

Anlage 2 *zu Vorlagen Nr. 2011/032*

bestehend aus den

Auszügen des Entwurfes zum RNVP Kreis Stormarn 2011 – 2015

Seite 1	Inhaltsverzeichnis RNVP insgesamt
Seiten 13 + 14	Nr. 1.2 Landesplanerischer Rahmen
Seite 25	Nr. 1.6 Verkehrsverflechtungen und Verkehrsziele
Seiten 29 + 30	Nr. 2 Bilanz des 2. RNVP (teilweise)
Seiten 34 + 35	Nr. 3 ÖPNV-Nachfrage
Seiten 37 + 38	Nr. 4.1 Übergeordnete Ziele
Seite 41	Nr. 4.2.1 Netzqualität
Seite 44	Nr. 4.2.3 Angebotsqualität (teilweise)
Seite 56	Nr. 5.3 Stadtverkehre (teilweise)
Seiten 61 + 62	Nr. 5.4 Verkehrsangebot (teilweise)
Seite 64	Nr. 5.5 Vernetzung des ÖPNV-Systems
Seite 66 + 67	Nr. 5.6 Tarifsysteem (teilweise)
Seiten 78 bis 80	}
Seiten 88 bis 96	} Nr. 6 Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems (teilweise)
Seiten 104 + 105	Nr. 7.4 Maßnahmen- und Finanzierungsplan

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort des Landrates	5
Einleitung	6
1. Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung	9
1.1 RECHTLICHER RAHMEN	9
1.2 LANDESPLANERISCHER RAHMEN	13
1.3 RAUMSTRUKTUR UND VERKEHRSINFRASTRUKTUR	15
1.4 STRUKTURDATEN UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN („DEMOGRAFISCHER WANDEL“)	18
1.5 SCHULSTRUKTUR UND AUSWIRKUNGEN DER NEUEN SCHULGESETZGEBUNG	23
1.6 VERKEHRSVERFLECHTUNGEN UND ÖPNV-RELEVANTE VERKEHRSZIELE (OHNE SCHULEN)	25
1.7 ORGANISATORISCHER RAHMEN	28
2. Bilanz des zweiten RNVp	29
3. ÖPNV-Nachfrage und ÖPNV-Marktposition	34
4. Zielsetzungen und Rahmenstandards für die ÖPNV-Gestaltung	37
4.1 ÜBERGEORDNETE ZIELSETZUNGEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	37
4.2 QUALITÄTSSTANDARDS	39
4.3 BARRIEREFREIER ÖPNV	51
5. Bestandsanalyse des ÖPNV im Kreis Stormarn	52
5.1 VERKEHRSTRÄGER UND VERKEHRSUNTERNEHMEN	52
5.2 LINIEN UND VERKEHRSANGEBOT IM SPNV	53
5.3 LINIENNETZ UND KONZESSIONEN IM BUSVERKEHR	55
5.4 VERKEHRSANGEBOT IM BUSVERKEHR	61
5.5 VERNETZUNG DES ÖPNV-SYSTEMS	64
5.6 TARIFSYSTEM	65
5.7 SERVICE UND MARKETING	69
5.8 FINANZIERUNG DES ÖPNV	70
5.9 BEWERTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES UND ERFÜLLUNG DER RAHMENSTANDARDS	71
6. Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems	78
6.1 SICHERSTELLUNG EINER AUSREICHENDEN BEDienung UND HANDLUNGSFELDER	78
6.2 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN SCHIENENPERSONNAHVERKEHR (SPNV)	80
6.3 WEITERENTWICKLUNG DES BUSVERKEHRSYSTEMS (Szenario „FORTSCHRITT“)	81
6.4 LANGFRISTIGE PERSPEKTIVEN FÜR DAS ÖPNV-SYSTEM (Szenario „OFFENSIVE“)	88
6.5 BUSHALTESTELLEN	92
6.6 TARIFGESTALTUNG UND VERTRIEB	93
6.7 ÖPNV-MARKETING	93
6.8 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSNACHFRAGE	95
7. Steuerung und Finanzierung des ÖPNV	97
7.1 ORGANISATION DES ÖPNV	97
7.2 GESTALTUNG DES WETTBEWERBS UM ÖPNV-LEISTUNGEN	99
7.3 QUALITÄTS-MANAGEMENT	103
7.4 MAßNAHMEN- UND FINANZPLANUNG	104
Literatur	106

1.2 Landesplanerischer Rahmen

Der Regionale Nahverkehrsplan ist als fachlicher Rahmenplan des ÖPNV in die übergeordneten Planwerke der Landes- und Regionalplanung einzubinden bzw. mit diesen abzustimmen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um

- Den Landesentwicklungsplan LEP, der im September 2010 in Kraft getreten ist;
- den Regionalplan für den Landesteil Schleswig-Holstein Süd (Planungsraum I) von 1998,
- das Regionale Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg REK 2000 und
- den Landesweiten Nahverkehrsplan LNVp 2008-2012.

Die grundlegenden, den ÖPNV betreffenden **Kernaussagen und Vorgaben** sind in den o.g. Planwerken überwiegend kompatibel. Unterschiede resultieren hauptsächlich aus der Aktualität der Aufstellung und dem damit verbundenen Betrachtungszeitraum. Die für den ÖPNV des Kreises Stormarn relevanten Kernaussagen dieser Planwerke sind nachfolgend auf Basis des LEP 2010 als aktueller Rahmenplan sinngemäß zusammengefasst:

- Die Verknüpfung der Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV ist in den Ordnungsräumen vor allem wegen des hohen Pendleraufkommens von Bedeutung. Die durch die räumliche Trennung von Arbeiten im Oberzentrum und Wohnen im Umland erzeugten Verkehre sollen möglichst auf den ÖPNV gelenkt werden. Durch die Siedlungsachsen und eine Konzentration der Wohnungsbau- und Arbeitsplatzentwicklung auf die Haltepunkte des ÖPNV kann dies gefördert werden. Auch die Siedlungsschwerpunkte in den Achsenzwischenräumen sollen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs gut an den ÖPNV angebunden sein.
- Verkehre sollen nach Möglichkeit vermieden werden und/oder auf öffentliche, insbesondere schienengebundene, Verkehrsträger verlagert werden. Bei der Gestaltung des regionalen Personenverkehrs soll dem ÖPNV insbesondere in den verdichteten Bereichen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden.
- Der öffentliche Personennahverkehr und seine Infrastruktur sollen dem durch den demographischen Wandel veränderten Bedarf entsprechend angepasst werden. Das Netz des ÖPNV soll in den ländlichen Räumen erhalten bleiben und die Verkehrsbedienungen auch unter Nutzung neuer Angebotsformen gesichert werden. Besonders die zentralen Orte sollen aufgrund ihrer überörtlichen Versorgungsfunktion gut über den ÖPNV angebunden sein.
- Flächen für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung (nur möglich entlang der Landesentwicklungsachsen) sollen von der Regionalplanung an Orten festgelegt werden, an denen eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung sichergestellt werden kann.
- Der Schienenverkehr soll hinsichtlich der Struktur und der Bedienung darauf ausgerichtet werden, dass ein erheblicher Teil des zu erwartenden Verkehrszuwachses über ihn abgewickelt wird.
- In ländlichen Räumen kommt es auf eine gute Verknüpfung des für abgelegene Bereiche unverzichtbaren Pkw mit dem ÖPNV an (d.h. kombinierte P&R-Anlagen mit Bus und SPNV). Hier können flexible Bedienungsformen angemessene Lösungen darstellen.
- Die auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs geschaffene verkehrliche und tarifliche Kooperation soll weiter ausgebaut werden.
- Schulstandorte sollen von Schülern mit dem ÖPNV erreicht werden können.
- Der anhaltende Siedlungsdruck sowie die weiträumigeren Pendelverflechtungen machen eine Verbesserung der Verkehrsbedienungen im Regionalverkehr erforderlich. Insbesondere für die Verbindung Lübeck ist ein Ausbau der Streckenkapazitäten erforderlich.

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems setzt der LNVP 2008 – 2012 die Vorgaben und Perspektiven sowohl für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs als auch eines integrierten landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems. Folgende Kernaussagen sind landesweit relevant, während die für den Kreis Stormarn spezifischen Maßnahmen in Kapitel 6.2 erläutert sind.

- Barrierefreier Zugang zum ÖPNV: Als Schwerpunkt der landesweiten Maßnahmen ist die Schaffung eines barrierefreien SPNV zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahninfomodernisierungen, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen v.a. im Störfall) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- SH-Tarif: Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Fahrkartenangebote (z.B. 9-Uhr-Monatskarten und –Abos, Jobticket).
- Vertrieb: Einführung eines landesweit einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagements mit den Komponenten bargeldloses Zahlen, E-Ticket und automatischer Fahrpreisfindung.
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Nahverkehrsakteuren und den Kunden u.a. durch die Einrichtung einer SH-Tarif-Schulberatung, eines Mobilitätsberaters für den Tourismus und den Ausbau von Streckenberatern.
- Stärkung von Fahrgastrechten durch eine einheitliche SPNV-Kundengarantie im Rahmen des Qualitätsmanagements.
- Organisation und Zusammenarbeit: Nach einem Gutachten der Unternehmensberatung BSL sollten Land, Kreise und kreisfreie Städte einen (Verkehrs)Verbund der Aufgabenträger gründen.

Im LNVP wird außerdem – außerhalb der Zuständigkeit des Landes – ein landesweites Buslinien-Grundnetz angeregt. Zusammen mit dem SPNV soll dies zu einem abgestimmten, am integralen Taktfahrplan (ITF) des SPNV orientierten Gesamtkonzept mit einheitlichem Taktfüge und optimaler Netzwerkwirkung ausgebaut werden. Ziel ist die Einbindung aller zentralen Orte. Der Kreis Stormarn hat im 2. RNVP bereits ein solches Grundnetz entwickelt. Einige der im LNVP enthaltenen Verbindungen sind jedoch in ihrer Bedeutung eher untergeordnet, so dass ein Aufbau eines (gleichwertigen) Grundnetzes auf allen genannten Relationen noch diskussionsbedürftig ist.

1.6 Verkehrsverflechtungen und ÖPNV-relevante Verkehrsziele (ohne Schulen)

Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendlerströme):

- (1) Im Kreis Stormarn gibt es insgesamt rund 75.000 Auspendler, rund 80% aller im Kreis sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen zu gemeindegrenzüberschreitenden Pendlern. Bei den Pendlerströmen im Berufsverkehr zeigt sich lediglich in den Städten Ahrensburg und Bad Oldesloe ein nennenswertes Schwergewicht auf den innergemeindlichen Binnenverkehr (Binnenpendler). Von allen Auspendlern haben nur etwa 40% ihre Arbeitsstätte im Kreis selber. Darauf folgen in der Reihenfolge des Pendleraufkommens:
 - > Die Hansestadt Hamburg (rund 40% der Auspendler !),
 - > die Hansestadt Lübeck (8%),
 - > die Stadt Norderstedt (3%).
- (2) Bei den Pendlerströmen innerhalb des Kreises Stormarn sind die Kreisstadt Bad Oldesloe, Ahrensburg und Reinbek die mit Abstand wichtigsten Bezugspunkte, wobei speziell in Ahrensburg die Pendler auch aus dem weiteren Verflechtungsraum und sogar den Nachbarkreisen kommen.
- (3) Bei den Einpendlern dominiert die Stadt Ahrensburg, die vor allem mit dem Gewerbegebiet Nord den mit Abstand größten Einpendlerüberschuss aller Stormarer Kommunen aufweist. Auch die Agglomeration Reinbek – Glinde – Oststeinbek kommt auf deutlich höhere Einpendlerzahlen als die Kreisstadt Bad Oldesloe. Signifikant ist auch der Einpendlerstrom nach Barsbüttel (Möbel Höffner).
- (4) Auch bei den räumlichen Bezügen der Einpendler überwiegen eindeutig die Verflechtungen mit der Hansestadt Hamburg, besonders ausgeprägt im südlichen Kreisgebiet. Im nördlichen Kreisgebiet gewinnt die Hansestadt Lübeck an Bedeutung, ist aber gegenüber Hamburg immer noch deutlich abgestuft.

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

- (1) Auch die Auswertung der wichtigsten Ziele im Alltagsverkehr (ohne Schüler- und Auszubildendenverkehr) zeigt erwartungsgemäß eine prägnante Fokussierung auf die zentralen Standorte. Sowohl bei der Grundversorgung der Bevölkerung mit Behörden, Dienstleistungen, Einkaufs- und Freizeitangeboten als auch bei den Arbeitsstätten ist die Kreisstadt Bad Oldesloe, aber fast gleichauf auch die Städte Ahrensburg und Reinbek die wichtigsten verkehrlichen Bezugspunkte im Kreis Stormarn. Danach folgen mit relativ großem Abstand die Kommunen Bargheide und Oststeinbek / Glinde.
- (2) Auch bei den Arbeitsstätten mit mehr als 50 Beschäftigten zeigt sich eine Konzentration auf die o.g. Städte, wobei Ahrensburg aufgrund der signifikanten gewerblichen Verdichtung die gewichtigste Position einnimmt.
- (3) Für den ÖPNV ist die Konzentration der wichtigen Verkehrsziele durchaus als Vorteil zu bewerten, da im Liniennetz auf der „Quellseite“ zwar eine große Fläche zu erschließen ist, aber eine Fokussierung auf wenige Zielloorte stattfinden kann. Hinzu kommt, dass die bedeutendsten Verkehrsziele überwiegend über einen Bahnanschluss verfügen, insbesondere an der Achse Hamburg - Lübeck.

2. Bilanz des zweiten RNVP

Der zweite regionale Nahverkehrsplan entstand bereits unter der Randbedingung eines belasteten öffentlichen Haushaltes, dennoch ist es gelungen, viele Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Systems im Kreis Stormarn umzusetzen oder in die Umsetzungsreife zu überführen.

Im Gegensatz zum 1. RNVP gab es im 2. RNVP mehr Aktivitäten zur Steigerung der Angebotsqualität auch mit dem Ziel, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Die Konkretisierung der Rahmenvorgaben des RNVP hat dann aber auch in einigen Fällen Probleme in der Umsetzung aufgezeigt, so dass einige Projekte noch nicht abgeschlossen werden konnten (vgl. Bilder 2-1 und 2-2). Dennoch haben die umgesetzten Maßnahmen zu einem weiteren spürbaren **Qualitätsschub für den ÖPNV im Kreis Stormarn** beigetragen. Der Kreis Stormarn gehört heute zu den Kreisen mit der höchsten ÖPNV-Qualität in Schleswig-Holstein.

Nachfolgend sind die Umsetzungsstände der wichtigsten Maßnahmen erläutert. Die in den Bildern 2-1 bis 2-3 dargestellten Maßnahmen sind dabei drei Kategorien zugeordnet:

-  Umgesetzt oder weitgehend umgesetzt
-  Teilweise umgesetzt oder in Bearbeitung
-  Nicht umgesetzt / verworfen oder wieder eingestellt

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV spielt für den Kreis Stormarn eine herausragende Rolle, da fast alle zentralen Orte bzw. bedeutenden Siedlungsschwerpunkte über einen Schienenanschluss verfügen und damit einen besonders hohen Anteil des ÖPNV-Potenzials abgreifen (können). Die Bahnanschlüsse spielen zudem auch eine wichtige Rolle in der Siedlungsentwicklungsplanung.

Mit der 2009 erfolgten Vergabe des Netzes „Ost“ an die DB Regio AG wurden auch auf der aufkommensstärksten Strecke in Schleswig-Holstein Kiel – Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg weitere Qualitätsverbesserungen realisiert. Wichtige Meilensteine sind in diesem Zusammenhang:

- Die mit der Elektrifizierung zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde möglich gewordene Umstellung von Diesel- auf E-Lok-Betrieb und Umstellung der Regionalexpresszüge auf moderne Doppelstockwagen,
- die Verdichtung des Fahrplankettes zwischen Hamburg und Lübeck auf durchgehend 30 Minuten im Tagesverkehr mit Einrichtung einer neuen stündlichen Direktverbindung zwischen Lübeck und Ahrensburg,
- der Bau des neuen Haltepunktes Ahrensbürg-Gartenholz zur Anbindung des größten Gewerbegebietes im Kreis Stormarn und eines verdichteten Wohngebietes.

Bussystem

Es hat in mehreren Kommunen Anpassungen und Neuordnungen des Buslinienetzes gegeben, die zum Teil auch aus der Erweiterung von Wohn- und Gewerbegebieten entstanden sind (z.B. Ahrensburg, Bargheide, Reinbek, Siek, Barsbüttel, etc.). Weiter wurden die Spätverkehrs- und Nachtangebote erweitert (Ahrensburg und Stapelfeld) und weitere Direktverbindungen im Buslinienetz eingeführt.

Noch in der Planung befindet sich die Aufwertung des Bus-Grundnetzes im Hinblick auf eine durchgehende Vernetzung und optimierte Anschlüsse vorrangig zur Bahn, aber auch zu anderen vernetzten Buslinien (vgl. hierzu auch Entwicklungskonzept Kapitel 6).

Schülerverkehr

Durch die Veränderung der Schülerzahlen, die Ausweisung von Neubaugebieten u.a. sind auch im Schülerverkehr Anpassungen vorgenommen worden. Im Mittelpunkt stand dabei die Anpassung der Fahrpläne auf veränderte Schulzeiten, insbesondere auch die Ausweitung auf Ganztagsangebote, die zusätzlich „Rückfahrten“ im Schülerverkehr erfordern. Ganztagsangebote haben sich vor allem in den Städten mittlerweile etabliert.

Es ist davon auszugehen, dass die Aktivitäten zur Neuordnung und Optimierung des Schülerverkehrs auch weiterhin ein zentrales Thema der ÖPNV-Gestaltung bleiben werden und damit einen kontinuierlichen planerischen und operativen Prozess darstellen.

AST-Angebot

Um auch für Räume und Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage ein Grundangebot im ÖPNV bereitzustellen wurde im Kreis Stormarn seit 1999 ein Angebot von Anrufsammeltaxen (AST) aufgebaut und bis heute sukzessive erweitert. Zum Teil ergänzt das AST den Linienverkehr in den Abendstunden, speziell am Wochenende wird aber auch der Linienverkehr komplett ersetzt. Die positive Resonanz auf das AST-Angebot und die wichtige strategische Funktion im ÖPNV-System haben auf Basis des zweiten RNVP zu einer Ausweitung der AST-Verkehre geführt. Angebotserweiterungen gab es vor allem im Umland von Bad Oldesloe und in Reinfeld. Weitere Räume befinden sich derzeit in der Prüfung.

Tarfsystem

Mit der Aufstellung und Verabschiedung des zweiten RNVP ging die Erweiterung des HVV-Verbindungsraumes einher. Seit Ende 2002 ist der gesamte Kreis Stormarn in den HVV integriert, so dass sich in den letzten Jahren die Tarifbarrieren für die stärksten ÖPNV-Verkehrsströme abgebaut bzw. wesentlich reduziert haben.

Zeitgleich wurde auch der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) zunächst für den Bahnverkehr eingeführt, 2005 erfolgte die Erweiterung auf den Busverkehr. Der SH-Tarif gilt seitdem grundsätzlich für alle Fahrten mit Bahn und Bus in Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg. Bei Fahrten mit Start oder Ziel in Hamburg (Ring A des HVV) gilt die SH-Tarif-Fahrkarte auch für die Verkehrsmittel des HVV im HVV-Großbereich. Für den Kreis Stormarn vereinfachen sich damit vor allem kombinierte Bahn-Bus-Fahrten außerhalb des HVV-Gebietes insbesondere nach Lübeck (einschließlich Busnutzung in der Kernzone 6000).

3. ÖPNV-Nachfrage und ÖPNV-Marktposition

Die Datengrundlage zum ÖPNV hat sich seit dem letzten RNVF nochmals verbessert. Durch die Einbeziehung des gesamten Kreisgebietes in den HVV können erstmals flächendeckend aktuelle Rahmenbedingungen zum ÖPNV bereitgestellt werden, die auch Aussagen zur Kundennachfrage und Kundenzufriedenheit zulassen. Der HVV führt regelmäßige Zählungen auf den Buslinien sowie Marktforschungen zum Verkehrsverhalten durch. Da die Marktforschung derzeit aber das gesamte Umland der Hansestadt Hamburg als räumliche Einheit zusammenfasst, lassen sich nur Fragestellungen zum Kreis Stormarn nur eingeschränkt beantworten. Als Datenquellen stehen im Wesentlichen zur Verfügung:

- Laufende Fahrgastzählungen des HVV im Busliniennetz,
- Fahrgasterhebungen der Bahnunternehmen und der LVS im SPNV, (z.B. laufende Erhebung KES Lübeck - Hamburg),
- Vom HVV kontinuierlich durchgeführte Marktforschungen (zuletzt „Informationsverhalten im HVV“, infas 2008),
- eine 2008 von omniphon durchgeführte LVS-Marktuersuchung zur Nachfrage- und Kundenstruktur im ÖPNV in Schleswig-Holstein

Für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sind folgende wichtige Erkenntnisse zur ÖPNV-Marktposition und zur ÖPNV-Nachfrage festzuhalten:

- (1) Nach überschlägigen Berechnungen auf Basis von Fahrtscheinkäufen und Schülerbeförderungsdaten kann die **ÖPNV-Kundenzahl** im Kreis Stormarn auf ungefähr 13 Millionen pro Jahr beziffert werden, wobei rund 4,6 Millionen Fahrgäste auf den Busverkehr entfallen. Dies ergibt eine durchschnittliche ÖPNV-Nutzungshäufigkeit von fast 60 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Damit liegt der Kreis Stormarn über der ÖPNV-Akzeptanz der Kreise außerhalb der Metropolregion. Im Busverkehr liegt Stormarn in der Nutzungshäufigkeit gleichauf mit den Kreisen Pinneberg und Herzogtum Lauenburg. Durch die zahlreichen Angebotsverbesserungen und die Bevölkerungszunahme konnte auch die ÖPNV-Nachfrage in den letzten Jahren gesteigert werden.
- (2) In der **Verkehrsmittelwahl** und in der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit zeigen sich vielerorts aber noch die typischen Merkmale eines Flächenkreises. So nutzen lediglich 15% der Bevölkerung (fast) täglich den ÖPNV (zum Vergleich: Hamburg 35%), 16% zählen hingegen zu den „ÖPNV-Verweigerern“ (vgl. Hamburg 6%). Selbst in den Städten wie Ahrensburg oder Bad Oldesloe liegt der ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl kaum über 10%. Das Fahrrad spielt hier sogar eine bedeutendere Rolle in der Verkehrsmittelwahl als der ÖPNV. Der PKW dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert, die weiter gestiegene Motorisierung lässt hier kurz- und mittelfristig auch keine Trendumkehr erwarten.
- (3) Erwartungsgemäß liegt bei einem Vergleich der Verkehrsträger in Bezug auf die Fahrgastzahlen die Bahn klar vor dem Busverkehr. Bei der **Nachfrage im SPNV** nimmt die Verbindung Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg mit allein über 2 Mio. Nutzern pro Jahr aus dem Kreis Stormarn die stärkste Position ein.
- (4) An zweiter Stelle liegt bereits die U1, die Ahrensburg, Großhansdorf und Holstein anbindet und auf rund 1,5 Mio. Nutzer pro Jahr im Kreis Stormarn kommt.

- (5) Räumlich betrachtet hat der ÖPNV die mit Abstand **stärkste Marktposition** im engeren Verflechtungsraum der Hansestadt Hamburg, insbesondere in den Städten Reinbek, Oststeinbek / Glinde und Ahrensburg sowie den Gemeinden Barsbüttel und Oststeinbek. Hier überlagert sich ein hochwertiges Busangebot mit guten Schnellbahnanschlüssen und kurzen Fahrzeiten in die Hamburger Innenstadt.
- (6) **Akzeptanzprobleme** hat der ÖPNV vor allem außerhalb der Städte und in den ländlich strukturierten Gebieten insbesondere im Norden und Osten des Kreisgebietes. Der Einkaufs- und Berufsverkehr ist hier im Busnetz deutlich unterrepräsentiert. Generell ist hier verstärkt festzustellen, dass die Mehrheit der ÖPNV-Kunden über kein motorisiertes Verkehrsmittel verfügt. Dem ÖPNV ist es bisher nur auf wenigen Regionalbuslinien gelungen, einen signifikanten Anteil an „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmern zu gewinnen.
- (7) In der **Zufriedenheit der Kunden** erreicht der ÖPNV im Kreis Stormarn insgesamt durchaus gute Noten. Etwa 40% der Kunden sind mit dem ÖPNV-Angebot „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“. Die besten Noten im Busverkehr gibt es bei den Kunden außerhalb des Schülerverkehrs für die Sicherheit, die Freundlichkeit des Fahrpersonals und die Sauberkeit der Busse. Eher kritisch gesehen bzw. unterdurchschnittlich bewertet werden die Fahrtenhäufigkeit und die Betriebszeiten. Dies deutet darauf hin, dass sich eine spürbare Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz offenbar nur mit attraktiveren Verkehrsangeboten erreichen lässt.

Verkehrsträger	Linie	Einsteiger Gesamt	Einsteiger Stormarn	%-Anteil Stormarn
Bahn (SPNV)	R10_RB	4.168.504	1.254.501	30%
	R10_RE	3.864.626	998.085	26%
	R11	863.970	239.236	28%
HVV-Schnellbahn	U1	77.380.809	1.507.172	2%
Bus (Stadt- und Regionalbus)	S21	29.422.686	623.190	2%
	11	1.804.143	916.113	51%
	263	2.315.962	498.157	22%
	569	471.086	471.086	100%
	236	456.665	456.665	100%
	136	862.730	450.593	52%
	237	514.855	403.535	78%
	333	557.612	401.764	72%
	137	738.254	340.538	46%
	369	325.864	325.864	100%
	8110	317.768	317.768	100%
	169	281.589	281.589	100%
	337	259.831	259.831	100%
	364	474.881	229.218	48%
	269	215.050	215.050	100%

Quelle: HVV GmbH 2009

Bild 3-1: ÖPNV-Linien im Kreis Stormarn mit der höchsten Verkehrsnachfrage 2009

4. Zielsetzungen und Rahmenstandards für die ÖPNV-Gestaltung

4.1 Übergeordnete Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Zielsetzungen und Qualitätsstandards bilden die wesentliche Grundlage für die (Weiter-) Entwicklung des ÖPNV-Systems und die Vergabe von ÖPNV-Leistungen in einem transparenten Wettbewerb. Für die Definition eines Ziel- und Qualitätsrasters steht eine Reihe von Vorgaben als Grundlage zur Verfügung:

- Die übergeordneten Zielsetzungen der Landes- und Raumordnung (z.B. LEP 2009),
- die Zielsetzungen des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein
- und des Landesweiten Nahverkehrsplans LNVP,
- das Leitbild der Metropolregion Hamburg (REK 2000) und
- die Qualitätsstandards des HVV.

Die meisten perspektivischen Aussagen in den übergeordneten Landesrahmenplänen beziehen sich auf allgemeine verkehrspolitische Aussagen mit dem „Grundtenor einer offensiven ÖPNV-Förderung“ und innerhalb des ÖPNV-Systems auf den Schienenverkehr. So heißt es im Entwurf des Landesentwicklungsprogramms LEP 2009: *„Die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung hat vor allem in verdichteten Gebieten, in denen es bereits erhebliche Engpässe im Straßennetz und unvermeidbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklung gibt, eine große Bedeutung. In ländlichen Räumen kommt es auf eine gute Verknüpfung des für abgelegene Bereiche unverzichtbaren Personenkraftwagens (Pkw) mit dem ÖPNV-Netz, das heißt auf kombinierte Park+Ride-Anlagen mit Bus- und Schienenangeboten, an. Hier können neue, flexible Bedienungsformen (Rufbusse, Anrufsammeltaxen) angemessene Lösungen darstellen.“*

Aufgrund seiner im Vergleich zum Busverkehr deutlich größeren Bedeutung, vor allem für den Freizeit- und Tourismusverkehr aber auch für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zur Metropolregion Hamburg, geht es beim Schienenverkehr zunächst darum, die hier vorhandenen, vorwiegend infrastrukturellen Defizite abzubauen. Für den Kreis Stormarn geht es im Wesentlichen um folgende Zielsetzungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), wobei die Aufgabenträgerschaft beim Land Schleswig-Holstein liegt (LNVP) und der Kreis Stormarn hier nur begrenzte Einflussmöglichkeiten hat:

- Ausbau der Schienenstrecke Hamburg – Lübeck zur Entflechtung des Personennahverkehrs vom Personen- und Güterfernverkehr mit besonderer Dringlichkeit durch den Bau der Fehmarnbelt-Querung,
- Einrichten einer S-Bahn-Strecke (S4) von Hamburg nach Ahrensburg mit Verlängerung nach Bad Oldesloe in Verbindung mit dem Bau von maximal zwei zusätzlichen Gleisen,
- Verbesserung der Barrierefreiheit an den Bahnstationen der Strecke Hamburg - Lübeck.

Der Kreis Stormarn setzt sich seit der Regionalisierung des ÖPNV intensiv mit der Neuordnung des kreisweiten ÖPNV-Systems auseinander und hat seitdem zahlreiche Maßnahmen zur Umstrukturierung und zur Attraktivitätssteigerung der Busbedienung entwickelt und umgesetzt. Im zweiten Regionalen Nahverkehrsplan wurden hierzu Zielsetzungen für die ÖPNV-Entwicklung im Kreis Stormarn definiert. Zudem wurden für Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen und die Schließung von Verkehrsverträgen Qualitätsstandards gesetzt, die sich im Wesentlichen auf die Fahrzeuge, die Betriebsabwicklung sowie den Bereich Service und Kundenkommunikation beziehen. Zur Weiterentwicklung dieser Vorgaben lassen sich aus den Aktivitäten der Kreispolitik und der Kreisverwaltung folgende verkehrspolitische Zielsetzungen ableiten.

- (1) Für die Mobilitätsbedürfnisse der Kreisbevölkerung speziell für Personen ohne PKW-Verfügbarkeit, sind bedarfsgerechte, verlässliche, sichere und flächendeckende ÖPNV-Verkehrsangebote mit einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis bereitzustellen („ausreichende Verkehrsbedienungen“).
- (2) Der ÖPNV ist ein Teil des integrierten Gesamtverkehrssystems im Kreis Stormarn. Der Kreis wird durch eine verstärkte Vernetzung zwischen ÖPNV und Individualverkehr die Funktion des ÖPNV stärken und eine sinnvolle Nutzung der Verkehrsmittel fördern.
- (3) Es wird weiterhin eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr angestrebt. Dieses Ziel entspricht auch den umweltpolitischen Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung im Kontext mit der AGENDA 21 und dem Klimaschutzprogramm des Kreises Stormarn. Dazu ist vor allem für den Berufs- und Versorgungsverkehr ein ausreichend attraktives Verkehrsangebot bereitzustellen, das insbesondere regelmäßige Verbindungen zu den Mittelzentren, den weiteren zentralen Orten und in die Hansestädte Hamburg und Lübeck gewährleistet.
- (4) Die Akzeptanz und Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ist durch hochwertige Verkehrsangebote auf nachfragestarken Verkehrsrelationen auch außerhalb des engeren Hamburger Verkehrsraumes gezielt zu fördern. Um neue Potenziale für den ÖPNV zu erschließen ist das Verkehrsangebot hier an gebotsorientiert zu gestalten.
- (5) Mit einem verstärkten Einsatz flexibler Bedienungsformen sind räumliche und vor allem zeitliche Angebotslücken zu schließen, insbesondere in Bereichen, wo ein Linienverkehr nicht mehr verkehrlich und/oder wirtschaftlich effizient betrieben werden kann.
- (6) Das ÖPNV-Verkehrsangebot ist kundenfreundlich zu gestalten; dazu gehören ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Sicherheit, aber auch ein umfassendes Portfolio von Informationen und Serviceleistungen. Besonderes Augenmerk gilt der Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Zugangs.
- (7) Für die SchülerInnen und Schüler als weiterhin größte ÖPNV-Kundengruppe ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu ihrem Schulort sicherzustellen. Dies umfasst auch die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes zur Sicherstellung von Rückfahrmöglichkeiten am Nachmittag („Ganztagsangebote“).
- (8) Im ÖPNV-System wird eine weitgehende Vernetzung angestrebt. Der städtische und regionale Busverkehr ist mit dem SPNV und unter sich zu koordinieren; auf wichtigen Umsteigeverbindungen sind die Umsteigebedingungen und Anschlüsse zu optimieren. Darüber hinaus sind auch ausreichende Verknüpfungen mit dem Individualverkehr in Form von P+R- und B+R-Angeboten herzustellen.
- (9) Das Leistungsangebot im straßengebundenen ÖPNV ist verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so zu optimieren, dass die Belastung für die kommunalen Haushalte möglichst gering gehalten wird. Dazu gehört auch die Vergabe von Leistungen im Wettbewerb.
- (10) Der ÖPNV ist neben dem Fahrrad die wichtigste Komponente für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Kreis Stormarn. An ihm sind daher besondere Anforderungen in Bezug auf die Umweltfreundlichkeit insbesondere im Hinblick auf die Fahrzeugtechnik zu stellen.
- (11) Das ÖPNV-Marketing hat sich in den letzten Jahren etabliert und ist eine unverzichtbare Komponente eines attraktiven ÖPNV-Systems. Die Akzeptanz des ÖPNV soll durch „flankierende Maßnahmen“ weiter gefördert werden. Die Aktivitäten des HVV im Rahmen des Verbundmarketing sind hier nach Bedarf durch kreisspezifische Maßnahmen zur Information und Öffentlichkeitsarbeit zu ergänzen.
- (12) Die Einhaltung der Standards ist durch ein kontinuierliches Qualitätsmanagement zu sichern, auch um die im EU-Recht geforderten Transparenzanforderungen zu erfüllen.
- (13) Für die weitere ÖPNV-Planung ist es notwendig, dass ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen. Der Kreis stellt das Grundangebot an ÖPNV-Leistungen sicher. Darüber hinaus gehende Angebote, die von Kommunen gewünscht werden und finanzielle Auswirkungen haben, werden im gegenseitigen Einvernehmen durch die Kommunen mitfinanziert.

4.2.1 Netzqualität (Strategische Ausrichtung der Netzstruktur)

„Achsenkonzept“ für eine hochwertige ÖPNV-Bedienung

Das von Bahnen und Bussen befahrene Streckennetz im Kreis Stormarn hat sich über Jahre unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen weiterentwickelt und sich für die Erschließung des Kreisgebietes bewährt. Neben dem Schülerverkehrsnetz als tragende Säule der Flächenerschließung, das sich flexibel an der Entwicklung des Schülerverkehrs und dem Bedarf der Schulen orientiert, wurde in den letzten Jahren ein Netz mit höherwertigen Angeboten etabliert, um zusätzliche ÖPNV-Potenziale besonders im Berufs- und Einkaufsverkehr zu erschließen.

Die dem Begriff „Regionales Grundnetz“ zugeordneten Bedienungskorridore decken die wichtigsten und aufkommensstärksten Verkehrsrelationen außerhalb der Bahnkorridore ab und bilden die Voraussetzung für eine verbesserte Ausschöpfung der ÖPNV-Marktpotenziale. Die Linienführung soll in der Regel so direkt wie möglich erfolgen und ein übermäßiges Mäandrieren (Verlauf in „Schlangenlinien“) sowie eine häufige Trennung der richtungsbezogenen Linienwege weitgehend vermeiden. Die Fahrpläne sind soweit wie möglich zu verknüpfen.

Die übergeordneten Elemente der Netzstruktur sind:

Bahnnetz (SPNV)	Rückgrat des ÖPNV-Systems entlang der Hauptsiedlungs- und -verkehrsachsen mit attraktivem Verkehrsangebot bildet das Grundangebot für die Verbindung der Hansestädte Hamburg und Lübeck und wichtigen zentralen Orten im Kreis Stormarn.
HVV-Schnellbahnen (U-Bahn, S-Bahn)	
„Regionales Grundnetz“	Bedienung von Hauptverkehrsachsen außerhalb der Bahnkorridore sowie von der Bahn nicht direkt abgedeckter Verbindungen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen. Tägliche Bedienung mit ganztägiger Betriebszeit und vertaktetem Fahrplan. Anschluss-Koordination mit dem SPNV an den ITF-Taktplan und ggf. weiteren ausgewählten Bahnstationen. Mindestens stündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten.
„Lokales Erschließungsnetz“	Eigenständige ÖPNV-Netze für Orte und Verflechtungsbereiche mit hoher Siedlungsdichte. Ausschöpfung der Linienführungen und Fahrpläne am Binnenverkehr mit Integration des Schülerverkehrs und der Zubringerfunktion zum SPNV. Vertakteter Fahrplan mit täglicher Bedienung.
Zentrale Verknüpfungsknoten als „Mobilstationen“	Für die Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus sowie Bus und Bus stehen die Bahnstationen als zentrale Verknüpfungsknoten fest. An den ITF-Knoten soll eine bevorzugte Anschlusskoordination stattfinden. Die Verknüpfungsknoten zeichnen sich durch eine umstiegsfreundliche Gestaltung und zusätzliche Verknüpfungsangebote zum Individualverkehr aus (P&R, B&R, K&R).

Zubringersysteme für die übergeordneten ÖPNV-Korridore

In den Teilen des Kreisgebietes, wo aufgrund der Siedlungsdichte neben dem Schülerverkehr keine ergänzenden Direktverbindungen in die zentralen Orte realisierbar sind, wird verstärkt auf eine Einrichtung von Zubringerverkehr zu den höherwertigen Angeboten in den übergeordneten Bedienungskorridoren gesetzt. Diese Zubringerverkehre können sowohl als Bus-Shuttles im Linienverkehr als auch in Form flexibler Bedienungsweisen wie das im Kreis etablierte AST-System organisiert werden und werden bevorzugt auf die zentralen Verknüpfungsknoten ausgerichtet.

Verkehrszeiten

Grundsätzlich bemisst sich die zeitliche Abstufung der Bedienung nach den Gebietstypen bzw. den vorhandenen städtebaulichen Nutzungen. So sind Wohngebiete möglichst durchgehend zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Einschränkung der Bedienung sinnvoll ist. Die Verkehrszeiten sollen das Erreichen der Ziele Hamburg Hbf. und Lübeck Hbf. um spätestens 6 Uhr sicherstellen. Für eine nachfrage- und zielgruppenorientierte, gleichzeitig aber auch betrieblich sinnvolle Abstufung der Bedienungshäufigkeit werden folgende Verkehrszeiten unterschieden:

Bezeichnung	Tage	Hauptfahrzwecke	Erläuterung	Zeitbereich
HVZ1 Früh-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Beruf, Schule / Ausbildung	Tages Spitzenverkehrszeit mit hohem ÖPNV-Potenzial	ca. 5 ⁰⁰ - 9 ⁰⁰ Uhr
NVZ Normalverkehrszeit	Mo-Fr	Einkauf / Eriedigung	Unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen	ca. 9 ⁰⁰ - 12 ⁰⁰ Uhr
HVZ2 Mittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Schule / Ausbildung, Einkauf / Eriedigung	Verkehrsspitze im Regionalverkehr durch Schülerverkehr	ca. 12 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰ Uhr
HVZ3 Nachmittags-Hauptverkehrszeit	Mo-Fr	Beruf, Einkauf / Eriedigung, Freizeit / Besuch	Überlagerung diverser Fahrzwecke begünstigt Nachfragebündelung zwischen Zentren	ca. 15 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰ Uhr
SVZ Schwachverkehrszeit	Täglich	Freizeit / Besuch	Geringe Verkehrsdichte erfordert flexible Angebots- und Betriebsformen, auf ausgewählten Verbindungen auch Einsatz von Nachtbussen	Zeit außerhalb der Haupt- und Normalverkehrszeit
Sa Normalverkehrszeit	Sa	Einkauf / Eriedigung	Hohes ÖPNV-Potenzial zu den Einkaufsschwerpunkten	ca. 7 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ Uhr
So Normalverkehrszeit	So	Freizeit / Besuch	Erhöhtes ÖPNV-Potenzial in der Sommersaison	ca. 9 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ Uhr

Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität

Anders als in städtischen Ballungsräumen bzw. in der Kernstadt Hamburg ist es in ländlich strukturierten Räumen wie im Kreis Stormarn zweckmäßig, das Verkehrsangebot bzw. die Bedienungshäufigkeit nicht in Bezug auf Haltestellen sondern in Bezug auf Verbindungen zu betrachten. So wird beispielsweise eine Schulhaltestelle in einer Gemeinde im Schülerverkehr zwar häufig bedient, weist aber eventuell für andere Fahrzwecke eine schlechte Bedienungsqualität auf, da es keine zeitgerechte Verbindung in die zentralen Orte gibt. Daher ist die Bedienungshäufigkeit stets mit der Verbindungsqualität in Zusammenhang zu setzen.

Im engeren Hamburger Verflechtungsraum (entspricht etwa dem Alt-HVV-Gebiet) ist die Fahrtenfolge aufgrund der erhöhten ÖPNV-Nachfrage insgesamt sehr dicht. Dies gilt vor allem für die Hauptverkehrszeiten. In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende wird überwiegend ein angebotsorientiertes Basisangebot vorgehalten (in der SVZ teilweise auch Nachtbusse), das aber immer noch städtischen Angebotsqualitäten entspricht.

Stadtverkehre

Im Kreis Stormarn gibt es einige Siedlungsschwerpunkte, bei denen ein eigenständiger Ortsverkehr in verkehrlicher Hinsicht sinnvoll ist. Für ein innerörtliches ÖPNV-Angebot prädestiniert sind vor allem die Städte Bad Oldesloe und Ahrensburg, die mit über 20.000 Einwohnern nicht nur über eine entsprechende Flächenausdehnung und die für einen wirtschaftlichen ÖPNV-Betrieb notwendige Einwohnerdichte verfügen, sondern auch über eine Konzentration wichtiger Verkehrsziele mit regionaler Bedeutung.

Der Stadtverkehr in der Kreisstadt Bad Oldesloe, für dessen Gestaltung die Stadt Bad Oldesloe als örtlicher Aufgabenträger zuständig ist, besteht zur Zeit aus 4 Linien (Linien 8101 bis 8104), die alle als Ringlinien mit Start und Endhaltestelle am BahnhofZOB ausgebildet sind. Die Linie 8104 ist dabei eine Bedarfslinie für die Anbindung der „Diakonie“ im Gewerbegebiet Rügen. Die Stadtbuslinien fungieren dabei ausschließlich zur Abdeckung des Binnenverkehrs.

Der Stadtverkehr Ahrensburg besteht aus 7 Buslinien, von denen aber die Linie 769 lediglich Fahrten im Schülerverkehr anbietet und die Linien 268 und 568 nur am Abend verkehren. Darüber hinaus gibt es aber noch weitere veraktete Stadtbuslinien ins Hamburger Stadtgebiet, die im Ahrensburger Stadtgebiet Erschließungsfunktionen übernehmen.

Anruf-Sammeltaxi AST und Linientaxi

Seit 1999 setzt der Kreis Stormarn auf alternative Bedienungsformen, um in Räumen und Zeiten mit schwacher ÖPNV-Nachfrage der Bevölkerung dennoch ein flächendeckendes, gleichzeitig aber auch wirtschaftlich tragbares Grundangebot bereitzustellen. Reinfeld, Bad Oldesloe und Bargteheide bildeten die ersten Einsatzgebiete für das neue Anruf-Sammeltaxi (AST). Inzwischen deckt das AST-System 5 Stadt-Umland-Verkehre und 2 städtische Verkehre ab. Nachdem das AST ursprünglich als Ergänzung zum Busverkehr konzipiert war, dient es heute teilweise auch als Ersatz für den Buslinienverkehr im Abend- und Wochenendverkehr.

Das Grundkonzept umfasst

- Fahrdurchführung nur nach vorheriger Anmeldung,
- Fahrtenangebot meist 60-Minuten-Takt,
- feste Einstieghaltestellen (meist Bushaltestellen),
- eine Ausstiegsmöglichkeit an der Haustür,
- Verknüpfung mit dem SPNV, zum Teil auch übergeordneten Buslinien,
- fester Tarif,
- Einsatz kleinerer Fahrzeugeinheiten,
- Betrieb durch Taxenunternehmen im Auftrag der Verkehrsunternehmen.

Neben dem AST kommen auf einigen Buslinien im Abend- und Wochenendverkehr auch Linientaxis zum Einsatz, die dann allerdings fahrplanmäßig den Linienweg der zugehörigen Buslinie bedienen.

5.4 Verkehrsangebot im Busverkehr

Die bereits im Liniennetz dargestellte Zweiteilung des Kreisgebietes zeigt sich auch im Verkehrsangebot. Dem Schülerverkehrslastigen und dadurch stark ausgedünnten Angebot im HVV-Erweiterungsgebiet stehen vielfach verdichtete Taktfahrpläne im HVV-Altbereich gegenüber.

Verkehrsangebot im Regionalverkehr des HVV-Erweiterungsgebietes

Im nördlichen Kreisgebiet (HVV-Erweiterungsgebiet) zeigt sich die bereits aus der Liniennetzstruktur ableitbare Fokussierung auf den Schülerverkehr auch im Verkehrsangebot. Außerhalb der Schülerverkehrselten und in den Schulfreien werden nur auf den Linien des Grundnetzes Fahrten angeboten. Im HVV-Erweiterungsgebiet gibt es 4 Linien, die auch am Sonntag verkehren und somit mit dem Prädikat „höherwertige Busbedienungen“ versehen werden können:

- Linie 8730: Ratzeburg – Ahrensburg (Mo-Fr Stundentakt, Sa+So je 3 Fahrtenpaare), 
- Linie 8740: Ratzeburg – Kastorf – Bad Oldesloe (Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2012), 
- Linie 8110: Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe (Mo-Fr Stundentakt, Sa+So 2-Std.-Takt), 
- Linie 8151: Lübeck – Stockelsdorf – Zarpfen (Mo-Fr stündliche Abfahrten, Sa 2-Std.-Takt)

Auch die wenigen am Sonnabend verkehrenden Linien bieten nur ein Rumpfangebot mit wenigen Fahrten. Durchgehend bzw. weitgehend vertaktete Fahrtenangebote bestehen nur auf den Linien 8110, 8151, 8740 (neu) und im AST-Verkehr.

Verkehrsangebot im Regionalverkehr des HVV-Altbereiches

Ein nahezu konträres Bild in der Bedienungshäufigkeit zum nördlichen Kreisgebiet zeigt sich beim südlichen Kreisgebiet. Hier weisen nur das Umland von Trittau (Teilnetz OD 2) und Barsbüttel (Teilnetz OD 5) noch einen signifikanten Bezug zum Schülerverkehr auf. Im Grenzbereich zur Hansestadt Hamburg liegen vorwiegend städtische Bedienstungsqualitäten vor. Auf eine besonders hohe Angebotsqualität mit verdichtetem Taktverkehr in der Woche und am Sonnabend sowie mindestens Stundentakten, meist aber dichteren Takten am Sonntag kommen die Verkehrsachsen

- (Hamburg-Billstedt –) Oststeinbek – Glinde,
- (Nettelburg –) Bergedorf – Reinbek und
- (HH-Wandsbek) – Barsbüttel – Stapelfeld.

Verkehrsangebot in den Stadtverkehren

Auch die Stadtverkehrslinien verfügen über weitgehend vertaktete Fahrpläne. Während in Ahrensburg die Stadtverkehrslinien überwiegend im Halbstundentakt verkehren, wird im Stadtverkehr Bad Oldesloe ein Stundentakt angeboten. Die Betriebszeiten liegen in Ahrensburg etwa zwischen 5 und 20 Uhr, wobei zusätzlich 2 Abendlinien und 2 Nachtbuslinien (nur am Wochenende) den Abendverkehr abdecken. In Bad Oldesloe endet der Betrieb des Stadtverkehrs bereits um etwa 18 Uhr, bis 22 Uhr sind dann nur noch Fahrten mit dem AST möglich.

In Ahrensburg verkehren die Stadtlinien auch am Sonnabend und Sonntag im Stundentakt. In Bad Oldesloe endet am Sonnabend der Betrieb bereits um 13 Uhr und wird anschließend durch den AST-Verkehr ersetzt. Am Sonntag wird komplett zwischen 8 und 22 Uhr ein AST angeboten.

Verkehrsangebot im AST-Verkehr

Der AST-Verkehr im Kreis Stormarn ersetzt in den meisten Fällen ein Angebot mit Linienbussen und bildet für die bedienten Gemeinden außerhalb des Schülerverkehrs das einzige ÖPNV-Angebot. Zum Teil deckt das AST-Angebot aber auch nur das Verkehrsangebot am Abend und am Sonnabend ab, während tagsüber herkömmliche Linienbusse verkehren.

Die AST-Fahrpläne bieten in der Regel einen Stundentakt, wobei die Fahrten nur bei Bedarf nach telefonischer Voranmeldung durchgeführt werden. Die Betriebszeiten liegen etwa zwischen 7 und 22 Uhr in der Woche. Am Sonnabend liegen die Betriebszeiten von 8 bis 22 Uhr oder von 8 bis 16 Uhr. Am Sonntag findet ein AST-Betrieb nur im Stadtgebiet und im Umland von Bad Oldesloe von etwa 9 bis 22 Uhr statt.

5.5 Vernetzung des ÖPNV-Systems

Bei der Zielsetzung den ÖPNV auch in der Fläche zu stärken und weitere „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer als ÖPNV-Kunden zu gewinnen, spielt die Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr eine wichtige Rolle. Aufgrund der steigenden Akzeptanz des Fahrrades bei den EinwohnerInnen im Kreis Stormarn ist gerade in einer Vernetzung ÖPNV - Fahrrad ein wichtiges Entwicklungspotenzial zu sehen.

Im ÖPNV-Netz des Kreises Stormarn gibt es eine Reihe von Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern, eine systematische Fahrplankoordination und Anschlussbildung findet aber nur vereinzelt bzw. zwischen ausgewählten Verbindungen statt. Generell gestaltet sich speziell im nördlichen Kreisgebiet die Anschlussbildung als schwierig, da die meisten Linien nicht (durchgehend) vertaktet sind. Die Abfahrtszeiten außerhalb des Schülerverkehrs sind zudem häufig auch noch unter betrieblichen Aspekten gelegt. Generell ist aber unter Berücksichtigung der vorhandenen Direktverbindungen davon auszugehen, dass das Umsteigepotenzial innerhalb des Busnetzes insgesamt untergeordnet ist bzw. sich auf wenige Verbindungen beschränkt (z.B. Umstieg in die höherwertige Metrobuslinie). Die geringe Umsteigehäufigkeit wird auch durch Verkehrserhebungen und Marktforschungen bestätigt (vgl. z.B. urbanus GbR 2009, „Marktforschung zum Stadtverkehr Ahrensburg und 2010 „Marktforschung zum Stadtverkehr Bad Oldesloe“).

Die Hauptumsteigepotenziale bestehen derzeit zwischen dem Busverkehr und dem SPNV bzw. HVV-Schnellbahnverkehr. Nach der Ausdehnung des HVV-Tarifs ist dieses Umsteigepotenzial durch den Abbau der Tarifbarriere noch weiter gestiegen. Problematisch für die Anschlussgestaltung ist im Kreis Stormarn zu wertend, dass die zentralen Bahnstationen auf der Strecke Hamburg – Lübeck, wo die Buszubringerverkehre gebildet werden, keine ITF-Taktnoten im SPNV bilden, so dass keine optimalen Anschlüsse zu allen SPNV-Linien bzw. allen Fahrtrichtungen möglich sind. Aufgrund der vergleichsweise dichten Takte auf den Bahnlinien im Kreis Stormarn sind aber in den meisten Fällen vertretbare Anschlusszeiten realisierbar.

Der Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV in Form von Park and Ride (P+R) ist aufgrund der eingeschränkten Kfz-Verkehrsqualität und Stellplatzverfügbarkeit insbesondere in der Hamburger City sowie der starken Nachfrageausrichtung auf den Pendlerverkehr hohe Bedeutung beizumessen. Allein die Auslastungen der großen P+R-Anlagen in Bad Oldesloe und Ahrensburg deuten auf einen hohen Bedarf hin. Allerdings ist zu hinterfragen, ob eine zusätzliche Kapazitätsaufstockung nicht durch ein verbessertes Bus-Zubringersystem vermieden werden kann.

Als ebenfalls bedeutsam werden für den Kreis Stormarn die Verknüpfungsformen Bike and Ride und Kiss and Ride (PKW-Zubringerdienst) eingeschätzt, die für den Zubringer- bzw. Verteilerverkehr gerade in den zentralen Orten prädestiniert sind. Hier besteht ein deutliches Angebotsgefälle zwischen dem Bahn- und Busnetz. Während an den meisten Bahnstationen inzwischen Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet sind, gibt es B&R-Anlagen im Busnetz nur sporadisch. Komfortable Anlagen z.B. mit überdachten oder abschließbaren Stellplätzen bilden aber bisher die Ausnahme und/oder befinden sich in einem schlechten Unterhaltungszustand.

Als weitere zukunftssträchtige Verknüpfungskomponente ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu sehen. Diese ist im HVV noch nicht einheitlich geregelt. Im HVV-Schnellbahn- und Busnetz ist die Mitnahme von Fahrrädern kostenlos mit zeitlichen Einschränkungen möglich, im Busnetz soweit es der Besetzungsgrad der Busse zulässt. Im Regionalverkehr (SPNV) entfällt die zeitliche Beschränkung, allerdings ist hier eine Fahrradkarte für 3,50 EUR zu lösen. Im HVV-Erweiterungsgebiet ist die Fahrradmitnahme im Bus noch nicht gestattet.

Für die Preisbemessung bei den Einzelkarten sind maßgebend:

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

Für die Zeitkarten gelten wahlweise:

- Zonen
- der Großbereich Hamburg
- eine Kombination aus beiden Komponenten (z.B. Großbereich + 1 Zone)
- der Gesamtbereich.

Für das AST im HVV-Bereich gelten gesonderte Fahrausweise. Es gibt Einzelkarten und ermäßigte Einzelkarten für Zeitkarteninhaber und Kinder unter 14 Jahre. Schwerbehinderte werden (mit Ausnahme der Stadt Reinfeld) kostenlos befördert.

Vertrieb im HVV

Die unterschiedlichen Fahrscheinarten werden an verschiedenen Stellen vertrieben: Einzel- und Tageskarten sind aus Automaten und durch Busfahrer zu beziehen, Wochen- und Monatskarten über Servicestellen und besondere Automaten, Abonnementkarten durch zentrale Verkehrsunternehmen über Bankabbuchung und Großkundenabonnements durch Arbeitgeber über Lohn-/Gehaltsabzug.

AST-Tarife

Für die AST-Nutzung gilt ein gesonderter Tarif, der vom konkreten Einsatzgebiet abhängig ist.

Stadt-Tarife im HVV

Außerhalb des Großbereichs Hamburg (GH) gibt es eine andere Struktur des Tarifangebots als innerhalb des GH. Zusätzlich werden im Außenbereich Einzelkarten für Städte und Einzelkarten im Nahbereich für eine oder zwei Zonen sowie Zeitkarten (z.B. „Tagezeitkarten“ für bestimmte Zeiträume außerhalb der HVZ) für eine Zone angeboten.

Für Städte des GH besteht die Möglichkeit, ggf. den Geltungsbereich der Nahbereichs- und Kurzstreckenkarte auszuweiten. Dies bedarf jedoch der Prüfung im Einzelfall. Entstehende Kosten oder Mindereinnahmen wären dann ggf. vom Veranlasser auszugleichen.

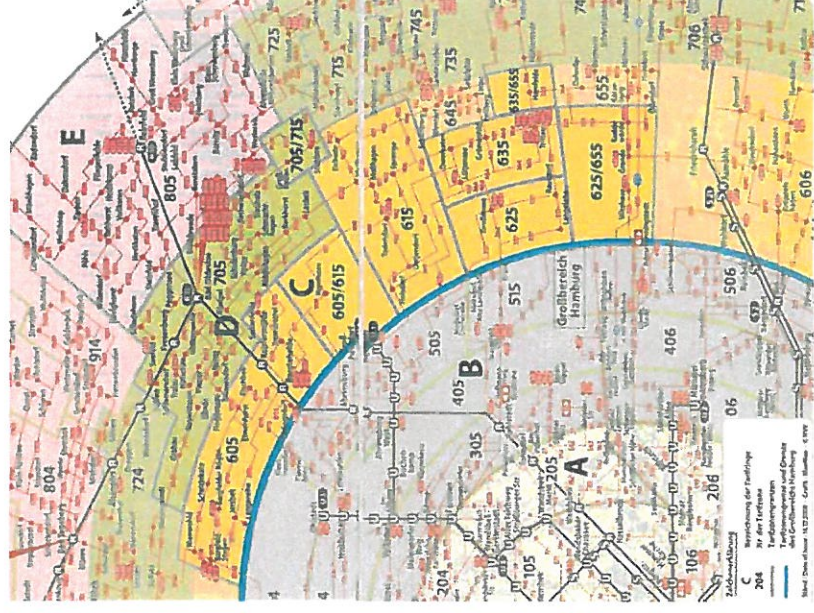


Bild 5-7: HVV-Tarifplan für den Ausschnitt Kreis Stormarn

6. Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems

6.1 Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Handlungsfelder

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Stormarn erfüllt den Standard einer „ausreichenden Bedienung“. Dies bedeutet, dass die Anforderungen der vorhandenen ÖPNV-Captives erfüllt werden bzw. durch das Verkehrsangebot abgedeckt sind. Dabei sind allerdings teilweise -schwerpunktmäßig im nördlichen Kreisgebiet (HVV-Erweiterungsgebiet) - räumliche und zeitliche Einschränkungen in der Mobilität in Kauf zu nehmen. Als Hauptdefizite im ÖPNV-Liniennetz und Verkehrsangebot, die einer signifikanten Steigerung der ÖPNV-Akzeptanz entgegenstehen, sind hier folgende Punkte zu benennen:

- Viele Linienführungen und Fahrpläne der auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien sind für Gelegenheitsnutzer und potenzielle Neukunden wenig transparent.
- Einige Gemeinden außerhalb der Hauptbedienungskorridore und der AST-Bedienungsgebiete werden außerhalb der Schulzeiten (Vormittags, am Abend, am Wochenende, in den Schulferien) nur noch sporadisch bedient und an den zugehörigen zentralen Ort angebunden.

Aufbauend auf den verkehrspolitischen Zielsetzungen strebt der Kreis Stormarn an, die seit vielen Jahren verfolgte und bereits im 2. RNVP dokumentierte Verbesserung der ÖPNV-Qualität weiterzuführen und damit die geforderte „ausreichende Bedienung“ in weiten Teilen des Kreisgebietes deutlich zu übertreffen. Das im Anforderungsprofil beschriebene Qualitätsniveau im ÖPNV wird sich aber allein aufgrund der Finanzlage der öffentlichen Haushalte nur schrittweise realisieren lassen.

Um den aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen sowie das wirtschaftliche Risiko zu minimieren, sollen **Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes** dort konzentriert werden, wo

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

Im Rahmen des ÖPNV-Entwicklungskonzeptes werden nachfolgend Projekte und Maßnahmen definiert, die im Gültigkeitszeitraum des RNVP (2011 bis 2015) realisiert oder in die Umsetzung überführt werden sollen. Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Räumen und Verkehrskorridoren wird auch eine weitere **wirtschaftliche Optimierung des ÖPNV-Systems** angestrebt. Freigesetzte Ressourcen könnten dann zur Angebotsaufwertung in Bereichen mit hohem Verkehrspotenzial oder mit Qualitätsdefiziten eingesetzt werden.

Die Bestandsbewertung hat gezeigt, dass der ÖPNV im Kreis Stormarn -auch im Vergleich zu anderen Kreisen in Schleswig-Holstein- bereits über ein hohes Angebotsniveau verfügt, das maßgeblich zu einer hohen ÖPNV-Akzeptanz beiträgt. Dies gilt im Besonderen für das südliche Kreisgebiet (Alt-HVV-Gebiet). Daher gibt es nur noch ein relativ kleines Portfolio an Handlungsfeldern, die zu einer Optimierung und Verbesserung der ÖPNV-Qualität beitragen sollen.

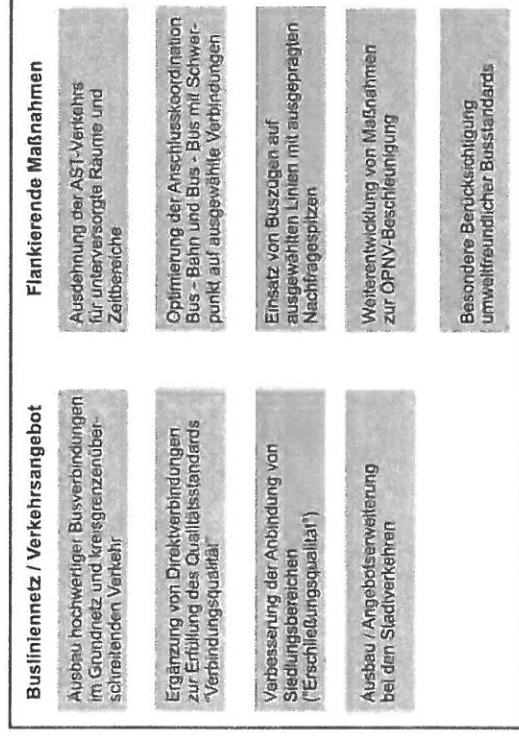


Bild 6-1: Übersicht der Handlungsfelder für den ÖPNV im Kreis Stormarn

Im Rahmen der RNVP-Bearbeitung wurden für die Maßnahmenzuordnung 2 Entwicklungsszenarien definiert, um den unterschiedlichen Perspektiven, Planungsständen und Finanzierungsmöglichkeiten von Projekten und Maßnahmen Rechnung zu tragen:

- Das Szenario „**Fortschreibung**“ orientiert sich in der Umsetzung am Zeithorizont des 3. RNVP und beinhaltet im Wesentlichen eine Optimierung des Bestandes und einer in Teilräumen moderaten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Minimierung zusätzlicher Aufwendungen und die Finanzierbarkeit im Zeithorizont des 3. RNVP bilden wichtige Aspekte der Maßnahmenauswahl.
- Das Szenario „**Offensive**“ ist auf eine Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden ausgerichtet, um die auch in der HVV-Marktforschung ermittelten ÖPNV-Potenziale auszuschöpfen. Dies bedingt eine systematische Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und zusätzliche Investitionen in eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeit für Planung und Realisierung sowie „Trägheit“ von Veränderungsprozessen im Verkehrsverhalten, ist dieses Szenario mittel- bis langfristig ausgerichtet und wird sich im Zeithorizont des 3. RNVP nicht vollständig realisieren lassen.

6.2 Entwicklungskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Funktion der Eisenbahnbindung für den Kreis Stormarn

Der SPNV bildet für den Kreis Stormarn das Rückgrat für die ÖPNV-Erschließung. Ein attraktives und leistungsfähiges Bahnsystem ist für die Entwicklung des Kreises Stormarn ein entscheidender Standortfaktor. Dies gilt im Besonderen für das vorwiegend ländlich strukturierte nördliche Kreisgebiet, in dem die Qualität des Busangebotes gegenüber dem südlichen Kreisgebiet deutlich abgestuft ist. Dem Abbau vorhandener Defizite und der Sicherung der hohen Angebotsqualität im SPNV kommt daher eine zentrale verkehrspolitische und strategische Bedeutung für das gesamte Verkehrssystem zu.

Die Entwicklungsvorgaben für den SPNV sind im landesweiten Nahverkehrsplan LNPV 2008-2012 dokumentiert. Im Folgenden werden die für den Kreis bedeutenden Maßnahmen aus dem LNPV vorgestellt und mit den zusätzlichen Forderungen des Kreises ergänzt.

Streckeninfrastruktur und Bahnstationen

Die weiteren Perspektiven für den SPNV und die Möglichkeiten zusätzliche Verkehrsanteile (Personen und Güter) auf die Schiene zu verlagern, hängen entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Schienen-Infrastruktur ab. Die Beseitigung von vorhandenen und ggf. noch zu erwartenden Engpässen sind daher für den Kreis Stormarn eine substantielle Forderung an das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn AG. Nach der erfolgten Taktverdichtung auf der RE-Verbindung Lübeck – Hamburg auf einen 30-Minuten-Takt sind die Streckenkapazitäten weitgehend ausgeschöpft, wobei mit dem Hamburger Hauptbahnhof ein zusätzlicher Engpass besteht. Weitere Attraktivitätssteigerungen und Kundenzuwächse auf dieser Strecke sind eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verbunden. Die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen müssen daher aus Sicht des Kreises konsequent fortgeführt werden. Als **vorrangige Infrastruktur-Maßnahmen** sind zu nennen:

- Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe in Verbindung mit der Umsetzung der neuen S4 (Bestandteil des LNPV),
- Komplettilierung der Barrierefreiheit am Bahnhof Reinfield (Bestandteil des LNPV).

Liniennetz und Verkehrsangebot

Zur attraktivitätsorientierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems werden im LNPV zwei Szenarien mit dem Zielhorizont 2025 skizziert. Das behutsam-offensive Szenario „Fortschreibung“ beinhaltet Maßnahmen, für welche die Finanzierung und Umsetzung bis 2012 weitestgehend sichergestellt sind. Das deutlich-offensive Szenario „Perspektive“ beinhaltet Maßnahmen, welche aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung notwendig und sinnvoll sind, deren Finanzierung aber noch nicht sichergestellt ist.

Maßnahmen, die den Kreis Stormarn betreffen wie die Taktverdichtung auf der Strecke Lübeck – Hamburg sind allerdings inzwischen schon umgesetzt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen werden auf der Verbindung Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg bis 2025 nochmals Nachfragezuwächse von über 20% erwartet. Ein Teil dieser Zuwächse dürfte sich allerdings mit der realisierten Taktverdichtung bereits eingestellt haben.

6.4 Längerfristige Perspektiven für das ÖPNV-System (Szenario „Offensive“)

6.4.1 Weiterer Ausbau hochwertiger Busverbindungen im Grundnetz

Während im südlichen Kreisgebiet (HVV-Altgebiet) vertaktete ÖPNV-Angebote zum Teil flächendeckend realisiert sind, beschränken sich im nördlichen Kreisgebiet vertaktete Bustafelpläne noch auf wenige Buslinien des regionalen Grundnetzes. Gerade auf diesen, zum Teil auch grenzüberschreitenden Verbindungen bestehen aber oft noch Nachfragepotenziale für den ÖPNV, die aber nur durch ein entsprechend attraktives Angebot aktiviert werden können.

Die auf den Regionallinien 8110 Bad Oldesloe – Bargteheide – Ahrensburg und 8112 Bargteheide – Holstbühl – Poppenbühl bestehende tägliche Bedienung (einschließlich Wochenende) und durchgehende Vertaktung mit der Anschlusskoordination zum SPNV setzen derzeit Maßstäbe in der Angebotsqualität des Regionalverkehrs, die perspektivisch auf weitere Buslinien übertragen werden sollen. Für eine Aufwertung stehen im Wesentlichen folgende Linien im Vordergrund:

Linie 476 Ahrensburg – Ammersbek – Bergstedt – Duvenstedt:

- Durchgehender Stundentakt Mo-Fr zwischen Ahrensburg und Bergstedt.

Linie 8740 Bad Oldesloe – Ratzeburg:

- Durchgehender Stundentakt Mo-Fr,
- Bedienung am Sonntag und Verdichtung am Sonnabend (2-Stunden-Takt).

Linie 8130 Reinfield – Hamberge – Lübeck:

- Durchgehender Stundentakt Mo-Fr (mit integrierter Schülerbeförderung),
- Bedienung am Sonntag und Verdichtung am Sonnabend (2-Stunden-Takt),

Linie 8151 Zarpfen – Lübeck:

- Durchgehender Stundentakt Mo-Fr (mit integrierter Schülerbeförderung),
- Verdichtung am Sonntag (2-Stunden-Takt, ggf. Linientaxi),

Linien 8140 / 7141 Bad Oldesloe – Grabau – Sülfeld – Kayhude / Henstedt-Ulzburg

- Koordinierter Stundentakt Mo-Fr (in Überlagerung tlw. 30-Minuten-Takt von/bis Sülfeld mit integrierter Schülerbeförderung),
- Verdichtung der Bedienung am Sonnabend (2-Stunden-Takt, ggf. Linientaxi),
- Bedienung am Sonntag (ggf. nur Abschnitt Sülfeld – Bad Oldesloe).

Der finanzielle Zusatzaufwand wird je Linie bei 50.000 – 100.000 EUR liegen, wobei bei den grenzüberschreitenden Linien 476, 8740 und 8140/7141 die Nachbarkreise Herzogtum Lauenburg, Bad Segeberg und die Stadt Hamburg finanziell zu beteiligen sind.

6.4.5 Weiterentwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

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

Mit einer gezielten ÖPNV-Beschleunigung wie sie ansatzweise in Ahrensburg und Oststeinbek realisiert ist, kann nicht nur die Zuverlässigkeit und Anschlussssicherung verbessert, sondern auch die Fahrzeit reduziert werden. Im gesamten Kreisgebiet ist für insgesamt rund 50 LSA eine ÖPNV-Beeinflussung sinnvoll, wobei im Rahmen verkehrstechnischer Planungen die Machbarkeit auch unter Aspekten der Leistungsfähigkeit zu überprüfen ist.

Zu beachten gilt aber, dass derzeit nur die VHH-PVG-Unternehmensgruppe über ein RBL-System verfügen, das für eine LSA-Beeinflussung Voraussetzung ist. Daher ist eine LSA-Beeinflussung u.a. für die Kreisstadt Bad Oldesloe derzeit weniger sinnvoll. Zukünftig soll im Rahmen von Ausschreibungen schrittweise eine Einführung von RBL-Systemen bei Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die Kosten für die Umrüstung betragen bei modernen LSA bis zu 8.000 EUR, bei aufwändigeren und veralteten Anlagen bis zu 40.000 EUR, wobei derzeit noch die Möglichkeit einer GVFG-Förderung besteht. An der Finanzierung beteiligen sich neben dem Kreis auch die Kommunen und die Verkehrsunternehmen.

6.4.6 Besondere Berücksichtigung umweltfreundlicher Busstandards

In seinem Klimaschutz-Konzept bekennet sich der Kreis Stormarn auch zu einer nachhaltigen Mobilität. Die Förderung des ÖPNV um Kfz-Verkehr zu verlagern, bildet dabei einen ebenso wichtigen Baustein wie die Etablierung umweltfreundlicher Antriebe im öffentlichen Busverkehr. Auch wenn sich die Dieselseite stetig weiterentwickelt und in den EURO-5-Motoren einen vorläufigen Höhepunkt gefunden hat, liegt die Zukunft auf alternativen Antrieben, auch unter Nutzung regenerativer Energien. Da aktuell aber noch nicht absehbar ist, welche Technologie sich letztlich durchsetzt, ergeben sich eine Reihe von Unsicherheiten, die auch die Ausschreibungspraxis beeinflussen und noch keine Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zulassen.

Aufgrund der noch geringen Nachfrage und dem Nebeneinander verschiedener Antriebe führt der Einsatz alternativer Antriebe wie Erdgas oder Hybrid zu Mehrkosten in einer Spanne von 5 bis 20%. Für die Verkehrsunternehmen wird die Umstellung erst interessant, wenn Fördermittel zur Verfügung stehen und eine größere Busflotte umgestellt werden kann, bei der sich dann auch Investitionen in die Infrastruktur (v.a. Werkstatt) in der Abschreibungszeit amortisieren. Im Kreis Stormarn wird es daher erst langfristig ggf. Ausschreibungen mit der Vorgabe alternativer Antriebe geben.

6.5 Bushaltestellen

Bei der Haltestellengestaltung und der Haltestellenausstattung ergibt sich im Kreis Stormarn ein räumlich unterschiedliches Bild. Positiven Beispielen, vorrangig im HVV-Altkreis, stehen noch eine Vielzahl von verbesserungswürdigen Situationen insbesondere im HVV-Erweiterungsgebiet, und hier speziell im ländlichen Raum gegenüber. Da die Aufwertung der Haltestellen mit zum Teil nicht unerheblichen Investitionen verbunden ist und die (ortsfeste) Haltestellen-Infrastruktur zudem in der Zuständigkeit der Kommunen liegt, kann eine Aufwertung des Haltestellennetzes nur sukzessive erfolgen. Bei den Haltestellenmasten erfolgt durch die Ausschreibungen der Teilnetze ein sukzessiver Übergang des Eigentums auf den Kreis. Dies trifft insbesondere für das HVV-Erweiterungsgebiet zu. In diesem Zusammenhang wird die Umstellung auf das HVV-Design (Modernisierung der Masten) schrittweise umgesetzt. Aufgrund der Bedeutung der Haltestellen für die ÖPNV-Außendarstellung verfolgt der Kreis Stormarn die Zielsetzung, folgende Projekte in den kommenden Jahren durchzuführen oder gemeinsam mit den örtlichen Aufgabenträgern und Kommunen anzustoßen:

- **Verbesserte Ausstattung von Haltestellen insbesondere bei der Fahrgastinformation:**

Die in den letzten Jahren weitgehend umgesetzte Kennzeichnung der Haltestellen mit dem Haltestellenamen leistet einen wichtigen Beitrag für die räumliche Orientierung im ÖPNV-System und dessen Transparenz und ist ein gleichzeitig zentrales Element der Fahrgastinformation. Auf Grundlage der vom HVV vorgegebenen Standards steht das Umstellen der Linien-Fahrpläne auf Haltestellen-Fahrpläne, der Aushang von „Verkehrsplänen“ an wichtigen Haltestellen sowie die Einrichtung von DFI-Anzeigen zunächst an übergeordneten Verknüpfungsknoten des HVV-Altkreises im Mittelpunkt der Aktivitäten.

- **Überprüfung und Verbesserung der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit:**

Insbesondere bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen sind künftig Anforderungen des barrierefreien Zugangs und der subjektiven Sicherheit (u.a. Unterstände, Beleuchtung) verstärkt zu berücksichtigen. Die Barrierefreiheit ist zudem Voraussetzung für die Förderung des Haltestellenausbbaus. Welche Handlungsbedarfe in Bezug auf den Haltestellen-Bestand bestehen, ist auf Basis eines standardisierten Bewertungsrahmens zu prüfen, das in das Haltestellen-Kataster (s.o.) eingebunden wird. Viele Busbuchten sind allerdings für ein barrierefreies Halten von Gelenkbussen nicht ausreichend bemessen, so dass hier ggf. ein Umbau zu einer Haltestellen am Fahrbahnrand erforderlich und auch sinnvoll ist.

6.6 Tarifgestaltung und Vertrieb

Nach der vollständigen Einbindung des Kreisgebietes in den HVV und der Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs ist die grundlegende Tarifoptimierung und Tarifintegration im Kreis Stormarn weitgehend abgeschlossen und der Handlungsbedarf im Tarifbereich deutlich reduziert. Beide Tarifsysteme sind nutzerfreundlich ausgerichtet und haben zum Abbau früherer Barrieren in der ÖPNV-Nutzung beigetragen. Es verbleiben lediglich kleinere bzw. punktuelle Maßnahmen innerhalb des bestehenden Tarifgefüges. Der HVV ist zudem bestrebt, die ÖPNV-Zugänglichkeit durch Ausnutzung moderner Technologien weiter zu verbessern. Im Vordergrund der Aktivitäten im Bereich Tarif und Vertrieb stehen daher folgende Projekte:

- Erweiterung des Netzes von Servicestellen zum Vertrieb von Fahrkarten und Informationsangeboten,
- Kooperation mit potenziellen Großkunden zur Bindung weiterer Berufspendler,
- Einführung des bargeldlosen Zahlens durch E-Ticketing. Dieses moderne Zahlungsverfahren soll die Tarifbarriere speziell für Gelegenheitsnutzer weiter abbauen und die Kundenbindung erhöhen,
- Nutzung mobiler Endgeräte für den Fahrscheinenwerb und die Fahrgastinformation. Im HVV-Großbereich läuft in Kooperation mit weiteren Städten ein Pilotprojekt zum Handy-Ticketing,
- Weiterentwicklung der Fahrpreiserstattung bei Zugverspätungen (Kundengarantie).

6.7 ÖPNV-Marketing

Die Grundzüge des ÖPNV-Marketing sind im Manual „Grundlagen des Marketing im Hamburger Verkehrsverbund“ festgelegt, das neben einer Marketinganalyse folgende **Handlungsstrategien** enthält:

1. **Erstnutzertauglichkeit:**
Senkung von Nutzungsbarrieren durch die Ausrichtung der HVV-Benutzeroberfläche auf die Bedürfnisse von Erst- und Seitennutzern.
2. **Wahrnehmung und Kommunikation der Basisqualität:**
Offensive Darstellung der Qualität der ÖPNV-Kerleistung im HVV.
Dazu kann im Vorfeld auch die Vereinfachung und Vereinheitlichung von Leistungsmerkmalen dienen.
3. **Fahrgastinformationsstrategie:**
Definition der Informationsinhalte, Medien und der Distribution zu den jeweiligen Zielgruppen.
4. **Tarifkommunikation:**
Verbesserung der wahrgenommenen Preiswürdigkeit durch die gezielte Darstellung des Preis-Leistungsverhältnisses bei allen Bedarfsunkten von Tarifinformationen.
5. **Vertriebsoffensive:**
Nutzung und Entwicklung von Vertriebskanälen zur Realisierung von Vertriebsmöglichkeiten. Entwicklung von Maßnahmen zur aktiven Kundenakquisition und -bindung in den einzelnen Vertriebskanälen.
6. **Differenzierung der HVV-Marktbearbeitung:**
Unterscheidung nach relevanten Teilmärkten z.B. geografische Gesichtspunkte (Großbereich Hamburg, weiteres Umland), Nutzungsintensität (Stamm-/ Gelegenheitskunden).
7. **HVV-Wohlfühlinitiative:**
Alle Bestandteile der Reisekette, die das Wohlbefinden des Reisenden einschließlich der subjektiven Sicherheit betreffen.
8. **Kundenbindung:**
Maßnahmen rund um die Gewinnung und Betreuung der HVV-Stammkunden z.B. die Betreuung der Fahrgäste anhand der Daten des Vertriebssystems als auch die Kommunikation mit potentiellen oder tatsächlichen Stammkunden.

Es bleibt auch weiterhin ein wichtiges Ziel des Kreises Stormarn, gemeinsam mit dem HVV und den Kommunen die Bekanntheit des ÖPNV zu erhöhen und die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes offensiv zu vermarkten. Aufbauend auf den bestehenden Informationsangeboten werden die Schwerpunkte im ÖPNV-Marketing in den kommenden Jahren auf folgenden Aktivitäten liegen:

- **Umsetzung des HVV-Marketingkonzeptes:**
Der Kreis Stormarn wird eine Umsetzung des HVV-Marketingkonzeptes unterstützen, um das einheitliche Bild des ÖPNV im HVV-Gebiet zu stärken und die Transparenz für die Kunden zu erhöhen.
- **Verstärkte Integration mit dem landesweiten ÖPNV-Marketing:**
Die Marketingaktivitäten des Kreises sollten neben der „HVV-Integration“ noch stärker mit der landesweiten ÖPNV-Marketing-Dachmarke vernetzt werden, um den ÖPNV noch umfassender und offensiver als ganzheitliches System in Schleswig-Holstein vermarkten zu können. Dazu gehört auch die Entwicklung gemeinsamer Aktivitäten.
- **Ergänzende Vermarktung von ÖPNV-Angeboten mit besonderer örtlicher Bedeutung:**
Für ÖPNV-Angebote, die eine besondere Bedeutung für den Kreis Stormarn haben, wird in Abstimmung mit dem HVV eine eigenständige Vermarktung angestrebt, um hier auch einen regionalen bzw. lokalen „Identifikationseffekt“ zu schaffen. Dies gilt insbesondere für das AST und die Stadtverkehrs. Bei Änderungen der Linienführung und/oder des Fahrplans werden diese separat aufbereitet und in den örtlichen Medien kommuniziert.
- **Verstärkte Einbindung des ÖPNV in die Internetportale des Kreises und der Kommunen:**
Neben den übergreifenden Internetportalen „www.hvv.de - Mein HVV“ und „www.nah-sh.de“ ist den potenziellen ÖPNV-Kunden auch über die Internetseiten des Kreises und der Kommunen ein Basis-Informations- und Kommunikationsangebot zum ÖPNV bereitzustellen, ein direkter Zugriff zur elektronischen Fahrplaninformation zu ermöglichen und eine Schnittstelle zu den übergeordneten Seiten herzustellen. In diesem Sinne sind die bestehenden Ansätze weiterzuentwickeln und an die technischen Fortschritte kontinuierlich anzupassen.
- **Kundenkommunikation**
Neben den vom HVV durchgeführten Aktivitäten (z.B. Marktforschung) richtet der Kreis Stormarn in Zusammenarbeit mit einzelnen Kommunen und den dort tätigen Verkehrsunternehmen teilnetzbezogene „Fahrgastkonferenzen“ durch.

6.8 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird zunächst wesentlich beeinflusst durch die Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner, Altersstruktur, SchülerInnen, Pendler etc.), die in den Kapiteln 1.4 bis 1.6 ausführlich dargestellt sind. Aus den aktuell verfügbaren Prognosen ist von folgenden Entwicklungen auszugehen:

- Stabile bis leicht zunehmende Einwohnerzahlen,
- weitere Verschiebung der Alterspyramide in Richtung der älteren Jahrgänge,
- weitere Zunahme der Stadt-Umland-Pendlerströme mit Fokus auf die zentralen Orte (va. Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bargteheide),
- weitere Anstiege in der Motorisierung sind vor allem bei den Frauen und den Senioren,
- stabile oder sinkende Kfz-Verkehrsleistung vor dem Hintergrund steigender Energiekosten,
- deutliche Zunahme der Gesamt-Kfz-Ströme mit Schwerpunkt auf die Zentren.

Für den ÖPNV im Kreis Stormarn sind die Perspektiven insgesamt verhalten positiv zu sehen, wenngleich mit der abgeschlossenen HVV-Erweiterung sowie den Verbesserungen im SPNV (i.W. Elektrifizierung mit Fahrzeitverkürzung, Taktverdichtung und neue Fahrzeuge auf der Strecke Lübeck – Hamburg, Inbetriebnahme der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster) ein großer Teil der potenziellen bzw. im LNVP ausgewiesenen Nachfragezuwächse mittlerweile bereits realisiert sein dürfte.

Der verstärkte Fokus wird darauf liegen, speziell im nördlichen Kreisgebiet noch intensiver als bisher Neukunden außerhalb des Schülerverkehrs zu gewinnen. Die mit dem Entwicklungskonzept im RNVP verfolgte Zielrichtung, die mittelfristig zu erwartenden Fahrgastrückgänge im Schülerverkehr in Teilen durch Akquisition neuer Kunden insbesondere aus den Sektoren des Berufs- und Einkaufsverkehrs zu kompensieren, trägt der Entwicklung der Rahmenbedingungen bereits Rechnung. Mit den gestiegenen Energiekosten haben sich die Ausgangsbedingungen für eine Stärkung der ÖPNV-Marktposition in den letzten Jahren verbessert.

Chancen auf eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung liegen vor allem im SPNV und auf den übergeordneten Buskorridoren, während in dünn besiedelten Gebieten die ebenfalls im RNVP verankerte Ausweitung alternativer Bedienungsformen bzw. von Bedarfsverkehren künftig verstärkt die Grundversorgung der Bevölkerung übernehmen muss. Auf Basis der aktuellen Datenlage und Erkenntnisse werden die **Perspektiven für die ÖPNV-Nachfrageentwicklung** im Kreis Stormarn wie folgt umrissen:

- Im SPNV wird weitere Nachfrage generiert. Auf Basis der LNVP-Prognosen und der in jüngster Zeit bereits umgesetzten Maßnahmen sowie unter Berücksichtigung der verbesserten Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sind weitere Nachfragezuwächse von 10-15% realistisch.
- In den Korridoren des Bus-Grundnetzes im nördlichen Kreisgebiet werden die Rückgänge der Schülerzahlen nur moderat ausfallen. Dies gilt insbesondere für die Kommunen mit hoher Einwohnerdichte. Wird darüber hinaus berücksichtigt, dass bei den „höherwertigen“ Busbedienungen als auch bei den Stadtverkehren die Anteile des Schülerverkehrs deutlich unter 80% liegen, wird damit gerechnet, dass hier die Fahrgastrückgänge im Schülerverkehr durch eine Erhöhung der übrigen Nachfrage weitgehend kompensiert werden können. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen lässt sich im Grundnetz sogar eine Nachfrage-Zunahme von 5-10% erreichen.

- Auf den überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien im nördlichen Kreisgebiet schlagen mittelfristig die Schülerrückgänge stärker durch. Hier muss mit Nachfragerückgängen gerechnet werden. Zuwachspotenziale bietet hier die Anbindung neuer oder erweiterter Wohn- und Gewerbegebiete.
- Im südlichen Kreisgebiet besteht bereits eine hohe ÖPNV-Nutzungshäufigkeit bzw. eine hohe Ausschöpfung der Marktpotenziale, so dass die Zuwächse sich hier im einstelligen Prozentbereich bewegen werden. Nachfragepotenziale von über 10% werden bei den Stadtverkehren gesehen, die von den geplanten Angebotsverbesserungen und den insgesamt günstigen Rahmenbedingungen für den städtischen ÖPNV profitieren.
- Das AST-Angebot hat sich für den Kreis Stormarn zu einer „Erfolgsgeschichte“ mit stetig steigenden Kundenzahlen entwickelt. Nachdem das System etabliert ist, dürften die Nachfragezuwächse allerdings nicht mehr so hoch ausfallen wie in den ersten Betriebsjahren. Hinzu kommt, dass durch den hohen Kostenaufwand und die Haushaltslage einer Ausweitung enge wirtschaftliche Grenzen gesetzt sind. Daher wird sich der Fokus künftig mehr auf den Ersatz von Buslinienverkehren in verkehrsschwachen Zeiten richten. Dennoch sind auch in den kommenden Jahren noch weitere moderate Nachfragezuwächse realistisch, die aber im Gesamtsystem ÖPNV kaum in Erscheinung treten.

7.4 Maßnahmen- und Finanzplanung

In der umsichtigen Übersicht sind die im Entwicklungskonzept vorgesehenen Projekte und Maßnahmen mit einer Kostenschätzung und dem Realisierungs-Zeitrahmen hinterlegt. Darüber hinaus werden die Finanzierungsquellen benannt, wobei die genaue Aufteilung bzw. Zuschreibung der Finanzmittel in der jährlich fortzuschreibenden Finanzierungsplanung erfolgt. Die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes wird auch künftig durch wettbewerbliche Vergaben und leistungsorientierte Verkehrsverträge zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen geregelt.

Aufgrund der weiter angespannten Haushaltslage im Kreis Stormarn sind die ÖPNV-Mittel begrenzt, so dass eine Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen generell unter Finanzierungsvorbehalt zu sehen ist und nur stufenweise erfolgen kann. Nach der Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel ist der Finanzierungsrahmen deutlich transparenter geworden und schafft Handlungsspielräume in der Mittelverwendung, die der Kreis Stormarn auch weiterhin konsequent nutzen wird.

	Einnahmen in EUR	Ausgaben in EUR
Zuweisung des Landes (Kommunalisierung, ÖRV)	ca. 8.780.000	
Zuweisung Städte / Gemeinden	ca. 185.000	
Eigenanteil Kreis Stormarn	ca. 3.194.000	
Summe	ca. 12.159.000	
Finanzierung HVV-Altgebiet		ca. 8.720.000
Finanzierung HVV-Erweiterungsgebiet		ca. 2.800.000
Finanzierung AST		ca. 425.000
Finanzierung Tarif, Regiekosten, sonstiges		ca. 214.000
Summe		ca. 12.159.000

Bild 7-3: Budgetplanung für die ÖPNV-Finanzierung 2011

Maßnahme / Projekt	Kostenschätzung in EUR / Jahr	Umsetzungs-zeitraum	Finanzierung
Ausbau Verbindung Ratzeburg - Bad Oldesloe	Kostenneutral	Fahrplanwechsel 2010 / 2011	Entfällt
ÖPNV-Konzept Stadt Reinbek	> 100.000	Fahrplanwechsel 2011 / 2012	Kreis, Stadt Reinbek
Neuordnung im Bereich Tangstedt	< 25.000	2011 / 2012	Kreis
Neuordnung des Stadtverkehrs Bad Oldesloe	Kostenneutral	Fahrplanwechsel 2011 / 2012	Stadt Bad Oldesloe
Ausbau des Einsatzes alternativer Bedienungsformen	50 – 100.000	Fortlaufend ab 2011	Kreis
Einsatz von Buszügen auf ausgewählten Linien	Studie einmalig < 25.000	Ab 2013	Kreis, VU
Weiterer Ausbau hochwertiger Verbindungen im regionalen Grundnetz	> 100.000	Nach 2013	Kreis, Nachbarkreise
Optimierung der Anschlusskoordination Bus-Bahn und Bus-Bus	50 – 100.000	Ab 2013	Kreis
Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Ahrensburg	> 100.000	2014	Kreis, Stadt Ahrensburg
Verbesserung der Anbindung von Siedlungsgebieten	50 – 100.000	Fortlaufend ab 2011	Kreis
Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung durch LSA-Beeinflussung	50 – 100.000	Nach 2012	Kreis GVFG, VU
Berücksichtigung umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe	Offen	Offen	/
Ausbau Bushaltestellen und Anpassung an den HVV-Standard	50 – 100.000	Fortlaufend ab 2010	Kreis, HVV, Kommunen, GVFG
ÖPNV-Marketing und Anpassung Fahrgastinformation an HVV-Standard	< 25.000 nur Kreis Stormarn	Fortlaufend ab 2010	Kreis, HVV

Bild 7-4: Maßnahmenumsetzung im Busverkehrssystem ab 2011