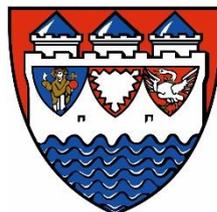


5. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2025 - 2029



**Kreis
Steinburg**



Beteiligungsentwurf
für den Kreis Steinburg

Berlin, 24. Juni 2024

5. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Steinburg 2025 - 2029

Herausgeber:

Kreis Steinburg
Viktoriastraße 16-18
25524 Itzehoe

Verfasser:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Autorinnen und Autoren:

Lennard Grantz
Philip Guszahn
Elias Olshausen
Chiara Stix
Jonas Thiel
Sebastian Valero Muñoz

Vorwort



Claudius Teske

*Landrat des Kreises Stein-
burg*

Mobilität ist essentiell, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen zu sichern, sowie zentrale Dienstleistungen und touristische Infrastrukturen erreichbar zu machen. Durch einen attraktiven und umweltverträglichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Steinburg wird ein wichtiger Beitrag zur Lebensqualität und zum Klimaschutz im Kreis Steinburg geleistet. Nicht zuletzt ist ein attraktiver ÖPNV ein bedeutender Standortfaktor für die Region.

Mit dem vorliegenden 5. Regionalen Nahverkehrsplan setzt sich der Kreis Steinburg - trotz einer von Krisen geprägten Zeit, angespannter öffentlicher Haushalte und einem Fachkräftemangel, der auch die ÖPNV-Branche vor enorme Herausforderungen stellt - ambitionierte Ziele um den ÖPNV weiter zu stärken. Verbesserungen in allen Bereichen des ÖPNV-Systems sollen dazu beitragen, weitere Kundenpotenziale zu erschließen und den ÖPNV-Anteil im Kreis Steinburg zu steigern. Mit einem attraktiven Taktfahrplan im kompletten Regionalnetz sollen sich die Fahrgäste unkompliziert und verlässlich in unserem Kreis mit dem ÖPNV bewegen können – und das ab 2032 auch vollständig klimaneutral. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, den ÖPNV im Kreis Steinburg bis 2032 zu 100 % emissionsfrei zu machen.

Die konstruktiven Diskussionen, Ideen und Anregungen in den fünf Regionalkonferenzen, die wir im Rahmen der RNVP-Bearbeitung durchgeführt haben, zeigen, dass in den Städten und Gemeinden ein großes Interesse an einer Aufwertung der ÖPNV-Qualität besteht und sich die Akteure und Akteurinnen der Bedeutung eines attraktiven ÖPNV bewusst sind. Ich freue mich darauf, gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren und Akteurinnen die Umsetzung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans zu gestalten.

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Claudius Teske". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Inhalt

Vorwort	1
1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen	13
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des RNVP	13
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	13
1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den übrigen ÖPNV	13
1.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	15
1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	16
1.3 Weitere flankierende Rahmenplanungen	19
1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen	21
2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung	23
2.1 Struktur- und Bestandsanalyse	23
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstruktur	23
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung	24
2.1.3 Wirtschaftsstruktur	26
2.1.4 Nah- und Gesundheitsversorgung	28
2.1.5 Freizeit und Tourismus	29
2.1.6 Bildung und Schulstruktur	30
2.2 Mobilitätsbezogene Grundlagen	33
2.2.1 Verkehrsverflechtungen (Berufspendelnde)	33
2.2.2 Modal Split	36
2.2.3 Pkw-Bestand und Motorisierung	37
2.3 Verkehrsinfrastruktur	39
2.3.1 Straßen- und Schienennetz	39
2.3.2 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	41
2.3.3 Zugangsstellen des übrigen ÖPNV (Haltestellen)	41
2.4 Derzeitige öffentliche und alternative Mobilitätsangebote	42
2.4.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	42
2.4.2 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	43
2.4.3 Verkehrsangebot im Fährverkehr	43
2.4.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV	43
2.4.5 Verkehrsträgerverknüpfung	49
2.4.6 Alternative Mobilitätsangebote	49
2.4.7 Tarifstruktur und Tarifangebot	50
2.4.8 Vertrieb, Service und Marketing	51
2.5 Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung	54
2.5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	54
2.5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV	54
2.5.3 Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV/ Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	55
2.6 Handlungsbedarfe und Evaluation des 4. RNVP	56

2.6.1	Bewertung vorhandenes Verkehrsangebot	56
2.6.2	Erschließungsqualität durch Haltestellen im Kreis Steinburg	56
2.6.3	Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen ÖPNV-Angebotes	58
2.6.4	Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (Beteiligung zum Bearbeitungsstart)	59
2.6.5	Wesentliche Handlungsbedarfe im Ergebnis der Regionalkonferenzen	60
2.6.6	Evaluation der Maßnahmen des übrigen ÖPNV im 4. RNVP	62
3.	ÖPNV-Management	65
3.1	Organisation des ÖPNV	65
3.2	Vergabe ÖPNV-Leistungen	65
3.3	Finanzierung, Finanzierungsrahmen	69
3.4	Finanzierung	71
3.4.1	Finanzierungsrahmen des übrigen ÖPNV im Land Schleswig- Holstein	71
3.4.2	Finanzierungsrahmen des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg	72
4.	Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV	73
4.1	Vorgaben zur Erschließungsqualität	74
4.1.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	75
4.1.2	Haltestelleneinzugsbereiche	75
4.2	Vorgaben zur Angebotsqualität	76
4.2.1	Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung	76
4.2.2	Netzhierarchie	77
4.2.3	Relationen im Bahnnetz (SPNV)	79
4.2.4	Relation und Bedienungshäufigkeiten im Regionalnetz	79
4.2.5	Relationen und Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz	81
4.2.6	Relationen und Bedienungshäufigkeiten für den Stadtverkehr Itzehoe	82
4.3	Anforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	83
4.4	Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV	86
4.5	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	87
4.6	Zielkonzept: Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV	88
4.6.1	Verbesserung der Erschließungsqualität	88
4.6.2	Verbesserung der Angebotsqualität	89
4.6.3	Empfehlung der Einführung überregionaler Busverbindungen (Landesweites PlusBus-Netz sowie XPressBus-Linien des hvv)	91
4.6.4	Einführung weiterer Rufbusangebote (AST)	93
4.6.5	Maßnahmen in der Kreisstadt Itzehoe	95
4.6.6	Weitere Einzelmaßnahmen im Bereich des Kreisgebietes	96

4.7	Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des übrigen ÖPNV	97
5.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV	99
5.1	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	99
5.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)	102
5.3	Qualität der Fahrzeuge	108
5.4	Qualität der Fahrgastinformation	110
5.5	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	113
5.6	Dienstleistungsqualität	114
5.7	Tarif- und Vertriebsqualität	116
5.8	Marketingaktivitäten	117
6.	Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV	119
7.	Handlungskonzept Barrierefreiheit	123
7.1	Rechtsgrundlagen	123
7.2	Standards für die Barrierefreiheit im ÖPNV	124
7.3	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge	129
7.4	Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau	129
7.5	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	131
8.	Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele – Dekarbonisierungsstrategie für den ÖPNV	133
9.	Investitions- und Mehrbedarfe	137
9.1	Mehrbedarf zur Umsetzung der Bedienvorgaben	137
9.1.1	Investitionsbereich ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur	138
9.1.2	Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur	138
	Quellenverzeichnis	141
10.	Anhang	147
A1	Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg	148
A2	Allgemeinbildende Schulen im Kreis Steinburg	150
A3	Derzeitiger Angebotsumfang im SPNV	153
A4	Derzeitiger Angebotsumfang im übrigen ÖPNV	155
A5	Zusammenfassung Ergebnisse der Regionalkonferenzen	178

Abbildungen	5
Tabellen	7
Abkürzungsverzeichnis	9

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Kreis Steinburg	17
Abbildung 2:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg	23
Abbildung 3:	Bevölkerungsdichte im Kreis Steinburg auf Gemeindeebene	26
Abbildung 4:	Gewerbegebiete im Kreis Steinburg	28
Abbildung 5:	Schulstandorte im Kreis Steinburg	31
Abbildung 6:	Einpendelnde in den Kreis Steinburg	34
Abbildung 7:	Auspendelnde aus dem Kreis Steinburg	35
Abbildung 8:	Pendelnde innerhalb des Kreises Steinburg	36
Abbildung 9:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	37
Abbildung 10:	Entwicklung Motorisierungsgrad 2016 bis 2023	39
Abbildung 11:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur	40
Abbildung 12:	Überblick über den Ausbauzustand der Haltestellenpositionen im Kreis Steinburg	42
Abbildung 13:	Status quo Liniennetz im Kreis Steinburg (Übersicht)	45
Abbildung 14:	Derzeitiges Liniennetz Stadt Itzehoe	47
Abbildung 15:	Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	57
Abbildung 16:	Erschließung in der Stadt Itzehoe auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	58
Abbildung 17:	Übersicht über wesentliche Themenfelder mit Handlungsbedarfen aus den Regionalkonferenzen	61
Abbildung 18:	Linienbündel im Kreis Steinburg	66
Abbildung 19:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV	74
Abbildung 20:	Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards	76
Abbildung 21:	Netzebenen im Kreis Steinburg	77
Abbildung 22:	Netzhierarchie im Kreis Steinburg (Übersicht)	78
Abbildung 23:	Mögliche Bedienegebiete weiterer Rufbusangebote (AST)	94

Tabellen

Tabelle 1:	Stadt- und Umlandbereiche Stadt Itzehoe	17
Tabelle 2:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs 19	
Tabelle 3:	Bevölkerung im Kreis Steinburg 2023 sowie Veränderung gegenüber 2016	24
Tabelle 4:	Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre im Kreis Steinburg	25
Tabelle 5:	Arbeitsmarktentwicklung im Kreis Steinburg	27
Tabelle 6:	Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2023 im Kreis Steinburg	30
Tabelle 7:	Schulen und Schülerzahlen im Kreis Steinburg Schuljahr 2022/2023	30
Tabelle 8:	Bestand an zugelassenen Pkw im Kreis Steinburg 2023 sowie Veränderung gegenüber 2016	38
Tabelle 9:	Bestehende SPNV-Angebote im Kreis Steinburg	43
Tabelle 10:	Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit	44
Tabelle 11:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg	49
Tabelle 12:	Fahrtgastaufkommen (Ein- und Aussteigende pro Woche) im SPNV	54
Tabelle 13:	Evaluation Maßnahmen des übrigen ÖPNV im 4. RNVP	63
Tabelle 14:	Drei-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation	65
Tabelle 15:	Beauftragte Verkehrsunternehmen und Laufzeiten der Verkehrsverträge	68
Tabelle 16:	Vergabe der Teilnetze ab 2022	68
Tabelle 17:	Mittelverwendung und -herkunft (in €)	71
Tabelle 18:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	75
Tabelle 19:	Relationen im Bahnnetz	79
Tabelle 20:	Übersicht Relationen Regionalnetz	80
Tabelle 21:	Bedienungshäufigkeiten Regionalnetz	81
Tabelle 22:	Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz	81
Tabelle 23:	Relationen Stadtverkehr Itzehoe	82
Tabelle 24:	Bedienungshäufigkeiten Stadtverkehr Itzehoe	83

Tabelle 25:	Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und zumutbarem Schulweg gemäß Schülerbeförderungssatzung	84
Tabelle 26:	Bedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	85
Tabelle 27:	Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)	86
Tabelle 28:	Vorgeschlagene Qualitätskriterien für ein höherwertiges PlusBus-Angebot (überregionale Busverbindungen)	92
Tabelle 29:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV des Kreises Steinburg	101
Tabelle 30:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	103
Tabelle 31:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	104
Tabelle 32:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen	125
Tabelle 33:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	126
Tabelle 34:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen	127
Tabelle 35:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur	128
Tabelle 36:	Jährliche Kostenauswirkungen Regionalnetz sowie Stadtverkehr zur Erreichung des Zielniveaus	137
Tabelle 37:	Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg	148
Tabelle 38:	Allgemeinbildende Schulen im Kreis Steinburg mit Anzahl der Schülerinnen und Schüler	150
Tabelle 39:	Angebotsumfang SPNV im Kreis Steinburg (Fahrplanjahr 2023/2024)	153
Tabelle 40:	Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Kreis Steinburg – Stadtverkehr Itzehoe (Fahrplanjahr 2023/2024)	155
Tabelle 41:	Regionalkonferenz Ost	178
Tabelle 42:	Regionalkonferenz Süd	181
Tabelle 43:	Regionalkonferenz Nord	186
Tabelle 44:	Regionalkonferenz West	188
Tabelle 45:	Regionalkonferenz Mitte	190

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AÖR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CVD	Clean Vehicle Directive
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DB	Deutsche Bahn
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System (= rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
KAG	Kommunalabgabengesetz

Abkürzung	Erläuterung
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LBGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz)
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MindGrVO	Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NBE	Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbh & Co. KG
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVfV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest („ <i>interessanter Ort</i> “)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBZ	Regionales Berufsbildungszentrum
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SPfV	Schienenpersonenfernverkehr

Abkürzung	Erläuterung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
WAI	Web Accessibility Initiative
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des RNVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplans des Kreises Steinburg für den Zeitraum 2025- 2029 bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG).

Das ÖPNVG regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG dem Land Schleswig-Holstein. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG ist das Land Schleswig-Holstein damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG sind die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände **Aufgabenträger des üÖPNV**.

Gemäß § 4 Abs. 3 ÖPNVG kann der Kreis die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV auf kreisangehörige Gemeinden übertragen.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2025 - 2029 nutzt der Kreis Steinburg als Aufgabenträger für den üÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den übrigen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,
-

- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26. Juni 1995 (GVOBl. S.262), zuletzt geändert durch Art. 20 LVO vom 16. Januar 2019 (GVOBl. S. 30),
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691),
- ◆ Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz in Schleswig-Holstein (Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein - EWKG) vom 7. März 2017 (GVOBl. S. 124), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02. Dezember 2021 (GVOBl. S. 1339),
- ◆ Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) vom 29. März 2022 (GVOBl. S.364).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des übrigen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2022 (BGBl. I S. 812),
 - ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S.1328),
 - ◆ Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein - GVFG-SH) vom 24. Mai 2019 (GVOBl. S. 180), zuletzt geändert durch Gesetz am 30. November 2021 (GVOBl. S. 1316),
 - ◆ Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV SH) vom 27. November 2020 (GVOBl. S. 927).
-

1.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Regionalen Nahverkehrsplan ist das Schleswig-Holsteinische Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Januar 2007 (GVOBl. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Februar 2022 (GVOBl. S. 130).

Der Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des übrigen ÖPNV-Angebots im Kreis Steinburg eine besondere Bedeutung zu.

Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Entsprechend § 114 SchulG sind die Schulträger der in den Kreisen liegenden öffentlichen Schulen Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Davon abweichend sind die Kreise Träger der Beförderung für

- ◆ Schülerinnen und Schüler, die in ihrem Gebiet ihre Wohnung haben und eine öffentliche Schule außerhalb der Kreise besuchen,
- ◆ Schülerinnen und Schüler staatlicher Schulen, die in ihrem Gebiet liegen sowie
- ◆ Fälle, in denen der Kreis die Trägerschaft an sich zieht, weil sonst ein Parallelverkehr von Schulbussen entstehen würde.

Die Kreise haben die Beförderung von Schülerinnen und Schülern eigenverantwortlich durch Satzungen zu regeln. Im Kreis Steinburg wird dies durch die Satzung des Kreises Steinburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 06. April 1994, zuletzt geändert durch die 5. Änderungssatzung vom 30. Juni 2022, umgesetzt.

Beförderungspflicht und Zumutbarkeitskriterien in der Schülerbeförderung

Die sicherzustellenden Grenzwerte für die Gestaltung der Schülerbeförderung resultieren allein aus der Satzung des Kreises Steinburg über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung.

Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 3 Schülerbeförderungssatzung ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km Fußweg für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 4 bzw. von 4 km Fußweg für Schüler ab der Jahrgangsstufe 5.

Die Zumutbarkeitskriterien für die Wartezeiten vor und nach dem Schulbetrieb betragen maximal 30 Minuten vor Schulbeginn bzw. maximal 60 Minuten nach Schullehre für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 4. Für die übrigen Schüler gelten regelmäßige Wartezeiten von mehr als 60 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 90 Minuten nach Unterrichtschluss als unzumutbar, wenn kein beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht.

Die Schülerbeförderungssatzung definiert keine Mindestbedienungsanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen.

1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesplanungsgesetz

Das Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LaplaG) in der Fassung vom 27. Januar 2014 (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26.08.2020, GVOBl. S. 500) regelt für Schleswig-Holstein Ergänzungen und Abweichungen vom Raumordnungsgesetz des Bundes. Es ist u.a. die gesetzliche Grundlage für die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, die Neuaufstellung der Regionalpläne sowie die Ausweisung eines Systems Zentraler Orte.

Das LaplaG weist folgende Kategorien von Zentralen Orten aus:

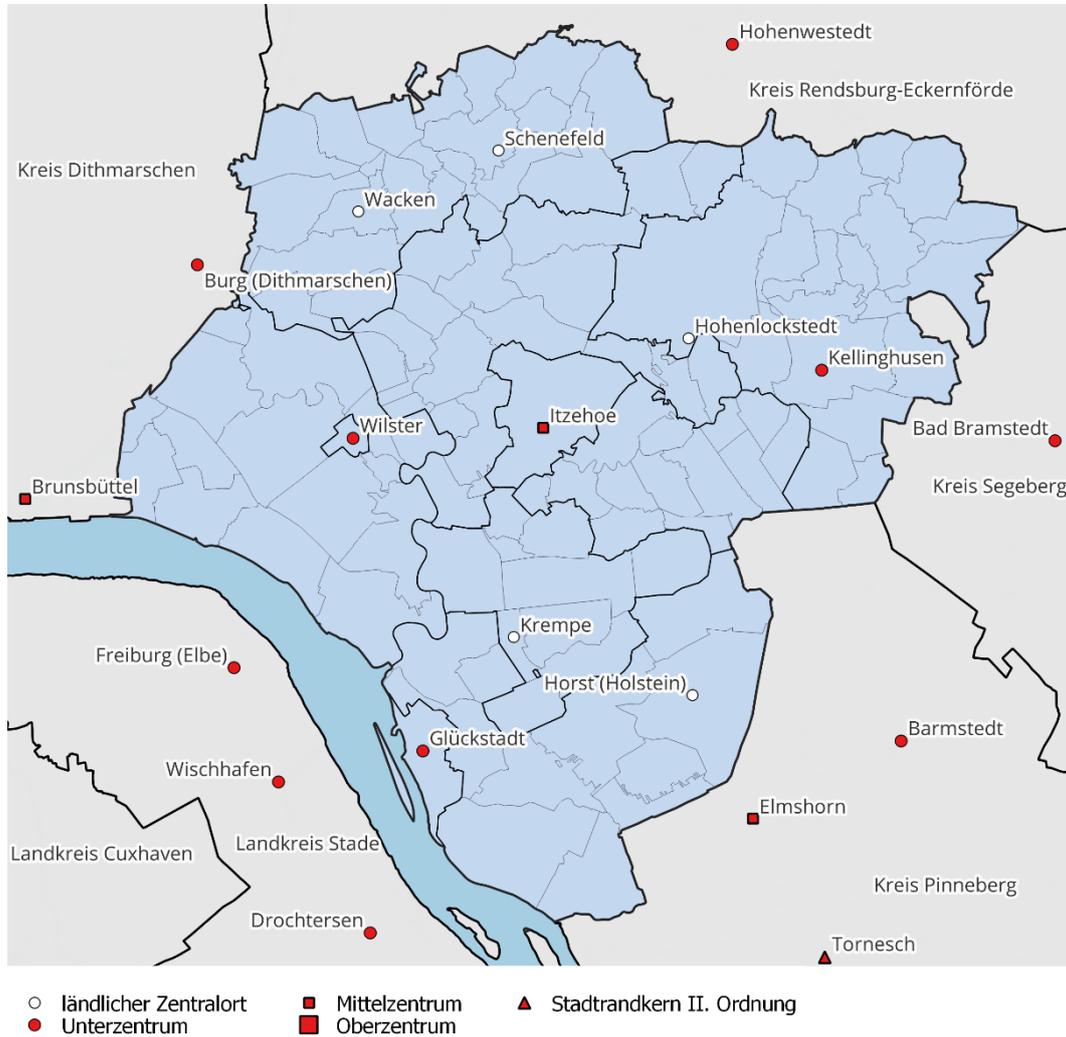
- ◆ Ländliche Zentralorte (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 5.000 Personen),
- ◆ Unterzentren (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 10.000 Personen),
- ◆ Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren (mindestens teilweise Versorgungsfunktionen zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs),
- ◆ Mittelzentren (über den Nahbereich und über die Grundversorgung hinausgehende Versorgungsfunktionen und Zentralitätsbedeutung),
- ◆ Oberzentren (Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs für mehrere Mittelbereiche) sowie
- ◆ Stadtrandkerne (zentrale Teilfunktionen im Umkreis von zehn Kilometern um Mittel- und Oberzentren).

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021 (LEP)

Der Landesentwicklungsplan (LEP) ist das zentrale Instrument der Raumordnung in Schleswig-Holstein. Er setzt den Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung des Landes. Der LEP liegt seit Dezember 2021 in seiner aktuellen Fortschreibung vor und soll neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzeigen. Der LEP schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP weist im Kreis Steinburg **Itzehoe** und im Kreis Pinneberg Elmshorn **als Mittelzentrum** aus. Das dem Kreis Steinburg am nächstgelegene **Oberzentrum** ist Neumünster. Daneben werden die Orte Glückstadt, Kellinghusen und Wilster im LEP als **Unterzentren** ausgewiesen. Die Orte Hohenlockstedt, Horst (Holstein), Krempe, Schenefeld und Wacken werden der Kategorie **ländliche Zentralorte** zugeordnet (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Zentrale Orte im Kreis Steinburg



Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: IM SH 2021.

Der LEP weist für den Planungsraum IV, neben den zentralen Orten um das Mittelzentrum Itzehoe, Stadt- und Umlandbereiche als Raumkategorie aus (vgl. Tabelle 1). Diese sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt werden.

Tabelle 1: Stadt- und Umlandbereiche Stadt Itzehoe

Zentraler Ort	Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich
Itzehoe	Bekmünde, Breitenburg, Dägeling, Heiligenstedten, Heiligenstedtenerkamp, Hohenaspe, Hohenlockstedt, Kremperheide, Krempermoor, Lägerdorf, Münsterdorf, Neuenbrook, Oelixdorf, Oldendorf, Ottenbüttel, Rethwisch, Schlotfeld

Daten: IM SH 2021.

Ergänzend zum Landesentwicklungsplan weist der Regionalplan für den Planungsraum IV die Gemeinden Brokstedt, Hohenasperde und Wrist als Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung aus.¹

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung

Der vorliegende RNVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- ◆ Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsteile,
- ◆ Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- ◆ Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ◆ Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Landesweiter Nahverkehrsplan 2022-2027

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Kreis Steinburg ist laut § 2 ÖPNVG grundsätzlich Aufgabe des Landes Schleswig-Holstein. Das Land Schleswig-Holstein erstellt auf Grundlage von § 4 ÖPNVG alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement zwischen Bahn und Bus, definiert.

Derzeit gilt der LNVP des Landes Schleswig-Holstein für den Zeitraum bis 2027.²

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 2 dargestellten und für den RNVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

¹ Vgl. IM SH 2005.

² Vgl. NAH.SH. 2021 und MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Tabelle 2: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbau Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge ◆ Umsetzung E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn) ◆ Reaktivierung der Strecke Wrist – Kellinghusen ◆ Streckenverkürzung Elmshorn – Horst – Itzehoe ◆ Errichtung/Reaktivierung Zugangsstellen: Kellinghusen, Itzehoe-Wellenkamp, Kiebitzreihe, Vaale ◆ Umbau von Bahnhofsumfeldern zu Mobilitätsstationen
Infrastrukturmaßnahmen zur Barrierefreiheit im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung bzw. Sicherstellung der Barrierefreiheit an Zugangsstellen ◆ Sicherstellung Barrierefreiheit von Fahrgastinformationen und Fahrzeugen
Maßnahmen im übrigen ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung überregionale Busverbindungen (PlusBus) ◆ Sicherstellung Bus-Bahn-Anschlüsse (Anschlusssicherung)
Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung bzw. Fortführung NAH.SH Jobtickets ◆ Fortführung Semesterticket Schleswig-Holstein ◆ Beseitigung von Inkonsistenzen in der Tariflandschaft sowie Weiterentwicklung mithilfe des Tarifentwicklungsplan (TEP) ◆ Weiterentwicklung Datenqualität als Grundlage guter Fahrgastinformationen ◆ Weitere Digitalisierung des Vertriebs (u.a. Einführung Check-in/Be-out-Systeme) ◆ Verbessertes Fahrgastkomfort (Informationsmonitore, WLAN)
Klimaschutz- und qualitätsorientierte Maßnahmen im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Störungsfreier Betrieb durch Instandsetzung und intensive Qualitätskontrollen vorhandener Infrastruktur ◆ Erhöhung Attraktivität der Zugangsstellen (Barrierefreiheit, Schadensfreiheit, Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation) ◆ Reduzierung von Qualitätsproblemen durch größere Fahrzeugreserven und höhere Werkstattkapazitäten ◆ Weiteres Vorantreiben Antriebswende durch Elektrifizierung von Strecken; Anschaffung neuer akku-betriebener Fahrzeuge ◆ Nutzung von Ökostrom zum Betrieb von Fahrzeugen und Gebäuden

Quelle: MWVATT SH (Hrsg.) 2021.

1.3 Weitere flankierende Rahmenplanungen

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg haben bzw. haben könnten.

Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg

Das Konzept zeigt mittel- und langfristige Handlungsbedarfe zur Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg auf und soll zudem ein gemeinsames Verständnis von nachhaltiger Mobilität im gesamten Kreisgebiet fördern. Das Konzept wurde zum 01.01.2022 umgesetzt. Das übergeordnete Ziel ist die Entwicklung

eines Bus-Grundnetzes. Darüber hinaus beinhaltet das Konzept folgende weitere wesentliche Zielstellungen:

- ◆ Verbesserung der Attraktivität, Zugänglichkeit und Transparenz des ÖPNV in allen Teilen des Kreises,
- ◆ Stärkung der Marktposition des ÖPNV bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV,
- ◆ Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf den Berufs- und Versorgungsverkehr sowie den Freizeit- und Tourismusverkehr,
- ◆ Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger durch Verknüpfung, Vernetzung und Sicherstellung abgestimmter sowie verlässlicher Umsteigebeziehungen,
- ◆ Stärkung der Systemintegration SPNV und übriger ÖPNV durch systematische, zeitliche und räumliche Vernetzung sowie
- ◆ Sicherung eines bedarfs- und qualitätsorientierten Angebotes für die Verkehrsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen in ländlich strukturierten Räumen.

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden bei der Erstellung des RNVP u.a. die folgenden Planungen und Konzepte berücksichtigt:

- ◆ Derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Kreises Steinburg,
- ◆ Nahverkehrspläne der angrenzenden Kreise,
- ◆ Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025,
- ◆ OdeS Gutachten – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein 2021,
- ◆ Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund 2016,
- ◆ Regionales Entwicklungskonzept für die Region Westküste (2019)³,
- ◆ Weitere Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.:
 - Ortskernentwicklungskonzept Gemeinde Kremperheide (2019)⁴,
 - Ortsentwicklungskonzept Gemeinde Borsfleth (2020)⁵,
 - Ortskernentwicklungskonzept Gemeinde Brokstedt (2021)⁶,
 - Ortskernentwicklungskonzept für die Gemeinde Puls (2018)⁷,
 - Ortsentwicklungskonzept Münsterdorf (2020)⁸,
 - Ortsentwicklungskonzept Gemeinde Horst (Holst.) (2022)⁹,

³ Vgl. CIMA Beratung + Management GmbH 2020.

⁴ Vgl. BIS-S 2019.

⁵ Vgl. RegionNord 2020.

⁶ Vgl. RegionNord 2021.

⁷ Vgl. ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH 2018.

⁸ Vgl. UBS GmbH 2020.

⁹ Vgl. AC Planergruppe/ARGUS Stadt und Verkehr 2022.

- Ortskernentwicklungskonzept Gemeinde Wewelsfleth (2018)¹⁰.

1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Kreis Steinburg orientiert sich bei der Gestaltung des übrigen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 1 ÖPNVG**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ♦ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- ♦ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.
- ♦ Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und so zu dessen Begrenzung beitragen.
- ♦ Neue standortbezogene Potenziale aus ÖPNV-relevanten Wohnungsbau-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie aus Zielen des Fremdenverkehrs, des Sports oder des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig durch Anbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz zu erschließen.
- ♦ Die besonderen Anforderungen der Verkehrsnachfrage im Tourismusbereich sind zu berücksichtigen.
- ♦ Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern, alten Menschen, Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und Berufstätigen sind zu berücksichtigen (nach § 1 Absatz 4 ÖPNVG). Dazu gehören sowohl die barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur als auch geeignete Leistungsangebote für die genannten Zielgruppen.
- ♦ Mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung ist der ÖPNV fortlaufend zu modernisieren.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Kreis dabei weiterhin stetig zu.

Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG hinaus definiert der Kreis Steinburg daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Kreis beitragen sollen.

- ♦ Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr),

¹⁰ Vgl. RegionNord 2018.

- ◆ Anstreben der CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte im übrigen ÖPNV (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) durch den konsequenten Umbau der Fahrzeugflotte unter Berücksichtigung der Vorgaben der Clean Vehicles Directive (= Richtlinie (EU) 2019/1161)¹¹ sowie des SaubFahrzeugBeschG (u.a. Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Antriebsformen und Kraftstoffe und somit konsequente Unterstützung klimapolitischer Ziele),
- ◆ Weitere Modernisierung des ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation etc.),
- ◆ Vorgaben zur Einhaltung kreisweiter Mindestbedienstandards und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Sicherung und Schaffung integrierter Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehre,
- ◆ Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote, insbesondere durch Erhalt aller SPNV-Strecken und Zugangsstellen durch den Aufgabenträger (Land Schleswig-Holstein),
- ◆ Verbesserung der multimodalen Vernetzung von Schienen- und Busverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlussicherung,
- ◆ Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage, als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen oder als Ergänzung der klassischen Buslinien,
- ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität bzw. eines bedarfsgerechten Angebotes für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV,
- ◆ Ausbau des ÖPNV-Marketings.

¹¹ Der CVD-Zielwert ist ein Anteil von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025. Bis 31. Dezember 2030 sollen mindestens 65 % aller neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere Fahrzeuge“ sein. Dabei soll im Sinne des Gesetzes je Zeitraum die Hälfte der neu zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsfrei sein.

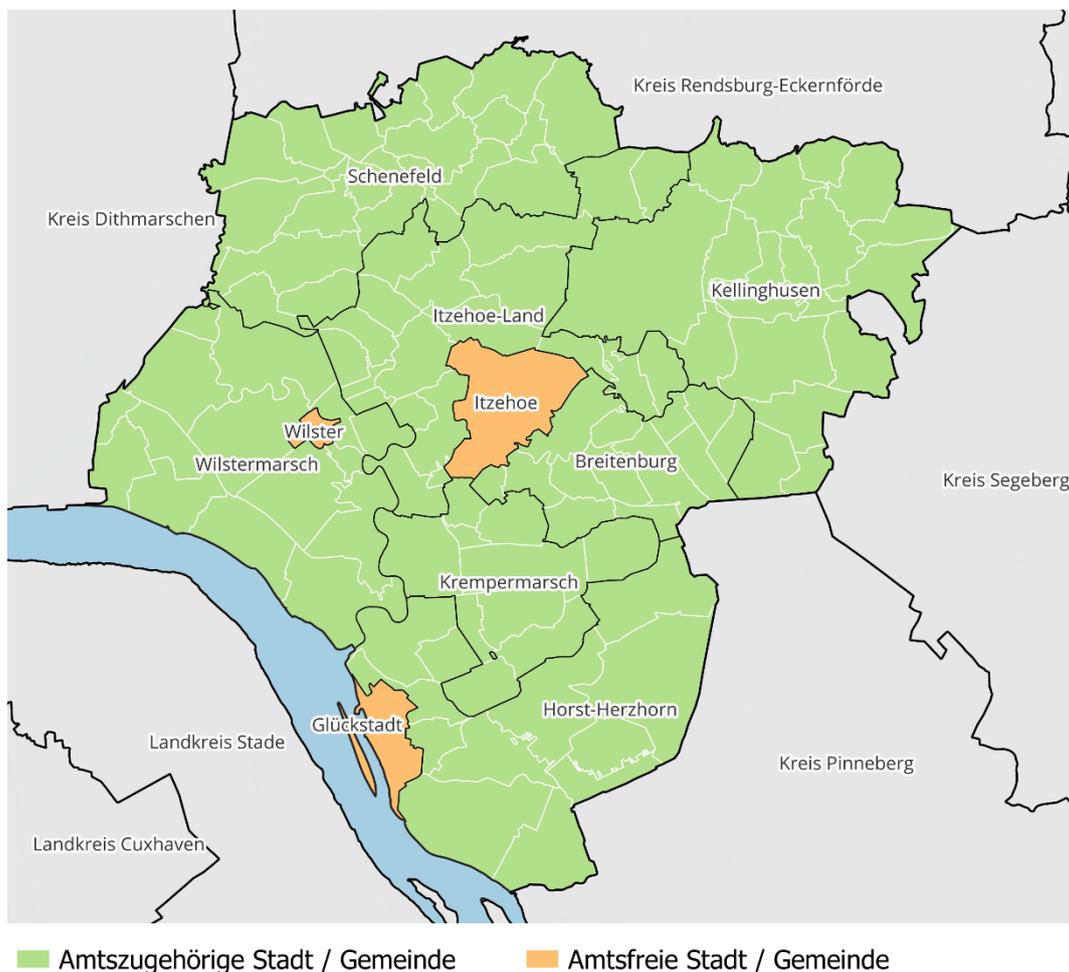
2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstruktur

Der Kreis Steinburg ist eine Gebietskörperschaft im Südwesten des Landes Schleswig-Holstein und gehört zur Metropolregion Hamburg. Mit einer Fläche von 1.056 km² ist der Kreis Steinburg der flächenmäßig zweitkleinste Kreis in Schleswig-Holstein. Er gliedert sich in drei amtsfreie Städte und sieben Ämter mit insgesamt 108 amtsangehörigen Gemeinden (vgl. Abbildung 2). Sitz der Kreisverwaltung ist Itzehoe.

Abbildung 2: Raum- und Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg



2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2023 lebten 133.072 Einwohnende im Kreis Steinburg. Die bevölkerungsreichste Kommune ist die Stadt Itzehoe mit 32.258 Einwohnenden, gefolgt vom Amt Kellinghusen mit 22.971 Einwohnenden und dem Amt Horst-Herzhorn mit 15.998 Einwohnenden.

Tabelle 3 zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Kreis insgesamt sowie in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Kommunen im Vergleich der Jahre 2016 und 2023. Die Bevölkerung nimmt dabei im Betrachtungszeitraum mit Ausnahme der Städte Glückstadt (-1,8 %) und Wilster (-0,7 %) sowie der Kommunen Wilstermarsch (-2,4%), Krempermarsch (-0,1 %) kontinuierlich zu. Die höchsten Bevölkerungszuwächse werden für die Kommunen Schenefeld (+4,8 %) und für Breitenburg (+2,5 %) ausgewiesen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Bevölkerung im Kreis Steinburg 2023 sowie Veränderung gegenüber 2016

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2023	Veränderung zu 2016 [%]
Glückstadt, Stadt	11.190	10.987	-1,8
Itzehoe, Stadt	31.896	32.319	+1,32
Wilster, Stadt	4.420	43.89	-0,7
Amt Breitenburg	8.641	8.864	+2,5
Amt Horst-Herzhorn	15.887	16.210	+2,0
Amt Itzehoe-Land	10.374	10.832	+0,1
Amt Kellinghusen	22.835	22.946	+0,5
Amt Krempermarsch	9.385	9.380	-0,1
Amt Schenefeld	10.520	11.030	+4,8
Amt Wilstermarsch	6.727	6.565	-2,4
Kreis Steinburg	131.875	133.072	+0,9

Quelle: Statistik Nord 2024 Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Bevölkerungsprognose

Im Juni 2016 wurden durch das Statistikamt Nord erste Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 basierend auf der 13. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland (KBV) für die Kreise und kreisfreien Städte veröffentlicht. Bezogen auf das Basisjahr 2014 ist im Kreis Steinburg insgesamt mit einem Bevölkerungsrückgang von 4,3 % zu rechnen¹².

Die nachfolgende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Altersgruppe der unter 20-Jährigen, welche für den Schüler- und Ausbildungsverkehr

¹² Vgl. Statistik Nord 2016.

von besonderer Relevanz ist. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2019 ist ein Rückgang dieser Altersgruppe um ca. 7,5 % erfolgt. Die Prognose geht davon aus, dass bis zum Jahr 2030 eine deutliche Abnahme um ca. 8,4 % erfolgen wird.

Tabelle 4: Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre im Kreis Steinburg

	2014	2019	2030
Gesamtbevölkerung	130.218	131.013	124.840
Bevölkerung 0 bis unter 20	24.760	23.030	21.240

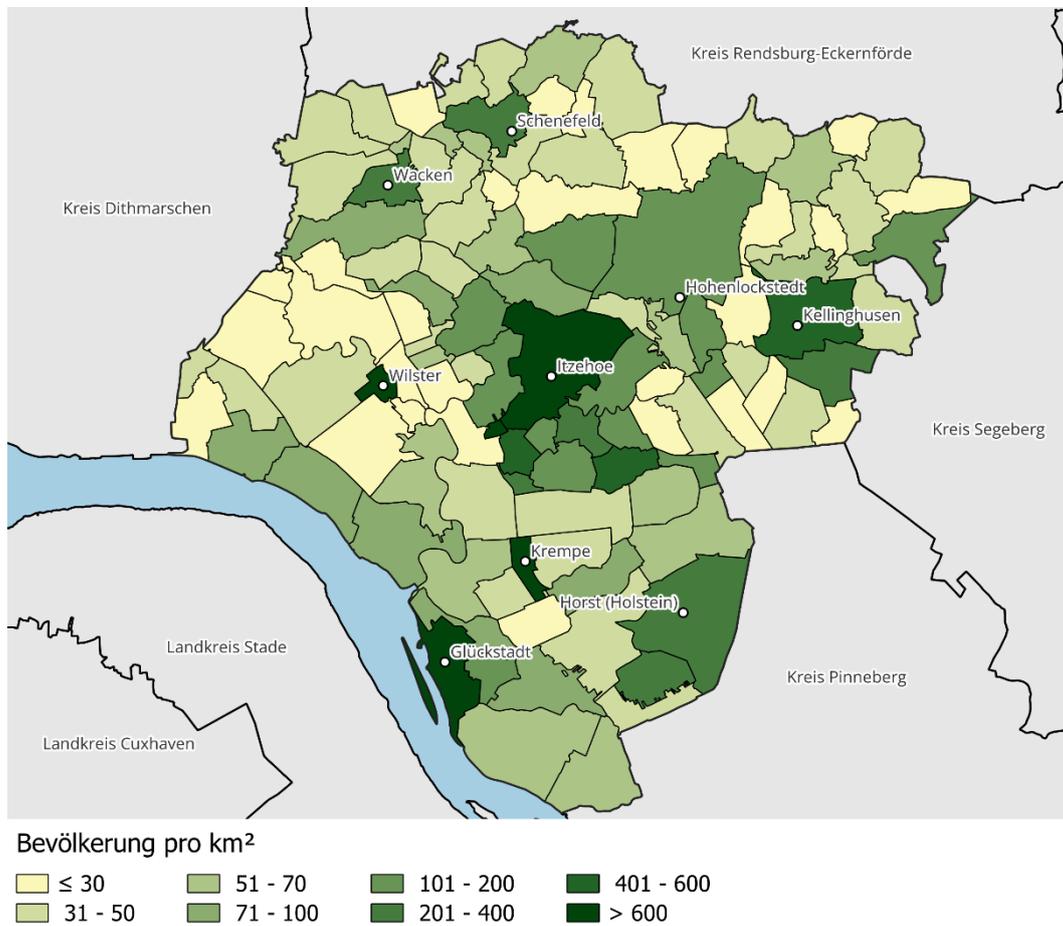
Quelle: Statistik Nord 2022a. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12. Bevölkerungsprognose basierend auf der 13. KBV. Bevölkerungszahlen von Statistik Nord 2016.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass bisherige Prognosen der Bevölkerungsentwicklung nichtzutreffend waren. Die Annahmen eines Bevölkerungsrückgang sind bereits teilweise überholt. Der prognostizierte Rückgang um bis zu 8% für den Kreis Steinburg ist aufgrund aktueller Entwicklungen (Zuwanderung durch Geflüchtete aus der Ukraine und weiteren Krisengebieten, geplante Northvolt Ansiedlung bei Heide) unwahrscheinlicher geworden.

Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungsdichte ist im Kreis Steinburg je nach Region unterschiedlich. Eine hohe Bevölkerungsdichte besteht neben den zentralen Orten selbst insbesondere in Kommunen, die an zentrale Orte angrenzen, Kommunen an den Hauptverkehrsachsen sowie den touristisch geprägten Standorten (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte im Kreis Steinburg auf Gemeindeebene



Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: Statistik Nord 2024a.

2.1.3 Wirtschaftsstruktur

Arbeitsmarktentwicklung

Der Kreis Steinburg weist seit 2015 eine konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigtenzahl auf (vgl. Tabelle 5). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2022 um 12,6 %. Infolgedessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 5,3 %.¹³

¹³ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2022.

Tabelle 5: Arbeitsmarktentwicklung im Kreis Steinburg

Jahr	Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2015	36.230	6,4 %
2016	36.631	6,3 %
2017	37.840	6,1 %
2018	38.239	5,6 %
2019	39.381	5,1 %
2020	39.922	5,8 %
2021	40.453	5,9 %
2022	40.793	5,3 %

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Wirtschaftsstruktur

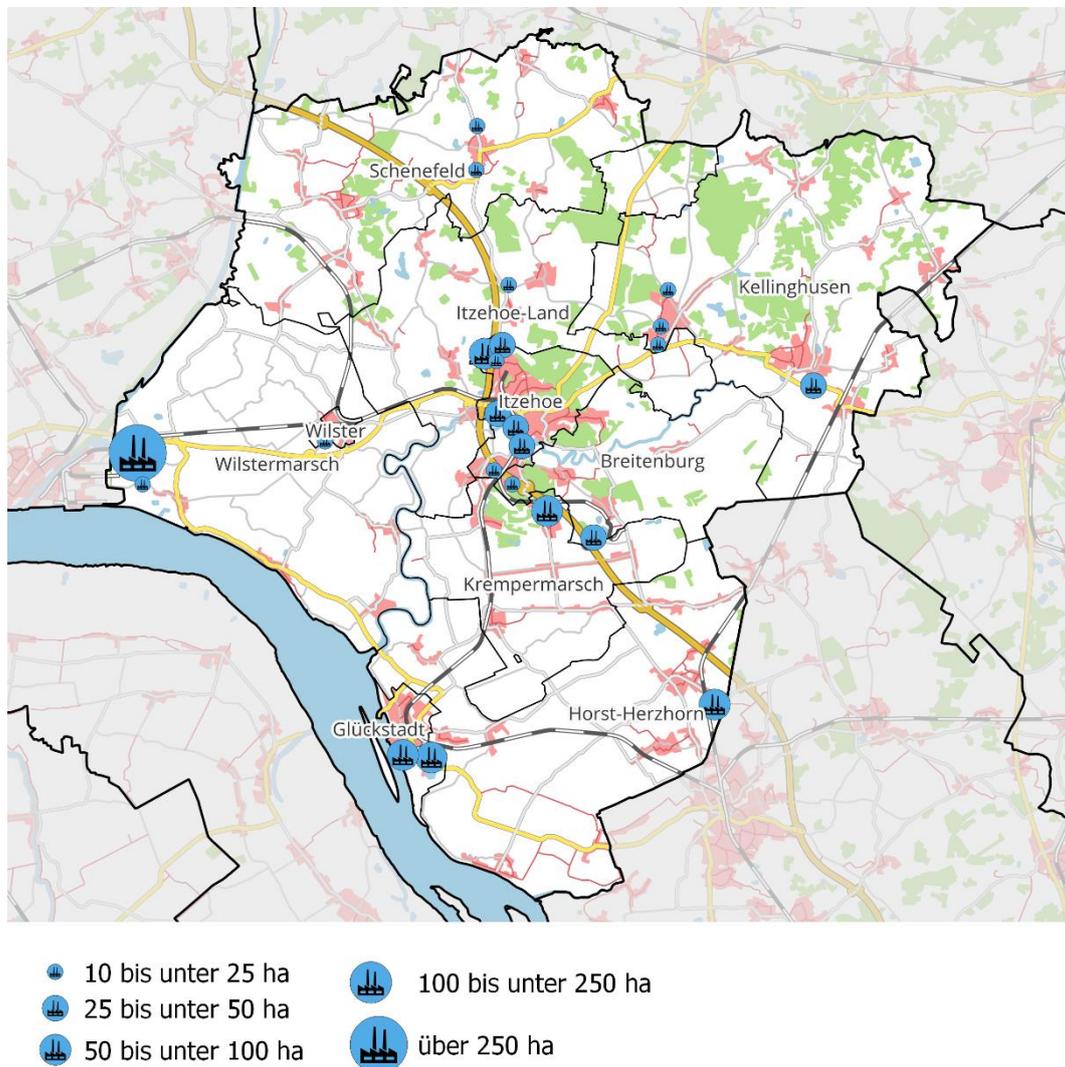
Von hoher Relevanz für den Kreis Steinburg sind vor allem die Wirtschaftsbereiche verarbeitendes Gewerbe, Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Heime und Sozialwesen sowie das Baugewerbe. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind ca. 68,9 % aller Beschäftigten tätig¹⁴.

Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Kreis Steinburg konzentriert sich entlang der Korridore der BAB 23 und der Eisenbahnstrecken. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 4 dargestellt.

¹⁴ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2022.

Abbildung 4: Gewerbegebiete im Kreis Steinburg



Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: Kreis Steinburg 2022b.

2.1.4 Nah- und Gesundheitsversorgung

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge der Nah- und Gesundheitsversorgung fungieren besonders die zentralen Orte im Kreis als wichtige Versorgungszentren. So decken das Mittelzentrum Itzehoe sowie das Unterzentrum Glückstadt auch den Bedarf an periodischen und spezifischen Waren und Dienstleistungen ab.

Teilräumliche Versorgungsfunktionen insbesondere für Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs üben Wilster, Burg (Kreis Dithmarschen) und Brunsbüttel (Kreis Dithmarschen) für den Nordwesten, Kellinghusen und Bad Bramstedt (Kreis Segeberg) für den Osten, Hohenwestedt (Kreis Rendsburg-Eckernförde) für den Nordosten sowie Glückstadt und Elmshorn (Kreis Pinneberg) für den Süden aus. Darüber hinaus nehmen die ländlichen Zentralorte

Hohenlockstedt, Horst, Krempe, Schenefeld und Wacken eine Versorgungsfunktion zur Deckung von Angeboten des täglichen Bedarfs wahr.

Das Mittelzentrum Elmshorn übernimmt neben der Versorgung mit medizinischen, administrativen und kulturellen Angeboten auch die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs für die angrenzenden Gemeinden im Kreis Steinburg. In den Umlandgemeinden der Stadt Elmshorn sowie im südlichen Kreisgebiet resultiert daraus eine Orientierung von Wegen im Alltagsverkehr auf das Mittelzentrum Elmshorn.

2.1.5 Freizeit und Tourismus

Freizeit- und Tourismusstandorte

Der Kreis Steinburg befindet sich in der Tourismusregion Holstein im Süden von Schleswig-Holstein und ist Teil der Metropolregion Hamburg. Die touristischen Schwerpunkte liegen im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus. Neben zahlreichen Museen in der Region bieten auch das Stadtdenkmal Glückstadt und die Tiefste Landstelle Deutschlands weitere Ausflugsmöglichkeiten. Darüber hinaus verfügt der Kreis Steinburg über ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen, wie z.B. Elberadweg, Ochsenweg, Nordseeküstenradweg, Mönchsweg, Schlei-Eider-Elbe-Weg etc¹⁵.

Mit dem jährlich stattfindenden Musikfestival „Wacken Open Air“ ergeben sich starke Besucherströme in den Kreis, die sich auch massiv auf den Straßenverkehr sowie den SPNV auswirken.

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Kreis Steinburg weist von 2015 bis 2018 eine konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2015 lagen die Gästezahlen im Jahr 2018 um ca. 18 % und die Übernachtungszahlen um ca. 14,6 % höher. Ab dem Jahr 2019 sowie insbesondere im Jahr 2020, bedingt durch die Covid-19-Pandemie, verzeichnet der Kreis Steinburg einen starken Rückgang sowohl bei den Gästeankünften als auch bei den Übernachtungszahlen. Ab dem Jahr 2022, in dem es kaum noch Corona-Beschränkungen gab, markiert die Wende der Tourismusentwicklung. Hier stiegen die Gästezahlen im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 um ca. 11 % Prozent und die Übernachtungszahlen lagen um ca. 13 % höher. Für das Jahr 2023 ist weiterhin eine positive Steigerung der Tourismusentwicklung zu verzeichnen (vgl. Tabelle 6).

¹⁵ Vgl. Wanderverein Kreis Steinburg 2022.

Tabelle 6: Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2023 im Kreis Steinburg

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %	Übernachtungszahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2015	50.683	-	110.819	-
2016	53.974	+6,5	111.314	+0,4
2017	54.720	+1,4	117.257	+5,3
2018	59.816	+9,3	126.257	+8,3
2019	57.904	-3,2	126.781	-0,2
2020 ¹	32.052	-44,6	79.013	-37,7
2021 ¹	38.049	+18,7	97.049	+22,9
2022	64.948	+70,7	145.320	+49,7
2023	76.084	+17,1	172.974	+19,0

Quelle: Statistik Nord 2022c, Statistik Nord 2023a, Statistik Nord 2024b. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Anmerkung: ¹ Aufgrund der COVID-19-Pandemie sind die Zahlen aus dem Jahr 2020 und teilweise auch aus dem Jahr 2021 nicht bzw. für 2022 nur bedingt vergleichbar mit der vorherigen Entwicklung der Jahre 2015-2019.a

2.1.6 Bildung und Schulstruktur

Mit Stand Schuljahr 2022/2023 gibt es im Kreis Steinburg insgesamt 42 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 41 Schulen in öffentlicher und eine Schule in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 7).

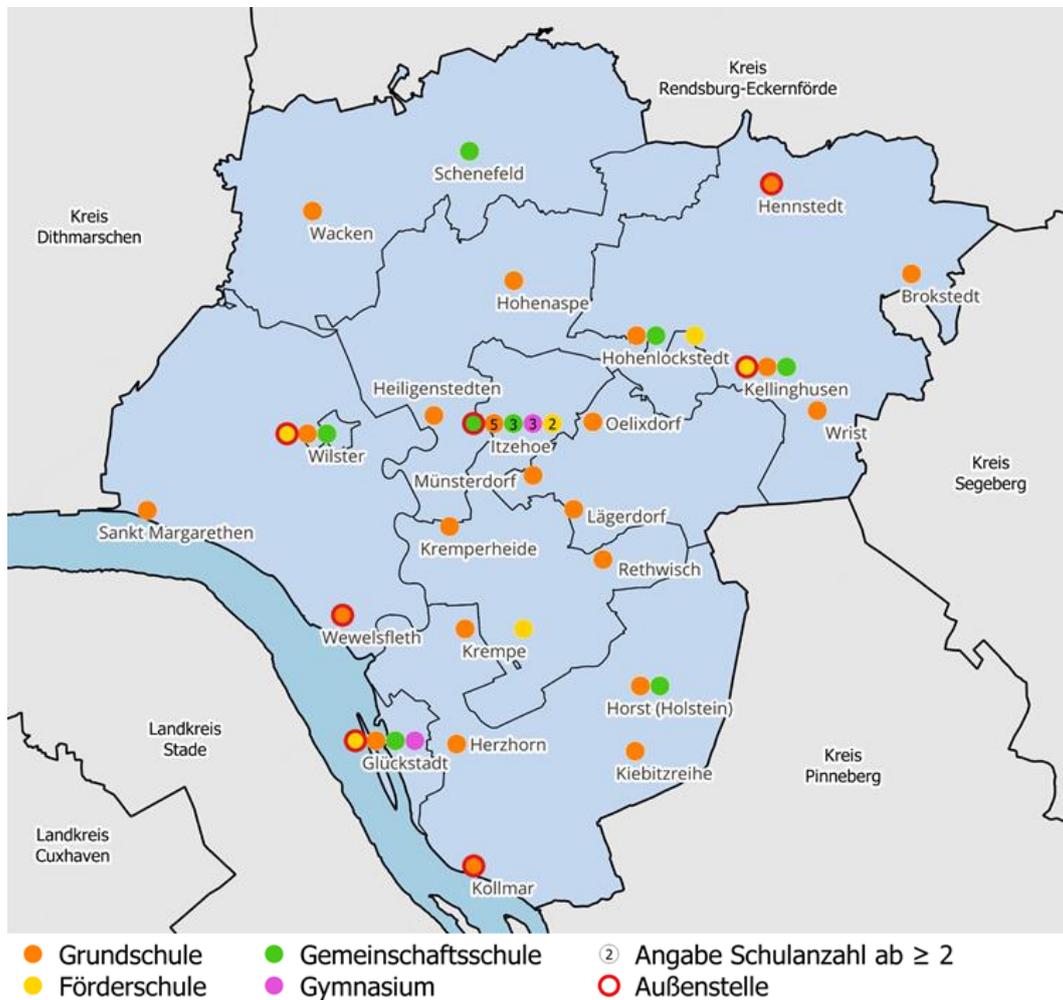
Tabelle 7: Schulen und Schülerzahlen im Kreis Steinburg Schuljahr 2022/2023

Schulform	Anzahl Schulen	Zahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	24	4.832
Gemeinschaftsschulen (ohne Oberstufe)	8	2.941
Gemeinschaftsschulen (mit Oberstufe)	1	803
Gymnasien	4	3.036
Förderschulen	4	781
Freie Waldorfschule	1	344
Gesamtanzahl im Kreis	42	12.737

Daten: Statistik Nord 2023b.

Abbildung 5 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Kreis Steinburg. Eine Übersicht aller Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie die Anzahl der Schülerinnen und Schüler wird im Anhang A2 dargestellt.

Abbildung 5: Schulstandorte im Kreis Steinburg



Karte: IGES 2024. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.

Daten: Statistik Nord 2023b.

Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler

Starke Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern bestehen insbesondere zu den Schulstandorten Itzehoe, Glückstadt, Horst, Kellinghusen, Schenefeld und Wilster. Insgesamt werden die gemeindeüberschreitenden Verflechtungen hauptsächlich durch die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe (ohne Oberstufe) bestimmt, wohingegen ein großer Teil der Grundschülerinnen und Grundschüler innerhalb ihrer Wohnortkommune einen Schulstandort besucht.

Insbesondere bei Schulen in freier Trägerschaft sowie bei öffentlichen Schulen in an den Kreis angrenzenden Kommunen, pendelt ein Teil der Schülerinnen und Schüler in Nachbarkreise (insbesondere Elmshorn im Kreis Pinneberg, Bad Bramstedt im Kreis Segeberg oder Hohenwestedt im Kreis Rendsburg-Eckernförde

und Neumünster). In geringerem Umfang pendeln auch Schülerinnen und Schüler aus den angrenzenden Kreisen in den Kreis Steinburg, z.B. zu Schulen in grenznahen Gemeinden wie Horst und Brokstedt oder weiterführende Schulen bzw. besondere Schulformen wie die Waldorfschule in Itzehoe.

Freigestellte Schülerverkehre

Im Kreisgebiet existieren gebietsweise freigestellte Schülerverkehre in der Regie von Schulträgern, die dem Charakter nach überwiegend Regionalverkehre sind (Netzhierarchieebene: Regionales Ergänzungsnetz), jedoch keinen ÖPNV darstellen und nicht in dessen systematische Strukturen integriert sind. Dies betrifft insbesondere die Ämter Breitenburg (Gemeinden Aufer, Breitenberg, Kollmoor, Kronsmoor, Moordiek, Westermoor und Wittenbergen) und Kellinghusen (Gemeinden Hingstheide, Meezen und Wulfsmoor) sowie in Teilen das Amt Itzehoe-Land (Gemeinden Drage und Heiligenstedten) und das Amt Krempermarsch (Gemeinden Dägeling und Neuenbrook).

Zu erwartende Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schülern sowie Auswirkungen auf die Schulstandorte im Kreis Steinburg

Die derzeit geltende 6. Fortschreibung des Schulentwicklungsplan des Kreises Steinburg aus dem Jahr 2021 prognostiziert bis zum Schuljahr 2029/30 eine konstante Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern mit leichtem Anstieg um ca. +1,0 %. Die Entwicklungen der Schülerzahlen an Förderzentren werden nicht ausgewiesen. Obwohl die Schülerzahlen insgesamt eine konstante bzw. leicht positive Entwicklung aufweisen, zeichnet sich in der Prognose im Bereich der Grundschulen jedoch ein Rückgang der Schülerzahlen ab (ca. -6,8 %).¹⁶

Auswirkungen der freien Schulwahl

Gemäß § 24 des Schulgesetzes in Schleswig-Holstein (SchulG) wählen Eltern oder die volljährigen Schülerinnen und Schüler im Rahmen der von der Schulaufsichtsbehörde nach Anhörung des Schulträgers festgesetzten Aufnahmemöglichkeiten aus dem vorhandenen Angebot an Grundschulen, weiterführenden allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren aus.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die **Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Schülerverkehrssatzung des Kreises Steinburg einhergeht**. Die Schulwahlfreiheit ist ein wichtiges und hohes Gut der Selbstbestimmung. Damit geht jedoch nicht der Anspruch einher, dass jeder Ort an jede Schule bzw. Schulart gleichermaßen gut angebunden sein muss. Gemäß § 114 Abs. 2 SchulG kann in der Satzung festgelegt werden, dass Kosten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern maximal in Höhe der Beförderungskosten bis zur nächstgelegenen (zuständigen) Schule übernommen werden, so dass es nur zur Pflichtaufgabe des Aufgabenträgers gehört, die nächstgelegene Schule der erforderlichen Schulart anzubinden.

¹⁶ Vgl. 6. Fortschreibung des Schulentwicklungsplans des Kreises Steinburg 2021.

Gemäß § 114 Abs. 2 SchulG ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern, sofern möglich, in den übrigen ÖPNV zu integrieren und Kosten für freigestellten Schülerverkehr nur dann erstattungsfähig, wenn der Kreis die Zustimmung erteilt. Ausgehend vom oben genannten Wettbewerb zwischen den Schulstandorten könnten auch zusätzliche Beförderungsleistungen durch die Schulträger angeregt werden, wenn kein Beförderungsanspruch gemäß der Schülerverkehrssatzung besteht. Die Anerkennung von freigestellten Schulverkehren ist in der geltenden Schülerverkehrssatzung unter § 6 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 geregelt.

2.2 Mobilitätsbezogene Grundlagen

2.2.1 Verkehrsverflechtungen (Berufspendelnde)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Pendelndendaten für den Kreis Steinburg erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2021).

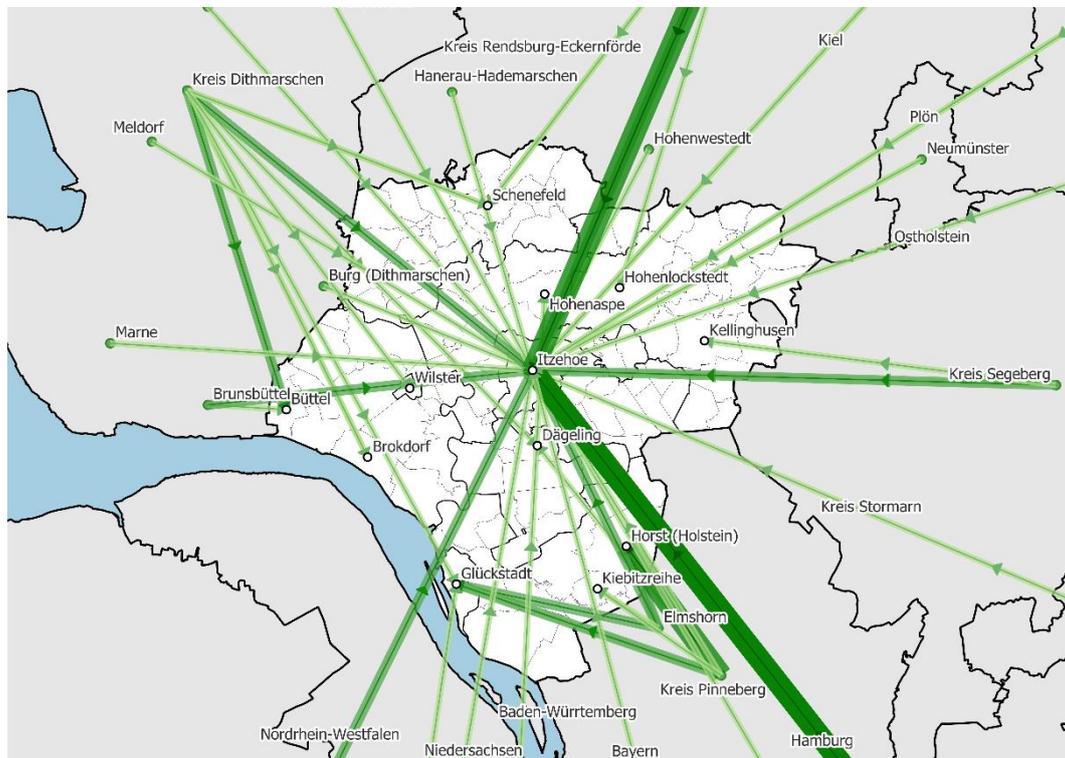
Ein- und Auspendelnde

Insgesamt werden in den Pendelndendaten rund 12.000 Einpendelnde sowie rund 24.000 Auspendelnde ausgewiesen. Rund 45 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Kreis Steinburg haben ihren Arbeitsort außerhalb des Kreises.¹⁷ Der Kreis weist damit eine der höchsten Auspendelndenquoten im Land Schleswig-Holstein auf.¹⁸

¹⁷ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2024.

¹⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2024.

Abbildung 6: Einpendelnde in den Kreis Steinburg



Pendelndenstrom mit Anzahl der Berufspendelnden

→ ≥ 75 bis < 200 → 200 bis < 400 → ≥ 400 ● Pendelndenwohnorte ○ Pendelndenzielorte

Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2024.

Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnden auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

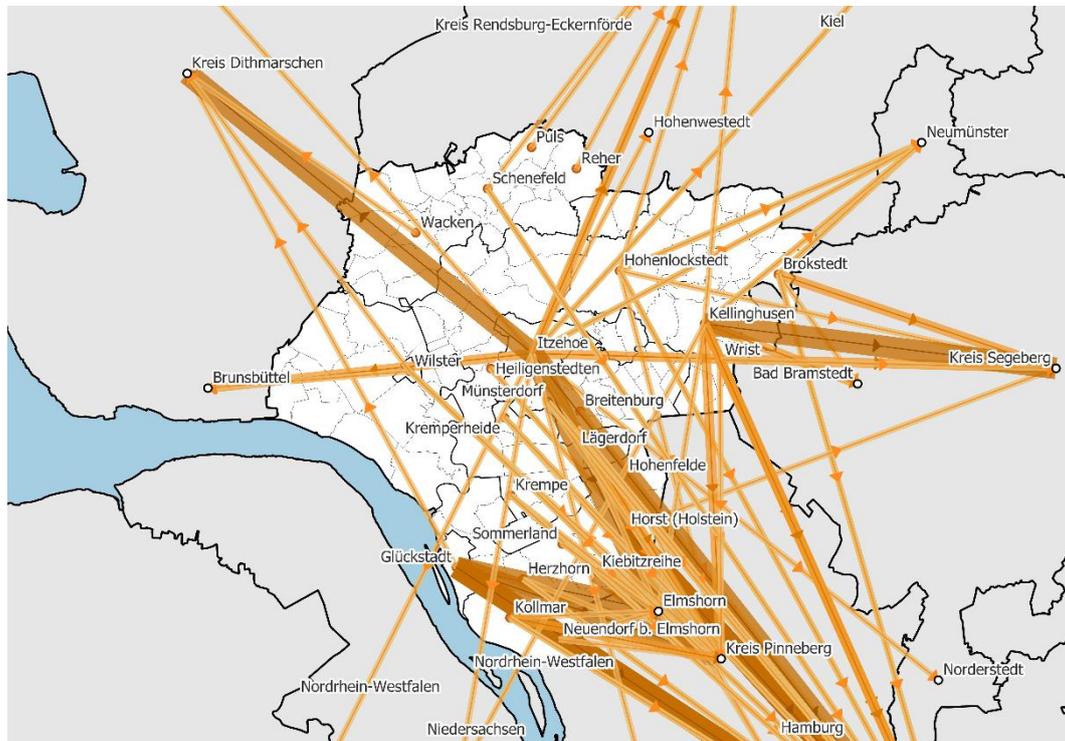
Die stärksten Pendelndenströme in den Kreis hinein sind aus den Kreisen Dithmarschen (2.943 Einpendelnde), Pinneberg (2.647 Einpendelnde), der Freien und Hansestadt Hamburg (1.055 Einpendelnde) sowie Rendsburg-Eckernförde (1.4485 Einpendelnde) zu verzeichnen. Der Hauptzielort der Einpendelnden stellt dabei Itzehoe dar (vgl. Abbildung 6).

Bei den Auspendelnden bestehen sehr starke Verknüpfungen aus dem Kreis nach Hamburg (insgesamt 6.422 Auspendelnde) und hier besonders auf den Verbindungen Itzehoe - Hamburg (1.239 Auspendelnde) und Glückstadt - Hamburg (694 Auspendelnde) (vgl. Abbildung 7).

Des Weiteren bestehen starke Auspendelndenverknüpfungen mit dem Kreis Pinneberg (insgesamt 6.778 Auspendelnde) und hier insbesondere in die Stadt Elmshorn (3.301 Auspendelnde) sowie in den Kreis Segeberg (insgesamt 2.001 Auspendelnde). Auspendelndenverknüpfungen zum Kreis Dithmarschen (insgesamt 1.716

Auspendelnde) sind vor allem auf der Verbindung nach Brunsbüttel (853 Auspendelnde) vorhanden (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Auspendelnde aus dem Kreis Steinburg



Pendelndendaten mit Anzahl der Berufspendelnden

→ ≥ 75 bis < 200 → 200 bis < 400 → ≥ 400 ● Pendelndendatenwohnorte ○ Pendelndendatenzielorte

Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

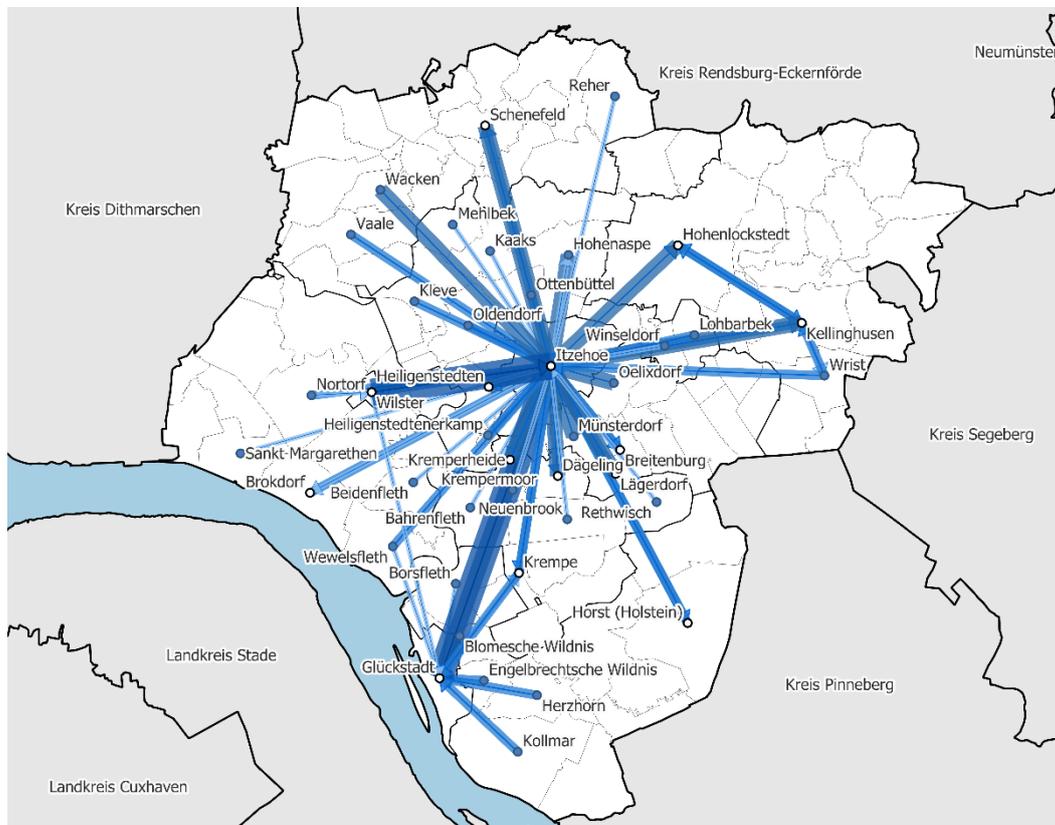
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2024.

Anmerkung: Es werden Pendelndendatenströme ab 75 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Pendelnde innerhalb des Kreises Steinburg (Binnenpendelnde)

Angesichts des hohen Gewichts der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Nachbarkreise Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde und Pinneberg als Pendelndendatenquell- und -zielort für die Kommunen des Kreises Steinburg sind die kreisinternen Pendelndendatenverflechtungen etwas schwächer ausgeprägt. Innerhalb des Kreises pendeln derzeit rund 28.000 Personen. Die Pendelndendatenverflechtungen innerhalb des Kreises sind dabei stark auf die Zentralen Orte wie Itzehoe und Glückstadt ausgerichtet (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Pendelnde innerhalb des Kreises Steinburg



Pendelndenstrom mit Anzahl der Berufspendelnden

→ ≥ 50 bis < 75
 → 75 bis < 200
 → 200 bis < 400
 → ≥ 400
 ● Pendelndenwohnorte
 ○ Pendelndenzielorte

Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2024.

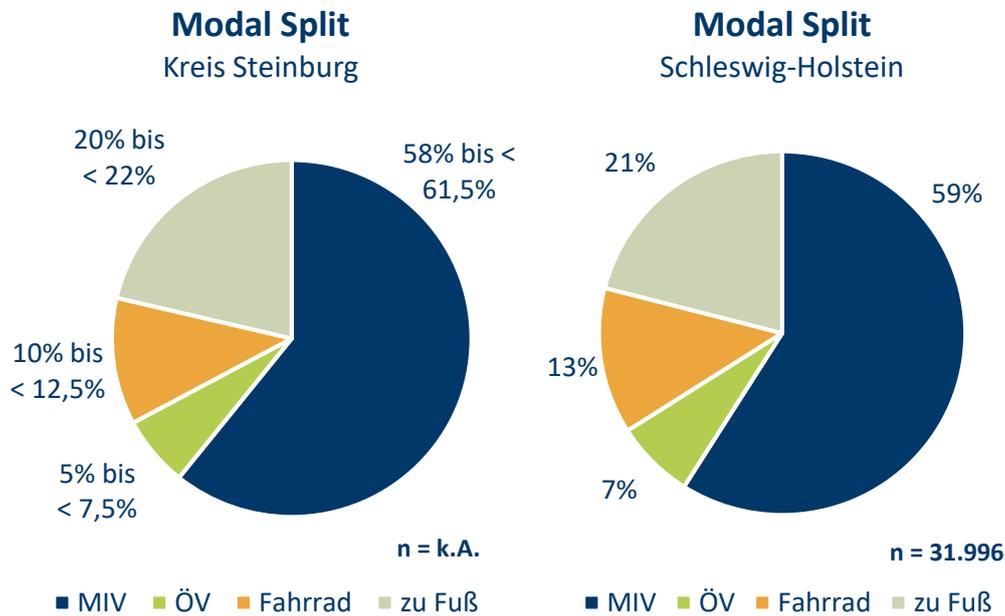
Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

2.2.2 Modal Split

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 31.996 Wege im Land Schleswig-Holstein erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Schleswig-Holstein, dass 59 % der Wege mit dem MIV, 7 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 13 % mit dem Fahrrad und 21 % zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Kreis Steinburg von einer geringfügig abweichenden Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 61,5 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrende und Mitfahrende), 20 bis 22 % zu Fuß, 10 bis 12,5 % mit dem Fahrrad sowie 5 bis 7,5 % mit dem ÖV zurückgelegt (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2024. MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

2.2.3 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Kreis Steinburg von 2016 bis 2023 um 7, % angestiegen. Damit war der Anstieg im Kreis Steinburg geringfügig stärker als im gesamten Land Schleswig-Holstein. In allen Ämtern und amtsfreien Kommunen ist der Bestand an zugelassenen Pkw angestiegen. Die höchsten Steigerungen verzeichnen das Amt Itzehoe-Land (+11,2 %), die Stadt Wilster (+10,8 %) und das Amt Breitenburg (+9,2 %) (vgl. Tabelle 8).

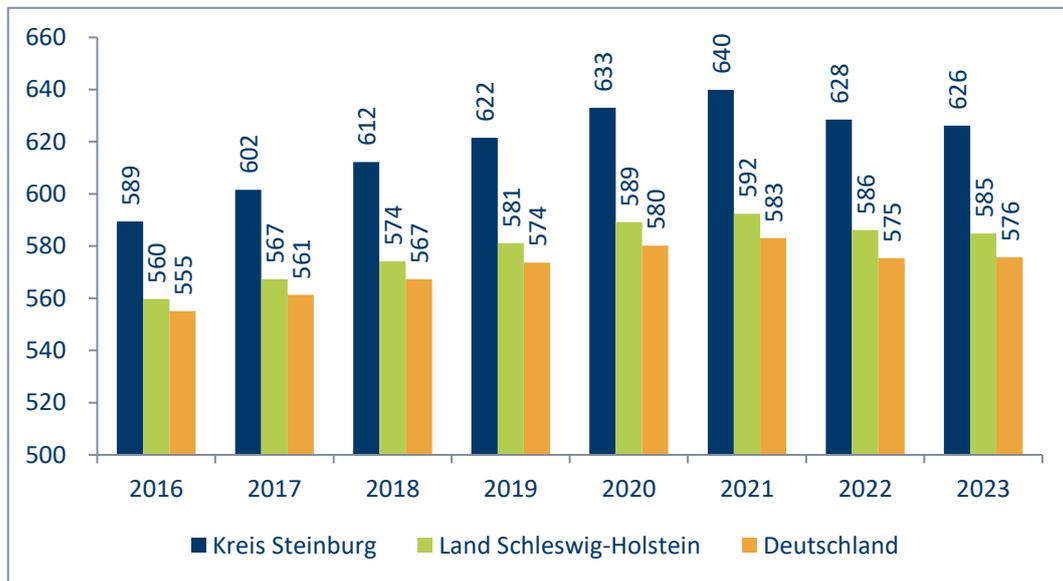
Tabelle 8: Bestand an zugelassenen Pkw im Kreis Steinburg 2023 sowie Veränderung gegenüber 2016

Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2016	Pkw-Bestand 2023	Veränderung zu 2016 [%]
Glückstadt, Stadt	5.449	5.758	+5,7
Itzehoe, Stadt	17.260	18.372	+6,4
Wilster, Stadt	2.231	2.471	+10,8
Amt Breitenburg	5.110	5.582	+9,2
Amt Horst-Herzhorn	10.157	10.884	+7,2
Amt Itzehoe-Land	6.584	7.321	+11,2
Amt Kellinghusen	13.371	14.408	+7,8
Amt Krempermarsch	5.994	6.304	+5,2
Amt Schenefeld	7.155	7.526	+5,2
Amt Wilstermarsch	4.470	4.697	+5,1
Kreis Steinburg	77.781	83.325	+7,1
Land Schleswig-Holstein	1.613.213	1.734.488	+7,5

Daten: KBA 2022, KBA 2023.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnende) im Kreis Steinburg verzeichnet zwischen 2016 und 2023 eine leichte Steigerung. Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Schleswig-Holstein sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Entwicklung Motorisierungsgrad 2016 bis 2023



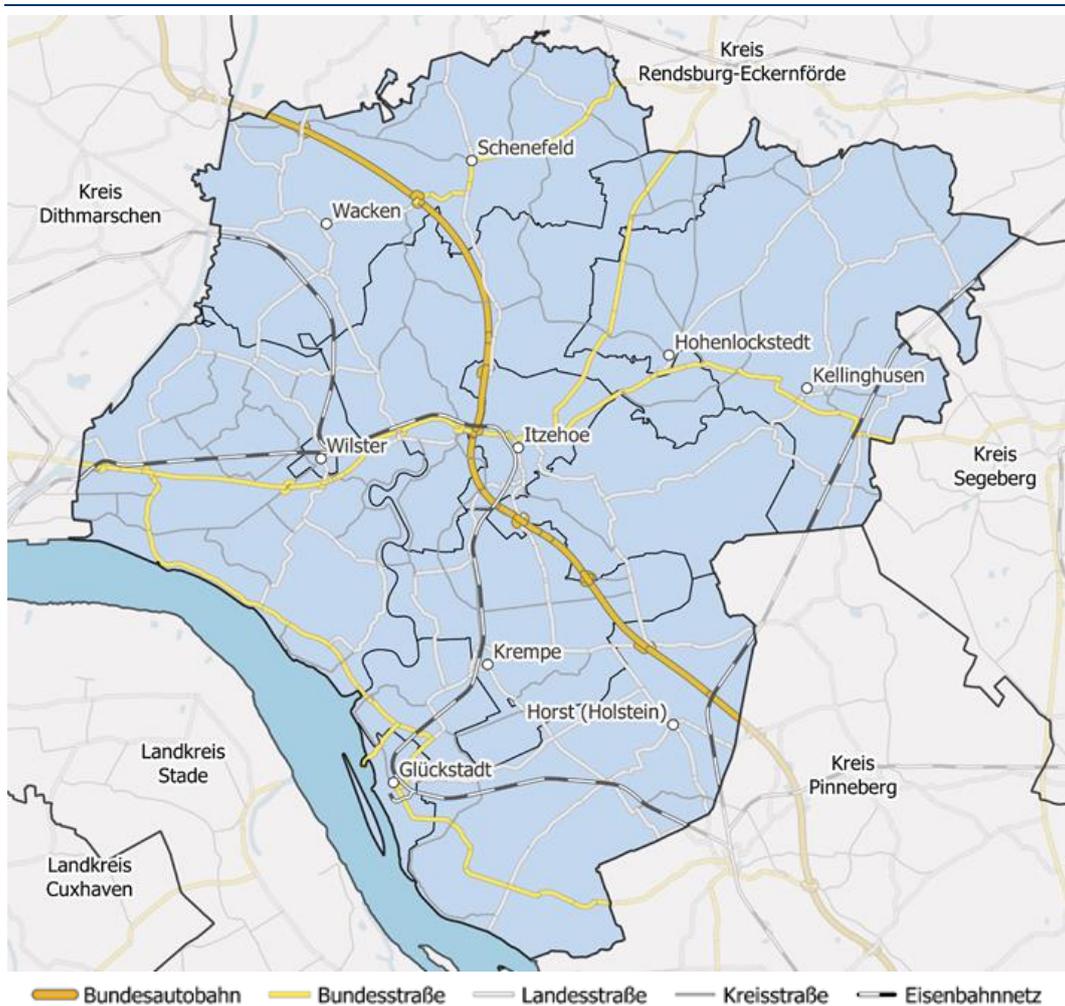
Darstellung: IGES 2024. Eigene Berechnung. Daten: DESTATIS 2022, DESTATIS 202 DESTATIS 2024, KBA 2022 Statistik Nord 2023a, Statistik Nord 2024bAnmerkung: Die Werte für 2023 basieren auf einer DESTATIS-Schätzung (Stand: 25.01.2024).

2.3 Verkehrsinfrastruktur

2.3.1 Straßen- und Schienennetz

Der Kreis Steinburg wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und einer Bundesautobahn (BAB) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur



Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022. © OpenStreetMap Mitwirkende 2022.

Folgendes übergeordnetes Straßennetz erschließt den Kreis:

- ◆ BAB 23 (Heide -) Besdorf - Itzehoe - Horst (- Hamburg)
- ◆ B 5 (Brunsbüttel -) Wilster - Itzehoe (Anschlussstelle zur BAB 23 - Hamburg - Berlin)
- ◆ B 77 (Schleswig - Rendsburg -) Itzehoe (Anschlussstelle zur BAB 23)
- ◆ B 206 (Bad Segeberg -) Wrist - Kellinghusen - Itzehoe (Anschlussstelle zur BAB 23)
- ◆ B 430 Schenefeld (Anschlussstelle zur BAB 23) (- Neumünster - Lütjenburg)
- ◆ B 431 (Hamburg -) Neuendorf bei Elmshorn - Glückstadt - Brokdorf (- Albersdorf)

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der

untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, z.B. zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Der Kreis Steinburg ist darüber hinaus über verschiedene Streckenabschnitte an den **Schieneverkehr mit Personenverkehr** angebunden (vgl. Abbildung 11).

2.3.2 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Kreis Steinburg wird durch neun Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. Anhang A3). Davon sind derzeit alle Zugangsstellen mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet (Rampen oder Aufzüge).

2.3.3 Zugangsstellen des übrigen ÖPNV (Haltestellen)

Der Kreis Steinburg verfügt derzeit über insgesamt ca. rund **580 Haltestellen** im übrigen ÖPNV mit ca. rund **1.070 Haltestellenpositionen**.

Einheitliche Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der Haltestellenkategorisierung des 4. RNVP sowie den jeweils erfassten Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden grundsätzlich die Haltestellenkategorien Einfachhaltestelle, Normalhaltestelle und Schwerpunkthaltestelle unterschieden.

Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Erfassung des Ausbauszustandes aller Haltestellen im Kreis Steinburg ist im RNVP nicht möglich. Daher wird nachfolgend für wesentliche Ausstattungskriterien der Erfüllungsgrad bezogen auf die Gesamtzahl aller Haltestellenpositionen als Überblick über den derzeitigen Ausbauzustand dargestellt (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Überblick über den Ausbauzustand der Haltestellenpositionen im Kreis Steinburg

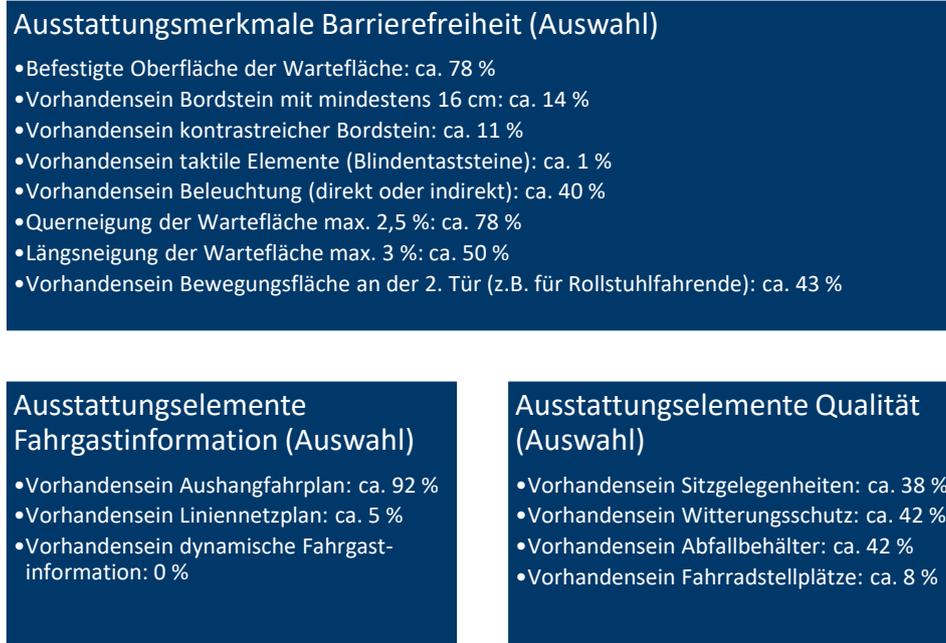


Abbildung: IGES 2024.

Daten: NAH.SH-Haltestellenkataster für den Kreis Steinburg. Datenstand 2021/2022.

Die erhobenen Daten zum Ausbauzustand der Haltestelleninfrastruktur lassen erkennen, dass bei der überwiegenden Zahl der Zugangsstellen im Kreis Steinburg Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich ihrer barrierefreien Ausführung besteht. Insgesamt werden folgende Handlungsschwerpunkte abgeleitet:

- ◆ **Barrierefreier Haltestellenausbau:**
 - Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit,
 - Herstellung befestigte Oberfläche der Warteflächen,
 - Herstellung der Ausstattung mit Leitsystemen / taktilen Elementen,
 - Verbesserung (barrierefreier) Informationsmöglichkeiten,
 - Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ◆ Verbesserung der Situation bei Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten,
- ◆ Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung (Radabstellanlagen) sowie
- ◆ Verbesserung der Fahrplan- und Tarifinformationen an den Haltestellen.

2.4 Derzeitige öffentliche und alternative Mobilitätsangebote

2.4.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein als Aufgabenträger entsprechend § 2 Abs. 1 ÖPNVG und umfasst die in Tabelle 9 dargestellten Leistungen. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des

SPNV im Kreis Steinburg wird im Anhang A3 dargestellt. Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG und die nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit dem Land Schleswig-Holstein erbracht.

Tabelle 9: Bestehende SPNV-Angebote im Kreis Steinburg

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 6 Westerland (Sylt) – Itzehoe – Hamburg	West	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2025
RE 70 Kiel – Neumünster – Hamburg	Mitte	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2027
RB 61 Itzehoe – Hamburg	West	nordbahn	60 Min	Bis 12/2025
RB 62 Itzehoe – Heide	West	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2025
RB 71 Wrist/Itzehoe – Elmshorn – Hamburg	Mitte	nordbahn	60 Min	Bis 12/2027

Daten: NAH.SH 2022.

2.4.2 Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Kreis Steinburg besteht an der Zugangsstelle Itzehoe ein Anschluss zum SPFV mit Direktverbindungen u.a. nach Hamburg, Berlin, Westerland (Sylt) und Dortmund.

2.4.3 Verkehrsangebot im Fährverkehr

Die Reederei FRS Elbfähre Glückstadt Wischhafen GmbH betreibt die Fährverbindung über die Unterelbe zwischen Glückstadt im Kreis Steinburg und Wischhafen im Landkreis Stade (Niedersachsen). Die Verbindung verkehrt tideabhängig zwischen ca. 5:00 und 23:00 Uhr im 20- bis 30-Min-Takt.

2.4.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV

Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen

Im Kreis Steinburg verfügen derzeit vier Verkehrsunternehmen über Liniengenehmigungen im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Steinburg. Tabelle 10 gibt einen Überblick über die derzeit tätigen Verkehrsunternehmen in den einzelnen Teilnetzen des Kreises sowie Verkehrsunternehmen, die in den Kreis ein- und ausbrechende Linien bedienen. Darüber hinaus verkehrt die Schnellbuslinie X60 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein.

Tabelle 10: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit

Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Kreis Steinburg		
Autokraft GmbH	11	31.12.2025
Die Linie Steinburg GmbH	19	14.12.2031
Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH	6	31.12.2027
Rathje-Reisen GmbH	9	31.12.2025
Kreis Pinneberg		
Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH (KVIP)	1	09.12.2029
Kreis Rendsburg-Eckernförde		
Autokraft GmbH	3	31.12.2030
Kreis Segeberg		
Autokraft GmbH	3	14.12.2031

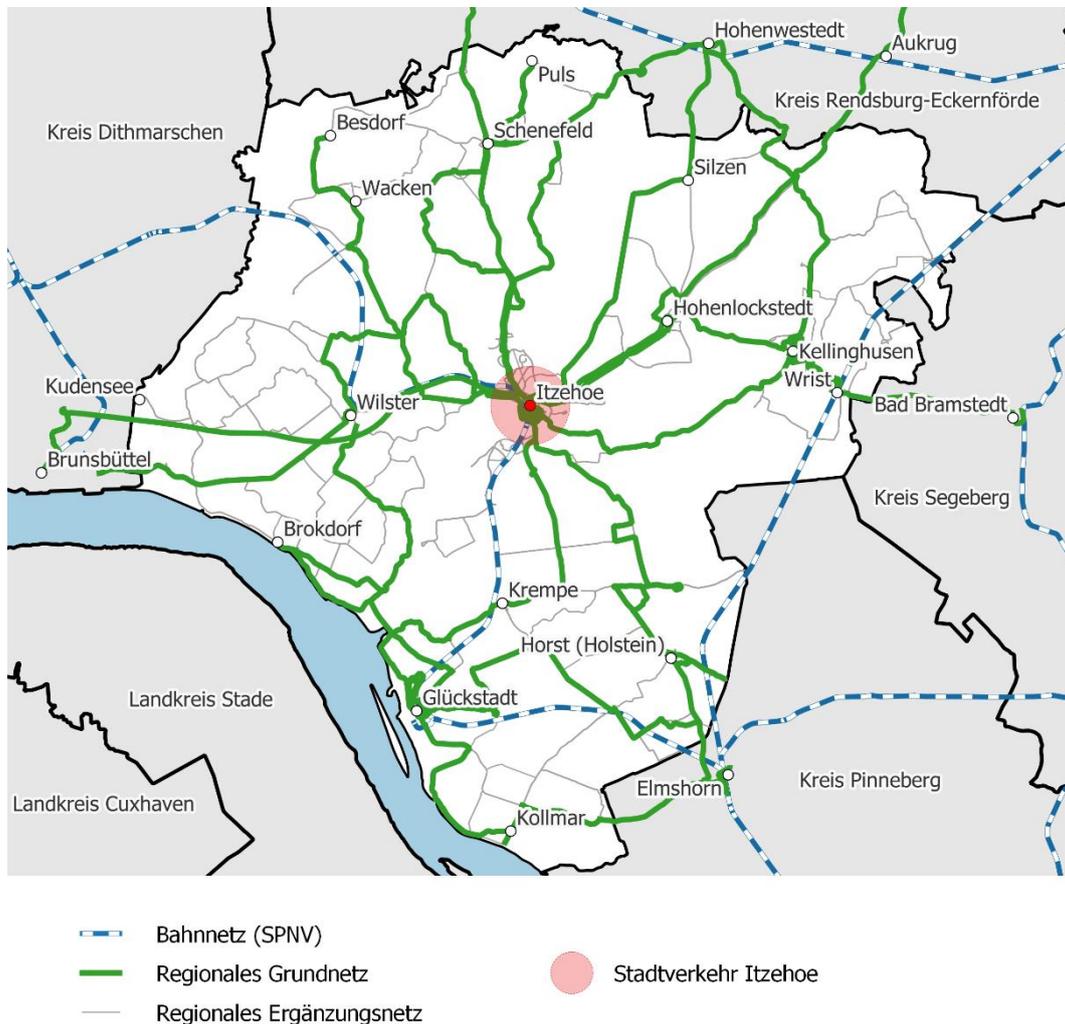
Daten: Kreis Steinburg 2022b.

Angebot und Netzhierarchie

Das Netz des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg umfasst zum Stand Mai 2022 insgesamt 45 Linien¹⁹. In Anhang A4 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienzeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag. Soweit vorhanden, werden derzeitige Taktfolgezeiten, aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt. In Abbildung 13 wird das derzeitige Netz des übrigen ÖPNV dargestellt.

¹⁹ Ohne Linien in Aufgabenträgerschaft angrenzender Kreise.

Abbildung 13: Status quo Liniennetz im Kreis Steinburg (Übersicht)



Karte: IGES 2024. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022.

Daten: hvv 2022a, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand Mai 2022.

Regionalverkehr

Im Kreis Steinburg verkehren die Regionalverkehrslinien mit unterschiedlicher Bedienqualität. Während im Ergänzungsnetz hauptsächlich Linien mit einzelnen Fahrten, insbesondere an Schultagen, verkehren, erfolgt auf den Hauptachsen eine Bedienung zunehmend mit Linien im Taktverkehr bzw. mit taktähnlichen Fahrtenfolgen.

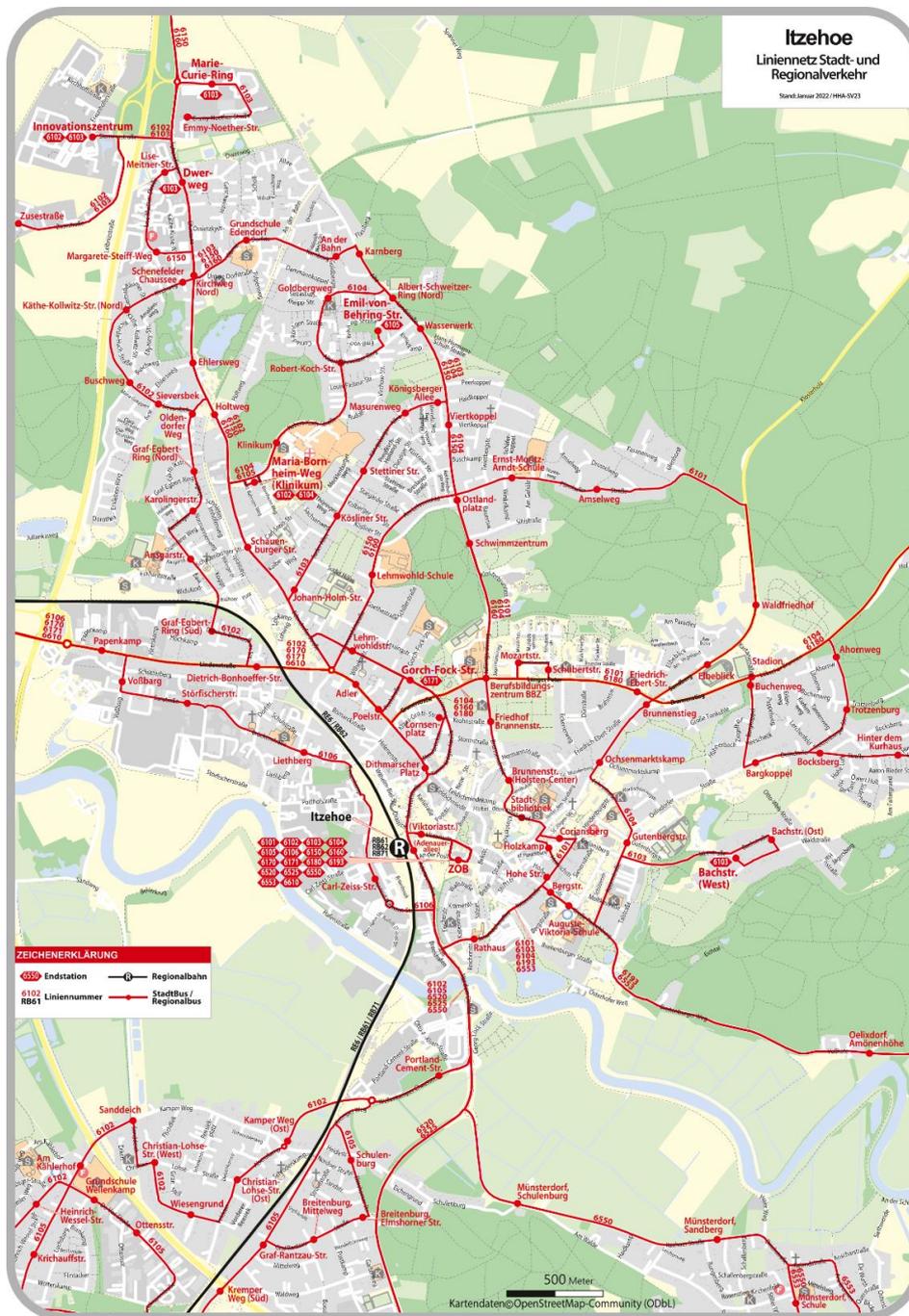
Abseits der Hauptachsen gibt es nur wenige Linien, bei denen eine Stammlinienführung erkennbar ist oder bei denen mehrere Fahrten den gleichen Verlauf aufweisen. Auch eine Bedienung an den Wochenenden, erfolgt nur auf den Hauptachsen verkehrenden Regionalverkehrslinien.

Ebenfalls können die flexiblen Bedienformen (Bürgerbus, Anruf-Sammel-Taxi etc.) als Regionalverkehrslinien, unabhängig von der jeweiligen Bedienform als Linien- oder Bedarfsverkehr, verstanden werden.

Stadtverkehr Itzehoe

Der Stadtverkehr in Itzehoe besteht derzeit aus sechs Linien (vgl. Abbildung 14). Zentraler Verknüpfungspunkt des übrigen ÖPNV ist der ZOB. Darüber hinaus beginnen und enden zahlreiche Regionalverkehrslinien an der Haltestelle Itzehoe ZOB und übernehmen ebenfalls Erschließungsfunktionen in der Stadt.

Abbildung 14: Derzeitiges Liniennetz Stadt Itzehoe



Quelle: hvw 2022a.

Alle Stadtverkehrslinien verkehren von Montag bis Freitag im ca. 30-Min-Takt und sind auch an den Wochenenden im Einsatz. An Samstagen verkehren die Linien im 60-Min-Takt und an Sonntagen im 120-Min-Takt. Ein Abendangebot nach ca. 21 Uhr besteht bisher ausschließlich auf der Linie 6102.

Stadtverkehr Glückstadt

Seit Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg zum 01.01.2022 wurden die vorherigen im Stadtbereich der Stadt Glückstadt verkehrenden Linien neu strukturiert. Ein Großteil der Linien ist dem Regionalverkehrsnetz zugeordnet. So verkehren die Regionalverkehrslinien 6520, 6530, 6560 und 6580 im Stadtgebiet der Stadt Glückstadt und tragen somit zur Erschließung bei. Die Linien verkehren dabei jeweils entweder im 60- oder 120-Min-Takt.

Ein zusätzlich für den Stadtbereich Glückstadt geplantes Angebot als Anruf-Sammel-Taxi (AST) konnte bislang nicht umgesetzt werden. Dies ist jedoch weiterhin angestrebt.

Anruf-Sammel-Taxi (AST) Wilstermarsch

Als ergänzendes Angebot zum Linienverkehr wird im nördlichen und seit Dezember 2023 ebenfalls im südlichen Bereich der Wilstermarsch das Anruf-Sammel-Taxi (AST) Wilstermarsch angeboten. Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 60 Minuten. Von Montag bis Samstag besteht von ca. 8:00 - 19:00 Uhr ein stündliches Fahrtangebot. An Sonn- und Feiertagen verkehrt das AST im Zweistundentakt. Zudem ist im Dezember 2023 die geplante Ausweitung auf den südlichen Bereich der Wilstermarsch erfolgt.

Betriebsleistung

Im Jahr 2021 betrug die Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen im Kreis Steinburg insgesamt ca. 3,01 Mio. Fahrplankilometer. Aufgrund der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes hat sich die Betriebsleistung im Jahr 2022 deutlich erhöht (Zuwachs um mehr als 50 % auf ca. 4,6 Mio. Fahrplankilometer).

Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Im Kreis Steinburg werden im übrigen ÖPNV derzeit im Linienverkehr hauptsächlich barrierefrei zugängliche Fahrzeuge eingesetzt²⁰. Überwiegend kommen Standardbusse zum Einsatz. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen zum Großteil u.a. über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, Kneeling, Plätze für Rollstühle, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage, kontrastreiche Haltewunsch Tasten und Haltestangen, eine blendfreie Ausgestaltung des Innenraumes sowie rutschfeste und griffige Oberflächen²¹. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen alle über Ziel- bzw. Haltestellenanzeigen und elektrische Haltestellenansagen sowie teilweise über Videoüberwachungsanlagen und USB-Ladesteckdosen.

²⁰ Angaben der Verkehrsunternehmen. Datenstand Juni - November 2022

²¹ Angaben der Verkehrsunternehmen. Datenstand Juni - November 2022

2.4.5 Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Kreis Steinburg sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV. Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 11: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg

Zugangsstelle	SPNV	Übriger ÖPNV	P+R	B+R
Brokstedt, Bahnhof	x	x	x	x
Glückstadt, Bahnhof	x	x	x	x
Herzhorn, Bahnhof	x		x	x
Horst, Bahnhof	x	x	x	x
Itzehoe, Bahnhof	x	x	x	x
Itzehoe, ZOB		x		x
Kellinghusen, Amtsverwaltung		x		X
Krempe, Bahnhof	x		x	x
Kremperheide, Bahnhof	x		x	x
Schenefeld, Am Markt		x		x
Wilster, Bahnhof	x	x		x
Wrist, Bahnhof	x	x	x	x

Quelle: IGES 2024, Urbanus GbR/SVG mbH 2019.

2.4.6 Alternative Mobilitätsangebote

Bürgerbus

Der **Bürgerbus im Amt Kellinghusen** verkehrt Dienstag – Freitag von 08:30 – 18:00 Uhr (mittwochs nur zwischen 08:30 - 13:00 Uhr) im gesamten Amtsbereich. Der Bürgerbus kann telefonisch Montag und Donnerstag zwischen 15 – 18 Uhr vorbestellt werden. Der Bürgerbusbetrieb zeichnet sich dadurch aus, dass das Bürgerbusfahrzeug durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer geführt wird. Es wird ein Kleinbus eingesetzt.²²

²² Vgl. Verein für Gemeindepflege für Kellinghusen und Umgebung 2022.

Gute-Nacht-Taxi / Guten-Tag-Taxi / Schöner-Nachmittag-Taxi / Mondscheinticket

In einigen Kommunen bestehen zielgruppenorientierte Angebote, die auf eine Einbindung des Taxiverkehrs setzen. Hierzu werden von den beteiligten Kommunen²³ rabattierte Taxengutscheine ausgegeben. Zielgruppen sind dabei in der Regel

- ◆ Einwohnende ab 60 bzw. 65 Jahren (Guten-Tag-Taxi),
- ◆ Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende sowie Wehr- und Bundesfreiwilligendienstleistende im Alter von 15 bis 26 Jahren (Gute-Nacht-Taxi und Mondscheinticket) sowie
- ◆ Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende (Schöner-Nachmittag-Taxi).

Sharing und Mitfahrplattformen

Carsharing spielt in der Mobilität des Kreises Steinburg bis dato eine geringfügige Rolle. Aktuell gibt es mit dem Dörpsmobil SH in den Gemeinden Krempe und Kaaks ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot²⁴. Darüber hinaus bieten die Stadtwerke Steinburg mit „moiN-mobil im Norden“ ein e-mobil-basiertes stationäres Carsharing-Angebot in den Städten Brunsbüttel, Glückstadt, Itzehoe und Wilster an²⁵. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten. Ein einheitliches Bike-sharing-System ist im Kreis jedoch derzeit nicht vorhanden. Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Kreis aktuell ebenfalls nicht statt.

2.4.7 Tarifstruktur und Tarifangebot

Das gesamte Kreisgebiet des Kreises Steinburg ist Teil des Tarifs des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv-Tarif). Der hvv-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen innerhalb des hvv-Tarifgebietes. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren in und aus Nachbarkreisen, die nicht Teil des hvv-Tarifgebietes sind, kommt der Schleswig-Holstein-Tarif zur Anwendung.

Der hvv-Tarif ist als Flächenzonentarif in Form von Tarifzonen, Tarifrängen und Kreisen ausgebildet. Der Verbundraum ist in acht radial um das Hamburger Stadtzentrum verlaufende Ringe (Tarifringe A bis H) unterteilt. Die Ringe sind weiter in Flächenzonen unterteilt. Die Gemeinden des Kreises Steinburg sind den Tarifrängen C, D, E und F zugeordnet, wobei jeder Tarifring meist mehrere Flächenzonen umfasst²⁶. Die Tarifstruktur im hvv steht aktuell zur Diskussion. In eine Reformation der Tarifstrukturen sollen zum aktuellen Stand auch Auswirkungen auf das Kaufverhalten durch das Deutschlandticket mitberücksichtigt werden.

²³ Vgl. Amt Itzehoe-Land und vgl. Amt Wilstermarsch 2022.

²⁴ Vgl. Dörpsmobil SH 2022.

²⁵ Vgl. Stadtwerke Steinburg 2022.

²⁶ Vgl. hvv 2022.

Der hvv-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Tageskarten, Gruppenkarten sowie Wochen-, Monats- und Jahreskarten – auch im Abo – umfasst. Für spezielle Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler, Pendelnde, Auszubildende²⁷, Senioren) werden im Kernsortiment rabattierte Fahrausweise angeboten.

Der Erwerb der „Hamburg-CARD plus Region“ ermöglicht neben der Nutzung des ÖPNV in den Tarifrängen A-E auch einen Rabatt bis zu 50% bei über 150 touristischen Angeboten²⁸. Des Weiteren besteht im Bereich des SPNV die Möglichkeit Ländertickets wie das Schleswig-Holstein-Ticket (Tageskarte für ein bis fünf Personen im Bereich Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg) zu nutzen²⁹.

Der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) stellt einen das gesamte Bundesland umfassenden Tarif dar, der zusätzlich die Freie und Hansestadt Hamburg mit einbezieht. Der SH-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg, sofern sie nicht ausschließlich im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv) stattfinden.

Der SH-Tarif bietet ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen, das Einzelkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst. Für spezielle Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler) werden im Kernsortiment rabattierte Fahrausweise angeboten.

Der Erwerb der „SH-Card“ ermöglicht zudem einen Rabatt beim Kauf von Einzelfahrausweisen im SH-Tarif. Auch der Besitz einer BahnCard ermöglicht eine Vergünstigung von 25 % beim Erwerb von Einzelfahrausweisen im SH-Tarif. Die BahnCard 100 wird vollumfänglich in allen Nahverkehrszügen in Schleswig-Holstein sowie in den Busverkehren innerhalb der Städte Flensburg, Neumünster, Kiel und Lübeck anerkannt.

Das Deutschlandticket hat im gesamten hvv-Bereich sowie auch in allen länderübergreifenden Regionalverkehren Gültigkeit.

2.4.8 Vertrieb, Service und Marketing

Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt vornehmlich in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Online-Vertrieb erfolgt z.B. über die Webseite des hvv (www.hvv.de), über die hvv-App oder hvv Switch

²⁷ Zum 01.08.2022 wurde das BonusTicket für Azubis im Kreis umgesetzt. Die Finanzierung setzt sich aus Anteilen des Arbeitgebers und des Kreises sowie eines kleinen Anteils der oder des Auszubildenden selbst zusammen.

²⁸ Vgl. ebenda.

²⁹ Vgl. https://www.bahn.de/angebot/region/laender_tickets/mecklenburg-vorpommern/mecklenburg-vorpommern-ticket, zuletzt abgerufen am 27.04.2022.

App sowie für Fahrausweise des SPNV z.B. über www.bahn.de oder die App DB Navigator der DB AG.

Weiterhin erfolgt der Fahrausweisvertrieb auch über vertraglich gebundene und entsprechend gekennzeichnete Verkaufsagenturen an verschiedenen Standorten im Kreisgebiet (z.B. an Bahnhöfen in Itzehoe, Glückstadt und Wrist sowie am ZOB in Itzehoe).

Automatenbasierter Vertrieb besteht u.a. durch die Fahrausweisautomaten der DB AG auf einigen Zugangsstellen zum SPNV.

Fahrplankommunikation

Im Internet sind **linienbezogene Fahrplaninformationen** wie z.B. Verkehrsinformationen, Linien- und Haltestellenfahrpläne im Pdf-Format über die Webseite des hvv abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten.

Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die hvv-App, über die landesweite, verbindungsbezogene Fahrplanauskunft der NAH.SH (inkl. App) sowie über den Internetauftritt der Deutschen Bahn verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim hvv sowie bei den im Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen telefonisch, per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtzeit und Fahrtziel veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des übrigen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Kreis derzeit nicht vorhanden.

Echtzeitinformationen

Derzeit betreiben die Verkehrsunternehmen im Kreis Steinburg ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)³⁰ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden den Kunden derzeit jedoch noch nicht angeboten.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle eingesetzten Fahrzeuge mit akustischen Haltestellenansagen und -anzeigen sowie der überwiegende Teil der eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen (Informationdisplays) ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Tarifinformationen bereitgestellt. Eine einheitliche und komplette Ausstattung aller eingesetzten Fahrzeuge besteht bis dato noch nicht.

³⁰ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen über Fahrplanaushänge sowie internet-basiert über die hvv-Fahrplanauskunft und über die Webseiten der Verkehrsunternehmen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt.

Betriebsleittechnik und Anschlussicherung

Die Verkehrsunternehmen verfügen über ein ITCS, womit die Voraussetzungen zur technischen Anschlussicherung grundsätzlich gegeben sind. Dennoch werden Anschlussicherungsverfahren noch nicht flächendeckend angewendet. So werden Anschlussicherungen z.B. auch durch Hinweise in den Dienstplänen, durch Abwarten auf Sicht bzw. durch operative Regelungen der Einsatzleitungen oder durch Nutzung von Betriebs-, Bündel- oder Mobilfunk umgesetzt.

Der anzustrebende Zielzustand ist, wie im Kapitel Qualität der Fahrgastinformation (vgl. Kapitel 5.4) genannt, die vollständige Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Insgesamt gibt es bislang nur teilweise Ansätze zur Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts. Das Corporate Design des hvv sowie der NAH.SH ist dabei derzeit in unterschiedlichem Umfang umgesetzt. Die Verwendung erfolgt z.B. bei der Gestaltung der Fahrpläne und vereinzelter Linieninformationen sowie durch Anbringung des hvv- sowie des NAH.SH-Logos an den Fahrzeugen bzw. teilweise werden auch Fahrzeuge im vollständigen NAH.SH-Design eingesetzt.

Serviceleistungen

Zu den Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen gehören u.a. die Mobilitätsberatung und Kundenbetreuung sowie Informationen zur Tarifgestaltung und den Haltestellen. Weiterhin bieten die Verkehrsunternehmen Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen des jeweiligen Unternehmens verlorene Gegenstände an. Erreichbar ist dieses über die allgemeine Telefonnummer des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

Fahrradmitnahme

Im Kreis Steinburg besteht entsprechend den hvv-Beförderungsbedingungen kein genereller Anspruch auf Fahrradmitnahme. Fahrräder können auf von den Verkehrsunternehmen ausgewählten Buslinien bzw. Buslinienabschnitten zu bestimmten Zeiten mitgenommen werden, sofern die Verkehrsunternehmen Buslinien festgelegt haben, es der vorhandene Platz erlaubt und dadurch die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen nicht eingeschränkt wird. Grundsätzlich liegt die Entscheidung über die Mitnahme von Fahrrädern beim Fahrpersonal.³¹

³¹ Vgl. hvv (Hamburger Verkehrsverbund) 2022b.

2.5 Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung

2.5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Ein- und Aussteigendenzahlen für die Zugangsstellen zum SPNV des Kreis Steinburg liegen für das Jahr 2019 vor (vgl. Tabelle 12). Die Entwicklung der Ein- und Aussteigendenzahlen zwischen den beiden Jahren 2018 und 2019 lässt für den Kreis insgesamt dabei eine leichte Steigerung der Nachfrage um ca. 1,7 % erkennen.

Tabelle 12: Fahrtgastaufkommen (Ein- und Aussteigende pro Woche) im SPNV

Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteigende	Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteigende
Brokstedt	<1.000	Krempe	1.000 - 3.000
Glückstadt	3.000 - 5.000	Kremperheide	<1.000
Herzhorn	<1.000	Wilster	<1.000
Horst (Holstein)	<1.000	Wrist	1.000 - 3.000
Itzehoe	>5.000		

Daten: NAH.SH 2022. Datenstand 2019, Werte gerundet bzw. kategorisiert.

Anmerkung: Dargestellt ist die Summe der durchschnittlichen Zahl der Ein- und Aussteigenden von Montag bis Sonntag.

2.5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV

Im Jahr 2021 wurden im übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg ca. 2,1 Mio. ÖPNV-Nutzende befördert. Im Jahr 2019 waren es noch 2,9 Mio. Beförderungsfälle. Grund hierfür sind die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und die dadurch ausgelöste verstärkte Nutzung digitaler Austauschformate. Aus Angst vor Ansteckung und aufgrund veränderter Arbeitsbedingungen sank die Nachfrage in den Jahren 2020/2021³².

Der Schülerverkehr stellt die mit Abstand bedeutendste Kundengruppe im übrigen ÖPNV dar. Damit ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern insbesondere in den ländlichen Bereichen die tragende Säule aus Sicht des derzeitigen Fahrgastaufkommens.

Im Stadtverkehr Itzehoe existiert ein höherer Anteil Fahrgäste im Berufs- und Freizeitverkehr, wobei die Beförderung von Schülerinnen und Schülern dort ebenfalls eine große Bedeutung aufweist.

³² Vgl. UBA 2022.

2.5.3 Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV/ Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig bestehen jedoch Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer qualitativen Prognose, die sich auf den übrigen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt. Die qualitative Prognose ermöglicht das Aufzeigen der zu erwartenden Trends, nicht jedoch die exakte Vorhersage von Entwicklungen. Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der RNVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung).

Eine Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht, da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.). Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie zunächst ein **Prozess der Fahrgastrückgewinnung** stattfinden muss, um zunächst wieder das Fahrgastzahlenniveau von vor der Pandemie erreichen zu können³³.

Grundsätzlich hängt die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des übrigen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. auch Kapitel 2.1.2), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig

³³ Hierbei wird auf das derzeit laufende Projekt „Phönix“ im Land Schleswig-Holstein hingewiesen, welches als gemeinsame Ziele der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die Entwicklung von Strategien zur Pandemiebewältigung, Fahrgastrückgewinnung und das Voranbringen der Mobilitätswende verfolgt (vgl. <https://www.nah.sh/de/newsletter/phoenix-soll-den-nahverkehr-besser-machen/>, zuletzt abgerufen am 20.07.2022).

erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg zum 01.01.2022 wurden umfangreiche Angebotsausweitungen umgesetzt. Zahlen zur Nachfrageentwicklung liegen zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht vor bzw. sind aufgrund der COVID-19-Pandemie nur bedingt als repräsentativ anzusehen, so dass derzeit noch keine belastbare Aussage bezüglich des zukünftigen Fahrgastaufkommens getroffen werden können. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Angebotsausweitungen zu einer grundsätzlichen Nachfragesteigerung im übrigen ÖPNV führen werden. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung (vgl. Kapitel 2.1.2 und 2.1.6) ist jedoch von einem eher moderaten Anstieg auszugehen.

2.6 Handlungsbedarfe und Evaluation des 4. RNVP

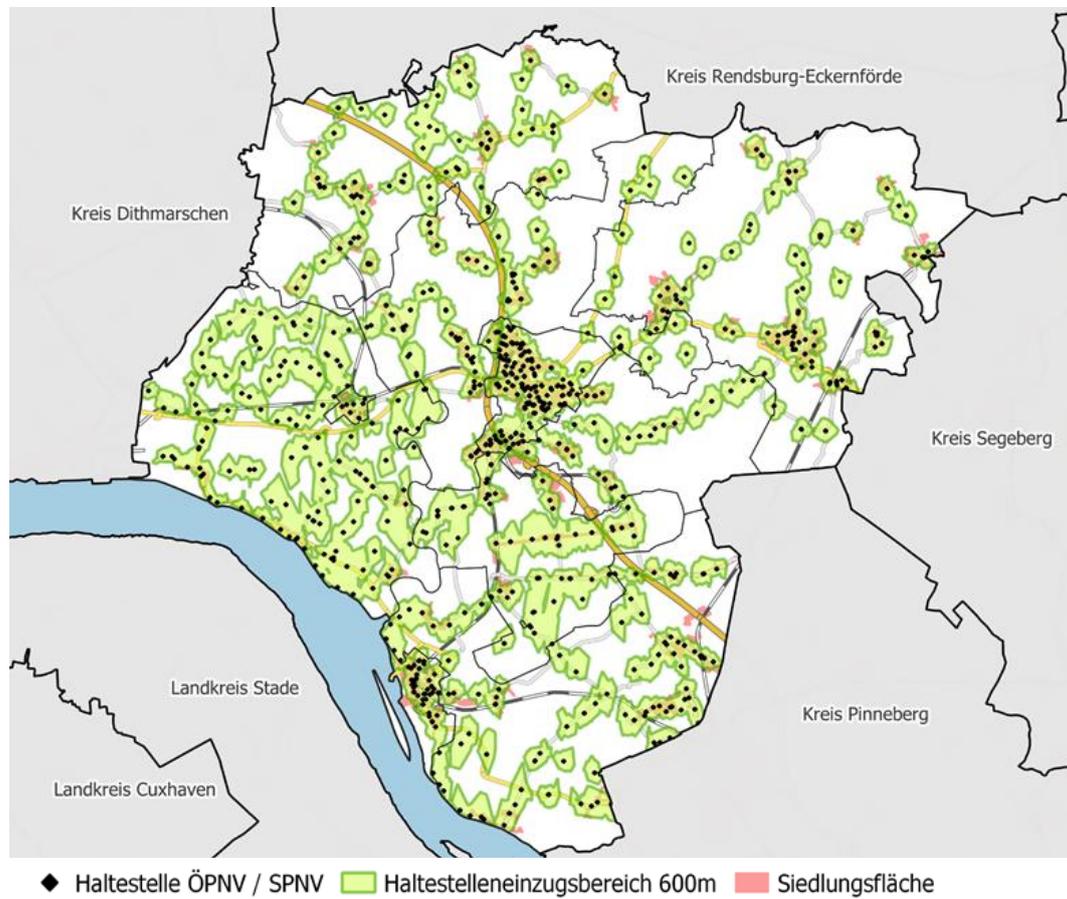
2.6.1 Bewertung vorhandenes Verkehrsangebot

Die Netz- und Angebotsstruktur des übrigen ÖPNV hat sich insbesondere durch die Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg zum 01.01.2022 deutlich verbessert und ausgeweitet. Ein wesentliches Element der Angebotsmaßnahmen ist die Ausgestaltung in Form von Taktverkehren. Taktverkehre werden derzeit insbesondere auf den Linien im Regionalen Grundnetz (Montag bis Freitag 60- bis 120-Min-Takt) sowie auf Linien im Bereich des Stadtverkehrs Itzehoe (z.B. 30- bis 60-Min-Takt) angewendet.

2.6.2 Erschließungsqualität durch Haltestellen im Kreis Steinburg

Die derzeitige räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird anhand der in Kapitel 4.1 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität für den Kreis Steinburg geprüft (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen

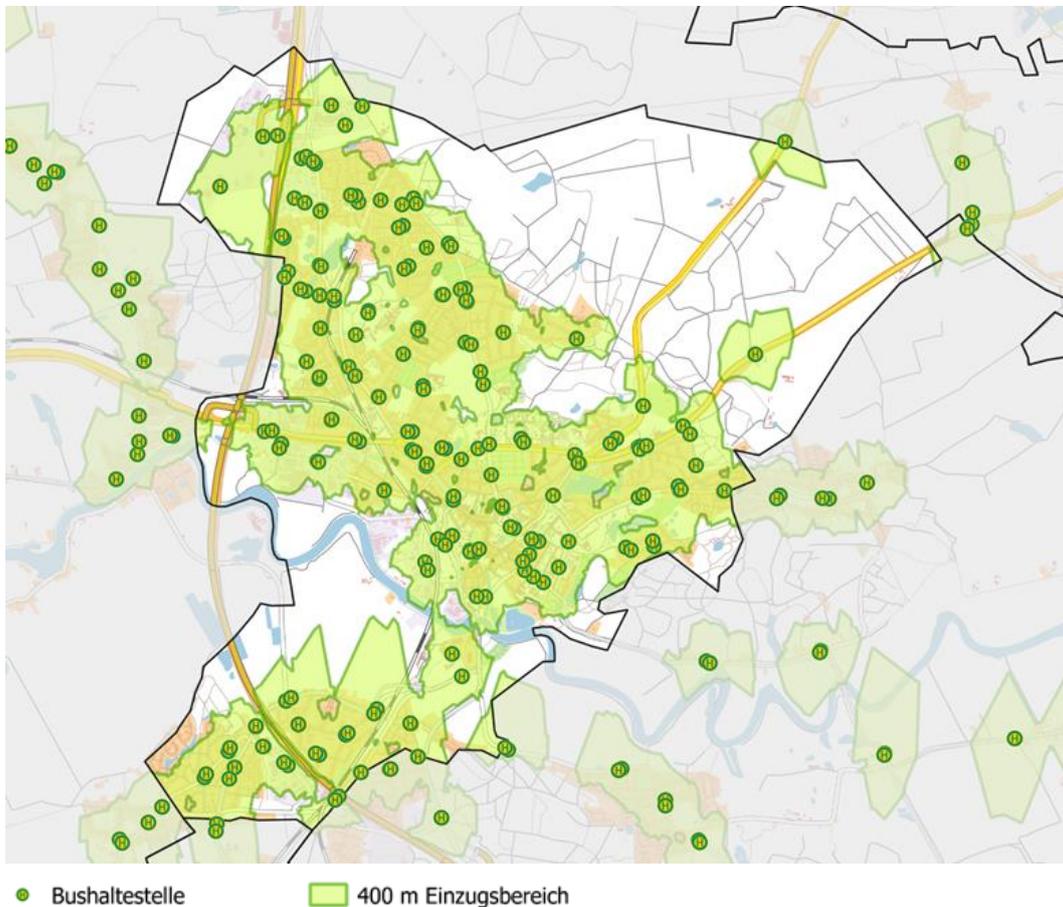


Karte: IGES 2024. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Einzugsbereiche Stadt Itzehoe 400 m, übrige Bereiche des Kreises 600 m.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete im Kreis ausreichend durch Haltestellen des ÖPNV und SPNV erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht. Dies gilt sowohl für bestehende Wohn- und Gewerbeflächen als auch z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung.

Abbildung 16: Erschließung in der Stadt Itzehoe auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2024, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022. Datengrundlage: hvv.

2.6.3 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen ÖPNV-Angebotes

Eine konsequent aufeinander abgestimmte Verkehrsorganisation mit einem integrierten Ansatz zur Stärkung der Teilangebote sowie wenn möglich eine **Ausweitung der Vertaktung** ist noch nicht in allen Teilen des Kreises umgesetzt. Es besteht daher Weiterentwicklungsbedarf.

Weiterhin ist die **Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten** bisher nur teilweise in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung, aber auch die weitere **Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten**, Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Eine **flächendeckende Erreichbarkeit** ist neben den Verbindungsrelationen mit hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Beförderung von Schülerinnen und Schülern resultierenden Fahrtenangebote zumindest an Schultagen gegeben. Außerhalb dieser Verbindungsrelationen sind die Fahrtenlagen und

Angebotshäufigkeiten vor allem in den ländlichen Bereichen des Kreises noch nicht überall geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen. Es wird daher vor allem Handlungsbedarf bei der **Angebotsqualität in ländlich geprägten Bereichen des Kreises** gesehen, insbesondere auch beim **Angebotsumfang an Wochenenden und in Ferienzeiten**.

Weiterhin bestehen Defizite in der **Fahrgastinformation**. Hierbei ist vor allem die Sicherstellung der **Bereitstellung aktueller Fahrpläne** an den Haltestellen sowie die Information zum Fahrtverlauf in den Fahrzeugen verbesserungswürdig. Darüber hinaus sollte an wichtigen Verknüpfungspunkten die Umsetzung von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) umgesetzt werden, um den Fahrgästen Fahrplaninformationen in Echtzeit bereitstellen zu können.

Weiterhin ist auch der **barrierefreie Haltestellenausbau**, insbesondere bzw. vorrangig an Schwerpunkthaltestellen (z.B. Bahnhöfe, ZOB) bzw. Haltestellen in räumlicher Nähe zu wichtigen Einrichtungen (Schulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte) oder wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.) voranzutreiben. Hierbei sollten im Zuge der Umgestaltung von Haltestellen durch die zuständigen Baulastträger nach Möglichkeit u.a. auch Komfortelemente (z.B. Sitzgelegenheit, Fahrgastunterstand) mitgedacht werden.

Zusammenfassend lassen sich daher die nachfolgenden Handlungsbedarfe ableiten:

- ◆ Weiterentwicklung bzw. Umsetzung von Angeboten der flexiblen Bedienung in weiteren Bereichen des Kreises,
- ◆ Sicherstellung der Erreichbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen durch eine verbesserte Erschließung,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der Anbindung bestehender Gewerbegebiete,
- ◆ Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung und Anschlussgestaltung,
- ◆ Barrierefreier Haltestellenausbau,
- ◆ Weiterer Ausbau der Hauptverknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sowie zwischen Individualverkehr und ÖPNV,
- ◆ Ausbau der Verknüpfung von Radverkehr und übrigen ÖPNV,
- ◆ Bereitstellung von aktuellen Fahrplaninformationen an den Haltestellen,
- ◆ Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen u.a. zur Verbesserung der Fahrgastinformation zu ÖPNV-Angeboten sowie
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung.

2.6.4 Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (Beteiligung zum Bearbeitungsstart)

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Erstellung des 5. RNVP haben die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden des Kreises Steinburg die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur

Kenntnis zu bringen. Folgende wesentliche Rückmeldungen wurden dabei eingebracht:

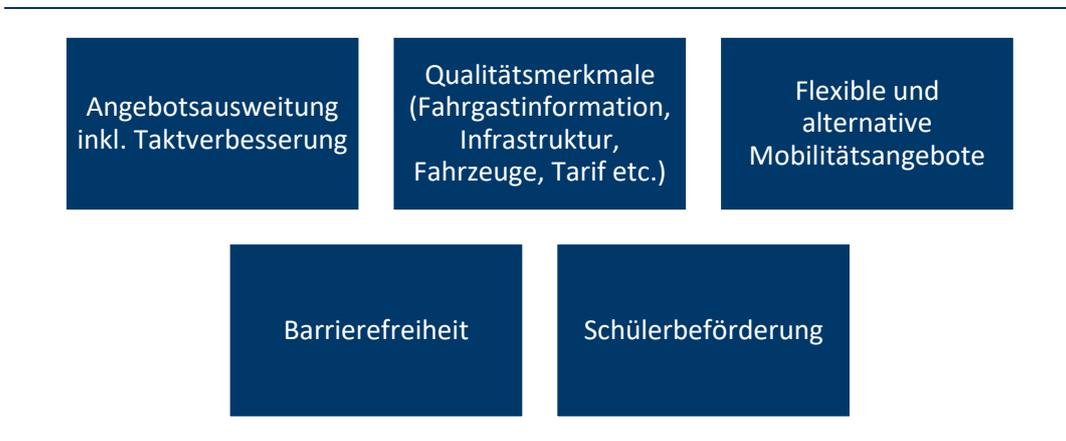
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer ÖPNV-Direktverbindung auf der Verbindungsrelation Hohenaspe – Hohenlockstedt – Kellinghusen/Wrist,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer ÖPNV-Linie auf der Verbindungsrelation Horst – Klein Offenseth-Sparrieshoop – Gewerbegebiet Grauer Esel (Elmshorn),
- ◆ Prüfung der Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes, z.B. als flexible Bedienung auf der Verbindungsrelation (Sommerland –) Altenmoor – Elmshorn,
- ◆ Anschlusssicherung an den SPNV und die ÖPNV-Linie am Bahnhof Wrist,
- ◆ Anschlusssicherung am Bahnhof Elmshorn inkl. Sicherstellung der Anbindung an den Stadtverkehr Elmshorn,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Schäferweg südlich der Einmündung des Lohmühlenwegs in der Gemeinde Hohenlockstedt,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des Neubaugebietes im Bereich Langenkamp der Gemeinde Horst,
- ◆ Einrichtung einer Bushaltestelle an der Luisenberger Straße zur Sicherstellung der Anbindung der Gemeinschaftsschule mit Oberstufe Kellinghusen nach Umzug der Schule in den Neubau.

2.6.5 Wesentliche Handlungsbedarfe im Ergebnis der Regionalkonferenzen

Um bei der Erstellung des 5. RNVP eine fundierte und umfassende Beteiligung noch vor dem formellen Beteiligungsverfahren (TöB-Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange) sicherzustellen, wurden neben der Beteiligung der Kommunen zum Bearbeitungsstart, wie auch im Erstellungsprozess des 4. RNVP, Regionalkonferenzen durchgeführt. Dabei wurde je Teilnetz eine Veranstaltung abgehalten, so dass insgesamt fünf Veranstaltungen durchgeführt wurden.

Im Rahmen der Regionalkonferenzen wurden die lokalen Akteure aktiv in die RNVP-Bearbeitung mit eingebunden. Die Teilnehmenden wurden über das Verfahren und erste Inhalte des 5. RNVP informiert. Darüber hinaus wurde in einem Werkstattbereich über die Perspektiven und Anforderungen an den ÖPNV diskutiert, wobei insbesondere auch Ideen und Hinweise der Teilnehmenden an die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Steinburg aufgenommen wurden. In Abbildung 17 werden die wesentlichen in den Regionalkonferenzen genannten Themenfelder mit Handlungsbedarf aus Sicht der Teilnehmenden zusammengefasst.

Abbildung 17: Übersicht über wesentliche Themenfelder mit Handlungsbedarfen aus den Regionalkonferenzen



Darstellung: IGES 2024.

Datengrundlage: Ergebnisse der Regionalkonferenzen zur Erstellung des 5. RNVP.

Nachfolgend sind wesentliche Anregungen und Handlungsschwerpunkte der genannten Themenfelder dargestellt:

- ◆ **Angebotsausweitung inkl. Taktverbesserung:**
 - Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an die bestehenden Bahnhöfe im Kreis (z.B. Wrist, Brokstedt, Horst, Itzehoe, Krempe) sowie den geplanten Bahnhofpunkt Vaale
 - Verbesserung der Taktung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit
 - Ausweitung der Bedienzeiten am Abend, insbesondere auch Freitag und Samstag (z.B. Anschlusssicherung an SPNV, Veranstaltungsbesuche etc.)
 - Einführung einer Querverbindung Hohenaspe – Hohenlockstedt – Kellinghusen
 - Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Dägeling, dabei insbesondere auch des Gewerbegebietes
 - Aufnahme von Zwischenhalten auf Expresslinie Itzehoe – Brunsbüttel
- ◆ **Flexible und alternative Mobilitätsangebote**
 - Einführung von (weiteren) Rufbusangeboten im ländlichen Bereich mit 60- bis 120-Min-Takt (z.B. im Amt Horst-Herzhorn)
 - Einführung von Rufbusangeboten zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Abendveranstaltungen
 - Sicherstellung einer zentralen Rufnummer für alle Rufbusangebote
 - Angebot eines flexiblen Ein- und Ausstiegs (Wunschadresse)
 - Einführung eines flexiblen Angebotes in der Stadt Glückstadt
 - Einführung von alternativen Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Bikesharing; Prüfung der Einführung taxiähnlicher Modelle (z.B. MOIA)
- ◆ **Barrierefreiheit:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Kreisgebiet
- ◆ **Qualitätsmerkmale:**

- Verbesserung der Fahrgastinformation (z.B. Aktualität, Übersichtlichkeit etc.)
- Einrichtung von Echtzeitanzeigen an Haltestellen
- Überprüfung der eingesetzten Fahrzeugkapazitäten
- Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen, z.B. Fahrradabstellanlagen, Beleuchtung
- Einrichtung von Mobilitätsstationen zur Verbesserung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger
- Entwicklung einer Dekarbonisierungsstrategie zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe
- Tarifvereinfachung
- Intensivierung des ÖPNV-Marketings durch Nutzung elektronischer Medien
- ◆ Schülerbeförderung:
 - Anschlusssicherung bei Fahrten mit vornehmlicher Bedeutung in der Schülerbeförderung untereinander
 - Berücksichtigung der Ganztagsbetreuung an den Schulen
 - Einführung einer Querverbindung Hohenaspe – Hohenlockstedt (–Kellinghusen)
 - Einbeziehung der Schulen bei der Fahrplangestaltung (z.B. Durchführung von Fahrplankonferenzen)
 - Sicherstellung des Einsatzes geeigneter Fahrzeuggrößen

2.6.6 Evaluation der Maßnahmen des übrigen ÖPNV im 4. RNVP

Der Umsetzungsstand der im 4. RNVP 2017 - 2021 definierten Maßnahmen im übrigen ÖPNV zeigt, dass mit der Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg zum 01.01.2022 eine der wichtigsten und umfangreichsten Maßnahmen durchgeführt wurde. Obwohl sich einiger Nachsteuerungsbedarf ergeben hat, konnten dadurch deutliche Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Kreis erzielt werden. Weitere Maßnahmen des 4. RNVP wurden teilweise umgesetzt bzw. befinden sich noch in Planung oder Umsetzung (vgl. Tabelle 13).

Sofern Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind, werden diese im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des 5. RNVP auf Übernahme in die aktualisierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV geprüft.

Tabelle 13: Evaluation Maßnahmen des übrigen ÖPNV im 4. RNVP

Maßnahme	Status	Bemerkung
Neuordnung des Busangebotes im Grundnetz (Umsetzung Konzept der „starken Linien“)		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg
Optimierung der Stadtverkehre Glückstadt und Itzehoe		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise erfolgt durch Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg ◆ Für Glückstadt ist AST ausgeschrieben; Umsetzung steht noch aus ◆ Erneute Aufnahme (vgl. Kapitel 4.2.6 und 4.6.4)
Vernetzung zwischen dem Bus- und Bahnverkehr		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise erfolgt durch Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg ◆ Weiterhin konsequente Anschlussorientierte Planung (vgl. Kapitel 5.1)
ÖPNV-Integration freigestellter Schülerverkehre		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise erfolgt ◆ Erneute Aufnahme (vgl. Kapitel 4.3)
ÖPNV-Anbindung von Neubaugebieten, Siedlungserweiterungen und Nahversorgungszentren		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erfolgt kontinuierlich
Einsatz alternativer Bedienungsformen		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung des AST Wilstermarsch teilweise erfolgt ◆ Aufnahme der weiteren, noch nicht umgesetzten AST im Bereich der Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV (vgl. Kapitel 4.4 und 4.6.4)

Daten: 4. RNVP Kreis Steinburg 2017-2021.

Anmerkung: Umgesetzt, teilweise umgesetzt, noch nicht umgesetzt.

3. ÖPNV-Management

3.1 Organisation des ÖPNV

Durch die Auflösung des Zweckverbands ÖPNV Steinburg zum 31.12.2020 und der Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch den Kreis am 01.01.2021 basiert die Organisation des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg auf dem **Drei-Ebenen-Modell**.

Tabelle 14: Drei-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation

Ebene	Akteure
Politische Ebene	Aufgabenträger Kreis Steinburg
Regie-, Managementebene	Kreise, Verkehrsverbünde hvv und NAH.SH
Operative Ebene	konzessionierte Verkehrsunternehmen

Quelle: Kreis Steinburg.

Auf der **politischen Ebene** werden strategische Entscheidungen und verkehrspolitische Vorgaben getroffen.

Auf der **Regieebene** werden die Entscheidungen der politischen Ebene vom Kreis selbst umgesetzt (z.B. die Leistungsvorgabe über die Fahrplangestaltung). Mit dem Anschluss des Kreises Steinburg an den Hamburger Verkehrsverbund (hvv) zum 01.01.2022 ist der hvv seit diesem Zeitpunkt die wesentliche Regieebene bzw. die hvv GmbH die wesentliche Regiegesellschaft. Alle Aufgaben, welche die Kernkompetenzen des hvv betreffen (z.B. Vergaben, Einnahmenaufteilung, Tarif, Vertrieb, Marketing, Marktforschung, Qualitätsmanagement), werden dort zentral wahrgenommen. Der Kreis ist Gesellschafter der hvv GmbH.

Auf der **operativen Ebene** sind die vom Kreis beauftragten Verkehrsunternehmen für die Erbringung der verkehrsvertraglich bestellten Leistungen und Qualitäten verantwortlich. Dazu gehören neben der Betriebsplanung und -durchführung auch die Detailplanung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der definierten strategischen Vorgaben und Standards, die Umsetzung von Serviceangeboten und der Kundeninformation sowie die Durchführung von Nachfrageerhebungen innerhalb des vom AT definierten Rahmens. Die Verkehrsunternehmen werden damit aktiv in die Gestaltung des ÖPNV-Systems einbezogen. Die Verkehrsunternehmen bedienen sich z.T. Unterauftragnehmern.

3.2 Vergabe ÖPNV-Leistungen

Rahmenbedingungen

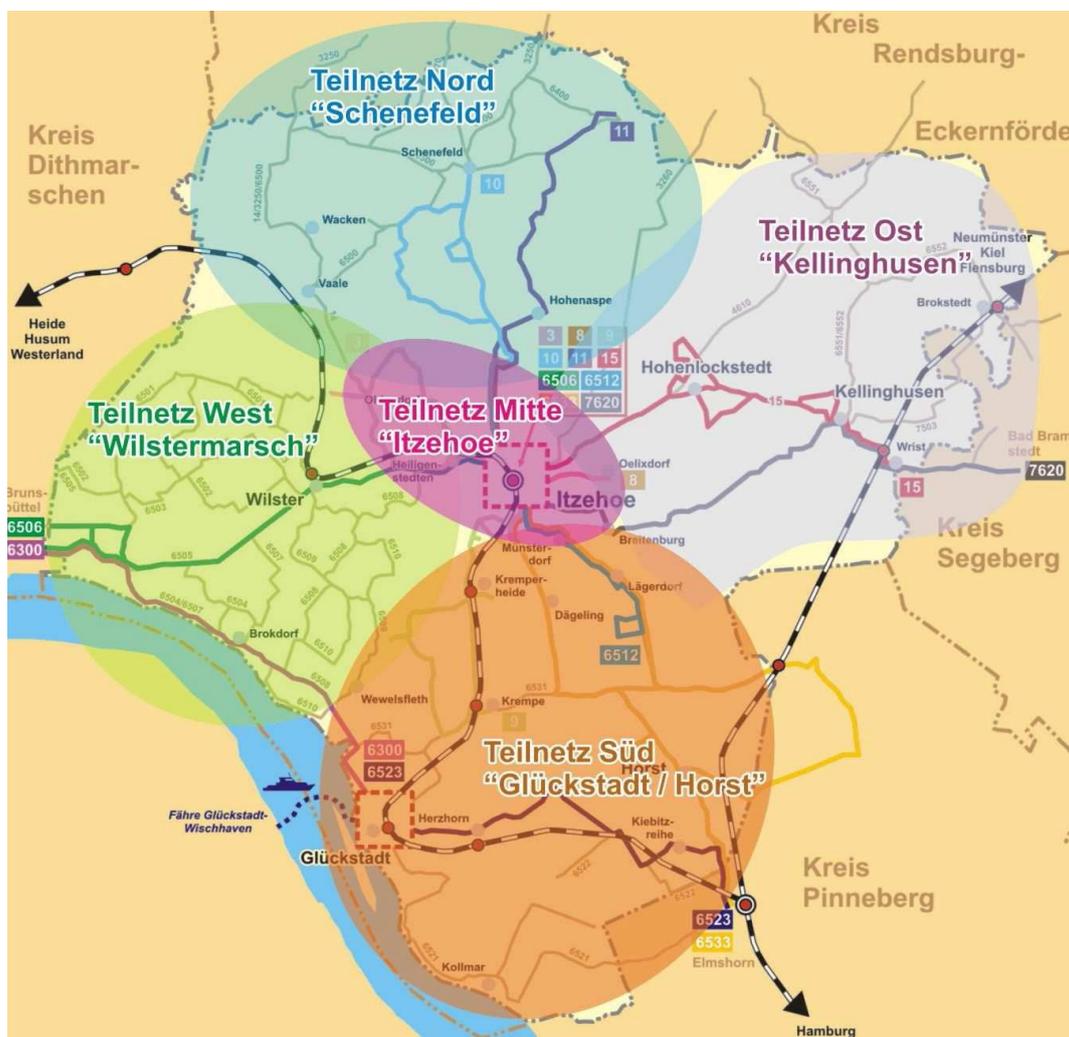
Der Kreis schließt mit den in seiner Aufgabenträgerschaft verkehrenden Verkehrsunternehmen Verträge über gemeinwirtschaftliche Leistungen im Rahmen öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung 1370/2007 EG. Der Kreis regelt in den Verkehrsverträgen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen

Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens das Mindestangebot sowie die Standards der Angebotsqualität. Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Steinburg. Der Kreis hat die konzessionierten Verkehrsunternehmen auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch die Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung betraut.

Teilnetze/Linienbündel im Kreis Steinburg

Der Linienverkehr ist im Kreis Steinburg durch fünf Teilnetze/ Linienbündel definiert (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Linienbündel im Kreis Steinburg



Quelle: Kreis Steinburg.

Für jedes Teilnetz laufen aktuell Liniengenehmigungen als öffentliche Dienstleistungsaufträge. Die beauftragten Verkehrsunternehmen sowie die Laufzeiten der Liniengenehmigungen kann Tabelle 15 entnommen werden. Die Bildung der Linienbündel erfolgt unter Abwägung der räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenhänge im Busnetz. Im Einzelnen liegen der Linienbündelung folgende Kriterien zugrunde:

(1) Verkehrsfunktion und verkehrliche Verflechtungen

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

(2) Integration der Bedienung

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

(3) Betriebliche Optimierung und wirtschaftliche Verflechtungen

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

(4) Wettbewerbsförderung, Mittelstandsförderung

Um mittelständischen Verkehrsunternehmen eine reelle Chance im Wettbewerb einzuräumen, wird das Liniennetz in mehrere Linienbündel unterteilt. Die vielfältige Struktur im ÖPNV-Verkehrsmarkt und mittelständische Unternehmen werden so gesichert und gefördert. Die Linienbündel sind aber auch so angelegt, dass ein geordneter Wettbewerb stattfinden kann, d.h. auch für größere Unternehmen ein Anreiz für eine Wettbewerbsbeteiligung besteht. Bei größeren Vergaben wird eine Losbildung angestrebt.

Tabelle 15: Beauftragte Verkehrsunternehmen und Laufzeiten der Verkehrsverträge

Teilnetz	Verkehrsunternehmen	Laufzeit
Nord	Rathje Omnibusbetrieb GmbH & Co KG	01.01.2018 - 31.12.2025
West	Autokraft GmbH	01.01.2018 - 31.12.2025
Ost	Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetrieb GmbH	01.01.2018 - 31.12.2027
Mitte	Die Linie Steinburg GmbH	01.01.2022 - 14.12.2031
Süd	Die Linie Steinburg GmbH	01.01.2022 - 14.12.2031

Quelle: IGES 2023.

Künftige Vergabe von Leistungen des übrigen ÖPNV und Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten

Der Kreis Steinburg strebt eine Harmonisierung der Laufzeiten der Verkehrsverträge an, um u.a. den Verwaltungsaufwand der Verkehrsverträge deutlich verringern. Hierzu sind zwei Vergabezeitpunkte vorgesehen. Die Teilnetze Nord, West und Ost sollen zum 01.01.2028 in einem Verfahren in drei Losen neu vergeben werden. Hierfür müssen die aktuellen Verträge für die Teilnetze Nord und West um zwei Jahre verlängert werden. Die Teilnetze Mitte und Süd sollen zum 15.12.2031 in zwei Losen neu vergeben werden.

Tabelle 16: Vergabe der Teilnetze ab 2022

Teilnetz	Laufzeit											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
Mitte („ltzehoe“)												
Süd („Glückstadt/ Horst“)												
Ost („Kellinghusen“)												
West („Wilster“)												
Nord („Schenefeld“)												

Quelle: Kreis Steinburg 2022.

Veränderungen im Liniennetz / Zubestellungen

Linien, die zwischenzeitlich neu eingerichtet werden, sind zunächst demjenigen Teilnetz zuzuordnen, in das sie im Hinblick auf die verkehrliche Integration am sinnvollsten einzubinden sind. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann dem jeweiligen

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

3.3 Finanzierung, Finanzierungsrahmen

Die Notwendigkeit zur öffentlichen Finanzierung des ÖPNV ergibt sich aus der Tatsache, dass ein attraktives, flächendeckendes, gleichwertiges und ausreichendes ÖPNV-Angebot unter Wahrung eines angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnisses allein durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen (Schwerbehindertenausgleich) nicht kostendeckend zu finanzieren ist.

Der Finanzierungsbedarf für den Kreis Steinburg ergibt sich im Wesentlichen aus der Bewirtschaftung der Verkehrsverträge, der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellenförderung) und Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV-Gesamtsystems (z.B. Marketing, Gutachten, Verbundaufgaben). Der Kreis nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Kooperationsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Seit der Übertragung der Aufgabenträgerschaft vom Zweckverband auf den Kreis in 2021 erfolgt die Finanzierung durch Landeszuweisungen und durch Eigenmittel des Kreises - und nicht wie früher über Mittel des Zweckverbandes über eine Verbandsumlage.

Ein bedeutender Anteil der Finanzierung der Leistung im übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg wird auf Grundlage von Mitteln des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom Bund an das Land Schleswig-Holstein ausgereicht. Das Land reicht wiederum Anteile davon auf Grundlage von § 6 Abs. 3 ÖPNVG bzw. entsprechend der Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFV SH) an die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV weiter. Die 2020 in Kraft getretene ÖPNVFV weist folgende Eckpunkte auf:

- ◆ Zweckgebundene Mittelzuweisungen für Jahre 2020 bis 2029;
 - ◆ Dynamisierung des gesamten Mittelvolumens um 1,8 %/a;
 - ◆ Transparente, objektive Verteilungskriterien (Einwohner 35 %, Fläche 20 %, Fahrplan-km 29 %, Fahrgäste 10 %, Schienenlänge 6 % (U-Bahn in SE & OD));
 - ◆ Feste Zuweisungen für 2020, 2021 und 2022; seit 2023 Verteilung nach o.g. Schlüssel.
-

Gemäß § 3 ÖPNVFV SH sind die Mittel für folgende Zwecke zu verwenden:

- ◆ zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV;
- ◆ zur pauschalen Abgeltung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr;
- ◆ zur Investition in ÖPNV-Infrastruktur;
- ◆ ÖPNV-Untersuchungen, Marketingmaßnahmen sowie die Förderung des Gesamtsystems Bus und Bahn;
- ◆ zum Ausgleich des mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Übernahme der Genehmigungsbehörde für den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen verbundenen Aufwandes.
- ◆ Nach § 4 ÖPNVFV SH erfolgt die vollständige Mittelauszahlung nur bei Erfüllung folgender Voraussetzungen:
 - ◆ Vorlage eines durch die zuständigen Gremien beschlossenen Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP);
 - ◆ transparente Darstellung der Mittelverwendung unter Berücksichtigung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007;
 - ◆ vollständige Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer und des Fahrgastaufkommens;
 - ◆ komplette Anwendung des hvv- oder SH-Tarifs;
 - ◆ sukzessive Anwendung der Corporate-Design-Vorgaben (hvv oder NAH.SH) für ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV und eine einheitliche Kundenkommunikation.

Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, werden nur 55 % (Faktoren Fläche und Einwohnerzahl) der Mittel ausgezahlt.

Die ÖPNV-Mittelverwendung und -herkunft im Kreishaushalt veranschaulicht Tabelle 17.

Tabelle 17: Mittelverwendung und -herkunft (in €)

	2022	2023	2024 (Plan)
Zuweisungen vom Land (ÖPNV-FinVO)	3.224.178	3.156.585	3.213.400
Sonstige Einnahmen	2.106.225	569.018	350.000
Summe Erträge	5.330.403	3.725.604	3.563.400
Aufwand ÖPNV-Leistungen (Verkehrsverträge)	8.881.195	10.823.864	12.662.700
Aufwand Maßnahmen ÖPNV-System (Haltestellenförderung, Marketing, Verbundaufgaben, Gutachten, etc.)	456.635	290.167	752.200
Summe Aufwendungen	9.337.830	11.114.031	13.414.900

Quelle: Kreis Steinburg.

3.4 Finanzierung

3.4.1 Finanzierungsrahmen des übrigen ÖPNV im Land Schleswig-Holstein

Die Finanzierung des übrigen ÖPNV im Land Schleswig-Holstein wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG geregelt. Gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG erhalten die Aufgabenträger eine jährliche Pauschale zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, haben sich die Aufgabenträger abzustimmen. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Landesgrenzen hinaus erstrecken, soll eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern der benachbarten Länder erfolgen (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG).

Ein bedeutender Anteil der Finanzierung der Leistung im übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg wird auf Grundlage von Mitteln des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom Bund an das Land Schleswig-Holstein ausgereicht. Das Land reicht wiederum Anteile davon auf Grundlage von § 6 Abs. 3 ÖPNVG bzw. entsprechend der Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFV SH) an die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV weiter.

Entsprechend ÖPNVFV SH erhalten die Kreise und kreisfreien Städte zweckgebundene Mittelzuweisungen für den übrigen ÖPNV. Diese setzen sich i.d.R. aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen (§ 1 Abs. 1 ÖPNVFV SH). Die Mittel werden entsprechend den Faktoren Einwohnerzahl, Fläche, Fahrplankilometer und Anzahl der Fahrgäste gewichtet auf die Aufgabenträger aufgeteilt (§ 2 ÖPNVFV SH).

Mit Beschlussfassung des Bundes und der Länder vom 14. Oktober 2016 über die Reform des Bundesstaatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder anstelle der bisherigen Kompensationszahlungen im Rahmen des Entflechtungsgesetzes (Anteil des Landes Schleswig-Holstein lag bei ca. 43 Mio. EUR) seit 2020 zusätzliche Einnahmen bei der Umsatzsteuer (insgesamt 4,02 Mrd. EUR). Mit dem Finanzplan 2018 - 2022 und der Fortschreibung für die Jahre 2023 - 2028 hat die Landesregierung festgelegt, dass die entfallenen Entflechtungsmittel in gleicher Höhe durch zusätzliche Umsatzsteueranteile kompensiert werden. Es erfolgt dabei eine jährliche Dynamisierung der Mittel um 2 %³⁴.

3.4.2 Finanzierungsrahmen des übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg

Entsprechend § 6 Abs. 1 ÖPNVG obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern (Kreise und kreisfreie Städte). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV erfolgt dabei im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, der Kreis Steinburg ist berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln.

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des übrigen ÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU VO begründen, und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der Förderung von Fahrzeugen.

Der Kreis nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

³⁴ Vgl. MWAVT SH 2019.

4. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV

Der RNVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des übrigen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Kreis Steinburg als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des übrigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren. Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb u.a. an

- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,
- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- ◆ den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Vorgaben sichern aus Sicht des Kreises Steinburg eine ausreichende Bedienung im übrigen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Kreises Steinburg die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im übrigen ÖPNV im Sinne der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 19).

Erschließungsqualität: Als erstes Element des Angebotskonzepts wird die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Anzahl an Einwohnenden je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Bedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption³⁵.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern: Die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern des Kreises ist Pflichtaufgabe. Darüber hinaus stellen Schülerinnen und Schüler die bedeutendste Kundengruppe im übrigen ÖPNV

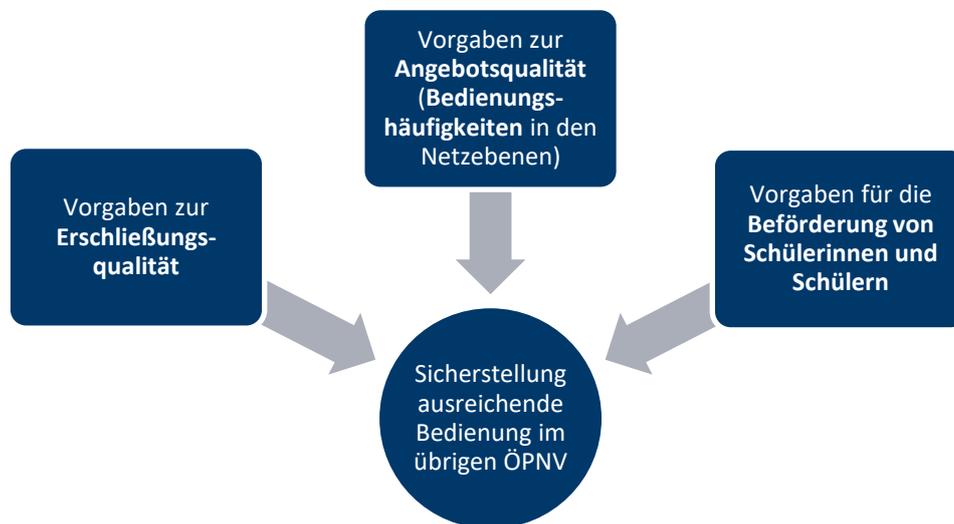
³⁵ Basierend auf der Netzhierarchie des Kreises, die sinnentsprechend aus dem 4. RNVP 2017 - 2021 übernommen und punktuell weiterentwickelt wird.

dar. Aus diesem Grund ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als untere Grenze der Bedienqualität zu verstehen.

Die Vorgaben zur Bedienqualität sollen insbesondere absichern, dass auch dann das definierte Niveau vorgehalten wird, falls sowohl das Kriterium Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl eines Ortsteils als auch die Bedienvorgaben auf den definierten Netzebenen nicht greifen.

Es erfolgt dabei eine Verknüpfung mit der Schülerbeförderungssatzung des Kreises Steinburg.

Abbildung 19: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV



Quelle: IGES 2024.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Ortsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Erstellung des 5. RNVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV.

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Kreises Steinburg angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden RNVP Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnenden als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt. Die Erschließungsstandards des

vorangegangenen 4. RNVP werden unter Berücksichtigung der genannten Faktoren weiterentwickelt.

4.1.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Orts- und Siedlungsteile mit mindestens 200 Einwohnenden müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Ein Ortsteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 18) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des übrigen ÖPNV erfolgen. Im übrigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible Verkehre bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen sind durch den zuständigen Baulastträger bzw. die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu berücksichtigen.

4.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 18 gibt eine Übersicht über die anzustrebenden Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im übrigen ÖPNV.

Tabelle 18: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit ¹
Kreisstadt Itzehoe	Stadtbereich	400 m	8 min
Kreis Steinburg	Siedlungseinheiten mit mehr als 200 Einwohnenden	600 m	10 min

Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: ¹ Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 18 anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität

4.2.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung

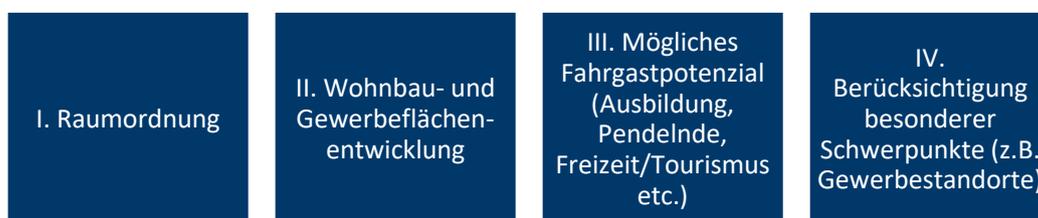
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Kreis Steinburg als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll. Dieser Verpflichtung kommt der Kreis mit den im RNVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Bedienstandards nach.

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und übrigen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ den Vorgaben des 4. RNVP,
- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Bedienungsvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten die in Abbildung 20 dargestellten wesentlichen Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt.

Abbildung 20: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2024.

4.2.2 Netzhierarchie

Im vorliegenden 5. RNVP wird die bestehende Netzhierarchie im Kreis Steinburg hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen punktuell weiterentwickelt (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Netzebenen im Kreis Steinburg

	Bahnnetz (SPNV)¹	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des SPNV • Anbindung der Kreisstadt Itzehoe und der Unterzentren • Aufgabenträger ist das Land Schleswig-Holstein
	Regional netz	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des übrigen ÖPNV mit starken Verkehrsverflechtungen sowie Verbindungen auf Hauptverkehrsachsen außerhalb des Bahnnetzes • Idealerweise PlusBus-Verbindungen / „starke Linien“ • Grundtakt 60 Min im Bedienzeitraum 4-23 Uhr (Mo-Fr)
	Ergänzungs netz	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenerschließung, Anbindung an Regionalnetz • Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung • Einsatz bedarfsorientierter Angebotsformen möglich • Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit Mo-Fr nach Einwohnerdichte je Siedlungseinheit
	Stadt- verkehr Itzehoe	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens Grundtakt Mo-Fr 60 Min, WE-Bedienung • Prüfung Festlegung Mindestbedienung und optimaler Bedienung

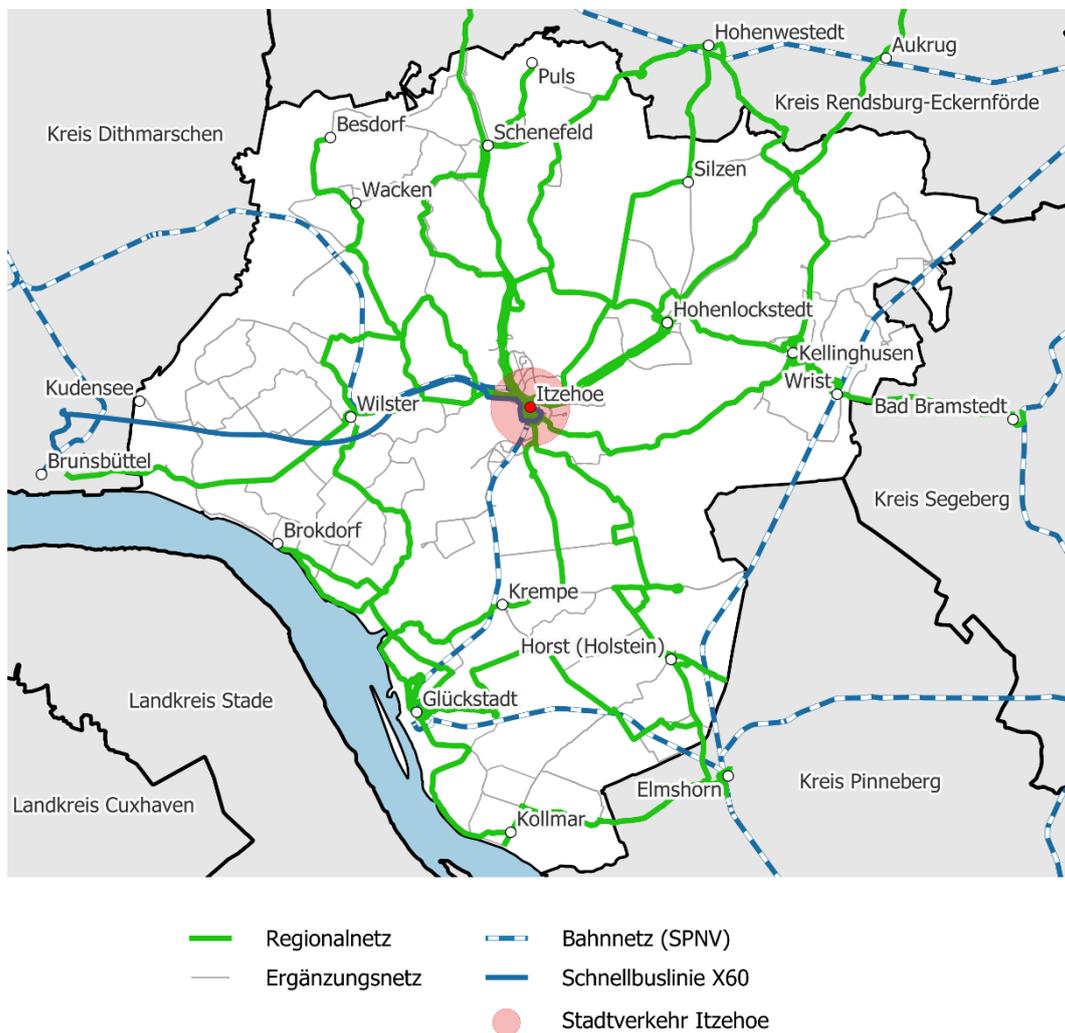
Abbildung: IGES 2024.

Anmerkung: ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch des Kreises an das Land zu verstehen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 22 dargestellt. Basis für die Zuordnung der Netzebenen sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des übrigen ÖPNV im Kreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Kreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Das Regionalnetz wird als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, welche die Feinerschließung und Zubringerfunktion zur übergeordneten Netzebene sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt. Die Netzebenen werden durch die Netzebene des Stadtverkehrs Itzehoe ergänzt. Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 22: Netzhierarchie im Kreis Steinburg (Übersicht)



Karte: IGES 2024. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Die Linie X60 wird dem Bahnnetz zugeordnet, da es sich um eine NAH-SH-Expressbuslinie handelt, welche als Ersatz für eine nicht vorhandene SPNV-Verbindung verkehrt.

Bedienvorgaben in den Netzebenen

Die Bedienvorgaben legen das Niveau der Bedienung im übrigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (vgl. Kapitel 4.3). Da die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Festlegung von Bedienzeiträumen und Takten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit. Einzelne Abweichungen von den vorgegebenen Takten bzw. anzustrebenden

Fahrzeugfolgezeiten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten). Für die Verbindungen der Flächenerschließung (Ergänzungsnetz) werden die Bedienvorgaben in Form einer Anzahl anzubietender Fahrtenpaare definiert.

4.2.3 Relationen im Bahnnetz (SPNV)

Das Bahnnetz umfasst Verbindungen des SPNV zur Anbindung der Kreisstadt Itzehoe und der Unterzentren (vgl. Tabelle 19). Diese liegen in Aufgabenträgerschaft des Landes Schleswig-Holstein, so dass in Kapitel 6 gegebene Hinweise zum SPNV daher als Wunsch des Kreises an das Land zu verstehen sind.

Tabelle 19: Relationen im Bahnnetz

SPNV ¹	Entspricht ca. den heutigen Linien
Westerland (Sylt) – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg	RE 6
Kiel – Neumünster – Wrist – Hamburg	RE 70
Itzehoe – Krempe – Glückstadt – Elmshorn – Hamburg	RB 61
Itzehoe – Wilster – Heide	RB 62
Wrist/Itzehoe – Elmshorn – Hamburg	RB 71
Itzehoe – Brunsbüttel	X60 ¹

Anmerkung: ¹ Es handelt sich um eine NAH-SH-Expressbuslinie, welche als Ersatz für eine nicht vorahndene SPNV-Verbindung verkehrt.

4.2.4 Relation und Bedienungshäufigkeiten im Regionalnetz

Das Regionalnetz umfasst Verbindungen des übrigen ÖPNV mit starken Verkehrsverflechtungen sowie Verbindungen auf Hauptverkehrsachsen außerhalb des Bahnnetzes (vgl. Tabelle 20).

Tabelle 20: Übersicht Relationen Regionalnetz

Übriger ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Itzehoe – Ottenbüttel – Hohenaspe – Looft/Kaaks – Schenefeld	6150
Itzehoe – Heiligenstedten – Oldendorf – Vaale – Wacken	6170
Itzehoe – Hohenlockstedt – Kellinghusen – Wrist	6180
Itzehoe – Lägerdorf – Hohenfelde – Horst – Elmshorn	6550
Glückstadt – Engelbrechtsche Wildnis – Sommerland – Kiebitzreihe – Elmshorn	6560
Itzehoe – Neuendorf-Sachsenbande/Stördorf – Wilster	6610
Bad Bramstedt – Wrist	7500 ¹
Itzehoe – Hohenlockstedt – Peissen – Silzen – Hohenwestedt	755 ¹
Schenefeld – Pöschendorf – Reher – Hohenwestedt	6150
Schenefeld – Puls	6150
Wacken – Gribbohm – Besdorf	6170
Hohenwestedt – Poyenberg – Rosdorf – Kellinghusen – Wrist	6191
Itzehoe – Dägeling – Krempe – Glückstadt	6520
Glückstadt – Kollmar – Elmshorn	6530
Glückstadt – Wewelsfleth – Brokdorf	6580
Wilster – St. Margarethen – Brunsbüttel Süd	6610
Wilster – Dammfleth – Wewelsfleth – Brokdorf	6620
Itzehoe – Hohenlockstedt – Lockstedt – Hennstedt – Aukrug – Nortorf	785 ¹
Itzehoe – Mehlbek – Schenefeld – Warringholz – Hanerau-Hadermarschen	6160
Itzehoe – Kronsmoor – Wittenbergen – Kellinghusen – Wrist	6193
Hohenaspe – Hohenlockstedt	- ²

Anmerkung: ¹ Nachrichtliche Aufnahme, Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Steinburg.

² Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

In Tabelle 21 sind die Bedienvorgaben für das Regionalnetz mit dem Bedienzeitraum sowie dem anzubietenden Takt für die Verbindungsrelationen definiert.

Tabelle 21: Bedienungshäufigkeiten Regionalnetz

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Bedienhäufigkeit
Mo-Fr	ca. 04:00 - 23:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Sa	ca. 06:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

4.2.5 Relationen und Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht dem Regionalnetz oder dem Stadtverkehr Itzehoe zugeordnet werden können, sind Bestandteil des Ergänzungsnetzes. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller weiteren Orts- bzw. Siedlungsteile ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere zur Anbindung an das Regionalnetz sowie zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Bedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Zahl der Einwohnenden der jeweiligen Gemeinde bzw. des jeweiligen Orts- oder Siedlungsteils einer Gemeinde definiert (vgl. Tabelle 22). Sofern sich die Zahl der Bevölkerung eines Ortsteils verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Bedienvorgaben.

Tabelle 22: Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz

Verkehrszeitraum	Bedienungshäufigkeit ¹
Mo-Fr	Bedarfsgerechte Bedienung unter der Maßgabe der Schülerbeförderung (vgl. Schülerbeförderungssatzung)
Sa, So & Feiertag	-

Anmerkung: ¹ Bedienung kann mit konventionellen oder flexiblen Bedienformen erfolgen.

Mit der Festlegung von mindestens zwei Fahrtenpaaren Mo-Fr für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnenden soll das Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, sichergestellt werden.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die perspektivische Weiterentwicklung bestehender flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV des Kreises hingewiesen (vgl. Kapitel 4.4). Diese stellen aufgrund ihrer Flexibilität eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für das Ergänzungsnetz dar.

4.2.6 Relationen und Bedienungshäufigkeiten für den Stadtverkehr Itzehoe

Im Sinne der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV soll die Kreisstadt Itzehoe durch einen Stadtverkehr erschlossen werden. Das Angebot der Stadtbusverkehre wird dabei aus der Überlagerung ein- und ausfallender Regionalverkehrslinien sowie eigenständiger Stadtverkehrslinien (vgl. Tabelle 23) realisiert. Die Erschließung durch Regionalverkehrslinien erfolgt durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen des Regionalnetzes, so dass weitere Fahrtmöglichkeiten im innerstädtischen Verkehr angeboten werden.

Für die Relationen, die am ZOB Itzehoe enden oder beginnen gilt es zu prüfen, ob durch Verknüpfungen dieser Relationen neue Durchmesserlinien entwickelt werden könnten. Durch eine Berücksichtigung dessen in der Fahrplankonzeption könnte das Fahrzeugaufkommen und insbesondere der Bedarf für Überliegerplätze am ZOB reduziert werden.

Tabelle 23: Relationen Stadtverkehr Itzehoe

Übriger ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Hauptkorridore	
ZOB – Bahnhof – Rathaus – Brunnenstr. (Holstein-Center) – Rathaus – Bahnhof – ZOB	6101
Heiligenstedtenerkamp, Mittelstraße – Itzehoe, Wiesengrund – Bahnhof – ZOB – Adler – Oldendorfer Weg – Buschweg – Maria-Bornheim-Weg (Klinikum)/Innovationszentrum	6102
ZOB – Bahnhof – Lehmwohldstraße – Königsberger Allee – An der Bahn – Innovationszentrum/Marie-Curie-Ring	6103
Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) – Robert-Koch-Straße – Berufsbildungszentrum RBZ – Bahnhof – ZOB – Rathaus – Gutenbergstraße – Bargkoppel – Oelixdorf, Unterstraße	6104
Emil-von-Behring-Straße – Klinikum – Adler – Bahnhof – ZOB ZOB – Bahnhof - Breitenburg, Elmshorner Straße - Itzehoe, Ottensstraße - Kremperheide, Heideweg – Kremperheide, Bahnhof	6105
ZOB – Bahnhof – Liethberg – Max-Tobias-Weg – Liethberg – Bahnhof – ZOB	6106
Nebenkorridente	
Brunnenstr. (Holstein-Center) – Amselweg – Mozartstraße – Brunnenstr. (Holstein-Center)	6101
Brunnenstr. (Holstein-Center) – Berufsbildungszentrum RBZ – Waldfriedhof – Ostlandplatz – Brunnenstr. (Holstein-Center)	6101
Bachstraße (West) – Auguste-Viktoria-Schule – Bahnhof – ZOB	6103
Kremperheide, Bahnhof – Bahrenfleth, Brokreihe (Mitte) – Bahrenfleth, Kuhdamm – Neuenkirchen, Kirche	6105

Die Vorgaben der Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr werden in Tabelle 24 dargestellt.

Tabelle 24: Bedienungshäufigkeiten Stadtverkehr Itzehoe

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt
Bedienungshäufigkeit		
Mo-Fr	ca. 04:00 - 19:00 Uhr	30-Min-Takt
	ca. 19:00 - 2300 Uhr	60-Min-Takt
Sa	ca. 06:00 - 16:00 Uhr	30-Min-Takt
	ca. 16:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: ¹Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

4.3 Anforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Gemäß § 114 SchulG erfolgt die Festlegung der Anerkennung der Beförderungskosten im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die geltende Satzung des Kreises Steinburg.

Der Anspruch auf Kostenübernahme orientiert sich an der Notwendigkeit der Nutzung eines Verkehrsmittels, wenn der Schulweg nicht auf eine andere zumutbare Weise zurückgelegt werden kann. Kosten werden im Kreis Steinburg dabei im Allgemeinen für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der Wohnung der Schülerinnen und Schüler und der nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart übernommen.

Die Schülerbeförderungssatzung des Kreises Steinburg definiert dabei Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn bzw. nach Ende der regulären Unterrichtszeiten sowie zum zumutbaren Schulweg zwischen Wohnort und Schulort für den Besuch von Grundschulen, allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren im Kreis (vgl. Tabelle 25).

Tabelle 25: Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und zumutbarem Schulweg gemäß Schülerbeförderungssatzung

Zumutbarkeitskriterien	Gültig für Schülerinnen und Schüler	
	bis Jahrgangsstufe 4	Ab Jahrgangsstufe 5
Schulweg	bis 2 km	bis 4 km
Regelmäßige Wartezeit vor Unterrichtsbeginn	bis 30 Minuten	bis 60 Minuten
Regelmäßige Wartezeit nach Unterrichtsschluss	bis 60 Minuten	bis 90 Minuten

Quelle: Satzung des Kreises Steinburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung).

Anmerkung: ¹ Seit 01.08.2022 gelten die Vorgaben auch für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 11 - 13 (zuvor nur 7 - 10), sofern diese an allgemeinbildenden Schulen im Kreisgebiet oder dem RBZ (soweit nicht durch ein Azubi-Ticket abgedeckt) beschult werden.

Wirkungsbereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des RNVP

Regelungsinhalt des vorliegenden RNVP ist der übrige ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schulverkehr im Sinne des RNVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens des Aufgabenträgers die **Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form**, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt. Dies entspricht auch der Vorgabe nach § 2 Abs. 5 PBefG, dass **Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 PBefG, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den ÖPNV integriert** werden sollen.

Formen des sogenannten freigestellten Schulverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.

Empfehlung zur Bedienung von Schulstandorten

Die Schülerbeförderungssatzung des Kreises Steinburg definiert keine Bedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Daher werden im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes die in Tabelle 26 dargestellten Bedienanforderungen zur Gestaltung des übrigen ÖPNV festgelegt.

Tabelle 26: Bedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Schulart	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	2 bzw. 3 ¹
Weiterführende Schulen	1	2 bzw. 3 ¹

Anmerkung: ¹Bei Schulen mit Ganztagsbetrieb oder bei Schulen der Sekundarstufe II soll die Möglichkeit einer dritten Rückfahrt geprüft werden.

Die genannten Bedienanforderungen beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Sind in einer Gemeinde mehrere Standorte vorhanden (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist jeder Standort für sich zu betrachten. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollte eine zeitliche Koordinierung der An- und Abfahrtszeiten zur Bündelung der Fahrten bei mehreren Schulstandorten angestrebt werden.

Ausnahmen von den genannten Bedienanforderungen sind zu begründen und mit dem Aufgabenträger des übrigen ÖPNV abzustimmen.

Es wird empfohlen, die Satzung für die Schülerbeförderung im Kreis Steinburg um eine entsprechende Ergänzung zum Bedienungsumfang der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu modifizieren.

Abstimmung zwischen Unterrichts- und ÖPNV-Fahrzeiten / Fahrplankonferenzen

Die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind im Interesse einer wirtschaftlichen Beförderung mit den Fahrzeiten des ÖPNV abzustimmen (z.B. Prinzip der „verlässlichen Grundschule“). Nach Möglichkeit sollten sich die Schulzeiten dabei an den Fahrzeiten orientieren³⁶. Hierzu sollte eine Harmonisierung der Schulanfangszeiten angestrebt werden.

Zur Koordinierung der Erfordernisse des Schulbetriebs und des übrigen ÖPNV sollen jährlich Fahrplankonferenzen³⁷ mit den Schulen durchgeführt werden. Während der Laufzeit des RNVP soll darüber hinaus im Sinne eines kooperativen Ansatzes an einer sinnvollen Koordinierung der Zeiten des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes gearbeitet werden.

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen, die der Schülerbeförderung dienen und die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Der Kreis

³⁶ Dies ist insbesondere auch deshalb notwendig, da die ÖPNV-Fahrpläne durch den Systemwechsel nun auf die Anschlusssicherung zwischen ÖPNV und SPNV ausgerichtet sind.

³⁷ Fahrplankonferenzen können in Form von Abstimmungstreffen, aber auch in Form schriftlicher, elektronischer oder anderer Abstimmungen durchgeführt werden.

bemüht sich durch die in Kapitel 4.2 und 4.6 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des übrigen ÖPNV existieren.

4.4 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV

Die Angebote des übrigen ÖPNV werden **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen (vgl. Tabelle 27) abzugrenzen, da der Kreis Steinburg als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des übrigen ÖPNV hat. Die Abgrenzung wird in Anlehnung an den Planungsleitfaden des BMVI sowie den VDV-Standards in Tabelle 27 dargestellt.

Tabelle 27: Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im übrigen <u>ÖPNV</u>	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Regionalnetz, Ergänzungsnetz, Stadtverkehr)
Flexible Bedienung im übrigen <u>ÖPNV</u>	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb, fahrplanbasierter Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb (insbesondere im Ergänzungsnetz sowie in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (<u>kein ÖPNV</u>)	Ergänzendes Angebot zum übrigen ÖPNV (z.B. Ridepooling als gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG, gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Quelle: BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

Flexible Bedienformen sollen dabei vorrangig im Bereich des Ergänzungsnetzes, im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale bzw. bei nicht durch den konventionellen Linienverkehr erschließbaren Räumen angewendet werden. Der Kreis strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 bzw. § 44 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen.

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in 4.4 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen soll dabei **einheitlichen Standards** entsprechen:

- ♦ Aus Perspektive der Nutzungsfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- ♦ Nach Möglichkeit sind die flexiblen Bedienformen, je nach Bediengebiet, mit einem **60- bis 120-Min-Takt** anzubieten.
- ♦ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll sowohl **digital** (z.B. internet-/app-basiert) als auch **analog** (z.B. telefonisch) möglich sein. Dabei soll eine **einheitliche Rufnummer** für alle Angebote zur Verfügung gestellt werden.
- ♦ Die Bezahlung sollte sowohl beim Fahrpersonal als auch online und/oder app-basiert erfolgen können.
- ♦ Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden (Ebenso sollte ein **eigenes Branding** angewendet werden).

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen soll nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ♦ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ♦ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen,
- ♦ die Abrechnung von Fahrtaufträgen,
- ♦ etc.

Es wird empfohlen, die **Disposition** der Fahrtaufträge der flexiblen Bedienformen einheitlich zu organisieren. Ggf. könnte hier die Einbeziehung geeigneter Dienstleister geprüft werden.

4.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Bedienformen des übrigen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt, aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum übrigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste³⁸). Aus Sicht des Kreises ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von

³⁸ Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des übrigen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Kreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des übrigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet. Durch die damit verbundene Offenheit unterstützt der Kreis derzeitige und zukünftige Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungskonzepte.

Der Kreis unterstützt Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte **Ergänzung zum ÖPNV** insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden kann. Bürgerbusse dürfen dabei bestehende Angebote des übrigen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Der Kreis unterstützt daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln.

4.6 Zielkonzept: Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV

Grundsätzlich wurde mit der Umsetzung des Konzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg zum 01.01.2022 bereits eine sehr umfangreiche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Steinburg durchgeführt. Aus diesem Grund werden im Zielkonzept eher punktuelle Weiterentwicklungen des Angebotes im übrigen ÖPNV aufgeführt, welche während der Laufzeit des RNVP umgesetzt bzw. auf Umsetzbarkeit geprüft werden sollen.

4.6.1 Verbesserung der Erschließungsqualität

Der Kreis Steinburg wird fortwährend überprüfen, ob die räumlichen Erschließungsvorgaben eingehalten werden (vgl. Kapitel 4.1). Hierzu zählt vor allem auch die Prüfung der Erschließung neuer oder erweiterter Wohngebiete. Daher sollen während der Laufzeit des RNVP die folgenden Maßnahmen geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden:

- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im Stadtteil Wellenkamp nordwestlich der Straße Lübscher Kamp sowie im Stadtteil Edendorf in den Bereichen Geschwister-Scholl-Allee und teilweise Holtweg der Stadt Itzehoe,
 - ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des Neubaugebietes im Bereich Langenkamp sowie der bestehenden Bereiche Milchweg, Am Bahnhof und Heisterender Chaussee der Gemeinde Horst,
 - ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des nordöstlichen Bereiches der Gemeinde Brokstedt,
 - ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Nordoe der Gemeinde Breitenburg,
-

- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Bereiches Linnthun der Gemeinde Dägeling sowie Prüfung der Haltestellensituation im Bereich Schulstraße/ Itzehoer Straße aufgrund der in diesem Bereich geplanten neuen Seniorenwohnanlage,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Schäferweg südlich der Einmündung des Lohmühlenweges in der Gemeinde Hohenlockstedt zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung,
- ◆ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich der Gemeinde Bloemsche Wildnis,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Rensing der Gemeinde Kellinghusen,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer Bushaltestelle an der Luisenberger Straße in Kellinghusen zur Sicherstellung der Anbindung der Gemeinschaftsschule mit Oberstufe Kellinghusen nach Umzug der Schule in den Neubau sowie
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Erschließung von größeren Arbeitgebern und Gewerbegebieten.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen. Des Weiteren sollen bei der Neuanlage bzw. Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus sowie ggf. für Aufstellflächen, Wendemöglichkeiten etc. vorgesehen werden (vgl. auch Kapitel 4.7).

Darüber hinaus soll zur Beseitigung bestehender Erschließungsdefizite (vgl. auch Kapitel 2.6.2) geprüft werden, inwieweit ggf. anstelle der Errichtung neuer Haltestellen der Einsatz flexibler Bedienformen genutzt werden kann, um die Erschließung einzelner Bereiche zu verbessern (vgl. hierzu auch 4.6.4).

4.6.2 Verbesserung der Angebotsqualität

Der Kreis Steinburg wird das derzeitige Angebot auf Basis der Bedienungsstandards entsprechend den Angaben in Kapitel 4.2 nach Maßgabe der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln und dabei von der Möglichkeit des Einsatzes von Bedarfsverkehren Gebrauch machen. Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Kreis Steinburg wird die entsprechend den neuen Bedienungshäufigkeiten entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Fahrgäste angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse.

Sofern z.B. aufgrund der Nachfragentwicklung erforderlich, können Änderungen der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen vorgenommen werden. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Umschichtung der Fahrplanleistung, z.B. zwischen verschiedenen Relationen, oder die Anpassung von Relationen möglich ist, sofern die vorliegenden Datengrundlagen (z.B. eine

unterschiedliche Nachfrageentwicklung) dies erforderlich macht. Dies stellt einen wirtschaftlichen Umgang mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln des Kreises sicher.

Zur Verbesserung der Anbindung soll zudem während der Laufzeit des RNVP die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für das **Regionalnetz** die folgenden Verbindungsrelationen:

- ◆ Itzehoe – Hohenlockstedt – Lockstedt – Hennstedt – Aukrug – Nortorf,
- ◆ Itzehoe – Mehlbek – Schenefeld – Warringholz – Hanerau-Hademarschen,
- ◆ Itzehoe – Kronsmoor – Wittenbergen – Kellinghusen – Wrist und
- ◆ Hohenasperg – Hohenlockstedt.

Der Kreis Steinburg prüft die ständige Sicherstellung und Verbesserung der Zu- und Umstiege zwischen dem übrigen ÖPNV und dem SPNV. Hierzu zählt u.a.:

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung an alle bestehenden SPNV-Zugangsstellen im Kreis sowie an die geplante SPNV-Zugangsstelle Vaale sowie
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des Fähranlegers in Glückstadt zur Anbindung der Fährverbindung Glückstadt – Wischhafen.

Außerdem prüft der Kreis Steinburg die Errichtung neuer Verbindungen sowie Änderungen von Verbindungen auf ausgewählten Relationen, um die definierte Angebotsqualität zu gewährleisten. Hierzu zählen u.a.:

- ◆ Prüfung der Einrichtung einer ÖPNV-Direktverbindung auf der Verbindungsrelation Hohenasperg – Hohenlockstedt (– Kellinghusen/Wrist), ggf. auch als flexible Bedienung,
 - ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung von ÖPNV-Direktverbindungen auf den Verbindungsrelationen Glückstadt – Wilster, Glückstadt – Horst, Kremperheide – Horst und Münsterdorf – Dägeling, z.B. als flexible Bedienung,
 - ◆ Prüfung der Einrichtung eines Ringverkehrs auf der Verbindungsrelation Itzehoe – Peissen – Hohenwestedt – Reher – Puls – Schenefeld – Pöschendorf – Itzehoe und somit Schaffung einer durchgehenden Verbindung von Puls über Reher nach Hohenwestedt sowie einer zusätzlichen Schnellverbindung Schenefeld – Hohenasperg – Itzehoe,
 - ◆ Prüfung der Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes auf der Verbindungsrelation Horst – Klein Offenseth-Sparrieshoop – Gewerbegebiet Grauer Esel (Elmsborn), z.B. als flexible Bedienung sowie
 - ◆ Prüfung der Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes, z.B. als flexible Bedienung, auf der Verbindungsrelation (Sommerland –) Altenmoor – Elmshorn.
-

4.6.3 Empfehlung der Einführung überregionaler Busverbindungen (Landesweites PlusBus-Netz sowie XPressBus-Linien des hvv)

Landesweites PlusBus-Netz

Im LNVP kündigt das Land Schleswig-Holstein an, das Konzept überregionaler Busverbindungen (= PlusBus) aufgreifen zu wollen. Der Kreis Steinburg begrüßt diesen Ansatz ausdrücklich, der gleichzeitig die Weiterentwicklung der jeweiligen Verbindungen zu einem zeitgemäßen „Premiumprodukt“ beinhaltet.

Der LNVP benennt dabei die Verbindungen

- ◆ Brunsbüttel – Itzehoe
- ◆ Itzehoe – Wrist

als starke Achsen von besonderem Interesse als PlusBus-Verbindungen.

Aus Sicht des Kreises besteht u.a. auf dem Netzabschnitt Itzehoe – Hohenwestedt – Rendsburg – Kiel eine Möglichkeit für die Einrichtung und Finanzierung von PlusBus-Verbindungen.

Die Vermarktung starker ÖPNV-Linien als „Premiumprodukt“ bietet erfahrungsgemäß auch im ländlichen Raum die Chance einer Markenbildung, Bekanntheits- sowie Akzeptanz- und Nachfragesteigerung. Um ein hochwertiges Produkt zu etablieren, muss eine gleichbleibend hohe und auch zwischen den jeweiligen Verbindungen vergleichbare Angebotsqualität sowie eine optische Wiedererkennbarkeit gewährleistet werden. Erklärtes Ziel ist daher, gewohnte Qualitätsstandards etwa vom SPNV in das „Premiumprodukt“ im übrigen ÖPNV zu integrieren, diese offensiv zu vermarkten und damit die Attraktivität zu steigern. Es werden dazu, unter Berücksichtigung der Angaben im LNVP³⁹, folgende Qualitätskriterien vorgeschlagen, die sich an den Kriterien des erfolgreich umgesetzten PlusBus-Ansatzes des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes orientieren (vgl. auch Tabelle 28).

³⁹ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Tabelle 28: Vorgeschlagene Qualitätskriterien für ein höherwertiges PlusBus-Angebot (überregionale Busverbindungen)

Kriterium	Erläuterung
Verbindungsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindung von wichtigen Orten mit mindestens einem zentralen Ort, auf der es kein regelmäßiges direktes Angebot im Schienenverkehr gibt bzw. nicht mehr gibt ◆ Dabei mindestens ein Anschluss zum Schienenverkehr ◆ Möglichkeit von Verbindungen innerhalb der Kreise aber auch kreisgrenzen- oder landesgrenzenübergreifend
Regelmäßiger Taktverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Montag-Freitag verlässlicher Grundtakt von 60 Minuten¹ ◆ Wochenendbedienung im 120-Min-Takt ◆ Orientierung Bedienzeiträume an Betriebszeiten im Schienenverkehr, um Systemwirksamkeit und Anschlüsse zwischen Schienenverkehr und überregionalen Busverbindungen zu ermöglichen
Anschlussicherung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anschlusssicherung an Umsteigepunkten mit dem Schienenverkehr sowie Haupt- und Nebenrelationen ◆ Übergangszeit maximal 15 Minuten
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Klare Linienführung mit möglichst geradlinigem und einheitlichem Linienweg
Sichtbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wiedererkennbarkeit durch Verwendung des Markennamens in Fahrplänen, Flyern, Online-Auskünften und an Haltestellen ◆ Identische Design-Merkmale in der Gestaltung der Fahrzeuge (z.B. Design-Elemente des Verbundes NAH.SH)
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einsatz von Niederflurbussen mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwägen, Rollstühle und Rollatoren
Verkehrsmittelverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (z.B. durch Fahrradträger) insbesondere in den touristischen Regionen
Besondere Ausstattungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sonderausstattungen wie z.B. Klimatisierung und USB-Steckplätze

Darstellung: IGES 2022 auf Basis von VBB 2022 und MDV 2022.

Anmerkung: ¹ Das PlusBus-Angebot kann ggf. durch ein TaktBus-Angebot mit 120-Min-Takt ergänzt werden.

Zur finanziellen Absicherung der Realisierung eines hochwertigen und verlässlichen landesweiten Netzes aus SPNV und übrigem ÖPNV ist aufgrund der engen finanziellen Handlungsspielräume der Kreise und kreisfreien Städte eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein erforderlich.

Die Umsetzung überregionaler PlusBus-Verbindungen muss jedoch - falls vorhanden - auf Basis bestehender Konzessionen mit den jeweiligen Betreibern weiterentwickelt werden. Die Aufgabenträgerschaft soll bei den Kreisen und kreisfreien Städten verbleiben. Konkurrenz zu bestehenden Verkehrsunternehmen ist somit zu vermeiden. **Das Land Schleswig-Holstein sollte dabei mindestens die über die zuvor definierten Bedienvorgaben Angebots- und Qualitätsmerkmale finanziell absichern.**

XPressBus-Linien des hvv

Der hvv plant eine Umlandausweitung des derzeit in Hamburg verkehrenden Produktes XPressBus. So verkehren z.B. seit Dezember 2022 zwei XPressBuslinien im Kreis Pinneberg. Es handelt sich dabei um Direktverbindungen mit wenigen Zwischenhalten innerhalb des hvv-Netzes, welche Netzknoten bzw. Aufkommenschwerpunkte direkt miteinander verbinden. Der Kreis Steinburg begrüßt diese geplanten Ausweitungen, sieht jedoch eine Abstimmung u.a. mit der NAH.SH und dem Land Schleswig-Holstein als sinnvoll an, um die Produkttypen PlusBus und XPressBus sinnvoll vereinen zu können.

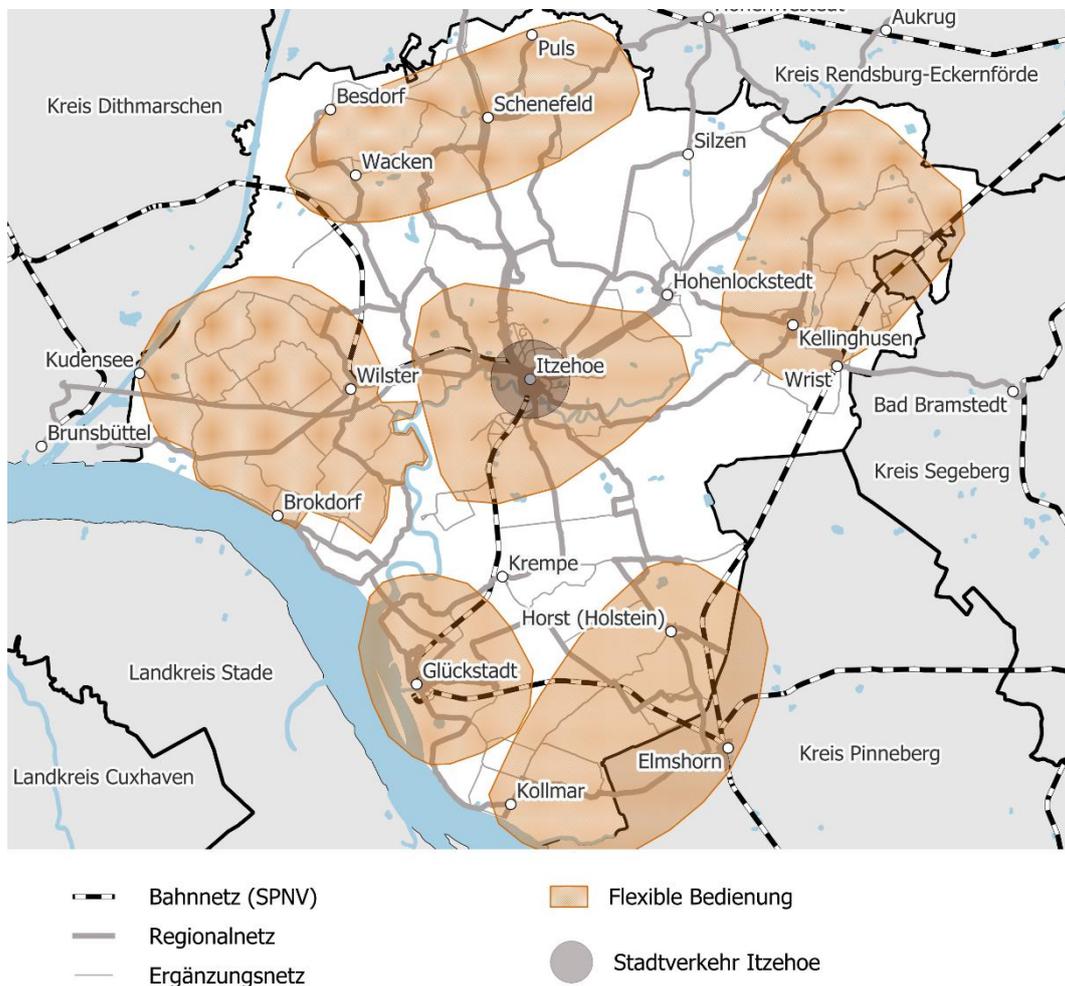
4.6.4 Einführung weiterer Rufbusangebote (AST)

Grundsätzlich ist es das Ziel des Kreises, flexible Bedienformen in Teilräumen des Kreises einzusetzen, in denen kein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorhanden ist bzw. in denen aufgrund geringer Nachfrage ein klassisches ÖPNV-Angebot nicht wirtschaftlich und nachhaltig wäre. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz soll daher die Einrichtung von Rufbuslösungen (AST) in stärkerem Umfang wie bisher und ggf. durch Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) erfolgen.

Die flexiblen Bedienformen sollen dabei insbesondere eine Ergänzung zum übergeordneten ÖPNV- und SPNV-Netz darstellen und die Zubringer-/Abbringerfunktion zum Regionalen Grundnetz sowie zum SPNV (z.B. Bahnhöfe in Wrist, Wilster, Horst) um somit eine Verknüpfung mit übergeordneten Zielorten (z.B. Itzehoe, Elmshorn etc.) gewährleisten. Ggf. können sie auch Verbindungsrelationen des übergeordneten ÖPNV-Netzes bei Sicherstellung der entsprechenden Bedienvorgaben ersetzen.

In Abbildung 23 sind die zu untersuchenden, weiteren möglichen Bedienegebiete für Rufbusangebote dargestellt. Der Kreis strebt dabei nicht grundsätzlich ein einheitliches System für das gesamte Kreisgebiet an, sondern es sollen in den zu untersuchenden Gebieten vielmehr flexible Bedienformen auf die Erfordernisse und Bedürfnisse eines jeden Teilraumes zugeschnitten sein. Je nach Teilbereich des Kreises sind dabei alle in Kapitel 4.4 dargestellten Konzeptansätze und Bedienformen zur Umsetzung denkbar, wobei unterschiedliche Grade der Flexibilität differenziert je Bereich des Kreises zum Einsatz kommen sollten.

Abbildung 23: Mögliche Bedienegebiete weiterer Rufbusangebote (AST)



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

Während der Laufzeit des RNVP sollen daher insbesondere die folgenden **Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Bereich flexibler Bedienformen** geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden:

- ◆ Prüfung neuer Teilbereiche zur Einführung flexibler ÖPNV-Angebote (AST), z.B. im Bereich der Ämter Horst-Herzhorn (Bereich Horst/Elmshorn), Schenefeld und Kellinghusen sowie der Stadt Glückstadt inkl. Anschlusssicherung an den SPNV an den nächstgelegenen SPNV-Zugangsstellen,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen im Bereich der Stadt Itzehoe sowie im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Itzehoe, z.B. zur Schaffung eines Angebotes in den Abend- und/oder Nachtstunden,
- ◆ Prüfung einer Angebotsausweitung, z.B. in Form der Weiterentwicklung als Flächenbetrieb, innerhalb des derzeitigen Bedienegebietes des AST Wilstermarsch (Amt Wilstermarsch und Stadt Wilster),
- ◆ Sicherstellung digitaler und analoger Buchungsmöglichkeiten,

- ◆ Integration in genutzte Buchungs- und Dispositionssysteme des hvv wie z.B. „bOOD“ der VHH,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer Verbesserung der Bedienhäufigkeit und der Bedienzeiträume (Ausweitung der Bedienung bis zum letzten Zug und somit Ausweitung der Bedienzeiten am Abend, insbesondere auch Freitag und Samstag),
- ◆ Langfristig: Umsetzung von flexiblen ÖPNV-Angeboten in allen Bereichen des Kreises, in denen eine Ergänzung oder Umwandlung des konventionellen Verkehrsangebotes sinnvoll erscheint,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer Verzahnung mit anderen Handlungsfeldern
 - Lösungsoption flexible Schülerbeförderung
 - Tarifstrategien zur verbesserten Finanzierung von flexibler Bedienung.

4.6.5 Maßnahmen in der Kreisstadt Itzehoe

Entsprechend der in Kapitel 4.2.6 formulierten Bedienstandards soll der derzeitige Bedienungsumfang in der Stadt Itzehoe mindestens im bestehenden Umfang gesichert werden. Darüber hinaus bestehen verschiedene Prüfaufträge, die nachfolgend erläutert werden.

Prüfung der Möglichkeiten einer Angebotsverdichtung entsprechend der vorgeschlagenen, optimalen Bedienung

Während der Laufzeit des RNVP soll gemeinsam mit der Stadt Itzehoe eine Angebotsverdichtung entsprechend der in Kapitel 4.2.6 dargestellten Vorgaben geprüft werden. Eine mögliche Umsetzung erfordert eine vorherige gemeinsame politische Entscheidung von Stadt Itzehoe und Kreis Steinburg zum zukünftigen Umgang mit der Taktung im Stadtverkehr.

Prüfung einer verbesserten funktionalen Arbeitsteilung und Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr

Auf einigen Korridoren des Stadtverkehrsnetzes bestehen Überlagerungen durch Linien des Regionalverkehrs. Teilweise liegt hier noch Potenzial zur verbesserten funktionalen Arbeitsteilung und Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr vor. Grundsätzlich soll während der Laufzeit des RNVP geprüft werden, ob eine Neuregelung der Koordination zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Bereich der Stadt Itzehoe, z.B. durch Versetzung der Taktung, erreicht werden kann.

Planungen zum ZOB Itzehoe

In der Stadt Itzehoe wird die Umgestaltung bzw. Neuordnung des ZOB diskutiert. Je nachdem, welche finale Umsetzung durch die Stadt angestrebt wird, wird der Kreis entsprechenden Anpassungsbedarf der ÖPNV-Planungen in Abstimmung mit der Stadt Itzehoe berücksichtigen. Im Zuge dessen sind wie im Kapitel 4.2.6 beschrieben die Einführung von Durchmesserlinien zu prüfen. Hierzu wird die weitere Einbindung des Kreises in die Fortschritte der ZOB-Planungen der Stadt Itzehoe begrüßt.

Prüfaufträge im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Itzehoe

Für die umliegenden Gemeinden der Stadt Itzehoe soll während der Laufzeit des RNVP über die Festlegungen zur Netzkategorie und den Bedienvorgaben hinaus (vgl. Kapitel 4.2) die Umsetzbarkeit der nachfolgenden Maßnahmen einer Prüfung unterzogen werden:

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes, z.B. als Angebot mit flexibler Bedienung, auf der Verbindungsrelation Hörnerkirchen (Kreis Pinneberg) – Westerhorn (Kreis Pinneberg) – Hohenfelde – Itzehoe und dadurch Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Hohenfelde mit ihren Ortsteilen an die Stadt Itzehoe,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung der Amtsverwaltung Breitenburg sowie des Schloss- und Golfhotels in der Gemeinde Breitenburg,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten in der abendlichen Bedienung der ÖPNV-Verbindung Elmshorn – Hohenfelde – Rethwisch – Lägerdorf – Itzehoe, z.B. in Form einer flexiblen Bedienung.

4.6.6 Weitere Einzelmaßnahmen im Bereich des Kreisgebietes

Im Bereich des Kreises Steinburg sollen über die Festlegungen zur Netzkategorie und zu den Bedienvorgaben hinaus (vgl. Kapitel 4.2), die nachfolgenden Maßnahmen während der Laufzeit des RNVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Erstellung eines digitalen Liniennetzplans für den Kreis Steinburg zur Verbesserung der Fahrgastinformation ggf. in Kooperation mit dem Verbund (vgl. auch Kapitel 5.2) sowie
- ◆ Prüfung von Maßnahmenansätzen im Bereich Freizeit- und touristischer Verkehre⁴⁰,
 - Prüfung der Einführung von Tourismuslinien für Verbindungen mit Bedeutung im Bereich freizeit-/touristischer Nachfrage⁴¹,
 - Ausbau der Kooperation zwischen übrigem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen,
 - Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation und ÖPNV-Vermarktung bezüglich touristischer Angebote sowie
 - Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes durch den jeweils zuständigen

⁴⁰ Angebotsausweitungen im Bereich der Freizeit- und touristischen Verkehre sollten möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend.

⁴¹ Es handelt sich um eine Qualitätsempfehlung für saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für Relationen mit hoher freizeit- und touristischer Nachfrage.

Baulastträger (z.B. entlang der Radfernwege Elberadweg, Nordseeküstenradweg oder Schlei-Eider-Elbe-Weg).

4.7 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des übrigen ÖPNV

Der Kreis Steinburg unterstützt die Zielstellung, den übrigen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern, z.B. durch die Schaffung von Sonderfahrstreifen, ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten und Lichtsignalanlagen (LSA), Einrichtung von Halteverboten und Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sollen ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, Haltestellen und Wendemöglichkeiten vorgesehen werden. Hierbei sollten Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21,0 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11,0 und 15,0 m) und Kleinbussen berücksichtigt werden.

5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV

Der Kreis Steinburg definiert zur Entwicklung des übrigen ÖPNV im Kreisgebiet die nachfolgend dargestellten Qualitätsstandards.

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.2) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des übrigen ÖPNV. Die Aspekte Infrastrukturqualität, Qualität der Fahrzeuge sowie Qualität der Fahrgastinformation wirken dabei verzahnt mit dem Handlungskonzept Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 6). Die Qualitätsstandards des hvv werden dabei berücksichtigt⁴².

5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Kreis Steinburg sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des übrigen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus oder Stadtbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des übrigen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu anderen Verkehrsmitteln wie MIV, Fahrrad, Sharing-Systeme und Fernbahn und -bus, ist erklärtes Ziel des Kreises Steinburg. Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

Anschlussicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlussicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ♦ Die Anschlussicherung zwischen den Linien des übrigen ÖPNV sowie mit den Angeboten des SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten Betriebsleitstellen (vgl. Kapitel 0), überwacht werden.
- ♦ Die Echtzeitdaten des ITCS sollen so gestaltet sein, dass sie mit der **zentralen Datendrehscheibe des hvv und auch der NAH.SH** kompatibel sind. Damit

⁴² Die derzeit gültigen Qualitätsstandards des hvv sind aus dem Jahr 2011 und befinden sich derzeit in der Überarbeitung. Die Überarbeitung erfolgt gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Eine Fertigstellung ist für 2024 vorgesehen.

wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen für alle Verkehre innerhalb des Kreises Steinburg sowie in diesen ein- und ausfahrende SPNV- und Busverbindungen ermöglicht. Alle Verkehrsunternehmen des ÖPNV sollen technisch in die zentrale Datendrehscheibe eingebunden werden.

- ◆ Es wird die Installation von DFI-Anlagen und deren Anbindung an die Datendrehscheibe für mindestens die in Tabelle 29 genannten Verknüpfungspunkte empfohlen.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** und **Fernverkehr Bahn** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung in der **Beförderung von Schülerinnen und Schülern** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten, sofern keine zeitnah verkehrende Anschlussalternative vorhanden ist. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigepotenzial, im Stadtverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu Linien des Regionalen Grundnetzes), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse der letzten Fahrverbindung des Tages sollten als garantierte Anschlüsse durchgeführt werden.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der zu erbringenden Anschlussqualität** festgelegt werden. Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im 4. RNVP festgelegten Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 2.4.5). Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2) sowie

Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die in Kapitel 7.2 definierten Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten. Neben den in Tabelle 29 aufgeführten wichtigen Verknüpfungspunkten im Kreis Steinburg stellt der Bahnhof Elmshorn einen wichtigen Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreises Steinburg dar.

Tabelle 29: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV des Kreises Steinburg

Verknüpfung zwischen	SPNV, übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV
Zugangsstelle im Kreis Steinburg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Brokstedt, Bhf ◆ Glückstadt, Bhf ◆ Herzhorn, Bhf ◆ Horst, Bhf ◆ Itzehoe, Bhf ◆ Krempe, Bhf ◆ Kremperheide, Bhf ◆ Wilster, Bhf ◆ Wrist, Bhf 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Glückstadt, Am Markt ◆ Itzehoe, ZOB ◆ Kellinghusen, Amtsverwaltung ◆ Schenefeld, Am Markt ◆ Wacken, Wasberger Weg ◆ Wilster, Colosseum Platz ◆ Wrist, Bhf

Darstellung: IGES 2024.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.3) sowie durch geeignete fahrerseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und übrigen ÖPNV soll im Kreisgebiet weiter gestärkt werden. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegekettensystemen zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördern die Gebietskörperschaften die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV**.

Aus Sicht des Kreises wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) unterstützt. Die derzeit vorhanden Anlagen sind nach Möglichkeit um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Um eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und übrigen ÖPNV bzw. SPNV zu ermöglichen, sind die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung.

Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV

Die bisherigen Regelungen schließen eine Fahrradmitnahme nicht aus. Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang genießt.

Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen der Beschäftigten im Fahrdienst, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen soll auf eine ausreichende Möglichkeit der Fahrradmitnahme geachtet werden. Darüber hinaus sollen Einzelmaßnahmen (z.B. saisonaler Wochenendbetrieb mit Fahrradanhängern) auf touristisch genutzten Linien geprüft werden.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxiähnlicher Verkehrsformen)

Aus Sicht des Kreises wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die zuständigen Baulastträger bzw. Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.

Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Insbesondere im Bereich der Mobilitätsstationen sollen auch Taxistellplätze an zentralen Verknüpfungsstellen berücksichtigt werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Integration taxiähnlicher Verkehrsformen (z.B. uber, MOIA, ioki etc.) geprüft werden.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fernverkehr

Nach Möglichkeit sollen wichtige Fahrten des Schienenpersonenfernverkehrs an der Zugangsstelle Itzehoe, Bahnhof mit dem Angebot des übrigen ÖPNV verknüpft werden, um eine attraktive Reisekette, z.B. für Gäste, herzustellen.

5.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)

Neben einem einheitlichen Erscheinungsbild zur Markenbildung sind Anforderungen an Haltestellen in Hinblick auf den Komfort, die Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit sowie an die spezifischen Anforderungen des übrigen ÖPNV zu definieren.

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des übrigen ÖPNV liegt in der Verantwortung der jeweiligen Städte, Ämter und Gemeinden. Die Kreise unterstützen im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten z.B. durch Fördermittel (gebunden an die jeweiligen Förderbedingungen) die Gestaltung der Haltestellen.

Kategorisierung der Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer

Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des übrigen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 30: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie		Verkehrsaufgabe und Fahrgastaufkommen
Schwerpunkthaltestellen	S	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gebiete und Ziele mit überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage ◆ Innerörtliche Ziele mit hoher Bedeutung wie z.B. Ortskerne ◆ Hoch frequentierte Umsteigeknoten mit mehr als 200 Ein- und Aussteigenden pro Tag
Normalhaltestellen	N	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und regelmäßiger Bedienung. ◆ Aufkommen zwischen 40 und bis zu 200 Ein- und Aussteigende pro Tag
Einfachhaltestellen	E	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erschließung peripherer oder nachfrageschwacher Gebiete mit ÖPNV-Basisangebot ◆ Aufkommen bis zu 40 Ein- und Aussteigende pro Tag

Darstellung: IGES 2024.

Ausgestaltung von Haltestellen

Haltestellen können am Fahrbahnrand, als Haltestellenkap oder als Busbucht angelegt werden. Aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten und der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr werden Busbuchten für den Stadt- und Ortsverkehr nicht empfohlen und sind nur bei Notwendigkeit im Überlandverkehr vorzusehen. Vorzugsweise sind Haltestellen als Kap oder am Fahrbahnrand auszugestalten, insbesondere im Stadt- und Ortsbereich.

Ausstattung von Haltestellen

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 31).

Tabelle 31: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	S	N	E
Grundausrüstung			
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummern und Fahrtziel aller verkehrenden Linien ¹	X	X	X
Verbundlogo ²	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen) ³	X	X	X

Ausstattung	S	N	E
Fahrgastinformation			
Liniennummern, Fahrtziele und Linienverlauf	X	X	X
Fahrplan, Gültigkeitshinweis	X	X	X
Tarifinformationen	X	(X)	-
Liniennetzplan, Knotenplan bei mehreren Linien und mehr als zwei Richtungshaltstellen	X	(X)	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	-	-
Übersichts-, Umgebungspläne	X	(X)	-
Aufenthaltskomfort			
Befestigte, sicher erreichbare und ausreichend große, ebene Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung) ⁴	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung) in zeitloser Ausführung ⁵	X	X	-
Sitzgelegenheit	X	X	-
Abfallbehälter	X	(X)	-
Radabstellanlage	X ⁶	(X)	-
Notrufeinrichtung oder öffentliches Telefon	(X)	-	-
Toilette	X	-	-

Quelle: IGES 2024. In Anlehnung an Empfehlungen des hvv und der NAH.SH.

Anmerkung: (X) = Anzustreben bzw. bei Bedarf.

¹ Ausnahmen sind mit dem hvv abzustimmen. Die Wahl der Haltestellenschilder sollte sich an den Bedingungen der Region orientieren, insbesondere das Thema Windlast ist zu berücksichtigen, eine Einschränkung der Fahrgastinformation sollte bei Anpassungen jedoch vermieden werden.

² Die Angabe des Verkehrsunternehmens erfolgt auf den Aushangfahrplänen.

³ Verkehrshinweise sollten bei baubedingten Verlegungen von Haltestellenstandorten immer auch Kartenausschnitte enthalten, damit auch Ortsfremde die Möglichkeit haben, den Ersatzstandort der Haltestelle zu finden.

⁴ Bei Schwerpunkthaltestellen soll eine eigenständige Beleuchtung inkl. Beleuchtung der Fahrgastinformationen vorgesehen werden. Grundsätzlich sollte bei allen Haltestellenkategorien die Möglichkeit der Nutzung von Solarenergie zur Beleuchtung der Fahrpläne bzw. des Haltestellenbereichs geprüft werden.

⁵ Nicht erforderlich bei vorhandener sonstiger Überdachung z.B. an Gebäuden.

⁶ Nach Möglichkeit überdachte Radabstellanlage.

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbulasträger liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 7.2 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollten zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

Zuwegung zu Haltestellen

Neben den Haltestellen selbst sind auch an die Zuwegungen von Haltestellen Mindestanforderungen zu bestimmen (vgl. auch Kapitel 7.2). Dabei müssen Zuwegungen ebenfalls mit geeignetem Oberflächenbelag ausgestattet sein, eine ausreichende Beleuchtung und Breite aufweisen und ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Auch Zuwegungen sind winterdienstlich vom dafür Verantwortlichen zu betreuen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen

Bezüglich der Verkehrssicherheit sind die Haltestellen so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadensfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und im Winter regelmäßig geräumt und frei von Eis, Schnee und Glätte gehalten werden. Dabei ist auch insbesondere auf die Verpflichtung der Gemeinden gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein und deren Möglichkeit zur Übertragung der Verpflichtungen an Eigentümer der anliegenden Grundstücke zu verweisen.

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung angestrebt. Dazu zählen z.B. einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Unterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen des hvv. Mit Blick auf die Umsetzbarkeit ist eine zu starke Detaillierung der Vorgaben zu vermeiden.

Zur weiteren Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung (Haltestellenschilder, Fahrplankästen, Haltestellenmasten) im Verbundgebiet soll zur Gestaltung das Corporate Design des hvv verwendet werden. Es ist dabei weiterhin sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in die einheitliche Gestaltung integriert werden kann.

Ausgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte

An den zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 2.4.5 und 5.1) soll der Ausbau multi-modaler Verkehrsangebote gefördert werden. Entsprechend wird mindestens die Vorhaltung der folgenden Verknüpfungsinfrastrukturen empfohlen:

- ◆ P+R-Anlagen,
 - ◆ B+R-Anlagen in Form überdachter Fahrradstellplätze,
 - ◆ Kurzzeitparkplätze für Zubringerverkehr mit dem Pkw sowie
 - ◆ Städtebauliche Integration.
-

Besonders bedeutende Umsteigepunkte und Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen sollen zu **Mobilitätsstationen** unter Förderung intermodaler Mobilität ausgebaut werden. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern. An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. ÖV, MIV, Radverkehr etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität.

Mobilitätsstationen in Städten erhöhen die Präsenz des übrigen ÖPNV und können über eine ZOB- bzw. bahnhofsähnliche Ausstattung verfügen. Sie bieten die Möglichkeit, die Wiedererkennbarkeit des Angebotes durch die Gestaltung auch über das Haltestellenschild hinaus zu den ÖPNV-Nutzenden zu transportieren.

Mobilitätsstationen in ländlichen Räumen fokussieren sich insbesondere auf die Verknüpfung zwischen dem übrigen ÖPNV und ggf. SPNV, dem Individualverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten sowie Versorgungsfunktionen.

Um einen reibungslosen Anschluss in intermodalen Wegekettensystemen zu gewährleisten, sollen wichtige Verknüpfungspunkte mit Haltestellensteckbriefen ausgestattet werden. Diese sollen den ÖPNV-Nutzenden über Standortinformationen von alternativen Mobilitätsangeboten in Haltestellennähe informieren. Die Haltestellensteckbriefe sollen perspektivisch auch Informationen zur Kontaktaufnahme oder Buchung enthalten und über die Fahrplanauskunft abrufbar sein.

Die Mobilitätsstationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen. Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln.

Mögliche Ausgangspunkte für die Umsetzung von Mobilitätsstationen im Kreis stellen z.B. die Stadt Itzehoe mit verschiedenen Haltestellen (z.B. Bahnhof, ZOB, Rathaus, Klinikum etc.) sowie Kellinghusen, Wacken, Wilster oder weitere Kommunen mit zentralen Haltestellen dar.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen.

Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Kreis Steinburg auf Basis eines zentralen Haltestellenkatasters erfolgen, welches jeweils fortgeschrieben wird.

5.3 Qualität der Fahrzeuge

Für den übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg gelten die verbindlich einzuhaltenden Standards des hvv an die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge. Unabhängig davon wirkt der Kreis Steinburg auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** mit ausreichenden Kapazitäten entsprechend der Nachfrage im übrigen ÖPNV hin. Es werden dabei folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁴³ gestellt:

- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in **technisch und optisch einwandfreien** Zustand sein.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie jeweils mit Kneelingfunktion und Rampe, in jedem Falle den Vorschriften gemäß UN R107 bzw. 2001/85/EG genügend).
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- ◆ **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
- ◆ **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Die Fahrzeuge sind im Innenraum täglich zu fegen. Die Innen- und Außenreinigung ist in regelmäßigen Abständen und in Abhängigkeit der Witterung um dem Grad der Verschmutzung durchzuführen. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beseitigen.

Ausstattung

- ◆ Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein. Entsprechende Ladungssicherungssysteme sind ebenfalls vorzuhalten.

⁴³ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.
- ◆ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Corporate Design der Verkehrsverbände hvv sowie des konzessionierten Verkehrsunternehmens).⁴⁴
- ◆ Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne, hinten und seitlich am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige links.
- ◆ Im Innenraum ist eine automatische visuelle (Display) und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.⁴⁵
- ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Haltanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik (bargeldlich und bargeldlos), ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweistwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Kreis Steinburg eingesetzten Technik etc.
- ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- ◆ Neufahrzeuge sind mit einer Vollklimatisierung, Sonnenblendschutz und einer Anlage zur Videoüberwachung auszurüsten und können mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet werden. Außerdem ist über eine Ausstattung mit Lademöglichkeiten (USB-Anschlüsse) und WLAN nachzudenken.

⁴⁴ Alle als AST eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem hvv-einheitlichen Dachreiter bzw. Sonnenblendenschild entsprechend hvv-Corporate-Design-Handbuch als im hvv verkehrende AST-Fahrzeuge gekennzeichnet. Die Fahrzeuge sollten außerdem kreisweit möglichst eine einheitliche Farbgebung aufweisen.

⁴⁵ Neufahrzeuge sollten idealerweise mit zwei nebeneinander angeordneten Bildschirmen ausgerüstet sein, welche Bewegtbilder unabhängig voneinander anzeigen können, um zukünftig geplante verbundweite Fahrgastinformationen/-kommunikation darstellen zu können.

Werbeflächen

- ◆ Die Fenster im Fahrgastbereich dürfen generell nicht ganzflächig beklebt werden.
- ◆ Der Sichtbereich des Fahrpersonals muss generell gewährleistet bleiben.

Umweltstandards und Fahrzeualter

- ◆ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, sollen die im Beschaffungsjahr geltende strengste Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.
- ◆ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- ◆ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“⁴⁶ bzw. emissionsfreien⁴⁷ Fahrzeugen soll entsprechend SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) erfolgen.
- ◆ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll 10 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 12 Jahre sein.
- ◆ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeualter definiert.

Der Kreis Steinburg kann bei Förderung von Neu- oder Ersatzbeschaffungen weitere Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge festlegen. Insbesondere können hierbei Umweltaspekte sowie Kriterien zur Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNV bestimmt werden.

5.4 Qualität der Fahrgastinformation

Für den übrigen ÖPNV im Kreis Steinburg gelten die verbindlich einzuhaltenden Standards des hvv an die Qualität der Fahrgastinformation. Die optische und inhaltliche Gestaltung von Informationsmaterialien für den ÖPNV-Nutzenden sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung im verbund- bzw. landesweiten Nahverkehrsdesign können die Angebote als

⁴⁶ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

⁴⁷ Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO₂/km bzw. 1 g CO₂/kWh ausstößt.

„Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem ÖPNV-Nutzenden durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Eine stärkere Integration bietet die Möglichkeit, von den Marketingmaßnahmen des Verbundes und seiner Partner zu profitieren.

Fahrplankommunikation

Für den Fahrgast sollten Fahrplan- und Tarifangebot leicht erreichbar sein. Dies gilt gleichermaßen sowohl für klassische Fahrplanangebote wie auch für flexible Verkehre.

Bei der Gestaltung der ÖPNV-Informationen sind die Vorgaben des hvv zu berücksichtigen. Eine Anlehnung an die Dachmarke hvv erleichtert den Fahrgästen die Orientierung und den Zugang zum Nahverkehrsangebot.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen.⁴⁸ Während der Laufzeit des RNVP soll dabei geprüft werden, welche Möglichkeiten der Abstimmung zur Fahrplanung bestehen und ob z.B. kleinere Verkehrsunternehmen durch größere unterstützt werden könnten.

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des hvv haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen dem hvv Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan, Linienverlaufs- und Tarifinformationen (ggf. auch über eine Verlinkung zum hvv) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplan- und Tarifauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum hvv) anzubieten. Dabei sollte eine einheitliche Rufnummer angestrebt werden. Zusätzlich wird empfohlen, die Möglichkeiten eines gemeinsamen Telefonkanals für die Bestellung und Beratung zu Angeboten des Bedarfsverkehrs unter Einbindung des Verbundes hvv zu prüfen.

Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (z.B. touristische oder flexible ÖPNV-Angebote) bereitgestellt werden.

⁴⁸ Das Auswechseln geänderter Fahrplan- und Tarifaushänge an Haltestellen erfolgt von frühestens einer Woche vor bis spätestens einer Woche nach Fahrplan- bzw. Tarifwechsel, spätestens jedoch zwei Wochen nach Auslieferung der Aushänge an die VU.

Aktualität von ÖPNV-Fahrgastinformationen

Die Materialien zur Fahrgastinformation sind kontinuierlich zu prüfen und zu überarbeiten, um Fehlinformationen zu vermeiden und stets aktuelle Materialien an den ÖPNV-Nutzenden überreichen zu können. Insbesondere Fahrplanaushänge sind bei Angebotsänderungen sofort auszutauschen. Ferner sind rechtzeitige Vorabinformationen bei Fahrplanänderungen und neuen Angeboten anzufertigen.

Digitale Daten und Schnittstellen – Echtzeitinformation

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des hvv für die Datendrehzscheibe des hvv zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung in der Fahrplanauskunft auf www.hvv.de und www.bahn.de, an den DFI-Anlagen oder in verschiedenen Apps.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS® Talk oder aber die ivanto-App. Der Kreis begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen vorhanden sein. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Der Kreis Steinburg sieht es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.3 und 6 definiert. Die Informationen im Fahrzeuginneren werden nach den Vorgaben im hvv-Corporate-Design-Handbuch befestigt.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Kapitel 6) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 5.2) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte ein Ausbau von DFI-Anlagen⁴⁹ an zentralen Haltestellen erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformation

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen internetbasiert, über die von der Datendrehscheibe versorgten Apps, über die DFI-Anlagen sowie in den Fahrzeugen zu informieren. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

5.5 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Sie beeinflussen mit ihrem Verhalten die Wahrnehmung des Unternehmens und damit des ÖPNV in der Bevölkerung.

Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung und werden durch die Einhaltung der hvv-Standards sichergestellt.

Herausforderung Fachkräftemangel

Vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen an den ÖPNV zur Verbesserung der Mobilität und zur Erreichung klimapolitischer Ziele wird zukünftig ein erhöhter Bedarf an Fachkräften, insbesondere auch im Bereich des Fahrpersonals, erwartet. Hierbei ist nicht nur das derzeitige Fehlen von Fachkräften, sondern auch das altersbedingte Ausscheiden von Beschäftigten als Herausforderung anzusehen.

Um diesen Herausforderungen des vorherrschenden Fachkräftemangels zu begegnen, sollten die Verkehrsunternehmen verschiedene Maßnahmen zur Personalgewinnung prüfen, sofern sie nicht bereits solche umgesetzt haben. So könnte z.B. eine Ausbildungsoffensive⁵⁰ durchgeführt werden, bei der neben dem Ziel der Gewinnung neuer Fachkräfte auch eine langfristige Bindung dieser im Vordergrund steht. Dabei spielt auch die Attraktivität der tariflichen und sozialen

⁴⁹ Dabei besteht die Möglichkeit z.B. auch auf kleinere Versionen wie die DFIS-Light-Anzeiger zurückzugreifen. Diese bestehen aus einem zweizeiligen LC-Displays, welches z.B. in den unteren Teil der Haltestellenschilder integriert werden kann. Sie können beidseitig in Echtzeit die nächsten Abfahrten sowie auch Störungsinformationen darstellen.

⁵⁰ Zu berücksichtigen ist, dass eine der Voraussetzungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse D (für Kraftfahrzeuge zur Beförderung von mehr als acht Personen neben dem Fahrzeugführenden) als Mindestalter 24 Jahre vorsieht.

Arbeitsbedingungen, z.B. Zusatzleistungen wie Gesundheitsmaßnahmen, Mitarbeiterrabatte etc., eine wichtige Rolle um als attraktiver Arbeitgeber angesehen zu werden. Darüber hinaus könnten auch weitere Vorteile der Arbeit im Verkehrswesen wie z.B. Sicherheit und Regionalität des Arbeitsplatzes, verlässliche Bezahlung und die Möglichkeit flexibler Arbeitszeitmodelle stärker vermarktet und im Recruitingprozess berücksichtigt werden⁵¹. Dabei können zur Steigerung der Bekanntheit u.a. auch Elemente wie „Tag der offenen Tür“ oder Informationsveranstaltungen an zentralen Punkten (z.B. Marktplätze, Bahnhöfe etc.) genutzt werden, z.B. auch um Quereinsteigende anzusprechen.

Mindestanforderungen attraktive Pausen- bzw. Bereitschaftsräume

Pausen- und Bereitschaftsräume sind für das Fahrpersonal von großer Bedeutung, um eine angenehme Arbeitsumgebung zu schaffen und den Anforderungen an Erholungs- oder Aufenthaltsräumen für Beschäftigte während der Pause oder bei Arbeitsunterbrechung gerecht zu werden. Es ist zu empfehlen, dass diese

- ◆ zumindest mit Sanitäreinrichtungen ausgestattet und für die Beschäftigten leicht erreichbar an ungefährdeter Stelle und in ausreichender Anzahl bereitzustellen sind,
- ◆ darüber hinaus können bei Bedarf Räumlichkeiten geschaffen werden, welche bei einer entsprechend der Anzahl der gleichzeitigen Nutzung mit leicht zu reinigenden Tischen und Sitzgelegenheiten mit Rückenlehne ausgestattet sind.

Genauere Anforderungen können je nach den spezifischen Bedürfnissen des Fahrpersonals abgestimmt werden. Hierbei kann eine enge Zusammenarbeit mit dem Fahrpersonal und regelmäßiges Feedback dazu beitragen, die Pausen- und Bereitschaftsräume kontinuierlich zu optimieren und attraktiv zu gestalten. Die Prüfung des Bedarfs kann durch die Verkehrsunternehmen erfolgen. Die Verantwortlichkeit der Umsetzung liegt bei den jeweiligen Baulastträgern.

5.6 Dienstleistungsqualität

Die Festlegung des Niveaus der Dienstleistungsqualität wird durch die geltenden hvv-Standards festgelegt. Hierzu gehört u.a. das Beschwerdemanagement, Zuverlässigkeitsgarantien und Serviceangebote.

Darüber hinaus sollen die Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Rollatortraining etc.) sowie Busschulen (Vermittlung von Themen wie Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen), ggf. in Zusammenarbeit mit dem hvv, anbieten.

⁵¹ Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat unter <https://www.in-dir-steckt-zukunft.de/> eine Arbeitgeberinitiative ins Leben gerufen, mit welcher die Verkehrsunternehmen in der Personalgewinnung unterstützt werden sollen, vgl. <https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oenpv.aspx>, zuletzt abgerufen am 03.05.2022.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den übrigen ÖPNV aus. Konkrete Anforderungen und Kriterien hierzu sind durch geltende hvv-Standards festgelegt.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV zwischen dem Kreis und einem Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Digitale Daten und Schnittstellen – Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ◆ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ◆ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ◆ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ◆ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.⁵²

⁵² Kalkulatorische Fahrzeugbedarf ergibt sich aus der Mengenermittlung der Teilnetze (METN) des hvv.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können. Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren. Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden⁵³.

5.7 Tarif- und Vertriebsqualität

Nachfolgend werden die Anforderungen an die Tarif- und Vertriebsqualität definiert.

Weiterentwicklung des hvv-Tarifs

Im Zuge einer aktuellen Tarifstrukturreform im hvv sollen die Tarife intuitiver und kundenfreundlicher gestaltet werden. Außerdem sollen die Bartarife auf die neuen Strukturen durch die Einführung des Deutschlandtickets abgestimmt werden.

Weiterentwicklung SH-Tarif

Der Kreis unterstützt die Einführung des SH-Tarifs 2.0, welcher u.a. eine flexiblere Preisfindung durch die Trennung der bisher voneinander abhängigen Sortimente und eine feingliedrigere Preistafel ermöglichen soll. Des Weiteren unterstützt er die Berücksichtigung von Fragestellungen wie Multimodalität und e-Tarife.

Darüber hinaus werden die nachfolgenden durch das Land Schleswig-Holstein vorgesehenen Weiterentwicklungen des SH-Tarifes⁵⁴ durch den Kreis ausdrücklich begrüßt:

- ◆ Fortführung des NAH.SH Jobtickets,
- ◆ Fortführung des Semestertickets Schleswig-Holstein,
- ◆ Beseitigung von Inkonsistenzen in der Tariflandschaft sowie
- ◆ Festlegung einer Tarifstrategie mithilfe des in Erarbeitung befindlichen Tarifentwicklungsplans.

Ziele des Tarifentwicklungsplans (TEP) sind dabei die Entwicklung einer ganzheitlichen, zukunftsorientierten Strategie für die Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie die Bearbeitung gegenwärtiger Fragestellungen (Multimodalität, e-Tarife). Der Tarif soll dabei insbesondere auch für die ÖPNV-Nutzenden einfacher verständlich sein.⁵⁵

Vertriebsstrukturen

Die durch den hvv vorgesehene weitere Digitalisierung des Vertriebs (u.a. Einführung von hvv any als Check-in/Be-out-System) zur Attraktivitätssteigerung

⁵³ Nutzung des hvv-Meldesystems (MES).

⁵⁴ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

⁵⁵ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021 und NAH.SH 2021 „Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif, Stand September 2021“.

gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) wird durch den Kreis ausdrücklich begrüßt.⁵⁶

Mittelfristig soll im hvv-Gebiet der Erwerb von Tickets mit Bargeld abgeschafft werden. Hierfür sollen die digitalen Vertriebswege des hvv weiter gestärkt werden und durch die Einführung von Prepaid-Karten ergänzt werden. Dieses Angebot soll im Laufe des Jahres 2024 hvv-weit möglich sein.

5.8 Marketingaktivitäten

Eine Erhöhung der Identifikationsmöglichkeit sowie der Wiedererkennbarkeit des übrigen ÖPNV im Kreis sollte aufbauend auf die Einführung einheitlicher Gestaltungselemente geprüft werden. Dabei besteht die Gelegenheit, eine einheitliche Markenwahrnehmung des ÖPNV im Kreis aufzubauen. Die optische und inhaltlich ähnliche Gestaltung von Informationsmedien sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden für den (potenziellen) Fahrgast abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung können vorhandene Angebote besser als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem Fahrgast durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Hierbei ist insbesondere auch eine Verbesserung der Vermarktung flexibler ÖPNV-Angebote anzustreben.

Integration in das verbundweite ÖPNV-Marketing des hvv

Im Sinne einer verbundweiten ÖPNV-Integration ist ein gemeinsamer Auftritt unter der Dachmarke des hvv zu fördern. Es soll eine unternehmensübergreifende einheitliche Verwendung des Corporate Designs, z.B. bei der Gestaltung von Informationsmedien, erfolgen. Die Vorgaben sind so zu gestalten, dass regionale Identitäten sowie spezifische ÖPNV-Produkte (z.B. PlusBus, TaktBus, Stadtverkehr) erhalten bleiben.

Produkt- und Zielgruppenorientiertes ÖPNV-Marketing sowie Online-Marketing

Die regionale Identität des ÖPNV-Systems im Kreis Steinburg soll gleichzeitig als Qualitätsmerkmal und Maßnahme zur Kundenbindung und -gewinnung gestärkt werden (Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten sowie von Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern).

Zur Intensivierung des Marketings gegenüber Bestands- aber vor allem auch potenziellen ÖPNV-Nutzenden (= bisherige Nicht- oder Gelegenheitsnutzende) sollen folgende Maßnahmenansätze geprüft werden:

⁵⁶ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

- ◆ Vermarktung attraktiver Angebotsqualitäten wie PlusBus, neuer Wochenendangebote etc. z.B. über Werbeflächen an Haltestellen und im öffentlichen Raum,
- ◆ Verzicht auf Werbebeklebungen an den ÖPNV-Fahrzeugen zugunsten der Selbst-Vermarktung als modernes Mobilitätsangebot⁵⁷,
- ◆ Einheitliche Außen- und ggf. Innengestaltung der ÖPNV-Fahrzeuge,
- ◆ Intensivierung gemeinsamer Online- und Offline- Marketingaktivitäten mit touristischen Leistungsanbietern, Handels- und Dienstleistungsunternehmen,
- ◆ Werbung auf Events, Volksfesten und bei kulturellen Veranstaltungen,
- ◆ Durchführung von Aktionen wie z.B. autofreie Wochenenden mit kostenfreier Nutzung des ÖPNV (z.B. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche),
- ◆ Willkommensaktionen für Neubürgerinnen und Neubürger (Fahrplaninformationen und Schnupper-Freifahrten),
- ◆ etc.

⁵⁷ Bei einem Verzicht auf Werbebeklebungen müsste ggf. der Wegfall entsprechender Einnahmen kompensiert werden.

6. Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordination mit dem übrigen ÖPNV

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. Der Kreis Steinburg fordert daher, dass das bestehende Niveau mindestens gehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden soll⁵⁸.

Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und übrigem ÖPNV

Im Rahmen eines modernen, integrierten und verknüpften Verkehrssystems ist auch die Betrachtung des SPNV im Rahmen des regionalen Nahverkehrsplanes notwendig. Insbesondere für mittlere und längere Distanzen ist der SPNV dabei eine wichtige Komponente im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs. Wille der Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein ist entsprechend dem Landesweiten Nahverkehrsplan eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Der Kreis Steinburg richtet seine Angebotskonzeption daher grundsätzlich im Sinne einer integrierten und abgestimmten Konzeption aus. Dabei bestehen auch aus Sicht des Aufgabenträger des übrigen ÖPNV Anforderungen an das SPNV-Netz, um Mehraufwendungen durch fehlende, nicht zielgerichtete oder unzureichend abgestimmte Verkehre zu verhindern.

Aus Sicht des Kreises Steinburg sind dabei insbesondere die Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum Itzehoe mit dem Mittelzentrum Elmshorn und der Freien und Hansestadt Hamburg sowie weiteren nachfragestarken Knoten und Zielorten relevant. Ferner übernimmt der SPNV ebenfalls eine Erschließungswirkung entlang der Verbindungsachsen, ggf. auch mittelbar durch eine Verknüpfung mit Linien des übrigen ÖPNV.

Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV

Das Leistungsangebot im SPNV ist derzeit nur für die bestellten Leistungen gesichert. Der Kreis Steinburg als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV fordert das Land auf, mindestens die heutige Angebotsqualität auch in Zukunft zu bestellen.

Geplante Maßnahmen gemäß LNVP

Im LNVP Schleswig-Holsteins 2022 bis 2027 sind verschiedene bauliche Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Kreis enthalten. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen des LNVP⁵⁹ werden durch den Kreis Steinburg ausdrücklich begrüßt:

⁵⁸ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch der Kreise und der kreisfreien Stadt an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

⁵⁹ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

- ◆ Elektrifizierung der Marschbahn im Abschnitt Itzehoe – Westerland (Umsetzung E-Netz West) ab spätestens 2027. Zusammen mit den weiteren Kreisen der Regionalen Kooperation Westküste soll eine Interessensgemeinschaft gegründet werden, um die Planungen konstruktiv zu begleiten und ggf. eine frühere Umsetzung zu ermöglichen,
- ◆ Reaktivierung der Strecke Wrist – Kellinghusen bis Ende 2026 sowie
- ◆ Bau der Stationen Kellinghusen bis Ende 2026, Itzehoe-Wellenkamp ab 2027 und Kiebitzreihe ab 2027.

Die Vorteile durch die vorgesehene Streckenverkürzung⁶⁰ auf dem Abschnitt Elmshorn – Horst – Itzehoe entstehende Fahrzeitreduzierung werden durch den Kreis grundsätzlich erkannt. Der Kreis Steinburg betont, wie auch in seiner Stellungnahme zum LNVP, dass die Schienenverkehrsbindung der Stadt Glücksstadt als Regionalexpresshaltepunkte langfristig gewährleistet wird und mindestens die heutige Angebotsqualität weiterhin sichergestellt wird. Auch die heutige Anbindungstaktung der Schienenverkehrsbindungen in Herzhorn, Kremperheide und Krempe muss weiter sichergestellt werden.

Reaktivierung der SPNV-Zugangsstelle Vaale

Der Kreis begrüßt ausdrücklich die durch das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH vorgesehene Reaktivierung der SPNV-Zugangsstelle Vaale auf der Strecke Hamburg – Westerland mit regelmäßiger Bedienung durch die Linie RB 62 Itzehoe – Heide sowie ergänzender Bedienung durch Einzelfahrten der Linie RE 6. Der Kreis wird dabei zur Inbetriebnahme die Bedienung durch den übrigen ÖPNV inkl. Anschlusssicherung über das Regionale Grundnetz (Verbindungsrelation Itzehoe – Heiligenstedten – Oldendorf – Vaale – Wacken) sicherstellen. Darüber hinaus sollen auch die Möglichkeiten einer Anbindung im Rahmen der zu möglichen weiteren Rufbusangebote (vgl. Kapitel 4.4) geprüft werden.

Anforderungen des Kreises Steinburg an die künftige Entwicklung

Neben den bereits vom Land geplanten Maßnahmen besteht aus Sicht des Kreises Steinburg weiterer Bedarf an der Entwicklung des SPNV-Netzes sowie des SPNV-Angebotes. Im Einzelnen sind dies die folgenden Anforderungen, welche teilweise auch Inhalte des OdeS-Gutachten⁶¹ darstellen:

- ◆ Beseitigung eingleisiger Engstellen bzw. Streckenbereiche sowie Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h auf der Strecke Hamburg – Elmshorn – Itzehoe – Westerland,
- ◆ Umsetzung drittes Gleis im Abschnitt Hamburg – Elmshorn,
- ◆ Taktverdichtung auf einen 30-Min-Takt auf der Strecke Hamburg – Elmshorn – Itzehoe – Westerland,

⁶⁰ Durch die Landesregierung ist vorgesehen, eine zweigleisige elektrifizierte Schienenstrecke Elmshorn – Horst – Itzehoe parallel zum Verlauf der BAB 23 zu errichten.

⁶¹ Vgl. Gutachten OdeS – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT von März 2021.

- ◆ Modernisierung des Bahnhofs Itzehoe,
- ◆ Ausbau des Bahnhofs Elmshorn,
- ◆ Errichtung einer SPNV-Verbindung Wrist – Kellinghusen – Itzehoe,
- ◆ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch technische Nachrüstung aller Bahnübergänge, die derzeit noch nicht verkehrstechnisch gesichert sind,
- ◆ Prüfung einer Reaktivierung der SPNV-Bedienung auf der Strecke Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel inkl. Einrichtung zusätzlicher SPNV-Zugangsstellen sowie Elektrifizierung des Abschnittes Wilster – Brunsbüttel (entsprechend Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)⁶² als vordringlicher Bedarf gekennzeichnet),
- ◆ Verbesserung der Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr an Hamburg, u.a. durch bessere Bedienung des IC-Haltepunktes Itzehoe sowie Einsatz von ICE-Zügen bis Westerland bei einer Elektrifizierung des Streckenabschnittes.

Darüber hinaus sind an wichtigen Verknüpfungspunkten Anschlüsse zwischen innerhalb des SPNV sowie zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sicherzustellen (vgl. Kapitel 5.1). Um dies auch im Falle von Fahrplanänderungen realisieren zu können, ist eine enge Abstimmung zwischen dem Landesnahverkehrsverbund NAH.SH und dem Kreis erforderlich.

⁶² Vgl. https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-054-V02/2-054-V02.html, zuletzt abgerufen am 23.09.2022.

7. Handlungskonzept Barrierefreiheit

7.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen⁶³, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁶⁴ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁶⁵

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das **Verständnis des Gesetzgebers**, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ **nicht** von einer **vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems** schon bis 2022 ausgegangen wird, **sondern** von einer **schrittweisen Umsetzung** im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im LBGG wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 2 Abs. 3 LBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

⁶³ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG sowie im ÖPNVG festgeschrieben.

⁶⁴ Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

⁶⁵ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Entsprechend § 4 Abs. 3 ÖPNVG müssen im LNVP Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Der LNVP benennt dabei u.a. die folgenden übergeordneten Maßnahmen für den barrierefreien ÖPNV in Schleswig-Holstein:

- ◆ Beschaffung von Niederflurfahrzeugen in Bus- und Bahnverkehr,
- ◆ Umgestaltung der Verkehrsstationen und Bushaltestellen zur Sicherstellung eines durchgehend stufenfreien Zugangs. Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen sowie
- ◆ Verbesserung der Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip) und Optimierung der Aufenthaltsqualität.

Des Weiteren weist der LNVP darauf hin, dass bei der Modernisierung von Stationen sowie beim Einsatz neuer SPNV-Fahrzeuge die Vorgabe der TSI PRM⁶⁶ gelten.

7.2 Standards für die Barrierefreiheit im ÖPNV

Barrierefreiheit für Alle

Der Kreis Steinburg bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzenden. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen bzw. Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Es werden unter Berücksichtigung der Leitfäden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ der NAH.SH sowie „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ des hvv folgende Empfehlungen

⁶⁶ Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.⁶⁷

Tabelle 32: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) ◆ Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden, automatisch öffnende Türen ◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,80 m ◆ Mindestbreite von Rampen 1,20 m ◆ Zwischenpodeste mind. 1,80 m x 1,80 m ab 6,00 m Rampen ◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m ◆ Max. Längsneigungen von Rampen (6 %), Querneigungen nicht zulässig ◆ Ausführung Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Blinden-/sehbehindertengerechte Markierung von Hindernissen ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen ◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,00 m (Ausnahmefälle mit 0,90 m) <p><i>Verantwortlichkeit: Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (z.B. DB Station&Service AG, DB Netz AG), Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Berücksichtigung barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Barrierefreie Warteflächengestaltung, barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) ◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) ◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs ◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) ◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen (Rollstuhlfahrende sollen dabei eine Stellfläche neben den Sitzgelegenheiten erhalten) ◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür (meist zweite Bustür) ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %)

⁶⁷ Ergänzt werden diese Leitfäden darüber hinaus durch aktuelle Empfehlungen von Verkehrsverbänden anderer Regionen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV an kommunale Aufgabenträger, z.B. Checklisten des Thüringischen Infrastrukturministeriums, Entwürfe für Vorgaben der Barrierefreiheit des VBB aus Berlin/Brandenburg etc.

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sicherheitsabstände sowie Konfliktfreiheit zu anderen Verkehrsflächen ◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner/Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren ◆ Zielgröße der Spaltenbreite Wartefläche - Fahrzeug = 5 cm ◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16-18 cm, optimal 20-22 cm (Achtung, je nach Fahrzeugeinsatz im Bediengebiet anpassen; praktische Probleme z.B. bei Außenschwenktüren im Zusammenhang mit Querneigungen von Straßen), Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs ◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellen-/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand) ◆ Unterlaufen von Hindernissen mit dem Blindenlangstock vermeiden (z.B. Außenhülle Fahrgastunterstand) ◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld) <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur, Berücksichtigung durch konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>
Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrkartenautomaten müssen stufenlos erreichbar sein und auch durch Rollstuhlfahrende bedient werden können ◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Tabelle 33: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeigtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug bei entsprechender Haltestellengestaltung (ggf. unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Tabelle 34: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden
Barrierefreie Fahrgastinformationen an Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderte geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ◆ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 m und 1,40 m) ◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ◆ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreie Information in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) ◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ◆ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist. Wechselt der Einsatz zwischen barrierefreien und nicht barrierefreien Fahrzeugen auf einer Linie, so ist dem ÖPNV-Nutzenden aus den Fahrplanmedien ersichtlich zu machen, welche Fahrt garantiert barrierefrei stattfindet.

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
	<i>Verantwortlichkeit: NAH.SH/hvv, Aufgabenträger sowie konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i>
Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. E-Mail, Fax, app-gestützt) ◆ Barrierefreie Zugänglichkeit und Innenräume der Mobilitätszentralen ◆ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.) ◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Tabelle 35: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Kleinstreparaturen ▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans ▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind, ▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten ◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle ◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen, Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen ◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein ◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiler Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Freihaltung von Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Freihaltung der notwendigen Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarekeit der Haltestelle

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

7.3 Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Im Kreisgebiet werden im Bereich der Linienfahrten überwiegend Fahrzeuge mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen und Kneeling eingesetzt, welche fahrzeugseitig einen barrierefreien Einstieg ermöglichen. Auch zahlreiche weitere Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen (vgl. Tabelle 33) werden durch die eingesetzten Fahrzeuge zum überwiegenden Teil erfüllt. Hier gilt es diese Anforderungen zukünftig auch bei den wenigen eingesetzten Fahrzeugen sicherzustellen, die diese derzeit noch nicht erfüllen (z.B. kontrastreiche Halteforderungstasten und Haltestangen oder Bereitstellung von Plätzen für Rollstühle).

Weiterentwicklungsbedarf besteht u.a. bei der Bereitstellung akustischer und insbesondere auch optischer Signale bei Türöffnung und -schließung, so dass zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips auch seh- oder hörgeschädigte Menschen das Öffnen und Schließen der Türen besser wahrnehmen können.

7.4 Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau

Entsprechend den Haltestellenkategorien aus Kapitel 5.2 können die Haltestellen im Kreis Steinburg den Kategorien Schwerpunkthaltestellen, Normalhaltestellen und Einfachhaltestellen zugeordnet werden (vgl. auch Tabelle 30).

Die Auswertung des barrierefreien Ausbauzustandes der Haltestellen im Kreis aus Kapitel 2.3.3 zeigt, dass derzeit nahezu kaum Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut sind. Daraus ergibt sich, dass grundsätzlich zunächst eine Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau erforderlich ist. Die Priorisierung bestimmt sich dabei grundsätzlich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV im Kreis Steinburg.

Eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern, konzessionierten Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretungen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste ist dabei ausdrücklich erforderlich.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende,
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz,
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.),
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.),
- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).

Daraus ergibt sich, dass insbesondere die in Tabelle 29 in Kapitel 5.1 aufgeführten **Verknüpfungspunkte** sowie Haltestellen in räumlicher Nähe zu **Alten-/Pflegeheimen, Krankenhäusern, Behindertenwerkstätten, Schulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorten und Arbeitsplatzschwerpunkten vorrangig barrierefrei auszubauen** sind.

Für den barrierefreien Ausbau steht den zuständigen Straßenbaulastträgern ein Leitfaden zur Verfügung.⁶⁸

Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch keine Verpflichtung der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit werden folgende wesentliche Maßnahmen als Teil des Maßnahmenplan vorgeschlagen:

- ◆ Pflege und Aktualisierung des Haltestellenkatasters im Hinblick auf den hvv-Beitritt und die teilweise geänderten Haltestellennamen etc. (kurzfristige Realisierbarkeit bis 2024, verantwortlich Kreis Steinburg),

⁶⁸ Vgl. Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, abrufbar unter: <http://www.öpnv-steinburg.de/oepnv-themen/barrierefreiheit/>

- ◆ Weiterhin Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen (Beschaffung durch Verkehrsunternehmen, verantwortlich Kreis Steinburg bzw. Verkehrsunternehmen),
- ◆ Barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Haltestellenkategorie Schwerpunkthaltestelle und wichtigen Haltestellen im Regionalen Grundnetz der Haltestellenkategorie Normalhaltestelle sowie von wichtigen Haltestellen im Stadtverkehr (kurz- bis mittelfristige Realisierbarkeit, verantwortlich Baulastträger / Kommunen) sowie
- ◆ Barrierefreie Gestaltung wichtiger Zugangsstellen der Haltestellenkategorien Normalhaltestelle und Einfachhaltestelle (mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2025, verantwortlich Baulastträger / Eisenbahninfrastrukturunternehmen / Kommunen).

Die entstehenden Kosten für einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen variieren stark, je nachdem ob beispielsweise die Notwendigkeit der Anpassung des Haltestellenumfeldes an Gradienten und Querneigungen im Straßenraum besteht oder nicht. Spannbreiten für die Kosten beim Ausbau einer Haltestellenposition liegen daher erfahrungsgemäß zwischen unter 10 bis über 50 TEUR. Der RNVP kann daher eine genaue Kostenschätzung nicht leisten, da er nicht die genau Vor- bzw. Entwurfs- und Ausführungsplanung des Haltestellenausbaus ersetzen kann.

Grundsätzlich stellen der Kreis Steinburg als auch das Land Schleswig-Holstein den Kommunen **Fördermittel zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen** bereit.⁶⁹

Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen

Für einen strukturierten und bedarfsgerechten Haltestellenausbau werden die Haltestellen im Kreis Steinburg entsprechend ihrer räumlichen und verkehrsfunktionalen Bedeutung kategorisiert und der barrierefreie Aus- und Umbau unter Berücksichtigung finanzieller und planerischer Rahmenbedingungen priorisiert.

7.5 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche, technische oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV sowie des hvv-Leitfadens Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden⁷⁰:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können),

⁶⁹ Vgl. Leitfaden für den Erhalt von Fördermitteln zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen im Verbandsgebiet (Stand 25.07.2019, Änderungen vorbehalten), abrufbar unter: <http://www.öpnv-steinburg.de/öpnv-themen/barrierefreiheit/>

⁷⁰ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist (z.B. Haltestellen im Probetrieb, temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Umbauarbeiten oder verkehrsbedingten Umleitungen) sowie
- ◆ Sogenannte virtuelle Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Hausbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

8. Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele – Dekarbonisierungsstrategie für den ÖPNV

Der öffentliche Verkehr und damit auch der übrige ÖPNV im Sinne des vorliegenden RNVP muss aus Sicht des Kreises durch die Schaffung von Alternativen, z.B. zum MIV, dazu beitragen, klimapolitische Ziele zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zu unterstützen.

Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Kreis setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten. Neben nachhaltigen Angeboten sind auch Alternativen zu fossilen Antriebsarten zu beachten. Für die Fahrzeuge des übrigen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten strengsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt oder übertroffen werden müssen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD)⁷¹, so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Kreis Steinburg das **Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Kreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitgebern im Kreis,
- ◆ Optimierung von Verkehrsangeboten in Abwägung von Nachfragepotentialen und tatsächlicher Nachfrage,
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
- ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** (z.B. Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, Busschleusen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen etc.) bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im übrigen ÖPNV zu erreichen.

⁷¹ CVD-Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei), sowie mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

Dekarbonisierungsstrategie für den ÖPNV – Handlungsempfehlungen zur Einführung von sauberen Fahrzeugen

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und CVD zu erreichen, benötigt der Kreis Steinburg eine Dekarbonisierungsstrategie für den ÖPNV, mit dem Ziel, konventionelle Fahrzeugantriebe schrittweise durch umweltfreundliche Antriebe zu ersetzen. Dabei wird beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien ein technologieoffener Ansatz verfolgt, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Allerdings empfiehlt sich aufgrund der Technologiereife und Marktetablierung der Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen und dessen Entsprechung als emissionsfreie Fahrzeuge gemäß SaubFahrzeugBeschG und CVD.

Der Kreis Steinburg strebt, auch gemäß SaubFahrzeugBeschG und CVD, dabei die folgenden Umsetzungsziele an:

- ◆ Erfüllung der CVD Quote von 65 % bei Neubeschaffung von CO₂-neutralen Fahrzeuge bis zum Jahr 2030
- ◆ Ab 2032 vollständig lokal CO₂-neutrale Fahrzeugflotte

Die Umsetzungspfade bestehen dabei in Abhängigkeit von den zur Verfügung gestellten Fördermitteln. Auf Bundesebene liegen Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien vor, auf welche zurückgegriffen werden kann⁷². Es ist aus Sicht des Kreises jedoch notwendig, deutlich **stärkere Finanzierungszusagen für die Flottenumstellung sowohl EU-, als auch bundes- bzw. landesseitig** zu erhalten sowie die Förderzeiträume zu verlängern. Nur dadurch kann eine Flottenumstellung langfristig gesichert werden.

Als **geeignete Einsatzbereiche** erscheinen dabei für batterieelektrische Antriebe insbesondere die verdichteten Bereiche im Bereich des Mittelzentrums Itzehoe und für Hybrid-elektrische oder Biogas-Antriebstechnologien Bereiche mit größeren Haltestellenabständen.

Aus Sicht des Kreises eignen sich zunächst der Stadtbereich Itzehoe und das regionale Grundnetz **für einen ersten Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeuge**. Konzeptionell ist dabei zu beachten, dass neben der Fahrzeuginvestition sowie der erforderlichen Wartungs-, Ladungs- und Netzinfrastrukturen auch entsprechende Schulungen des Personals erfolgen müssen. Des Weiteren ist die Fahrzeuglebensdauer derzeit noch unbekannt, so dass hier ggf. ebenfalls zusätzliche Kostenauswirkungen entstehen können. Im Bereich der erforderlichen Infrastrukturausstattung sind u.a. Lademöglichkeiten an wichtigen Anfangs-/Endhaltestellen (ca. 500 TEUR je Anlage als Orientierungswert), Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt (ggf. in Kombination mit einer notwendigen Betriebshoferweiterung) sowie die Einrichtung einer Gas- bzw. Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur erforderlich.

⁷² Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

Weitere Entscheidungsgrundlagen zur Realisierung der aufgezeigten Möglichkeiten und zur Erreichung der anzustrebenden Zielstellungen sollten von Seiten des Kreises in Form von Machbarkeitsstudien, wissenschaftlichen Arbeiten und vergleichbaren Projekten aus anderen Regionen herangezogen werden.

9. Investitions- und Mehrbedarfe

9.1 Mehrbedarf zur Umsetzung der Bedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordnete Netzebene Regionalnetz und den Stadtverkehr Itzehoe grob abgeschätzt werden.

In Tabelle 36 ist die Abschätzung des ungefähr **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Bedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 36: Jährliche Kostenauswirkungen Regionalnetz sowie Stadtverkehr zur Erreichung des Zielniveaus

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr ¹
Regionalnetz	Ca. 4.800.000 EUR
Stadtverkehr Itzehoe	Ca. 266.000 EUR
Mehrbedarf insgesamt / Jahr	Ca. 5.066.000 EUR

Darstellung: IGES 2024.

Anmerkung: ¹ Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz i.H.v. 3,50 Euro je Fahrplankilometer angesetzt.⁷³

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des RNVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.⁷⁴

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen weiteren Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird eine stufenweise Umsetzung angestrebt.

Den abgeschätzten Mehrkosten können ggf. auch zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen gegenüberstehen. Eine verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Etwaige Auswirkungen auf die Entwicklung von Erlösen

⁷³ Der Vollkostensatz wurde anhand von Erfahrungs- und Vergleichswerten gemeinsam mit dem Aufgabenträger festgelegt. Aufgrund von unterschiedlichsten Faktoren und Entwicklungen sind Abweichungen des gewählten Vollkostensatzes möglich.

⁷⁴ Es ist bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für deren Betrieb im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

durch das 49-Euro-Ticket sind noch abzuwarten und gegebenenfalls zu berücksichtigen.

9.1.1 Investitionsbereich ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur

Die dem Aufgabenträger im Rahmen der ÖPNV-FV SH zur Verfügung gestellten zweckgebundenen Mittel sollen u.a. auch zur Investition in die ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden (§ 3 ÖPNV-FV SH).

Der Kreis Steinburg hat mit dem **Leitfaden für den Erhalt von Fördermitteln zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen im Verbandsgebiet** eine Möglichkeit geschaffen, den Kommunen Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von max. 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zum Neu-, Um- oder Ausbau von Bushaltestellen zu gewähren. Damit sollen die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des übrigen ÖPNV unterstützt werden.

Des Weiteren können mit der im September 2021 in Kraft getretenen Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holsteins Maßnahmen zur Verbesserung des übrigen ÖPNV und insbesondere auch der Haltestelleninfrastruktur gefördert werden. Im Rahmen der Daseinsvorsorge werden insbesondere solche Investitionsvorhaben gefördert, die der Sicherung und Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots dienen und die zu einer Effizienzverbesserung des Verkehrsangebotes im ÖPNV beitragen. Gegenstand der Förderung können dabei für den übrigen ÖPNV insbesondere sein:

- ◆ Bau oder Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen zur Verringerung des MIV,
- ◆ Einrichtung von Verkehrsleitsystemen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen sowie
- ◆ Bau oder Ausbau von zentralen Verknüpfungsanlagen sowie deren fahrgastfreundliche Ausstattung.

Darüber hinaus sind auch Systeme zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit sowie Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, insbesondere zur Umsetzung des Landesweiten Nahverkehrsplans sowie zur Digitalisierung im ÖPNV förderfähig.

9.1.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im übrigen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Dabei besteht für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Möglichkeit, mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des

Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten fördern zu lassen⁷⁵.

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten, die derzeit nur teilweise grob abschätzbar sind. So wird z.B. für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten an wichtigen Anfangs- und Endhaltestellen je Anlage von einem Orientierungswert in Höhe von ca. 500 TEUR ausgegangen. Weitere erforderliche Infrastrukturausstattungen sind z.B. die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt, ggf. notwendige Betriebshoferweiterungen sowie die notwendige Einrichtung einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur.

Das Land Schleswig-Holstein gewährt mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zusätzliche Mittel zur Errichtung der für den Betrieb elektrisch betriebener bzw. aufladbarer Busse im ÖPNV erforderlichen Ladeinfrastruktur⁷⁶.

⁷⁵ Vgl. Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07. September 2021.

⁷⁶ Vgl. <https://wtsh.de/de/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge>, zuletzt abgerufen am 03.05.2022.

Quellenverzeichnis

- AC Planergruppe/ARGUS Stadt und Verkehr (2022): Gemeinde Horst (Holst.) Ortsentwicklungskonzept. Itzehoe/Hamburg.
- ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH (2018): Ortsentwicklungskonzept für die Gemeinde Puls. Hamburg.
- Amt Itzehoe-Land (2022): Guten Tag Taxi. Itzehoe. URL: <https://www.amt-itzehoe-land.de/verwaltung-und-politik/buergerservice/guten-tag/gute-nacht-taxi>, zuletzt abgerufen am 27.09.2022.
- Amt Wilstermarsch (2022): Mobilitätsangebote. Wilster. URL: <https://www.wilster.de/leben-in-der-marsch/mobilitaetsangebote/anruf-sammel-taxi-ast-wilstermarsch-nach-wilster-und-zurueck.html>, zuletzt abgerufen am 27.09.2022.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 20.04.2022.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Berlin. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 27.04.2022.
- Bundesagentur für Arbeit (2023): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/270/2020/unemployrate/?r=>, zuletzt abgerufen am 08.05.2024.
- Bundesagentur für Arbeit (2024): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2022): Regionalreport über Beschäftigte. Steinburg. Nürnberg.
- BIS-S (Büro für integrierte Stadtplanung Scharlibbe) (2019): Ortskernentwicklungskonzept für die Gemeinde Kremperheide. Aukrug.
- CIMA Beratung + Management GmbH (2020): Regionales Entwicklungskonzept für die Region Westküste 2019. Lübeck.
- Destatis (Statistisches Bundesamt) (2024): Pressemitteilung Nr. 035 (Stand: 25. Januar 2024). URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/01/PD24_035_124.html, zuletzt abgerufen am 22.05.2024.
- Destatis (Statistisches Bundesamt) (2023): Statistisches Bericht. Bevölkerungsfortschreibung. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft->
-

- Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Publikationen/Downloads-Bevoelkerungsstand/statistischer-bericht-bevoelkerungsfortschreibung-2010130227005.xlsx?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 22.05.2024.
- Destatis (Statistisches Bundesamt) (2022): Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht 2021.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014. Wiesbaden. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/zensus-geschlecht-staatsangehoerigkeit-2021.html>, zuletzt abgerufen am 29.06.2022.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2021): Bundesrat beschließt Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/aktuelles/2021/novelle-personenbefoerderungsgesetz/> zuletzt abgerufen am 17.06.2021.
- Dörpsmobil SH (2022): Karte der Stationen. URL: <https://www.doerpsmobil-sh.de/>, zuletzt abgerufen am 21.04.2022.
- hvv (Hamburger Verkehrsverbund) (2022a): Linienfahrpläne 2022. Hamburg. URL: <https://www.hvv.de/de/fahrplaene/linienfahrplan>, zuletzt abgerufen am 30.06.2022
- hvv (Hamburger Verkehrsverbund) (2022b): Tarif- und Beförderungsbestimmungen gültig ab Januar 2022. Hamburg.
- IM SH (Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel.
- IM SH (Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2005): Regionalplan für den Planungsraum IV Schleswig-Holstein Süd-West Fortschreibung 2005. Kiel.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2023): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. Stichtag: 01.01.2023. Flensburg. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt aufgerufen am 22.05.2024.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2022): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2016 – 2021. Flensburg. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt aufgerufen am 20.04.2022.
- Kreis Steinburg (2022a): Tourismus. URL: <https://www.steinburg.de/tourismus.html>, zuletzt abgerufen am 16.03.2022.
-

- Kreis Steinburg (2022b): Daten zur Erstellung des 5. RNVP des Kreises Steinburg. Itzehoe.
- Land Berlin (Hrsg.) (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin.
- MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH) (2022): Der PlusBus. Leipzig. URL: <https://www.plusbus-deutschland.de/>, zuletzt abgerufen am 29.09.2022.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2027. Kiel. URL: https://unternehmen.nah.sh/assets/2021/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf, zuletzt abgerufen am 20.04.2022.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (2016): Minister Meyer nach Entscheidung über jährliches 30-Millionen-Plus für ÖPNV - Wir stellen Weichen für mehr Qualität, neue Projekte und einheitliche Tarife. URL: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/Presse/PI/2016/160715_Regionalisierungsmittel.html, zuletzt abgerufen am 02.05.2022.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- NAH.SH GmbH (2022): Verkehrsmarktbericht 2022. Kiel.
- NAH.SH GmbH (2023): Fahrplanbuch 2023/24. Kiel. URL: https://www.nah.sh/assets/03-Fahrplan/nah_sh_Fahrplanbuch_2023-2024_ONLINE_2.pdf, zuletzt abgerufen am 24.05.2024.
- NOW GmbH (2022): eBusTOOL. Antriebsformen. Berlin. URL: <https://www.ebustool.de/antriebsformen/>, zuletzt abgerufen am 07.10.2022.
- RegionNord Büro für Regionalentwicklung (2021): Ortsentwicklungskonzept für die Gemeinde Brokstedt. Itzehoe.
- RegionNord Büro für Regionalentwicklung (2020): Ortsentwicklungskonzept für die Gemeinde Borsfleth. Itzehoe.
- RegionNord Büro für Regionalentwicklung (2018): Ortsentwicklungskonzept für die Gemeinde Wewelsfleth. Itzehoe.
- Stadtwerke Steinburg (2022): „moin - mobil im Norden“. Itzehoe. URL: <https://www.mobil-im-norden.de/#/>, zuletzt abgerufen am 21.04.2022.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2024a): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holstein 4. Quartal 2023. URL: <https://www.statistik->
-

- nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_1_vj_S/A_I_1_vj_23-4-Zensus_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 15.05.2024.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2024b): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein Dezember 2023. Vorläufige Ergebnisse. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_m_S/G_IV_1-m_23-12_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 15.05.2024.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2023a): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein Dezember 2022. Vorläufige Ergebnisse. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G_IV_1-j22-SH.pdf, zuletzt abgerufen am 15.05.2024.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2023b): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2022/2023. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis_A_22-23.pdf, zuletzt abgerufen am 10.05.2024.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2022a): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2015 bis 2021. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung>, zuletzt abgerufen am 20.06.2022.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2022b): Die Bevölkerung in Schleswig-Holstein nach Alter und Geschlecht. Hamburg. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_3_j_S/A_I_3_j20_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 20.06.2022.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2022c): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2015-2021. Statistische Berichte. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/handel-tourismus-dienstleistungen/tourismus/dokumentenansicht/product/6304/beherbergung-im-reiseverkehr-in-schleswig-holstein-64?cHash=e5b8bab6e791dc5c9d95544f1e7eec26>, zuletzt abgerufen am 16.03.2022.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030. Hamburg. URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j16_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 20.04.2022.
-

-
- UBA (Umweltbundesamt) (2022): Weiterentwicklung des ÖPNV in und nach der Pandemie. Dessau-Roßlau.
- UBS Unternehmens-Beratung Schümann GmbH (2020): Ortsentwicklungskonzept Münsterdorf. Barmstedt/Hamburg.
- Urbanus GbR/ SVG mbH (Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg) (2019): Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes für den Kreis Steinburg. Analyse – Konzeption – Potenziale. Itzehoe.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg) (2022): Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Berlin.
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.
- Verein für Gemeindepflege für Kellinghusen und Umgegend von 1893 e.V. (2022): „Flyer Bürgerbus 2022“. Kellinghusen.
- Wanderverein Kreis Steinburg (2022): Unsere Wanderwege in Itzehoe. URL: <https://www.wanderverein-kreis-steinburg.de/wanderwege/>, zuletzt abgerufen am 22.03.2022.
-

A1 Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg

Tabelle 37: Verwaltungsstruktur im Kreis Steinburg

Kommunen nach Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden			
Amt Breitenburg			
Aufer	Breitenberg	Breitenburg	Kollmoor
Kronsmoor	Lägerdorf	Moordiek	Münsterdorf
Oelixdorf	Westermoor	Wittenbergen	
Amt Horst-Herzhorn			
Altenmoor	Blomesche Wildnis	Borsfleth	Engelbrechtsche Wildnis
Herzhorn	Hohenfelde	Horst (Holstein)	Kiebitzreihe
Kollmar	Krempdorf	Neuendorf b. E.	Sommerland
Amt Itzehoe-Land			
Bekdorf	Bekmünde	Drage	Heiligenstedten
Heiligenstedtenerkamp	Hodorf	Hohenaspe	Huje
Kaaks	Kleve	Krummendiek	Lohbarbek
Mehlbek	Moorhusen	Oldendorf	Ottenbüttel
Peissen	Schlotfeld	Silzen	Winseldorf
Amt Kellinghusen			
Brokstedt	Fitzbek	Hennstedt	Hingstheide
Hohenlockstedt	Kellinghusen	Lockstedt	Mühlenbarbek
Oeschebüttel	Poyenberg	Quarnstedt	Rade
Rosdorf	Sarlhusen	Störkathen	Wiedenborstel
Willenscharen	Wrist	Wulfsmoor	
Amt Krempermarsch			
Bahrenfleth	Dägeling	Elskop	Grevenkop
Krempe	Kremperheide	Krempermoor	Neuenbrook
Rethwisch	Süderau		
Amt Schenefeld			
Aasbüttel	Agethorst	Besdorf	Bokelrehm
Bokhorst	Christinenthal	Gribbohm	Hadenfeld
Holstenniendorf	Kaisborstel	Looft	Nienbüttel
Nutteln	Oldenborstel	Pöschendorf	Puls
Reher	Schenefeld	Vaale	Vaalermoor
Wacken	Warringholz		

Kommunen nach Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden			
Amt Wilstermarsch			
Aebtissinwisch	Beidenfleth	Brokdorf	Büttel
Dammfleth	Ecklak	Kudensee	Landrecht
Landscheide	Neuendorf-Sachsenbande	Nortorf	Sankt Margarethen
Stördorf	Wewelsfleth		
Stadt Itzehoe (amtsfrei)			
Stadt Glücksstadt (amtsfrei)			
Stadt Wilster (amtsfrei)			

A2 Allgemeinbildende Schulen im Kreis Steinburg

Tabelle 38: Allgemeinbildende Schulen im Kreis Steinburg mit Anzahl der Schülerinnen und Schüler

Schulname	Schulträger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen		
Grundschule Wacken	Amt Schenefeld	162
Grund- und Gemeinschaftsschule Schenefeld	Amt Schenefeld	221
Grundschule Brokstedt mit Außenstelle Hennstedt	Schulverband Brokstedt und Umgebung (und Schulverband Hennstedt und Umgebung)	229
Grundschule Hohenlockstedt	Schulverband Hohenlockstedt	273
Grundschule Kellinghusen	Schulverband Kellinghusen	352
Grundschule Wrist	Gemeinde Wrist	154
Grundschule Krempe	Schulverband Krempermarsch	143
Grundschule Kremperheide	Schulverband Krempermarsch	125
Grundschule Rethwisch	Schulverband Krempermarsch	108
Grundschule Op de Host	Schulverband Horst	204
Grundschule Kiebitzreihe	Schulverband Horst	141
Bürgerschule	Schulverband Glückstadt	375
h Grundschule des Schulverbandes Glückstadt in Herzhorn (Grundschule am Deich) mit Außenstelle Kollmar	Schulverband Glückstadt	155
Grundschule Wilstermarsch	Schulverband Wilstermarsch	153
Wolfgang-Ratke-Schule Wilster	Schulverband Wilstermarsch	215
Grundschule Edendorf	Stadt Itzehoe	246
8 Grundschule an der Schäferkoppel	Stadt Itzehoe	250
Fehrs-Schule	Stadt Itzehoe	341
Grundschule Sude-West	Stadt Itzehoe	181
Grundschule Wellenkamp	Stadt Itzehoe	239

Schulname	Schulträger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschule Hohenaspe	Gemeinde Hohenaspe	92
Julianka-Schule (Heiligenstedten)	Amt Itzehoe-Land	150
Schule am Störtal (Oelixdorf)	Gemeinde Oelixdorf	118
Liliencronschule (Lägerdorf)	Gemeinde Lägerdorf	106
Grundschule auf der Geestinsel	Gemeinde Münsterdorf	99
Freie Waldorfschule Itzehoe	Freie Trägerschaft	344

Schulname	Schulträger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Gemeinschaftsschulen (ohne Oberstufe)		
Grund- und Gemeinschaftsschule Schenefeld	Amt Schenefeld	308
Wilhelm-Käber-Schule (Gemeinschaftsschule Hohenlockstedt)	Schulverband Hohenlockstedt	295
Jacob-Struve-Schule in Horst	Schulverband Horst	490
Elbschule (Glückstadt)	Schulverband Glückstadt	393
Gemeinschaftsschule Wilster	Schulverband Wilstermarsch	377
Wolfgang-Borchert-Schule	Stadt Itzehoe	603
Gemeinschaftsschule am Lehmwohl	Stadt Itzehoe	516
Klosterhof-Schule	Stadt Itzehoe	449
Gemeinschaftsschulen (mit Oberstufe)		
Gemeinschaftsschule Kellinghusen	Schulverband Kellinghusen	803
Gymnasien		
Detlefsengymnasium Glückstadt	Kreis Steinburg	662
Sophie-Scholl-Gymnasium	Kreis Steinburg	649
Auguste-Viktoria-Schule (AVS)	Stadt Itzehoe	893
Kaiser-Karl-Schule (KKS)	Stadt Itzehoe	832
Berufsschulen		
Regionales Berufsbildungszentrum des Kreises Steinburg Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR)	Kreis Steinburg	3.413
Förderschulen		
Förderzentrum Lernen Steinburg Nordost in Hohenlockstedt	Schulverband Hohenlockstedt	190
Förderzentrum Lernen Steinburg Süd-West	Schulverband Krempermarsch	174
Förderzentrum Lernen, Pestalozzi-Schule (Stadt Itzehoe)	Stadt Itzehoe	217
Förderzentrum Geistige Entwicklung (Steinburg-Schule)	Kreis Steinburg	200

Daten: Kreis Steinburg 2022b, Statistik Nord 2023.

A3 Derzeitiger Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 39: Angebotsumfang SPNV im Kreis Steinburg (Fahrplanjahr 2023/2024)

Linien-Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁷			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
RE6	Westerland – Niebüll - Husum - Heide - Itzehoe - Elmshorn - Hamburg	Wilster – Itzehoe - Glücksstadt	Westerland - Hamburg	18	17	15	60	Mo-So 1 Fahrt ab Husum nach Hamburg
			Hamburg - Westerland	19	18	17		1 Fahrt nur Fr, Sa und vor Feiertagen.
RB61	Itzehoe - Kremperheide - Krempe - Glückstadt - Herz- horn - Elmshorn - Tornesch - Prisdorf - Pinneberg - Ham- burg	Wrist Horst Itzehoe Krem- perheide Krempe Herzhorn	Itzehoe - Hamburg	18	22	20	60	3 Nachtfahrten Sa+So nur bis Pinneberg.
			Hamburg - Itzehoe	18	21	21		3 Nachtfahrten Sa+So erst ab Pinneberg. 1 Fahrt statt Mo-Fr ab Elms- horn ohne Zwischenhalt nach Horst (Holstein) bis Wrist.
RB62	(Husum) – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg	Wilster Itzehoe Glücksstadt	Husum – Hamburg	22	21	20	60	1 Fahrt Mo-Sa u. So Do ab Husum. 3 Fahrten Mo-Fr/4 Fahrten Sa, 2 Fahrten So bis Itzehoe.
			Hamburg - Husum	19	18	14		1 Fahrt Mo-So u. 1 Fahr Mo- Sa bis Husum. 5 Fahrten Mo-Fr/6 Fahrten Sa, 4 Fahrten So ab Itzehoe.

⁷⁷ Aufgeführt werden nur Fahrten, die an Zugangsstellen des Kreises halten.

		Fahrtenanzahl ⁷⁷						
RE7	Flensburg -/ Kiel - Neumünster - Brokstedt - Wrist - Elmshorn - - Pinneberg - Hamburg	Brokstedt Wrist	Flensburg -/ Kiel - Neumünster - Hamburg Hbf	4	7	7	60	Nur bis 05:00 sowie ab 22:45 mit Halt in Steinburg.
			Hamburg Hbf - Neumünster - Kiel/ - Flensburg	4	6	6		Nur bis 08:00 mit halt in Steinburg.
RE70	Kiel- Neumünster - Brokstedt - Wrist - Elmshorn - Pinneberg - Hamburg	Brokstedt Wrist	Kiel - Hamburg	18	17	16	60	
			Hamburg - Kiel	18	17	16		
RB71	Wrist - Dauenhof - Horst - / Itzehoe - Kremperheide - Krempe - Glückstadt - Herz- horn - Elmshorn - Tornesch - Pridorf - Pinneberg - Hamburg	Wrist Horst Itzehoe Krem- perheide Krempe Glückstadt Herzhorn	Wrist -/ Itzehoe - Elmshorn - Hamburg	27	25	24	60	Mo-Fr 6 Fahrten, Sa 4 Fahrten und So 3 Fahrt über Itzehoe und Glückstadt anstatt von Wrist.
			Hamburg – Elmshorn - Itzehoe / - Wrist	28	24	22		Mo-Fr 9 Fahrten, Sa 3 Fahrten und So 1 Fahrt über Glücksstadt nach Itzehoe anstatt nach Wrist.
			Hamburg - Kiel	17	17	16		Mo-Fr 1 Fahrt nur zwischen Elmshorn und Itzehoe.

Daten: Nah.SH 2023, Fahrplanstand Dezember 2023.

A4 Derzeitiger Angebotsumfang im übrigen ÖPNV

Tabelle 40: Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Kreis Steinburg – Stadtverkehr Itzehoe (Fahrplanjahr 2023/2024)

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁸			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
6101	Itzehoe, ZOB - Itzehoe, Berufsbildungszentrum RBZ - Itzehoe, ZOB	die Linie	ZOB - Itzehoe, Berufsbildungszentrum RBZ –ZOB	30 (30)	12	5	Mo-Fr 30-60 Sa 60-120 So 120	Kurzläufer Itzehoe, ZOB – Itzehoe Brunnenstr. (Holstein-Center) – Itzehoe, ZOB Mo.-Fr. Grundtakt 30 min und Sa. Grundtakt 60 min. Langläufer Itzehoe, ZOB – Itzehoe, Brunnenstraße (Holstein-Center) – Itzehoe, Berufsbildungszentrum RBZ – Itzehoe Brunnenstraße (Holstein-Center) - Itzehoe, ZOB Mo.-Fr. Grundtakt 60 min und Sa. Grundtakt 120 min.

⁷⁸ Aufgeführt werden nur Fahrten, die an Zugangsstellen des Kreises halten.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁸			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
6102	Heiligenstedtenerkamp, Mittelstraße - Itzehoe, ZOB - Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) / die Linie Itzehoe, Innovationszentrum – (Itzehoe, Zusestraße)		Heiligenstedtenerkamp – Itzehoe IZET	35 (34)	16	6	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	Mo-Fr jede zweite reguläre Fahrt ab Itzehoe, Käthe-Kollwitz-Str. (Nord) über Itzehoe Kirchweg (Nord) nach Itzehoe, Innovationszentrum, ansonsten ab Itzehoe, Käthe-Kollwitz-Str. (Nord) nach Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum).
			Itzehoe IZET - Heiligenstedtenerkamp	30 (30)	17	7		Mo-Fr morgens 1 Fahrt nur im Abschnitt Heiligenstedtenerkamp, Mittelstraße – Itzehoe ZOB sowie 3 Fahrten Itzehoe ZOB – Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) direkt ohne Fahrt über Itzehoe, Käthe-Kollwitz-Str. (Nord) und Sa 1 Fahrt. Mo-Fr morgens 1 Fahrt (Schulverkehr) bis Itzehoe, Zusestraße
								Mo-Fr 12 Fahrten ab Itzehoe, Innovationszentrum über Itzehoe, Kirchweg (Nord) und Itzehoe ZOB nach Heiligenstedtenerkamp, Mittelstraße, ansonsten ab Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) über

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁸			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
								Itzehoe, Käthe-Kollwitz-Str. (Nord).
								Mo-Fr und Sa morgens 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Heiligenstedtenerkamp, Mittelstraße, Mo-Fr abends 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) - Itzehoe, ZOB sowie Mo-Fr eine Fahrt ab Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) über Itzehoe, Holtweg direkt nach Itzehoe, Oldendorfer Weg.
6103	Itzehoe, Bachstraße (West) / Itzehoe, ZOB - Itzehoe, Innovationszentrum / Itzehoe, Marie-Curie-Ring	die Linie	Bachstraße (West) – ZOB	15 (15)	16	6	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	Abschnitt Itzehoe, Bachstraße (West) – Itzehoe, ZOB Mo-Fr und Sa im 60 min Grundtakt, Mo-Fr Wartezeit Itzehoe, ZOB zur Weiterfahrt Richtung Itzehoe, Marie-Curie-Ring 10-20 min, Mo-Fr 8 Fahrten nur bis Itzehoe, Innovationszentrum.
			ZOB - Marie-Curie-Ring	28 (28)	15	5		
			Marie-Curie-Ring – ZOB	30 (30)	14	5		
			ZOB - Bachstraße (West)	15 (15)	6	6		
								Abschnitt Itzehoe, ZOB – Itzehoe, Bachstraße (West) Mo-Fr und Sa im Grundtakt 60 min, Sa und So Wartezeit Itzehoe, ZOB Richtung Itzehoe,

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁸			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
								Bachstraße (West) 20-50 min, Mo-Fr 8 Fahrten ab Itzehoe, Innovationszentrum anstatt Itzehoe, Marie-Curie-Ring.
								Mo-Fr ab 7:45 jede zweite Fahrt und Sa ab 7:45 jede dritte Fahrt und ab 16:45 jede Fahrt über Itzehoe, Stadion, Itzehoe, Ahornweg und Itzehoe, Trotzenburg anstatt über Itzehoe, Buchenweg und Itzehoe Bargkoppel.
6104	Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) - Itzehoe, Klinikum - Itzehoe, ZOB - Oelixdorf, Unterstraße	die Linie	Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) - Oelixdorf	32 (31)	14	7	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	Mo-Fr S 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, Ostlandplatz - Itzehoe, Gutenbergstraße, So 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, Maria-Bornheim-Weg (Klinikum) - Itzehoe, ZOB
			Oelixdorf – Maria-Bornheim-Weg (Klinikum)	31 (30)	14	6		Mo-Fr ab 8:00 und Sa ab 11:00 jede dritte Fahrt über Itzehoe, Trotzenburg, Itzehoe, Ahornweg und Itzehoe, Stadion anstatt Itzehoe, Bargkoppel und Itzehoe, Buchenweg, Sa zwischen 07:00 und 10:00 Fahrt über alle Stationen.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl ⁷⁸			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
								Mo-Fr S 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Itzehoe, Ostlandplatz
6105	Itzehoe, Emil-von-Behring-Straße - Itzehoe, ZOB - Kremperheide, Bahnhof - Kremperheide, Brockwisch / Neuenkirchen, Kirche	die Linie	Itzehoe - Neuenkirchen	32 (31)	15	6	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	Mo-So Abschnitt Bf. Kremperheide – Neuenkirchen, Kirche nur jede zweite Fahrt, ansonsten endet Fahrt in Kremperheide, Brockwisch. Mo-Fr S 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Itzehoe, Kirchauffstraße. Sa-So alle Fahrten ab Itzehoe, ZOB.
			Neuenkirchen - Itzehoe	30 (29)	15	6		Mo-So Abschnitt Neuenkirchen, Kirche - Bf. Kremperheide nur jede zweite Fahrt, ansonsten startet Fahrt in Kremperheide, Brockwisch. Mo-Fr S 1 Fahrt nur im Abschnitt Kremperheide, Dorfstraße 94 - Itzehoe, Emil-von-Behring-Straße. Sa-So Fahrten nur bis Itzehoe, ZOB.
6106	Itzehoe, ZOB - Heiligenstedten, Max-Tobias-Weg - Itzehoe, ZOB	die Linie	ZOB – Heiligenstedten - ZOB	31 (31)	14	6	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
6150	Itzehoe, ZOB – (Itzehoe, Dwerweg) / (Ottenbüttel, Westermööler Weg – Kaaks, Kaaksburg (Mitte)) - Schenefeld, Am Markt – (Puls, Bahnhofstraße)/(Pöschendorf, Hohenesch 1 - Hohenwestedt, ZOB)	Rathje	Itzehoe - Puls	8 (7)	7	/	Mo-Sa 60	Mo-Fr S: zwei zusätzliche Fahrten im Abschnitt Schenefeld – Hohenwestedt und eine zusätzliche Fahrt Itzehoe – Hohenaspe. Mo-Fr 2 Fahrten und Sa 1 Fahrt nur bis Reher, Meiereistraße. Mo-Fr + Sa tlw. Fahrten nicht im HVV Tarifgebiet.
			Itzehoe - Hohenwestedt	7 (7)	4	/		
			Hohenwestedt - Itzehoe	9 (9)	6	/		
			Puls - Itzehoe	7 (7)	6	/		
			Hohenwestedt - Puls	4(/)	/	/	Mo-Fr 2 Fahrten und Sa 1 Fahrt ab Reher, Meiereistraße. Mo-Fr + Sa tlw. Fahrten nicht im HVV Tarifgebiet.	
6151	Drage, Dorfstraße - Heiligenstedten, Schule	Rathje	Drage - Heiligenstedten	1 (/)	/	/		
			Heiligenstedten - Mehlbeck - Kaaks - Hohenaspe - Drage	2 (/)	/	/		
6160	Itzehoe, ZOB - Schenefeld, Am Markt - Hanerau-Hademarschen, Markt	Rathje	Itzehoe - Hanerau-Hademarschen	11 (8)	7	/	Mo-Fr 120 Sa 120	Mo-Sa 1 Fahrt nur im Abschnitt Schenefeld, Am Markt - Hanerau-Hademarschen, Markt, Mo-Fr 1 Fahrt

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Hanerau-Hademarschen - Itzehoe	8 (8)	6	/		nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Schenefeld, Am Markt.
6161	Schenefeld, Schule - Reher, Meierstraße - Schenefeld, Schule	Rathje	Schenefeld - Reher - Puls - Schenefeld	2 (/)	/	/		Mo-Fr 1 Fahrt nur im Abschnitt Schenefeld, Am Markt - Itzehoe, ZOB.
			Schenefeld - Puls - Reher - Schenefeld	5 (/)	/	/		1 Fahrt ab Reher, Meiereistraße.
								2 Fahrten bis Reher, Meiereistraße. 1 Fahrt nur Mo-Do.
6162	Wacken, Wasberger Weg - Warringholz, Hauptstraße 11 - Aasbüttel, Feuerwehr - Schenefeld, Schule	Rathje	Wacken - Schenefeld	4 (/)	/	/		
			Schenefeld - Wacken - Nutteln	7 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo+Do+Fr, 1 Fahrt nur Di+Mi, 1 Fahrt nur Do.
6170	Itzehoe, ZOB - Oldendorf, Sportzentrum - Wacken, Wasberger Weg / Besdorf, Bokelrehmer Straße	Rathje	Itzehoe - Besdorf	15 (14)	7	/	Mo-Fr 60 Sa 120	Mo- Fr 5 Fahrten bis Wacken, Wasberger Weg Mo-Fr S 4 Fahrten über Heiligenstedten, Schule.
			Besdorf - Itzehoe	16 (13)	7	/		Mo-Fr Bedienung der Haltestelle Wacken, Wasberger Weg sowie die Haltestellen

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								im Abschnitt Vaale, Bollweg - Itzehoe, ZOB alle 60 min.
6171	Itzehoe, ZOB - Bekdorf	Rathje	Itzehoe - Bekdorf	2 (/)	/	/		
			Bekdorf - Itzehoe	2 (/)	/	/		
6172	Wacken, Schule - Besdorf, Autobahnauffahrt - Wacken, Schule	Rathje	Wacken - Besdorf - Wacken	3 (/)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Niembüttel – Wacken.
6173	Vaalemoor, Westende 6 - Nutteln, Dorfstraße - Wacken, Schule - Schenefeld, Schule	Rathje	Vaalemoor - Schenefeld	2 (/)	/	/		
			Wacken - Nutteln - Wacken	2 (/)	/	/		Haltestelle Gribbohm, An der Bundesstraße nur Ausstieg, 1 Fahrt nur Abschnitt Wacken, Schule - Gribbohm, An der Bundesstraße.
6180	Itzehoe, ZOB - Oesau, Kreuzung - Hohenlockstedt, Helgolandstraße - Kellinghusen, Neumühler Weg (Süd) - Wrist, Bahnhof	Holsten-Express	Wrist - Itzehoe	21 (17)	13	6	Mo-Fr ca. 60 Sa, So ca. 120	Mo-Fr: 1 Fahrt nur ab Winseldorf, Oberstraße; 1 Fahrt nur ab Kellinghusen, Amtsverwaltung Mo-Sa: 1 Fahrt als Linientaxi.
			Itzehoe – Wrist	20 (17)	13	6		1 Fahrt Mo-Sa als Linientaxi.
6181	Lohbarbek – Hohenlockstedt, Hohenfiert 6 – Hohenlockstedt, Schulzentrum	Holsten-Express	Lohbarbek - Hohenlockstedt	4 (/)	/	/		2 Fahrten nur im Abschnitt Hohenlockstedt, Hohenfiert 6 - Hohenlockstedt, Schulzentrum.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Hohenlockstedt - Lohbarbek	7 (/)	/	/		2 Fahrten nur im Abschnitt Hohenlockstedt, Schulzentrum - Hohenlockstedt, Ridders 15, 2 Fahrten nur Mo-Do und nur zum Ausstieg.
6182	Kellinghusen - Wrist, Bahnhof – Auufer / Kellinghusen	Holsten-Express	Kellinghusen - Kellinghusen	8 (/)	/	/		2 Fahrten tlw. mit Haltestellen nur zum Ausstieg.
			Auufer - Kellinghusen	2 (/)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Mühlenbarbek - Kellinghusen, 1 Fahrt nur Mo,Mi,Fr.
6191	Hohenwestedt, ZOB – Poyenberg, Meezener Straße – Rosdorf, Hauptstraße (Nord) – Kellinghusen, Amtsverwaltung – Wrist, Bahnhof	Holsten-Express	Hohenwestedt – Wrist	8 (7)	4	4	Mo-Fr ca. 120 Sa, So 180	Mo-So tlw. Haltestellen außerhalb HVV Tarif. Mo-Fr 3 Fahrten und Sa,So alle Fahrten als Anruf-Sammel-Taxi.
			Wrist - Hohenwestedt	7 (6)	5	4		
6192	Brokstedt, Schule – Fitzbeck – Bäckerweg – Rosdorf, Hauptstraße (Süd) – Kellinghusen, Amtsverwaltung – Kellinghusen, Mühlenweg	Holsten-Express	Brokstedt - Kellinghusen	15 (7)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do, 2 Fahrten per Linientaxi auf dem Abschnitt Bf. Brokstedt - Kellinghusen, Amtsverwaltung, 1 Fahrt per Linientaxi auf dem Abschnitt Borstel, am Teich - Kellinghusen, Amtsverwaltung.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Kellinghusen - Brokstedt	11 (6)	/	/		4 Fahrten per Linientaxi auf dem Abschnitt Kellinghusen, Kleiner Kamp - Bf. Brokstedt, 2 Fahrten per Linientaxi auf dem Abschnitt Kellinghusen, Neumühlener Weg - Bf. Brokstedt.
6193	Itzehoe, ZOB – Breitenburg, Kronsmoor, Moordorfer Weg – Wittenbergen, Mühlenstraße 34 – Kellinghusen – Grönhude – Kellinghusen, Amtsverwaltung – Wrist, Bahnhof	Holsten-Express	Itzehoe – Wittenbergen – Kellinghusen – Wrist	9 (7)	/	/		1 Fahrt über Kellinghusen, Gemeinschaftsschule und Kellinghusen, Grundschule
			Wrist – Kellinghusen – Wittenbergen - Itzehoe	9 (7)	/	/		2 Fahrt über Kellinghusen, Gemeinschaftsschule und Kellinghusen, Grundschule
6520	Itzehoe, ZOB – Krempe, Bahnhof – Glückstadt, Krankenhaus / Glückstadt, Detlefsengymnasium	die Linie	Itzehoe – Krempe – Glückstadt	12 (11)	6	5	Mo-So ca. 120	2 Fahrten nur im Abschnitt Borsfleth, Borsflether Mühle - Glückstadt, Detlefsengymnasium. Mo-Fr 1 Fahrt und S 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Neuenbrook, Hauptstraße.
			Glückstadt – Krempe - Itzehoe	8 (8)	6	5		Mo-Fr 1 Fahrt im Abschnitt Glückstadt, Am Markt – Bf. Krempe.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
6525	Itzehoe, ZOB – Horst, Bahnhof – Horst, Amtsverwaltung – Elms-horn, Bahnhof (ZOB) – Elms-horn, Fröbelstraße (KGSE)	die Linie	Itzehoe – Elmshorn	8 (7)	/	/		5 Fahrten nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Horst, Amtsverwaltung. 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe – Neuenbrook.
			Elmshorn - Itzehoe	5 (5)	/	/		2 Fahrten nur im Abschnitt Horst, Amtsverwaltung - Itzehoe, ZOB
6527	Neuenbrook, West 59 – Krempe, Schulzentrum / Rethwisch, Schule	die Linie	Neuenbrook – Krempe	1 (/)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Rethwisch, Schule – Neuenbrook, West 59.
			Krempe - Neuenbrook	3 (/)	/	/		
6530	Glückstadt, Bahnhof – Glückstadt, Elbschule – Glückstadt, Am Markt – Kollmar, Schleuerweg – Neuendorf, Datenhörn – Elmshorn, Bahnhof / Elmshorn, Ramskamp (KGSE)	die Linie	Glückstadt – Elmshorn	14 (8)	7	7	Mo-So ca. 120	Mo-Fr S 4 Fahrten Glückstadt – Kollmar, Strohdeich, 1 Fahrt bis Neuendorf, Datenhörn, 1 Fahrt Kollmar, Wendeplatz – Elmshorn, Ramskamp (KGSE). Mo-So 3 Fahrten von Bf. Glückstadt – Bf. Elmshorn (ZOB).
			Elmshorn - Glückstadt	12 (8)	7	6		Mo-Fr S 2 Fahrten Elmshorn – Kollmar, Wendeplatz, 1 Fahrt Neuendorf,

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Moorhusen (Süd) – Glückstadt, Am Markt, 2 Fahrten Kollmar, Strohteich – Glückstadt, Am Markt. Sa 1 Fahrt von Bf. Elmshorn (ZOB) – Kollmar, Wendeplatz. Mo-So 3 Fahrten von Bf. Elmshorn (ZOB)- Bf. Glückstadt.
6532	Kollmar, Deichreihe / Kollmar, Kirchreihe – Kollmar, Schuke	die Linie	Kollmar, Deichreihe – Kollmar, Schule	1 (/)	/	/		
			Kollmar, Schule – Kollmar, Kirchreihe	3 (/)	/	/		1 Fahrt nur Di-Fr, 1 Fahrt nur Mo
6550	Itzehoe, ZOB – Hohenfelde, Feuerwehrrhaus – Horst, Bahnhof – Horst, Amtsverwaltung – Elmshorn, Bahnhof (ZOB)	die Linie	Itzehoe - Elmshorn	34 (32)	10	5	Mo-Fr 30 Sa 60 So 120	Mo-Fr 4 Fahrten ab Hohenfelde, Feuerwehrrhaus, 10 Fahrt ab Horst, Gewerbegebiet. Mo-Fr abends 3 Fahrten von Itzehoe, ZOB – Rethwisch (IZ), Dorfstraße. Mo-Fr S 1 Fahrt Itzehoe, ZOB – Lägerdorf, Schule. Sa 6 Fahrten über Hohenfelde.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Elmshorn - Itzehoe	34 (31)	11	5		Sa 6 Fahrten über Hohenfelde und 1 Fahrt nurBf. Elmshorn (ZOB) – Hohenfelde, Glindesmoor.
6551	Lägerdorf, Schule – Hohenfelde, Glindesmoor – Horst, Jacob-Struve-Schule – Elmshorn, Bahnhof (ZOB)	die Linie	Lägerdorf – Elmshorn	3 (/)	/	/		2 Fahrten nur im Abschnitt Hohenfelde, Glindesmoor - Horst, Jacob-Struve-Schule.
			Elmshorn - Lägerdorf	3 (/)	/	/		2 Fahrten nur im Abschnitt Horst, Am Markt - Hohenfelde, Glindesmoor, 1 Fahrt nur im Abschnitt Elmshorn, Fröbelstraße (KGSE) - Hohenfelde, Feuerwehrhaus.
6553	Itzehoe, ZOB – Breitenburg, Am Schloss – Lägerdorf, Herman-Löns-Straße – Rethwisch, Kirchweg	die Linie	Itzehoe – Rethwisch	2 (1)	2	/		
			Rethwisch - Itzehoe	2 (2)	/	/		
6554	Hohenfelde - Rethwisch	die Linie	Hohenfelde – Rethwisch	1 (/)	/	/		
			Rethwisch - Hohenfelde	3 (/)	/	/		
6555	Horst, Bahnhof – Horst, Jacob-Struve-Schule – Kiebitzreihe, Schule (Kehre) – Raa-Besenbek, Achtern Knick – Altenmoor,	die Linie	Horst - Neuenbrook	13 (/)	/	/		5 Fahrten nur ab Horst, Jacob-Struve-Straße, 3 Fahrten nur im Abschnitt Raa-Besenbeck, Achtern Knick -

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Feuerwehrhaus – Gehleninsel, Brunsholt – Neuenbrook, Birkenweg		Neuenbrook - Horst	11 (/)	/	/		Kiebitzreihe, Abzweigung Bullendorf. 7 Fahrten nur bis Horst, Jacob-Struve-Straße, 4 Fahrten nur ab Gehleninsel, Brunsholt, 3 Fahrten nur ab Altenmoor, Feuerwehrhaus.
6557	Steinburg, Lübscher Landweg – Dauenhof, Bahnhof – Sparrieshoop – Horst, Bahnhof – Elmshorn, Bahnhof – Elmshorn, Fröbelstraße	die Linie	Steinburg – Horst – Elmshorn Elmshorn – Horst - Steinburg	11 (3) 10 (5)	/	/		
6560	Glückstadt, Bürgerschule – Glückstadt, Am Markt – Sommerland, Feuerwache Siethwende – Kiebitzreihe, Schule – Elmshorn, Bahnhof (ZOB) /Elmshorn, Fröbelstraße (KGSE)	die Linie	Glückstadt – Kiebitzreihe – Elmshorn	18 (12)	7	6	Mo-Fr ca. 60 Sa, So 120	9 Fahrten an F nur im Abschnitt Glückstadt, Am Markt - Elmshorn, Bahnhof (ZOB), 6 Fahrten an S nur im Abschnitt Glückstadt, Am Markt - Elmshorn, Bahnhof (ZOB), 2 Fahrten nur im Abschnitt Sommerland, Feuerwache Siethwende - Elmshorn, Bahnhof (ZOB), 2 Fahrten nur im Abschnitt Horst, Amtsverwaltung - Elmshorn, Bahnhof (ZOB).

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Elmshorn – Kiebitzreihe - Glückstadt	23 (21)	11	7		1 Fahrt nur im Abschnitt Kiebitzreihe, Wiesengrund - Horst, Amtsverwaltung.
6580	Glückstadt, Flensburger Straße – Glückstadt, Bahnhof – Brokdorf, An der Wettern	die Linie	Glückstadt – Brokdorf	22 (16)	8	6	Mo-Fr ca. 60 Sa, So 120	3 Fahrten nur im Abschnitt Glückstadt, Flensburger Straße - Glückstadt, Bahnhof, 4 Fahrten an S nur im Abschnitt Glückstadt, Elbschule - Brokdorf, An der Wettern.
			Brokdorf - Glückstadt	17 (16)	7	5	Mo-Fr ca. 120 Sa, So 120	2 Fahrten nur ab Wewelsfleth, Deichreihe, 5 Fahrten nur im Abschnitt Glückstadt, Wiebeke-Kruse-Straße - Glückstadt, Flensburger Straße.
6610	Itzehoe, ZOB – Wilster, Colosseum Platz – Brunsbüttel-Süd, Bahnhofstraße	Autokraft	Itzehoe – Brunsbüttel	21 (18)	9	7	Mo-Fr ca. 60 Sa, So 120	Mo-Fr 9 Fahrten nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Wilster, Colosseum Platz, Mo-Fr 4 Fahrten als Linientaxi, Sa 3 Fahrten nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Wilster, Colosseum Platz, Sa 2 Fahrten als Linientaxi, So 1 Fahrt nur im Abschnitt Itzehoe, ZOB - Wilster, Colosseum Platz als Linientaxi.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Brunsbüttel - Itzehoe	20 (17)	9	6		Mo-Fr S 10 Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colosseum Platz - Itzehoe, ZOB, Mo-Fr F 8 Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colloseum Platz - Itzehoe, ZOB, Mo-Fr 3 Fahrten als Linientaxi, Sa 2 Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colosseum Platz - Itzehoe, ZOB als Linientaxi.
6611	Aebtissinwisch – Neuendorf-Sachsenbande, Alte Schmiede – Wilster, Am Schulzentrum	Autokraft	Aebtissinwisch – Neuendorf-Sachsenbande – Wilster	6 (1)	2	/		1 Fahrt im Abschnitt Aebtissinwisch - Landscheide, Birkenallee.
			Wilster – Neuendorf-Sachsenbande – Aebtissinwisch – Wilster	8 (1)	2	/		
6612	Wilster, Colosseum Platz – Ecklak, Eschenweg – St. Margarethen, Schule	Autokraft	Wilster – Nortorf – Ecklak – St. Margarethen	7 (5)	2	/		Mo-Fr F 3 Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colosseum Platz - Kudensee, Mo-Fr S 2 Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colosseum Platz - Kudensee, Sa alle Fahrten nur im Abschnitt Wilster, Colosseum Platz – Kudensee.
			St. Margarethen – Kudensee - Wilster	6 (4)	2	/		Mo-Fr F 3 Fahrten nur im Abschnitt Kudensee - Wilster,

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Colosseum Platz, Mo-Fr S 2 Fahrten nur im Abschnitt Kudensee - Wilster, Colosseum Platz, Sa alle Fahrten nur im Abschnitt Kudensee - Wilster, Colosseum Platz.
6613	Landscheide, Bahnhof – Wilster, Am Schulzentrum	Autokraft	Landscheide – Nortorf – Wilster	7 (0)	/	/		
			Wilster – Nortorf - Landscheide - Kudensee	1 (0)	/	/		
6615	Kudensee – Wilster, Colosseum Platz	Autokraft	Kudensee – Landscheide – Wilster	1 (0)	/	/		
			Wilster – Landscheide – Kudensee - Landscheide	2 (0)	/	/		
6619	Wilster, Bahnhof – Neuendorf-Sachsenbande, Bürger Straße - Kudensee	Autokraft	Wilster – Neuendorf-Sachsenbande – Kudensee	9 (9)	9	6	Mo-Sa 60 So 120	Alle Fahrten als Anruf Sammel-Taxi.
			Kudensee – Neuendorf-Sachsenbande - Wilster	9 (9)	9	6		
6620	Wilster, Am Schulzentrum / Wilster, Colosseum Platz – Dammfleth, Klein Kampen – Brokdorf, An der Wetttern	Autokraft	Wilster – Dammfleth – Brokdorf	12 (9)	7	5	Sa, So 120	

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Brokdorf – Dammfleth - Wilster	13 (9)	7	5		Mo-Fr S 1 Fahrt nur im Abschnitt Wewelsfleth, Deichreihe - Wilster, Colosseum Platz.
6621	Wilster, Colosseum Platz – Beidenfleth, Riep (Süd) – Wewelsfleth, Schule	Autokraft	Wilster – Beidenfleth – Wewelsfleth	1 (/)	/	/		
			Wewelsfleth – Beidenfleth - Wilster	2 (/)	/	/		1 Fahrt bis Wilster, Am Schulzentrum.
6622	Kudensee / St. Margarethen – Wewelsfleth – Brokdorf, Am Teich	Autokraft	Kudensee – Brokdorf	5 (/)	/	/		
			Wilster – St. Margarethen	1 (/)	/	/		
6623	Dammfleth, Neufeld (Nord) – Wilster, Colosseum Platz	Autokraft	Dammfleth - Wilster	1 (/)	/	/		
6624	Wewelsfleth, Schule – Wilster, Colosseum Platz / Wewelsfleth, Deichreihe	Autokraft	Wewelsfleth – Wilster – Wewelsfleth	4 (/)	/	/		1 Fahrt ab Wewelsfleth, Schule.
			Wilster - Wewelsfleth	5 (/)	/	/		nur 2 Fahrten bis Wewelsfleth, Schule.
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
753	Legan – Todenbüttel, Schule – Hohenwestedt, ZOB	Autokraft	Legan – Todenbüttel – Wapelfeld - Hohenwestedt	8 (5)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Haale, Ortsmitte - Hohenwestedt, Schule im Park; 1

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Fahrt nur im Abschnitt Haale, Ortsmitte - Todenbüttel, Schule. HVV-Tarif gilt nicht.
			Hohenwestedt, ZOB – Wapelfeld – Todenbüttel - Legan	8 (4)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Osterstedt, Bahnhof - Todenbüttel, Schule; 1 Fahrt nur im Abschnitt Todenbüttel, Schule - Haale, Ortsmitte. Der HVV-Tarif gilt nicht.
755	Hohenwestedt, Schule am Park – Itzehoe, ZOB	Autokraft	Hohenwestedt – Peissen - Itzehoe	7 (7)	3	3	Mo-Fr ca. 120	Abschnitt Hohenwestedt, ZOB – Jahrsdorf Im Winkel gilt der HVV Tarif nicht.
			Itzehoe – Peissen - Hohenwestedt	8 (7)	3	3		
756	Hohenwestedt, Schule Hohe Geest – Hennstedt, Schulstraße - Jahrsdorf	Autokraft	Hohenwestedt – Hennstedt - Jahrsdorf	2	/	/		Abschnitt Hohenwestedt, Schule am Park – Meezen und Nienjahn Ort – Jahrsdorf gilt HVV Tarif nicht.
785	Nortorf, Gemeinschaftsschule – Itzehoe, ZOB	Autokraft	Nortorf – Aukrug - Hohenlockstedt - Itzehoe	9 (6)	3	3	Mo-Fr ca. 60	Mo-Fr S 3 Fahrten nur im Abschnitt Nortorf – Aukrug.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
							Sa, So 120	Sa 3 Fahrten nur im Abschnitt Nortorf – Hennstedt. So 3 Fahrten nur im Abschnitt Nortorf – Hennstedt. Abschnitt Nortorf, Grundschule - Aukrug, Kurklinik gilt HVV Tarif nicht.
			Itzehoe – Hohenlockstedt – Aukrug - Nortorf	9 (7)	3	3		Mo-Fr S 2 Fahrten nur im Abschnitt Hennstedt - Nortorf, Mo-Fr S 2 Fahrten nur im Abschnitt Aukrug - Nortorf, Mo-Fr F 1 Fahrt nur im Abschnitt Hennstedt – Nortorf.
7500	Bad Bramstedt – Wrist, Bahnhof	Autokraft	Bad Bramstedt - Wrist	18 (18)	8	7	Mo-Fr ca. 60	
			Wrist – Bad Bramstedt	18 (18)	8	7	Sa, So 120	
7503	Kellinghusen, Nordfriedhof – Bad Bramstedt, Gymnasium – Bad Bremstedt	Autokraft	Kellinghusen – Quarnstedt – Bad Bramstedt	2 (/)	/	/		1 Fahrt nur im Abschnitt Kellinghusen, Amtsverwaltung - Bad Bramstedt.
			Bad Bramstedt – Quarnstedt - Kellinghusen	5 (/)	/	/		4 Fahrten nur im Abschnitt Bad Bramstedt, Gymnasium - Wrist, Bahnhof, 1 Fahrt bis Kellinghusen, Grundschule, 1 Fahrt nur Mo-Do.

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr S (F)	Sa	So/F	Grundtakt [min]	Bemerkungen
7506	Brokstedt, Schule – Hardebeck, Schulstraße – Bad Bramstedt	Autokraft	Brokstedt – Hardebeck – Bad Bramstedt	8 (5)	/	/		
			Bad Bramstedt – Hardebeck - Brokstedt	12 (5)	/	/		S 1 Fahrt nur Mo-Do.
7508	Bad Bramstedt – Boostedt, Schule	Autokraft	Bad Bramstedt – Großenaspe - Boostedt	5 (/)	/	/		1 Fahrt ab A Bad Bramstedt, 1 Fahrt ab Bad Bramstedt, Maienbeck (West), 3 Fahrten ab Bad Bramstedt, Gemeinschaftsschule.
			Boostedt – Großenaspe – Bad Bramstedt	7 (3)	/	/		S 1 Fahrt nur Mo+Di+Mi+Fr, S 1 Fahrt nur Do

Daten: hvv Fahrplanstand Mai 2024

A5 Zusammenfassung Ergebnisse der Regionalkonferenzen

Regionalkonferenz Ost

Tabelle 41: Regionalkonferenz Ost

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Angebotsausweitung	Anbindung Bahnhof Brokstedt intensivieren, auch Kreisübergreifend: z.B. Brokstedt, Aukrug, Hohenwestedt, Poyenberg, Rade Fitzbek, Brokstedt
Verbindung	Angebotsausweitung	engerer Takt zu Arbeitsbeginn (6-9 Uhr)
Verbindung	Erschließung	Abstände-Empfehlung 600m, z.B. Hohenlockstedt Hungriger Wolf
Verbindung	Angebotsausweitung	Querverbindung Hohenaspe - Hohenlockstedt, ggf. ergänzend bis Itzehoe-Nord und Kellinghusen/Wrist
Verbindung	Angebotsausweitung	Querverbindung Hohenlockstedt - Hohenaspe
Verbindung	Schulverkehr	Es fahren täglich (Mo-Fr) (dank des Schulverbands) 40 SuS von Hohenaspe nach Hohenlockstedt und zurück!
Verbindung	Erschließung	Bereiche Remsing/ Brauerstr. (L115) anbinden
Verbindung	Angebotsausweitung	Stichverbindungen nach Brokstedt, Willenscharen, Sarlhusen
Verbindung	Angebotsausweitung	Verknüpfung mit Gemeinden aus Nachbarkreisen (z.B. Borstel, Aukrug)
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Hohenaspe - Hohenlockstedt - Kellinghusen

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Betriebsqualität	Linie 6180 - Itzehoe - Wrist - Letzter Bus 22:05 Uhr Kleinbus - bei Bedarf z. Taxi abrufen z.B. Abendmarkt
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Bessere Anbindung zum Bahnhof Wrist (SPNV) von Wulfsmoor aus
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Frühere Anbindung zum Bahnhof Wrist (7 Uhr Zug) Arbeitnehmer + Schüler von Wulfsmoor aus
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Rufbus für den ländlichen Bereich
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	flexible Anbindung der Gemeinde Fitzbek
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	flexible Bus-/ Taxiangebote z.B. für Veranstaltungen
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	"Anrufbus" / oder Taxi als Ergänzung / Ersatz für 2 Std./ 1. Std. Taktung in die Dörfer
Qualitätsmerkmale	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit Haltestellen/ Busse
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Mobilitätsstationen ausbauen
Qualitätsmerkmale	Fahrzeug	kleinere Busse für kleinere Gemeinden
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Zuständigkeiten für Bushaltestellen klären (L115)
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	Echtzeitanzeigen an Haltestellen
Sonstiges / Etc.	alternative Mobilität	alternative Mobilität - Car-Sharing, - Mitfahr-App, -...
Schulverkehr	Schulverkehr	Schülerbeförderung am Ostkreis verbessern (Bad Bramstedt)

Regionalkonferenz Süd

Tabelle 42: Regionalkonferenz Süd

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Erschließung	Haltestelle (neue)! Hotel Breitenburg / Amt Breitenburg
Verbindung	Angebotsausweitung	Häufigere Taktung Gemeinde Dägeling
Verbindung	Erschließung	Dägeling Ausbau Haltestelle Schulstr. - Itz. Str. neue Seniorenwohnanlage mit 17 Wohneinheiten
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbesserung der Anbindung zw. Gemeinde Hohenfelde Glindesmoor → Itzehoe
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Glückstadt → Beidenfleth → Brokstedt ab 16:00 Uhr verbessern
Verbindung	Angebotsausweitung	Linie 6550 Weiterführung (21:00) abends Rethwisch - Lägerdorf endet in Hohenlockstedt Mariendorf - Itzehoe
Verbindung	Angebotsausweitung	Querverbindung durch den Kreis zum Bahnhof Wrist (Kiel), Wilster, Wacken → IZ → Wrist
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Horst - Kiebitzreihe - stündlich - es besteht eine Handball-Spielergemeinschaft. Alle Mannschaften trainieren abwechselnd in beiden Orten!
Verbindung	Angebotsausweitung	Abendverkehr Freitag + Samstag nach Kulturveranstaltung
Verbindung	Angebotsausweitung	Eventuelle Änderung der Linie Münsterdorf - Lägerdorf - Rethwisch und zurück über Dägeling
Verbindung	Angebotsausweitung	Busverbindung Münsterdorf - Dägeling anbinden!
Verbindung	Angebotsausweitung	Bessere Anbindung Gewerbegebiet Dägeling (täglich ca. 600 Pendler)

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Glückstadt - Wilster
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung BHF Kremperheide → Horst
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Umstiegszeiten in Wewelsfleth nach Brokdorf bzw. Beidenfleth im späten Nachmittagsbereich
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Umstieg: Bahn Krempe → Süderau z.T. keine Busverbindung
Verknüpfung	Infrastruktur	drive & ride: sichere, überdachte Fahrradstellplätze
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Busanbindung Fähre Glückstadt
Verknüpfung	Angebotsausweitung	Taktanbindung der Busse zur Bahn (Abfahrt HH/ Husum)
Flexible Bedienung	Angebotsausweitung	Nachtbusse am WE?
Flexible Bedienung	Angebotsausweitung	Freizeitverbindungen Abends und am Wochenende, Jugend!
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	mehr Werbung für Ruftaxi
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	zentrale Telefonnr. Für Rufbusse
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Horst :Anbindung Aussenbereiche - on Demand -
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Einführung flexibler Verkehr im Amtsgebiet Horst-Herzhorn
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Flexibler Anschluss von Altenmoor an den ÖPNV → Elmshorn → Bahn

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Eine reine innerstädtische flexible Linie in Glückstadt
Qualitätsmerkmale	Tarif	Wunsch: kostenlose Mitnahme von Fahrrädern für Schüler und Azubis in der Bahn
Qualitätsmerkmale	Tarif	Fahrradmitnahme in Bussen
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Knotenpunkt Bhf Krempe - Bushalte qualitativ aufwerten (Fahrradboxen)
Qualitätsmerkmale	Tarif	365€ Ticket
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	übersichtliche Pläne an allen Haltestellen
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	keine Aktualisierung der Fahrpläne an Haltestellen z.B. Detlefsengymnasium
Qualitätsmerkmale	Barrierefreiheit	Ausbau der Haltestellen in Krempe zu barrierefreien Haltestellen
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	Fahrgastbefragung - qualitativ ÖPNV - Verbesserung ÖPNV
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	kostenlose Fahrpläne
Qualitätsmerkmale	Fahrpersonal	Kenntnisstand der Busfahrer z.T. unzulänglich
Qualitätsmerkmale	Tarif	vereinfachter Zugang zu Tickets (Kreisticket)
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Ausstattung und Pflege der Bushaltestellen und angrenzende Ackerstreifen
Qualitätsmerkmale	Tarif	Tarifvereinfachung
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	z.T. keine Bodenverankerung der Haltestellenschilder

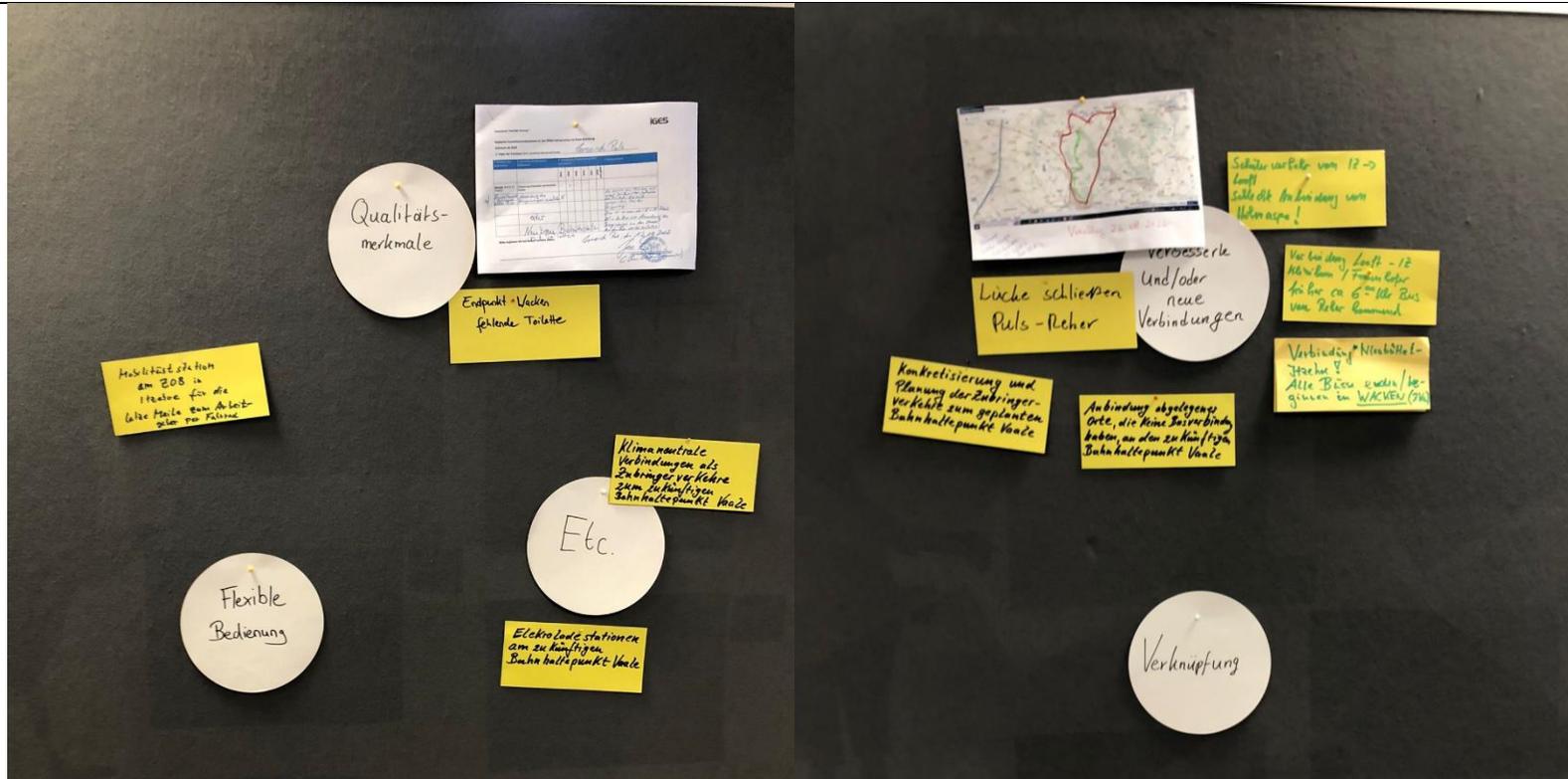
Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	keine / fehlende Fahrpläne
Qualitätsmerkmale	Fahrzeug	Während der winterzeit sind Schülerbusse übervoll. Einsatz weiterer/ größerer Busse wünschenswert
Sonstiges / Etc.	Infrastruktur	Bushaltestellen in Elskop; 1 neu + 2 vorhanden; es steigen nur überwiegend Schüler ein
Sonstiges / Etc.	Finanzierung	einheitliche Förderung (Förderrichtlinien)
Sonstiges / Etc.	alternative Mobilität	Angebot Car-Sharing
Sonstiges / Etc.	Erschließung	weggefallene Haltestellen z.B. Bloemsche Wildnis
Sonstiges / Etc.	alternative Mobilität	Angebot deutsche Bahn: bike-Sharing
Schulverkehr	Schulverkehr	Verbindung Glückstadt \leftrightarrow Horst fehlt \rightarrow verbessern Schülerverkehr
Schulverkehr	Schulverkehr	Rufbus für Schülerverkehr bei späteren Schulanfangszeiten \rightarrow Gültigkeit des HVV-Tarifs
Schulverkehr	Schulverkehr	Benachrichtigung der Schulen bei Busunfällen/ Verspätungen (durch Fahrer)
Schulverkehr	Schulverkehr	Berücksichtigung Ganztagsbetreuung an den Schulen
Schulverkehr	Schulverkehr	Einbeziehung der Schulen in die Linienplanung
Schulverkehr	Schulverkehr	Schülerverkehr: Taktung: Schulendzeit und Bus-/ Bahnabfahrt

Regionalkonferenz Nord

Tabelle 43: Regionalkonferenz Nord

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Nienbüttel-Itzehoe ! Alle Busse enden/ beginnen in Wacken (3km)
Verbindung	Angebotsausweitung	Verbindung Looft - Itzehoe Klinikum / Fraunhofer früher ca. 6:00 Uhr Bus von Reher kommend
Verbindung	Angebotsausweitung	Anbindung abgelegener Orte, die keine Busverbindung haben, an den zukünftigen Bahnhofpunkt Vaale
Verbindung	Angebotsausweitung	Konkretisierung und Planung der Zubringerverkehre zum geplanten Bahnhofpunkt Vaale
Verbindung	Angebotsausweitung	Lücke schließen Puls-Reher
Verbindung	Schulverkehr	Schülerverkehr von IZ => Looft, schlechte Anbindung von Hohenaspe
Verbindung	Angebotsausweitung	Anpassung der Anbindung zwischen Itzehoe und Puls (Einführung einer Ringlinie sowie einer Schnellverbindung)
Verknüpfung	Infrastruktur	Mobilitätsstation am ZOB in Itzehoe für die letzte Meile zum Arbeitgeber per Fahrrad
Verknüpfung	Infrastruktur	Elektroladestationen am zukünftigen Bahnhofpunkt Vaale
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Endpunkt Wacken fehlende Toilette
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Bushaltestelle Bahnhofstr. Puls Absenkung Bürgersteiges oder Neubau Bushaltestelle mit Toiletten

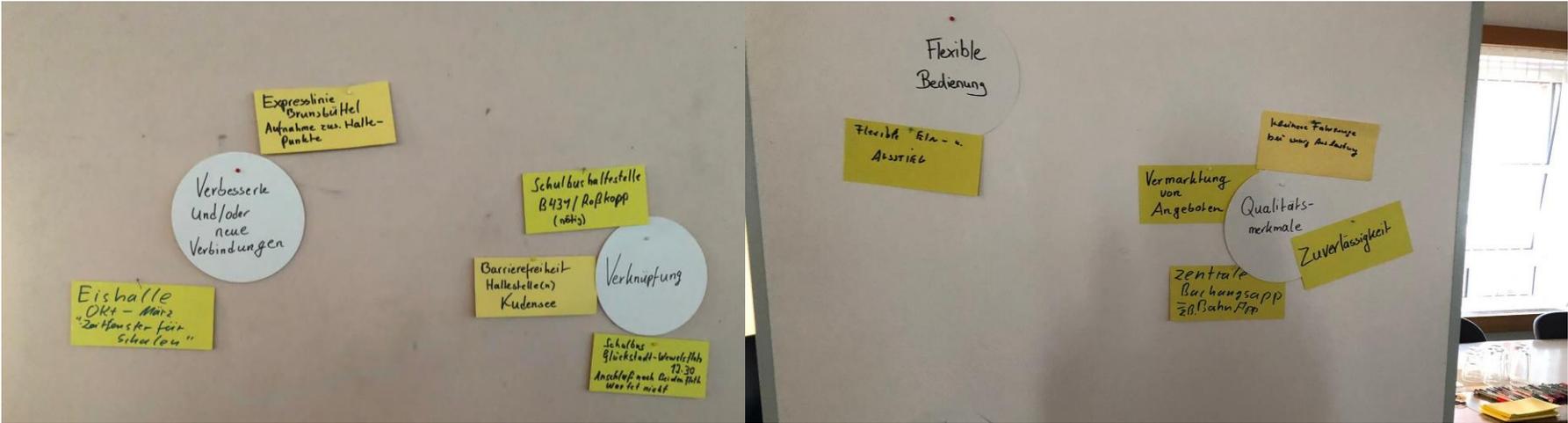
Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Sonstiges / Etc.	Dekarbonisierung	Klimaneurale Verbindungen als Zubringerverkehre zum zukünftigen Bahnhofsteppunkt Vaale



Regionalkonferenz West

Tabelle 44: Regionalkonferenz West

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Angebotsausweitung	Expresslinie Brunsbüttel Aufnahme zus. Haltepunkte
Verknüpfung	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit Haltestellen(n) Kudensee
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Flexible Ein- und Ausstieg
Qualitätsmerkmale	Tarif	zentrale Buchungssapp z.B. BahnApp
Qualitätsmerkmale	Tarif	Vermarktung von Angeboten
Qualitätsmerkmale	Betriebsqualität	Zuverlässigkeit
Qualitätsmerkmale	Betriebsqualität	kleinere Fahrzeuge bei wenig Auslastung
Schulverkehr	Schulverkehr	Eishalle Okt-März "Zeitfenster für Schulen"
Schulverkehr	Schulverkehr	Schulbushaltestelle B434/ Roßkopp (nötig)
Schulverkehr	Schulverkehr	Schulbus Glückstadt-Wewelsfleth 12:30 Uhr Anschluss nach Beidenfleth wartet nicht



Regionalkonferenz Mitte

Tabelle 45: Regionalkonferenz Mitte

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verbindung	Angebotsausweitung	Anbindung Dauenhof/ Hohenfelde nach Itzehoe
Verbindung	Angebotsausweitung	In Itzehoe Linie 6101 zur echten Ringlinie ausbauen bzw. Liniennetz unter besserem Einbezug der Umlandlinien neu überplanen
Verbindung	Erschließung	In Itzehoe-Wellenkamp das Lt. Vortrag unterversorgte Wohngebiet durch geänderten Laufweg erfassen
Verbindung	Angebotsausweitung	Azubi-Pendlerbeziehungen analysieren
Verbindung	Angebotsausweitung	Schnellbus Itzehoe-Brunsbüttel Halt in Wilster?
Verbindung	Taktung	Ausweitung Bedienzeiten am Abend (Veranstaltung z.B. in Itzehoe) zurück in umliegende Orte
Verbindung	Taktung	15min-Taktung innerorts
Verbindung	Rufbus/ Taxi	Shuttle von Autobahnauffahrten
Verknüpfung	Infrastruktur	Fahrradmitnahme / Abstellmöglichkeit an Haltstellen
Verknüpfung	Anschlussicherung	Vorbereitung des Bhf. Vaale als Knoten
Verknüpfung	Taktung	Umsteigezeiten in Stoßzeiten (Anschlussicherung)

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Verknüpfung	Infrastruktur	Fahrradleihsysteme
Verknüpfung	Anschlusssicherung	Bus-Bahn-Verknüpfung in Glückstadt verbessern
Verknüpfung	Anschlusssicherung	bessere Verknüpfung Bus + Bahn
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Alternative Bedienformen Sammel-u. Ruftaxen
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Anruf-Sammel-Taxis am Abend/ Nacht vor allem am Wochenende
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	ioki-System
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	"MOIA"-Modell für Steinburg prüfen
Flexible Bedienung	Rufbus/ Taxi	Linientaxi
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	Fahrgastinformation/ Zuordnung Busse zu Haltestellenstandort
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Haltestellenkataster mit Zuständigkeit(en)
Qualitätsmerkmale	Finanzierung	Finanzierung Bushaltestellen
Qualitätsmerkmale	Barrierefreiheit	Kein Halten in Wrist am Imbiss, da keine barrierefreie Ausstiegsmöglichkeit
Qualitätsmerkmale	Fahrgastinformation	Kommunikation verbessern (bei mehreren Abfahrten zur selben Zeit)
Qualitätsmerkmale	Fahrzeug	Fahrzeuggrößen (Kleinbusse) 6180, keine Rollstühle, 22 Uhr-Fahrt
Qualitätsmerkmale	Fahrzeug	Standard der Busse

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Qualitätsmerkmale	Fahrzeug	Sitzhöhe der Behindertensitze in den Fahrzeugen zu niedrig
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Freies Wlan an Haltestellen
Qualitätsmerkmale	Infrastruktur	Beleuchtung von Bushaltestellen z.B. an Landstraßen
Sonstiges / Etc.	Schulverkehr	Fahrplankonferenzen
Sonstiges / Etc.	Dekarbonisierung	Einsatz von Erdgas-Bussen (Betankung mit grünem Erdgas vom HOLCIM Lägerdorf)
Sonstiges / Etc.	Dekarbonisierung	Elektrifizierung: Kombination Betriebshof + ZOB (Schnellladesystem)
Sonstiges / Etc.	Tarif	365€-Ticket
Sonstiges / Etc.	Dekarbonisierung	Dekarbonisierungsstrategie
Sonstiges / Etc.	Vertrieb	Bezahlsystem digital + analog (Niedrigschwelligkeit)
Sonstiges / Etc.	Fahrpersonal	Programm zur Gewinnung neuer Fahrer_innen
Sonstiges / Etc.	Schulverkehr	Azubi-Ticket neben dem Semesterticket u. Jobticket forcieren
Sonstiges / Etc.	Barrierefreiheit	Haltestellen: -Lageüberprüfung, - Priorisierung barrierefreier Ausbau
Sonstiges / Etc.	Fahrzeug	Emissionsfreie Fahrzeuge einsetzen
Sonstiges / Etc.	Dekarbonisierung	Langfristiges Leitbild → Zukunftstechnologien
Sonstiges / Etc.	Tarif	Tarifverknüpfung zum Sharing

Leitthema	Kategorie (für RNVP)	Hinweis
Schulverkehr	Schulverkehr	Schülerbeförderung (Zeiten, Fahrzeuggrößen)
Schulverkehr	Schulverkehr	Schülerbeförderung (mehr Busse)

