzes werden auch im Schülerverkehrs-orientierten, regionalen Ergänzungsnetz weitere Verbesserungen stattfinden. Dabei wurden zum Teil auch Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, insbesondere den Regionalkonferenzen und der Kommunenbefragung aufgenommen. So werden in ausgewählten Siedlungsbereichen bzw. auf ausgewählten Buslinien unter anderen für die Moordörfer und die Dörfer westlich der L127 (Agethorst u.a.) einzelne Fahrten ergänzt, um Bedienungslücken zu schließen, eine noch zeitgerechtere Bedienung im Schülerverkehr zu erhalten und Kapazitätsengpässe im Schülerverkehr abzubauen.

Dort, wo keine Grundnetz-Linie verkehrt und auch kein angemessenes Angebot im regionalen Ergänzungsnetz besteht, sollen künftig alternative Bedienungsformen die Anbindung an das zugehörige Versorgungszentrum und den SPNV übernehmen oder verbessern. Favorisiert wird dabei ein anrufgestütztes Bedarfsangebot in Form von Anrufbussen oder Anrufsammeltaxis, wobei Fahrten jeweils nur bei konkreter Nachfrage stattfinden. Als Angebotsbasis wird auch hier ein Stunden- oder Zweitstundentakt empfohlen, um systematische Anschlüsse an das Bus-Grundnetz und den SPNV herstellen zu können. In Abhängigkeit von Nachfrageentwicklung könnten diese bedarfsorientierten Bedienungsformen auch im Grundnetz beispielsweise am Sonntag zum Einsatz kommen. Weitere alternative Mobilitätsangebote sollten möglichst in dieses System integriert werden, soweit sie keinen anderen Zweck verfolgen oder nachweisbar andere Zielgruppen ansprechen.

Perspektiven:**Neues ÖPNV-Zeitalter für Städte und Gemeinden im Kreis Steinburg**

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Optimierung und teilweisen Neuordnung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg bedeutet für die Qualität des ÖPNV-Gesamtsystems einen deutlichen positiven Impuls, für den Regionalverkehr in einigen Teilen des Kreisgebietes sogar einen Quantensprung. Diese substanziellen Verbesserungen werden sich auch in der ÖPNV-Nutzung niederschlagen. Mit mehr Transparenz und weniger Zugangsbarrieren, einem attraktiveren Fahrtenangebot sowie einer systematischen Vernetzung der verschiedenen Angebotskomponenten wird der ÖPNV neu aufgestellt und über den Schülerverkehr hinaus Marktanteile gewinnen.

Die Umsetzung des vorliegenden Angebotskonzeptes muss aber durch weitere Maßnahmen flankiert werden, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Hervorzuheben ist hier die Verantwortung der Städte und Gemeinden für die Bereitstellung attraktiver und barrierefreier Haltestellen, die gemeinschaftliche Aufgabe für hochwertige Verknüpfungspunkte und die Vorgabe moderner Fahrzeugstandards bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Schließlich bedarf es aber auch eines Quantensprunges im ÖPNV-Marketing. Hochwertige Informationsangebote, eine professionelle Einführungskampagne für die neuen Angebote und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sind einige wesentliche Elemente, um die ÖPNV-Optimierung nach außen zu vermitteln und die Bevölkerung zu einer intensiveren Nutzung des ÖPNV zu motivieren.

1. Aufgabenstellung und Projektablauf

Der Zweckverband ÖPNV Steinburg ist als Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) unter anderem für die Aufstellung eines regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) und die Vergabe von ÖPNV-Leistungen verantwortlich. Der 2017 vom Zweckverband ÖPNV Kreis Steinburg beschlossene 4. Regionale Nahverkehrsplan (RNVP 2017-2021) bildet den aktuellen Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung im Kreis Steinburg. Die Erarbeitung des RNVP und das damit verbundene Beteiligungsverfahren sowie die kontinuierlichen Marktanalysen der NAH.SH haben gezeigt, dass für den ÖPNV im Kreis Steinburg weiter deutlicher Handlungs- und Optimierungsbedarf gegeben ist. Daher hat die Zweckverbandversammlung eine gutachterliche Überprüfung und Optimierung des straßengebundenen ÖPNV beschlossen. Das aus der Untersuchung resultierende Ergebnis soll als tragfähige und finanziell realistische Grundlage

- die mittel- und langfristige ÖPNV-Entwicklung für den Kreis Steinburg vorgeben,
- als Linien- und Fahrplankonzept der Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu Grunde gelegt werden und
- als zentraler Baustein in den nächsten RNVP bzw. eine ggf. vorgezogene Fortschreibung einfließen.

Das veränderte Mobilitätsverhalten, veränderte Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und sich wandelnde Rahmenbedingungen stellen den ÖPNV vor neue Herausforderungen und erfordern eine Neuausrichtung. Die Untersuchung soll einen Beitrag dazu leisten, den Regionalbusverkehr auf eine moderne und nachhaltige Mobilität der Zukunft auszurichten.

Das heutige Busliniennetz im Regionalverkehr wurde über einen längeren Zeitraum nicht mehr grundlegend überplant. Dieses weitgehend historisch gewachsene System wurde seither vor allem hinsichtlich betrieblicher und wirtschaftlicher Erfordernisse, aber auch im Hinblick auf veränderte Anforderungen im Schülerverkehr von den Verkehrsunternehmen angepasst. Die heutigen Kundenbedürfnisse sowie die gestellten Ansprüche und Aufgaben an ein modernes ÖPNV-System erfordern aber eine nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV, da

- ein hierarchisches System mit aufeinander abgestimmten Netzebenen und eine kundenorientierte Produktdifferenzierung nur ansatzweise besteht,
- viele Linien insbesondere in Bezug auf den Berufs- und Versorgungsverkehr mit unattraktiven Betriebszeiten und Fahrplanangeboten verkehren,
- Umsteige- bzw. Verknüpfungsbeziehungen zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus nicht durchgehend sichergestellt und systematisiert sind,
- die Linienstruktur insbesondere für Seltennutzer nur schwer begreifbar ist und in der Gesamtschau ein für die Nutzer wenig transparentes System vorliegt,
- eine starke Orientierung auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung besteht, so dass der erwartete Rückgang der Schülerzahlen sich deutlich negativ auf die ÖPNV-Angebote auswirken und Fragen der Daseinsvorsorge aufwerfen kann bzw. wird.

Eine wesentliche im 4. RNVP formulierte Zielsetzung für den Zweckverband ÖPNV ist die deutliche Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz, die im Übrigen auch mit den Zielvorgaben des Klimaschutzes, des landesweiten Verkehrsbundes NAH.SH und dem Masterplan Mobilität der Stadt Itzehoe kompatibel ist. Im Rahmen der 2016 durchgeführten Regionalkonferenzen wurden die Berufspendler als wichtige Zielgruppe und bedeutendes Nachfragepotenzial identifiziert. Neben der Kreisstadt Itzehoe bildet die Hansestadt Hamburg das wichtigste Verkehrsziel der Berufspendler. Das Erreichen einer starken Marktposition im Berufsverkehr stellt besonders hohe Anforderungen an die ÖPNV-Qualität, mit der dann auch Kundenpotenziale im Versorgungs- und Freizeitverkehr erschlossen werden können.

Ein gutes SPNV-Angebot und ein qualifiziertes Angebot im Regionalverkehr sind der Schlüssel, die identifizierten ÖPNV-Potenziale zu erschließen. Mit der Strategie der „starken Linien“ wurde im RNVP des Kreises Steinburg bereits eine wichtige Grundlage für einen hochwertigen Regionalbusverkehr gesetzt. Diese wurde in der vorliegenden Untersuchung aufgenommen und im Sinne einer Liniennetzoptimierung weiterentwickelt und konkretisiert. Dazu gehört auch die Komponente der alternativen Bedienungsformen, um die dünn besiedelte Fläche außerhalb der SPNV- und Busgrundnetz-Korridore effizient zu bedienen und, soweit verkehrlich sinnvoll, den hochwertigen Bahn- und Buslinien zusätzliche Nachfrage in Form von Zubringer-Verkehren zuzuführen.

Im Schülerverkehr geht es zunächst um die Einbindung bisher noch nicht ÖPNV-integrierter Verkehre (Freistellungsverkehre). Aufgrund der komplexen Strukturen und Abhängigkeiten und des daraus resultierenden erheblichen Aufwandes für eine Neuordnung ist eine Anpassung des Schüler-ÖPNV mit einer besonderen Sensibilität zu behandeln. Soweit sinnvoll und auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten möglich, werden in dieser Untersuchung Ansätze für eine Integration von Linien- bzw. Fahrtangeboten des Schüler-ÖPNV in das künftige Busgrundnetz entwickelt.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Anforderungen und Zielsetzungen für die ÖPNV-Optimierung:

- Verbesserung der Attraktivität, der Zugänglichkeit und der Transparenz des ÖPNV in allen Teilen des Kreises,
- Stärkung der Marktposition des ÖPNV im Interesse einer Verringerung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Belastungen,
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf den Berufs- und Versorgungsverkehr, sowie den Freizeitverkehr und ggf. Tourismusverkehr,
- Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger durch Verknüpfung und Vernetzung und Sicherstellung abgestimmter und verlässlicher Umsteigebeziehungen,
- Stärkung der Systemintegration SPNV und Regionalverkehr durch eine systematische, zeitliche und räumliche Vernetzung,
- Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse im dünn besiedelten Raum zur Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen im Sinne der Daseinsvorsorge.

Das Projekt gliedert sich in zwei große Arbeitsmodule. In Modul „Überprüfung“ wurden die Analysen und Erkenntnisse aus dem 4. RNVP nochmals überprüft und teilweise aktualisiert sowie durch ergänzende Analysen angereichert. Um die im 4. RNVP mit den Regionalkonferenzen und Befragungen auf eher allgemeiner Ebene ermittelten Handlungsbedarfe zu konkretisieren, wurden alle Ämter und Kommunen vertiefend zu den lokalen Problemlagen und Verbesserungswünschen abgefragt. Damit liegen für die Entwicklungsplanung und spätere Umsetzungsplanung zum Teil räumlich und zeitlich detaillierte Anregungen insbesondere zur Aufwertung des Verkehrsangebotes vor.

Im Modul „Weiterentwicklung / Optimierung“ steht die Entwicklung des künftigen Bus-Grundnetzes im Vordergrund, die mit einer Bildung der wichtigen Verkehrskorridore und einer Analyse des Nachfragepotenzials hinterlegt ist. Für die Flächenerschließung außerhalb des Bus-Grundnetzes wurde dann ein korrespondierendes Ergänzungsnetz ausgearbeitet, das in einigen Räumen als Bedarfsangebot ausgebildet wird. Eine weitere wichtige Fragestellung ist der Umgang mit den Schülerverkehren und hier insbesondere die Integrationsmöglichkeit der freigestellten Schülerverkehre.

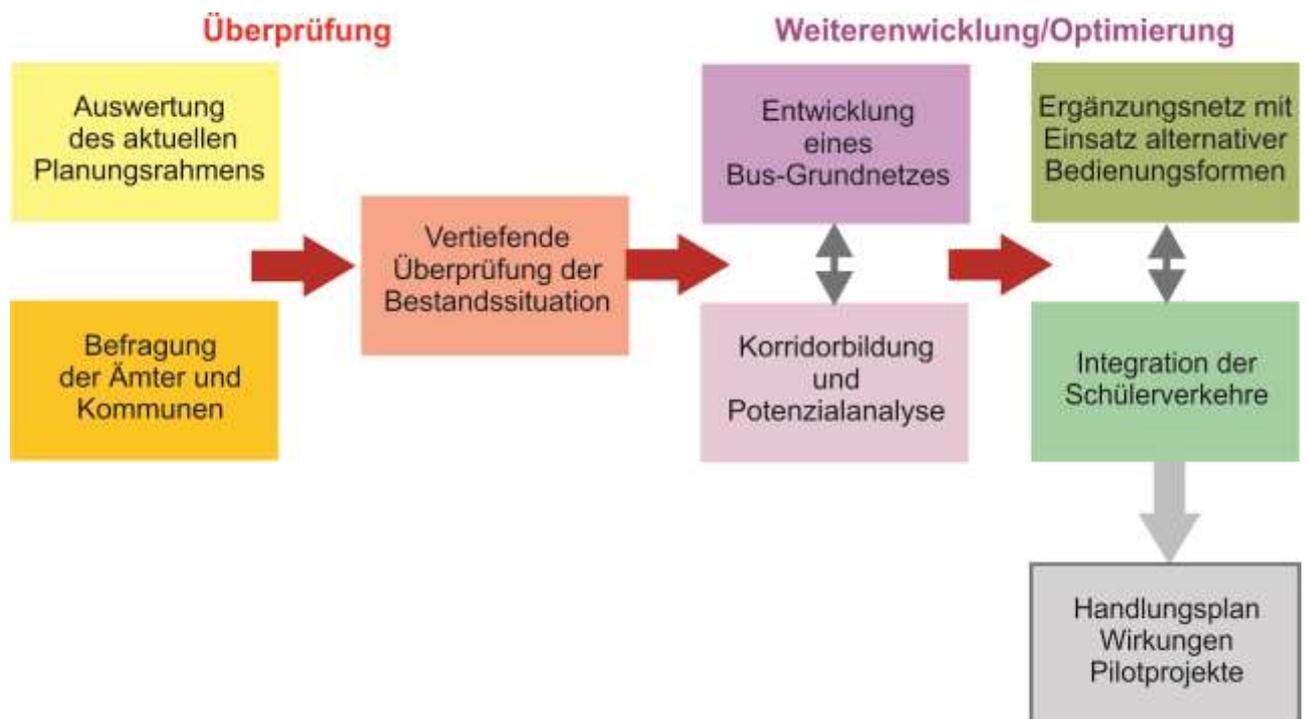


Bild 1-1: Inhaltliche Bausteine zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg

Das Projekt zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes wurde durch ein umfangreiches Beteiligungsverfahren begleitet, in das alle maßgebenden Akteure der ÖPNV-Gestaltung mit einbezogen waren. Damit wurde die im Rahmen der RNVP-Bearbeitung begonnene Beteiligung, insbesondere der Kommunen im Kreis Steinburg, kontinuierlich fortgesetzt. Neben regelmäßigen Sachstandsberichten und Abstimmungen mit dem Zweckverband ÖPNV und dessen Gremien gab es Gesprächsrunden mit Schulträgern und dem Schulamt zum Schülerverkehr und den im Kreis Steinburg tätigen Verkehrsunternehmen. Die Vorstellung des abschließenden Konzeptes erfolgt in den Teilräumen im Rahmen einer zweiten Staffel von Regional-konferenzen. Weitere Abstimmungen gab es zur geplanten Neuordnung und ggf. Verlegung des ZOB Itzehoe mit den zuständigen Akteuren der Stadt Itzehoe.



Bild 1-2: Abstimmung und Beteiligung im Projektverlauf

2. Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung

2.1 Regionaler Nahverkehrsplan 2017 - 2021

Der 4. RNVP 2017-2021 bildet den für den Zweckverband ÖPNV Rahmen für die Gestaltung des kreisweiten ÖPNV-Systems. Um den im RNVP festgelegten Zielsetzungen, die auch die grundsätzliche Positionierung des ÖPNV im Gesamtverkehrssystem beinhalten, gerecht zu werden und die Kundenpotenziale aususchöpfen, strebt der Zweckverband ÖPNV an, die Nutzungshäufigkeit des regionalen Bus- und Bahnverkehrs und die ÖPNV-Akzeptanz speziell bei den Nicht- und Seltennutzern zu erhöhen. Vor allem die **Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV** erfordert aber Angebotsqualitäten, die zum Teil über das heutige Niveau hinausgehen.

Im RNVP wurde eine Diversifizierung des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer marktkonformen Produktgestaltung definiert, um eine systematische Angebotsausrichtung und Vermarktung des ÖPNV-Systems vornehmen zu können. Dabei ist zu beachten, dass wegen der angestrebten Transparenz des ÖPNV-Systems eine Begrenzung der Produktvielfalt zweckmäßig ist. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen sind für den Kreis Steinburg folgende **Produkte der Angebotsgestaltung** zugrundegelegt:

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

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

Als übergeordneten raumbezogenen **Elemente der ÖPNV-Netzstruktur** sind im RNVP festgelegt:

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

Zubringersysteme für die übergeordneten ÖPNV-Achsen

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

Im 4.RNVP wurde auf Basis der o.g. Vorgaben eine grobe räumliche Zuordnung der Erschließungskorridore eines regionalen Grundnetzes im Verbund von SPNV und Regionalverkehr skizziert, die der umseitigen Abbildung zu entnehmen ist. Diese strategische Ausrichtung bildete die Basis für die weitere Vertiefung in Bezug auf Linienführungen, Fahrpläne und die Integration Bus und Bahn.

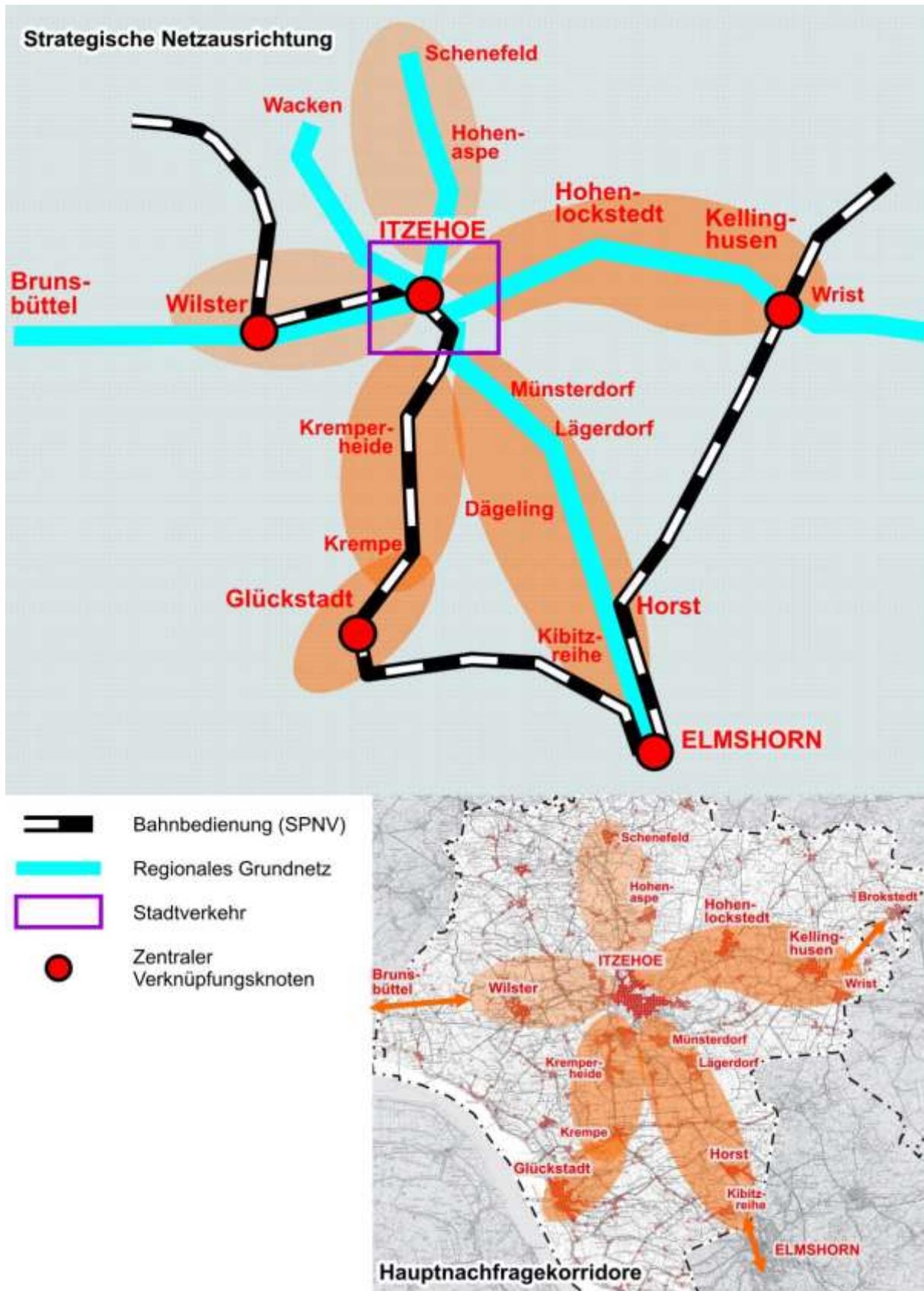


Bild 2-1: Strategische Netzausrichtung des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg aus dem 4.RNVP

Raumstruktur

Die **administrative Gliederung** im Kreis Steinburg umfasst 5 Städte (davon amtsfrei: Itzehoe, Glückstadt und Wilster; davon amtsangehörig: Kellinghusen, Krempe) sowie sieben Ämter mit insgesamt 107 Gemeinden. Der Kreis grenzt an die Kreise Pinneberg im Südosten, Segeberg im Osten, Rendsburg-Eckernförde im Norden, Dithmarschen im Westen und wird vom Landkreis Stade (Niedersachsen) im Südwesten durch die Elbe getrennt.

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

Im Regionalplan werden jedem zentralen Ort funktional verflochtene **Nahbereiche** zugeordnet, und ihre Verflechtung aufgrund des Angebots an Einkaufs-, Bildungs-, Verwaltungs- und Freizeiteinrichtungen sowie an Arbeitsplätzen beschrieben. Die zentralen Orte übernehmen die Haupt-Versorgungsfunktion für den zugeordneten Nahbereich und bilden Schwerpunkte der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung. Einrichtungen außerhalb der Versorgungsschwerpunkte können die Grundversorgung zwar ergänzen, sollen aber nicht in Konkurrenz zu den Schwerpunkten treten. Damit kommt der Anbindung der zentralen Orte auch für die Konzeption des ÖPNV-Angebotes eine herausragende Bedeutung zu, sowohl in Bezug auf die Nachfragepotenziale, als auch auf die Daseinsvorsorge.

Straßeninfrastruktur

Das von Bussen befahrbare Straßennetz bildet das Rückgrat für die ÖPNV-Bedienung. Im Hinblick auf die anzustrebenden Qualitäten des künftigen Grundnetzes sind neben den fahrgeometrischen und bautechnischen Gegebenheiten aber auch weitere Anforderungen zu berücksichtigen wie die generelle Verkehrsqualität (wenig Verkehrseinschränkungen) oder Möglichkeiten der ÖPNV-Beschleunigung insbesondere an Knotenpunkten. Das übergeordnete und für das Busgrundnetz vorrangig relevante **Straßennetz** im Kreis Steinburg wird im Wesentlichen durch die klassifizierten Straßen gebildet. Dabei bilden vor allem die Bundes- und Landesstraßen die in raumordnerischer Hinsicht bedeutendsten Magistralen im Kreisgebiet und stellen zudem die Hauptanbindung an die Hansestadt Hamburg und die benachbarten Kreise her. Kapazitätsengpässe treten hier im Wesentlichen im Berufsverkehr in den größeren Städten, insbesondere der Kreisstadt Itzehoe auf, so dass sich hier auch die Bedarfe für eine ÖPNV-Beschleunigung konzentrieren.

Die Kfz-Belegungen der Hauptverkehrsstraßen zeigen eine im Vergleich mit dem Nachbarkreisen Pinneberg und Segeberg in der Gesamtschau zwar deutlich abgestufte Verkehrsdichte. Im städtischen Straßennetz von Itzehoe ist aber die Leistungsgrenze der meisten Hauptverkehrsstraßen zu den Hauptverkehrszeiten erreicht. Größere Verkehrsbehinderungen, die auch den Stadt- und Regionalverkehr betreffen, beschränken sich aber nur auf wenige Stunden bzw. ausgeprägte Spitzenverkehrstage. Der inzwischen erfolgte Lückenschluss auf der BAB A23 hat die Verkehrssituation in Itzehoe allerdings deutlich entspannt. Mit dem laufenden Ausbau der B5 zwischen Itzehoe und Wilster sind weitere Verbesserungen in der Verkehrsqualität zu erwarten. Nachteilig ist weiterhin die fehlende Ost-West-Umgehungsmöglichkeit der Kreisstadt Itzehoe.

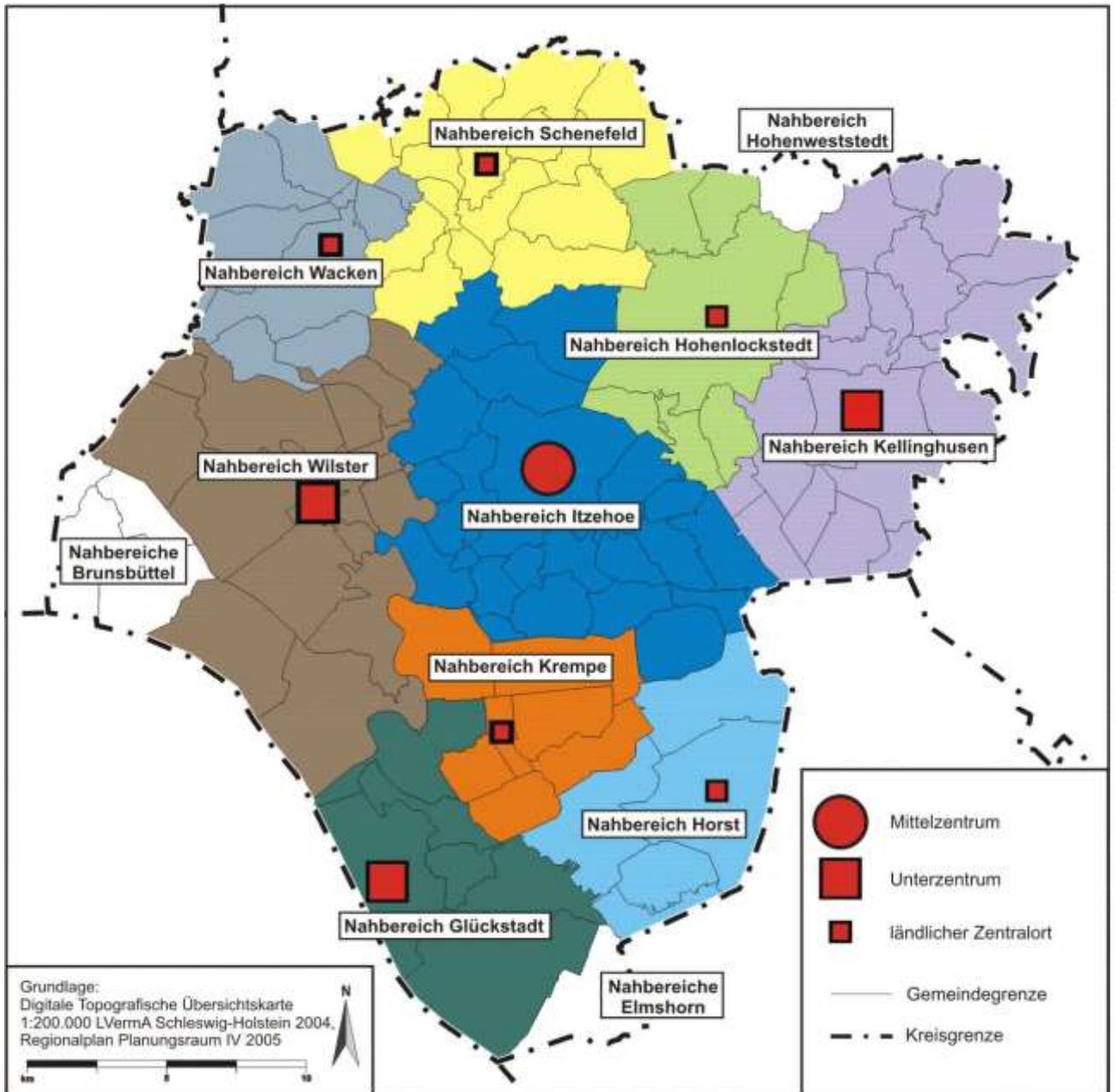


Bild 2-3: Abgrenzung der Nahbereiche

Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Mit etwa 131.000 Einwohnern gehört der Kreis Steinburg landesweit zu den drei Kreisen mit den geringsten Einwohnerzahlen (mit Dithmarschen und Plön). Auch bei der **Bevölkerungsdichte** weist er mit rund 125 Einwohner/km² gegenüber dem Landesdurchschnitt von 179 Einwohner/km² ein niedriges Niveau auf, das lediglich von den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland und Schleswig-Flensburg unterschritten wird. Auffällig ist v.a. der Unterschied zum südlichen Nachbarkreis Pinneberg, dessen Einwohnerdichte von über 450 EW/km² den Spitzenwert aller Kreise darstellt.

Die **Bevölkerungsverteilung** im Kreis Steinburg ist durch den Gegensatz weniger städtischer Verdichtungen und weiträumiger ländlicher Räume geprägt. Als dominantes Zentrum tritt hier Itzehoe mit fast einem Viertel der gesamten Kreisbevölkerung hervor, danach folgen Glückstadt und Kellinghusen. Außerdem sind die zentralen Orte Hohenlockstedt, Horst und Wilster weitere Bevölkerungsschwerpunkte. Zusammengekommen kommen die genannten 6 Städte und Gemeinden auf weniger als 14% der Fläche des Kreises, aber auf über 50% der Einwohner.

Bei der Einwohnerdichte reicht die Spannweite von dicht besiedelten und für den ÖPNV gut erschließbaren Kommunen wie Itzehoe, Glückstadt oder Wilster bis hin zu ländlichen Bereichen mit sehr geringer Dichte, die mit herkömmlichen Linienverkehren nicht mehr effizient angebunden werden können. Dazu gehören insbesondere die Wilstermarsch, aber auch das Umland von Schenefeld und Kellinghusen.

Für die **Bevölkerungsprognose** für den Kreis Steinburg liegt mit der Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030 ein fundierter Ausblick auf Basis neuer Berechnungen vor (vgl. GGR 2017). Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der durch den Zuzug von Flüchtlingen zwischenzeitlich unterbrochene Bevölkerungsrückgang wird sich mittel- bis langfristig fortsetzen, jedoch mit einem geringeren Tempo und Umfang als dies in vorangegangenen Prognosen prognostiziert wurde.
- Neben dem Bevölkerungsrückgang wird die weitere Entwicklung vor allem durch deutliche Veränderungen der Altersstruktur geprägt sein, d.h. die Bevölkerung wird insgesamt erheblich älter werden.
- Innerhalb des Kreisgebiets sind in den (zentralen) Orten mit Versorgungsfunktion eher geringe Bevölkerungsrückgänge oder sogar Stabilisierungen zu erwarten. Überdurchschnittliche Rückgänge betreffen dagegen die ländlichen, eher peripher gelegenen Bereiche.

Diese Prognose geht **konform mit dem strategischen Ansatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes**, der sich auf die Aufwertung der nachfragestarken Verkehrsachsen und die Anbindung der zentralen Orte fokussiert und in den Siedlungsbereichen mit geringer Bevölkerungsdichte und insbesondere den peripheren Kreisgebieten verstärkt auf alternative, bedarfsorientierte Bedienungsformen setzt.

Bei der **Altersstruktur** wird der bereits gestiegene Anteil der über 65-jährigen noch weiter zunehmen. In der bildungsrelevanten Altersgruppe der unter 20-jährigen sind die Anteile seit 2003 dagegen kontinuierlich gesunken und werden auch noch weiter abnehmen. Sinkende Zahlen bei dieser derzeit wichtigsten ÖPNV-Nutzergruppe werden im ÖPNV zu geringeren Verkehrserträgen und schwächerer Kapazitätsauslastung führen, die mittelfristig Anpassungserfordernisse nach sich ziehen werden. Zudem ist es erforderlich die Senioren, aber auch die Erwerbstätigen als Zielgruppe stärker zu bewerben, um den Nachfragerückgang bei den jungen Leuten zumindest teilweise zu kompensieren.

Motorisierung

Der KFZ-Bestand ist ebenso wie die **PKW-Dichte** in den vergangenen Jahrzehnten im Kreis Steinburg wie auch bundesweit kontinuierlich gestiegen. Die Motorisierung liegt zur Zeit bei fast 580 Pkw pro 1000 EW und damit etwa auf dem Niveau des Nachbarkreises Pinneberg. Die höchste Motorisierung ist in den dünn besiedelten Räumen anzutreffen ist (z.B. Wilstermarsch mit über 600 Pkw / 1000 EW), während in den Städten der Pkw-Besatz deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegt (z.B. Glückstadt unter 500 Pkw / 1000 EW). Mittlerweile zeichnen sich allerdings erste Sättigungstendenzen in der Motorisierung ab. In der **Prognose** werden in den nächsten Jahren auch unter Berücksichtigung der Aspekte Klimaschutz und Energiekosten nur noch geringe Steigerungsraten im besten Fall eine stagnierende Pkw-Dichte erwartet. Die Kfz-Verkehrsleistung sollte sogar abnehmen. Daraus entstehen auch Chancen für den ÖPNV, seine Position im Verkehrsmarkt auszubauen.

Nahbereich / zugehöriger Zentralort	Zugehöriges Amt	Ein- wohner gesamt	EW weiblich %-Anteil	PKW je 1000 EW
Nahbereich Glückstadt		16.191	50,2	526
Glückstadt	amtsfrei	11.143	51,4	489
Nahbereich Hohenlockstedt		8.033	51,0	597
Hohenlockstedt	Kellinghusen	6.205	51,4	584
Nahbereich Horst		9.538	49,7	639
Horst	Horst-Herzhorn	5.662	50,1	600
Nahbereich Itzehoe		51.139	51,5	576
Itzehoe	amtsfrei	31.861	52,2	542
Nahbereich Kellinghusen		16.836	50,2	588
Kellinghusen	Kellinghusen	8.035	50,4	548
Nahbereich Krempe		5.412	50,2	614
Krempe	Krempermarsch	2.406	50,6	540
Nahbereich Schenefeld		6.452	48,6	641
Schenefeld	Schenefeld	2.579	49,9	615
Nahbereich Wacken		4.796	49,3	665
Wacken	Schenefeld	1.838	49,7	644
Nahbereich Wilster		10.980	49,7	599
Wilster	amtsfrei	4.426	50,6	504
Nahbereich Brunsbüttel		1.335	48,4	652
Nahbereich Hohenweststedt		401	50,4	626
Nahbereich Elmshorn		863	49,4	715
Kreis Steinburg gesamt		131.976	50,5	589

Quelle: Eigene Berechnungen nach
 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 30.06.2017
 Statistische Mitteilungen des KBA FZ 3, 01.01.2018

Bild 2-4: Übersicht ausgewählter Strukturdaten 2017 auf Nahbereichsebene

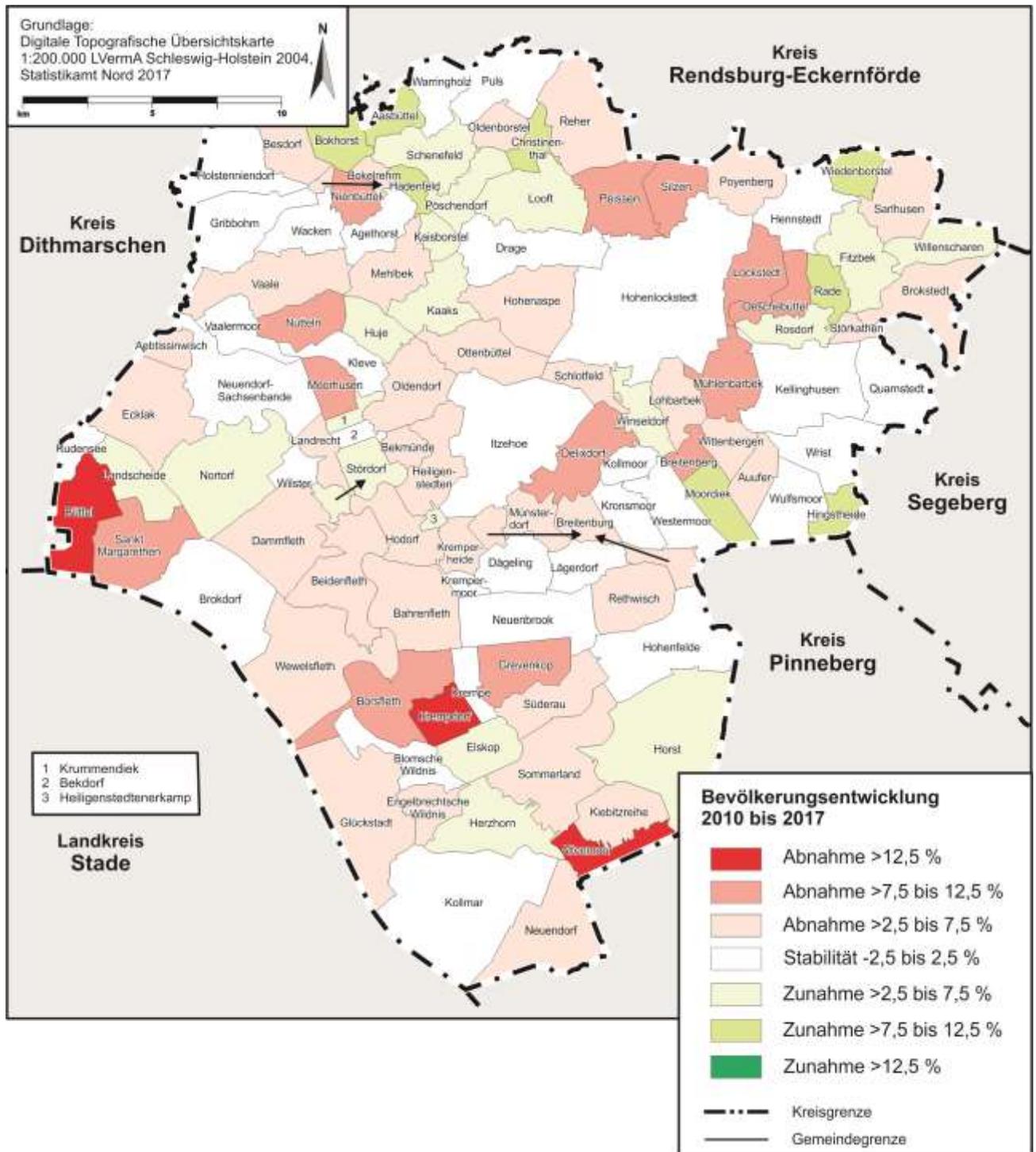


Bild 2-5: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2017 im Kreis Steinburg auf Gemeindeebene

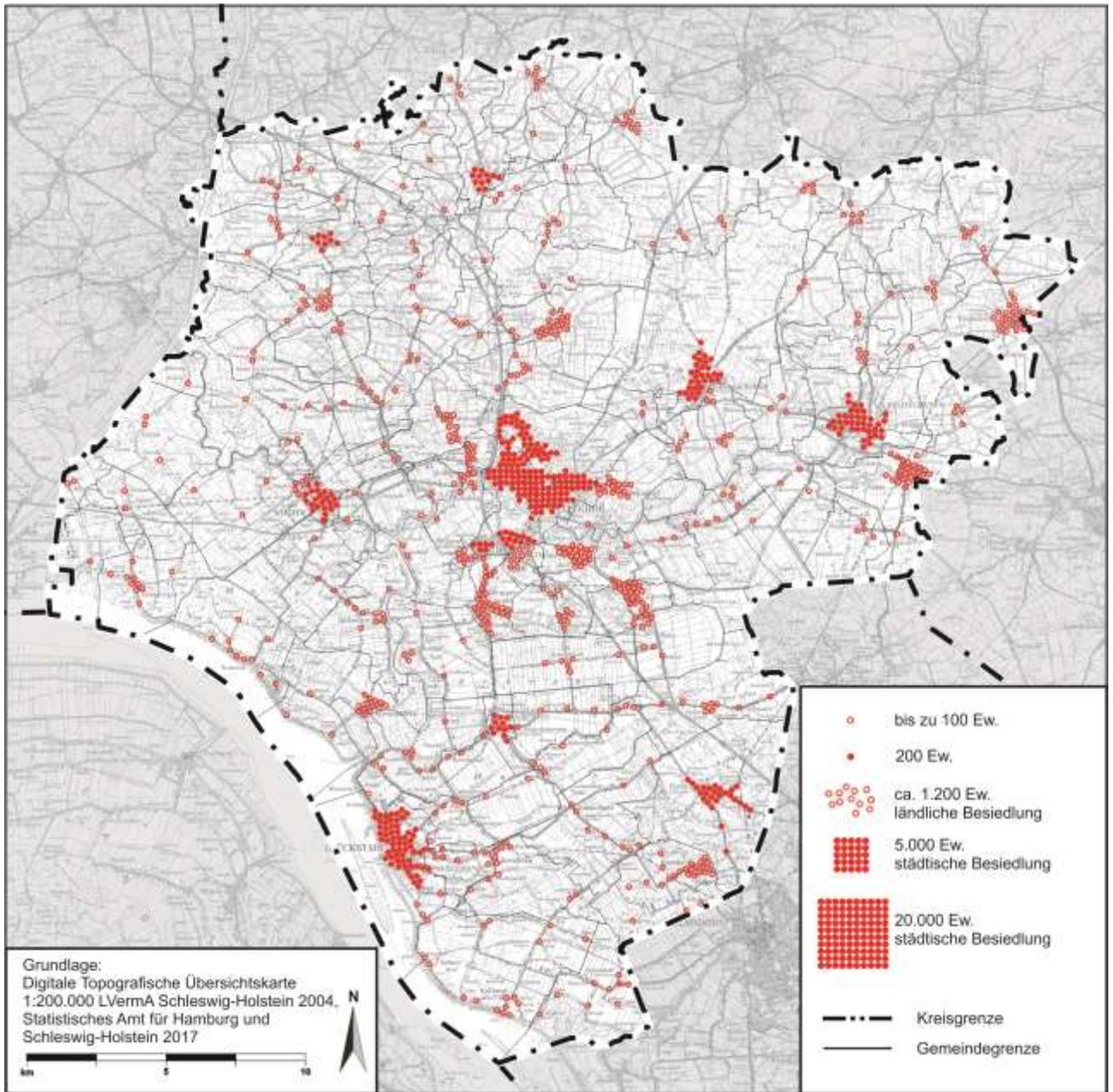


Bild 2-6: Räumliche Verteilung der Bevölkerung 2017 im Kreis Steinburg

Schulstandorte im Kreis Steinburg

Insgesamt besuchten im Schuljahr 2016/2017 über **13.000 Schüler*innen** allgemeinbildende Schulen (inkl. Förderzentren mit Schwerpunkt Lernen) im Kreisgebiet, hinzu kommen fast 4.000 Berufsschüler. Zum Teil sind mehrere **Schularten** unter einem gemeinsamen Dach vereint (Grund- und Gemeinschaftsschule, Schulzentren), einige Schulen verfügen über zusätzliche Außenstellen.

Die wichtigsten **Schulstandorte** befinden sich erwartungsgemäß in den Städten Itzehoe und Glückstadt, wo neben Grund- und Gemeinschaftsschulen auch allgemeinbildende Gymnasien zu finden sind. Die Kreisstadt Itzehoe weist das mit Abstand differenzierteste Angebot an Schularten auf (vgl. Bild 2-7). Räumlich besonders konzentriert ist das Angebot bei Gymnasien, die es in Itzehoe (3) und Glückstadt gibt; in Kellinghusen gibt es die einzige Gemeinschaftsschule mit einem Oberstufenbereich im Kreis Steinburg.

Die weiterführenden Schulen vereinigen dabei ca. 2/3 der Steinburger Schüler*innen auf sich. Bei den **Schulgrößen** dominiert erwartungsgemäß das Regionale Berufsbildungszentrum des Kreises Steinburg AöR, in dem ca. 3.600 Schüler/-innen pro Schuljahr in Teil- oder Vollzeit unterrichtet werden. Danach folgen das Sophie-Scholl-Gymnasium und die Auguste-Viktoria-Schule (Gymnasium) mit jeweils knapp 1.000 Schülern (beide in Itzehoe) sowie die Gemeinschaftsschule in Kellinghusen mit knapp 800 Schüler*innen. Alle übrigen Schulen haben deutlich weniger Schüler*innen.

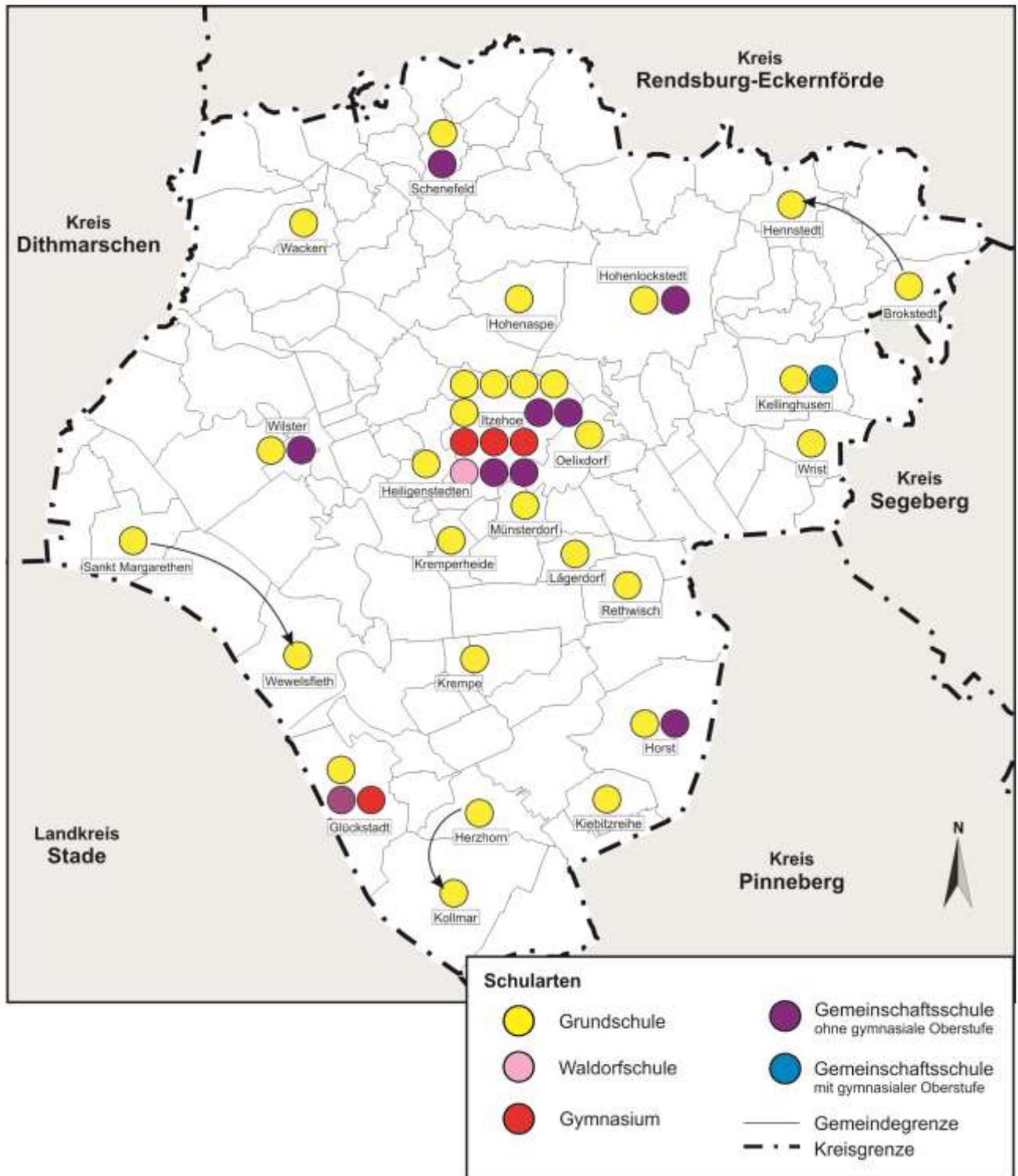


Bild 2-7: Standorte allgemeinbildender Schulen im Kreis Steinburg (Schuljahr 2018/2019, ohne Förderzentren)

Gemeinde / Amt	Schulart	Name der Schule	Schüleranzahl	Schulträger	Beginn 1. Stunde	Ende 5. Stunde	Ende 6. Stunde	Ende 7. Stunde
Brokstedt	GS	GS Schulverb. Hennstedt, Brokstedt u. Umgebung	216	SV Brokstedt u. Umgebun	08:30	11:55	12:50	
Glückstadt	GS	Bürgerschule	387	SV Glückstadt	08:00	12:45	13:30	
	GYM	Detlefsengymnasium	780	Kreis Steinburg	07:30	11:45	13:30	14:15
	GEM	Elbschule Glückstadt	439	SV Glückstadt	07:30	12:00	12:50	15:00
Heiligenstedten	GS	Julianka-Schule	153	Amt Itzehoe Land	07:25	11:50	12:45	
Herzhorn	GS	GS Schulverb. Glückstadt in Herzhorn - Schule am Deich	144	SV Glückstadt	07:45	11:55	12:50	
Hohenaspe	GS	Grundschule Hohenaspe	103	Gemeinde Hohenaspe	7:40 / 8:00	12:45	13:30	
Hohenlockstedt	GS	Grundschule Hohenlockstedt	245	SV Hohenlockstedt	07:40	11:40	12:40	13:25
	GEM	Wilhelm-Käber-Schule	366	SV Hohenlockstedt	07:55	12:25	13:15	14:20
Horst	GS	Grundschule Op de Host	191	SV Horst	08:10	11:45	12:50	
	GEM	Jacob-Struve-Schule Horst	493	SV Horst	07:15	11:55/12:25	14:00/14:30	
Itzehoe	BS	Berufsbildungszentrum des Kreises Steinburg AöR	ca. 3.500	Kreis Steinburg	08:00		13:00	14:55
	GS	Grundschule Edendorf	245	Stadt Itzehoe	07:55	12:30	13:25	
	GS	Grundschule Sude-West	199	Stadt Itzehoe	08:00	12:35	13:25	
	GS	Grundschule Wellenkamp	222	Stadt Itzehoe	07:30	12:15	13:05	
	GS	Ernst-Moritz-Arndt-Schule	206	Stadt Itzehoe	08:00	13:00		
	GS	Fehrs-Schule	335	Stadt Itzehoe	08:00	13:00		
	GYM	Auguste-Viktoria-Schule	965	Stadt Itzehoe	07:55	12:30	14:15	
	GYM	Kaiser-Karl-Schule	739	Stadt Itzehoe	08:00	12:15	13:00	14:00
	GYM	Sophie-Scholl-Gymnasium	849	Kreis Steinburg	07:55	12:15	13:05	14:00
	GEM	Klosterhof-Gemeinschaftsschule	471	Stadt Itzehoe	07:45	11:35	12:15	13:25
	GEM	Gemeinschaftsschule am Lehmwohld	561	Stadt Itzehoe	07:55	12:15	13:05	14:00
	GEM	Wolfgang-Borchert-Schule	603	Stadt Itzehoe	07:45	12:10	12:55	13:55
Kellinghusen	W	Freie Waldorfschule	353	Freie Waldorfschule e.V.	08:00	11:30	13:05	15:10
	GS	Grundschule Kellinghusen	348	SV Kellinghusen	08:00	12:15	13:25	
Kiebitzreihe	GEM+	Gemeinschaftsschule Kellinghusen	775	SV Kellinghusen	08:00	12:25	13:10	
	GS	Grundschule Kiebitzreihe	88	SV Horst	08:00	12:40	13:35	
Krempe	GS+GEM	Schulzentrum Krempermarsch Grundschule	132	SV Krempermarsch	08:00	13:15		
Kremperheide	GS	Grundschule Kremperheide	120	SV Krempermarsch	07:45	11:45	12:45	
Lägerdorf	GS	Lilienronschule	95	Gemeinde Lägerdorf	07:30	12:30	13:20	
Münsterdorf	GS	Grundschule Münsterdorf	106	Gemeinde Münsterdorf	08:15	12:15	13:00	
Oelixdorf	GS	Grundschule am Störtal	101	Gemeinde Oelixdorf	07:55	12:00	13:00	
Rethwisch	GS	Grundschule Rethwisch	83	SV Krempermarsch	08:00	12:45	13:35	
St Margarethen	GS	Grundschule Wilstermarsch in Sankt Margarethen	152	SV Wilttermarsch	7:45/8:15	12:05	13:00	
Schenefeld	GS+GEM	Grund- und Gemeinschaftsschule Schenefeld	505	Amt Schenefeld	07:30	12:10	13:00	14:15
Wacken	GS	Grundschule Wacken	176	Amt Schenefeld	08:00	12:05	13:00	
Wewelsfleth	GS	Außenstelle der Grundschule Wilstermarsch	s.o.	SV Wilttermarsch	08:15	12:05	13:00	
Wilster	GS	Wolfgang-Ratke-Schule	227	SV Wilstermarsch	7:25/8:15	11:55	12:50	
	GEM	Gemeinschaftsschule Wilster	396	SV Wilstermarsch	07:30	11:15	12:55	13:55
Wrist	GS	Grundschule Wrist	149	Gemeinde Wrist	07:45	11:45	12:45	

Legende Schulart:

GS = Grundschule

GEM = Gemeinschaftsschule ohne Oberstufe

GEM+ = Gemeinschaftsschule mit Oberstufe

GYM = Gymnasium

BS = Regionales Berufsschulzentrum

W = Waldorfschule

SV = Schulverband

ohne Förderzentren

Bild 2-8: Eckdaten zu den Schulen im Kreis Steinburg (Stand Schuljahr 2018/2019)

2.3 Verkehrlicher Rahmen

Die Auswertung der verkehrlichen Verflechtungen und der Verkehrsziele ist für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems von zentraler Bedeutung, da hier nicht nur Bezugspunkte für die Netzstruktur gebildet, sondern auch Potenziale für die Erhöhung der ÖPNV-Marktposition sichtbar werden. Von hoher Bedeutung ist auch in Zukunft der Schülerverkehr, der im Kreis Steinburg weiterhin einen gewichtigen Anteil der ÖPNV-Nachfrage stellen und neben dem künftigen Grundnetz das ÖPNV-Angebot prägen wird.

Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendlerströme)

Die Anzahl der **Einpendler** ist in den letzten Jahren erheblich geringer gestiegen als die Anzahl der Auspendler, was zu einem deutlich negativen Pendlersaldo führt und die Bedeutung kreisexterner Arbeitsplätze für die Kreisbevölkerung unterstreicht. Die Analyse zeigt eine Tendenz zu größerer räumlicher Mobilität unter den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, d.h. es werden häufiger längere Arbeitswege zurückgelegt.

Dominanter Zentralort bei allen Pendlerbeziehungen innerhalb und über die Grenzen des Kreises Steinburg hinaus ist die **Kreisstadt Itzehoe**. Als Einwohnerschwerpunkt, wirtschaftliches Zentrum und Verkehrsknoten mit leistungsfähigen Verbindungen insbesondere zum wirtschaftsstarken Nachbarn Kreis Pinneberg und nach Hamburg beginnt oder endet ein Großteil der Pendlerbewegungen im Kreis hier. Itzehoe ist zudem die einzige Kommune im Kreis Steinburg, die einen deutlichen Einpendlerüberschuss aufweist.

Bei den Auspendlern liegen die klaren **räumlichen Bezüge** auf dem Kreis Pinneberg und der Hansestadt Hamburg. Hierhin pendeln mittlerweile über 60% der Auspendler, mit deutlichem Abstand gefolgt von den Kreisen Dithmarschen und Segeberg. Bei den Einpendlern sind dagegen die nördlichen Nachbarkreise Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde bedeutsamer als Segeberg und Pinneberg.

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

Auch die Auswertung der wichtigsten Ziele im Alltagsverkehr innerhalb des Kreises zeigt prägnant die **Fokussierung auf die zentralen Orte**, die sich auch bei den Berufspendlerströmen innerhalb des Kreisgebietes widerspiegeln. Sowohl bei der Grundversorgung der Bevölkerung als auch bei den Arbeits- und Ausbildungsstätten ist die Kreisstadt Itzehoe mit großem Abstand der wichtigste verkehrliche Bezugspunkt im Kreis Steinburg. Danach folgen in der verkehrlichen Bedeutung bereits mit deutlichem Abstand die Städte Glücksstadt, Kellinghusen und Wilster sowie die Gemeinde Schenefeld. Bei den kleinräumigen Zielen außerhalb des Kreises sind die Städte Hamburg, Elmshorn und Pinneberg hervorzuheben.

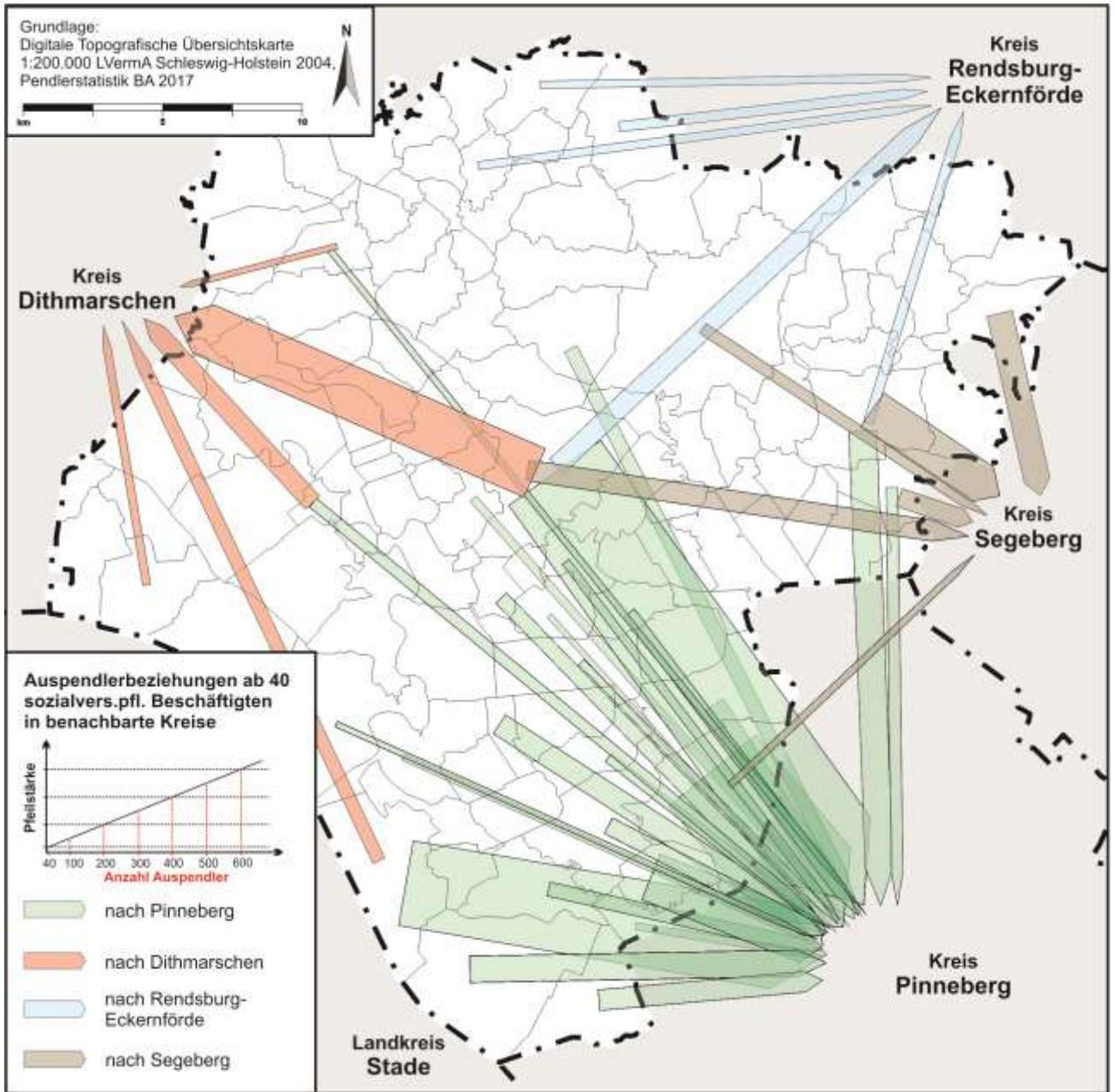


Bild 2-9: Räumliche Verteilung der Auspendler 2017 in die benachbarten Kreise

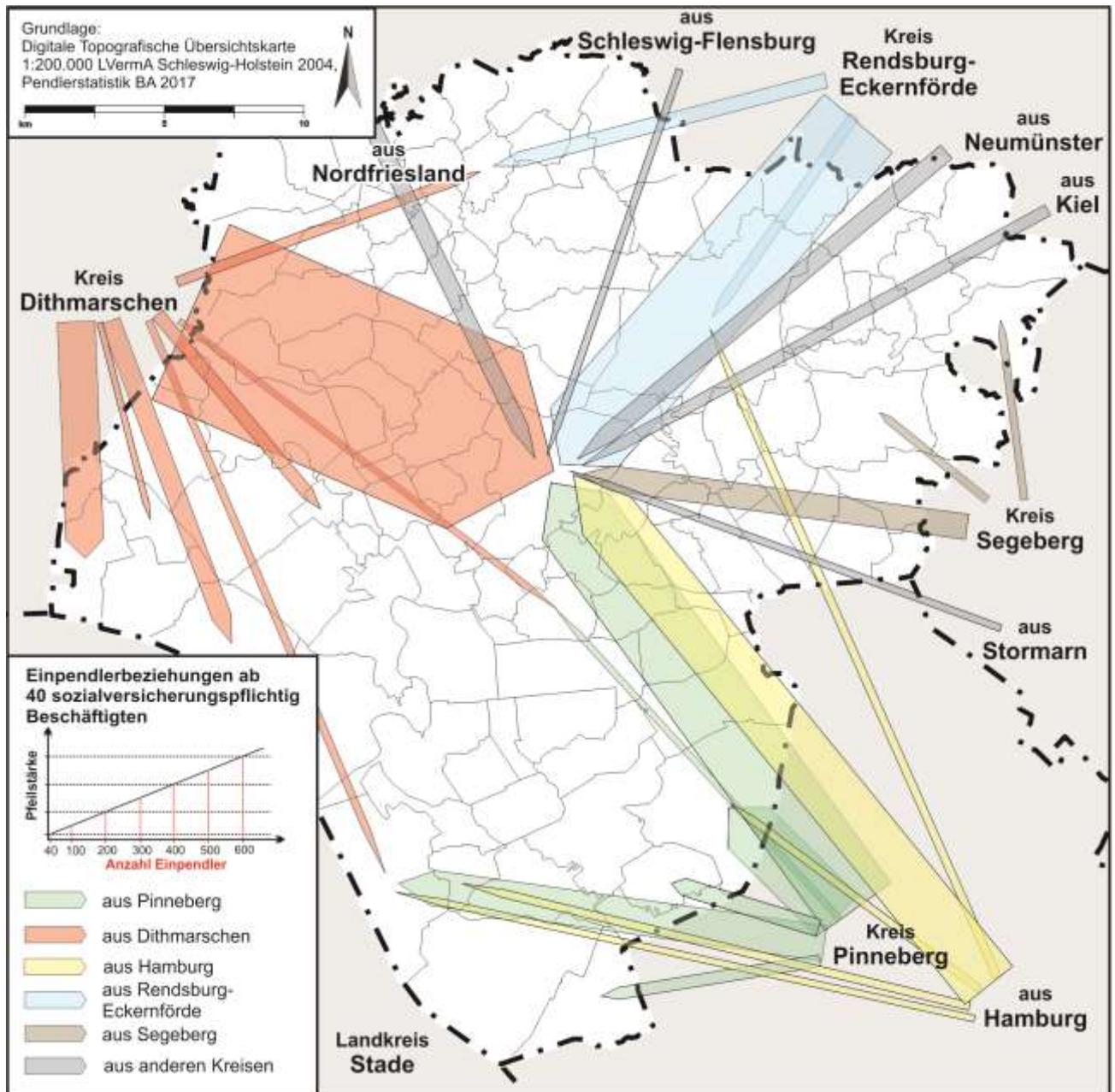


Bild 2-10: Räumliche Verteilung der Einpendler 2017 in den Kreis Steinburg

Verflechtungen im Schülerverkehr

Schülerverkehre sind vor allem im ländlichen ÖPNV ein bedeutendes Nachfragesegment. Von den insgesamt etwa 14.000 Schülern mit Wohnsitz im Kreis Steinburg besucht etwa die Hälfte eine Schule außerhalb ihrer Wohngemeinde. Diese Schüler sind aufgrund der meist großen Distanzen im ländlichen Raum zumeist auf den ÖPNV angewiesen, da sie über keine alternative Beförderungsmöglichkeit verfügen oder eine solche aufgrund der Wegelänge nicht in Frage kommt. Dies gilt insbesondere für die Schüler der weiterführenden Schulen mit ihren großen Einzugsbereichen.

Die Schulstandorte Itzehoe und Glückstadt sowie die Schulen in Horst, Wilster, Schenefeld und Kellinghusen konzentrieren große Teile der Schüler/-innen des ländlichen Raumes auf sich. Besonders auffällig ist das in den Kreis Steinburg ausgreifende Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen in der Stadt Elmshorn (ausgeprägte grenzüberschreitende Pendlerströme). Weitere starke Auspendlerströme im Schülerverkehr gibt es nach Hohenwestedt (insbesondere aus dem nördlichen Kreisgebiet) und Bad Bramstedt (insbesondere aus dem östlichen Kreisgebiet).

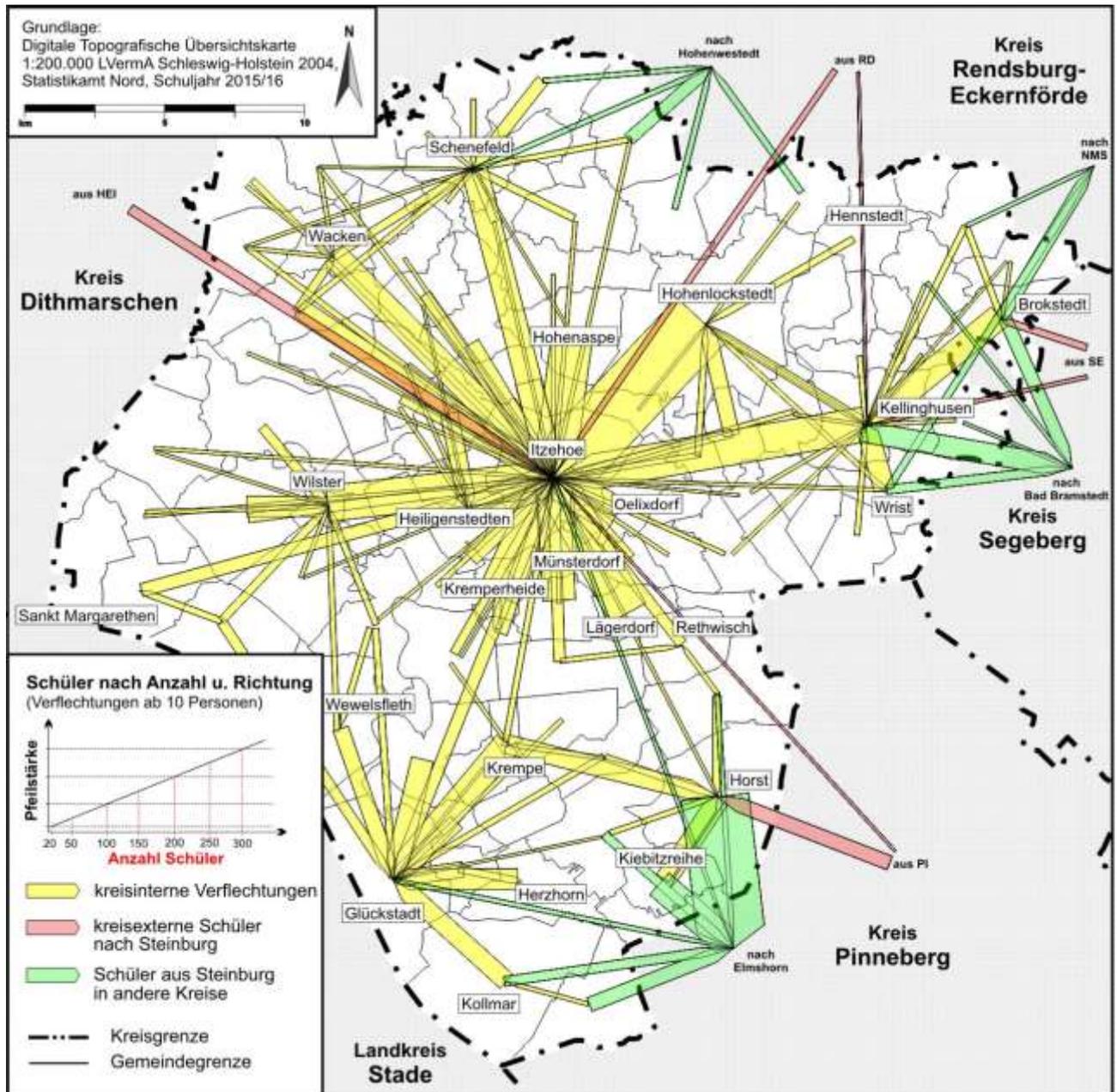


Bild 2-11: Verflechtungen im Schülerverkehr (Stand Schuljahr 2017/2018)

3. Standortbestimmung für den ÖPNV im Kreis Steinburg

3.1 Marktposition des ÖPNV

Das von Bahnen und Bussen befahrene Streckennetz im Kreis Steinburg hat sich über Jahre unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen entwickelt und sich für die Erschließung des Kreisgebietes grundsätzlich bewährt. Neben dem Schülerverkehrsnetz als tragende Säule der Flächenerschließung, das sich an der Entwicklung des Schülerverkehrs und den Bedarfen der Schulen orientiert, bestehen auch einige höherwertige Angebote, um ÖPNV-Potenziale vor allem im Berufs- und Einkaufsverkehr zu erschließen. Aufgrund der Datenlage sind derzeit keine räumlich detaillierten und verlässlichen Aussagen zur ÖPNV-Akzeptanz möglich. Ansatzpunkte zur Abbildung der ÖPNV-Nachfrage beschränken sich derzeit auf die Angaben der Verkehrsunternehmen, die allerdings kein zusammenhängendes Bild ableiten lassen.

Für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems wurden aus den verfügbaren Daten des Zweckverbandes ÖPNV, des Kreises und des Landes und weiterer Akteure einige grundlegende **Erkenntnisse zur ÖPNV-Marktposition** zusammengestellt:

- (1) In der **Verkehrsmittelwahl** zeigen sich im Kreis Steinburg die typischen Merkmale eines gering verdichteten Flächenkreises. Busse und Bahnen kommen im Gesamtkreisdurchschnitt nach der letzten Marktforschung mit Auswertung auf Kreisebene (omnitrend 2016) auf 6% Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Dieser Anteil bewegt sich etwa auf dem Niveau der Kreise außerhalb des HVV und ist über die letzten Jahre nahezu konstant geblieben. Der PKW dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert, die nochmals gestiegene Motorisierung lässt hier zunächst auch noch keine Trendumkehr erwarten.
- (2) Auch bezüglich der **Nutzungshäufigkeit** liegt der ÖPNV im Kreis Steinburg auf einem niedrigen Niveau und auch unter dem Landesdurchschnitt (vgl. Bild 3-1). Fast 2/3 der Kreisbevölkerung nutzen den ÖPNV selten oder nie. Der Anteil von Häufignutzer/innen dürfte im Wesentlichen auf den Ausbildungsverkehr und ggf. den Stadtverkehr Itzehoe entfallen. Damit liegt der Kreis Steinburg auf einem vergleichbaren Niveau geringer ÖPNV-Akzeptanz wie die Nachbarkreise Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde, aber deutlich hinter HVV-Nachbarkreisen Segeberg und Pinnberg. Der Busverkehr ist in seiner Akzeptanz gegenüber dem SPNV nochmals deutlich abgestuft.
- (3) Im **Berufsverkehr** spielt der Regionalverkehr auch als Zubringerverkehr zum SPNV kaum eine Rolle, wobei die Entfernungen zwischen Wohngebieten und Arbeitsstätten durchaus ein Potenzial für den ÖPNV darstellen. Zu den Hauptgründen gehören sicherlich die Zeitlagen der Fahrten morgens und nachmittags sowie die unzureichenden Anschlüsse zwischen SPNV und Busverkehr.
- (4) Die meisten Linien sind der **Kategorie „Schülerverkehr“** zuzuordnen. Der Anteil von Schülerzeitkarten am gesamten Fahrkartenverkauf liegt im Kreisdurchschnitt bei deutlich über 80%.
- (5) Erwartungsgemäß liegt bei einem Vergleich der Verkehrsträger in Bezug auf die Fahrgastzahlen die Bahn klar vor dem Busverkehr. Bei der **Nachfrage im SPNV** gehören die Strecken Itzehoe – Elmshorn – Hamburg und Neumünster – Wrist – Elmshorn – Hamburg zu den am stärksten belegten Bahnstrecken in Schleswig-Holstein. Bei der Nachfrage an den Bahnstationen ragt Itzehoe heraus, gefolgt von Wrist und Glückstadt. Alle übrigen Bahnstationen spielen nur eine untergeordnete Rolle.

- (6) Bei der **Nachfrage im Busverkehr** ragt die Linie 15 heraus, die auch verstärkt außerhalb des Schülerverkehrs genutzt wird. Mit bereits deutlichem Abstand folgen die Linien 4 und 8 des Stadtverkehrs Itzehoe.



Bild 3-1: ÖPNV-Nutzung in Schleswig-Holsteiner Vergleich

3.2 ÖPNV-Produkte und Verkehrsangebote

Die ÖPNV-Qualität im Kreis Steinburg wird derzeit maßgeblich vom **Schiene**personennahverkehr (SPNV) geprägt, der durch die beiden Verbindungen Heide – Itzehoe – Hamburg und Neumünster – Wrist – Hamburg eine relativ gute Erschließungswirkung für den Kreis aufweist. Mit den Verbesserungen der letzten Jahre (zuletzt mit der Neuvergabe Netz Mitte 2014) hat sich der SPNV für die folgenden 9 Kommunen, die über einen Bahnanschluss verfügen, zu einem wichtigen Standortfaktor entwickelt, der sich durch die geplante HVV-Integration noch weiter verbessern würde:

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

Bis auf Wilster bestehen von allen Bahnstationen aus Direktverbindungen zu den bedeutendsten Zielbereichen Elmshorn und Hamburg. Wegen der Anbindung über mehrere Bahnlinien sowie der Einbindung in das ÖPNV-Gesamtnetz kommt den Bahnstationen Itzehoe und Wrist eine besondere netzstrategische Bedeutung zu. An beiden Bahnstationen gibt es mehrere Abfahrten pro Stunde und in Hamburg sind sowohl der Hauptbahnhof als auch Altona direkt erreichbar, wobei durch die Produktdifferenzierung mindestens stündlich eine schnelle Verbindung nach Hamburg besteht. Der SPNV zeichnet sich im **Verkehrsangebot** durch seine ganztägige Bedienung (auf den Hauptverbindungen etwa von 4⁰⁰ bis 1⁰⁰ Uhr, am Wochenende durchgehend) und durch die weitgehende Vertaktung der Fahrpläne aus

Das Busliniennetz mit dem zugehörigen Verkehrsangebot hat sich im Kreis Steinburg über die letzten Jahre nur marginal verändert und orientiert sich weiterhin stark an den Bedarfen des Schülerverkehrs. Beim Verkehrsangebot ragt der **Stadtverkehr Itzehoe** heraus, der auf den Kernlinien 1, 4, 5 und 8 vertaktete Fahrpläne, einen Betrieb an allen Tagen (Ausnahme Linie 1 nicht am Sonntag) und Mo-Fr eine stündliche, zeitweise sogar einer halbstündliche Bedienung aufweist. Die Betriebszeit des Stadtverkehrs liegt in der Woche etwa zwischen 5 Uhr und 20 Uhr. Dem Stadtverkehr Itzehoe sind vergaberechtlich auch die Linien 3 und 9 zugeordnet, die allerdings funktional eher zum Regionalverkehr gehören und auch in der Angebotsqualität abgestuft sind. Auch Glückstadt verfügt über einen Stadtverkehr, der allerdings eine deutlich abgestufte Angebotsqualität aufweist und in der Gesamtkonstellation dem Qualitätsanspruch eines modernen Stadtverkehrs nur eingeschränkt entspricht. Auch in Kellinghusen gibt es einen sog. Stadtverkehr, dessen Fahrplanangebot jedoch so rudimentär ist, dass es aus fachlicher Sicht vernachlässigbar ist.

Auch im **Regionalverkehr** gibt es in Bezug auf das Fahrplanangebot eine Zweiteilung. Einige Linien mit „höherwertigem“ Angebot verfügen zumindest über eine Bedienung an 6 Wochentagen (Mo – Sa) und verkehren auch während der Schulferien mit mehreren Fahrtenpaaren pro Tag. Hervorzuheben ist hier die Linie 15 Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist, die den Qualitätsansprüchen einer Grundnetzlinie schon sehr nahe kommt. Darüber hinaus werden auch weitere wichtige, überwiegend von Itzehoe ausgehende Verkehrskorridore wie Itzehoe – Schenefeld, Itzehoe – Brunsbüttel und Itzehoe – Wacken von Buslinien mit höherwertigem Verkehrsangebot bedient. Hinzu kommen einige Kreisgrenzen-überschreitende Linien mit Schwerpunkt im nördlichen und südöstlichen Kreisgebiet. Über das beste Verkehrsangebot verfügt derzeit die Schnellbuslinie 6600 Itzehoe – Brunsbüttel, von dem allerdings nur die Stadt Itzehoe profitiert.

Selbst bei den meisten höherwertigen Linien des Regionalverkehrs gibt es einige **grundlegende Defizite**, die sie für Verkehrsteilnehmende mit einer Verkehrsmittelalternative (i.d.R. Pkw) und für die meisten Fahrzwecke (vor allem Berufs- und Versorgungsverkehr) weitgehend unattraktiv machen:

- Keine vertakteten Fahrpläne und damit auch keine systematischen Anschlüsse zum SPNV,
- überwiegend keine Bedienung bzw. allenfalls wenige Einzelfahrten nach 20 Uhr und am Sonntag,
- fehlende Frühabfahrten für Berufs- und Ausbildungspendler nach Hamburg.

Ein Großteil der dünnbesiedelten Siedlungsfläche außerhalb der Erschließungskorridore der höherwertigen Regionallinien wird lediglich im **Schülerverkehr** bedient. Für Kommunen, die nicht von einer der höherwertigen Linien bedient werden, bedeutet dies in der Regel keine, oder allenfalls eine sporadische ÖPNV-Anbindung am Abend, am Wochenende und in den Schulferien und damit letztlich eine deutliche Einschränkung der Mobilität für Bevölkerungsgruppen, die nicht über ein motorisiertes Fahrzeug verfügen können. Dies hat mit dazu beigetragen, dass in den letzten Jahren zusätzliche, nicht in das ÖPNV-System integrierte **alternative Mobilitätsangebote** entstanden sind bzw. von einzelnen Kommunen entwickelt wurden. Dazu gehören insbesondere die Angebote Gute-Nacht-Taxi, Guten-Tag-Taxi und Schöner-Nachmittag-Taxi. Diese Angebote werden durch die beteiligten Ämter und Kommunen getragen, die auch mit den Taxi-Unternehmen als Betreiber die Abrechnung vornehmen. Die Informationen über diese strukturell z.T. deutlich uneinheitlich konzipierten Angebote sind allerdings nur spärlich und es erfolgt keine Vermarktung über den ZwV bzw. die herkömmlichen Medien der ÖPNV-Kundeninformation. Ein neues Angebot ist der 2018 eingeführte, über die AktivRegion geförderte Bürgerbus Kellinghusen, der als eigenständiges Mobilitätsangebot ebenfalls außerhalb des ÖPNV angesiedelt ist, zumindest aber mit einem Flyer vermarktet wird.



Bild 3-2: ÖPNV-Netz 2018

Linien-Nr.	Linienverlauf	Zuordnung Netzkategorie	Unternehmen	Zuordnung Teilnetz	Anzahl Fahrten (beide Fahrrichtungen)				
					Mo-Fr			Sams- tag	Sonn- tag
					täglich	Schule	Ferien		
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbblück	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	21			11	
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	20	8	6	12	
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	59	1		32	9
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	62			27	6
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixdorf	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	61	1		28	10
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	Stadtverkehr Itzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	49	17	1	22	6
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	Grundnetz	E. Rathje	Nord	9	9	3	8	
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Grundnetz	Vineta Steinburg	Nord	14	6	2	6	
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Grundnetz	Holsten-Express	Nord	11	4		6	
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Grundnetz	Holsten-Express	Ost	29	3	1	16	8
3240	Rendsburg - Hohenweststedt - Schenefeld - Itzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	29	29	10	11	5
3250	Rendsburg - Hademarschen - Vaale/Itzehoe	Ergänzungsnetz	Autokraft	RD	10	13	6	3	
3260	Rendsburg - Hohenweststedt - Itzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	12	5	2	7	4
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	17	8	4	12	
4610	Kiel - Nortorf - Itzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	28	8	2	10	6
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	20				
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	9				
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	8				
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchaussee (s. 6523)	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	12	3	1		
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Grundnetz	Lampe Reisen	Süd	23	5	1	19	
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Ergänzungsnetz	Lampe Reisen	Süd	3			3	
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - Itzehoe	Ergänzungsnetz	Autokraft	Ost	6	8	2		
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	6	11	6		
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd		17			
6523	Elmshorn - Siethwende - Glückstadt	Grundnetz	Autokraft	Süd	29	11	8	9	4
6531	Itzehoe - Wewelsfleth - Glückstadt	Grundnetz	Autokraft	Süd	13	20	5	6	
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	Grundnetz	Autokraft	Süd	16	5	1	4	4
6534	Itzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	7	8	3	3	
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	5	11	3		
6551	Wrist - Kellinghusen - Hohenweststedt	Ergänzungsnetz	die Linie	SE	5	6	2	4	0
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ergänzungsnetz	die Linie	Ost	2	18	4		
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	Ergänzungsnetz	die Linie	Ost	2	6	0		
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinwisch	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	2	11	0	4	
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	7	6	2	4	
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West		4	0		
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	1	6			
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West		3			
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Grundnetz	Autokraft	West	27	5	1	13	6
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	1	3			
6608	Wewelsfleth - Klein Kampen - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West		9			
6609	Wilster - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	8	9	4	3	
6610	Wewelsfleth - Kleinwisch - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West		3			
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	Ergänzungsnetz	Autokraft	Nord		11			
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Ergänzungsnetz	Autokraft	Nord		10			
7500	Wrist - Bad Bramstedt	Grundnetz	die Linie	SE	36	0	0	16	14
7503	Kellinghusen - Quamstedt - Bad Bramstedt	Ergänzungsnetz	die Linie	SE		9			
7506	Bad Bramstedt - Hardebek - Brokstedt	Ergänzungsnetz	die Linie	SE		21			

Bild 3-3: Buslinien und Verkehrsangebot im Fahrplan 2018

3.3 Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele in der Kombination von Direktheit und Reisezeit ist mit das wichtigste Kriterium für die Verkehrsmittelwahl und sollte daher bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes einen zentralen Stellenwert einnehmen. Hierzu wurden im Rahmen des Projektes umfassende Analysen für die beiden Hauptziel Itzehoe (Bezugspunkt Stadtzentrum/ZOB) und Hamburg (Bezugspunkt Hauptbahnhof) durchgeführt.

Für die **Kreisstadt Itzehoe** besteht von den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet eine relativ gute Erreichbarkeit. Hier wirkt sich Ausrichtung vieler Buslinien auf Itzehoe als das mit Abstand wichtigste Verkehrsziel im Kreisgebiet positiv aus. Eine hohe Anzahl an Kommunen, insbesondere die meisten größeren Kommunen verfügen über Direktverbindungen nach Itzehoe entweder im SPNV oder im Regionalverkehr. Durch die starke Ausrichtung der Linienführungen an den Bedarfen des Schülerverkehrs entstehen allerdings auf vielen Fahrten Umwege, die sich negativ auf die Fahrzeit auswirken. In Kombination mit einer überwiegend guten Verkehrsqualität im Straßennetz, die unter normalen Verkehrsbedingungen relativ hohe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ermöglicht, ergeben sich auch auf kurzen Strecken bzw. Verbindungen deutliche Reisezeitvorteile für den Kfz-Verkehr, wobei die wesentlichen Reisezeitnachteile im ÖPNV bei kurzen Verbindungen durch den Zugang zu den Haltestellen entstehen. Im Haltestellenabgang sind die Unterschiede eher gering, da auch im Kfz-Verkehr in der Regel Fußwege vom Parkplatz zum eigentlichen Verkehrsziel erforderlich sind.

Besonders benachteiligt bei ÖPNV-Fahrten nach Itzehoe mit erheblichen Reisezeitnachteilen gegenüber dem Kfz-Verkehr sind die am Randes des Kreisgebietes gelegenen Kommunen, insbesondere wenn hier keine direkten Bahn- oder Busverbindungen bestehen und damit Umsteigezeiten als zusätzlicher Reisezeitverlust zu Buche schlagen. Dazu gehören Gemeinden wie Brokstedt, Brokdorf oder Kollmar. Allerdings sind bei vielen dieser Kommunen auch die verkehrlichen Verflechtungen mit Itzehoe nicht so stark ausgeprägt (z.B. orientieren sich Brokdorf und Kollmar eher Richtung Glückstadt und Elmshorn). Bei langen Linien wie beispielsweise der Linie 15 ergeben sich Fahrzeitverlängerungen auch durch die hohe Anzahl von Haltestellen entlang des Linienverlaufs, so dass hier die positive Erschließungswirkung zu Lasten der Fahrzeit geht oder auch umgekehrt Fahrzeitverkürzungen sich nachteilig auf die Erschließungsqualität auswirken können.

Die stärksten Verkehrsverflechtungen neben der Stadt Itzehoe gibt es mit der **Hansestadt Hamburg**. Hier sind vor allem die Kommunen im deutlichen Vorteil, die über eine Bahnstation mit direkter Bahnverbindung nach Hamburg verfügen. Ein weiterer Vorteil ergibt sich, wenn die Bahnstation zentral liegt, d.h. einen möglichst großen Siedlungsbereich erschließt. Bei einer solchen günstigen Konstellation wie beispielsweise in Wrist, Herzhorn oder Glückstadt kann der ÖPNV sogar **konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr** sein und die Kfz-Reisezeiten unterbieten. Das Beispiel Kellinghusen zeigt aber auch, wie mit einer guten Bus-Bahn-Verknüpfung konkurrenzfähige Qualitäten geschaffen werden können. Dies unterstreicht die große Bedeutung und das große Potenzial eines vernetzten ÖPNV-Grundnetzes mit hoher Angebotsqualität.

Deutlich abgeschlagen und meist nicht konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr sind wiederum ÖPNV-Verbindungen, bei denen Umwege im Linienverlauf, vor allem aber auch lange Umsteigezeiten zu Reisezeitverlusten führen. So entstehen beispielsweise für Gemeinden wie Hohenasperde oder Münsterdorf die wesentlichen Reisezeitverluste von/nach Hamburg durch unsystematische Bus-Bahn-Anschlüsse mit stark unterschiedlichen, zeitweise aber langen Übergangszeiten.

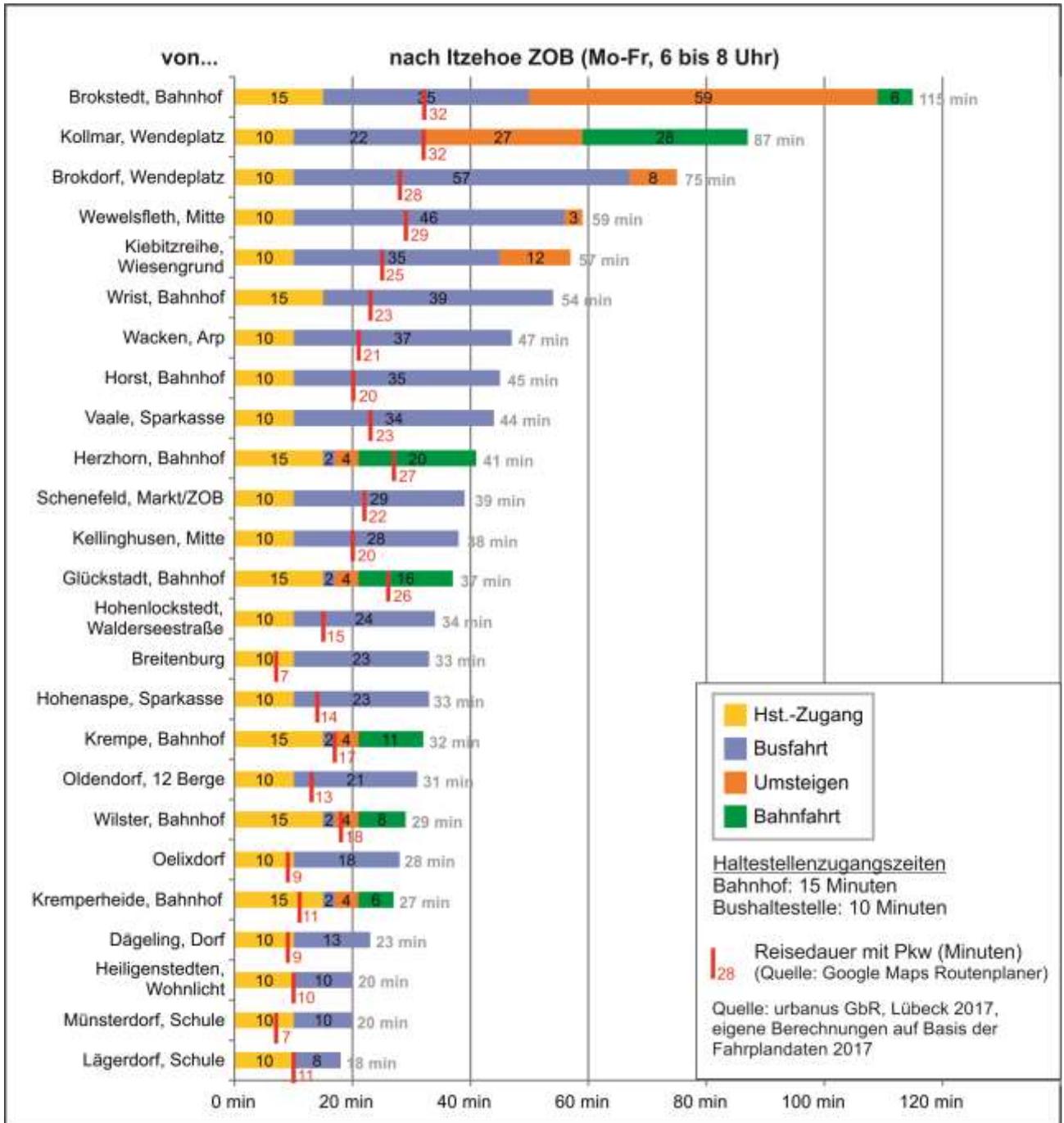


Bild 3-4: ÖPNV-Erreichbarkeit der Kreisstadt Itzehoe in der Früh-Hauptverkehrszeit

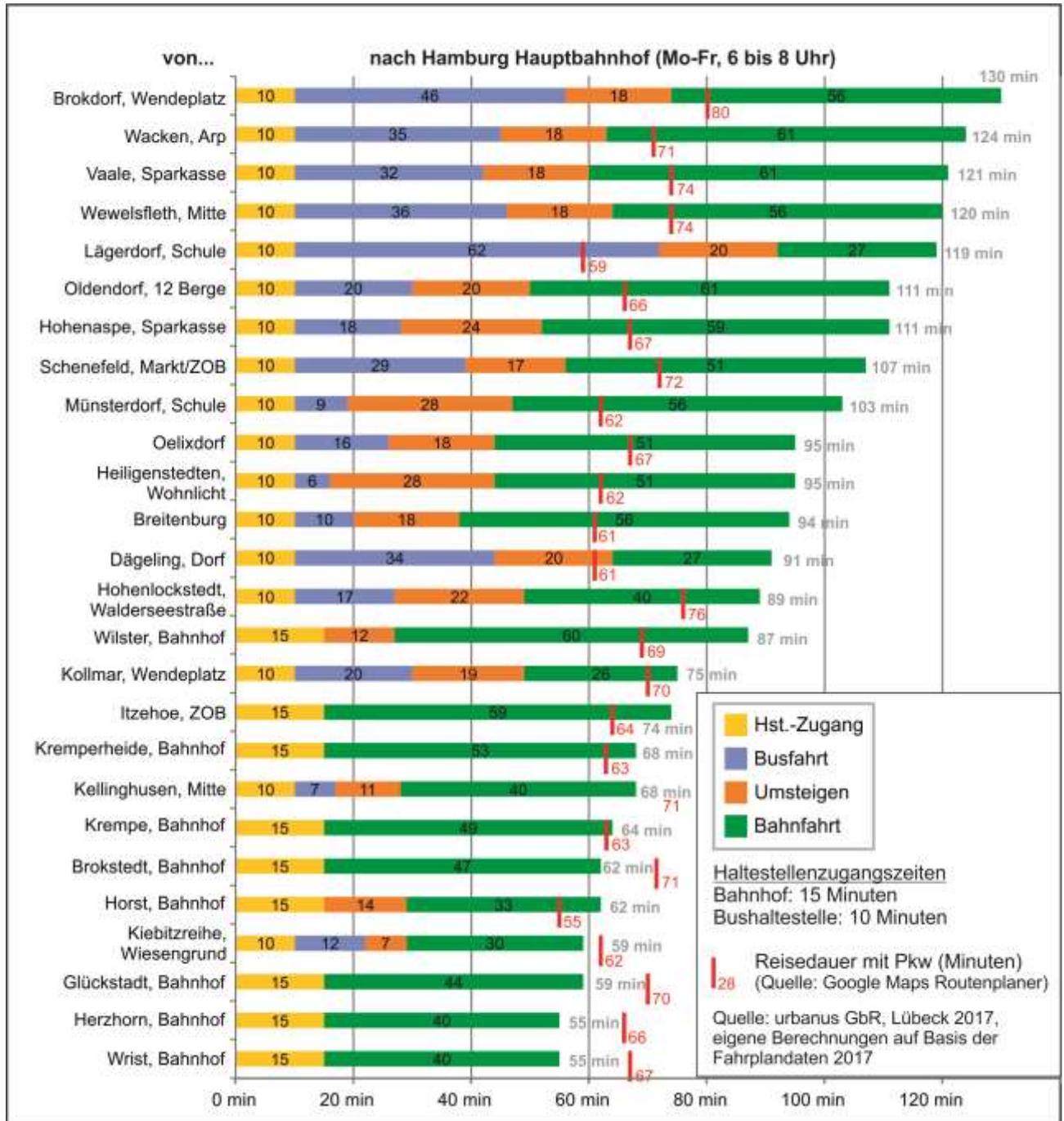


Bild 3-5: ÖPNV-Erreichbarkeit der Hansestadt Hamburg in der Früh-Hauptverkehrszeit

3.4 Anschlüsse zwischen SPNV und Regionalverkehr

Aufgrund der großen Flächen des Kreisgebietes, das nicht vom SPNV erschlossen wird, kommt der Ausbildung eines aus Bahn und Bus integrierten ÖPNV-Grundnetzes und der damit im Zusammenhang stehenden Vernetzung von Bahn und Bus eine große Bedeutung zu. Nur mit einem systematischen Zusammenspiel von Bahn und Bus können neue ÖPNV-Qualitäten für den Kreis Steinburg erzielt und die ÖPNV-Nachfragepotenziale erschlossen werden.

Aufgrund der weitgehend fehlenden Fahrplan-Vertaktung im kreisweiten Regionalverkehr entsteht im Übergang zwischen Bus und Bahn eine große Spanne an Übergangszeiten. Diese reichen von kurzen Anschlüssen, die bei Verspätung der Zulauffahrt und fehlender Anschlusssicherung auch zu Anschlussverlusten mit deutlichen Reisezeitverlängerungen führen können, über gut dimensionierte Übergangszeiten bis hin zu sehr langen und damit unattraktiven Anschlüssen. In einer Kategorisierung sind Übergangszeiten von unter 6 Minuten nur bei sehr günstigen räumlichen Umsteigebedingungen (z.B. Umstieg an einem Bahnsteig) und geringer Verspätungsanfälligkeit der verknüpften Linien vertretbar. Insbesondere für mobilitätsbehinderte Menschen sind vor allem Übergänge in Verbindung mit Treppen oder Fahrstühlen in dieser Zeit kaum zu realisieren. Als günstig bzw. kundenfreundlich einzustufen sind im Regelfall Übergangszeiten zwischen 6 und 15 Minuten, im Idealfall um die 10 Minuten. Wartezeiten auf die Anschlusslinie von mehr als 15 Minuten sind dagegen ungünstig, da sie die Fahrzeit teilweise deutlich verlängern und auch im Hinblick auf den Wartekomfort an den Bahnstationen und Bushaltstellen meist unattraktiv sind.

Für ausgewählte Bahnstationen, die auch als Verknüpfungspunkte SPNV – Bus fungieren, wurden die Anschlussqualitäten ausgewertet (vgl. Bild 3-6). Das Ergebnis zeigt insgesamt deutliche Defizite in der zeitlichen Verknüpfung zwischen SPNV und Busverkehr. Positiv hervorzuheben ist lediglich der Bahnhof Wrist, wo insbesondere zwischen der Linie 15 und dem SPNV bereits zeitweise gute Anschlüsse bestehen. Allerdings besteht hier auch ein größere Anzahl zu knapp bemessener Anschlüsse insbesondere Richtung Hamburg. Diese werden durch die relativ dichte Fahrtenanzahl im SPNV teilweise abgeschwächt bzw. kompensiert.

Bei der Anschlussqualität am Bahnhof Itzehoe (vgl. Bild 3-7) wurde wegen der Komplexität mit einer Vielzahl von Buslinien und der Funktionsteilung unterschieden zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr. Erstaunlicherweise sind die Anschlussbedingungen im Regionalverkehr hier sogar besser als im Stadtverkehr. Durch die relativ dichten Fahrtenfolgen im Regionalverkehr im Itzehoer Stadtgebiet bzw. über die Hauptachse ZOB - Bahnhof und den gleichzeitig dichten Fahrplan im SPNV bewegt sich etwa die Hälfte der Übergangszeiten im akzeptablen Zeitbereich 6 – 15 Minuten, allerdings aufgrund der fehlenden Fahrplanvertaktung im Regionalverkehr in einer großen Spannbreite. Der Stadtverkehr steht hier deutlich schlechter dar, obwohl mit der Fahrplanvertaktung und der möglichen Funktion des Stadtverkehrs als SPNV-Zubringer eigentlich aussichtsreiche Rahmenbedingungen bestehen. Teilweise gibt es hier unter Berücksichtigung der Wegführung zwischen Bushaltstellen und Bahnsteigen auch zu knapp bemessene Übergangszeiten.

In der Gesamtschau überwiegen eindeutig ungünstige Übergangsbedingungen, die durch nicht koordinierte Fahrpläne zwischen SPNV und Bus, also eine fehlende Anschlussystematik, zusätzlich abgewertet werden. Signifikante Verbesserungen lassen sich nur durch eine konsequente Fahrplanvertaktung in Kombination mit einer systematischen Anschlusskoordination und guten räumlichen Übergangsbedingungen.

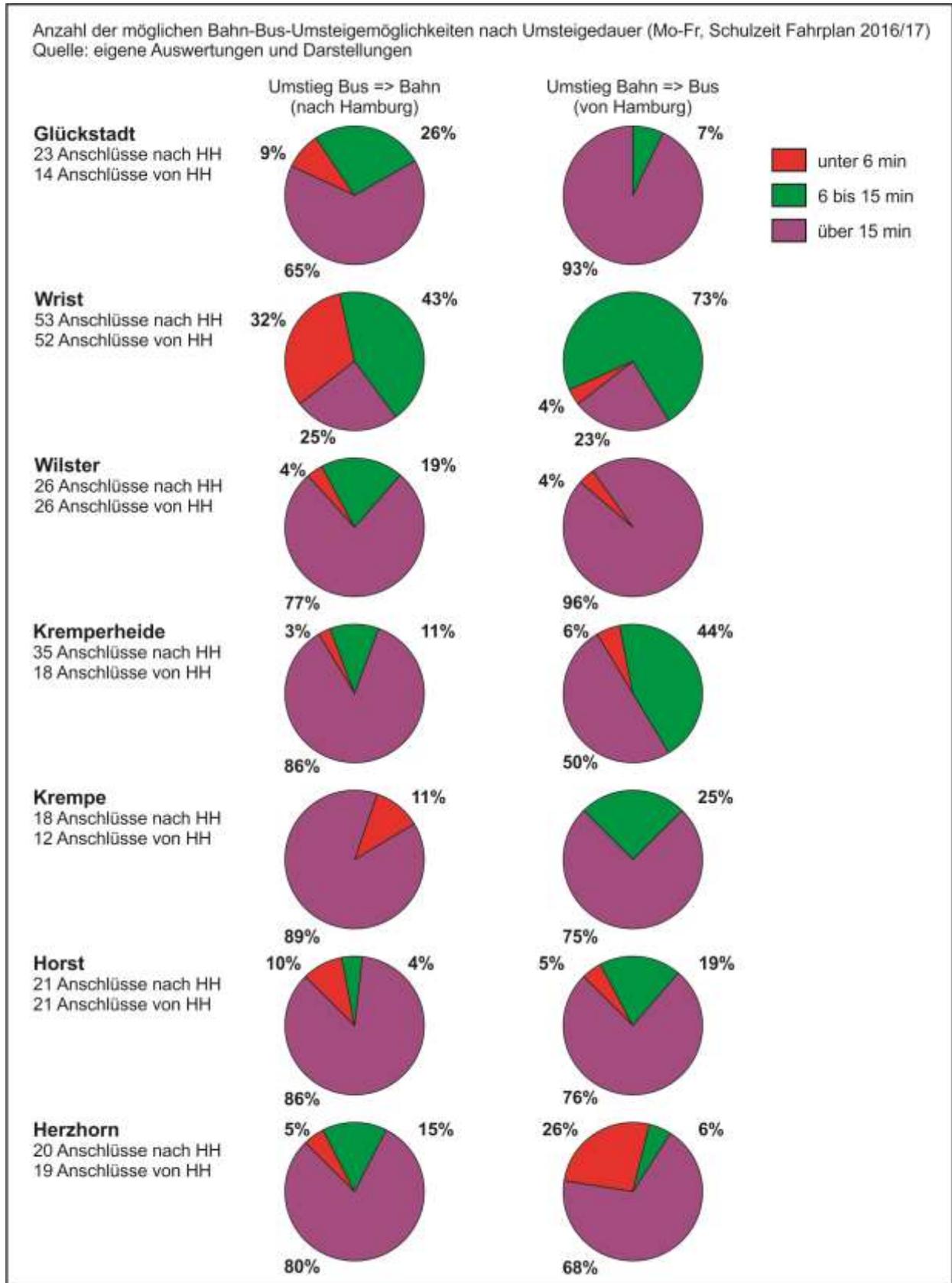


Bild 3-6: Umsteigezeiten zwischen SPNV und Regionalverkehr an ausgewählten Bahnstationen

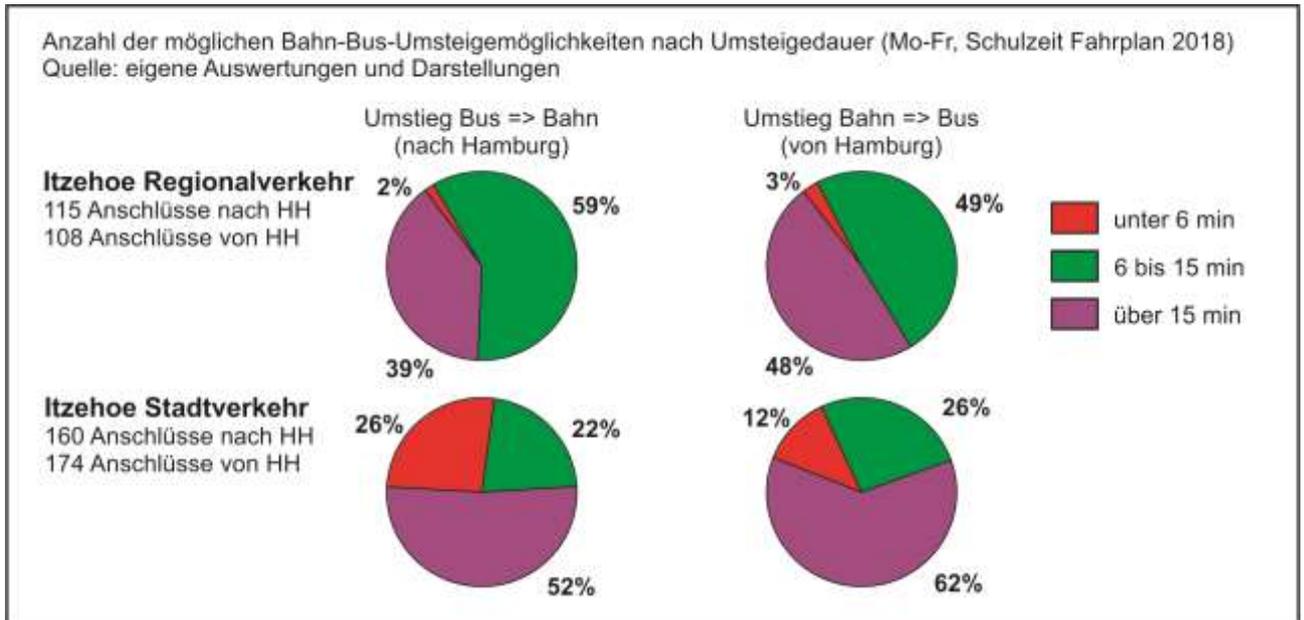


Bild 3-7: Umsteigezeiten zwischen SPNV und Stadtverkehr Itzehoe am Bahnhof Itzehoe

3.5 Weitere Bewertungen zum ÖPNV aus der Bestandsanalyse des 4. RNVP

Erschließung

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

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

Fahrzeuge und Beförderungsstandards

Ein recht hohes Qualitätsniveau haben mittlerweile die Fahrzeuge im Regionalverkehr erreicht. Hier haben die von den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren konsequent durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen, aber auch die bei den Vergaben von ÖPNV-Leistungen definierten Qualitätsstandards 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.

Das **Fahrzeugalter** liegt zur Zeit überwiegend unter 10 Jahren. Ältere Fahrzeuge finden sich vor allem noch in der Schülerbeförderung und bei den Reservefahrzeugen.

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 Linienebusverkehr, da dort die meisten Linien gebündelt werden und zudem der Hauptverknüpfungspunkt zum SPNV liegt.

Beanstandungen seitens der Kommunen und der Schulen gibt es teilweise bezüglich der eingesetzten Platzkapazitäten und der damit verbundenen Beförderungsqualität zu den Hauptzeiten im Schülerverkehr. Sollten sich aus fortgesetzten Prüfungen permanente Kapazitätsengpässe etablieren, ist Handlungsbedarf gegeben.

Ein wichtiges Kriterium der Beförderungsqualität auch unter dem Aspekt des barrierefreien ÖPNV ist der **Einsatz von Niederflurfahrzeugen**. Im Kreis Steinburg ist in den Stadtverkehren bereits eine nahezu flächendeckende barrierefreie ÖPNV-Beförderung gegeben. Im Netz des Regionalverkehrs sind ebenfalls inzwischen über 70% der Linienbusse niederflurig, von denen aber nicht alle über Kneeling oder Rampen verfügen.

Während die modernen Fahrzeuge für die **Kundeninformation** zumindest über elektronische Liniennummer- und Fahrtzielanzeiger verfügen, sind vor allem im Schülerverkehr 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) gibt auch auf den Linien mit höherwertigem Angebot noch nicht komplett.

Haltestellen

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** wurden in den vergangenen Jahren weitreichende Anstrengungen unternommen, die Standards bei der Ausstattung und Gestaltung zu verbessern sowie die Barrierefreiheit herzustellen. Inzwischen sind mit Ausnahme von Wilster alle Bahnstationen barrierefrei erreichbar und ein barrierefreier Einstieg in die Züge möglich (höhengleich oder über zuggebundene Rampen). Auch die Züge der Bahnbetreiber sind barrierefrei ausgestattet. Die Bahnstationen in Schleswig-Holstein sind in einer landesweiten „Stations-Datenbank“ erfasst, die sämtliche Informationen wie bauliche Rahmenbedingungen, Ausstattungen, Verknüpfungen etc. enthält. Es erfolgen zudem regelmäßig Qualitätskontrollen durch den Verkehrsverbund NAH.SH.

Bei den **Bushaltestellen** gibt es dagegen weitreichend Defizite, die wenigen Investitionen der letzten Jahre sind vielfach nur in bauliche Maßnahmen wie z.B. Fahrgastunterstände geflossen. Vergleichsweise positiven Beispielen wie dem ZOB Itzehoe oder der Haltestelle Markt in Glückstadt stehen zahlreiche Einfachhaltestellen mit erheblichen Gestaltungs- und Ausstattungsmängeln gegenüber, die kein positives Erscheinungsbild für den ÖPNV hinterlassen. Da es bisher keine systematische Erfassung der Bushaltestellen gibt („Haltestellenkataster“), sind differenzierte Aussagen zu den Haltestellen aber derzeit nicht fundiert möglich.

Bewertung der Marketingqualität

Mit den landesweiten ÖPNV-Marketing-Aktivitäten des Verkehrsverbundes NAH.SH wurde der Stellenwert des ÖPNV-Marketings in den vergangenen Jahren deutlich erhöht, wobei aber ein klarer Fokus auf dem SPNV liegt. Die ÖPNV-Kundenkommunikation für den kreisweiten ÖPNV hat sich dagegen eher zurück entwickelt, zumindest aber keine nennenswerten Fortschritte erzielt. So gibt es derzeit keinen kreisweiten ÖPNV-Fahrplan mehr, aus dem zusammenhängende Informationen zum kreisweiten ÖPNV zu entnehmen sind. Konkrete Informationsangebote sind derzeit nur über die NAH.SH (z.B. elektronische Fahrplanauskunft) und einige Verkehrsunternehmen zugänglich (z.B. Fahrplanflyer Stadtverkehr Itzehoe). Es fehlt aber seit Langem an einer klaren Konzeption für Informationsangebote und deren Einsatz in den verschiedenen Medien, insbesondere den digitalen Medien. Handlungsbedarf besteht auch bei der Kundeninformation an den Haltestellen.

3.6 Anregungen und Verbesserungsvorschläge der Kommunen

Um die Ergebnisse der 2016 durchgeführten Regionalkonferenzen und der Stellungnahmen zum Entwurf des 4. RNVP zu aktualisieren und weiter zu vertiefen, erhielten 2017 nochmals alle Ämter und Kommunen einen standardisierten Fragebogen. Insbesondere ging es bei der Befragung um Anregungen für Verbesserungen der ÖPNV-Qualität auf lokaler Ebene (Stadt und Gemeinde) und ein Meinungsbild zum Einsatz alternativer, bedarfsorientierter Angebotsformen in den einzelnen Kommunen. Insgesamt haben sich 21 Kommunen an dieser Umfrage beteiligt

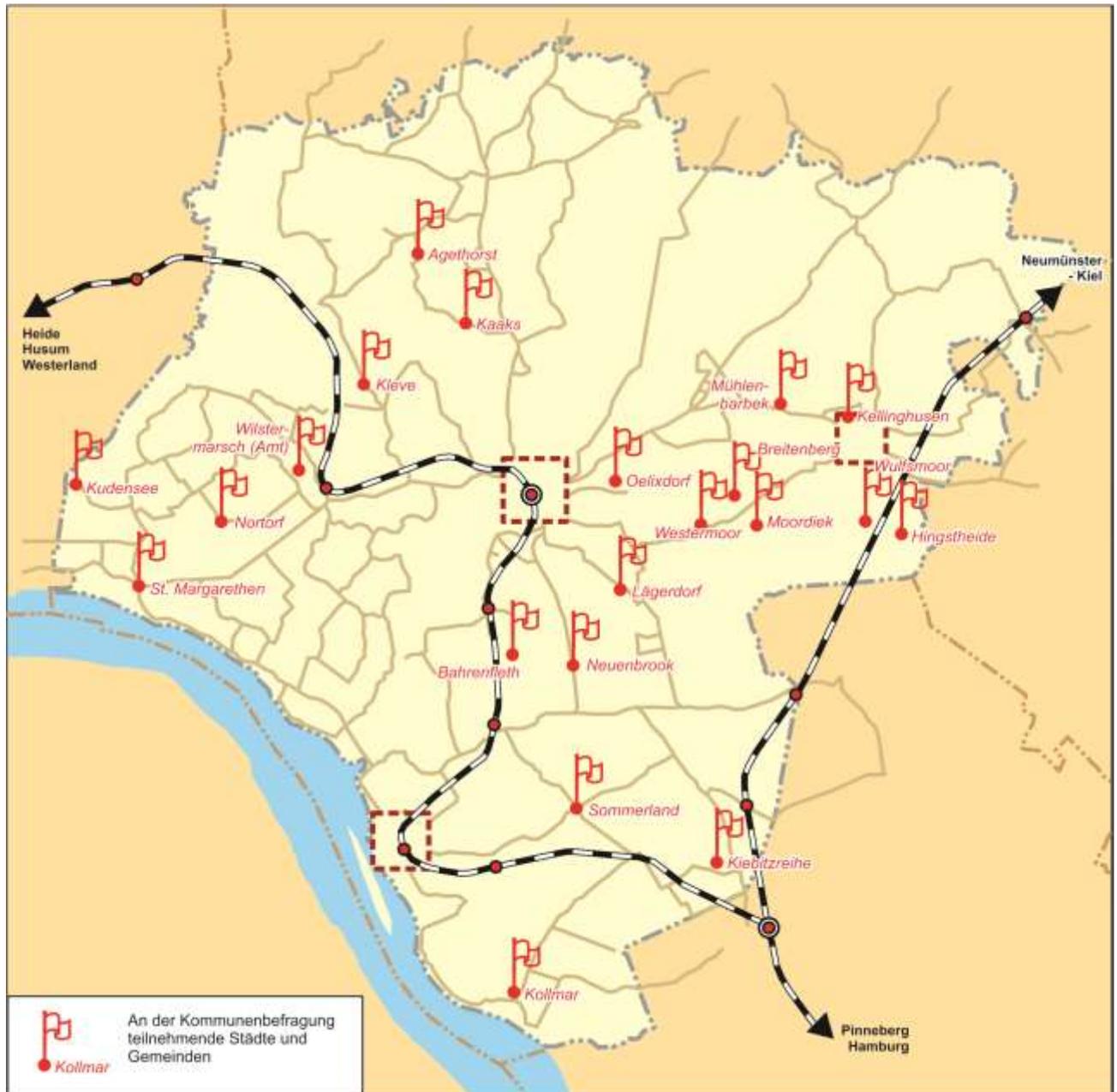


Bild 3-8: An der Umfrage beteiligte Kommunen (Rückläufer)

Von vielen Kommunen gab es konkrete Anregungen und Verbesserungswünsche, deren inhaltliche Spannweite von einzelnen Fahrten (zumeist ungünstige Zeitlagen, überfüllte Schülerbusse) über Linienbezüge (vor allem fehlende Fahrten / Bedienungslücken, ungünstige Linienführung) bis hin zu grundsätzlichen Problemlagen reichte. In Bezug auf den Auftrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes lassen sich die Beiträge in drei Kategorien aufteilen:

- Aspekte der Linienführung (z.B. Anbindung von Ortsteilen) und der grundsätzlichen Fahrplangestaltung (z.B. Vertaktung), die im Rahmen der Überplanung des ÖPNV-Angebotes geprüft und teilweise übernommen wurden.
- Detailfragen der Betriebsplanung und Betriebsdurchführung, die im Rahmen der weitergehende Konkretisierung und betrieblichen Feinplanung des neuen ÖPNV-Angebotes oder bereits im Vorwege durch den Zweckverband und die Verkehrsunternehmen geprüft werden.
- Aspekte, die nicht Gegenstand des Projektes sind, sondern auf anderen Ebenen gemeinsam vom Zweckverband ÖPNV, den Verkehrsunternehmen und Kommunen zu bearbeiten sind (z.B. Gestaltung von Haltestellen, Anbindung von Haltestellen etc.).

Im Folgenden sind die einzelnen, beim Gutachtertteam über die Kommunenbefragung sowie weitere Gespräche, Korrespondenzen und die Gremien des Zweckverbandes ÖPNV eingegangenen Beiträge stichwortartig auf Ämter- und Stadt-/Gemeindeebene zusammengestellt.

Übergreifend für den gesamten Kreis

- ❖ An jeder Schule eine Bushaltestelle,
- ❖ bessere ÖPNV-Anbindung großer Arbeitgeber / Unternehmen,
- ❖ generell mehr Fahrten insbesondere zwischen 15 und 17 Uhr (auch für den Schülerverkehr),
- ❖ bessere Bedienung im Abend- und Wochenendverkehr,
- ❖ Frühfahrten für Berufspendler Richtung Hamburg ergänzen.

Amt Schenefeld

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Neue Bahnstation in Vaale mit entsprechenden Zubringerverkehren,
- ❖ mehr Fahrten am Abend und am Wochenende,
- ❖ mehr Nachmittags(rück)fahrten für Berufspendler.

Agethorst:

- ❖ Bessere Verbindung nach Itzehoe ZOB (Linie 10) mit Straffung der Linienführung,
- ❖ Taktfahrplan für die Linie 10,
- ❖ zusätzliche Abfahrten Itzehoe – Agethorst um ca. 13:20, 14:00, 15:20 Uhr (Rückfahrt Schüler),
- ❖ Fahrt gegen 7 Uhr nach Itzehoe ZOB für Schüler (z.B. Kaiser-Karl-Schule 8 Uhr Schulbeginn),
- ❖ keine Anschlüsse von Linie 10 zu Zügen nach/von Hamburg.

Amt Itzehoe-Land

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Mehr Abendfahrten und zusätzliche Morgenfahrt insbesondere für Berufspendler,
- ❖ Einführung einer Verbindung von Hohenaspe nach Wrist.

Kaaks:

- ❖ Bessere zeitliche Verbindungen zu Schulen + Bahnhof Itzehoe (Anpassung der Abfahrtszeiten),
- ❖ Bessere Abstimmung des Fahrplans mit den Schulzeiten.

Kleve:

- ❖ Zusätzliche Verbindungen Kleve – Wilster und Kleve – Brunsbüttel (Gewerbegebiet / Bayer).

Amt Kellinghusen

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Mehr Fahrten Linie 15 vor 6 Uhr, nach 20 Uhr und Wochenende mit SPNV-Anschluss,
- ❖ Ausrichtung des Grundnetzes auf Anschlüsse von/nach Kiel.

Kellinghusen:

- ❖ Neue Schnellbuslinie Wrist – Kellinghusen – Itzehoe in den Hauptverkehrszeiten über B206.
- ❖ Anschlusszeit Linie 15 von/zur Bahn in Wrist mehr als 10 Minuten, ggf. Anschlusssicherung.
- ❖ bessere Bahnanschlüsse von/zur Linie 6551,
- ❖ alternative Bedienungsformen für den Stadtverkehr Kellinghusen,
- ❖ Pilotprojekt „Bürgerbus außerhalb PBefG“ für Amtsbereich,
- ❖ Printfahrpläne mit Anschlusszeiten Bus <> Bahn,
- ❖ Anbindung Gewerbegebiet Neuer Kamp,
- ❖ Einrichten / Aufwerten Haltestelle Kellinghusen Mitte mit B&R-Anlage.

Hingstheide:

- ❖ ÖPNV-Verbindung Hingstheide – Wrist (ggf. auch AST).

Mühlenbarbek:

- ❖ Bessere Unterhaltung der Fahrflächen an den Haltestellen (Straßenbaulastträger LBV-SH).

Wulfsmoor:

- ❖ Neue / bessere Verbindung nach Kellinghusen und Wrist,
- ❖ Öffnung aller freigestellten Schülerverkehre,
- ❖ Wrist in HVV einbinden.

Amt Breitenburg

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ ÖPNV-Anbindung der Amtsverwaltung und perspektivisch auch des neuen Golfhotels,
- ❖ freigestellten Schülerverkehre in den Moordörfern nicht integrieren,
- ❖ ÖPNV-Verbindung von Münsterdorf zum Alsengelände (Nahversorgung / Fachmärkte),
- ❖ mehr Fahrten auf der Linie 6520 tagsüber und am Wochenende (Angebotslücken),
- ❖ Vertaktung der Linie 6520 und ggf. 6513.

Breitenberg:

- ❖ Zusätzliche Haltestelle in der Kirchenstraße,
- ❖ ÖPNV-Anbindung des Neubau-Wohngebietes Birkenweg (ehem. Kaserne).

Lägerdorf:

- ❖ Direktverbindung Rethwisch – Lägerdorf – Itzehoe Klinikum insbesondere am Sonntag.

Moordiek:

- ❖ Bessere Verbindung zu/von den Schulen Kellinghusen und Itzehoe insbesondere am Nachmittag.

Oelixdorf:

- ❖ Weniger Haltestellen aber dafür Barrierefreiheit (4 statt 6 Haltestellen),
- ❖ weniger Taktung am Vormittag und Nachmittag ggf. auch Ersatz durch AST/Rufbus.

Westermoor:

- ❖ Bessere Rückfahrtmöglichkeiten von Itzehoe Schulen am Mittag und Nachmittag,
- ❖ zusätzliche Fahrten ca. 7:30 Uhr Wrist – Itzehoe, 14+16 Uhr Itzehoe - Wrist.

Amt Wilstermarsch

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Einführung alternativer Bedienungsformen v.a. für Senioren,
- ❖ Ausbildung von Zubringerverkehren zur Linie 6606 (mit Anschlusssicherheit),
- ❖ Einführung einer direkten Schülerfahrt GS Wilstermarsch > Brokdorf um ca. 12 Uhr,
- ❖ Zusätzliche Nachmittagsfahrten Itzehoe > Wilster/Wilstermarsch v.a. für Schüler (derzeit ungünstige Zeitlagen und überfüllte Busse), insbesondere für Schulschluss ca. 14 Uhr.

St. Margarethen:

- ❖ Bessere / mehr Verbindungen nach Wilster, Itzehoe, Glückstadt, Brunsbüttel,
- ❖ mindestens Stundentakt für die Linie 6606 mit zusätzlichen Fahrten in den Randzeiten,
- ❖ besserer Bahnanschluss St. Margarethen – Glückstadt.

Amt Krempermarsch

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Bestandserhaltung des Gute-Nacht-Taxis in 4 Gemeinden ggf. Ersatz durch AST (Dägeling, Kremperheide, Krempermoor, Neuenbrook),
- ❖ Vertaktung und mehr Fahrten auf den Linien 6531 und 6533,
- ❖ mehr Fahrten am Abend und am Wochenende speziell sonntags.

Bahrenfleth:

- ❖ Bessere Verbindung zu GS Kremperheide und Schulen in Itzehoe,
- ❖ Verkürzung der Wege durch zusätzliche Haltestellen (zu lange Wege),
- ❖ Verkürzung der Wartezeiten für Schulkinder.

Neuenbrook:

- ❖ Zusätzlicher Schulbus nach Itzehoe wegen Überfüllung,
- ❖ bessere Nachmittagsanbindung, Fahrt Itzehoe – Neuenbrook um ca. 16 Uhr,
- ❖ zusätzliche Fahrten Itzehoe – Neuenbrook 10-12 Uhr und ca. 13 Uhr,
- ❖ bessere Fahrplanabstimmung mit den Schulzeiten der weiterführenden Schulen in Itzehoe,
- ❖ bessere SPNV-Anschlüsse in Itzehoe, Horst und Krempe von/nach Hamburg.

Glückstadt

- ❖ Stadtverkehr berücksichtigt nicht den Berufsverkehr, da kein Anschluss zum SPNV besteht,
- ❖ Betrieb des Stadtverkehrs auch am Wochenende (ggf. AST),
- ❖ Haltestelle am Bahnhof ist zu weit vom Bahnsteig entfernt,,
- ❖ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden,
- ❖ großes Interesse an der Einführung alternativer Bedienungsformen.

Amt Horst – Herzhorn

Übergreifend für den Amtsbereich:

- ❖ Ausgeprägte Schülerverkehre zur Jacob-Struve-Schule in Horst berücksichtigen
 - Optimierte Verbindung Jacob-Struve-Schule <> Klein Offenseth-Sparrieshoop,
 - Nachmittagsverbindungen nach Hohenfelde, Krempe und Elmshorn.
- ❖ Aufwertung der Linie 6522
 - Fahrplanabstimmung mit den Schulzeiten,
 - zusätzliche Fahrt zur 5. Stunde,
 - frühere Ankunft aus Krempe in Horst vor 7:15 Uhr,
 - häufige Kapazitätsengpässe Krempe <> Horst
- ❖ zusätzliche Fahrten Horst <> Kiebitzreihe insbesondere morgens und nachmittags,
- ❖ bessere Anschlüsse Linien 6523 und 6534/6535 zu RE 7/70 und RE 6 in Elmshorn,
- ❖ Einrichten von B&R-Anlagen in Herzhorn und Glückstadt,
- ❖ spätere Abfahrt für GS in Horst Hst. Markt um ca. 11:55 Uhr, ungünstige Lage der Haltestelle.

Kiebitzreihe:

- ❖ Bessere Verbindungen nach Horst und Elmshorn,
- ❖ Taktfahrplan Linie 6523 möglichst alle 30 Minuten,
- ❖ zusätzliche Rückfahrt aus Elmshorn zwischen 17 und 18 Uhr.

Kollmar:

- ❖ Mehr Fahrten abends und am Wochenende Kollmar – Elmshorn.

Sommerland:

- ❖ Einrichten von Bedarfshaltestellen für den Schülerverkehr (Haltestellendichte),
- ❖ bessere Verbindung Grönland <> Itzehoe und Elmshorn,
- ❖ zusätzlicher Fahrten vor 6 Uhr für Pendler nach Elmshorn und Hamburg,
- ❖ mehr Fahrten zwischen Elmshorn und Glückstadt (Linie 6523),
- ❖ bessere Bahnanschlüsse in Elmshorn.

Insgesamt wird der ÖPNV im Kreis Steinburg von den an der Umfrage beteiligten Kommunen mit einer **Durchschnittsnote** von knapp befriedigend (3,3) bewertet, wobei er von 5 Kommunen sogar die Note mangelhaft (5) erhält. Die Ausführungen bei der Umfrage und Gespräche im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Projekt der ÖPNV-Optimierung zeigen aber, dass zwar Erwartungshaltungen auch bezüglich grundlegender ÖPNV-Verbesserungen bestehen, diese aber nicht überzogen sind und die Rahmenbedingungen im Kreis Steinburg mit berücksichtigen. Dennoch steht die Ausweitung der Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeiten klar im Vordergrund der Handlungsbedarfe.

Auf ein breites Interesse stoßen die Überlegungen zur **Einführung alternativer Bedienungsformen**. Die Rückmeldungen der Kommunen zeigen hier aber noch viel Informationsbedarf zu den Gestaltungs- und Integrationsmöglichkeiten sowie den konkreten Auswirkungen auf ÖPNV-Qualität. Die alternativen Angebots- bzw. Betriebsmodelle sind noch nicht ausreichend kommuniziert. Die meisten Kommunen setzen auf Rufbusse / Anrufsammeltaxis (AST) gefolgt von Bürgerbussen und Fahrgemeinschaften. Als wichtiger Aktivitätenschwerpunkt wird von vielen Kommunen die Aufwertung der **ÖPNV-Informationsangebote** benannt und hierbei insbesondere das kreisweite Fahrplanheft (als Print- und Digitalversion) sowie die bessere Nutzung des Internets für das ÖPNV-Marketing.

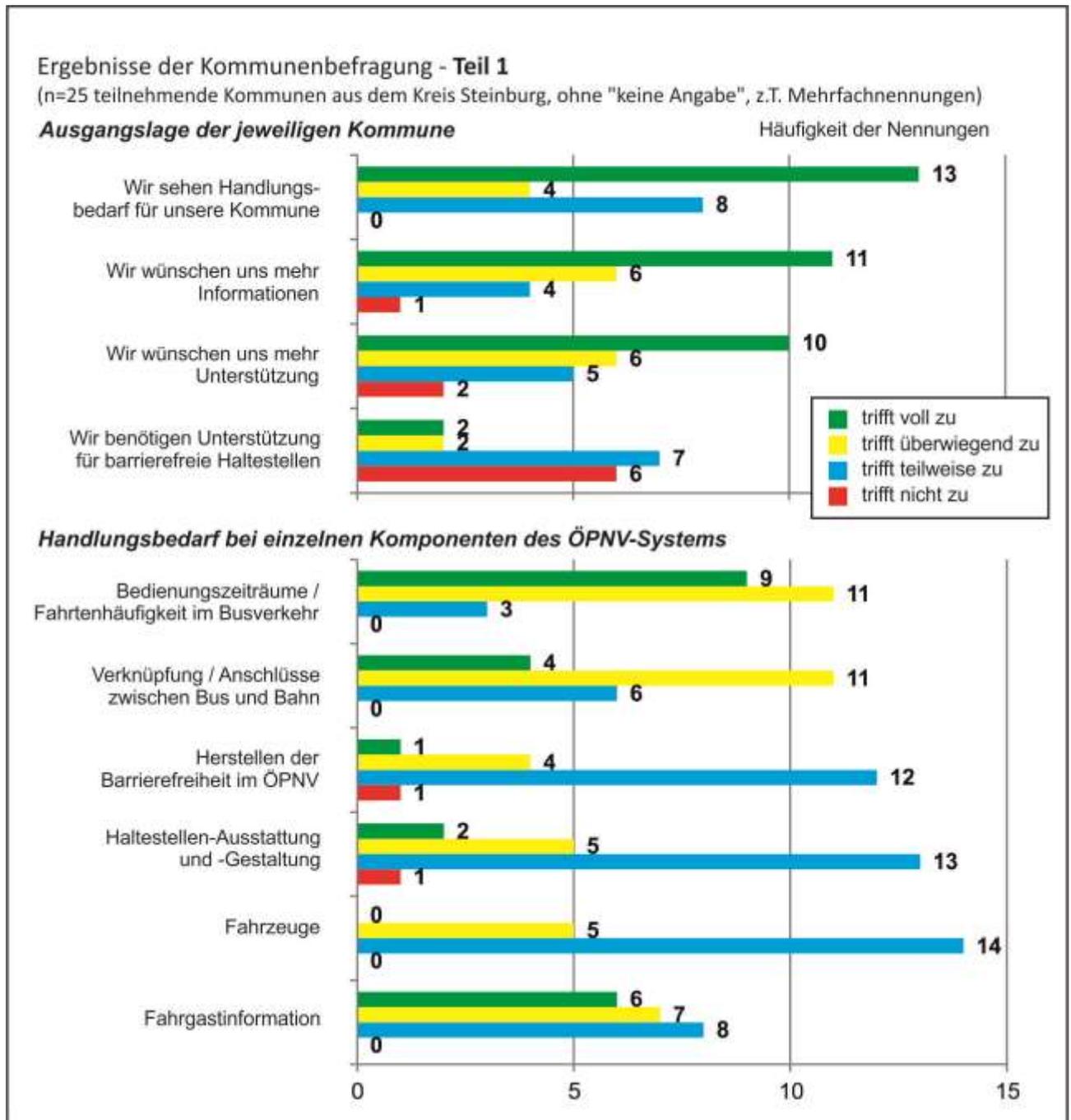


Bild 3-9: Bewertung des ÖPNV und Handlungsbedarfe aus Sicht der Kommunen

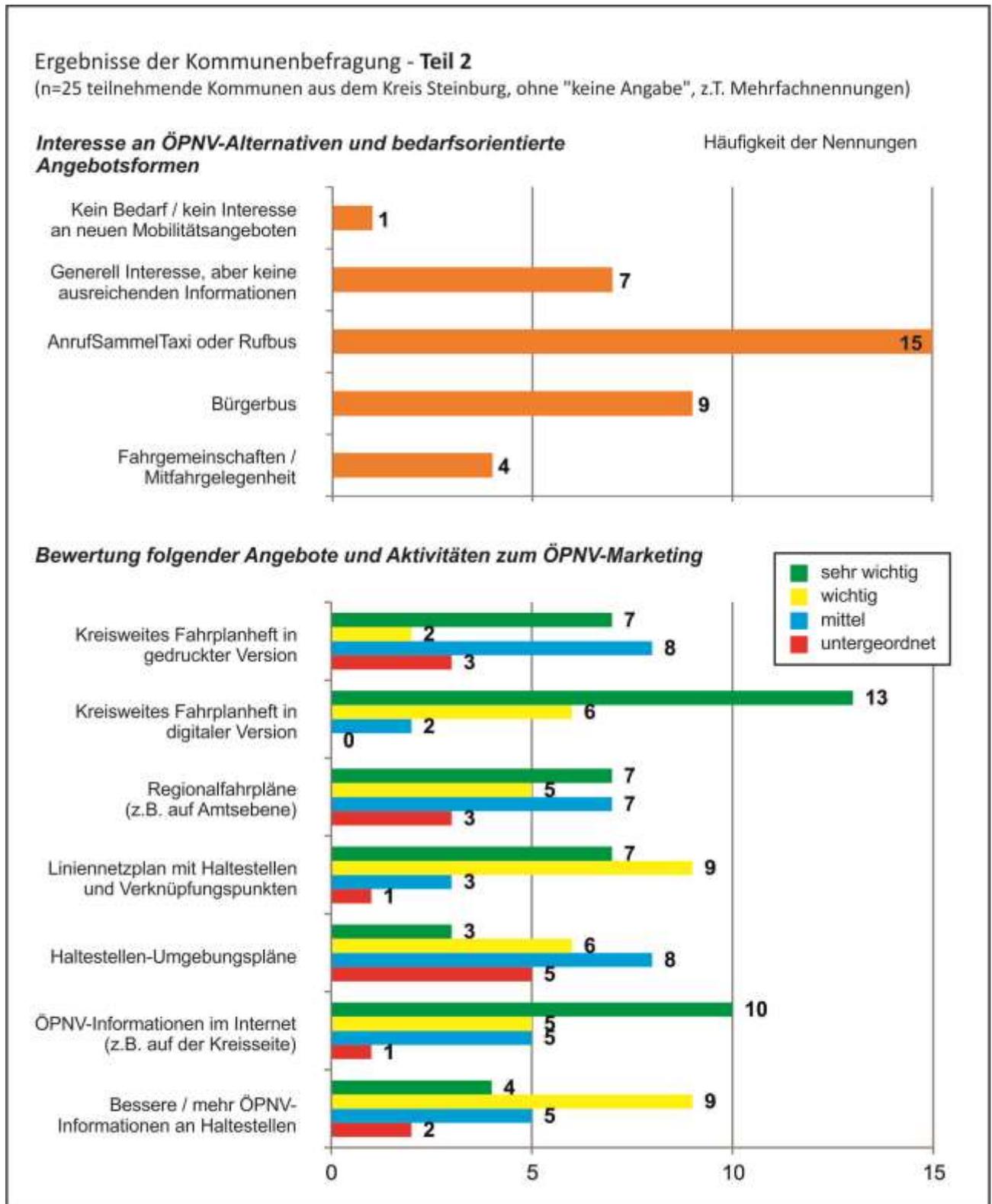


Bild 3-10: Handlungsschwerpunkt aus Sicht der Kommunen

4. Abschätzen der ÖPNV-Potenziale

Die Verkehrsmittelwahl und die daraus resultierende potenzielle ÖPNV-Nachfrage leiten sich aus einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab, die das Mobilitätsverhalten generell und die ÖPNV-Nutzung im Speziellen bestimmen. Da die komplexen Zusammenhänge des Mobilitätsverhaltens manuell nicht mehr handhabbar sind, wurde wie bei solchen Verkehrsprognosen üblich, auch für den Kreis Steinburg ein EDV-gestütztes Programmsystem eingesetzt, das die unterschiedlichen Daten verarbeitet und unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse in eine Nachfrageabschätzung überführt. Auf den Einsatz eines kreisweiten Verkehrsmodells wurde verzichtet, da dies den finanziellen und zeitlichen Rahmen der Untersuchung gesprengt hätte. Als strukturelle Grundlagen zum Mobilitätsverhalten sind insbesondere eingeflossen

- Anzahl Einwohner auf Stadt- und Gemeindeebene,
- Bevölkerungsstruktur (soweit verfügbar auf Stadt- und Gemeindeebene, sonst auf Kreisebene),
- Motorisierung auf Stadt- und Gemeindeebene
- Mobilitätskennziffer = Wegeaufkommen pro Einwohner und Tag auf Kreisebene
- Pendleraufkommen und Pendlerströme auf Stadt- und Gemeindeebene.

Neben den strukturellen Grundlagen sind vor allem die verkehrlichen Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten maßgebend. Die beiden wesentlichen Aspekte sind hierbei die Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr (Straßenkapazitäten, Straßenzustand, Verkehrssteuerung und Staurisiken) und die Qualität des ÖPNV-Systems und hierbei vor allem des ÖPNV-Angebotes (Zugänglichkeit, Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten, Verbindungsqualität, Fahrzeiten). Da es bisher nur wenig wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse gibt, wie in ländlich strukturierten Räumen mit einem gegenüber Stadtverkehr ausgedünnten ÖPNV-Angebot sich Angebotsverbesserungen (z.B. Fahrplankompaktung, 1-2-Stunden-Takte, systematische Anschlüsse etc.) konkret auf die ÖPNV-Akzeptanz auswirken und aufgrund nicht ausreichend differenzierter ÖPNV-Nachfragedaten für den Bestand kam für den Kreis Steinburg eine alternative, zielorientierte Berechnungsmethodik zur Anwendung.

Unter Hinzuziehung von Vergleichswerten der Verkehrsmittelwahl aus anderen Kreisen in Schleswig-Holstein und strukturell vergleichbarer Landkreisen im Bundesgebiet wurden ausgehend vom realisierten ÖPNV-Anteil im Kreis Steinburg von derzeit um die 6% folgende als mittelfristig (Zeitraum 3 bis 5 Jahre) erreichbare Zielgrößen für den ÖPNV-Anteil angesetzt:

- 10% bei verdichteten Achsen/Räumen im ÖPNV-Grundnetz (SPNV, Stadtverkehr, Regionalverkehr),
- 8% an sonstigen Achsen im Grundnetz des Regionalverkehrs,
- 6% im übrigen Kreisgebiet (z.T. Angebotsverbesserungen über alternative Bedienungsformen).

Daraus wurden dann die in Bild 4-1 dargestellten ÖPNV-Nachfragepotenziale (als Verkehrsträger-unabhängiges Gesamtpotenzial) errechnet, wobei aufgrund der nicht ausreichenden Datenqualität derzeit kein teilräumlicher Abgleich mit der Bestandsnachfrage möglich ist. Wie allein aus den strukturellen Rahmenbedingungen zu erwarten, liegt das größte ÖPNV-Nachfragepotenzial im Siedlungskorridor Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist. Neben der Bedeutung die hier verorteten Städte und Gemeinden als gewichtige Wohnstandorte und Verkehrsziele kommt hier als Nachfragetreiber auch noch der Bahnhof Wrist als wichtige Schnittstelle für die starken Pendlerströme Richtung Elmshorn und Hamburg bzw. neben Itzehoe bedeutendster Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Regionalverkehr hinzu.

Ebenfalls starke ÖPNV-Potenziale sind im südlichen Kreisgebiet verortet, einmal im Korridor zwischen Itzehoe und Elmshorn und zum Anderen im Bereich Glückstadt und Umland. Durch die ausgeprägte Präsenz des SPNV in diesen Bereichen ist aber davon auszugehen, dass das für den Regionalverkehr verbleibende Nachfragepotenzial gegenüber dem Ost-Korridor / Kellinghusen deutlich abgestuft ist.

Deutlich abgesetzt sind die ÖPNV-Nachfragepotenziale im nordwestlichen Kreisgebiet, da hier allein die Siedlungsdichte bereits zu einem reduzierten Gesamtverkehrsaufkommen führt und selbst die Siedlungsschwerpunkte und zentralen Orte mit Ausnahme von Wilster alle weniger als 2.500 Einwohner*innen aufweisen. Hier bedarf es daher einer besonders sorgfältigen Abwägung zwischen ÖPNV-Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung.

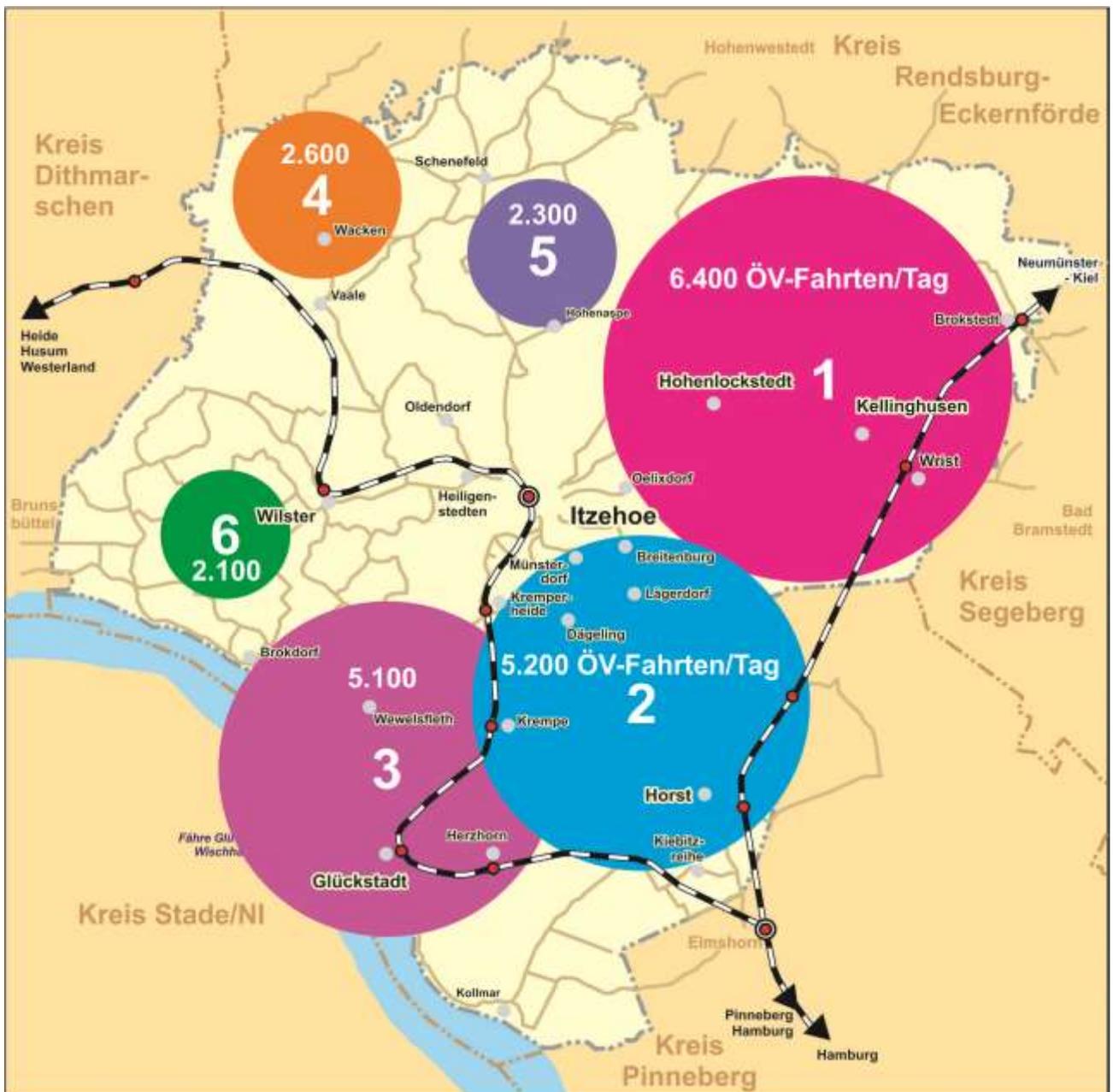


Bild 4-1: Ergebnisse der Potenzialabschätzung (durchschnittliche ÖPNV-Fahrten pro Werktag)

5. Zielsetzungen und strategischer Handlungsrahmen

5.1 Übergeordnetes Leitbild für das künftige ÖPNV-System

Im 4. RNVP wurden übergeordnete Zielsetzungen für die ÖPNV-Entwicklung im Kreis Steinburg definiert. Wenngleich es im Kreis Steinburg kein kreisweites Verkehrsentwicklungskonzept (im Sinne eines verkehrlichen Masterplans) gibt, lassen sich aus den Aktivitäten des Kreises und des ZwV verkehrspolitische Zielsetzungen ableiten.

Da die Qualität des ÖPNV-Gesamtsystems maßgeblich vom SPNV und dem Verbund aus SPNV und Bus-Grundnetz beeinflusst wird, ist auch eine Weiterentwicklung bzw. Optimierung des SPNV-Angebotes mit in die Zielsetzungen einzubinden, wobei die Zuständigkeit für die Umsetzung beim Land Schleswig-Holstein liegt. Die Zielsetzungen aus dem 4. RNVP sind weiter aktuell:

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

Der Kreis Steinburg verpflichtet sich in seinem **Energie- und klimapolitischen Leitbild** zur kontinuierlichen Steigerung der Energieeffizienz und dem nachhaltigen Umgang mit der Ressource Energie. Er sieht darin einen wesentlichen Bestandteil seines Profils. Dies beinhaltet auch ein nachhaltiges Mobilitätssystem und damit verbunden eine Reduzierung bzw. Verlagerung von Kfz-Verkehren. Um dies zu erreichen, bedarf es einer offensiven Förderung des „Mobilitätsverbundes“ aus Nahmobilität und ÖPNV als klimaschonende Fortbewegungsarten.

Da aufgrund der siedlungs- und verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen restriktive Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs nur bedingt erfolgsversprechend und faktisch schwer umsetzbar sind, wird zunächst auf eine deutliche **Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz** mit attraktiven Angeboten für alle potenziellen Nutzergruppen gesetzt, auch um entsprechende Alternativen zur Kfz-Nutzung aufzubauen.

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems ergeben sich somit folgende **Zielsetzungen** im Sinne eines verkehrspolitischen Leitbildes:

Koordinierte Siedlungs- und Nahverkehrsplanung

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung wirkt der Kreis gemeinsam mit den für die Bauleitplanung zuständigen Städten und Gemeinden auf eine verkehrsgerechte Zuordnung von Siedlungsflächen sowie deren Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen hin. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an den Achsen des SPNV und des Bus-Grundnetzes /Stadt- und Regionalverkehr) orientieren.

ÖPNV als klimafreundliche Säule des Gesamtverkehrssystems:

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

Ausreichende Bedienung:

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

Nutzungsbarrieren abbauen:

Um die ÖPNV-Akzeptanz zu fördern, sind bestehende Nutzungsbarrieren abzubauen. Besonderes Augenmerk gilt der Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Zugangs in Bezug auf Haltestellen und Fahrzeuge. Mit einer Erhöhung der Angebotstransparenz insbesondere durch vertaktete Fahrpläne und tägliche Bedienung wird eine einfache ÖPNV-Nutzung gerade auch für Gelegenheitskunden ermöglicht. Auch ein modernes ÖPNV-Marketing mit Einbindung in der Verkehrsverbund NAH.SH und ggf. künftig den HVV trägt dazu dabei, dass der ÖPNV besser wahrgenommen wird und besser nutzbar ist.

Zielgruppenorientierter und kundenfreundlicher ÖPNV:

Mit dem Verbund aus SPNV und Bus-Grundnetz wird die Nutzung des ÖPNV durch hochwertige Verkehrsangebote und eine verbesserte Vernetzung auf nachfragestarken Verkehrsrelationen gezielt gefördert. Mit dem Einsatz alternativer Bedienungsformen sind räumliche und vor allem zeitliche Angebotslücken zu schließen, insbesondere in Siedlungsbereichen, wo ein Linienverkehr nicht mehr verkehrlich und/oder wirtschaftlich effizient betrieben werden kann. Zum ÖPNV-Verkehrsangebot gehört ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Sicherheit, aber auch ein umfassendes Portfolio von Informationen und Serviceleistungen. Für die Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu den Schulorten sicherzustellen.

Vernetzte Mobilität:

Multi- und Intermodalität sind wesentliche Elemente eines zukunftsorientierten Mobilitätssystems. Daher sind diese Elemente auch in die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes einzubinden. Neben einer Verbesserung der Vernetzung innerhalb des ÖPNV-Systems mit attraktiven Umsteige- und Anschlussbedingungen insbesondere zwischen Bahn und Bus sind auch externe Verknüpfungen mit dem Individualverkehr in Form von Mobilitätsstationen sowie P+R- und B+R-Angeboten herzustellen und als Gesamtangebot zu bewerben.

Wirtschaftlicher ÖPNV:

Das ÖPNV-Angebot ist gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so zu optimieren, dass einerseits die kommunalen Haushalte möglichst wenig belastet werden, andererseits die Möglichkeit zur Erfüllung der Aufgaben des ÖPNV gegeben ist. Um eine hohe wirtschaftliche Effizienz zu erreichen, werden ÖPNV-Leistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben und durch ein kontinuierliches Qualitätsmanagement überwacht.

5.2 Leitbild für die Gestaltung des Bus-Grundnetzes

Ausgehend vom Leitbild für das künftige ÖPNV-Gesamtsystem wird für das neue Bus-Grundnetz ein präziser Gestaltungsrahmen festgelegt. Dieser umfasst die Voraussetzungen, um die prognostizierten Nachfragepotenziale zu erschließen und kann auch zur späteren Vermarktung mit genutzt werden:

Standortqualität:

Mit dem Bus-Grundnetz soll die Standortqualität im Kreis Steinburg gefestigt und ausgebaut sowie das Entwicklungspotenzial der Kommunen gestärkt werden. Der Fokus liegt hierbei auf den zentralen Orten bzw. den Arbeits- und Versorgungszentren und auf den größeren Städten und Gemeinden, die ein verdichtetes Nachfragepotenzial aufweisen. Es wird angestrebt, alle Kommunen mit mehr als 1.000 Einwohner*innen an das ÖPNV-Grundnetz (SPNV, Stadtverkehr, Regionalverkehr) anzubinden.

Transparenz:

Mit einfach strukturierten und übersichtlichen Linienverläufen und Fahrplänen soll der ÖPNV-Zugang und seine Nutzung vereinfacht und auch Gelegenheitsnutzer und Besucher angesprochen werden. Dazu gehören vor allem vertaktete Fahrpläne, einheitliche Betriebszeiten für die verschiedenen Wochentagstypen und das Minimieren von Unterlinien, die vom Hauptlinienverlauf abweichen.

Angebotsqualität:

Mit einer Vertaktung des Verkehrsangebotes und einer möglichst stündlichen Bedienung in den Hauptverkehrszeiten, bei entsprechender Nachfrage auch dichter, sowie einer Bedienung auch in den verkehrlichen Randzeiten und während der Schulferienzeiten wird der ÖPNV als Verkehrsmittelalternative gestärkt.

Vernetzung:

Mit einer systematische Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Bus-Grundnetz sowie zwischen dem Bus-Grundnetz und dem Individualverkehr leistet das Bus-Grundnetz einen nachhaltigen Beitrag zur Förderung intermodaler und multimodaler Mobilität. Im Vordergrund stehen hierbei eine Fahrplankoordination von SPNV und den Grundnetzlinien mit ausreichend dimensionierten Anschlusszeiten und gute räumliche Übergangsbedingungen an den Verknüpfungsknoten. Über ergänzende Schnittstellen zum Radverkehr sowie zu Verleih- und Sharingangeboten wird an Schwerpunkthaltestellen des Bus-Grundnetzes eine Verteilung der Nachfrage in die Fläche unterstützt.

Erscheinungsbild:

Das äußere Erscheinungsbild trägt maßgeblich zum Image und zur Akzeptanz des ÖPNV bei und ist daher positiv zu beeinflussen. Dazu gehören vor allem die in der Öffentlichkeit präsenten ÖPNV-Komponenten Fahrzeuge und Haltestellen, die einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV und eine komfortable Beförderung anbieten müssen. Das Bus-Grundnetz ist in seinem Verbund mit dem SPNV als hochwertiges ÖPNV-Produkt professionell zu vermarkten. Dazu ist auch eine kontinuierliche Kommunikation mit den (potenziellen) ÖPNV-Kunden und den Kommunen als wichtige Kooperationspartner aufzubauen und zu pflegen.

5.3 Qualitätsanforderung an das Bus-Grundnetz

Neben der grundsätzlichen Ausrichtung des Bus-Grundnetzes sind im Folgenden einige konkrete Qualitätsstandards benannt, die wesentliche Planungselemente und Merkmale des Grundnetzes als hochwertiges ÖPNV-Produkt bilden.

Angebotsqualität

Ein zentrales Angebotsmerkmal des Grundnetzes ist die **Bedienung** an allen Tagen einschließlich Wochenenden und Schulferientagen. Die zeitliche Abstufung der Bedienung wird nach den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Wohngebiete sind möglichst durchgehend zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Einschränkung der Bedienung in Abgleich mit den Hauptarbeitszeiten angemessen ist. Vom Grundsatz her ist Mo-Fr eine Bedienungszeit zwischen etwa 5 Uhr und 23 Uhr anzustreben, am Wochenende kann die Bedienungszeit entsprechend den veränderten Mobilitätsbedürfnissen verkürzt werden.

Die **Fahrpläne** der Grundnetzlinien sind für die Tageskernzeit grundsätzlich zu vertakten. Zeitliche Abweichungen einzelner Fahrten zur Anpassung an Schulzeiten oder SPNV-Anschlüsse sind aber möglich. Der 60-Minuten-Takt wird als Regelstandard gesetzt. Bei starker Nachfrage und im Schülerverkehr wird der Takt bedarfsorientiert verdichtet, auf Verbindungen oder in Randzeiten mit deutlich abgestufter Nachfrage kann auf einen Zweistunden-Takt reduziert werden. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung ist bei geringer Nachfrage der Einsatz kleinerer Fahrzeugkapazitäten zu prüfen (z.B. Linientaxi).

Der Schülerverkehr wird soweit verkehrlich sinnvoll und betrieblich möglich in das Grundnetz integriert. Wenn eine Einpassung in den Taktfahrplan nicht vertretbar oder aus Kapazitätsgründen nicht zweckmäßig ist, werden separate Fahrten für den Schülerverkehr ergänzt und der Taktfahrplan entsprechend verdichtet. Ansonsten werden die bestehenden Schülerverkehrslinien und -angebote als Bestandteile des regionalen Ergänzungsnetzes beibehalten.

Vernetzung

Allein aus wirtschaftlichen Gründen ist es bei der Siedlungsdichte im Kreis Steinburg nicht realistisch, alle wichtigen Verkehrsrelationen als ÖPNV-Direktverbindungen anzubieten. Daher ist besonderer Wert darauf zu legen, wichtigen Umsteigerelationen zu identifizieren und dafür gute Umsteigebedingungen zu schaffen. Die Umsteigeströme sind auf ausgewählte Verknüpfungsknoten zu konzentrieren, die durch ihre Positionierung im Liniennetz und ihre regionalräumliche Lage als solche prädestiniert sind. Neben der Funktion als Umsteigeknoten bilden diese Haltestellen überwiegend auch städtebauliche Bezugspunkte, so dass eine hochwertige Gestaltung und Ausstattung sowie eine sorgfältige städtebauliche Integration gefordert sind.

Mit der Vertaktung der Fahrpläne im Grundnetz wird die Voraussetzung für eine systematische zeitliche Vernetzung einzelner Linien geschaffen. Schwerpunkte bei der ÖPNV-Vernetzung bilden die im Bus-Grundnetz liegenden Bahnstationen als Übergang zum/vom SPNV und als integraler Taktknoten im Bus-Grundnetz der ZOB in Itzehoe. Für die Verbesserung der Flächenerschließung bzw. zur Erhöhung der Erschließungswirkung des Bus-Grundnetzes werden weitere Verknüpfungsknoten ausgebildet, die Bezugspunkte für Zubringerverkehre und die Verknüpfung mit dem Individualverkehr bilden. Dazu gehören die Haltestellen Glückstadt Markt, Kellinghusen Mitte, Wilster Colosseum und Schenefeld Markt/ZOB.

Fahrzeuge

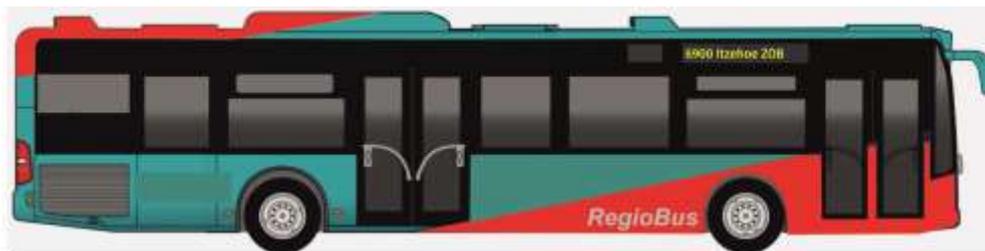
Die Fahrzeuge können das Produktmarketing für das neue hochwertige Angebot unterstützen und tragen mit zum Image des Grundnetzes bei. Neben einer barrierefreien Zugänglichkeit und Ausstattung sind auch besondere Komfortmerkmale wie Klimaanlage und WLAN zu prüfen. Wenn sich die Grundnetzlinien etabliert haben, sollte auch ein mit der NAH.SH oder ggf. künftig dem HVV abgestimmtes Corporate-Design zum Einsatz kommen.

Haltestellen

Die Haltestellen prägen mit das äußere Erscheinungsbild des Grundnetzes und sollten daher entsprechend hochwertig gestaltet sein. Angesichts der derzeit ausgeprägten Defizite bei den Bushaltestellen ist hier ein Ausbauprogramm zu erstellen, das eine stufenweise Aufwertung der Haltestellen an den Grundnetzlinien, beginnend von den Schwerpunkthaltestellen bis hin zu den Einfachhaltestellen umfasst. Die Ausstattungsstandards für die Haltestellenkategorien sind im 4. RNVP vorgegeben, außerdem sollte ein Corporate Design zum Einsatz kommen. Die Kommunen als Baulastträger sollten hierbei vom Kreis unterstützt werden. Für wichtige, siedlungsintegrierte Verknüpfungspunkte sollte zudem der Ausbau zu Mobilitätsstationen sowie eine besondere städtebauliche Gestaltung und Einbindung geprüft werden.

Marketing

Marktforschungen zeigen immer wieder, dass bezüglich des ÖPNV-Angebotes vielfach Informationsdefizite bestehen, die auch von der Nutzung abhalten. Die neuen Angebotsqualitäten des Grundnetzes erfordern zwingend ein kontinuierliches, produktspezifisches Marketing auf verschiedenen Vertriebswegen und eine breit angelegte Einführungskampagne. Die elektronischen Vertriebskanäle insbesondere über das Internet und mobile Endgeräte spielen dabei eine maßgebliche Rolle. Die Internetplattformen der NAH.SH und ggf. künftig des HVV, des Kreises, aber auch der Ämter und Kommunen sind hierbei wichtige Bezugspunkte und Schnittstellen.



Quelle: Eigene Darstellung



Quelle: Angepasste Darstellung nach Entwurf Büro Sellner

Bild 5-1: Entwurfsbeispiel für ein Corporate Design von Fahrzeugen und Schwerpunkthaltestellen

6. Konzeption des Bus-Grundnetzes

6.1 Anpassung der Liniennummern-Systematik und Konzept-Übersicht

Die Einführung des Bus-Grundnetzes sollte dazu genutzt werden, um die Linienbezeichnung bzw. Liniennummerierung zu vereinheitlichen. Bisher gibt es unkoordiniertes Nebeneinander verschiedener Systematiken ohne räumliche oder funktionale Bezüge. Nur im Bereich der Wilstermarsch und beim Stadtverkehr Itzehoe bestehen räumlich bezogene Nummernsystematiken (Wilstermarsch Nummerngruppe 66xx, Stadtverkehr Itzehoe einstellige Nummern 1-9). Für das künftige ÖPNV-Netz wird die Einführung folgender kreisweiter Systematik vorgeschlagen (vgl. Bild 6-1):

- (1) Alle Liniennummern werden 4-stellig
- (2) Jedem Teilnetz wird eine Liniennummerngruppe mit einheitlicher Festlegung der ersten beiden Stellen (z.B. 66XX) als räumliches Ordnungsmerkmal zugeordnet.
- (3) Die übergeordneten Grundnetzlinien im Stundentakt enden auf "00" = volle Hunderter, Beispiele: Schnellbuslinie 6600 Brunsbüttel - Itzehoe (Bestand) oder (neu) 6900 Itzehoe - Wrist.
- (4) Weist ein Teilnetz zwei Linien dieser Kategorie auf, bekommt die zweite Linie eine "XX50", Beispiel: 6800 Itzehoe – Hohenwestedt > 6850 Itzehoe - Wacken.
- (5) Andere Grundnetzlinien im 120-Min.-Takt (erweitertes Grundnetz) enden auf "0" = volle Zehner, Beispiele: 6610 Itzehoe – Wilster, 6630 Glückstadt - Elmshorn.
- (6) Linien des Ergänzungsnetzes, z.B. Schülerverkehrslinien enden auf die Ziffern "1-9", Beispiel: 6611 Äbtissinwisch - Ecklak – Wilster, 6811 Itzehoe – Agethorst - Schenefeld.
- (7) Stadtverkehre enden auf "0" (volle Zehner) oder "1-9" Beispiel: 6701 Liethberg – ZOB – Elbeblick (Itzehoe, alt Linie 1)

Jedes Teilnetz erhält mindestens eine Grundnetzlinie, so dass alle relevanten Nachfragepotenziale an das Grundnetz angebunden sind (vgl. Bild 6-2). Eine Besonderheit bildet im Teilnetz West die Schnellbuslinie 6600 Itzehoe – Brunsbüttel, die zwar formal Bestandteil des Grundnetzes ist, aber keine nennenswerte Erschließungswirkung für das Kreisgebiet aufweist. Aufgrund des abgestuften Nachfragepotenzials erhalten die beiden Grundnetzlinien in der Wilstermarsch nur jeweils Zweistundentakte, zwischen Wilster und Itzehoe wird dann auf eine stündliche Bedienung verdichtet. Hier wird künftig auf ein nahezu flächendeckendes Angebot mit einem Anrufsystem (z.B. Anrufsammeltaxi) gesetzt.

Im Teilnetz Ost wird die bestehende Linie 15 nochmals aufgewertet und vor allem durchgehend vertaktet, die bereits gute Grundstruktur des Angebotes bleibt aber erhalten. Deutliche Aufwertungen erfährt die ÖPNV-Qualität im nördlichen Kreisgebiet, das künftig von zwei Grundnetzlinien bedient wird, wobei mit der vertakteten Verbindung Itzehoe – Schenefeld – Hohenwestedt auch eine Aufwertung des kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV erfolgt.

Das südliche Kreisgebiet profitiert bereits heute von einer guten Anbindung im ÖPNV, so dass das Nachfragepotenzial für den regionalen Busverkehr hier abgestuft ist. Mit der neuen durchgehenden Verbindung Itzehoe – Münsterdorf – Lägerdorf – Horst – Elmshorn erhalten aber mehrere große Gemeinden ohne SPNV-Anschluss eine deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung mit erheblich verbesserten Reisezeiten Richtung Elmshorn und Hamburg.

Komplettiert wird das regionale Grundnetz durch eine weitere Nord-Süd-Verbindung zwischen Itzehoe und Glückstadt sowie zwei von Glückstadt ausgehende Ost-Westverbindungen nach Horst und Elmshorn.

Der Stadtverkehr Itzehoe übernimmt mit den Linien 8 und 9 auch eine Bedienung von Gemeinden außerhalb des Stadtgebietes im Stadt-Umland-Bereich Itzehoe, während die Linie 3 künftig in der neuen Grundnetzlinie nach Wacken aufgeht. Aufgegeben bzw. in die neue Grundnetzlinie 6900 eingebunden wird der ohnehin nur rudimentäre Stadtverkehr Kellinghusen, während der Stadtverkehr Glückstadt weiter aufgewertet und ggf. neu geordnet wird.

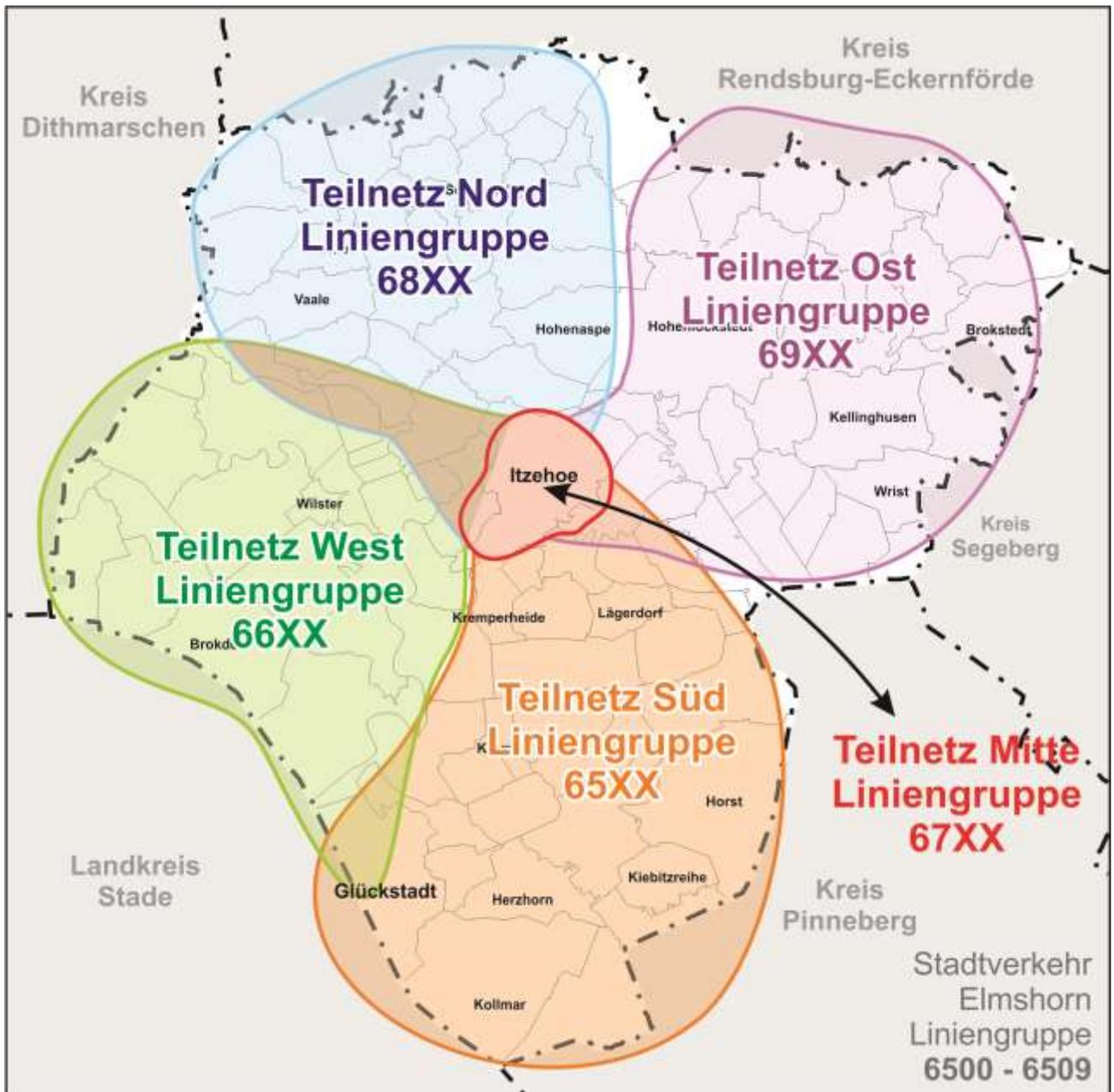


Bild 6-1: Vorschlag für eine Neuordnung der Liniennummern



Bild 6-2: Übersicht des neuen ÖPNV-Grundnetzes für den Kreis Steinburg

6.2 Konzeption für das nördliche Kreisgebiet

Die ÖPNV-Bedienung des nördlichen Kreisgebietes erfolgt derzeit im Wesentlichen durch die drei Buslinien 10, 11 und 14 ergänzt durch zusätzliche, vorrangig für den Schülerverkehr konzeptionierte Linien. Die drei Hauptlinien weisen bereits eine für den Regionalverkehr vergleichsweise hohe Fahrtenhäufigkeit auf und verkehren vor allem auch in den Schulferien und am Samstag. So ist zumindest eine Grundversorgung gegeben, die aber für eine Erschließung der Nachfragepotenziale bei Weitem nicht ausreicht. Das Nachfragepotenzial der von den Linien bedienten Siedlungsbereiche wird allerdings wirtschaftlich als nicht ausreichend angesehen, um auf allen Verbindungen einen Stundentakt zu rechtfertigen. Daher ist es zweckmäßig, eine Neuordnung der Linienverläufe vorzunehmen.

6.2.1 Grundnetzlinie 6800 Itzehoe – Schenefeld – Hohenaspe – Hohenwestedt

Mit Schenefeld und Hohenaspe gibt zwei Siedlungsschwerpunkte, die nicht über eine Bahnanbindung verfügen. Zudem bestehen speziell für den Nahbereich Schenefeld ausgeprägte **Verflechtungen mit dem angrenzenden Kreis Rendsburg-Eckernförde** insbesondere in das Unterzentrum Hohenwestedt. Diese Verkehrsverflechtungen beziehen sich auf den Ausbildungsverkehr, aber auch auf den Berufs- und Versorgungsverkehr. Somit bestehen aus dem Nahbereich Schenefeld relevante Verkehrsströme sowohl von/nach Hohenwestedt als auch von/nach Itzehoe. Mit Puls und Reher liegen im Nahbereich außerdem zwei Gemeinden mit mehr als 500 Einwohnern, die aufgrund ihrer Randlage bisher in der ÖPNV-Anbindung vernachlässigt sind.

Wegen der Lage der Siedlungsbereiche ist eine Anbindung aller Gemeinden im Verkehrskorridor Itzehoe – Schenefeld – Hohenwestedt mit einer Linie nicht möglich. Insbesondere Hohenaspe, aber auch Puls liegen abseits einer möglichen gradlinigen Verbindung Itzehoe – Schenefeld - Hohenwestedt. Daher wird vorgeschlagen, mit der neuen **Grundnetzlinie 6800** eine Hauptlinie Itzehoe – Hohenaspe – Schenefeld – Reher – Hohenwestedt zu bilden, auf der Hohenaspe mit einer Stichfahrt angebunden wird, und diese Linie durch eine Unterlinie Itzehoe – Hohenaspe – Looft – Schenefeld – Puls zu ergänzen. Mit einer Fahrtenkoordination könnte für die größten Gemeinden Schenefeld, Hohenaspe und Ottenbüttel ein Stundentakt und für die Verbindung Schenefeld – Hohenwestedt ein Zweistundentakt realisiert werden. Die Konzeption ist mit den parallel laufenden Planungen für eine **Neuordnung des Bus-Grundnetzes im Kreis Rendsburg-Eckernförde** kompatibel, wobei die bisherige Linie 3240 in der neuen Grundnetzlinie aufgeht. Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde abschließend festzulegen, ob eine Durchbindung bis Rendsburg erfolgt und ob in Hohenwestedt der ZOB oder der Bahnhof angebunden werden. Unabhängig davon bleibt der Bahnhof Itzehoe weiterhin der Hauptverknüpfungsknoten zum SPNV..

6.2.2 Ergänzungsnetzlinie 6811 Itzehoe –Agethorst – Schenefeld

Die Führung der bisherigen Linie 10 über Agethorst – Kaaks wird zur neuen Ergänzungsnetzlinie 6811. Durch die Angebote und Kapazitäten auf der Grundnetzlinie ist eine Neuordnung des Fahrplans über diese Verbindung erforderlich. Damit können insbesondere für die Gemeinden Agethorst und Hadenfeld Bedienungslücken tagsüber geschlossen sowie die Linienführung und der Fahrplan harmonisiert bzw. transparenter gestaltet werden.

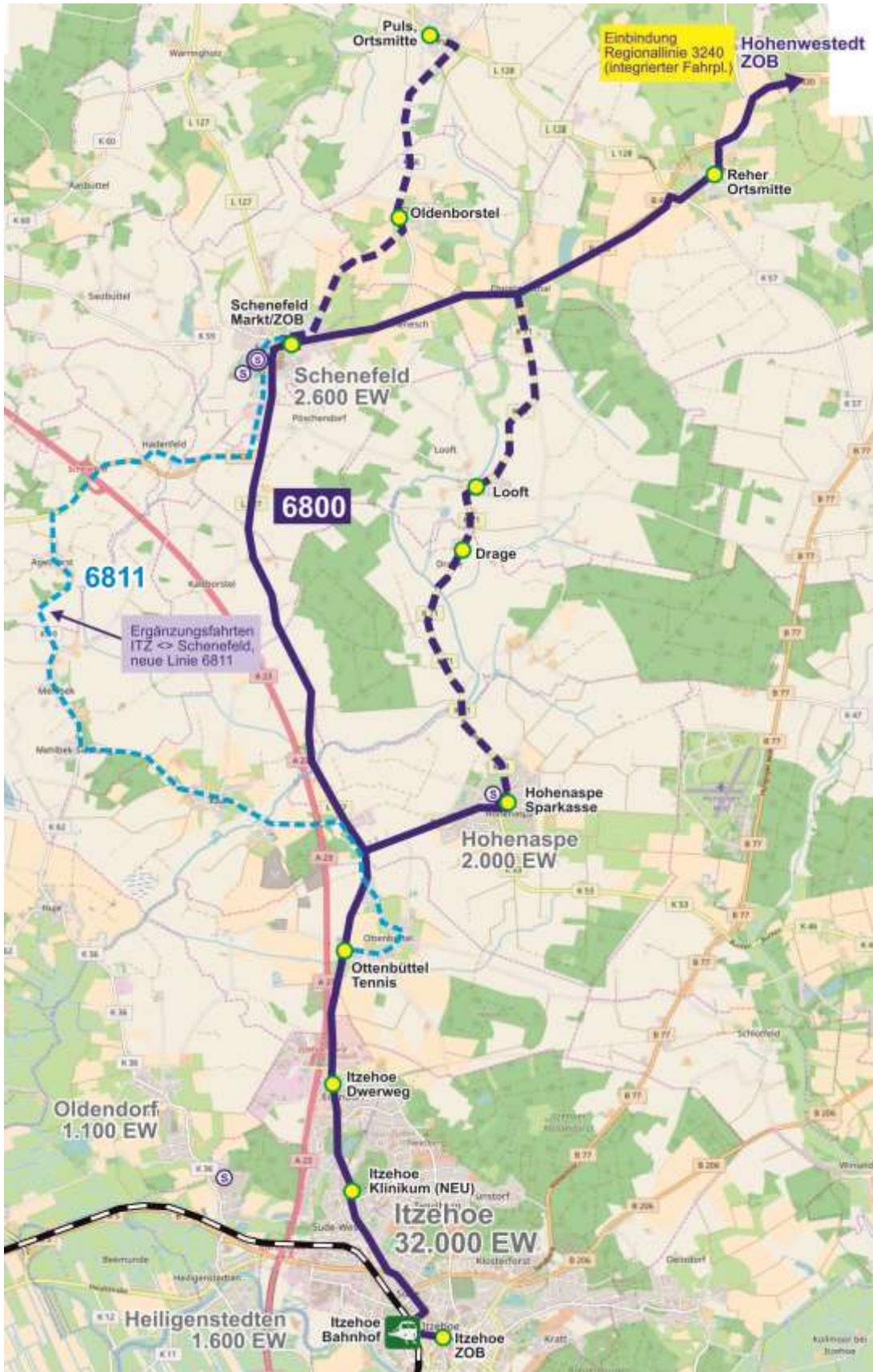


Bild 6-3: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Hohenaspe / Schenefeld

							S		
Itzehoe, ZOB	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35		12:35	13:35
<i>Zug aus Hamburg (RE6) an</i>	6:11	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23		12:23	13:23
Itzehoe, Viktoriastr./Bahnhof	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37		12:27	13:37
Itzehoe, Dithmarscher Platz	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39		12:29	13:39
Itzhoer, Brückenstraße	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41		12:41	
<i>Itzehoe, Lehmwohld-Schule</i>								12:33	13:43
Itzehoe, Schauenburger Str.	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43		12:35	13:45
Itzehoe Klinikum (NEU)	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44		12:36	13:46
Itzehoe Kirchenweg	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45		12:37	13:47
Itzehoe, Lise-Meitner-Str. (NEU)	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46		12:38	13:48
Itzehoe, Dwerweg	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47		12:39	13:49
Ottenbüttel, Tennis	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49		12:49	13:51
Ottenbüttel, Parkplatz	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51		12:51	13:53
<i>Ottenbüttel, Abzweiger</i>								12:41	
<i>Ottenbüttel, Mitte</i>								12:43	
<i>Ottenbüttel, Siedlung</i>								12:44	
Hohenaspe, Stein	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52		12:52	13:54
Hohenaspe, Ostlandring	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53		12:53	13:55
Hohenaspe, Sparkasse	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55		12:55	13:57
<i>Hohenaspe, Pohlmannstr.</i>		7:57		9:57		11:57			13:59
<i>Drage</i>		7:59		9:59		11:59			14:01
<i>Hansch</i>		8:01		10:01		12:01			14:03
<i>Looft, Gastwirtschaft</i>		8:02		10:02		12:02			14:04
<i>Christinenthal, Gutshof</i>		8:04		10:04		12:04			14:06
<i>Christinenthal, Feuerwehr</i>		8:05		10:05		12:05			14:07
<i>Schenefeld, Lohweg</i>		8:08		10:08		12:08			14:10
Kaaksburg, B204	7:00		9:00		11:00			12:49	13:00
Kaisborstel, B204	7:02		9:02		11:02			12:51	13:02
Breitenfelde, B204	7:05		9:05		11:05			12:54	13:05
Schenefeld, Holstenstr.	7:08		9:08		11:08			12:57	13:08
Schenefeld, Markt/ZOB	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09		12:58	13:09
Oldenborstel		8:17		10:17		12:17		13:17	14:17
Puls, Ortsmitte		8:21		10:21		12:21		13:21	14:21
Schenefeld Lohweg	7:10		9:10		11:10			13:10	
Christinenthal, Dorfstraße (NEU)	7:13		9:13		11:13			13:13	
Reher, Ortsmitte	7:18		9:18		11:18			13:18	
Wapelfeld, West	7:22		9:22		11:22			13:22	
Hohenwestedt, Bahnhof									
<i>Zug nach Neumünster (RB63) ab</i>									
Hohenwestedt ZOB	7:28		9:28		11:28			13:28	

Bild 6-4: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6800 Itzehoe – Hohenwestedt (Mo-Fr)

6.2.3 Grundnetzlinie 6850 Itzehoe – Oldendorf – Vaale – Wacken

Für die Verbindung Itzehoe – Vaale – Wacken bietet es sich an, die Gemeinde Oldendorf mit in den Linienverlauf einzubinden, da dann mit Oldendorf und Heiligenstedten zwei wichtige Nachfragepotenziale zugunsten einer höheren Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung mit aufgenommen werden können. Damit wird für die neue **Grundnetzlinie 6850** Itzehoe – Oldendorf – Vaale – Wacken letztlich die Einführung eines Stundentaktes in der Woche und eines Zweistundentaktes am Wochenende gerechtfertigt. Der Taktfahrplan wird durch zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr ergänzt, die teilweise auch die Julianka-Grundschule in Heiligenstedten direkt anbinden. Die Verlängerung der Fahrzeit zwischen Wacken und Itzehoe um 3 bis 4 Minuten wird durch die Fahrtenverdichtung mit zusätzlichen Abendfahrten von Itzehoe, die Bedienung am Sonntag und eine attraktive Anschlussbildung mit dem SPNV am Bahnhof Itzehoe (jeweils ca. 10 Minuten Übergangszeit) aus Gutachtersicht mehr als gerechtfertigt.

Mit der Einbindung von Oldendorf wird die **Stadtverkehrslinie 3**, die bisher ebenfalls keine Vertaktung aufweist, ersetzt bzw. eingebunden und damit aus dem Stadtverkehrsnetz ausgegliedert. Die bisher von der Linie 14 übernommene Bedienung der **Verbindung über Krummendiek** entfällt und wird künftig über einen Unterlinienweg der neuen Grundnetzlinie 6610 für die Wilstermarsch abgedeckt, so dass diese Orte dann künftig auch direkt an das zugehörige Nahversorgungszentrum Wilster angebunden sind.

Durch eine effiziente Umlaufplanung wird es ermöglicht, auch die nördlich von Wacken gelegenen kleineren Gemeinden wie Besdorf und Bokelrehm zweistündlich in das Grundnetz einzubinden und damit auch eine regelmäßige Verbindung zum zugehörigen Nahversorgungszentrum Wacken herzustellen.

6.2.4 Option einer neuen Bahnstation in Vaale

Seit längerer Zeit wird vom Amt Schenefeld die Umsetzung einer neuen Bahnstation in Vaale gefordert, deren alter Bahnhof noch bis in die 80er Jahre vom SPNV bedient wurde. Grundsätzlich würde eine solche Bahnanbindung einen **Standortimpuls für das nordwestliche Kreisgebiet** geben, auch unter Berücksichtigung der Bedeutung Wackens als überregionaler Eventstandort, und ist daher aus Sicht der Kreisentwicklung positiv zu beurteilen.

Nachteilig ist allerdings die geringe Erschließungswirkung der Bahnstation, da selbst in Bezug auf die Gemeinde Vaale etwa 700m Entfernung vom Ortskern bestehen und auch die Umgebung nur dünn besiedelt ist. Um überhaupt ein tragfähiges Nachfragepotenzial zu generieren, müsste eine Einbindung in das Busnetz bzw. die **Einrichtung von Zubringerverkehren** mit Anschlusskoordination erfolgen. Eine Einbindung in die Grundnetzlinie 6850 wäre nur über eine Stichfahrt von der Hauptstraße Vaale möglich und würde die Fahrzeit auf der Grundnetzlinie um etwa 5 Minuten je Fahrtrichtung verlängern. Zudem wäre mit dem derzeitigen SPNV-Fahrplan dann nur eine Anschlusskoordination in einer Fahrtrichtung möglich.

Ein attraktiver Zubringerverkehr mit Anschlüssen zu den Zügen von und nach Itzehoe ist nur über eine eigenständige, auf die Bahn abgestimmte Linienverbindung im Ergänzungsnetz z.B. Wacken <->Vaale verkehrlich sinnvoll, wobei hier ggf. auch ein bedarfsorientierter Verkehr (z.B. Anrufsammeltaxi) in Frage käme. Sollte seitens des Landes eine Zusage erfolgen, eine zusätzliche Bahnstation in Vaale einrichten zu wollen, wird zusammen mit dem Verkehrsunternehmen geprüft, wie eine Anbindung durch Zubringerverkehre konkret realisiert werden kann.

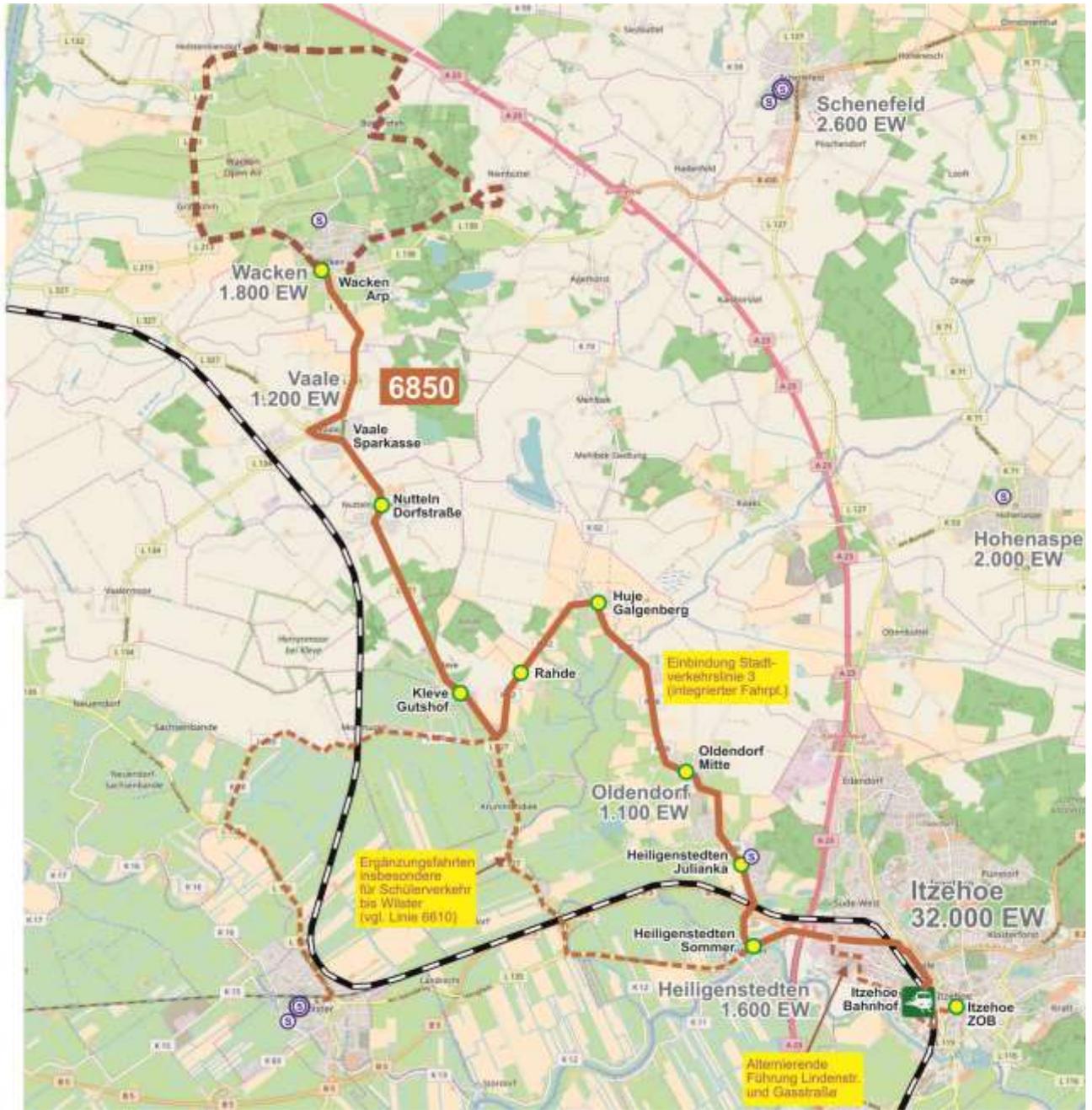


Bild 6-5: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Wacken / Vaale / Oldendorf

Bokelrehm		5:36	6:36	7:40		9:40		11:40
Nienbüttel		5:30	6:30	7:46		9:46		11:46
Besdorf		5:40	6:40		8:40		10:40	
<i>Holstenniendorf</i>		5:43	6:43		8:43		10:43	
<i>Gribbohm</i>		5:45	6:45		8:45		10:45	
<i>Wacken, Boll</i>		5:49	6:49		8:49		10:49	
Wacken, Arp	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50
Vaale, Mengel	4:52	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52
Vaale, Sparkasse	4:53	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53
Nutteln, Dorfstraße	4:56	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56
Kleve, Schäferei	4:59	5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59
Kleve, Gutshof	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01
Kleve, Hell	5:03	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03
Rahde	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05
Huje, Galgenberg	5:06	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06
Huje	5:07	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07
Oldendorf, NWK	5:08	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08
Oldendorf, Haferkamp	5:09	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09
Oldendorf, Mitte	5:11	6:11	7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11
Oldendorf, Zölf Berge	5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12
Heiligenstedten, Forsthaus	5:13	6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13
Heiligenstedten, Julianka	5:15	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15
Heiligenstedten, Meinert	5:16	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16
Heiligenstedten, Sommer	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17
Heiligenstedten, Wohnlicht	5:18	6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18
Itzehoe SIHI	5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20
Itzehoe, D.-Bonhoeffer-Str.	5:21	6:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21
<i>Itzehoe, Adolf-Rohde-Str.</i>			7:25					
<i>Itzehoe, Gorch-Fock-Str.</i>			7:26					
Itzehoe Adler	5:22	6:22		8:22	9:22	10:22	11:22	12:22
Itzehoe, Dithmarscher Platz	5:24	6:24		8:24	9:24	10:24	11:24	12:24
Itzehoe, Viktoriastr./Bahnhof	5:26	6:26	7:30	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26
<i>Zug nach Hamburg (RE6) ab</i>	<i>5:34</i>	<i>6:34</i>	<i>7:37</i>	<i>8:37</i>	<i>9:37</i>	<i>10:37</i>	<i>11:37</i>	<i>12:37</i>
Itzehoe, ZOB	5:28	6:28	7:32	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28

Bild 6-6: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6850 Wacken- Itzehoe (Mo-Fr)

6.3 Konzeption für das östliche Kreisgebiet

6.3.1 Grundnetzlinie 6900 Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen - Wrist

Die neue Grundnetzlinie 6900 zwischen Itzehoe und Wrist orientiert sich weitgehend an der bereits heute vergleichsweise hochwertigen Bestandlinie 15, die **mit Abstand die höchste Nachfrage** aller Regionalverkehrslinien im Steinburger Kreisgebiet aufweist. Mit der Gemeinde Hohenlockstedt und der Stadt Kellinghusen werden dabei die beiden größten Kommunen im Kreis bedient, die über keine direkte SPNV-Anbindung verfügen. Diese Rahmenbedingungen begründen das größte Nachfragepotenzial für den Regionalverkehr im Kreis Steinburg.

Im Vordergrund der Angebotsaufwertung steht die durchgehende **Vertaktung des Fahrplans** an allen Tagen und eine **Ausweitung der Bedienungszeit** am Abend. Mit einem durchgehenden Stundentakt Mo-Sa und einem Zweistundentakt am Sonntag entsteht ein transparenter und attraktiver Fahrplan mit guten Anschlüssen von/zum SPNV am Bahnhof Wrist, der auch für Fahrzwecke außerhalb des Schülerverkehrs attraktiv ist. Durch die **Fahrplanausrichtung auf den RE70** bestehen in Wrist sowohl von/nach Elmshorn und Hamburg als auch von/nach Kiel gleichermaßen gute Übergangsbedingungen. Mit einer Taktausdehnung in den Abendverkehr besteht künftig die letzte Rückfahrtmöglichkeit von Wrist Richtung Kellinghusen gegen 23 Uhr. Bei geringer Nachfrage werden die Abendfahrten ggf. mit einem Kleinbus oder Linientaxi durchgeführt. Wegen der SPNV-Fahrpläne kann ein guter SPNV-Anschluss nur an einem der beiden Bahnhöfe Itzehoe oder Wrist erfolgen, aufgrund der kürzeren Fahrzeiten nach Hamburg und der besseren Erreichbarkeit von Kiel ist Wrist als Hauptverknüpfungsknoten besser geeignet.

Die Kapazitätsanforderungen und Zeitlagen im Schülerverkehr erfordern zusätzliche Fahrtenangebote, die zeitweise zu einer **Verdichtung des Stundentaktes** auf ein halbstündliches Angebot führen. Diese Verdichtungsfahrten werden mit dazu genutzt, das nördliche Stadtgebiet von Kellinghusen (um die Danziger Straße) und das Gewerbegebiet Neuer Kamp sowie die zum Nahbereich Hohenlockstedt gehörigen Gemeinden Lobarbek und Winseldorf mit an das Grundnetz anzubinden. Die genaue Fahrtszuweisung erfolgt dann im Rahmen der Umsetzungsplanung gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen.

6.3.2 Ergänzungsnetzlinie 6920 zur Anbindung der Moordörfer

Die Anbindung der Moordörfer bildet eine wichtige Ergänzungslinie zur Grundnetzlinie 6900. Wegen des deutlich abgestuften Nachfragepotenzials ist die Anbindung der Moordörfer (heutige Linie 6520) nicht als Grundnetzlinie mit einer durchgehenden Vertaktung geeignet. Eine durchgehende Vertaktung würde hier zu einem sehr ungünstigen Nutzen-Aufwands-Verhältnis führen. Dennoch ist im Rahmen der Umsetzungsplanung für die Grundnetzlinie gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen zur bedarfsgerechten **Aufwertung des Angebotes** die Ergänzung

- von 1-2 Frühfahrten nach Itzehoe (ggf. Anpassung der ersten Fahrt ab Wrist 6:25 Uhr),
- einem zusätzlichen Fahrtenpaar im Vormittagsbereich und
- von 1-2 Nachmittagsfahrten von Itzehoe (Abfahrten gegen 14:15 Uhr und 15:15 Uhr), die ggf. auch den entsprechenden Freistellungsverkehr ersetzen könnten,

zu prüfen.

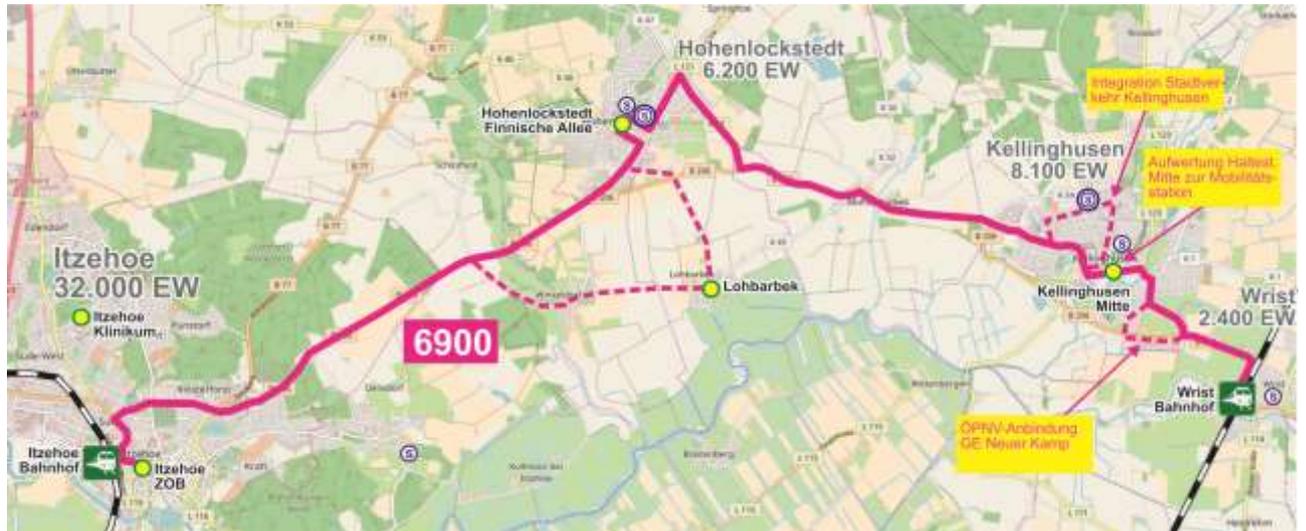


Bild 6-7: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Wrist / Kellinghusen / Hohenlockstedt

	S		S		S					L-Taxi	L-Taxi
Zug aus HH-Hbf. (RE70) an		15:57		16:57		17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	
Zug aus HH-Altona (RB71) an	15:41		16:41		17:41						
Wrist, Bahnhof	15:46	16:06	16:46	17:06	17:46	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	
Wrist, Siedlung											
Neuer Kamp	15:50		16:50		17:50						
Moorkamp	15:52		16:52		17:52						
Feldhusener Str.	15:54		16:54		17:54						
Kellinghusen, Mühlenbeker Straße		16:10		17:10		18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	
Kellinghusen, Friedrichstraße		16:11		17:11		18:11	19:11	20:11	21:11	22:11	
Kellinghusen, Mitte	15:56	16:13	16:56	17:13	17:56	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	
Kellinghusen, Lindenstr./Post	15:58		16:58		17:58						
Kellinghusen, Lindenstr./Preußerst	15:59		16:59		17:59						
Kellinghusen, Danziger Straße	16:00		17:00		18:00						
Kellinghusen, Kolberger Straße	16:01		17:01		18:01						
Kellinghusen, Gerberstraße	16:02		17:02		18:02						
Kellinghusen, Neumühlener Weg	16:04	16:15	17:04	17:15	18:04	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	
Mühlenbarbek 1	16:08	16:19	17:08	17:19	18:08	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	
Hohenlockstedt, Walderseestraße	16:11	16:22	17:11	17:22	18:11	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	
Hohenlockstedt, Wasserturm	16:12	16:23	17:12	17:23	18:12	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	
Hohenlockstedt, Birkenallee	16:13	16:24	17:13	17:24	18:13	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	
Hohenlockstedt, Finnische Allee	16:15	16:26	17:15	17:26	18:15	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	
Hohenlockstedt, Stellwerk	16:17		17:17		18:17						
Lohbarbek	16:19		17:19		18:19						
Winseldorf	16:22		17:22		18:22						
Hohenlockstedt, Landhaus		16:28		17:28		18:28	19:28	20:28	21:28		
Winseldorf, Abzw.		16:30		17:30		18:30	19:30	20:30	21:30		
Schlotfeld, Abzw.		16:32		17:32		18:32	19:32	20:32	21:32		
Schmabek		16:34		17:34		18:34	19:34	20:34	21:34		
Itzehoe, Lübscher Brunnen		16:37		17:37		18:37	19:37	20:37	21:37		
Itzehoe, Langer-Peter		16:39		17:39		18:39	19:39	20:39	21:39		
Itzehoe, Julieng.Weg/Turnhalle		16:41		17:41		18:41	19:41	20:41	21:41		
Itzehoe, Dithmarscher Platz		16:45		17:45		18:45	19:45	20:45	21:45		
Itzehoe, Viktoriastr./Bahnhof		16:47		17:47		18:47	19:47	20:47	21:47		
Zug nach HH-Hbf. ab		16:54				18:54	19:54	20:54	21:54		
Itzehoe, ZOB		16:49		17:49		18:49	19:49	20:49	21:49		

Bild 6-8: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6900 Wrist- Itzehoe (Mo-Fr)

6.4 Konzeption für das westliche Kreisgebiet (Wilstermarsch)

Die Wilstermarsch ist mit das am dünnsten besiedelte Gebiet im Kreis Steinburg. Viele der Gemeinden mit weniger als 500 Einwohner*innen liegen in der Wilstermarsch, dagegen mit Wilster, Brokdorf und Wewelsfleth nur drei Kommunen mit mehr als 1000 Einwohner*innen. Im Zusammenhang mit der **großen Flächenausdehnung** ist ein solches Gebiet außerhalb der Schülerbeförderung kaum wirtschaftlich durch den klassischen ÖPNV zu erschließen. Unter Berücksichtigung der SPNV-Anbindung des Versorgungszentrums Wilster verbleibt für den Busverkehr nur noch ein geringes Nachfragepotenzial. Das gesamte Siedlungsgebiet ist daher prädestiniert für den **Einsatz alternativer Bedienungsformen** (vgl. dazu Kapitel 9). Eine Aufnahme der Wilstermarsch in das Bus-Grundnetz rechtfertigt sich eigentlich nur durch die Bedeutung bzw. Zentralität der Stadt Wilster als Unterzentrum und der westlich angrenzenden Stadt Brunsbüttel als Mittelzentrum mit dem großen Gewerbegebiet direkt an der Kreisgrenze, die zu relevanten kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrsverflechtungen führen.

Angesichts des geringen Nachfragepotenzials wird westlich von Wilster nur ein Zweistundentakt betriebswirtschaftlich für vertretbar gehalten. Zur Umlafoptimierung wird die in die **Grundnetzlinie 6610** Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel Süd überführte Bestandslinie 6606 nur noch bis zum Fähranleger Brunsbüttel Süd (Fährstraße) geführt und auf die nur wenig nachgefragte Überfahrt ins Ortszentrum Brunsbüttel verzichtet (Überfahrt mit der Fähre bleibt weiterhin möglich). Dadurch wird zwischen Brunsbüttel und Itzehoe ein durchgehender Zweistundentakt ermöglicht. Zwischen Wilster und Itzehoe sowie Wilster und St. Margarethen werden außerdem morgens und mittags Fahrten für den Schülerverkehr als Taktverdichtung ergänzt.

Aufgrund der hohen Zentralität von Wilster wird zwischen Wilster und Itzehoe zusätzlich zum SPNV eine stündliche Busverbindung für verkehrlich vertretbar gehalten. Um die Erschließungswirkung zu erhöhen, wird die **ergänzende Unterlinie** aber nicht auf kürzestem Weg von Wilster nach Itzehoe geführt, sondern vom Verknüpfungspunkt Wilster Colosseum über Wilster Nord, Sachsenbande und Krummendiek nach Heiligenstedten und Itzehoe. Damit wird die ÖPNV-Bedienung für den Nahbereich Wilster deutlich aufgewertet. Zusätzlich erfolgt eine Ausweitung der **Bedienung in den Abendverkehr**, die letzte Rückfahrt Itzehoe – Wilster über Krummendiek und Sachsenbande ist künftig bis 22:30 Uhr möglich (im SPNV letzte Bahnfahrt Itzehoe – Wilster um 23:26 Uhr).

Als weitere Grundnetzlinie, die ebenfalls dem Nahbereich Wilster und damit auch dem Versorgungsverkehr zugute kommt, wird die bestehende Linie 6609 Brokdorf –Wewelsfleth – Wilster zur neuen **Grundnetzlinie 6620** mit einem Fahrplan im Zweistundentakt aufgestuft. Fahrten im Schülerverkehr werden in den Fahrplan eingepasst. In Wilster erhält die Linie 6620 einen Anschluss an die Grundnetzlinie 6610 von/nach Itzehoe oder an den SPNV (dann Liniendurchbindung zum Bahnhof Wilster). Alle weiteren Schülerverkehrslinien in der Wilstermarsch bleiben in ihrem Fahrtenangebot unverändert.

Am Wochenende sind auf den beiden Grundnetzlinien zunächst Zweistundentakte vorgesehen. Anhand von Verkehrserhebungen ist jedoch zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Bedienungsformen in der Wilstermarsch (vgl. Kapitel 9) auch die Grundnetzlinien bis auf die Verbindung Wilster – Itzehoe am Samstag und Sonntag komplett umgestellt werden können.



Bild 6-9: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Wilstermarsch

	S		S					L-Taxi
Itzehoe ZOB	13:53	14:43	15:10	15:33	16:43	17:33	18:43	19:33
<i>Zug aus Hamburg an</i>		<i>14:23</i>	<i>15:06</i>	<i>15:23</i>	<i>16:23</i>	<i>17:23</i>	<i>18:23</i>	<i>19:25</i>
Itzehoe, Viktoriastr./Bahnhof	13:55	14:45	15:12	15:35	16:45	17:35	18:45	19:35
Itzehoe, Dithmarscher Platz	13:57	14:47	15:14	15:37	16:47	17:37	18:47	19:37
Itzehoe, Adler	13:59	14:49	15:16	15:39	16:49	17:39	18:49	19:39
Itzehoe, D.-Bonhoeffer-Str.	14:01	14:51	15:18	15:41	16:51	17:41	18:51	19:41
Itzehoe, SIHI	14:02	14:52	15:19	15:42	16:52	17:42	18:52	19:42
Heiligenstedten, Sommer	14:03	14:53	15:20	15:43	16:53	17:43	18:53	19:43
Bekmünde, Büchsenkate	14:05	14:55	15:22	15:45	16:55	17:45	18:55	19:45
<i>Bekdorf</i>	14:06	14:56	15:23		16:56		18:56	
<i>Krummendiek</i>	14:08	14:58	15:25		16:58		18:58	
<i>Kleve, Hauptstraße</i>	14:11	15:01	15:28		17:01		19:01	
<i>Vorder-Neuendorf</i>	14:14	15:04	15:31		17:04		19:04	
<i>Sachsenbande, Dorfstraße</i>	14:15	15:05	15:32		17:05		19:05	
<i>Dückerstieg, Haack</i>	14:18	15:08	15:35		17:08		19:08	
<i>Hackenboe, Alte Post</i>	14:20	15:10	15:37		17:10		19:10	
<i>Wilster, Vereinsstraße</i>	14:21	15:11	15:38		17:11		19:11	
Stördorf, Honigfleth				15:47		17:47		19:47
Wilster, Steindamm (Bahnhof)				15:51		17:51		19:51
Wilster, Colosseum	14:22	15:12	15:40	15:52	17:12	17:52	19:12	19:52
Wilster, Krummwehl	14:24	15:14	weiter als	15:54	17:14	17:54		
Dammfleth, Rehweg	14:26	15:16	6620 nach	15:56	17:16	17:56		
Dammfleth, Neufeld	14:28	15:18	Brokdorf	15:58	17:18	17:58		
Dammfleth, Poßfeld	14:29	15:19		15:59	17:19	17:59		
Siethwende, Abzw. B5	14:30	15:20		16:00	17:20	18:00		
St. Margarethen, Osterbünge Nord	14:32	15:22		16:02	17:22	18:02		
St. Margarethen, Osterbünge	14:33	15:23		16:03	17:23	18:03		
St. Margarethen, Schule	14:36	15:26		16:06	17:26	18:06		
St. Margarethen, Kirchducht				16:09	17:29	18:09		
Büttel, Mitte				16:10	17:30	18:10		
Brunsbüttel, Kernkraftwerk				16:11	17:31	18:11		
Brunsbüttel, Bayerwerk				16:13	17:33	18:13		
Brunsbüttel-Süd, Fährstr.				16:16	17:36	18:16		

Bild 6-10: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6610 Brunsbüttel- Itzehoe (Mo-Fr)

			S			S		
Wilster, Schulzentrum		12:00	13:10			Bus 6610		
<i>Bus aus Itzehoe</i>	9:52	11:52	13:12	13:52	14:52	aus ITZ	16:52	18:52
Wilster, Colosseum	10:03	12:03	13:13	14:03	15:03	15:40	17:03	19:03
Wilster, Mühlenstraße	10:04	12:04	13:14	14:04	15:04	15:41	17:04	19:04
Dammfleth	10:05	12:05	13:15	14:05	15:05	15:42	17:05	19:05
Dammfleth, Auf dem Breuel	10:07	12:07	13:17	14:07	15:07	15:44	17:07	19:07
Dammfleth, Hochfeld	10:08	12:08	13:18	14:08	15:08	15:45	17:08	19:08
Dammfleth, Hochfeld Trede&von Peir	10:09	12:09	13:19	14:09	15:09	15:46	17:09	19:09
Dammfleth, Abzw. Klein Kampen	10:10	12:10	13:20	14:10	15:10	15:47	17:10	19:10
Beidenfleth, Fockendorf	10:11	12:11	13:21	14:11	15:11	15:48	17:11	19:11
Beidenfleth, Beidenflether Riep	10:12	12:12	13:22	14:12	15:12	15:49	17:12	19:12
Beidenfleth, Unteres Dorf	10:13	12:13	13:23	14:13	15:13	15:50	17:13	19:13
Beidenfleth, Uhrendorf	10:15	12:15	13:25	14:15	15:15	15:52	17:15	19:15
Wewelsfleth, Fielweg	10:18	12:18	13:28	14:18	15:18	15:55	17:18	19:18
Wewelsfleth, Mitte	10:20	12:20	13:30	14:20	15:20	15:57	17:20	19:20
Wewelsfleth, Abzw. Kleinwisch	10:21	12:21	13:31	14:21	15:21	15:58	17:21	19:21
Großwisch, Meierei	10:22	12:22	13:32	14:22	15:22	15:59	17:22	19:22
Großwisch, Brücke	10:23	12:23	13:33	14:23	15:23	16:00	17:23	19:23
Brokdorf, Kernkraftwerk	10:25	12:25	13:35	14:25	15:25	16:02	17:25	19:25
Brokdorf, Kirche	10:28	12:28	13:38	14:28	15:28	16:05	17:28	19:28
Brokdorf, Mitte	10:29	12:29	13:39	14:29	15:29	16:06	17:29	19:29
Brokdorf, Wendeplatz	10:30	12:30	13:40	14:30	15:30	16:07	17:30	19:30
Brokdorf, Wendeplatz	10:35	12:35		14:35	15:35		17:35	19:35
Brokdorf, Mitte	10:36	12:36		14:36	15:36		17:36	19:36
Brokdorf, Kirche	10:37	12:37		14:37	15:37		17:37	19:37
Brokdorf, Kernkraftwerk	10:39	12:39		14:39	15:39		17:39	19:39
Großwisch, Brücke	10:40	12:40		14:40	15:40		17:40	19:40
Großwisch, Meierei	10:41	12:41		14:41	15:41		17:41	19:41
Wewelsfleth, Abzw. Kleinwisch	10:42	12:42		14:42	15:42		17:42	19:42
Wewelsfleth, Mitte	10:45	12:45		14:45	15:45		17:45	19:45
Wewelsfleth, Fielweg	10:46	12:46		14:46	15:46		17:46	19:46
Beidenfleth, Uhrendorf	10:48	12:48		14:48	15:48		17:48	19:48
Beidenfleth, Unteres Dorf	10:50	12:50		14:50	15:50		17:50	19:50
Beidenfleth, Beidenflether Riep	10:52	12:52		14:52	15:52		17:52	19:52
Beidenfleth, Fockendorf	10:53	12:53		14:53	15:53		17:53	19:53
Dammfleth, Abzw. Klein Kampen	10:54	12:54		14:54	15:54		17:54	19:54
Dammfleth, Hochfeld	10:56	12:56		14:56	15:56		17:56	19:56
Dammfleth, Auf dem Breuel	10:57	12:57		14:57	15:57		17:57	19:57
Dammfleth	10:58	12:58		14:58	15:58		17:58	19:58
Wilster, Mühlenstraße	11:00	13:00		15:00	16:00		18:00	20:00
Wilster, Schulzentrum								
Wilster, Colosseum	11:03	13:03		15:03	16:03		18:03	20:03
<i>Bus nach Itzehoe</i>	11:08	13:08		15:08	16:08		18:08	20:08

Bild 6-11: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6620 Brokdorf -Wilster (Mo-Fr)

6.5 Konzeption für das südliche Kreisgebiet

6.5.1 Grundnetzlinie 6550 Itzehoe – Münsterdorf – Lägerdorf – Horst – Elmshorn

Der Verkehrskorridor Itzehoe – Lägerdorf – Horst – Elmshorn weist neben dem Korridor Itzehoe – Kellinghusen – Wrist das größte ÖPNV-Nachfragepotenzial im gesamten Kreisgebiet auf. Das gesamte Verkehrsaufkommen liegt hier ohne Berücksichtigung der Städte Itzehoe und Elmshorn durchschnittlich bei etwa 50.000 Wegen/Fahrten pro Normalwerktag. Ähnlich wie im nördlichen Kreisgebiet liegen die Siedlungsschwerpunkte und Ortskerne aber auch hier nicht alle an einer durchgehenden Verkehrsachse, sondern zum Teil abseits. Dies gilt für die Gemeinden Breitenburg, Rethwisch und Hohenfelde und erschwert eine wirtschaftliche Anbindung bzw. Erschließung durch den ÖPNV. Hinzu kommt, dass die größte Gemeinde Horst eine relativ große Flächenausdehnung aufweist, die ebenfalls nicht einfach erschließbar ist.

Bisher gibt es keine durchgehende Verbindung entlang dieses Korridors. Die nördlichen Gemeinden Münsterdorf, Lägerdorf und Rethwisch sind vorrangig an Itzehoe angeschlossen, so dass hier für Fahrten Richtung Elmshorn und Hamburg große Umwege und Zeitverluste entstehen. Die ÖPNV-Anbindung der südlichen Gemeinden wie Hohenfelde, Horst und Kiebitzreihe orientiert sich vorrangig nach Elmshorn. Die Gemeinde Breitenburg ist derzeit nur peripher über die Linie 6520 angebunden.

Das Entwicklungskonzept sieht mit der **Grundnetzlinie 6550** künftig eine durchgehende Linienverbindung von Itzehoe über Lägerdorf bis Elmshorn vor, wobei Itzehoe und vor allem Elmshorn Verknüpfungsknoten mit dem SPNV sind (vgl. Bild 6-12). Das Nachfragepotenzial rechtfertigt auf dieser Linie einen Stundentakt, wobei die Gemeinden Münsterdorf, Lägerdorf und Horst auf einer gradlinigen Achse angebunden werden können. Die Anbindung der abseits der Hauptverkehrsachse liegenden Ortszentren von Rethwisch und Hohenfelde erfordert Umwege im Linienvorlauf (bei Hohenfelde eine Stichfahrt), die Fahrzeitverluste gegenüber dem durchgehenden Verlauf bedeuten und außerdem auch betriebliche Nachteile aufweisen. Um das Potenzial dennoch zu erschließen, wird eine wechselnde Anbindung von Rethwisch (Ortskern) und Hohenfelde vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass diese beiden Siedlungsbereiche zweistündlich (Rethwisch durch zweistündliche Bedienung auch der Haltestelle an der Hauptstraße faktisch mit stündlicher Bedienung) mit ergänzenden Schülerfahrten bedient werden (vgl. Fahrplanauszug Bild 6-13).

Aufgrund der Gemeindegröße und der Ausdehnung der Siedlungsfläche wird **für Horst eine ergänzende Linienführung** (Unterlinie) eingerichtet, die den abseits der Planungsachse liegenden Bahnhof anbindet und die Hauptlinie zwischen Horst, Amt und Elmshorn Bahnhof zweistündlich auf einen Halbstundentakt verdichtet.

6.5.2 Grundnetzlinie 6500 Kiebitzreihe – Elmshorn

Die Gemeinde Kiebitzreihe ist derzeit eine der wenigen großen Orte im Kreis Steinburg, der nicht über einen Bahnanschluss verfügt. Daher ist eine gute Bus-Anbindung hier von besonderer Bedeutung. Da bereits die Linie 6500 des Stadtverkehrs Elmshorn direkt an der Gemeindegrenze (Bullendorf) endet, konnte hier eine besonders effiziente Lösung entwickelt werden, in dem die Stadtverkehrslinie bis ins Ortszentrum (Ringstraße) verlängert wird. Somit erhält Kiebitzreihe einen durchgehenden Stundentakt an allen Wochentagen und zugleich eine hervorragende Anbindung zu wichtigen Verkehrszielen in Elmshorn (vgl. Fahrplanauszug Bild 6-14). Zusätzlich erhält Kiebitzreihe mit der „Sommerland-Linie“ (vgl. Kapitel 6.5.5) eine Querverbindung zur Gemeinde Horst und dem dortigen Bahnhof. In Elmshorn bestehen attraktive Anschlüsse nach Hamburg..

Um die Erreichbarkeit des Versorgungszentrums auf dem ehemaligen Alsen-Gelände zu verbessern, wird die **Einrichtung einer neuen Haltestelle** an der L119 Vor dem Delftor vorgeschlagen.

6.5.3 Optionen: Anbindung Breitenburg, Itzehoe Klinikum und Bahnstation Dauenhof

Im Rahmen der verkehrlichen und betrieblichen Vorplanung wurden eine Reihe zusätzlicher Varianten für die Linienführung und den Fahrplangestaltung diskutiert und abgewogen. Die vorgeschlagene Konzeption bietet aus Gutachtersicht den besten Ausgleich zwischen verkehrlicher Attraktivität, Erschließung des Hauptnachfragepotenzials und Wirtschaftlichkeit.

Dennoch gibt es die Möglichkeit, im Rahmen der anstehenden Umsetzungsplanung, bei der es insbesondere auch um die Betriebsdurchführung geht, die folgenden Optionen nochmals einer vertiefenden Prüfung zu unterziehen (auch im Beteiligungsverfahren vom Amt Breitenburg, der Gemeinde Lägerdorf und der Gemeinde Breitenburg vorgetragen):

- ❖ Die Amtsverwaltung **Breitenburg** verfügt heute über keinen ÖPNV-Anschluss, da die Straße Osterholz nicht vom Linienverkehr befahren wird. Eine Anbindung über die neue Grundnetzlinie 6550 würde zu einer Fahrzeitverlängerung von 4 bis 5 Minuten auf der Hauptlinie führen, bei gleichzeitig geringem Nachfragepotenzial. Diese Fahrzeitverlängerung würde die betriebliche Umlaufzeit so verlängern, dass bei derzeitigem Planungsstand ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird und somit ein ungünstiger Nutzen-Kosten-Faktor entsteht, weswegen dies aus Gutachtersicht nicht empfohlen wird. Es wäre im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen, ob ggf. weitere Fahrten sinnvoll oder im Schülerverkehr erforderlich sind, die dann eine Anbindung von Breitenburg übernehmen könnten. In diese Prüfung ist auch eine Einbindung bzw. Überführung der heutigen Linie 6513 (nur 3 Abfahrten pro Tag) mit einzubeziehen. Davon könnte dann auch die Gemeinde Rethwisch profitieren.
- ❖ Aus den südlich Itzehoe gelegenen Gemeinden kam im Beteiligungsverfahren der Wunsch, eine direkte Verbindung zum **Klinikum Itzehoe** anzubieten, insbesondere da heute keine planmäßigen Anschlüsse zwischen Regional- und Stadtverkehr bestehen und damit die Reisezeiten sehr lang sind. Das Klinikum Itzehoe ist neben dem Stadtzentrum das bedeutendste Verkehrsziel in Itzehoe und verfügt über einen großen Einzugsbereich. Grundsätzlich besteht hier auch für den ÖPNV ein relevantes Nachfragepotenzial. Durch die Vertaktung der Fahrpläne im Bus-Grundnetz wird es mit dem künftigen Taktknoten Itzehoe ZOB bereits deutlich verbesserte (Umsteige-) Verbindungen zum Klinikum (z.B. über die Linie 6800 Itzehoe – Schenefeld) und auch die Möglichkeit einer Anschlusskoordination mit dem Stadtverkehr geben. Eine direkte Durchbindung der vorliegenden Linie 6550 würde wiederum den Fahrzeugeinsatz erhöhen. Dennoch sollten auch hier mit den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Umsetzungsplanung die betrieblichen Gestaltungsräume nochmals ausgelotet werden, auch im Hinblick auf eine alternative Anschlusskoordination mit dem Stadtverkehr.
- ❖ Es wurde die Anregung nach einer Anbindung der **Bahnstation Dauenhof** (HVV-Tarifgebiet) gegeben. Im Rahmen der Linienplanung wurde eine Verbindung zwischen Hohenfelde und Dauenhof bzw. eine entsprechende Führung der Linie 6550 geprüft. Daraus ergab sich aber ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zum Einen werden auf der Linie 6535 bereits einzelne Fahrten auf dieser Verbindung angeboten, zum Anderen ist Dauenhof lediglich ein nachgeordneter Umsteigepunkt, wogegen Elmshorn sowohl als zentraler ÖPNV-Knoten als auch als Verkehrsziel ein erhebliches höheres Nachfragepotenzial aufweist. Daher wurde diese Anregung nicht in das Konzept aufgenommen.



Bild 6-12: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Münsterdorf / Lägerdorf / Horst / Kiebitzreihe

	Zug aus HH-Hbf. an				17:24			
Zug aus HH-Altona an	15:18	15:57	16:18	16:57	17:18	17:57	18:18	
Elmshorn, Bahnhof/ZOB	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:32
Elmshorn, Jahnstraße	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:34
Elmshorn, Hasenbusch	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:36
Elmshorn, Grenzweg	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:39
Hahnenkamp, Horster Landstr.	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:40
Hahnenkamp, B5	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:41
Horstmühle	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:42
Horst. Schloburger Weg	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:43
Horst, Amt	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:45
Horst, Kirche/Markt	15:47	w eiter	16:47	w eiter	17:47	w eiter	18:47	19:47
Horst, Himmel	15:49	zum Bhf.	16:49	zum Bhf.	17:49	zum Bhf.	18:49	19:49
Steinburg, Dorfmitte (NEU)	15:51		16:51		17:51		18:51	19:51
Hohenfelde, Ecke			16:54				18:54	
Hohenfelde, Denkmal			16:55				18:55	
Hohenfelde, Siedlung			16:56				18:56	
Hohenfelde, Alte Schule			16:57				18:57	
Rethwisch, Dorfstr.	15:57		17:03		17:57		19:03	19:57
Rethwisch, Abzw. Neuenbrook	15:58		17:04		17:58		19:04	19:58
Rethwisch, Memeler Weg/Schule	16:00				18:00			20:00
Rethwisch, Kirchweg/Brücke	16:02				18:02			20:02
Rethwisch, Ecke Memeler Weg	16:04				18:04			20:04
Lägerdorf, Moorburg	15:59		17:05		18:05		19:05	20:05
Lägerdorf, Alte Post	16:00		17:06		18:06		19:06	20:06
Lägerdorf, Feuerwehr	16:01		17:07		18:07		19:07	20:07
Lägerdorf, Schule	16:10		17:10		18:10		19:10	20:10
Lägerdorf Blumenau	16:12		17:12		18:12		19:12	20:12
Münsterdorf, Dägelinger Weg	16:14		17:14		18:14		19:14	20:14
Münsterdorf, Schule	16:17		17:17		18:17		19:17	20:17
Münsterdorf, Sandberg	16:19		17:19		18:19		19:19	20:19
Schulenburg, Münsterdorder Str.	16:20		17:20		18:20		19:20	20:20
Itzehoe, Vor dem Delftor (NEU)	16:22		17:22		18:22		19:22	20:22
Itzehoe, Viktoriastr./Bahnhof	16:24		17:24		18:24		19:24	20:24
Zug nach Hamburg (RE6) ab	16:37		17:37		18:37		19:37	18:37
Itzehoe, ZOB	an 16:26		17:26		18:26		19:26	20:26

Bild 6-13: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6550 Itzehoe -Elmshorn (Mo-Fr)

Kiebitzreihe, Wiesengrund	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50
Kiebitzreihe, Weidendamm	4:52	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52
Kiebitzreihe, Koppeldamm	4:53	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53
Kiebitzreihe, Schule	4:54	5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54
Abzweig Bullendorf	4:55	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55
Feuerwehrhaus	4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57
Bullendorf 25	4:58	5:58	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58
Bullendorf 11	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00
Raa-Besenbek, Achtern Knick	5:02	6:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02
Elmshorn, Anne-Frank-Straße	5:03	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03
Elmshorn, Hasenbusch	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05
Elmshorn, Amselstraße	5:06	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06
Elmshorn, Jahnstraße	5:07	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07
Elmshorn, Turnstraße	5:09	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09
Elmshorn, Gerberstraße	5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10
Elmshorn, Wedenkamp (CCE)	5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12
Elmshorn, Post	5:14	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14
Elmshorn, Bahnhof/ZOB	5:16	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16
<i>Zug nach HH-Hbf. ab</i>	5:23	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23
<i>Zug nach HH-Altona ab</i>	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40
<i>Linie verläuft weiter bis Kölln-Reisiek</i>								
<i>Linie verläuft weiter bis Kölln-Reisiek</i>								
<i>Zug aus HH-Hbf. an</i>	6:04	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08
<i>Zug aus HH-Altona an</i>		7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
Elmshorn, Bahnhof/ZOB	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14
Elmshorn, Probstendamm	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16
Elmshorn, Wedenkamp (CCE)	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17
Elmshorn, Gerberstraße	6:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19
Elmshorn, Turnstraße	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20
Elmshorn, Jahnstraße	6:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22
Elmshorn, Amselstraße	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23
Elmshorn, Hasenbusch	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24
Elmshorn, Anne-Frank-Straße	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25
Raa-Besenbek, Achtern Knick	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27
Bullendorf 11	6:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29
Bullendorf 25	6:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31
Feuerwehrhaus	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32
Abzweig Bullendorf	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34
Kiebitzreihe, Schule	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35
Kiebitzreihe, Koppeldamm	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36
Kiebitzreihe, Weidendamm	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37
Kiebitzreihe, Wiesengrund	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39

Bild 6-14: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6500 Kiebitzreihe -Elmshorn (Mo-Fr)

6.5.4 Grundnetzlinie 6520 Itzehoe – Dägeling – Krempe – Glückstadt

Die Bedeutung der Verbindung Itzehoe – Dägeling – Krempe – Glückstadt ist gegenüber der Verbindung über Lägerdorf nach Elmshorn deutlich abgestuft, es besteht aufgrund der Bahnstationen in Kremperheide und Krempe auch nur ein abgestuftes Nachfragepotenzial für den Regionalverkehr. Die neue **Grundnetzlinie 6520** übernimmt die von/nach Itzehoe durchgehenden Fahrten der Bestandslinie 6531 und verdichtet diese zu einem Zweistundentakt. Ergänzende Fahrten im Schülerverkehr führen morgens und mittags zu stündlichen Abfahrten. Außerdem wird am Samstag und Sonntag das derzeit sporadische Fahrtenangebot zu einem Zweistundentakt aufgestockt.

Die vorwiegend dem Schülerverkehr zugeordneten Fahrten zwischen Wewelsfleth und Glückstadt bleiben unverändert erhalten (neue Ergänzungsnetzlinie 6522). Für Dägeling und Neuenbrook werden zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr über die neue Ergänzungsnetzlinie 6521 (von/bis Horst) angeboten.

Durch die Fahrplangestaltung im SPNV ist eine gleichzeitige Anschlusskoordination in Itzehoe und Glückstadt nicht möglich. Da Glückstadt kein SPNV-Taktknoten ist, können hier auch nur in einer Fahrtrichtung gute Anschlusszeiten angeboten werden. Als Ersatz für Glückstadt und zur Ergänzung des Hauptverknüpfungsknotens Itzehoe wird auf dieser Linie ein zweiter **SPNV-Anschluss am Bahnhof Krempe** eingerichtet. Dies hat zum Vorteil, dass die Züge in Richtung Itzehoe und in Richtung Elmshorn mit einem nur kurzem Zeitversatz ankommen und außerdem die räumlichen Rahmenbedingungen in Krempe gute Umsteigebedingungen ermöglichen.



Bild 6-15: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Dägeling / Krempe / Glückstadt

			S					L-Taxi
Itzehoe, ZOB	9:36	11:36	12:36	13:36	15:36	17:36	19:36	21:36
<i>Zug aus Hamburg (RB61) an</i>	9:23	11:23		13:23	15:23	17:23	19:23	21:25
Itzehoe, Adenauerallee/Bahnhof	9:38	11:38	12:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38
Nordoe, B5	9:40	11:40	12:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40
Dägeling Siedlung	9:45	11:45	12:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:45
Dägeling, Dorf	9:46	11:46	12:46	13:46	15:46	17:46	19:46	21:46
Neuenbrook, Hauptstr.	9:49	11:49	12:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
Grevenkop, Kreuzung	9:51	11:51		13:51	15:51	17:51	19:51	
Grevenkop, Spritzenhaus	9:53	11:53	12:25 ab	13:53	15:53	17:53	19:53	
Krempe, Grevenkoper Riep	9:55	11:55	Lehmw.	13:55	15:55	17:55	19:55	
Krempe, Breite Str.	9:56	11:56		13:56	15:56	17:56	19:56	
Krempe, Bahnhof an	9:58	11:58		13:58	15:58	17:58	19:58	
<i>Zug nach Hamburg (RE61) ab</i>	10:04			14:04	16:04		20:04	
<i>Zug von Hamburg (RE61) an</i>	9:56				15:56	17:56	19:56	
Krempe, Bahnhof ab	10:01	12:01		14:01	16:01	18:01	20:01	
Krempdorf, Siedlung	10:03	12:03		14:03	16:03	18:03	20:03	
Krempdorf, Borsflether Wisch	10:04	12:04		14:04	16:04	18:04	20:04	
Borsfleth, Mühle	10:05	12:05		14:05	16:05	18:05	20:05	
Borsfleth, Büttel	10:06	12:06		14:06	16:06	18:06	20:06	
Borsfleth, Stöpe	10:08	12:08		14:08	16:08	18:08	20:08	
Ivenfleth, Kühl	10:09	12:09		14:09	16:09	18:09	20:09	
Ivenfleth, Sperrwerk	10:11	12:11		14:11	16:11	18:11	20:11	
Neuendeich, Spritzenhaus	10:13	12:13		14:13	16:13	18:13	20:13	
Neuendeich, Tiedemann	10:14	12:14		14:14	16:14	18:14	20:14	
Glückstadt Kaserne	10:15	12:15		14:15	16:15	18:15	20:15	
Glückstadt, Gorch-Fock-Str./Elbsch.	10:17	12:17		14:17	16:17	18:17	20:17	
Glückstadt, Fritz-Lau-Pl./Grundschr.	10:18	12:18		14:18	16:18	18:18	20:18	
Glückstadt, Markt	10:19	12:19		14:19	16:19	18:19	20:19	
Glückstadt, Bahnhof								
Glückstadt, Krankenhaus	10:22	12:22			16:22	18:22		
Glückstadt, Dänenkamp/Gymn.		12:23		14:23				

Bild 6-16: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6520 Itzehoe - Glückstadt (Mo-Fr)

6.5.5 Grundnetzlinien 6530 Glückstadt – Elmshorn und 6540 Glückstadt – Horst

Ähnlich wie bei der Verbindung Itzehoe – Krempe – Glückstadt besteht auch zwischen Glückstadt und Elmshorn eine Bahnverbindung mit einer zusätzlichen Bahnstation in Herzhorn. Auch hier verbleibt im dünn besiedelten Raum nur ein abgestuftes Nachfragepotenzial für den Regionalverkehr. Dennoch hat diese Ost-West-Verbindung im Regionalverkehr auch eine strategische Netzfunktion und ergänzt die Erschließung außerhalb der Einzugsbereiche der Bahnstationen.

Durch die neue Anbindung der Gemeinde Kiebitzreihe mit Einbindung in den Stadtverkehr Elmshorn entfällt die Notwendigkeit einer (weiteren) Aufwertung der ÖPNV-Angebotsqualität dieser Gemeinde durch die bestehende Verbindung der Linie 6523. Da auch die Gemeinde Herzhorn als zweiter Siedlungsschwerpunkt bereits eine gute Anbindung an den SPNV aufweist, wird die künftige Grundnetzlinie in ihrem Verlauf neu konzeptioniert. Zum Einen erfolgt die Linienführung künftig über die bisher vernachlässigten Siedlungsbereiche Altendeich und Süderau (verbesserte Erschließungswirkung über Dorfstraße), zum Anderen wird die Linie von Kiebitzreihe nicht mehr nach Elmshorn, sondern nach Horst mit dortigem Anschluss an den SPNV geführt. Damit erhält auch die Gemeinde Kiebitzreihe künftig auch eine regelmäßige Verbindung nach Horst. In Kiebitzreihe besteht ein Anschluss zur Linie 6500 von/nach Elmshorn, so dass die Erreichbarkeit von Elmshorn weiterhin gegeben ist.

Die Gemeinde Kollmar liegt in einer Randlage, die nicht optimal für den ÖPNV zu bedienen ist. Dennoch verfügt Kollmar mit fast 1.800 Einwohner*innen über ein ÖPNV-relevantes Nachfragepotenzial und zudem auch über keinen SPNV-Anschluss. Hinzu kommt die touristische Bedeutung dieser Verbindung entlang der Elbe. Daher wird eine zweite Ost-West-Verbindung eingerichtet, die in einem Zweistundentakt Glückstadt, Kollmar und Elmshorn sowie zusätzlich die Gemeinde Neuendorf bei Elmshorn verbindet. Aufgrund des abgestuften Nachfragepotenzials wird der Schülerverkehr in den Fahrplan eingebunden, so dass zu den Schulanfangs- und -endzeiten Abweichungen vom Taktgefüge auftreten.

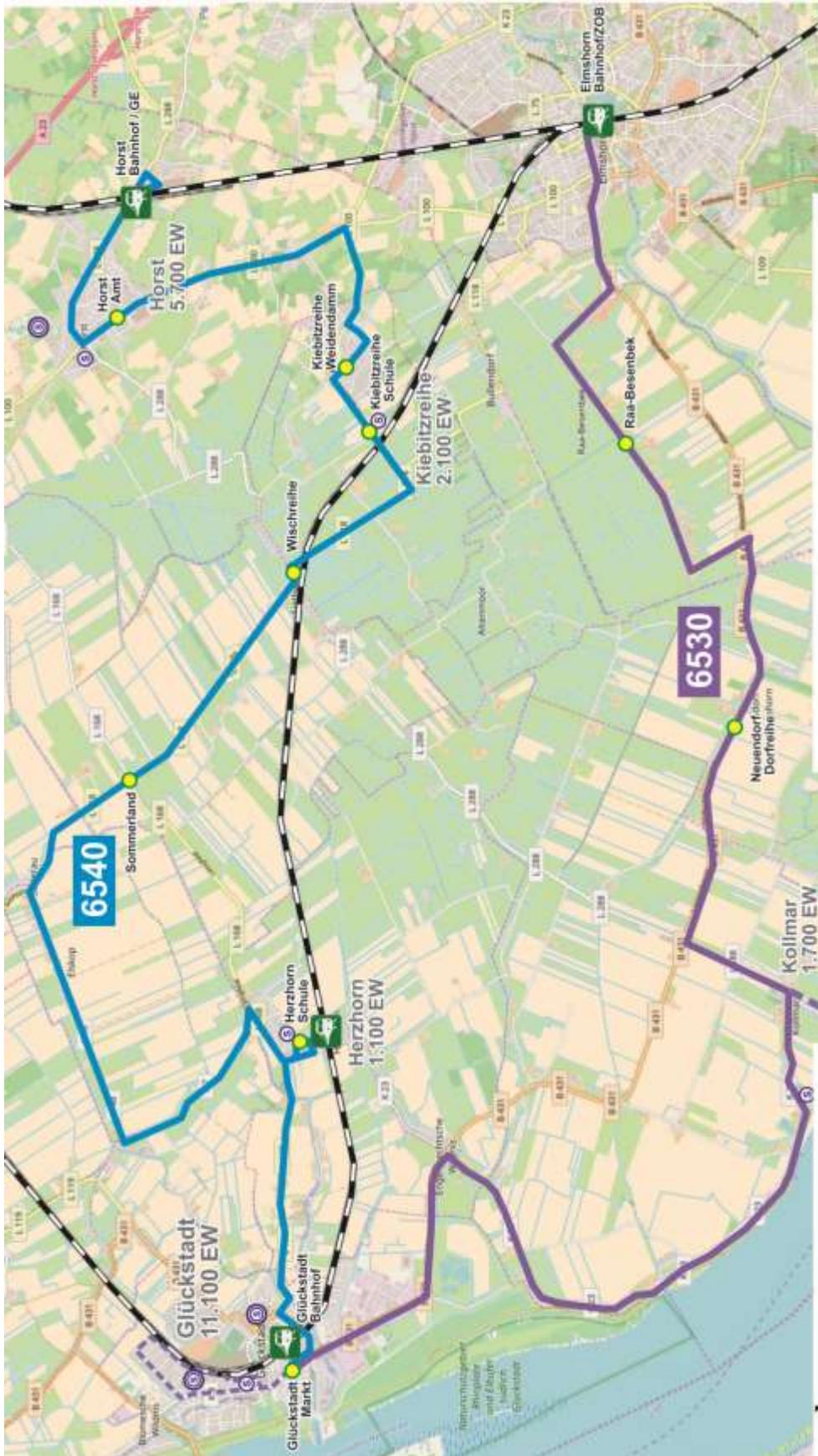


Bild 6-17: Konzeption des Grundnetzes für den Bereich Glückstadt / Sommerland / Kollmar

			S		S			
Elmshorn, Koppeldamm			13:10					
Elmshorn, Moltkestraße			13:13					
Elmshorn, Schule Langeloh			13:18					
Elmshorn, Hainholzer Damm			13:22					
<i>Zug aus HH-Hbf. an</i>	<i>10:46</i>	<i>12:46</i>	<i>13:08</i>	<i>14:46</i>	<i>15:08</i>	<i>16:46</i>	<i>18:46</i>	<i>20:46</i>
Bf. Elmshorn (ZOB)	10:52	12:52	13:30	14:52	15:40	16:52	18:52	20:52
Elmshorn, Probstendamm	10:54	12:54	13:32	14:54	15:42	16:54	18:54	20:54
Elmshorn, Gerberstraße	10:55	12:55	13:33	14:55	15:43	16:55	18:55	20:55
Elmshorn, Sandberg	10:56	12:56	13:34	14:56	15:44	16:56	18:56	20:56
Elmshorn, Burdickstraße	10:57	12:57	13:34	14:57	15:45	16:57	18:57	20:57
Elmshorn, Kruck-Siedlung	10:58	12:58	13:35	14:58	15:46	16:58	18:58	20:58
Raa-Besenbek, Kichenstiege	11:03	13:03		15:03	15:51	17:03	19:03	21:03
Raa-Besenbek, Dorfstraße 7	11:05	13:05		15:05	15:53	17:05	19:05	21:05
Neuendorf, Kröger	11:09	13:09	13:40	15:09	15:57	17:09	19:09	21:09
Neuendorf, Timm	11:10	13:10	13:41	15:10	15:58	17:10	19:10	21:10
Neuendorf, Dünenreihe	11:11	13:11	13:42	15:11	15:59	17:11	19:11	21:11
Neuendorf, Dorfreihe	11:12	13:12	13:43	15:12	16:00	17:12	19:12	21:12
Neuendorf, Lühnhüserdeich	11:14	13:14	13:45	15:14	16:02	17:14	19:14	21:14
Kollmar, Wendeplatz	11:19	13:19	13:50	15:19	16:07	17:19	19:19	21:19
Steindeich, Deichreihe Abzweigung	11:24	13:24	13:55	15:24		17:24	19:24	
Bielenberg	11:27	13:27	13:58	15:27		17:27	19:27	
Schleuer	11:30	13:30	14:01	15:30		17:30	19:30	
Obendeich	11:32	13:32	14:03	15:32		17:32	19:32	
Glückstadt, Markt	11:39	13:39	14:10	15:39		17:39	19:39	

Bild 6-18: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6530 Glückstadt – Elmshorn (Mo-Fr)

			S					
Horst, Gewerbegebiet	10:28	12:28	13:28	14:28	16:28	17:28		L-Taxi
<i>Zug aus HH-Altona an</i>	<i>10:23</i>	<i>12:23</i>	<i>13:23</i>	<i>14:23</i>	<i>16:26</i>	<i>17:26</i>	<i>19:23</i>	<i>21:23</i>
Horst, Bahnhof	10:30	12:30	13:30	14:30	16:30	17:30	19:30	21:30
Horst, Wiesengrund	10:31	12:31	13:31	14:31	16:31	17:31	19:31	21:31
Horst, Eichenweg	10:32	12:32	13:32	14:32	16:32	17:32	19:32	21:32
Horst, Ernst-Barlachstr.	10:33	12:33	13:33	14:33	16:33	17:33	19:33	21:33
Horst, Kirche/Markt	10:35	12:35	13:35	14:35	16:35	17:35	19:35	21:35
Horst, Amtsverwaltung	10:36	12:36	13:36	14:36	16:36	17:36	19:36	21:36
Horst, Schloburger Weg	10:37	12:37	13:37	14:37	16:37	17:37	19:37	21:37
Horstmühle	10:39	12:39	13:39	14:39	16:39	17:39	19:39	21:39
Hahnenkamp, Glashofkamp	10:40	12:40	13:40	14:40	16:40	17:40	19:40	21:40
Kiebitzreihe, Heidkamp	10:41	12:41	13:41	14:41	16:41	17:41	19:41	21:41
Kiebitzreihe, Hauptstr.	10:42	12:42	13:42	14:42	16:42	17:42	19:42	21:42
Kiebitzreihe, Wiesengrund	10:43	12:43	13:43	14:43	16:43	17:43	19:43	21:43
Kiebitzreihe, Weidendamm	10:44	12:44	13:44	14:44	16:44	17:44	19:44	21:44
Kiebitzreihe, Koppeldamm	10:45	12:45	13:45	14:45	16:45	17:45	19:45	21:45
Kiebitzreihe, Schule	10:48	12:48	13:48	14:48	16:48	17:48	19:48	21:48
Kiebitzreihe, Abzw. Altenmoor	10:49	12:49	13:49	14:49	16:49	17:49	19:49	21:49
Wischreihe	10:50	12:50	13:50	14:50	16:50	17:50	19:50	21:50
Sietwende, Feuerwache	10:52	12:52	13:52	14:52	16:52	17:52	19:52	21:52
Sommerland, Kamerland	10:54	12:54	13:54	14:54	16:54	17:54	19:54	21:54
Sommerland, Dückermühle	10:56	12:56	13:56	14:56	16:56	17:56	19:56	21:56
Süderau, Sushörn	10:59	12:59	13:59	14:59	16:59	17:59	19:59	21:59
Altendeich	11:02	13:02	14:02	15:02	17:02	18:02	20:02	22:02
Herzhorn, Abzw. Krempe	11:05	13:05	14:05	15:05	17:05	18:05	20:05	22:05
Herzhorn, Schule	11:07	13:07	14:07	15:07	17:07	18:07	20:07	22:07
Herzhorn, Grill	11:09	13:09	14:09	15:09	17:09	18:09	20:09	22:09
Glückstadt, Grillchaussee 77	11:10	13:10	14:10	15:10	17:10	18:10	20:10	22:10
Glückstadt, Herzhorer Rhin	11:11	13:11	14:11	15:11	17:11	18:11	20:11	22:11
Glückstadt, Grillchaussee 40	11:12	13:12	14:12	15:12	17:12	18:12	20:12	22:12
Glückstadt, Kirche	11:13	13:13	14:13	15:13	17:13	18:13	20:13	22:13
<i>Glückstadt, Dänenkamp/Gymn.</i>								
Glückstadt, Bahnhof	11:15	13:15	14:15	15:15	17:15	18:15	20:15	22:15
Glückstadt, Markt	11:17	13:17	14:17	15:17	17:17	18:17	20:17	22:17

Bild 6-19: Auszug aus dem Fahrplan-Entwurf für die Grundnetzlinie 6540 Glückstadt – Horst (Mo-Fr)

7. Stadtverkehre

Die Überplanung der Stadtverkehre war nicht Bestandteil des Projektes. Aufgrund der Bedeutung erfolgen aber einige Aussagen zu Verbesserungsmöglichkeiten. Der Stadtverkehr Itzehoe weist bereits eine hohe Angebotsqualität auf und erschließt damit bereits einen großen Anteil der Nachfragepotenziale im Stadt- und Stadt-Umland-Gebiet Itzehoes. Durch die Überführung der Linie 3 in das regionale Grundnetz verbleiben noch die Linien 1, 4, 5, 8 und 9 im Teilnetz Mitte des Stadtverkehrs Itzehoe, wobei die Linien 8 und 9 ebenfalls über die Stadtgrenzen hinaus verkehren. Auch wenn der Handlungsbedarf gegenüber dem Regionalverkehr deutlich geringer ausfällt, gibt es dennoch einige Ansätze zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes.

Optimierung der Anschlüsse zwischen dem Stadtverkehr Itzehoe und dem SPNV

Der Stadtverkehr ist bisher nur unzureichend mit dem SPNV verknüpft, obwohl alle Linien den Bahnhof bzw. die zugehörigen Haltestellen anfahren. Insbesondere bei den nachfragestarken Linien 4, 5, 8 und 9 mit guter Erschließungswirkung und zeitweise sogar halbstündlicher Bedienung wäre eine systematische und nicht nur wie bisher eine punktuelle Verknüpfung mit dem SPNV anzustreben und aufgrund der Fahrtendichte auch realisierbar, wie dies bereits am Sonntag überwiegend erfolgt.

Stärkung der Anbindung des Klinikums in Itzehoe

Das Klinikum Itzehoe zählt zu den größten Arbeitgebern im Kreis Steinburg und bildet neben dem Stadtzentrum Itzehoe das bedeutendste Verkehrsziel in der Stadt Itzehoe mit einem großen regionalen Einzugsbereich. Eine gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt Itzehoe, aber auch aus der Region ist daher obligatorisch, um die Nachfragepotenziale zu erschließen. Derzeit beträgt die Fahrzeit zwischen ZOB und Klinikum rund 15 Minuten, wobei nur zeitweise gute Übergänge vom/zum SPNV und dem Regionalverkehr bestehen. Mit der Einführung des Grundnetzes und der Aufwertung des ZOB zum integralen Taktknoten entsteht die Möglichkeit, zumindest eine (schnelle) Verbindung zwischen dem ZOB und dem Klinikum einzurichten, die sowohl mit dem SPNV als mit dem regionalen Grundnetz systematisch verknüpft ist. Für den Regionalverkehr insbesondere die Grundnetzlinie 6800 nach Schenefeld und Hohenwestedt könnte die Anbindung des Klinikums durch das Einrichten einer neuen Haltestelle an der Edendorfer Straße deutlich gestärkt werden. Diese Linie könnte dann auch die schnelle Verbindung zum Klinikum herstellen.

Bedienung der Gemeinde Barenfleth mit dem Ortsteil Neuenkirchen (Linie 9)

Die Anbindung der Gemeinde Barenfleth weist am Vormittag und am Wochenende Defizite bzw. Bedienungslücken auf, die durch ergänzende Fahrten geschlossen werden sollten. Dazu gehört vor allem auch eine Bedienung am Sonntag.

Optimierung der Stadtverkehrs Glückstadt

Im Stadtverkehr Glückstadt weist nur die Linie 6201 ein stadtverkehrsadäquate Angebotsqualität auf, während die Linien 6202 bis 6204 durch wechselnde Taktzeiten, Bedienungslücken am Mittag und die fehlende Bedienung am Abend und am Wochenende eher unattraktiv sind. Durch die geplante Einführung einer Wochenendbedienung wird die Linie 6201 aufgewertet und sollte daher als Basis für eine Überprüfung und Optimierung der Linienführung und Fahrplangestaltung dienen. Bei den anderen Linien sollte dagegen eine Aufnahme bzw. Überführung in das regionale Grundnetz im Vordergrund stehen.

8. Einbindung der Schülerverkehre

Grundsätzlich sind im Schülerverkehr drei Erscheinungsformen zu unterscheiden:

- Regionales Grundnetz: mit „S“ (fährt nur in der Schulzeit) gekennzeichnete Fahrten, die das für alle Verkehrszwecke geeignete Fahrplanangebot schulspezifisch-bedarfsgerecht verstärken,
- Regionales Ergänzungsnetz: das Fahrplanangebot ist i.d.R. überwiegend schulspezifisch-bedarfsgerecht ausgelegt und für die Befriedigung darüber hinausgehender Verkehrszwecke nur eingeschränkt geeignet,
- Freigestellter Schülerverkehr (FSV): das Fahrplanangebot ist schulspezifisch-bedarfsgerecht ausgelegt; im Gegensatz zu den vorgenannten Kategorien ist FSV kein öffentlich nutzbarer ÖPNV und steht allein der zu bedienenden Zielgruppe exklusiv zur Verfügung.

Die Schülerverkehre stellen in weiten Teilen des Kreises heute das Grundangebot, teilweise sogar das einzige ÖPNV-Angebot dar. Demzufolge entfällt auch der größte Teil der ÖPNV-Finanzierung auf den Schülerverkehr. Eine umfassende Überplanung des kompletten Schülerverkehrs insbesondere im Hinblick auf eine eventuell erzielbare Reduzierung der Kosten wäre nur mit Eingriffen in die Schulstruktur und die Gestaltung der Schulzeiten realistisch und würde damit die Zielsetzungen und den Rahmen des vorliegenden Ansatzes sprengen. Dennoch ergeben sich auch bei einem bestandsorientierten Vorgehen Ansatzpunkte für Anpassungen im Schülerverkehr, auch um wirtschaftliche Synergien auszuschöpfen. Die Überprüfung, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen bestehende Schülerverkehre in das Bus-Grundnetz integrierbar sind, oder dem regionalen Ergänzungsnetz zugeordnet werden oder bleiben, erfolgt in den entsprechenden Kapiteln (vgl. Kap. 5.3 und 7). Insofern wird in diesem Kapitel überprüft, wie die bislang nicht ÖPNV-integrierten FSVs zur Aufwertung des ÖPNV-Gesamtsystems fachlich sinnvoll eingebunden werden können.

Auf Grundlage einer im Rahmen des 4. RNVP erarbeiteten Zusammenstellung (Bild 8-1) der bestehenden FSVs (Quelle: Kreis Steinburg) wurde Ende 2017 in insgesamt 8 Terminen mit den Schulträgern und dem Kreis die jeweilige Situation erörtert. Dabei ging es v.a. darum herauszufinden, inwieweit bei den Schulträgern die Bereitschaft besteht, die ÖPNV-Integration von FSVs mitzutragen. Denn damit verbunden ist der Übergang der Zuständigkeit vom Schulträger auf den ÖPNV-Aufgabenträger; dazu kommt, dass im ÖPNV auf Grund der Fahrplan- und Genehmigungspflicht eventuelle Änderungswünsche mehr Vorlauf als bisher benötigen. Und schließlich ist ÖPNV barrierefrei zu gestalten, was entsprechende Fahrzeuge bedingt.

Bei der ÖPNV-fachlichen Analyse ging es darum zu untersuchen, inwieweit die ÖPNV-Integration von FSVs

- die räumliche ÖPNV-Erschließung verbessern kann (Lücken schließen),
- Relationen bedient (Zentralorte) und fahrplanstrukturell geeignet ist (Merkbarkeit, Verlässlichkeit), auch für andere Nutzergruppen interessant sein zu können,
- geeignet ist, parallele FSV/ÖPNV-Strukturen effizient zusammenzufassen (was z.B. bedeuten kann, bisher separat bediente Grundschul Kinder zusammen mit anderen in größeren Bussen zu befördern),
- mit dem jeweiligen Individualisierungsgrad (eigene Fahrzeuge, Personal) vereinbar ist.

Im Ergebnis stellte sich heraus, diese Voraussetzungen bei den FSVs Nr. 10, 13, 17 und 18 vollständig erfüllt sind. Vor diesem Hintergrund haben sich die Gutachter dafür engagiert, dass diese Verkehre bereits 2018 als ÖPNV in die entsprechenden Vergabeverfahren integriert und als neue Linien 17, 18, 6558 und 6559 erfolgreich veröffentlicht wurden.

Der im Schuljahr 2017/2018 neu eingerichtete, in Bild 8-1 nicht enthaltene FSV Wilstermarsch (nachmittägliche Rückfahrt von Wilster in die umliegende Marsch), erfüllt die Voraussetzungen und sollte ebenfalls ÖPNV-integriert werden.

Bei den FSVs Nr. 1, 3, 5, 11, 14 und 16 (Nr. 2 soll es nicht mehr geben, Nr. 18 unklar) sind die Voraussetzungen lediglich teilweise erfüllt. Hinzu kommt, dass anders als bei den o.g. bereits in ÖPNV umgewandelten ex-FSVs räumliche Parallelen zu Bestandslinien bestehen, so dass die Leistung zudem in die bestehenden Linienstrukturen zu integrieren wären. Auf Grund dieser nicht eindeutigen Lage konnten keine dezidierten Ergebnisse erarbeitet werden. Es lassen sich jedoch folgende Ansätze ableiten, die vertieft zu untersuchen (Kapazitäten) und abzustimmen (Schulträger) wären:

- Nr. 1: Integration in heutige Linie 6533 (neu 6520), Gemeinschaftsschule Lübscher Kamp mit Ablauf Schuljahr 2016/17 aufgelöst
- Nr. 2 und 3: Inzwischen aufgehoben,
- Nr. 4: Bleibt bestehen, Bedienung durch Fa. Rix
- Nr. 5: Integration in heutige Linie 6521 (neu 6530),
- Nr. 11: Integration in heutige Linie 6559 (neu 6902),
- Nr. 14: Entfällt durch bereits erfolgte Optimierung des Linienverkehrs,
- Nr. 16: Integration in heutige Linien 6521 (neu 6530), 6522 (neu 6541), 6531 (neu 6520).

Die FSVs Nr. 4, 6, 7, 8, 9, 12 und 15 sind nach hiesiger Einschätzung nicht für die ÖPNV-Integration prädestiniert.

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

Bild 8-1: Freigestellte Schülerverkehre (Stand Schuljahr 2016/2017)

9. Einsatz alternativer Bedienungsformen

9.1 Übergeordnete Konzeption

Der Kreis Steinburg ist gekennzeichnet durch einen großen Anteil dünn besiedelter Gebiete mit geringer Verkehrsnachfrage und geringem ÖPNV-Potenzial. Diese Gebiete werden überwiegend im Schülerverkehr und damit nur zu den Schulzeiten bedient. Bereits heute, v.a. aber im Hinblick auf weiter abnehmende Schülerzahlen und weiter zurückgehender Bevölkerungszahlen, stellt sich die Frage einer ausreichenden Daseinsvorsorge für diese Räume. Alternative Bedienungsformen und selbstorganisierte Mobilitätsangebote bieten vielversprechende Ansätze, ÖPNV-Angebotsdefizite abzubauen und der Zielsetzung „Gleiche Mobilitätschancen für alle“ zu genügen. Es gibt hierzu mittlerweile eine Vielzahl von erprobten Lösungsmodellen. Die Einsatzmöglichkeiten und Erfolgsperspektiven solcher Angebotsformen sind jedoch stark von den örtlichen Rahmenbedingungen abhängig und müssen daher immer vor Ort geprüft werden. Aufbauend auf den Erkenntnissen der RNVP-Bearbeitung und der Regionalkonferenzen werden in diesem Kapitel geeignete Mobilitätsangebote für den Kreis Steinburg konkretisiert und räumlich eingegrenzt.

Überblick von Angebotsformen

Unter alternativen Angebots- und Bedienungsformen versteht man Mobilitätsangebote, die nicht dem klassischen ÖPNV zuzuordnen, für den Einsatz in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage besonders geeignet und z.T. bedarfsgesteuert (fahren nur auf Anforderung) sind. Unterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich des organisatorischen Hintergrunds, der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität. Folgende **Grundformen alternativer Angebotsformen** können i.W. unterschieden werden:

- Linientaxi,
- Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Rufbus (bedarfsgesteuert),
- Bürgerbus (Bedarfssteuerung möglich) sowie
- Sonderformen wie z.B. Taxigutscheine.

Zum Einsatz alternativer Bedienungsformen gibt es zwei Leitfäden, die wichtige Hinweise für die Umsetzung und den Betrieb liefern:

- Für alle Arten alternativer Bedienungsformen: **Werkzeugkasten flexibler Nahverkehr** der Metropolregion Hamburg (<https://metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/8414266/lp-flexible-bendienformen/>),
- Für Bürgerbusse: **Bürgerbusleitfaden** der NAH.SH (<https://www.nah.sh/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/>).

Einsatzzeichnung

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

- **Linientaxi:**
Schließung von Angebotslücken oder Bedienung der Schwachlastzeiten auf den Buslinien des hochwertigen regionalen Bus-Grundnetzes (siehe dort) sowie Zubringerverkehre mit kontinuierlicher, aber geringer Nachfrage (d.h. Nachfrage annähernd zu jeder angebotenen Fahrt). Das Linientaxi verkehrt dabei auf einen festen Linienweg nach festem Fahrplan.
- **Anrufsammeltaxi AST:**
Schließung zeitlicher Bedienungslücken für Siedlungsgebiete mit bestehender ÖPNV-Bedienung auch außerhalb des Schülerverkehrs zur Erfüllung der RNVP-Standards (z.B. Verbindungsqualität unter den zentralen Orten, Mindestbedienung am Wochenende und am Abend).
- **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).

Voraussetzungen

Grundsätzlich sind alle alternativen Bedienungsformen in den ÖPNV zu integrieren. Nur so lässt sich gewährleisten, dass Lückenschlüsse innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems erfolgen und so ebendieses ÖPNV-Gesamtsystem ganzheitlich-integriert-koordiniert entwickelt, gestärkt, vermarktet und kommuniziert werden kann. Die im Kreis Steinburg vorhandenen, strukturell uneinheitlichen Taxigutschein-Angebote stellen insofern eine gute Basis dar, um diese zu ÖPNV-integrierten, einheitlich strukturierten AST-Systemen weiterzuentwickeln, der gesamten Bevölkerung zugänglich zu machen und so die aus deren ÖPNV-Nichtintegration resultierenden Nachteile abzubauen; dies gilt grundsätzlich und perspektivisch auch für den bestehenden Bürgerbus Kellinghusen. Vor diesem Hintergrund wird von der Beibehaltung oder Weiterentwicklung nicht ÖPNV-integrierter, miteinander ineffizient konkurrierender Parallelwelten ausdrücklich abgeraten¹. In diesem Integrationsprozess ist auch das „Mitnehmen“ der bisherigen Akteure erforderlich, um größtmögliche Akzeptanz zu erreichen.

Eine weitere entscheidende Voraussetzung für den AST-Einsatz ist die Verfügbarkeit von Taxiunternehmen 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.

¹ Gilt nicht für Sharing-Angebote ohne ÖPNV-Charakter wie „Dörpsautos“ o.ä.

Planungsgrundsätze

Der Auf- und Ausbau alternativer Bedienungsformen sollte unabhängig von der konkret gewählten Bedienungsform insbesondere folgende **Planungsgrundsätze** berücksichtigen:

- 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 (Teil)Integration ggf. mit Komfortzuschlag,
- kein überdimensionierter Zuschnitt der Bedienungsgebiete (zu große Gebiete beeinträchtigen meist die Wirtschaftlichkeit).

Einsatzräume und Angebotskonzepte

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.

Von den im RNVP identifizierten potenziellen AST-Einsatzräumen bieten sich in einer ersten Umsetzungsstufe insbesondere die Bereiche Kellinghusen & Umland sowie Wilstermarsch als Pilotprojekte an, da hier die Voraussetzungen für den AST-Einsatz am besten erfüllt sind. Dazu gehören insbesondere die Taxigutschein-Angebote und die periphere Struktur und Lage abseits hochwertiger ÖPNV-Angebote (abgesehen von den jeweiligen Zentralorten als Verknüpfungspunkte von hochwertigen ÖPNV-Angeboten mit ergänzenden AST-Angeboten).

In Abhängigkeit von den Erfahrungen in den beiden Pilotregionen sind weitere potenzielle AST-Gebiete einzubeziehen. Strukturell geeignet erscheint hier vor allem das Amt Schenefeld, ggf. aber auch das Umland von Glückstadt und der Stadtverkehr Glückstadt. Demgegenüber weisen die Ämter Breitenburg, Horst-Herzhorn, Itzehoe-Land und Krempermarsch weniger periphere Strukturen abseits hochwertiger ÖPNV-Angebote und in der Konsequenz weniger Ansatzpunkte für den Einsatz alternativer Angebote auf, weshalb hier eher räumlich angepasste als flächendeckende Ansätze zielführend sind.

Für die beiden Pilotregionen wurden folgende, den Schüler-ÖPNV ergänzende Angebotskonzepte entwickelt, die durch ihren ganztägigen Ansatz eine hohe Transparenz und Eignung für alle übrigen Fahrtzwecke aufweisen. In Kellinghusen sieht das AST-Konzept zunächst nur Tage vor, an denen der Bürgerbus nicht fährt.

Fahrplan AST Wilstermarsch

- Mo-So: 60- oder 120-Min-Takt, So und ggf. auch Sa Ersetzen des kompletten Busverkehrs,
- Bedienungszeitraum Mo-So 5-23 h, Fr/Sa ggf. auch länger,
- Voranmeldezeit 30 Minuten,
- Ausrichtung auf Verknüpfungspunkte Bf. Wilster und Wilster, Colosseum.

Fahrplan AST Kellinghusen & Umland

- Mo-So: 60-Min-Takt, So ggf. 120-Min-Takt,
- Bedienungszeitraum Mo-Sa 5-23 h, So 9-18 h,
- Voranmeldezeit 30 Minuten,
- Ausrichtung auf Verknüpfungspunkte Kellinghusen, Mitte und Bf. Wrist.

Tarif

- AST-Tarif oberhalb SH-Tarif (SHT),
- SHT-Teilintegration durch Rabattgewährung bei Vorlage gültiger Zeitkarten.

Das für eine zweite Umsetzungsstufe vorgeschlagene AST Schenefeld Umland würde analog gestaltet mit dem Hauptbezugs- und -verknüpfungspunkt Schenefeld Markt/ZOB und dortigem Anschluss an die Grundnetzlinie 6800.

Finanzierung

Die Abschätzung des Finanzierungsbedarf von ASTs ist auf Grund der durch die flexible Bedarfssteuerung nicht belastbar prognostizierbaren Inanspruchnahme schwierig und mit Unsicherheiten behaftet. Ein methodisch naheliegender Ansatz ist die Orientierung an Erfahrungswerten anderer AST-Systeme an. Auf dieser Basis kann ein Finanzierungsbedarf in einem Korridor von 5 bis 50 T€ je AST-System und Jahr erwartet werden.

Im Sinne bürokratiearmer, klarer Strukturen wird analog zum klassischen ÖPNV auch für alle alternativen Angebotsformen grundsätzlich die alleinige Finanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger empfohlen.

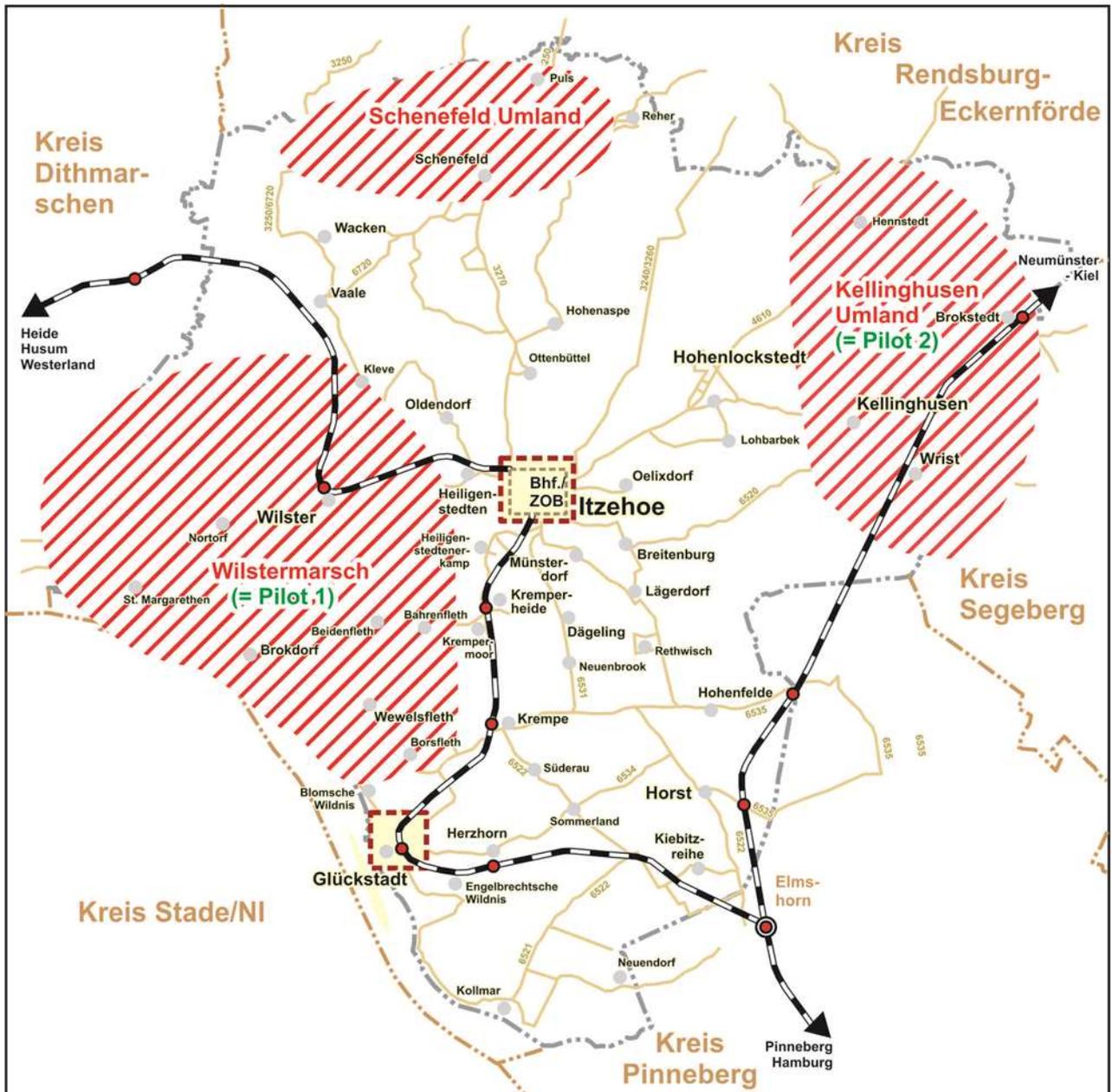


Bild 9-1: Empfohlene Einsatzräume für alternative Bedienungsformen im Kreis Steinburg

9.2 Planungsskizze für das AST Wilstermarsch

Die Wilstermarsch ist aufgrund ihrer Siedlungsstruktur und der außerhalb des Schülerverkehrs geringen Verkehrsnachfrage bzw. des abgestuften ÖPNV-Potenzials prädestiniert für den Einsatz alternativer Bedienungsformen. Als Betriebsform für das favorisierte Anrufsammeltaxi (AST) scheidet ein Anruf-Linienbetrieb aufgrund der großen Flächen mit einer dispersen Siedlungsstruktur praktisch aus. Dies würde letztlich – ähnlich wie bereits heute im Schülerverkehr – zu einer unübersichtlichen Anzahl von Linien bzw. Linienwegen führen. Damit verbleiben zwei, für grundsätzlich geeignet eingestufte Betriebsformen:

Anruf-Korridorbetrieb (auch Richtungsbandbetrieb)

Hier besteht ein Grundgerüst für die Linienführung mit festen Haltestellen und einen Taktfahrplan. Der genaue Fahrtverlauf ergibt sich aber dann in einem Korridor auf Basis der konkreten Nachfrage, wobei nur die Haltestellen mit einer Fahrt- bzw. Einstiegsanmeldung angefahren werden. Es erfolgt in der Regel eine Haltestellen-bezogene Bedienung, es ist aber auch ein Ausstieg zwischen den Haltestellen oder sogar ein Ausstieg vor der Haustür im Einzugsbereich bzw. Umfeld der Haltestellen umsetzbar.

Anruf-Flächenbetrieb

Der Flächenbetrieb ähnelt am ehesten dem Taxenbetrieb. Statt eines festen Fahrplans werden hier im Regelfall nur Betriebszeiten oder ggf. Zonenzeiten festgelegt. Der Ein- und Ausstieg kann weiterhin an Haltestellen erfolgen, mit Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde ist aber auch Haustür-zu-Haustür-Bedienung möglich. Das Routing im freien Flächenbetrieb mit Anschlüssen zum Bus-Grundnetz und zum SPNV ist deutlich aufwendiger als das bei fahrplanbasierten Bedarfsverkehren, bei denen die Anschlusssicherung bei der Angebotsplanung quasi vorweggenommen bzw. vorgegeben wird.

Die endgültige Festlegung der Betriebsform sollte in Abstimmung mit dem AST-Betreiber erfolgen, da erst mit der Auswahl des Betreibers auch dessen verfügbare Ressourcen mit in die Umsetzungsplanung eingebunden werden können. Für die Umsetzungsplanung kommt erschwerend hinzu, dass es keine belastbaren Anhaltspunkte für die Nachfrage gibt, da in den verkehrlichen Randzeiten in weiten Teilen der Wilstermarsch bisher kein ÖPNV-Angebot besteht.

Aufgrund der großen Flächenausdehnung sprechen aus Gutachtersicht einige Argumente für eine Anruf-Korridorbedienung, bei sehr geringer Nachfrage ist aber auch ein Anruf-Flächenbetrieb darstellbar. Eine mögliche Konzeption für die räumliche Strukturierung ist in Bild 9-2 dargestellt. Demnach wird das AST-Bedienungsgebiet in einen Nord- und einen Südbereich unterteilt. Die Führungen bzw. Umläufe sind als Ringverkehr konzeptioniert (Bedienung nur in einer Fahrtrichtung), so dass ein kompletter Umlauf selbst bei einem Fahrtwunsch an jeder Haltestelle unter einer Stunde liegt (maximal 35 km Fahrstrecke). Somit können auch Orte abseits der zentralen Führung (z.B. Kudensee, Landscheide) bei vorhandenem Fahrtwunsch mit in die Fahrt (u.U. auch als Stichfahrt) eingebunden werden.

Mit den vorgesehenen Umläufen besteht die Möglichkeit, entweder beide Bereiche im Stundentakt zu bedienen, oder abwechselnd im Zweitstundentakt (ggf. geringerer Fahrzeug-Vorhaltebedarf). In Wilster erfolgt für beide Umläufe eine Anbindung an die Zentralhaltestelle Wilster Colesseum und an den Bahnhof Wilster. Somit wird gewährleistet, dass je nach Fahrtrichtung planmäßige Übergänge von/zum SPNV oder von/zur Grundnetzlinie 6610 Wilster – Itzehoe bestehen. Für die Grundnetzlinie 6610 besteht für die verkehrlichen Randzeiten insbesondere Sa und So die Möglichkeit einer zweistündlichen Durchbindung bis Brunsbüttel Fähre (Fahrplan wie in Kap. 6.4 vorgestellt) oder bei geringer Nachfrage auch eine verkürzte Linienführung nur zwischen Wilster und Itzehoe im Stundentakt. In diesem Fall würde das Gebiet um St. Margarethen mit

in das AST (Süd) eingebunden. Auch die Grundnetzlinie 6620 könnte zumindest Sa und So komplett durch das AST Süd ersetzt werden.

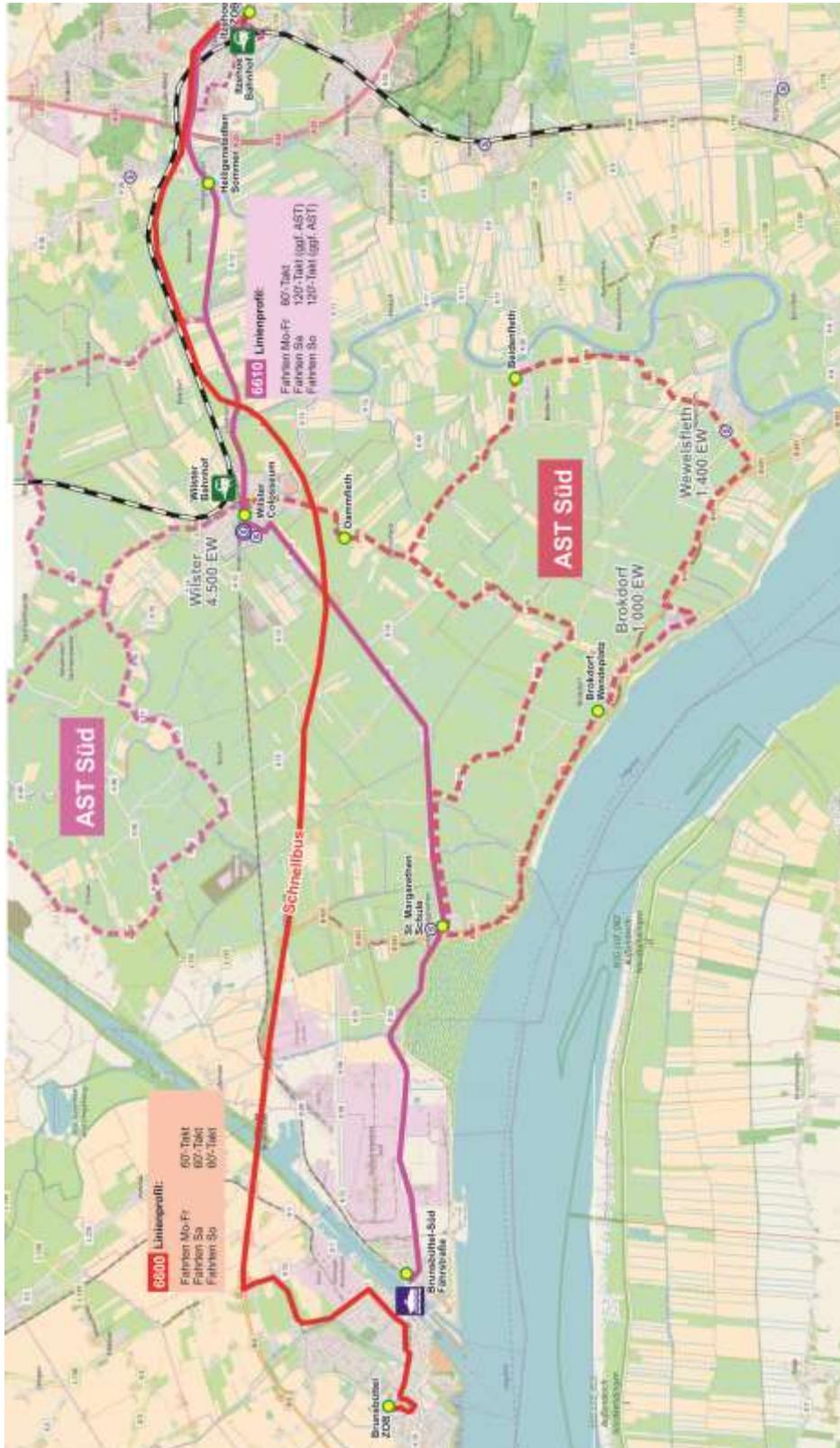


Bild 9-2: Entwurf für eine räumliche Strukturierung des AST für die Wilstermarsch

10. ÖPNV-Verknüpfungsknoten

Im Rahmen der Untersuchung wurden die im ÖPNV-Netzzusammenhang wichtigsten Verknüpfungsknoten aufgenommen und bewertet:

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

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

Bild 10-1: Übersicht der untersuchten Verknüpfungsknoten

In der Gesamtschau bestehen bei den Verknüpfungsknoten wie auch insgesamt bei den ÖPNV-Haltestellen im Kreis Steinburg zum Teil deutliche Verbesserungsbedarfe und nur Ansätze bzw. einzelne Elemente für attraktive Umsteigebedingungen. Der Aufwertung dieser Knoten ist eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da sie maßgeblich zur Qualität des neuen Grundnetzes beitragen und eine wichtige Nachfragekomponente im ÖPNV-System abdecken. Mit der Einführung des Grundnetzes erlangen die meisten dieser Knoten einen zusätzlichen Bedeutungsschub, in dem künftig eine systematische Verknüpfung insbesondere zwischen dem SPNV und dem Bus-Grundnetz erfolgt und damit auch stärkere Verkehrsströme an diesen Knoten entstehen.

In Schleswig-Holstein sind aktuell 78 Prozent der Bahnstationen barrierefrei ausgebaut. Bis 2025 sollen es durch umfangreiche Ausbauprogramme an den Stationen und neue Fahrzeuge bereits 96 Prozent sein (vgl. NAH.SH). An allen Bahnstationen im Kreis Steinburg sind die Bahnsteige barrierefrei erreichbar. Zusätzliche Einrichtungen wie behindertengerechte WCs oder taktile Leitsysteme im Umfeld der Bahnstationen sind aber bisher nur vereinzelt umgesetzt. Erheblichen Nachholbedarf haben aber hier die zugeordneten Bushaltestellen, die alle überhaupt nicht und nur in Teilen barrierefrei sind.

Wie die Fotodokumentation auf den folgenden Seiten verdeutlicht, bestehen zur Zeit an praktisch allen Verknüpfungspunkten wenig ansprechende Umsteigebedingungen, wodurch das Erscheinungsbild und Image des ÖPNV nicht positiv beeinflusst wird. Neben fehlender Barrierefreiheit (s.o.) gibt es signifikante Defizite vor allem bei der Aufenthaltsqualität und bei der Kundeninformation insbesondere an den Bushaltestellen. Zum Teil sind auch die Warteflächen an den Bushaltestellen für die Hauptverkehrszeiten (derzeit im Schülerverkehr) knapp bemessen, so beispielsweise am ZOB Itzehoe und am Bahnhof Wrist. Auch die Unterstände befinden sich überwiegend in einem nicht tragbaren Zustand. Weiter auffällig sind die Kapazitätsengpässe beim Fahrradparken (B&R) und die unzureichende Qualität der Abstellanlagen. So gibt es bisher an keinem Verknüpfungspunkt abschließbare bzw. gesicherte Fahrrad-Abstellplätze, so dass vor allem das Abstellen hochwertiger Fahrräder mit einem erheblichen Risiko verbunden ist.

Die Verknüpfungsknoten im künftigen Grundnetz erfordern eine grundlegende funktionale und gestalterische Überplanung. Für ein einheitliches Erscheinungsbild wäre insbesondere anzustreben, die Gestaltung der Infrastruktur wie Unterstände, B&R-Anlagen, Aufenthaltsräume, Möblierung zu vereinheitlichen bzw. mit Corporate-Design-Elementen zu versehen.

Übergreifende Maßnahmen / Aktivitäten für alle Verknüpfungspunkte

Die dargestellten grundlegenden Defizite bei den ÖPNV-Verknüpfungsknoten erfordern auch eine übergreifende Vorgehensweise, bei der es auch um einheitliche Standards für die Ausstattung und Gestaltung bzw. das äußere Erscheinungsbild geht. Folgende

- Herstellen der Barrierefreiheit inkl. taktiles Leitsystem und Überquerungen,
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität ggf. mit ergänzenden Serviceeinrichtungen je nach Funktion und Bedeutung des Verknüpfungspunktes,
- Einrichten von ansprechenden Unterständen / Wartehallen und Fahrradabstellplätzen möglich nach einem einheitlichen Gestaltungsmuster,
- Ausstattung mit hochwertigen ÖPNV-Informationsangeboten wie digitalen Abfahrtsanzeigen (DFI), Fahrplan- und Tarifinformationen und Leitsystemen für die Zu- und Abwegung,
- verbesserte städtebaulich-architektonische Integration inkl. Sicherer und komfortabler Zuwegungen.

Die genaue planerische und organisatorische Konzeption sowie die Umsetzung der Maßnahmen ist dann an den konkreten Örtlichkeiten auszurichten. Für einige Verknüpfungspunkte folgen noch ergänzende Erläuterungen:

Itzehoe ZOB

Für den ZOB Itzehoe laufen gerade gesonderte, von der Stadt Itzehoe beauftragte Untersuchungen und Überplanungen für eine Neugestaltung des ZOB. In diesem Rahmen wird auch eine Zusammenlegung von ZOB und Bahnhofshaltestellen geprüft. Durch die Einführung des Grundnetzes mit Vertaktung und teilweiser Verdichtung der Fahrpläne werden die Kapazitätsanforderungen am künftigen zentralen Taktknoten im Kreis Steinburg insbesondere außerhalb der Verkehrsspitze im Schülerverkehr tendenziell ansteigen.



Bild 10-2: Itzehoe ZOB: Zentraler ÖPNV-Verknüpfungsknoten im Kreis Steinburg

Wilster Colosseum

Die Haltestelle Colosseum liegt derzeit etwas abseits des Stadtzentrums am Rande des großen Parkplatzes und ist sowohl in der Zugänglichkeit als auch in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild wenig attraktiv. Im Rahmen einer Aufwertung wäre zu prüfen, ob die Lage noch näher zum Stadtzentrum rücken könnte, um die Aspekte Zuwegung und subjektive Sicherheit zu verbessern und insgesamt die Attraktivität zu erhöhen.

Kellinghusen Mitte

Für die Stadt Kellinghusen steht mit einer möglichen Reaktivierung der Bahnanbindung eine entscheidende Weichenstellung an, die nachhaltige verkehrlich insbesondere aber städtebauliche Auswirkungen nach sich zieht. Unabhängig von dieser Entscheidung sollte es künftig einen attraktiven Verknüpfungsknoten im Stadtzentrum geben, entweder am neuen Bahnhof oder am Standort der heutigen Bushaltestellen Kellinghusen Mitte. Neben der Verknüpfung zwischen der neuen Grundnetzlinie 6900 und den Linien des Ergänzungsnetzes einschließlich alternativer Bedienungsformen und Bürgerbus ggf. auch zum SPNV sollte die Haltestelle aufgrund ihrer zentralen Lage perspektivisch zu einer Mobilitätsstation in ansprechender architektonischer Gestaltung ausgebaut werden, die auch hochwertige Fahrrad-Abstellplätze und eine E-Ladestation sowie ergänzende Serviceangebote (z.B. Schließfächer, digitale Informationsangebote) und ggf. auch Stellplätze für Car- und BikeSharing mit aufnimmt (vgl. Entwurfsskizze in Bild 5-1).



Kellinghusen Mitte



Wilster Colosseum

Bild 10-3: Kellinghusen Mitte und Wilster Colosseum: Beispiele für Verknüpfungsknoten Bus <-> Bus



Bild 10-4: Bahnhof Wrist: Beispiel für einen Verknüpfungsknoten Bus <-> Bahn

Der Bahnhof Wrist gehört zu den wenigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten, die schon einige positive Komponenten aufweisen, hier u.a. überdachte Wartemöglichkeiten und Fahrradständer, barrierefreie Bahnsteigzüge und eine übersichtliche Bushaltestelle. Optimierungsbedarf besteht aber im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität der Bushaltestelle (Fläche, Gestaltung, Sauberkeit) sowie bei der Qualität und Anordnung der Informationsangebote einschließlich des Wegeleitsystems. Für den Busverkehr wäre außerdem eine bevorrechtigte Ausfahrtmöglichkeit auf die B206 einzurichten (beeinflusste LSA).



Glückstadt, Bahnhof



Herzhorn, Bahnhof



Horst, Bahnhof



Krempe, Bahnhof



Bild 10-5: Weitere Beispiele für ÖPNV-Verknüpfungsknoten im Kreis Steinburg

11. Verkehrliche Auswirkungen und Finanzierungsaufwand

11.1 Überführung des Bestands-Liniennetzes in das neue Liniennetz

Mit der Einführung des Bus-Grundnetzes und der damit verbundenen Neuordnung der Linien-Nummerierung wird das Bestands-Busnetz komplett in ein neues ÖPNV-Angebot überführt. Die Einführung der neuen Grundnetzlinien zieht bei den meisten Bestandslinien, die nicht dem Schülerverkehr zuzuordnen sind, Veränderungen und Anpassungen nach sich.

Das ÖPNV-System besteht künftig neben dem SPNV und den Stadtverkehren aus dem (neuen) regionalen Grundnetz und einem Ergänzungsnetz, das die Bedienung außerhalb der Einzugsbereiche des Grundnetzes und vor allem den verbleibenden Schülerverkehr übernimmt. Alle Buslinien im Kreisgebiet werden an die neue Nummernsystematik angepasst. In den Bildern 11-1 und 11-2 sind die vorgesehenen und in den vorhergehenden Kapiteln erläuterten Anpassungen aufgeführt.

Ausgenommen von den Anpassungen sind die in den Kreis Segeberg führenden Linien, die sich in Zuständigkeit bzw. Aufgabenträgerschaft des Kreises Segeberg befinden. Hier sind einige Anpassungen z.B. in Form einer Neuordnung der Verbindung Wrist – Bad Bramstedt in den letzten Jahren bereits erfolgt.

Ähnliche Aktivitäten zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und Einrichtung eines hochwertigen regionalen Grundnetzes gibt es derzeit im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Neben der hier bereits aufgenommenen und gemeinsam entwickelten Linienverbindung Itzehoe – Schenefeld – Hohenwestedt sind weitere Anpassungen bei den kreisgrenzenüberschreitenden Buslinie zu erwarten, die sich aber in der Federführung des Kreises Rendsburg-Eckernförde befinden. Es erfolgen hier aber Abstimmungen zwischen den Kreisen und den beauftragten Gutachtern. Ein Abschluss der Konzeption ist hier auch für das Jahr 2019 vorgesehen.

Aus den Übersichten wird auch deutlich, dass viele der überwiegend am Schülerverkehr ausgerichteten Linien unverändert übernommen werden, so dass sich für den Schülerverkehr keine Nachteile bzw. Verschlechterungen ergeben.

Linien-Nr. 2018	Linienverlauf	Zuordnung Netz-kategorie	Unternehmen	Zu-ordnung Teilnetz	Linien-Nr. NEU
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbeblick	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6701
3	IZ, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6850
4	Heiligenstedtnerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6702
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6703
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelixedorf	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6704
9	IZ, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	Stadtverkehr ltzehoe	Vineta Steinburg	Mitte	6705
10	Schenefeld - Mehlberg - Kaaks - ltzehoe, ZOB	Ergänzungsnetz	Rathje Reisen	Nord	6811
11	IZ, ZOB - Ottenbüttel - Reher	Grundnetz	Rathje Reisen	Nord	6800
14	ltzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	Grundnetz	Rathje Reisen	Nord	6850
15	ltzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	Grundnetz	Holsten-Express	Ost	6900
17	Vaaler Moor – Nutteln – Wacken	Ergänzungsnetz	Rathje Reisen	Nord	6851
18	Wacken – Kohlenbek – Holstenniendorf	Ergänzungsnetz	Rathje Reisen	Nord	6852
3240	Rendsburg - Hohenw estst. - Schenefeld - ltzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	
3250	Rendsburg - Hademarschen - Vaale/ltzehoe	Ergänzungsnetz	Autokraft	RD	
3260	Rendsburg - Hohenw estedt - ltzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	
3270	Hademarschen - Schenefeld - ltzehoe	Grundnetz	Rathje Reisen	Nord	6820
4610	Kiel - Nortorf - ltzehoe	Grundnetz	Autokraft	RD	
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	6541
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	6542
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	6543
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchausee (s. 6523)	Stadtverkehr	Vineta Steinburg	Süd	6540
6512	ltzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	Grundnetz	Lampe Reisen	Süd	6550
6513	ltzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	Ergänzungsnetz	Lampe Reisen	Süd	6551
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - ltzehoe	Ergänzungsnetz	Holsten-Express	Ost	6920
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	6530
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	6541
6523	Elmshorn - Siethw ende - Glückstadt	Grundnetz	Autokraft	Süd	6540
6531	ltzehoe - Wew elsfleth - Glückstadt	Grundnetz	Autokraft	Süd	6520
6533	ltzehoe - Horst - Elmshorn	Grundnetz	Autokraft	Süd	6521
6534	ltzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	6550
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	Ergänzungsnetz	Autokraft	Süd	6552
6551	Wrist - Kellinghusen - Hennstedt - Hohenw estedt	Ergänzungsnetz	Holsten-Express	Ost	6911
6552	Kellinghusen - Brokstedt	Ergänzungsnetz	Holsten-Express	Ost	6912
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	Stadtverkehr	Holsten-Express	Ost	entfällt
6558	Lohbarbek – Schlotfeld – Hohenlockstedt	Ergänzungsnetz	Holsten-Express	Ost	6901
6559	Kellinghusen – Wrist – Kronsmoor	Ergänzungsnetz	Holsten-Express	Ost	6902
6600	ltzehoe - Brunsbüttel (Schnellbus)	Grundnetz			6600
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinw isch	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6601
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6602
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6603
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6604
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6605
6606	ltzehoe - Wilster - Brunsbüttel	Grundnetz	Autokraft	West	6610
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6607
6608	Wew elsfleth - Klein Kampen - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6608
6609	Wilster - Beidenfleth - Wew elsfleth - Brokdorf	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6620
6610	Wew elsfleth - Kleinw isch - Wilster	Ergänzungsnetz	Autokraft	West	6606
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	Ergänzungsnetz	Autokraft	Nord	6811
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	Ergänzungsnetz	Autokraft	Nord	6812
7500	Bad Bramstadt - Wrist	Grundnetz	die Linie	SE	
7503	Kellinghusen - Quarnstedt - Bad Bramstedt	Ergänzungsnetz	die Linie	SE	
7506	Bad Bramstedt - Hardebek - Brokstedt	Ergänzungsnetz	die Linie	SE	

Bild 11-1: Konzeption zur Neuordnung der Liniennummern

Linien-Nr. 2018	Linienverlauf	Linien-Nr. NEU	Übernahme Grundnetz	Anpassung	Unverändert	Bemerkungen zu den Anpassungen
1	Liethberg - ZOB - Klosterhof - Elbeblick	6701			X	Anpassung an das neu Liniennummernsystem
3	I, ZOB - Oldendorf - Huje - Kleve	6850	X			geht in neuer Linie 6850 auf und wird damit dem Teilnetz Nord zugeordnet
4	Heiligenstedtenerkamp - ZOB - Klinikum - IZET	6702			X	Anpassung an das neu Liniennummernsystem, ggf. auch 6704
5	Kratt - ZOB - Suder Allee - Edendorf	6703			X	Anpassung an das neu Liniennummernsystem, ggf. auch 6705
8	Klinikum - Ostlandplatz - ZOB - Oelxdorf	6704			X	Anpassung an das neu Liniennummernsystem, ggf. auch 6708
9	I, ZOB - Kremperheide - Neuenkirchen - Krempe	6705		X		zusätzliche Fahrten nach Neuenkirchen und Barenfleth (v.a. SVZ, Sa+So)
10	Schenefeld - Mehlerberg - Kaaks - Itzehoe, ZOB	6811		X		Fahrten über B204 in Linie 6800, Linie 6811 Agethorst mit zusätzl. Fahrten
11	I, ZOB - Ottenbüttel - Reher	6800	X			geht komplett auf in neuer Linie 6800
14	Itzehoe - Vaale - Wacken - Besdorf	6850	X			geht komplett auf in neuer Linie 6850
15	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist	6900	X			geht komplett auf in neuer Linie 6900
17	Vaalermoor – Nutteln – Wacken	6851			X	ehemaliger freigestellter Schülerverkehre (integriert 2018)
18	Wacken – Kohlenbek – Holstennendorf	6852			X	ehemaliger freigestellter Schülerverkehre (integriert 2018)
3240	Rendsburg - Hohenw estst. - Schenefeld - Itzehoe			X		Hohenw eststedt - Itzehoe geht über in Linie 6800, Liniensplittung in HWS ?
3250	Rendsburg - Hademarschen - Vaale/Itzehoe			X		Überplanung erfolgt durch Kreis RD-ECK, ggf. Liniennummer anpassen
3260	Rendsburg - Hohenw eststedt - Itzehoe			X		Überplanung erfolgt durch Kreis RD-ECK, ggf. Liniennummer anpassen
3270	Hademarschen - Schenefeld - Itzehoe	6820		X		Abstimmung mit Grundnetz-Planung Kreis RD-ECK, ggf. ebenfalls Vertaktung
4610	Kiel - Nortorf - Itzehoe			X		Überplanung erfolgt durch Kreis RD-ECK, ggf. Liniennummer anpassen
6201	Stadtverkehr Glückstadt Nord	6541			X	Optimierung in Abstimmung mit der Stadt Glückstadt
6202	Stadtverkehr Glückstadt Tegelgrund	6542			X	Optimierung in Abstimmung mit der Stadt Glückstadt
6203	Stadtverkehr Glückstadt Herrenfeld	6543			X	Optimierung in Abstimmung mit der Stadt Glückstadt
6204	Stadtverkehr Glückstadt Grillchausee (s. 6523)	6540	X			geht komplett auf in neuer Linie 6540
6512	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf	6550				geht komplett auf in neuer Linie 6550
6513	Itzehoe - Breitenburg - Lägerdorf	6551			X	Notwendigkeit bzw. Integrierbarkeit der Linie prüfen, ggf. Umstellen auf AST
6520	Wrist - Kellinghusen - Wittenbergen - Itzehoe	6920		X		Ergänzung einzelner Fahrten, ggf. Überprüfung einer Vertaktung
6521	Elmshorn - Kollmar - Glückstadt	6530	X			geht komplett auf in neuer Linie 6530
6522	Horst - Kiebitzreihe - Gehlensiel - Krempe	6541			X	
6523	Elmshorn - Siethw ende - Glückstadt	6540	X			geht komplett auf in den neuen Linien 6500 (Kiebitzreihe-ELM) und 6540
6531	Itzehoe - Wew elsfleth - Glückstadt	6520		X		Fahrten von/bis Wew elsfleth bleiben, ITZ-Glückstadt geht auf in Linie 6520
6533	Itzehoe - Horst - Elmshorn	6521		X		Itzehoe bis Steinburg o. Horst Bf., Fahrten ELM-Horst in Linie 6550 integriert
6534	Itzehoe - Hohenfelde - Horst - Elmshorn	6550	X			durchgeh. Fahrten in Linie 6550, Anbindung Glindesmoor+Oberreihe prüfen
6535	Steinburg - Groß Offenseth - Horst - Elmshorn	6552		X		Fahrtenübernahme Glindesmoor von Linie 6534 prüfen
6551	Wrist - Kellinghusen - Hennstedt - Hohenw eststedt	6911		X		Ergänzung durch AST Kellinghusen, Koordination mit Planung Kreis RD-ECK
6552	Kellinghusen - Brokstedt	6912		X		Ergänzung durch AST Kellinghusen + Übernahme Linientaxi-Fahrten in AST
6553	Stadtverkehr Kellinghusen	entfällt	X			geht komplett auf in neuer Linie 6900 und ggf. Linie 6912
6558	Lohbarbek – Schlotfeld – Hohenlockstedt	6901			X	ehemaliger freigestellter Schülerverkehre (integriert 2018)
6559	Kellinghusen – Wrist – Kronsmoor	6902			X	ehemaliger freigestellter Schülerverkehre (integriert 2018)
6600	Itzehoe - Brunsbüttel (Schnellbus)	6600			X	in Zuständigkeit der NAH.SH, Anbindung von Wilster prüfen
6601	Wilster - Ecklak - Äbtissinw isch	6601		X		2 Mo-Fr tägliche Frühfahrten in neuer Linie 6650 integriert, Sa+So AST
6602	Wilster - Kudensee - St. Margarethen	6602		X		alle nicht Schul-bezogenen Fahrten Mo-Fr und alle Fahrten Sa+So AST
6603	St. Margarethen - Averfleth - Wilster	6603			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Wilstermarsch
6604	Wilster - Brokdorf - St. Margarethen	6604		X		Mo-Fr 16:29 Uhr ab Brokdorf => Ersatz AST prüfen
6605	Kudensee - St. Margarethen - Wilster	6605			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Wilstermarsch
6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	6610	X			geht komplett auf in neuer Linie 6610
6607	St. Margarethen - Neufeld - Wilster	6607		X		Mo-Fr Abfahrt 7:11 Uhr ab Wilster => Ersatz AST prüfen
6608	Wew elsfleth - Klein Kampen - Wilster	6608			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Wilstermarsch
6609	Wilster - Beidenfleth - Wew elsfleth - Brokdorf	6620	X			geht komplett auf in neuer Linie 6620
6610	Wew elsfleth - Kleinw isch - Wilster	6606			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Wilstermarsch
6710	Schenefeld - Reher - Oldenborstel - Schenefeld	6811			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Schenefeld Umland
6720	Nutteln - Wacken - Schenefeld	6812			X	Ergänzung durch Einbindung in AST Schenefeld Umland
7500	Bad Bramstadt - Wrist				X	in Zuständigkeit des Kreises Segeberg
7503	Kellinghusen - Quarnstedt - Bad Bramstedt				X	in Zuständigkeit des Kreises Segeberg
7506	Bad Bramstedt - Hardebek - Brokstedt				X	in Zuständigkeit des Kreises Segeberg

Bild 11-2: Veränderungen und Anpassungen der Bestandslinien

11.2 Veränderungen der Angebotsqualität

Von der Einführung des Grundnetzes werden weite Teile des Kreises und die meisten Kommunen profitieren. Die Übersicht in Bild 11-3 zeigt, dass rund 90% aller Kommunen an das regionale Grundnetz, den SPNV oder einen Stadtverkehr angebunden sind und dabei die meisten aller Kommunen mit mehr als 500 Einwohner*innen. Wird davon ausgegangen, dass die Erschließungswirkung des Grundnetzes in den meisten Kommunen bei mindestens 80% liegt (Abdeckung der Siedlungsbereiche durch die Haltestellen-Einzugsbereiche des Grundnetzes), kommen fast 100.000 Einwohner*innen in den Genuss von Angebotsverbesserungen.

Außerhalb der Erschließungsachsen des Grundnetzes verbleiben im Wesentlichen die besonders dünn besiedelten Bereiche des Kreises, die nicht sinnvoll an das Grundnetz angebunden werden konnten, die aber wiederum von der Einführung alternativer Bedienungsformen profitieren. Dazu gehören vor allem weite Bereiche der Wilstermarsch, das Umland von Kellinghusen und das Umland von Schenefeld.

Wie aus den Bildern 11-4 und 11-5 zu entnehmen, gibt es für meisten Kommunen Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, selbst für solche, die nicht direkt im Grundnetz liegen. Zusammenfassend ergeben sich besonders signifikante Qualitätsverbesserungen

- ✓ im Abend- und Wochenendverkehr, da alle Grundnetzlinien täglich und bis in die Abendstunden verkehren,
- ✓ in den Zeiten außerhalb des Schülerverkehrs, da durch das Grundnetz Bedienungslücken am Vormittag, Nachmittag und in den Schulferien geschlossen werden,
- ✓ bei den Übergängen zwischen Bus und SPNV, da im Grundnetz eine systematische Fahrplan- und Anschlusskoordination erfolgt.

		Anteil
Einwohner*innen Kreis Steinburg gesamt	132.000	100%
Einwohner*innen in Kommunen > 500 EW	117.800	89%
Einwohner*innen in Kommunen < 500 EW	14.200	11%

Einwohner*innen in Kommunen mit Anbindung an das ÖPNV-Grundnetz (Stadtverkehr, Regionalverkehr) <u>ohne</u> SPNV	119.700	91%
--	---------	-----

Einwohner*innen in Kommunen mit Anbindung an das ÖPNV-Grundnetz (Stadtverkehr, Regionalverkehr) <u>mit</u> SPNV	120.600	91%
---	---------	-----

Bild 11-3: Anbindung der Kommunen im Kreis Steinburg an das ÖPNV-Grundnetz

Fahrtsquelle Stadt/Gemeinde	Angebot Bestand 2018 (ohne SPNV)						Angebot ÖPNV-Weiterentwicklung (ohne SPNV)						
	Hauptlinien Bestand	Takt- fahrpl.	Anzahl Fahrten (Summe beide Richtungen)				Hauptlinien NEU	Regionales Grundnetz	Takt- fahrpl.	Anzahl Fahrten (Summe beide Richtungen)			
			Mo-Fr	n. 20 Uhr	Sa	So				Mo-Fr	n. 20 Uhr	Sa	So
Itzehoe	als zentraler Taktknoten im regionalen Grundnetz mit erheblichen, hier nicht quantifizierten Verbesserungen in der Erreichbarkeit												
Bahrenfleth	9	tlw.	18	0	4	0	9		ja	20	2	6	6
Beidenfleth	6609	nein	13	0	2	0	6620	X	ja	20	AST	AST	AST
Blomesche Wildnis	6531	nein	11	0	1	0	6520	X	ja	16	2	14	12
Borsfleth	6531	nein	17	0	6	0	6520	X	ja	16	2	14	12
Breitenburg	6520	nein	14	0	0	0			nein	20	AST	AST	AST
Brokdorf	6609	nein	18	0	3	0	6620	X	ja	19	AST	AST	AST
Brokstedt	08	nein	20	0	0	0			nur AST	20	AST	AST	AST
Dägeling	6531 / 6533	nein	23	0	10	4	6520	X	ja	17+12	2	13	12
Engelbr. Wildnis	6521	nein	6	0	0	0	6530	X	ja	15	1	13	9
Glückstadt (ohne SV)	31	nein	28	0	6	4	6520/6530/ 6540	X	ja	52	5	28	23
Heiligenstedten	diverse	tlw.	72	0	31	6	6610 / 6850	X	ja	72	7	31	22
Heiligenstedtenerkamp	4	ja	51	2	32	6		X	ja	unverändert (Stadtverkehr Itzehoe)			
Hennstedt	diverse	nein	24	0	4	4	diverse		nur AST	24	AST	AST	AST
Herzhorn	6521 / 6523	nein	19	0	5	4	6540	X	ja	20	2	9	9
Hohenaspe	11	nein	20	0	6	0	6800	X	ja	34	5	16	11
Hohenfelde	6534 / 6535	nein	25	0	3	0	6550	X	ja	18+12	5	15	3
Hohenlockstedt	15	tlw.	34	1	16	8	6900	X	ja	46	7	28	12
Horst	35	nein	21	1	4	2	6540 / 6550	X	ja	82	13	27	11
Kellinghusen	15	tlw.	33	1	16	8	6900	X	ja	49	7	28	12
Kiebitzreihe	6523	nein	29	0	9	4	6500	X	ja	38	7	33	20
Kleve	14	nein	15	0	6	0	6850	X	ja	33	2	13	9
Kollmar	6521	nein	17	0	0	0	6530	X	ja	20	2	14	10
Krempe	6531	nein	10	0	6	0	6520	X	ja	14	1	15	14
Krepperheide	9	ja	50	2	23	6	9		ja	unverändert (Stadtverkehr Itzehoe)			
Kreppermoor	9	ja	19	0	18	6	9		ja	19	2	18	6
Lägerdorf	6512	nein	27	2	19	0	6550	X	ja	34	4	26	12
Lohbarbek	15 / 6558	nein	7	0	0	0	6900	X	tlw.	10	0	0	0
Münsterdorf	6512	nein	27	2	19	0	6550	X	ja	34	4	26	12
Neuenbrook	6531 / 6533	nein	21	1	10	4	6520	X	ja	16	1	13	11
Neuendorf b. Elmshorn	6521	nein	12	0	0	0	6530	X	ja	20	2	14	10
Nortorf	6601	nein	13	0	4	0	6610	X	ja	13+12	AST	AST	AST
Oelixedorf	8	ja	57	1	26	8	8		ja	unverändert (Stadtverkehr Itzehoe)			
Oldendorf	3	tlw.	28	0	12	0	6850	X	ja	33	2	13	9
Ottenbüttel	10 / 11	nein	39	0	14	0	6800	X	ja	39	5	16	11
Puls	diverse	nein	13	0	0	0	6800	X	ja	15	AST	AST	AST
Reher	11	nein	13	0	6	0	6800	X	ja	17	1	14	11
Rethwisch	6512	nein	24	2	19	0	6550	X	ja	20+12	3	26	12
Sankt Margarethen	6606	nein	21	1	11	6	6610	X	ja	21	2	13	12
Schenefeld	10	nein	15	0	8	0	6800	X	ja	34	4	15	11
Sommerland	6523	nein	14	0	5	4	6540	X	ja	25	2	9	9
Süderau	6533 / 6535	nein	10	1	4	4	6540	X	ja	20	1	9	9
Vaale	14	nein	15	0	6	0	6850	X	ja	33	2	13	9
Wacken	14	nein	15	0	6	0	6850	X	ja	33	2	13	9
Wewelsfleth	6609	nein	18	0	2	0	6620	X	ja	20	AST	AST	AST
Wilster	6606	nein	31	0	13	6	6610	X	ja	33	6	18	13
Wrist	15 / 7500	tlw.	63	6	32	8	6900 / 7500	X	ja	72	12	44	26

Orte mit Bahnanschluss (SPNV)

Bild 11-4: Veränderung der Angebotsqualität für Kommunen mit mehr als 500 Einwohnern (ohne SPNV)

Fahrtquelle Stadt/Gemeinde	Angebot Bestand 2018 (ohne SPNV)						Angebot ÖPNV-Weiterentwicklung (ohne SPNV)						
	Linien Bestand	Takt- fahrpl.	Anzahl Fahrten (Summe beide Richtungen)				Hauptlinie NEU	Grund- netz	Takt- fahrpl.	Anzahl Fahrten (Summe beide Richtungen)			
			Mo-Fr	n. 20 Uhr	Sa	So				Mo-Fr	n. 20 Uhr	Sa	So
Aasbüttel	6720	nein	6	6	6	6	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Aebtissinwisch	6601	nein	8	0	2	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Agethorst	10, 6720	nein	13	0	3	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Altenmoor	6522	nein	6	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Auifer	6559	nein	3	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Bekdorf	3, 14	tlw.	20	0	6	0	6610	X	ja	17	1	0	0
Bekmünde	14, 6606	nein	49	0	19	6	6610	X	ja	33	6	18	13
Besdorf	14, diverse	nein	18	0	3	0	6850	X	ja	16	1	5	4
Bokelrehm	18	nein	3	0	0	0	6850	X	ja	16	1	5	4
Bokhorst	6720	nein	6	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Breitenberg	6520	nein	14	0	0	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Büttel	6605, 6606	nein	19	1	10	6	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Christenthal	11, 6710	nein	21	0	6	0	6800	X	ja	28	3	0	0
Dammfleth	6609	nein	14	0	3	0	6610+6620	X	ja	39	0	26	21
Drage	11, 6502	nein	17	0	6	0	6800	X	ja	28	3	0	0
Ecklak	6601	nein	8	0	2	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Elskop	6522	nein	3	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Fitzbek	6552	nein	15	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Grevenkop	6531, 6533	nein	21	1	10	4	6520	X	ja	15	0	13	12
Gribbohm	14, 3250	nein	24	0	6	0	6850	X	ja	16	1	6	5
Hadenfeld	10, 6720	nein	13	0	3	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Hingstheide	6559	nein	5	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Hodorf	k.A.		keine Anbindung				unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Holstenniendorf	14, 3250	nein	26	0	6	0	6850	X	ja	16	1	6	5
Huje	3	tlw.	17	0	12	0	6850	X	ja	32	1	13	9
Kaaks	10, 6502	nein	14	0	3	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Kaisborstel	10, 3270	nein	17	0	7	0	6800	X	ja	2	0	0	0
Kollmoor	k.A.		Anbindung über Breitenberg				unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Krempdorf	6531	nein	10	0	6	0	6520	X	ja	14	2	13	12
Kronsmoor	6520	nein	14	0	0	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Krummendiek	3, 14	tlw.	20	0	6	0	6610	X	ja	20	AST	AST	AST
Kudensee	6601, 6602	nein	14	0	4	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Landrecht	k.A.		Anbindung über Störfdorf / Wilster				unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Landscheide	6601, 6602	nein	14	0	4	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Lockstedt	4610, 6558	nein	15	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Looft	6710	nein	6	0	0	0	6800	X	ja	18	3	2	0
Mehlbek	10, 6502	nein	13	0	3	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Moordiek	6520	nein	14	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Moorhusen	6521	nein	4	0	0	0	6610	X	ja	20	AST	AST	AST
Mühlenbarbek	15	tlw.	34	1	15	0	6900	X	tlw.	39	7	28	14
Neuend.-Sachsenb.	6601	nein	13	0	4	0	6610	X	ja	17	AST	AST	AST
Nienbüttel	18, 6720	nein	3	0	0	0	6850	X	ja	16	1	5	4
Nutteln	14	nein	17	0	6	0	6850	X	ja	31	2	13	9
Oeschebüttel	6551/6552/6553	nein	28	0	4	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Oldenborstel	3241/3250/6710	nein	11	0	0	0	6800	X	ja	15	AST	AST	AST
Peissen	3260, 3241	nein	10	0	2	1	Anpassungen im Zuge Überplanung Linie 3260 durch Kreis RD-ECK						
Pöschendorf	10/3250/3270/6720	nein	18	0	7	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Poyenberg	6551 + div.	nein	18	0	4	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Quarnstedt	7503	nein	11	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Rade	6551, 6552	nein	29	0	3	0	6850	X	ja	32	1	13	9
Rosdorf	6551 + div.	nein	27	0	4	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Sarlhusen	6552	nein	16	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Schlotfeld	15/4610/6558	nein	45	1	15	12	6900	X	ja	36	5	26	12
Silzen	3241/3260/6558	nein	11	0	1	0	Anpassungen im Zuge Überplanung Linie 3260 durch Kreis RD-ECK						
Störfdorf	6608	nein	5	0	0	0	6610	X	ja	16	5	18	13
Störkathen	6559, 7503	nein	3	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						
Vaalermoor	17, 6720	nein	6	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Warringholz	3250/3270/6720	nein	17	0	5	0	6800	X	ja	28	3	0	0
Westermoor	6520	nein	14	0	0	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Wiedenborstel	4610	nein	8	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Willenscharen	6552	nein	16	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden)						
Winseldorf	15 + div.	nein	45	1	15	4	6900	X	ja	10	0	0	0
Wittenbergen	6520	nein	14	0	0	0	nicht an das Regionale Grundnetz angebunden, Ergänzung von Einzelfahrten						
Wulfsmoor	6559	nein	5	0	0	0	unverändert (nicht an das Regionale Grundnetz angebunden), Einbindung in AST						

Bild 11-5: Veränderung der Angebotsqualität für Kommunen mit weniger als 500 Einwohnern

11.3 Kosten für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die Aufwertung des gesamten ÖPNV-Systems und die Einführung eines vertakteten Grundnetzes führt erwartungsgemäß zu einem höheren Aufwand und Finanzierungsbedarf. In der Gesamtabstschätzung erzeugt das Bus-Grundnetz mit der geplanten Angebotsqualität bzw. den dargestellten Fahrplänenentwürfen einen Kostenaufwand von insgesamt rund 6 Mio. Euro pro Jahr. Davon entfallen etwa 15% auf den Wochenendverkehr (Sa + So), wobei in diesem Segment die prozentual größten Kostensteigerungen entstehen, da die meisten Linien bisher am Samstag und insbesondere am Sonntag nicht oder nur sporadisch verkehren. Hinzu kommen noch Aufwendungen, die sich aus weiteren Angebotsverbesserungen außerhalb des Grundnetzes ergeben, so beispielsweise die Ergänzung einzelner Fahrten im Schülerverkehr, oder aus der Einführung alternativen Bedienungsformen resultieren. Der Aufwand für die alternativen Bedienungsformen kann im Rahmen der Umsetzungsplanung noch weiter konkretisiert werden.

Durch die Übernahme von Bestandslinien und Bestandsangeboten in das Grundnetz sowie die Anpassung von Linien und Fahrplänen als Ergänzung zum Grundnetz entfallen Aufwendungen in einer Höhe von etwa 3 Mio. Euro, so dass sich der finanzielle Mehraufwand gegenüber dem Bestandsangebot auf rund 3,2 Mio. Euro pro Jahr beläuft.

Mit der deutlichen Angebotsaufwertung werden sich perspektivisch Nachfrage- und Einnahmewachse für den ÖPNV einstellen. Bei einer moderaten Prognose sollten sich diese auf mindestens 20% belaufen, wobei sich nach Erfahrungen der Gutachter eine Aktivierung dieser neuen Nachfrage erst in einem Zeitraum von 3 bis 5 Jahren, bis sich das Grundnetz etabliert hat, einstellen dürfte.

In der Gesamtbilanz verbleiben Zusatzaufwendungen in Höhe von etwa 2,5 Mio. Euro pro Jahr, die aber bei einer stufenweisen Umsetzung der neuen Angebote erst nach mehreren Jahren voll wirksam werden. Die Auswirkungen für die einzelnen Kommunen werden dann vom künftigen Finanzierungsmodell für den ÖPNV abhängen, für das derzeit ebenfalls Untersuchungen laufen.

Linien-Nr. NEU	Linienverlauf	Betriebsdaten NEU				
		Fpl.-Km/Jahr Mo-Fr	Fpl.-Km/Jahr Sa+So	Euro/Jahr Mo-Fr	Euro/Jahr Sa+So	Euro/Jahr Mo-So
6500	Elmshorn Bhf. - Bullendorf - Kibitzreihe *	47.500	14.880	137.750	43.152	180.902
6550	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf - Rethwisch - Horst - Elmshorn Bhf.	198.563	39.063	466.623	91.798	558.421
	Itzehoe - Münsterdorf - Lägerdorf - Hohenfelde - Horst - Elmshorn Bhf.	162.270	29.070	381.335	68.315	449.649
	Horst Bf. - Horst Amt - Elmshorn Bhf.	13.800	0	32.430	0	32.430
6520	Itzehoe - Dägeling - Krempe - Glückstadt	165.542	40.222	389.024	94.522	483.545
6530	Glückstadt Markt - Kollmar - Neundorf - Raa-Besenbek - Elmshorn Bhf.	163.566	36.666	384.380	86.165	470.545
6540	Glückstadt Markt - Herzhorn - Sommerland - Kiebitzreihe - Horst Bhf.	223.664	38.024	525.610	89.356	614.967
6610	Itzehoe - Heiligenstedten - Wilster - St.Margarethen - Brunsbüttel Süd	160.515	47.385	359.554	106.142	465.696
	Itzehoe - Krummendiek - Moorhusen - Wilster	91.580	0	205.139	0	205.139
6620	Wilster - Damfleth - Beidenfleth - Wewelsfleth - Brokdorf	96.400	0	215.936	0	215.936
6800	Itzehoe - Hohenaspe - Schenefeld - Reher - Hohenwestedt Bhf.	217.770	51.850	511.760	121.848	633.607
	Itzehoe - Hohenaspe - Schenefeld - Puls	97.500	0	229.125	0	229.125
6850	Itzehoe - Oldendorf - Vaale - Wacken - Bokelrehm / Besdorf	254.691	33.561	598.524	78.868	677.392
6900	Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist Bhf.	257.664	48.664	633.853	119.713	753.567
	Hohenlockstedt - Kellinghusen ü. Danziger Str. - Wrist	35.420	0	87.133	0	87.133
		2.186.445	379.385	5.158.176	899.879	6.058.055

Bild 11-6: Übersicht der Betriebsdaten und Betriebskosten des Grundnetzes auf Linienbasis

Kosten Grundnetz (alle Buslinien) Mo-Fr	5.100.000 €
Kosten Grundnetz (alle Buslinien) Sa+So	900.000 €
Kosten weitere Angebotsverbesserungen inkl. AST-Pilotgebiete	200.000 €
Gesamtkosten für ÖPNV-Weiterentwicklung	6.200.000 €
Kosten des durch das Grundnetz ersetzten Bestandsangebotes	-3.000.000 €
Zusätzliche Einnahme bei 20% Nachfragezuwachs (Prognose)	-700.000 €
Zusatzkosten für komplette ÖPNV-Weiterentwicklung	2.500.000 €

Bild 11-7: Kostenbilanz für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Literatur

Bundesagentur für Arbeit:

Pendlerstatistiken 2016/2017

Gertz Gutsche Rümenapp:

Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030, Hamburg/Berlin 2017

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:

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

NAH.SH Verkehrsverbund Schleswig-Holstein:

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

Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein:

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein LEP 2010, Kiel 2010

TargetGroup GmbH:

Landesweite Marktforschung 2017 in Schleswig-Holstein, Domitz 2018

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:

Vierter Dritter Regionaler Nahverkehrsplan 2017-2021

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