
Untersuchung einer Schnellbus-Verbindung Itzehoe <> Elmshorn / Pinneberg

Rahmenbedingungen – Verkehrskonzeption – Potenziale – Betrieb – Bewertung

Endbericht

3.12.2019

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Christoph Lüth
Stefan Luft
Heike Drücker

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Anlass und Aufgabenstellung	3
2. Planungs- und Entwicklungsrahmen	5
3. Varianten der Linienführung für einen Schnellbus	11
4. Verkehrliche Konzeption und Kenngrößen	16
5. Potenzialanalyse	20
6. Vergleichende Bewertung der Varianten	26
7. Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen	27

Anlass und Aufgabenstellung

Anlass:

Eine direkte Verbindung von Itzehoe in den Kreis Pinneberg besteht derzeit im Wesentlichen über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Insbesondere die Verbindung Elmshorn – Itzehoe ist heute mit einem Umweg über Glückstadt verbunden, wobei die Bahnfahrzeiten zwischen 22 und 28 Minuten liegen.

Zudem ist das Klinikum Itzehoe mit etwa 2.400 Mitarbeitern nur über 2 Linien des Stadtverkehrs an den Bahnhof Itzehoe angebunden. Etwa halbstündlich besteht eine Verbindung zwischen Stadtzentrum und Klinikum, allerdings keine Anbindung im Abendverkehr. Im Regionalverkehr gibt es keine Direktverbindungen zum Klinikum und ebenso keine Direktverbindungen in die benachbarten Kreise.

Aufgabenstellung:

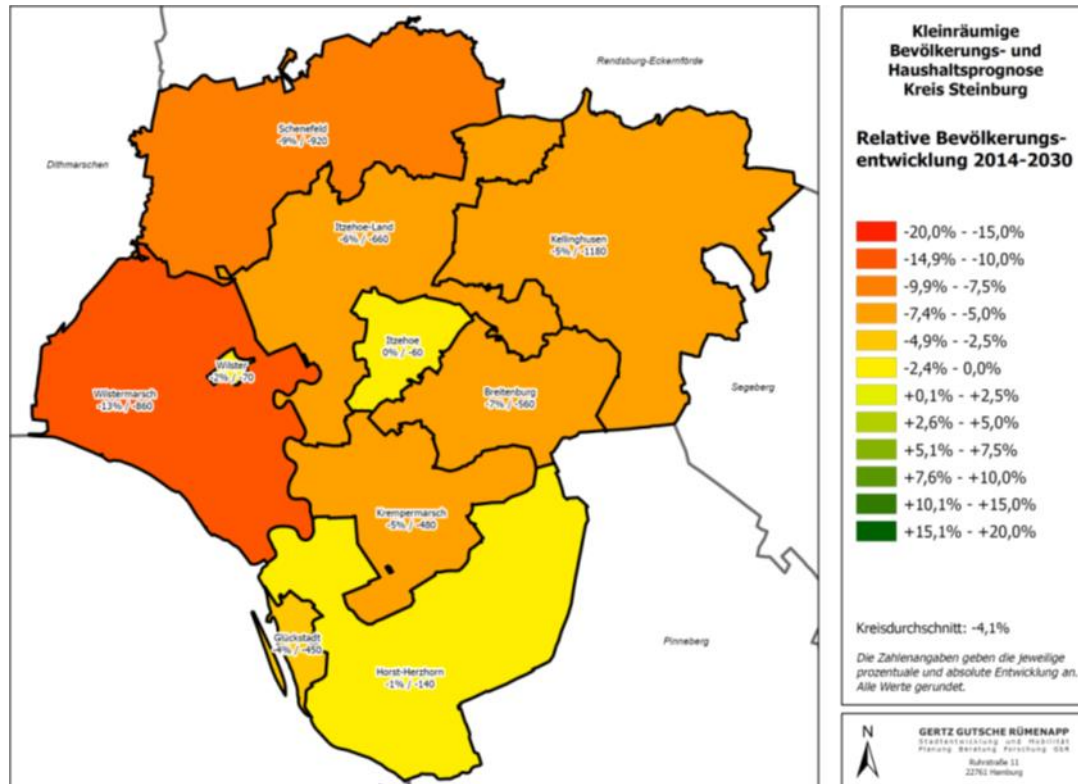
Um zusätzliche Nachfragepotenziale für den ÖPNV zu erschließen, entstand der Vorschlag einer direkten Schnellbusverbindung zwischen dem Kreis Pinneberg, dem Stadtzentrum Itzehoe und dem Klinikum. In der vorliegenden Untersuchung werden Planungsvarianten für einen solchen Schnellbus entwickelt und bewertet sowie eine gutachterliche Einschätzung für ein solches Angebot abgegeben.

Anlass und Aufgabenstellung

Arbeitsschritte:

1. Analyse der strukturellen Rahmenbedingungen und allgemeiner verkehrlicher Entwicklungstrends
2. Entwickeln von Varianten der Linienführung und der Angebotsgestaltung für eine Schnellbusverbindung
3. Ermittlung betrieblicher Kenngrößen der Varianten
4. Abschätzen des Nachfragepotenzials für ein solches Angebot
5. Vergleichende Bewertung der Varianten
6. Abschließende Gesamtbewertung

Planungs- und Entwicklungsrahmen



Demografie Itzehoe:

Die Bevölkerungszahl in Itzehoe wird bis 2030 nahezu konstant bleiben.

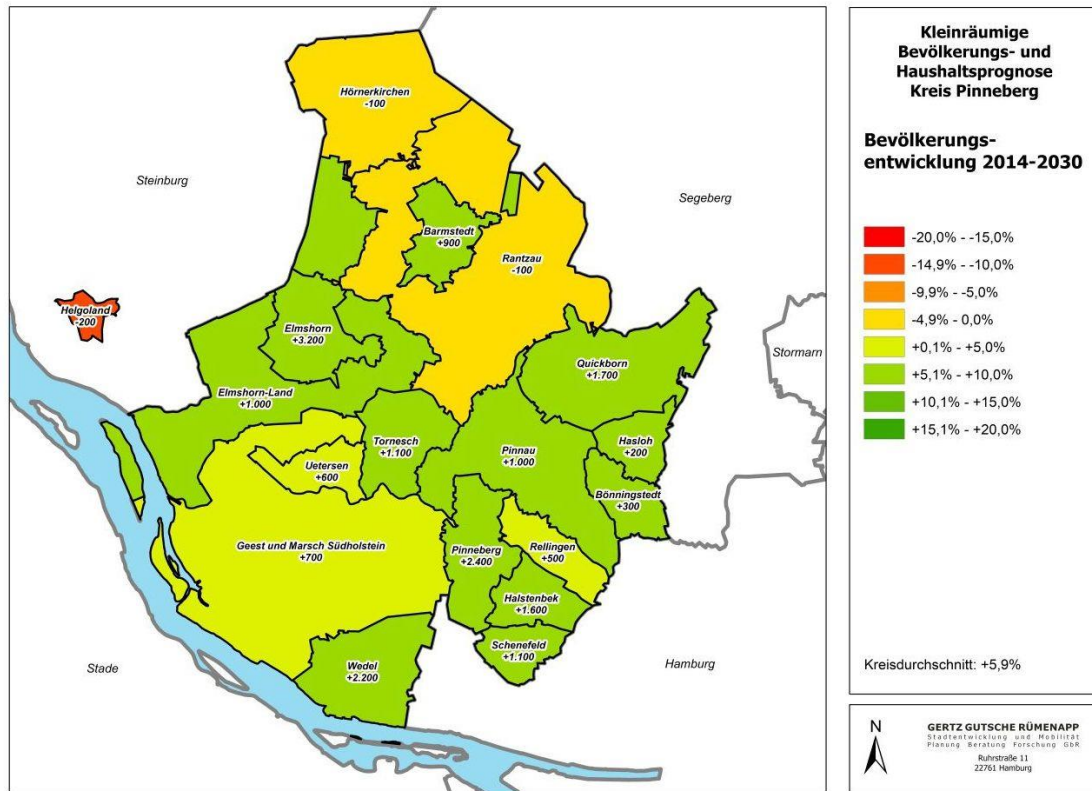
Der Anteil der jüngeren Bevölkerung bis unter 20 Jahre sowie der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (20 bis 64 Jahre) ist von Abnahmen um ca. -2 bis -8 % gekennzeichnet.

Die Zahl der Personen über 65 Jahren erhöht sich um fast +20 %.

Quellen:

Zweckverband ÖPNV Steinburg: „4. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2017-2021“ und Gertz-Gutsche-Rümenapp; Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030, Berlin 2017

Planungs- und Entwicklungsrahmen



Demografie Kreis Pinneberg:

Die Bevölkerungszahl in **Elmshorn und Pinneberg** wird bis 2030 um 5 – 10 % wachsen.

Der Anteil der jüngeren Bevölkerung bis unter 20 Jahre wird in Elmshorn um 5 – 10 % steigen; in Pinneberg nahezu konstant bleiben.

Die Altersgruppe im erwerbsfähigen Alter (20 bis 64 Jahre) wird in beiden Städten um bis 5 % zunehmen.

Auch die Zahl der Personen über 65 Jahren wird sich um 15 - 25 % erhöhen .

Quelle:

Gertz-Gutsche-Rümenapp; 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Pinneberg bis zum Jahr 2030, Berlin 2017

Planungs- und Entwicklungsrahmen

	Motorisierung (Stand: 01.01.2019)		
Stadt	Einwohner	Pkw-Bestand	Motorisierung [Pkw/1.000 EW]
Pinneberg	43.280	21.576	499
Itzehoe	31.378	17.976	573
Elmshorn	49.880	24.673	495
	124.538	64.225	516

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Motorisierung und Verkehrsleistung:

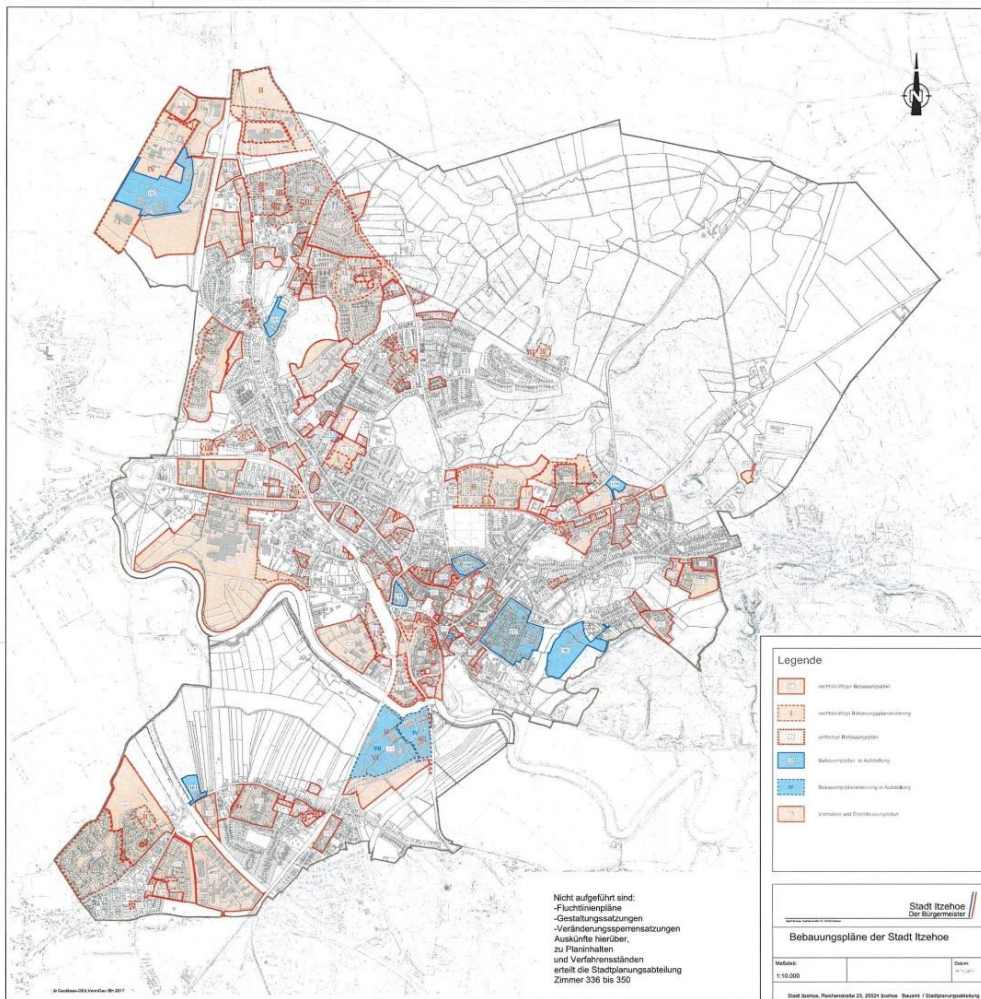
Durch die Motorisierung wird ersichtlich, dass der ÖPNV in Elmshorn und Pinneberg u.a. durch die Zugehörigkeit zum HVV deutlich attraktiver ist als in Itzehoe. Dadurch ergibt sich eine geringere Pkw-Dichte bzw. Motorisierung.

In Itzehoe liegt die Motorisierung mit 573 Pkw pro 1000 Einwohner über dem Landes-Durchschnitt von 554 Pkw/1000 EW und deutlich über der Motorisierung in Elmshorn und Pinneberg.

Aktuelle Trends deuten auf eine noch weiter steigende Motorisierung bei den Senioren und bei Frauen hin, während diese bei den erwerbstätigen Männern und in der Altersgruppe unter 30 Jahre stagniert oder sogar zurückgeht.

In den nächsten Jahren sind unter Berücksichtigung der Aspekte Klimaschutz und hohe Energiekosten Abnahmen bei der Verkehrsleistung zu erwarten.

Planungs- und Entwicklungsrahmen



Städtebauliche Entwicklungen:

Für alle drei Städte sind diverse Bebauungspläne in Aufstellung.

In **Elmshorn** sind neben neuen Wohngebieten auch weitere Gewerbeflächen geplant. Sie schaffen neue Arbeitsplätze in der Stadt.

Pinneberg entwickelt kontinuierlich neue Wohn- und Gewerbeflächen.

In **Itzehoe** sind ebenfalls Wohn- und Gewerbeflächen in Planung, wie aus dem nebenstehenden Übersichtsplan zu entnehmen ist.

Planungs- und Entwicklungsrahmen

Tendenzen im Mobilitätsverhalten:

Der eigene Pkw verliert als Statussymbol an Bedeutung. Insbesondere junge Leute greifen verstärkt auf alternative Mobilitätsangebote zurück.

Angebote wie flexible Arbeitszeitmodelle, Teilzeitarbeit, Homeoffice werden weiter zunehmen und beeinflussen die Mobilität, in dem sie den Berufsverkehr reduzieren und zeitlich entzerren.

Zunehmendes Umweltbewusstsein wird zur Steigerung der Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen wie Fahrrad, ÖPNV und Elektromobilität beitragen.

Quelle:

Ramboll: „Gutachten Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“, September 2016

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur:

Ausbau der A23 südlich von Elmshorn bis HH-Eidelstedt im BVWP 2030 und Verlängerung der A20 bis zur A23.

Investitionen ins SH-Schienennetz zur Beseitigung von Engpässen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit u.a. auf der Verbindung Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg.

Digitalisierung und technischer Fortschritt:

Ausbau der Breitband-Internetzugänge hat mittel- bis langfristig Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten mit weniger Privatfahrten und mehr Online-Aktivitäten.

Home-Office / Telearbeit wird häufiger genutzt werden und reduziert den Berufspendlerverkehr.

Vernetztes und automatisiertes Fahren gewinnen an Bedeutung.

Planungs- und Entwicklungsrahmen – Fazit für den Schnellbus

- ❖ Die **Strukturdatenentwicklung** liefert für die Planung eines Schnellbusangebotes neutrale bis leicht positive Zeichen. Sowohl bei der Bevölkerungsentwicklung als auch bei der Wirtschaft sind in Bezug auf die betrachteten Bedienungsräume des Schnellbusses Stabilität bis leicht positive Entwicklungen zu erwarten. Der demografische Wandel führt außerdem dazu, dass die älteren Menschen als Zielgruppe für den ÖPNV an Bedeutung gewinnen.
- ❖ Dämpfend auf die potenzielle Nachfrage für einen Schnellbus wirkt nach wie vor der hohe **Motorisierungsgrad** insbesondere im Kreis Steinburg. Die aktuellen Entwicklungen im Hinblick auf die Pkw-Verkaufszahlen und die Pkw-Verkehrsleistung zeigen aber Sättigungstendenzen. Gerade die jüngeren Altersgruppen sind zunehmend alternativen Mobilitätsangeboten aufgeschlossen, zu denen auch der ÖPNV gehört.
- ❖ Auch eine Befragung der Beschäftigten des **Klinikums Itzehoe** hat die Bereitschaft zu einer ÖPNV-Nutzung ergeben, wenn das Verkehrsangebot entsprechend attraktiv bzw. auf die Bedarfe der Beschäftigten ausgerichtet ist.

Varianten der Linienführung für einen Schnellbus

- ❖ Variante 1: Direktverbindung zwischen Itzehoe und der Stadt Pinneberg
- ❖ Variante 2: Direktverbindung zwischen Itzehoe und der Stadt Elmshorn
- ❖ Variante 3: Direktverbindung zwischen Itzehoe und der Stadt Pinneberg mit Zwischenhalt in der Stadt Elmshorn
- ❖ Variante 4: Direktverbindung zwischen Itzehoe und der Stadt Elmshorn mit Zwischenhalten in Münsterdorf, Lägerdorf und Horst

Alle Varianten schließen den Bahnhof Itzehoe und das Klinikum Itzehoe an.
Als Untervariante wird jeweils eine Stichfahrt Bahnhof Itzehoe – ZOB Itzehoe einbezogen.

Varianten der Linienführung

Variante 1: Direktverbindung Itzehoe – Pinneberg

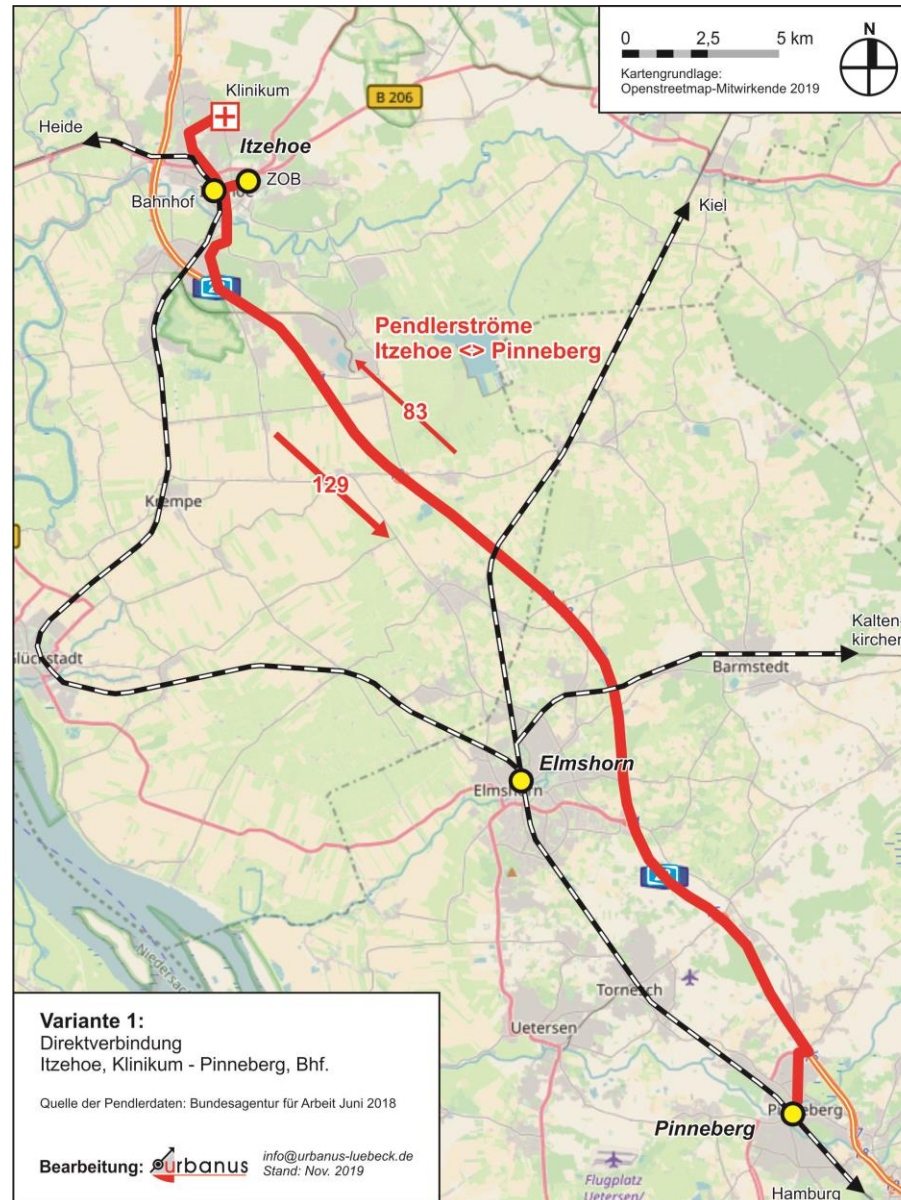
IZ, Klinikum – IZ, Bahnhof (ca. 3 km):
über R.-Koch-Str., Edendorfer Str.,
Lindenstr., Bahnhofstr.

IZ, Bahnhof – IZ, ZOB (Stichfahrt, ca. 1 km):
über Bahnhofstr., Viktoriastr.,
Th.-Heuss-Platz, Viktoriastr.

IZ, Bahnhof – BAB A23 (ca. 4 km):
über Adenauer Allee, B77

Über BAB A23 (ca. 32 km):

BAB Anschlussstelle PI – Bhf. (ca. 3 km):
über Quickborner Str., Elmshorner Str.,
Schauenburger Str., Rockvillestr.



Varianten der Linienführung

Variante 2: Direktverbindung Itzehoe – Elmshorn

IZ, Klinikum – IZ, Bahnhof (ca. 3 km):
über R.-Koch-Str., Edendorfer Str.,
Lindenstr., Bahnhofstr.

IZ, Bahnhof – IZ, ZOB (Stichfahrt, ca. 1 km):
über Bahnhofstr., Viktoriastr., Th.-Heuss-
Platz, Viktoriastr.

IZ, Bahnhof – BAB A23 (ca. 4 km):
über Adenauer Allee, B77

Über BAB A23 (ca. 15 km)

**BAB Anschlussstelle Nr. 13 Elmshorn –
Bahnhof/Holstenpl.** (ca. 9 km):
über L288, Rosenstr., Kaltenweide,
Bauerweg, Lindenstr., Königstr.



Varianten der Linienführung

Variante 3:

Direktverbindung Itzehoe – Pinneberg über Elmshorn Bhf.

Wie Variante 2 bis Elmshorn, Bahnhof

BAB Anschlussstelle Nr. 14 (ca. 5 km):

über Holstenstr., Feldstr., Gärtnerstr., Kirchenstr., Schulstr., Holstenstr., Königstr., Geschw.-Scholl-Str., Mühlendamm, Langelohe, Wittenberger Str.

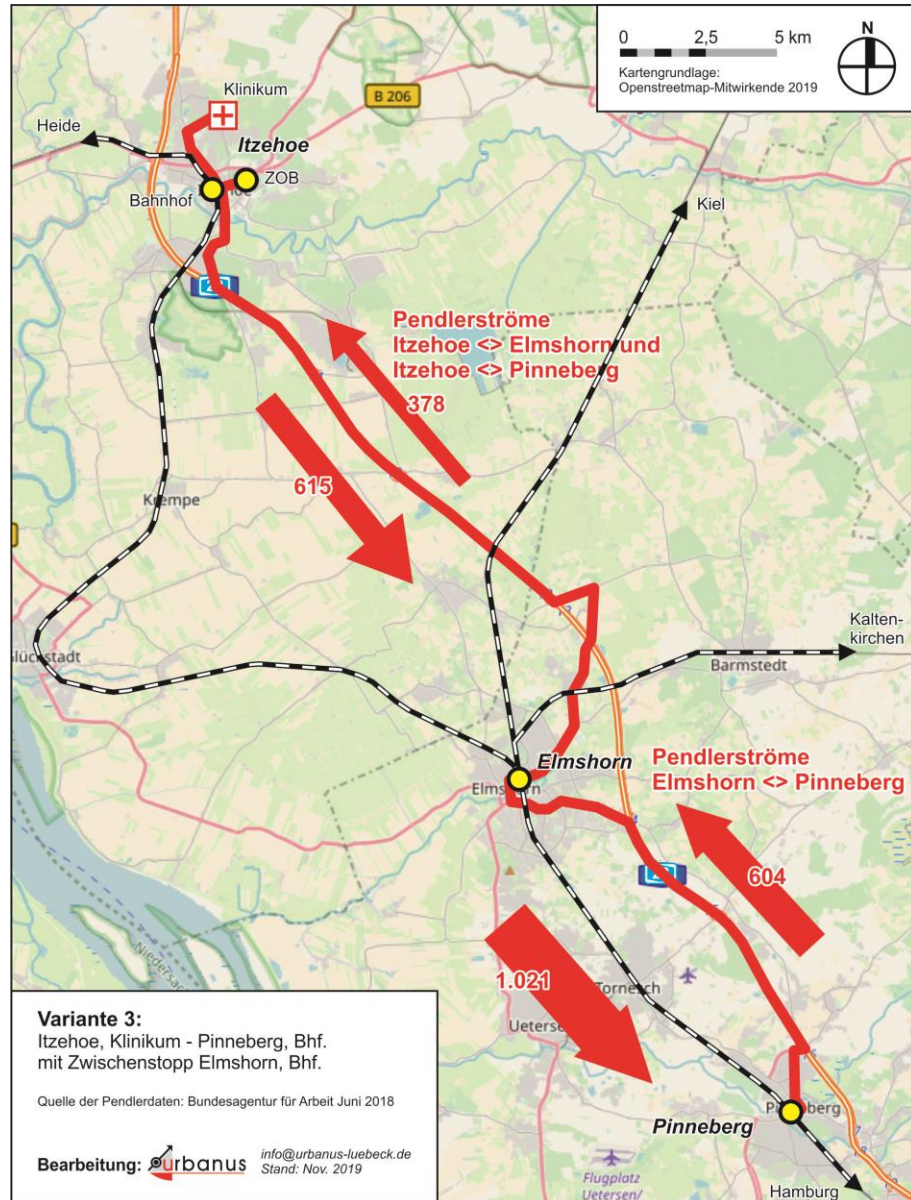
Über BAB bis Anschlussstelle Nr. 16

(ca. 10 km):

BAB Anschlussstelle Nr. 16 – PI, Bahnhof

(ca. 3 km):

über Quickborner Str., Elmshorner Str., Schauenburger Str., Rockvillestr.



Varianten der Linienführung

Variante 4:

Direktverbindung Itzehoe – Elmshorn mit Linienverlauf und Zwischenhalten in Münsterdorf, Lägerdorf und Horst

IZ, Klinikum – IZ, Bahnhof (ca. 3 km):

über R.-Koch-Str., Edendorfer Str., Lindenstr., Bahnhofstr.

IZ, Bahnhof – IZ, ZOB (Stichfahrt, ca. 1 km):

über Bahnhofstr., Viktoriastr.

IZ, Bahnhof – Lägerdorf (ca. 6,5 km):

über Adenauer Allee, Vor dem Delftor, Itzehoer Str., Deichstr., Münsterdorfer Str.

Lägerdorf – Horst (ca. 13 km):

über Rethwischer Str., Dorfstr., L116, Niederreihe, Hauptstr., Schulstr.

Horst – ELM, Bahnhof/Holstenpl. (ca. 7 km)

über Elmshorner Str., Horster Landstr., Schulstr., Holstenstr., Königstr.



Verkehrliche Konzeption und Kenngrößen

Maßgebende Kenngrößen für den **Betrieb** eines Schnellbusses sind

- Linienlänge (Entfernung),
- Fahrzeit (Umlaufzeit) und
- Fahrtenangebot (Fahrplan).

Die **Nutzungshäufigkeit** wird wesentlich beeinflusst durch

- die Fahrzeit und
- die Nutzungskosten.

Für die vier Varianten sind tabellarisch die Kenngrößen „Entfernung“ und „Fahrzeit“ zusammengestellt. Hierbei werden jeweils unterschieden nach:

- IST-Zustand (Nutzung Bahn/Bus),
- Untervariante über Itzehoe, Bahnhof und ZOB
- Untervariante nur über Itzehoe, Bahnhof
- die Pkw-Nutzung.

Variante	Bemerkung	Entfernung [km]	Fahrzeit [min]
1 IZ <> PI	IST (Bahn/Bus)	60,5	69
	PLAN: ü. Bhf u. ZOB	42,5	48
	PLAN: nur über Bhf	41,7	44
	Vgl. Pkw	46,5	38
2 IZ <> EL	IST (Bahn/Bus)	42,5	50
	PLAN: ü. Bhf u. ZOB	31,5	47
	PLAN: nur über Bhf	30,7	43
	Vgl. Pkw	33,0	31
3 IZ <> PI ü. EL	IST (Bahn/Bus)	60,5	69
	PLAN: ü. Bhf u. ZOB	49,4	71
	PLAN: nur über Bhf	48,6	67
	Vgl. Pkw	46,5	38
4 IZ <> EL ü. 6550	IST (Bahn/Bus)	42,5	50
	PLAN: ü. Bhf u. ZOB	30,3	63
	PLAN: nur über Bhf	29,5	59
	Vgl. Pkw	33,0	31

Verkehrliche Konzeption und Kenngrößen

Hauptzielsetzungen für den Schnellbus:

- Generell Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV
- Aufbau eines Premiumproduktes im Regionalverkehr (inkl. Fahrzeuge und Haltestellen)

Zielgruppenbetrachtung für den Schnellbus:

Vorrangig => Berufsverkehr

Ergänzend => Einkaufsverkehr, Besucherverkehr (v.a. Klinikum)

Nachrangig => Ausbildungsverkehr, Freizeitverkehr

Konsequenzen für das Verkehrsangebot:

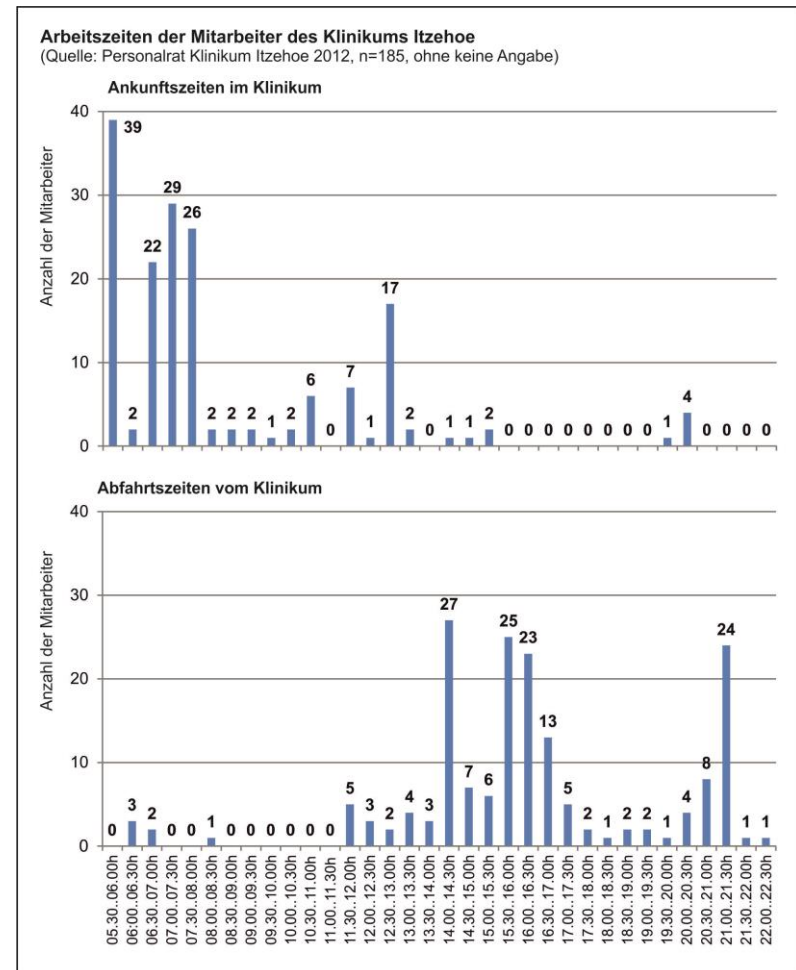
- ✓ Bedienung auch in den Schulferien,
- ✓ Mindestbedienung Mo-Fr, zur Potenzialausschöpfung auch Sa+So (v.a. bei Anbindung Klinikum)
- ✓ Mindestens stündliche Fahrten in den Hauptverkehrszeiten
- ✓ Berücksichtigung der Arbeitszeiten am Klinikum (siehe folgende Seite)

Verkehrliche Konzeption und Kenngrößen

Zeitliche Vorgaben Klinikum Itzehoe:

(Grundlage: Angaben Klinikum Itzehoe 2019 und Beschäftigten-Befragung 2012)

- Arbeitszeiten Pflege (= Haupt-ÖPNV-Potenzial):
Frühschicht 8.00 – 14.10 Uhr,
Spätdienst 13/13.30 – 20.40/21.10,
- Arbeitszeiten Ärzte, Labore, Therapeuten, etc.:
i.d.R. Beginn zwischen 7 und 8 Uhr,
Ende 15.30 – 16.30 Uhr, tlw. bis ca. 22 Uhr.
- Die Ankunftszeiten der Beschäftigten liegen hauptsächlich zwischen 5.30 und 8.00 Uhr. Zu Beginn der Spätschicht gibt es nochmal eine, allerdings deutlich abgestufte, Verkehrsspitze.
- Die Abfahrtszeiten sind nicht so stark gebündelt. Zwischen 14 und 17 Uhr verlässt ein Großteil der Beschäftigten das Klinikum. Zum Ende der Spätschicht gegen 21 Uhr gibt es nochmal eine Nachfragespitze.



Verkehrliche Konzeption und Kenngrößen

Grobfahrplan

- Bedienung täglich oder alternativ nur Montag bis Freitag
- Betriebszeit etwa zwischen 5 und 22 Uhr mit Ausrichtung auf die Arbeitszeiten des Klinikums
- Stündliche Fahrten (= Basisstandard für ein ÖPNV-Premiumprodukt)

Betrieblicher Aufwand

- Der Betriebsaufwand in der nachfolgenden Tabelle gilt für die Linienführung über Itzehoe, Bahnhof und ZOB .
- Für die Anzahl der Betriebstage werden angesetzt für Montag bis Freitag 250, Samstag 52, Sonn-/Feiertag 63.
- Als Kostensatz je Betriebskilometer wurden bei den Varianten 1 und 2 2,50 EUR/km und bei den Varianten 3 und 4 3,00 EUR/km angesetzt.

Variante	Eckdaten Schnellbus		Betriebsaufwand Schnellbus				
	Linienlänge je Richtung [km]	Anzahl Umläufe pro Tag	Betriebsleistung [km/Jahr]		Betriebskosten [EUR/Jahr]		
			Betriebszeit		Betriebszeit		täglich
			Mo-Fr	Sa+So	Mo-Fr	Sa+So	
1	42,5	17	361.250	166.175	903.125	415.438	1.318.563
2	31,5	17	267.750	123.165	669.375	307.913	977.288
3	49,4	17	419.900	193.154	1.259.700	579.462	1.839.162
4	30,3	17	257.550	118.473	772.650	355.419	1.128.069

Potentialanalyse

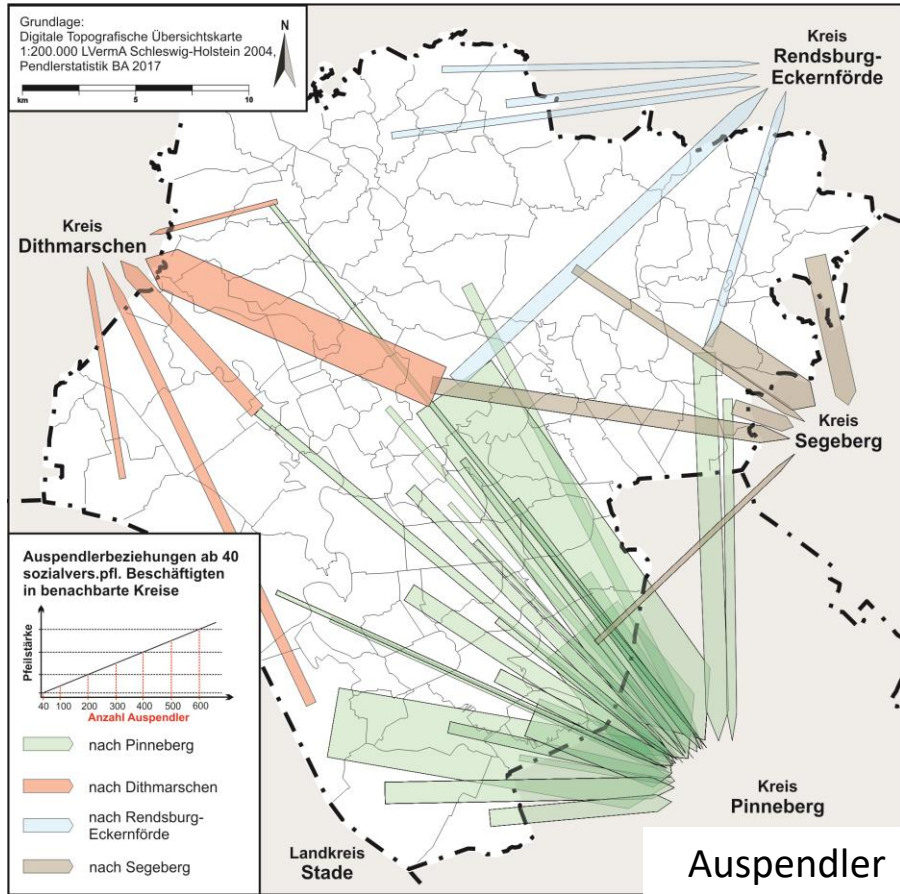
Berufspendler Kreis Steinburg:

- Dominanter Zentralort bei jeglichen Pendlerbeziehungen innerhalb und über die Grenzen des Kreises Steinburg hinaus ist das Mittelzentrum Itzehoe.
- Die klar dominierenden Hauptziele der Auspendler sind der Kreis Pinneberg und Hamburg. Hierhin pendeln fast 60% (!) aller Auspendler aus dem Kreis.
- Bei den Einpendlern sind dagegen die nördlichen Nachbarkreise Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde bedeutsamer als Segeberg oder Pinneberg.
- Bei der Kreisstadt Itzehoe bestehen die mit Abstand stärksten Verkehrsverflechtungen mit Hamburg, Elmshorn und Glückstadt, bei den Einpendlern ist zusätzlich die Achse Hohenlockstedt – Kellinghusen bedeutsam.

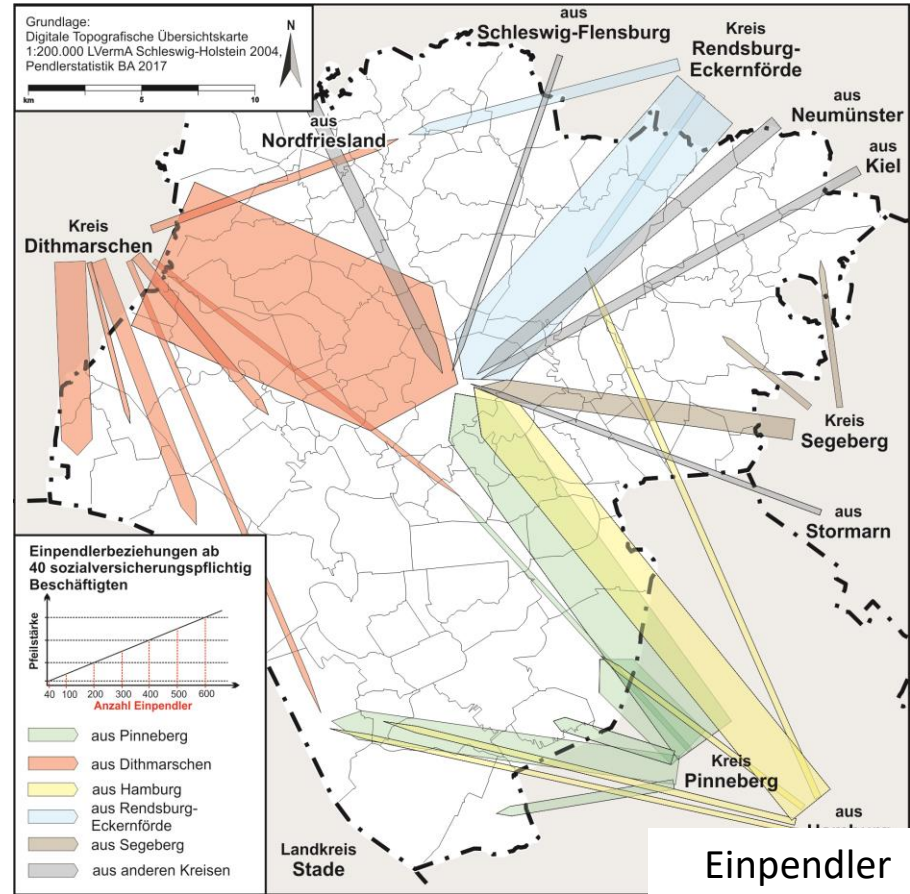
Wohnort Itzehoe Arbeitsort ...	soz.vers.pfl. Auspendler
Hamburg, FHH	1.106
Elmshorn, Stadt	486
Glückstadt, Stadt	456
Brunsbüttel, Stadt	245
Hohenlockstedt	205
Dägeling	173
Lägerdorf	139
Pinneberg, Stadt	129
Neumünster, Stadt	116
Kellinghusen, Stadt	115
Kiel, Stadt	114
Wilster, Stadt	109
Heide, Stadt	105
Schenefeld	101
Kremperheide	97
Horst	94
Hohenwestedt	89
Heiligenstedten	80
Tornesch, Stadt	71
Norderstedt, Stadt	71

Arbeitsort Itzehoe Wohnort ...	soz.vers.pfl. Einpendler
Hamburg, FHH	576
Hohenlockstedt	568
Glückstadt, Stadt	392
Wilster, Stadt	373
Kellinghusen, Stadt	346
Kremperheide	300
Elmshorn, Stadt	295
Hohenaspe	269
Münsterdorf	245
Brunsbüttel, Stadt	238
Heiligenstedten	233
Lägerdorf	225
Oelixdorf	216
Schenefeld	204
Wacken	188
Oldendorf	172
Breitenburg	168
Heide, Stadt	150
Vaale	130
Kiel, Stadt	129

Potentialanalyse



Auspendler



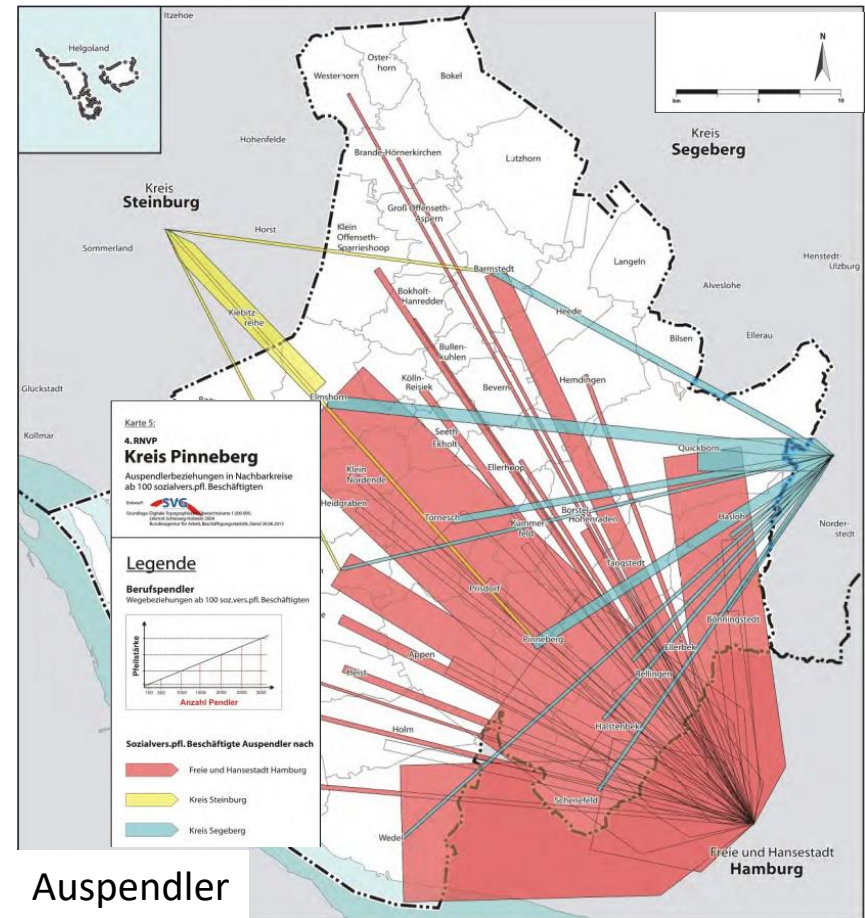
Einpendler

Quelle: Zweckverband ÖPNV Steinburg: „4. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2017-2021“, Mai 2017

Potentialanalyse

Berufspendler im Kreis Pinneberg:

- Der Anteil der Auspendler zu Zielen außerhalb des Kreises ist auf 54% gestiegen und hauptsächlich auf Hamburg ausgerichtet.
- Knapp 27% der übrigen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln zu Arbeitsstätten innerhalb des Kreises Pinneberg.
- Die Gesamteinpenderzahl in die Zentralorte ist seit 2010 gestiegen. Hauptquellgebiete sind Hamburg und der Kreis Segeberg (mit Schwerpunkt Quickborn).
- Die Verflechtungen mit dem Kreis Steinburg sind eher gering und fokussieren sich vor allem auf die Stadt Elmshorn.

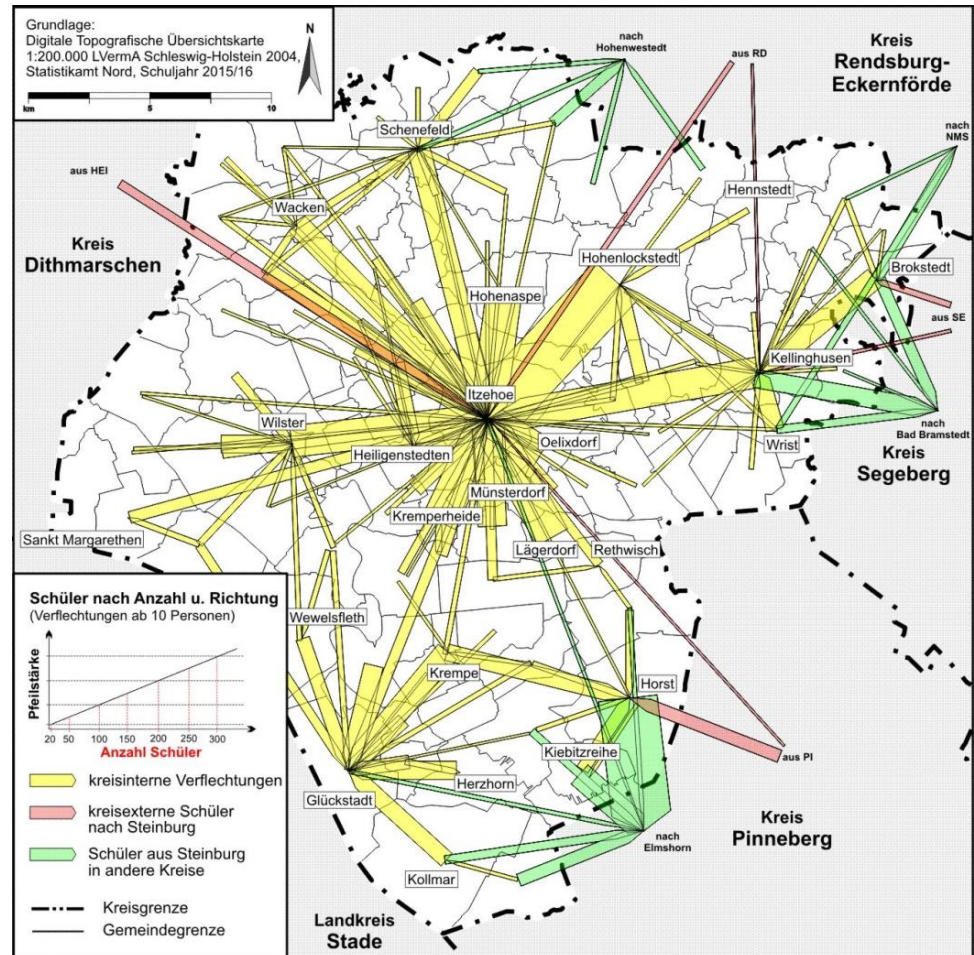


Quelle: Kreis Pinneberg: „4. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Pinneberg 2015-2019“

Potentialanalyse

Ausbildungspendler im Kreis Steinburg:

- Nur etwa 8% der SchülerInnen (ca. 1.200) aus dem Kreis Steinburg besuchen Schulen in den Nachbarkreisen, davon pendelt allein die Hälfte nach Elmshorn.
 - Hingegen pendeln nur 250 Schüler aus anderen Städten und Kreisen ein. Diese stammen hauptsächlich aus den Kreisen Segeberg und Pinneberg (ca. 70%) und besuchen vor allem Schulen in den grenznahen Kommunen wie Horst und Kellinghusen.
- Die Schülerverkehre stellen aufgrund der räumlichen Verflechtungen, des bereits gut ausgebauten ÖPNV-Schülerverkehrs und der Vorgaben bezüglich der Abfahrtszeiten kein relevantes Potenzial für den Schnellbus dar.

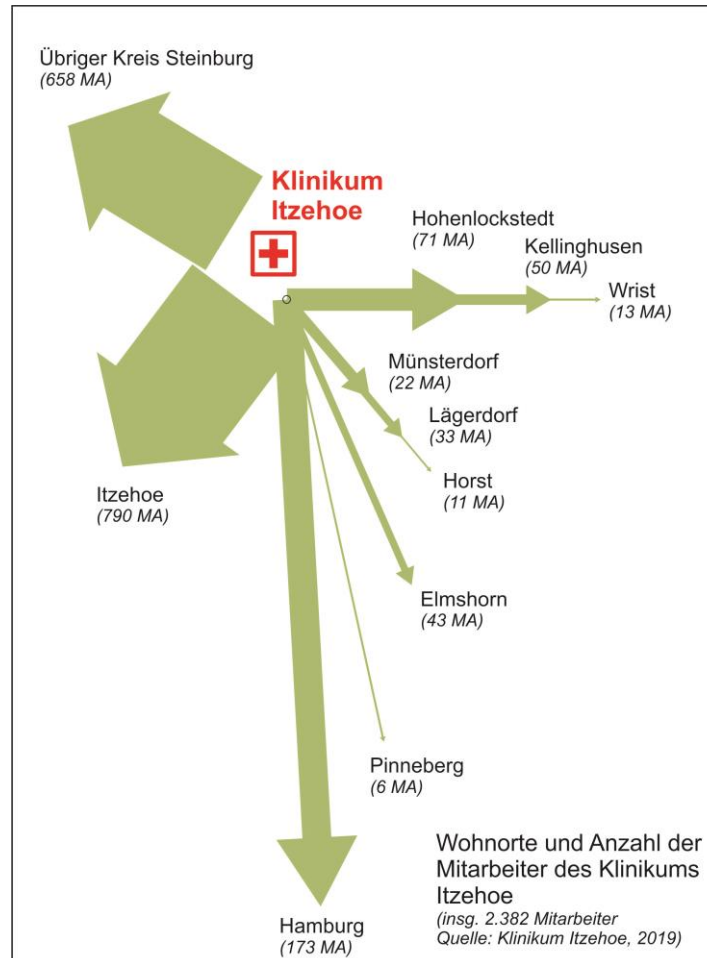


Quelle: Zweckverband ÖPNV Steinburg: „4. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2017-2021“, Mai 2017

Potentialanalyse

Berufspendler Klinikum Itzehoe:

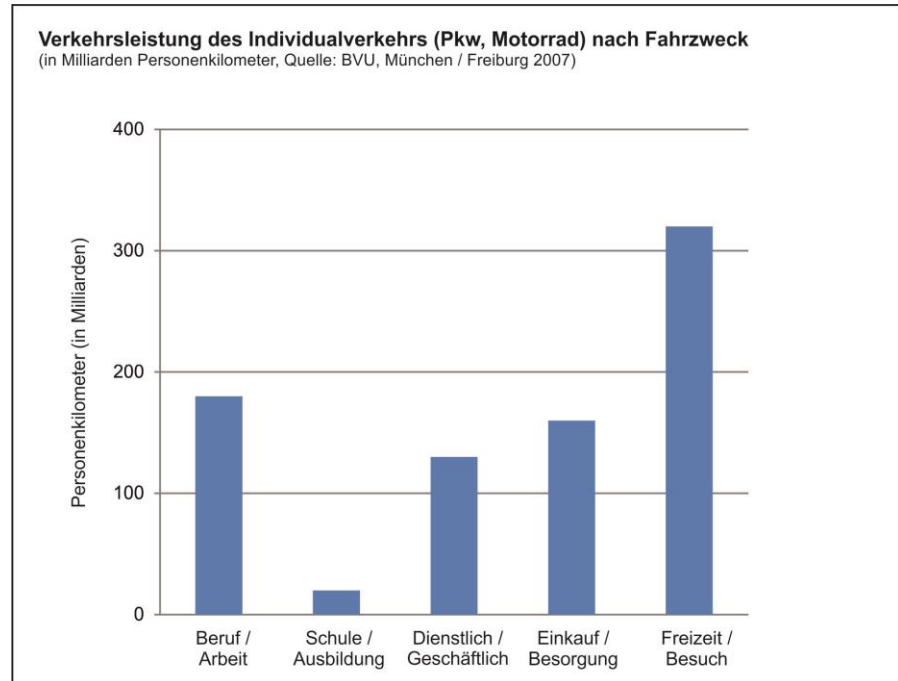
- Das Klinikum Itzehoe hat etwa 2.400 Beschäftigte, ein Drittel davon wohnt in der Stadt Itzehoe.
- Weitere Wohnortschwerpunkte sind Hamburg (173 Beschäftigte) und die Verkehrsachse Wrist – Kellinghusen (130 Beschäftigte).
- Etwa 70 Beschäftigte wohnen in Gemeinden entlang der Achse Itzehoe – Lägerdorf – Elmshorn.
- Ein weiteres Drittel der Wohnorte verteilt sich auf den übrigen Kreis Steinburg.
- Die Einpendlerströme von außerhalb des Kreises sind relativ gering.



Wohnorte "TOP 20"	Anzahl Mitarbeiter
Itzehoe	790
Hamburg	173
Hohenlockstedt	71
Glückstadt	57
Kellinghusen	50
Wilster	49
Elmshorn	43
Hohenaspe	41
Brunsbüttel	39
Heiligenstedten	37
Lägerdorf	33
Kremperheide	31
Wacken	30
Ottenbüttel	29
Oelixdorf	25
Hohenwestedt	24
Münsterdorf	22
Schenefeld	22
Oldendorf	20
Breitenburg	20

Potentialanalyse - Ergebnis

- Die nebenstehende Auswertung der Verkehrsleistung nach Fahrzwecken verdeutlicht, dass der Berufspendlerverkehr einen Anteil von etwa 25% der Gesamtverkehrsleistung ausmacht.
- Unter Berücksichtigung eines reduzierten Anteils des Freizeitverkehrs beim Schnellbus ergibt die EDV-gestützte Potenzialanalyse eine Gesamtnachfrage für den Schnellbus zwischen 110 und 670 Fahrten pro Tag.
- Die Erlösprognose liegt entsprechend zwischen rund 68.000 EUR/Jahr und 415.000 EUR/Jahr.



Variante	Verkehrsaufkommen [Wege/Tag]				Schnellbus - Prognose				
	Gesamtpendler soz.vers.pfl. Beschäftigte	Berufs- pendler- verkehr	Übrige Fahr- zwecke	Summe	ÖPNV-Anteil realisiert Gesamtkreis	Potential- anteil Schnellbus	Nachfrage Schnellbus [Fahrten/Tag]	Nachfrage Schnellbus [Fahrten/Jahr]	Erlös- Prognose [EUR / Jahr]
1	212	551	1.654	2.205	ca. 5%	5,0%	110	34.174	68.349
2	781	2.031	6.092	8.122		5,0%	410	127.137	254.274
3	2.618	6.807	20.420	27.227		2,2%	600	185.957	371.913
4	1.602	4.165	12.496	16.661		4,0%	670	207.574	415.147

Vergleichende Bewertung der Varianten

Vergleichende Bewertung	Varianten der Schnellbus-Konzeption			
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Orientierung für ÖPNV-Kunden	↓	↓	↓	↓
Fahrzeit von/nach Itzehoe Zentrum	↓	↓	↓↓	↓↓
Fahrzeit von/nach Itzehoe Klinikum	+	+	○	↓
Anbindungsqualität Klinikum	+	+	+	++
Integration in das künftige ÖPNV-System	↓+	↓+	↓	++
Betriebskosten / Zusatzaufwand	↓↓	↓	↓↓	↓
Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage	○	+	+	+
Ausprägung Parallelverkehr zum SPNV	↓	↓	↓↓	○
Gesamtbewertung RANG	3	2	4	2

- + Positiv - besser ggü. Status Quo *
- Neutral - keine signifikanten Veränderungen ggü. Status Quo
- ↓ Negativ - Nachteile ggü. Status Quo
- ↓+ Vor- und Nachteile halten sich in etwa die Waage

* Status Quo = Künftiges ÖPNV-Angebot nach Umsetzung der ÖPNV-Neuordnung im Kreis Steinburg

Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

- ❖ Bei keiner Schnellbus-Variante ergibt sich ein gutes **Nutzen-Aufwands-Verhältnis**. Die beiden wesentlichen Gründe dafür sind
 - das gegenüber den Binnenverkehren im Kreisgebiet deutlich geringere Verkehrsaufkommen der kreisgrenzen-überschreitenden Verkehre (ohne Hamburg) mit zusätzlicher Konzentration auf den Nahbereich der Kreisgrenzen (z.B. Horst <> Elmshorn),
 - die relativ lange Fahrstrecke des Schnellbusses bei gleichzeitig geringer Erschließungsqualität.

- ❖ Die **Anbindung des Klinikums** ist grundsätzlich sinnvoll, da sich nur auf dieser Relation deutliche Reisezeitvorteile ggü. dem Status Quo ergeben und somit deutliche ÖPNV-Neukundenpotenziale erschlossen werden können.

- ❖ Die Erschließung der ÖPNV-Potenziale beim Klinikum erfordert allerdings einen an die Dienstzeiten weitgehend **angepassten Fahrplan** mit entsprechenden Früh- und Spätfahrten, insbesondere für Besucher auch eine Wochenendbedienung.

Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

- ❖ Die **Führung von Pinneberg über Elmshorn** nach Itzehoe ist in jedem Fall zu verwerfen, da zum Einen die Fahrzeiten von/nach Pinneberg zu lang und nicht konkurrenzfähig sind, zum Anderen zwischen Pinneberg und Elmshorn ein nicht vertretbarer Parallelverkehr SPNV <> Bus erzeugt wird.
- ❖ Ebenso nicht weiterverfolgt werden sollte die **Direktverbindung Pinneberg – Itzehoe**, da das Nachfragepotenzial auch unter Einbeziehung des Klinikums und eines möglichen Zubringerverkehrs zum Bahnhof Pinneberg für ein ÖPNV-Zusatzangebot deutlich zu gering ist (=> sehr geringer Kostendeckungsgrad).
- ❖ Am Besten schneidet noch die Verbindung **Elmshorn – Itzehoe Bhf. – Klinikum** ab, da sich hier zumindest die kürzesten Fahrzeiten und Fahrzeitvorteile gegenüber dem SPNV ergeben, aber ebenfalls mit geringem Nachfragepotenzial.
- ❖ Den meisten Planungsspielraum ergibt die **integrierte Lösung** mit Einbindung des Schnellbusses in die neue Grundnetzlinie 6550, da hiermit auch eine Angebotsverstärkung in ausgewählten Zeitbereichen möglich wäre.

Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

- ❖ Ein deutlicher **Risikofaktor** für die Akzeptanz beim Schnellbus sind die Verkehrsverhältnisse, sowohl auf der Autobahn als auch in den Stadtgebieten. Fahrzeitverlängerungen und Unpünktlichkeit würden die Produktqualität deutlich mindern und hätten unmittelbar negative Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Schnellbus-Nachfrage.

Abschließende Empfehlungen:

- Gemeinsam mit dem Klinikum Itzehoe sollte eine Verbesserung der ÖPNV-Nutzung vertieft werden. Dabei sind auch Ansätze einzubeziehen, das zukünftige Bus-Grundnetz zu erweitern und die Bedarfe des Klinikums im Angebot besser abzubilden.
- Es sollten zunächst die Wirkungen der ÖPNV-Neuordnung im Kreis Steinburg abgewartet und vorzugsweise eine mögliche Integration eines zusätzlichen Angebotes mit Anbindung des Klinikums in das Bus-Grundnetz weiter verfolgt werden.