

Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2022/182
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung, Regionalmanagement, Klimaschutz Datum: 22.08.2022

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	14.09.2022	Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz
Ö	27.09.2022	Hauptausschuss
Ö	29.09.2022	Kreistag des Kreises Segeberg

5. Regionaler Nahverkehrsplan 2022-2026

Ziel 3 - gesundes und soziales Aufwachsen

Ziel 4 - wirtschaftliche Entwicklung

Ziel 7 - Natur-, Landschafts- und Klimaschutz

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt:

Der 5. Regionale Nahverkehrsplan 2022 - 2026 wird unter Berücksichtigung der Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange beschlossen.

Zusammenfassung:

Gemäß ÖPNV-gesetzlicher Vorgaben ist zum Erhalt der vollständigen ÖPNV-Landesmittel ein rechtskonformer Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) erforderlich.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange (TÖB) kann der 5. RNVP 2022 – 2026 unter Berücksichtigung der Abwägung der Stellungnahmen nunmehr beschlossen werden.

Der RNVP selbst hat in seiner Funktion als Rahmenplan keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen, diese ergeben sich erst durch jeweils separat zu fassende Beschlüsse zur Maßnahmenumsetzung.

Sachverhalt:

Gemäß § 5 (1) des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) können Kreise und kreisfreie Städte (ÖPNV-Aufgabenträger) einen RNVP als Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung aufstellen oder fortschreiben. Die RNVP-Laufzeit beträgt nach § 5 (3) Nr. 6 ÖPNVG fünf Jahre. Gemäß § 4 (1) Nr. 1 der Landesverordnung über die ÖPNV-Finanzierung ist die vollständige Auszahlung der ÖPNV-Landesmittel u.a. an die Voraussetzung eines vorliegenden RNVPs gebunden; sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, werden nur 55% der ÖPNV-Landesmittel ausgezahlt. Nach Auslaufen des 4. RNVPs 2021 ist nunmehr der 5. RNVP für den Zeitraum 2022 – 2026 aufzustellen.

Auf Grund der zahlreichen strukturellen Zusammenhänge und Gemeinsamkeiten, die die HVV-Kreise PI, SE, OD und RZ aufweisen, wurde der Entwurf des 5. RNVP als gemeinsames, synergetisch-übergreifendes Werk dieser vier Kreise erstellt. Die Federführung dafür hat die SVG übernommen, den Aufwand tragen die Partnerkreise zu gleichen Teilen. Dies ist ein Novum in der RNVP-Historie der Partnerkreise seit 1996 und zeichnet sich durch einen koordinierten Ansatz aus, der für eine systematisch-integrierte ÖPNV-Entwicklung mit individuellen Ausgestaltungsmöglichkeiten steht. Aus ÖPNV-fachlicher Sicht ist dieser Ansatz in den verkehrsstarken, untereinander und mit Hamburg eng verflochtenen Kreisen besonders erfolgversprechend, um die großen Zukunftsthemen Mobilitäts- und Energiewende effektiv voranzubringen. Diese strategische Zielstellung liegt der RNVP-Konzeption zugrunde und lässt den Entwurf entsprechend ehrgeizig ausfallen.

Die SVG hat den Entwurf des 5. RNVP 2022 – 2026 im UNK am 11.05.2022 vorgestellt (DrS/2022/086, Anlage 1) und nach UNK-Freigabe die TÖB-Beteiligung im Rahmen des 6wöchigen Anhörungsverfahrens im Zeitraum 05-06/2022 durchgeführt. Zu den im Zuge der TÖB-Beteiligung abgegebenen Stellungnahmen wurden nach intensiver fachlicher Prüfung Abwägungsvorschläge für die Beschlussfassung erarbeitet und in anliegender Zusammenstellung aufbereitet (Anlage 2).

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung gilt gemäß Kap. 8.3 grundsätzlich ein Finanzierungsvorbehalt, die Maßnahmen sind jeweils einzeln oder zu Paketen gruppiert zu beschließen. Die Maßnahmenumsetzung soll dabei durch jeweils jährliche Festlegung flexibel operationalisiert werden. Aus diesem Grund hat der RNVP in seiner Funktion als Rahmenplan selbst keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein

☐ Ja:

☐ Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten

☐ Mittelbereitstellung

☐ Teilplan:

In der Ergebnisrechnung

Produktkonto:

In der Finanzrechnung investiv

Produktkonto:

☐ Der Beschluss führt zu einer über-/außerplanmäßigen Aufwendung bzw. Auszahlung

in Höhe von _____ Euro

(Der Hauptausschuss ist an der Beschlussfassung zu beteiligen)

☐ Die Deckung der Haushaltsüberschreitung ist gesichert durch

☐ Minderaufwendungen bzw. -
auszahlungen beim Produktkonto:

☐ Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim
Produktkonto:

Steuerliche Relevanz

☐ Einschätzung durch den FD 20.00 erfolgt

☐ Keine steuerliche Relevanz gegeben

Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen sind betroffen:

☐ Nein

☒ Ja:

Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen wurden berücksichtigt:

☐ Nein

☒ Ja:
Die
Barrierefrei-
heit ist
integraler
Bestand-
teil
des



RNV
Ps.

Anlage/n:

Zusammenstellung der abgegebenen Stellungnahmen nebst
Abwägungsvorschlägen

5. Regionaler Nahverkehrsplan

kreis pinneberg



KREIS
SEGEBERG

KREIS STORMARN



KREIS HERZOGTUM LAUENBURG



2022 – 2026



metropolregion hamburg

Herausgeber:

Kreis Pinneberg

Kurt-Wagener-Straße 11
25337 Elmshorn
Kreistagsbeschluss: TT.MM.JJJJ

Kreis Segeberg

Hamburger Straße 30
23795 Bad Segeberg
Kreistagsbeschluss: TT.MM.JJJJ

Kreis Stormarn

Mommsenstraße 14
23843 Bad Oldesloe
Kreistagsbeschluss: TT.MM.JJJJ

Kreis Herzogtum Lauenburg

Barlachstraße 9
23909 Ratzeburg
Kreistagsbeschluss: TT.MM.JJJJ

Vorwort der Landrätin und der Landräte

(wird später ergänzt)

ENTWURF

INHALTSVERZEICHNIS

1	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	10
2	RECHTLICHER RAHMEN	11
2.1	Europäischer Rechtsrahmen	11
2.2	Bundesdeutscher Rechtsrahmen	12
2.3	Schleswig-Holsteinischer Rechtsrahmen	13
3	STRUKTURELLE GRUNDLAGEN	14
3.1	Verwaltungsgliederung	14
3.2	Raumstrukturelle Gliederung	14
3.3	Bevölkerung	18
3.4	Mobilitätseingeschränkte	21
3.5	Motorisierung und Mobilitätsverhalten	22
3.6	Arbeitsplätze, Beschäftigung und Berufsverkehr	23
3.7	Schüler*innen	27
3.8	Versorgung, Freizeit, Naherholung	33
4	ÖPNV-MANAGEMENT	33
4.1	Allgemeines	33
4.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	34
4.2.1	Rahmenbedingungen	34
4.2.2	Teilnetze, Vergabe, Verträge	35
4.3	Qualitätsmanagement	40
4.4	Finanzierung	40
4.4.1	Kreis Pinneberg	41
4.4.2	Kreis Segeberg	42
4.4.3	Kreis Stormarn	43
4.4.4	Kreis Herzogtum Lauenburg	43
4.4.5	Ausblick	44
5	STANDARDS FÜR DIE ÖPNV-ANGEBOTSGESTALTUNG	45
5.1	Systematische Grundlagen der Angebotsgestaltung	45
5.1.1	Allgemeines	45
5.1.2	Netzhierarchie	46
5.1.3	Räumliche Differenzierung	48
5.1.4	Erreichbarkeit von Haltestellen	48
5.1.5	Zeitliche Differenzierung	49
5.1.6	Bedienungshäufigkeit	50
5.1.7	Verknüpfung und Vernetzung	51
5.2	Barrierefreiheit	52
5.2.1	Besondere Fahrzeuganforderungen	52
5.2.2	Besondere Anforderungen an Haltestellen	53
5.2.3	Besondere Anforderungen an die Kundeninformation	55
5.3	Weitere Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen, P+R- und B+R-Anlagen	56
5.3.1	Fahrzeuge	56
5.3.2	Haltestellen	56
5.3.3	Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	57
6	ÖV-GESAMTSYSTEM: BESTAND, BILANZ, ANALYSE	58

6.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	58
6.2	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener ÖPNV).....	60
6.2.1	ÖPNV-Verkehrsunternehmen	60
6.3	ÖPNV-Angebot	60
6.3.1	Teilnetze im Kreis Pinneberg	62
6.3.2	Teilnetze im Kreis Segeberg	69
6.3.3	Teilnetze im Kreis Stormarn	80
6.3.4	Teilnetze im Kreis Herzogtum Lauenburg	91
6.4	Barrierefreiheit	103
6.4.1	Fahrzeuge	103
6.4.2	Haltestellen	103
6.5	Verknüpfung und Vernetzung	105
6.5.1	Dynamische Fahrgastinformation.....	105
6.5.2	SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungen.....	106
6.5.3	B+R- und P+R-Anlagen.....	111
6.5.4	Intermodalität	111
6.6	Tarif und Vertrieb	113
6.6.1	hvv-Tarif	113
6.6.2	SH-Tarif.....	115
6.7	hvv-Marktkommunikation & -Produktstruktur	115
6.7.1	hvv-Marktkommunikation	115
6.7.2	hvv-Produktstruktur	116
7	ÖV-GESAMTSYSTEM: WIRKUNG	117
7.1	Marktposition und Kundenzufriedenheit.....	117
7.2	Nachfrage	119
7.2.1	Kreis Pinneberg.....	121
7.2.2	Kreis Segeberg.....	122
7.2.3	Kreis Stormarn	122
7.2.4	Kreis Herzogtum Lauenburg	123
7.3	Ausreichende Verkehrsbedienung	124
8	ÖV-GESAMTSYSTEM: WEITERENTWICKLUNG	131
8.1	Post-Corona.....	131
8.2	SPNV-Entwicklungsmaßnahmen gemäß LNVP 2022 - 2026	131
8.2.1	Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2026	132
8.2.2	Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2027	133
8.2.3	Stationsmaßnahmen	134
8.3	ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen der RNVP-Kreise	135
8.3.1	Kreis Pinneberg.....	136
8.3.2	Kreis Segeberg.....	142
8.3.3	Kreis Stormarn	150
8.3.4	Kreis Herzogtum Lauenburg	158
8.3.5	Hamburg: Busnetz-Optimierung (BNO) / Hamburg-Takt.....	163
8.3.6	Automatisierte / autonome Projekte	163
8.3.7	MintesO.....	163
8.3.8	Modellprojekt „ÖVer.KAnT“	164
8.4	Tarif- und Vertriebsmaßnahmen	165

8.4.1	hvv-Tarifstrukturreform	165
8.4.2	hvv-Integration der Lühe-Schulau-Fähre	165
8.4.3	hvv Any (Check-in/Be-Out)	165
8.4.4	Anonyme Digitaltickets (ANDI)	166
8.4.5	Reform des SH-Tarifs	166
8.4.6	bOOD	166
8.4.7	hvv switch App	166
8.5	Haltestellen	167
8.5.1	Maßnahmen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit	167
8.5.2	Dynamische Fahrgastinformation	167
8.6	Umwelt- und Klimaschutz, E-Mobilität	168
8.6.1	E-Bus-Konzept Kreis Pinneberg	170
8.6.2	E-Bus-Konzept Kreis Segeberg	171
8.6.3	E-Bus-Konzept Kreis Stormarn	172
8.6.4	E-Bus-Konzept Kreis Herzogtum Lauenburg	173
8.7	Intermodalität	174
9	ANHANG	176

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Verwaltungsgliederung	16
Karte 2: Zentralörtliches System	17
Karte 3: Bevölkerungsverteilung	19
Karte 4: Berufspendelnde	26
Karte 5: Schulstandorte und Schüler*innen	28
Karte 6: Schulpendelnde über Gemeinde- / Kreisgrenzen	32
Karte 7: ÖPNV-Teilnetze	39
Karte 8: ÖPNV-Liniennetz	61
Karte 9: Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Pinneberg)	127
Karte 10: Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Segeberg)	128
Karte 11: Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Stormarn)	129
Karte 12: Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Hzgt. Lauenburg)	130

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Einwohnervorausberechnung in Schleswig-Holstein 2015 bis 2030	20
Abbildung 2: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke	50
Abbildung 3: Haltestelle am Fahrbahnrand (idealtypisches Beispiel)	55
Abbildung 4: hvv-Tarifplan (Ausschnitt)	114
Abbildung 5: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Pinneberg im Überblick	136
Abbildung 6: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Segeberg im Überblick	142
Abbildung 7: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Stormarn im Überblick	150
Abbildung 8: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Herzogtum Lauenburg im Überblick	158

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Einwohner*innen & Bevölkerungsdichte	18
Tabelle 2: Anteil der Mobilitätseingeschränkten an der Bevölkerung	22
Tabelle 3: Motorisierungsgrad in Schleswig-Holstein 2016-2019	22
Tabelle 4: Anzahl Autos im Haushalt in Prozent	23
Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze 2013 – 2018 in Tsd.	24
Tabelle 6: Arbeitspendelnde der RNVP-Kreisen 2018 in Tsd	24
Tabelle 7: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Pinneberg	29
Tabelle 8: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Segeberg	29
Tabelle 9: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Stormarn	30
Tabelle 10: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Herzogtum Lauenburg	30
Tabelle 11: Teilnetze und Vergabekalender	35
Tabelle 12: Teilnetze und Vergabekalender	36
Tabelle 13: Teilnetze und Vergabekalender	37
Tabelle 14: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Hzgt. Lauenburg	38
Tabelle 15: ÖPNV-Budgetplanung 2022	42
Tabelle 16: ÖPNV-Budgetplanung 2022	43
Tabelle 17: ÖPNV-Budgetplanung 2022	43
Tabelle 18: ÖPNV-Budgetplanung 2022	44
Tabelle 19: Hierarchiestufen im ÖPNV	46
Tabelle 20: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche	48
Tabelle 21: Gehzeiten in Minuten	49
Tabelle 22: Bedienungsfrequenzen nach Hierarchiestufe und Verkehrszeit	51
Tabelle 23: Mindeststandard der Barrierefreiheit an hvv-Haltestellen	54
Tabelle 24: SPNV-Verkehrsunternehmen und -Strecken	59
Tabelle 25: ÖPNV-Verkehrsunternehmen in den RNVP-Kreisen	60
Tabelle 26: Anzahl und Ausbauzustand der Haltestellen in RNVP-Kreisen	104
Tabelle 27: DFI-Masten in den RNVP-Kreisen	106
Tabelle 28: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Pinneberg	107
Tabelle 29: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Segeberg	108
Tabelle 30: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Stormarn	109
Tabelle 31: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Herzogtum Lauenburg	110
Tabelle 32: ÖV-Angebot in Hauptlastrichtung - Bevölkerungsanteile in Taktäquivalenzklassen	126
Tabelle 33: Mögliche DFI-Maststandorte in den RNVP-Kreisen	168

GRAFIKVERZEICHNIS

Grafik 1: Genutzte Verkehrsmittel in Schleswig-Holstein 2017/18	117
Grafik 2: Entwicklung der Gesamt-Kundenzufriedenheit im hvv 2013 - 2020	118
Grafik 3: RNVP-Kreise: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a (nur hvv)	120
Grafik 4: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Pinneberg	121
Grafik 5: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Segeberg	122
Grafik 6: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Stormarn	123
Grafik 7: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Hzgt. Lauenburg	124

Grafik 8: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032	170
Grafik 9: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032	172
Grafik 10: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032	173
Grafik 11: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032	174

ANHANG: TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle A - 1: ÖPNV-Bestand Kreis Pinneberg: Linienspezifika nach Teilnetzen	177
Tabelle A - 2: ÖPNV-Bestand Kreis Segeberg: Linienspezifika nach Teilnetzen	179
Tabelle A - 3: ÖPNV-Bestand Kreis Stormarn: Linienspezifika nach Teilnetzen	182
Tabelle A - 4: ÖPNV-Bestand Kreis Herzogtum Lauenburg: Linienspezifika nach Teilnetzen	186

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	automatisches Fahrgastzählsystem
AK	Autokraft GmbH
AKN	AKN Eisenbahn AG
ALT	Anruf-Linien-Taxi
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
bV	bedarfsgesteuerter Verkehr
CVD	Clean Vehicles Directive
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
EN	Ergänzungsnetz
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FinVO	Finanzierungsverordnung
GIS	Geoinformationssystem
GN (-A/-B/-C)	Grundnetz (unterschiedlicher Ausprägung)
HHA	Hamburger Hochbahn AG
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KoopV	HVV-Kooperationsvertrag
KViP	Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan für den SPNV in Schleswig-Holstein
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
OdeS	Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein
ODV	On-Demand-Verkehr
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PbefG	Personenbeförderungsgesetz
QSV / QSV-L	Qualitätssicherungsverfahren / -light
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen

1 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

Die verkehrspolitischen Ziele der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sind im Wesentlichen deckungsgleich mit den im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) formulierten Zielen. Dort heißt es in § 1:

„(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) Der ÖPNV im Sinne des § 2 des Regionalisierungsgesetzes soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen nach Möglichkeit zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden. Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

(3) Bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen haben die Aufgabenträger darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen erfolgt. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Linien orientieren. Diese Zielsetzung ist bei der Aufstellung der in Satz 1 genannten Pläne zu berücksichtigen.

(4) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.

(5) (...)¹

(6) Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren.“

Diesen Grundsätzen folgend soll das Angebot des ÖPNV in den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg im Sinne des Klimaschutzes und der Mobilitätswende mit diesen Zielen weiterentwickelt und ausgebaut werden:

- Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split auf erkennbar über 10%,
- den ÖPNV bis 2032 vollständig emissionsfrei machen.

Die Kreise werden darüber hinaus insbesondere darauf hinwirken, dass der ÖPNV

- zu einem angemessenen Preis- / Leistungsverhältnis bereitgestellt wird, so dass dessen Nutzung auch für jene Bevölkerungsteile attraktiv ist, die aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen nicht über einen eigenen Pkw verfügen können oder wollen;

¹ Hier spricht das ÖPNVG von der Berücksichtigung der besonderen Verkehrsnachfrage des Tourismus. Dies ist für die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Hzt. Lauenburg im Gegensatz zu den viel stärker touristisch geprägten Räumen v.a. an den schleswig-holsteinischen Küsten von untergeordneter Bedeutung.

- im Sinne der Kundenfreundlichkeit mit einem Höchstmaß an Sicherheit und Zuverlässigkeit erbracht wird;
- den Bedürfnissen des Schülerverkehrs als einem der wichtigsten Verkehrssegmente im ländlichen ÖPNV gerecht wird;
- auch von den Berufstätigen im täglichen Pendlerverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht nur in den städtischen Verdichtungsräumen, sondern auch zwischen den Zentren und im ländlichen Raum als eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgestaltet und wahrgenommen wird;
- die zunehmende Bedeutung des Freizeit-, Naherholungs- und Ausflugsverkehrs stärker berücksichtigt, indem Ziele und Zeiten dieses Verkehrssegmentes stärker im Angebot abgebildet werden. In diesem Zusammenhang sind besonders die Belange der Jugendlichen zu beachten, da eine attraktive Angebotsgestaltung für diese Nutzergruppe der Grundstein einer zukünftigen Kundenbindung ist, die auch dann zur Stärkung des ÖPNV beitragen kann, sobald mit zunehmendem Alter der MIV an Bedeutung gewinnt;
- im Sinne einer verbesserten Nutzungshäufigkeit, Akzeptanz und Kundenbindung in allen Nutzergruppen weiterentwickelt und vermarktet wird;
- verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so optimiert wird, dass einerseits die kommunalen Haushalte möglichst wenig belastet werden, andererseits die Möglichkeit zur Erfüllung der Aufgaben des ÖPNV gegeben ist.

2 RECHTLICHER RAHMEN

2.1 Europäischer Rechtsrahmen

Der Europäische ÖPNV-Rechtsrahmen wird von der **Verordnung (EG) 1370/2007** gebildet.

Die VO (EG) 1370/2007 setzt einen ÖPNV-Rechtsrahmen, der alle relevanten Finanzierungs- und Vergabefragen regelt. Im Ergebnis eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger (AT) und Verkehrsunternehmen (VU) über vom AT im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und dem VU dafür gewährte Kompensationen (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) den Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 und führt damit zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA; Art. 3 (1)).

Die VO (EG) 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder ÖDA erfüllen muss (Art. 2a (1); Art. 4 (1)(2)(6)). Erforderlich sind u.a.:

- dass der ÖDA mit den politischen Zielen, die in einem ÖPNV-Strategiepapier² festzuhalten sind, im Einklang steht;
- eine klare Definition der vom VU zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und des betroffenen geographischen Gebiets;
- eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit;
- eine Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen bei Direktvergaben;
- eine klare Regelung für die Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite);
- eine klare Regelung über Verbleib, Anrechnung bzw. Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zwischen zuständiger AT und VU;
- eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

² Regionale Nahverkehrspläne (RNVP) sind Strategiepapiere in diesem Sinne.

Die Laufzeit von ÖDAs ist im Busbereich auf maximal 10 Jahre beschränkt (Art. 4 (3)). Als Regelfall sind wettbewerbliche Vergaben vorgesehen, unter bestimmten Voraussetzungen sind auch direkte Vergaben möglich (Art. 5 (1)(2)(4)).

Zur Erhöhung der Transparenz enthält die VO (EG) 1370/2007 Veröffentlichungs- bzw. Berichtspflichten (Art. 7 (1)(2)). Danach muss jeder AT einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die bestehenden ÖDAs, deren Laufzeit, die zur Erfüllung beauftragten VUs, die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte sowie die politischen Ziele des ÖPNV-Strategiepapiers ergeben. Zudem sind beabsichtigte Vergaben ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen.

Jüngste Neuerung auf der europäischen Ebene ist die **Clean Vehicles Directive (CVD)**. Um die Emissionen im ÖPNV deutlich zu senken, gibt die CVD nationale Quoten vor. Demnach haben in Deutschland bis 2025 mindestens 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge „sauber“ zu sein, diese Quote steigt bis 2030 auf 65 %. „Sauber“ ist dabei unterteilt in die Kategorien „emissionsarm“ (Biokraftstoff, synthetischer Kraftstoff, Gas, Hybridtechnik, Strom, Wasserstoff) und „emissionsfrei“ (Strom, Wasserstoff). Diese Quoten sind wiederum zu mindestens 50 % mit „emissionsfreien“ Fahrzeugen zu erfüllen.

2.2 Bundesdeutscher Rechtsrahmen

Grundlegend ist das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** mit folgenden ÖPNV-Eckpunkten:

- eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre werden durch klare inhaltliche Definitionen deutlich voneinander abgegrenzt und hinsichtlich ihrer Vergabe getrennt geregelt;
- Vergabe- und Genehmigungsverfahren werden strukturiert miteinander verknüpft;
- ATs werden gestärkt: werden diese aktiv, verliert die Genehmigungsbehörde an Bedeutung;
- RNVPs haben das Ziel zu berücksichtigen, im ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wenn dort keine Ausnahmen definiert werden (§8 (3));
- die Genehmigungsbehörde hat zum Ende eines jeden Jahres ein Verzeichnis aller ÖPNV-Genehmigungen zu veröffentlichen (§18 (1));
- die Genehmigungsbehörde hat Anspruch auf die kostenlose Bereitstellung der Fahrplandaten in elektronischer Form zwecks Kontrolle und für Auskunftssysteme (§40 (4));
- die Genehmigungsfähigkeit von Bedarfsverkehren wird normiert (§44).

Für die Abgrenzung von eigen- oder gemeinwirtschaftlichem ÖPNV ist allein die Finanzierungsart verantwortlich (§8 (4)). Eigenwirtschaftlich ist ÖPNV nur dann, wenn dessen Aufwand ausschließlich durch Beförderungserlöse und öffentliche Ausgleichs nach allgemeinen Vorschriften³ finanziert wird, wobei letztere einzig zur Festlegung von Höchsttarifen eingesetzt werden dürfen. Jede öffentliche Finanzierung jenseits davon sowie die Gewährung ausschließlicher Rechte ergibt gemeinwirtschaftlichen ÖPNV.

Vergabe- und Genehmigungsverfahren werden per Definition eindeutiger Verfahrensabläufe und -regeln verknüpft. So hat der AT die Vergabe von ÖDAs frühestens 27 Monate im Voraus zu veröffentlichen und qualitativ zu beschreiben (§8a (2)). Dadurch wird eine 3monatige Frist für eigenwirtschaftliche Anträge ausgelöst, die anschließend unzulässig sind (§12 (6)). Wird der AT nicht gestaltend aktiv, so ist ein

³ Dementsprechend klassifiziert sind a) Ausgleichs für rabattierte Schülerzeitkarten nach §45a PBefG und b) Ausgleichs für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten nach §231 SGB IX. Eigenwirtschaftliche Effekte hat dies jedoch nicht, da a) in Schleswig-Holstein durch Landesrecht ersetzt wurde und damit faktisch unwirksam ist und die über b) laufenden Finanzvolumina i.d.R. viel zu gering sind, um in Verbindung mit Fahrgelderlösen zur Kostendeckung zu führen.

Genehmigungswettbewerb möglich, eigenwirtschaftliche Anträge sind dann spätestens 12 Monate vor Betriebsaufnahme zu stellen.

Gestaltet der AT die Umsetzung seiner Verkehrsinteressen aktiv über die Vergabe von ÖDAs, so hat die Genehmigungsbehörde i.W. keinen eigenen Entscheidungsspielraum mehr (§13 (2a)). Lediglich bei vom AT nicht initiiertem Genehmigungswettbewerb entscheidet die Genehmigungsbehörde selbst nach bester Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung insbesondere der Festlegungen des RNVPs zur ausreichenden Verkehrsbedienung (§13 (2b)).

Für die ÖPNV-Finanzierung ist §64a relevant. Dieser Paragraph ermöglicht u.a. das Ersetzen des §45a (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) durch Landesrecht („45a-Öffnungsklausel“), wovon Schleswig-Holstein Gebrauch macht.

Ausgelöst durch das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** wird im PBefG geregelt, dass der RNVP das Ziel zu berücksichtigen hat, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wenn dort keine Ausnahmen definiert werden.

Mit dem **Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)** wurde die europäische CVD und deren Ziele (Beschaffungen bis 2025 mindestens zu 45% „sauber“, bis 2030 zu 65% (§6 (2))) in deutsches Recht umgesetzt. Gemäß §5 (2, 3) sind die Länder für die Einhaltung der Zielvorgaben verantwortlich, dies kann auch durch Länderkooperationen geschehen.

Das **Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)** definiert in §3 (2) das Ziel vollständiger CO₂-Neutralität bis 2045, Zwischenziele sind die CO₂-Reduktion um 65% bis 2030 bzw. um 88% bis 2040 (§3 (1)).

2.3 Schleswig-Holsteinischer Rechtsrahmen

Das **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)** erklärt das Land zum AT für den SPNV (§2 (1)) und die Kreise, kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände zu ATs für den übrigen (straßengebundenen) ÖPNV (§2 (2)). Damit verbunden ist die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sowie die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendige Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des übrigen ÖPNV. In dieser Funktion können die ÖPNV-ATs alle 5 Jahre einen RNVP als Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung aufstellen oder fortschreiben, der die ausreichende ÖPNV-Bedienung konzipiert sowie den Rahmenvorgaben des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) für den SPNV entspricht (§5).

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass kreisangehörige Kommunen die Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen ÖPNV wahrnehmen (örtlicher AT (§2 (3))).

Die örtlichen ATs sind dem Kreis als regionalem AT hierarchisch nachgeordnet, denn das ÖPNVG weist nur dem regionalen AT die Zuständigkeit für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen sowie zur Aufstellung eines RNVP zu (§2 (4)). Damit trotz dieses Zuständigkeitsplittings eine koordinierte ÖPNV-Entwicklung gewährleistet bleibt, verpflichtet das ÖPNVG die ATs aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regionalplanerischen und ökologischen Gründen zur Zusammenarbeit (§3 (1)).

Das ÖPNVG regelt ferner die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel, die auch die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr enthalten (§6 (2)(3)). Details regelt die **Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen**. Ebenfalls kommunalisiert ist die Genehmigungskompetenz für ÖPNV (und Gelegenheitsverkehr), die vom Land auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen wurde. Ausgenommen davon sind Beförderungsentgelte und -bedingungen (§39 PBefG), wofür das Land zuständig bleibt.

Die Schulträger sind gemäß §114 des **Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes (SchulG)** Träger der Schülerbeförderung, die i.d.R. im ÖPNV erfolgt. Gemäß §2 (2) und (4) ÖPNVG ist für die Bestellung von

ÖPNV allein der regionale AT zuständig. ÖPNV-Leistungen auch im Schülerverkehr sind daher grundsätzlich nur direkt durch die Kreise bei den VUs zu bestellen und zu finanzieren.

Mit dem **Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG)** besteht eine der bundesgesetzlichen (BGG) weitestgehend entsprechende landesgesetzliche Regelung. Ausgelöst durch das LBGG regelt das ÖPNVG zudem, dass RNVPs auch Aussagen zu den zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit enthalten müssen (§ 5 (2)).

Das **Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein (EWKG)** übernimmt in §3 (1) die CO₂-Ziele des KSG (Neutralität bis 2045, CO₂-Reduktion um 65% bis 2030 bzw. um 88% bis 2040).

3 STRUKTURELLE GRUNDLAGEN

3.1 Verwaltungsgliederung

Administrativ sind die vier RNVP-Kreise wie folgt gegliedert:

Kreis	Kreisstadt (Verwaltungssitz)	Städte	Ämter	Gemeinden (davon amtsfrei)	Besonderheiten
Pinneberg	Pinneberg (Elmshorn)	8	5	41 (5)	
Segeberg	Bad Segeberg	5	8	90 (2)	+ Forstgutsbezirk Buchholz
Stormarn	Bad Oldesloe	6	5	49 (4)	Gemeinde Tangstedt zu Amt Itzstedt (SE)
Herzogtum Lauenburg	Ratzeburg	5	7	127 (1)	+ Forstgutsbezirk Sachsenwald

Eine Übersicht der Verwaltungsgliederung der RNVP-Kreise bietet Karte 1.

3.2 Raumstrukturelle Gliederung

Das Zentralörtliche System legt die Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte im Land in fünf Hierarchiestufen fest. Wesentliches Merkmal Zentraler Orte ist ihre überörtliche Versorgungsfunktion, den sie für einen definierten Nahbereich sicherstellen.

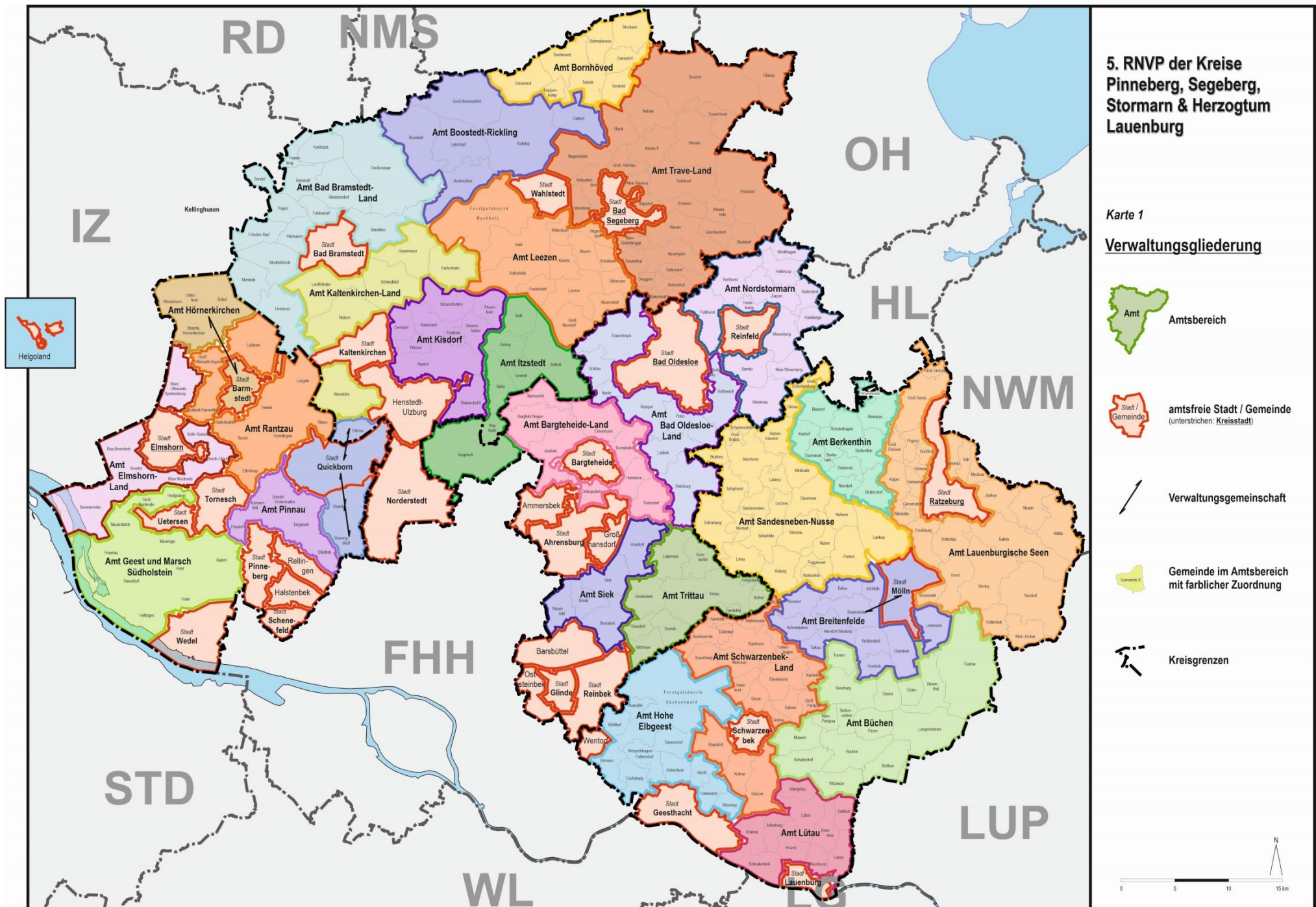
Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) greift die zentralörtlichen Einstufungen auf und ergänzt diese um die raumstrukturellen Kategorien Verdichtungs- und Ordnungsräume, ländliche Räume sowie Siedlungsachsen. In den vier RNVP-Kreisen sind die Anteile von Ordnungs- und ländlichem Raum stark unterschiedlich. Während Stormarn, zwischen den Oberzentren Hamburg und Lübeck gelegen, vollständig zum Ordnungsraum zählt und Pinneberg nur im äußersten Norden einen geringen Anteil ländlichen Raums aufweist, sind die Kreise Segeberg und Herzogtum Lauenburg in höherem Maß ländlich geprägt.

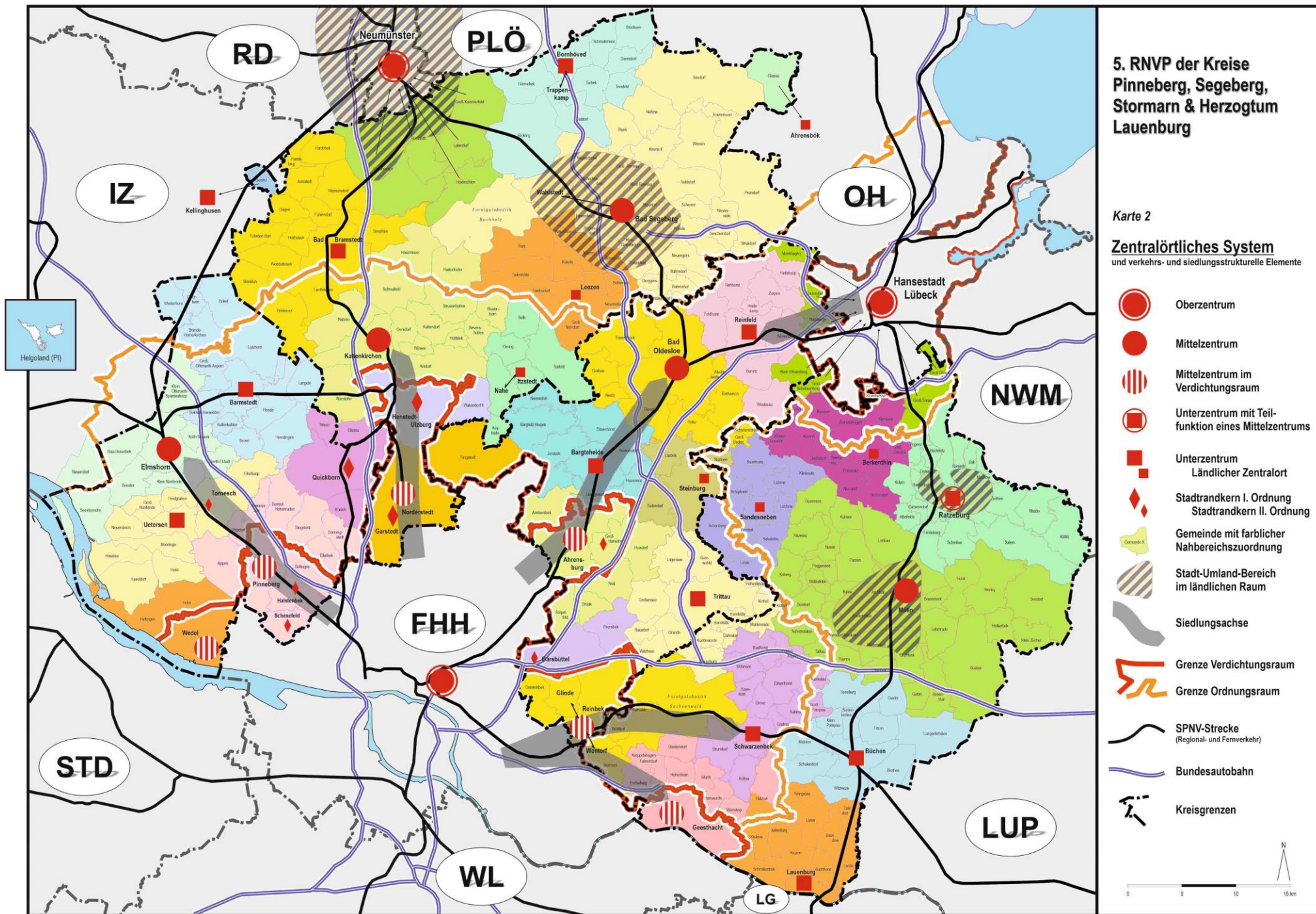
Der LEP differenziert in den 4 Kreisen zentrumsnahe ländliche Räume, wo aufgrund der geringen Entfernung zu den wirtschaftsstärksten Räumen des Landes gute Entwicklungsvoraussetzungen bestehen und zentrumsferne ländliche Räume, die weiter von den Oberzentren entfernt liegen oder verkehrlich schlecht an diese angebunden sind. Innerhalb der ländlichen Räume sind aufgrund ihrer Bedeutung Stadt- und Umlandbereiche als spezielle Teilräume ausgewiesen.

Bahnstrecken und Autobahnen bilden das Rückgrat des (über-) regionalen Verkehrssystems, prägen die Raumstruktur und begünstigen sowohl die weitere Siedlungs- als auch Gewerbeentwicklung. Der LEP stellt Landesentwicklungsachsen entlang der Autobahnen als „zentrale Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein“ dar, darunter auch die noch nicht in Richtung Niedersachsen fertiggestellte A20.

Das zentralörtliche System nebst Nahbereichen und weiteren raumordnerischen Elementen des LEP 2010 sind in Karte 2 dargestellt.

ENTWURF





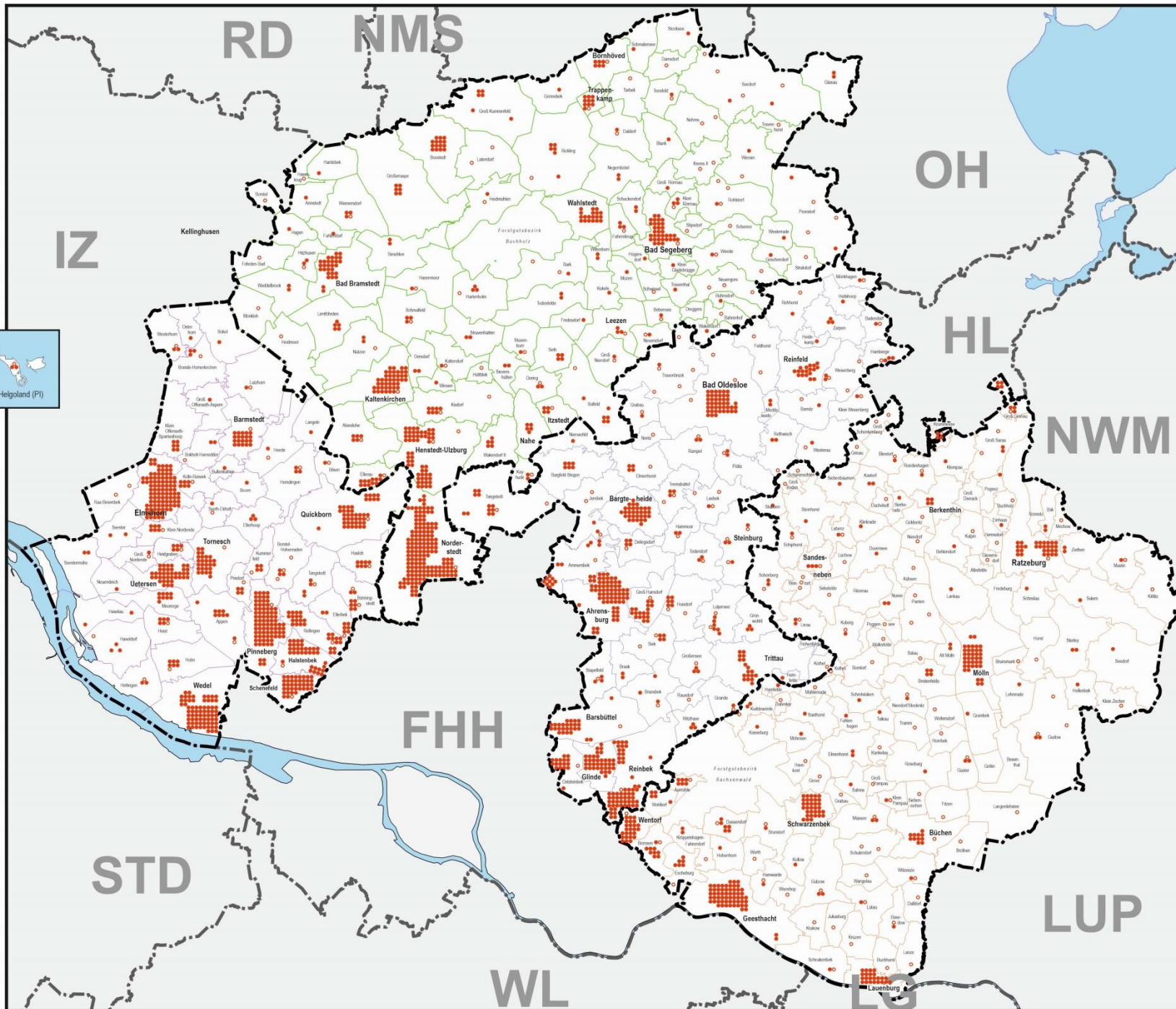
3.3 Bevölkerung

In den RNVP-Kreisen leben zusammen mehr als 1 Mio. Menschen. Die beiden flächenmäßig deutlich kleineren Kreise Pinneberg und Stormarn zeigen dabei eine wesentlich höhere Siedlungsdichte als die in weiten Teilen ländlicheren Kreise Segeberg und Herzogtum Lauenburg. Besonders auffällig ist die hohe Verdichtung im Kreis Pinneberg, der die höchste Bevölkerungszahl auf kleinster Fläche vereint.

Tabelle 1: Einwohner*innen & Bevölkerungsdichte

Kreis	Fläche (km ²)	Einwohner*innen (31.12.2018)	Bevölkerungs- entwicklung (2012-2018)	Einwohner *innen/ km ²
Pinneberg	664,28	314.391	+5,2%	473
Segeberg	1.344,39	276.032	+5,4%	205
Stormarn	766,33	243.196	+4,4%	317
Herzogtum. Lauenburg	1.263,01	197.264	+5,0%	156
Gesamt	4.038,01	1.030.883	+5,0%	255

Karte 3 zeigt die Bevölkerungsverteilung. Deutlich wird einerseits die hohe Konzentration im Verdichtungsraum der vier Kreise um Hamburg, auch als Folge der starken Suburbanisierung in den 80er und 90er Jahren, sowie andererseits das Nebeneinander von weiten ländlich geprägten Räumen mit zentralörtlichen Siedlungskernen, die je nach Größe auch in die direkten Umlandgemeinden ausgreifen.

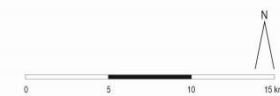


5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 3

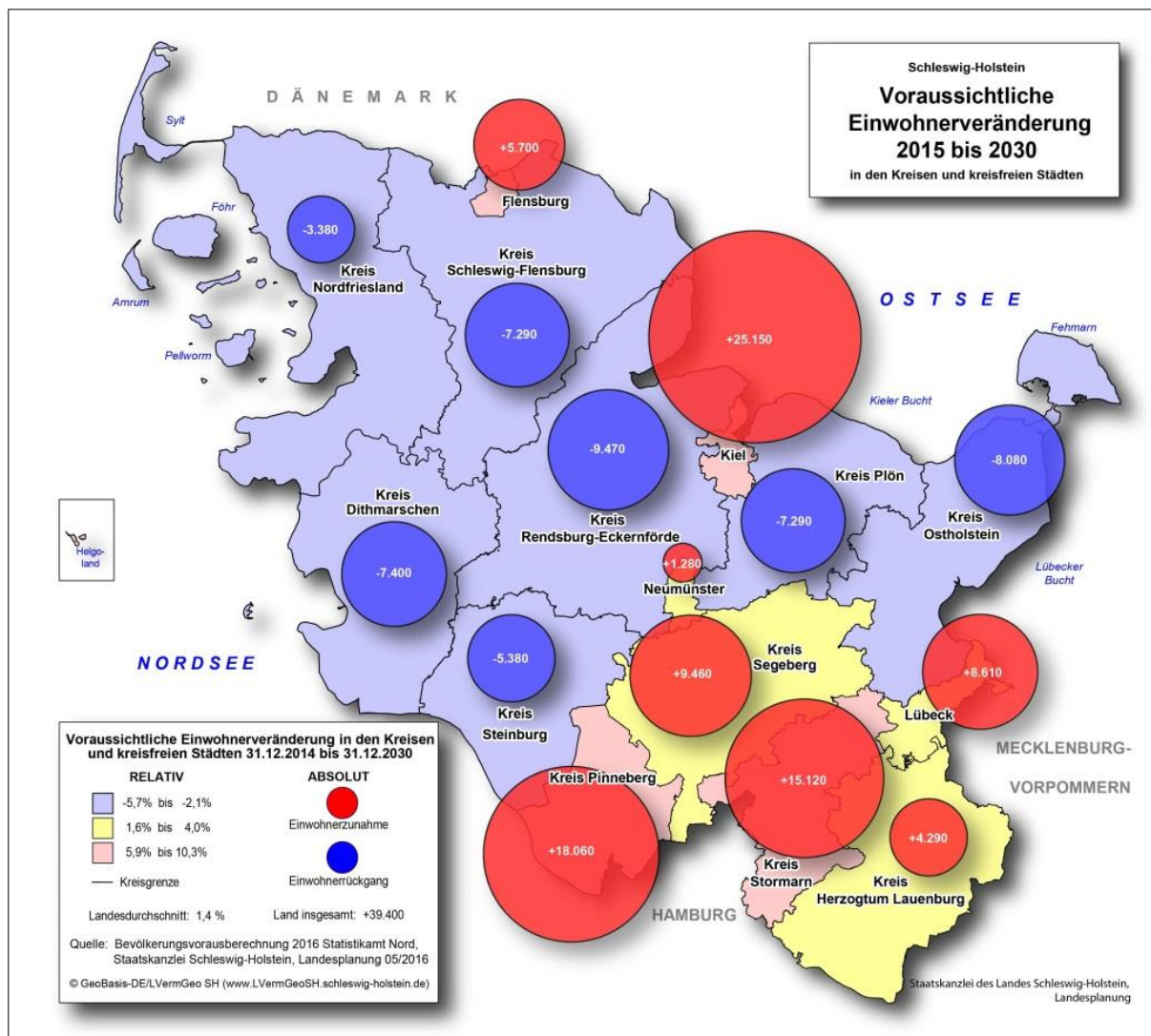
Bevölkerungsverteilung

-  ca. 10.000 Einwohner*innen, kompakte Siedlungsform
-  ca. 2.000 Einwohner*innen, mehrere Ortsteile
- ca. 500 Einwohner*innen
- ca. 250 Einwohner*innen
-  Gemeinde Kreis PI
-  Gemeinde Kreis SE
-  Gemeinde Kreis OD
-  Gemeinde Kreis RZ
-  Kreisgrenzen



Die **Bevölkerungsentwicklung** im Zeitraum 2012 – 2018 zeigt in den RNVP-Kreisen ein Wachstum von ca. 5%⁴ (PI 5,2% | SE 5,4% | OD 4,4% | RZ 5,0%), in den übrigen SH-Flächenkreisen liegt das Wachstum in diesem Zeitraum hingegen bei nur 1,6%. Diese positive Entwicklung wird sich laut landesweiter **Bevölkerungsvorausberechnung** 2015 bis 2030⁵ nur noch in den kreisfreien Städten sowie in den RNVP-Kreisen fortsetzen.

Abbildung 1: Einwohnervorausberechnung in Schleswig-Holstein 2015 bis 2030



Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/S/service_kt/publikationen/Karten/karten_einwohnerveraenderung.html, abgerufen am 04.02.2022

Ferner wird erwartet, dass nach Erreichen eines Bevölkerungshöchststandes ca. 2030⁶ die Wanderungsgewinne voraussichtlich nicht mehr ausreichen, um das jährlich größer werdende Geburtendefizit auszugleichen

⁴ www-genesis.destatis.de; 12411-0017 Bevölkerung: Kreise, Stichtag, Altersgruppen; abgerufen am 02.06.2020.

⁵ https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/demografie_bevoelkerungsentwicklung.html, abgerufen am 02.06.2020.

⁶ Statistische Berichte, Kennziffer A I 8 - j 19 SH, Bevölkerungsentwicklung 2019 bis 2040 in Schleswig-Holstein, Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburg 2019.

Stärker regionalisierte Erkenntnisse sind aus kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen zu gewinnen, die von den Kreisen beauftragt wurden⁷. Auffällig ist in allen vier Kreisen die räumliche Verteilung von positiver bis stabiler Bevölkerungsentwicklung in Verdichtungsräumen und größeren zentralen Orten:

- **Pinneberg:** höchste relative Bevölkerungsanstiege in Halstenbek, Barmstedt, Tornesch und Quickborn; höchste absolute Bevölkerungszuwächse in den Mittelzentren Elmshorn, Pinneberg und Wedel;
- **Segeberg:** Bevölkerungsanstiege entlang der A7-Achse (Norderstedt, Ellerau, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt) sowie im Mittelzentrum Bad Segeberg / Wahlstedt;
- **Stormarn:** höchste Bevölkerungsanstiege entlang der Achse Hamburg – Ahrensburg - Bad Oldesloe, in den unmittelbar an Hamburg angrenzenden Kommunen sowie in der Gemeinde Trittau. Außerdem überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum in der Stadt Reinfeld und einzelnen Gemeinden des Amtes Nordstormarn (Einzugsbereich Lübecks);
- **Hzgt. Lauenburg:** höchste Bevölkerungsanstiege in Geesthacht sowie den hamburg-nahen Ämtern und amtsfreien Gemeinden, außerdem im direkten Lübecker Umland und in Ratzeburg.

Hingegen sind in den ländlichen Räumen i.d.R. Bevölkerungsrückgänge zu beobachten, wobei die Kreise Segeberg und Herzogtum Lauenburg aufgrund ihres hohen Anteils solcher Gebiete in höherem Maße von dieser Entwicklung betroffen sind.

Altersstrukturell ist eine im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung deutlich überdurchschnittliche Zunahme der 65-Jährigen und Älteren zu beobachten (PI +22%, SE +27%, OD +23%, RZ +25% ggü. 2014). Der Anteil dieser Gruppe an der Gesamtbevölkerung steigt damit bis 2030 auf 26% bis 27% der Gesamtbevölkerung merkbar an. Diese Entwicklung wird sich mittel- bis langfristig auch auf die Zahl der mobilitätseingeschränkten ÖPNV-Nutzer (vgl. Kap. 3.4) auswirken.

Bedeutung für den ÖPNV: Die beschriebenen Entwicklungen werden sich in den kommenden Jahren auf die Schülerzahlen auswirken und könnten im ländlichen Raum ÖPNV-Anpassungserfordernisse auslösen. Für die Aufrechterhaltung der ÖPNV-Grundversorgung können alternative Bedienungsformen eine geeignete Option sein. In den Zentren und auf den Achsen zeigt sich ein anderes Bild: Die durch höhere Dichten grundsätzlich ÖPNV-freundlicheren Strukturen bleiben erhalten, teilweise werden sie sich durch weitere Konzentrationsprozesse noch verstärken. Damit ist hier das Potenzial gegeben, durch eine fortgesetzt attraktivitätsorientierte ÖPNV-Entwicklung im Sinne der Mobilitätswende mehr Nachfrage und mehr Verkehrsmarkanteile für den ÖPNV zu gewinnen. Da der demographische Wandel schleichend vorstättengeht, wird die ÖPNV-Entwicklung kontinuierliche Anpassungen erfordern.

3.4 Mobilitätseingeschränkte

Im Kontext der Barrierefreiheit ist mobilitätseingeschränkten Personen⁸ im ÖPNV eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

In den RNVP-Kreisen leben ca. 74.000 Menschen mit einem Behinderungsgrad von 20 bis unter 50, von denen wiederum ca. 38.000 in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind (knapp 4% der Bevölkerung)⁹. Knapp 94.000 Menschen gelten mit einem Behinderungsgrad von 50 bis 100 als schwerbehindert (ca. 9%), davon ca. 51.000 mit Beweglichkeitseinbußen.

Etwa 46.000 ausgegebene Schwerbehindertenausweise berechtigen i.V.m. einer gültigen Wertmarke zur unentgeltlichen Beförderung mit dem ÖPNV, weniger als 15.000 Wertmarken sind aktuell ausgegeben.

⁷ 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose bis zum Jahr 2030. Gertz Gutsche Rümenapp GbR.

⁸ Dies meint insbesondere Gehbehinderte und auf den Rollstuhl angewiesene Personen, blinde und sehbehinderte, gehörlose und schwerhörige Personen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten, aber auch ältere Menschen.

⁹ Quellen: Statistik Nord; Landesamt für soziale Dienste. Stand 12/2019.

Tabelle 2: Anteil der Mobilitätseingeschränkten an der Bevölkerung

Kreis	Grad der Behinderung				ausgegebene Wertmarken	
	20 - <50		50 - 100		absolut	prozentual
	absolut	prozentual	absolut	prozentual		
PI	9.801	3,1 %	14.378	7,7 %	4.397	1,4 %
SE	11.519	5,2 %	14.140	9,3 %	3.751	1,4 %
OD	8.762	3,6 %	10.409	7,9 %	3.451	1,4 %
RZ	8.217	4,2 %	11.801	10,1 %	3.164	1,6 %
Summe	38.299	3,7 %	50.728	8,6 %	14.763	1,4 %

Quelle: Landesamt für soziale Dienste 2019

3.5 Motorisierung und Mobilitätsverhalten

Trotz der sich intensivierenden Diskussion über den Klimawandel allgemein und auch speziell den Anteil des Verkehrssektors am CO₂-Ausstoß bleibt der Trend zu höherer Motorisierung ungebrochen. Bundes- und landesweit sind die Kraftfahrzeugzulassungen kontinuierlich gestiegen.

Betrachtet man nur den privaten Pkw-Bestand ergibt sich in Schleswig-Holstein für Anfang 2019 ein Wert von fast 526 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen – 2016 waren es noch knapp 509 Pkw/1.000 Einwohner*innen, ein Zuwachs von 3,3% in drei Jahren.

Die geringsten Werte finden sich erwartungsgemäß in den kreisfreien Städten mit hoher Besiedlungsdichte und strukturell günstigen Voraussetzungen für ein dichtes ÖPNV-Netz und -Angebot. Dennoch hat es auch hier einen Pkw-Bestandszuwachs von 2,8% gegeben.

In den SH-Flächenkreisen sind ca. 555 private Pkw/1.000 Einwohner*innen zugelassen, wobei die RNVP-Kreise durchweg eine geringere Pkw-Dichte (Ø ca. 535) als die übrigen Kreise (Ø ca. 584) vorzuweisen haben. Hier wirken höhere Besiedlungsdichten im Verflechtungsraum zu Hamburg, aber auch in den großen Siedlungszentren und das damit einhergehende dichtere ÖPNV-Angebot mit leistungsfähigen Bahnanbindungen und Busverkehren positiv.

Tabelle 3: Motorisierungsgrad in Schleswig-Holstein 2016-2019

	Pkw ¹⁾ /1.000 Ew. (01.01.2016)	Pkw ¹⁾ /1.000 Ew. (01.01.2019)	Veränderung 2016 - 2019
kreisfreie Städte	394,1	405,1	2,8%
Hzgt. Lauenburg	538,9	554,2	2,8%
Pinneberg	496,5	505,8	1,9%
Segeberg	531,9	540,9	1,7%
Stormarn	532,6	548,1	2,9%
RNVP-Kreise	522,6	534,5	2,3%
Übrige Flächenkreise	556,2	583,7	4,9%
Schleswig-Holstein	508,8	525,7	3,3%

¹⁾ Pkw-Zulassungszahlen ohne gewerbliche Halter, ohne Krafträder.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrtbundesamt; eigene Berechnung

Unter den RNVP-Kreisen weist klar der Kreis Hzgt. Lauenburg den höchsten Motorisierungsgrad auf, was angesichts der am stärksten ländlich geprägten Struktur nicht überrascht. In einzelnen Gemeinden werden Werte von über 850 Pkw/1.000 Ew. erreicht. Ebenso erwartbar ist die geringste Fahrzeugdichte

im Kreis Pinneberg mit seiner vergleichsweise geringen Flächenausdehnung, der hohen Bevölkerungsdichte und der starken verkehrlichen Vernetzung mit Hamburg, insbesondere auch über leistungsfähige SPNV-Verbindungen. Dies gilt ebenso in Teilen der Kreise Segeberg und Stormarn.

In der MiD 2017¹⁰ wurde der Pkw-Besatz in Beziehung zur Anzahl der Haushalte (gewichtet¹¹) gesetzt.

Tabelle 4: Anzahl Autos im Haushalt in Prozent

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos
Pinneberg	26	55	17	2
Segeberg	20	53	22	5
Stormarn	16	63	19	2
Hzgt. Lauenburg	13	61	23	3
RNVP-Kreise	20	58	20	3
hvv-Südkreise (NDS)	12	56	28	5
Hamburg	43	48	8	1

Quelle: MiD 2017, Tabellenband Hamburger Verkehrsverbund, Tabelle H8.

Die Anteile der Haushalte ohne eigenen Pkw können als Indiz für zumindest in Teilen starke Urbanisierung und entsprechend hohe Verfügbarkeit und Nutzung von ÖPNV-Angeboten gewertet werden. Es zeigt sich dabei ein West-Ost-Gefälle, im hochverdichteten Kreis Pinneberg fällt es leichter die Alternativen des Umweltverbunds zu nutzen, während es im am wenigsten verdichteten Kreis Herzogtum Lauenburg weniger einfach ist, ohne Pkw auszukommen.

Bedeutung für den ÖPNV: Die Analyse bestätigt, dass der ÖPNV seine Stärken v.a. in Städten und auf Achsen entfaltet, weitere Marktanteile gewinnen und so das Wachstum des Motorisierungsgrades bremsen kann, wenn die Verkehrsangebote dementsprechend attraktiv ausgestaltet werden. Im städtischen Regionen sind erste Ansätze einer Verkehrswende erkennbar, diese gilt es zu stärken und den ÖPNV als Alternative zum Pkw konsequent weiter auszubauen.

3.6 Arbeitsplätze, Beschäftigung und Berufsverkehr

Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit in Schleswig-Holstein war zwischen 2010 und 2020 mit einem Anstieg von 5,3 % deutlich positiv¹²; allerdings wurde dieser Trend durch die Corona-Pandemie gebremst. Die gute Konjunkturlage der Jahre vor Corona lässt sich an der Zunahme der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze ablesen. In der Bilanz der Jahre 2013 bis 2018 der RNVP-Kreisen steht ein Plus von fast 34.000 Beschäftigten bzw. 12 %.

¹⁰ Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Metropolregion Hamburg und Hamburger Verkehrsverbund GmbH. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. 09/2019.

¹¹ Gewichtung der Haushaltgröße, um zu verhindern, dass Familien überproportional oft niedrigen Einkommensklassen zugeordnet werden; Gewichtung nach Anzahl und Alter der Haushaltsmitglieder: Faktor Kinder < 14 Jahre = 0,3 / 1. Person ab 14 Jahre = 1 / weitere Personen ab 14 Jahre = 0,5.

¹² Erwerbstätige am Arbeitsort im Jahresdurchschnitt. Statistikamt Nord: KreismonitorSH_Indikatoren2005_2020.xlsx; abgerufen am 18.02.2022 unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/regionalstatistische-datenangebote-fuer-schleswig-holstein>

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze 2013 – 2018 in Tsd.

soz.vers.pfl. Arbeitsplätze	PI	SE	OD	RZ	Summe
06/2013	83,7	80,4	75,6	43,2	282,9
06/2018	91,8	91,9	85,2	47,9	316,8
Änderung absolut	8,1	11,5	9,6	4,7	33,9
Änderung prozentual	9,7 %	14,4 %	12,7 %	10,8 %	12,0 %

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Datenstand jeweils zum 30.06., eigene Berechnung

Die ökonomischen Entwicklungen spiegeln sich in den starken verkehrlichen Verflechtungen der Metropolregion wider. Überragende Bedeutung für die beruflich bedingten Pendelverkehre hat die Metropole Hamburg. In allen RNVP-Kreisen ist Hamburg das dominante Zielgebiet (PI 46 %, SE 39 %, OD 52 %, RZ 39 %). Hamburg ist in 187 von insgesamt 331 Städten und Gemeinden das dominierende Ziel des Arbeitswegs.

Die Verflechtungen zu den nördlichen Nachbarn sind zwar schwächer ausgeprägt, jedoch regional nicht minderbedeutend: Lübecks Strahlkraft beherrscht das Pendelgeschehen in 30 Kommunen (20 RZ, 10 OD), Neumünster kann das für 6 Kommunen (SE) für sich beanspruchen.

Umgekehrt bündeln v.a. die HH-Randkommunen sowie Elmshorn im Kreis Pinneberg größere Einpendelströme aus Nachbarkreisen auf sich, im Kreis Segeberg die Kommunen an der A7-Achse, im Kreis Stormarn die HH-Randkommunen und die Kommunen an der Achse Hamburg - Bad Oldesloe, während im Kreis Herzogtum Lauenburg unter den Städten Geesthacht heraussticht.

Tabelle 6: Arbeitspendelnde der RNVP-Kreisen 2018 in Tsd.

	PI	SE	OD	RZ
soz.vers.pfl. Beschäftigte mit Wohnsitz im Kreis	126,4	110,8	94,1	74,2
Pendelnde kreisintern	33,1	27,8	20,8	14,2
Wohngemeinde = Arbeitsort	23,7	22,9	15,1	13,2
Auspendelnde über Kreisgrenze	69,6	59,7	57,8	44,7
Einpendelnde über Kreisgrenze	35,0	40,8	48,8	18,4
Pendler*innensaldo	-34,6	-18,9	-9,0	-26,4

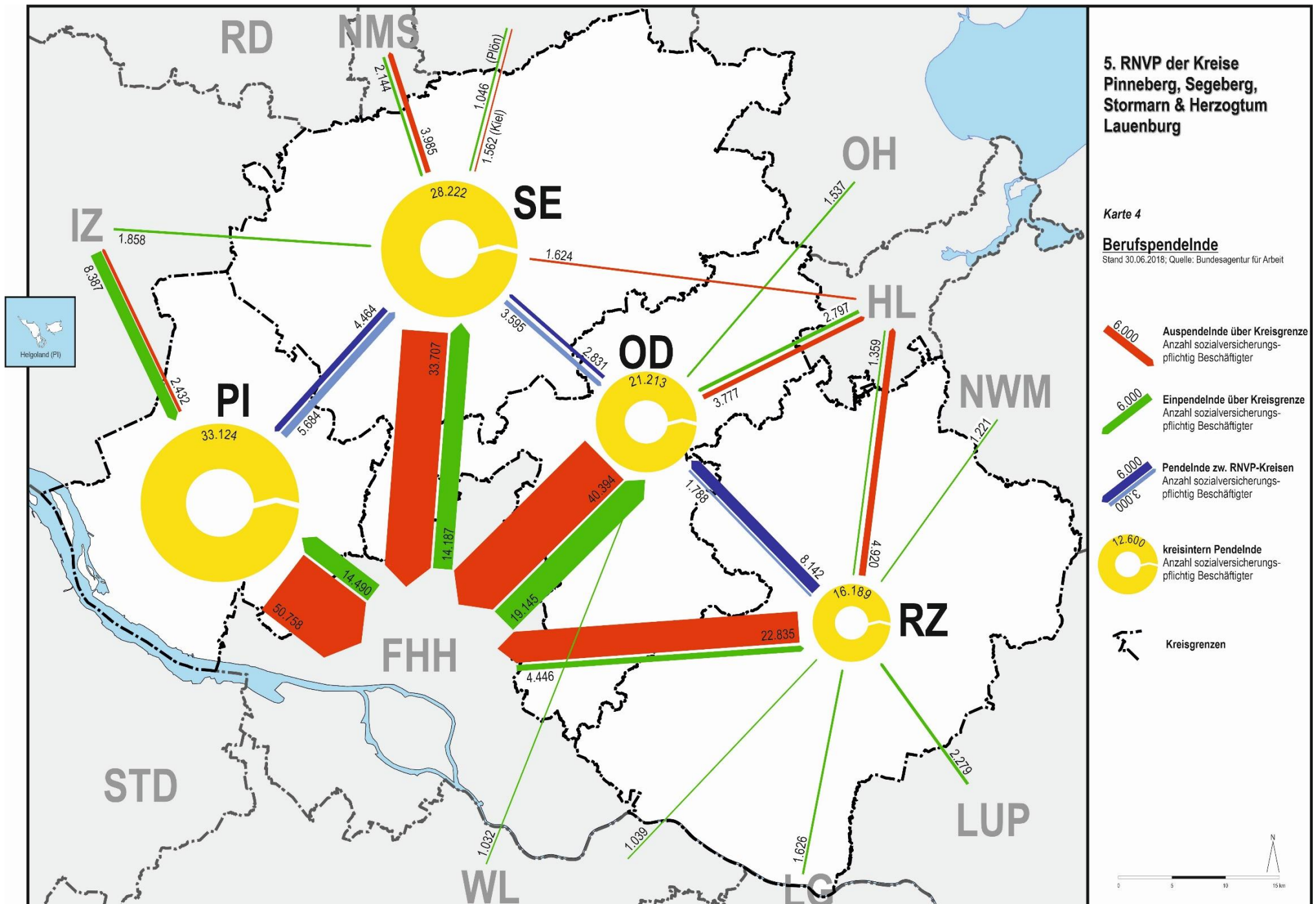
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Datenstand 30.06.2018; eigene Berechnung

Die beruflich bedingte Mobilität hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Seit 2013 ist die Zahl der über Kreisgrenzen Einpendelnden im Vergleich zu 2018 um ca. 15 % gestiegen, die Zahl der Auspendelnden um ca. 12 %¹³. Dieser Trend setzt sich auch in den neuesten Zahlen fort, wodurch eine besondere Aufgabenstellung für den ÖPNV erwächst, nämlich die Schaffung möglichst konkurrenzfähiger Mobilitätsangebote zu den Arbeitsplatzstandorten, also i.d.R. in die zentralen Orte und Gewerbegebiete.

¹³ Quelle: Beschäftigungsstatistik und Arbeitslosenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Berechnungen Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Einen Überblick über die beruflichen Verkehrsströme gibt Karte 4.

Bedeutung für den ÖPNV: Mit der Corona-Pandemie wurde das wirtschaftliche Wachstum gebremst, Home Office ist zu einer vielgenutzten Alternative zum Pendeln geworden. Wenn auf den Arbeitsweg nicht verzichtet werden konnte, war aufgrund der geringeren Ansteckungsgefahr der Pkw oft das bevorzugte Verkehrsmittel. Dennoch bleibt der Berufsverkehr mit seiner starken Nachfrage eine wesentliche Säule des ÖPNV-Systems. Es gilt, verlorene Nachfrage zurückzuerobert und der tendenziell wachsenden Gruppe der Pendelnden attraktive Mobilitätsangebote zu machen. Das Nachfragepotenzial konzentriert sich im Wesentlichen auf die größeren, arbeitsplatzstarken Zentralorte innerhalb und in direkter Nachbarschaft der Kreise. Neben der Feinverteilung des Berufsverkehrs und dem Zu- und Abbringen zum SPNV besteht die wichtigste Aufgabe des Bus-ÖPNVs im Bereitstellen schneller Direktverbindungen zwischen den Zentralorten. Der ÖPNV soll in diesem Verkehrsegment als leistungsfähige, kostengünstige, umweltfreundliche und zum MIV konkurrenzfähige Alternative weiter gestärkt werden, um sein Potenzial durch Verlagerungen besser auszuschöpfen und seinen Verkehrsmarktanteil zu steigern.



3.7 Schüler*innen

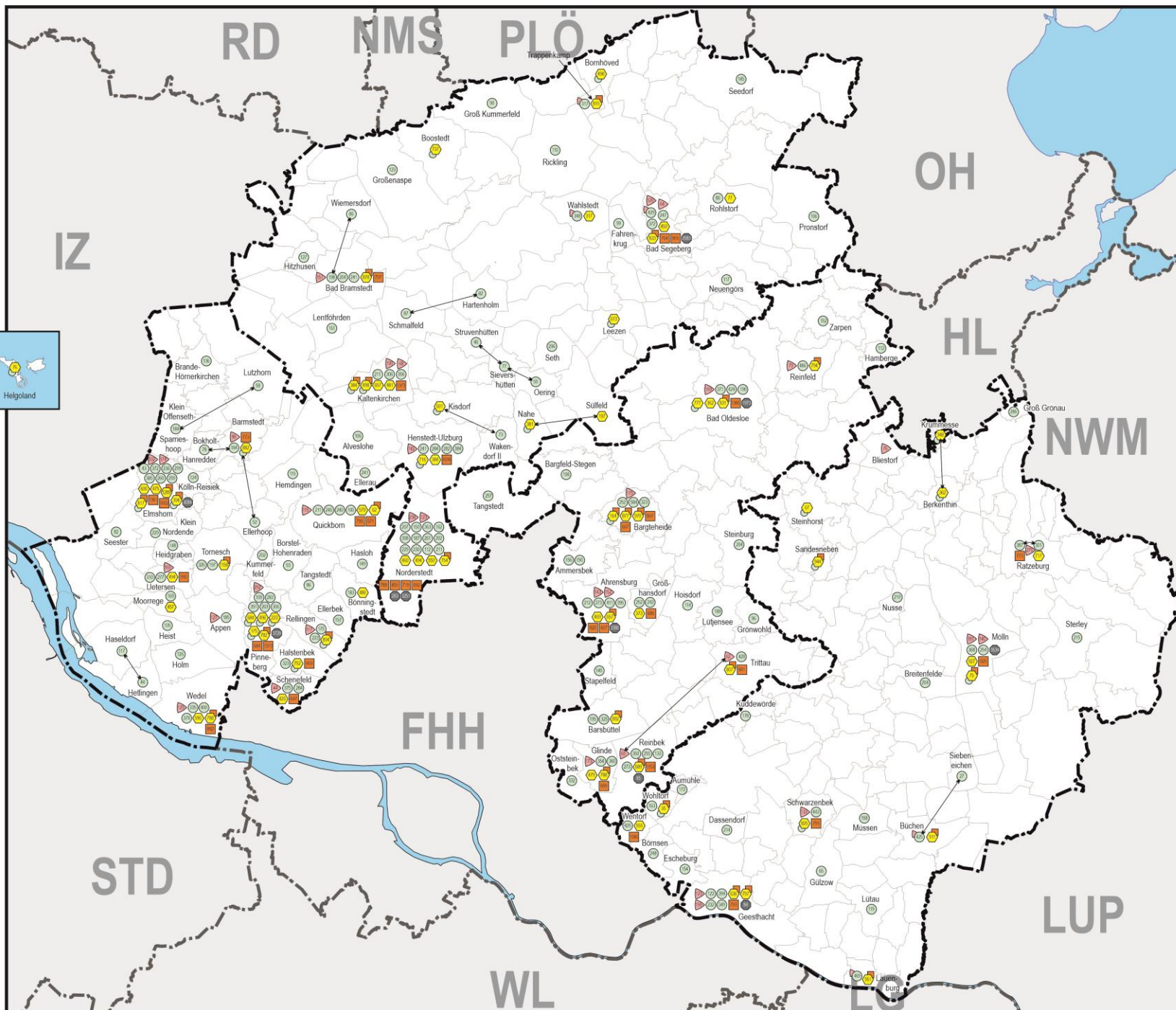
Schulverkehre sind im ÖPNV von besonderer Bedeutung, da sie v.a. in ländlichen Räumen einen wesentlichen Teil der Nachfrage ausmachen und durch ihre räumliche Orientierung auch maßgeblich die Gestalt von Liniennetz und Fahrplanangebot beeinflussen (u.a. abweichende Linienwege, keine Taktverkehre wegen der Unterrichtszeiten, Schul-/Ferienabweichungen, keine systematische Einbindung an Verknüpfungspunkten). Diese schulspezifischen ÖPNV-Angebote sind das Produkt jahrelanger Abstimmung zwischen Schulträgern, Kreisen und den VU - jenseits des Schulverkehrs sind diese Angebote von begrenztem Nutzen.

Zwei Entwicklungen stellen besondere Herausforderungen für den ÖPNV dar:

- Die Zunahme von schulischen Ganztags- und anderen Betreuungsangeboten führt zu einem stärkeren Ausdifferenzieren des Unterrichtsschlusses. Die Folge ist ein höherer Beförderungsaufwand bei gleichbleibender Nachfrage.
- Die freie Schulwahl steigert die Erwartungen an die Schülerbeförderung, da wegen der größeren Variabilität der Schulwege auch neue Relationen nachgefragt werden.

Das den Erfordernissen der Raumstruktur entsprechende, dichte ÖPNV-Netz hat sich bisher als so belastbar und anpassungsfähig gezeigt, dass die nachgefragten Verkehrsbeziehungen i.d.R. bedient werden konnten. Dabei erwiesen sich die in allen Kreisen vollzogenen Angebotsausweitungen im Grundnetz als solide Basis, um auch untypische Bewegungsmuster abzudecken. Sollten im Einzelfall dennoch Anpassungserfordernisse auftreten, so sind diese zwischen allen Beteiligten zu untersuchen und zu lösen.

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. zeigt die Schulstandorte in den RNVP-Kreisen.



5. RNV der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 5

Schulstandorte und Schüler*innen

öffentliche & private Schulen, Schuljahr 2018/19
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

-  berufliche Schule
mit Schülerzahl
-  Gymnasium
mit Schülerzahl
-  Gemeinschaftsschule
mit Schülerzahl
-  Grundschule
mit Schülerzahl
-  Förderzentrum
mit Schülerzahl
-  Gemeinschaftsschule
mit Grundschulzeit und
gymnasialer Oberstufe
mit Gesamtschülerzahl
-  organisatorische Verbindung
-  organisatorische Verbindung
-  Kreisgrenzen



Kreis Pinneberg

Schließungen von Schulstandorten oder Schulneugründungen werden nach heutigem Kenntnisstand nicht erwartet.

Tabelle 7: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Pinneberg

Schuljahr	Anzahl Schüler*innen		gesamt
	Grundschulen	weiterführende Schulen	
2010/11	11.823	23.015	34.838
2014/15	11.407	22.766	34.173
2018/19	12.179	21.467	33.646

Über den Betrachtungszeitraum zeigt sich, dass die Anzahl der Grundschüler*innen wieder angestiegen ist, während unter den älteren Jahrgängen Rückgänge zu verzeichnen sind. In Zusammenhang mit der weiterhin leicht positiven Bevölkerungsprognose – auch in der Gruppe der Unter-20-Jährigen (+2% bis 2030) – darf angenommen werden, dass auch die Schüler*innenzahlen diese Entwicklung nachvollziehen. Handlungserfordernisse für den ÖPNV sind hieraus nicht abzuleiten.

Über 1.600 Schüler*innen verlassen den Kreis, v.a. nach Hamburg, aber auch in den Kreis Segeberg. Knapp 1.400 Schüler*innen kommen von außerhalb, besonders auffällig ist hierbei der Zustrom aus dem Kreis Steinburg nach Elmshorn (vgl. Karte 6).

Kreis Segeberg

Die Schullandschaft im Kreis hat sich in den letzten Jahren nur wenig verändert. So ist die Leibniz-Privatschule Ende 2017 von Hitzhusen nach Kaltenkirchen umgezogen, wo durch die unmittelbare Nähe zum Haltepunkt A Kaltenkirchen Süd sowie durch die neue Stadtverkehrsanbindung eine sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeit gewährleistet ist.

Schließungen von Schulstandorten hat es nicht gegeben und sind nach heutigem Kenntnisstand auch nicht vorgesehen.

Tabelle 8: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Segeberg

Schuljahr	Anzahl Schüler*innen		gesamt
	Grundschulen	weiterführende Schulen	
2010/11	10.353	18.624	28.977
2014/15	9.792	18.489	28.281
2018/19	10.407	17.591	27.998

Über den Betrachtungszeitraum zeigt sich, dass die Anzahl der Grundschüler*innen wieder leicht angestiegen ist, während unter den älteren Jahrgängen Rückgänge zu verzeichnen sind. Die Wanderungsgewinne der letzten Jahre und die aktuell günstige Entwicklung der Geburtenzahlen lässt für die nähere Zukunft mindestens Stabilität der Schülerzahlen erwarten. In der längerfristigen Entwicklung bis 2030 wird allerdings nur noch in Norderstedt mit einem Zuwachs in der Gruppe der Unter-20-Jährigen gerechnet (kreisweit -4%), ob dann kleinere (Grund-) Schulstandorte gefährdet sein werden, bleibt abzuwarten. Handlungserfordernisse für den ÖPNV sind derzeit nicht erkennbar.

Über 1.600 Schüler*innen verlassen den Kreis; Neumünster, Hamburg und der Nachbarkreis Pinneberg (Quickborn & Bönningstedt) sind die wichtigsten Ziele (vgl. Karte 6). Knapp 1.400 Schüler*innen von

außerhalb besuchen Schulen im Kreis; besonders Norderstedt und Nahe spielen dabei eine wichtige Rolle für Schüler*innen aus der Gemeinde Tangstedt im Kreis Stormarn.

Kreis Stormarn

Weder werden Schulschließungen erwartet, noch sind Planungen für Schulneugründungen bekannt.

Tabelle 9: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Stormarn

Schuljahr	Anzahl Schüler*innen		gesamt
	Grundschulen	weiterführende Schulen	
2010/11	9.106	17.822	26.928
2014/15	8.885	17.708	26.593
2018/19	9.662	16.872	26.534

Über den Betrachtungszeitraum zeigt sich, dass die Anzahl der Grundschüler*innen jüngst gestiegen ist, während unter den älteren Jahrgängen Rückgänge zu verzeichnen sind. In Zusammenhang mit der weiterhin leicht positiven Bevölkerungsprognose – auch in der Gruppe der Unter-20-Jährigen (+4%) - darf angenommen werden, dass auch die Schülerzahlen diese Entwicklung nachvollziehen. Handlungserfordernisse für den ÖPNV sind hieraus nicht abzuleiten.

Mehr als 2.500 Schüler*innen verlassen den Kreis zum Schulbesuch, v.a. nach Hamburg (vgl. Karte 6). Im Kreis Herzogtum Lauenburg ist der Standort Wentorf bei Hamburg besonders für Reinbeker Schüler*innen attraktiv. Im Kreis Segeberg spielen Norderstedt und Nahe/Sülfeld eine besondere Rolle für die zum Segeberger Amt Itzstedt gehörende Gemeinde Tangstedt. Über 1.400 Schüler*innen von außerhalb besuchen Schulen im Kreis; herauszuheben sind Trittau und Reinbek für Schüler*innen aus dem Kreis Herzogtum Lauenburg.

Kreis Herzogtum Lauenburg

Die letzte Schulstandortschließung betraf die Außenstelle Siebeneichen der Grundschule Büchen zum Schuljahr 2019/20. Ende 2020 endete außerdem der Betrieb der Außenstelle Geesthacht des Regionalen Berufsbildungszentrums Mölln. Weitere Schließungen von Schulstandorten oder Schulneugründungen sind nach heutigem Kenntnisstand nicht vorgesehen.

Tabelle 10: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Herzogtum Lauenburg

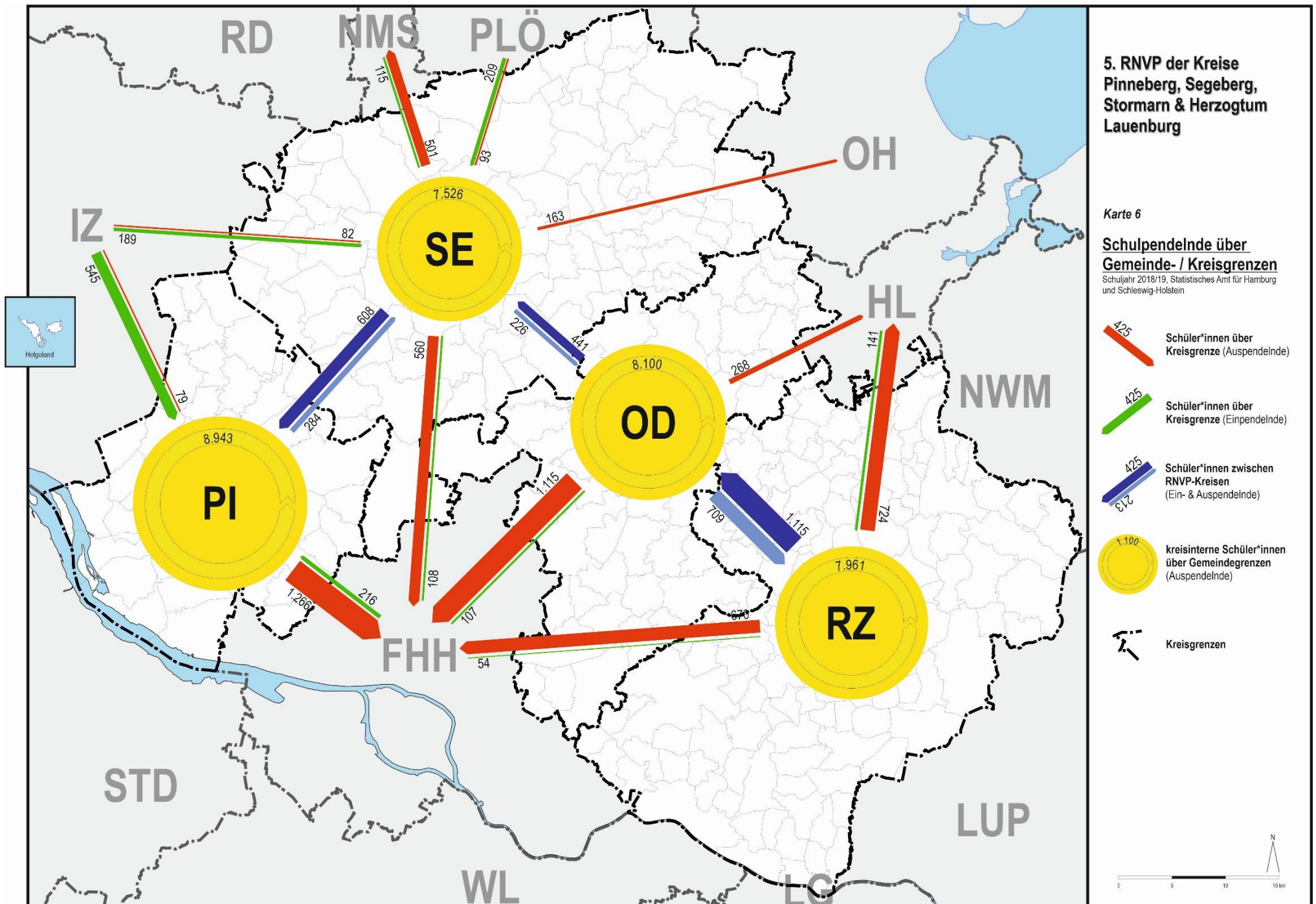
Schuljahr	Anzahl Schüler*innen		gesamt
	Grundschulen	weiterführende Schulen	
2010/11	7.559	12.350	19.909
2014/15	7.242	12.129	19.371
2018/19	7.539	11.378	18.917

Über den Betrachtungszeitraum zeigt sich, dass die Anzahl der Grundschüler*innen wieder leicht angestiegen ist, während unter den älteren Jahrgängen Rückgänge zu verzeichnen sind. Die Wanderungsgewinne der letzten Jahre und die aktuell günstige Entwicklung der Geburtenzahlen lässt für die nähere Zukunft mindestens Stabilität der Schüler*innenzahlen erwarten. In der längerfristigen Entwicklung bis 2030 wird allerdings mit einem spürbaren Rückgang der Gruppe der Unter-20-Jährigen

gerechnet (kreisweit -5%), ob dann kleinere (Grund-) Schulstandorte gefährdet sein werden, bleibt abzuwarten. Handlungserfordernisse für den ÖPNV sind derzeit aber nicht erkennbar.

Ca. 2.500 Schüler*innen verlassen den Kreis; im Kreis Stormarn sind v.a. Trittau und Reinbek als Ziele zu nennen, außerdem spielen Hamburg und Lübeck eine bedeutende Rolle (vgl. Karte 6). Etwa 900 Schüler*innen von außerhalb besuchen Schulen im Kreis; hervorzuheben ist dabei Wentorf bei Hamburg, das für Schüler*innen aus Reinbek (OD) besonders interessant ist.

Bedeutung für den ÖPNV: Schüler*innen sind und bleiben eine maßgebliche Nachfragegröße im ÖPNV. Die Liberalisierung der Schullandschaft (freie Schulwahl, Standortkonkurrenz) erfordert v.a. in ländlicheren Räumen mit weniger ÖPNV-freundlichen Strukturen und weniger dichten ÖPNV-Angeboten mehr und neue ÖPNV-Leistungen, die sich i.d.R. nicht durch anderweitige Rücknahmen kompensieren lassen. Im Ergebnis führt dies zu mehr ÖPNV für weniger Schüler*innen, was in der Konsequenz eine verschlechterte ÖPNV-Wirtschaftlichkeit mit höheren Belastungen für die Kreise bedeutet.



3.8 Versorgung, Freizeit, Naherholung

Auch die wichtigsten Ziele des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind auf die Zentralorte konzentriert. Bei der Grundversorgung der Bevölkerung mit Behörden sind die Kreisstädte von herausgehobener Bedeutung, ebenso finden sich dort aber auch in den übrigen Zentralen Orten umfangreiche Dienstleistungen, Einkaufs- und Freizeitangebote. So sind die wichtigsten verkehrlichen Bezugspunkte auch dieses Verkehrssegmentes hier konzentriert.

Für den ÖPNV ist diese Konzentration von Vorteil, da im Liniennetz auf der Quellseite zwar eine große Fläche zu erschließen ist, aber eine Fokussierung auf wenige Zielorte stattfinden kann. Hinzu kommt, dass die bedeutendsten Verkehrsziele überwiegend über einen Bahnanschluss verfügen.

Von großer Bedeutung im Versorgungs- und besonders auch im kulturellen Freizeitverkehr sind für weite Teile der Kreise aber auch die umgebenden Oberzentren, die größte Attraktivität geht von Hamburg aus, Lübeck und Neumünster bleiben in ihrer Wirkung kleinräumiger. Überregional von Bedeutung als Ziel periodischen Veranstaltungsverkehrs sind die Karl-May-Spiele in Bad Segeberg zu nennen.

Nur schwer fassbar sind die Zielgebiete der Naherholung (Kulturdenkmäler sowie Naturräume abseits historischer Stadtkerne). Für diese zumeist dezentral gelegenen Standorte (z.B. Wildparks, Hochseilgärten u.ä.) mit ihren diffusen Quelle/Ziel-Verkehrsmustern sind wirksame ÖPNV-Lösungen mit angemessenem Nutzen/Kosten-Verhältnis meist nicht erfolgreich darstellbar.

Die Intensität der Verkehrsbeziehungen im Segment des Versorgungs-, Freizeit- und Naherholungsverkehrs lässt sich durch vorliegende Statistiken oder Zählungen nicht quantifizieren.

Bedeutung für den ÖPNV: Die Ziele in den Zentralorten und entlang der Achsen sind mit dem ÖPNV bereits überwiegend gut erschlossen, dennoch werden hier weitere Verlagerungspotenziale gesehen. In den peripheren Lagen mit ihren diffusen räumlichen Verkehrsmustern kann der ÖPNV seine Stärken, Nachfrage in großer Zahl zu bündeln, nicht adäquat entfalten.

4 ÖPNV-MANAGEMENT

4.1 Allgemeines

Die Organisation des ÖPNV in den Kreisen (und auf Landesebene) basiert auf dem **Drei-Ebenen-Modell**.

Ebene		Akteure	
		im SPNV	im übrigen ÖPNV
Auftraggeber	<u>Politische Ebene</u> (Aufgabenträger)	Land Schleswig-Holstein	Kreise und kreisfreie Städte
	<u>Regieebene</u> (Verkehrsservice- und -verbundgesellschaften o.ä.)	NAH.SH GmbH	hvv GmbH (HH+3 NDS- & 5 SH-Kreise), NAH.SH GmbH (übriges SH)
Auftragnehmer	<u>Operative Ebene</u> (Verkehrsunternehmen)	SPNV-Betreiberunternehmen	ÖPNV-Betreiberunternehmen

Strategische Entscheidungen werden auf der **politischen Ebene** getroffen. Die ATs machen verkehrspolitische Vorgaben und tragen die gesetzliche Verantwortung für ihren territorialen ÖPNV.

Auf der **Regieebene** werden die Entscheidungen der politischen Ebene vorbereitet und umgesetzt. Während die Kreise Stormarn und Hzt. Lauenburg diese Leistungen individuell produzieren, haben sich Pinneberg und Segeberg in der Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (SVG)¹⁴ gemeinsamen organisiert.

Ebenfalls ein Element der Regieebene ist die hvv GmbH, die für das gesamte hvv-Gebiet als Regiegesellschaft fungiert. Die RNVP-Kreise sind Gesellschafter der hvv GmbH¹⁵.

Sämtliche die hvv-Kreise betreffenden ÖPNV-Aspekte innerhalb des hvv-Gebiets werden arbeitsteilig und in enger Abstimmung mit dem hvv bearbeitet. Alle Aufgaben, welche die Kernkompetenzen des hvv betreffen (z.B. Vergaben, Einnahmenaufteilung, Tarif, Vertrieb, Marketing, Marktforschung, Qualitätsmanagement), werden dort zentral wahrgenommen.

Ein weiteres Element auf dieser Ebene ist die NAH.SH GmbH¹⁶. Neben der SPNV-Regiefunktion auf Landesebene bietet die NAH.SH den ÖPNV-ATs im übrigen SH hvv-ähnliche Regieleistungen. Die Koordination und die Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilität für Schleswig-Holstein ist eine weitere Aufgabe der NAH.SH, deren Verbundausschuss hierbei als zentrales AT-Gremium fungiert.

Die Verbundverkehrsunternehmen (VUU) bilden die operative **Erstellerebene**. Die VVUs setzen verkehrsvertraglich bestellte Leistungen und Qualitäten um, leisten den unmittelbaren Kundenservice und bringen sich in die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ein. Die weiteren Aufgaben der VVU sind im hvv-Kooperationsvertrag (KoopV) festgelegt.

Zur verstärkten Einbeziehung der Nutzer*inneninteressen dient der **hvv-Fahrgastbeirat**, dessen regionale Zusammensetzung die geographischen Verhältnisse des hvv-Verbundraums berücksichtigt. Er umfasst 34 Mitglieder (17 institutionelle und 17 persönliche). Hinzu kommt ein/e Sprecher*in, benannt vom hvv-Aufsichtsrat und mit zwei Stellvertreter*innen, die aus der Mitte des Fahrgastbeirats gewählt werden. Drei Arbeitsgruppen fungieren als Ausschüsse und erarbeiten Verbesserungsvorschläge in den Bereichen Tarif, Netz und Qualität & Kundeninformation. In den viermal jährlich tagenden Plenumsitzungen werden die Vorschläge beschlossen und an den hvv zur Prüfung übergeben.

4.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

4.2.1 Rahmenbedingungen

Die VO (EG) 1370/2007 als europäische Marktzugangs- und Finanzierungsregelung für den öffentlichen Verkehr und das novellierte PBefG definieren die Regeln für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen; wettbewerbliche Vergaben stehen neben Direktvergaben, die unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls zulässig sind (vgl. 4.2.2). Dafür ist im RNVP das organisatorische Fundament zu legen, was insbesondere die Bündelung von Linien und die Befristung von -genehmigungen betrifft.

Das PBefG sieht vor, Buslinien zum Zwecke einer integrierten und wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung in Linienbündeln zu genehmigen, wenn dies in einem NVP verankert ist (§§ 8 & 9). Vermieden werden soll dadurch insbesondere, dass Netzzusammenhänge verkehrlich oder wirtschaftlich gestört werden, die Integration des ÖPNV-Angebotes erschwert wird, ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien entfällt und im Ergebnis eine höhere wirtschaftliche Belastung des ATs entsteht. Eine Linienbündelung steht daher im öffentlichen Interesse. Gleichzeitig erfüllt sie die Anforderungen einer mittelstandsfreundlichen Losbildung im wettbewerbsrechtlichen Sinne und dient damit auch den Interessen der Marktteilnehmer.

¹⁴ Gemeinsam mit Dithmarschen; zuvor seit 2001 als SVG mbH nur PI und SE.

¹⁵ Gesellschafter: FHH 84,5%, SH 3%, LNVG 2%, PI/SE/OD/RZ/LG je 1,5%, IZ/WL/STD je 1%.

¹⁶ Gesellschafter: SH 50%, alle 15 Kreise und krfr. Städte je 3,33%.

4.2.2 Teilnetze, Vergabe, Verträge

Die in den Kreisen gebildeten Teilnetze basieren auf einer Bewertung der räumlichen, verkehrlichen, und wirtschaftlichen Zusammenhänge im Busnetz je Kreis. Wichtige Verknüpfungsbeziehungen wurden sowohl innerhalb der Teilnetze, teilnetzübergreifend als auch zum SPNV berücksichtigt.

Bei der Teilnetzbildung wurden auch betriebliche Gesichtspunkte beachtet, um die Nutzung betrieblicher Synergiepotenziale (Produktion funktional verbundener Einheiten aus einer Hand, linienübergreifende Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes, Reservevorhaltung) im Sinne größtmöglicher wirtschaftlicher Effizienz zu ermöglichen.

Darüber hinaus beachtet die Teilnetzbildung die Belange kleiner und mittlerer Unternehmen. Die Teilnetze sind groß genug, um eine wirtschaftliche Betriebsführung zu gewährleisten. Sie sind gleichzeitig klein genug, so dass auch mittelständische Unternehmen die Gelegenheit haben, sich um Teilnetze zu bewerben. Dies kann bei größeren Vergaben durch Losbildung ermöglicht werden.

In den Teilnetzen sind die Buslinien nicht erfasst, die das Territorium eines Kreises zwar berühren, die aber hauptsächlich anderen Verkehrsräumen zuzuordnen sind. Solche Linien werden bei der Teilnetzbildung durch die angrenzenden ATs berücksichtigt. Umgekehrt gehen einzelne Linienabschnitte, die den Teilnetzen der hvv-Kreise zugeordnet wurden, über das Kreisgebiet hinaus. Im Ergebnis vergibt der jeweils hauptbetroffene AT in Abstimmung mit dem Nachbar-AT auch exterritoriale Linienabschnitte mit (Teilnetze benachbarter ATs), deren Refinanzierung bilateral geregelt wird.

Die Liniengenehmigungen der Teilnetze sind gemäß Vergabekalender je Kreis gebündelt, harmonisiert und mit Verkehrsverträgen synchronisiert zu erteilen, Abweichungen sind nicht zulässig.

4.2.2.1 Kreis Pinneberg

Aufbauend auf den dargestellten Anforderungen wurden für den Kreis Pinneberg die in der Tabelle gezeigten Teilnetze mit der in Karte 7 ersichtlichen räumlichen Abgrenzung festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Kap. 6.3.1 zusammengestellt.

Tabelle 11: Teilnetze und Vergabekalender

Teilnetz	Laufzeit									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
PI1 Pinneberg					12.12.					
PI2 Quickborn					12.12.					
PI3 Wedel					12.12.					
PI4 Elmshorn					12.12.					
PI5 Barmstedt							09.12.			
PI6 Uetersen							09.12.			



bestehende Vergabe



neue Vergabe

ÖPNV-Leistung, -Qualität und -Finanzierung sind in folgenden Verkehrsverträgen geregelt:

- PI1-3: VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,
- PI4: KViP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH,
- PI5+6: KViP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH.

Für PI4, 5 und 6 ist eine zusammengefasste Neuvergabe ab 2030 geplant.

Teilnetze benachbarter Aufgabenträger

Folgende Teilnetze benachbarter ATs haben exterritoriale Leistungsanteile im Kreis Pinneberg:

- HHA/Bus: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,
- IZ Süd: Kreis Steinburg, Laufzeit bis 12/2031,
- SE4: Kreis Segeberg, Laufzeit bis 12/2031,

4.2.2.2 Kreis Segeberg

Aufbauend auf den dargestellten Anforderungen wurden für den Kreis Segeberg die in der Tabelle gezeigten Teilnetze mit der in Karte 7 ersichtlichen räumlichen Abgrenzung festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Kap. 6.3.2 zusammengestellt.

Tabelle 12: Teilnetze und Vergabekalender

Teilnetz	Laufzeit									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
SE1/2 Norderstedt				13.12.						
SE3 Stadt Kaltenkirchen									14.12.	
SE4 Region Kaltenkirchen									14.12.	
SE5 Stadt Bad Bramstedt									14.12.	
SE6 Region Bad Bramstedt									14.12.	
SE7 Stadt Bad Segeberg									14.12.	
SE8 Region Bad Segeberg West									14.12.	
SE9 Region Bad Segeberg Ost									14.12.	



bestehende Vergabe



neue Vergabe

ÖPNV-Leistung, -Qualität und -Finanzierung sind in folgenden Verkehrsverträgen geregelt:

- SE1/2: VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,
- SE3-9: Autokraft GmbH.

Einen Sonderfall stellt der U1-Abschnitt Garstedt – Norderstedt Mitte dar. Hierfür hat der Kreis Segeberg der Stadt Norderstedt die örtliche ATschaft übertragen, welche die Leistung wie folgt vergeben hat:

- U1: VGN, Laufzeit bis 12/2035.

Teilnetze benachbarter Aufgabenträger

Folgende Teilnetze benachbarter ATs haben exterritoriale Leistungsanteile im Kreis Segeberg:

- VKP: Kreis Plön (inkl. SE10), Laufzeit bis 12/2026,
- PI1-3: Kreis Pinneberg, Laufzeit bis 12/2027,
- SWN: Stadt Neumünster, Laufzeit bis 12/2025,
- HHA/Bus: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,
- HHA/U-Bahn: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 05/2042,

- IZ Ost: Kreis Steinburg, Laufzeit bis 12/2027,
- OD10: Kreis Stormarn, Laufzeit bis 12/2029,
- OH Süd: Kreis Ostholstein, Laufzeit bis 12/2022,
- OH Mitte: Kreis Ostholstein, Laufzeit bis 12/2029.

4.2.2.3 Kreis Stormarn

Aufbauend auf den dargestellten Anforderungen wurden für den Kreis Stormarn die in der Tabelle gezeigten Teilnetze mit der in Karte 7 ersichtlichen räumlichen Abgrenzung festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Kap. 6.3.3 zusammengestellt.

Tabelle 13: Teilnetze und Vergabekalender

Teilnetz	Laufzeit									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
OD1 Ahrensburg		14.12.								
OD2 Trittau								08.12.		
OD3 Südstormarn				13.12.						
OD7 Reinfeld							09.12.			
OD8 Region Bad Oldesloe							09.12.			
OD9 Bargteheide							09.12.			
OD10 Regionales Grundnetz							09.12.			
OD11 Stadt Bad Oldesloe							09.12.			

bestehende Vergabe neue Vergabe

ÖPNV-Leistung, -Qualität und -Finanzierung sind in folgenden Verkehrsverträgen geregelt:

- OD1: VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,
- OD2: VGS Verkehrsgesellschaft Südholstein mbH,
- OD3: VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,
- OD7-11: Autokraft GmbH.

Teilnetze benachbarter Aufgabenträger

Folgende Teilnetze benachbarter ATs haben extritoriale Leistungsanteile im Kreis Stormarn:

- RZ8: Kreis Hzgt. Lauenburg, Laufzeit bis 12/2030,
- RZ9: Kreis Hzgt. Lauenburg, Laufzeit bis 12/2027,
- RZ10: Kreis Hzgt. Lauenburg, Laufzeit bis 12/2027,
- RZ11: Kreis Hzgt. Lauenburg, Laufzeit bis 12/2027,
- SE1/2: Kreis Segeberg, Laufzeit bis 12/2026
- SE8: Kreis Segeberg, Laufzeit bis 12/2031,
- HHA/Bus: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,
- HHA/U-Bahn: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 05/2042,
- VHH: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,

- HL: Hansestadt Lübeck, Laufzeit bis 12/2030.

4.2.2.4 Kreis Hzgt. Lauenburg

Aufbauend auf den dargestellten Anforderungen wurden für den Kreis Hzgt. Lauenburg die in der Tabelle gezeigten Teilnetze mit der in Karte 7 ersichtlichen räumlichen Abgrenzung festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Kap. 6.3.4 zusammengestellt.

Tabelle 14: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Hzgt. Lauenburg

Teilnetz	Laufzeit									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
RZ1 Stadt Geesthacht			14.12.							
RZ2 Stadt Lauenburg			14.12.							
RZ3 Region RZ-Süd			14.12.							
RZ4 Städteschnellbus RZ-Süd			14.12.							
RZ6 Stadt Ratzeburg					12.12.					
RZ7 Stadt Mölln					12.12.					
RZ8 Region RZ-Mitte								08.12.		
RZ9 Region RZ-Nordwest					12.12.					
RZ10 Region RZ-Nordost					12.12.					
RZ11 Städteschnellbus RZ-Nord					12.12.					



bestehende Vergabe



neue Vergabe

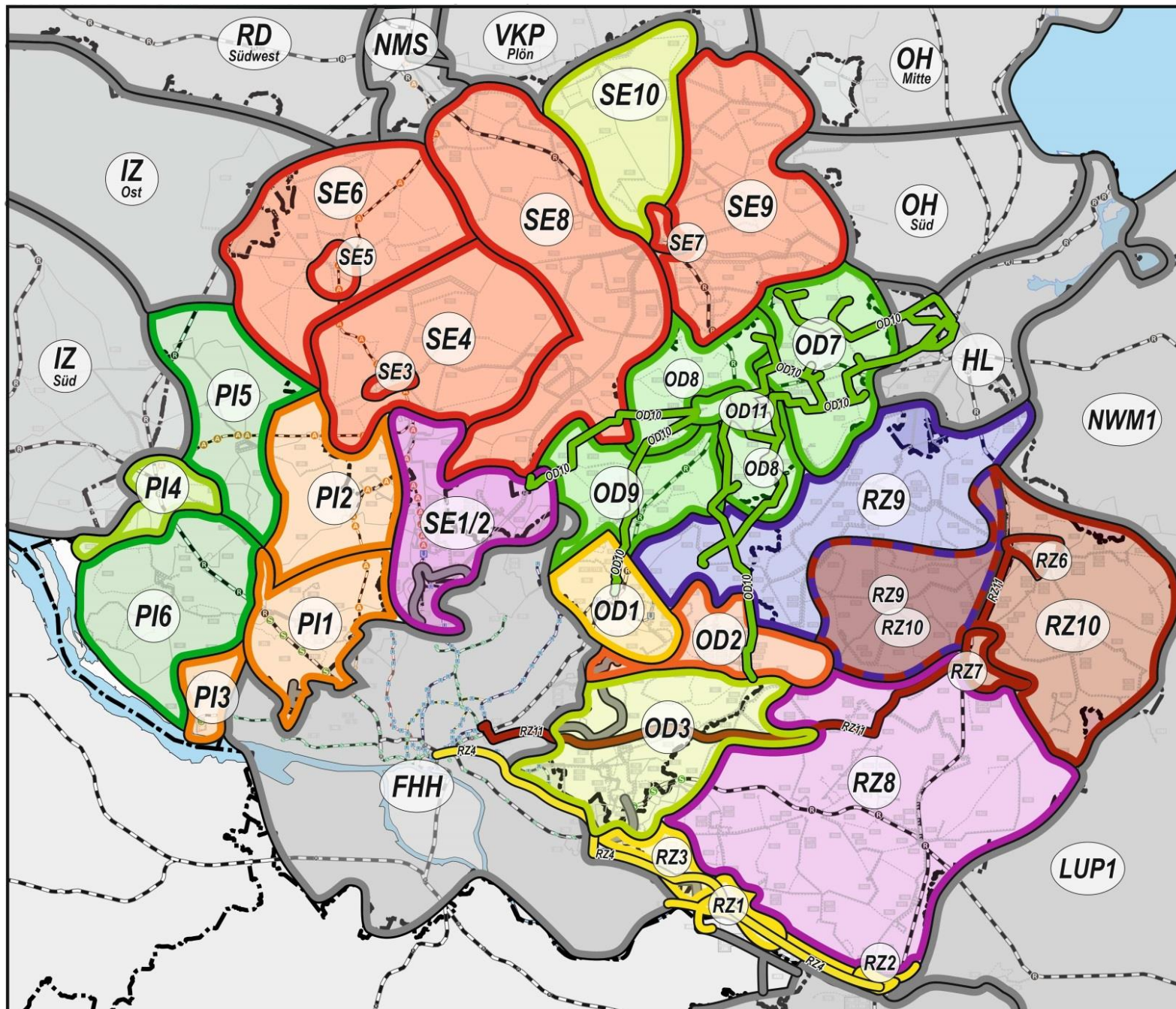
ÖPNV-Leistung, -Qualität und -Finanzierung sind in folgenden Verkehrsverträgen geregelt:

- RZ1-4: VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,
- RZ6/7/10/11: RMVB Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe mbH,
- RZ8: Autokraft GmbH,
- RZ9: Autokraft GmbH.

Teilnetze benachbarter Aufgabenträger

Folgende Teilnetze benachbarter ATs haben extritoriale Leistungsanteile im Kreis Hzgt. Lauenburg:

- OD2: Kreis Stormarn, Laufzeit bis 12/2030,
- OD3: Kreis Stormarn, Laufzeit bis 12/2026,
- OD8: Kreis Stormarn, Laufzeit bis 12/2029,
- OD10: Kreis Stormarn, Laufzeit bis 12/2029,
- VHH: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,
- HL: Hansestadt Lübeck, Laufzeit bis 12/2030,
- LG9: Landkreis Lüneburg, Laufzeit unbekannt,
- LUP1: Landkreis Ludwigslust-Parchim, Laufzeit unbekannt,
- NWM1: Landkreis Nordwestmecklenburg, Laufzeit unbekannt.



5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 7

ÖPNV-Teilnetze



Teilnetz mit Bezeichnung
Kerngebiet ohne Darstellung grenzüberschreitender Linienwege
Teilnetze gleicher Farbe sind in einem Verkehrsvertrag geregelt



Teilnetz mit Bezeichnung
Linienbezogenes Teilnetz



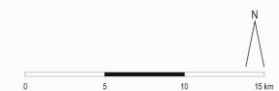
SPNV-Strecken
mit Bahnhof / Schnellbahnhalt



ÖPNV-Liniennetz



Kreisgrenzen



4.3 Qualitätsmanagement

Zur Definition von Qualitäten gehört auch ein effektives Qualitätsmanagement. Im hvv wurde dazu ein Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) entwickelt, das die Einhaltung, Sicherung und Weiterentwicklung der im KoopV vereinbarten Bedienungsqualität übernimmt. In diesem Rahmen werden konkrete Qualitätsziele und -kontrollen vereinbart, deren Erreichen oder Nichterreichen für die VU mit finanziellen Konsequenzen verbunden ist (Bonus-Malus-System). Das QSV unterliegt einer laufenden Evaluation und daraus abgeleiteten Anpassungen.

Das QSV setzt sich aus 4 Bausteinen zusammen:

- Befragungen zur Kundenzufriedenheit,
- Mystery Shopping¹⁷,
- Messungen / Befragungen zur Pünktlichkeit,
- Einhaltung von Prüfvorgaben (Fahrkartenkontrollen).

Die Anwendung des vollumfänglichen QSV¹⁸ konzentriert sich vorrangig auf den hvv-Tarifbereich Hamburg AB (Hamburg und direktes Umland) sowie ausgewählte Teilnetze im Umland. Qualitätsmessungen erfolgen in Fahrzeugen und an Haltestellen. Im mehr oder weniger ländlichen Umland sind die ÖPNV-Strukturen so heterogen und deutlich abweichend, dass die Anwendung des volle QSV nicht sinnvoll ist; deswegen wird hier i.d.R. das angepasste QSV-light (QSV-L) angewendet, das sich auf reduzierte Qualitätskontrollen (Mystery Shopping) und Berichtspflichten der VU beschränkt.

Für die Bewertung der Qualitätsmessungen werden Zielwerte bzw. -margen zugrundegelegt, bei deren Unterschreitung sich ein Malus, beim Überschreiten ein Bonus (nicht im QSV-L) ergibt. Entsprechende Festlegungen werden in den jeweiligen Verkehrsverträgen getroffen.

4.4 Finanzierung

Die Notwendigkeit zur öffentlichen Finanzierung des ÖPNV ergibt sich aus der Tatsache, dass ein attraktives, flächendeckendes, konkurrenzfähiges und gleichwertiges ÖPNV-Angebot unter Wahrung eines angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnisses allein durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen (Schwerbehindertenausgleich) nicht zu finanzieren ist. Unterm Strich decken Fahrgeldeinnahmen und Schwerbehindertenausgleiche maximal rund 50 % der Kosten des ÖPNV, die übrigen 50 % sind durch öffentliche Finanzierungsbeiträge zu decken. Dabei ergibt sich der konkrete Finanzierungsbedarf aus den Verkehrsverträgen, die marktgerechte Preise und transparente Finanzierungsstrukturen gewährleisten.

Wesentliche Neuerung in diesem Bereich ist das Inkrafttreten der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FinVO) des Landes 2020 - 2029. Die Eckpunkte der neuen ÖPNV-FinVO als grundlegender ÖPNV-Finanzierungsquelle sind:

- Erhöhung des Mittelvolumens um 10 Mio. € auf 77,9 Mio. € (2021) und Dynamisierung des gesamten Mittelvolumens um 1,8 %/a.
- Transparente, objektive Verteilungskriterien in einem ausgewogenen Mix (Einwohner 35 %, Fläche 20 %, Fahrplan-km 29 %, Fahrgäste 10 %, Schienenlänge 6 % (U-Bahn in SE & OD)).
- Festschreibung der Verteilung für 2020 – 2022, ab 2023 Verteilung nach o.g. Schlüssel mit jahresaktuellen Eingangsdaten.

¹⁷ Verdeckte Stichprobenkontrollen einer Auswahl von Qualitätsstandards in Fahrzeugen und an Haltestellen auf ausgewählten Linien.

¹⁸ Kontrolle der Einhaltung sämtlicher Qualitätsstandards (z.B. Prüfung von Sauberkeit, Personal, Kundeninformation, Durchführung von Kundenzufriedenheitsbefragungen, Pünktlichkeitsmessungen, Mystery Shopping).

- Wahrung der U-Bahn-Komponente in SE und OD zur Finanzierung eines zwar relativ finanzintensiven (Infrastruktur inklusive, beim Bus nicht), aber auch sehr effektiven ÖPNV-Bestandteils (hohe Nachfragewirkung).

Weiterhin knüpft das Land die Erfüllung folgender Voraussetzungen an eine vollständige Mittelauszahlung; bei Nichterfüllung zahlt das Land nur 55 % der Mittel aus:

- Vorliegen eines vom ÖPNV-Aufgabenträger beschlossenen RNVPs;
- transparente Darstellung der Mittelverwendung unter Berücksichtigung der VO (EG) 1370/2007;
- vollständige Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer und der ÖPNV-Nachfrage;
- komplette Anwendung des hvv- oder des SH-Tarifs (3. Stufe);
- sukzessive Anwendung der jeweils gültigen Corporate-Design-Vorgaben (hvv oder NAH.SH) zur Vereinheitlichung von Erscheinungsbild und Kommunikation.

Die Mittel sind folgendermaßen zu verwenden:

- zur ÖPNV-Finanzierung (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen);
- zur pauschalen Finanzierung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleich für rabattierte Fahrkarten im Ausbildungsverkehr;
- für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellenförderung);
- für ÖPNV-Gutachten, -Marketing sowie die Förderung des ÖPNV-Gesamtsystems;
- zum Ausgleich des mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der PBefG-Genehmigungsbehördenfunktion verbundenen Aufwands.

Die Kreise PI, SE, OD, RZ erfüllen die Voraussetzungen in vollem Umfang.

Die durch die Corona-Pandemie verursachten Einnahmeverluste der Jahre 2020, 2021 und vsl. auch 2022 werden über die jeweiligen Bund/Land-ÖPNV-Rettungsschirme vollständig ausgeglichen.

4.4.1 Kreis Pinneberg

Der grundsätzliche öffentliche ÖPNV-Finanzierungsbedarf wurde in Kap. 4.4 bereits erläutert, die konkreten Bedarfe ergeben sich aus der Bewirtschaftung der Verkehrsverträge.

Wesentliche Neuerung im Kreis Pinneberg ist die Neuordnung von ÖPNV-Finanzierung und -Aufgabenträgerschaft. So hat der Kreis Pinneberg ab dem Jahr 2018 sämtliche bisherigen ÖPNV-(Mit) Finanzierungen kreisangehöriger Kommunen sowie die bisherigen örtlichen Aufgabenträgerschaften der Städte Elmshorn und Quickborn übernommen. Im Ergebnis steht eine Struktur, die alle finanziellen und rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeiten in transparenter, synergetisch-effizienter und damit bürokratiearmer Weise beim Kreis bündelt und so ein kreisweit-zentrales ÖPNV-Management aus einer Hand ermöglicht. Auf Grundlage dieser optimalen Struktur können kreisangehörige Kommunen beim Kreis zusätzliche ÖPNV-Maßnahmen beantragen, worüber der Kreis entscheidet und im Umsetzungsfall die Finanzierung trägt; eine Wiederermöglichung kommunaler ÖPNV-Mitfinanzierung ist nicht vorgesehen.

Die ÖPNV-Mittelverwendung und -herkunft im aktuellen Kreishaushalt veranschaulicht Tabelle 15.

Tabelle 15: ÖPNV-Budgetplanung 2022

Position	Einnahme (€)	Ausgabe (€)
Zuweisung Land Schleswig-Holstein (ÖPNV-FinVO)	6.135.200	
Erlöse aus Verträgen mit Nachbar-ATs, PBefG-Entgelte	1.879.300	
Eigenanteil Kreis PI *	6.286.500	
Summe Einnahmen	14.301.000	
Finanzierung ÖPNV-Leistung *		13.553.400
Finanzierung Tarifmaßnahmen, Regiekosten, Hst-Förderung, Sonstiges		747.600
Summe Ausgaben		14.301.000

* Durch die der kreiseigenen KViP vom Kreis übertragene Beteiligung an der HanseWerk AG erhält die KViP jährlich rund 2,1 Mio. € Dividendenenerträge, die zwar außerhalb des Kreishaushalts stehen, jedoch funktional dem Eigenanteil des Kreises sowie dessen ÖPNV-Finanzierung zuzurechnen sind. Faktisch sind die Einnahme-/Ausgabevolumina damit um je 2,1 Mio. € größer.

4.4.2 Kreis Segeberg

Der grundsätzliche öffentliche ÖPNV-Finanzierungsbedarf wurde in Kap. 4.4 bereits erläutert, die konkreten Bedarfe ergeben sich aus der Bewirtschaftung der Verkehrsverträge.

Wesentliche Neuerung im Kreis Segeberg ist die Neuordnung von ÖPNV-Finanzierung und -Aufgabenträgerschaft. So hat der Kreis Segeberg ab dem Jahr 2019 sämtliche bisherigen ÖPNV-(Mit)Finanzierungen kreisangehöriger Kommunen sowie die bisherigen örtlichen Aufgabenträgerschaften der Städte Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Kaltenkirchen und Norderstedt übernommen. Im Ergebnis steht eine Struktur, die alle finanziellen und rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeiten in transparenter, synergetisch-effizienter und damit bürokratiearmer Weise beim Kreis bündelt und so ein kreisweit-zentrales ÖPNV-Management aus einer Hand ermöglicht.

Obwohl es aus Sicht eines möglichst effizienten, bürokratiearmen ÖPNV-Managements und im Einklang mit der rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeit sinnvoll und erstrebenswert ist, dass der Kreis Segeberg die ÖPNV-Finanzierung vollständig selbst trägt, soll kommunales Engagement weiterhin möglich sein. Kommunen haben insofern grundsätzlich die Möglichkeit, über das vom Kreis bereitgestellte Grundangebot hinausgehende ÖPNV-Angebotswünsche beim Kreis zu beantragen. Entscheidet sich der Kreis dagegen, können die Kommunen die Finanzierung selbst übernehmen und zunächst eine 2-jährige Anschubfinanzierung leisten. Zum Ende der 2-jährigen Phase wird auf Basis von Nachfrageanalysen vom Kreis entschieden, ob die Leistung in das Grundangebot aufgenommen wird. Dabei wird ein Nachfragewert von durchschnittlich 5 Fahrgästen pro Fahrt als Voraussetzung zur Übernahme in das Grundangebot angesetzt. Bei Nichterfüllung kann die Leistung beibehalten werden, sofern die jeweiligen Kommunen diese weiterhin finanziert.

Die ÖPNV-Mittelverwendung und -herkunft im aktuellen Kreishaushalt veranschaulicht Tabelle 16.

Tabelle 16: ÖPNV-Budgetplanung 2022

Position	Einnahme (€)	Ausgabe (€)
Erträge vom Land (ÖPNV-FinVO)	8.101.800	
Erträge aus Verträgen mit Nachbar-ATs, PBefG-Genehmigungen	2.890.400	
Eigenanteil Kreis SE	10.525.300	
Summe Einnahmen	21.517.500	
Finanzierung ÖPNV-Leistung		20.632.700
Finanzierung Tarifmaßnahmen, Regiekosten, Hst-Förderung, Sonstiges		884.800
Summe Ausgaben		21.517.500

4.4.3 Kreis Stormarn

Der grundsätzliche öffentliche ÖPNV-Finanzierungsbedarf wurde in Kap. 4.4 bereits erläutert, die konkreten Bedarfe ergeben sich aus der Bewirtschaftung der Verkehrsverträge.

Im Kreis Stormarn haben Kommunen grundsätzlich die Möglichkeit, über das vom Kreis bereitgestellte Grundangebot hinausgehende ÖPNV-Angebotswünsche über den Kreis zuzubestellen und selbst zu finanzieren. Dazu ist von den jeweiligen Kommunen zunächst eine 2-jährige Anschubfinanzierung zu leisten. Zum Ende der 2-jährigen Phase wird auf Basis von Nachfrageanalysen vom Kreis entschieden, ob die Leistung in das Grundangebot aufgenommen wird. Dabei wird ein Nachfragewert von 5 Fahrgästen pro Fahrt als Voraussetzung zur Übernahme in das Grundangebot angesetzt. Bei Nichterfüllung kann die Leistung beibehalten werden, sofern die jeweiligen Kommunen diese weiterhin finanziert.

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

Tabelle 17: ÖPNV-Budgetplanung 2022

Position	Einnahme (€)	Ausgabe (€)
Erträge vom Land (ÖPNV-FinVO)	9.093.505	
Erträge aus Verträgen mit Nachbar-ATs, Kommunen, PBefG-Genehmigungen	1.789.800	
Eigenanteil Kreis OD	14.644.195	
Summe Einnahmen	25.527.500	
Finanzierung ÖPNV-Leistung		24.415.500
Finanzierung Tarifmaßnahmen, Regiekosten, Hst-Förderung, Sonstiges		1.112.000
Summe Ausgaben		25.527.500

4.4.4 Kreis Herzogtum Lauenburg

Der grundsätzliche öffentliche ÖPNV-Finanzierungsbedarf wurde in Kap. 4.4 bereits erläutert, die konkreten Bedarfe ergeben sich aus der Bewirtschaftung der Verkehrsverträge.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat bereits im Jahr 2017 die letzten örtlichen Aufgabenträgerschaften der Städte Ratzeburg und Mölln übernommen und kann damit eine strukturierte Planung aller Verkehre

sowie eine effiziente Vergabeleistung sicherstellen. Die Finanzierung der Gesamtleistung beinhaltet die Mitwirkung der Städte, Gemeinden und Schulträger.

Obwohl es aus Sicht eines möglichst effizienten, bürokratiearmen ÖPNV-Managements und im Einklang mit der rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeit sinnvoll und erstrebenswert ist, dass der Kreis Herzogtum Lauenburg die ÖPNV-Finanzierung vollständig selbst trägt, soll kommunales Engagement weiterhin möglich sein. Kommunen haben insofern grundsätzlich die Möglichkeit, über das vom Kreis bereitgestellte Grundangebot hinausgehende ÖPNV-Angebotswünsche beim Kreis zu beantragen. Entscheidet sich der Kreis dagegen, können die Kommunen die Finanzierung selbst übernehmen und zunächst eine 2-jährige Anschubfinanzierung leisten. Zum Ende der 2-jährigen Phase wird auf Basis von Nachfrageanalysen vom Kreis entschieden, ob die Leistung in das Grundangebot aufgenommen wird. Dabei wird ein Nachfragewert von durchschnittlich 5 Fahrgästen pro Fahrt als Voraussetzung zur Übernahme in das Grundangebot angesetzt. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, so kann die Leistung beibehalten werden, sofern die jeweiligen Kommunen diese weiterhin finanziert.

Die ÖPNV-Mittelverwendung und -herkunft im aktuellen Kreishaushalt veranschaulicht Tabelle 18.

Tabelle 18: ÖPNV-Budgetplanung 2022

Position	Einnahme (€)	Ausgabe (€)
Zuweisung Land Schleswig-Holstein (ÖPNV-FinVO)	5.608.000	
Erlöse aus Verträgen mit Nachbar-ATs, Kommunen und privaten Institutionen	4.920.200	
Eigenanteil Kreis RZ	10.594.600	
Summe Einnahmen	21.122.800	
Finanzierung ÖPNV-Leistung		20.256.500
Finanzierung Tarifmaßnahmen, Regiekosten, Hst-Förderung, Sonstiges		866.300
Summe Ausgaben		21.122.800

4.4.5 Ausblick

Die FinVO-Mittel decken den ÖPNV-Finanzierungsbedarf je Kreis zu maximal ca. 50 %, die übrige Deckung wird je Kreis aus Eigenmitteln bestritten. Durch ÖPNV-Leistungsausweitungen und Kostensteigerungen wachsen die Eigenanteile der Kreise seit Jahren, während der Anteil der FinVO-Mittel fällt. Um die im Rahmen der Corona-Überwindung (Nachfragerückgewinnung), des Klimaschutzes (ÖPNV-Elektrifizierung) und der Verkehrswende (ÖPNV-Ausbau) gesteckten Ziele zu erreichen, wird der ÖPNV-Finanzierungsbedarf in den nächsten Jahren in einem Maß anwachsen, das die Leistungsfähigkeit der Kreise deutlich übersteigt. Um den ÖPNV dennoch in der nötigen Weise voranzubringen, sind die Kreise auf deutlich höhere Finanzmittel von Bund und Land angewiesen, die von flankierenden Maßnahmen unterstützt werden sollten. Dies korrespondiert mit den Aussagen der Verkehrsministerkonferenz, die das Ziel ausgegeben hat, die ÖPNV-Nachfrage bundesweit von 2019 bis 2030 zu verdoppeln und in diesem Zuge entsprechende Forderungen zur dauerhaften Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes formuliert hat.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) belegt dies mit einer Studie zum zusätzlichen Finanzierungsbedarf im ÖPNV in Deutschland, der gedeckt werden muss, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 zu erreichen¹⁹. Die Studie weist allein für 2030 einen zusätzlichen Mittelbedarf

¹⁹ Roland Berger/Intrapol/Florenus im Auftrag des VDV: Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität. München, Juni 2021.

von rund 11 Mrd. € aus; für den Zeitraum 2022 - 2030 beträgt der zusätzliche Mittelbedarf rund 50 Mrd. €. Ein Großteil der zusätzlichen Finanzmittel wird auch für einen Ausbau des ÖPNV in der Fläche im Rahmen einer Angebotsoffensive durch zusätzliche SPNV-, Regionalbus- und Bedarfsverkehre benötigt. Insgesamt werden 2030 für die erforderliche Ausweitung des SPNV-Angebots zusätzliche 6,8 Mrd. € und für die Ausweitung des straßengebundenen ÖPNVs zusätzliche 7,8 Mrd. € benötigt. Von den insoweit benötigten zusätzlichen 14,6 Mrd. € sind jedoch nur 3,6 Mrd. € bereits durch die Fortschreibung/Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gedeckt.

Der von der Studie ausgewiesene zusätzliche ÖPNV-Finanzierungsbedarf besteht dabei unabhängig von den erforderlichen weiteren Finanzmitteln, die u.a. im Zusammenhang mit der Realisierung des Deutschlandtakts (SPNV) sowie der Transformation zu emissionsfreiem ÖPNV benötigt werden; sie setzen diese Mittel vielmehr als Prämisse voraus.

Des Weiteren geht die Studie davon aus, dass fahrerlose Verkehre auch 2030 weiterhin die Ausnahme sind: Das gilt für S- und U-Bahnverkehre (1 % bzw. 5 %) gleichermaßen wie für Stadt- und Straßenbahnen (0,5 %) sowie Linienbedarfsverkehre (5 % der Betriebsleistung 2030 fahrerlos).

Um die Finanzierungslücke von 50 Mrd. € bis 2030 zu schließen, regt der VDV u.a. an, einen Teil des Finanzierungsbedarfs über Parkraummanagement, Pkw- bzw. City-Maut sowie über eine Anhebung der CO₂-Bepreisung etc. zu finanzieren, um die ÖPNV-Nutzung auch durch Push-Maßnahmen zu forcieren und die Nutzung des eigenen Pkws unattraktiver machen.

5 STANDARDS FÜR DIE ÖPNV-ANGEBOTSGESTALTUNG

5.1 Systematische Grundlagen der Angebotsgestaltung

5.1.1 Allgemeines

Die Nahverkehrskonzeption der RNVP-Kreise beruht auf einer entsprechend dem hierarchisch aufgebauten Zentrale-Orte-System abgestuften Arbeitsteilung zwischen Regionalbahnen, Schnellbahnen und Bussen (öffentlicher Verkehr = ÖV). Der Einsatz von Regional- und Schnellbahnen konzentriert sich auf die an Hamburg angrenzenden Verdichtungsgebiete, die Entwicklungsachsen und die an den übrigen Bahnstrecken gelegenen Städte und Gemeinden.

An den SPNV-Haltepunkten bzw. Bahnhöfen soll der Übergang sowohl vom Individualverkehr (IV) als auch vom Bus-ÖPNV auf die Bahnen erfolgen; für den IV sollen deshalb Park-and-Ride- (P+R-) und Bike-and-Ride- (B+R-) Anlagen errichtet werden, der Busverkehr wird an ZOBs gebündelt. Idealerweise liegen Bahnhof/ Haltepunkt, ZOB, P+R- und B+R-Anlagen in unmittelbarer Nähe zueinander.

Busverkehre bieten zum einen Zu- und Abbringerdienste zum Bahnverkehr. Zum anderen leistet der Bus-ÖPNV Fein- und Flächenerschließungsaufgaben, wobei besonderer Wert darauf zu legen ist, dass neben Schulen, Wohn- und Arbeitsstätten auch Aktivitätsschwerpunkte, wie z.B. Einkaufszentren, Gewerbegebiete, Veranstaltungsstätten und übergeordnete Freizeiteinrichtungen gut erreichbar sind.

Darüber hinaus übernehmen die Busse die Bedienung der tangentialen Verkehrsströme, die sich - ergänzend zu den auf Hamburger sowie in geringerem Ausmaß auf die anderen Ober- und Mittelzentren bezogenen radialen Strukturen - aus der Vernetzung der zentralen Orte untereinander ergeben.

Zur Gestaltung des ÖPNV-Angebots sowie zur Bewertung des Bestands werden ganzheitliche Bedienungs- (Fahrtenangebot, Anschlüsse) und Erschließungsstandards (Linienführung, Haltestelleneinzugsbereiche) definiert, sie orientieren sich an den Empfehlungen des VDV²⁰. Diese

²⁰ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, 06/2001.

Standards werden auf verkehrliche Hierarchiestufen²¹ angewendet; sie berücksichtigen die verschiedenen Raumtypen und geben Zielwerte vor.

Die Anwendung der definierten Standards dient nicht nur zur Beurteilung des Erreichten, sondern beschreibt gleichzeitig den Rahmen für die weitere ÖPNV-Angebotsentwicklung (Kap. 8.3). Ihre vollständige Umsetzung bedeutet einen wichtigen Schritt in Richtung Verkehrswende, weil nur die möglichst flächendeckende Bereitstellung eines attraktiven öffentlichen Mobilitätsangebots zu spürbaren Verhaltensänderungen in der Bevölkerung und einer nachhaltigen Verlagerung vom MIV zum ÖPNV und dem weiteren Umweltverbund führen wird.

Bestätigt wird dieser Ansatz u.a. durch eine Untersuchung im Auftrag des Kreises Stormarn in der Untersuchungsregion Bargteheide zu den Mobilitätsbedürfnissen der Gendergruppen²² (Kinder und Jugendliche, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen) in der festgestellt wurde, dass Taktfrequenz und Netzgestaltung den höchsten Stellenwert genießen und deren attraktive, konkurrenzfähige Weiterentwicklung elementar für die Bereitschaft sind, öffentliche Mobilitätsangebote zu nutzen. Dabei handelt es sich um Schwerpunkte der ganzheitlich-integrierten ÖPNV-Angebotsentwicklung, die von den RNVP-Kreisen ohnehin und im Lichte der Diskussion um Klimaschutz und Verkehrswende umso mehr verfolgt werden.

5.1.2 Netzhierarchie

Um das ÖPNV-Angebot zu strukturieren und so planerisch handhabbarer zu machen, werden vier nachfolgend kurz charakterisierte hierarchische Stufen unterschieden, wobei Übergangsformen bzw. systemgerechte Abweichungen möglich sind.

Idealtypisch lassen sich die Hierarchiestufen wie folgt darstellen:

Tabelle 19: Hierarchiestufen im ÖPNV

Hierarchiestufe	Funktion	Taktverkehr	Verkehrszeiten	Verkehrstage	Ferienbedienung
Grundnetz A B (GN-A GN-B)	zentralörtliche Verbindungen	ja	alle	alle	ja
Grundnetz C (GN-C)	Umlandanbindung an Zentralort	ja, Abweichungen möglich	mind. HVZ + NVZ	nachfrageorientiert	ja
Ergänzungsnetz (EN)	flächenerschließend	nein	schulorientiert	montags - freitags	i.d.R. nein
Stadtverkehre (StV)	innerorts + ggf. Nachbargem.	ja	alle	alle	ja
bedarfsgesteuerte Verkehre (bV)	flächenerschließend	ja	alle oder ergänzend	alle oder ergänzend	ja

Neben dem SPNV sind für alle bestehenden und potentiellen Nutzer*innen die Angebote im **zentralörtlich-verbindenden Grundnetz** der Kategorien A und B das Aushängeschild für ein attraktives

²¹ In Anlehnung an: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008.

²² Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. BfSR Büro für Stadt- und Regionalentwicklung & plan&rat Büro für kommunale Planung und Beratung, Strande/Braunschweig 12/2020.

https://www.kreis-stormarn.de/files/kreis/fachbereiche/gleichstellung/Mobilitaetsbeduerfnisse_Gender_Kreis_Stormarn_Endbericht.pdf

regionales ÖV-Angebot in allen Verkehrssegmenten. Idealtypisch wird das Angebot in dieser Hierarchiestufe charakterisiert durch:

- möglichst direkte Verbindungen der zentralen Orte (ab Unterzentrum aufwärts) untereinander, auch über Kreisgrenzen hinweg;
- ganzjährige Bedienung an allen Verkehrstagen;
- leicht merkbarer ganztägiger Taktfahrplan, ggf. mit nachfragegerechten Verdichtungen;
- ohne größere Abweichungen z.B. durch integrierte Bedienung von Schülerverkehren;
- Anschlussbildung zum SPNV und innerhalb des Grundnetzes bevorzugt an Taktknoten.
- In Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial ist im Regionalen Grundnetz auch der Einsatz von XpressBussen zur Verringerung der Fahrzeit möglich.

An Buslinien im **umland-anbindenden Grundnetz** der Kategorie C werden ebenfalls hohe systematischen Anforderungen gestellt, jedoch bedienen sie keine axialen Verbindungen zwischen zwei Zentralorten, sondern:

- stellen leistungsfähige Verbindungen zwischen den umgebenden Siedlungsschwerpunkten eines Zentralorts und diesem Zentralort her oder
- ergänzen Linien der Stufe Grundnetz A & B auf abweichendem, weniger direktem Linienweg;
- dabei sind nachfragegerecht geringere Taktfrequenzen möglich;
- leisten mindestens eine Bedienung in den Haupt- und Normalverkehrszeiten (vgl. 5.1.5);
- stellen ihr Angebot ebenfalls ganzjährig und mindestens montags bis sonntags bereit;
- erlauben stärkere schulorientierte Abweichungen (Takt und Linienweg).

Werden spezielle Aufgaben erfüllt, wie z.B. Gewerbegebietsbedienung, sind sachgerechte Beschränkungen der Verkehrszeiten zulässig, solche Buslinien sind als Grundnetz-Ergänzungen zu verstehen.

Im **Ergänzungsnetz** erfolgt die Bedienung der Fläche; i.d.R. mit deutlicher Fokussierung auf den Schulverkehr. Vielfach ergibt sich hieraus eine Beschränkung auf die Verkehrstage Montag bis Freitag.

In größeren Städten sowie städtischen Verflechtungsbereichen von Oberzentren mit hoher Siedlungsdichte und hoher Verkehrsbedeutung bedienen **Stadtverkehre** die Binnennachfrage. In diesem Segment wird eine hohe Koordination mit dem SPNV und dem Bus-Grundnetz (Taktknoten) angestrebt.

In allen Hierarchiestufen ist der Einsatz **bedarfsgesteuerter Systeme** bzw. **alternativer Bedienungsformen** möglich, i.d.R. runden diese Bedienungsformen das Angebot in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ab, teils erschließen sie aber auch ganztägig Gebiete, die für klassischen ÖPNV nicht geeignet sind. Bedarfsgesteuerte Verkehre gibt es in verschiedensten Ausprägungen²³, darunter liniengebundene Fahrten (Anruf-Linien-Taxi (ALT)), häufiger Anruf-Sammel-Taxis (AST) oder digitale, app-basierte On-Demand-Verkehre (ODV²⁴) im Flächenbetrieb, d.h. von jeder zu jeder Haltestelle des Bedienungsgebiets, der Ausstieg ist oftmals auch unabhängig von Haltestellen möglich. In digitalen ODVs können zusätzlich zu den sichtbaren Haltestellen auch virtuelle Zugangspunkte vorgesehen werden, wodurch die Flexibilität für den Nutzer weiter erhöht wird. Gemeinsam ist den bedarfsgesteuerten Verkehren die vorherige Anmeldung (per Telefon oder App) und das Sammeln von Fahrtwünschen (Pooling), was ggf. zu Umwegen führt. Wesentlicher Vorteil digitaler ODVs ggü. anrufgesteuerten, mithin analogen, Bedarfsverkehren ist die Möglichkeit zur Tiefenintegration: Der Kunde meldet sich an, bucht

²³ hvv Planungsleitfaden - Flexible Angebotsformen. Eine Handreichung zur Konzeption, Planung und Umsetzung von flexiblen Angebotsformen im ÖPNV (<https://www.hvv.de/de/planung-bedarfsverkehr/>);
Mobilität im ländlichen Raum - Bestandsanalyse und Werkzeugkasten für flexiblen Nahverkehr
(<https://metropolregion.hamburg.de/flexible-biedenformen/>);

NAH.SH Bürgerbusleitfaden. (<https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/>)

²⁴ ODV-Beispiele sind die ioki-Verkehre in Ahrensburg sowie Südstormarn.

und bezahlt in einem Vorgang, im Hintergrund werden für den Anbieter die Daten verwaltet und v.a. zusätzlich die Disposition abgewickelt.

Bürgerbusse treten meist im ländlichen Raum als Ergänzung von klassischem ÖPNV auf; sie können bedarfsgesteuert oder fahrplangebunden sein. Entscheidendes Merkmal ist ihre Organisationsform, denn der Betrieb wird von ehrenamtlichem Fahrpersonal übernommen, das zumeist in einem durch die Bevölkerung eigeninitiativ getragenen Verein organisiert sind. Eingesetzt werden kleine Fahrzeuge mit acht Passagierplätzen, die mit Führerschein Klasse 3 bzw. B plus „kleinem“ Personenbeförderungsschein bewegt werden können.

Die Notwendigkeit eigeninitiativen Engagements hat zur Folge, dass Bürgerbusse nicht gezielt vom ÖPNV-AT planbar sind. Voraussetzung für die planerisch-organisatorische Unterstützung von Bürgerbusinitiativen sowie die Finanzierung durch die Kreise ist die ÖPNV-Integration und -Ergänzung (Schließen räumlicher und zeitlicher Lücken) und der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, wozu die Einbettung in bestehende Verkehrsverträge in Kooperation mit VUs notwendig ist.

Die Grenzen zwischen den Hierarchiestufen sind fließend. So kann es z.B. vorkommen, dass eine Buslinie auf einem innerstädtischen Abschnitt mit hoher Taktfrequenz Stadtverkehrsfunktionen erfüllt, außerhalb des städtischen Abschnitts zu einem benachbarten Zentralort im Grundnetz A/B unterwegs ist und mit einem Teil der Fahrten in eine Gemeinde fortgesetzt wird, wobei dieser Abschnitt dann dem Grundnetz C oder dem Ergänzungsnetz zuzuordnen wäre. Weitere Mischformen sind denkbar und treten auf, sodass die Hierarchisierung nicht als starres Korsett der Angebotsplanung verstanden werden sollte.

5.1.3 Räumliche Differenzierung

Der hvv-Bedienungsraum ist unter Berücksichtigung topographischer, verkehrlicher und struktureller Merkmale in drei Gebietstypen untergliedert:

- Das Kerngebiet (inneres Stadtgebiet) umfasst im Wesentlichen die Stadtteile im 3 bis 5 km-Radius um das Hamburger Rathaus (ist also in den Umlandkreisen nicht anzutreffen).
- Das städtisch strukturierte Gebiet umfasst die ans Kerngebiet angrenzenden Bereiche mit durchgehend geschlossener Bebauung höherer Dichte beiderseits der Hamburger Stadtgrenze. In den Umlandkreisen sind v.a. die größeren zentralen Orte sowie auch Gebiete auf Siedlungsachsen mit Schnellbahnerschließung städtisch strukturiert.
- Das ländlich strukturierte Gebiet ist locker bebaut und erstreckt sich auf die übrigen Gebiete. Hierzu zählen die Kreisanteile außerhalb der Achsenräume.

5.1.4 Erreichbarkeit von Haltestellen

Je nach Gebietstyp variiert die Größe der Haltestelleneinzugsbereiche, sie werden als Radius (Luftlinienentfernung in m) nach Verkehrsmitteln differenziert dargestellt.

Tabelle 20: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

(Haltestellenradien in m Luftlinie & Gehzeit in Minuten)

Gebietstyp	Haltestellentyp	
	U S A R Bahn	Bus
Kerngebiet (nicht in HH-Randkreisen)	400 m	300 m
städtisch strukturiertes Gebiet	600 m	400 m
ländlich strukturiertes Gebiet	1000 m	600 m

Sofern in Einzelfällen diese Werte überschritten werden, sollte das begründet werden. Im Regelfall sollte die Zugangsentfernung zu den Haltestellen unterhalb der Maximalwerte liegen.

Einzelne Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die o.g. Werte eingehalten werden. Zudem sollen alle Flächen, die ab 200 Einwohner*innen, Beschäftigte o.ä. aufweisen, mit ÖPNV erschlossen werden. Grundsätzlich sollen mindestens 80 % des Potenzials von den Einzugsbereichen erfasst werden.

Bei den o.g. Einzugsbereichen ergeben sich unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2 und einer Gehgeschwindigkeit von 70 m/Min. die nachfolgend aufgeführten Gehzeiten.

Tabelle 21: Gehzeiten in Minuten

Einzugsbereich	Fußwegzeit
300 m	5 Min.
400 m	7 Min.
600 m	10 Min.
1.000 m	17 Min.

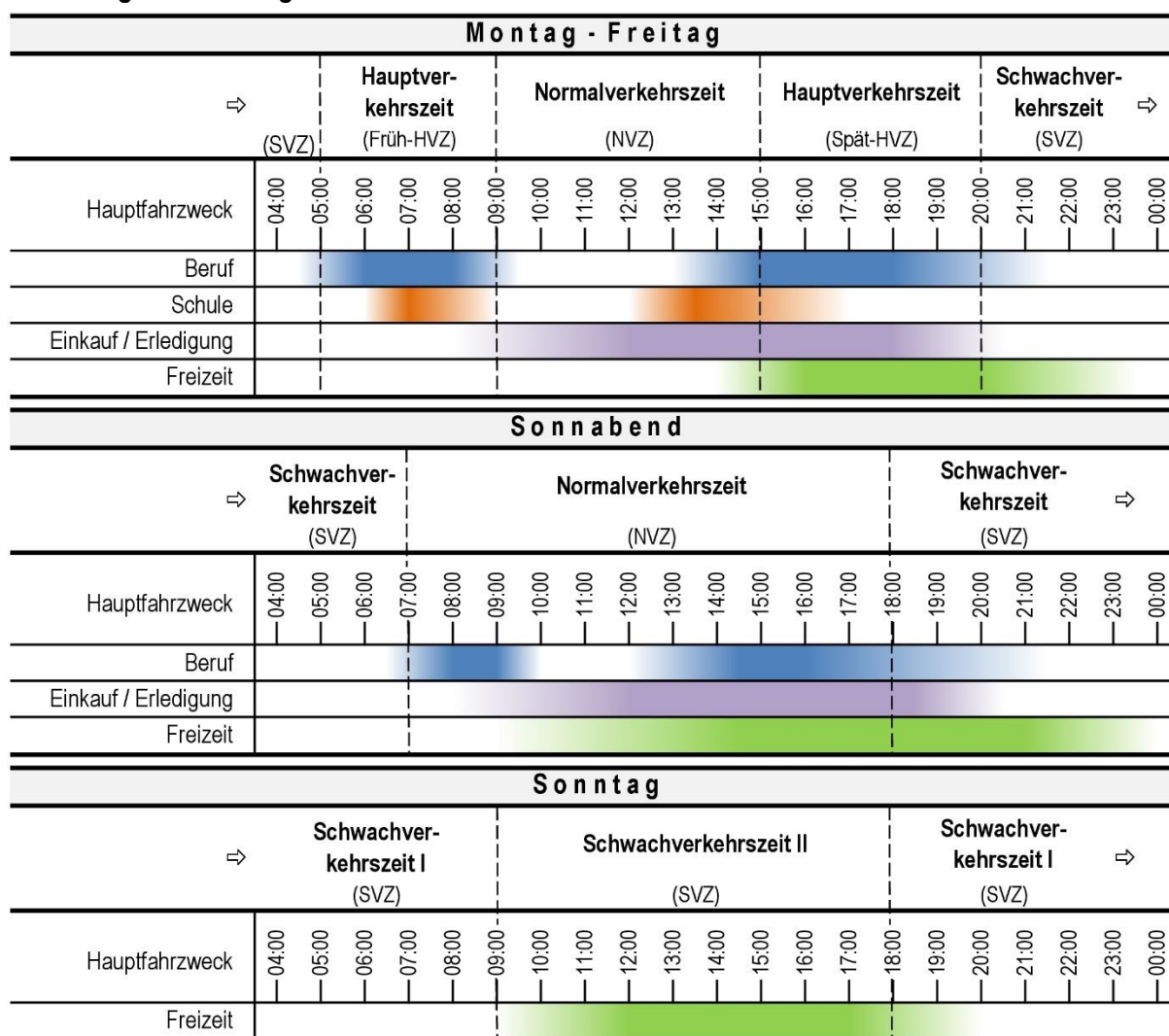
Für den Zugang zum ÖPNV-System ist außer der Fußweglänge bzw. Fußwegzeit auch die generelle Erreichbarkeit der Haltestellen maßgebend. Die Erschließungsqualität kann sich trotz kurzer Fußwege erheblich verschlechtern, wenn Barrieren wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahntrassen zu queren sind oder keine ausreichende Barrierefreiheit beim unmittelbaren Haltestellenzugang gegeben ist. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen aber auch für Senior*innen und Personen mit Kinderwagen spielen diese Aspekte eine zentrale Rolle (vgl. Kap. 5.2.2).

Durch die Nutzung von Geoinformationssystemen (GIS) wird die reale Haltestellenerreichbarkeit zukünftig die Haltestellenradien ablösen (vgl. Kap. 7.3). GIS-Analysen sind aufwendig und bislang nur eingeschränkt über den hvv verfügbar.

5.1.5 Zeitliche Differenzierung

Grundsätzlich bemisst sich die zeitliche Abstufung der Bedienung nach zentralörtlich-strukturell differenzierten Gebietstypen und Nutzungen. So sind Wohngebiete möglichst durchgehend zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Konzentration der Bedienung sinnvoll sein kann. Für eine nachfrage- und zielgruppenorientierte, gleichzeitig aber auch betrieblich sinnvolle Abstufung der Bedienungshäufigkeit werden folgende Verkehrszeiten unterschieden:

Abbildung 2: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke



5.1.6 Bedienungshäufigkeit

Das Fahrplanangebot soll die in Tabelle 22 aufgeführten Attraktivitätskriterien erfüllen bzw. in diese Richtung weiterentwickelt werden. Dabei sind die jeweiligen raumstrukturellen Gegebenheiten in den Kreisen zu berücksichtigen: so ist das zentrenverbindende Schienennetz in RZ deutlich weitmaschiger als in PI, OD und Teilen SEs, und auch die zu erwartende Verkehrsintensität zwischen den Zentralorten, ablesbar an der Bevölkerungsdichte und den Distanzen zwischen den Zentralorten (vgl. Karte 2 und Karte 3), begründen eine differenzierte Anwendung der Kriterien der Angebotsplanung. Ebenso ist bei der Angebotsgestaltung bei Stadtverkehren in kleineren Städten (unter 25.000 Einwohner) Abweichungen zu den formulierten Frequenzen zulässig, so ist z.B. des Öfteren eine Kombination von werktäglichem Taktverkehr und bedarfsgesteuerten Angeboten an Wochenenden anzutreffen.

Im Verflechtungsraum der Metropole Hamburg mit den angrenzenden Städten und Gemeinden der hvv-Randkreise dominiert die aus der Stundenteilung 20/40/60 entwickelte Taktfamilie die Fahrplangestaltung. Alle hamburgischen Schnellbahntakte und damit auch die zu- und abbringenden Stadtbusangebote fußen auf diesem Takt. Mit zunehmender Entfernung gewinnt aber der SPNV mit seinem 30/60-Min-Grundtakt an Bedeutung, sodass dort eine Organisation der Busverkehre in dieser Taktfamilie folgerichtig ist.

Die ausreichende Verkehrsbedienung ist erreicht, wenn 80% der Bevölkerung des jeweiligen Kreises eine den Mindestkriterien entsprechende ÖPNV-Bedienung zur Verfügung steht. Die Erschließung von Siedlungseinheiten von weniger als 200 Einwohner*innen ist nicht zwingend erforderlich. Mindestens 6 Fahrtenpaare pro Tag sollten zum nächstgelegenen Zentralort angeboten werden²⁵. Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.

Tabelle 22: Bedienungsfrequenzen nach Hierarchiestufe und Verkehrszeit

Hierarchie- stufe	Montag – Freitag Takt in Minuten				Sonnabend Takt in Minuten		Sonntag Takt in Min.
	Früh-HVZ	NVZ	Spät-HVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Stadtverkehr Taktfamilie ❶	10 / 20	20 / 40	10 / 20	20 / 40	10 / 20	20 / 40	20 / 40
Stadtverkehr ¹⁾ Taktfamilie ❷	15 / 30	30	15 / 30	30 / 60	30	30 / 60	30 / 60
Grundnetz A ²⁾	15 / 30	30	15 / 30	30 / 60	30	30 / 60	30 / 60
Grundnetz B	30 / 60	60	30 / 60	60 / 120	60	60 / 120	60 / 120
Grundnetz C	60 / 120	120	60 / 120	120 / --	120	120 / --	120 / --
Ergänzungsnetz	bedarfs- gerecht	bedarfs- gerecht	bedarfs- gerecht	--	--	--	--
bedarfsgesteu- erte Systeme	30 / 60	30 / 60	30 / 60	30 / 60	30 / 60	30 / 60	30 / 60

¹⁾ In Stadtverkehren in Städten unter 25.000 Einwohner sind geringere Taktfolgen oder bedarfsgesteuerte Lösungen zulässig.

²⁾ Im Verdichtungsraum zu Hamburg gelten aufgrund der dort üblichen Taktfamilie 10 | 20 | 40 | 60 die entsprechend höherwertigen Taktfolgen.

5.1.7 Verknüpfung und Vernetzung

Um eine Stärkung des ÖPNV zu bewirken, ist die koordinierte Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad) untereinander und mit dem MIV unerlässlich. Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots steigt mit der Verknüpfungsqualität der verschiedenen Angebote.

An den zentralen Umsteigepunkten sollen Verknüpfungen zwischen dem SPNV, den Buslinien des Grundnetzes sowie zu den Stadtverkehren bestehen. Zu berücksichtigen ist, dass nicht alle denkbaren Umsteigebeziehungen ein sinnvolles Verkehrsangebot ergeben.

Für Verbindungen mit hohem Umsteigepotenzial, aufkommensstarke Verkehrsrelationen, ausgewiesene Zubringerverkehre und im Stadtverkehr ist eine systematische Anschlussplanung vorzunehmen. Durch den Ausbau von Taktfahrplänen im SPNV und im Busverkehr haben sich die Bedingungen für ein attraktives Umsteigen zwischen Bus und Bahn grundsätzlich verbessert. Wegen der komplexen Angebotsstrukturen (Bahn/Bus, Vielzahl von Linien, z.T. mit Unterlinienwegen und unterschiedlichen Fahrzeitprofilen) ist aber eine Prioritätenbildung in der Anschlusskoordination notwendig.

Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn die Wartezeit ohne Umsteigewege maximal 5 Minuten beträgt; bei der Festlegung der Umsteigezeiten sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen²⁶. Je weitmaschiger Liniennetz und Fahrplanangebot werden, desto wichtiger werden Anschlussqualität und -

²⁵ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, 06/2001

²⁶ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, 06/2001.

verlässlichkeit. In entsprechender Situation werden auch Umsteigezeiten bis zu 10 Minuten als akzeptabel angesehen.

Große Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Anschlusssicherung beizumessen. Durch Echtzeit-Fahrplaninformation sind zusätzliche Möglichkeiten der Anschlusssicherung über die Fahrdienstleitung oder auch direkt zwischen den Fahrpersonalen entstanden. Zudem sind Echtzeit-Informationen für die Nutzer auf mobilen Endgeräten jederzeit abrufbar, können aber auch in ortsfesten Echtzeitanzeigern verarbeitet werden. Nachholbedarf besteht bei der hierauf basierenden technischen Anschlusssicherung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und VUs.

Als weiterer Baustein der Vernetzung der Verkehrsträger sollen P+R-Anlagen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in den ÖPNV erleichtern und so den MIV reduzieren. Um die Innenstädte zu entlasten, ist es von besonderer Bedeutung, P+R-Kapazität nicht nur in den zentralen Lagen, sondern bereits an den außerhalb gelegenen Einstiegspunkten zu SPNV und ÖPNV anzubieten (vgl. Kap. 5.3.3).

B+R-Anlagen stellen das Bindeglied zwischen umweltfreundlichem Zu- und Abbringerverkehr und SPNV & ÖPNV dar. Das Fahrrad erfreut sich steigender Beliebtheit, in der Nähe hochfrequentierter Umsteigeknoten entstehen z.T. große B+R-Anlagen. Durch die sich stetig ausbreitende Elektrifizierung steigen zudem die Reichweiten, sodass auch im ländlichen Raum das Fahrrad an Bedeutung gewinnt. Hier können auch kleinere Fahrradabstellanlagen wichtige Vernetzungsimpulse geben (vgl. Kap. 5.3.3).

5.2 Barrierefreiheit

Gemäß PBefG soll die ÖPNV-Nutzung für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Menschen bis zum 01.01.2022 vollständig barrierefrei möglich sein (vgl. Kap. 2.2). Mobilitätseingeschränkten Personen²⁷ ist dabei besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Innerhalb des ÖPNV-Systems sind für Mobilitätseingeschränkte insofern die Komponenten:

- Fahrzeuge,
- Haltestellen,
- Kundeninformation

von zentraler Bedeutung. Besondere Beachtung gilt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit dem „Zwei-Sinne-Prinzip“, wonach Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne – Hören, Sehen, Tasten – zugänglich sind, so dass bei Ausfall eines Reizes die Informationen immer noch wahrgenommen werden können.

5.2.1 Besondere Fahrzeuganforderungen

Bei der ÖPNV-Nutzung machen sich Mobilitätseinschränkungen (z.B. Gehbehinderungen, aber auch Kinderwagen) vor allem hinsichtlich des Ein- und Ausstiegs negativ bemerkbar. Insbesondere für Rollstuhlfahrer*innen ist die Benutzung von Hochflurbussen (HF-Busse) - wenn überhaupt - nur mit fremder Hilfe möglich. Obwohl alle ÖPNV-Nutzer*innen vom Einsatz stufenfreier Niederflurbusse (NF-Busse) profitieren, ist die Erleichterung für diese Bevölkerungsgruppe zweifellos am größten. Es sind daher ab 2022 ausschließlich barrierefreie NF-Busse mit folgenden Eigenschaften, die schon heute größtenteils anzutreffen sind, einzusetzen:

- gut auffindbarer Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- ausreichend breiter Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern,
- ebene und rutschfeste Bodenbeläge,

²⁷ Dies meint insbesondere Gehbehinderte und auf den Rollstuhl angewiesene Personen, blinde und sehbehinderte, gehörlose und schwerhörige Personen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten, aber auch ältere Menschen.

- lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstasten im gesamten Fahrzeug,
- gute Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,
- optische und akustische Signale bei der Türöffnung und -schließung,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller und blendfreier Beleuchtung,
- Kombination von automatischer Haltestellenansage und Haltestellenanzeige im Fahrzeug,
- Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige und an der rechten Außenseite,
- kontrastreiche Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen mit geeigneten Schriften.

Zur Minimierung des Niveauunterschiedes beim Ein- und Ausstieg sind ergänzende technische Hilfsmittel wie z.B. Rampen und Absenkung (Kneeling) als Einstiegshilfe gerade für Rollstuhlfahrer*innen erforderlich, da nur durch das Zusammenspiel von NF-Bus, erhöhter Haltestellenplattform und technischen Einstiegshilfen die volle Wirkung erreicht wird. Außerdem sollen alle technischen Hilfsmittel bzw. -einrichtungen soweit wie möglich zur selbstbestimmten Benutzung vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang soll außerdem eine bedürfnisgerechte Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals gewährleistet werden. Personal mit Kundenkontakt erhält nach Vorgabe der hvv-Standards angemessene Schulungen von mindestens 1 Tag pro Jahr, sofern nicht gesetzliche Bestimmungen höhere Anforderungen definieren. Dort ist u.a. auf die notwendige Hilfestellung und Rücksichtnahme des Fahrpersonals ggü. mobilitätsbehinderten Fahrgästen hinzuwirken.

Mit dem Einzug elektrischer Antriebssysteme in Bussen tritt ein neues Phänomen in Erscheinung: Die Fahrzeuge sind insbesondere bei langsamer Fahrt, wenn die Rollgeräusche der Reifen geringer werden, für Hörgeschädigte kaum wahrnehmbar. Hierfür muss eine technische Lösung gefunden werden, die den für die Allgemeinheit lärm mindernden Vorteil des Antriebs nach Möglichkeit nicht konterkariert.

5.2.2 Besondere Anforderungen an Haltestellen

Haltestellen und ihr Umfeld sind so zu gestalten, dass Busse ohne Schwierigkeiten die Haltestelle anfahren und Einstiegshilfen wirkungsvoll eingesetzt werden können. Das Fußwegenetz soll die Zuwegung zur Haltestelle nahtlos und barrierefrei ermöglichen. Bei der Gestaltung von Bordsteinen und Warteflächen ist darauf zu achten, dass die Wartefläche mindestens 16 cm, besser bis zu 22 cm²⁸ über dem Straßenniveau liegt, damit Stufe und Spalt zwischen Fahrzeug und Wartefläche minimiert sowie Quer- und Längsneigungen vermieden werden. Warteflächen haben Rollstuhlfahrern ausreichend Platz zum Rangieren zu bieten, Unterstände haben auch von Rollstuhlfahrern benutzt werden zu können. Für sehbehinderte Fahrgäste sind Orientierungshilfen vorzusehen.

Vor dem Hintergrund der PBefG-Zielstellung hat der hvv einen Facharbeitskreis mit dem Ziel etabliert, einheitliche Mindeststandards für die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen zu definieren. Neben ATs und VUs gehören diesem Facharbeitskreis auch Interessenvertreter der Zielgruppen aus dem gesamten hvv-Verbundraum an. Zentrales Ergebnis ist der vom hvv herausgegebene Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im hvv“, der allen kreisangehörigen Kommunen zur Verfügung steht²⁹. Der dort definierte Mindeststandard ist verbindliche Voraussetzung für die Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen in den RNVP-Kreisen³⁰. Tabelle 23 bietet eine Kurzfassung der zu berücksichtigenden Merkmale.

²⁸ Wo die Gefahr des Aufsetzens nicht besteht oder baulich ausgeschlossen werden kann, sind höhere Bordsteinkanten anzustreben, um die größtmögliche Nivellierung des Höhenunterschiedes zu erreichen; in Versuchen haben sich bereits Bordsteinhöhen von 22 cm als praktikabel erwiesen.

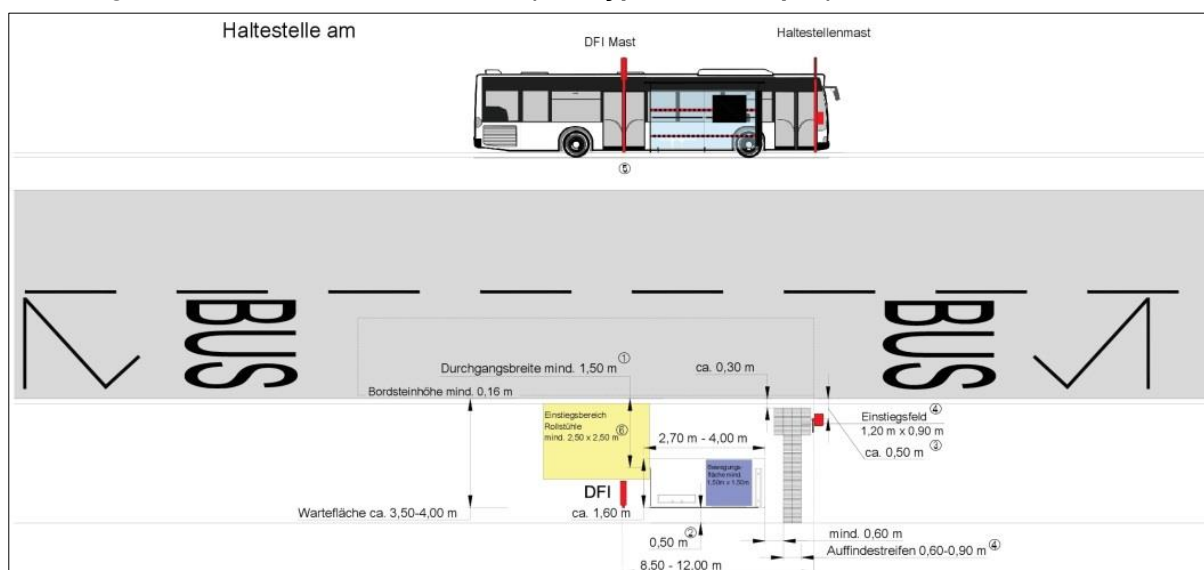
²⁹ Steht auf den Internetseiten der Kreise und des hvv bereit.

³⁰ Außerhalb des hvv-Bedienungsgebietes ist der von der NAH.SH herausgegebene, inhaltlich eng mit dem hvv abgestimmte Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ zu berücksichtigen.

Tabelle 23: Mindeststandard der Barrierefreiheit an hvv-Haltestellen

Merkmal	Voraussetzung für Barrierefreiheit
Bordsteinhöhe an 2. Tür	≥ 16 cm
Bewegungsfläche	≥ 2,50 m x 2,50 m an 2. Tür
Wartefläche/Bodenbelag	befestigt
Auffindestreifen	- vorhanden, - Tiefe ≥ 60 cm - Rippen
Einstiegsfeld	- vorhanden - Position 1. Tür - Breite: 120 cm, - Tiefe: 90 cm - Rippen
Leitstreifen	nur bei Mehrfachhaltestellen (= Busaufstellfläche/ Ausbauform > 23 m) Pflicht, Breite: 30 cm
Erreichbarkeit Wartefläche	- mindestens 1 stufenloser Zugang, - sonst Rampe (Breite ≥ 1,20 m, Längsgefälle ≤ 6 %) - lichte Durchgangsbreite 0,9 bis 1 m (Zugangsbereich, Durchgang, Engstellen)
Topografie der Wartefläche	- Längsneigung max. 3 % - Querneigung max. 2,5 %
Maststandort	- auf Höhe Fahrzeugfront, - in Fahrtrichtung hinter Einstiegsfeld
Anbringung Aushangkasten/-fahrplan	- Unterkante ≥ 1 m, - Oberkante ≤ 1,70 m
Beleuchtung	vorhanden (eigene Lichtquelle oder in Nähe von Lichtquelle)
Müllbehälter	- Oberkante max. 0,9 m - Anbringung am Mast vermeiden - keine Einschränkung der Bewegungsfläche

In der Praxis sind vertretbare Abweichungen von diesen Standards aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglich. Relativ häufig erlauben es z.B. die Gehwegbreiten nicht, den Mast idealtypisch mit ca. 30 cm Abstand zum Bordstein zu stellen ohne den Fuß- und ggf. auch Radverkehr zu behindern.

Abbildung 3: Haltestelle am Fahrbahnrand (idealtypisches Beispiel)


Quelle: Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund, 2016

5.2.3 Besondere Anforderungen an die Kundeninformation

Transparente und umfassende Informationen sind auch für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personen von hoher Wichtigkeit und sind den Anforderungen der Barrierefreiheit anzupassen. Dabei sind insbesondere folgende Standards zu berücksichtigen:

- Erhöhung von Verständlichkeit und Transparenz durch Verwendung von Bildern und standardisierten Piktogrammen,
- Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Informationen, z.B. Brailleschrift und durch ausreichend große Schrift und kontrastreiche Farb- und Zeichengestaltung,
- Vorhalten einer persönlichen Beratung und einer Telefonauskunft,
- Beachtung spezifischer Höhenanordnungen bei der Platzierung von Informationen im Haltestellenbereich mit barrierefreier Zugänglichkeit,
- barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Servicestellen bezgl. Zugänglichkeit und im Innenraum.

Vor Fahrtantritt ist die Möglichkeit des Zugriffs auf barrierefrei gestaltete Internetseiten, möglichst nach den Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0³¹ anzustreben. Die hvv-Website soll mindestens ein Punktwert von 90 (von 100 möglichen) gemäß BITV erreichen. Eine persönliche Beratung in den hvv-Servicestellen oder per hvv-Servicetelefon (040 – 19 449) bietet eine andere Möglichkeit der Information.

Im Entwurf befindet sich derzeit ein Leitfaden „Barrierefreie Fahrgastinformation im hvv“, der feste Vorgaben und Empfehlungen formuliert. Der Leitfaden wurde in einer Reihe von Facharbeitskreisen als Planungshilfe von Praktikern für Praktiker erarbeitet. Er richtet sich an die Fachplanenden in den Verkehrsunternehmen, Kommunen, Straßenbauämtern und sonstigen Fachverwaltungen im hvv-Verbundgebiet sowie den von diesen Stellen beauftragten Planungsbüros. Der Leitfaden zeigt kompakt und praxisnah auf, welche Standards für die barrierefreie Gestaltung von Kundeninformationen grundsätzlich und zielgruppenspezifisch zu berücksichtigen sind. Es werden Handlungsoptionen beschrieben, die in der konkreten Anwendung abzuwägen sind.

³¹ Bestimmungen der BITV basieren auf den Zugänglichkeitsrichtlinien für Web-Inhalte (Web Content Accessibility Guidelines) 2.0; www.w3.org/Translations/WCAG20-de/#guidelines, abgerufen am 23.04.2021.

Neben den relevanten Gesetzesgrundlagen, Regelwerken und Richtlinien zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV, die die Grundlage für die hvv-Standards bilden, werden feste Mindeststandards und weitere Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung der Kundeninformationen dargestellt, Kriterien zur Definition von Ausnahmetatbeständen aufgestellt und Handlungsoptionen definiert, wenn der Mindeststandard am vorgesehenen Standort nicht vollumfänglich umsetzbar ist.

5.3 Weitere Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen, P+R- und B+R-Anlagen

Grundsätzlich profitieren alle ÖPNV-Nutzenden von der Erfüllung der dargestellten Anforderungen an die Barrierefreiheit. In den hvv-Standards werden aber auch andere Qualitätsaspekte beleuchtet. Die hvv-Standards sind Bestandteil aller Verkehrsverträge zwischen ATs und VUs.

Im Sinne einer gleichwertigen Behandlung der gesamten Bevölkerung der RNVP-Kreise soll sich die ÖPNV-Qualität auch auf den nicht in den hvv integrierten oder Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren an diesem Anforderungskatalog orientieren.

5.3.1 Fahrzeuge

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Beförderungsqualität wird die Besetzung zugrunde gelegt. Aus Attraktivitätsgründen soll die Besetzung beim Standardbus maximal 70, beim 15m-Bus 90, beim Gelenkbus 110 Personen betragen. Bei regelmäßig auftretenden Überschreitungen dieser Werte sollen Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden.

Attraktive Fahrzeuge sind Kernvoraussetzung eines erfolgreichen ÖPNV. Die Ausstattungselemente der Fahrzeuge sollen dem jeweiligen Stand der Technik zum Zeitpunkt der Neubeschaffung entsprechen. Wichtige Einzelaspekte sind:

Ausstattungsmerkmal	Ziel
Klimaanlage	➤ angenehmes, witterungsgerechtes Innenraumklima
Antriebstechnologie	➤ entsprechend der jeweils strengsten EURO-Abgasnorm; alternative umweltfreundliche, emissionsfreie Antriebstechniken
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) = Intermodal Transport Control System (ITCS)	➤ Kommunikation zwischen Fahrzeug und Leitstelle, ➤ automatisierte Datenübertragung zwecks Abgleich von Ist- und Soll-Standortdaten für a) Echtzeitinformationen an ÖPNV-Kunden*innen und b) Eingriffsmöglichkeiten zur (auch verkehrsunternehmenübergreifenden) Anschlusssicherung ➤ planerische Entscheidungshilfe durch Identifikation problematischer, verspätungsanfälliger Fahrplanlagen
WLAN	➤ zeitgemäße, nutzerfreundliche, kostenlose www-Zugänge in den Fahrzeugen

Darüber hinaus existiert ein detaillierter hvv-Anforderungskatalog für Fahrzeuge, der die ÖPNV-Qualitätsaspekte umfassend, einheitlich und verbindlich regelt.

5.3.2 Haltestellen

Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen das ÖPNV-Aushängeschild, sie sollen der gesamten Bevölkerung ein Bild des modernen und attraktiven ÖPNVs vermitteln.

Bushaltestellen sollen attraktiv gestaltet sein und über eine einheitliche Fahrgastinformation verfügen. Die Fahrplanaushänge sollen leicht verständliche Angaben über Fahrzeiten und Linienverläufe sowie über die Tarife enthalten und dabei für jedermann gut lesbar gestaltet sein. In Abhängigkeit von der Fahrgastzahl und der Bedeutung sollen Haltestellen mit einem Unterstand ausgestattet sein, nach Möglichkeit mit Sitzgelegenheiten, die sich neben und nicht unter den Fahrplanaushängen befinden sollen. Mülleimer sollen ebenfalls abseits von Fahrplänen und Sitzplätzen angeordnet werden.

Bei der Aufstellung neuer Fahrgastunterstände sollen grundsätzlich nur transparente Materialien zur Anwendung kommen, um dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu genügen und dem Fahrpersonal die Wahrnehmung Wartender zu erleichtern.

An Verknüpfungspunkten sind auch dynamische Fahrgastinformationen (DFI) mit Fahrplan- und Anschlussanzeige sinnvoll (vgl. Kap. 6.5.1 & 8.5.2).

Die Bushaltestellen im hvv-Verbundgebiet sind gemäß dem hvv-Corporate-Design (CD) zu gestalten. Dazu gehören auffällige, weil rote Haltestellenmasten mit großem H-Schild, darunter gut lesbar Haltestellenname, die dort verkehrenden Linien und Fahrziele sowie die Tarifzone. An Haltestellen, die nur von Kreisgrenzen überschreitenden Linien bedient werden, die außerhalb des hvv verkehren, wird mit dem NAH.SH-CD ein gleichwertiger Standard angestrebt.

Darüber hinaus existiert ein detaillierter hvv-Anforderungskatalog an Haltestellen, der die Qualitätsaspekte umfassend, einheitlich und verbindlich regelt.

5.3.3 Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

Als **Park+Ride-Anlagen** (P+R)³² gelten Anlagen ab 10 befestigten und gekennzeichneten Stellplätzen in nicht mehr als 250 m Entfernung (in Einzelfällen bis 400 m) von der Haltestelle. P+R-Anlagen liegen an den wichtigsten SPNV-Verkehrsachsen und möglichst dezentral nahe den Reisequellen der Fahrgäste. Der Wegeanteil, der mit ÖPNV zurückgelegt wird, soll möglichst groß sein. Über das Straßennetz sollen P+R-Anlagen möglichst umwegfrei und mit geringstmöglicher Belastung für das Umfeld erreichbar sein. Für die Minimierung der Wege zum ÖPNV sind dezentrale, kleinere und mittlere Anlagen (< 500 Stellplätze) sinnvoll. Eine Konkurrenz zu lokalen und regionalen Bussystemen soll vermieden werden.

P+R-Anlagen werden von unterschiedlichen, meist kommunalen Betreibern unterhalten. Während die Hamburger P+R-Betriebsgesellschaft online über Größe und Lage, v.a. aber auch dynamisch über die freien Kapazitäten der Anlagen informiert, stehen Informationen über die Anlagen im Umland bisher nur statisch über die hvv-Website³³ zur Verfügung.

Deutlich weniger flächenintensiv als P+R- sind **Bike+Ride-Anlagen** (B+R). Aus kommunaler Sicht sind B+R-Anlagen deshalb in der meist verdichteten Bebauung in der Nähe von ÖV-Verknüpfungspunkten deutlich unproblematischer. Auch bei B+R-Anlagen ist eine gute Zuordnung zum Straßen- bzw. Radwegenetz vor allem hinsichtlich einer sicheren Zuwegung Bahnhöfen bzw. Bushaltestellen wichtig. Dies gilt v.a. im Hinblick auf den großen Anteil von Kindern und Jugendlichen an der Zielgruppe.

B+R-Plätze sollten so dicht wie möglich am Bahnsteigzugang angeordnet werden, da sie sonst nicht in dem gewünschten Maße angenommen und die Fahrräder stattdessen „wild“ neben dem Zugang abgestellt werden. Die B+R-Angebote sollten zu einem möglichst großen Teil witterungsgeschützt und zu einem kleineren Teil auch abschließbar sein (Boxen, Sammelschließanlagen) sein. Fahrradstationen bieten an hochfrequentierten Verknüpfungspunkten große Kapazität, zusätzlichen Komfort und flexible Nutzungsmöglichkeiten. Aber auch wenn eine Haltestelle seltener genutzt wird, sollten einige Fahrradbügel, möglichst auch einige wenige Boxen zur Verfügung stehen. Insbesondere bei abgelegenen

³² Ausführlich in: Park+Ride- und Bike+Ride-Konzept für die Metropolregion Hamburg. hvv GmbH im Auftrag der Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg 2020.

³³ <https://www.hvv.de/de/pr>

Haltestellen ohne soziale Kontrolle oder bei einem weiteren, ländlichen Einzugsgebiet sollte es die Möglichkeit geben, für die Überwindung längerer Strecken ein hochwertiges Rad sicher unterzustellen.

An Bedeutung gewinnen derzeit E-Bikes, die v.a. auch an Verknüpfungspunkten im ländlichen Raum eine zunehmend wertvolle ÖPNV-Zubringerfunktion übernehmen. Ladestationen für E-Bikes können daher eine sinnvolle Ergänzung der B+R-Anlagenausstattung sein. Im Falle von Neuplanungen solle die entsprechende Ausrüstung von vornherein mitgeplant, vorhandene Anlagen sollen nachgerüstet werden.

6 ÖV-GESAMTSYSTEM: BESTAND, BILANZ, ANALYSE

6.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Eine Sonderstellung nehmen U-Bahnen ein, die rechtlich zum ÖPNV zählen, weshalb die U1-Abschnitte in SE und OD in die Zuständigkeit der Kreise fallen.

Das hvv-Bahnnetz besteht aus den Produkten U-, S-, A- und R-Bahnen, die sich hinsichtlich der Merkmale Taktdichten, Haltestellenabstände und Geschwindigkeit im Zusammenspiel mit der jeweiligen Raumstruktur unterscheiden.

Hierarchisch sind alle SPNV-Relationen Teil des ÖV-Grundnetzes und erfüllen die formulierten Angebotsstandards (Kap. 5.1.6). Sie bilden ein überaus wichtiges, weil besonders leistungsstarkes Element des ÖPNV-Systems und vielfach Bezugspunkt des Bus-ÖPNVs sind.

Die in den Kreisen operierenden SPNV-VUs mit ihren Linien und einer Kurzcharakterisierung sind in Tabelle 24 dargestellt. Detailliert werden SPNV-Bediensstandards, Bestandsbeschreibung und Entwicklungsperspektiven u.v.m. im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2013-2017³⁴, derzeit in der Überarbeitung) dargestellt.

³⁴ <https://www.nah.sh/de/nah-sh/lnvp/>

Tabelle 24: SPNV-Verkehrsunternehmen und -Strecken

VU Linie	Verkehrsunternehmen Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Kreis(e)
DB	DB Regio AG – Schleswig-Holstein		
RE1	Schwerin / Rostock - Büchen – Schwarzenbek - Hamburg Hbf.	30/60	SN/HRO–LUP– RZ -HH
RE6	Westerland – Heide – Itzehoe – Elmshorn –Altona	60	NF–HEI–IZ– PI -HH
RB61	Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	IZ– PI -HH
RE7	Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	FL–SF–RD–IZ– PI -HH
RE70	Kiel – Neumünster – Wrist - Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	KI–RD–NMS–IZ– PI -HH
RB71	Wrist / Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Altona	60+60	IZ– PI -HH
RE8	Kiel – Plön – Eutin - Lübeck – Reinfeld - Bad Oldesloe – Hamburg Hbf.	60	KI–PLÖ–OH–HL– OD -HH
RE80	Lübeck – Reinfeld - Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg Hbf.	60	HL– OD -HH
RB8	Lübeck – Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg Hbf.	Einzelfahrten	HL– OD -HH
RB81	Bad Oldesloe – Bargteheide - Ahrensburg– Hamburg Hbf.	60+60	OD -HH
RE83	Lübeck – Ratzeburg – Mölln – Büchen – Lauenburg - Lüneburg	60	HL– RZ -LG
NBE	NBE nordbahn Eisenbahnges. mbH & Co. KG		
RB82	Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe	60	NMS– SE - OD
AKN	AKN Eisenbahn GmbH		
A1	Neumünster – Bad Bramstedt – Kaltenkirchen - Henstedt-Ulzburg – Quickborn – HH-Eidelstedt	10/20/40/60	NMS– SE – PI -HH
A2	Kaltenkirchen – Henstedt-Ulzburg - Norderstedt Mitte	10/20/40	SE
A3	Elmshorn - Barmstedt – Henstedt-Ulzburg – Ulzburg Süd	20/40/60	PI - SE
S-Bahn	S-Bahn Hamburg GmbH		
S1	Wedel – Altona – Hamburg Hbf. – Poppenbüttel / HH Airport	10/20	PI -HH
S21	Elbgaustraße – Altona – Hamburg Hbf. – Bergedorf – Reinbek - Aumühle	10/20	HH- OD - RZ
S3	Pinneberg – Elbgaustraße – Altona – Hamburg Hbf. – Harburg - Stade	10/20	PI -HH-WL-STD
U-Bahn	Hamburger Hochbahn AG, Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH		
U1	Norderstedt Mitte – Garstedt – Hamburg Hbf. – Ahrensburg - Großhansdorf	5/10/20	SE –HH- OD

6.2 Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener ÖPNV)

6.2.1 ÖPNV-Verkehrsunternehmen

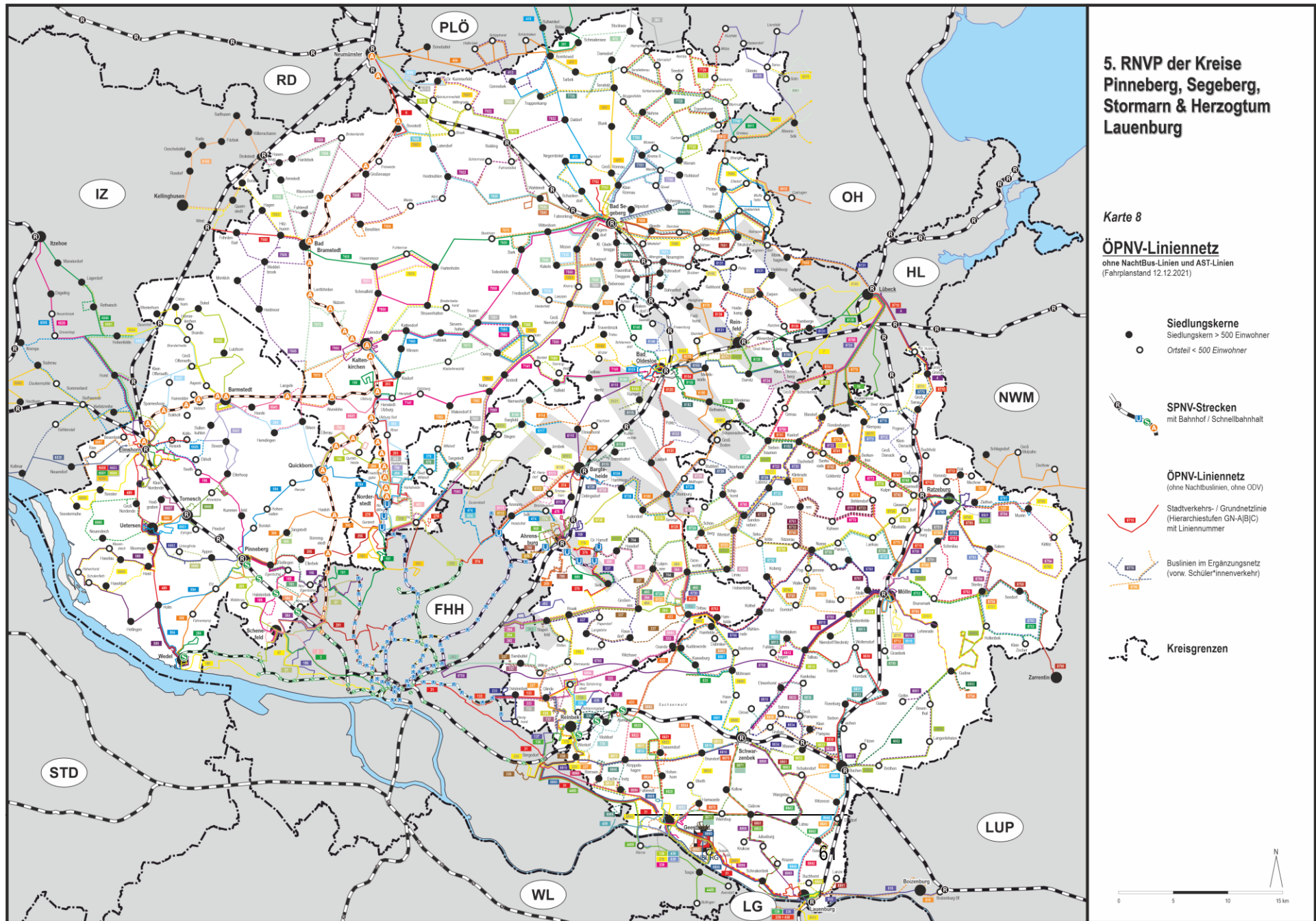
Diese VUs betreiben auf Basis von ÖPNV-Genehmigungen (§ 42 PbefG) Buslinien in den RNVP-Kreisen:

Tabelle 25: ÖPNV-Verkehrsunternehmen in den RNVP-Kreisen

Kürzel	ÖPNV-Verkehrsunternehmen	PI	SE	OD	RZ
AK	Autokraft GmbH		✓	✓	✓
dl-IZ	die linie Steinburg GmbH	✓			
HE	Holsten-Express Horst Voss Omnibusbetriebe GmbH		✓		
HHA	Hamburger Hochbahn AG		✓	✓	
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG				✓
KViP	Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH	✓			
NAH	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH				✓
RMVB	Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe GmbH			✓	✓
SL	Stadtverkehr Lübeck GmbH			✓	✓
SWN	SWN Verkehr GmbH		✓		
VGS	Verkehrsgesellschaft Südholstein mbH			✓	
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	✓	✓	✓	✓
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH		✓		
VLP	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH				✓

6.3 ÖPNV-Angebot

Karte 8 zeigt das SPNV- und ÖPNV-Liniennetz in den RNVP-Kreisen sowie die über die Kreisgrenzen hinausgreifenden Buslinien. Insbesondere in den Verflechtungsräumen der Oberzentren, hier besonders Hamburg, ist das Netz sehr engmaschig, in den ländlichen Räumen entsprechend der Bevölkerungsverteilung und der geringeren Bevölkerungsdichte etwas weitmaschiger.



Das Fahrplanangebot vieler Buslinien entspricht oftmals nicht der idealtypischen netzhierarchischen Systematik, sondern orientiert sich an spezifischen Aufgaben, Nutzerbedürfnissen und den räumlichen Bedingungen, was zu Mischformen führen kann. Nicht selten sind aufgrund dessen:

- Überlagerungen mehrerer Buslinien, aus denen sich auf Abschnitten dann dichtere Takte (oder wenn nicht idealtypisch vertaktet, dann doch häufigere Fahrtmöglichkeiten) ergeben,
- abschnittsweise Verdichtungen innerhalb einer Linie;
- zeitweise (an unterschiedlichen Verkehrstagen und/oder in unterschiedlichen Verkehrszeiten) Verdichtungen oder Ausdünnungen;
- unterschiedliche Linienwege zwischen übergeordneten Quell-/Zielorten;
- besonders im ländlichen Busverkehr geringeres Angebot in den Ferien;
- bedarfsgesteuerte Ergänzungen.

Eine entsprechend hoch aufgelöste tabellarische Angebotsdarstellung der einzelnen Buslinien wäre nur schwer zugänglich; einen vereinfachten tabellarischen, an den Teilnetzen (vgl. Karte 7) orientierten Überblick zeigen die Tabellen im ANHANG. Darüber hinausgehende Erkenntnisse zu bestimmten Detailfragestellungen sind nötigenfalls durch Fahrplanlektüre zu gewinnen.

Nachfolgend werden

1. bedeutende Entwicklungsschritte seit Inkrafttreten des jeweils letzten RNVPs bilanziert,
2. die funktionale Bestandseinordnung der Linien i.S. der definierten Standards vorgenommen und
3. bei ggf. identifizierten Schwächen oder strategischem Potenzial auf Handlungsoptionen verwiesen; die konzeptionellen Entwicklungsansätze werden in Kap. 8.3 vorgestellt.

6.3.1 Teilnetze im Kreis Pinneberg

6.3.1.1 Teilnetz P11 Pinneberg

Bilanz seit 2015:

- 06/2015 | Linie 195: Verkürzung um den Abschnitt U Niendorf – U-Garstedt.
- 07/2016 | Linie 783: Einstellung Schulverkehr Rellingen aufgrund mangelnder Nachfrage.
- 12/2017 | Linie 185: Verlängerung nach Elmshorn; Übernahme Halstenbek - Schenefeld von 186; Übernahme von Neißestraße - S-Halstenbek durch neue Linie 184.
- 12/2017 | Linie 285: Ausweitung des 40-Minuten-Takts zw. Bf. Pinneberg und S-Iserbrook.
- 12/2017 | Linie 585: (Schulverkehr Japanische Schule) entfällt bzw. wird in die Linie 186 integriert.
- 12/2019 | Linie 395: Schließen von NVZ-Lücken Mo-Fr, Ausdehnung der Betriebszeiten Sbd.
- 12/2020 | Linien 184, 185, 186, 384: Umstrukturierung und Ausdehnung des ÖPNV-Angebots zwischen Schenefeld und Halstenbek.
- 12/2021 | Linie 395: neue Grundnetzlinie S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt (Integration von bisheriger 395 Pinneberg – Tangstedt und 389 Wedel – Fahrenkamp).

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
184	Schenefeld – S-Elbgaustraße - S-Halstenbek	StV	10 11
185	Schenefeld - S-Halstenbek - Bf. Pinneberg - Bf. Elmshorn	StV GN-B	7 10 11
195	U-Niendorf Nord - Ellerbek - Rellingen - Bf. Pinneberg	StV GN-B	1
285	S-Iserbrook - Schenefeld - S-Thesdorf - Bf. Pinneberg	StV GN-B	11
295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	GN-B	10 11
395	S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt	GN-B	10 11
595	Tangstedt - Rellingen, Caspar-Voght-Schule	EN	ohne
781	Ellerbek - Rellingen - Halstenbek, W.-Borchert-Gymnasium	EN	ohne
785 ¹⁾	Waldorfschule Nienstedten – Schenefeld - S-Halstenbek	kein ÖPNV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Schülerverkehr nach §43 PBefG

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Vielfache Überlagerungen mehrerer Linien führen zu teilweise deutlich höheren Taktfrequenzen als bei Betrachtung einzelner Buslinien.
- Linie 185 auf Abschnitt Elmshorn – Kummerfeld in Taktfamilie ❶, zw. Kummerfeld und Schenefeld in Taktfamilie ❷, wodurch Taktverdichtungen (Elmshorn – Kummerfeld wochenends im 120-Min.-Takt) erschwert werden.
- Gemeinde Bönningstedt, OT Ostermoor & Winzeldorf außerhalb der ÖPNV-Einzugsbereiche und somit ohne standardkonforme ÖV-Anbindung. Isolierte Lage i.V.m. relativ geringem Nachfragepotenzial (ca. 1.400 Einwohner) erschwert ÖPNV-Erschließung.

6.3.1.2 Teilnetz PI2 Quickborn

Bilanz seit 2015:

- 12/2016 | Linie 594: neuer Unterlinienweg durch das Gewerbegebiet Flensburger Straße, Pinneberg.
- 12/2018 | Linie 594: Bedienung des Gewerbegebiets Flensburger Straße wird wieder aufgegeben.
- 12/2019 | Linie 594: Ausweitung des 30-Min.-Takts in der Früh-HVZ zw. Wedel und Pinneberg.
- 12/2021 | Linie 623: Einstellung der NachtBus-Linie S-Elbgaustraße - Quickborn-Heide aufgrund der A1-Nachtdurchfahrten an Wochenenden.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
194	UA-Norderst. Mitte - Quickborn-Heide - Ellerau - A-Quickborn	GN-B	10
294	A-Quickborn - A-Barmstedt	GN-B	10
594	S-Wedel - Bf. Pinneberg - A-Quickborn - UA-Norderstedt Mitte	GN-B	4 10 11
794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	EN	ohne
6541	A-Barmstedt – A-Henstedt-Ulzburg	EN GN-E	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 194 z.T. nur 120-Min.-Takt (Sonabendvormittags & Sbd.-Spätverkehr, sonntags ganztägig) wodurch insbesondere der Ortsteil Quickborn-Heide unterversorgt wirkt. Eine Führung der 194 über Kampmoorstraße und Feldweg ist mit der Stadt Quickborn grundsätzlich verabredet, die Straßen sind jedoch noch nicht bustauglich ertüchtigt worden. Die Situation ist aber i.V.m. mit der äußeren Erschließung über A1 an A-Tanneneck und A2 an A-Meeschensee zu beurteilen.
- Linie 294 ist in ihrer zentralörtlich-verbindenden Funktion mit der SPNV-Kombination von A1 & A3 zu beurteilen; für die von ihr bedienten dazwischenliegenden Gemeinden sind aber die kurzen Betriebszeiten sonnabends sowie der fehlende Betrieb sonntags zu bemängeln. Die Fahrplangestaltung berücksichtigt überdies Schulbelange und die SPNV-Anschlussgestaltung (A3 in Barmstedt, A1 in Quickborn), die eine idealtypische Taktfahrplangestaltung erschwert. Insofern erscheinen der unsaubere Takt und die Beschränkung auf die Bedienungstage Montag – Sonnabend zwar vertretbar, jedoch nicht vollständig befriedigend (ggf. Ausweitung AST 6549Bamstedt ((PI5))).

6.3.1.3 Teilnetz PI3 Wedel

Bilanz seit 2015:

- 12/2019: Einrichtung eines durchgehenden Nachtbetriebs im 60-Min.-Takt auf Linie 189 in Wochenendnächten, i.V.m. der S1-Nachtdurchfahrt und der Nachtbuslinie 621 entsteht ein 20-Min.-Takt im Nachtverkehr von/nach Wedel.
- 12/2021: Integration der 389 in die neue Grundnetzlinie 395 S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt (vgl. PI1) mit 60-Min.-Takt Mo-So plus HVZ-Verdichter zum 30-Min.-Takt.
- 12/2021: Vervollständigung des 20-Min.-Takts Mo-Sbd auf Linie 189 durch Verlängerung der bislang vor der Stadtgrenze Wedel beginnenden und endenden Fahrten von/bis S Wedel.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.1)
189	S-Wedel - S-Blankenese	StV	6
289	S-Wedel - Moorwegsiedlung	StV	10 11
601	S-Wedel - S-Blankenese - HH-Rathausmarkt	NB	ohne
621	S-Wedel - Bf. Altona	NB	ohne
786 ¹⁾	Waldorfschule HH-Nienstedten – Wedel – Holm	kein ÖPNV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Schülerverkehr nach §43 PBefG

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Zwar nachfragegerecht, aber nicht vollauf standardkonform ist das relativ frühe Ende des 20-Min.-Takts der Linie 289 sonnabends um ca. 16:00 Uhr (sonntags ganztägig 40-Min.-Takt).

6.3.1.4 Teilnetz PI4 Elmshorn

Bilanz seit 2015:

- 12/2017 Linien 6500-6507: Angebotsoffensive Stadtverkehr Elmshorn: Ausdehnung der Bedienungszeiten, Taktverdichtungen, neuer 6502-Linienast.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
6500	Raa-Besenbek - Bf. Elmshorn - Kölln-Reisiek	StV	10 11
6501	Elmshorn, Heidkoppelweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	StV	10 11
6502	Elmshorn, Waldorfschule - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	StV	10 11
6503	Klein Nordende, Am Park - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Hasenbusch	StV	10 11
6504	Kl. Nordende, Bauerweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Zeppelinplatz	StV	10 11
6505	Bf. Elmshorn - Seeth-Ekholt	EN	ohne
6506	Bf. Elmshorn (ZOB) - Seestermühe	GN-C bV	ohne
6507	Raa-Besenbek - Elmshorn, Fröbelstraße	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Teile des Bedienungsgebiets profitieren von Buslinien anderer Teilnetze: 489 (TN PI6) für das westliche Klein Nordende, 185 (TN PI1) für Seeth-Ekholt und das Gewerbegebiet Süd, 6533 & 6534 (IZ Süd) für das nordwestliche Elmshorn, A3-Erschließung über Haltepunkt Langenmoor.
- Gemeinde Raa-Besenbek (abseits der 6500) nur schulbezogene ÖPNV-Erschließung.
- Durch räumliche Trennung der Stadt- und Regionalverkehrslinien (Bf. Elmshorn, Holstenplatz & Bf. Elmshorn (ZOB)) belastete Bus-Bus-Übergänge. Planungen zur Neugestaltung von Bahnhofsumfeld und ZOB werden von der NAH.SH, der Stadt Elmshorn und der DB intensiv verfolgt; der Kreis als ÖPNV-AT ist eingebunden.

6.3.1.5 Teilnetz PI5 Barmstedt

Bilanz seit 2015:

- 01/2020 | Linien 6542 - 6544: Ersatz der Bus-Anhängierzüge durch 18,75 m-Gelenkbusse.
- 12/2020 | Linie 6549: Einführung des AST Barmstedt und Umland.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
6542	Barmstedt - Lützhorn - Bokel - Hörnerkirchen - Barmstedt	EN	12
6543	Barmstedt - Bullenkuhlen - Bevern - Ellerhoop - Barmstedt	EN	12
6544	Barmstedt - Gr. Offenseth - Westerhorn - Osterhorn - Barmstedt	EN	12
6549	AST Barmstedt und Umland	bV	12
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Gemeinden Heede, Hemdingen, Bilsen werden durch Linie 294 (PI2) von/nach Barmstedt angebunden; Linie 6541 (PI2) verbindet diese Gemeinden mit der Grundschule Hemdingen.
- A3 ist außerdem entscheidend für die ÖV-Bedienung der zum Nahbereich Barmstedts gehörenden Gemeinde Langeln und Teilen der Gemeinde Bokholt-Hanredder (A-Bokholt & A-Vossloch).

6.3.1.6 Teilnetz PI6 Uetersen/Tornesch

Bilanz seit 2015:

- 05/2016 | Linie 589: Einführung eines Wochenendnachtverkehrs zw. Wedel und Uetersen.
- 12/2016 Linie 6668: Einführung von Taktbedienung in Tornescher Gewerbegebiete; Erhalt von Schulfahrten von/nach Ellerhoop.
- 12/2017 | Linie 489: umfangreiche Taktverdichtungen (u.a. 30-Min-Takt zw. Elmshorn – Uetersen).
- 05/2018 | Linie 6667: zusätzl. Spätfahrt Mo-Fr Tornesch - Uetersen.
- 12/2019 | Linie 589: Durchbindung weiterer NVZ-Fahrten Mo-Fr nach Uetersen.
- 12/2019 | Linie 6668: Verlängerung von Bf. Tornesch nach Esingen.
- 12/2020 | Linie X66: neue XpressBuslinie Uetersen – Bf. Tornesch (Mo-So ganztägig).
- 12/2020 | Linie 6661: längere Bedienungszeiten & Taktverdichtung im Zuge der X66-Einführung.
- 12/2020 | Linie 6669: Einführung des AST Tornesch / Heidgraben.
- 12/2020: Umbenennung der Linien 6660 > 6671, 6665 > 6675, 6669 > 6673.
- 12/2021 | Linie 589: Taktfortführung auf Linienabschnitt Altendeich – Uetersen; Vereinheitlichung des Wochenendangebots.
- 12/2021 | Linie 6667: Schließen einer Spät-HVZ-Lücke von Uetersen nach Tornesch.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.1)
489	S-Wedel – Uetersen – Bf. Elmshorn	GN-B	2 11
589	S-Wedel – Hetlingen – Haseldorf – Uetersen	GN-C	ohne
6661	Uetersen – Bf. Tornesch	StV	10
6663	Uetersen – Moorrege – Appen – Bf. Pinneberg	GN-B	3 11
6667	Uetersen – Heidgraben – Bf. Tornesch	GN-C	ohne
6668	Esingen – Bf. Tornesch – Ahrenlohe – Ellerhoop	GN-E / EN	ohne
6669	AST Tornesch / Heidgraben	bV	ohne
6671	Uetersen – Groß Nordende – Seester – Neuendeich – Uetersen	EN	12
6673	Moorrege – Appen-Etz – Pinneberg	EN	ohne
6675	Haseldorf – Haselau – Heist – Moorrege – Uetersen	EN	ohne
X66	Uetersen – Bf. Tornesch	GN-B	5
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Im sehr ländlich geprägten Westen Uetersens (Neuendeich) nur Schulverkehr (6671).
- Linie 6661: Unterschreiten der StV-Standards wegen geringer Stadtgröße (< 25.000 Einwohner) und i.V.m. neuer X66 zulässig. Alternative: Einführung eines ODV (ggf. inkl. Neuendeichs und des AST 6669) unter Beibehaltung der 6661-Schulfahrten.
- Aufgrund von Kapazitätsproblemen an der zentralen Uetersener Haltestelle Buttermarkt werden derzeit Überlegungen angestellt, Entlastung durch Neuanlage einer zentralen Haltestelle am Stichhafen zu schaffen. Beteiligt sind Kreis/SVG, Stadt und KViP.

6.3.1.7 Teilnetz IZ Süd

Bilanz seit 2015:

- 12/2017 | Linie 6533 (neu 6550): erste Mo-Fr-Fahrt nach Elmshorn auf Linienweg der Stadtverkehrslinie 6500 (PI4) mit Anschluss zu RE70 nach HH Hbf.
- 01/2022: Neuvergabe des Teilnetzes IZ Süd mit erheblichen Leistungsausweitungen.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
6525	Itzehoe – Horst – Steinburg – Elmshorn	GN-C / EN	ohne
6530	Glückstadt – Kollmar – Neuendorf - Elmshorn	GN-C	ohne
6550	Itzehoe – Rethwisch – Horst - Elmshorn	GN-B	ohne
6551	Lägerdorf / Hohenfelde – Horst - Elmshorn	EN	ohne
6555	Neuenbrook– Raa-Besenbek –Kiebitzreihe – Horst	EN	ohne
6557	Steinburg – Bf. Dauenhof – Sparrieshoop - Horst - Elmshorn	GN-C / EN	ohne
6560	Glückstadt - Kiebitzreihe – Horst - Elmshorn	GN-B	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die PI-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT IZ unverbindlich

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- RB61 Itzehoe – Glückstadt – Elmshorn – Hamburg sowie RB71 Wrist – Dauenhof – Elmshorn – Hamburg bilden Rückgrat des von 6530, 6550 und 6560 ergänzten Grundnetzangebots.
- Keine Früh-HVZ-Bedienung der 6530 ab Elmshorn Richtung Kollmar.
- Linienwegsverschwenkung der 6530 durch die Dorfstraße Raa-Besenbek könnte Linie 6507 (PI4) überflüssig machen, erforderte aber Aufgabe der Haltestelle „Raa-Besenbek, Altendeich (Ost)“.

6.3.1.8 Teilnetz Hamburg

Bilanz seit 2015:

- 12/2017 | Linie 186: Verlängerung ab Schenefeld, Dorfplatz bis S-Halstenbek.
- 07/2019 | Linie 2: Verlängerung von Schenefeld, Dorfplatz bis Schenefeld, Busbetriebshof (XFEL).
- 12/2019 | Linie X3: neue XpressBus-Linie Schenefelder Platz – U-Meßberg, MetroBus-Linie 3 seither zw. Schenefelder Platz und Rugenbarg (Nord).
- 12/2020 | Linie 186: verkürzt–um S-Halstenbek – Schenefeld Siedlung (neu 184 & 185) (Umstrukturierung des ÖPNV-Angebots zwischen Schenefeld und Halstenbek).
- 12/2020 | Linie 281: Wochenendnachtverkehr zw. S-Krupunder und U-Hagenbecks Tierpark; NachtBus-Linie 613 entfällt.
- 12/2021 | Linie 37: Abschaffung der zuschlagpfl. Schnellbuslinie HH-Bramfeld – Schenefelder Platz.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
X3	Schenefelder Platz – U-Meißberg	StV	9
2	Schenefeld, Busbetriebshof/Achterndiek – Bf. Altona	StV	9
3	Schenefelder Platz – HH-Rathausmarkt – Kraftwerk Tiefstack	StV	9
21	HH-Teufelsbrück – S-Kl. Flottbek – Schenefeld. – U-Niendorf Nord	StV	9
186	S-Halstenbek – Schenefeld – S-Elbgaustraße – S-Othmarschen	StV	9
281	S-Krupunder – U-Lattenkamp	StV	9
602	Osdorfer Born – Schenefeld. – HH-Rathausmarkt – Rothenburgsort	NB	9
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die PI-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT FHH unverbindlich

Analyse:

- Nach RNVP-Standards keine Mängel bzw. Handlungsbedarf. Entwicklungsansätze nach Konzept Hamburg-Takt („Busnetz-Optimierung“ (BNO), vgl. 8.3.5).

6.3.1.9 Teilnetz SE4 Region Kaltenkirchen

Bilanz seit 2015:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf
7970	Kaltenkirchen – Lentförden – Langeln – Alveslohe – Kaltenkir.	EN	ohne
7977	Flexibus Kaltenkirchen	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- entfällt

6.3.2 Teilnetze im Kreis Segeberg

6.3.2.1 Teilnetz SE1/2 Norderstedt / Henstedt-Ulzburg

Bilanz seit 2014:

- 12/2014 | Linien 494, 796, 626: Verlegung in die Oadby-and-Wigston-Straße.
- 06/2015 | Linien 193, 278: Neuordnung des Liniennetzes im südl. Norderstedt i.V.m. Linien 191 (FHH) & 195 (PI1) („Tesa“).
- 05/2017 | Linie 293: Einführung saisonaler Fahrten zum Stadtpark (sonntags).
- 06/2017 | Linie 278: Verlegung in die Horst-Embacher-Allee („Garstedter Dreieck“).
- 12/2017 | Linie 478: Durchbindung von Tangstedt nach HH-Duvenstedt (Ersatz der 378 dort).

- 12/2019 | Linie 394: neue Linie UA-Norderstedt Mitte - Tycho-Brahe-Kehre westl. der AKN-Gleise.
- 04/2020 | Linie 7141: zusätzliche Früh-HVZ-Fahrt von Nahe nach A-Henstedt-Ulzburg.
- 12/2021 | Linien 278, 293, 493, 394, 494: Taktverdichtungen zum flächendeckenden 20-Min.-Takt Mo-So im nördl. Norderstedt; 494 übernimmt Abschnitt UA Norderstedt Mitte – U Garstedt von 393.
- 12/2021 | Linien 616 & 626: Ersatz durch Wochenendnachtsdurchfahrten von 293 und 494.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
193	HH Lademannbogen – U-Garstedt	StV	9
196	A-Henstedt-Ulzburg - Gewerbegebiet Ulzburg – Kisdorf	StV GN-E	1
278	UA-Norderstedt Mitte – U-Garstedt – Glashütte	StV	14
293	UA-Norderstedt Mitte –A-Henstedt-Ulzburg - Kisdorf	StV GN-B/C	1 2.3
378	Glashütte, Markt - Tangstedt (OD) – UA-Norderstedt Mitte	StV GN-B	11 14
393	UA-Norderstedt Mitte – Harkshörn	StV	ohne
394	UA-Norderstedt Mitte – Friedrichsgabe, Tycho-Brahe-Kehre	StV	ohne
478	Tangstedt (OD) – Harksheide	EN	ohne
493	UA-Norderstedt Mitte – Glashütter Markt	StV	9
494	U-Garstedt - UA-Norderstedt Mitte – Harksheide	StV	ohne
578	Tangstedt (OD) – Norderstedt, Schulzentrum Süd	EN	ohne
593	Harkshörn (Nord) – Rhen, Para.-Klinik – A-Ulzburg Süd – Henstedt	EN GN-E	1
796	Garstedt, Friedrichsgaber Weg – Friedrichsgabe, Schule	EN	ohne
7141	A-Henstedt-Ulzburg – Bf. Bad Oldesloe	GN-C	11 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Erschließungslücke nördlich des Glashütter Damms, dessen Durchfahrung mit Standardbussen im 2-Richtungsverkehr aufgrund mangelnder Straßenbreite nicht möglich ist.
- Linie 478 Mo-Fr vormittags ohne Takt zw. Bargfeld-Stegen und Tangstedt, Sbd/So kein Angebot im Naherholungsgebiet „Duvenstedter Brook“ (Unterschreiten der GN-C- Standards).
- Linie 7141 nur mit Einzelfahrten Sbd (Unterschreiten der GN-C-Standards); So kein Angebot.

6.3.2.2 Teilnetz SE3 Stadtverkehr Kaltenkirchen

Bilanz seit 2014:

- 01/2019 | Linie 7960: Übernahme der Finanzierung und Aufgabenträgerschaft durch den Kreis.
- 12/2021 | Linien 7961, 7962, 7969: Umsetzung eines neuen Stadtbuskonzepts sowie hvv-Tarifintegration; Einsatz barrierefreier Kleinbusse; AST-Verkehr sonntags (7969).

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7961	Oersdorf – A-Kaltenkirchen – Brookring	StV	12
7962	Moorkoppel – A-Kaltenkirchen – GS Flottkamp	StV	12
7969	AST Stadtverkehr Kaltenkirchen	bV	13 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- AST 7969 ergänzt Linie 7961 Mo-Sbd und ersetzt beide Stadtverkehrslinien sonntags.

6.3.2.3 Teilnetz SE4 Region Kaltenkirchen

Bilanz seit 2014:

- 12/2021 | Linien 7950, 7970-7975: Einführung von AST-Ferienfahrten.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7950	Kaltenkirchen – Sievershütten – Todesfelde – Bad Segeberg	GN-C	2 14
7970	Kaltenkir. – Lentförden – Langeln (Pl) – Alveslohe – Kaltenkir.	EN	10 15
7971	Kaltenkirchen – Schmalfeld – Hartenholm – Kaltenkirchen	EN	10 15
7972	Kaltenkirchen – Struvenhütten – Hartenholm – Kaltenkirchen	EN	10 15
7973	Kaltenkirchen – Kisdorf – Stukenborn – Kaltenkirchen	EN	10 15
7975	Kaltenkirchen – Nützen – Lentförden	EN	10 15
7977	Flexibus Kaltenkirchen	EN	10 15
7980	Seth – Stukenborn – Sievershütten – Kisdorf – Kaltenkirchen	GN-C	2 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Unstrukturiertes und lückenhaftes ÖPNV-Angebot in der sehr ländlich geprägten Region zwischen der B432 (Linie 7550 (SE8)), B206 (Linie 7600 (SE6)) und L75 (Linie 7141 (SE1/2)).
- Angebot der Grundnetz-Linien 7950 und 7980 nicht standardkonform.
- Wo der Schülerverkehr die Angebotsstruktur dominiert, bestehen teilweise Lücken in der Spät-HVZ-Bedienung Mo-Fr sowie an den Wochenenden. Bestehende Ferien-ASTs könnten zwecks Lückenschluss weiterentwickelt werden.

6.3.2.4 Teilnetz SE5 „Stadtverkehr Bad Bramstedt“Bilanz seit 2014:

- 01/2019 | Linie 7609: Übernahme von Finanzierung und Aufgabenträgerschaft durch den Kreis.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7609	AST Bad Bramstedt	bV	12 13 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Unterschreiten der StV-Standards wegen geringer Stadtgröße (< 25.000 Einwohner) zulässig.
- Wegen der A1-Fahrplanstruktur (20/40/60-Taktfamilie) ist die Verdichtung zu einem 30-Min.-Takt (vgl. Standards) nur bedingt sinnvoll; dies ändert sich mit der S21-Verlängerung nach Kaltenkirchen und der geplanten A1-Durchbindung von Neumünster nach Norderstedt Mitte im 30-Min.-Takt.

6.3.2.5 Teilnetz SE6 Region Bad BramstedtBilanz seit 2014:

- 12/2014 | Linie 6551 (ab 12/2017 7500): Aufwertung zur Grundnetzlinie mit stündlicher Bedienung zw. A-Bad Bramstedt –Bf. Wrist; Übergang von/zur RE70 von/nach HH Hbf. Einstellung der Bestands-7500 Wiemersdorf – Bad Bramstedt – HH Hbf. (Einzelfahrten).
- 12/2021 | Linien 7503 - 7508: Einführung von AST-Ferienfahrten.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7500	Bad Bramstedt – Bf. Wrist	GN-B	11 14
7503	Kellinghusen – Quarnstedt – Borstel – Hagen – Bad Bramstedt	EN	10 15
7504	Bad Bramstedt – Bimöhlen - Großenaspe	EN	10 15
7505	Bad Bramstedt – Weddelbrook – Heidmoor	EN	10 15
7506	Bad Bramstedt – Hardebek Brokstedt	EN	10 15
7508	Bad Bramstedt – Großenaspe – Boostedt	EN	10 15
7509	AST Bad Bramstedt – Wildpark Eekholt	bV	10 15
7600	Bad Segeberg – Bad Bramstedt	GN-B	11 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- 7500, 7600: Sbd-Angebot entspricht nicht GN-B-Standard.
- Unstrukturiertes, lückenhaftes ÖPNV-Angebot in sehr ländlich geprägter Region: Einige Gemeinden (Großenaspe, Lentföhrden, Nützen, mit Einschränkungen Wiemersdorf) profitieren von ihrer Lage an der A1, andere (Hitzhusen, Föhrden-Barl) von der Bedienung durch die Grundnetzlinie 7500.

- Bedienung der übrigen Gemeinden stark vom Schülerverkehr (Linien 7503-7508) geprägt, eingeschränkt für andere Zwecke nutzbar. Bestehende Ferien-ASTs könnten zwecks Lückenschluss weiterentwickelt werden.

6.3.2.6 Teilnetz SE7 Stadtverkehr Bad Segeberg

Bilanz seit 2014:

- 01/2019 | Linien 7751 & 7752: Übernahme Finanzierung & Aufgabenträgerschaft durch den Kreis.
- 12/2021 | Linien 7751 & 7752: Taktverdichtungen an Wochenenden.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7751	Stadtverkehr Bad Segeberg: Ihlsee – Christiansfelde	StV bV	7 13 14
7752	Stadtverkehr Bad Segeberg : Ihlwald – Südstadt	StV bV	7 13 14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Neben den Stadtverkehrslinien durchqueren diverse Buslinien die Stadt auf ihrem Weg von/zum ZOB und verbessern damit die ÖPNV-Versorgung der Stadt insbesondere durch direktere und damit schnellere, weil nicht quartierserschließende Linienführung.
- Stadtgebiete (Gewerbe, Wohnen) östlich der Burgfeldstraße, südlich der Rosenstraße, nördlich der geplanten A20 ohne ÖPNV-Erschließung.

6.3.2.7 Teilnetz SE8 Region Bad Segeberg West

Bilanz seit 2014:

- 12/2014 | Linie 7620: Einstellung zwischen A-Bad Bramstedt und – Bf. Wrist wg. Angebotsausweitung auf Linie 6551 (vgl. SE6).
- 12/2017 | Linie 7550: Spätverkehrsergänzung Mo-Fr, Taktverdichtung sonnabends zum ganztägigen 60-Min.-Takt.
- 12/2018 | Linie 7900: Taktverdichtung sonnabends zum 60-Min.-Takt.
- 12/2018 | Linie 7550: zusätzl. Früh-HVZ-Fahrt U-Ochsensoll –Bad Segeberg (30-Min.-Takt).
- 12/2021 | Linie 7590: Zerlegung in einen Bedienungskorridor Nord als 7591 und Süd als 7592.
- 12/2021 | Linien 7530, 7570, 7580, 7920: Einführung von AST-Ferienfahrten (Hierarchiestufe EN).

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7530	Bad Segeberg – Todesfelde – Leezen	GN-C	11
7540	Bad Segeberg – Kükels – Bebensee – Leezen	EN GN-C	11
7550	Bad Segeberg – Nahe – U-Ochsenzoll	GN-B	11 14
7551	Bad Segeberg – Oering – U-Ochsenzoll	EN GN-E	ohne
7570	Bad Segeberg – Leezen	EN	ohne
7580	Oering – Seth – Sülfeld	EN	ohne
7591	Nahe – Itzstedt - Seth / Leezen	EN	ohne
7592	Nahe – Kayhude - Tangstedt	EN	ohne
7900	Bad Segeberg – Wahlstedt	GN-B	14
7915	Neumünster – Willingrade – Rickling	GN-C	5 10
7920	Wahlstedt – Boostedt	EN GN-C	10
7921	Groß Kummerfeld – Boostedt	EN	5 10
7922	Heidmühlen – Groß Kummerfeld	EN	5 10
7930	Trappenkamp – Rickling – Wahlstedt – Bad Segeberg	GN-C	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3); Linien 7530 & 7540 verfehlen die GN-C-Standarderfüllung.
- Wo der Schulverkehr die Angebotsstruktur dominiert, bestehen teilweise Lücken in der Spät-HVZ-Bedienung Mo-Fr sowie an den Wochenenden. Bestehende Ferien-ASTs könnten zwecks Lückenschluss weiterentwickelt werden.
- Die Relation Rickling – Neumünster wird sowohl von der RB82 als auch von Linie 7915 bedient, allerdings ist die SPNV-Relation deutlich schneller (13 Min. ggü. ca. 40 Min). Die 7915 ist insofern eher als eine Ergänzung im dünn besiedelten ländlichen Raum anzusehen.
- Linie 7915 ohne systematischen Übergang von/zur RB82 in Rickling (von/nach Bad Segeberg).
- Die Randlage des Bahnhofs Wahlstedt verhindert eine wirtschaftlich und verkehrlich sinnvolle Busanbindung (vgl. Kap. 8.3.6). Die Verknüpfung zwischen Bus-ÖPNV und SPNV für Wahlstedt findet deshalb in Rickling bzw. Fahrenkrug statt.

6.3.2.8 Teilnetz SE9 Region Bad Segeberg Ost

Bilanz seit 2014:

- 04/2017 | Linie 7725: neue Linie Schlamersdorf – Trappenkamp (Schülernachfrage).
- 04/2017 | Linie 7729: neues AST Glasau – Berlin (Anschluss 7700 von/nach Bad Segeberg).
- 12/2018 | Linie 7650: Ausweitung des Spätverkehrs Mo-Fr; Sbd-Verdichtung zu 60-Min.-Takt.
- 12/2008 | Linie 7900: Sbd-Verdichtung zu 60-Min.-Takt; Ausweitung des Spätverkehrs.
- 12/2020 | Linie 7652: Einstellung der Bürgerbusbedienung wg. mangelnder Nachfrage.
- 07/2021 | Linie 7653: Auflösung Bürgerbusverein Segeberg-Ost; Linie seitdem normaler AnrufBus.
- 12/2021 | Linien 7651, 7660, 7670, 7680, 7705: Einführung von AST-Ferienfahrten.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.2)
7650	Bad Segeberg – Geschendorf – Lübeck, ZOB/Hbf.	GN-B	3 10 11 14
7651	Bad Segeberg – Langniendorf	GN-C	3 10
7653	AnrufBus Pronstorf	bV	ohne
7660	Strukdorf – Mielsdorf – Bad Segeberg	EN	3 10
7670	Bad Segeberg – Mielsdorf – Strukdorf	EN	3 10
7671	Schülerverkehr Neuengörs	EN	ohne
7680	Goldenbek – Pronstorf – Bad Segeberg	EN	ohne
7700	Bad Segeberg – Krems II – Schlamersdorf	GN-C	4 10
7701	Bad Segeberg – Stipsdorf – Schieren – Bad Segeberg	GN-C/E	4 10
7705	Klein Rönna – Warderfelde – Schieren – Bad Segeberg	EN	ohne
7720	Schlamersdorf – Nehms – Travenhorst – Berlin – Seedorf	EN	15
7722	Hutzfeld – Schlamersdorf	EN	15
7725	Schlamersdorf – Trappenkamp	EN	15
7729	AST Glasau	bV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 7651 bedient weiten Korridor nördlich und südlich der B206 (z.T. mit Anschluss von/zur 7650), dabei recht starker Zuschnitt auf Schulverkehre. Mängel der Linienwegs- und Taktstruktur sowie der Wochenendbedienung verhindern die Erfüllung der GN-C-Standards.
- Linie 7700 bestreicht als in Schlamersdorf gebrochene Ringlinie das nordöstliche Kreisgebiet, Fahrplantransparenz und Reisezeiten leiden darunter. Die GN-C-Standards werden aufgrund von Mängeln in der Taktstruktur sowie mangelnder Wochenendbedienung verfehlt.
- Linie 7701 ist eine Ganzjahres-Ergänzung zur 7700 und 7705, die für sich genommen die GN-C-Standards nicht erfüllt bzw. erfüllen kann.
- Wo der Schulverkehr die Angebotsstruktur dominiert, bestehen teilweise Lücken in der Spät-HVZ-Bedienung Mo-Fr sowie an den Wochenenden. Bestehende Ferien-ASTs könnten zwecks Lückenschluss weiterentwickelt werden.

6.3.2.9 Teilnetz SE10 Region Bornhöved

Bilanz seit 2014:

- 12/2020 | Linien 410: Leistungsausweitungen zu 60-Min.-Takt Mo-Sbd, So 120-Min.-Takt. Bedienung Gönnebek durch Linie 411.
- 12/2020 | Linie 411: Verlängerung über Gönnebek bis Trappenkamp; 60-Min.-Takt Mo-Fr, Sbd per Anruf-Linien-Taxi im 120-Min.-Takt bedient.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
410	Bad Segeberg – Trappenkamp – Bornhöved (- Kiel)	GN-B	14
411	Bornhöved – Tensfeld – Bad Segeberg	GN-C / bV	13 14
412	Bornhöved – Stocksee – Bornhöved	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Im Kontext der Angebotsbeurteilung in der Region zu beachten: Linie 7930 zw. Trappenkamp – Rickling - Bad Segeberg (SE8) mit Übergang von/zur RB82 in Rickling, Linie 454 Neumünster – Bornhöved – Schmalensee und 361 Plön – Schmalensee – Bornhöved.
- Problematische Bedienungssituation in Damsdorf (Ortslage abseits der Bedienung von GN-Linien), dort werden die Kriterien der Mindestbedienung nicht erfüllt.

6.3.2.10 Teilnetz Netz VKP-Eigenbetrieb

Bilanz:

- 11/2016 | Linie 1754 (454 ab 07/2017): VKP übernimmt Linie von Peters-Reisen; tarifliche Integration in hvv-Tarif & SH-Tarif.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
361	Plön – Ascheberg – Schmalensee – Bornhöved	EN GN-C	ohne
362	Plön – Ascheberg – Dersau – Stocksee	GN-C / bV	6 10
413	Bornhöved – Hollenbek – Rendswühren – Bornhöved	EN	ohne
454	Neumünster – Bornhöved – Trappenkamp – Schmalensee	GN-C	6 10
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT PLÖ unverbindlich

Analyse:

- Linie 361 ist vorwiegend auf Schulverkehr ausgerichtet und verfehlt die GN-C-Standards (stark reduziertes Angebot in den Ferien, Sbd kaum, So kein Angebot).
- Linie 362 verbindet Stocksee mit Ascheberg (Nahversorgung) und Plön (nächstgelegenes Mittelzentrum). Keine Bedienung Stocksees an Wochenenden (in PLÖ: bedarfsgesteuerter AST-Verkehr (ALFA)), keine alternative Anbindung von/nach Bornhöved / Trappenkamp.
- Linie 454 verfehlt GN-C-Niveau (NVZ-Lücke Mo-Fr, keine Bedienung Schmalensees Mo-So nachmittags & abends; lückenhaftes Angebot an Wochenenden).

6.3.2.11 Teilnetze PI1 & PI2 Pinneberg & Quickborn

Bilanz seit 2014:

- 06/2016 | Linie 195: Verkürzung um den Abschnitt U Niendorf – U-Garstedt.
- 12/2021 | Linie 395: neue Grundnetz-Linie S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt.
- 12/2021 | Linie 623: Einstellung der NachtBus-Linie S-Elbgaustraße - A-Quickborn - Ellerau – Quickborn-Heide aufgrund der A1-Nachtdurchfahrten an Wochenenden.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
194	UA-Norderstedt Mitte – Quickborn-Heide – Ellerau – A-Quickborn	StV GN-B	13
295	Bf. Pinneberg – Rellingen – A-Bönningstedt – U-Garstedt	GN-B	11 14
395	S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt	GN-B	11 14
594	S-Wedel – Bf. Pinneberg – A-Quickborn – UA-Norderstedt Mitte	GN-B	11 14
794	Quickborn-Heide – Ellerau – Quickborn, Schuldorf	EN	ohne
6541	A-Barmstedt – A-Henstedt-Ulzburg	GN-E	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT PI unverbindlich

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).

6.3.2.12 Teilnetz Hamburg

Bilanz seit 2014:

- 06/2015 | Linie 178: Angebotsausweitung von/nach Glashütte und Garstedt;
- 06/2015 | Linie 191: Verlängerung bis U-Garstedt;
- 06/2015 | Linie 192: Übertragung der Bedienung des Gew.gebiets Glashütte an Linie 278 (SE1/2).
- 12/2021 | Linie 178: Früh-HVZ-Taktverdichtung Mo-Fr zw. Heimgarten - Glashütte, Markt.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
24	U-Niendorf Markt – Krohnstiegtunnel – Bf. Rahlstedt	StV	9
178	S-Poppenbüttel – Heimgarten – Glashütte, Markt – U-Garstedt	StV	9
191	HH-Grothwisch – U-Niendorf M. – Krohnstiegtunnel – U-Garstedt	StV	9
192	U-Langenhorn Markt – Glashütte, Markt	StV	9
606	HH-Rathausmarkt – Glashütte – Harksheide – U-Langenh. Markt	NB	9
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT FHH unverbindlich

Analyse / Handlungsbedarf:

- entfällt

6.3.2.13 Teilnetz Stadtverkehr Neumünster

Bilanz seit 2015:

- 08/2020 | Linie 166: neue Linie von/nach Groß Kummerfeld, ersetzt ALT-G (Anruf-Linien-Taxi).
- 07/2021 | ODV „Hin&Wech“: Erweiterung in die Umlandgemeinden, darunter Boostedt und Groß Kummerfeld. Ergänzendes Angebot in den Tagesrandlagen.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
6/66	Neumünster, ZOB/Bf. – Voßgang – Groß Kummerfeld	EN	ohne
166	NMS Voßgang – Groß Kummerfeld	GN-C	5
8	Neumünster, ZOB/Bf. – Boostedt	StV GN-C	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT NMS unverbindlich

Analyse:

- Linie 8 zusätzlich zur A1 zwischen NMS und Boostedt feinerschließend mit Anbindung nach NMS.
- Linie 166 mit Anschluss von/zu Linie 6/66; keine Bedienung Groß Kummerfelds Mo-Fr zw. ca. 9 – 13 Uhr und an Wochenenden.

6.3.2.14 Teilnetz OD10 Regionales Grundnetz

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
8140	Bf. Bad Oldesloe – Sülfeld – Kayhude	GN-C	11
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OD unverbindlich

Analyse:

- Sbd kein voller 120-Min.-Takt zw. Sülfeld und Bad Oldesloe durch 8140+7141 (SE1/2), So kein Angebot.

6.3.2.15 Teilnetz IZ Ost

Bilanz seit 2015:

- 01/2022: Neuvergabe des Teilnetzes IZ Mitte mit erheblichen Leistungsausweitungen.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
6192	Kellinghusen - Borstel - Brokstedt	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT IZ unverbindlich

Analyse:

- entfällt.

6.3.2.16 Teilnetz OH Mitte

Bilanz seit 2015:

- 08/2020: Betreiberwechsel von RVB zu AK.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
5515	Eutin – Glasau/Sarau – Ahrensbök	GN-C / bV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OH unverbindlich

Analyse:

- Linie 5515 ist die wichtigste Buslinie in der Gemeinde Glasau; Mo-Fr kein vollständiger 120-Min.-Takt; an Wochenenden Bedienung mit ALFA mit nur 3 Fahrtenpaaren/Tag.

6.3.2.17 Teilnetz OH Süd

Bilanz seit 2015:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
5911	Ahrensbök – Strenglin – Gnissau – Ahrensbök	EN	ohne
5912	Ahrensbök – Strenglin – Pronstorf – Lübeck	GN-E	ohne
5961	Ahrensbök – Sarau	EN	ohne
5970	Sarau – Ratekau	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die SE-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OH unverbindlich

Analyse:

- Linie 5912 bedient die Gemeinde Pronstorf (OTs Strenglin und Pronstorf) mit nur einer Fahrt Mo-Sbd nach Lübeck; angebotsplanerischer Fokus auf OH-Gemeinden.

6.3.3 Teilnetze im Kreis Stormarn

6.3.3.1 Teilnetz OD1 Ahrensburg

Bilanz seit 2017:

- 12/2016 | Linie 476: Taktverdichtung Mo-Sa; Übernahme Erlenhof – Bf. Ahrensburg von Linie 569.
- 12/2016 | Linie 376 (ex 437): Taktverdichtung Mo-Fr; Schülerbeförderung zur Berufsschule Ahrensburg als Linie 776.
- 12/2018 | Linie 374: Ausdehnung des 30-Min.-Takts der Linie 374 in der HVZ bis Bargteheide.
- 12/2019 | Linie 169: Anbindung Gewerbegebiet Beimoor-Süd; Integration der Fahrten der Linie 469 (gleichzeitige Aufgabe dieser Linie).
- 12/2020 | Linie 374: Taktverdichtung Mo-Fr ganztägig zum 20/40 Min.-Takt.
- 12/2020 | Linie 474: Taktverdichtung Sbd auf Stundentakt.
- 12/2020 | Linie 268: Einstellung der Spätverkehrslinie; Übernahme durch Linie 269.
- 12/2020 | Linien 627, 658, 668, 669: Neuordnung Nachtverkehre im Zuge der Einführung von Nachtfahrten am Wochenende auf Linie U1: Abbestellung 648; Neubestellung 668 & 669; Verdichtung von 627 & 658; 658 ab U-Großhansdorf.
- 12/2020 | ioki Ahrensburg: neuer ODV-Verkehr Mo-So ganztägig.
- 12/2021 | Linie 269: neu im Ahrensburger Redder / Kamp im 60-Min.-Takt (statt 869); Übernahme der Heimgarten-Erschließung von Linie 576
- 12/2021 | ioki Ahrensburg: Aufnahme Ortsteile Am Kratt (ex 269) und Steinkamp-Siedlung (ex 576).
- 12/2021 | Linie 469: neue Linie, verschmolzen aus 476 und 576
- 12/2021 | Linie 474: So-Taktverdichtung zu 60-Min.-Takt zw. Ahrensburg und Hoisbüttel.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
169	Bf. Ahrensburg – Gewerbegebiet Nord – Bf. Ahrensburg	StV	13
269	SZ Heimgarten - Bf. Ahrensburg – Ahrensburg, Dänenweg/Kamp	StV	7
374	Bf. Bargteheide – U Hoisbüttel – Bergstedt – S Poppenbüttel	GN-B	ohne
376	Bf. Ahrensburg – Großhansdorf – Siek – Meilsdorf	GN-B	ohne
469	Ahrensburg, Auestieg – Bf. Ahrbg. – U Ahrbg. West – Wulfsdorf	StV GN-C	7
474	Bf. Ahrensbg. – Ammersb. – U Hoisbüttel – Bergstedt – Duvenst.	GN-B	ohne
569	Gartenholz – Bf. Ahrensbg. – U Ahrensbg. West – SZ Heimgarten	StV	ohne
627	S Poppenbüttel – U Hoisbüttel – Timmerhorn – Bf. Bargteheide	NB	ohne
658	U Großhandorf – Hoisdorf – Siek	NB	ohne
668	U Volksdorf – U Ahrensburg Ost – Bf. Ahrensburg	NB	ohne
669	U Ahrensburg West – Bf. Ahrensburg – Bf. Gartenholz	NB	ohne
769	Ahrensbg. Auestieg/Dänenweg/Wulfsdorf – Ahrensburger Schulen	EN	ohne
774	Ammersbek/U Hoisbüttel – Timmerhorn – Ahrensburger Schulen	EN	ohne
776	Reinbek/Glinde – Siek – Ahrensburger Schulen	EN	ohne
869	Bf. Ahrensburg – Ahrensburger Redder – Siek	EN	ohne
ioki/876	ioki Ahrensburg	bV	17
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Teilnetz OD1 ist i.V.m. den SPNV-Angeboten von RE80 & RB81 sowie der U1 zu beurteilen.
- Linie 169 erschließt die Gewerbegebiete Beimoor Nord & Süd, eine am Berufsverkehr ausgerichtete Bedienung ist deshalb sachgerecht (bei Unterschreitung der StV-Standards).
- Linien 374, 474 erfüllen z.T. StV-Standards und ergänzen sich zwischen Ammersbek und Bergstedt.
- Linie 376: Keine Wochenendbedienung in Siek & Meilsdorf.
- Linie 469: keine Anbindung Wulfsdorfs (GN-C-Standard) an Wochenenden.

6.3.3.2 Teilnetz OD2 Trittau

Bilanz seit 2017:

- 12/2020: Neuvergabe des Netzes an die VGS (Verkehrsgesellschaft Südholstein).
- 12/2020 | Linie 369: Einführung Stundentakt an Sonntagen.
- 12/2020 | Linie 8888: Aufgabe des AST und Eingliederung in ioki-Shuttle 837 (TN OD3).
- 12/2020 | Linie 8889: Eingliederung in AST 8769.
- 12/2021 | Linie 8769: Fahrten zwischen den Umlandgemeinden werden möglich.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
264	Bf. Rahlstedt – Großensee – Trittau – Trittau	GN-E	ohne
364	Bf. Rahlstedt – Großensee – Lütjensee – Trittau	GN-B	18
369	Bf. Ahrensburg – Großhansdorf – Lütjensee – Trittau	GN-B	12 18
464	Großensee – Grönwohld – Trittau	EN	ohne
465	Großensee – Lütjensee – Trittau	EN	ohne
764	Lütjensee – Oetjendorf – Hoisdorf – SZ Schmalenbeck	EN	ohne
765	Trittau, Gadebuscher Str. – SZ Trittau	EN	ohne
8763	Nusse – Koberg – Hamfelde – Trittau	EN	ohne
8769	AST Trittau – Hamfelde – Dahmker – Köthel – Hohenfelde	bV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 264 ergänzt HVZ Linie 364 zw. Rahlstedt und Großensee; von/nach Trittau bietet sie nur Einzelfahrten.

6.3.3.3 Teilnetz OD3 Südstormarn

Bilanz seit 2017:

- 12/2016 | Linie 536: neue Linie zur Anbindung Gewerbegeb. in Glinde (HVZ Mo-Fr im 30-Min.-Takt).
- 12/2016 | Linie 433: neue Linie zur Anbindung eines Neubaugebiets in Trittau (60-Min.-Takt Mo-Fr).
- 12/2016 | Linie 533: neue Linie Mo-Fr als Zubringerverkehr zur Linie 433.
- 12/2016 | Linie 333: Direktanbindung Ohe von/nach Glinde/U-Steinfurter Allee.
- 12/2017 | Linie 735: neue Schülerbeförderungslinie für Gemeinden Wohltorf (RZ) und Aumühle (RZ) nach Wentorf (RZ) und Reinbek.
- 12/2018 | Linie 233: Taktverdichtung ins Gewerbegebiet Oststeinbek (HVZ Mo-Fr im 30-Min.-Takt).
- 12/2018 | Linie 237: Verlängerung von S-Reinbek nach Wentorf (RZ) Mo-Fr im 60-Min.-Takt.
- 12/2019 | Linien 333 & 433: Anbindung neuer Standort Famila-Markt in Trittau.
- 12/2020 | Linie 649: zusätzliche Fahrten in den Wochenendnächten im Stundentakt.
- 12/2020 | ioki 837: ODV-Verkehr (ganztägig Mo-So) löst AST-Linien 837 und 8888 (OD2) ab; Integration von Lütjensee, Großensee, Stellau, Stemwarde;
- 12/2021 | ioki 837: Integration von Willinghusen (Gem. Barsbüttel).
- 12/2021 | Linie 137: NVZ-Taktverdichtung zum 20-Min.-Takt Mo-Fr.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
133	Neuschönningstedt – Glinde – U Steinfurth Allee – U Billstedt	StV GN-A	10
136	S Reinbek – Klosterbergen – Max-Eichholz-Ring – Bf. Bergedorf	StV GN-B	10
137	Glinde – Industriegebiet Reinbek – Bf. Bergedorf	StV GN-B	ohne
233	U Mümmelmannsb. – Havighorst – Oststeinbek – U Steinfurth. A.	GN-B	9
236	Wentorf – S Reinbek – Neuschönningstedt	StV GN-B	ohne
237	Wentorf – S Reinbek – Ind.geb. Reinbek – Glinde – Willinghusen	StV GN-B	13
333	U Steinfurth Allee – Glinde – Neuschönningstedt – Ohe/Trittau	StV GN-B	1 10
336	Krabbenkamp – Reinbek – Glinder Schulen	EN	ohne
337	Barsbüttel – Willingh. – Stellau – Stapelfeld – Brunsbek – Trittau	EN	ohne
433	Aumühle – Kuddewörde – Hamfelde – Trittau	GN-C	ohne
436	S Reinbek – Schönningstedt – Ohe	GN-B	ohne
533	Kuddewörde – Kasseburg – Möhnsen	GN-E	ohne
536	S Reinbek – Borsigstr. – Senefelder Ring – Glinde, Markt	EN	ohne
537	Stapelfeld – Brunsbek – SZ Schmalenbeck	EN	ohne
619	Billstedt – Oststeinbek – Glinde – Neuschönningstedt	NB	10
649	Bf. Bergedorf – Max-Eichholz-Ring – Klosterbergen – Reinbek	NB	10
733	U Steinfurth Allee/Havighorst – Oststeinbek – Glinder Schulen	EN	ohne
735	Aumühle – Wohltorf – Wentorf – Reinbeker Schulen	EN	ohne
736	Ohe – Neuschönningstedt – Reinbeker Schulen	EN	ohne
737	Barsbüttel – Willinghusen – Glinde – Reinbek	EN	ohne
8882	Grande – Hamfelde – Basthorst – Möhnsen – Kuddewörde	EN	ohne
8884	Glinde – Neuschönningstedt – Witzhave – Grande – Trittau	EN	ohne
ioki/837	Region Brunsbek – Lütjensee – Trittau	bV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linien 433 & 533 ohne Angebot an Wochenenden (hauptsächlich betroffen: RZ-Gemeinden).

6.3.3.4 Teilnetz OD7 Reinfeld

Bilanz seit 2017:

- 12/2021 | Linie 8139: AST-Fahrten zwischen den Umlandgemeinden werden möglich.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8131	Reinfeld – Zarpen – Mönkhagen – Lübeck	EN	14
8133	Reinfeld – Steinfeld – Barnitz – Reinfeld	EN	14
8134	Reinfeld – Wesenberg – Trenthorst – Westerau	EN	14
8136	Voßkaten – Zarpen – Ratzbek	EN	14
8139	AST Reinfeld Stadt und Umland	bV	15 16
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Bedienung der Relation Mönkhagen – Lübeck ist i.V.m. Linie 7650 (SE9) zu beurteilen.
- AST 8139 ohne Wochenendbedienung und damit Unterschreiten der bV-Standards.

6.3.3.5 Teilnetz OD8 Bad Oldesloe

Bilanz seit 2017:

- 12/2019: Umnummerierungen: Linie 8161 > 8180 | 8162 > 8181 | 8163 > 8182; die 8180 wird funktional folgerichtig OD10 zugeordnet.
- 12/2019 | Linie 8129: Aufgabe AST 8109 Stadt Bad Oldesloe bzw. Integration in AST 8129 Bad Oldesloe Stadt und Umland.
- 12/2019 | Linie 8129: AST-Bedienung der Ortsteile Bad Oldesloes untereinander.
- 12/2021 | Linie 8129: AST-Fahrten zwischen den Umlandgemeinden werden möglich.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8121	Bad Oldesloe – Rümpel	EN	14
8122	Bad Oldesloe – Pölitz – Schmachthagen	EN	14
8129	AST Bad Oldesloe Stadt & Umland	bV	15 16
8142	Bad Oldesloe – Travenbrück	EN	14
8145	Bad Oldesloe – Sühlen	EN	14
8146	Bad Oldesloe – Poggensee – Seefeld	EN	14
8171	Bad Oldesloe – Reinfeld – Heidekamp	EN	14
8181	Groß Boden- Schürensöhlen – Westerau	EN	14
8182	Bad Oldesloe – Westerau – Kastorf	EN	14
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Umlandgemeinden des AST 8129 ohne So-Angebot, damit Unterschreiten der bV-Standards.

6.3.3.6 Teilnetz OD9 Bargteheide

Bilanz seit 2017:

- 12/2019 | Linie 8119: AST-Fahrten zwischen den Gemeinden werden möglich. Erweiterung Bedienungszeiten Sbd bis 18 Uhr.
- 12/2019 | 8106: neue Stadtverkehrslinie in Bargteheide, Gewerbegebietsanbindung Mo-Fr ganztägig im 30-Min.-Takt.
- 12/2021 | 8106: nachfragegerechte Angebotsreduzierung auf 60-Min.-Takt außerhalb der HVZs.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8106	Bargteheide – Gewerbegebiet Langenhorst	GN-E	ohne
8111	Bargteheide – Jersbek – Bargfeld-Stegen	EN	3 14
8112	Bargteheide – Hoisbüttel	EN	14
8113	Bargteheide – Timmerhorn – Hoisbüttel	EN	14
8114	Bargteheide – Elmenhorst – Nienwold – Bargfeld-Stegen	EN	14
8115	Bargteheide – Tremsbüttel – Lasbek – Bad Oldesloe	EN	14
8116	Bargteheide – Tremsbüttel – Sattenfelde	EN	14
8117	Bargfeld-Stegen – Bargfelder Rögen	EN	14
8118	Bargteheide – Delingsdorf	EN	14
8119	AST Bargteheide Umland	bV	15 16
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- AST 8119: kein So-Angebot und damit Unterschreiten der bV-Standards.

6.3.3.7 Teilnetz OD10 Regionales Grundnetz

Bilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 8110: Taktverdichtung Sbd zum Stundentakt.
- 12/2019 | Linie 8110: Taktverdichtung zum 30-Min.-Takt (HVZ Mo-Fr).
- 12/2019 | Linien 8120, 8130, 8160: verbesserte Anschlüsse von/zum RE Hamburg – Lübeck.
- 12/2019 | Linie 8180: ehemalige 8161 (OD8) wird funktional folgerichtig OD10 zugeordnet.
- 12/2020 | Linien 8120, 8130: Taktverdichtung Mo-Fr zum Stundentakt.
- 12/2021 | Linie 8180: Taktverdichtung Mo-Fr zum Stundentakt; Verlängerung über Hammoor nach Bargteheide.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8110	Bad Oldesloe – Bargteheide – Ahrensburg	GN-B	ohne
8120	Bad Oldesloe – Pölitz – Lasbek – Trittau	GN-B	15
8130	Reinfeld – Klein Wesenberg – Lübeck	GN-B	2 15
8140	Bad Oldesloe – Grabau – Sülfeld – Kayhude	GN-B	11
8150	Pöhls/Heilshoop – Zarpfen – Badendorf – Lübeck	GN-B	2
8160	Bad Oldesloe – Barnitz – Groß Wesenberg	GN-B	11
8170	Bad Oldesloe – Steinfeld – Reinfeld	GN-B	15
8180	Bad Oldesloe – Gr. Boden – Todendorf – Hammoor – Bargteheide	GN-B	15
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linien 8120, 8140, 8150, 8180: stark eingeschränktes Sbd-Angebot, kein So-Angebot.
- Linien 8130, 8160: kein Angebot an Wochenenden.
- Linien 8170: kein So-Angebot.

6.3.3.8 Teilnetz OD11 Stadtverkehr Bad Oldesloe

Bilanz seit 2017:

- 12/2018 | Linie 8102: Trennung in 8102 und 8104; Linienwegsänderung Linie 8102.
- 12/2020 | Linien 8101 – 8104: Taktverdichtungen (30-Min.-Takt HVZ Mo-Fr); Verlängerung der Sbd-Bedienungszeiten.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8101	Bad Oldesloe, ZOB – Poggenbreeden – Steinfelder Redder	StV	13
8102	Bad Oldesloe, ZOB – Schanzenbarg – Famila – Rethwischfeld	StV	13
8103	Bad Oldesloe, ZOB – Wolkenwehe – West – Mährischer Berg	StV	13
8104	Bad Oldesloe, ZOB – Travebad – Friedhof – Moordamm	StV	13
8105	Bad Oldesloe, ZOB – West – Gewerbegebiet Rögen	StV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Unterschreiten der StV-Standards Mo-Sbd wegen geringer Stadtgröße und vielfacher Linienüberlagerungen zulässig; zudem durch angebotsstarke Regionalverkehre vielerorts dichteres Angebot im Stadtgebiet als 60-Min.-Takt der einzelnen Linien.
- Angebotsergänzung Mo-Sbd durch AST 8129.
- Linien 8101 - 8104: So fährt anstelle des Busses das AST 8129.

- Linie 8105 nur ergänzend für Bedienung des Gewerbegebiets Rügen im Berufsverkehr.

6.3.3.9 Teilnetz Hamburg

Bilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 462: zusätzliche Fahrten aufgrund hoher Nachfrage.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
235	Reinbek – Wentorf – Bergedorf – Nettleinburg	StV GN-B	ohne
263	U Wandsbek Markt – Jenfeld – Barsbüttel – Stapelfeld – Großlohe	StV GN-B	6
362	Bf. Rahlstedt – Großlohe – Stapelfeld	GN-E NB	ohne
462	Bf. Rahlstedt – Höltingbaum – Gewerbegebiet Stapelfeld/Braak	GN-E	ohne
574	Bergstedt – Lemsahl – Duvenstedt	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT FHH unverbindlich

Analyse:

- Stapelfeld sollte in der Folge der grenzüberschreitenden Gewerbeentwicklung wesentlich häufiger aus Rahlstedt bedient werden.

6.3.3.10 Teilnetz Stadtverkehr Lübeck

Bilanz seit 2017:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
7	Klein Wesenberg – Lübeck, ZOB/Hbf. – Bad Schwartau	StV GN-B	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT HL unverbindlich

Analyse:

- entfällt

6.3.3.11 Teilnetz RZ8 Regionalverkehr RZ-Mitte

Bilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 8880: Anpassung an RE1-Ankünfte/ Abfahrten in Schwarzenbek und Büchen.
- 08/2020 | Linie 8820: Ausweitung des Angebotes auf einen ganztägigen Stundentakt Mo-Fr.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8820	Krabbenkamp – Aumühle – Dassendorf – Geesthacht	GN-B	11
8880	Schwarzenbek – Basthorst – Hamfelde – Trittau	GN-C	11

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT RZ unverbindlich

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 8820 verfehlt die GN-B-Standards sonnabends (kein vollständiger 60-Min.-Takt bis 18 Uhr).
- Linie 8880 verfehlt die GN-C-Standards (keine Wochenendbedienung).

6.3.3.12 Teilnetz RZ9 Regionalverkehr RZ-Nordwest

Bilanz seit 2017:

- 12/2018 | Linie 8730: Ausweitung des Wochenendangebotes
- 08/2020 | Linie 8720: Ausweitung des Angebotes auf einen ganztägigen Stundentakt
- 12/2020 | Linie 8725: Aufteilung in Schülerverkehr nach Bargteheide (8725) und Mollhagen (8728)
- 04/2021 | Linien 8723-8726 & 8731: werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7)

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8720	Trittau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck	GN-B	11
8723	Trittau – Klinkrade – Sandesneben	EN	ohne
8724	Trittau – Linau – Schönberg – Siebenbäumen	EN	ohne
8725	Bargteheide – Todendorf – Sandesneben – Linau	EN	ohne
8726	Bargteheide – Mollhagen – Stubben – Sandesneben – Klinkrade	EN	ohne
8728	Hammor – Todendorf – Mollhagen	EN	ohne
8730	Ahrensburg – Sandesneben – Nüsse – Ratzeburg	GN-C	11
8731	Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben – Hoisdorf	EN	ohne
8740	Bad Oldesloe – Kastorf – Berkenthin – Ratzeburg	GN-C	11

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT RZ unverbindlich

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 8720 verfehlt die GN-B-Standards Sbd (kein vollständiger 60-Min.-Takt bis 18 Uhr).
- Linie 8740 Sbd nur Einzelfahrten (Unterschreiten der GN-C-Standards), kein So-Angebot.

6.3.3.13 Teilnetz RZ10 Regionalverkehr RZ-NordostBilanz seit 2017:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8760	Trittau – Hamfelde – Nüsse – Mölln	GN-C	11
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT RZ unverbindlich

Analyse:

- Linie 8760 ohne Wochenendbedienung (Unterschreiten der GN-C-Standards).

6.3.3.14 Teilnetz RZ11 Städteschnellbus RZ-NordBilanz seit 2017 / Analyse:

- Keine Haltepunkte in OD, deshalb ohne Relevanz.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf
8700	Ratzeburg – Mölln – U-Wandsbek Markt	GN-B	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

6.3.3.15 Teilnetz SE1/2 Norderstedt / Henstedt-UlzburgBilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 478: Durchbindung von Tangstedt nach HH-Duvenstedt (Ersatz der 378 dort).

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
378	Glashütte, Markt – Tangstedt – U Norderstedt-Mitte	StV GN-B	13 18
478	Bargfeld-Stegen - Tangstedt (OD) - Duvenstedt (HH) – Harksheide	EN GN-C	11
578	Tangstedt – Norderstedt, SZ-Süd	EN	ohne
7141	A Henstedt-Ulzburg – Sülfeld – Bad Oldesloe	GN-C	11 18
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT SE unverbindlich

Analyse:

- Linie 478 Mo-Fr vormittags ohne Takt zw. Bargfeld-Stegen und Tangstedt, Sbd/So kein Angebot im Naherholungsgebiet „Duvenstedter Brook“ (Unterschreiten der GN-C- Standards).
- Linie 7141 nur mit Einzelfahrten Sbd, So kein Angebot (Unterschreiten der GN-C-Standards); zwischen Sülfeld und Bad Oldesloe ergänzt durch 8140.

6.3.3.16 Teilnetz SE8 Region Bad Segeberg West

Bilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 7550: Spätverkehrsergänzung Mo-Fr, Taktverdichtung sonnabends zum ganztägigen 60-Min.-Takt.
- 12/2018 | Linie 7550: zusätzl. Früh-HVZ-Fahrt U-Ochsenzoll –Bad Segeberg (30-Min.-Takt).
- 12/2021 | Linie 7590: Zerlegung in einen Bedienungskorridor Nord als 7591 und Süd als 7592.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
7550	Bad Segeberg – Nahe – U-Ochsenzoll	GN-B	11 18
7551	Bad Segeberg – Oering – U-Ochsenzoll	EN GN-E	ohne
7592	Nahe – Kayhude - Tangstedt	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- entfällt

6.3.3.17 Teilnetz SE9 Region Bad Segeberg Ost

Bilanz seit 2017:

- 12/2018 | Linie 7650: Ausweitung des Spätverkehrs Mo-Fr; Sbd-Verdichtung zu 60-Min.-Takt.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
7650	Bad Segeberg – Mönkhagen – Stockelsdorf – Lübeck	GN-B	11 18
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- entfällt

6.3.4 Teilnetze im Kreis Herzogtum Lauenburg

6.3.4.1 Teilnetz RZ1 Stadtverkehr Geesthacht

Bilanz seit 2014:

- 12/2013 | Linie 139: Umwandlung zu Ringlinie Geesthacht – Tesperhude – Geesthacht; zusätzl. Bedienung des Helmholtz-Zentrums.
- 12/2015 | Linie 339: übernimmt Fahrten zum Spakenberg von Linie 139.
- 12/2015 Linie 439: Mo-Fr-Taktverdichtung zw. Geesthacht, ZOB - Heuweg zu 30-Min.-Takt; Ausweitung des Spätbetriebs.
- 12/2016 | Linie 139: neue Linienführung über Helmholtz-Zentrum (HZG).
- 12/2017 | Linie 8800: übernimmt die Bedienung des Helmholtz-Zentrums von 139.
- 12/2018 | Linie 339: Verdichtung auf Abschnitt Geesthacht, ZOB - Edmundstal.
- 12/2021 | Linie 339: Umwandlung zu Ringlinie ZOB - Am Spakenberg - Barmbeker Ring - Hansastraße - ZOB.
- 12/2021 | Linie 539: Taktverdichtung Mo-Sbd zw. Geesthacht, ZOB – HafenCity - Vierlander Str. zu 30-Min.-Takt.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
139	Geesthacht ZOB - Tesperhude – Geesthacht	StV	ohne
239	Geesthacht ZOB – HEW-Siedlung – Geesthacht ZOB	StV	ohne
339	Edmundstal – Geesthacht ZOB – Oberstadt	StV	8
439	Altengamme – Düneberg – Geesthacht ZOB – Mercatorstraße	StV	ohne
539	Niedermarschacht (WL) – Gewerbegebiet – Geesthacht ZOB	StV	2
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Unterschreiten der StV-Standards wegen vielfacher Linienüberlagerungen zulässig; zudem angebotsstarke Regionalbuslinien 31, 8800, 8870 mit städtischer Erschließungsfunktion.
- Linie 539 von/nach Niedermarschacht (WL; Übergang von/zur Linie 4400) mit GN-C-Funktion.

6.3.4.2 Teilnetz RZ2 Stadtverkehr Lauenburg

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
138	Bf. Lauenburg – Hafenstraße – Lauenburg ZOB	StV	7
238	Lauenburg ZOB – Moorring – Spitzort – Lauenburg ZOB	StV	7
338	Lauenburg ZOB – Bf. Lauenburg – Unterstadt – Lauenburg ZOB	StV	7
438	Lauenburg ZOB – Spitzort – Moorring – Lauenburg ZOB	StV	7
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Verkehr überwiegend im 60-Min.-Takt; Unterschreiten der StV-Standards wegen geringer Stadtgröße (< 25.000 Einwohner) und vielfacher Linienüberlagerungen zulässig; zudem angebotsstarke Regionalbuslinien 31, 8800, 8840, 8860 mit städtischer Erschließungsfunktion.
- Sbd-Angebot bis ca. 16 Uhr, So kein Angebot.

6.3.4.3 Teilnetz RZ3 Regionalverkehr RZ-Süd

Bilanz seit 2014:

- 12/2013 | Linie 8890: neue Linie Bf. Bergedorf – Börnsen - Escheburg - Geesthacht ersetzt Linie 12.
- 12/2014 | Linie 8890: neue Fahrten nach Bergedorf für die höher gelegenen Ortsteile Escheburgs und Börnsens.
- 12/2014 | Linie 8800: übernimmt die Bedienung der Oberstadt Geesthachts von der 8890.
- 12/2017 | Linie 638: Erschließungsverbesserung durch Linienwegsänderung analog zu 438.
- 12/2017 | Linien 639 & 8890: 8890 übernimmt Nachtverkehr an Wochenenden Bergedorf – Geesthacht; NachtBus-Linie 639 alternierend ab Geesthacht, ZOB in die Oberstadt oder Düneburg.
- 12/2019 | Linie 8890: Ausweitung des Spätangebotes nach Börnsen und Escheburg
- 12/2020 | Linie 8891: Aufteilung in Schülerverkehr nach Geesthacht (8891) und Lauenburg (8896)
- 12/2020 | Linie 8890: Ausweitung des Spätverkehrs nach Börnsen und Escheburg
- 04/2021 | Linien 8862, 8891-8895: werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7)

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
638	Geesthacht – Tesperhude – Schnakenbek – Lauenburg	NB	ohne
639	Geesthacht – Düneberg – Oberstadt – HEW-Siedlung – Geesth.	NB	ohne
8862	Lanze – Buchhorst – Lauenburg	EN	ohne
8879	Worth – Hamwarde – Geesthacht	bV	ohne
8890	Geesthacht – Escheburg – Börnsen – Bergedorf	GN-B	ohne
8891	Lauenburg – Schnakenbek – Grünhof – Geesthacht	EN	ohne
8892	Tesperhude – Krümmel – Geesthacht	EN	ohne
8893	Worth – Hamwarde – Geesthacht	EN	ohne
8894	Börnsen – Escheburg – Geesthacht	EN	ohne
8895	Börnsen – Escheburg – Kröppelshag. – Neu Börnsen – Voßmoor	EN GN-E	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse / Handlungsbedarf:

- entfällt

6.3.4.4 Teilnetz RZ4 Städteschnellbus RZ-Süd

Bilanz seit 2016:

- 12/2013 | Linie 8800: neue Linie übernimmt die Bedienung der Relation Bergedorf – Geesthacht – Tesperhude – Lauenburg (bisher E31 & 8890; vgl. RZ3).
- 12/2014 | Linie 8800: übernimmt die Bedienung von Geesthacht, Oberstadt von der 8890.
- 12/2017 | Linie 8800: übernimmt die Bedienung des Helmholtz-Zentrums von Linie 139.
- 12/2019 | Linie 8800: Ausweitung des HVZ-Angebotes.
- 12/2021 | Linie X80: SchnellBus-Linie 31 wird XpressBus-Linie; Wegfall des Schnellbuszuschlags.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
X80	Lauenburg – Geesthacht – Bergedorf – Billstedt – Hamburg-City	GN-B	ohne
8800	Lauenburg – Geesthacht – Bergedorf	StV GN-A/B	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- entfällt

6.3.4.5 Teilnetz RZ6 Stadtverkehr Ratzeburg

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf
8501	Vorstadt – Demolierung – Bf. Ratzeburg	StV	ohne
8502	Seniorenwohnsitz – Demolierung – Bf. Ratzeburg	StV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Verkehr im 60-Min.-Takt; Unterschreiten der StV-Standards wegen geringer Stadtgröße (< 25.000 Einwohner) zulässig; zudem angebotsstarke Regionalbuslinien (8700, 8710, 8750, 8790) mit städtischer Erschließungsfunktion.

6.3.4.6 Teilnetz RZ7 Stadtverkehr Mölln

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf
8511	Mölln ZOB – Bf. Mölln – Waldstadt – Bf. Mölln – Mölln ZOB	StV	ohne
8512	Mölln ZOB – Bf. Mölln – Hansaviertel – Bf. Mölln – Mölln ZOB	StV	ohne
8513	Mölln ZOB – Mölln Nord Stecknitzweg	StV	ohne
8514	Augustinum – Mölln ZOB – Robert-Koch-Park – Lehmrade	StV	ohne
8515	Mölln ZOB – Bf. Mölln – Hansaviertel – Bf. Mölln – Mölln ZOB	StV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Verkehr im 60-Min.-Takt; Unterschreiten der StV-Standards wegen geringer Stadtgröße (< 25.000 Einwohner) zulässig; zudem angebotsstarke Regionalbuslinien (8700, 8710, 8750, 8760, 8770, 8810, 8830, 8850) mit städtischer Erschließungsfunktion.
- Die vormals durchgängige Bedienung im 60-Min.-Takt der Linie 8513 wurde nachfragegerecht und nach Anwohnerwunsch reduziert (auf Mo-Fr ca. 05:00 - 15:30 h).

6.3.4.7 Teilnetz RZ8 Regionalverkehr RZ-Mitte

Bilanz seit 2014:

- 12/2017 | Linie 8810: Verdichtung des 120-Min.-Takts sonnabends zum 60-Min.-Takt.
- 12/2017 | Linien 8830, 8840, 8850, 8860 8870, 8880: Anpassung an RE1-Ankünfte/ Abfahrten in Schwarzenbek und Büchen.
- 12/2019 | Linien 8710 & 8810: Wochenendnachtverkehr zw. Bergedorf – Mölln (8810) und Mölln – Ratzeburg (8710).
- 08/2020 | Linie 8820: Angebotsausweitung zu 60-Min.-Takt Mo-Fr, Sbd 60-/120-Min.-Takt, So 120-Min.-Takt.

- 12/2020: Aufteilung der Linie 8811 in Schulverkehr von/nach Wentorf & Reinbek (Linie 8811) und Schwarzenbek (Linie 8815).
- 12/2020: Aufteilung der Linie 8812 im Schulverkehr von/nach Schwarzenbek auf drei Linien 8812, 8835, 8836.
- 12/2020: Umstrukturierung der Linien 8813 & 8814 in Schulverkehre von/nach Breitenfelde & Mölln.
- 12/2020: Aufteilung der Linie 8823 im Schulverkehr von/nach Dassendorf auf die Linien 8823 & 8824.
- 12/2020: Aufteilung der Linie 8832 im Schulverkehr von/nach Büchen auf die Linien 8832 & 8834.
- 12/2020: Aufteilung der Linie 8861 in Schulverkehr von/nach Schwarzenbek (8861) und Lauenburg (8863).
- 12/2020: Aufteilung der Linie 8871 in Schulverkehr von/nach Geesthacht (Linie 8871) und Schwarzenbek (Linie 8872).
- 04/2021: Linien 8711, 8811-8815, 8821-8824, 8831-8836, 8841-8843, 8851-8852, 8861, 8863, 8871-8872, 8881 werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7).

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
8710	Mölln – Ratzeburg – Lübeck-City	GN-B	6
8711	Groß Grönu – Groß Sarau – Hornstorf – Groß Grönu	EN	ohne
8810	Mölln – Schwarzenbek – Dassendorf – Wentorf – Bergedorf	GN-B	6
8811	Schwarzenbek – Dassendorf – Börnsen – Wentorf – Reinbek	EN	ohne
8812	Talkau – Fuhlenhagen – Elmenhorst – Schwarzenbek	EN	ohne
8813	Büchen – Güster – Woltersdorf – Breitenfelde – Mölln	EN	ohne
8814	Talkau – Fuhlenhagen – Niendorf/St. – Breitenfelde	EN	ohne
8815	Dassendorf – Schwarzenbek	EN	ohne
8820	Krabbenkamp – Aumühle – Dassendorf – Geesthacht	GN-B	6
8821	Dassendorf – Hohenhorn – Geesthacht	EN	ohne
8822	Kröppelshagen – Aumühle	EN	ohne
8823	Hamwarde – Worth – Dassendorf	EN	ohne
8824	Brunstorf – Fahrendorf – Hohenhorn – Dassendorf	EN	ohne
8830	Büchen – Güster – Breitenfelde – Mölln	GN-C	6
8831	Gr. Schretstaken – Talkau – Woltersdorf – Güster – Büchen	EN	ohne
8832	Schwarzenbek – Grove – Elmenhorst – Müssen – Büchen	EN	ohne
8833	Büchen – Müssen – Louisenhof – Schwarzenbek	EN	ohne
8834	Schwarzenbek – Grabau – Klein Pampau – Müssen – Büchen	EN	ohne
8835	Müssen – Kankelau – Elmenhorst – Grove – Schwarzenbek	EN	ohne
8836	Klein Pampau – Sahms – Grabau – Schwarzenbek	EN	ohne
8840	Büchen – Dalldorf – Basedow – Lauenburg	GN-C	6
8841	Basedow – Dalldorf – Witzeze – Schulendorf – Büchen	EN	ohne
8842	Witzeze – Dalldorf – Basedow – Lauenburg	EN	ohne
8843	Dalldorf – Basedow – Wangelau – Lüttau	EN	ohne
8850	Büchen – Gudow – Sterley – Mölln	GN-C	6
8851	Göttin – Besenthal – Langenlehsten – Bröthen – Fitzen – Büchen	EN	ohne

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
8852	Segrahn – Gudow – Sarnekow – Büchen	EN	ohne
8860	Schwarzenbek – Lüttau – Gülzow – Lauenburg	GN-C	6
8861	Lanze – Lauenburg – Gülzow – Lüttau – Schwarzenbek	EN	ohne
8863	Schwarzenbek – Lüttau – Krukow – Schnakenbek – Lauenburg	EN	ohne
8870	Schwarzenbek – Kollow – Gülzow – Hamwarde – Geesthacht	GN-C	6
8871	Schwarzenbek – Kollow – Gülzow – Geesthacht	EN	ohne
8872	Geesthacht – Gülzow – Kollow – Schwarzenbek	EN	ohne
8880	Schwarzenbek – Basthorst – Hamfelde – Trittau	GN-C	6
8881	Basthorst – Hamfelde – Kuddewörde – Möhnsen – Schwarzenbek	EN	ohne

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Wochenendangebot der Grundnetzlinien ist lückenhaft:
 - Linien 8710, 8810 & 8820 sonntags kein vollständiger 60-Min.-Takt;
 - Linien 8850 & 8880 keine Wochenendbedienung;
 - Linien 8860 & 8870 keine Sonntagsbedienung.

6.3.4.8 Teilnetz RZ9 Regionalverkehr RZ-Nordwest

Bilanz seit 2014:

- 12/2017: Verdichtung zum 120-Min.-Takt Mo-Fr zwischen Ratzeburg und Nüsse auf der Linie 8730.
- 12/2018: Ausweitung des Wochenendangebotes auf den Linien 8730.
- 08/2020: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, 120-Min.-Takt an Wochenenden; auf Abschnitt Sandesneben – Trittau auch sonntags.
- 12/2020 | Linie 8775: neue Schulbuslinie Groß Sarau – Krummesse.
- 12/2020 Linie 8722: Aufteilung in Schülerverkehr nach Sandesneben (8722) und Berkenthin (8727).
- 12/2020 | Linie 8725: Aufteilung in Schülerverkehr nach Bargteheide (8725) und Mollhagen (8728).
- 12/2020 | Linie 8771: Aufteilung in Schülerverkehr nach Berkenthin (8771) und Krummesse (8773).
- 12/2020 | Linie 8772: Aufteilung in Schülerverkehr nach Ratzeburg (8772) und Berkenthin (8774).
- 04/2021 | Linien 8721-8726 & 8731: werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (Kap. 8.3.7).
- 08/2021 | Linie 8775: Erweiterung um die Gemeinde Groß Grönau.
- 01/2022 | Linien 8730, 8740, 8770, 8780: zusätzliche taktverdichtende Fahrten Mo-Fr.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
8720	Trittau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck-City	GN-B	6
8721	Schönberg – Linau – Sandesneben	EN	ohne
8722	Berkenthin – Kastorf – Sandesneben	EN	ohne
8723	Klinkrade – Sandesneben – Trittau	EN	ohne
8724	Siebenbäumen – Schönberg – Linau – Trittau	EN	ohne
8725	Linau – Sandesneben – Todendorf – Bargteheide	EN	ohne
8726	Klinkrade – Sandesneben – Stubben – Mollhagen – Bargteheide	EN	ohne
8727	Sandesneben – Kastorf – Berkenthin	EN	ohne
8728	Hammoor – Todendorf – Mollhagen	EN	ohne
8730	Ahrensburg – Sandesneben – Nüsse – Ratzeburg	GN-C	6
8731	Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben – (Hoisdorf)	EN	ohne
8740	Bad Oldesloe – Kastorf – Berkenthin – Ratzeburg	GN-C	6
8741	Kronsforde – Siebenbäumen – Kastorf – Berkenthin – (Ratzeburg)	EN	ohne
8742	Koberg – Nüsse – Rondeshagen – Berkenthin – (Ratzeburg)	EN	ohne
8749	Berkenthin – Ratzeburg	bV	ohne
8770	Kronsforde – Krummesse – Berkenthin – Mölln	GN-C	6
8771	Krummesse – Klempau – Berkenthin	EN	ohne
8772	Hollenbek b. Berk. – Kühnen – Berkenthin – Kulpin – Ratzeburg	EN	ohne
8773	Berkenthin – Klempau – Krummesse	EN	ohne
8774	Ratzeburg – Kulpin – Berkenthin	EN	ohne
8775	Groß Grönau – Gr. Sarau – Klein Sarau – Klempau – Krummesse	EN	ohne
8780	Kronsforde – Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben	GN-C	6
8781	Grinow – Gr. Schenkenberg – Kronsforde – Bliestorf – Krummesse	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Wochenendangebot der Grundnetzlinien ist teilweise lückenhaft:
 - Linien 8740, 8780 sonnabends kein vollständiger 120-Min.-Takt, keine Bedienung sonntags;
 - Linien 8770 keine Wochenendbedienung.

6.3.4.9 Teilnetz RZ10 Regionalverkehr RZ-Nordost

Bilanz seit 2014:

- 12/2017 | Linien 8712, 8713, 8734, 8751, 8791, 8792, 8793: werden Grundstock des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7).
- 12/2017 | Linie 8790: neu ab Ratzeburg – Sterley – Seedorf – Zarrentin (LUP); Ratzeburg – Mustin entfällt (weiter bedient durch Linie 131).
- 12/2020 | Linie 8751: Aufteilung in Schülerverkehr nach Ratzeburg (8751) und Mölln (8756).

- 12/2020 | Linie 8754: Aufteilung in Schülerverkehr nach Mölln (8754) und Sterley (8757).
- 04/2021 | Linien 8712-8713, 8732-8735, 8751-8757, 8761-8762, 8791-8794: werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7).

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.4)
8712	Klein Disnack – Groß Sarau – Einhaus – Ratzeburg	EN	ohne
8713	Mechow – Bäk – Römnitz – Ratzeburg	EN	ohne
8732	Mölln – Lankau – Nüsse – Koberg – Sandesneben	EN	ohne
8733	Behlendorf – Kühsen – Nüsse – Lüchow – Sandesneben	EN	ohne
8734	Koberg – Nüsse – Lankau – Ratzeburg	EN	ohne
8735	Nüsse – Panten – Lankau – Mölln	EN	ohne
8750	Mölln – Schmilau – Ratzeburg	GN-B	6
8751	Mölln – Schmilau – Ratzeburg	EN	ohne
8752	Ratzeburg – Schmilau – Horst – Sterley	EN	ohne
8753	Neu Sterley – Hollenbek – Seedorf – Sterley – Brunsmark – Mölln	EN	ohne
8754	Sterley – Gudow – Lehmrade – Mölln	EN	ohne
8755	Grambek – Mölln	EN	ohne
8756	Ratzeburg – Schmilau – Mölln	EN	ohne
8757	Mölln – Lehmrade – Gudow – Sterley	EN	ohne
8760	Trittau – Hamfelde – Nüsse – Mölln	GN-C	6
8761	Behlendorf – Kühsen – Nüsse – Alt-Mölln – Mölln	EN	ohne
8762	Alt-Mölln – Poggensee – Borstorf – Breitenfelde – Mölln	EN	ohne
8790	Zarrentin – Seedorf – Sterley – Salem – Ratzeburg	GN-C	3 6
8791	Mustin – Ziethen – Ratzeburg	EN	ohne
8792	Mustin – Kittlitz – Salem – Ratzeburg	EN GN-E	ohne
8793	Neu Sterley – Hollenbek – Seedorf – Sterley – Ratzeburg	EN	ohne
8794	Ziethen – Mustin – Kittlitz – Salem – Sterley	EN	ohne

Hierachiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

Analyse:

- Trotz Standardkonformität wird der Maximalwert des Taktkorridors je Hierarchiestufe nicht immer erreicht (vgl. Kap. 8.3).
- Linie 8750 erfüllt in Ratzeburg auch Stadtverkehrsaufgaben (Feinerschließung). Abschnitt Ratzeburg – Mölln zu beurteilen i.V.m. RE83; 8750-Angebot über Schmilau erfüllt die GN-C-Standards.
- Wochenendangebot der Grundnetzlinien ist teilweise lückenhaft: Linien 8760, 8790 keine Wochenendbedienung.

6.3.4.10 Teilnetz RZ11 Städteschnellbus RZ-Nord

Bilanz seit 2014:

- 12/2013 | Linie 8700: neuer HVZ-Linienzweig Mo-Fr nach Mölln, Papenkamp; Ausweitung des 30-Min.-Takts Mo-Fr.

- 12/2016 | Linie 8700: zusätzl. NVZ-Fahrt Mo-Fr von Ratzeburg nach Wandsbek.
- 12/2017 | Linie 8700: Ausweitung des Wochenendangebotes zu 60-/120-Min.-Takt.
- 08/2021 | Linie 8700: Verlängerung von Mölln beginnenden/endenden Fahrten bis Ratzeburg.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf
8700	Ratzeburg – Mölln – Wandsbek	GN-B	ohne

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

Analyse / Handlungsbedarf:

- entfällt

6.3.4.11 Teilnetz Hamburg

Bilanz seit 2014:

- 12/2014 | Linie 235: Verlängerung des bis S-Reinbek durchgehenden Betriebs bis nach 23 Uhr.
- 12/2015 | Linie 4400: wird nach Bütlingen zurückgenommen (statt Barum (LG)).
- 12/2017 | Linie 4400: Taktverdichtung zu 120-Min.-Takt sbd; sbd auch nach Avendorf / Bütlingen.
- 12/2018 | Linie 4400: 120-Min.-Takt auch sonntags.
- 12/2019 | Linie 235: Aufteilung in 235 nach Nettelnburg und 335 nach Allermöhe.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
235	Reinbek – Wentorf – Bergedorf – Nettelnburg	StV GN-B	ohne
335	Wentorf – Bergedorf – Allermöhe	GN-E	ohne
4400	Avendorf / Bütlingen – Tespe – Marschacht – Rönne – Bergedorf	GN-C	2

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT FHH unverbindlich

Analyse:

- Linie 335 ergänzt Linie 235, in RZ nur Mo-Fr HVZ-Angebot.
- Linie 4400 ohne Haltepunkte in RZ, aber mit Verknüpfung zur StadtBuslinie 539 (RZ1) in Niedermarschacht (Übergang für süderelbische Gemeinden von/nach Geesthacht).

6.3.4.12 Teilnetz Stadtverkehr Lübeck

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
4	Groß Grönau – Lübeck-City	StV GN-B	ohne
16	Krummesse – Lübeck-City	StV GN-B	ohne

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT HL unverbindlich

Analyse:

- Beide Stadtverkehrslinien erfüllen auf RZ-Territorium GN-Funktion.

6.3.4.13 Teilnetz OD2 Trittau

Bilanz seit 2017:

- 12/2020: Neuvergabe des Netzes an die VGS (Verkehrsgesellschaft Südholstein).
- 12/2020 | Linie 8888: Aufgabe des AST und Eingliederung in ioki-Shuttle 837 (TN OD3).
- 12/2021 | Linie 8769: AST-Fahrten zwischen den Umlandgemeinden werden möglich.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
8763	Nusse – Koberg – Hamfelde – Trittau	EN	ohne
8769	AST Trittau – Hamfelde – Dahmker – Köthel – Hohenfelde	bV	ohne

Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr | GN-A/B/C = Grundnetz | GN-E = Grundnetz-Ergänzung | EN = Ergänzungsnetz | NB = Nachtbus | bV = bedarfsgesteuerter Verkehr

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OD unverbindlich

Analyse:

- entfällt

6.3.4.14 Teilnetz OD3 Südstormarn

Bilanz seit 2017:

- 12/2016 | Linie 433: neue Linie zw. Trittau und Aumühle (S21-Anschluss) Mo-Fr im 60-Min.-Takt.
- 12/2016 | Linie 533: neue Linie als Zubringerverkehr Mo-Fr zur Linie 433.
- 12/2017 | Linie 735: neue Linie zur Schülerbeförderung aus Wohltorf & Aumühle nach Wentorf & Reinbek (OD).
- 12/2018 | Linie 237: Verlängerung von S-Reinbek (OD) nach Wentorf Mo-Fr im 60-Min.-Takt.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
236	Wentorf – S Reinbek – Neuschönningstedt	EN	ohne
237	Wentorf – S Reinbek – Ind.geb. Reinbek – Glinde – Willinghusen	GN-B	ohne
433	Aumühle – Kuddewörde – Hamfelde – Trittau	GN-C	6
533	Kuddewörde – Kasseburg – Möhnsen	GN-E	6
735	Aumühle – Wohltorf – Wentorf – Reinbeker Schulen	EN	ohne
8882	Grande – Hamfelde – Basthorst – Möhnsen – Kuddewörde	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OD unverbindlich

Analyse:

- Linien 433 & 533 ohne Angebot an Wochenenden (hauptsächlich betroffen: RZ-Gemeinden).

6.3.4.15 Teilnetz OD8 Bad Oldesloe

Bilanz seit 2017:

- 12/2019: Umnummerierungen: Linie 8162 > 8181 | 8163 > 8182.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
8181	Groß Boden- Schürensöhlen – Westerau	EN	ohne
8182	Bad Oldesloe – Westerau – Kastorf	EN	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OD unverbindlich

Analyse:

- entfällt

6.3.4.16 Teilnetz OD10 Regionales Grundnetz

Bilanz seit 2017:

- 12/2019 | Linie 8180: ehemalige 8161 wird funktional folgerichtig OD10 zugeordnet.
- 12/2021: Verlängerung der Linie 8180 um den Abschnitt Bargteheide - Hammoor – Todendorf, damit erstmalig Direktanbindung aus Groß Boden & Stubben von/nach Bargteheide im 60-Min.-Takt Mo-Fr.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
8180	Bad Oldesloe – Gr. Boden – Todendorf – Hammoor - Bargteheide	GN-B	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT OD unverbindlich

Analyse / Handlungsbedarf:

- Linie 8180: Sbd-Angebot lückenhaft, kein So-Angebot.

6.3.4.17 Teilnetz LUP1 Regionalverkehr Ludwigslust-Parchim

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
515	Boizenburg – Horst – Lauenburg	GN-C	6
516	Boizenburg – Lauenburg – Lüneburg	GN-E	ohne
8859	Gudow – Testorf – Zarrentin	bV	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT LUP unverbindlich

Analyse:

- Linie 515 verfehlt die GN-C-Standards (Mo-Fr kein vollständiger 120-Min.-Takt, keine Wochenendbedienung).

6.3.4.18 Teilnetz NWM1 Regionalverkehr Nordwestmecklenburg

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
131	Gadebusch – Mustin – Ziethen – Ratzeburg	GN-C	4
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT NWM unverbindlich

Analyse:

- Linie 131 verfehlt die GN-C-Standards (Sbd & So nur 3 Fahrtenpaare)

6.3.4.19 Teilnetz LG9 „Bardowick / Scharnebeck / Hohnstorf“

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
5931	Lauenburg – Hohnstorf – Echem – Scharnebeck – Lüneburg	GN-E	ohne
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

¹⁾ Hierarchiestufe und Kriterien der Angebotsbeurteilung nur für die RZ-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT LG unverbindlich

Analyse:

- Linie 5931 ist für RZ ohne Relevanz; Relation Lauenburg – Lüneburg wird durch die RE83 bedient.

6.4 Barrierefreiheit

6.4.1 Fahrzeuge

In den RNVP-Kreisen beträgt die NF-Quote im Bus-ÖPNV 100% und wird im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet. Ebenso ist eine 100%ige Ausstattung der Busse mit automatischen Haltestelleninnenansagen und –anzeigen zur fahrzeugseitigen Barrierefreiheit erreicht. **Im Hinblick auf die in Kreiszuständigkeit liegenden Bestandteile des ÖPNV ist die gesetzliche Vorgabe der vollständig barrierefreien Gestaltung bis 2022 erfüllt.**

Lediglich bei Bedarfsverkehren wie ASTs ist die Barrierefreiheit auf Grund des systembedingten Pkw-Einsatzes oft nicht gegeben (bei Einsatz von Taxi-VUs als Subunternehmer). Ein Ansatz zum Erreichen der Barrierefreiheit ist die Digitalisierung der ASTs zu ODVs und Eigenproduktion durch die jeweiligen VUs mit geeigneten Fahrzeugen. Die in den ODVs im Kreis Stormarn eingesetzten ioki-Fahrzeuge sind im Unterschied zu den meisten Taxis barrierefrei auch für Rollstuhlfahrer (keine schweren E-Rollis) nutzbar. Zwar ist dies mit spürbar erhöhtem finanziellem Aufwand für die ATs verbunden. Jedoch sind erhöhte Flexibilität durch verkürzte Reaktionszeiten und breitere Bedienungszeiträume mit den bestehenden Taxibetreibern kaum darstellbar.

6.4.2 Haltestellen

Der hvv unterhält eine zentrale Datenbank zur Analyse des Umsetzungsstandes der Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur und als Basis für die Weiterentwicklung im gesamten Verbundgebiet. Tabelle 26 zeigt eine Auswertung zur Umsetzung der Barrierefreiheit aus dieser Quelle. Die in der Ersterhebung (2017, z.T. Nacherhebungen 2020) gewonnenen Daten haben sich als nur bedingt verlässlich erwiesen. Die vorgedachte Struktur der Datenbank konnte nicht allen Eventualitäten der Vor-Ort-Bedingungen gerecht werden, sodass entweder entsprechende Anpassungen der Datenbank oder der Erhebungsunterlagen erforderlich wurden. Ab 2022 soll eine vollständige Neuerhebung mit verbesserter Abstimmung auf die aktualisierte Datenbankstruktur durchgeführt werden.

In den RNVP-Kreisen gibt es 3.050 Bushaltestellen (inkl. ZOB-Anlagen), ausgerüstet mit nahezu 5.100 Richtungshaltestellen. Zur vollständigen Herstellung der Barrierefreiheit ist eine Reihe von Merkmalen herzustellen, nicht alle sind direkt auf den baulichen Zustand bezogen (vgl. Kap. 5.2.2). Eine Haltestelle ist z.B. auch dann nicht barrierefrei, wenn die Fahrplanaushänge oder der Müllbehälter zu hoch montiert und so für Rollstuhlfahrer nicht erreichbar sind.

Tabelle 26: Anzahl und Ausbauzustand der Haltestellen in RNVP-Kreisen

(Merkmalsauswahl aus Kap. 5.2.2, Tabelle 23)

Kreis	Anzahl	davon			
	Richtungs- haltestellen	➊ Bordsteinhöhe ≥ 16 cm ➋ Bewegungsfläche $\geq 2,50$ m x 2,50 m	➌ Auffindestreifen ≥ 60 cm ➍ Einstiegsfeld mind. 120 cm x 90 cm	➎	➏
PI	1.049	511	674	94	67
SE	1.407	218	749	70	68
OD	1.500	515	837	153	119
RZ	1.340	337	718	104	119
Summe	5.094	1.581	2.978	421	373

Quellen: hvv-Haltestellendatenbank (exkl. Nicht-hvv), Stand 03/2021; Erhebungsdaten 2017 & 2020

Trotz der oben geschilderten Unsicherheiten bei der Datenerhebung und -auswertung wird anhand dieser Zahlen deutlich, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ein langwieriger Prozess sein wird. Auffällig ist auch, dass vor 2016 keine einheitlichen Standards angelegt wurden, sodass vielfach zwar mehrere Merkmale der Barrierefreiheit anzutreffen sind, der vollständige Katalog der Mindestkriterien jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt ist. Mit dem hvv-Leitfaden wurden einheitliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen etabliert.

Es darf – auch angesichts der in den letzten Jahren zunehmenden Aktivität der Kommunen – davon ausgegangen werden, dass die Neuerhebung andere, tendenziell bessere Ergebnisse zeigen wird. Dass dies erreicht wird, ist von grundlegender Bedeutung für alle Mobilitätseingeschränkten, denn nur so werden auch ihnen die Fortschritte der ÖPNV-Weiterentwicklung vollständig zugänglich.

Die Kreise können beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen nicht unmittelbar selbst aktiv werden, da Bushaltestellen i.d.R. in der Baulastträgerschaft der Kommunen liegen. Allerdings fördern die Kreise den barrierefreien Ausbau in unterschiedlichem Maß (s.u.). Darüber hinaus werden besonders verkehrswichtige Infrastrukturanlagen (z.B. ZOBs) zu 75% vom Land gefördert³⁵.

Die ebenfalls dem RNVP zuzuordnende U1 ist bei Fahrzeugen und Haltepunkten zu 100% barrierefrei. Ausnahme: „Kiekut“ im Kreis Stormarn wird in Abstimmung mit HHA, Gemeinde Großhansdorf, NAH.SH und Kreis nicht barrierefrei ausgebaut. An diesem Haltepunkt besteht die kreisweit geringste Nachfrage aller U1-Halte, weitere Siedlungsentwicklung ist nicht geplant.

Kreis Pinneberg

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind ca. 49 % der Richtungshaltestellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 9 Richtungshaltestellen barrierefrei ausgebaut, weitere 8 sind im Bau bzw. es liegen Anträge vor.

Um die Entwicklung zu stimulieren hat der Kreis 2021 eine neue Förderrichtlinie zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen beschlossen. Die Förderung beträgt 75 %, der Haushaltsansatz wurde auf 250 T€/a verdoppelt.

³⁵ Gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz SH (GVFG-SH).

Kreis Segeberg

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind ca. 15 % der Richtungshaltestellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 21 Richtungshaltestellen barrierefrei ausgebaut, weitere 25 sind im Bau bzw. es liegen Anträge vor.

Um die Entwicklung zu stimulieren hat der Kreis 2021 eine neue Förderrichtlinie zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen beschlossen. Die Förderung beträgt 75 %, der Haushaltsansatz wurde auf 500 T€/a vervierfacht.

Kreis Stormarn

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind über 34 % der Richtungshaltestellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 41 Richtungshaltestellen barrierefrei ausgebaut. Für weitere 19 liegen Anträge vor.

Der Kreis fördert den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zu 75 % und stellt dafür 200 T€/a bereit.

Kreis Herzogtum Lauenburg

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind ca. 25 % der Richtungshaltestellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 69 Richtungshaltestellen barrierefrei ausgebaut. Für weitere 31 liegen Anträge vor bzw. laufen die Umbauarbeiten.

Um die Entwicklung zu stimulieren hat der Kreis die Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen 2021 auf 75 % erhöht und stellt dafür 300 T€/a bereit.

6.5 Verknüpfung und Vernetzung

Um eine Stärkung des ÖPNV gegenüber dem MIV zu bewirken, ist die koordinierte Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad) untereinander und mit dem MIV unerlässlich. Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots insbesondere im ländlichen Raum steigt mit der Verknüpfungsqualität der verschiedenen Angebote. An den zentralen Umsteigepunkten sollen daher einerseits Verknüpfungen zwischen SPNV sowie den ÖPNV-Grundnetzlinien der verschiedenen Hierarchiestufen sowie zu den Stadtverkehren bestehen. Andererseits sollen an diesen Punkten auch P+R- sowie B+R-Anlagen vorhanden sein, um besonders in den verdichteten Stadtregionen den MIV zu reduzieren und den Umstieg in den ÖPNV zu erleichtern.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit bietet der hvv vielfältige Informationsmöglichkeiten in analoger und digitaler Form. Neben einem speziellen Schnellbahnplan können auch Skizzen, Pläne und Fotos über die Ausstattung von Haltestellen im Schnellbahn- und Regionalverkehr inkl. Angaben zu den Aufzügen und deren Betriebszustand, den Einstiegsverhältnissen bei Zügen und den Umsteigemöglichkeiten zum Bus abgerufen werden.

6.5.1 Dynamische Fahrgastinformation

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) informieren an wichtigen Verknüpfungspunkten mit Echtzeitanzeige über die Abfahrtszeiten der Linien an der jeweiligen Haltestelle (Ausbaumaßnahmen vgl. Kap. 8.5.2).

Tabelle 27: DFI-Masten in den RNVP-Kreisen

Kreis	Kommune	Standort	Anzahl
Pinneberg	Elmshorn	Bf. Holstenplatz (ZOB)	2
		Probstendamm	1
	Pinneberg	Bf. Pinneberg	1
	Quickborn	A-Quickborn	2
	Schenefeld	Schenefelder Platz	2
		Stadtzentrum	2
		Rathaus/EKZ	1
	Uetersen	Ostbahnhof	1
	Tornesch	Bf. Tornesch	1
	Wedel	S-Wedel	1
Segeberg	Henstedt-Ulzburg	A-Henstedt-Ulzburg	2
	Norderstedt	UA-Norderstedt Mitte	2
		U-Garstedt	1
		Glashütte, Markt	1
Stormarn	Glinde	Glinde, Markt	2
Herzogtum Lauenburg	Geesthacht	An der Post	2
		ZOB	2
	Lauenburg	ZOB	1

6.5.2 SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungen

Die Tabelle 28 bis 31 zeigen die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen Bahn- und Busverkehr in den Kreisen. Die dort anzutreffenden Anschlussqualitäten sind uneinheitlich, entscheidend für die Bewertung ist eine oder mehrere Buslinien mit diesen Anschlussqualitäten:

- **+** = Hohe Anschlussqualität = geplante, regelhaft wiederkehrende Verknüpfungen zwischen zwei Linien mit kurzer Übergangszeit (5 bis max. 10 Minuten, ggf. zzgl. Fußwegzeiten zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle).
- **o** = Mittlere Anschlussqualität = nur ein Teil der Fahrten einer Linie hat regelhafte und geplante Anschlüsse zu einer anderen. Vielfach tritt die Verknüpfungsqualität aufgrund anderer Notwendigkeiten (z.B. Schulbedienung) in den Hintergrund.
- **-** = Niedrige Anschlussqualität = ungeplante, nicht regelhafte Verknüpfungen, oft mit längeren als den genannten Übergangszeiten. Das schließt vereinzelte funktionierende Anschlüsse nicht aus.

In der Praxis finden sich an zentralen Haltestellen unterschiedliche Anschlussqualitäten. So sind hochwertige und vertaktete Bus-Grundnetzlinien (Stufe GN-A & GN-B) i.d.R. mit hoher Anschlussqualität mit dem SPNV verknüpft, während andere am selben Ort verkehrende Buslinien der Stufe GN-C u.U. nur in mäßiger Anschlussqualität eingebunden werden können und Buslinien des Ergänzungsnetzes (EN) schon wegen ihrer Schulausrichtung eher zufällige und vereinzelte Anschlüsse bieten.

P+R- und B+R-Anlagen sind an nahezu allen Bahnhöfen anzutreffen. Zu Größe und Auslastung finden sich Angaben im „Park+Ride- und Bike+Ride-Konzept für die Metropolregion Hamburg“³⁶, dass sich derzeit in der Fortschreibung befindet.

³⁶ Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg, 2010.

6.5.2.1 Kreis Pinneberg

Tabelle 28: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Pinneberg

Verknüpfungspunkt = barrierefrei im SPNV	zwischen und				P+R Anz. Plätze	B+R Anz. Plätze
Bf. Elmshorn (Holstenplatz)	+		○	○	509	691
Bf. Elmshorn (ZOB)	○		○	○	76	k.A.
Bf. Dauenhof	-			-	64	76
Bf. Pinneberg	+	+		+	390	790
Bf. Tornesch	+			+	325	640
A Barmstedt			○	-	24	128
A Bönningstedt			+		32	96
A Quickborn			+	○	266	127
S Halstenbek		+		+	165	298
S Krupunder		+			56	190
S Thesdorf		+			379	116
S Wedel		+		+	166	509
Schenefelder Platz				+	-	k.A.

Quelle P+R & B+R: hvv. Angaben liegen nur für Bahnhöfe / Schnellbahnhaltepunkte vor.

Neben den gezeigten Verknüpfungspunkten gibt es weitere Bus-Bus-Umstiegsmöglichkeiten, hervorzuheben ist dabei die ZOB-artige Haltestelle Schenefeld, Schenefelder Platz, aber auch in kleinerem Maßstab Uetersen, Buttermarkt und Uetersen, Ostbahnhof, wobei nicht jede zufällige oder im Einzelfall auch geplante funktionierende Buslinienkreuzung als Verknüpfungspunkt aufgeführt ist.

Viele P+R- und B+R-Anlagen, u.a. in Wedel, Halstenbek, Thesdorf, Tornesch und Elmshorn sind am Rande der Vollausslastung oder schon darüber. Ein Ausbau der Kapazitäten erscheint i.S. der Stärkung multimodalen Verkehrs dringend geboten.

Am Bf. Elmshorn ergeben sich längere Wege im Übergang zwischen den Regionalbuslinien, der Bahn sowie den Stadtbushaltestellen dadurch, dass der ZOB als zentrale Haltestelle der Regionalbuslinien nördlich der Schulstraße und damit relativ weit entfernt vom eigentlichen Bahnsteigzugang und der Stadtbushaltestelle Bf. Elmshorn (Holstenplatz) liegt. Diese Situation wird deutlich verbessert werden, wenn die Bestrebungen von Stadt, Land, DB und Kreis zur städtebaulichen Aufwertung und Neuordnung von Bahnhof und Umfeld inklusive eines „echten“ ZOB zur Bündelung aller Buslinien in guter Bahnhofszuordnung umgesetzt werden.

Die an A-Barmstedt verkehrenden Linien weisen unterschiedliche Verkehrsaufgaben und Anschlussprioritäten auf: Während die A3 mit z.T. längeren Aufenthaltszeiten in Barmstedt auf die Regionalbahnen in Elmshorn und die A2 in Ulzburg Süd abgestimmt ist, orientiert sich die 294 an der A1 in Quickborn und die Linien 6541, 6542, 6543 und 6544 an den Schulzeiten der Barmstedter Schulen; die Anschlussbildung untereinander ist unter diesen Voraussetzungen nur eingeschränkt möglich. Auf A3-Übergänge abgestimmt ist hingegen das Angebot des AST 6549 Barmstedt und Umland.

6.5.2.2 Kreis Segeberg

Tabelle 29: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Segeberg

Verknüpfungspunkt = barrierefrei im SPNV	zwischen und				P+R Anz. Plätze	B+R Anz. Plätze
Bf. Bad Segeberg (ZOB)	+			○	130	52
Bf. Fahrenkrug	+			-	28	10
Bf. Rickling	+			-	20	70
Bf. Wahlstedt					20	56
Bf. Wakendorf	-				20	21
A Bad Bramstedt			○	-	100	112
A Boostedt			-	-	14	16
A Ellerau			○	-	45	92
A Henstedt-Ulzburg			+	+	52	k.A.
A Kaltenkirchen			○	+	244	350
A Quickborner Straße			+		22	80
A Tanneneck			○	-	40	57
A Ulzburg Süd			+		174	94
UA Norderstedt Mitte		+	+	+	614	640
U Garstedt		+	+	+	379	428
Borstel (Sülfeld); B432				○		
Glashütte, Markt				+		

Quelle P+R & B+R: hvv

Im Kreis SE sind im Verlauf der Schnellbahnen im südlichen Kreisgebiet viele aufeinander abgestimmte Verknüpfungen vorhanden, als Beispiele seien Norderstedt Mitte (U1<>A2<>Bus), Garstedt (Bus<>U1) und Henstedt-Ulzburg (A1<>A2<>A3<>Bus) genannt.

In Kaltenkirchen hat sich die Situation mit Inbetriebnahme des neuen Stadtbuskonzepts stark verbessert, seither gelingt ein Rendezvous zweier Buslinien im 30-Min.-Takt, die zudem zur Hälfte mit kurzen Umsteigezeiten zur A1 verknüpft sind. Weil die A1 vorwiegend im 20-Min.-Takt verkehrt, entstehen allerdings für die übrigen Fahrten entsprechend längere Übergänge.

Mehrere SPNV-Zugänge mit Bedeutung für die Kreisbevölkerung liegen außerhalb des Kreises, darunter die Bahnhöfe in Wrist (IZ), Neumünster und Bad Oldesloe (OD) sowie U-Ochsenzoll (HH).

Nicht optimal ist die Situation in Bad Segeberg, wo die vielbefahrene B206 zwischen dem Bahnhof und dem ZOB verläuft. Sobald das südliche Gleis zur RB82 in Richtung Bad Oldesloe erreicht werden muss (oder man von NMS kommend zum Bus möchte), müssen Fußgänger neben der B206 auch den beschränkten Bahnübergang nutzen, was bei ungünstiger Konstellation einige Zeit beanspruchen kann.

Der Bf. Wahlstedt liegt in Ortsrandlage ohne Busanschluss, die Zu- und Abbringverkehre zur RB82 werden an den Bahnhöfen Fahrenkrug und Rickling durch die Linien 7900 und 7930 bereitgestellt. Eine Einbindung des Bf. Wahlstedt mit einem autonom fahrenden Kleinbus als eigener Stadtbusverkehr ist projektiert (vgl. Kap. 1638.3.6).

Die Bus/Bahn-Verknüpfung in Boostedt, Tanneneck und Wakendorf ist verkehrlich ohne Bedeutung, was die Bewertung relativiert.

Unter den vielen Bus-Bus-Umsteigemöglichkeiten sind besonders Glashütte, Markt in Norderstedt und Borstel, B432 in der Gemeinde Sülfeld hervorzuheben. In Glashütte existiert ein ZOB (Neuorganisation und städtebauliche Aufwertung erfolgt 2022), der von zahlreichen Buslinien genutzt wird, zwischen denen z.T. systematische Anschlussbeziehungen bestehen. In Borstel hingegen bestehen aufgrund des Aufeinandertreffens von B432, L80, L226 und L232 Anschlussmöglichkeiten zwischen mehreren Buslinien; sollten Angebotsmaßnahmen zu einer Stärkung der Verknüpfungsoptionen des Knotens führen, sollten begleitende Maßnahmen (z.B. B+R) bedacht werden.

6.5.2.3 Kreis Stormarn

Alle Bahnhöfe und Schnellbahnhaltepunkte des Kreises werden auch von Buslinien bedient. Sobald eine Buslinie mehrere Verknüpfungsoptionen entlang des Linienweges nutzen kann, muss i.d.R. eine davon priorisiert werden, da die unterschiedlichen Fahrzeiten auf Schiene und Straße nicht an allen Haltepunkten zueinander passen können (vgl. z.B. U Schmalenbeck, U Ahrensburg Ost).

Tabelle 30: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Stormarn

Verknüpfungspunkt  = barrierefrei im SPNV	zwischen  und				P+R Anz. Plätze	B+R Anz. Plätze
						
Bf. Ahrensburg 	+			+	601	811
Bf. Bad Oldesloe 	+			+	629	299
Bf. Bargteheide 	+			+	204	378
Bf. Fresenburg 	-			-	--	10
Bf. Gartenholz 	+			-	29	92
Bf. Kupfermühle	-			-	15	24
Bf. Reinfeld 	+			○	201	67
S Reinbek 			+	+	57	384
U Ahrensburg Ost 		+		-	56	94
U Ahrensburg West 		+		+	80	166
U Großhansdorf 		+		-	63	139
U Hoisbüttel 		+		-	108	146
U Kiekut		+		-	36	82
U Schmalenbeck 		-			34	44

Quelle P+R & B+R: hvv

Weitere wichtige Umsteigepunkte zum Schnellbahnnetz liegen außerhalb des Kreises, darunter UA Norderstedt Mitte mit besonderer Bedeutung für Tangstedt und U-Steinfurter Allee als U2-Zugang für Oststeinbek und Glinde.

Unter den Bus-Bus-Verknüpfungspunkten ist Glinde, Markt hervorzuheben, wo 5 Grundnetz- bzw. Stadtbuslinien (außerdem eine Nachtbus- und 3 Ergänzungslinien) aufeinandertreffen. Es handelt sich hierbei aber nicht um eine ZOB-Anlage; die Haltepositionen verteilen sich über einen Kreuzungsbereich, wodurch der Umstieg weniger attraktiv wird.

Ähnlich ist die Situation in Trittau, wo die Haltestellen Alter Bahnhof und Vorburg vielfach für Umstiege genutzt werden können. Für Tangstedt ist außerdem Glashütte, Markt in Norderstedt als wichtiger Bus-Bus-Umsteigeknoten zu nennen.

Hohe Bedeutung hat außerdem die ZOB-ähnliche Haltestelle Neuschönningstedt, Haidkrug (Stadt Reinbek), wo 3 Grundnetz- bzw. Stadtbuslinien aus Trittau, Reinbek, Ohe und Glinde zusammentreffen. Zudem ist Haidkrug als Umsteigehaltestelle für den ioki-Shuttle ausgewiesen.

6.5.2.4 Kreis Herzogtum Lauenburg

Wegen der SPNV-Kreuzung hat der Bf. Büchen eine besondere Bedeutung, sehr gute Umsteigebedingungen bieten aber auch die in Bahnhofsnähe gelegenen ZOBs der größeren Städte wie Schwarzenbek, Mölln und Ratzeburg. In Lauenburg erzwingt die Topographie die relativ große Entfernung zwischen ZOB (Oberstadt) und Bahnhof (Unterstadt) zueinander; durch die verbindenden Buslinien 138 und 338 wird dieser Nachteil gemildert.

Tabelle 31: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Herzogtum Lauenburg

Verknüpfungspunkt  = barrierefrei im SPNV	zwischen  und			P+R Anz. Plätze	B+R Anz. Plätze
					
Bf. Büchen 	+		○	309	175
Bf. Lauenburg 	+		-	46	170
Bf. Mölln 	+		+	34	46
Bf. Müssen 	○		-	139	96
Bf. Ratzeburg 	+		+	51	40
Bf. Schwarzenbek 	○		○	278	278
S Aumühle 		+	-	80	k.A.
S Wohltorf 		-		74	224
Geesthacht, ZOB			+		
Kastorf, Im Park			+		
Kronsforde, Kirche (HL)			+		
Nusse, ZOB			+		
Sandesneben, Schule			+		

Quelle PR & B+R: hvv

Weil das SPNV-Netz vergleichsweise weitmaschig ist, kommt Bus-Bus-Umsteigeknoten den dortigen planmäßigen Verknüpfungen von Grundnetzlinien eine größere Bedeutung zu.

Weitere wichtige Umsteigepunkte liegen außerhalb des Kreises, darunter die Bahnhöfe in Lübeck, Bergedorf, Bad Oldesloe und U Wandsbek Markt (HH).

6.5.3 B+R- und P+R-Anlagen

hvv-Marktforschungen³⁷ belegen, dass die ÖV-Kunden vielfach unzufrieden mit der P+R- und B+R-Situation sind. Über 36 % der in SH Befragten geben an, dass sie mit den P+R-Möglichkeiten unzufrieden sind, bei B+R sind es 27 %. Die RNVP-Kreise werden in beiden Fällen schlechter bewertet als Hamburg und die südlichen hvv-Kreise. Eine weitere Stärkung multimodaler Verkehre erscheint daher folgerichtig. Kommunen können für B+R- und P+R-Anlagen an Bahnhöfen Mittel eines Landesprogramms zur Förderung des Radverkehrs im ÖPNV-Zusammenhang in Anspruch nehmen, die Förderung beträgt 75%. Die NAH.SH verwaltet diese Mittel und ist der zentrale Ansprechpartner für die Kommunen. Darüber hinaus und ergänzend ist eine Förderung von P+R- und B+R-Anlagen an anderen Verknüpfungspunkten über Zuwendungen aus dem Förderfonds HH/SH der Metropolregion Hamburg möglich.

Über www.nahsh.bike-and-park.de können Fahrradschließfächer oder Plätze in Sammelgaragen gebucht (und bezahlt) werden. Zu finden sind mit Landesmitteln geförderten Anlagen u.a. in:

- PI: Dauenhof, Elmshorn, Prisdorf, Wedel
- SE: Meeschensee
- RZ: Müssen, Schwarzenbek.

6.5.4 Intermodalität

6.5.4.1 hvv switch App

Die „hvv switch“-App verbindet klassischen ÖPNV mit Sharing-Angeboten. Zurzeit ist es mit der App möglich, hvv Tickets zu kaufen, ein MOIA-Shuttle (Ride-Sharing in HH) oder Carsharing-Angebote zu buchen. Seit Oktober 2021 sind auch E-Scooter buchbar. Weitere Services, darunter StadtRAD als Bike-Sharing-Anbieter sowie Hamburger Taxen sollen 2022 hinzukommen. Aufgrund des höheren Nachfragepotentials konzentrieren sich die Angebote auf Hamburg und stehen dort u.a. an über 80 hvv switch-Punkten zur Verfügung. Ob ähnliche Formen komplementärer Mobilität auch in den RNVP-Kreisen als sinnvolle ÖPNV-Ergänzung implementiert werden können, wird – auch im Lichte der gesammelten Erfahrungen - zu bewerten sein.

6.5.4.2 Bike-Sharing-Angebote

Fahrradverleihsysteme können, v.a. bei Rabattierung für hvv-Abokartenkunden, eine emissionsfreie Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen. In Hamburg und Lüneburg werden Leihräder über StadtRad (Teil des DB-Angebotes Call-a-Bike) angeboten, in Norderstedt befindet sich die einzige Leihstation in den RNVP-Kreisen. Registrierung, Ausleihe und Abrechnung erfolgen via Smartphone, EC-, Kredit- oder Online-Kundenkarte. Für Besitzer von hvv-Abokarten, hvv-ProfiCards oder BahnCards gelten rabattierte Sonderkonditionen. Eine Ausdehnung von StadtRad oder auch die Installation eines anderen Verleihsystems ist grundsätzlich auch an anderen geeigneten Standorten denkbar.

Die Stadt Norderstedt (SE) hat z.B. in Kooperation mit der Firma nextbike ein Fahrradverleihsystem etabliert. Im Unterschied zu StadtRad werden allerdings keine Sonderkonditionen für hvv-Kunden gewährt.

6.5.4.3 Bürgerbusse

Unter dem Begriff „Bürgerbus“ werden ehrenamtliche, konzeptionell aber teilweise sehr unterschiedliche Angebote subsummiert. Erfüllt ein Angebot die grundlegenden Aspekte wie

- Genehmigung nach PBefG,
- Kooperation mit vom ÖPNV-Aufgabenträger verkehrsvertraglich beauftragten VU,

³⁷ ÖPNV-Kundenbarometer, Gesamtbericht 2019. Kantar GmbH 2019.

- Tarifintegration und
- Koordination des Fahrtenangebots mit dem übrigen ÖPNV-Angebot,

so handelt es sich um einen integrierten Bestandteil des ÖPNV-Systems. Die Sonderstellung wird durch die i.d.R. in Vereinsstrukturen organisierte ehrenamtliche Fahrerschaft und die auf 8 Personen beschränkte Mitnahmemöglichkeit (mit Führerschein Klasse 3 bzw. A zu fahren) bestimmt.

Ehrenamt und kleines Fahrzeug (Großraum-Pkw, Kleinbus) kennzeichnen aber auch Bürgerbus-Angebote ohne ÖPNV-Integration / Koordination. Die Vereinbarkeit dieser Verkehre mit dem PBefG ist fraglich. Derlei Angebote gibt bzw. gab es in den Kreisen Segeberg und Herzogtum Lauenburg.

Segeberg:

- Seit 05/2015: Bürgerbus Bornhöved: nur dienstags mit festem Fahrplan zwei Fahrten vormittags aus den Ortsteilen zu Einkaufsmärkten und Arztpraxen + eine Fahrt zurück; kostenlose Mitnahme. Fahrzeugeigner: „Familie und Beruf e. V.“
- Seit 01/2017: Bürgerbus Schmalensee: Bedienungsgebiet Belau (OH) + Schmalensee nach Bornhöved und zurück; bei Bedarf bis Trappenkamp /Bf. Rickling; zwei Fahrtenpaare dienstagsnachmittags. Fahrpreis 3,00 €. Fahrzeugeigner: „Familie und Beruf e. V.“ Wegen geringer Nachfrage Ende 07/2017 wieder eingestellt.

Herzogtum Lauenburg:

- Seit 12/2016: Bürgerbus Stecknitz Region: verbindet die dem Amt Berkenthin zugehörigen Gemeinden mit dem Zentralort Berkenthin. Verkehrstage (nach telefonischer Anmeldung am Vortag) Dienstag von 8 bis 18 Uhr, Mittwoch & Freitag 8 bis 13 Uhr; kostenlose Mitnahme.
- Seit 02/2018: Bürgerbus Amt Sandesneben-Nusse: verbindet die amtsangehörigen Gemeinden untereinander nach Bedarf. Verkehrstage (nach telefonischer Anmeldung am Vortag) Dienstag & Donnerstag von 8 bis 18 Uhr; kostenlose Mitnahme.

Die Kreise begrüßen ehrenamtliches Engagement und sind grundsätzlich zur Unterstützung von Bürgerbus-Projekten bereit. Die ÖPNV-Integration / -Koordination ist dafür zwingende Voraussetzung.

6.5.4.4 Private Mitnahme

Getragen vom Kreis Segeberg ist 2018 das als Ergänzung zum ÖPNV konzipierte **Mitfahrnetz Segeberg** an den Start gegangen. Idee des Mitfahrnetzes ist die Vermittlung von ohnehin im ländlichen Raum stattfindenden privaten Pkw-Fahrten an Menschen, denen kein geeignetes ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht. Private Fahrten können auf einer digitalen Vermittlungsplattform angeboten werden, per App, Telefon oder Internet besteht dann die Möglichkeit, sich zur Mitfahrt zu verabreden.

Trotz relativ breiter Beteiligung (45 Kommunen, ca. 400 registrierte Nutzer, ca. 220 angebotene Fahrten/Monat) blieb der Zuspruch gering (insgesamt weniger als 20 vermittelte Fahrten). Diese Bilanz verdeutlicht ein Missverhältnis zwischen der vorhandenen Bereitschaft, Mitfahrgelegenheiten anzubieten, und den offenkundig vorhandenen Widerständen, diese Angebote anzunehmen.

Das Projekt läuft zunächst bis zum Ende der Bindungsfrist der EU-Fördermittel Ende 2025 weiter, ein durchschlagender Erfolg ist nicht mehr zu erwarten. Die Erfahrungen können als Indiz dafür gewertet werden, dass ein verlässliches, öffentliches Mobilitätsangebot, sei es als klassischer ÖPNV oder ODV besser geeignet ist, eventuelle räumliche und zeitliche Lücken zu füllen.

Die Nutzung von **Mitfahrbänken**, wie sie in vielen Landesteilen und auch in einigen Regionen der RNVP-Kreise aufgestellt wurden, bietet keinerlei Planbarkeit und kann allenfalls einen punktuellen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten. Erkenntnisse über die Wirksamkeit der Bereitstellung der Mitfahrbänke liegen nicht vor.

6.6 Tarif und Vertrieb

6.6.1 hvv-Tarif

Der hvv-Gemeinschaftstarif ist ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, Verkehrswege und Vertriebswege.

Unterschieden werden Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit für Seltenfahrer im Bartarif (Einzel-, Tages-, Mehrtageskarten) und nach längerfristig gültigen Zeitkarten (Abonnement-, Monats-, Wochenkarten) für Berufs- und Ausbildungspendler sowie für Personen mit häufigen Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs (Schüler*innen, Auszubildende, Studierende, Senior*innen). Darüber hinaus gibt es viele weitere Angebote (vgl. hierzu hvv.de) für spezielle Nutzergruppen, tarifliche Sonderangebote zur Erprobung neuer Tarif- und/oder Vertriebsangebote.

Die **Tarifbemessungsgrundlagen** (Ringe, Zonen, Stadtverkehre, Kreise, Zahlgrenzen) dienen der Einordnung von Fahrkarten in Entfernungsstufen und führen damit in jeder Fahrkartenart zur Fahrpreismittlung für eine bestimmte Fahrkarte. Wahlweise maßgebend sind bei:

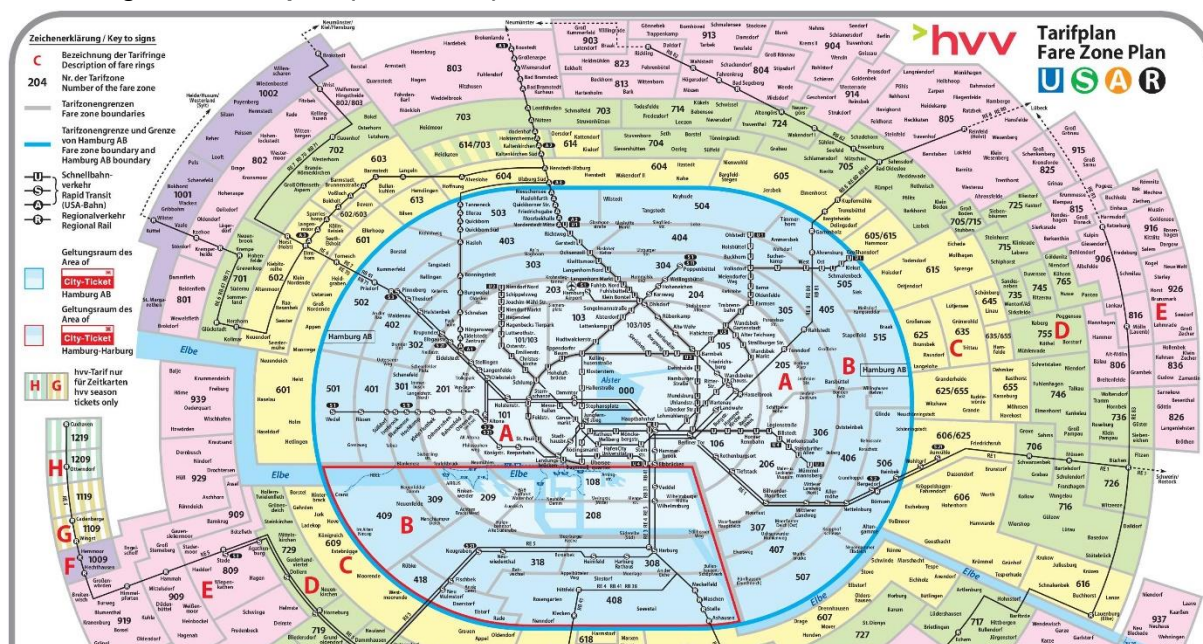
Einzelkarten:

- Zahlgrenzen (nur innerhalb des Hamburg AB und im Verkehr über die Hamburg AB-Grenze)
- Zonen (nur außerhalb Hamburg AB)
- Hamburg AB
- Ringe
- Stadtverkehre (außerhalb Hamburg AB)
- der Gesamtbereich

Zeitkarten:

- Zonen
- Hamburg AB
- eine Kombination aus beiden Komponenten (z. B. Hamburg AB plus 1 Zone)
- Ringe bei ProfiTickets (Großkunden-Abo)
- der Gesamtbereich
- Kreis / Landkreis bei Schülerzeitkarten

Abbildung 4: hvv-Tarifplan (Ausschnitt)



Stand 01.01.2022, Quelle: hvv.de / Grafik: blumap.de (Ausschnitt)

Vertriebsseitig werden die gängigen Kanäle genutzt: An Fahrkartenautomaten ist sowohl der Barverkauf als auch der bargeldlose Verkauf von Einzel- und Tageskarten flächendeckend möglich. Wochen- und Monatskarten werden bar oder bargeldlos in den ebenfalls flächendeckend vorhandenen Servicestellen verkauft. Im Internet kann eine Vielzahl von Einzel- und Zeitfahrkarten ebenfalls bargeldlos erworben werden. Einzel-, Tages- und Wochenkarten stehen zum Selbstaussdruck bereit.

Mit der hvv-App und der hvv switch-App ist außerdem der bargeldlose Ticketkauf mit mobilen Endgeräten möglich. Einzel-, Tages-, Wochen-, Zuschlags- und Ergänzungskarten sowie Vollzeit-, Teilzeit- und Senioren-Monatskarten und die Hamburg CARD sind über die Apps erhältlich; bei Einzel-, Tages- und Ergänzungskarten profitieren die Kunden zudem von einem 7%igen Rabatt.

Mit Großabnehmern können Kooperations- und Vertragstarife abgeschlossen werden. Sie entlasten die eigenen Vertriebswege und sorgen für eine festere Bindung der Kunden an den ÖPNV. Entsprechende Verträge gibt es u.a. zu SemesterTickets, zum hvv-Kombi-Ticket (i.V.m. Eintrittskarten), zu Tagungsausweisen oder auch als Hamburg CARD für Hamburg-Besucher zur Nutzung von hvv und touristischen Einrichtungen.

hvv-BonusTicket für Azubis

Ein gutes Beispiel für die attraktivitätsorientierte Weiterentwicklung des hvv-Tarifs ist das AzubiBonusTicket. Ab 08/2020 wurde es zunächst in Hamburg, ab 01/2021 auch in den Kreisen Pinneberg, Segeberg und Herzogtum Lauenburg eingeführt, Stormarn folgte 08/2021.

Das hvv-BonusTicket für Azubis ist auf die Ausbildungsstätten je Kreis ausgerichtet. Das Ticket ist nur im Abo erhältlich und gilt grundsätzlich im gesamten hvv-Gebiet. Die Kosten von 70 €/Monat werden folgendermaßen anteilig finanziert: 30 € Azubis, 20 € Kreise, 20 € Arbeitgeber, sodass die Azubis für 360 €/a im hvv-Gesamtbereich mobil sind.

ListenschülerTickets

Das Online-Antragsverfahren für Schülertickets („OLAV“) ist ein digitales Tool, mit dem auf Basis der Schülerbeförderungssatzungen der Kreise Fahrkarten komfortabel online bestellt werden können. Das Tool verbindet die Schritte Beantragung, Prüfung der Anspruchsberechtigung und Abrechnung in automatisiert-effizienter Weise und verschlankt die bisherigen aufwendig-analoge Prozesse erheblich. In den Kreisen SE, OD und RZ ist OLAV bereits seit 2021 im Einsatz, PI soll 08/2022 hinzukommen.

6.6.2 SH-Tarif

Der SH-Tarif gilt landesweit im SH-Tarifgebiet und bei Fahrten ins hvv-Verbundgebiet.

Der SH-Tarif basiert auf einem Relationspreissystem. Die Preisbildung erfolgt auf Basis von Preisstufen, die bis Preisstufe 3 nach Anzahl der befahrenen Tarifzonen, von Preisstufe 4 bis 21 hingegen durch gesetzte Relationspreise gebildet werden. Unterhalb von Preisstufe 1 gibt es lokale bzw. regionale Sondertarife außerhalb des Kernsortiments.

Der SH-Tarif ist ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, Verkehrs- und Vertriebswege. Unterschieden werden Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit für Seltenfahrer*innen und nach längerfristig gültigen Fahrkarten für Berufs- und Ausbildungspendler*innen sowie für Personen mit häufigen Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs. Im Frühjahr 2021 wurde in diesem Segment das neue NAH.SH-Jobticket eingeführt (Kombination von Arbeitgeber-Zuschuss + NAH.SH-Rabatt + Eigenanteil), das das bisherige NAH.SH-Firmenabo ersetzt.

Vertriebsseitig werden die gängigen Kanäle genutzt: Barverkauf von Einzel- und Tageskarten, Kleingruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten ist in Bussen und an Fahrkartenautomaten möglich, an Fahrkartenautomaten oder Verkaufsstellen auch bargeldlos; Abokarten können online oder über Verkaufsstellen bestellt werden. Im Internet kann eine Vielzahl von Einzel- und Zeitfahrkarten ebenfalls bargeldlos erworben werden. Nach Kauf steht dieses „Online-Ticket“ zum Selbstaussdruck bereit. Mit der NAH.SH-App können Einzelkarten, Tageskarten, Fahrradtageskarten und Kurzstreckenkarten als digitales Handy-Ticket erworben werden.

6.7 hvv-Marktkommunikation & -Produktstruktur

6.7.1 hvv-Marktkommunikation

Die Marktkommunikation ist eine durch den hvv zentral wahrgenommene Verbundaufgabe, deren Ausgestaltung einen einheitlichen Marktauftritt gewährleistet. Die strategische und inhaltliche Abstimmung aller hvv-Kommunikationsmaßnahmen geschieht im hvv-Ausschuss für Kommunikation (ASK) in Abstimmung mit den VUs; die Aufgabenträger können die Prozesse begleiten und sich einbringen. Die VUs informieren im ASK außerdem über die ergänzenden individuellen Aktivitäten, sodass ein kontinuierlicher Informationsaustausch und eine enge Koordination gegeben sind.

In der hvv-Marktkommunikation werden traditionell vier Themenfelder bearbeitet:

- **Basiskampagnen:** Kernvorteile des hvv-Systems offensiv herausstellen (bequem, schnell, günstig, umweltfreundlich) & Trend hin zur intensiveren hvv-Nutzung stützen.
- **Produktkampagnen:** Bekanntmachung von Tarif-, Vertriebs- und Serviceangeboten.
- **Absatzkampagnen:** zielgruppengesteuerte Kundengewinnung, primär im Abo, bei Bedarf auch weitere Ausweitung.
- **Kundenbindung:** stetige Umsetzung erfolgreicher Maßnahmen zur Bindung der Kunden & Ausarbeitung neuer zielgruppenrelevanter bzw. anlassbezogener Kundenbindungsmaßnahmen.

Die Maßnahmen innerhalb der Themenfelder werden laufend angepasst, fortgeschrieben und weiterentwickelt. Unter dem Einfluss der Corona-Pandemie seit Anfang 2020 wird der Kundenbindung und Kunden-Rückgewinnung verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet.

Der hvv ist auf dem Weg vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund. Fundament der Weiterentwicklung der Dachmarke hvv sind bzw. werden Angebotsausweitungen, Taktverbesserungen, Produkterweiterung im Tarif sowie im Service sein. Um aber als Mobilitätsverbund wahrgenommen zu werden, soll der hvv den Zugang zu möglichst allen marktrelevanten, komplementären Mobilitätsformen abseits des eigenen Pkw auf einer hvv-Plattform bündeln. Neben den klassischen USAR-Bahn- und Busangeboten sollen also auch On-Demand-Verkehre, Carsharing, Leihräder usw. über eine hvv-App mit nur einer Anmeldung als vollständige Wegeketten buchbar sein und abgerechnet werden können. Die Umsetzung geschieht über die hvv switch-App und wird kontinuierlich ausgebaut.

Wichtige Elemente, die die Veränderungen zum Mobilitätsverbund stützen, sind eine Schärfung der Markenwerke und ein neues modernes Erscheinungsbild bzw. ein neues hvv-Corporate Design. Sämtliche Elemente wie Logo, Farben, Schrift, Gestaltungs-/Werbeauftritt wurden 08/2021 erneuert. Das Ausrollen des neuen Corporate Designs in die Fläche (v.a. Haltestellen) erfolgt schrittweise im Rahmen von Änderungen / Erneuerungen / Umbauten / Neubauten und ist auf die nächsten drei Jahre angelegt.

Besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit

Der hvv bietet schon seit langem spezielle Informationen zum Thema barrierefreier ÖPNV u.a. unter hvv.de unter den Stichworten: „Service > Mobilität für alle“; dort sind vielfältige Angebote abrufbar, darunter z.B. die Broschüre „Barrierefrei unterwegs“. Besonderes Augenmerk wird außerdem auf die Schaffung „barrierefreier Wegeketten“ gelegt: wichtige und häufig von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzte Einrichtungen sollen durchgängig barrierefrei miteinander vernetzt werden. Der Anstoß zu vernetztem Denken und eng abgestimmter Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure soll die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen steigern. Der hvv gibt zu diesem Thema die Broschüre „Mobilität weiterdenken! Barrierefreie Wegeketten“ heraus, mit der Fachleute für die Bedeutung barrierefreier Wegeketten sensibilisiert werden sollen.

6.7.2 hvv-Produktstruktur

Der hvv unterscheidet in seinem Kerngebiet folgende Produkte:

XpressBusse bieten beschleunigte Direktverbindungen und halten deshalb nur an wichtigen Haltepunkten. Die XpressBus-Linien verdichten das Schnellbahnnetz.

Direktverbindungen in die Hamburger Innenstadt oder in Stadtteilzentren und auf wichtigen Tangenten finden sich im **MetroBus**-Netz. Für viele StadtBus-Linien (s.u.) sind diese Linien Anknüpfungspunkt zur schnellen Weiterfahrt, insbesondere wenn kein Schnellbahnanschluss besteht.

Das Basisangebot mit stärkerer Betonung der Feinerschließung stellen die **StadtBus**-Linien. Daneben existieren in vielen Städten und Gemeinden des Umlands eigene StadtBus-Verkehre. Dort werden die Umstiegsmöglichkeiten untereinander sowie zum SPNV und zu den **RegionalBus**-Linien der o.g. Hierarchiestufen (GN-A/B/C, EN) gebündelt.

Als zusätzliches Angebot zur Verbesserung der Nahmobilität sollen **QuartierBus-Linien** etabliert werden.

NachtBusse runden das Angebot ab. Geplant und bereits weitgehend umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz und durch auch nächtens betriebene Buslinien des Tagesbetriebs zu ersetzen.

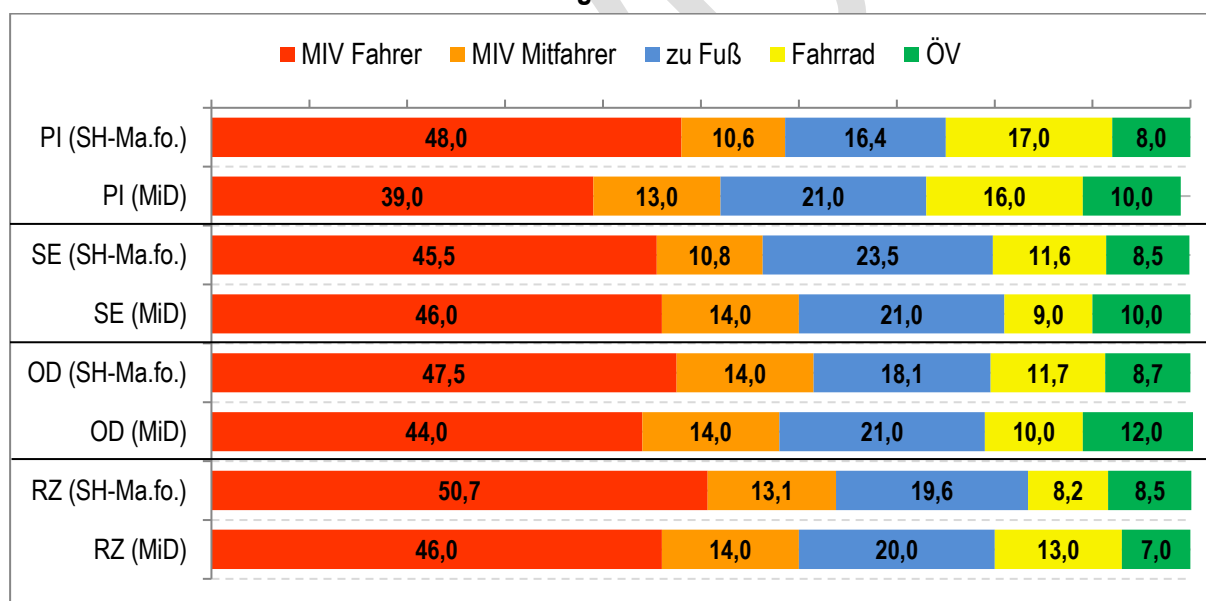
Handlungsbedarf: Diese Produktstruktur ist für die Anwendung im Umland nur begrenzt geeignet. Ergänzt werden sollte v.a. eine Produktkategorie für die höherwertigen RegionalBus-Linien der Hierarchiestufen GN-A & B.

7 ÖV-GESAMTSYSTEM: WIRKUNG

7.1 Marktposition und Kundenzufriedenheit

In der NAH.SH-Marktforschung³⁸ 2018 gaben 30,7 % der in den hvv-Kreisen Befragten an, mehrfach wöchentlich den ÖV zu nutzen, ca. die Hälfte davon tut dies an 4-7 Tagen pro Woche. Die hvv-Kreise profitieren von der vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte i.V.m. einer starken axialen Ausrichtung großer Verkehrsanteile auf die nahegelegene Metropole Hamburg. Die höchste Akzeptanz erreicht der ÖV in den Kreisen Stormarn (35,8 % Mehrfach-pro-Woche-Nutzer) und Pinneberg (34,1 %). In Segeberg (28,2 %) und v.a. im Herzogtum Lauenburg (22,6 %) wirken sich die größeren Anteile ländlich geprägter Bereiche aus, die Werte liegen aber immer noch deutlich über dem Durchschnitt der übrigen SH-Flächenkreise (18,1 %). Die höchsten ÖV-Anteile im Modal Split werden in dieser Befragung in Stormarn (8,7%) erreicht, überraschenderweise bildet Pinneberg mit 8,0% das Schlusslicht unter den RNVP-Kreisen. Hintergrund der auf der Zeitachse unplausibel schwankenden Werte ist die zu geringe Größe der Stichprobe, die keine verlässliche statistische Validität ergibt.

Grafik 1: Genutzte Verkehrsmittel in Schleswig-Holstein 2017/18



Quelle: eigener Entwurf nach:
Landesweite Marktforschung 2016/18 in Schleswig-Holstein
Mobilität in Deutschland 2017

Deutlich anders und statistisch valider ist das Ergebnis der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD)³⁹. Auch hier ragt Stormarn mit einem ÖV-Anteil von 12 % heraus, jedoch erzielen auch

³⁸ Landesweite Marktforschung 2018 in Schleswig-Holstein - Jahresbericht vom 30.04.2019 sowie Sonderauswertung 2016/2018 vom 14.06.2019 für die NAH.SH GmbH. Omnirend GmbH, Leipzig 2019.

³⁹ Mobilität in Deutschland. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. 09/2019.

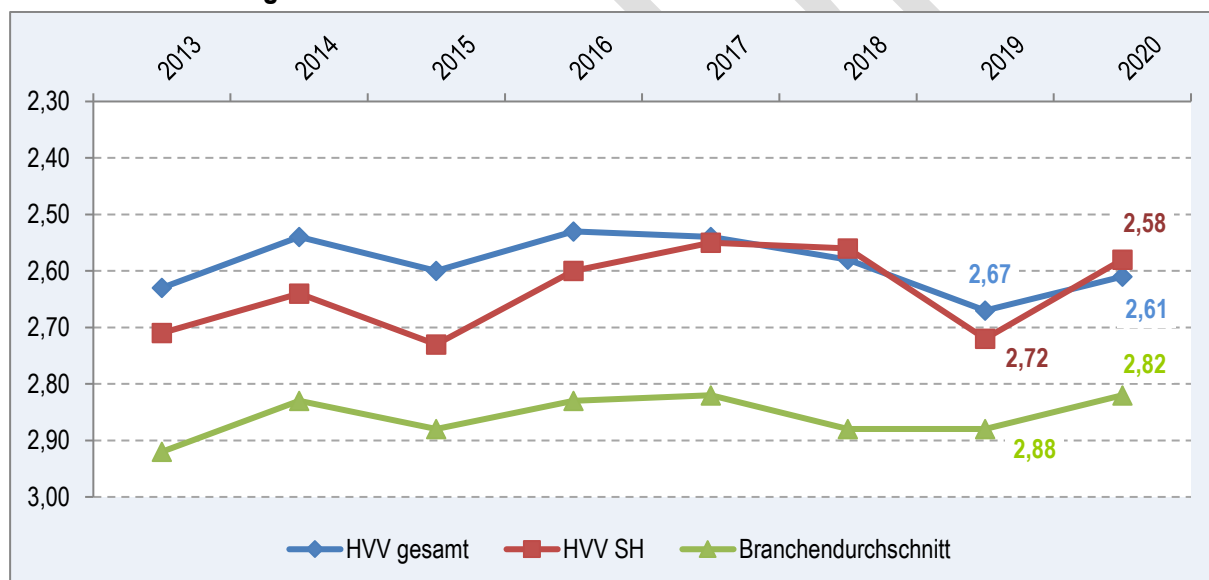
Pinneberg und Segeberg mit ÖV-Anteilen von je 10 % ein zweistelliges Ergebnis. Der Kreis Herzogtum Lauenburg fällt mit 7 % ab, was wegen der geringeren SPNV-Verfügbarkeit nachvollziehbar erscheint.

Insgesamt verdeutlicht die Bandbreite der Ergebnisse auch eine gewisse Unschärfe der Befragungen.

Die höchsten Anteile bei der Verkehrsmittelwahl erreicht der ÖV in Schleswig-Holstein mit 38 % im Ausbildungsverkehr. Besonders im ländlichen Raum schlägt sich der hohe Anteil des Schulverkehrs nieder. Mit knapp 11 % ist der Berufsverkehr das zweitstärkste Segment. Wegen der Regelmäßigkeit ihrer Nutzung sind Berufs- und Ausbildungsverkehr traditionell starke ÖV-Teilmärkte. Im Einkaufs- und Dienstleistungsverkehr (4,8 %) sowie im Freizeitverkehr (4,3 %) wird der ÖV dagegen relativ wenig beansprucht, weshalb hier Wachstumspotenziale identifiziert werden.

Generell ist eine überdurchschnittlich hohe **Kundenzufriedenheit** im hvv und auch in den RNVP-Kreisen im hvv festzustellen. So lag der Branchendurchschnitt im ÖPNV-Kundenbarometer⁴⁰ 2020 mit 2,82 nur im durchschnittlichen Bereich⁴¹, während die Leistungen im hvv insgesamt mit 2,61, in den RNVP-Kreisen sogar mit 2,58 bewertet wurden; die Kundenzufriedenheit ist damit im hvv überdurchschnittlich hoch. Auffällig ist der deutliche Einbruch 2019, insbesondere wurde das Merkmal „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ schlechter beurteilt. Hier hatten sich gehäufte Qualitätsmängel bei S- und Regionalbahnen besonders negativ ausgewirkt.

Grafik 2: Entwicklung der Gesamt-Kundenzufriedenheit im hvv 2013 - 2020



Quelle: eigener Entwurf nach ÖPNV-Kundenbarometer 2013 - 2020

Die Befragungen im ersten Corona-Jahr 2020 fanden unter Nutzern statt, die im Zeitraum 2019 bis Februar 2020 den ÖPNV nutzten. Die Aussagekraft der positiven Tendenz ist demzufolge begrenzt.

Im Detail deuten die Befragungsergebnisse auf Handlungsbedarf u.a. bei der Taktfrequenz (3,05) hin, die in enger Korrelation zum Preis-Leistungs-Verhältnis (3,10) steht. Diese Bewertung kann als Indiz dafür gewertet werden, dass die Akzeptanz des ÖPNV als Alternative zum MIV in hohem Maße von einer schnellen Verfügbarkeit abhängt und dass diesbezüglich Handlungsbedarf besteht.

⁴⁰ ÖPNV-Kundenbarometer, Gesamtberichte 2013-2020. Kantar GmbH 2013-2020. Befragt wurde in 27 Bedienungsgebieten von kommunalen Verbünden und Verkehrsunternehmen, u.a. 1.000 ÖPNV-Nutzer im hvv-Bedienungsgebiet, darunter 250 in Schleswig-Holstein, 250 in Niedersachsen und 500 in Hamburg.

⁴¹ Notenklassen 2019: bis 2,50 = sehr gut; 2,51-2,69 = gut; 2,70-2,82 = eher gut; 2,83-2,93 = durchschnittlich; 2,94-3,06 = eher schlecht; 3,07-3,25 = schlecht; ab 3,26 = sehr schlecht

Anlass zur Kritik bietet außerdem das Tarifsystem (3,08). Dies ist aber nur bedingt aussagekräftig, da den Befragten erstens kaum Vergleichsmöglichkeiten zu anderen Tarifsystemen zur Verfügung stehen und zweitens selten ein objektiver Vergleich zu den MIV-Kosten angestellt wird. Den Nutzer*innen erscheint das Tarifsystem außerdem zu kompliziert und unverständlich. Ansätze zu Veränderungen werden in den hvv-Gremien diskutiert (vgl. Kap. 8.4).

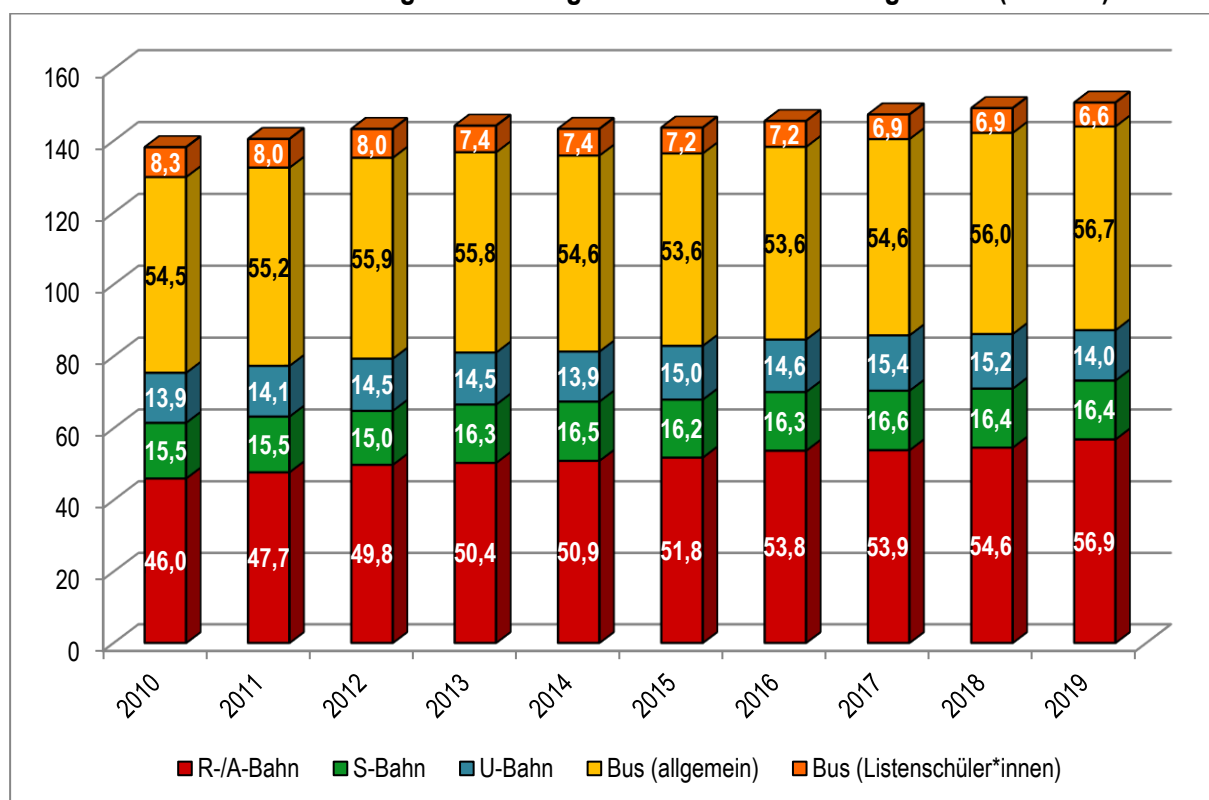
Bedeutung für den ÖPNV: Um den Modal Split-Anteil weiter zu steigern, ist der ÖPNV attraktivitätsorientiert weiterzuentwickeln und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Damit die Modal Split-Daten als belastbarer Maßstab zur Erfolgsmessung im Rahmen der Mobilitätswende verwendet werden können, muss deren statistische Validität deutlich verbessert werden.

7.2 Nachfrage

Für die Darstellung der Nachfrageentwicklung werden Daten des hvv-Einnahmenaufteilungsverfahrens (EAV) genutzt. Diese Datengrundlage wird wiederum aus verschiedenen Quellen gespeist, darunter Zählraten aus dem DB-Reisendenerfassungssystem (RES), Daten automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS), manuelle hvv-EAV-Zählungen. Diese Primärdaten werden dann in Beziehung gesetzt zu Vertriebsdaten und EAV-Befragungen zum Nutzungsverhalten.

Die Nachfrageentwicklung im ÖV der letzten 10 Jahre zeigt in den SH-Kreisen im hvv eine Zunahme von ca. 9 %. Das Fundament dieses Wachstums bildet die SPNV-Nachfrage⁴², ca. 20 % beträgt das Plus in diesem Segment. Die höchsten Zugewinne verzeichnen die Regionalbahnen; ein Hinweis auf die Attraktivität von Standorten mit SPNV-Anbindung in die höherwertigen Zentralorte und v.a. in die Metropole Hamburg. Häufige, schnelle, umsteigefreie und damit ggü. dem MIV konkurrenzfähige Verbindungen sind offenkundig ein entscheidendes Argument für die Verkehrsmittelwahl.

⁴² Kreisscharfe Differenzierung der SPNV-Nachfrage nicht möglich.

Grafik 3: RNVP-Kreise: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a (nur hvv)


Quelle: eigene Berechnungen aus hvv-Daten

Die SE- und OD-Abschnitte der U1 sind deutlichen Schwankungen unterworfen. Durch die Verwendung von kontinuierlich ermittelten AFZS-Daten werden Verwerfungen z.B. durch baustellenbedingte Unterbrechungen in den einzelnen Jahren erkennbar. Über den Gesamtzeitraum ist die Nachfrage mit einem Zuwachs von ca. 1 % leicht positiv.

Auch im Busbereich ist über alle vier Kreise ein Nachfrageanstieg von ca. 4 % zu beobachten. Während die sogenannten Listenschüler*innen anhand der Vertriebsdaten ermittelt werden, wird die allgemeine Nachfrage alle 5 Jahre erhoben und für die folgenden 4 Jahre analog zur hvv-Gesamtentwicklung fortgeschrieben. Bei der nächsten Erhebung ergeben sich von dieser Fortschreibung abweichende Daten, die dann als Basis für die nächste Periode herangezogen werden. Dabei können Abweichungen auftreten, die zu rechnerischen Nachfragesprüngen führen („Treppeneffekt“). Eine verstärkte und aktuellere Verwendung von Bus-AFZS-Daten sollte Sprünge minimieren und Verläufe stabilisieren.

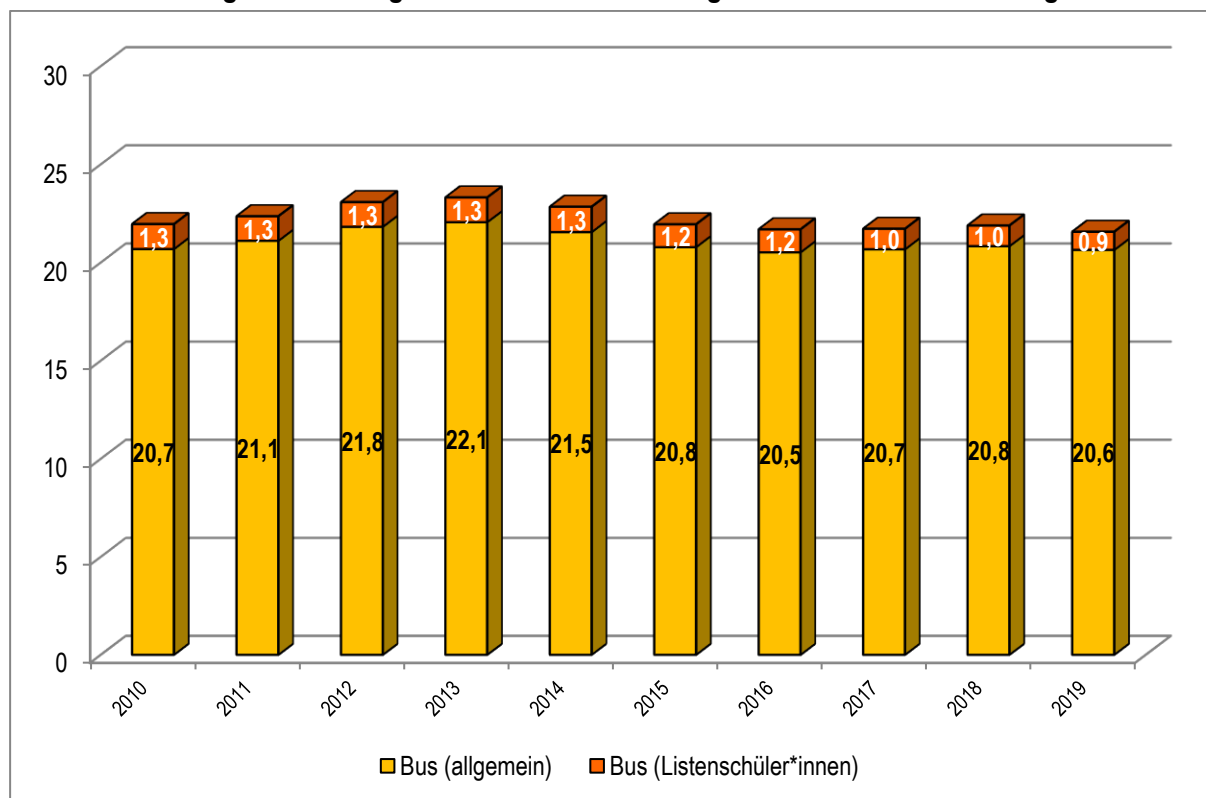
Zum Ende des 1. Quartals 2020 bewirkte der Corona-Lockdown einen Nachfrageeinbruch im hvv um ca. 70 %, im Sommer erholte sich die Nachfrage auf ca. -30 %, um dann nach erneutem Teil-Lockdown zum Jahresende wieder bei ca. -55 % anzulangen. Dies dürfte, bei aller Unsicherheit bezüglich der Validität dieser Werte, dem bundesweiten Trend entsprechen. Prognosen zur weiteren Entwicklung sind derzeit kaum möglich. Derzeit wird erwartet, dass das Vor-Corona-Niveau bis 2025 wieder erreicht wird.

Nachfolgend einige Eindrücke zur Nachfrageentwicklung in den Kreisen vor Corona:

7.2.1 Kreis Pinneberg

Im Kreis Pinneberg überlagern sich verschiedene Effekte. Der SPNV hat mit der starken Achse Hamburg – Pinneberg – Tornesch – Elmshorn einen außerordentlich hohen Nachfrageanteil, der sich aus statistischen Gründen nicht auf die Kreisebene herunterbrechen lässt. Zu diesem Nachfragesockel kommt eine mit knapp 22 Mio. Fahrgästen sehr starke Busnachfrage, deren Niveau in etwa dem der Kreise Stormarn und Segeberg vergleichbar ist, wenn dort die U-Bahn mit einbezogen wird.

Grafik 4: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Pinneberg



Quelle: eigene Berechnungen nach hvv-Daten

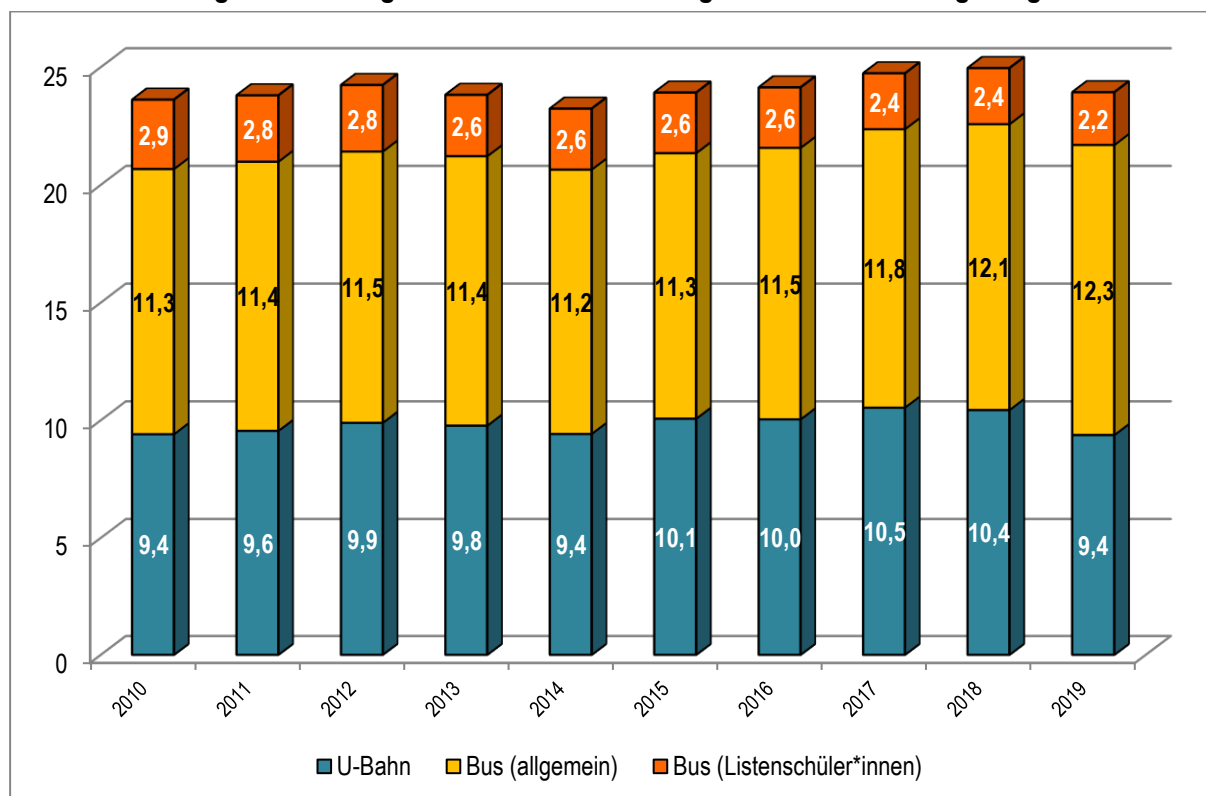
2014 und 2015 haben sich v.a. Treppeneffekte negativ bemerkbar gemacht, seitdem ist das Nachfrageniveau recht stabil. Da der Kreis bis 2017 Konsolidierungshilfen des Landes bezog, blieben größere ÖPNV-Entwicklungsschritte in diesem Zeitraum aus. Seither durchgeführte Maßnahmen wie z.B. die Verlängerung der Linie 185 nach Elmshorn zeigen positive Wirkung. Jüngere Maßnahmen befinden sich bis zur vollständigen Potenzialausschöpfung noch in der bis zu dreijährigen Etablierungsphase. Allerdings wirken seit mehreren Jahren unterschiedliche Straßenbauprojekte erfolgsmindernd. So musste die Linie 594 mehrfach für mehrere Monate umgeleitet oder sogar unterbrochen werden. Auch konnte der zum Fahrplanwechsel 12/2017 neu konzipierte und erheblich ausgeweitete Stadtverkehr Elmshorn noch nie unbehindert auf die Straße gebracht werden. Nichtsdestotrotz konnten die Maßnahmen, insbesondere die Inbetriebnahme des neuen Linienasts der 6502 bereits positive Wirkung entfalten.

Rückläufig sind die Anteile der Listenschüler*innen von knapp 1,3 Mio. 2010 auf unter 1 Mio. 2019. Steigerungseffekte in diesem Segment werden durch Liberalisierung der Schülerbeförderungssatzung erwartet, weil z.B. durch die Integration der Oberstufe die Zahl derjenigen mit Fahrkartenanspruch steigt.

7.2.2 Kreis Segeberg

Im Kreis Segeberg wurde der Spitzenwert der Nachfrage mit ca. 25 Mio. Nutzern 2018 erreicht. 2019 ist ein deutlicher Rückgang von ca. 1 Mio. zu beobachten, dies ist durch Verluste auf der von Baustellen beeinträchtigten U1 begründet, die nur teilweise durch höhere Busnachfrage kompensiert wurden.

Grafik 5: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Segeberg



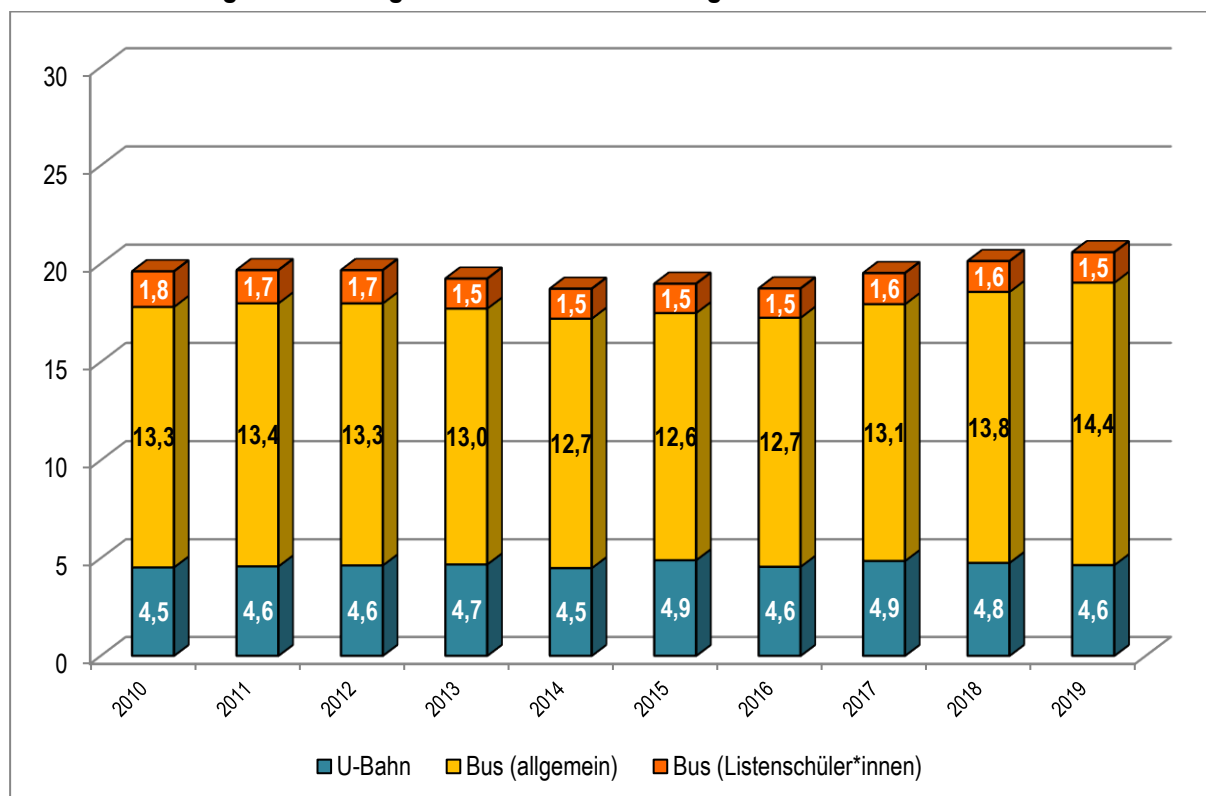
Quelle: eigene Berechnung nach hvv-Daten

Im Busbereich tragen die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen der Vergangenheit Früchte, wobei bis zur vollständigen Potenzilausschöpfung von einer bis zu dreijährigen Etablierungsphase auszugehen ist. Die Busnachfrage insgesamt konnte im Betrachtungszeitraum von 14,2 Mio. geringfügig auf knapp 14,7 Mio. gesteigert werden. Dies ist umso bemerkenswerter, als dass die Nachfrage der Listenschüler*innen um über 600.000 gesunken ist. Seit 2015 kompensierte die Nachfrage im Busbereich (allgemein) diese Verluste. Als besonders erfolgreich haben sich die Stärkung der Linie 7550 und die Umstrukturierung und Ausweitung des Stadtverkehrs in Norderstedt (hier besonders die Durchbindung der Linie 191 bis U Garstedt) erwiesen.

7.2.3 Kreis Stormarn

Auch im Kreis Stormarn zeigen sich die baustellenbedingten Nachfrageschwankungen auf der U1. Allerdings ist es gelungen, seit 2016 kontinuierliche Steigerungen in der Busnachfrage zu realisieren. Hier tragen die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen der Vergangenheit Früchte, wobei bis zur vollständigen Potenzilausschöpfung von einer bis zu dreijährigen Etablierungsphase auszugehen ist. Ab 2017 konnten Synergien bei der Zusammenlegung der Netze OD6 Glinde und OD3 Südstormarn gekoppelt mit erheblichen Angebotsverbesserungen eine erfreuliche Nachfrageentwicklung bewirken. Darüber hinaus hat auch die Errichtung neuer Gewerbegebiete im Südkreis einhergehend mit der Verbesserung des ÖPNV-Angebots einen Beitrag zur Nachfragesteigerung im Berufsverkehr geleistet.

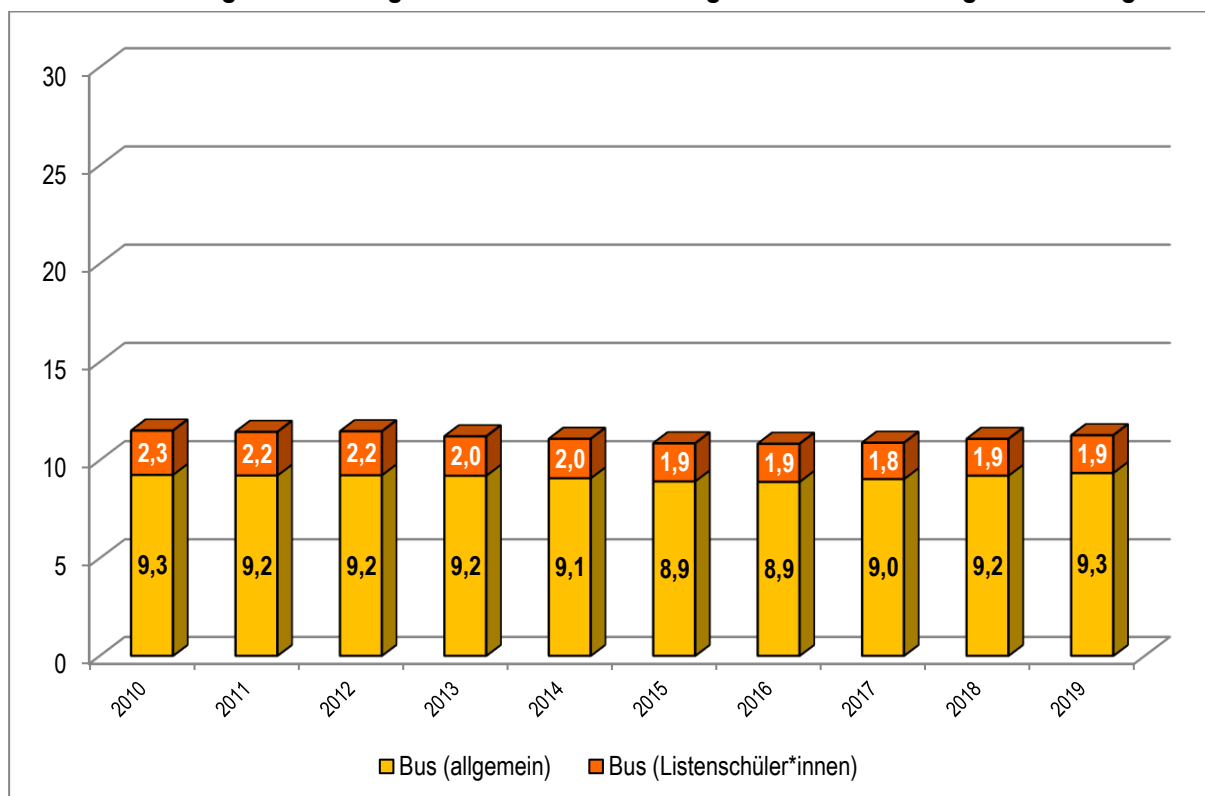
Grafik 6: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Stormarn



Quelle: eigene Darstellung nach hvv-Daten

7.2.4 Kreis Herzogtum Lauenburg

Das Nachfrageniveau im Herzogtum liegt mit insgesamt über 11 Mio. Fahrgästen pro Jahr deutlich unter dem der anderen Kreise, was aber aufgrund der überwiegend ländlichen Struktur, der großen Flächenausdehnung und geringen Bevölkerungsdichte nicht überrascht. Bemerkenswert ist, dass für die Nachfrage trotz dieser schwierigen Bedingungen i.V.m. dem demographischen Wandel und insgesamt sinkenden Schüler*innenzahlen seit 2016 Zuwächse zu verzeichnen sind.

Grafik 7: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Hzgt. Lauenburg


Quelle: eigene Darstellung nach hvv-Daten

Die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen der Vergangenheit tragen Früchte, wobei bis zur vollständigen Potenzialausschöpfung von einer bis zu dreijährigen Etablierungsphase auszugehen ist. Besondere Bedeutung ist dem Korridor HH-Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg beizumessen, dessen neustrukturiertes Angebotskonzept (12/2013: Verschmelzung von E31 und damaliger 8890 zur 8800) im Rahmen der Neuvergabe (01/2016) des Teilnetzes RZ1-4 weitere Leistungssteigerungen erfuhr, ebenso der Stadtverkehr Geesthacht. 12/2017 wurden mit Neuvergabe der Verträge RZ9 und RZ6|7|10|11 deutliche Mehrungen im Leistungsangebot der Grundlinien und im Stadtverkehr Mölln umgesetzt.

Bedeutung für den ÖPNV: Im Busbereich soll eine stärkere und kontinuierliche Nutzung von AFZS-Daten zu einer besseren Datenqualität führen.

Durch seit 2020 durchgeführte und weitere geplante Angebotsoffensiven soll – zusätzlich zur Rückgewinnung der Corona-bedingten Nachfrageverluste – ein starker Impuls zur Gewinnung zusätzlicher Nachfrage und Verkehrsmarktanteile gesetzt werden, um den ÖPNV-Beitrag zu Klimaschutz und Verkehrswende zu steigern.

7.3 Ausreichende Verkehrsbedienung

Zur Veranschaulichung der Angebotsqualität ist gemeinsam mit dem hvv folgender methodischer Ansatz entwickelt und angewandt worden:

- Die Raumkategorie jeder Haltestelle (ländlich / städtisch vgl. Kap. 5.1.3) definiert den jeweiligen Einzugsbereich bzw. die Fußwegezeit. Es werden reale Wege genutzt, keine abstrakten per Luftlinienradius erzeugte Haltestelleneinzugsbereiche. Dadurch entsteht ein sehr genaues Erschließungsbild.

- Per GIS-Tool wird die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen mit der realen Bevölkerungsverteilung in Beziehung gesetzt.
- Um zu vermeiden, dass bei einer 24-Stunden-Analyse fehlende nächtliche Bedienung das Ergebnis verfälscht, wurde ein Betrachtungszeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr definiert. Mit dieser Spanne fließen die Kernzeiten der Nachfrage, also frühe und späte HVZ sowie NVZ, in die Bewertung ein.
- Darüber hinaus wurde wegen der höchsten Nachfragerrelevanz ein Arbeitstag (Montag – Freitag) in der Schulzeit für die Angebotsanalyse gewählt.
- Für jede Haltestelle wird die Anzahl von **Abfahrten pro Stunde in der am häufigsten vorkommenden Richtung**, ausgedrückt als rechnerische Bedienungshäufigkeit in Minuten ermittelt. Dabei wird die realistische Annahme getroffen, dass die häufigste Fahrtenzahl der Hauptlastrichtung entspricht.

Datenbasis ist der Fahrplanstand 2020. Die seither umgesetzten Angebotsverbesserungen sind noch nicht dargestellt.

Die **generelle ÖPNV-Erreichbarkeit** (vgl. Tabelle 32 „>120 Min.“) liegt im Gesamtgebiet bei sehr guten 91,5 % der Bevölkerung. Im Kreis Pinneberg konnte die räumliche Erschließung durch spätere Angebotsverbesserungen i.V.m. neuen Haltestellen (6549 AST Barmstedt, 6669 AST Tornesch, Linien X66 & 395) noch einmal deutlich verbessert und auf etwa 91 % gehoben werden. Im Kreis Stormarn hat sich der Erschließungswert durch die Einführung von ioki in Ahrensburg, Brunsbek, Rausdorf, Lütjensee und Großensee inzwischen auf knapp 93 % verbessert.

Vielfach ist in den ländlichen Gebieten eine sehr gute Erschließung gegeben, weil kompakte Ortslagen bereits mit einer Haltestelle vollständig erschlossen sein können. Hingegen wirken sich im städtischen Umfeld die kleineren Einzugsbereiche aus, hinzu kommt die Auswertungsmethodik, die auf reale Fußwegdistanzen zurückgreift. Zudem ist die Erschließung durch in Hamburg gelegene Haltestellen nicht enthalten, im stark verdichteten Grenzsraum bleibt auch dadurch etwas Erschließung unberücksichtigt.

Unerschlossene Bereiche liegen in den ländlichen Regionen der vier Kreise meist isoliert, weil dort eine die Einrichtung von ÖPNV-Angeboten verkehrswirtschaftlich kaum sinnvoll möglich ist. In städtischem Kontext ergeben sich Erschließungslücken eher durch Überschreiten der fußläufigen Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle. Die klassische Buserschließung ist auf ein geeignetes (Sammel-) Straßennetz angewiesen, ein übermäßiges Mäandrieren durch Wohngebiete führte zu unattraktiven Linienführungen und Fahrzeiten. Dieser Umstand kann bei entsprechender Ausdehnung von Wohngebieten bewirken, dass Teile der Bevölkerung als abseits der ÖPNV-Erschließung gewertet werden. Anpassungen des Liniennetzes scheitern meist an den örtlichen Voraussetzungen im feinerschließenden Straßennetz. Ob es geeignete Erschließungsmöglichkeiten (z.B. ODVs, Kleinbuseinsatz) gibt, ist im Einzelfall zu prüfen.

In der Betrachtung der **Angebotsdichte nach Hauptlastrichtung** wirken sich überlagernde Stadtverkehre sowie die über die gleichen (eher kurzen) Abschnitte einbrechenden Regionalverkehre in den Klassen „bis 10 Min.“ und „bis 20 Min.“ stark aus. In den folgenden Klassen bis zu „mindestens alle 60 Min.“ wächst der Einfluss anderer Faktoren, darunter die häufig im SPNV und im Bus-Grundnetz stattfindende Taktbedienung auch auf längeren Linienabschnitten.

Ein rechnerischer 120-Min.-Takt bedeutet ein ÖPNV-Angebot von 7 Fahrten in Hauptlastrichtung und übertrifft damit bereits die Anforderungen der Mindestbedienung (vgl. Kap. 5.1.6). In den vier Kreisen werden insgesamt 87,1 % der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen dieser Güte versorgt; damit ist die **ausreichende Verkehrsbedienung durch das ÖPNV-Bestandsangebot in Verbindung mit den gültigen Tarifen gewährleistet** und durch diesen sehr positiven Wert belegt.

Durchschnittlich knapp 80 % der Bevölkerung in den Kreisen steht aber ein deutlich besseres, mindestens stündliches Angebot (14 Fahrten und besser) zur Verfügung – es zeigen sich hier die Effekte der starken Ausbaumaßnahmen im Grundnetz der vergangenen Jahre.

Tabelle 32: ÖV-Angebot in Hauptlastrichtung - Bevölkerungsanteile in Taktäquivalenzklassen⁴³

Kreis	Bevölkerungsanteil mit ÖV-Leistungen mindestens alle						
	10 Min.	20 Min.	30 Min.	40 Min.	60 Min.	120 Min.	> 120 Min.
PI	16,4 %	52,5 %	66,8 %	70,7 %	81,5 %	85,0 %	89,4 %
SE	8,2 %	30,5 %	41,0 %	57,3 %	74,8 %	86,8 %	92,4 %
OD	10,4 %	36,0 %	57,1 %	69,7 %	80,2 %	89,1 %	91,6 %
RZ	8,6 %	27,3 %	42,4 %	56,6 %	80,3 %	88,5 %	93,6 %
gesamt	11,32 %	37,9 %	52,9 %	64,2 %	79,2 %	87,1 %	91,5 %

Quelle: NimmBus hvv-Jahresfahrplan 2020, Fahrpläne angrenzender Aufgabenträger.

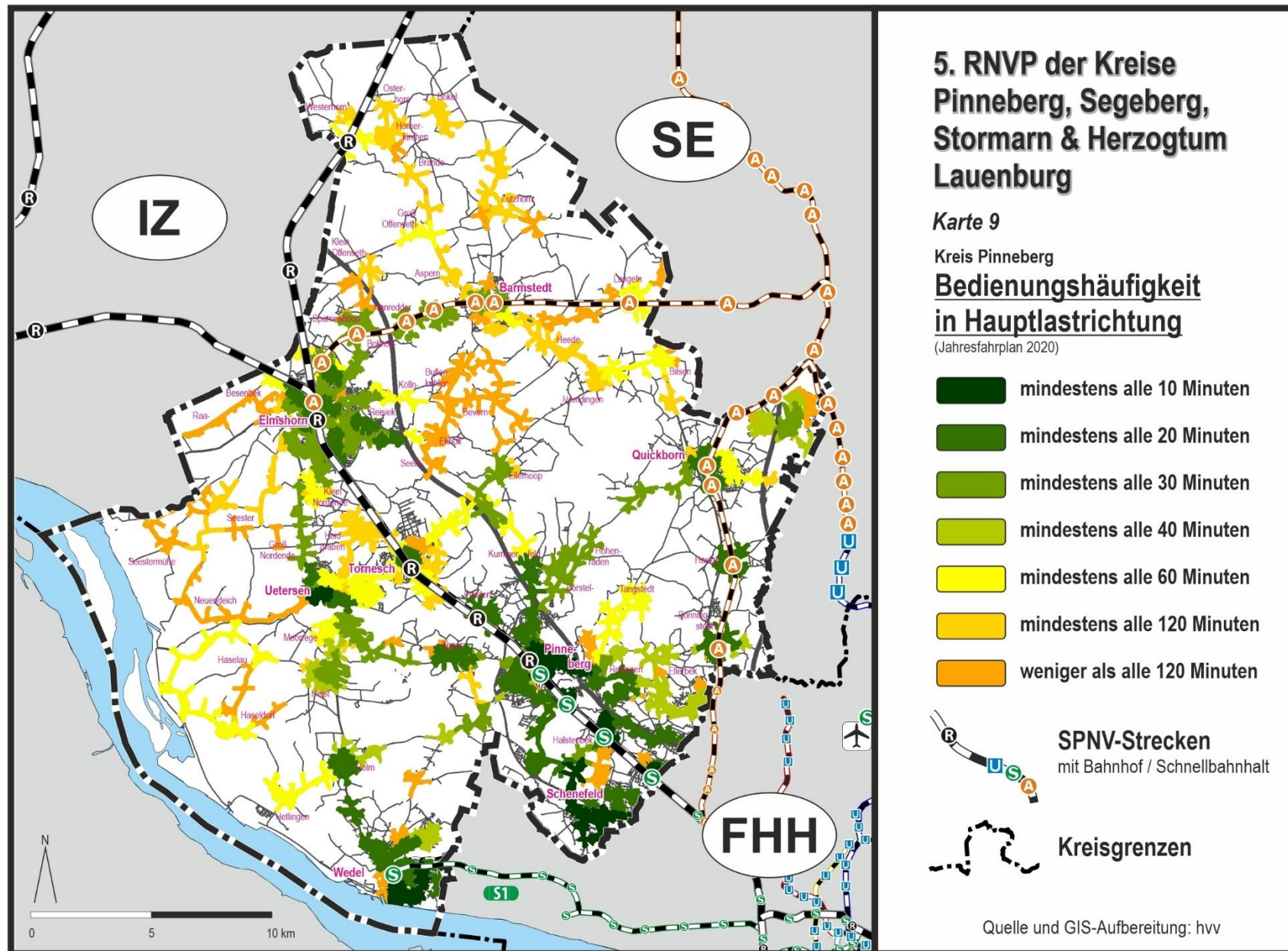
Im Kreis Segeberg wird die mindestens stündliche Bedienung zwar nur ca. 75 % der Bevölkerung zuteil, jedoch wurden 12/2020 die Grundnetzlinien 410 & 411 nördlich von Bad Segeberg zu einem 60-Min.-Takt verdichtet, sodass eine spürbare Verschiebung von der Klasse „120 Min.“ zu „60 Min.“ stattgefunden haben wird. Die Stärkung der potentialstarken Grundnetzverbindungen wurde und wird von allen Kreisen weiterverfolgt. Die in allen vier Kreisen umgesetzten umfangreichen Taktverdichtungen seit 2020 (vgl. Kap. 6.3) werden sicher weitere Verschiebungen in höherwertige Bedienungsklassen bewirkt haben.

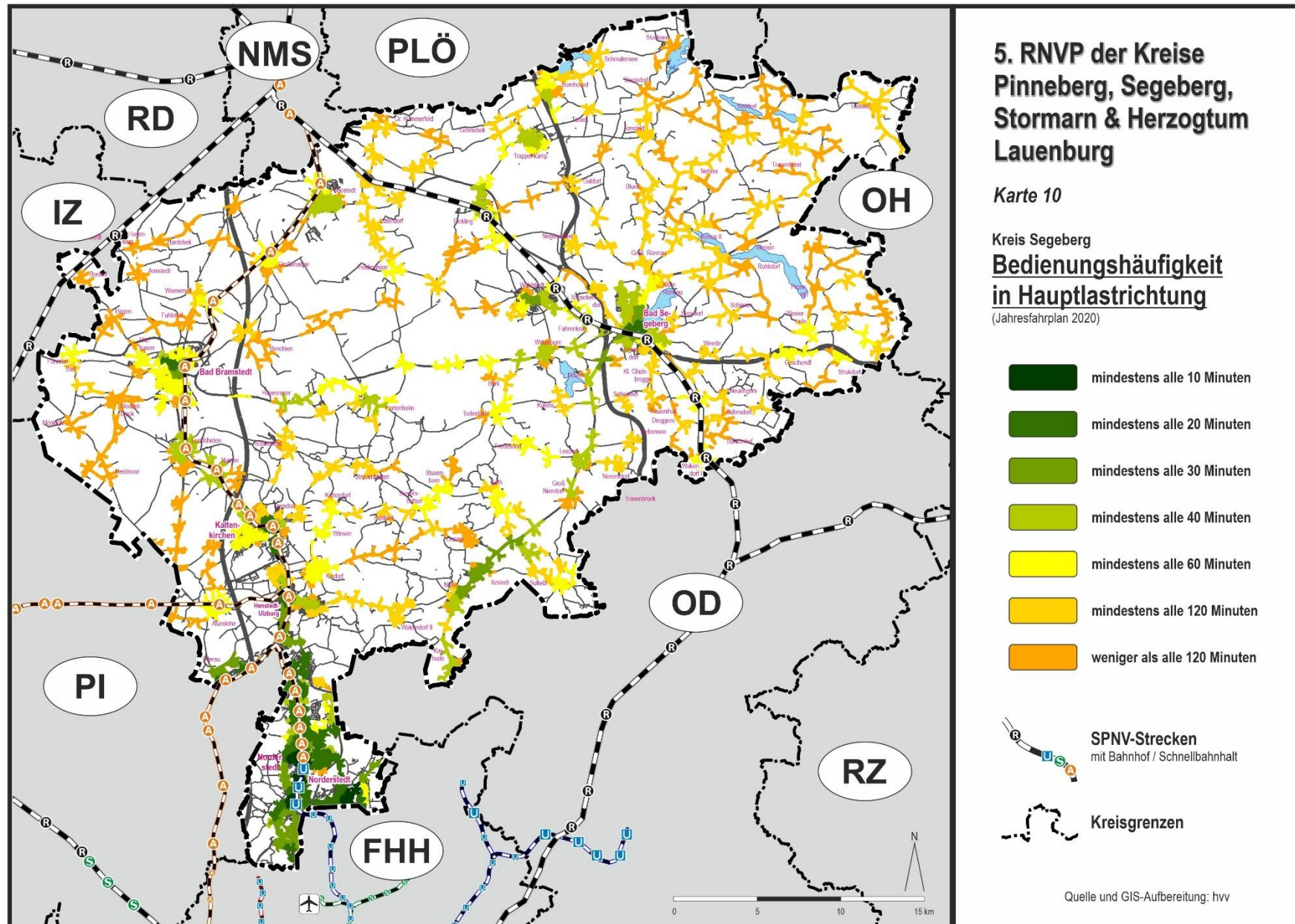
Eine Sonderrolle nehmen die ioki-Verkehre in Stormarn ein. Da sich diese nicht in ein „Taktkorsett“ einfügen lassen, kann der wesentliche Effekt, nämlich die relativ freie Verfügbarkeit dieses Angebots für ca. 40.000 Einwohner, rechnerisch und kartographisch nicht hinreichend abgebildet werden.

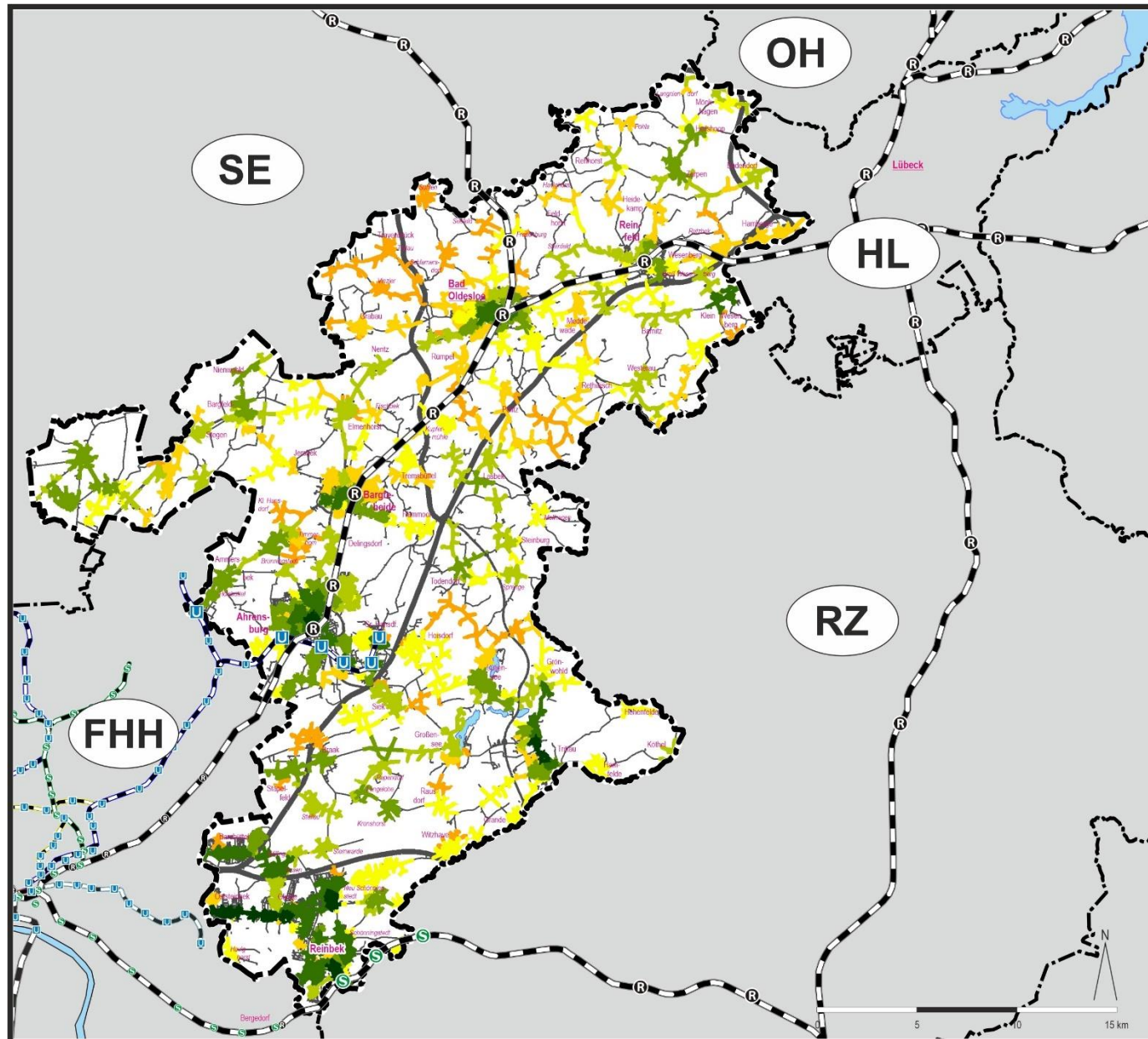
Die Erreichbarkeit von Zielen wie Verwaltungen, Veranstaltungsstätten, Freizeiteinrichtungen, Versorgungseinrichtungen usw. ist aus diesen Zahlen nicht direkt ablesbar. Da sie aber i.d.R. in zentralen Orten angesiedelt sind, darf davon ausgegangen werden, dass die Aussagen zur Hauptlastrichtung auch in Bezug auf die Erreichbarkeit dieser zentralen Funktionen gelten. Auch für Gewerbegebiete sind keine Aussagen möglich, deren Erreichbarkeit ist zumeist auch nicht von der Hauptlastrichtung abhängig, sondern erfordert häufig eine gezielte Erschließung.

Die folgenden Karten zeigen die Verteilung der Taktäquivalente in den Kreisen.

⁴³ Die rechnerische Ermittlung der Fahrtoptionen führt dazu, dass aus eigentlich eindeutigen Taktfolgen einzelner Linien auf gleichem Linienweg ein Mittelwert gebildet wird. Es wird deshalb von „Taktäquivalenzen“ gesprochen, die in Klassen zusammengefasst werden.







5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 11

Kreis Stormarn

Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung

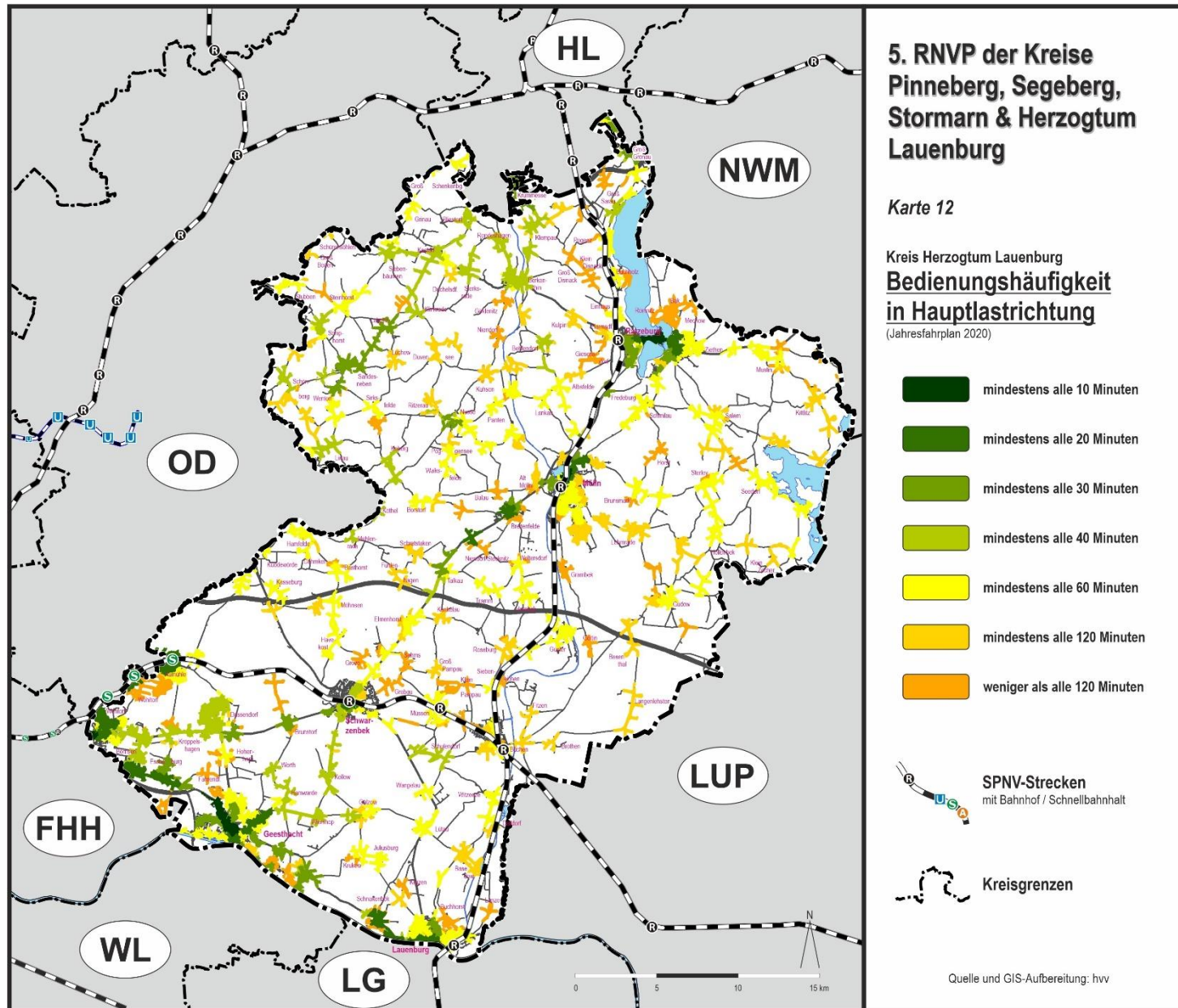
(Jahresfahrplan 2020)

- mindestens alle 10 Minuten
- mindestens alle 20 Minuten
- mindestens alle 30 Minuten
- mindestens alle 40 Minuten
- mindestens alle 60 Minuten
- mindestens alle 120 Minuten
- weniger als alle 120 Minuten

SPNV-Strecken
mit Bahnhof / Schnellbahnhalt

Kreisgrenzen

Quelle und GIS-Aufbereitung: hvv



8 ÖV-GESAMTSYSTEM: WEITERENTWICKLUNG

8.1 Post-Corona

Die Corona-Pandemie hat im ÖPNV zu erheblichen Einbrüchen bei Nachfrage und Einnahmen geführt, wobei die finanziellen Verluste durch die Bund/Länder-Rettungsschirme für die Jahre 2020, 2021 und vsl. auch 2022 ausgeglichen werden. Unklar ist, wann die Auswirkungen überwunden und das vor-Corona-Niveau wieder erreicht wird, Schätzungen bewegen sich im Korridor 2023 – 2025.

In der ÖPNV-Branche wird allgemein erwartet, dass die Nachfragerückgewinnung in Folge einer steigenden Anspruchshaltung in Verbindung mit Verhaltensänderungen noch engagiertere ÖPNV-Attraktivitätsoffensiven erfordert. Dabei geht es v.a. um mehr Kapazitäten (auch, um größere Abstände zwischen den Fahrgästen zu gewährleisten und so das gesundheitliche Sicherheitsempfinden zu erhöhen), schnellere Verbindungen, mehr Leistung auch außerhalb der klassischen HVZs, um flexiblere Arbeitszeiten besser abbilden zu können. Dazu kommen komplementäre Maßnahmen in den Bereichen Tarif (z.B. HomeofficeTicket) und Vertrieb (verstärkte Digitalisierung auch aus hygienischen Gründen). Diese Ansätze korrespondieren zudem mit der von der Verkehrsministerkonferenz ausgegebenen Zielstellung, die ÖPNV-Nachfrage im Vergleich zu 2019 bis 2030 zu verdoppeln.

Erwähnt seien in diesem Kontext auch externe unterstützende Faktoren zur gleichmäßigeren Nachfrageverteilung durch Abflachung von Nachfragespitzen, wobei insbesondere die Schulzeitstaffelung als wirksame Maßnahme bewertet wird und zur Umsetzung der Unterstützung des Bildungsministeriums bedarf.

Zu allen diesen Themen stehen die schleswig-holsteinischen ÖPNV-Akteure im NAH.SH-Projekt „Phönix“ im ständigen Austausch und haben ihre Zusammenarbeit produktiv vertieft.

8.2 SPNV-Entwicklungsmaßnahmen gemäß LNVP 2022 - 2026

Der LNVP enthält eine Vielzahl von Infrastrukturausbau- und Fahrplanangebotsmaßnahmen mit direkter Auswirkung in den RNVP-Kreisen für den Zeitraum bis 2030. Die Mehrzahl dieser Projekte stammt aus dem OdeS-Gutachten des MWVATT⁴⁴ (Planfall 2035), das darüber hinaus Hinweise auf zukünftig mögliche Taktfrequenzen mit dem Ziel eines 50 %-Nachfragezuwachses im SPNV gibt. Sowohl die im LNVP beschriebenen als auch die OdeS-Maßnahmen stehen im Einklang mit den Planungen des Bundesverkehrsministeriums zum „Deutschland-Takt“.

Die im LNVP dargestellten Maßnahmen und Projekte gliedern sich in:

- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität ab 2022
- Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen bis Ende 2026
- Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen ab 2027
- Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030
- Maßnahmen zur Sicherung der Finanzierung

Die Fertigstellung von Stuttgart 21 wird erhebliche Auswirkungen auf den bundesweiten Schienenverkehr (Deutschlandtakt) haben, sodass voraussichtlich für die Zeit ab 2027 ein Überarbeitungsbedarf erwartet wird, der die zeitliche Zweiteilung des des Maßnahmenkatalogs erklärt.

Von besonderer Bedeutung sind für die ÖPNV-ATs Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen im SPNV, weil diese unmittelbar auf die Gestaltung des Busangebots ausstrahlen. Für priorisierte

⁴⁴ Gutachten OdeS - Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT). Schlussbericht 03/2021, Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH.

Maßnahmen ist die landesseitige Finanzierung weitgehend gesichert. Ebenfalls dargestellt werden Maßnahmen, deren Umsetzung zwar bis 2030 angestrebt wird, deren Finanzierung aber noch offen ist.

8.2.1 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2026

Nr. Prio.	Linie(n)	Strecke	Umsetzung ab
2	RE8 RE80 RB81	Verlängerung des 30-Min.-Takts zw. Hamburg und Lübeck bis spät abends; zusätzl. HVZ-Sprinterzüge zw. Hamburg und Lübeck; Wochenendnachtsdurchfahrten der RB81 Hamburg – Lübeck im 60-Min.-Takt (nicht explizit im LNVP genannt)	2022
4	S21	S21-Verlängerung bis Kaltenkirchen (Elektrifizierung, Lärmschutz Fahrzeitverkürzung, Umsteigefreiheit, Kapazität, Schaffung der Zweigleisigkeit des Einfädelungsbauwerkes HH Eidelstedt sowie des Abschnitts Ellerau – Kaltenkirchen)	2025
9	A1 A2	Verschmelzung von A1 & A2 (i.V.m. S21, s.o.) bei Einführung zusätzlicher REs Norderstedt – Neumünster, später Durchbindung bis Kiel (Fahrzeiterparnis Norderstedt – Neumünster ca. 16 Minuten, Taktverdichtung zum 30-Min.-Takt Neumünster – Kaltenkirchen (60+60))	2025
11	S-Bahn	S-Bahn-Taktverdichtungen HH-SH (zum 10-Min.-Takt): S3 von/nach Pinneberg; S21 von/nach Aumühle; S1 von/nach Wedel nur i.V.m. Infrastrukturmaßnahme zur Absicherung der Pünktlichkeit	2023
12	RE7 RE70 RB61 RB71	Fertigstellung des Fern- und Regionalverkehrsbahnhofs Altona Nord (i.V.m. Neubau Fernbahnstrecke Stuttgart – Ulm und Fernbahnhof Stuttgart 21) zur Entlastung und Neuordnung auf der Strecke Hamburg – Elmshorn – Neumünster. Angebotskonzept: Hamburg Hbf – Altona Nord – Elmshorn (2+2): RE7 + RE70 zw. Neumünster – Elmshorn – HH Hbf. im 30-Min.-Takt RB61 + RB71 zw. Elmshorn – Tornesch – Pinnebg. – HH Hbf. im 30-Min.-Takt + RB HVZ-Verstärker Elmshorn – Tornesch – Pinneberg – Altona Nord	2026
13	RB82	OD-SE Taktverdichtung zum 30-Min.-Takt i.V.m. Bau einer Kreuzungsmöglichkeit in Fresenburg (nicht priorisiert, Finanzierung offen)	offen
15	RE1	Hamburg – Büchen: Kapazitätsausweitung durch längere Züge	2025

Seitens der RNVP-Kreise werden die geplanten Maßnahmen begrüßt und unterstützt.

8.2.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2027

Nr. Prio.	Linie(n)	Strecke	Umsetzung ab
1	S4 Ost	Hamburg – Bad Oldesloe: Ersatz der RB-Züge durch S4-Ost auf neuer, eigener S-Bahn-Infrastruktur Hasselbrook – Ahrensburg-Gartenholz, dann auf vorhandener Infrastruktur (Mischbetrieb) bis Bad Oldesloe (10-Min.-Takt HH-Ahrensburg, 20-Min.-Takt bis Bargteheide, 60-Min.-Takt bis Bad Oldesloe); Neubau S4-Haltepunkt Ahrensburg West mit Übergang zur U1	2029
2	RE/RB	E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn) nördl. Elmshorns: ermöglicht attraktivere, umsteigefreie Regionalverbindungen von Heide (Holstein) über Itzehoe nach Hamburg Hbf.	2030
3	S4 West	Elmshorn – Pinneberg – Altona – HH Hbf.: 3. & ggf. abschnittsweise 4. Gleis nördlich von Pinneberg bis Elmshorn (Express-S-Bahn, mit Begegnungsabschnitten); mit neuen Stationen Pinneberg Nord und Elmshorn Süd. Zielzustand angebotsseitig: stündlich 3x RE, 2x RB, 3x S4 zw. Elmshorn und Hamburg	2030
4	RB82	Neumünster – Bad Oldesloe: 2. Gleis + Elektrifizierung: dann 30-Min.-Takt möglich; stündliche RE-Durchbindung Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Ahrensburg – HH Hbf.; Bypass-Funktion bei Störungen zwischen Hamburg und Neumünster.	2030
9	S-Bahn Lübeck	u.a. Lübeck – Büchen: Verdichtung des RE83 zu 30-Min.-Takt, zusätzlicher Halt in Pogez. OdeS-Vorschlag der Durchbindung nach HH Hbf. wird als sehr aufwendig angesehen.	nach 2030 / offen
10	RB11	Stufe 1: Geesthacht – Bergedorf: Streckenreaktivierung + 20-Min.-Takt Geesthacht – Geesthacht P+R – Eschburg – Börsen – Bergedorf. Erfordert Infrastrukturinvest in HH.	offen
ohne	RE11	Stufe 2: umsteigefreier RE11 Geesthacht – Bergedorf – HH Hbf. im 60-Min.-Takt. Erfordert Infrastrukturinvest in HH.	offen
11	S32	Verlängerung der HH-Planung Harburg Rathaus – HH Hbf. – Dammtor – Holstenstraße – Altona/Diebstich – Bahrenfeld – Osdorfer Born bis Schenefeld Stadtzentrum (PI)	offen
14	RB67	Reaktivierung Uetersen – Tornesch (- Pinneberg – Güterumgehungsbahn HH): 30-Min.-Takt Uetersen – Tornesch mit stündlicher Weiterführung über die Güterumgehungsbahn (Bau neuer Haltepunkte) von Eidelstedt über die City Nord nach Barmbek (OdeS-Planfall 2035).	offen
16	RE/RB	SPNV-Anbindung Hamburg Airport: Vorschlag zur erneuten Prüfung ggf. via Pinneberg + Güterumgehungsbahn HH (übergangsweise Bus-Anbindung)	offen
17	RE/RB	Streckenverkürzung Elmshorn – Horst – Itzehoe: Streckenneubau A23-parallel zw. Horst und Itzehoe (IZ) zwecks Fahrzeitverkürzung um 10 Minuten (nicht in OdeS).	offen

Seitens der RNVP-Kreise werden die geplanten Maßnahmen begrüßt und unterstützt.

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau (Maßnahme 4) und der geplanten Taktverdichtung der RB82 wird seitens des **Kreises Segeberg** eine integrierte Verkehrsstudie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsarten in Bad Segeberg für unbedingt erforderlich gehalten. Die Verkehrssituation

im Spannungsfeld Bahnübergang Burgfeldstraße/B206/ZOB ist bereits heute angespannt und es wird vermutet, dass die häufigeren Schrankenschließzeiten, die durch die Taktverdichtung ausgelöst werden, zur Verschärfung bestehender Probleme führen. Vor diesem Hintergrund sind Lösungen für ggf. identifizierte Probleme zu finden, um die verkehrliche Funktionalität in diesem sensiblen Bereich sicherzustellen.

Die geplante Zweigleisigkeit der RB82-Strecke (Maßnahme 4 wurde im Verkehrsausschuss des **Kreises Stormarn** per Beschluss abgelehnt. Es bestehen Bedenken, dass die ohnehin hochbelastete und verspätungsanfällige Strecke Lübeck – Hamburg, die zudem den Verkehrszuwachs nach Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung aufzunehmen hat, zusätzliche Verkehre (Taktverdichtungen, Durchbindung von Zügen zw. Hamburg und Kiel, Ausweichstrecke für Fern- und Güterverkehr) nicht störungsfrei bewältigen kann.

Aus Sicht des Kreises **Herzogtum Lauenburg** ist bei Umsetzung der Maßnahme 9 die Beibehaltung der Zugkreuzungen in Ratzeburg und Lauenburg sicherzustellen. Zudem ist zu prüfen, wie auch unter Nutzung der heutigen Infrastruktur am Bahnhof Büchen ein halbstündiges Angebot auf dem Abschnitt Büchen - Lüneburg umgesetzt werden kann.

Bezüglich der Maßnahme 10 wird es für erforderlich gehalten, zeitnah vertiefende Untersuchungen zur Vorbereitung der Planung inklusive einer konkreten Abstimmung mit der FHH, dem Kreis und der Region einzuleiten, um eine zügige Realisierung zu erreichen. Zudem besteht im Kreis aufgrund der prognostizierten hohen Fahrgastzahlen die Erwartung, dass eine Umsetzung von Teilmaßnahmen deutlich vor dem Jahr 2030 angestrebt wird.

Die RNVP-Kreise fordern außerdem über die beschriebenen LNVP-Maßnahmen hinausgehende Angebotsverbesserungen auf der Schiene:

- S1: Einrichtung eines ganztägigen 10-Min.-Takts von/nach Wedel bis 01:00 Uhr Mo-So.; außerdem Einrichtung eines neuen Haltepunkts Wedel Ost.
- S3: 10-Min-Takt ganztägig einrichten, keine Ausdünnungen zwischen Pinneberg und Elbgaustraße.
- A3: 60-Min-Takt in Wochenendnächten (analog zu A1, S1, S3, RB61, RE70).
- RB61 / RB71: Taktverdichtung (2+2) ganztägig einrichten.
- RB81 / RB82: 60-Min-Takt in Wochenendnächten (analog zu RB61, RE70).
- RE1: 30-Min.-Takt ganztägig zwischen Hamburg und Büchen bis Ende 2026. Alternativ Verlängerung der S21 bis Büchen.

8.2.3 Stationsmaßnahmen

Kreis Pinneberg

Pinneberg: Nach Modernisierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes nebst Neubau eines Servicegebäudes 2021 soll ein Fahrradparkhaus mit über 1.000 Stellplätzen entstehen.

Elmshorn: Bahnhof und ZOB genügen schon lange nicht mehr den modernen Anforderungen an Attraktivität, Kundenfreundlichkeit und Barrierefreiheit. Alle Beteiligten verfolgen intensiv die umfassende Modernisierung und funktionale Optimierung (bis Ende 2026).

Wedel: Perspektivisch soll auf der S1 ein neuer Haltepunkt Wedel Ost eingerichtet werden.

Kreis Segeberg

Bad Segeberg: Einrichtung zweier neuer Haltepunkte (Hamburger Straße, Oldesloer Straße) Züge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe (2030).

Kreis Stormarn

Bad Oldesloe: Einrichtung neue Station Bad Oldesloe Ost (RB82, 2025).

Kreis Herzogtum Lauenburg

Über die LNVP-Stationsmaßnahmen hinaus fordert der Kreis die Berücksichtigung des Bahnhofs und Bahnhofsumfelds in Schwarzenbek im Modernisierungsprogramm des Landes.

8.3 ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen der RNVP-Kreise

Die einzelnen Maßnahmen sind mit einer an der Laufzeit des RNVPs orientierten Priorisierung eingeteilt:

- Priorität 1: 2022 – 2023
- Priorität 2: 2024 – 2026
- Priorität 3: 2027 ff.

Die Vorschläge der Prioritäten 1 & 2 werden außerdem einer groben Kostenschätzung (dargestellt ist der auf den jeweiligen AT entfallende Kostenanteil ohne Einnahmenprognose) unterzogen, die Maßnahmen der Priorität 3 werden aller Voraussicht nach erst nach Ende der Laufzeit dieses RNVPs zur Umsetzung stehen, sodass auf eine Finanzierungsperspektive verzichtet wird.

Die Kreise verfolgen mit den skizzierten Maßnahmen ambitionierte Ziele: eine spürbare Verlagerung von MIV-Anteilen zum ÖPNV, um einen nachhaltigen Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz durch CO₂-Einsparungen zu erreichen. Wesentlich gesteigert wird dieser Beitrag durch die sukzessive Transformation der Busflotten von Diesel- zu emissionsfreien, mit grünem Strom angetriebene E-Busse.

Dies impliziert eine klare Fokussierung der ÖPNV-Planung auf umfassende, qualitativ hochwertige, vollständige Verfügbarkeit öffentlicher Mobilität, flexibel nutzbar durch hohe Flächenabdeckung und weitreichende zeitliche Verlässlichkeit an allen Verkehrstagen.

Dieser Perspektive tragen die in Kap. 5 definierten Standards Rechnung. Richtschnur für die Maßnahmenentwicklung ist die Ausschöpfung der maximalen Taktdichte je Hierarchiestufe (vgl. Kap. 6.3). Auf strategisch bedeutsamen Relationen sollen höhere Hierarchiestufen angestrebt werden. Eine ÖPNV-Entwicklung, die diese hohen Bedienungsstandards umsetzt, lässt einen viel umfassenderen Schub in Richtung Erhöhung des Modal Split-Anteils erwarten als es bei einer fragmentarischen Herangehensweise der Fall wäre. Dies gilt umso mehr, wenn der systematische ÖPNV-Ausbau als Pull- von flankierenden Push-Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung von Busspuren, MIV-Beschränkungen in den Innenstädten, Ausweitung der P+R- und B+R-Angebote, Beibehaltung der durch Corona forcierten Arbeitszeitflexibilisierung usw. unterstützt wird.

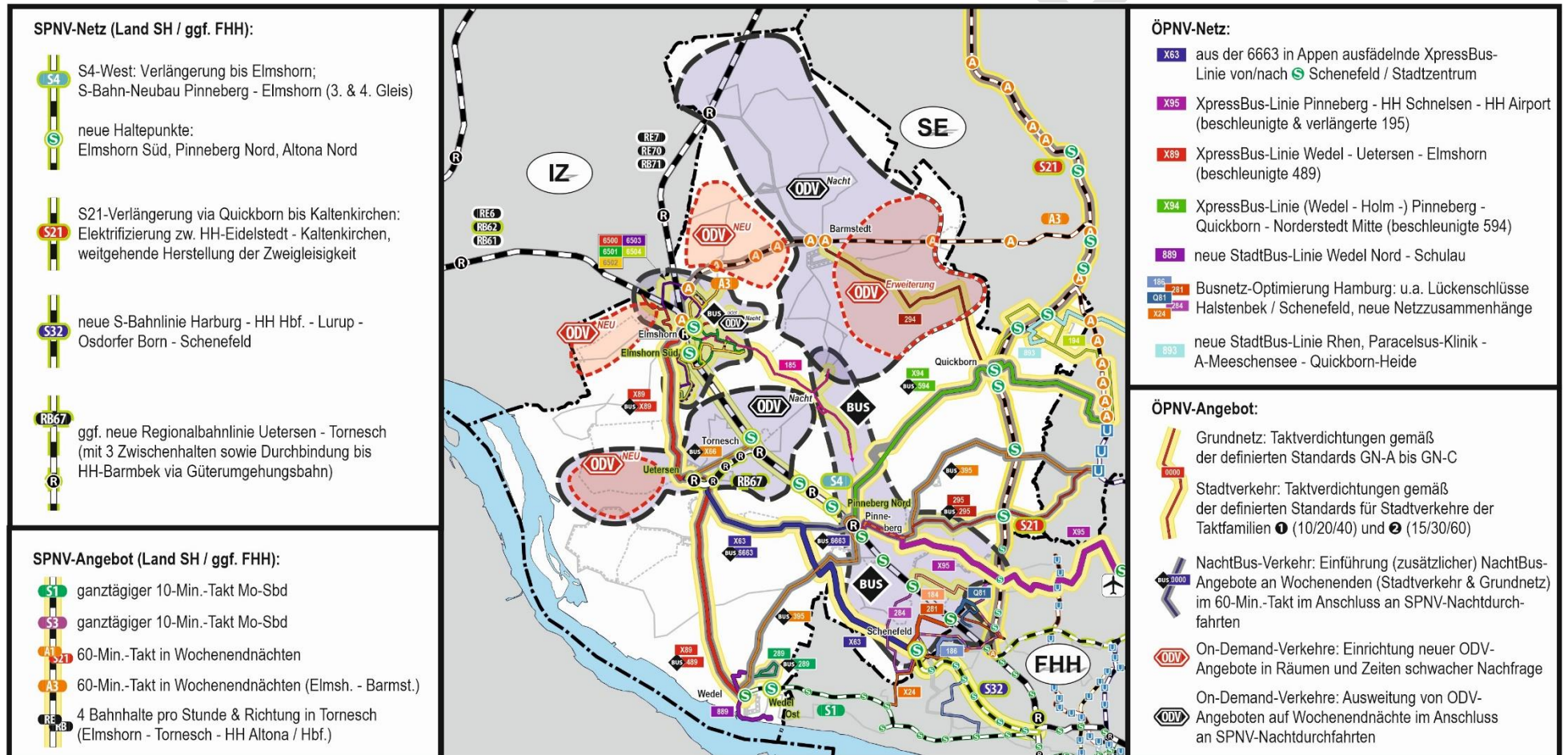
Abseits des strategisch-konzeptionellen Maßnahmenkatalogs sind punktuelle Lückenschlüsse jederzeit möglich und können als Ad-hoc-Maßnahme sinnvoll oder durch unvorhergesehene Veränderungen der Randbedingungen auch zwingend sein.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung gilt grundsätzlich ein Finanzierungsvorbehalt, die Maßnahmen sind jeweils einzeln oder zu Paketen gruppiert zu beschließen. Die Maßnahmenumsetzung soll dabei durch jeweils jährliche Festlegung flexibel operationalisiert werden..

Bei vielen Maßnahmen besteht außerdem das Risiko, dass bestehende ZOB-Anlagen das zusätzliche Aufkommen nicht mehr aufnehmen können. Schon im Bestand sind einige Anlagen an der Auslastungsgrenze, die Verschärfung dieses Problems ist absehbar und muss rechtzeitig mit den zuständigen Kommunen und dem Fördergeldgeber Land SH thematisiert werden.

8.3.1 Kreis Pinneberg

Abbildung 5: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Pinneberg im Überblick



8.3.1.1 ÖPNV-Netz

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
1	Einrichtung einer XpressBus-Linie X95 Pinneberg – Rellingen – Ellerbek – Schnelsen – Niendorf – HH-Airport in Abstimmung mit FHH. Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; erstmalige Direktbedienung des HH-Airports aus dem Kreis PI. ➤ Ergänzung der 195, direkte Linienführung (u.a. ohne Feinerschließung Egenbüttel & Ellerbek), Durchbindung bis HH-Airport; ➤ nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-So, Mo-Fr HVZ 30-Min.-Takt), alternierend mit zeitlich angepasster 195; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).	420 T€	1
2	Einrichtung einer XpressBus-Linie X89 Elmshorn - Uetersen – Wedel Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Ergänzung der 489, direkte Linienführung auf B431 (u.a. ohne Feinerschließung Lülanden, Heist, Moorrege), weniger Unterwegshalte; ➤ nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-So), i.V.m. 489 GN-A-Standard erfüllend; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).	920 T€	1
3	Einrichtung einer XpressBus-Linie X63 Uetersen - Appen – Schenefeld Ziel: Neue & schnelle, ggü. MIV konkurrenzfähige Direktverbindung Uetersen – Schenefeld mit Übergang zu XpressBuslinie X3 und/oder Metrobuslinien 2 & 3, perspektivisch zur projektierten S32 Schenefeld – HH Hbf. – Harburg Rathaus. ➤ Verlauf Uetersen – Appen wie 6663, weiter nach Schenefeld über Appen-Etz – Rollbarg - L103 oder Appen - Pinneberg, Westring – L103; ➤ nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-So, ggf. Mo-Fr HVZ 30-Min.-Takt).	offen	3
4	Einrichtung einer XpressBus-Linie X94 (Wedel -) Pinneberg – Quickborn – Norderstedt in Abstimmung mit SE. Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.	offen	3

	➤ Ergänzung der 594, direkte Linienführung (u.a. ohne Feinerschließung Borstel-Hohenraden), weniger Unterwegshalte, ggf. beschränkt auf Pinneberg – Quickborn - Norderstedt (weil Wedel – Pinneberg mit neuer Linie 395 ohne Beschleunigungspotential); ➤ nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Sbd), ggf. nur in den HVZs.		
5	Beschleunigung der XpressBus-Linie X66 Uetersen – Tornesch Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; Minderung der Stauanfälligkeit, Erhöhung der Fahrplanstabilität. ➤ Vollendung der direkten Linienführung durch Herstellung der Befahrbarkeit der Bahngleise (zw. Kreuzung Wittstocker Str. / Tornescher Weg & Bf. Tornesch).	offen	3
6	Konzeption einer Nord-Süd-StadtBus-Linie in Wedel (Arbeitstitel 889) Ziel: Erschließung eines geplanten neuen Stadtteils, ggf. mit Überplanung bisheriger Angebote zur Erhöhung der innerörtlichen ÖPNV-Attraktivität. ➤ Anbindung des geplanten Stadtteils „Wedel Nord“ in Richtung Innenstadt / S-Wedel und Schulau / Elbhochufer (ggf. Straßung der 189); ➤ nach StV-Standard (20-Min.-Takt Mo-Sbd, 40-Min.-Takt So).	offen	3
7	Verbesserte Flächenerschließung in der Gemeinde Halstenbek Ziel: Erschließungsverbesserung und bessere Potentialausschöpfung südl. von S-Halstenbek (wg. Kleinteiligkeit nicht in Abbildung 5 dargestellt). ➤ Linie 185: gleichmäßige Verteilung der Fahrten zw. S-Halstenbek und Schenefeld, Stadtzentrum auf 2 Linienwege: a) Dockenhudener Ch. – Halstenbeker Ch. – Hauptstr. – Altonaer Ch. (Bestand) und b) Neuer Luruper Weg – Luruper Weg – Lornsenstr. – Kiebitzweg (neu). ➤ Neue Erschließung von Wohngebieten und dem Gewerbestandort Schenefeld, Kiebitzweg (Harry-Brot GmbH). ➤ Bedienung nachfragegerecht alternierend im 40-Min.-Takt; im Gesamtkontext Schenefeld – Halstenbek nach StV-Standards (20-Min.-Takt Mo-Sbd, 40-Min.-Takt So)	0 €	1
8	Neue StadtBus-Linie Rhen, Paracelsus-Klinik – A-Meeschensee – Quickborn-Heide (Arbeitstitel 893) Federführender Aufgabenträger SE in Abstimmung mit PI. Ziel: Stärkung der Netzwirkung im Berufsverkehr als Teil eines ÖPNV-Entwicklungskonzepts für Henstedt-Ulzburg (vgl. Kap. 8.3.2.1, Maßnahme 1). ➤ Busanbindung von A-Meeschensee aus Quickborn-Heide & Rhen (SE); ➤ Einsatz von Kleinbussen zur Erschließung nicht standardbustauglicher Wohngebiete;	145 T€	1

	➤ Ergänzung im Berufsverkehr: Mo-Fr HVZs im 20-Min.-Takt, sonst 60-Min.-Takt.		
9	Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen SE/HH („Busnetz-Optimierung Hamburg (BNO)“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit PI. Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf: • Mehr Direkt- & Tangentialverbindungen (XpressBus, MetroBus), mehr Erschließungslinien (StadtBus, QuartierBus), mehr Verknüpfungen; • verlässliche Mindesttakte (10-Min.-Takt in stark verdichteten, 20-Min.-Takt in verdichteten Bereichen), einheitliche Bedienungszeiten; • Aufgabe des NachtBus-Netzes, stattdessen 24-Stunden-Betrieb auf bekannten Linien des Tagesbetriebs. Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird eine Auswahl des Stands 05/2021. ➤ XpressBus-Linie 24 S-Iserbrook – Schenefeld (statt 285) – S-Elbgaustraße – Airport HH – Lademannbogen ➤ StadtBus-Linie 186 S-Othmarschen - Swatten Weg (neu) – S-Elbgaustraße – U-Hagenbecks Tierpark – UKE ➤ StadtBus-Linie 284 S-Halstenbek – Schenefeld (statt 185) – S-Elbgaustraße – Puckholm (ergänzend 184) – Grothwisch ➤ StadtBus-Linie 281 Schenefelder Platz – Kiebitzweg – Lornsenstraße – Heideweg (neu) - S-Krupunder – UKE - S-Barmbek ➤ QuartierBus-Linie Q81: neues Angebot zur Verbesserung der Nahmobilität nördlich von S-Krupunder bis S-Elbgaustraße und Lurup.	von hvv zu kalkulieren	2

8.3.1.2 ÖPNV-Angebot

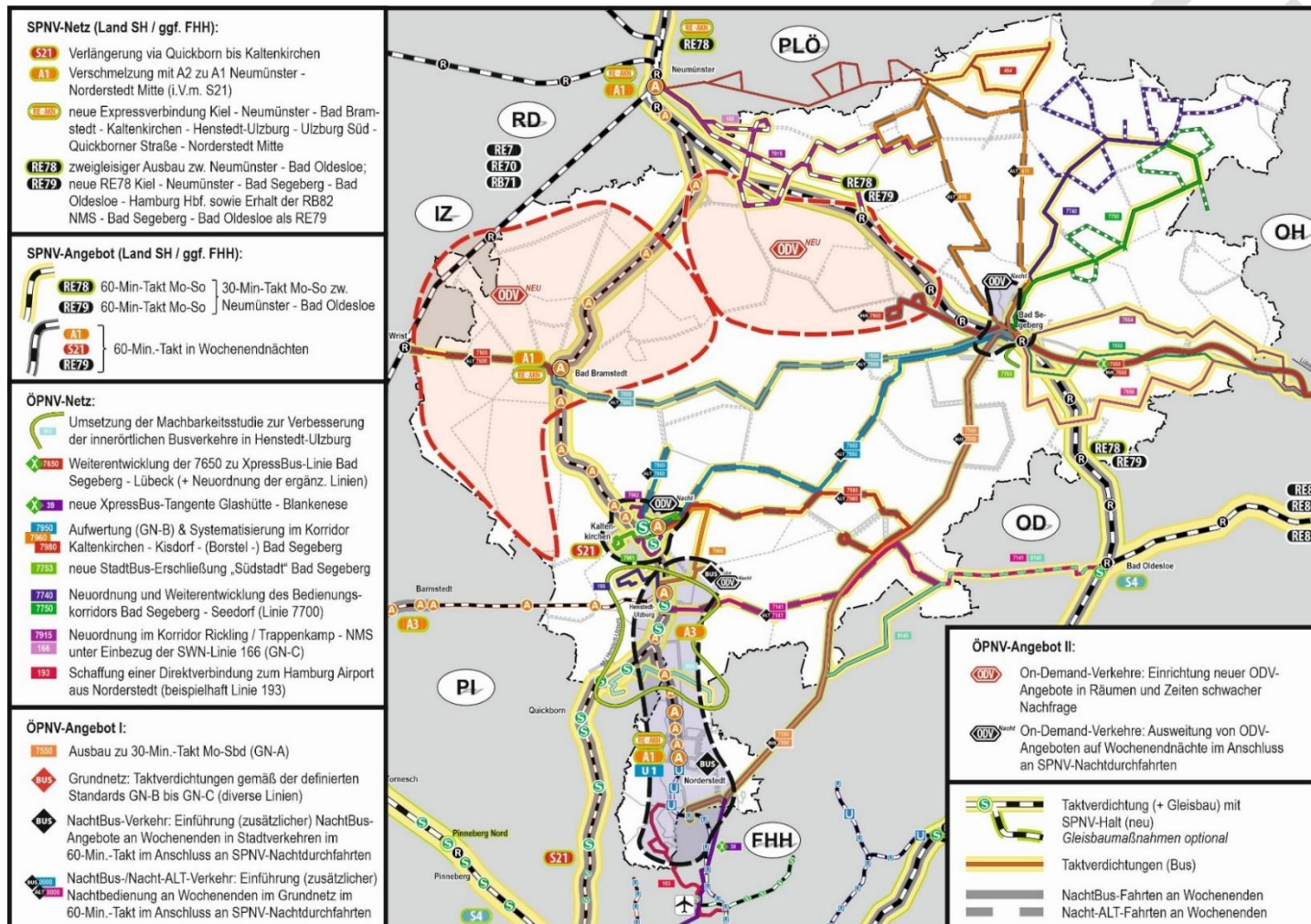
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
10	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume z.T. in Abstimmung mit FHH & SE. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit ➤ Linie 184 Schenefeld – S-Elbgaustraße – S-Halstenbek: Verdichtung auf vollen 20-Min.-Takt auf ganzer Länge Mo-Sbd bis ca. 24 h. ➤ Linie 185 Bf. Elmshorn – Bf. Pinneberg – S-Halstenbek: Abschnitt Kummerfeld – Elmshorn verdichten (zu 30-Min.-Takt Mo-Sbd, 60-Min.-Takt So) & zw. Kummerfeld – Halstenbek sbd zu 20-Min.-Takt verdichten.	125 T€ 730 T€	2 2

	➤ Linie 194 A-Quickborn – UA-Norderstedt Mitte: Taktverdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Sbd bis ca. 22 Uhr, So 60-Min.-Takt; möglichst i.V.m. Straßenausbau in Quickborn-Heide (eine Linienführung der 194 über Kampmoorstraße und Feldweg ist mit der Stadt Quickborn grundsätzlich verabredet, die Straßen sind jedoch noch nicht bustauglich ertüchtigt worden). ➤ Linie 294 A-Barmstedt – A-Quickborn: Taktverdichtung i.S. des GN-B-Standards (60-Min.Takt Mo-So). ➤ Linie 295 Bf. Pinneberg – U-Garstedt: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd). ➤ Linie 289 S-Wedel - Moorwegsiedlung: Verdichtung auf 20-Min.-Takt Mo-Sbd ganztägig. ➤ Linie 395 (S-Wedel –) Bf. Pinneberg – U-Garstedt: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd). ➤ Linie 594 S-Wedel – Bf. Pinneberg – A-Quickborn – U/A-No. Mi.: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd). ➤ Linie 6663 Uetersen, Buttermarkt – Bf. Pinneberg: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (30-Min.-Takt SVZ Mo-Fr & Sbd). ➤ Linien 6500-6504 Stadtverkehr Elmshorn: Taktverdichtungen zu ganztägigem 15-Min.-Takt Mo-Fr. ➤ Linie 6661: Verdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Fr, 30-/60-Min.-Takt an Wochenenden. In Zusammenhang mit der Nachfrageentwicklung nach Einführung der X66 ist zu beurteilen, ob eine Taktverdichtung sinnvoll ist. Alternativ wäre ggf. auch die Einführung eines städtischen ODV unter Beibehaltung der schulorientierten Fahrten auf der Linie 6661 denkbar.	140 T€ 240 T€ 220 T€ 55 T€ (80 -) 170 T€ 490 T€ 135 T€ 2.500 T€ offen	2 2 2 2 2 2 2/3 3
11	Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden z.T. in Abstimmung mit FHH & SE. Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots im 60-Min.-Takt im Anschluss an SPNV-Nachtdurchfahrten auf ausgewählten Stadt- und RegionalBuslinien: 489, 6663, X66 ab 05/2022 Einführung von WE-Nachtfahrten im Rahmen des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024). 184, 185, 195, 285, 289, 295, 395 Pinneberg - Garstedt, 594 Pinneberg – Quickborn – Norderstedt. ➤ Linien 6500-6504 Stadtverkehr Elmshorn: Wochenendnachtverkehr im Anschluss an RE70 oder RB61 (60-Min-Takt); alternativ: Wochenend-Nacht-ODV. ➤ Tornesch, Uetersen, Heidgraben, Neuendeich: Wochenend-Nacht-ODV im 60-Min.-Takt im Anschluss an RB61 (Keimzelle AST-Linie 6669).	 140 T€ 450 T€ 110 T€	 1 2 2 2

	➤ AST-Linie 6549: Ausweitung des bedarfsgesteuerten Betriebs auf Wochenend-Nächte im 60-Min.-Takt nach Einführung von Wochenendnachtsdurchfahrten auf der SPNV-Linie A3.		3
12	Umstellung von AST- & ALT-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV) Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration). ➤ ODV-Angebote ersetzen AST-/ALT-Angebote auf Linien 6549 & 6669. ➤ bOOD-Integrationsfähigkeit und/oder hvv App-Kompatibilität muss gegeben sein (vgl. Kap. 8.4.6 & 8.4.7). ➤ Ausweitung bestehender AST-Bedienungsräume: ➤ Schließen von Bedienungslücken außerhalb des Schulverkehrs (Linien 6541, 6557) in Groß Offenseth-Aspern, Langeln, Bilsen, Heede & Hemdingen unter Berücksichtigung des Angebots auf A3 & 294, ➤ Schließen von Bedienungslücken außerhalb des Schulverkehrs (Linie 6671) in Neuendeich.	1 Mio. €	2

8.3.2 Kreis Segeberg

Abbildung 6: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Segeberg im Überblick



8.3.2.1 ÖPNV-Netz

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vs. Kosten/a	Priorität
1	Verbesserung der innerörtlichen Busverkehre in Henstedt-Ulzburg⁴⁵ z.T. in Abstimmung mit PI. Ziel: Stärkung des innerörtlichen ÖPNVs durch einen prognostizierten Nachfragezuwachs von bis zu 62%; Zuwachs des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt von 7 auf 12%. ➤ neue StadtBus-Linie 296 Henstedt, Kirche – A-Henstedt-Ulzburg – Ulzburg, Lindenstraße: per Kleinbus, Mo-Fr HVZs im 20-Min.-Takt; ➤ Neue StadtBus-Linie Rhen, Paracelsus-Klinik – A-Meeschensee – Quickborn-Heide (Arbeitstitel 893): Busanbindung von A-Meeschensee aus Quickborn-Heide & Rhen (SE), Ergänzung im Berufsverkehr: Mo-Fr HVZs im 20-Min.-Takt, sonstiger Bedarf offen; ➤ nach Westen erweiterte Gewerbegebietsbedienung durch neukonzipierte 196 von/nach A Henstedt-Ulzburg: Mo-Sbd im 20-/40-Min.-Takt; ➤ ergänzend zu diesen und anderen Buslinien (293 & 7141) Einrichtung eines digitalen, app-basierten ODVs; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).	2.255 T€	1
2	ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Kaltenkirchen – Bad Segeberg Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz.		2
2.1	Grundnetzlinie 7950 Kaltenkirchen – Bad Segeberg stärken ➤ genauer Linienvverlauf noch zu bestimmen (vgl. 7980 und 293 (TN SE1/2)), erster Ansatz: Kaltenkirchen – Oersdorf – Struvenhütten – Stukenborn – Todesfelde – Bark – Bad Segeberg, ggf. Integration von Hasenmoor – Schmalfeld; ➤ nach GN-B-Standards im 60-Min.-Takt Mo-Sbd, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt; 2. Ausbaustufe zu 30-/60-Min.Takt Mo-Fr denkbar.	780 T€	2

⁴⁵ Interlink GmbH, Berlin im Auftrag des Kreises Segeberg und der Gemeinde Henstedt-Ulzburg; 03/2021.

Gemeinde Henstedt-Ulzburg, Sitzung des Planungs- und Bauausschusses 26/2018-2023, Anlage zu Vorlage - VO/2021/057 „Verbesserung der innerörtlichen Busverkehre in Henstedt-Ulzburg“.

2.2	Grundnetzlinie 7980 Kaltenkirchen – Borstel (Sülfeld) stärken ➤ Prüfung eines Verlaufs Oering – Borstel – Seth – Stuenborn – Sievershütten – Hüttblek – Kattendorf – Oersdorf – Kaltenkirchen, also Aufgabe der Bedienung Kisdorfs und Winsens, die bei Trennung der 293 in Henstedt-Ulzburg von eigenständiger Linie 7960 (Arbeitstitel, vgl. unten) profitieren könnten; ➤ Ausbau nach GN-B-Standards im 30-/60-Min.-Takt Mo-Sbd, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt mit gesichertem Übergang zur 7550 an Borstel, B432.	670 T€	2
2.3	Grundnetzlinie 7960 Kaltenkirchen – Winsen – Henstedt-Ulzburg einrichten ➤ Auftrennen der 293 in Henstedt-Ulzburg, dann Henstedt-Ulzburg - Kisdorf – Winsen – Kaltenkirchen als eigenständige Linie 7960 ➤ Ausbau nach GN-B-Standards im 30-/60-Min.-Takt Mo-Sbd, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt	520 T€	2
3	ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg - Lübeck in Abstimmung mit OD und HL. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz. ➤ 7650 als Xpressbuslinie Bad Segeberg – BAB Geschendorf oder BAB Mönkhagen – Lübeck (nach GN-A/B-Standards, Kosten der Taktverdichtung siehe auch Maßnahme 12); ➤ 7651 zerlegen in mehrere Linien (z.B. nördlich, zentral und südlich der A20), jeweils mit Anschluss an die Express-7650 in Geschendorf oder Mönkhagen (nach GN-C-Standards). ➤ alternativ: Installation eines digitalen, app-basierten ODV-Angebots als 7650-Zubringer	540 T€ 740 T€	2
4	ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg - Schlamersdorf in Abstimmung mit OH. Ziel: Erhöhung der Angebotstransparenz, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Linie 7700: Teilung der (in Schlamersdorf gebrochenen) Ringlinie in zwei gleichwertige Linienäste (Arbeitstitel 7740 & 7750), ggf. mit • Fortführung bis Glasau, OT Sarau unter Aufgabe des ASTs 7729, • nachfragegesteuerten Linienwegsabweichungen (Korridorbetrieb), • alternativ Ausgliederung des Schulverkehrs (ggf. „MintesO“) unter Einrichtung eines ODV-Grundangebots; ➤ Ausbau der 7740 / 7750 nach GN-C-Standards.	offen	3

5	ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Rickling / Trappenkamp - Groß Kummerfeld - Neumünster in Abstimmung mit NMS. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Neuordnung und Stärkung der Anbindung von/nach Neumünster: • ggf. Aufgabe des 7915-Start-/Endpunkts Rickling zugunsten Trappenkamps; • Ablösung der Bedienung Groß Kummerfelds durch Linie 166 des Stadtverkehrs Neumünster; ➤ Ausbau mindestens nach GN-C-Standards (unter Berücksichtigung der Schulverkehre).	offen	3
6	Verbesserte Anbindung der Gemeinden Schmalensee, Stocksee, Damsdorf von/nach Bornhöved Federführender Aufgabenträger PLÖ in Abstimmung mit SE. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen.. ➤ Linie 454 Neumünster – Bornhöved - Schmalensee: Verlängerung via Stocksee – Damsdorf – Schmalensee zurück nach Bornhöved; ➤ damit erstmalig klar strukturierter Taktverkehr zwischen den Gemeinden und dem ländlichen Zentralort Bornhöved; ➤ Ausbau nach GN-B/C-Standards.	100 T€	2
7	Verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Bad Segeberg („Südstadt“) Ziel: Erschließungsverbesserung des Stadtverkehrs, bessere Potentialausschöpfung. Städtische Entwicklungsflächen (Gewerbe, Wohnen) östlich der Burgfeldstraße, südlich der Rosenstraße, nördlich der geplanten A20 werden übrigem Stadtgebiet gleichgestellt. ➤ Einrichtung eines neuen StadtBus-Linienasts; ➤ Bedienung nach StV-Standards analog zu 7751 & 7752.	300 T€/a	1
8	Verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Norderstedt Ziel: Erschließungsverbesserung des Stadtverkehrs, bessere Potentialausschöpfung im Siedlungsbestand bzw. auf Entwicklungsflächen (Wohnen) (wg. Kleinteiligkeit nicht in Abbildung 6 dargestellt). ➤ Glashütter Damm: mittelfristige Umsetzung eines Erschließungskonzepts durch automatisierte Kleinbusse. ➤ Stadtentwicklungsgebiet (Wohnen) Grüne Heyde: (Klein-) Busbedienung des geplanten Wohngebiets zw. Harckesheyde und Mühlenweg.	offen	2/3

	➤ Bedienung nach StV-Standards (20-Min.-Takt Mo-Sbd, 40-Min.-Takt So.)		
9	Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen SE/HH („Busnetz-Optimierung Hamburg (BNO)“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit SE. Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf: • Mehr Direkt- & Tangentialverbindungen (XpressBus, MetroBus), mehr Erschließungslinien (StadtBus, QuartierBus), mehr Verknüpfungen; • verlässliche Mindesttakte (10-Min.-Takt in stark verdichteten, 20-Min.-Takt in verdichteten Bereichen), einheitliche Bedienungszeiten; • Aufgabe des NachtBus-Netzes, stattdessen 24-Stunden-Betrieb auf bekannten Linien des Tagesbetriebs. Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird der Stand 05/2021. ➤ XpressBus-Linie X39 Glashütte – S-Hamburg-Airport – U-Niendorf Markt – S-Elbgaustraße – S-Blankenese, ➤ StadtBus-Linie 193 U-Garstedt – S-Hamburg-Airport (- Bf. Rahlstedt im Falle der Verschmelzung mit Linie 168), ➤ StadtBus-Linie 493 UA-Norderstedt Mitte – Glashütte - S Poppenbüttel (ab Glashütte, Markt alternierend mit Linie 178).	von hvv zu kalkulieren	2
10	Einführung digitaler, app-basierter On-Demand-Verkehren (ODV) in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage Ziel: Schaffung gleichwertiger Angebotsverhältnisse im ländl. Raum abseits der Grundnetzlinien; Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration). ➤ ODV Region Bad Bramstedt. ➤ ODV Region Kaltenkirchen (in Abhängigkeit von Umsetzung der Maßnahme 2). ➤ ODV Region Bad Segeberg-Ost (in Abhängigkeit von Umsetzung der Maßnahme 3). ➤ ODV Region Nehms – Seedorf – Travenhorst (in Abhängigkeit von Umsetzung der Maßnahme 4). ➤ ODV Region Boostedt – Wahlstedt – Heidmühlen (in Abhängigkeit von Umsetzung der Maßnahme 5); Beschränkung der Linienverkehre 7920, 7921, 7922 auf Schulverkehr). ➤ ODV Region Bornhöved-Ost (in Abhängigkeit von Umsetzung der Maßnahme 6; u.U. alternativ oder zusätzlich Integration Stocksees in ALFA-Bedienungsgebiet der Linie 362 von/nach Ascheberg – Plön).	ca.1 Mio. € ca.1 Mio. € ca.1 Mio. € ca.1 Mio. € ca.1 Mio. € ca.1 Mio. €	2 2 2 3 3 2

8.3.2.2 ÖPNV-Angebot

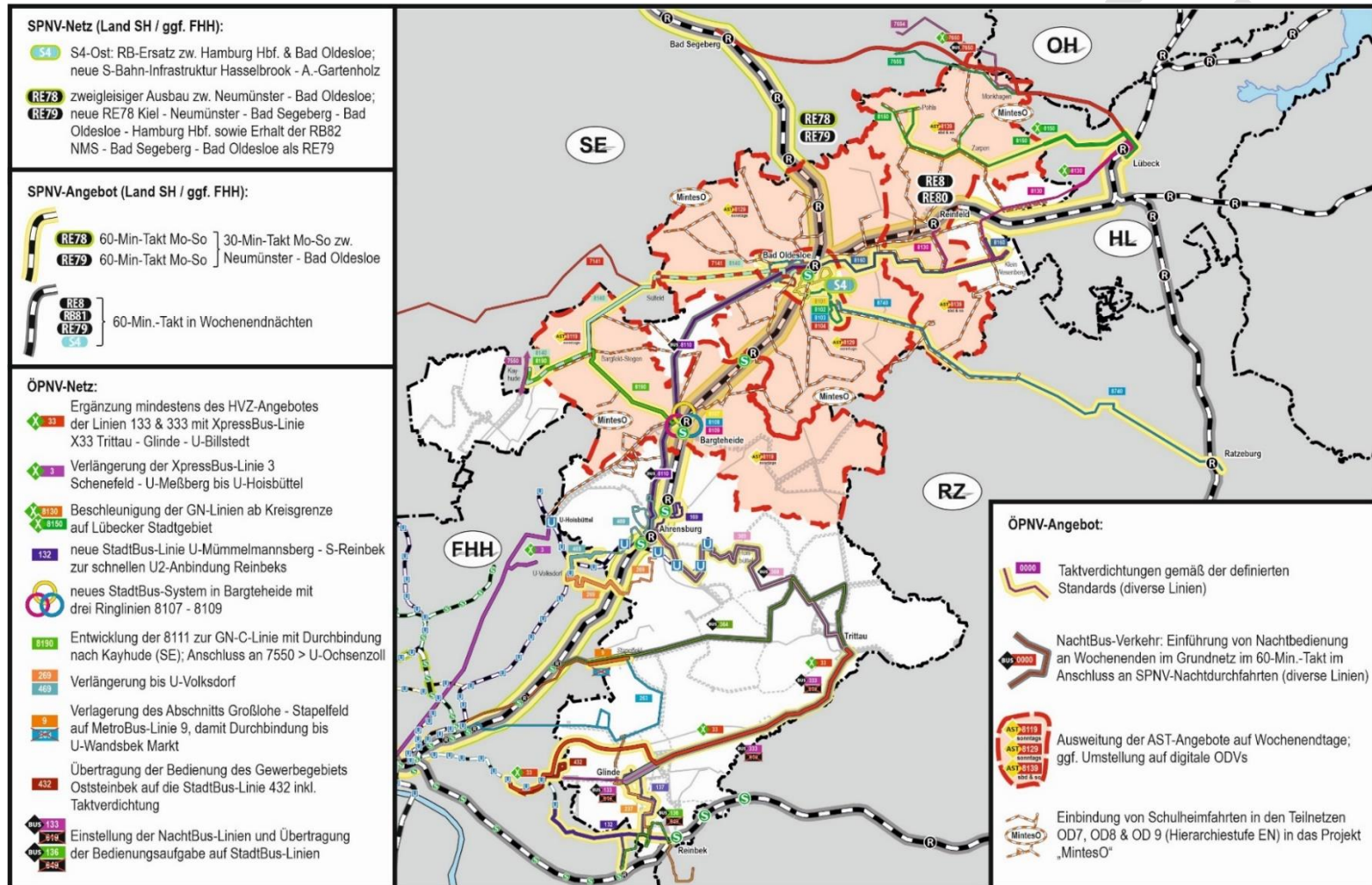
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsf. Kosten/a	Priorität
11	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit FHH, PI, OD, HL, OH. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Linie 295 Bf. Pinneberg – U-Garstedt: i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd); ➤ Linie 378 Norderstedt Mitte - Tangstedt - Glashütte: Taktverdichtung zu ganztägigem 30-Min-Takt Mo-Sbd von/nach Eichholzkoppel bzw. Glashütte innerhalb des GN-B-Standards (OD initiativ). ➤ Linie 395 S-Wedel – Bf. Pinneberg – U-Garstedt: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd). ➤ Linie 594 S-Wedel – Bf. Pinneberg – A-Quickborn – U/A-Norderst. M.: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sbd). ➤ Linie 7141 A Henstedt-Ulzburg – Sülfeld – Bf. Bad Oldesloe: Verdichtung nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Sbd bis ca. 22 Uhr, So 120-Min.-Takt oder Sonntags-ALT / ODV) in Abstimmung mit Linie 8140 Kayhude – Sülfeld – Bf. Bad Oldesloe (Teilnetz OD10). ➤ Linie 7500 A-Bad Bramstedt – Bf. Wrist: Verdichtung nach GN-B-Standard, analog zur 12/2021 durch den Nachbar-AT IZ aufgewerteten Linie 6180 Itzehoe – Kellinghusen – Wrist; ggf. Spätverkehr als Anruf-Linien-Taxi (ALT) oder per Integration in ODV. ➤ Linien 7530 & 7540 Bad Segeberg – Leezen: Verdichtung nach GN-C-Standard, ggf. durch ergänzende ALT- oder ODV-Angebote. ➤ Linie 7550 Bad Segeberg – U-Ochsenszoll: Verdichtung nach GN-A-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sbd, So 60-Min.Takt); Maßnahme wäre auch als zusätzliche, beschleunigte XpressBus-Linie denkbar). ➤ Linie 7600 Bad Segeberg – A-Bad Bramstedt: Verdichtung nach GN-B-Standard (SVZ-Ausweitung Mo-Sbd bis 23 Uhr, Sbd Taktverdichtung zu 60-Min.-Takt, ggf. Mo-So Spätverkehr als ALT / ODV). ➤ Linie 7650 Bad Segeberg – Lübeck: Verdichtung nach GN-A-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sbd, 60-Min.-Takt So).	90 T€ offen 30 T€ 90 T€ 290 T€ 15 T€ offen 900 T€ 155 T€ 550 T€	2 3 2 2 2 2 3 1 2 2
12	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume in Stadtverkehren Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Linie 7609 AST Bad Bramstedt: Verdichtung nach StV-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sbd).	offen	3

	Wegen der A1-Fahrplanstruktur (Taktfamilie 20/40/60) ist die Einführung eines (HVZ-) 30-Min.-Takts derzeit nur bedingt sinnvoll; dies ändert sich mit der S21-Verlängerung nach Kaltenkirchen und der dann beabsichtigten A1-Durchbindung von Neumünster nach Norderstedt Mitte im 30-Min.-Takt. ➤ Linien 7961 & 7962 Stadtverkehr Kaltenkirchen: Wegen der A1-Fahrplanstruktur (Taktfamilie 20/40/60 auch nach S21-Verlängerung) mittelfristig Umstellung auf 20-Min.-Takt denkbar. Mit der S21-Verlängerung wird allerdings die A1 im 30-Min.-Takt zw. Neumünster und Norderstedt Mitte betrieben, sodass dann der Takt des Stadtbusverkehrs neu beurteilt werden sollte. ➤ Linie 194 A-Quickborn – UA-Norderstedt Mitte: Taktverdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Sbd bis ca. 22 Uhr, So 60-Min.-Takt.	offen	3
13	Umstellung von AST- & ALT-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV) Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration). ➤ ODV-Angebote ersetzen AST-/ALT-Angebote auf Linien 411, 7609, 7751 / 7752, 7969. ➤ bOOD-Integrationsfähigkeit und/oder hvv App-Kompatibilität muss gegeben sein (vgl. Kap. 8.4.6 & 8.4.7).		2
14	Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden z.T. in Abstimmung mit FHH, PI, IZ, HL, OD. Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestärksten Grundnetz-Linie 7550 (60-Min.-Takt) im Anschluss an U1-Nachtdurchfahrten. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf nachfragestarken Grundnetz-Linien 7650, 7900 im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf potentialschwächeren Grundnetz-Relationen (410/411, 7500, 7600, 7141, 7950, 7980) ggf. im 120-Min.-Takt oder als ODV-Angebot im Anschluss an WE-Angebote von SPNV oder o.g. Grundnetz-Linien. ➤ WE-Nachtverkehr im 60-Min.-Takt auf Grundnetzlinien des Teilnetzes PI1-3 (295, 395, 594). ➤ Linien 278, 378 Stadtverkehr Norderstedt: Wochenendnachtverkehr in Abstimmung auf U1/A2 (analog zu 12/2021 umgesetzten Maßnahmen auf 293 & 494; Linien 178 & 192 Teil der BNO Hamburg). ➤ Linien 7961 & 7962 Stadtverkehr Kaltenkirchen: Wochenend-Nacht-ODV im 60-Min.-Takt im Anschluss an A1 (bzw. S21). ➤ AST-Linie 7609 Stadtverkehr Bad Bramstedt: Wochenend-Nacht-ODV im 60-Min.-Takt im Anschluss an A1 (sobald deren Fahrten bis Neumünster durchgebunden werden) oder i.V.m. Einführung eines ALT-Angebots auf der 7500.	115 T€ 130 T€ offen 40 T€ 70 T€ offen offen	2 2 3 2 2 3 3

	➤ Linien 7751 & 7752 Stadtverkehr Bad Segeberg: Wochenend-Nacht-ODV im Anschluss an RB82 (sobald dort WE-Nachtdurchfahrten angeboten werden) oder im Anschluss an WE-Nachtdurchfahrten der 7550.	offen	3
15	„MintesO“ im Kreis Segeberg Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen. ➤ Linien 7503-7508, 7720-7725, 7920-7922 & 7970-7977: Umstellung der Schulverkehre (Hierarchiestufe EN) auf eine bedarfsgerechte Beförderung bei den Heimfahrten (vgl. Kap. 8.3.7).		ohne

8.3.3 Kreis Stormarn

Abbildung 7: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Stormarn im Überblick



8.3.3.1 ÖPNV-Netz

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsf. Kosten/a	Priorität
1	Einrichtung einer XpressBus-Linie X33 Trittau – Grande – Witzhave – Neuschönningstedt – U-Steinfurther Allee – U-Billstedt in Abstimmung mit FHH. Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Ergänzung der 333, X33-Linienführung noch nicht endgültig festgelegt (Möllner Landstraße oder BAB 24); ➤ besonderer Fokus auf Berufsverkehr, Bedienungszeiten vsf. beschränkt auf nachfragestarke Hauptverkehrszeiten Mo-Fr im 60-Min.-Takt; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis Ende 2024).	150 T€	1
2	Aufwertung und Verlängerung der Grundnetz-Linien 8130 Reinfeld – Lübeck und 8150 Pöhls - Lübeck zu XpressBus-Linien innerhalb Lübecks in Abstimmung mit HL. Ziel: Stärkung der Attraktivität durch schnelle, umsteigefreie Verbindung zum Bf./ZOB sowie in die Lübecker Innenstadt; Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Linie 8130: Verlängerung über HL, Buntekuh mit wenigen Zwischenhalten bis ZOB/Innenstadt; Wochenendbedienung nur innerhalb von OD über AST/ODV. ➤ Linie 8150: Verlängerung über HL, Bauernweg mit wenigen Zwischenhalten bis ZOB/Innenstadt; Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Verdichtung des Sbd-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr; Wochenendbedienung nur innerhalb von OD über AST/ODV.	100 T€ 200 T€	2 2
3	Relation Bargteheide – Bargfeld-Stegen: Aufwertung zu Grundnetz-Linie 8190 (Arbeitstitel) in Abstimmung mit SE. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz. ➤ Aufwertung der bisher schwerpunktmäßig auf den Schulverkehr ausgerichteten Linie 8111 Bargteheide – Bargfeld-Stegen zu einer ganzjährigen Taktbedienung, Überführung der bisherigen AST-Bedienung in ein regelmäßiges Busangebot; ➤ nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Fr, an Wochenenden AST/ODV);	100 T€	2

	➤ ggf. Durchbindung bis Kayhude (SE) mit Anschluss zur 7550 von/nach U-Ochsenzoll; ➤ Erhalt der 8111 für Fahrten im Schulverkehr (Hierarchiestufe EN, mit Anwendung von „MintesO“).		
4	Neue StadtBus-Linie 132 U-Mümmelmannsberg – S-Reinbek Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD. Ziel: Erhöhung der Angebotstransparenz, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Neue StadtBus-Linie als schnelle U2-Anbindung aus Reinbek über Bergedorfer Straße – Reinbeker Redder – Hamburger Straße; ➤ nach StV-Standard, Taktfamilie ❶ (20-Min.-Takt Mo-Sbd; So 40- oder 60-Min.-Takt).	offen	3
5	Einführung eines Stadtverkehrs Bargteheide mit 3 Ringlinien (8107, 8108 und 8109) Ziel: verstetigtes, klar strukturiertes Angebot; verbesserte Flächenerschließung; Einstieg in die Elektromobilität. ➤ Ablösung des AST-Angebots Mo-Sbd, somit Wegfall des Anrufzwangs als Zugangshemmnis; ➤ 3 Linien zur Wohngebieterschließung mit Rendezvous am Bahnhof; ➤ am Bahnhof Übergänge untereinander und zur Gewerbegebietslinie 8106 sowie zur/von RB81 von/nach Hamburg; ➤ Einsatz elektrisch betriebene Kleinbusse (Straßenverhältnisse, Lärm- und Klimaschutz); ➤ nach StV-Standard, Taktfamilie ❷ (30-Min.-Takt HVZ Mo-Fr, sonst 60-Min.-Takt), 60-Min.-Takt Sbd von 8-20 Uhr; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis Ende 2024).	700 T€	1
6	StadtBus-Linie 263 U-Wandsbek Markt – Stapelfeld & MetroBus-Linie 9 U-Wandsbek Markt – Bf. Tonndorf – Bf. Rahlstedt – Großlohe Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD. Ziel: häufigere Bedienung Stapelfelds aus Rahlstedt im Zuge der grenzüberschreitenden Gewerbeentwicklung, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ StadtBus-Linie 263: Kürzung der Linie um den Abschnitt Stapelfeld - Großlohe, ➤ stattdessen Durchbindung der MetroBuslinie 9 bis Stapelfeld; damit Verlagerung des Umsteigepunktes Großlohe nach Stapelfeld (gilt dann auch für ODV ioki Brunsbek).; ➤ mindestens stündliche Durchbindung der Linie 9.	50 - 100 T€	2
7	Verlängerung der StadtBus-Linien 269 und 469 über Ahrensburg hinaus nach U-Volksdorf	100 T€	2

	in Abstimmung mit FHH Ziel: Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen OD/HH, Steigerung der Attraktivität durch Erhöhung der U1-Umsteigeoptionen; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ StadtBus-Linie 269: Verlängerung nach U-Volksdorf über Ahrensburg, Dänenweg hinaus (über Eulenkrogstraße) im 60-Min.-Takt Mo-So. ➤ StadtBus-Linie 469: Verlängerung nach U-Volksdorf über Wulfsdorf hinaus (über Bornkampsweg – Gussau) im 60-Min-Takt Mo-So. ➤ zw. Ahrensburg und Volksdorf ergänzen sich beide Linien zu einem 30-Min.-Takt.		
8	Verlängerung der NachtBus-Linie 619 U-Billstedt – U Steinfurter Allee - Glinde bis Trittau in Abstimmung mit FHH Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. Im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Verlängerung des stündlichen Angebots an Wochenenden bis Trittau auf dem Linienweg der 333.	50 T€	2
9	Verlängerung der StadtBus-Linie 432 IKEA Moorfleet - U-Billstedt – U Steinfurter Allee ins Gewerbegebiet Oststeinbek Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD Ziel: Bessere Erschließung des Gewerbegebiets aus der Innenstadt Hamburgs & Billstedts heraus, Berücksichtigung der starken Verflechtungen zu Hamburg; Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Übertragung der Bedienung des Gewerbegebiets Oststeinbek von Linie 233. ➤ Takterweiterung im Gewerbegebiet auf einen ganztägigen 20-Min.-Takt Mo-Fr.	100 T€	2/3
10	Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen OD/HH („Busnetz-Optimierung Hamburg (BNO)“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf: • Mehr Direkt- & Tangentialverbindungen (XpressBus, MetroBus), mehr Erschließungslinien (StadtBus, QuartierBus), mehr Verknüpfungen; • verlässliche Mindesttakte (10-Min.-Takt in stark verdichteten, 20-Min.-Takt in verdichteten Bereichen), einheitliche Bedienungszeiten; • Aufgabe des NachtBus-Netzes, stattdessen 24-Stunden-Betrieb auf bekannten Linien des Tagesbetriebs. Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird der Stand 05/2021. ➤ XpressBus-Linie 3 Schenefeld (PI) – HH alternierend durchgebunden bis U-Hoisbüttel bzw. Volksdorf	offen	3

➤ NachtBus-Linie 619: Einstellung nach Übertragung des Mo-So-Angebotes auf die Linien 133 und 333		
➤ NachtBus-Linie 649: Einstellung nach Übertragung des WE-Angebotes auf die Linie 136		

8.3.3.2 ÖPNV-Angebot

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
11	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit FHH, SE, HL, RZ. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. Angestrebt wird der Ausbau von 1-2 Grundnetz-Linien pro Jahr. ➤ Linie 8140 Kayhude – Sülfeld – Bf. Bad Oldesloe: Verdichtung nach GN-B-Standards (60-Min.-Takt Mo-Fr) unter Berücksichtigung / in Abstimmung mit Linie 7141 A Henstedt-Ulzburg – Sülfeld – Bf. Bad Oldesloe (Teilnetz SE1/2). ➤ Linie 8160 Bad Oldesloe – Groß Wesenberg: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Sbd-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr, Wochenendbedienung ggf. über AST/ODV.	100 T€ 100 T€	2 2
	Weitere Grundnetzlinien mit OD-Anteilen mit Verdichtungsabsicht des Nachbar-ATs Kreis Herzogtum Lauenburg: ➤ Linie 8720 Lübeck – Sandesneben – Trittau: Verdichtung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8730 Ratzeburg – Sandesneben – Ahrensburg: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Sbd bis 18 Uhr ➤ Linie 8740 Ratzeburg – Bad Oldesloe: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Sbd-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt ➤ Linie 8760 Mölln – Köthel – Nüsse: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt) ➤ Linie 8820 Krabbenkamp - Geesthacht: Vervollständigung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8880 Schwarzenbek – Trittau: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt).		

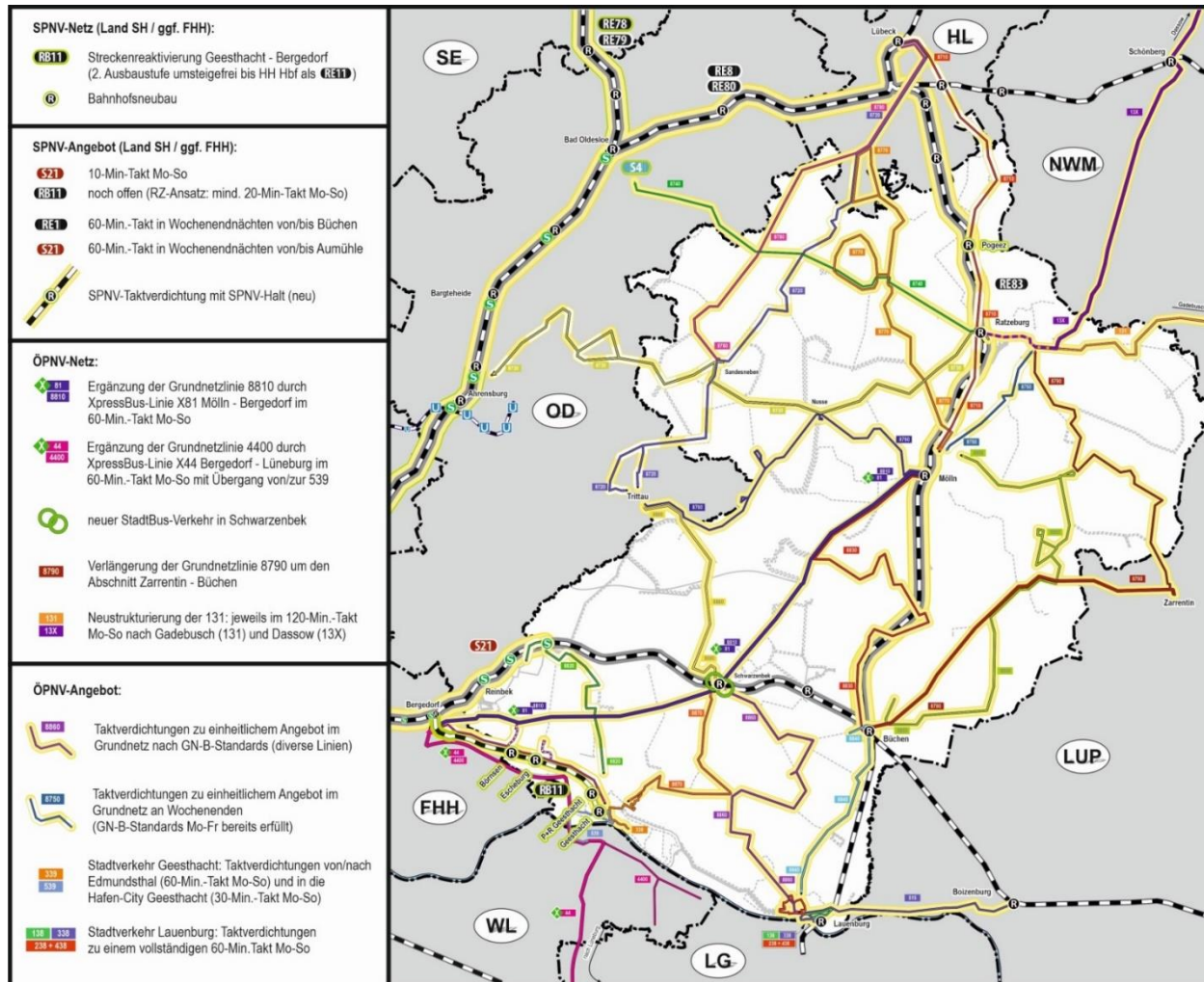
	Weitere Grundnetzlinien mit OD-Anteilen mit Verdichtungsabsicht des Nachbar-ATs Kreis Segeberg: ➤ Linie 7550 Bad Segeberg – Tangstedt – U-Ochsenzoll: Verdichtung nach GN-A-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sbd; 60-Min.-Takt So); ➤ Linie 7650 Bad Segeberg – Mönkhagen - Lübeck: Verdichtung innerhalb des GN-B-Standards (30-Min.-Takt Mo-Sbd).	100T€	1
		160 T€	2
12	Taktverdichtung im Raum Ahrensburg Ziel: Verdoppelung der RB81-Verknüpfungen am Bf. Ahrensburg, höhere Verknüpfungsqualität an den U1-Haltepunkten Schmalenbeck, Kiekut, Großhansdorf; Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit sowie Steigerung der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit Fokus Berufsverkehr. ➤ Linie 369 Ahrensburg – Hoisdorf – Lütjensee - Trittau: 30-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr zwischen Ahrensburg und Hoisdorf.	150 T€	3
13	Taktverdichtungen auf StadtBus- und RegionalBus-Linien z.T. in Abstimmung mit FHH. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit sowie Steigerung der MIV-Konkurrenzfähigkeit. ➤ Linie 169 Ahrensburg - Gartenholz: Takterweiterung Mo-Fr zu ganztägigem 30-Min.-Takt gemäß StV-Standard Taktfamilie 2, Bedienzeiten mit Fokus auf Berufs- und Einkaufsverkehr für hochwertigere Bedienung der Gewerbegebiete Beimoor Nord & Süd. ➤ Linie 237 Willinghusen – Glinde – Reinbek – Wentorf: Konsequente Umsetzung von HVZ-Verstärkern im vollständigen 20-Min.-Takt Mo-Fr zw. S-Reinbek und Glinde, Markt in beiden Richtungen. ➤ Linien 8101 – 8104 (Stadtverkehr Bad Oldesloe): Takterweiterung Mo-Fr zum ganztägigen 30-Min.-Takt (Teil der Fortführung des Projektes „Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Stormarn“). ➤ Linie 8105 (Stadtverkehr Bad Oldesloe): Taktverdichtung zur Erweiterung des Gewerbegebietes West	60 T€	3
		100 T€	1
		100 T€	2/3
		150 T€	2/3
	Weitere StadtBus- und RegionalBus-Linien mit OD-Verdichtungsabsicht im Teilnetz SE1/2 des Nachbar-ATs Kreis Segeberg: ➤ Linie 378 Norderstedt Mitte - Tangstedt - Glashütte: Taktverdichtung zu ganztägigem 30-Min-Takt Mo-Sbd von/nach Eichholzkoppel bzw. Glashütte innerhalb des GN-B-Standards. ➤ Linie 478 Tangstedt - Duvenstedt (HH) – Bargfeld-Stegen: Verdichtung zu ganztägigem Taktverkehr Mo-Fr (60-Min.-Takt). ➤ Linie 478 Tangstedt - Duvenstedt (HH) – Bargfeld-Stegen: Einführung ganztägiger Wochenendbedienung (Naherholung) (60-Min.-Takt).	offen	3
		95 T€	2
		offen	3
14	„MintesO“ im Kreis Stormarn Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen.	offen	3

	➤ Umstellung des Schulverkehrs aller Linien der Hierarchiestufe EN der Teilnetze OD7, OD8, OD9 auf eine bedarfsgerechte Beförderung bei den Heimfahrten (vgl. Kap. 8.3.7).		
15	Ausbau von AST bzw. ODV-Verkehren an Wochenenden Ziel: Schaffung gleichwertiger Angebotsverhältnisse im ländl. Raum; Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration). ➤ AST 8119 Bargteheide, AST 8129 Bad Oldesloe: Ausweitung des Angebots auf Sonntage; ➤ AST 8139 Reinfeld: Ausdehnung des Angebots auf Sonnabende & Sonntage; ➤ soweit nicht durch o.g. AST-Verkehre abgedeckt Sicherstellung der Sonntagsbedienung durch AST / ODV-Angebote auf den Grundnetzlinien 8120, 8130, 8170, 8180, 8190.	50 T€	2/3
16	Umstellung von AST-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV) Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration). ➤ digitale ODV-Angebote ersetzen AST-Angebote auf Linien 8119, 8129, 8139; ➤ bOOD-Integrationsfähigkeit & hvv App-Kompatibilität muss gegeben sein (vgl. Kap. 8.4.6 & 8.4.7).		2/3
17	Sicherung der digitalen On-Demand-Verkehre „ioki Ahrensburg“ (Linie 876) & „ioki Region Brunsbek – Lütjensee – Trittau“ (Linie 837) in Abstimmung zw. Stadt Ahrensburg & Kreis OD Ziel: Erhalt der durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang gekennzeichneten Attraktivität (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration); Flächenerschließung bis in kleinere Wohnstraßen. ➤ ioki Ahrensburg: Finanzierung durch Stadt Ahrensburg sowie durch Reinvestition von Einsparungen im kreisfinanzierten Stadtverkehr gesichert bis Fahrplanwechsel 2024. Wird der Fortbestand über 2024 durch die Stadt beschlossen, könnten die o.g. Einsparungen dauerhaft zur ioki-Finanzierung umgeleitet werden. ➤ ioki Region Brunsbek – Lütjensee – Trittau: Finanzierung durch den Kreis gesichert bis Fahrplanwechsel 2022. Ziel: Fortführung bis mindestens Fahrplanwechsel 2024. ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis Ende 2024).	1,5 Mio. €	1/2
18	Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden		

Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestarken Grundnetz-Linie 364 Bf. Rahlstedt – Trittau im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestarken Grundnetz-Linie 369 Bf. Ahrensburg – Trittau im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten.	50 T€ 50 T€	2 2
Weitere Grundnetzlinien mit OD-Anteilen mit Weiterentwicklungsabsicht des Nachbar-ATs Kreis Segeberg: ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestärksten SE-Grundnetz-Linie 7550 U-Ochsenzoll – Tangstedt – Bad Segeberg (60-Min.-Takt) im Anschluss an U1-Nachtdurchfahrten. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestarken SE-Grundnetz-Linie 7650 Bad Segeberg – Mönkhagen – Lübeck im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten. ➤ Linie 378 UA-Norderstedt Mitte – Tangstedt – Glashütte: Wochenendnachtverkehr in Abstimmung auf U1/A2. ➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf potentialschwächeren Grundnetz-Relationen (darunter 7141) ggf. im 120-Min.-Takt oder als ODV-Angebot im Anschluss an WE-Angebote von SPNV oder o.g. Grundnetz-Linien.	10 T€ 20 T€ 45 T€ offen	2 2 2 3

8.3.4 Kreis Herzogtum Lauenburg

Abbildung 8: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Herzogtum Lauenburg im Überblick



8.3.4.1 ÖPNV-Netz

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vgl. Kosten/a	Priorität
1	Einrichtung einer XpressBus-Linie X81 Mölln – Schwarzenbek – Bergedorf in Abstimmung mit FHH. Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Ergänzung der 8810, Beschleunigung durch weniger Halte (vgl. 3x Mölln, 1x Breitenfelde, 3x Schwarzenbek auf der B207, je 1x Dassendorf & Kröppelshagen, je 2x Wentorf & Bergedorf), ggf. Durchbindung bis in die Hamburger Innenstadt; ➤ Bedienung nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Fr); ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024)	650 T€	1
2	Einrichtung einer XpressBus-Linie X44 Bergedorf – Niedermarschacht – Lüneburg mit Anbindung der Stadt Geesthacht durch eine attraktive Verknüpfung mit der 539 in Niedermarschacht federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit RZ, WL & LG. Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ XpressBus-Ergänzung der 4400 zw. Bergedorf und Niedermarschacht, dort a) Verknüpfung mit der 539 und b) anschließende Durchbindung von/nach Lüneburg; ➤ Bedienung nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-So).	60 T€	2
3	Verlängerung der Grundnetz-Linie 8790 Ratzeburg – Zarrentin um den Abschnitt Zarrentin – Gudow - Büchen in Abstimmung mit LUP. Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Vernetzung von/mit LUP, verbesserte Erreichbarkeit des Ausflugsziels „Biosphärenreservat Schaalsee“, Attraktivitätssteigerung durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Weiterführung der 8790 zw. Gudow – Büchen auf der L205 als direkte & schnelle Alternative zur 8850; ➤ Bedienung nach GN-C-Standard (120-Min.-Takt Mo-So), ggf. Aufwertung zu GN-B (vgl. Maßnahme 6).	offen	3
4	Neustrukturierung der Grundnetz-Linie 131 Gadebusch / Dassow - Ratzeburg federführender Aufgabenträger NWM in Abstimmung mit RZ	offen	3

	Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Vernetzung von/mit NWM, verbesserte Erreichbarkeit des Ausflugsziels „Dassower See“, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV. ➤ Ergänzung des bestehenden Linienwegs Ratzeburg – Ziethen – Mustin – Gadebusch durch einen zweiten Linienast Ratzeburg – Ziethen – Schlagbrügge – Schönberg – Dassow; ➤ jeweils alternierend im 120-Min.-Takt Mo-Fr mit HVZ-Verdichtungen; ➤ Bedienung nach GN-C-Standard (120-Min.-Takt Mo-So), ggf. Aufwertung zu GN-B.		
5	Einführung eines Stadtverkehrs Schwarzenbek mit 5 StadtBus-Linien (8521 – 8525) Ziel: verbesserte Flächenerschließung mit klar strukturiertem Angebot; Einstieg in die Elektromobilität. ➤ 5 Linien im 60-Min.-Takt (mit Überlagerungen zu mehrmaligen Abfahrten pro Stunde) zur Wohn- und Gewerbegebieterschließung mit Rendezvous am Bahnhof; ➤ Bedienungszeitraum Mo-Fr ca. 05:30 - 23:00 Uhr (8521 – 8525), Sbd-So ca. 06:30 – 22:00 (8521 & 8522); ➤ am Bahnhof Übergänge zu/von Zügen und RegionalBus-Linien; ➤ Einsatz elektrisch betriebener Kleinbusse (Straßenverhältnisse, Lärm- und Klimaschutz); ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).	800 T€	1

8.3.4.2 ÖPNV-Angebot

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
6	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit OD, HL, LUP. Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. Angestrebt wird der Ausbau von 2 Grundnetz-Linien pro Jahr. Aufwertung aller Grundnetzlinien innerhalb des GN-B-Standards bzw. zum GN-B-Standard: ➤ Linie 8710 Lübeck - Mölln: Verdichtung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8720 Lübeck – Sandesneben – Trittau: Verdichtung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt;	offen	3 2

➤ Linie 8730 Abschnitt Ratzeburg – Sandesneben: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt) bzw. Verdichtung des Wochenend-Angebots auf dem Abschnitt Sandesneben - Ahrensburg zum 60 Min.-Takt;	2
➤ Linie 8740 Ratzeburg – Bad Oldesloe: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr ganztägig sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt);	2
➤ Linie 8750 Ratzeburg – Schmilau - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Sbd sowie des So-Angebots im 120-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8760 Mölln – Nusse - Trittau: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt);	2
➤ Linie 8770 Kronsforde - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt);	2
➤ Linie 8780 Sandesneben - Kronsforde: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sbd-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8790 Ratzeburg – Zarrentin (ggf. Büchen, vgl. Maßnahme 3): Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt);	2
➤ Linie 8810 Abschnitt Schwarzenbek – Mölln: Vervollständigung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8820 Krabbenkamp - Geesthacht: Vervollständigung des Sbd-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8830 Mölln – Güster - Büchen: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Verdichtung des Sbd-Angebots zum 60-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8840 Lauenburg – Büchen: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Verdichtung des Sbd-Angebots zum 60-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8850 Büchen – Sterley - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt);	2
➤ Linie 8860 Schwarzenbek - Lauenburg: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sbd-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8870 Schwarzenbek - Geesthacht: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sbd-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt;	2
➤ Linie 8880 Schwarzenbek - Trittau: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt).	2

	Weitere Grundnetz-/ RegionalBus-Linien mit RZ-Anteil und ggf. Verdichtungsoption: ➤ Linien 433 Trittau – Aumühle & 533 Kuddewörde – Möhnsen: Einführung von Wochenendbedienung (60-Min.-Takt Sbd, So 120-Min.Takt). ➤ Linie 515 Boizenburg - Lauenburg: Verdichtung nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Fr, Einführung eines Wochenend-Angebots (Sbd-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt).	offen	3
7	Taktverdichtungen im Stadtverkehr Lauenburg Ziel: Erhöhung von Verfügbarkeit und Verlässlichkeit insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie der MIV-Konkurrenzfähigkeit. ➤ Linien 138, 238, 338, 438: Ergänzung eines ganztägigen Wochenendangebotes im Stadtverkehr Lauenburg an Samstagen und Sonntagen; ➤ wegen der geringen Stadtgröße (< 20.000 Einwohner) unterhalb des StV-Standards (60-Min.-Takt Sbd-So zwischen 6:00 und 20:00 Uhr); ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).	180 T€	1
8	Taktverdichtungen im Stadtverkehr Geesthacht Ziel: Erhöhung von Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. ➤ Linie 339: Taktvervollständigung auf dem Abschnitt von/nach Edmundsthal zu einem 60-Min.-Takt Mo-So.		2
9	„MintesO“ im Kreis Stormarn federführender Aufgabenträger OD in Abstimmung mit RZ. Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen. ➤ Umstellung des Schulverkehrs aller Linien der Hierarchiestufe EN u.a. im Teilnetz OD8 auf eine bedarfsgerechte Beförderung bei den Heimfahrten (vgl. Kap. 8.3.7); darunter die Linien 8181 Westerau – Groß Boden & 8182 Kastorf – Bad Oldesloe	offen	3

8.3.5 Hamburg: Busnetz-Optimierung (BNO) / Hamburg-Takt

Die BNO ist Teil einer auf alle öffentlichen Verkehrsträger zugreifenden Mobilitätsstrategie unter Einbindung neuer Mobilitätsformen mit dem Ziel eines angebotsorientierten „Hamburg-Takts“. Diese Angebotsoffensive ist gekennzeichnet durch mehr Direkt- und neue Tangentialverbindungen sowie mehr feinerschließende Linien (dichteres Linien- & Haltestellennetz), mehr Verknüpfungen zur Steigerung der Netzwirkung, verlässliche und dichtere Mindesttakte, einheitliche Bedienungszeiten, ein 24/7-Angebot auf den wichtigsten Linien (durchgängiger Betrieb statt separatem Nachtbusnetz).

Im Zuge der BNO wurden auch über die Hamburger Stadtgrenzen hinausgreifende, angebotssteigernde Maßnahmen entwickelt. Da diese im Realisierungsfall nicht nur in der FHH, sondern auch in den Kreishaushalten wirksam werden, ist eine enge Abstimmung über mögliche Umsetzungsszenarien unerlässlich.

8.3.6 Automatisierte / autonome Projekte

Der Einsatz elektrifizierter, autonomer Fahrzeuge verspricht diverse Vorteile, wie z.B. Emissionsfreiheit bei höherer Energieeffizienz sowie reduziertem Finanzierungsbedarf. Zudem besteht das Potenzial, ländliche Gebiete, in denen ein klassischer, hochwertiger ÖPNV nicht darstellbar ist, dynamisch-bedarfsgesteuert zu versorgen. Derzeit werden die Marktchancen noch durch relativ geringe Fahrgeschwindigkeiten von maximal ca. 15 km/h limitiert, mittelfristig werden höhere Geschwindigkeiten erwartet.

Herzogtum Lauenburg

Von 2019 bis 2021 wurde unter dem Titel „TaBuLa“ (Testzentrum für automatisiert verkehrende Busse im Kreis Herzogtum Lauenburg), 2020 erweitert um eine Logistikkomponente namens „TaBuLa-LOG“, der Betrieb automatisierter Kleinbusse in der Stadt Lauenburg getestet. Das Projekt endete mit dem Auslaufen der Bundesförderung. Die gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse können bei der perspektivischen Entwicklung und Implementierung neuer autonomer ÖPNV-Angebote wertvolle Beiträge leisten.

Segeberg

Gemeinsam haben der Kreis Segeberg und die Stadt Wahlstedt ein umsetzungsreifes Konzept für eine Verbindung von Stadtgebiet und Bahnhof mit automatisierten Kleinbussen entwickeln lassen. Die Umsetzung soll unter der Voraussetzung erfolgen, wesentliche Teile der Finanzierung über ein geeignetes Bundesförderprogramm zu gewährleisten, was bislang nicht gelang.

Die Stadt Norderstedt lässt derzeit ein Konzept für die Erschließung des Glashütter Damms durch automatisierte Kleinbusse erstellen und strebt die mittelfristige Umsetzung an.

8.3.7 MintesO

Der Kreis Herzogtum Lauenburg und der Landkreis Nordwestmecklenburg starteten 08/2018 das gemeinsame Verbundprojekt „MintesO“ (Minderung der Treibhausgas-Emissionen der Schülerbeförderung in den (Land-)kreisen Herzogtum Lauenburg und Nordwestmecklenburg durch intelligente Systeme zur Fahrweg- sowie Fahrweise-Optimierung). Das bis 02/2021 befristete Projekt (Gesamtkosten etwa 2,5 Mio €) wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative mit 90 % gefördert. Weitere 5 % wurden aus den Förderfonds der Metropolregion Hamburg finanziert.

Das Ziel des Projektes ist die Optimierung der Schülerbeförderung durch die Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten sowie die damit verbundene Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen.

Alle Busse wurden mit einem ITCS (Intermodal Transport Control Systems) ausgerüstet, um die per IT-Hintergrundsystem optimierten Wege als Fahrstrecke und im Fahrscheindrucker abzubilden. Zusätzlich kommt ein Tool zur optimierten Fahrweise über Beschleunigungssensoren zum Einsatz.

Für die Schulkinder wird, mittels der Erfassung über ein E-Ticket, ab 05/2022 auf dem Schulrückweg eine optimierte und individualisierte Route nach Hause errechnet. Ziele der Optimierung sind Zeitersparnis und Ressourcenschonung durch das Vermeiden von unnötigen Umwegen. Erste Erfahrungen deuten auf eine Kraftstoffersparnis von bis zu 25 % hin. Eine Übertragung des Konzepts „MintesO“ anhand der gewonnenen Erkenntnisse auf ähnlich strukturierte Räume bei ähnlichem Nachfrageverhalten in anderen Kreisen ist denkbar.

8.3.8 Modellprojekt „ÖVer.KAnT“

Die RNVP-Kreise haben sich 2021 mit einem gemeinsamen Projektantrag namens „ÖVer.KAnT“ (Stärkung des **Ö**ffentlichen **V**erkehrs. **K**reisübergreifende **A**ngebots**o**ffensive zum Ausbau und zur Schaffung eines metropolitanen Stadt-Land-Taktes) im Rahmen des Bundesförderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ erfolgreich beworben. Den Kreisen stehen bis 2024 ca. 16 Mio. € für ÖPNV-Projekte zur Verfügung, die Förderquote beträgt bis zu 80%.

Im Modellprojekt ÖVer.KAnT werden verschiedene Maßnahmen zur Stärkung öffentlicher Verkehrsangebote gebündelt. Ziel von ÖVer.KAnT ist auf kurze Sicht über Kreis- und Landesgrenzen hinweg ein verbessertes Angebot im ÖPNV (Angebotsausweitungen) und eine stärkere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander zu schaffen sowie neue Ein- und Umtiegsmöglichkeiten aus MIV und Radverkehr zu eröffnen (Verknüpfungen und Intermodalität). Dabei werden die speziellen Anforderungen eines metropolitan aufgestellten Raumes in seinen Schattierungen von städtischen über suburbanen bis zu ländlichen Strukturen aufgenommen und sowohl dem ÖPNV als auch der intermodalen Mobilität ein großer Stellenwert beigemessen.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen besteht die Erwartung, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Systems im metropolitanen Raum im Norden Hamburgs spürbar verbessert.

Die Angebotsmaßnahmen sind als integrale Bestandteile in die ÖPNV-Entwicklungskonzepte der Kreise eingeflossen und werden dort behandelt.

Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung von Verknüpfungen und Intermodalität stellen sich wie folgt dar:

RuralHubs: Mitzudenken sind bedarfsgerechte und attraktive Zu- und Umsteigepunkte, die den Zugang in den ÖV sowie den Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (Bus, Bahn, On-Demand-Verkehre, Taxi, Fahrrad, Fußverkehr, CarSharing, MIV) sowie untereinander sicher, barrierefrei und komfortabel (z.B. WLAN, Paketboxen) möglich machen. Verkehrsmittelübergreifende Wegeketten sind für den Umweltverbund von entscheidender Bedeutung. Mit ÖVer.KAnT sollen für die unterschiedlichen Siedlungsgebiete differenzierte Verknüpfungspunkte („RuralHubs“) entwickelt werden, so dass sich das Konzept in der MRH und darüber hinaus übertragen lässt. Je Kreis soll ein RuralHub umgesetzt werden.

Integration von P+R- und B+R-Anlagen in den hvv-Verbundtarif: MIV- oder Fahrrad-Nutzer/innen sollen ihr P+R- oder B+R-Ticket über die hvv-App erwerben und ganz bequem mit einer Buchung in den ÖV umsteigen können. Dabei werden auch kostenpflichtige B+R-Anlagen (z. B. zum Laden von E-Bikes), die lokalen Gegebenheiten und ggf. anfallende Nachrüstaufwendungen der Umsetzungsbeispiele aus allen vier Kreisen integriert. Die Maßnahme schafft innerhalb der bestehenden ÖPNV-Tarif- und Vertriebsstrukturen ein digitales Buchungs- und Abrechnungssystem für die einfache und integrierte Nutzung dieser Anlagen in intermodalen Reiseketten. Dadurch wird die Nutzung der Anlagen durch

steigende Akzeptanz und Einheitlichkeit weiter erhöht und die organisatorischen Prozesse für die Betreibenden harmonisiert, digitalisiert und damit aufwandsärmer gestaltet.

Fahrgastbezogene Anschlusssicherung: Ein digitales Tool zur Anschlusssicherung soll zusätzlich Verlässlichkeit schaffen und Friktionen zwischen den Verkehrsträgern reduzieren. Die Gewährleistung jener Anschlüsse soll ermöglicht werden, bei denen ein durch den Fahrgast ausgelöster tatsächlicher Bedarf besteht. Somit soll der Fahrgast als „Beeinflusser“ in das System der Anschlusssicherung integriert werden. Daraus ergibt sich der Vorteil, dass ein auf einen Anschlussbus oder -zug wartender Bus bei ausbleibendem Bedarf weiterfahren kann und so die Verspätung nicht aufgrund mangelnder Kommunikation ohne Anlass übertragen wird.

8.4 Tarif- und Vertriebsmaßnahmen

8.4.1 hvv-Tarifstrukturreform

Nachdem in den hvv-Gremien die Erkenntnis gereift war, dass der Tarif reformbedürftig ist, wurde 2020 das Projekt „Tarifstrukturreform“ aufgesetzt, für dessen Bearbeitung ein Zeitraum von ca. drei Jahren veranschlagt wird. Ziel dabei ist es, den Tarif einfacher, kundenfreundlicher sowie anschlussfähig weiterzuentwickeln und dabei finanzierbar zu halten. Damit sollen nicht nur historisch gewachsene Ungereimtheiten (z.B. ungleiche Preis-/Leistungsverhältnisse) überwunden, sondern auch tarifstrukturelle Beiträge zur Steigerung des Verkehrsmarktanteils erreicht werden.

8.4.1.1 Stadttarife im Tarifrings B

Ein aus Sicht der SH-Kreise wichtiges Element der Tarifentwicklung ist die Einführung von Stadttarifen innerhalb des Tarifrings B, die es bislang nur in den Ringen C bis E gibt (z.B. Elmshorn (PI), Bad Segeberg (SE), Bad Oldesloe (OD), Mölln (RZ)). Hierdurch könnten innerstädtische Relationen in mehreren Städten (z.B. Pinneberg (PI), Norderstedt (SE), Reinbek/Glinde/Wentorf (OD/RZ)) günstiger angeboten und kreisweite Gleichbehandlung ermöglicht werden. Im Vorgriff auf die Tarifstrukturreform wurde diese tarifliche Möglichkeit bereits geschaffen. Aufgabenträger, die diese Möglichkeit nutzen und finanzieren wollen, können entsprechende Maßnahmen umsetzen.

8.4.2 hvv-Integration der Lühe-Schulau-Fähre

Im Wedeler Stadtteil Schulau befindet sich zum einen die auch für den Freizeitverkehr relevante Schiffsbegrüßungsanlage, zum anderen findet dort die Verknüpfung der Buslinie 594 mit der Lühe-Schulau-Fähre (LSF) statt. Eine hvv-Tarifintegration der LSF würde den Austausch zwischen Wedel und dem süderelbischen Landkreis Stade im Naherholungs- und Berufsverkehr fördern und soll deshalb geprüft werden.

8.4.3 hvv Any (Check-in/Be-Out)

In die hvv switch-App integriert werden soll „**hvv Any**“, ein neues Check-in/Be-out-Verfahren, das 2022 im kompletten hvv an den Start gehen wird. hvv Any steht für „anyone, anytime, anywhere“ – egal wer, wann und wo. Mit dieser App-Funktion checkt der Nutzer beim Einsteigen automatisch ein, ohne sich vorher Gedanken über die richtige Fahrkarte machen zu müssen. Am Ende der Fahrt werden die Fahrgäste automatisch ausgecheckt (Be out); alternativ können sie auch selbst auschecken.

Das komplexe hvv-Tarifsysteem tritt somit in den digitalen Hintergrund. Sender („Beacons“) dienen dem System als ortsgenaue Markierungspunkte, diese werden vom Smartphone erkannt und bilden das Gerüst der sicheren, tarifgenauen und somit fairen Abrechnung aller Fahrten im System. Am Folgetag erhalten die Fahrgäste automatisch den für sie günstigsten Preis (Best-Price) für die befahrene(n)

Strecke(n). Die jeweiligen Fahrten werden kombiniert und schließlich zur preiswertesten Fahrkarte zusammengefasst.

Auch die NAH.SH arbeitet an der weiteren Umsetzung des digitalen Vertriebs im SH-Tarif mit dem Ziel eines smartphonebasierten Check-in/Be-Out-Systems (CiBO) mit automatisierter Fahrpreisbe- und -abrechnung.

8.4.4 Anonyme Digitaltickets (ANDI)

Der hvv beabsichtigt mittelfristig die Abschaffung des Barverkaufs in den Bussen. Vorteile des bargeldlosen Ticketkaufs sind die kontaktlose und somit hygienische Abwicklung und v.a. die ÖPNV-Beschleunigung, weil die Suche nach passendem Bargeld und/oder das Wechseln durch das Fahrpersonal entfällt. Akzeptiert werden Giro- und Kreditkarten sowie gängige Bezahl-Apps.

Zunächst soll ANDI ab 12/2023 in den Ringen A+B und damit im Wesentlichen in Buslinien der HHA und VHH in Hamburg starten, die hvv-weite Einführung ist für 12/2025 geplant. In den RNVP-Kreisen wird bis zur Umstellung 12/2025 der Barverkauf noch parallel möglich sein.

8.4.5 Reform des SH-Tarifs

Auch auf SH-Landesebene soll mit dem Tarifentwicklungsplan (TEP) eine ganzheitlich-zukunftsorientierte SH-Tarif-Weiterentwicklung angestoßen und verbindlich gemacht werden. Bei der Erarbeitung des TEP sollen auf Basis einer Bestandsanalyse des SH-Tarifs Handlungsoptionen aufgezeigt und eine Tarifentwicklungsstrategie für die Zukunft entwickelt werden. Diese Strategie soll sowohl konkrete Maßnahmen als auch strategische Ziele als auch Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Tarifs enthalten.

Im Zuge der weiteren und landesweit absehbar vollständigen Umstellung auf Bruttoverträge, womit die Verschiebung der finanziellen Verantwortung von den VUs zu den ATs verbunden ist, soll auch die Verantwortung für den SH-Tarif und dessen Einnahmeaufteilungsverfahren konsequenterweise bei der NAH.SH angesiedelt werden.

8.4.6 bOOD

Innerhalb des hvv sind bedarfsorientierte und flexible Angebotsformen zwar etabliert, jedoch nicht systematisch und konzeptionell durchgängig entwickelt worden. Auch einen zentralen Kundeninteraktionspunkt zur betrieblichen Bündelung und vereinfachten Steuerung von bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten gab es bislang nicht. Unter dem Titel bOOD ist nun eine hvv-Dispositionsplattform für Anrufsammelverkehre entwickelt worden, die diese Lücke schließt.

Mit bOOD als einheitlicher Daten- und Serviceplattform können alle flexiblen Mobilitätsangebote wie etwa Sammeltaxen, Anrufsbusse und weitere On-Demand-Verkehre systematisch dispositiv verknüpft werden. Eine App stellt den Kundenzugang dar, über die die gesamte Reisekette gebucht werden können soll. Die telefonische Buchung soll weiterhin für alle möglich bleiben, die keinen Zugang zur digitalen Buchungs- und Abrechnungsoption haben oder diese nicht nutzen möchten.

Wann bOOD Umsetzungsreife erlangt, ist noch offen.

8.4.7 hvv switch App

Nahtloser Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, das ist die Idee der hvv switch App. Über die App lassen sich sowohl hvv Tickets kaufen, als auch Fahrten mit dem Ridesharing-, Carsharing und

E-Scooteranbietern buchen und bezahlen. Die Bedienung ist intuitiv konzipiert und stimmt die Angebote schon in der App aufeinander ab. Die Integration weiterer Services soll folgen.

8.5 Haltestellen

8.5.1 Maßnahmen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit

Im Gegensatz zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und Kundeninformationen können die Kreise die bauliche Barrierefreiheit von Bushaltestellen nicht direkt beeinflussen, weil diese i.d.R. in der Zuständigkeit der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger liegen. Dennoch verstärken die Kreise ihr Engagement in diesem Bereich dadurch, dass den Kommunen erhöhte Fördervolumina bereitgestellt werden (Kap. 6.4.2) und darum geworben wird, hiervon aktiv Gebrauch zu machen. Dabei soll im Sinne der Nachfragewirkung folgende Priorisierung berücksichtigt werden:

1. Haltestellen von Stadtverkehrs- und Grundnetzlinien der Kategorie A;
2. Haltestellen von Grundnetzlinien der Kategorie B;
3. Haltestellen von Grundnetzlinien der Kategorie C;
4. Haltestellen von Linien des Ergänzungsnetzes.

Weitergehende Konkretisierungen können bei Bedarf individuell in den entsprechenden Förderrichtlinien o.ä. je Kreis geregelt werden.

Das Ziel vollständiger Barrierefreiheit bis 01.01.2022 ist mangels eigener Zuständigkeit und direkten Zugriffs hier nicht erreichbar⁴⁶, auch konkrete Zeitpläne und Ausnahmen können deshalb nicht verbindlich definiert werden. Aus diesem Grund wird der Bereich der Haltestellen allgemein von der Frist ausgenommen. Gleichwohl soll die vollständige Barrierefreiheit schnellstmöglich erreicht werden und es wird an die kreisangehörigen Kommunen appelliert, sich mit Unterstützung der Kreisförderung auf diesem Sektor noch stärker zu engagieren. Weitere Erhöhungen der Förderbudgets je Kreis sind daher sinnvoll und sollen erfolgen.

8.5.2 Dynamische Fahrgastinformation

Ein weiterer Ausbau der DFI kann an wichtigen Umsteigeknoten ein relevanter Beitrag zur Kundeninformation sein (vgl. Kap. 6.5.1). Insbesondere im Kreis Herzogtum Lauenburg sind weitere DFIs dort denkbar, wo Regionalbuslinien regelmäßig miteinander verknüpft sind und deshalb Echtzeitinformationen von hohem Nutzen sind.

⁴⁶ Aus der Zielformulierung in § 8 (3) PBefG ist ersichtlich, dass der Gesetzgeber realistischerweise insbesondere im infrastrukturellen Bereich (Haltestellen) nicht vom Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022, sondern von einer sukzessiven Umsetzung z.B. auch im Kontext allgemeiner Modernisierungsmaßnahmen ausging; <https://www.shgt.de/de/shgt-gemeinde-jahrgang-2018>, Ausgabe 12/2018, S. 324-327.

Tabelle 33: Mögliche DFI-Maststandorte in den RNVP-Kreisen

Kreis	Kommune	Standort	Anzahl
Pinneberg	Elmshorn	neuer ZOB	offen
	Uetersen	ggf. neue Hst. Stichhafen	offen
Segeberg	Bad Bramstedt	A-Bad Bramstedt	offen
	Bad Segeberg	Bf. Bad Segeberg (ZOB)	offen
	Bornhöved	Adolfplatz	offen
	Kaltenkirchen	A-Kaltenkirchen	offen
	Norderstedt	U-Garstedt	+1
		Glashütte, Markt	+1
Stormarn	Ahrensburg	Bf. Ahrensburg	5
	Bad Oldesloe	Bf. Bad Oldesloe	4
	Glinde	Glinde, Markt	+1
	Reinbek	S-Reinbek	3
Herzogtum Lauenburg	Büchen	Bf. Büchen	1
	Kastorf	Im Park	2
	Kronsforde (HL)	Kirche	2
	Lauenburg	Bf. Lauenburg	1
	Mölln	Bf. Mölln	2
		ZOB	2
	Nusse	ZOB	2
	Ratzeburg	Bf. Ratzeburg	1
		Demolierung	2
		Markt	2
		Rathaus	1
		Vorstadtschule	1
	Sandesneben	Schule	2
	Schwarzenbek	Bf. Schwarzenbek	1
	Sterley	Schule	2
	Wentorf	Sandweg	2

Die Kreise Herzogtum Lauenburg und Stormarn beabsichtigen, die o.g. DFIs im Laufe der Jahre 2022-2023 aufzustellen und in Betrieb zu nehmen. In den Kreisen Pinneberg und Segeberg bedarf der DFI-Ausbau näherer Konkretisierung.

8.6 Umwelt- und Klimaschutz, E-Mobilität

Der ÖPNV ist mit seinen im Vergleich zum MIV deutlich geringeren pro Kopf-Energieverbräuchen und Schadstoffemissionen seit jeher ein Aktivposten des effektiven Klima- und Umweltschutzes. Während der Ausstoß von Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid, Stickoxid und Feinstaub durch die kontinuierliche gesetzliche Verschärfung der Abgasnormen für Neufahrzeuge (seit 2014 gilt EURO 6) bereits erfolgreich auf ein sehr niedriges Niveau reduziert werden konnte, ist beim Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂)

Nachholbedarf. Um auch hier zu maßgeblichen Reduzierungen zu kommen, muss bei den Antriebstechnologien angesetzt und der Einsatz fossiler Energieträger abgebaut werden.

Laut dem Pariser Klimaabkommen ist es zur Einhaltung des 1,5°-Ziels erforderlich, spätestens in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts klimaneutral zu werden. Darauf aufbauend definiert das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) für Deutschland das Ziel, bis 2045 klimaneutral zu werden. Als Zwischenziel sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um 65 % unter das Niveau von 1990 gesenkt werden; dies korrespondiert mit dem deutschen Beitrag zum EU-Klimaschutzziel für 2030, wonach der CO₂-Ausstoß EU-weit um 55 % unter das 1990er Niveau gedrückt werden soll.

Da im Verkehrssektor von 1990 bis 2019 in Deutschland kein Rückgang der CO₂-Emissionen eingetreten ist, ist der Handlungsbedarf hier besonders groß. Um das Pariser 1,5°-Ziel zu erreichen, wäre das auf Deutschland entfallende CO₂-Budget bei linearer Reduktion 2032 verbraucht⁴⁷. Es ist daher gut begründbar, 2032 als Ziel für die vollständige Dekarbonisierung des ÖPNV zu definieren.

Grundsätzlich kann die Zielerreichung technologieoffen erfolgen. Allerdings haben sich batterie-elektrisch betriebene **E-Busse** am sich dynamisch entwickelnden Markt weitgehend etabliert, deren bislang diskutierte Reichweitenproblematik hat durch technischen Fortschritt bereits stark an Bedeutung verloren (aktueller Stand: 250 km), von vollständiger Überwindung in den nächsten Jahren ist auszugehen. Zwar gibt es mit Wasserstoff- (H₂) bzw. Brennstoffzellenbussen prinzipiell eine Alternative. Diese ist jedoch von problematischen Eigenschaften gekennzeichnet. So kosten E-Busse etwa das 2,5-fache von Dieseln, während der Preis von H₂-Bussen ca. das 3,5-fache beträgt; zudem ist H₂ spürbar teurer als Strom. Dazu kommt, dass der Wirkungsgrad des Energieeinsatzes bei H₂-Bussen mit ca. 30 % wesentlich unter dem von E-Bussen liegt, der rund 70 % beträgt.

Angesichts des Ziels vollständiger Klimaneutralität bis 2045 und dem damit signifikant steigenden Bedarf an erneuerbarer Energie sind schwache Wirkungsgrade – zumal in Verbindung mit höheren Kosten – jedoch kaum vertretbar. Aus diesen Gründen soll H₂ deshalb primär dort eingesetzt werden, wo eine direkte Stromnutzung als bessere Alternative technisch nicht möglich ist (Schwerindustrie, Schiffs-, Luft- und Schwerlastverkehr über weite Strecken)⁴⁸. Vor diesem Hintergrund wird die Festlegung auf E-Busse für die Dekarbonisierung des ÖPNV als vorteilhaft identifiziert.

Die Überführung in konkrete Umsetzungskonzepte je Kreis geht von folgenden Prämissen aus:

- sukzessive Umstellung der Flotten und so möglichst weitreichende Vermeidung erhöhter Kosten für vorzeitige Busausmusterungen,
- Anpassung der bestehenden Betriebshöfe und Werkstätten abgestimmt mit der sukzessiven Flottenumstellung,
- staatliche Förderung der Mehrkosten für E-Busse und Ladeinfrastruktur sowie für die Anpassung von Betriebshöfen und Werkstätten,
- Anwendung der aktuellen Marktpreiserfahrungen zur Bewertung der genannten Komponenten.

Da nicht sicher vorhergesagt werden kann, wie sich die Förderlandschaft entwickelt, werden für E-Busse aus der bisherigen Praxis zwei Szenarien abgeleitet: eins mit 40% (jüngere Vergangenheit) und eins mit 80% Förderung der Mehrkosten (aktuell); für die Förderung der übrigen Komponenten werden 40% bzw. 50% angenommen. Eventuelle Entlastungen durch die Umstellung von Diesel auf Elektrizität als Treibstoff

⁴⁷

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_02_Pariser_Klimaziele.pdf?__blob=publicationFile&v=31, S. 52

⁴⁸ https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2021_06_DE_100Tage_LP20/A-EW_219_Politikinstrumente_klimaneutrales_Deutschland_WEB.pdf, S. 23

bleiben mangels belastbarer Prognostizierbarkeit unberücksichtigt, signifikante Veränderungen der ermittelten Größenordnungen werden nicht erwartet.

Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Fragen,

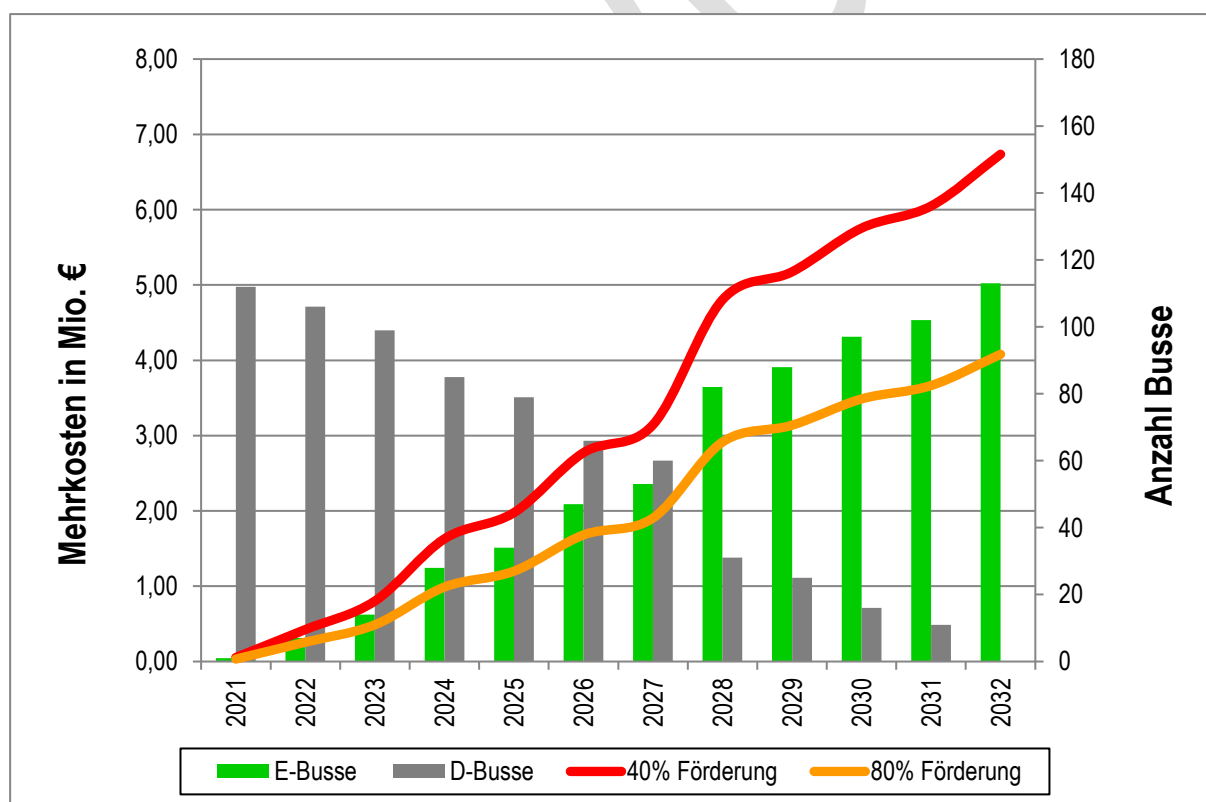
- ob es bei den aktuellen Förderquoten bleibt, oder ob es zu Reduzierungen kommt,
- ob es über die z.Z. bis 2025 laufenden Programme hinaus weitere Förderungen geben wird und wie deren Anforderungen inhaltlich ausgestaltet werden,
- wie groß die Volumina eventuell fortgesetzter Förderprogramme sein werden,
- wie sich die Marktpreise für die notwendigen Komponenten entwickeln.

Bedeutung für den ÖPNV: Der ÖPNV soll bis 2032 vollständig emissionsfrei werden. Dazu sollen die Dieselbus- zu E-Busflotten transformiert werden.

8.6.1 E-Bus-Konzept Kreis Pinneberg

Die Herleitung der Zielstellung, die Dekarbonisierung des ÖPNV durch vollständige Umstellung auf E-Busse bis 2032 zu erreichen, wurde in Kap. 8.6 bereits erläutert. Auch die konzeptionellen Prämissen sowie die perspektivischen Unsicherheiten wurden dort thematisiert. Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Transformationsszenarien und Größenordnungen (Stand Jahresfahrplan 2022⁴⁹):

Grafik 8: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 - Entwicklung von Fahrzeugmengen und Mehrkosten



⁴⁹ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

Eine andere Verteilung des Transformationsprozesses auf der Zeitachse bis 2032 ist grundsätzlich denkbar und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Förderlandschaft und anderen Einflussfaktoren ggf. neu zu bewerten und anzupassen.

Klärungsbedarf besteht hinsichtlich der Betriebshofsituation in Elmshorn. Derzeit gehen beide in Elmshorn über Betriebshöfe verfügende VUs von deren jeweiliger Anpassung aus, was bei der KViP Neubau und bei der VHH Bestandertüchtigung bedeutet. Aus Kreissicht kann demgegenüber eine gemeinsame Lösung ökonomisch und ökologisch vorteilhaft sein und somit im Kreisinteresse liegen. Diese Frage ist von Kreis und VUs gemeinsam zu analysieren und zu bewerten.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt in diesem Kontext sind die abweichenden Laufzeiten für die Abschreibung von E-Betriebshofinfrastruktur (ca. 30 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

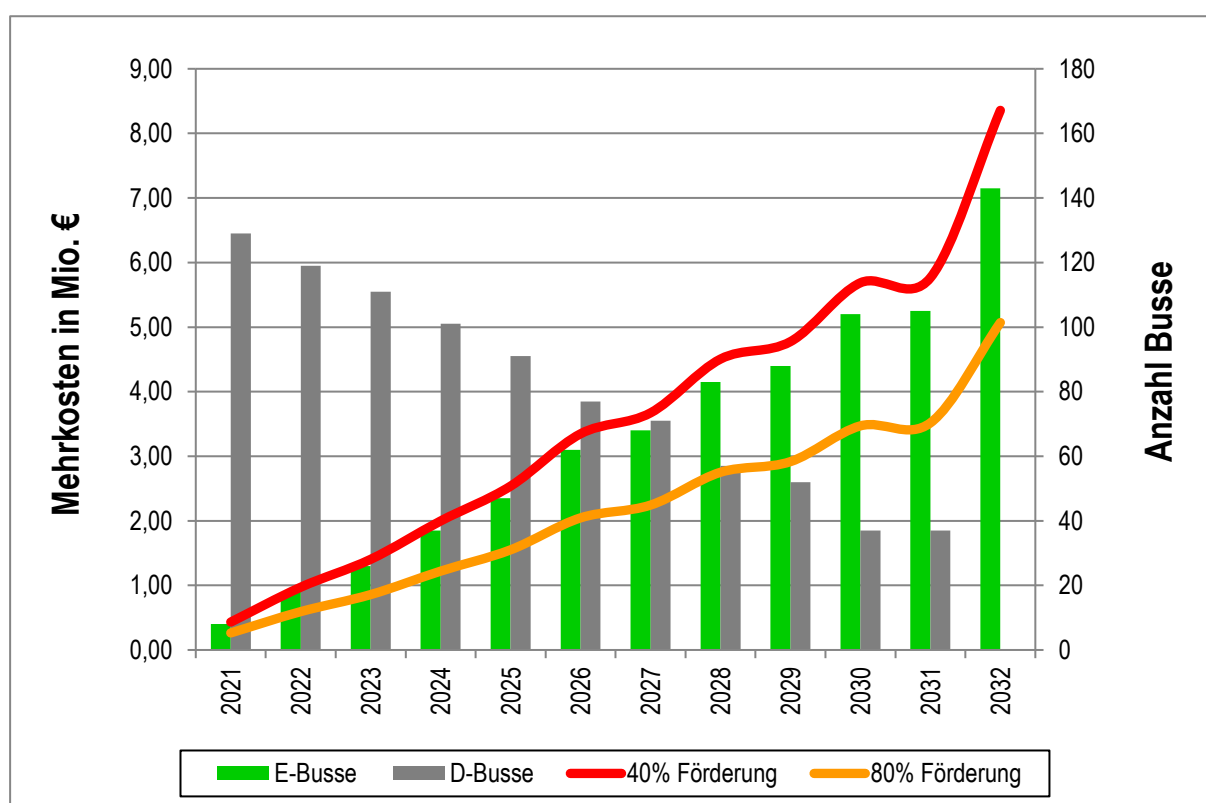
Bedeutung für den Kreis Pinneberg: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 4,1 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 6,7 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

8.6.2 E-Bus-Konzept Kreis Segeberg

Die Herleitung der Zielstellung, die Dekarbonisierung des ÖPNV durch vollständige Umstellung auf E-Busse bis 2032 zu erreichen, wurde in Kap. 8.6 bereits erläutert. Auch die konzeptionellen Prämissen sowie die perspektivischen Unsicherheiten wurden dort thematisiert. Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Transformationsszenarien und Größenordnungen (Stand Jahresfahrplan 2022⁵⁰):

⁵⁰ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

**Grafik 9: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 -
Entwicklung von Fahrzeugmengen und Mehrkosten**



Eine andere Verteilung des Transformationsprozesses auf der Zeitachse bis 2032 ist grundsätzlich denkbar und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Förderlandschaft und anderen Einflussfaktoren ggf. neu zu bewerten und anzupassen.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt in diesem Kontext sind die abweichenden Laufzeiten für die Abschreibung von E-Betriebshofinfrastruktur (ca. 30 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

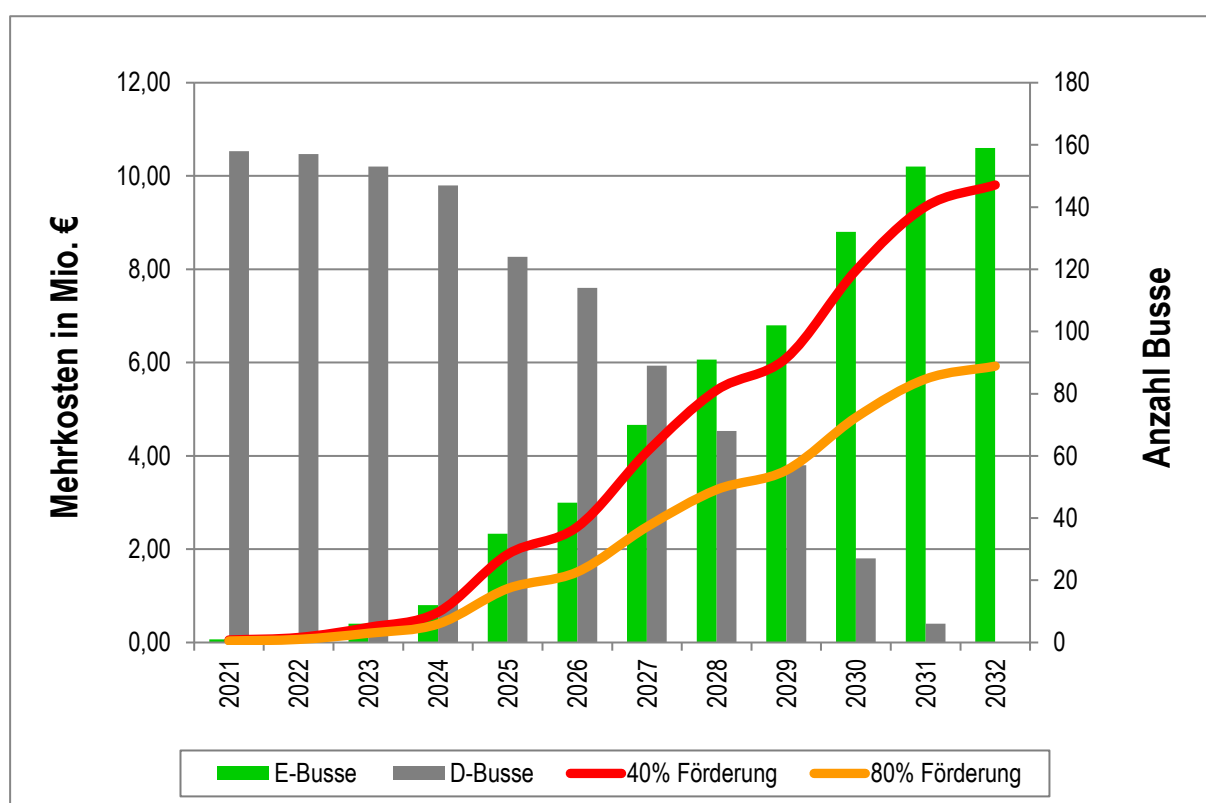
Bedeutung für den Kreis Segeberg: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 5,1 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 8,4 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

8.6.3 E-Bus-Konzept Kreis Stormarn

Die Herleitung der Zielstellung, die Dekarbonisierung des ÖPNV durch vollständige Umstellung auf E-Busse bis 2032 zu erreichen, wurde in Kap. 8.6 bereits erläutert. Auch die konzeptionellen Prämissen sowie die perspektivischen Unsicherheiten wurden dort thematisiert. Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Transformationsszenarien und Größenordnungen (Stand Jahresfahrplan 2022⁵¹):

⁵¹ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

**Grafik 10: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 -
Entwicklung von Fahrzeugmengen und Mehrkosten**



Eine andere Verteilung des Transformationsprozesses auf der Zeitachse bis 2032 ist grundsätzlich denkbar und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Förderlandschaft und anderen Einflussfaktoren ggf. neu zu bewerten und anzupassen.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt in diesem Kontext sind die abweichenden Laufzeiten für die Abschreibung von E-Betriebshofinfrastruktur (ca. 30 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

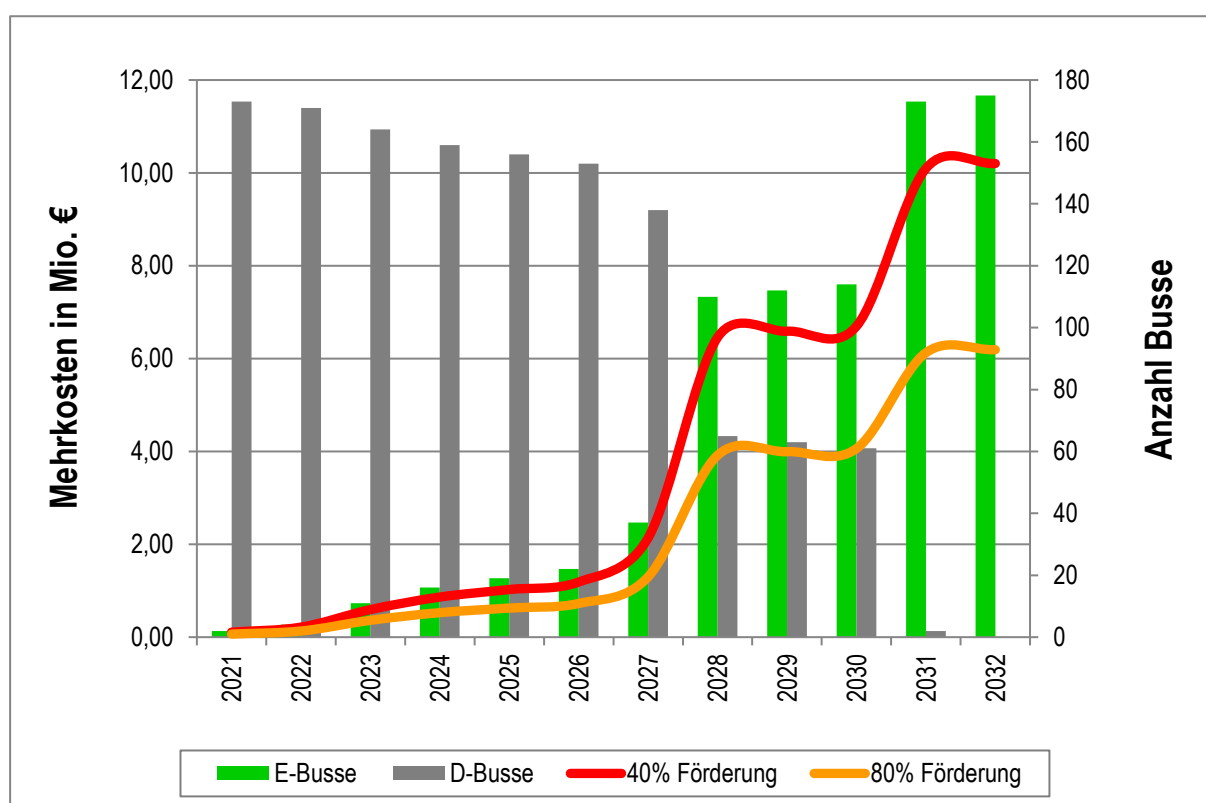
Bedeutung für den Kreis Stormarn: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 5,9 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 9,8 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

8.6.4 E-Bus-Konzept Kreis Herzogtum Lauenburg

Die Herleitung der Zielstellung, die Dekarbonisierung des ÖPNV durch vollständige Umstellung auf E-Busse bis 2032 zu erreichen, wurde in Kap. 8.6 bereits erläutert. Auch die konzeptionellen Prämissen sowie die perspektivischen Unsicherheiten wurden dort thematisiert. Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Transformationsszenarien und Größenordnungen (Stand Jahresfahrplan 2022⁵²):

⁵² Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

**Grafik 11: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 -
Entwicklung von Fahrzeugmengen und Mehrkosten**



Eine andere Verteilung des Transformationsprozesses auf der Zeitachse bis 2032 ist grundsätzlich denkbar und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Förderlandschaft und anderen Einflussfaktoren ggf. neu zu bewerten und anzupassen.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt in diesem Kontext sind die abweichenden Laufzeiten für die Abschreibung von E-Betriebshofinfrastruktur (ca. 30 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

Bedeutung für den Kreis Herzogtum Lauenburg: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 6,2 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 10,2 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

8.7 Intermodalität

Die Intermodalität gewinnt im Rahmen der Verkehrswende zunehmend an Bedeutung. Intermodal unterwegs ist man immer dann, wenn man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel verknüpft, man also z.B. mit dem Fahrrad zum Bahnhof und von dort aus weiter mit der Bahn fährt. Im Zuge der Verkehrswende gilt es, auch die Intermodalität zu stärken, in dem die physischen Bedingungen dafür an den Verknüpfungspunkten (dazu zählen auch Rural Hubs, vgl. Kap. 8.3.8) verbessert, Sharing-Services integriert und die digitale Verknüpfungstechnik ausgebaut werden.

Im Ergebnis werden die Ausstattungselemente P+R, B+R, Carsharing, Ridesharing, Bikesharing, E-Scootersharing, E-Bike-Boxen und -Lademöglichkeiten an geeigneten Standorten variabel kombiniert und über die hvv switch-App digital integriert.

ENTWURF

9 ANHANG

ENTWURF

Tabelle A - 1: ÖPNV-Bestand Kreis Pinneberg: Linienspezifika nach Teilnetzen

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
PI1	184	Schenefeld - S-Elbgaustraße - S-Halstenbek	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	185	Schenefeld - S-Halstenbek - Bf. Pinneberg - Bf. Elmshorn	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	195	U-Niendorf Nord - Ellerbek - Rellingen - Bf. Pinneberg	*	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	285	HH-Iserbrook - Schenefeld - S-Thesdorf - Bf. Pinneberg	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	395	S-Wedel - Bf. Pinneberg - Tangstedt - Hasloh - U-Garstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	595	Tangstedt - Rellingen, Caspar-Voght-Schule	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	781	Ellerbek - Rellingen - Halstenbek, Wolfgang-Borchert-Gymnasium	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	785	Waldorfschule HH-Nienstedten – Schenefeld - S-Halstenbek	*	kein ÖPNV	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	194	UA-Norderstedt Mitte - Quickborn-Heide - Ellerau - A-Quickborn	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	294	A-Quickborn - A-Barmstedt	*	GN-B	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	594	S-Wedel - Bf. Pinneberg - A-Quickborn - UA-Norderstedt Mitte	*	GN-B	Mo-So	ja	20/40 30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	6541	A-Barmstedt – A-Henstedt-Ulzburg	*	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	189	S-Wedel - S-Blankenese	*	StV	Mo-So	ja	10/20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	289	S-Wedel - Moorwegsiedlung	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	601	S-Wedel - S-Blankenese - HH-Rathausmarkt	*	NB	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	621	S-Wedel - Bf. Altona	*	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	786	Waldorfschule HH-Nienstedten – Wedel – Holm	*	kein ÖPNV	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI4	6500	Raa-Besenbek - Bf. Elmshorn - Kölln-Reisiek	*	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6501	Elmshorn, Heidkoppelweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	*	StV	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6502	Elmshorn, Waldorfschule - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	*	StV	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6503	Klein Nordende, Am Park - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Hasenbusch	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6504	Klein Nordende, Bauerweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Zeppelinplatz	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6505	Bf. Elmshorn - Seeth-Ekholz	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI4
PI4	6506	Bf. Elmshorn (ZOB) - Seestermühle	*	GN-C bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB GRT	KViP	PI4
PI4	6507	Raa-Besenbek - Elmshorn, Fröbelstraße	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI4
PI5	6542	Barmstedt - Lutzhorn - Bokel - Hömerkirchen - Barmstedt	*	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6543	Barmstedt - Bullenkuhlen - Bevern - Ellerhoop - Barmstedt	*	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6544	Barmstedt - Gr. Offenseth - Westerhorn - Osterhorn - Barmstedt	*	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6549	AST Barmstedt und Umland	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	KViP	PI5
PI6	489	S-Wedel - Uetersen - Bf. Elmshorn	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	589	S-Wedel - Hettingen - Haseldorf - Uetersen	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6661	Uetersen - Bf. Tornesch	*	StV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6663	Uetersen - Moorrege - Appen - Bf. Pinneberg	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6667	Uetersen - Heidgraben - Bf. Tornesch	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6668	Eisingen - Bf. Tornesch - Ahrenlohe - Ellerhoop	*	GN-E EN	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6669	AST Tornesch / Heidgraben	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	KViP	PI6

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
PI6	6671	Uetersen - Groß Nordende - Seester - Neuendeich - Uetersen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
PI6	6673	Moorrege - Appen-Etz - Pinneberg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
PI6	6675	Haseldorf - Haselau - Heist - Moorrege - Uetersen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
IZ Süd	6525	Itzehoe - Dägeling - Horst - Elmshorn	*	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6530	Bf. Elmshorn (ZOB) - Kollmar - Glückstadt	*	GN-C	Mo-So	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6550	Itzehoe - Lägerdorf - Horst - Bf. Elmshorn (ZOB)	*	GN-B	Mo-So	ja	30 / 60 / 120	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6551	Lägerdorf / Hohenfelde - Horst - Bf. Elmshorn (ZOB)	*	EN	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6555	Horst - Kiebitzreihe - Raa-Besenbek - Neuenbrook	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6557	Steinburg - Bf. Dauenhof - Gr. Offenseth - Horst - Bf. Elmshorn (ZOB)	*	EN GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
IZ Süd	6560	Bf. Elmshorn (ZOB) - Kiebitzreihe - Glückstadt	*	GN-B	Mo-So	ja	60 / 120	alle Nutzergruppen	NFB	dl IZ	IZ Süd
SE4	7970	Kaltenkirchen - Langeln - Alveslohe	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE4 8 9
SE4	7977	FlexiBus Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE4 8 9
FHH	X3	Schenefelder Platz - U-Meißberg	*	StV	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	2	Schenefeld, Busbetriebshof/Achterndiek - Bf. Altona	*	StV	Mo-So	ja	10/20/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	3	Schenefelder Platz - HH-Rathausmarkt - Kraftwerk Tiefstack	*	StV	Mo-Fr	ja	10	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	21	HH-Teufelsbrück - S-Klein Flottbek - Schenefelder Platz - U-Niendorf Nord	*	StV	Mo-So	ja	5/10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	186	S-Halstenbek - Schenefeld - S-Elbgaustraße - S-Othmarschen	*	StV	Mo-So	ja	10/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	281	S-Krupunder - U-Lattenkamp	*	StV	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	602	Osdorfer Born - Schenefelder Platz - HH-Rathausmarkt - Rothenburgsort	*	NB	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	37	HH-Bramfeld - Schenefelder Platz	*	StV	Mo-So	ja	10/20/30	alle Nutzergruppen	NFB	HHA	ÖrV HH

¹⁾ Jahresfahrplan 2022 ohne unterjährige Änderungen; Kilometerangaben gerundet auf volle Tausend

* Angabe lag bei RNVP-Entwurfserstellung noch nicht vor; wird in der finalen Fassung ergänzt.

Fahrzeugarten

NFB Niederflurbus
HFB Hochflurbus
KLB Kleinbus
GRT Großraumtaxi

Hierarchiestufen

GN-A,-B,-C Grundnetz
GN-E Grundnetz-Ergänzung
EN Ergänzungsnetz
StV Stadtverkehre
NB Nachtbus-Stadtverkehre
bV bedarfsgesteuerte Verkehre



Tabelle A - 2: ÖPNV-Bestand Kreis Segeberg: Linienspezifika nach Teilnetzen

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
SE1/2	193	HH Lademannbogen - U-Garstedt	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	196	A-Henstedt-Ulzburg - Gewerbegebiet Ulzburg - Kisdorf	*	StV GN-E	Mo-So	ja	20/40/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	278	UA-Norderstedt Mitte - U-Garstedt - Glashütte, Markt - Gew.geb. Glashütte	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	293	UA-Norderstedt Mitte - Harksheide - A-Henstedt-Ulzburg - Kisdorf	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/80/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	378	Glashütte, Markt - Tangstedt (OD) - UA-Norderstedt Mitte	*	StV GB-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	393	UA-Norderstedt Mitte - Harkshörn	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	394	UA-Norderstedt Mitte - Friedrichsgabe, Tycho-Brahe-Kehre	*	StV	Mo-So	ja	30/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	478	Bargfeld-Stegen/Tangstedt (OD) - Harksheide, Falkenbergsschulen	*	EN GN-C	Mo-Fr	ja	60/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	493	UA-Norderstedt Mitte - Glashütter Markt	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	494	U-Garstedt - UA-Norderstedt Mitte - Harksheide	*	StV	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	578	Tangstedt (OD) - Norderstedt, Schulzentrum Süd	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	593	Harkshörn (Nord) - Rhen, Para.-Klinik - A-Ulzburg Süd - Henstedt	*	StV	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	796	Garstedt, Friedrichsgaber Weg - Friedrichsgabe, Schule	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	7141	A-Henstedt-Ulzburg - Bf. Bad Oldesloe	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE3	7961	Brookring - A-Kaltenkirchen - Oersdorf	*	StV	Mo-Sbd	ja	30	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE3	7962	An der Moorkoppel - A-Kaltenkirchen - GS am Flottmoor	*	StV	Mo-Sbd	ja	30	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE3	7963	AST Kaltenkirchen	*	bV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE4	7950	Kaltenkirchen - Sievershütten - Todesfelde - Bad Segeberg	*	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7970	Kaltenkirchen - Lentförden (- Pl Langeln -) Alveslohe - Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7971	Kaltenkirchen - Schmalfeld - Hartenholm - Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7972	Kaltenkirchen - Struvenhütten - Hartenholm - Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7973	Kaltenkirchen - Kisdorf - Stuenborn - Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7975	Kaltenkirchen - Nützen - Lentförden	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7977	Flexibus Kaltenkirchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7980	Seth - Stuenborn - Sievershütten - Kisdorf - Kaltenkirchen	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE5	7609	Stadtverkehr AST Bad Bramstedt	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE6	7500	Bad Bramstedt - Bf. Wrist	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7503	Kellinghusen - Quamstedt - Borstel - Hagen - Bad Bramstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7504	Bad Bramstedt - Bimöhlen - Hof Weide/Wildpark Ekholt - Großenaspe	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7505	Bad Bramstedt - Weddelbrook - Heidmoor	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7506	Bad Bramstedt - Hardebek Brokstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7508	Bad Bramstedt - Großenaspe - Boostedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7509	AST Bad Bramstedt - Wildpark Eekholt	*	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE6	7600	Bad Segeberg - Bad Bramstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE7	7751	Stadtverkehr Bad Segeberg: Ihlsee - Christiansfelde	*	StV bV	Mo-So	ja	30 / 60	alle Nutzergruppen	MDB	AK	SE3-9
SE7	7752	Stadtverkehr Bad Segeberg: Ihlwald - Südstadt	*	StV bV	Mo-So	ja	30 / 60	alle Nutzergruppen	MDB	AK	SE3-9
SE8	7530	Bad Segeberg - Todesfelde - Leezen	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7540	Bad Segeberg - Kükels - Bebensee - Leezen	*	EN GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB GRT	AK	SE3-9

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
SE8	7550	Bad Segeberg - Nahe - U-Ochsenszoll	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7551	Bad Segeberg - Oering - U-Ochsenszoll	*	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7570	Bad Segeberg - Leezen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7580	Oering - Seth - Süfeld	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7591	Nahe - Itzstedt - Seth/Leezen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7592	Nahe - Kayhude - Tangstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7900	Bad Segeberg - Wahlstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7915	Neumünster - Willingrade - Rickling	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7920	Wahlstedt - Boostedt	*	EN GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7921	Groß Kummerfeld - Boostedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7922	Heidmühlen - Groß Kummerfeld	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7930	Trappenkamp - Rickling - Wahlstedt - Bad Segeberg	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7650	Bad Segeberg - Geschendorf - Lübeck, ZOB/Hbf.	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7651	Bad Segeberg - Langniendorf	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7653	Anruf-Bus Pronstorf	*	bV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE9	7660	Strukdorf - Mielsdorf - Bad Segeberg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7670	Bad Segeberg - Mielsdorf - Strukdorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7671	Schülerverkehr Neuengörs	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7680	Goldenbek - Pronstorf - Bad Segeberg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7700	Bad Segeberg - Krems II - Schlamersdorf	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7701	Bad Segeberg - Stipsdorf - Schieren - Bad Segeberg	*	GN-C/E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7705	Klein Rönnau - Wardenfelde - Schieren - Bad Segeberg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7720	Schlamersdorf - Nehms - Garbek - Travenhorst - Berlin - Seedorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7722	Hutzfeld - Schlamersdorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7725	Schlamersdorf - Trappenkamp	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7729	AST Glasau	*	bV	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE10	410	Bad Segeberg - Trappenkamp - Bornhöved - Kiel	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	SE10
SE10	411	Bornhöved - Tensfeld - Bad Segeberg	*	GN-C bV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	SE10
SE10	412	Bornhöved - Stocksee - Bornhöved	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VKP	SE10
PI1	295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	395	S-Wedel - Bf. Pinneberg - Tangstedt - Hasloh - U-Garstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	194	UA-Norderstedt Mitte - Quickborn-Heide - Ellerau - A-Quickborn	*	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	594	S-Wedel - Bf. Pinneberg - A-Quickborn - UA-Norderstedt Mitte	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	*	EN	Mo-So	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	6541	A-Barmstedt - A-Henstedt-Ulzburg	*	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
FHH	24	U-Niendorf Markt - Krohnstiegunnel - Bf. Rahlstedt	*	StV	Mo-So	ja	12/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HH	ÖrV HH
FHH	178	S-Poppenbüttel - Heimgarten - Glashütte, Markt - U-Garstedt	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HH	ÖrV HH
FHH	191	HH-Grothwisch - U-Niendorf Markt - Krohnstiegunnel - U-Garstedt	*	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HH	ÖrV HH
FHH	192	U-Langenhorn Markt - Glashütte, Markt	*	StV	Mo-So	ja	5/10/20	alle Nutzergruppen	NFB	HH	ÖrV HH
FHH	606	HH-Rathausmarkt - Glashütte, Markt - Harksheide - U-Langenhorn Markt	*	NB	Mo-Fr	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	HH	ÖrV HH

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
IZ Mitte	6192	Kellinghusen - Borstel - Brokstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	HE	IZ Mitte
NMS	6/66	Neumünster, ZOB/Bf. - Voßgang - Groß Kummerfeld	*	EN	Mo-Fr	ja	40/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
NMS	8	Neumünster, ZOB/Bf. - Boostedt	*	StV GN-C	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
NMS	166	Neumünster, Voßgang - Groß Kummerfeld	*	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
OD 10	8140	Bf. Bad Oldesloe - Sülfeld - Kayhude	*	GN-C	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OH Süd	5911	Ahrensböök - Strenglin - Gnissau - Ahrensböök	*	EN	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OH Süd
OH Süd	5912	Ahrensböök - Strenglin - Pronstorf - Lübeck	*	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OH Süd
OH Süd	5961	Ahrensböök - Sarau	*	EN	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OH Süd
OH Süd	5970	Sarau - Ratekau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OH Süd
OH Mitte	5515	Eutin - Glasau/Sarau - Ahrensböök	*	GN-C bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OH Mitte
VKP	361	Plön - Ascheberg - Schmalensee - Bornhöved	*	EN GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	ÖrV PLÖ
VKP	362	Plön - Ascheberg - Dersau - Stocksee	*	GN-C bV	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	ÖrV PLÖ
VKP	413	Bornhöved - Hollenbek - Rendswühren - Bornhöved	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VKP	ÖrV PLÖ
VKP	454	Neumünster, ZOB/Bf. - Bornhöved - Trappenkamp - Schmalensee	*	GN-C	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	ÖrV PLÖ

¹⁾ Jahresfahrplan 2022 ohne unterjährige Änderungen; Kilometerangaben gerundet auf volle Tausend

* Angabe lag bei RNVP-Entwurfserstellung noch nicht vor; wird in der finalen Fassung ergänzt.

Fahrzeugarten

NFB	Niederflurbus
HFB	Hochflurbus
KLB	Kleinbus
GRT	Großraumtaxi

Hierarchiestufen

GN-A, -B, -C	Grundnetz
GN-E	Grundnetz-Ergänzung
EN	Ergänzungsnetz
StV	Stadtverkehre
NB	Nachtbus-Stadtverkehre
bV	bedarfsgesteuerte Verkehre

Tabelle A - 3: ÖPNV-Bestand Kreis Stormarn: Linienspezifika nach Teilnetzen

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
OD 1	169	Bf. Ahrensburg - Gewerbegebiet Nord - Bf. Ahrensburg	*	StV	Mo-Sbd	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	269	Bf. Ahrensburg - U Ahrensburg Ost - Ahrensburg, Am Kratt	*	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	374	Bf. Bargteheide - U Hoisdüttel - Bergstedt - S Poppenbüttel	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	376	Bf. Ahrensburg - Großhansdorf - Siek - Meilsdorf	*	GN-B	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	469	Ahrensburg, Auestieg - Bf. Ahrensb. - U-Ahrensbg. West - Wulfsdf.	*	StV GN-C	Mo-Fr	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	474	Bf. Ahrensburg - Ammersbek - U Hoisdüttel - Bergstedt - Duvenstedt	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	569	Gartenholz - Bf. Ahrensburg - U Ahrensburg West - SZ Heimgarten	*	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	627	S Poppenbüttel - U Hoisdüttel - Timmerhorn - Bf. Bargteheide	*	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	658	Bf. Ahrensburg - U Großhansdorf - Hoisdorf - Siek	*	NB	Sbd-So	ja	40/80	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	668	U-Volksdorf - U-Ahrensburg Ost - Bf. Ahrensburg	*	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	669	U-Ahrensburg West - Bf. Ahrensburg - Gartenholz	*	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	769	Abg. Auestieg/Dänenweg/Wulfsdorf - Ahrensburger Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	774	Ammersbek/U Hoisdüttel - Timmerhorn - Ahrensburger Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	776	Reinbek/Glinde - Siek - Ahrensburger Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	869	Bf. Ahrensburg - Ahrensburger Redder - Siek	*	EN	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	876	ioki Ahrensburg	*	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NF-GRT	VHH	OD 1
OD 2	264	Bf. Rahlstedt - Großensee - Trittau	*	GN-E	Mo-Fr	ja	40/60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	364	Bf. Rahlstedt - Großensee - Lütjensee - Trittau	*	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	369	Bf. Ahrensburg - Großhansdorf - Lütjensee - Trittau	*	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	464	Großensee - Grönwohld - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	465	Großensee - Lütjensee - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	764	Lütjensee - Oetjendorf - Hoisdorf - SZ Schmalenbeck	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	765	Trittau, Gadebuscher Str. - SZ Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8763	Nusse - Koberg - Hamfelde - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8769	AST Trittau - Hamfelde - Dahmker - Köthel - Hohenfelde	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 2
OD 3	133	Neuschönningstedt - Glinde - U Steinfurter Allee - U Billstedt	*	StV GN-A	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	136	S Reinbek - Klosterbergen - Max-Eichholz-Ring - Bf. Bergedorf	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	137	Glinde - Industriegebiet Reinbek - Bf. Bergedorf	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	233	U Mümmelmannsberg - Havighorst - Oststeinbek - U Steinfurter Allee	*	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	236	(Wentorf -) Reinbek - Neuschönningstedt	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	237	Wentorf - S Reinbek - Industriegebiet Reinbek - Glinde - Willinghusen	*	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	333	U Steinfurter Allee - Glinde - Neuschönningstedt - Trittau/Sachsenwaldau	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	336	Krabbenkamp - Reinbek - Glinder Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	337	Barsbüttel - Willinghusen - Stellau - Stapelfeld - Brunsbek - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	433	Aumühle - Kuddewörde - Hamfelde - Trittau	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
OD 3	436	S Reinbek - Schönningstedt - Ohe	*	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	533	Kuddewörde - Kasseburg - Möhnsen	*	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	536	S Reinbek - Borsigstr. - Senefelder Ring - Glinde, Markt	*	EN	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	537	Stapelfeld - Brunsbek - SZ Schmalenbeck	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	619	Billstedt - Oststeinbek - Glinde - Neuschönningstedt	*	NB	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	649	Bf. Bergedorf - Max-Eichholz-Ring - Klosterbergen - Reinbek	*	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	733	U Steinfurter Allee/Havighorst - Oststeinbek - Glinder Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	735	Aumühle - Wohltorf - Wentorf - Reinbeker Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	736	Ohe - Neuschönningstedt - Reinbeker Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	737	Barsbüttel - Willinghusen - Glinde - Reinbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8882	Grande - Hamfelde - Basthorst - Möhnsen - Kuddewörde	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8884	Glinde - Neuschönningstedt - Witzhave - Grande - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	837	ioki Brunsbek - Lütjensee - Trittau	*	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NF-GRT	VHH	OD 3
OD 7	8131	Reinfeld - Zarpfen - Mönkhagen - Lübeck	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8133	Reinfeld - Steinfeld - Banitz - Reinfeld	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8134	Reinfeld - Wesenberg - Trenthorst - Westerau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8136	Voßkaten - Zarpfen - Ratzbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8139	AST Reinfeld Stadt und Umland	*	bV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 8	8121	Bad Oldesloe - Rümpel	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8122	Bad Oldesloe - Pölitz - Schmachthagen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8129	AST Bad Oldesloe Stadt & Umland	*	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 8	8142	Bad Oldesloe - Travenbrück	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8145	Bad Oldesloe - Sühlen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8146	Bad Oldesloe - Poggensee - Seefeld	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8171	Bad Oldesloe - Reinfeld - Heidekamp	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8181	Groß Boden- Schürensöhlen - Westerau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8182	Bad Oldesloe - Westerau - Kastorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8106	Bargteheide - Gewerbegebiet Langenhorst	*	GN-E	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8111	Bargteheide - Jersbek - Bargfeld-Stegen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8112	Bargteheide - Hoisbüttel	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8113	Bargteheide - Timmerhorn - Hoisbüttel	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8114	Bargteheide - Elmenhorst - Nienwohld - Bargfeld-Stegen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8115	Bargteheide - Tremsbüttel - Lasbek - Bad Oldesloe	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8116	Bargteheide - Tremsbüttel - Sattenfelde	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8117	Bargfeld-Stegen - Bargfelder Rogen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
OD 9	8118	Bargteheide - Delingsdorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8119	AST Bargteheide Umland	*	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 10	8110	Bad Oldesloe - Bargteheide - Ahrensburg	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8120	Bad Oldesloe - Pöhlitz - Lasbek - Trittau	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8130	Reinfeld - Klein Wesenberg - Lübeck	*	GN-B	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8140	Bad Oldesloe - Grabau - Sülfeld - Kayhude	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8150	Pöhlitz/Heilshoop - Zarpen - Badendorf - Lübeck	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8160	Bad Oldesloe - Barnitz - Groß Wesenberg	*	GN-B	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8170	Bad Oldesloe - Steinfeld - Reinfeld	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8180	Bad Oldesloe - Groß Boden - Todendorf	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8101	Bad Oldesloe, ZOB - Poggenbreeden - Steinfelder Redder	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8102	Bad Oldesloe, ZOB - Schanzenburg - Famila - Rethwischfeld	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8103	Bad Oldesloe, ZOB - Wolkenwehe - West - Mährischer Berg	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8104	Bad Oldesloe, ZOB - Travebad - Friedhof - Moordamm	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8105	Bad Oldesloe, ZOB - West - Gewerbegebiet Rügen	*	StV	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
FHH	235	Reinbek - Wentorf - Bergedorf - Nettelburg	*	StV GN-B	Mo-So	ja	10/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	263	U Wandsbek, Markt - Jenfeld - Barsbüttel - Stapelfeld - Großlohe	*	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	HHA	ÖrV HH
FHH	362	Bf. Rahlstedt - Großlohe - Stapelfeld	*	GN-E NB	Mo-So	ja	20/60	alle Nutzergruppen	NFB	HHA	ÖrV HH
FHH	462	Bf. Rahlstedt - Gewerbegebiet Stapelfeld/Braak	*	GN-E	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	574	Bergstedt - Lemsahl - Duvenstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	ÖrV HH
HL 1	7	Klein Wesenberg - Lübeck, ZOB/Hbf. - Bad Schwartau	*	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL
RZ 8	8820	Krabbenkamp - Aumühle - Dassendorf - Geesthacht	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8880	Schwarzenbek - Basthorst - Hamfelde - Trittau	*	GN-C	Mo-Fr	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 9	8720	Trittau - Sandesneben - Kastorf - Lübeck	*	GN-B	Mo-So	ja	60/240	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8723	Trittau - Klinkrade - Sandesneben	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8724	Trittau - Linau - Schönberg - Siebenbäumen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8725	Bargteheide - Todendorf - Sandesneben - Linau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8726	Bargteheide - Mollhagen - Stubben - Sandesneben - Klinkrade	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8730	Ahrensburg - Sandesneben - Nüsse - Ratzeburg	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8731	Siebenbäumen - Schiphorst - Sandesneben - Hoisdorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8740	Bad Oldesloe - Kastorf - Berkenthin - Ratzeburg	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120/240	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 10	8760	Trittau - Hamfelde - Nüsse - Mölln	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 11	8700	Ratzeburg - Mölln - U-Wandsbek Markt	*	GN-B	Mo-So	ja	ohne OD-Halt	ohne OD-Halt	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
SE 1/2	378	Glashütte/Duvenstedt - Tangstedt - U Norderstedt-Mitte	*	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 1/2	478	Kayhude - Tangstedt/Norderstedt, SZ-Süd	*	EN GN-C	Mo-Fr	ja	60/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE 1/2

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
SE 1/2	578	Tangstedt - Norderstedt, SZ-Süd	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 1/2	7141	A Henstedt-Ulzburg - Sülfeld - Bad Oldesloe	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 8	7550	Bad Segeberg - Itzstedt - Kayhude - Tangstedt - U Ochsenzoll	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 8	7551	Bad Segeberg - Borstel - Oering - Itzstedt	*	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 8	7592	Nahe - Kayhude - Tangstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 9	7650	Bad Segeberg - Mönkhagen - Stockelsdorf - Lübeck	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE 4 8 9

¹⁾ Jahresfahrplan 2022 ohne unterjährige Änderungen; Kilometerangaben gerundet auf volle Tausend

* Angabe lag bei RNVP-Entwurfserstellung noch nicht vor; wird in der finalen Fassung ergänzt.

Fahrzeugarten

NFB	Niederflurbus
HFB	Hochflurbus
KLB	Kleinbus
GRT	Großraumtaxi

Hierarchiestufen

GN-A,-B,-C	Grundnetz
GN-E	Grundnetz-Ergänzung
EN	Ergänzungsnetz
StV	Stadtverkehre
NB	Nachtbus-Stadtverkehre
bV	bedarfsgesteuerte Verkehre

ENTWURF

Tabelle A - 4: ÖPNV-Bestand Kreis Herzogtum Lauenburg: Linienspezifika nach Teilnetzen

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
RZ 1	139	Tesperhude - Geesthacht ZOB - Am Spakenberg	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	239	Geesthacht ZOB - HEW-Siedlung - Geesthacht ZOB	*	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	339	Edmundsthal - Geesthacht ZOB - Oberstadt	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	439	Altengamme - Düneberg - Geesthacht ZOB - Mercatorstraße	*	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	539	Niedermarschacht - Gewerbegebiet - Geesthacht ZOB	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	138	Bf. Lauenburg - Hafenstraße - Lauenburg ZOB	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	238	Lauenburg ZOB - Moorring - Spitzort - Lauenburg ZOB	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	338	Lauenburg ZOB - Bf. Lauenburg - Unterstadt - Lauenburg ZOB	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	438	Lauenburg ZOB - Spitzort - Moorring - Lauenburg ZOB	*	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	638	Geesthacht - Tesperhude - Schnakenbek - Lauenburg	*	NB	Sa-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	639	Geesthacht ZOB - Düneberg - Oberstadt - HEW-Siedlung - Geesthacht ZOB	*	NB	Sa-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8862	Lanze - Buchhorst - Lauenburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8879	Worth - Hamwarde - Geesthacht	*	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8890	Geesthacht - Escheburg - Börsen - Bergedorf	*	GN-B	Mo-So	ja	10/20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8891	Lauenburg - Schnakenbek - Grünhof - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8892	Tesperhude - Krümmel - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8893	Worth - Hamwarde - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8894	Börsen - Escheburg - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8895	Börsen - Escheburg - Kröppelshagen - Neu Börsen - Voßmoor	*	EN	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 4	X80	Lauenburg - Geesthacht - Bergedorf - Billstedt - Hamburg-City	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 4	8800	Lauenburg - Geesthacht - Bergedorf	*	StV GN-A/B	Mo-So	ja	7/10/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 6	8501	Vorstadt - Demolierung - Bf. Ratzeburg	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 6	8502	Seniorenwohnsitz - Demolierung - Bf. Ratzeburg	*	StV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8511	Mölin ZOB - Bf. Mölin - Waldstadt - Bf. Mölin - Mölin ZOB	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8512	Mölin ZOB - Bf. Mölin - Hansaviertel - Bf. Mölin - Mölin ZOB	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8513	Mölin ZOB - Mölin Nord Stecknitzweg	*	StV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8514	Augustinum - Mölin ZOB - Robert-Koch-Park - Lehmrade	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8515	Mölin ZOB - Bf. Mölin - Hansaviertel - Bf. Mölin - Mölin ZOB	*	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 8	8710	Mölin - Ratzeburg - Lübeck-City	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8711	Groß Grönau - Groß Sarau - Hornstorf - Groß Grönau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8810	Mölin - Schwarzenbek - Dassendorf - Wentorf - Bergedorf	*	GN-B	Mo-So	ja	15/30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8811	Schwarzenbek - Dassendorf - Börsen - Wentorf - Reinbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8812	Talkau - Elmenhorst - Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8813	Büchen - Güster - Talkau - Breitenfelde - Mölin	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8814	Talkau - Fuhlenhagen - Niendorf/St. - Breitenfelde	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8815	Dassendorf - Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8820	Krabbenkamp - Aumühle - Dassendorf - Geesthacht	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8821	Dassendorf - Hohenhorn - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ (territorial)	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
RZ 8	8822	Kröppelshagen - Aumühle	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8823	Hamwarde – Worth – Dassendorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8824	Brunstorf – Fahrendorf – Hohenhorn – Dassendorf	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8830	Büchen - Güster - Breitenfelde - Mölln	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8831	Gr. Schretstaken - Talkau - Woltersdorf - Güster - Siebeneichen - Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8832	Sahms - Elmenhorst - Klein Pampau - Müssen - Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8833	Büchen - Müssen - Louisenhof - Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8834	Schwarzenbek – Grabau – Klein Pampau – Müssen – Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8835	Müssen – Kankelau – Elmenhorst – Grove – Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8836	Klein Pampau – Sahms – Grabau – Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8840	Büchen - Dalldorf - Basedow - Lauenburg	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8841	Basedow - Dalldorf - Witzeze - Schulendorf - Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8842	Witzeze - Dalldorf - Basedow - Lauenburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8843	Dalldorf - Basedow - Wangela - Lüttau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8850	Büchen - Gudow - Sterley - Mölln	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8851	Götting - Besenthal - Langenlehsten - Bröthen - Fitzen - Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8852	Sagrahn - Gudow - Sarnkow - Büchen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8860	Schwarzenbek - Lüttau - Gülzow - Lauenburg	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8861	Lanze - Lauenburg - Gülzow - Lüttau - Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8863	Schwarzenbek – Lüttau – Krukow – Schnakenbek - Lauenburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8870	Schwarzenbek - Kollow - Gülzow - Hamwarde - Geesthacht	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8871	Schwarzenbek - Kollow - Gülzow - Geesthacht	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8880	Schwarzenbek - Basthorst - Hamfelde - Trittau	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8881	Basthorst - Hamfelde - Kuddewörde - Möhnsen - Schwarzenbek	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 9	8720	Trittau - Sandesneben - Kastorf - Lübeck-City	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8721	Schönberg - Linau - Sandesneben	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8722	Berkenthin - Kastorf - Sandesneben	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8723	Klinkrade - Sandesneben - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8724	Siebenbäumen - Schönberg - Linau - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8725	Linau - Sandesneben - Todendorf - Bargteheide	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8726	Klinkrade - Sandesneben - Stubben - Mollhagen - Bargteheide	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8727	Sandesneben – Kastorf - Berkenthin	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8728	Hamdorf – Todendorf - Mollhagen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8730	Ahrensburg - Sandesneben - Nusse - Ratzeburg	*	GN	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8731	Siebenbäumen - Schiphorst - Sandesneben - (Hoisdorf)	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8740	Bad Oldesloe - Kastorf - Berkenthin - Ratzeburg	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8741	Kronsforde - Siebenbäumen - Kastorf - Berkenthin - (Ratzeburg)	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8742	Koberg - Nusse - Rondeshagen - Berkenthin - (Ratzeburg)	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8749	Berkenthin - Ratzeburg	*	bV	Sa-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	RZ 9
RZ 9	8770	Kronsforde - Krummesse - Berkenthin - Mölln	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
RZ 9	8771	Krummesse – Klempau – Berkenthin	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8772	Hollenbek b. Berk. – Kühsen – Berkenthin – Kulpin – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8773	Berkenthin – Klempau – Krummesse	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8774	Ratzeburg – Kulpin – Berkenthin	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8775	Groß Grönu – Gr. Sarau – Klein Sarau – Klempau – Krummesse	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8780	Kronsforde – Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben	*	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8781	Grinau – Groß Schenkenberg – Kronsforde – Bliestorf – Krummesse	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 10	8712	Klein Disnack – Groß Sarau – Einhaus – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8713	Mechow – Bäk – Römnitz – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8732	Mölln – Lankau – Nüsse – Koberg – Sandesneben	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8733	Behlendorf – Kühsen – Nüsse – Lüchow – Sandesneben	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8734	Koberg – Nüsse – Lankau – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8735	Nüsse – Panten – Lankau – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8750	Mölln – Schmilau – Ratzeburg	*	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8751	Mölln – Schmilau – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8752	Ratzeburg – Schmilau – Horst – Sterley	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8753	Neu Sterley – Hollenbek – Seedorf – Sterley – Brunsmark – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8754	Sterley – Gudow – Lehmrade – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8755	Grambek – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8756	Ratzeburg – Schmilau – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8757	Mölln – Lehmrade – Gudow – Sterley	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8760	Trittau – Hamfelde – Nüsse – Mölln	*	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8761	Behlendorf – Kühsen – Nüsse – Alt-Mölln – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8762	Alt-Mölln – Poggensee – Borstorf – Breitenfelde – Mölln	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8790	Zarrentin – Seedorf – Sterley – Salem – Ratzeburg	*	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8791	Mustin – Ziethen – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8792	Mustin – Kittlitz – Salem – Ratzeburg	*	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8793	Neu Sterley – Hollenbek – Seedorf – Sterley – Ratzeburg	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 10	8794	Ziethen – Mustin – Kittlitz – Salem – Sterley	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
RZ 11	8700	Ratzeburg – Mölln – Wandsbek	*	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	HFB	RMVB	RZ 6/7/10/11
FHH	235	Reinbek – Wentorf – Bergedorf – Nottelburg	*	SIV GN-B	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	335	Wentorf – Bergedorf – Allermöhe	*	SIV GN-E	Mo-Fr	ja	20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	4400	Avendorf / Barum – Tespe – Marschacht – Rönne – Bergedorf	*	GN-C	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
HL 1	4	Groß Grönu – Lübeck-City	*	SIV GN-B	Mo-So	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL
HL 1	16	Krummesse – Lübeck-City	*	SIV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL
LG 9	5931	Lauenburg – Hohnstorf – Echem – Scharnebeck – Lüneburg	*	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	KVG	allgV LG
LUP 1	515	Boizenburg – Horst – Lauenburg	*	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VLP	-
LUP 1	516	Boizenburg – Lauenburg – Lüneburg	*	GN-E	Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VLP	-
LUP 1	8859	Gudow – Testorf – Zarrentin	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	VLP	-
NMW 1	131	Gadebusch – Mustin – Ziehlen – Ratzeburg	*	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	NAH	-

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ (territorial)	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
OD 2	8763	Nusse - Koberg - Hamfelde - Trittau	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8769	Trittau - Hamfelde - Dahmker - Köthel - Hohenfelde	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 2
OD 2	8888	Trittau - Hamfelde - Dahmker - Basthorst	*	bV	Mo-Sbd	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 2
OD 3	236	Wentorf - Reinbek - Neuschönningstedt	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	237	Wentorf - S Reinbek - Industriegebiet Reinbek - Glinde - Willinghusen	*	StV JGN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	433	Aumühle - Kuddewörde - Hamfelde - Trittau	*	GN-C	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	533	Kuddewörde - Kasseburg - Möhnsen	*	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	735	Aumühle - Wohltorf - Wentorf - Reinbeker Schulen	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8882	Grande - Hamfelde - Basthorst - Möhnsen - Kuddewörde	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 8	8181	Westerau - Schürensöhlen - Groß Boden	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8182	Kastorf - Westerau - Bad Oldesloe	*	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8180	Todendorf - Stubben - Groß Boden - Meddewade - Bad Oldesloe	*	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11

¹⁾ Jahresfahrplan 2022 ohne unterjährige Änderungen; Kilometerangaben gerundet auf volle Tausend

* Angabe lag bei RNVP-Entwurfserstellung noch nicht vor; wird in der finalen Fassung ergänzt.

Fahrzeugarten

NFB	Niederflurbus
HFB	Hochflurbus
KLB	Kleinbus
GRT	Großraumtaxi

Hierarchiestufen

GN-A,-B,-C	Grundnetz
GN-E	Grundnetz-Ergänzung
EN	Ergänzungsnetz
StV	Stadtverkehre
NB	Nachtbus-Stadtverkehre
bV	bedarfsgesteuerte Verkehre

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	1	Kap. 5.1.1, S. 45 Kap. 5.3.3, S. 57	Sofern vorhanden, sollte ein Verweis auf eine bestehende P+R-Konzeption der Kreise ergänzt werden. Die Vorhaltung ausreichend dimensionierter P+R-Anlagen an wichtigen MIV/ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkten ist ein wichtiger Baustein für die Verlagerung von bisher das FHH-Straßennetz belastenden MIV-Anteilen, die im Sinne der Mobilitätswende verlagert werden sollen.	Wird nicht berücksichtigt. Eigene P+R-Konzepte der RNVP-Kreise liegen nicht vor. Die Kreise sind am Konzept der Metropolregion Hamburg beteiligt (vgl. 5.3.3).
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	2	Kap. 6.1, S. 59, Tab. 24	Die U-Bahnlinie U1 erschließt neben Großhansdorf auch Ohlstedt. Der Linienverlauf sollte wie folgt angegeben werden: Norderstedt Mitte – Garstedt – Hamburg Hbf. – Ahrensburg – Großhansdorf/Ohlstedt	Wird berücksichtigt.
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	3	Kap. 6.5.2.1, S. 107, Tab. 28	Zur Attraktivitätssteigerung sollten ggf. die Zielwerte für P+R-Anlagen an künftigen S21-Stationen erhöht werden.	Ist bereits berücksichtigt. Die Tabelle zeigt keine Ziel-, sondern Bestandwerte. Im Text wird die Notwendigkeit des Ausbaus der Kapazitäten i.S. der Stärkung multimodalen Verkehrs als dringend geboten bewertet und betrifft auch die S21-Stationen.
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	4	Kap. 8.3.2 S. 142 ff.	Die vorgesehenen grenzüberschreitenden Maßnahmen zur Ausweitung des Busnetzes sowie zu den Taktverdichtungen und zur Ausweitung der Bedienzeiträume im Kreis Segeberg werden zur Kenntnis genommen. Vor Umsetzung der Maßnahmen sind die entstehenden Kosten zu kalkulieren und weitere Abstimmungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich.	Ist bereits berücksichtigt. Mögliche Abstimmungserfordernisse sind in der Maßnahmenbeschreibung dargestellt.
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	5	Kap. 8.3.3, S. 150, Karte	Die Einrichtung der RE78 erfolgt vorbehaltlich einer Kapazitätsprüfung für die Strecke Bad Oldesloe – Hamburg. Hierzu ist eine Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen. Ist zwischen den Ländern zu klären, hier nur nachrichtliche Übernahme von LNVP-Zielen.
BUND Kreisgruppe SE	6	ohne	Die Kreisgruppe Segeberg des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland nimmt zum vorgelegten Entwurf des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes 2022- 2026, der erstmalig für alle vier Hamburg-Randkreise gemeinsam erstellt wurde, wie folgt Stellung: Der BUND begrüßt ausdrücklich das Ziel des RNVPs maßgeblich zur Mobilitätswende beizutragen und den ÖV-Anteil am Modal Split auf über 10% zu erhöhen. Dieses insbesondere auch deshalb, weil der Verkehr bislang keinen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz geleistet hat – immerhin aber über 20% der Gesamt-CO2-Emissionen zu verantworten hat. Die extrem hohe KFZ-Dichte im Kreis Segeberg dokumentiert hier eindrücklich die Notwendigkeit zu Verlagerungseffekten zu kommen. Denn die Mobilitätswende wird nicht allein durch eine sog. Antriebswende gelingen. Ein attraktiver ÖPNV kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten, weshalb aus unserer Sicht das Ziel zur Erhöhung des ÖV-Anteils auf mindestens 15% am Modal-Split liegen sollte. Den Hauptanteil daran hat der SPNV, der in Händen des Landes liegt und im aktuellen LNVP fortgeschrieben wurde. Deshalb ist die gute Verknüpfung des SPNV mit dem ÖPNV sowie mit anderen Verkehrsmitteln entscheidend für das Gesamtsystem des ÖV.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND Kreisgruppe SE	7	ohne	Eine wesentliche Voraussetzung zur Steigerung des ÖV-Anteils ist die Taktverdichtung. Hier erhält die Einführung des sog. Deutschland-Taktes auf der Schiene eine besondere Bedeutung auch für den Busverkehr. Um hier für weitergehende Verbindungen zu sorgen, wird auf vielen Strecken mit Bahnhofpunkt-Anbindung die Einführung eines Halbstundentaktes erforderlich, die in einigen Stadtverkehren des Kreises erfreulicherweise ja auch schon existiert. Hier ist insbesondere der geplante zweigleisige Ausbau der RB 82 aufzuführen, der die Voraussetzung für einen Halbstundentakt darstellt. Die im 5.RNVP-Entwurf geschilderten Vorbehalte bzw. Ablehnung dazu sollten nach Möglichkeit aufgelöst / geklärt werden, da der Halbstundentakt die wichtigste Maßnahme zur ÖV-Verbesserung im Nordostteil des Kreises darstellt, von der auch weitere Maßnahmen im Busverkehr abhängen.	Wird zur Kenntnis genommen. Der SPNV liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Die Forderung wurde als im Fachausschuss abgestimmte SE-Stellungnahme daher an das Land/die NAH.SH im Zuge der LNV-P-Aufstellung gestellt.
BUND Kreisgruppe SE	8	ohne	Die deutlichen Angebotsverbesserungen in Kaltenkirchen und Henstedt-Ulzburg und Umgebung werden zu weiteren Fahrgaststeigerungen auf der ohnehin schon gut ausgebauten AKN-Linie führen, die auch darüber hinaus gen Norden verdichtet werden sollte. Unabhängig davon ist die Einführung eines Halbstundentaktes auf den stark nachgefragten Buslinien 7550 und 7650 zu begrüßen und sollte mit hoher Priorität verfolgt werden. Auch der Ansatz diese zu Expressbuslinien umzuwandeln ist begrüßenswert. Insgesamt wird der planerische Ansatz gut frequentierte Linien weiter zu stärken geteilt, da hier auch das größte Fahrgastpotenzial liegt. Gleichwohl werden Konzepte zur Erschließung der Fläche, wie z.B. flexible Bedienformen (On-Demand-Verkehre) und Verbesserung von Ost-West-Verbindungen ebenfalls begrüßt.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.2.1 Nr. Prio. 9. Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND Kreisgruppe SE	9	ohne	Bislang relativ wenig Beachtung findet aus unserer Sicht der Freizeitverkehr und hier insbesondere auch der touristische Verkehr. So fehlen z.B. komplett Direktverbindungen nach Plön, Eutin oder auch an die Ostsee. Diese zumindest in den Sommermonaten einzurichten, erschien uns sinnvoll, um einen nachhaltigen Binnentourismus und damit klimafreundliche Mobilität zu stärken. Perspektivisch sollte auch darüber nachgedacht werden, dafür zu sorgen, dass die Busse in touristisch-relevanten Bereichen vermehrte Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme erhalten (z.B. Fahrradanhänger), da in der Region insbesondere die Anteile des Radtourismus deutlich steigen.	Wird teilweise berücksichtigt. Der im RNVP angelegte Ausbau des ÖPNV insbesondere auf stark nachgefragten Grundnetz-Relationen führt zu einer höheren Nutzungsflexibilität auch im Freizeitverkehr. Dabei sind Umstiege auf längeren Distanzen z.T. systemimmanent. Aufgrund der hohen Nachfrage im ÖPNV v.a. in den Hauptverkehrszeiten ist die Fahrradmitnahme nicht zu allen Tageszeiten möglich. Die einzig geeigneten Stellflächen in den Bussen werden entweder zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen) und/oder für die besonders hohe Nachfrage in den Stoßzeiten benötigt. Der Einsatz von Fahrradträgern oder -anhängern an Bussen würde zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen. Diese würden das Ziel eines schnellen und zum MIV konkurrenzfähigen ÖPNVs konterkarieren und führten außerdem zu finanziellen Mehrbelastungen. Ergänzt wird ein Hinweis in Kap. 6.5.4 auf die Rolle, die hvv und die RNVP-Kreise der Intermodalität beimessen sowie der Hinweis, dass die Mitnahme von Falträdern und klappbaren E-Tretrollern ganztägig möglich ist. In 6.5.4.2 wird außerdem ein Bekenntnis zur Installation kreisweiter Fahrradverleihsysteme eingefügt.
BUND Kreisgruppe SE	10	ohne	Die Dekarbonisierung sämtlicher Busse bis 2032 wird ebenfalls begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	11	1., S. 10	Wir begrüßen grundsätzlich die verkehrspolitischen Ziele, wünschen uns jedoch aus klimapolitischen Gründen die Zielvorstellung, den ÖPNV in der Fläche dahingehend auszubauen, dass für jeden Ort mindestens stündlich eine öffentliche Verkehrsverbindung nach dem Vorbild der Schweiz eingerichtet wird. Dort kommt jede Person mit dem ÖPNV fast überallhin, auch in den Ferien. Feste Taktzeiten, kurze Umsteigewege und Pünktlichkeit bringen eine Komfortleistung, die das Nutzeraufkommen erhöhen können.	Wird zur Kenntnis genommen / ist bereits berücksichtigt. Die in 8.3 ff beschriebenen Ausbauziele insbesondere mit den Verdichtungen der Grundnetz-Relationen sowie der Einrichtung von ODV-Systemen in Bereichen räumlich und zeitlich schwacher Nachfrage verfolgen ein analoges Ziel. Notwendige Voraussetzung für eine markante Vermarktungsstrategie nach dem Vorbild der Schweiz wäre zunächst die Umsetzung des "Deutschland-Takts" auf der Schiene.
BUND SH	12	1., S. 10	Wir begrüßen die Ziele für die besondere Berücksichtigung der Personengruppen, die aufgrund des Alters oder einer Behinderung besondere Bedarfe aufweisen.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	13	1., S. 10	Wir wünschen uns eine breite Beteiligung der Bevölkerung in der Fläche und in den Orten. Die Bevölkerung besitzt die Expertise für ihr Umfeld, sie können Optimierungsvorschläge vorbringen und Einschätzungen der Vorschläge vornehmen. Und wer den ÖPNV noch nicht nutzt, kennt die Defizite und Anreize, die vorhanden sein sollten, damit der Umstieg auf den ÖPNV gelingen kann.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Austausch mit der Bevölkerung findet unmittelbar oder mittelbar über die Gemeinden, den hvv und die Verkehrsunternehmen kontinuierlich statt und fließt in die RNVP-Entwicklungskonzepte ein.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND SH	14	1., S. 10	Zu dem Thema „Preis-Leistungsverhältnis“ wünschen wir uns nicht den wirtschaftlichen Weg, sondern den Weg, der die Menschen veranlassen kann, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen. So zum Beispiel mit einem 1 Euro Ticket pro Tag. Die politischen Vertreter:innen sollten auf der Landes- und Bundesebene darauf einwirken, dass die Kreise finanziell so ausgestattet werden, damit sie diesen Weg mitgehen können. Dazu gehört auch eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans und die Prioritätensetzung „Vorrang von Schiene“ und „ÖPNV vor Straßenneubau“. Doch das führt nicht unbedingt zum Erfolg, wenn nicht das Angebot an Haltestellen und Fahrzeugen massiv ausgebaut wird. Das Pilotprojekt im Bielefelder Stadtteil Sennestadt hat gezeigt, dass das Gratisticket den Autoverkehr insgesamt nicht gesenkt hat. Aber die Abos eines Monatsticket haben sich im selben Zeitraum verdreifacht. Angenommen wurde das Gratisticket vor allem von Menschen mit niedrigem Einkommen. Eine gute Idee aus dem Projekt ist das sogenannte Mieterticket, mit dem gezielt die Menschen auf der Wohnungssuche angesprochen werden, die zu einem Verzicht auf ein Auto oder zu einer Reduzierung ihrer Autofahrten bereit sind.	Ist bereits berücksichtigt. Diese Fragestellung wird derzeit im Zuge einer auf das 9 €-Ticket folgenden Anschlusslösung auf Bundes- und Länderebene bewegt. Darüber hinaus werden Fragen der den aktuellen Herausforderungen gerecht werdenden Tarifentwicklung im Rahmen der hvv-Tarifstrukturreform untersucht.
BUND SH	15	1., S. 10	Wir begrüßen die on-demand-Angebote. Auch wenn sie noch nicht überall angenommen werden, sind sie doch ein individueller Baustein für die ländlichen Bereiche und damit sie sich etablieren können, sollte das Angebot über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden. Das Angebot muss aber noch berücksichtigen, dass kognitiv und motorisch eingeschränkte Personen auch ohne App Zugang zu den on-demand-Angeboten erhalten. Digitalisierung ist kein Allheilmittel!	Wird berücksichtigt. Ergänzt wird (Kap. 5.1.2), dass die telefonische Buchung von ODVs b.a.w. möglich sein soll.
BUND SH	16	1., S. 10	Hinsichtlich der Fahrzeuge der AKN besteht ein großer Bedarf an klimafreundlichen Triebwagen. Der Bestand ist zum Teil noch mit Dieselmotoren der alten Generation ausgestattet. Das ist weder dem Klima zuträglich noch der Gesundheit der Mitfahrerinnen oder der Anwohner:innen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die AKN-Fahrzeugbeschaffung liegt wie alle SPNV-Angelegenheiten in der Verantwortung des Landes SH/der NAH.SH.
BUND SH	17	1., S. 10	Für die Umsetzung der Ziele bedarf es auch der personellen Aufstockung. Nur so können die Maßnahmen zeitnah geplant und realisiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	18	3.2 S. 14-15	Autobahnen als Entwicklungsachsen zugrunde zu legen, ist der falsche Weg - besonders wenn es sich um nicht fertig gebaute Autobahnen handelt (A 20). Der RNVP muss Alternativen zum Ausbau der A 23 aufzeigen, zum Beispiel für Pendler:innen mit einem hohen Takt von und nach Hamburg, aber auch für Personen die zum Einkaufen, Bummeln nach Hamburg oder ins Umland fahren oder kulturelle, bzw. touristische Angebote nutzen wollen.	Ist bereits berücksichtigt. In Kap. 3.2 werden die Inhalte des Landesentwicklungsplans zusammenfassend dargestellt. Die ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen in Kap. 8.3 zielen auf den verstärkten Ausbau von MIV-Alternativen ab.
BUND SH	19	5.1.2 S. 46 Abs. 1.u.2	Angesichts der alternden Bevölkerung ist die Politik gefragt, für diese Personen Wohnraum im städtischen Bereich zu fördern, damit ihre Mobilität (und eigenverantwortliche Versorgung!) lange gewährleistet ist.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND SH	20	5.1.6 S.50 u. 51	Besonders in den Abendstunden sind die Verbindungen auszuweiten. Wer in den Abendstunden z.B. nach Barmstedt fahren möchte, muss bis spätestens vor 1:00 Uhr in Elmshorn sein. Freizeit oder kulturelle Angebote, auch für Jugendliche, sind so mit dem ÖPNV nicht zu verwirklichen.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. u.a. 8.2.2 (A3) und 8.3.1.2, Maßnahme 11, Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden (wenn die hauptsächliche abendliche / nächtliche Aktivität stattfindet).
BUND SH	21	5.3.1 S.56	Moderne Fahrzeuge sollten sich darin auszeichnen, dass sie mit WLAN und Ladevorrichtung ausgestattet sind.	Wird teilweise berücksichtigt. Der 5G-Netzausbau sowie die Tatsache, dass Mobilfunknutzende i.d.R. über ausreichend große Datenvolumina verfügen, führt zunehmend zu einer rückläufigen Bedeutung von WLAN. Als wichtig wird hingegen eine Ladevorrichtung empfunden. Dieses Ausstattungsmerkmal wird künftig mit höherer Priorität verfolgt werden.
BUND SH	22	5.3.2 S.57 Abs.1 Abs. 2	Die Fahrplanaushänge sollten in einer Höhe angebracht werden, dass sie auch für Rollstuhlfahrer:innen einsehbar sind. Die Fahrgastunterstände mit Plexiglas auszustatten ist richtig, aber sie sollten so gestaltet werden, dass sie gegen Vogelschlag gesichert sind, zum Beispiel mit geätzten Streifen oder ähnlichem. Aus eigener Erfahrung kann ich von getöteten Vögeln berichten, die trotz Vogelsilhouette gegen die Plexiglasscheibe geflogen sind.	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. Die Aushänge müssen nach Vorgabe der Barrierefreiheit (mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m) montiert werden. Die Gestaltung der Fahrgastunterstände soll den Empfehlungen der HVV-Standards folgen. Zusätzliche Anforderungen sind an die zuständigen Straßenbausträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden zu richten.
BUND SH	23	5.3.3 S. 57 Abs.1 Abs. 2	Die Bezahlung des Park+Ride-Tickets sollte mit dem Kauf von ÖPNV-Tickets kombiniert werden können. Das heißt, bei dem Lösen des Park+Ride-Ticket sollte das ÖPNV-Ticket mit enthalten sein. Die Planungen und Umsetzungen von Bike+Ride-Anlagen müssen unbürokratischer und schneller umgesetzt werden. Von dem Antrag bis zur Fertigstellung dauert es zum Teil über drei Jahre, das ist im Sinne einer klimafreundlichen Infrastruktur nicht hinnehmbar. In den Bike+Ride-Anlagen (Fahrradparkhäuser) in den Städten sollte Servicepersonal für Reparaturen und Überwachung eingesetzt werden. Bei den Bike & Ride-Anlagen ist noch zu beachten, dass Fahrräder „diverser“ werden: Lastenräder, Liegeräder, Dreiräder. Hinzu kommen noch Scooter und E-Mobile. Auch diese „Sonderformate“ müssen – angesichts der oft enormen Anschaffungskosten – sicher untergebracht werden können.	Wird berücksichtigt. Die Anregung wird in Kap. 8.4 Tarif- und Vertriebsmaßnahmen als mögliche Ergänzung aufgenommen. Die Schwierigkeit wird in der unübersichtlichen Landschaft der (meist kommunalen) Betreiber von P+R-Anlagen gesehen. Wird zur Kenntnis genommen. Die Dauer der entsprechenden Planungen und ihre Umsetzung liegt außerhalb der RNVP-Zuständigkeit. Der Wunsch nach einem zügigen Vorgehen wird aber geteilt. Wird berücksichtigt. Ein Hinweis auf abweichende Fahrradgrößen wird ergänzt.
BUND SH	24	6.5.4.1 S. 111	Digitalisierung ist ein Hemmnis für selbstbestimmtes Leben von Personengruppen mit besonderen Behinderungen, z.B. Parkinson. Fahrkartenkauf muss auch weiterhin in den Fahrzeugen möglich sein. Es gibt auch Nutzer:innen, die kein Smartphone besitzen, die dürfen aufgrund dessen nicht vom ÖPNV ausgeschlossen werden! Auch wenn der Akku des Smartphones mal wieder leer ist, ist der Kartenautomat das Mittel der Wahl. Für Informationen wäre evtl. ein Rufsystem (auch unter Sicherheitsaspekten – Frauen, Senioren ...) hilfreich (ähnlich den Notruf- und Info-Säulen an S-Bahnhaltestellen).	Wird berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt. Die hvv-App und die hvv-switch-App (6.6.1) sollen nicht alleiniger Vertriebsweg für Gelegenheitskunden werden. Kap. 8.4.4 wird überarbeitet, die Möglichkeit des Bargeldersatzes durch den Erwerb einer Prepaid-Karte wird verdeutlicht. Ein analoges, flächendeckendes Infosystem parallel zur digitalen Verfügbarkeit sämtlicher Informationen aufzubauen erscheint unverhältnismäßig.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND SH	25	6.5.4.2 S. 111	Sharing-Angebote wären auch für Senioren interessant, wenn sie an ihrer Endhaltestelle wieder auf ein E-Mobil zugreifen könnten.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	26	6.6 S. 113	Die Einteilung in Ringe und Zonen ist von Selten-Fahrern nicht zu verstehen. Es fehlen an vielen Haltestellen auch entsprechende Übersichtskarten.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.4.1 hvv-Tarifreform, mit der das Ziel verfolgt wird, den Tarif einfacher und kundenfreundlicher zu gestalten.
BUND SH	27	8.1 S. 131	ÖPNV-Alternativen auch mit bewerben! ÖPNV allein wird Mobilität im ländlichen Raum nicht gewährleisten. Die Alternativen müssen gleichermaßen bekannt gemacht werden, besonders im Hinblick auf geplante Baumaßnahmen wie Bahnhof Altona, Ausbau der A 23 ... Da wäre es gut, wenn Alternativen schon etabliert und in den Köpfen verankert sind.	Ist bereits berücksichtigt. Die Marktkommunikation ist eine durch den hvv wahrgenommene Verbundaufgabe (Kap. 6.7.1). Dabei sieht sich der hvv auf dem Weg vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund, unter dessen Dach verschiedenste Mobilitätsformen vereint werden.
BUND SH	28	8.3 S. 135	A3: durchgängiger mind. 30 Minuten Takt Mo.-Fr. 6-21 Uhr Barmstedt-Elmshorn. Bis der schienengebundene Nachtverkehr realisiert ist, sollten ein Nachtbus in Wochenendnächten (analog Ist-Zustand S1 / Bus 601) auf der Strecke Elmshorn-Barmstedt-Quickborn-Norderstedt eingesetzt werden.	Wird nicht berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt. Für den SPNV ist das Land bzw. die NH.SH zuständig, entsprechende Forderungen wären an den LNVP zu richten gewesen. Die A3 fährt bereits weitestgehend im 30-Min-Takt, lediglich am Vormittag gibt es noch ein 3-stündiges 60-Min-Takt-Zeitfenster. Eine Nachtbusverbindung würde die eigene Forderung eines Nacht-SPNV (8.2.2) konterkarieren und dessen Umsetzungswahrscheinlichkeit reduzieren.
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	29		Verkehrspolitische Ziele Es wird ausdrücklich begrüßt, dass sich die verkehrspolitischen Ziele des RNVP an der dringend erforderlichen Mobilitätswende orientieren, die – wie sich an der aktuellen geopolitischen Lage erneut zeigt – nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes dringend geboten ist. Denn der Verkehr ist mit gut einem Fünftel der gesamten CO2-Emissionen der Sektor, der bislang so gut wie gar keinen Beitrag zur CO2-Minderung beigetragen hat. Deshalb ist vor allem das ausgewiesene Ziel den ÖV-Anteil am Modal-Split erkennbar zu erhöhen zu begrüßen, allerdings halten wir hier eine ambitionierte Zielsetzung für erforderlich: Ziel sollte eine Erhöhung auf 15% Modal-Split-Anteil sein (statt: „erkennbar über 10%“). Wie wichtig gerade die Verkehrsverlagerung ist, zeigen die enorm hohen MIV-Anteile von 60% (Fahrer und Mitfahrer), die sich auch an dem überdurchschnittlichen und stetig steigendem Motorisierungsgrad im Kreis Segeberg (540,9 PKW auf 1000 Einwohner*innen im Jahr 2019) dokumentieren. Alle weiteren Ziele und insbesondere auch die angestrebte Emissionsfreiheit des ÖPNVs bis 2032 werden ebenfalls begrüßt. Des Weiteren sollte der ÖPNV zunehmend stärker neben den sog. Freizeitverkehren (Freizeit-, Naherholungs- und Ausflugsverkehr) auch die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus berücksichtigen, der bislang in den vier Hamburg-Randkreisen keine große Rolle spielte, durch die Entwicklung des Binnentourismus in Schleswig-Holstein aber mehr an Bedeutung gewinnt.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	30		Finanzierung Die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung und Aufgabenträgerschaft im Kreis Segeberg hat sich als wirkungsvolles Instrument, den ÖPNV aus einer Hand zu planen und voranzubringen erwiesen; gleichzeitig entlastet es die Kommunen deutlich. Gleichwohl unterstützen wir den Ansatz, dass Kommunen weiterhin die Möglichkeit haben, über das vom Kreis finanzierte Grundangebot hinauszugehen und zusätzliche Angebote zu beantragen und eine zunächst 2-jährige Anschubfinanzierung zu leisten. Davon wird das Gesamt-ÖPNV-System maßgeblich weiter profitieren.	Wird zur Kenntnis genommen.
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	31	8.3.2	Nach umfassender Bestandsanalyse werden in Kapitel 8.3 ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen für den Kreis Segeberg beschrieben, die wir allesamt begrüßen, insbesondere die Einführung eines Halbstundentaktes – und damit Orientierung am sog. Deutschlandtakt – auf den stark nachgefragten Linien wie z.B. 7550 oder 7650. In diesem Zusammenhang sei auch noch einmal an die Bedeutung des zweigleisigen Ausbaus der RB82, der die Voraussetzung für die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der Schiene ist (im LNVP für 2030 anvisiert) hingewiesen – insbesondere für den Nordostkreis. Allerdings wird dieser per Beschluss vom Kreis Stormarn abgelehnt, da eine Überlastung der Strecke Hamburg – Lübeck befürchtet wird. Stattdessen sollte darauf hingewirkt werden, diese so auszubauen, dass weitere Verkehre dort möglich sind, statt dringend erforderliche Maßnahmen im nachgeordneten Schienennetz abzulehnen (hier ist vor allem das Land gefordert). Hier sollte versucht werden zu einer gemeinsamen Lösung zu gelangen, um hier zu einer gemeinsamen Position zu gelangen (auch die möglicherweise entstehenden Probleme im Straßenverkehr der Kreisstadt durch vermehrte Schrankenschließungen sollten nicht als Vorbehalt dargestellt werden, sondern als Auftrag zur Lösung eines ggf. entstehenden Problems; klare Zielformulierung im RNVP sollte aber die Verbesserung im Gesamt-ÖPNV sein, für die der zweigleisige RB 82-Ausbau enorm wichtig ist). Begrüßt werden alle vorgeschlagenen Taktverdichtungen auf den vorgeschlagenen Linien (wünschenswert wäre darüber hinaus die Etablierung eines ganztägigen 20-Minuten-Taktes auf der Linie 191(zu Zeiten, wo aktuell nur ein 40-Minuten-Takt besteht)) und auch die Entwicklung verbesserter Ost-West-Verbindungen im Kreis findet volle Zustimmung.	Wird zur Kenntnis genommen. Forderung richtet sich an den den Nachbar-AT Kreis OD bzw. an den SPNV-AT Land SH. Ist bereits berücksichtigt. In Kap. 8.2.2 wird für eine lösungsorientierte, integrierte Verkehrsstudie für den Knoten Bad Segeberg geworben. Wird zur Kenntnis genommen. Die StadtBus-Linie 191 ergänzt sich zw. U-Garstedt und Krohnstiegtunnel mit der Linie 193 in der Normalverkehrszeit zu einem 20-Min.-Takt, in den Hauptverkehrszeiten zu einem 10-Min.-Takt.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	32		Als wichtiges Ergänzungselement zum Linienverkehr unterstützen wir die flächenhafte Einrichtung der sog. „On-Demand-Verkehre“ (ODV) insbesondere in Regionen, die in der Netzhierarchie dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden und wo das ÖPNV-Angebot überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Diese ODV sollten sich natürlich stark an guten Verbindungen zum Schienenverkehr orientieren. Eine Kooperation mit bestehenden ODV in Nachbarkreisen bzw. auch Integration in dort bestehende Systeme halten wir für den richtigen Weg, wie z.B. die Anruf-Linien-Fahrten der VKP (ALFA PLÖN), wo z.B. nicht nur das Bedienungsgebiet der Linie 362, sondern auch 353 (Plön – Bosau) in Frage käme.	Wird zur Kenntnis genommen.
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	33		Besorgniserregend ist der äußerst geringe Anteil der seit Anfang 2022 eigentlich verbindlichen Barrierefreiheit der Bushaltestellen im Kreis mit nur 15% aller Haltestellen; damit liegt der Kreis weit hinter den anderen drei Hamburg-Randkreisen (PI 49%, OD 34% und RZ 25%) und es wird zu analysieren sein, wieso dieser trotz aufgestockter Fördermittel so niedrig ist. Evtl. sind hier noch einmal Kampagnen zu starten (z.B. mit den Behindertenbeauftragten des Kreises) oder neue Konzepte zu entwickeln und es ist erneut und weiterhin über die gesetzliche Verpflichtung der Kommunen zum barrierefreien Ausbau zu informieren, denn diese Aufgabe liegt in Verantwortung der Kommunen und nicht des Kreises.	Ist bereits berücksichtigt. Das SVG ÖPNV-Management hat die Kommunen mit einem Mailing ermuntert, von den Fördermöglichkeiten Gebrauch zu machen und wird dies regelmäßig wiederholen.
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	34		Die in den Zielen aufgeführte stärkere Berücksichtigung des ÖPNVs im Freizeit- und touristischem Verkehr sollte mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden, wie z.B. bessere Anbindung (ggf. auch durch OVD) von Freizeiteinrichtungen mit hohen Besucher*innenzahlen (wie z.B. die Wildparks in Trappenkamp und Eekholt). Und zumindest saisonal sollte über die Einrichtung von Direktverbindungen an die Ostsee sowie die Kreisstädte Plön und Eutin nachgedacht werden, die traditionell schon besser für den Tourismus erschlossen sind.	Wird teilweise berücksichtigt. Sowohl für den Erlebniswald als auch den Wildpark wurden in der jüngeren Vergangenheit bereits Konzepte zur Bedienung mit ÖPNV-Linienverkehr untersucht und im Fachausschuss vorgestellt. Die periphere Lage dieser (und anderer) Freizeit- bzw. Naherholungsstätten ließ keine sinnvolle Einbindung ins Liniennetz zu. Der im RNVP angelegte Ausbau des ÖPNV insbesondere auf stark nachgefragten Grundnetz-Relationen führt zu einer höheren Nutzungsflexibilität auch im Freizeitverkehr. Dabei sind Umstiege auf längeren Distanzen (z.B. Richtung Ostsee) z.T. unvermeidlich. Für eine durchgehende Grundnetzlinie in Richtung Ostsee wird kein ausreichendes Potenzial gesehen (Raumstruktur, geringe Siedlungsdichte). Die ehemalige Linie 5500 ("Wellenreiter", saisonales Angebot) Wahlstedt - Bad Segeberg - Ahrensbök - Neustadt wurde mangels Markterfolg wieder eingestellt. Im RNVP des Kreises OH ist eine umsteigefreie Buslinie Eutin - Ahrensbök - Lübeck im 60-Min.-Takt vorgesehen, während auf der Relation Ahrensbök - Pönitz- Scharbeutz nur ein 120-Min.-Takt beabsichtigt ist - auch in OH wird also keine herausgehobene Bedeutung erkannt. Ergänzt wird ein Hinweis auf eine mögliche Verlängerung der Linie 7700 bis Hutzfeld (Maßnahme 4, Kap. 8.3.2.1) mit Umsteigeoption nach Eutin.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	35		Durch den stetig wachsenden Anteil des Radtourismus halten wir auch die Schaffung vermehrter Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Bussen – Stichwort: Intermodalität - (z.B. Fahrradanhänger) in touristisch bedeutsamen Regionen für wichtig. Hier könnte das sich gerade in Arbeit befindliche Radtourismus-Konzept des Kreises wertvolle Hinweise liefern.	Wird teilweise berücksichtigt. Aufgrund der hohen Nachfrage im ÖPNV v.a. in den Hauptverkehrszeiten ist die Fahrradmitnahme nicht zu allen Tageszeiten möglich. Die einzig geeigneten Stellflächen in den Bussen werden entweder zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen) und/oder für die besonders hohe Nachfrage in den Stoßzeiten benötigt. Der Einsatz von Fahrradträgern oder Fahrradanhängern an Bussen würde zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen. Diese würden das Ziel eines schnellen und zum MIV konkurrenzfähigen ÖPNVs konterkarieren und führten außerdem zu finanziellen Mehrbelastungen. Ergänzt wird ein Hinweis in Kap. 6.5.4 auf die Rolle, die hvv und die RNVP-Kreise der Intermodalität beimessen sowie der Hinweis, dass die Mitnahme von Falträdern und klappbaren E-Tretrollern ganztägig möglich ist. In 6.5.4.2 wird außerdem ein Bekenntnis zur Installation kreisweiter Fahrradverleihsysteme eingefügt.
Bündnis90/Die Grünen, SE-KT-Fraktion	36		Insgesamt halten wir den Entwurf des 5. RNVP für gelungen und mit umfangreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung geeignet, den ÖPNV im Kreis und damit auch die erforderliche Mobilitätswende weiter voranzubringen. Besonders gelungen und aufschlussreich ist der erstmalig gemeinsame Entwurf für alle vier Hamburg-Randkreise, der interessante Vergleiche ermöglicht und damit im Vergleich zu den Nachbarkreisen aufzeigt, wo es noch weiteren Optimierungsbedarf gibt bzw. wo der Kreis schon weit vorangeschritten ist. Darüber hinaus bietet der Entwurf in gewohnter Art eine Vielzahl von wertvollen Informationen und statistischen Daten, für die wir uns an dieser Stelle bedanken möchten.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Henstedt-Ulzburg (SE)	37	6.5.4, Seite 111 ff.	Die Intermodalität im ÖPNV ist weiter zu stärken. Das Mitnehmen von Fahrrädern in Bussen und Bahnen soll verstärkt ermöglicht werden, sofern dies bislang noch nicht gegeben ist.	Wird teilweise berücksichtigt. Aufgrund der hohen Nachfrage im ÖPNV v.a. in den Hauptverkehrszeiten ist die Fahrradmitnahme nicht zu allen Tageszeiten möglich. Die einzig geeigneten Stellflächen in den Bussen werden entweder zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen) und/oder für die besonders hohe Nachfrage in den Stoßzeiten benötigt. Der Einsatz von Fahrradträgern oder Fahrradanhängern an Bussen würde zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen. Diese würden das Ziel eines schnellen und zum MIV konkurrenzfähigen ÖPNVs konterkarieren und führten außerdem zu finanziellen Mehrbelastungen. Ergänzt wird ein Hinweis in Kap. 6.5.4 auf die Rolle, die hvv und die RNVP-Kreise der Intermodalität beimessen sowie der Hinweis, dass die Mitnahme von Falträdern und klappbaren E-Tretrollern ganztägig möglich ist. In 6.5.4.2 wird außerdem ein Bekenntnis zur Installation kreisweiter Fahrradverleihsysteme eingefügt.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Henstedt-Ulzburg (SE)	38	6.1, Seite 58 / 59	Die Gemeinde spricht sich für eine Verlängerung der U1 bis Henstedt-Ulzburg („Ulzburg-Süd“) aus.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Henstedt-Ulzburg (SE)	39	8.3.1.1, Seite 138, Nr. 8	Erweiterung der Bedienungszeiträume der Linie 893 am Wochenende (analog Mo.-Fr.) zu Gunsten von Mitarbeitenden und Besuchenden der Paracelsus-Klinik.	Ist bereits berücksichtigt / wird berücksichtigt. Wochenendverkehr wird über On-Demand-Verkehr gewährleistet (wie in 8.3.2.1 dargestellt); NVZ- und SVZ-Bedienung werden ergänzt.
Gem. Henstedt-Ulzburg (SE)	40	8.6, Seite 170	Vollzug der Umstellung von Diesel- auf E-Busse möglichst schon vor dem Jahr 2032.	Wird nicht berücksichtigt. Das Ziel 2032 ist bereits sehr ambitioniert.
Gem. Henstedt-Ulzburg (SE)	41	6.6, Seite 113 ff.	Einheitliche Tarifzone für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Verlängerung der Tarifzone über Meeschensee hinaus zumindest bis „Ulzburg-Süd“.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird an den hvv zur Prüfung im Rahmen der Tarifstrukturreform (Kap. 8.4.1) weitergeleitet. Die hier vermutlich gemeinte Ausweitung des Ringes B ist aus Gründen der Gleichbehandlung grundsätzlich im Kontext des gesamten hvv-Gebietes zu sehen. Singuläre Maßnahmen in einzelnen Kreisen laufen dem zuwider.
Gem. Högersdorf (SE)	42	ohne	Positiv für die Gemeinde sind: • Stärkung von R 78/R 79 (zweigleisiger Ausbau der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe, bessere Taktung, bessere Anbindung nach Kiel und Hamburg) • Nacht-ALT-Fahrten von Bad Segeberg nach Bad Bramstedt/Kaltenkirchen wirken sich möglicherweise günstig für Rotenhahn aus (je nach Konkretisierung)	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Högersdorf (SE)	43	ohne	Negativ oder fehlend beurteilen wir Folgendes: - Abschaffung des Barverkaufs in Bussen (Begründung: Gerade ältere Fahrgäste und Kinder bevorzugen den Barverkauf.) - Kein ODV (On-Demand-Verkehr) für Högersdorf/Rotenhahn (Kombination mit der Südstadt möglich) - Die geplanten Verbesserungen in der Südstadt Bad Segeberg sind unklar und können so nicht beurteilt werden - Es sind keine Verbesserungen im Schulbusverkehr zu erkennen. (Franz-Claudius-Schule und Schule am Burgfeld können teilweise nur mit Umsteigen am ZOB erreicht werden, dies ist für Grundschülerinnen und Grundschüler nicht zumutbar.)	Wird berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt. Kap. 8.4.4 wird überarbeitet, die Möglichkeit des Bargeldersatzes durch den Erwerb einer Prepaid-Karte wird verdeutlicht. Wird nicht berücksichtigt. Die ODV-Ansätze in 8.3.2.1 dienen entweder der Umwandlung bestehender AST-Verkehre oder der besseren ÖPNV-Versorgung in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage. Eine hochwertige ÖPNV-Bedienung Högersdorfs ist über die ca. 700 m vom Ortskern liegende Haltestelle "Högersdorf, B432" gegeben, der Ortskern wird vorwiegend im Schulverkehr bedient. Wird nicht berücksichtigt. Eine Einbeziehung Högersdorfs ist nicht geplant und auch nicht möglich. Für die Südstadt Bad Segebergs ist kein ODV vorgesehen, Kombinationsmöglichkeiten bestehen deshalb nicht. Wird nicht berücksichtigt. Die Schulen sind auch zu Fuß oder per Rad auf einem unter 2 km langen Rad- und Wanderweg gut erreichbar. Darüber hinaus wird der Fußweg ab der Haltestelle "Imkerschule" genutzt oder am ZOB umgestiegen. Alle Optionen werden als zumutbar bewertet.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Högersdorf (SE)	43 (Fortsetzung)		- Die Haltestelle an der B 432 gegenüber der AVIA-Tankstelle (Imkerschule) ist für jüngere Kinder ungeeignet. Sie sollen eigentlich am ZOB umsteigen, steigen aber oft dort aus und gehen zu Fuß zur Franz-Claudius-Schule. Das liegt daran, dass sie vor dem Umsteigen am ZOB Angst haben, besonders dann, wenn z.B. der Bus aus Högersdorf Verspätung hat.	Siehe oben.
Gem. Klein Gladebrügge (SE)	44	ohne	Die Gemeinde Klein Gladebrügge begrüßt das grundsätzliche verkehrspolitische Ziel des RNVPs den ÖV-Anteil am Modal Split auf erkennbar über 10% zu erhöhen. Das wird aber nur gelingen, wenn das Angebot ausreichend dimensioniert, klar getaktet und mit dem SNVP gut verknüpft ist. Das ist beklagenswerterweise für die Gemeinde Klein Gladebrügge nicht der Fall.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Klein Gladebrügge (SE)	45	ohne	Zwar besteht ein Angebot von insgesamt 12 Fahrten täglich (wochentags) von und nach Klein Gladebrügge, aufgeteilt auf drei Buslinien (7651, 7660 und 7670); allerdings ist dieses vorwiegend auf den Schüler*innenverkehr ausgerichtet und bis auf eine Ausnahme nicht mit dem Regionalbahnverkehr in Bad Segeberg verknüpft (Stundentakt nach Hamburg, Lübeck, Neumünster und Kiel), ebenso wenig mit dem Stadtbusverkehr Bad Segebergs, der im Halbstundentakt nahezu das gesamte Stadtgebiet erschließt. Am Wochenende ist das Angebot stark dezimiert (Sa.) bzw. gar nicht vorhanden (So); in den Zeiten der Schulferien ist das Angebot ebenfalls stark reduziert. Eine Taktung der Fahrten ist nicht erkennbar. Damit entspricht das gegenwärtige ÖPNV-Angebot fast ausschließlich den Notwendigkeiten des Schülerverkehrs, befindet sich in der ÖPNV-Hierarchiestufe „Ergänzungsnetz“; für Berufspendler*innen bzw. andere Fahrgäste ist es nicht nutzbar bzw. äußerst unattraktiv, da vor allem die Anschlussverbindungen (Bahn / Bus) nicht erreicht werden können und bleibt damit weit hinter seinen Möglichkeiten und der für eine Verkehrswende erforderlichen Qualität. Die Gemeinde würde deshalb ein ÖPNV-Angebot begrüßen, das die Gemeinde zumindest im Stundentakt an den ZOB / Bahnhofpunkt Bad Segeberg anbindet und damit sowohl Anschluss an die RB 82 als auch zu den anderen regionalen Buslinien sowie dem Stadtbusverkehr Bad Segebergs herstellt – idealerweise ganzjährig und täglich und damit eine Aufwertung zumindest in die ÖPNV-Hierarchiestufe „Grundnetz C“ erfährt. Möglicherweise ließe sich das im Kontext der geplanten ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg – Lübeck und der verbesserten Flächenerschließung im Stadtverkehr Segeberg („Südstadt“) erreichen.	Ist bereits berücksichtigt. Bei Umsetzung der Maßnahme 3 aus Kap. 8.3.2.1 würde auch Klein Gladebrügge ein vertaktetes, ganzjähriges ÖPNV-Angebot bekommen.
Gem. Klein Gladebrügge (SE)	46	ohne	Für das gesamte Mittelzentrum Bad Segebergs wäre in diesem Zusammenhang evtl. eine Neustrukturierung und -orientierung der Schulanfangszeiten an die SPNV-Taktung hilfreich, da die Busse dann auch für andere Zielgruppen (Pendler*innen etc.) nutzbar wären.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung wird, bezogen auf das ÖPNV-Gesamtsystem, grundsätzlich geteilt. Praxiserfahrungen sprechen jedoch für eine sehr geringe Erfolgswahrscheinlichkeit.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Neversdorf (SE)	47	ohne	Im Rahmen unseres Dorfentwicklungskonzeptes kam auch zunehmend der Wunsch nach einer Busverbindung nach Bad Oldesloe. Durch unsere Nähe zu Bad Oldesloe ist dieses schon sehr interessant – gerade für die Pendler aus unseren Dörfern. Die Gemeinde Neversdorf hat für sich eine Unterversorgung im Nahverkehr festgestellt. Die Linie 7540 (Bad Segeberg - Högersdorf - Kükels - Mözen - Schwissel - Bebensee - Neversdorf -Leezen) hält in Neversdorf nur dreimal vormittags und viermal nachmittags; alle in Richtung Leezen. Von dort aus geht es dann mit anderen Linien in Richtung Segeberg oder Bad Oldesloe (über Borstel). Letztere Linie ist allein zeitlich nicht attraktiv. Eine volle Taktung ist somit nicht zu allen Zeiten gewährleistet. Weiterhin wird von hier eine Anbindung an Bad Oldesloe (über Tralau?) als sehr wichtig angesehen. Hier ist ein Fall bekannt, dass sich ein Neversdorfer extra ein Auto gekauft hat, um zum Bahnhof in OD zu gelangen, um es dann von Montag bis Freitag dort stehen zu lassen. Und das kann es nicht sein. Nun ist sich Neversdorf aber auch bewusst, dass dieses durch zusätzliche Taktung kaum finanzierbar ist. Dennoch ist eine bessere Anbindung an die Kreisstädte (SE/OD) für einen Teil der Kommunen aus dem Amtsbereich Leezen aktuell, aber auch für die Zukunft wichtig.	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. In Kap. 8.3.2.2, Maßnahme 11 sind auch Taktverdichtungen für die Linie 7540 vorgesehen. Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung wird auf Kap. 8.3 verwiesen, wonach diese durch jährliche Festlegung flexibel operationalisiert werden soll. Dies impliziert die Möglichkeit, in begründeten Fällen auch flexibel mit der Priorisierung umzugehen; diese sollte jedoch grundsätzliche Entwicklungsleitlinie bleiben. Tralau und andere Ortsteile der OD-Gemeinde Travenbrück werden durch die Buslinie 8142 (Schulverkehr) und das AST 8129 von/nach Bad Oldesloe angebunden. Ein für die Einrichtung einer Grundnetz-Linie ausreichendes Nachfragepotential z.B. zwischen Leezen und Bad Oldesloe wird derzeit nicht gesehen.
Gem. Neversdorf (SE)	48	ohne	Im 5. Regionalen Nahverkehrsplan werden ODV-Angebote (On-Demand-Verkehr) als sinnvolle Ergänzung gesehen. Diese Alternative wird auch seitens Neversdorf als beste Ergänzung gesehen. Bereits bestehende Projekte in SH zeigen steigende Zahlen. Zu nennen sind hier Ahrensburg mit dem Raum Brunsbek, Lütjensee und Trittau (https://vhhbus.de/ioki-hamburg/on-demand-shuttle-kreis-stormarn/) oder NAH.Shuttle Amt Süderbrarup (https://smartcityamtsuederbrarup.de/portfolio/rufbus-fuer-das-amt-suederbrarup/). Aus den Dörfern Leezen, Neversdorf und Bebensee gibt es zahlreiche Pendler Richtung Hamburg, die die Bahn nutzen bzw. durch zusätzliche ODV-Angebote nutzen könnten. Ich bitte somit, die Schaffung von ODV-Angeboten zu unterstützen. Da geht die Zukunft hin und die Firmen müssten sich eigentlich schon ihre Gebiete sichern wollen. Dieses wäre auch für gewisse Fahrzeiten einiger Buslinien sinnvoll. Nicht selten sind Busse zu sehen, die nur mit wenigen Fahrgästen besetzt sind. Ich würde es begrüßen, wenn wir uns als Amt Leezen für On-Demand-Verkehr einsetzen und uns das Angebot und die Nutzungszahlen einmal präsentieren lassen.	Ist bereits berücksichtigt / wird zur Kenntnis genommen. Kap. 8.3.2.2, Maßnahme 11 eröffnet über die Stärkung der Linie 7540 hinaus auch die Möglichkeit zur Installation eines ergänzenden ODV-Angebots. Hinweis: Die Umsetzung von ODV-Angeboten durch Verkehrsunternehmen setzen i.d.R. einen öffentlichen Auftrag voraus, da sie sonst nicht finanzierbar sind.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Tangstedt (OD)	49		• Bitte um Prüfung die Buslinie 478 montags – freitags auf Priorität 1 zu setzen. • Prüfung eines verbesserten Übergangs aus dem 478 in den 8140 bzw. verbesserte verkehrliche Anbindung nach Bargteheide • Prüfung um Fortführung der Buslinie 474 von Duvenstedt bis Eichholzkoppel bzw. Norderstedt-Mitte (Beschluss der Gemeindevertretung) ▫ Prio 1 oder 2 • Prüfung einer Verdichtung des Fahrtaktes in der Dorfstraße Richtung Glashütte mit der veränderten Priorität 2 • Bitte um Wiedereinführung einer durchgehenden Buslinie von Tangstedt bis Ochsenzoll bzw. Garstedt (seinerzeit 378), damit in Glashütte zukünftig ein Umsteigen ggf. mit Wartezeit vermieden wird • Prüfung eines verbesserten Übergangs zugunsten von Schülern nachmittags von Ohlstedt kommend in Duvenstedt in Richtung Tangstedt > Anschlussvermerk	Wird berücksichtigt. Punkte 2-4 werden berücksichtigt. Planungsauftrag gemeinsam mit FHH und SE. Kernmaßnahme: Verlängerung der Linie 474 nach Tangstedt. Die übrigen Punkte werden im Rahmen eines Gesamtplanungskonzeptes abgearbeitet. Wird nicht berücksichtigt. Eine Durchbindung würde zu übermäßig viel und z.T. parallelem Angebot (Linien 178, 278, 7550) auf der B432 in Norderstedt führen. Wird nicht berücksichtigt. Maßnahme für einen Rahmenplan zu kleinteilig. Wird separat geprüft.
Hamburger Hochbahn AG	50	u.a. S. 139, 146, 153, 163	Der Begriff Busnetzoptimierung und auch die Abkürzung BNO ist veraltet und wird unsererseits nicht mehr verwendet. Deshalb bitten wir sie stattdessen den Begriff Hamburg-Takt (HH-Takt) hier zu verwenden.	Wird berücksichtigt.
Hansestadt Lübeck	51	6.3.3.17 Teilnetz SE9 Region Bad Segeberg Ost, Seite 90	In der Analyse könnte noch ergänzt werden, dass die Linie 7650 bislang noch ein Stück weit als „Fremdkörper“ auf Lübecker Gebiet wahrgenommen wird und bei Fahrgästen auf Lübecker Stadtgebiet die Unsicherheit besteht, ob diese mit Fahrschein von SL/LVG genutzt werden darf. Im Sinne des Verbundgedankens möchte der Aufgabenträger HL gerne zusammen mit dem Aufgabenträger SVG in Zukunft daran arbeiten, Transparenz und Wahrnehmbarkeit der Linie zu verbessern.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Ansatz wird begrüßt. Entscheidend ist, die irrtümliche VU-spezifische Tarif-Wahrnehmung "SL/LVG-Fahrschein" zur integrierten Verbundsichtweise "SH-Tarif-Fahrschein" weiterzuentwickeln und entsprechend zu kommunizieren.
Hansestadt Lübeck	52	ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg – Lübeck, Seite 144	Wird ausdrücklich begrüßt. Hier könnte die geplante Taktverdichtung (30-Min.-Takt Mo-Sa, 60-Min.-Takt So) in diesem Abschnitt des RNVP noch konkret benannt werden. Zudem könnte auf potentielle Verlängerungs- und Erweiterungsmöglichkeiten auf Lübecker Stadtgebiet hingewiesen werden, die sich ggf. aus dem 5. RNVP der HL (Arbeitsauftrag: 06/2022, Fertigstellung in der zweiten Jahreshälfte 2023) ergeben.	Wird teilweise berücksichtigt. Zieltakt wird explizit benannt. Bezüglich der Entwicklungsansätze innerhalb Lübecks wird nach weiterer Konkretisierung im Beteiligungsverfahren zum Lübecker RNVP Stellung genommen.
Hansestadt Lübeck	53	Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz, Seite 147	Wird ausdrücklich begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Holsten-Express	54	S. 79 & 181	Teilnetz Mitte = Stadtverkehr Itzehoe, gemeint wohl Teilnetz Ost	Wird berücksichtigt (korrigiert).
Holsten-Express	55	S. 29	Schulsituation: Handlungserfordernisse für den ÖPNV derzeit nicht erkennbar? Durch die Vergabe von SE an AK (Elite) ist die Übergabe der Schüler in Brokstedt deutlich als Problem spürbar was auch unter Baustellensituation jetzt abzustimmen sein muss. Da sollte schon ein Augenmerk in Zukunft liegen, bei dem Ein./Auspendeln der Schüler aus SE/IZ. neue viestellige Nummern auf vorhandene Schilder in Brokstedt kleben hapert seit Jahresbeginn durch Personalmangel dafür bei der Autokraft. Für Fahrgäste sicherlich sehr schwer ersichtlich vor Ort an den HVV-Fahnen und am Aushang anders	Wird nicht berücksichtigt. Die Situation ist bekannt und wird im Tagesgeschäft, nicht in einem ÖPNV-Rahmenplan, bearbeitet. Wird nicht berücksichtigt. Die Situation ist bekannt und wird im Tagesgeschäft, nicht in einem ÖPNV-Rahmenplan, bearbeitet.
hvv	56	diverse	Diverse redaktionelle Anmerkungen.	Werden teilweise berücksichtigt.
hvv - Seifert	57	S. 10, vorletzter	„Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split auf erkennbar über 10%“: Angesichts bereits erreichter Anteile von 8-10 % (vgl. Kap. 7.1) scheint dieses Ziel vor dem Hintergrund der Klimaziele und der notwendigen Mobilitätswende wenig ambitioniert. Hier wäre eine deutlichere Steigerung z.B. auf 12% (+50% gegenüber 8%) anzustreben.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.
hvv - Seifert	58	S.33, zweiter Satz	„Bei der Grundversorgung der Bevölkerung mit Behörden sind die Kreisstädte von herausgehobener Bedeutung, ...“: Behördendienstleistungen mit Kundenkontakt stellen für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung einen aperiodischen, weiteren Bedarf dar und sollten daher weder unter ‚Grundversorgung‘ noch an erster Stelle geführt werden. Gleichwohl bleibt die Notwendigkeit zu guter Erreichbarkeit von Behördenstandorten unbestritten.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	59	S.46, Tabelle 19	bedarfsgesteuerte Verkehre -> Taktverkehr -> ja: Im Falle der bestehenden und angestrebten On-Demand-Verkehre besteht kein fester Takt sondern eine zeitlich flexible Bedienung. Wie ist ‚Taktverkehr‘ hier gemeint, als Mindeststandard oder als Bedingung, dass sich OdV auch als Zu-/Abbringer zu festen Taktstrukturen eignen? Ist ein vollflexibles System höherwertig als ein vertaktetes?	Wird berücksichtigt. Bestehende AST-Systeme bieten i.d.R. einen vertaktetes Angebot; neuere ODVs können aufgrund ihrer Digitalität auch zeitlich deutlich flexibler, also taktunabhängig agieren. Da beide Komponenten der Kategorie „bedarfsgesteuerte Verkehre“ zugerechnet werden, wird in Tab. 19, Spalte „Takt“ geändert zu „ja od. unabhängig“.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Seifert	60	S.47, vorletzter	„In größeren Städten sowie städtischen Verflechtungsbereichen von Oberzentren mit hoher Siedlungsdichte [...] bedienen Stadtverkehre die Binnennachfrage.“ Stadtverkehre werden auch in städtischen Verflechtungsbereichen von Mittelzentren über die Stadtgrenzen hinaus angeboten, z.B. Kölln-Reisiek, Klein Nordende für Elmshorn, Ziethen für Ratzeburg oder Oersdorf für Kaltenkirchen. Es wäre daher angemessen, ‚von Oberzentren‘ zu streichen und sich den Satz allgemein auf städtische Verflechtungsbereiche unabhängig von der Zentrenhierarchie beziehen zu lassen.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	61	S.53, letzter	„... der vom hvv herausgegebene Leitfaden „Barrierefreier Neu- Um- und Ausbau der Bushaltestellen im hvv“, der allen kreisangehörigen Kommunen zur Verfügung steht.“: Der Leitfaden steht nicht nur kreisangehörigen Kommunen, sondern auch z.B. kreisfreien Kommunen, Straßenbulasträgern und deren beauftragten Planungs- und Ingenieurbüros, Verbänden und sonstigen Interessierten zur Verfügung.	Wird berücksichtigt.
hvv - Behnke	62	S. 41, 4.4	Absatz: „Die durch die Coronapandemie ... und auch 2022 werden ... ausgeglichen.“ Übernahme des Coronaschadens für 2022 steht fest.	Wird berücksichtigt.
hvv - Behnke	63	S. 168 ff., 8.6	Abschreibungsdauer für E-Betriebshofinfrastruktur: Bisher sind mir maximale Abschreibungszeiträume von 20 Jahren bekannt (z.B. SE 1/2). Die Grundaussage, dass die Dauer der Verkehrsverträge deutlich kürzer ist, bleibt aber auch dann unverändert.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	64	S. 116, vorletzter	„... QuartierBus-Linien etabliert werden.“: Die Quartiersbuslinien sind kein eigenständiges Busprodukt im hvv sondern werden den StadtBussen zugerechnet. Daher sollten sie ohne großes Binnen-B geschrieben werden. Außerdem wurde zwischen hvv und den Verkehrsunternehmen die Schreibweise mit Fugen-s abgestimmt. Bitte QuartierBus-Linien -> Quartiersbuslinien verwenden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	65	S.116, letzter	„Geplant und bereits weitgehend umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz und durch auch nächtens betriebene Buslinien des Tagesbetriebs zu ersetzen.“: Eine Umsetzung erfolgte bislang nur für die Pilotregion Harburg und einzelne Wochenend-Nachtlinien in PI und SE. Außerdem wird es dauerhaft auch separate NachtBus-Linien als Ersatz für die Schnellbahnen in deren werktäglicher Betriebspause geben, insbesondere dort, wo keine parallelen oder geeigneten Busverbindungen bestehen. Der Satz sollte daher lauten: „Geplant und bereits teilweise umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz durch auch nächtens betriebene Buslinien des Tagesbetriebs weitgehend zu ersetzen.“	Wird berücksichtigt.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Seifert	66	S.137, Nr. 4	„Einrichtung einer XpressBus-Linie X94 ...“: Trotz punktueller Beschleunigungsmöglichkeiten in Pinneberg, Borstel-Hohenraden, Quickborn und Norderstedt ist ein hinreichender Reisezeitvorteil gegenüber der Linie 594 noch nicht nachgewiesen. Die Maßnahme sollte daher lauten: Prüfung einer XpressBus-Linie X94, alternativ Stärkung und Beschleunigung der RegionalBus-Linie 594.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	67	S.144, Nr. 2.3	Die vorgesehene Einführung einer RegionalBus-Linie 7960 Kaltenkirchen – Winsen – Kisdorf – Henstedt-Ulzburg wird begrüßt. Die Auftrennung und Rücknahme der Linie 293 zwischen Kisdorf und Henstedt-Ulzburg wird in diesem Zusammenhang jedoch nicht als Zielführend betrachtet. Sowohl der Endpunkt Kisdorf, An de Loh direkt vor dem Seniorenheim als auch die Verbindung aus Kisdorf ins südliche Gewerbegebiet Henstedt-Ulzburg mit den dortigen Einkaufsmöglichkeiten hat sich bewährt. Zur Stärkung der auch mit GN-C-Standard künftig unzureichend bedienten südlichen Verbindungsachse Henstedt-Ulzburg, Wiederherstellung einer regelmäßigen Direktverbindung aus Henstedt nach Kisdorf, verbesserten Anbindung der auch aus Henstedt genutzten Nahversorger südlich der Kisdorfer Mühle und Vermeidung einer zeitaufwändigen Stichstrecke zur Weiterbedienung des Seniorenheims sollte die neue 7960 eigenständig über Henstedt nach Kisdorf geführt werden und die 293 bestehen bleiben. Eine Abstimmung der Fahrtenangebote untereinander zur Vermeidung zeitgleicher Fahrten bleibt davon unbenommen. Weiterhin ist zu prüfen, ob eine künftig mit drei Grundnetzlinien (7950, 7960, 7980) bediente Gemeinde Oersdorf auch weiterhin zusätzlich / im gleichen Umfang durch die Kaltenkircher StadtBus-Linie 7961 bedient werden muss. Im Rahmen einer Anpassung der StadtBus-Linien in Kaltenkirchen ist zu prüfen, ob eine direkte Verbindung aus Kaltenkirchen ins Gewerbegebiet Henstedt-Ulzburg hergestellt werden kann. Der aktuell notwendige Fahrweg mit der A1 über A Henstedt-Ulzburg ist wegen (mehrfachen) Umstiegs und Umwegs nicht konkurrenzfähig zum MIV.	Wird teilweise berücksichtigt. Ergänzt wird ein Hinweis auf den möglichen Erhalt der der Kisdorf-Bedienung durch die Linie 293 bzw. die enge Abstimmungsnotwendigkeit zwischen 293, neuer 7960 und Umsetzung der Maßnahme 1 aus Kap. 8.3.2.1. Die vorgeschlagene 7960-Streckenführung via A-Henstedt-Ulzburg nach Henstedt und von dort via Kisdorfer Mühle nach Kisdorf und weiter ist auch im Zusammenhang mit der ab 12/2022 geplanten Umsetzung des Gutachtens "Verbesserung der innerörtlichen Busverkehre in Henstedt-Ulzburg" zu betrachten. Dort ist mit der Linie 296 bereits eine Kleinbuslinie verankert, die aus dem Wohngebiet westlich der AKN-Gleise via A-Henstedt-Ulzburg nach Henstedt führen soll und damit einen Teil der vorgeschlagenen 7960-Linienführung bedient. Wird nicht berücksichtigt. Die Stadtverkehrslinie 7961 leistet innerhalb Oersdorf Feinerschießung, die von den Regionalbuslinien nicht geleistet werden würde. Im Zuge der Umsetzungsplanung wird dieser Aspekt aber bedacht werden.
hvv - Seifert	68	S.147, Nr. 11	„Linie 7550 Bad Segeberg – U Ochsenzoll: Verdichtung nach GN-A-Standard [...]“: Die direkte und sehr geradlinige Linienführung der 7550 über die B 432 lässt mit Ausnahme einer kurzen Nutzung der BAB 21 zwischen den Anschlussstellen Bad Segeberg Süd und Schwissel keine weitere Beschleunigung zu. Das Erzielen einen hinreichenden Reisezeitvorteils mit einer XpressBus-Linie gegenüber der RegionalBus-Linie 7550 ist damit fraglich. Die Stärkung dieser Hauptachse in Verbindung mit den geplanten Aufwertungen querlaufender Linien sollte genutzt werden, Anschlussbeziehungen (u.a. mit 7141, 7980, 8140) zu verbessern, um eine bessere Netz- und Flächenwirkung zu erzielen.	Ist bereits berücksichtigt. Eine XpressBus-Linie ist nur als Option genannt. Die verbesserte Netzwirkung einer weiter verdichteten 7550 wird selbstverständlich im Rahmen der Umsetzungsplanung behandelt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Seifert	69	S.148. Nr. 14	Der Aufbau eines Nachtangebots auf der Linie 7550 und die Erweiterung des Nachtangebots der Linie 278 sind im Abschnitt U Ochsenzoll – Glashütte, Markt aufeinander abzustimmen. Im Zusammenhang mit den Anschlussbeziehungen in Glashütte, Markt könnte auch ein Nachtangebot auf der Linie 493 sinnvoll sein und sollte geprüft werden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Ahrens	70	S. 34	Namen der Fahrgastbeirat AG: Netz, Tarif, Fahrgastinformation und Qualität; https://www.hvv.de/de/ueber-uns/der-hvv/unser-verbund ; Anzahl Mitglieder = 30 statt 34	Wird berücksichtigt. Die Anzahl der Mitglieder wird korrigiert.
hvv - Ahrens	71	S. 53	Rollgeräusche / Hörgeschädigte: VDV E-Bus-Sound https://www.vdv.de/e-bus-sound.aspx	Wird berücksichtigt.
hvv - Ahrens	72	S. 116	Ergänzung Hinweis auf dynamischen hvv Aufzugsplan? https://www.hvv.de/aufzuege	Wird berücksichtigt.
hvv - Winkler	73	7.3, S. 124	Die Raumkategorie jeder Haltestelle (ländlich / städtisch vgl. Kap. 5.1.3) definiert den jeweiligen Einzugsbereich bzw. die Fußwegezeit . In der folgenden Betrachtung findet nicht der Luftlinienradius Anwendung, sondern die Einzugsbereiche werden anhand des realen Wegenetzes ermittelt. Aus Gründen der Kongruenz wird hierbei ein Umwegfaktor von 1.2 berücksichtigt. Folglich entspricht beispielsweise ein Einzugsbereich von 600 Metern Luftlinie einem Einzugsbereich von 720 Metern Distanz im vorhandenen Wegenetz. Dadurch entsteht ein realitätsnahes Erschließungsbild. Eventuell Tabelle 20 in modifizierter Form (Realdistanz) einfügen. Erst aus der Betrachtung der Einzugsbereiche wird die nachfolgende Argumentation (schlechtere Erschließung vielfach in städtischen Bereichen) wirklich nachvollziehbar	Wird berücksichtigt. Tabelle 20 wird um die Realdistanzen ergänzt.
hvv - Winkler	74	S. 125	Die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit Erschließung [...] - Hier in der Argumentation ggf. auf Vergleichswert zu den 91,5 Prozent verweisen, um deutlich zu machen, dass dieser Wert wirklich sehr gut ist.	Wird berücksichtigt. Der VDV-Maßstab für die räumliche ÖPNV-Mindesterschließung von 80% der Bevölkerung wird ergänzt.
hvv - Helfrich	75	6.4.2, S. 103	Die in der Ersterhebung (2017, z.T. Nacherhebungen 2020) gewonnenen Daten haben sich als nur bedingt verlässlich erwiesen. Als Grundlage dieser Daten gilt die Erhebung zur Barrierefreiheit aus dem Jahr 2017 (z.T. Nacherhebungen 2020). Die vorgedachte Struktur der Datenbank konnte allerdings nicht allen Eventualitäten der Vor-Ort-Bedingungen gerecht werden, sodass entweder entsprechende Anpassungen der Datenbank oder der Erhebungsunterlagen erforderlich wurden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Jochims	76	6.4.2, S. 103	Ab 2023 soll eine vollständige Neuerhebung mit verbesserter Abstimmung auf die aktualisierte Datenbankstruktur durchgeführt werden.	Wird berücksichtigt. Corona-bedingte Verzögerung.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Helfrich	78	6.4.2, S. 104	Trotz der oben geschilderten Unsicherheiten bei der Datenerhebung und -auswertung wird anhand dieser Zahlen deutlich Anhand der in Tabelle 26 dargestellten Zahlen wird deutlich, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ein langwieriger Prozess sein wird. Auffällig ist auch, dass vor 2016 keine einheitlichen Standards angelegt wurden, sodass vielfach zwar mehrere Merkmale der Barrierefreiheit anzutreffen sind, der vollständige Katalog der Mindestkriterien jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt ist. Da vor 2016 keine einheitlichen Standards verfügbar waren, sind zudem zwar vielfach mehrere Merkmale der Barrierefreiheit erfüllt. Der vollständige Katalog der Mindestkriterien ist jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt.	Wird berücksichtigt.
hvv - Helfrich	79	S. 5	Gliederung fehlerhaft. Wenn es 6.2.1 gibt, müsste es auch 6.2.2 geben. Daher hier dritte Ebene entfernen.	Wird teilweise berücksichtigt. Das Streichen der 3. Ebene an dieser Stelle wäre allerdings nicht sachgerecht, deshalb wird die Gliederung um eine Ebene erweitert, d.h. 6.3 ÖPNV-Angebot wird zu 6.2.2 usf.
hvv - Kraft	80	S. 34ff	Hinweis einbauen, dass alle vier Kreise je ein Viertel der VHH Beteiligungsgesellschaft mbH besitzen, die wiederum zu 5,81% an der VHH GmbH beteiligt ist. Die unter 4.2.1 genannte Option einer Direktvergabe liefe ja ansonsten ins Leere. An anderer Stelle konnte ich diesen Hinweis nicht finden (kein Gewähr).	Wird nicht berücksichtigt. Für die Anwendung der Direktvergabeoption ist die Nennung von Eigentumsverhältnissen im RNVP nicht maßgeblich.
hvv - Rahn / Hellwig / Backen	81	S.115	Die Marktkommunikation ist eine durch den hvv zentral wahrgenommene Verbundaufgabe, deren Ausgestaltung einen einheitlichen Marktauftritt gewährleistet. Streichen: "Die strategische und inhaltliche Abstimmung aller hvv-Kommunikationsmaßnahmen geschieht im hvv-Ausschuss für Kommunikation (ASK) in Abstimmung mit den VUs". Einfügen: "Der hvv stellt in regelmäßig stattfindenden Treffen im Ausschuss für Kommunikation (ASK) den teilnehmenden VU einen Rückblick und Ausblick auf die durchgeführten und geplanten Maßnahmen vor. Zusätzlich stellt der hvv den VU eine kontinuierlich gepflegte Jahresmaßnahmenplanung als Dokumentation zur Verfügung, in der ein VU seine Maßnahmen aufführen kann und Einblick in die der übrigen erhält." Die Aufgabenträger können diesen Prozess begleiten und sich einbringen. Die VUs informieren im ASK außerdem über die ergänzenden individuellen Aktivitäten, sodass ein kontinuierlicher Informationsaustausch und eine enge Koordination gegeben sind.	Wird teilweise berücksichtigt. Die kürzere, auf die wesentlichen Inhalte beschränkte Formulierung wird beibehalten.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Rahn / Hellwig / Backen	81 (Fortsetzung)		In der hvv-Marktkommunikation werden traditionell vier Themenfelder bearbeitet: Basiskampagnen: Kernvorteile des hvv-Systems offensiv herausstellen (bequem, schnell, günstig, umweltfreundlich) & Trend hin zur intensiveren hvv-Nutzung stützen- Themeninszenierung für die Marke hvv: Zur Schärfung der Markenwahrnehmung werden redaktionell relevante Themen mit Fokus „Kundenzentrierung“ identifiziert, welche dann individuell adäquat inszeniert werden – als Einzelmaßnahme, als Kampagne, als Aktion in Social Media oder an weiteren Kontaktpunkten. Absatzkampagnen: zielgruppengesteuerte Kundengewinnung, primär im Abo , bei Bedarf auch weitere Ausweitung.	Der folgende Teil wird berücksichtigt.
hvv - Pelz	82	S. 156	Hier ist wichtig mitzudenken, dass die Möglichkeit über die App zu buchen durch offline-Angebote ergänzt wird (Stichwort: Inklusion von Personen ohne Smartphone) gerade in ländlicheren Bereichen: Die App müsste nach WCAG 2.1 barrierefrei sein. Im Sinne der Nutzbarkeit für alle – insbesondere ältere Kund:innen, wird aber eine Buchung auch per Telefon empfohlen:	Wird berücksichtigt. Ergänzt wird (Kap. 5.1.2), dass die telefonische Buchung von ODVs b.a.w. möglich sein soll.
hvv - Ergänzung Jochims	83	5.1.2 S.46, Tabelle 19	Wenn es hier um die Erreichbarkeit der Taktknoten durch bedarfsgesteuerte Verkehre geht, könnte hier ein Hinweis stehen, dass digitale On Demand-Verkehre mittlerweile auch ankunfts-basiertes Buchen ermöglichen.	Wird berücksichtigt. Ergänzung in der Beschreibung zur Funktionsweise bedarfsgesteuerter Verkehre.
hvv - Gering	84	5.1.2 S. 47 letzter Absatz	Hier könnte ein Hinweis aufgenommen werden, dass mit den unterschiedlichen Begrifflichkeiten wie AST / ALT / ASM / Rufbus ... hvv weit bestimmte Merkmale / Standards verbunden sein sollten (dieses Thema möchten wir gerne angehen ...).	Wird nicht berücksichtigt. Thema wird auf der hvv-Ebene gesehen, weniger auf der RNVP-Ebene.
hvv - Gering	85	5.1.4 Tabelle 20	Der Einzugsbereich in größeren Städten im Hamburger Umland (z.B. Ahrensburg, Reinbek, Pinneberg etc.) sollte in deren Kerngebiet ebenfalls mit 300 m definiert werden. Der Gebietstyp „städtisch“ sollte als kleistädtisch/dörflich bezeichnet werden.	Wird nicht berücksichtigt. Erhöhte Komplexität wird als nicht zielführend angesehen.
hvv - Jochims	86	S. 53	„Der dort definierte Mindeststandard...“ Der „Mindeststand“ wird nun in „Zielstandard“ umbenannt.	Wird berücksichtigt.
hvv - Jochims	87	5.1.4 Tabelle 21	Neben der Zeitangabe für den Normalfahrgast (70m/Min) sollte eine Zeitangabe für den mobilitätseingeschränkten Fahrgast mit 50m/Min angegeben werden (7/10/14/24)	Wird indirekt berücksichtigt. Tabelle 21 wird gestrichen. Dieser Detaillierungsgrad ist für einen ÖPNV-Rahmenplan zu hoch. Eine weitere Ausdifferenzierung ist deshalb nicht zielführend, die Konzentration auf die Einzugsbereiche hingegen schon. Die Realdistanzen werden in Tab. 20 dargestellt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Kruse	88	5.1.7 S.51/52	Eine Wartezeit ohne Umsteigewege von 5 Minuten gilt als guter Anschluss, von 10 Minuten als befriedigender Anschluss und von 15 Minuten als akzeptabler Anschluss. Alles darüber ist aus Qualitätssicht kein Anschluss.	Wird nicht berücksichtigt. Die verwendete Definition bezieht sich auf VDV-Kriterien und bezeichnet 10 Minuten als akzeptabel.
hvv - Kruse	89	5.2.1 S.53	Anzeige der Liniennummer am Heck sollte ebenfalls als zukünftiger Standard gefordert werden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Kruse	90	5.3.1 1.Absatz	Es sollten Kapazitätsangaben für Midibus und Kleinbus genannt werden. (z.B. 50 für Midibus mit 25 Sitzplätzen und 30 für Kleinbus mit 15 Sitzplätzen.)	Wird teilweise berücksichtigt. Ergänzt wird ein Hinweis auf meist sehr individuell für den jeweiligen Einsatzzweck konfigurierte und produzierte kleinere Fahrzeuge. Die Anregung wird außerdem in den Prozess der Neufassung der hvv-Standards eingebracht.
hvv - Schwaß	91	8.1 / S. 131 / 2. Absatz auf der Seite	„(...) Dazu kommen komplementäre Maßnahmen in den Bereichen Tarif (z.B. HomeOfficeTicket) und Vertrieb (verstärkte Digitalisierung auch aus hygienischen Gründen).“ Es gibt keine Fahrkarte mit Namen HomeOfficeTicket im aktuellen Bestand. Korrekt wäre in der Klammer: Angebote für Fahrgäste im HomeOffice	Wird teilweise berücksichtigt. Kap. 8.1 beschäftigt sich mit der ÖPNV-Weiterentwicklung (hier: Tarif), insofern ist ein entsprechendes Bestandsticket nicht gemeint. Der Begriff 'HomeOfficeTicket' wird in Anführungsstriche gesetzt.
hvv - Kruse	92	8.4.1.1 / S. 165 / 4. Absatz auf der Seite	„(...) Im Vorgriff auf die Tarifstrukturreform wurde diese tarifliche Möglichkeit bereits geschaffen. Aufgabenträger, die diese Möglichkeit nutzen und finanzieren wollen, können entsprechende Maßnahmen umsetzen. “ - Letzten Satz streichen, denn Einzelkarten Stadtverkehr können nicht parallel im Gültigkeitsraum zur preisgleichen Einzelkarte Kurzstrecke bestehen. Stattdessen Satz Anpassung: „ <u>Im Vorgriff auf die Tarifstrukturreform wurde diese tarifliche Möglichkeit bereits geschaffen, durch Anpassung und entsprechende Verortung von Zahlgrenzen innerhalb des bestehenden Tarifes.</u> “	Wird nicht berücksichtigt. Das Ziehen der erweiterten Kurzstrecken-Option wird als nicht empfehlenswert eingestuft, da im Zuge der Tarifstrukturreform bessere Lösungen erwartet werden und punktuell-strukturelle Vorgriffe deshalb nicht sinnvoll sind. Das Kapitel wird entsprechend angepasst.
IHK zu Lübeck	93	Kap.1, S. 10	Die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck erhebt keine Bedenken gegen den Entwurf des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Kreise Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg (2022 – 2026) in der dargelegten Form.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	94	Kap. 4, S. 33ff	Der Fachkräftemangel beim Fahrpersonal bremst das Angebot punktuell. Auch hier müssen Initiativen ergriffen werden, die helfen zusätzliches Personal zu qualifizieren und zu binden ggf. auch Personal aus dem Ausland oder aus artverwandten Berufen. Dazu sind Vorstöße zur Vereinfachung des Berufseinstiegs aus den entsprechenden Ministerien in Berlin und der EU dringend notwendig.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	95	Kap. 5, S. 45ff	Zur schnelleren Erreichung von verkehrspolitischen und klimapolitischen Zielen innerhalb der Metropolregion Hamburg regen wir eine stärkere Zusammenarbeit der Kreise mit der FHH an mit dem Ziel, eine sprunghaft expansive Parkraumbereitstellung für Pkw, E-Autos, Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter (P+R, B+R) in der Region zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
IHK zu Lübeck	96	Kap. 5.3.; S. 56f	Die Weiterentwicklung des ÖPNV in den Kreisen vor dem Hintergrund der politisch und gesellschaftlich gewollten Dekarbonisierung des ÖPNV ist in Angriff genommen und zeigt geeignete Maßnahmen auf. Diese Umstellung erfordert auch von den beteiligten Unternehmen erhebliche finanzielle Anstrengungen bei der Beschaffung von geeigneten Fahrzeugen und der Qualifizierung des Fahrpersonals. Um diese Anstrengungen zur Erreichung der gesellschaftlich gewollten Ziele zu fördern, müssen Land und Bund ihre finanziellen Hilfen in den kommenden Jahren ständig überprüfen und überproportional anpassen.	Ist bereits berücksichtigt.
IHK zu Lübeck	97	Kap. 8.2, S. 131ff	Angebotsseitig sind in den nächsten Jahren starke Verbesserungen auf den nachfragestarken Strecken durch die Umsetzung der SPNV Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen des LNVP und des Bundesverkehrswegeplanes zu erwarten (vgl. S 132 bis 133). Die auf Seite 134 zusätzlich geforderten Angebotsmaßnahmen werden deshalb begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	98	Kap. 8.6, S. 168	Die Etablierung eines verlässlichen ÖPNV-Netzes mit batterieelektrischen Fahrzeugen erfordert die Bereitstellung einer leistungsfähigen Ladungsinfrastruktur. Diese Struktur ist zurzeit nur in Ansätzen zu erkennen. Auch hier muss die Politik die erforderlichen Weichenstellungen vorantreiben	Wird zur Kenntnis genommen.
Kreis Plön	99	8.3.2.2, M6 & 10 S. 145/146	Vertragliche Regelung für Maßnahmen im Teilnetz VKP erforderlich	Wird berücksichtigt.
Kreis Plön	100	8.3.2.2, M 13 & 14, S. 148	Maßnahmen im Teilnetz SE 10 in Abstimmung mit Kreis Plön	Ist bereits berücksichtigt.
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Lübeck	101		Seitens des LBV.SH bestehen gegenüber der Umsetzung der Maßnahmen zur Realisierung des Regionalen Nahverkehrsplans aus verkehrlicher und straßenbaulicher bzw. –rechtlicher Hinsicht keine Bedenken oder Einwände. Grundsätzlich sind bei den weiteren Planungen und der Umsetzung der Inhalte des Regionalen Nahverkehrsplans die Belange des LBV.SH zu berücksichtigen. Sind an den in der Baulast des LBV.SH betroffenen Verkehrswege straßenbauliche oder straßenverkehrsrechtliche Veränderungen vorgesehen, sind diese mit dem LBV.SH vorzeitig abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Itzehoe	102		Gegen den Entwurf des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) habe ich in straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht nur dann keine Bedenken, wenn alle Maßnahmen die sich negativ auf die Aufrechterhaltung der Verkehrsführung der von mir verwalteten Straßen des überörtlichen Verkehrs auswirken, frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Itzehoe, Breitenburger Straße 37, 25524 Itzehoe, abgestimmt werden. Außerdem dürfen für die Straßenbaulastträger Bund und Land keine Kosten entstehen. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Straßen des überörtlichen Verkehrs mit Ausnahme der Bundesautobahnen und der Kreisstraßen. Eine zusätzliche Stellungnahme in straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein erfolgt nicht. Diese Stellungnahme bezieht sich auf die Gemeinden des Kreises Pinneberg und auf die von mir im Kreis Segeberg betreuten Kommunen (im Einzelnen sind dies: Alveslohe, Armstedt, Bad Bramstedt, Bimöhlen, Borstel, Ellerau, Föhrden-Barl, Fuhlendorf, Großenaspe, Hagen, Hardebek, Hasenkrug, Hasenmoor, Heidmoor, Henstedt-Ulzburg, Hitzhusen, Kaltenkirchen, Kayhude, Lentföhrden, Mönkloh, Nahe, Norderstedt, Nützen, Oersdorf, Schmalfeld, Wakendorf II, Weddelbrook und Wiemersdorf).	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	103	Gesamter Entwurf	Es ist zu begrüßen, dass die verkehrspolitischen Ziele aus dem §1 des ÖPNVG aufgenommen werden und auch Ziffer 4, Satz 2 "Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen." in die Planung der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg eingehen sollen. Allerdings fehlen in den weiteren Ausführungen eine Analyse zu den spezifischen Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen. Den Aspekten des Gender Mainstreamings inkl. des Gender Budgetings wurde im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend nachgekommen. Eine geschlechtergerechte ÖPNV-Planung nimmt die unterschiedlichen Lebenssituationen von Personen in den Blick und orientiert sich nicht maßgeblich an Vollzeit-Erwerbstätige ohne Sorgerechtigungen oder Schüler:innen, die sich i.d.R. immer zur selben Zeit auf derselben Strecke bewegen. Die Wegeketten derjenigen die die sogenannte Care-Arbeit leisten, in der Mehrheit sind es Frauen, werden häufig aus dieser Verantwortung heraus zurückgelegt. Diese Bedarfe müssen stärker in die Planung der RNVPs einbezogen werden. (vgl. Mobilitätsgutachten für den Kreis Stormarn). Vergleichbare Untersuchungen müssen in den Planungen berücksichtigt und regelmäßig wiederholt werden.	Ist bereits berücksichtigt. Das erkennbar ambitionierte RNVP-Entwicklungskonzept setzt auf einen ganzheitlich-integrierten, flächendeckenden Mix aus Netzverdichtungen, Taktverdichtungen und On-Demand-Verkehren und bewirkt damit Verbesserungen in den angesprochenen Bereichen für alle Zielgruppen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	104	Seite 11	Als Nutzer:innen-Gruppen bzw. Nutzungsgründe werden Schüler:innen und Berufstätige (Pendler:innen) angegeben sowie Freizeit-, Naherholungs- und Ausflugsverkehr. Viele Personen nutzen den ÖPNV aber auch für andere Wegstrecken, wie z.B. Besuche in Praxen und Beratungsstellen, Einkäufe etc.. Auch diese Gruppen sollten verstärkt in den Blick genommen und die Verkehrsplanungen diesen Wegen angepasst werden.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe vorigen Punkt.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	105		Der klassische Pendelverkehr (Wohn- und Arbeitsort) entspricht i.d.R. nicht dem Alltag von Menschen mit Sorgeverpflichtungen für Kinder oder ältere Angehörige.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe vorigen Punkt.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	106	Seite 18	Für eine geschlechtergerechte Planung ist es notwendig Bevölkerungsstatistiken nach Geschlecht und Alter aufzuschlüsseln.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	107	Seite 22/ 23	Beim Motorisierungsgrad wäre es ebenfalls sinnvoll dies getrennt nach Geschlechtern zu erheben. Der reine Besitz sagt noch nicht aus, zu welchen Zwecken das Auto genutzt wird. Es geht hier vielmehr um die Verfügbarkeit eines PKWs.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	108	Seite 27	Die Verlässlichkeit der Beförderung von Schüler:innen auch am Nachmittag und abends sind ein wichtiger gleichstellungspolitischer Aspekt: nur eine zuverlässige Beförderung ermöglicht es Eltern (in den meisten Fällen Müttern) ihre eigene Erwerbstätigkeit auszuweiten und somit langfristig eine eigenständige Existenzsicherung zu erreichen.	Ist bereits berücksichtigt. Die Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung dienen u.a. auch diesem Zweck.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	109	Seite 40 ff	Aufschlussreich wäre eine Analyse, welche Personengruppen (nach Geschlechtern getrennt) von der Finanzierung profitieren (Gender Budgeting).	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	110	Seite 45, 55	Bei der Gestaltung der Bike-and-Ride-Anlagen sollte darauf geachtet werden, dass diese ausreichend groß sind, um dort auch Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger abzustellen und gut anschließen zu können.	Wird berücksichtigt. Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (Kap. 5.3.3).
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	111	ohne	Ebenso ist bei der Linienführung in den Blick zu nehmen, dass auch Arbeitsorte von Frauen (z.B. Kitas, Krankenhäuser, Handel, Dienstleistungen, produzierendes Gewerbe) besser angebunden werden.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe erste 3 Abwägungen zum LandesFrauenRat.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	112	Seite 55, 56	Bei der Gestaltung der Haltestellen ist das persönliche Sicherheitsgefühl zu berücksichtigen, daher sind die beschriebenen Standards zu begrüßen. Auch bei der Erreichbarkeit von Haltestellen muss das Sicherheitsgefühl eine wichtige Rolle einnehmen. Von barrierefreien Zugängen können alle Nutzer:innen profitieren. Personen mit Kinderwagen u.ä. sollten unabhängig von den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen als Gruppe mit besonderen Bedarfen in den Blick genommen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	113	Seite 34	Einbindung von Nutzer:innen: Bei der Besetzung von Fahrgastbeiräten sollte auf ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter geachtet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	114	2.1 / S. 12	Es sollte zumindest als Fußnote ergänzt werden, dass die Clean Vehicles Directive (CVD) in Form des SaubFahrzeugBeschG in deutsches Recht umgesetzt wurde.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 2.2, S. 13.
NAH.SH	115	5.2.2 / S.54 Tabelle 23	Der Mindeststandard der Bewegungsfläche ist Abhängig von der Bordsteinhöhe und dem Erfordernis eines Klappprampeneinsatzes. Ohne Einstiegshilfe kann die Bewegungsfläche auf 1,50 m reduziert werden.	Wird nicht berücksichtigt. Dargestellt wird nicht die Ausnahme, sondern der angestrebte Ausbaustand. Genauere Informationen sind dem hvv-Leitfaden zu entnehmen.
NAH.SH	116	5.3.1 / S. 56	Mit zunehmender Digitalisierung der Vertriebsstrukturen sind fahrzeugseitige Lademöglichkeiten für Smartphones ein wichtiges Ausstattungselement.	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	117	6.1 / S. 58	Neuer LNVP wurde mittlerweile beschlossen, bitte aktualisieren.	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	118	6.1 / S. 58	U-Bahnen zählen nicht nur rein rechtlich nicht zum SPNV. Gemäß Begriffsbestimmungen für das Straßen und Verkehrswesen der FGSV (2020) wird der Begriff SPNV ausschließlich auf Eisenbahnen angewendet.	Ist bereits berücksichtigt. Die funktionale Zuordnung zum Schienenverkehr wird unabhängig davon als sinnvoll erachtet, die Sonderstellung ist benannt.
NAH.SH	120	8.5.1 /S. 167	Nach Einschätzung der BAG ÖPNV ist die Frist primär ein Beschäftigungs- und Planungsgebot als eine Umsetzungsfrist. In diesem Sinne wäre hier trotz nur indirekter Zuständigkeit für den Haltestellenausbau eine weitere Konkretisierung wünschenswert. Wie viele Haltestellen gibt es, wie groß ist der Anteil nicht ausgebauter Haltestellen? Wie viel Fördermittel geben die Kreise und wie viele Haltestellen werden damit pro Jahr in etwa umgebaut / könnten umgebaut werden? Um einen groben Überblick über die Dimensionen des barrierefreien Haltestellenausbaus zu erhalten.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Fußnote in Kap. 8.5.1.; weitere Angaben zum Ausbaustand usw. finden sich in Kap. 6.4.2.
NAH.SH	121	5.2.3	Kap. Barrierefreiheit, Besondere Anforderungen an die Kundeninformation - Es sollte eine Datenqualität zur Verfügung stehen, die eine barrierefreie Auskunft zulässt, bspw. über die Fahrzeuge, Überwege zwischen Haltepunkten.	Ist bereits berücksichtigt. Eine inhaltliche Auseinandersetzung wird im Leitfaden "Barrierefreie Fahrgastinformation im hvv" erwartet.
NAH.SH	122	6.6.1	Vorschlag: Ein knappes Einführungskapitel dazu vorsehen, warum in den betroffenen Kreisen überhaupt zwei Tarife angeboten werden. Z.B.: „In den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Hsgtm. Lauenburg werden zwei überlappende Nahverkehrstarife angeboten: Für Fahrten innerhalb der Kreise und Richtung Hamburg gilt der hvv-Tarif, für Fahrten ins übrige Schleswig-Holstein der SH-Tarif. Beide Tarife sind miteinander harmonisiert und gelten für alle Verkehrsmittel: Bus, Bahn, U-Bahn, S-Bahn und Fähre. Fahrgäste können auf ein weitgehend gleichartiges Sortiment zugreifen, egal ob sie z.B. nach Kiel, Lübeck und Sylt oder nach Harburg und Poppenbüttel unterwegs sind. Überall, wo es in den Kreisen Fahrkarten gibt, werden den Kund*innen Fahrkarten beider Tarife angeboten.“	Wird teilweise berücksichtigt. Ergänzt wird in 6.6: Der hvv-Tarif dominiert die Verkehrsbeziehungen innerhalb der RNVP-Kreise sowie von/nach Hamburg bzw. das übrige hvv-Tarifgebiet. Bei Relationen, die das hvv-Tarifgebiet von/nach Schleswig-Holstein überschreiten, kommt der SH-Tarif zur Anwendung.
NAH.SH	123	6.6.1	Redaktioneller Hinweis: U.E. kann die Erläuterung knapper ausfallen (Streichen der Ausführungen zu den Zahlgrenzen).	Wird nicht berücksichtigt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	124	6.6.1	U.E. wäre ein Hinweis auf das ProfiTicket/Jobticket sinnvoll, weil dieses in der Kommunikation beider Verbünde eine erhebliche Rolle spielt und für die Aufgabenträger auch erlöswirksam ist (insbesondere das ProfiTicket). Es könnte entweder als eigenes Kapitel 6.6.3 angelegt werden, z.B. so: „hvv und NAH.SH bieten jeweils Jobticket-Angebote, die miteinander verzahnt sind. Beide Angebote sehen verpflichtende Arbeitgeberzuschüsse vor und tragen damit durch die Drittmiteleinwerbung zur Finanzierung des Nahverkehrs bei. Das ProfiTicket des hvv besteht aus einem kleinen verpflichtenden Arbeitgeberzuschuss (ca. 15,- Euro) und gewährt Abnehmer*innen Rabatte. Die Rabatte sind im Zulauf auf Hamburg sehr groß (z.T. 40%), in kleineren Stadtverkehren oder auf kurzen Strecken gibt es geringe Rabatte gegenüber der regulären Abokarte. Im NAH.SH-Jobticket werden zwei Rabattstufen angeboten, die sich nach dem Arbeitgeberzuschuss (AG-Zuschuss 15,- Euro ergibt 10,- Euro Rabatt, AG-Zuschuss 30,- Euro ergibt 20,- Euro Rabatt) Euro richten. Beschäftigte sparen durch die Kombination von Arbeitgeberzuschuss und zusätzlichem Rabatt der Verkehrsunternehmen bis zu 600,- Euro im Jahr. Betriebe, die bereits ein hvv-ProfiTicket anbieten, können ihren Mitarbeitenden das NAH.SH-Jobticket ohne Mindestabnahmemenge anbieten. Es liegt im Interesse der Kreise, Rabatte im Großkundensegment vorrangig durch Arbeitgeberzuschüsse gegenzufinanzieren. Da die Betriebe von den rabattierten Angeboten profitieren und diese zur Mitarbeiterwerbung nutzen, ist dies auch sachgerecht. Das hvv-ProfiTicket sollte daher dahingehend weiterentwickelt werden, dass die gewährten Rabatte durch Arbeitgeberzuschüsse und Neukund*inneneffekte refinanziert werden.“ Die Erläuterung zum Jobticket in 6.6.2 könnte dann entfallen.	Wird nicht berücksichtigt. Das hvv-ProfiTicket an dieser Stelle derart herauszuheben, wäre nicht sachgerecht. Die Erläuterung zum NAH.SH-JobTicket in 6.6.2 erfolgt aufgrund der Einführung im Frühjahr 2021 und ist somit Teil einer bilanziellen Betrachtung.
NAH.SH	125	6.7.2	Hinweis hvv-Produktstruktur: Der Kreis identifiziert als Handlungsbedarf, dass höherwertige Regionalbus-Linien eine besondere Kommunikation benötigen. Das sehen wir auch so. NAH.SH arbeitet deshalb am Konzept PlusBus, das auch für Kreise im Hamburger Umland in Abstimmung mit dem hvv angewendet werden könnte. Vorschlag zur Ergänzung: „Für die Weiterentwicklung der Produktstandards in den Kreisen kann ggf. in Abstimmung mit dem hvv das PlusBus-Konzept aus dem übrigen Schleswig-Holstein auch im Hamburger Umland verwendet werden.“	Wird zur Kenntnis genommen. Das PlusBus-Konzept wird auch in den hvv-Kreisen wahrgenommen. Die Entwicklung und das Einbetten einer solchen Kategorie in die hvv-Produktstruktur erfolgt in Abstimmung innerhalb der hvv-Gremien.
NAH.SH	126	7.1	Redaktioneller Hinweis: ggf. eine der beiden Quellen (<i>Mobilität in Deutschland</i>, <i>Landesweite Marktforschung</i>) entfallen lassen.	Wird nicht berücksichtigt. Die Gegenüberstellung verdeutlicht die Unsicherheiten, mit denen Marktforschungen zu kämpfen haben.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	127	8.3.8	Ergänzung: „Wenn eine Integration der P+R- bzw. B+R-Anlagen in den hvv-Verbundtarif erfolgt, sollte diese auch für den SH-Tarif erfolgen, damit Pendler*innen z.B. von/nach Hamburg genauso profitieren wie Pendler*innen von/nach Lübeck.“	Wird berücksichtigt. Ergänzt wird ein Hinweis auf die App NAH.SH-plus in Kap. 8.4.7 & 8.7.
NAH.SH	128	8.4.8 (neu)	Neues Kapitel 8.4.8: Verbundübergreifende Fahrten Damit das Reisen für die Fahrgäste einfacher wird und diese sich nicht mehr mit Verbund- oder Tarifgrenzen auseinander setzen müssen, sollen SH-Tarif und hvv-Tarif miteinander harmonisiert werden. Dafür ist es auch notwendig, dass über die Vertriebskanäle von hvv und NAH.SH sowohl eine grenzüberschreitende Fahrplan- und Tarifauskunft als auch ein gegenseitiger Verkauf stattfindet (z.B. in den Apps von hvv und NAH.SH)	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	129	8.4.7	Ergänzung: „NAH.SH arbeitet für die Verkehre im übrigen Schleswig-Holstein ebenfalls an einer multimodalen Lösung. Dienste, die in die hvv switch-App integriert werden, sollten grundsätzlich auch in das Angebot NAH.SH-plus einbezogen werden, damit Fahrgäste unabhängig von der gewählten Strecke oder App flexibel mobil sind.“	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	130	5.3.3	Ergänzung: „NAH.SH fördert die Einrichtung von B+R-Anlagen mit bis zu 75% und erleichtert die Umsetzung für interessierte Kommunen durch fertig geplante Baukastensysteme.“	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. Die Fördermöglichkeit ist in 6.5.3 dargestellt.
NAH.SH	131	8.2.2 / S. 134 / 2. Absatz	Durch den Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe wird ein 30 Minutentakt im SPNV möglich. Außerdem ist der zweigleisige Ausbau Voraussetzung für den geplanten zusätzlichen Zug auf der Relation Hamburg – Bad Oldesloe – Neumünster – Kiel, der viele neue Direktverbindungen ermöglicht. Die Fahrzeiten werden sich aufgrund nicht mehr notwendiger Umstiege deutlich verkürzen. Des Weiteren entsteht eine wichtige Umleitungsstrecke Kiel – Hamburg. Der Abschnitt Bad Oldesloe - Ahrensburg wird nach Fertigstellung der FBQ in der Tat bereits hoch belastet sein. Es wird im Zuge der weiteren Planungen für den Streckenausbau Neumünster - Bad Oldesloe auch zu untersuchen sein, wo gegebenenfalls weitere Maßnahmen erforderlich sein könnten.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme bezieht sich auf die Ablehnung des zweigleisigen Ausbaus durch den OD-Verkehrsausschuss.
NAH.SH	132	8.2.2/S.133/2	„Spannungsfeld Bahnübergang Burgfeldstraße/B206/ZOB“ Wir begrüßen eine Lösungsfindung und regen an den kompletten Bereich zwischen Bahnhof und ZOB grundhaft zu untersuchen, da es sich um einen stark vom MIV geprägten Bereich mit deutlicher Trennwirkung für Fahrgäste des ÖPNV handelt. Insbesondere sind Potenziale die sich aus der Verlagerung von MIV Durchgangsverkehr auf eine Ortsumgehung Bad Segeberg ergeben zu berücksichtigen. Der Bahnausbau ist in dieser Hinsicht auch als Chance zu sehen, autozentrierte Verkehrsinfrastrukturen auf ein humanes Maß zurückzubauen.	Ist bereits berücksichtigt. Die Anmerkung unter der Tabelle trifft grundsätzlich dieselbe Aussage.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	133	8.3.2.1/S. 144/ 4	„ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg - Schlamersdorf.“ Im Rahmen der Neukonzeption sollte angestrebt werden die ÖPNV-Netzwerk zu stärken, in dem der zentrale Ort Ahrensböök oder der Bahnhofpunkt Pönitz eingebunden werden.	Wird teilweise berücksichtigt. Die skizzierte Maßnahme (in Prio. 3) zielt zunächst auf eine Systematisierung des Bestands. Eine mögliche regionale Einbettung wird Teil der konkreten Ausgestaltung sein, wobei auch andere Varianten, z.B. eine Verknüpfung zur OH-Buslinie 5516 in Hutzfeld (nach Eutin), denkbar sind. Eine Vorfestlegung scheint zu diesem Zeitpunkt verfrüht, der Hinweis auf mögliche Umsteigeoptionen wird ergänzt.
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	134	8.4.5 S. 166, 2. Abs.	Wegen der absehbar landesweiten vollständigen Umstellung auf Bruttoverträge schlägt der Entwurf des RNVP vor, die Verantwortung für den SH-Tarif und dessen Einnahmeverteilung bei der NAH.SH anzusiedeln. Der Vorschlag ist nicht ganz eindeutig. Soweit damit gemeint ist, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Einnahmeverteilung des SH-Tarifs, die Bestandteil der Verkehrsvertragsabrechnung sind und die bislang zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern durchgeführt wurden, jetzt auch für die Busaufgabenträger bei der NAH.SH anzusiedeln, wie es dort jetzt auch für die EVU vorgenommen wird, müssen die Aufgabenträger selbst bewerten, ob sie eine so finanzrelevante Tätigkeit auslagern mit allen Folgen, die die damit verbundene Mittelbarkeit der Prozesse mit sich bringt. Soweit jedoch damit vorgeschlagen werden soll, die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein durch die NAH.SH als tarifführende Stelle zu ersetzen und sie auch mit der Einnahmeverteilung der gesamten Verbundeinnahmen zu betrauen, muss hiervor deutlich gewarnt werden. Denn dies hätte die Beendigung der Tätigkeit der NSH und die Ausführung der seit rund 20 Jahren bewährten Zusammenarbeit der NSH und der NAH.SH zur Folge, was eine tiefgreifende Umstrukturierung bedeutete. Die NSH mit ihrem spezifischen Aufgabenspektrum und klarer Ausrichtung auf Tarifrezeption der Nachfrageseite einerseits und Wirtschaftlichkeitsverpflichtung andererseits verfügt über Effizienzvorteile, die die stark politisch geprägte NAH.SH nicht bieten kann. So breit das Spektrum der Gesellschafterinnen der NSH mit den Verkehrsunternehmen verschiedener Prägungen (Bus und Bahn, staatliche, kommunale und private Trägerschaft) auch sein mag, so klar ist die Ausrichtung aller Gesellschafterinnen im Hinblick auf ein wirtschaftliches Handeln als Gesellschaftsziel. Gleichzeitig verbindet sich unter dem Dach der NSH das Know-How der Betriebe, die in direktem Kontakt zu den Fahrgästen stehen und daher ihre Bedürfnisse am unmittelbarsten erleben. Das ist die Voraussetzung für Kompromissbildung und Konsensfindung, anhand derer dann ganzheitliche Lösungen für die politisch gewünschten Ziele entwickelt werden können. Dabei finden die Belange der Aufgabenträgerschaft und damit auch von politischen Akteuren über einen permanenten und direkten Austausch sowie gemeinsame Gremien jederzeit Berücksichtigung.	Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um eine Anregung, die auf positiven Erfahrungen mit der entsprechenden Organisationsstruktur im hvv beruht, die ggü. derjenigen im Bereich der NAH.SH/NSH als vorteilhaft angesehen und deshalb vorgeschlagen wird.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	134 (Fortsetzung)		Diese Organisation ermöglicht höhere Umsetzungsgeschwindigkeiten für Maßnahmen in tariflichen Zusammenhängen sowie die effiziente Durchführung der Einnahmenaufteilung. Bei einer stärker zentralisierten und vielschichtiger ausgerichteten Organisation wie der NAH.SH wirkt von vornherein eine größere Vielzahl von Interessen und Vorstellungen ein, was die Herausbildung konsequenter Zielbilder erschwert. Die schlanken Strukturen der NSH gewährleisten eine Flexibilität, die sich bei passgenauen Lösungen z.B. im hochkomplexen Bereich der Einnahmenaufteilung bewährt hat. An anderer Stelle bietet sie Anknüpfungspunkte für erweiterte Lösungen. Diese gut eingespielten und immer weiter optimierten Prozesse einem System mit weiteren Komplexitäten und zusätzlichen Beschränkungen unterzuordnen dürfte nicht nur für eine Übergangsphase zu Friktionen führen, sondern den gesamten Prozess um Tarif, Vertrieb und EAV dauerhaft ausbremsen und kann weder im Interesse des Kreises noch der anderen Akteure im ÖPNV sein.	
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	135	Kap. 8.2.1./ S. 133/ 1	Im Hinblick auf die im LNVP 2022-2026 hinterlegte Planung der Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe sollte sich die Kreise Segeberg & Stormarn gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, auch den Streckenabschnitt Neumünster – Bad Segeberg im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Die Errichtung der dafür notwendigen Kreuzungsstation Rickling ermöglicht die Einrichtung eines Taktknotens Rickling zu den Minuten 15 und 45 und somit die Verknüpfung zwischen der Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe und den Linien des Buslinien-Grundnetzes.	Ist bereits berücksichtigt (SE), wird nicht berücksichtigt (OD; hier ist das Land/die NAH.SH gefordert, die Lage zu klären). Wird zur Kenntnis genommen. Details wie diese sollen im Rahmen der Umsetzungsplanung untersucht werden.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	136	Kap. 8.2.1./ S. 133/ 1	Des Weiteren sollte sich der Kreis Segeberg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, die geplanten Bahnstationen Bad Segeberg Hamburger Straße und Bad Segeberg Oldesloer Straße zügig zu errichten.	Ist bereits berücksichtigt. Zur Position des Kreises vgl. Kap. 8.2.2.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	137	Kap. 8.2.1./ S. 133/ 1	Im Hinblick auf die im LNVP 2022-2026 hinterlegte Planung der Einführung einer Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg sollten sich die Kreise Segeberg & Stormarn gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, dass die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg zusätzlich zu der im 30-Minuten-Takt bedienten Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe verkehrt. Die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg sollte im Gegensatz zur Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe deutlich weniger Bahnstationen bedienen, um attraktive Fahrzeiten auf der Relation Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg anzubieten.	Ist bereits berücksichtigt (SE), wird nicht berücksichtigt (OD; hier ist das Land/die NAH.SH gefordert, die Lage zu klären). Wird zur Kenntnis genommen. Details wie diese sollen im Rahmen der Umsetzungsplanung untersucht werden.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	138	8.2.1./ 132/ 1	Hinsichtlich der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplanten Verlängerung der S-Bahn-Linie S21 Elbgaustraße – Hauptbahnhof – Aumühle von und nach Kaltenkirchen und Quickborn sollten sich die Kreise Pinneberg & Segeberg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg dafür aussprechen, den Streckenabschnitt Quickborn – Eidelstedt analog zu den Streckenabschnitten Wedel – Blankenese der S-Bahn-Linie S1 und Pinneberg – Elbgaustraße der S-Bahn-Linie S3 montags bis sonnabends ganztägig im 10-Minuten-Takt zu bedienen.	Wird zur Kenntnis genommen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	139	8.2.1./ 132/ 1	Im Hinblick auf die im LNVP 2022-2026 hinterlegte Planung der Durchbindung der AKN-Linien A1 Neumünster – Kaltenkirchen und A2 Kaltenkirchen – Norderstedt Mitte sowie der Einführung einer Regionalexpress-Linie Neumünster – Kaltenkirchen – Norderstedt Mitte sollte der Kreis Segeberg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, den Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Norderstedt Mitte aufgrund der kurzen Stationsabstände ausschließlich mit neuen Triebwagen des Typs FLIRT Akku des Herstellers Stadler zu bedienen.	Wird nicht berücksichtigt. Betriebliche oder fahrzeugtechnische SPNV-Details sind nicht Gegenstand des RNVP als Rahmenplan für den ÖPNV. Entsprechende Forderungen sind an das Land/die NAH.SH zu richten.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	140	8.2.2./ 134/ 5	Hinsichtlich der Forderung der Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der AKN-Linie A3 Elmshorn – Barmstedt – Ulzburg Süd Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sollten sich die Kreise Pinneberg & Segeberg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, die zusätzlichen Verkehrsleistungen möglichst zeitnah zu bestellen.	Wird zur Kenntnis genommen. Alle dort genannten Forderungen implizieren das Ziel einer möglichst zeitnahen Umsetzung.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	141	Kap. 8.2.2. S. 134/ 5	Hinsichtlich der Forderung der Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sollten sich die Kreise Segeberg & Stormarn gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, die zusätzlichen Verkehrsleistungen möglichst zeitnah zu bestellen.	Wird zur Kenntnis genommen. Alle dort genannten Forderungen implizieren das Ziel einer möglichst zeitnahen Umsetzung.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	142	8.3.2.1/ 143/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, die Linie 7950 Kaltenkirchen – Bad Segeberg in ein Landesbus-Netz zu integrieren. Daher sollte die Linie 7950 Kaltenkirchen – Bad Segeberg bereits in der 1. Ausbaustufe montags bis samstags im Spätverkehr sowie sonntags im 60-Minuten-Takt bedient werden.	Wird nicht berücksichtigt. In der SVZ und So wird das Nachfragepotenzial für einen 60-Min.-Takt nicht ausreichend gehalten. Je nach Erfolg der Maßnahme kann aber flexibel nachgesteuert werden.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	143	8.3.2.1/ 144/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, die Linie 7650 Bad Segeberg – Lübeck in ein Landesbus-Netz zu integrieren. Im Hinblick auf die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe sollte die Linie 7650 Bad Segeberg – Lübeck im 30-Minuten-Takt verkehren, um eine optimale Netzwirkung zwischen den Taktknoten Bad Segeberg und Lübeck zu erzielen.	Ist bereits berücksichtigt.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	144	8.3.2.1/ 145/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Buslinien-Grundnetzlinie Rickling – Trappenkamp – Bosau einzuführen und diese in Bosau auf die bestehende Buslinien-Grundnetzlinie 5816 Bosau – Eutin durchzubinden, so dass eine durchgehende Buslinien-Grundnetzlinie Rickling – Trappenkamp – Bosau – Eutin entsteht, die in Rickling Anschluss von und zur Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe, in Trappenkamp Anschluss von und zur Linie 410 Kiel – Wankendorf – Trappenkamp – Bad Segeberg (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen) und in Eutin Anschluss an die Regionalexpress-Linie 83 Kiel – Lübeck hat.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Abschnitt Rickling - Trappenkamp wird bereits von der 7930 bedient, wodurch eine Anbindung aus Trappenkamp von/zur RB82 Ri. NMS gegeben ist. Für eine durchgehende Grundnetzlinie über Bosau nach Eutin wird kein ausreichendes Potenzial gesehen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	145	8.3.2.1/ 145/ 1	Des Weiteren schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, eine Buslinien-Grundnetzlinie Rickling – Trappenkamp – Ascheberg – Plön einzuführen, die die in Rickling Anschluss von und zur Regionalbahn-Linie 82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe, in Trappenkamp Anschluss von und zur Linie 410 Kiel – Wankendorf – Trappenkamp – Bad Segeberg (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen), in Ascheberg Anschluss an die Regionalbahn-Linie 84 Kiel – Lübeck und in Plön Anschluss an die Buslinien-Grundnetzlinie 350 Plön – Lütjenburg – Hohwacht hat.	Wird zur Kenntnis genommen. Hierdurch würde auf der Relation Trappenkamp - Bornhöved eine weitere Grundnetzlinie (zusätzl. zu 410 & 411) mit unklarem Marktpotenzial installiert. Die vorgeschlagene Verknüpfung mit der 410 in Trappenkamp bei gleichzeitiger RB82-Verknüpfung in Rickling ist im Hinblick auf die Kompatibilität mit der beabsichtigten Weiterentwicklung des Knotens Wankendorf durch den Kreis Plön zu beurteilen. Zudem wird für eine durchgehende Grundnetzlinie kein ausreichendes Potenzial gesehen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	146	8.3.2.1/ 146/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Landesbus-Linie Bad Segeberg – Ahrensböök – Pönitz – Scharbeutz einzuführen, um die Erschließungslücke im ÖPNV zwischen Mittelholstein und Ostholstein zwischen den Linien 360 Neumünster – Wankendorf – Ascheberg – Plön (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen) und 7650 Bad Segeberg – Lübeck (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen) zu schließen.	Wird nicht berücksichtigt. Für eine durchgehende Grundnetzlinie wird kein ausreichendes Potenzial gesehen (Raumstruktur, geringe Siedlungsdichte). Die ehemalige Linie 5500 ("Wellenreiter", saisonales Angebot) Wahlstedt - Bad Segeberg - Ahrensböök - Neustadt wurde mangels Markterfolg wieder eingestellt. Im RNVP des Kreises OH ist eine umsteigefreie Buslinie Eutin - Ahrensböök - Lübeck im 60-Min.-Takt vorgesehen, während auf der Relation Ahrensböök - Pönitz- Scharbeutz nur ein 120-Min.-Takt beabsichtigt ist - auch in OH wird also keine herausgehobene Bedeutung erkannt.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	147	Kap. 8.3.3.1 S. 155/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, die Linie 7550 Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll in ein Landesbus-Netz zu integrieren. Daher sollte die Linie 7550 Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll auch sonntags im 30-Minuten-Takt bedient werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Nicht zuletzt für die 7550 sind im 5. RNVP bereits ambitionierte Ausbauziele formuliert, weitergehende Ziele könnten Themen für den 6. RNVP werden.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	148	Kap. 8.3.3.1 S. 157/ 1	Die Forderung der Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Linie 7550 Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird ausdrücklich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	149	Kap. 8.3.3.1 S. 157/ 1	Die Forderung der Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Linie 7650 Bad Segeberg – Lübeck in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird ausdrücklich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Schulamt des Kreises Segeberg, Schulrat Schwarz	150	3.7 / S.27 ff.	Aus Sicht des Schulamtes Segeberg ist die Entwicklung der Thematik „Offene Ganztagschule“ und sich daraus womöglich ergebende Konsequenzen prognostisch stärker in den Blick zu nehmen. Auf S. 27 wird zwar darauf hingewiesen, unter „Bedeutung für den ÖPNV“ auf S. 31 taucht dieser Zusammenhang nicht auf.	Wird berücksichtigt. Der Hinweis auf S. 27 wird als ausreichend betrachtet, die allgemein gehaltene Bedeutung für den ÖPNV auf S. 31 wird um den Zusatz (freie Schulwahl, Standortkonkurrenz) erleichtert.
SPD SE-KT-Fraktion	151	Kap. 8.3	Anschluss der Gemeinde Hartenholm Zurzeit ist die Gemeinde nur über die B 206 in Ost-West Richtung an den Bus angeschlossen. Bitte überprüfen Sie ob Hartenholm auch in Nord (Heidmühlen-Boostedt NMS)-Süd (Struvenhütten Kaltenkirchen) angeschlossen werden kann.	Wird teilweise berücksichtigt. Im Zuge der Maßnahme 2 (Kap. 8.3.2.1) wird geprüft, ob auch für Hartenholm Verbesserungen erzielt werden können. Denkbar wäre eine Linie Kaltenkirchen - Schmalfeld - Hartenholm mit Anschluss die die 7600 Bad Bramstedt - Bad Segeberg.
SPD SE-KT-Fraktion	152	Seite 78	Buslinie 7900 + 7930 Von Wahlstedt aus zu den beiden Bahnstationen Rickling und Fahrenkrug Wenn es im Ablauf zu Verzögerungen kommt (Einstieg von Rollstuhlfahren) kann es passieren das der Zug schon abgefahren ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
SPD SE-KT-Fraktion	153	Seite 80	SE-Teilnetz 10 Trotz der Verbesserung der Anbindung der Orte Trappenkamp und Bornhöved mit der Fahrplanänderung 2021/2022 reicht es noch nicht aus – bitte überprüfen wie es ob es eine Verbesserung für die kommenden Jahre geben kann.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Maßnahmen 5 & 6 (Kap. 8.3.2.1).
Stadt Bad Bramstedt	154		Die wesentliche Neuerung im Kreis Segeberg ist die Neuordnung von ÖPNV-Finanzierung und -Aufgabenträgerschaft. So hat der Kreis Segeberg seit dem Jahr 2019 sämtliche bisherigen ÖPNV-(Mit)Finanzierungen kreisangehöriger Kommunen sowie die bisherigen örtlichen Aufgabenträgerschaften der Städte Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Kaltenkirchen und Norderstedt verantwortlich übernommen. Im Ergebnis steht seither eine Struktur, die alle finanziellen und rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeiten in transparenter, synergetisch-effizienter und damit bürokratiearmer Weise beim Kreis bündelt und so ein kreisweit-zentrales ÖPNV-Management aus einer Hand ermöglicht. Dadurch orientiert sich die Stellungnahme zur Fortschreibung zum 5. RNVP seitens der Stadt Bad Bramstedt inhaltlich an der im Vorjahr abgegebenen Stellungnahme zur Fortschreibung des schienengebundenen Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP).	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Bad Bramstedt	155		Im Hinblick auf die Vernetzung innerhalb der Metropolregion Hamburg und mit der Ansiedlung der Firma Link in Bad Bramstedt mit rund 500 Mitarbeitenden im 3 Schichtbetrieb 24x7 muss die im Fahrplankontakt der AKN-Linie A1 „Eidelstedt-Neumünster“ derzeit bestehende Lücke zwischen 0:00 Uhr (letzte Abfahrt ab Eidelstedt) und 05:19 Uhr (1. Abfahrt ab Eidelstedt) durch weitere Fahrten geschlossen werden. Ganz grundsätzlich bietet eine engere Vertaktung des Betriebs der AKN den zentralen Ansatzpunkt für eine – in diesem Fall schienengebundene – Qualitätssteigerung des ÖPNV. Im laufenden Planungsprozess zur Fortschreibung des RNVP sollte in geeigneter Weise die Optimierung der Fahrfrequenz der AKN zur Forderung erhoben werden. Das Fahrgastpotential wird gerade im Rahmen der ersten Erfahrungen des 9-Euro-Tickets deutlich. In dem Zusammenhang erhebt die Stadt Bad Bramstedt zum wiederholten Mal die Forderung nach einem 2-gleisigen Ausbau der AKN-Strecke bis Neumünster.	Wird teilweise berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt. Wochenend-Nachtdurchfahrten der A1 nördlich von Kaltenkirchen sind in Abb. 6 dargestellt, werden aber unter den Forderungen, die über die LNVP-Maßnahmen hinausgehen nicht erwähnt. Dies wird ergänzt. Darüber hinausgehende Forderungen nach Nachtdurchfahrten Mo-Fr wg. einer Betriebsansiedlung sind an das Land als SPNV-AT zu richten. Die Forderung nach einer Taktverdichtung ist enthalten, vgl. Kap. 8.2.1, Nr. Prio. 9.
Stadt Bad Bramstedt	156		Im Zuge der vor einigen Jahren durchgeführten Ausbaumaßnahme an der Bundesautobahn A 7 (6-spüriger Ausbau zwischen Hamburg und Bordesolmer Dreieck) ist eine Buslinie zur Anbindung Bad Bramstedts an den DB-Bahnhof Wrist eingerichtet worden. Diese wird betrieben im Rahmen des auf Landkreisebene zu regelnden ÖPNV. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass mit Wirkung vom 01.01.2022 auch der Kreis Steinburg (und damit der Bahnhof Wrist) Mitglied im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist, hat die Stadt Bad Bramstedt ein vitales Interesse am Bestand dieser Busanbindung, welche neben der Bahnverbindung ebenfalls in den HVV-Bereich fällt.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Bad Bramstedt	157		Neben der Verknüpfung des ÖPNV an den schienengebundenen Nahverkehr muss auch die Anbindung an das neu erschlossene Gewerbegebiet Auenland Berücksichtigung finden. Durch die Ansiedlung der Firma Link mit einem 24*7 3-Schichtbetrieb ist die Schaffung der gebietsorientierten lückenlosen ÖPNV-Verbindung unumgänglich.	Wird zur Kenntnis genommen. Im zugehörigen B-Planverfahren wurde durch die SVG auf die mangelhafte ÖPNV-Erschließungssituation hingewiesen und ein Lösungsansatz (neue Haltestelle für die Buslinie 7600 im Lohstücker Weg, ggf. mit Querungshilfe) aufgezeigt. Die Situation wird im Kontext der dortigen Stadtentwicklung laufend beobachtet.
Stadt Bad Bramstedt	158		Als wirkungsvolles und ortsgebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV hat sich das Anrufsammeltaxi erwiesen. Die Stadt Bad Bramstedt befürwortet nicht allein den dauerhaften Bestand dieses AST, sondern sieht auch dort Weiterentwicklungspotentiale.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Bad Bramstedt	159		Für den bedarfsgerechten Einsatz des ÖPNV (Kapitel 5.1.7) muss die Datenerfassung darüber, wie viele Menschen wann wohin fahren, wo sie umsteigen und wie lange sie unterwegs sind, einen höheren Stellenwert bekommen. Die MDM-Plattform des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zeigt deutlich, dass die Verkehrs-Datenerfassung auch in Schleswig-Holstein noch in den „Kinderschuhen“ steckt (bislang sind nur 3 Orte für Erfassungen für das gesamte Bundesland dort aufgeführt) und dieser mehr Aufmerksamkeit von allen Seiten geschenkt werden muss. Dies ist aus Sicht der Stadt Bad Bramstedt ein elementares Thema und sollte auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gefördert werden. Denkbar ist es, dass klassische Papierticket durch Smartcards zu ersetzen, welche beim Ein- und Aussteigen an entsprechende Lesegeräte gehalten werden müssen. Auch der Einsatz von Smartphones für die Ticketerstellung und –speicherung sollte ausgebaut werden durch das Angebot von entsprechenden Apps. So kann eine Datenerhebung erfolgen, die mit Papiertickets so nicht möglich ist. Intermodale Mobilität, also die sinnvolle Kombination mehrerer Verkehrsmittel für eine Fahrt, ist der Schlüssel für eine Verkehrswende. Diese ist insbesondere für Menschen, die im ländlichen Raum wohnen, was in Deutschland immerhin 57 Prozent* der Bevölkerung sind, aus unserer Sicht noch elementarer als für die anderen 43 Prozent, die in städtisch-urban geprägten Räumen wohnen. Erst unter dieser Voraussetzung verliert der größte Vorteil der „allumfassenden Verfügbarkeit“, den der Besitz eines eigenen PKW mit sich bringt, seine Bedeutung. <i>* Über Definitions- und Zuordnungsfragen zur Differenzierung zwischen ländlich und städtisch geprägten Räumen gibt es sicher unterschiedliche Ansätze. Hier sind die Zahlen des renommierten Thünen-Institut zugrunde gelegt worden.</i>	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.4.1.
Stadt Bad Bramstedt	160		Soweit der Trägerverein KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen in Springhirsch e.V. eigenständig in diesem Verfahren der Fortschreibung des RNVP den Wunsch formuliert hat, auch die KZ-Gedenkstätte in akzeptabler Weise an den ÖPNV anzubinden, unterstützt die Stadt Bad Bramstedt diese Forderung uneingeschränkt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Norderstedt	161	6.3.2.1, 8.3.3.1	Im Stadtteil „Glashütte“ besteht für (ca.) 2500 Wohneinheiten eine ÖPNV-Unterversorgung, bzw. teilweise überhaupt keine ÖPNV-Anbindung. Gleiches gilt somit für das geplante Neubaugebiet „7 Eichen“, welches mit seinen mit rd. 550 zusätzlichen (verkehrsreduziert angedachten) Wohneinheiten dort mittelfristig entstehen wird. Davon wurde bereits im Jahre 2020 der erste Bauabschnitt (Wohnanlage Kreuzweg) mit rd. 35 Wohneinheiten realisiert (vgl. Kap. 6.3.2.1). Die Stadt Norderstedt plädiert deshalb für die Einführung einer neuen Buslinie entlang der Straße Glashütter Damm (zwischen dem ZOB-Glashütte und der U-Bahn-Haltestelle „Ochsenzoll“ oder alternativ „Norderstedt-Mitte“); möglichst mit elektrisch (Akku) betriebenen Minibussen (Kapazität für maximal 35 Fahrgäste). Eine Befahrung des Glashütter Dammes (im o. a. Streckenabschnitt) mit Standard-Linienbussen (Busbegegnungsverkehr) ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ausgeschlossen. Zur Beseitigung oder Milderung der o. a. Versorgungslücke wurde bereits von der Verwaltung (in Abstimmung mit der Politik und unter Einbeziehung externer Fachgutachter und dem Kreis Segeberg) geprüft, ob evtl. die Einführung / der Einsatz automatisierter Shuttlebusse möglich, wirtschaftlich und sinnvoll ist. Alle diesbezüglichen Untersuchungs- und Ergebnisberichte, bzw. die aktuell bundesweit vorliegenden Publikationen und Auswertungen zeigen aber, dass autonom fahrende Shuttlekabinenbusse zurzeit keine Alternative zu diesel- oder elektrisch betriebenen Standard-Linienbusverkehren darstellen (geringe Fahrgastkapazität & Reisegeschwindigkeit, hohe Störanfälligkeit).	Ist bereits berücksichtigt / wird berücksichtigt. Im Maßnahmenkatalog in Kap. 8.3.2.1 wird der Glashütter Damm in Maßnahme 8 in Zusammenhang mit der mittelfristig angestrebten Umsetzung eines Erschließungskonzepts mit automatisierten Kleinbussen erwähnt. Es erfolgt eine Anpassung zum Einsatz von E-Klein-/Midibussen; die Teilmaßnahme wird zudem mit Prio. 2 (geschätzte Kosten ca. 500 T€/a) ausgewiesen. In 8.3.6 "Automatisierte / autonome Projekte" erfolgt ein Hinweis auf einen automatisierten Betrieb als mögliche spätere Entwicklungsstufe.
Stadt Wahlstedt	162		Die Stadt Wahlstedt bittet um folgende Berücksichtigungen: Die Linie 7900 (Wahlstedt – Segeberg und zurück) soll zukünftig in den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt fahren.	Wird teilweise berücksichtigt. Das Angebot der 7900 ist zw. Wahlstedt und Bad Segeberg gemeinsam mit der 7930 zu beurteilen. Ein Hinweis auf die gemeinsame Erreichung eines ganztägigen 30-Min.-Takts Mo-Sbd wird in Kap. 8.3.2.2 ergänzt.
Stadt Wahlstedt	163		Die Linie 7930 (Wahlstedt – Kiel) soll zukünftig in den Hauptverkehrszeiten im 60-Minuten-Takt fahren.	Wird nicht berücksichtigt. Die 7930 unterliegt mehreren Zwängen, darunter Schulbelange, aber auch die Zu-/Abbringleitung zur RB82 in Rickling nach NMS. Eine Durchbindung Richtung Kiel existiert nicht und wird nicht verfolgt.
Stadt Wahlstedt	164		Im Stadtbereich Wahlstedt soll ein autonomer Bus mit Einbindung der Bahnhaltestelle eingeführt werden.	Ist bereits berücksichtigt.
Stadt Wahlstedt	165		Im Fahrplan der Linie 7900 soll zukünftig auch die Bahnhaltestelle mit eingebunden werden.	Wird nicht berücksichtigt. Eine solche Verschwenkung wäre zeitraubend, attraktivitätsmindernd sowie kostensteigernd, was im Zusammenspiel als nicht sinnvoll bewertet wird.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Trägerverein KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen in Springhirsch e.V.	166		Beschreibung des Ist-Zustands und Darlegung der Notwendigkeit einer Anbindung der KZ-Gedenkstätte an den Öffentlichen Personennahverkehr: Die KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen besteht inzwischen seit über 20 Jahren. Sie hat sich in dieser Zeit, bis 2019 durch rein ehrenamtliches Engagement, zu einem öffentlich höchst anerkannten außerschulischen Lern- und Bildungsort entwickelt und die professionelle Arbeit der KZ-Gedenkstätte erfährt auf kommunaler Ebene und auch auf Landesebene in Schleswig-Holstein große Wertschätzung. Diese zeigt sich unter anderem darin, dass die KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen gegenwärtig die einzige Gedenkstätte in Schleswig-Holstein ist, die von Seiten des Landes und über die kommunale Ebene (die Kreise Segeberg und Pinneberg sowie die Stadt Kaltenkirchen) über einen Zeitraum von drei Jahren (2021 bis 2023) institutionell gefördert wird. Land, Kommunen – hier die Stadt Kaltenkirchen und der Kreis Segeberg – und privatrechtliche Stiftungen fördern außerdem aktuell die Neukonzeptionierung der Dauerausstellung, die damit verbundene Neugestaltung des Außengeländes und last but not least die notwendige Sanierung des alten Teils des Dokumentenhauses der Gedenkstätte mit – Stand jetzt – ca. 360.000 Euro. Mit diesem Dreiklang wird die KZ-Gedenkstätte für die nächsten Jahre zukunftsfähig gemacht und wird nach Abschluss der Maßnahmen Ende 2023/Anfang 2024 – jedenfalls in Relation zu ihrer Größe – eine der modernsten Gedenkstätten in der Bundesrepublik sein. Trotz der weiterhin sehr schwierigen Pandemiesituation wurde die KZ-Gedenkstätte im Jahr 2021 von 4481 Personen besucht und es wurden 28 Bildungsformate in Präsenz auf der Gedenkstätte durchgeführt. Diese Formate wurden durch das Fachpersonal intensiv vor- und nachbereitet. Die KZ-Gedenkstätte bietet für Schüler*innen ab der Klassenstufe 8 (ab 14 Jahren) und aller Schulformen (Förderzentren, Gemeinschaftsschulen mit und ohne Oberstufe, Gymnasien sowie Berufliche Schulen) sowie Jugendliche und junge Erwachsene aus Vereinen, Verbänden, Gewerkschaften etc. Bildungsformate an. Außerdem gibt es seit 2021 eine Kooperation mit dem Bundeswehrstandort Eckernförde. Für die gedenkstättenpädagogische Arbeit mit den Soldat*innen wurde ein zielgruppenorientiertes Bildungsformat konzipiert und bereits erfolgreich durchgeführt. Die KZ-Gedenkstätte ist also auf einem sehr guten Weg!	Wird nicht berücksichtigt. Der aperiodische Bedarf und die Lage des Standorts sowie dessen raumstrukturelle Einbettung lassen keine tragfähigen Potenziale für eine ÖPNV-Lösung erkennen. Eventuelle Besuche von Schulklassen sollten in bewährter Weise über Busanmietungen individuell und bedarfsgerecht organisiert werden.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Trägerverein KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen in Springhirsch e.V.	166 (Fortsetzung)		Sie ist aber – Stand jetzt – und um in diesem Wording zu bleiben, nur über einen Weg erreichbar, nämlich mit dem privaten PKW. Es gibt keine akzeptable ÖPNV-Anbindung an die KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen, weder aus Kaltenkirchen noch von den Bahnhöfen in Nützen und Lentföhrden. Dies ist ein unhaltbarer Zustand. Und es ist vor allem vor dem Hintergrund der gegenwärtig getätigten Investitionen, zumal von der öffentlichen Hand (siehe oben), ein unhaltbarer Zustand. Die KZ-Gedenkstätte wird mit diesen Investitionen zukunftsfähig gemacht – zumal bezüglich der Bildungs- und Vermittlungsarbeit als ihrer Kernaufgabe – kann aber von einer zentralen Zielgruppe dieser Arbeit, eben Schüler*innen und jungen Menschen (sowie generell von Personen ohne PKW) nicht angemessen erreicht werden. Zwar gibt es für Schulen die Möglichkeit, bis zu 80% der Kosten für die notwendige Anmietung eines Reisebusses in einem sehr niedrigschwelligen und schnellen Verfahren über die Bürgerstiftung Schleswig-Holsteinische Gedenkstätten zu beantragen, trotzdem schreckt viele Schulen – so jedenfalls unsere Erfahrung – dieser Aufwand für einen Besuch der KZ-Gedenkstätte eher ab. Außerdem gilt dieses Angebot eben „nur“ im Rahmen eines „offiziellen“ Schulbesuchs. So musste in den letzten drei Jahren für viele Bildungsformate, welche die KZ-Gedenkstätte selber veranstaltet und angeboten hat, ein Shuttle-Service oder Ähnliches organisiert werden, was mit Kosten und Mühen verbunden war, die nicht verhältnismäßig sind. Erwähnt seien hier stellvertretend Projektstage im Rahmen des an der KZ-Gedenkstätte angesiedelten Aus- und Fortbildungsprojekts „Erinnerung ins Land tragen!“, ein Seminartag mit Studierenden der Christian-Albrechts-Universität in Kiel und eine vierteilige Workshop-Reihe zum Thema „Rechtsextremismus als Herausforderung an Gedenkstätten und historisch-politische Bildung“.	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Trägerverein KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen in Springhirsch e.V.	166 (Fortsetzung)		Eine ÖPNV-Anbindung an die KZ-Gedenkstätte wäre aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit mehr als wünschenswert. Für große Reisebusse – und mit diesen kommen Schüler*innen eben aktuell in der Regel auf die Gedenkstätte – ist eine An- und Abfahrt schwierig, nicht zuletzt deshalb, weil es an der B4 auf Höhe der KZ-Gedenkstätte bisher keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. Auf diese schwierige verkehrstechnische Situation, die eben mit einer angemessenen ÖPNV-Anbindung verknüpft ist bzw. durch diese behoben werden könnte, hat der Trägerverein der Gedenkstätte auch in der Vergangenheit bereits öffentlich hingewiesen. Die KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen liegt im ländlichen Raum. Diesen „Standortnachteil“ macht sie unter anderem wett, in dem sie für professionelle und fundierte gedenkstättenpädagogische Bildungsarbeit steht und dabei auch „neue“ Wege bei der Vermittlung der Geschichte des KZ-Außen-lagers und des gesellschaftlichen Umgangs mit dem historischen Ort nach 1945 geht. Etwa über die Implementierung von Elementen der kulturellen Bildung – zum Beispiel über Rap Poetry-Workshops oder Graphic Novel-Workshops – in die Bildungs- und Vermittlungsarbeit oder über das Angebot themenorientierter Workshops, etwa zum Thema „Menschenrechte“. Wer aber fundierte historisch-politische und kulturelle Bildung im ländlichen Raum möchte, muss auch dafür sorgen, dass die Träger dieser Bildungsarbeit über ein angemessenes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln – und hier sind für uns verschiedene Optionen denkbar – erreicht werden können. Daher fordern wir die politischen Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene im Kreis Segeberg, insbesondere die Fachpolitiker*innen aus dem Bereichen Bildung, Kultur und Verkehr, auf, unser Anliegen zu unterstützen, für eine angemessene ÖPNV-Anbindung der KZ-Gedenkstätte Kaltenkirchen einzutreten und diese zeitnah auf den Weg zu bringen.	
ver.di	167	1 / S. 10	Zunächst würden wir es daher begrüßen, wenn als verkehrspolitisches Ziel ein OV-Anteil von mindestens 15% bei Einbeziehung der nicht motorisierten Verkehrsarten bzw. ein Anteil von rund einem Viertel der motorisierten Verkehre auserkoren werden würde.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.

Stellungnehmer	Ild. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	168	2.1 / 2.2 / S. 11f 4.2 / S. 34 8.6.1 / S. 170 - 171	Wir begrüßen, dass anders als in der Vergangenheit in Bezug auf die Vergabe von Dienstleistungen im ÖPNV nun nicht mehr vom wettbewerblichen Verfahren „als Normalfall“ die Rede ist, sondern in der Formulierung über den rechtlichen Rahmen der Vergabe die wettbewerblichen Verfahren neben den Direktvergaben stehen. Letztlich ist es eine rein politische Entscheidung des Aufgabenträgers Kreis Segeberg, mit welcher Vergabeart sich qualitativ guter ÖPNV eher erreichen lässt. Bislang wurde nur für einen geringen Teil der Netze (SE1/2 und SE10) die Vergabeart der Direktvergabe gewählt. Die vergangene 20 Jahre wettbewerblicher Verfahren haben gezeigt, dass europaweite Ausschreibungen den ÖPNV mitnichten voranbringen, sondern eher behindern. Das liegt daran, dass bei der Auswahl eher das „günstigste“ und tatsächlich eher nicht das „wirtschaftlichste“ Angebot gem. §127 Abs. 1 GWG den Zuschlag erhält. Das Angebot, insbesondere der Katalog qualitativer Leistungsmerkmale, das angenommen wird, ist zunächst nur ein Versprechen, dessen Realisierung damit noch lange nicht auf die Straße gebracht wurde. Häufig genug kam es auch in Schleswig-Holstein nach Betreiberwechseln zu massiven Störungen und Ausfällen im Netz – aktuell ist der Kreis Steinburg seit inzwischen einem halben Jahr davon betroffen. Die Leidtragenden sind in erster Linie Fahrgäste, darunter insbesondere Schüler*innen und deren Eltern. Tatsächlich sind die den Zuschlag erhaltenen Angebote so dermaßen auf Kante genäht, nur um den Auftrag zu ergattern, dass Probleme bei der Umsetzung vorprogrammiert sind. Leidtragende sind außerdem die im ÖPNV beschäftigten Arbeitnehmer*innen, da die auf Kante genähten Angebote nicht immer, aber leider zu häufig nur unter Verstoß gegen §4 VGSH i. V. m. der ReprTVVO leistbar sind. Die laut VGSH einzuhaltenden Tarifverträge werden dann an verschiedenen Stellen nicht mehr eingehalten. Kontrolliert oder sanktioniert wird dies nicht. Ein Wettbewerb durch Konkurrenz der Marktteilnehmer ist tatsächlich nur ein Trugbild, da im ÖPNV ausschließliche Rechte auf Zeit vergeben werden. Ein zeitgleicher, klassischer Wettbewerb der Kompetenten auf ein und demselben Netz ist im ÖPNV gar nicht möglich und im PBefG aus gutem Grund nicht vorgesehen, weil er schlicht katastrophale Folgen hätte. Der eigentliche Wettbewerb aber findet tatsächlich zwischen dem MIV und dem ÖV, also zwischen dem klimaschädlichen und dem klimafreundlichen Verkehrsträger und nicht zwischen den Verkehrsunternehmen statt. Es ist also notwendig, sich auf diesen wahren Wettbewerb zu konzentrieren, um den ÖV wirklich voranzubringen. Dieser Wettbewerb ist nur über attraktive Angebote, Qualität, Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewinnen. Auf Kante genähte Verkehrsverträge entlang der Grenzkosten lassen dafür keinen Raum. Diese knapp bemessenen und in der Qualität nachlassenden Verkehre sind aber die logische Folge der europaweiten Ausschreibungen.	Wird zur Kenntnis genommen. Allgemeine Vorbemerkung: Nahezu alle angesprochenen Punkte gehen thematisch und/oder im Detaillierungsgrad über die gesetzliche Funktion bzw. Zuständigkeit eines RNVP als ÖPNV-Rahmenplan weit hinaus und können daher nicht berücksichtigt werden.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	168 (Fortsetzung)		Wir raten daher zum Umdenken und Umschalten. Zukünftige Verkehrsverträge sollten im Wege einer Direktvergabe an ein Verkehrsunternehmen vergeben werden, an dem der Kreis beteiligt ist und auf das der Kreis eine ausreichende Kontrolle gem. VO (EG) 1370/2007 ausübt. Um das im Netz bereits tätige, erfahrende, orts- und tarifikundige Personal zu binden, sollte diesem gleichzeitig im Wege einer tarifvertraglichen Überleitung analog zur Richtlinie 2003/23/EG der Übergang zu dem eigenen Unternehmen angeboten werden. Der mit dem eigenen VU abzuschließende Verkehrsvertrag sollte auskömmlich ausgestaltet gestaltet werden. Das übliche Kriterium dafür ist ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen. Und im Rahmen einer vorgeschriebenen jährlichen Überkompensationskontrolle wird dies dann auch stets sorfältig kontrolliert. Der Kreis Segeberg hat die Voraussetzungen, dies zu tun, da er mit 25% an der VHH Beteiligungsgesellschaft beteiligt ist. Mit dieser Konstruktion hätte der Aufgabenträger noch eine Chance die zukünftigen enormen Herausforderungen im ÖPNV auch bewältigen zu können. Standards würden so nicht mehr nur auf dem Papier stehen, sondern auch einen hohen Grad der Erfüllung erreichen. Einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit würde so Kontinuität angedeiht werden. Gleichzeitig bliebe dem Aufgabenträger das in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein immer häufigere auftretende Phänomen der gegenseitigen Zerfleischung der Marktteilnehmer vor der Vergabekammer erspart. Jede dieser Anfechtungen der Vergabe sorgt für eine Verzögerung der Umsetzungen von Innovationen, da zunächst während der Verfahrenslaufzeit nur Notverkehre aufgelegt werden. Des Weiteren würden die in Schleswig-Holstein bei jedem Betreiberwechsel nach Ausschreibungen eintretenden Zäsuren in den Netzen entfallen. Regelmäßig kam es zu Ausfällen, Störungen, stehenbleibenden Fahrgästen oder Verzögerungen durch Verfahren von orts- und linienunkundigen Fahrer*innen. Ferner wäre mit dem eigenen Unternehmen mit den in 8.6.1 beschriebenen Maßnahmen des Transformationsprozesses (E-Busse) auch ein gutes eigenes und erfahrenes Partnerunternehmen längst am Start. Etliche Kommunen in Schleswig-Holstein haben diesen besseren Weg der Selbstproduktion im ÖPNV längst eingeschlagen. Das Nachbarbundesland Hamburg setzt vollständig darauf und alle Kreise in Mecklenburg-Vorpommern haben sich dafür entschieden.	Wird zur Kenntnis genommen. Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden. Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	168 (Fortsetzung)		Zur Problematik der Laufzeit der Verkehrsverträge und der Dauer der Amortisierung der Betriebshofinfrastruktur für E-Busbetriebshöfe merken wir an, dass Art. 4 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 eine Länge des Verkehrsvertrages von 15 Jahren zulässt. Hier ist keine Beschränkung auf Eisenbahnunternehmen gemeint, denn die Grundlaufzeit dieser Verträge ist bereits in Abs. 3 mit 10 Jahren für Busverkehre und 15 für Schienenverkehre geregelt. Diese Laufzeiten dürfen im Fall von Abs. 4 auf 15 (Bus) bzw. 21,5 Jahre (überwiegend Schiene) ausgedehnt werden. Ferner sollte eine Untervergabebeschränkung konkret in den Verkehrsverträgen beziffert werden. Eine Untervergabe sollte nicht höher sein als 5%, die als Dispositionsreserve vollkommen ausreichend wäre. Untervergaben fördern maßgeblich das Unterlaufen von Standards in jedweder Hinsicht und verschieben Verantwortlichkeiten. Negative Auswirkungen auf Sicherheit, Qualität und Einhaltung von Sozialstandards sind bei einer Untervergabe deutlich wahrscheinlicher und treten immer wieder im ganzen Land über lange Zeiträume auf. Bei den Sozialstandards fallen vielfältige Verstöße gegen §4 Abs. 2 VG-SH i. V. m. ReprTVVO auf (auszugsweise): - Wegfall des Weihnachtsgeldes - Wegfall von Zuschlägen für Feiertagsarbeit - Wegfall von Zuschlägen für Arbeit an freien Tagen - Wegfall der Vergütung für eine Teilung des Dienstes - Kürzung des Urlaubslohns/ der Entgeltfortzahlung Reduzierung der Vergütung auf die reine Lenkzeit - Nichtaufzeichnung so genannter „anderer Arbeiten“ gemäß VO (EG) 561/2006 Art. 4 e) und Art. 6 Abs. 2 i. V. m. RL (EG) 2002/15/EG Art. 3 a) Es gibt weder Kontrollen noch Sanktionen. Das Fahrpersonal bleibt auf sich allein gestellt. Immer wieder hat es in der Vergangenheit Untervergaben gegeben, die auch zu schwerem Missbrauch führten. Wir erinnern an den Fall der in Cardiff registrierten insolventen Firma Buscenter24 Ltd. Ende des ersten Jahrzehnts, die geringfügig Beschäftigte Busfahrer auf selbständiger Basis in Vollzeit einsetzte oder einfach bei Vorliegen einer Arbeitsunfähigkeit Arbeitnehmer*innen ohne deren Wissen bei der Krankenkasse abmeldete. Noch heute warten Beschäftigte auf ihre Lohnzahlungen. In einem anderen Fall wurde ein Fahrer lediglich mit der Führerscheinklasse C (LKW) im Schulbusverkehr eingesetzt und Busse auf der freien Wiese ohne Ölabscheider gewaschen.	Wird nicht berücksichtigt. Die juristischen Hürden sind höher als es scheint. Diese Option ist eine Ausnahmeklausel, die im aktuell zum Regelfall avancierenden E-Transformationsprozess nicht greift. Wird nicht berücksichtigt. Belege für entsprechende Verstöße liegen nicht vor. Wird nicht berücksichtigt. Die Übertragbarkeit eines Falls aus Cardiff (GB, Wales) wird bezweifelt.
ver.di	169		Es wäre wünschenswert, wenn dem RNVP stets auch die aktuellen HVV-Großbereichs- und Umlandstandards beigelegt werden würden.	Wird teilweise berücksichtigt. Die hvv-Standards werden derzeit überarbeitet. Die Reproduktion eines absehbar veralteten Standes wird für nicht zielführend gehalten. Ergänzt wird ein Download-Link in 5.2.1.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	170	5.2 / S. 52ff 5.3 / S. 56 6.4 / S. 103 8.5 / S. 167-168 HVV-Standards, Teil „Straßenverkehr“	Die Ausschließlichkeit von Niederflurfahrzeugen ist zu begrüßen. Dynamische Fahrgastinformationen, die an den Haltestellen in Echtzeit über die Anschlüsse informieren, sollten kontinuierlich ausgebaut werden. Ferner sollten diese Informationen zu den Abfahrtszeiten der Bus- und Bahnlinien an Knotenpunkten auch in den Fahrzeugen vorliegen und auf Bildschirmen angezeigt werden. Es wäre wünschenswert, wenn in Absprache mit dem Land für die Bahnunternehmen eben solche dynamischen Fahrgastinformationen zu den Buslinien angezeigt werden würden. Für die Festlegung von Fahrzeugstandards der Busse empfehlen wir: - Verbot von 15-Meter-Fahrzeugen aufgrund deutlich erhöhter Unfallgefahr durch ein je nach Bauart bis zu 1,70 m ausschwenkendes Heck durch eine mittlenkende - Ausschließlich drei Türen im 12-m Standardlinienbus, vier Türen im 18 – 19-m Standardgelenkbus, um den Fahrgastfluss der Ein- und Aussteiger zu beschleunigen. - Der Einsatz von 21-Meter-Gelenkbussen mit mittlenkender Hinterachse sollte nur unter dem Vorbehalt einer zeitlich befristeten Beobachtung und Unfallevaulation erfolgen, da bei diesen Modellen das Heck um 70 cm ausschwenken kann. - Alters- und Kilometergesamtleistungsbeschränkung auf 800.000 km oder ein maximales Alter von 12 Jahren für Linienbusse, da die Lärmbelastung durch klappernde und scheppernde Altbusse H137 mit Laufleistungen von bis zu 1,2 Millionen Kilometern (28x um den Erdball) keine geeignete Maßnahme sind, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Diese Altfahrzeuge sind für Fahrgäste und Fahrpersonal schlicht Nerv tötend und stellen zudem ein vermeidbares Sicherheitsrisiko dar. Ein immer noch bestehender HVV-Umland-Standard „Straßenverkehr“ erlaubt ein zu hohes Fahrzeugalter von bis zu 15 Jahren, im schulbezogenen Verkehr sogar 20 Jahre. Warum ausgerechnet im Schulbusverkehr Uralt-Fahrzeuge unterwegs sein dürfen, ist nicht nachvollziehbar.	Wird zur Kenntnis genommen. Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Die Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	170 (Fortsetzung)		- Laut HVV-Standards Teil „Straßenverkehr“ ist eine Klimaanlage außerhalb des HVV-Großbereichs nach unserem Kenntnisstand nur bei Neufahrzeugen vorgesehen. Der Entwurf des RNVP könnte in Kapitel 5.3.1 in Verbindung mit den HVV-Standards einerseits so verstanden werden, dass ausschließlich Fahrzeuge mit Klimaanlage zum Einsatz kommen, andererseits scheint der Einsatz von Altfahrzeugen ohne Klimaanlage nicht klar genug ausgeschlossen zu sein. Es wäre sehr lobenswert, wenn ausschließlich klimatisierte Fzge. zum Einsatz kämen. Vielleicht ist dies auch so gemeint. In Anbetracht einer zu erwartenden Zunahme an Hitzetagen ist eine Klimaanlage für den Fahrgastraum überaus angebracht, um den ÖV klimatisch konkurrenzfähig zum MIV, attraktiv und fahrgastfreundlich zu halten. An Sommertagen kann ansonsten die Temperatur in einem Fahrzeug auf über 60 Grad Celsius ansteigen. Wir möchten allerdings ergänzen, dass eine Wärmeschutzverglasung für alle Fzg. obligatorisch vorgeschrieben sein sollte, da manche Klimaanlagen in Bussen lediglich ein gewisses Temperaturgefälle zur Außenluft erreichen. Da der Betrieb von Klimaanlagen den Energiebedarf erhöht, ist eine entsprechende Verglasung auch eine Maßnahme zur Energieeinsparung. - Ferner muss auch explizit für den Fahrerarbeitsplatz eine Klimatisierung verlangt werden, da konzentrationsbedingte Unfälle bei Sommertemperaturen von 47% (bei 15 Grad Außentemperatur) auf 63% ansteigen. Die derzeitige Formulierung differenziert nicht ausreichend genug, denn die technische Ausführung der Klimatisierung kann unterschiedlich erfolgen. Derzeit sind Klimaanlagen mit unterschiedlicher Bauart und Leistung im Einsatz und zudem gibt es auch Busse, die offensichtlich ab einer gewissen Außentemperatur von etwas über 30 Grad Celsius einfach abschalten, um die Anlage vor dem Kollaps zu bewahren. Laut HVV-Standard heißt es: „Einrichtung garantiert auch bei extremer Witterung (Hitze, hohe Luftfeuchtigkeit) ein angenehmes Innenraumklima. Der RNVP beschreibt: „angenehmes, witterungsgerechtes Innenraumklima“. Hier sollte eine konkrete Leistung von 30 bis 40 KW je Solobus verlangt werden – für einen Gelenkbus entsprechend höher. - Außerdem müssen Kühlboxen obligatorisch im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes installiert sein, um während einer nicht seltenen >10-Stunden-Schicht Kaltgetränke zur Vorbeugung vor Dehydrierung des Fahrpersonals bereithalten zu können. Dies stellt auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar.	

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	170 (Fortsetzung)		- Bei der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sollte zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit nach dem Vorbild des Verbots von fahrleistungsabhängiger Vergütung des Fahrpersonals laut Art. 10 der VO (EG) 561/2006 ein Passus aufgenommen werden, der eine erfolgsabhängige Vergütung von Werkstattmeistern/ Werkstattleitern der Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Höhe des Verbrauchs eines Werkstattbudgets verbietet. Derartige Regelungen haben den negativen Anreizeffekt, dass Reparaturen an Linienbussen eher aufgeschoben werden. Es muss der Grundsatz gelten, dass repariert wird, was kaputt ist. - Die Videoüberwachung im Fahrgastraum/ Bereich vorderer Einstieg außerhalb des Großbereichs (Umland) sollte konkreter gefasst und stets obligatorisch sein und nicht nur für Neufahrzeuge gelten. Nicht nachrüstbare Altfahrzeuge sollten ausgeschlossen werden. Zwischen den HVV-Standards Großbereich „Straßenverkehr“ und den HVV-Standards Umland „Straßenverkehr“ existiert ein Widerspruch. Im Großbereichsstandard ist die Videoüberwachung für Fahrzeuge, die „überwiegend“ in Teilnetzen außerhalb eingesetzt werden, nur optional – im Standard für das Umland obligatorisch für Neufahrzeuge. Die Videoüberwachung wirkt abschreckend gegen Gewalttäter/ Vandalismus und sichert Ermittlungserfolge der Polizei. Sie dient dem Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal vor Übergriffen und ist einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis/ -gefühl der schwächeren Bevölkerungsgruppen zuträglich (siehe §1 ÖPNVG-SH). - Die während der Pandemie eingebauten „Spuckschutzscheiben“ für den Fahrerarbeitsplatz sollten im HVV-Gesamtbereich zum Standard erhoben werden. Sie vermindern das Risiko der Ansteckung des Fahrpersonals mit Atemwegserkrankungen (z. B. Grippe) insbesondere in der kalten Jahreszeit und beugen so Personalausfällen und so auch Fahrtausfällen vor. Sie schützen auch vor den zukünftig häufiger zu erwartenden Pandemien aufgrund neuer Virenarten oder Mutationen bestehender. Darüber hinaus bieten sie einen gewissen Schutz vor Übergriffen – mindestens heben sie die Schwelle für Übergriffe an. Die Beschaffenheit der Trennscheiben sollte vorgeschrieben werden. Die Scheiben sollten massiv und aus Gründen der Verkehrssicherheit entspiegelt sein. - Die Ausgestaltung der Fahrerarbeitsplätze sollte durch z. B. Verweis auf die VDV-Schrift 234 in ihrer jeweils gültigen Fassung konkret vorgegeben sein. Andere Systeme sollten zur Vorbeugung von Berufskrankheiten ausgeschlossen sein. Der Austausch defekter Fahrersitze muss vorgeschrieben sein und kontrolliert werden, um – wie in der Vergangenheit geschehen - den jahrelangen Einsatz von z. B. Sitzen mit defekter Federung (Kreise OD/ RZ) zu verhindern. - Im HVV-Standard Umland „Straßenverkehr“ steht immer noch nur Euro4 als Abgasstandard (HVV-Seite).	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	170 (Fortsetzung)		- Standards für Fahrzeuge sollten die Reinigungsintervalle/ Reinigungsqualität Innen wie Außen näher bestimmen bzw. der Zustand sollte strenger kontrolliert werden. Dreckige Fahrzeuge wirken abschreckend und mindern die Attraktivität des ÖPNV. Obwohl laut HVV-Umland-Standard „Grundlegend“ sich die Fahrzeuge (und Haltestellen) während der Betriebszeit in einem „sauberen und ansehnlichen Zustand“ befinden sollen, sind doch merkliche Unterschiede zwischen den Unternehmen erkennbar.	
ver.di	171	5.2.2 / S. 53 5.4 / S. 103 - 105	Zur Barrierefreiheit: Bezgl. der Barrierefreiheit gibt es, wie im Entwurf dargelegt, im Kreis Segeberg den größten Nachholbedarf von allen anderen nördlichen Umlandkreisen. Der erhebliche Rückstand muss dringend aufgeholt werden. Trotz diverser baulicher Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit (Radien, Kasseler Bord/ Busbord/ Buskapstein, Höhe der Bordsteinkanten usw.) zeigt sich in der Praxis immer wieder, dass auf den Haltestellen haltender und parkender MIV die Einfahrt in die Haltestellen erschwert/ unmöglich macht. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist dies hochproblematisch und für insbesondere ältere Fahrgäste bedeutet jede erhöhte Sturzgefahr ggfs. im schlimmsten Fall das vorzeitige Lebensende, da längere Krankenhausaufenthalte fatale Folgen haben können (nicht verheilende Brüche, Infektionen, Dekubitus, nicht regenerierbare Muskelmasse infolge Abbaus durch lange Liegezeiten/ Bewegungsmangel usw.). Hier sollte stärker darauf geachtet werden, dass Haltestellen stets frei bleiben – ggfs. in Absprache mit den Ordnungsämtern/ der Polizei. Es bedarf hier einer deutlichen Bewusstseinschärfung für die Belange der älteren Bevölkerungsanteile und der anderweitig eingeschränkten Fahrgäste. Im Übrigen kostet jeder verlangsamte Fahrgastwechsel Fahrzeit und Verspätungen führen zum Verlust von Anschlüssen. Dies wiederum mindert die Attraktivität des ÖPNV.	Wird zur Kenntnis genommen. Die örtlichen Ordnungsbehörden als Verantwortliche sind korrekt benannt worden.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	172	5.2.2 / S. 53 5.3 / S. 56 8.3 / S. 135 ff	Aus unserer Sicht sollten ausführlichere Angaben zur Gestaltung der Haltestellen, die als Überliegeplätze dienen (Parkplätze), aufgenommen werden. Es muss betont werden, dass zumindest bei jeder Neugestaltung/ bei jedem Neu-/ Umbau von ZOBS/ Busumsteigeanlagen die Überliegeplätze (Parkplätze/ Stellplätze) für die Linienbusse insbesondere darauf ausgelegt werden, dass ausreichend Platz auch für zukünftige Verkehre bei einer Verdopplung der Fahrgastzahlen vorhanden ist (zu erwartende und gewünschte Folge von Entwicklungsmaßnahmen 8.3 ff). Im Kreis Segeberg seien insbesondere der ZOB in Bad Segeberg und der Bahnhof Rickling erwähnt. Letzterer wird zu Stoßzeiten von mehreren Bussen angefahren, die dann in einer Kurve stehen. Offensichtlich geht der Entwurf des RNVP auf die beschränkten Platzverhältnisse bereits ein (S. 135 u.), die hinderlich für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots sind. Dabei sollte bei den Planungen stets berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge eher größer statt kleiner werden und bei zusätzlichen Angeboten wie on-Demand-Verkehren außerdem zusätzliche Fzg. noch dazukommen. ZOB-Anlagen/ Endhaltestellen müssen so geplant werden, dass das Fahrpersonal zu Beginn einer gesetzlich vorgeschriebenen Fahrunterbrechung auf die Überliegehaltestelle einfahren und erst am Ende der Fahrtunterbrechung diese wieder verlassen kann. Das weit verbreitete Aufrücken/ Rangieren während der Fahrunterbrechung insbesondere im Hamburger Stadtgebiet ist nicht vereinbar mit §1 Abs. 1 FPersV i. V. m. Art. 4 d) VO (EG) 561/2006. Diese Unsitte breitet sich immer weiter auch außerhalb der FHH aus. Während einer Fahrtunterbrechung darf das Fahrzeug nicht bewegt werden, ganz besonders dann nicht, wenn die Fahrdienste Spitz auf Knopf gestrickt sind und kaum zeitliche Reserven enthalten. Zweck dieser Regelung ist laut europäischem und deutschem Verordnungsgeber u. a. die Verkehrssicherheit. Generell sollte jedwede Haltestelle größer gedacht und geplant werden – das Mindestmaß sollte für einen Gelenkbus konzipiert sein, der exakt parallel zum Kantstein mit maximal einer Handbreit Abstand steht bzw. eher für zwei hintereinanderstehende Standardlinienbusse ausgerichtet sein, die immer noch vorbildlich ein- und ausfahren können, auch wenn ein zweites Fahrzeug in der Haltestelle stehen bleibt und dabei während der Standzeit exakt parallel mit maximal einer Handbreit Abstand zum Bordstein stehen. Nur dann, wenn Haltestellen groß genug gebaut sind, können sie so angefahren werden, dass Gehbehinderte/ Mobilitätseingeschränkte gefahrlos ein- oder aussteigen können.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	172 (Fortsetzung)		Ferner sollte an Endhaltestellen die Installation von Sozialräumen/ sanitären Anlagen immer in unmittelbarer Nähe ohne lange Fußwege eingeplant werden. Sofern in den nächsten Jahren Pausenablösungen eingeführt werden, um dem Platzmangel an den ZOBs Herr zu werden, müssen ausreichend große Sozialräume vorhanden sein, da das Fahrpersonal dann nicht mehr die Fahrtunterbrechung und/ oder Pause im Fahrzeug verbringen kann. Zu einer Toilette muss eine Waschgelegenheit gehören, um die Hände waschen zu können. Folglich beinhaltet jede ordnungsgemäße Planung einer Endhaltestelle immer auch von vornherein die Planung von Strom-, Wasser- und Abwasseranschlüssen. Die Toilettensituation ist im gesamten Kreis Segeberg, im Kreis Stormarn und im Kreis Herzogtum-Lauenburg von eher unbefriedigend über unzureichend bis katastrophal. Wenn Toiletten vorhanden sind, fehlt es bisweilen an einer Geschlechtertrennung. Die Hygienestandards sind mitunter unwürdig. Beispiele: Am Bahnhof Rickling (SE) gibt es gar keine Toilette. Am Krankenhaus in Bergfeld-Stegen (OD) kann in den Nebenzeiten die Toilette nur benutzt werden, wenn der Pförtner da ist. Trittau (OD) und Aumühle (RZ) haben keine Toilette. Teilweise dauert es bis zu 10 Jahre, bis eine Toilette installiert ist oder aber es wird mit Dixi-Klos als Dauer-„Lösung“ gearbeitet. Besonders für das weibliche Fahrpersonal ist dies eine Zumutung. Toiletten dürfen nicht zu weit von den Überliegeplätzen entfernt sein, da im Falle der 1/6-Regelung gemäß §1 Abs. 3 Ziffer 2 FPersV (lediglich 10 Minuten) ein Toilettengang unmöglich gemacht wird. Sind die Toiletten zu weit entfernt, führt dies ggfs. zu einer verspäteten Folgefahrtaufnahme. Es sei daran erinnert, dass die EU-Kommission neuerdings mit den letzten Änderungen der VO (EG) 561/2006 (zuletzt 20.08.2020) berechtigter Weise den Stellenwert der Qualität von Stellflächen erhöht. Im neuen Art. 8a für den Straßengüter- und Personenverkehr ist explizit die „geschlechtergerechte sanitäre Einrichtung“ erwähnt. Durch die Systematik der Verweisung auf die VO in dem für den ÖPNV geltenden §1 FPersV ist somit auch der neue Art. 8a derzeit immer noch – vielleicht ungewollt – für den ÖPNV in Bezug genommen. Auch wenn es zunächst mehr um eine Selbstverpflichtung der Kommission zur Erstellung und Zertifizierung von gesicherter Parkflächen geht und von Seiten der EU der Fernverkehr gemeint ist (auf den der Bundesverordnungsgeber jedoch für den ÖPNV verweist), so zeigt diese Novellierung zumindest, dass die EU-Kommission das Problem fehlender ausreichender sanitärer Anlagen für das Fahrpersonal erkannt hat. Da sollte doch die unterste Verwaltungseinheit in einem EU-Staat nicht zurückbleiben, in ihrem Zuständigkeitsbereich Wert auf ausreichende sanitäre Anlagen und Stellplätze zu legen.	Bei Bedarf sind geeignete Lösungen jeweils im laufenden Geschäft zu finden.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	172 <i>(Fortsetzung)</i>		Ferner muss bei der Einrichtung von Endhaltestellen auch darauf geachtet werden, dass Überliege- (Ruhe- oder Kurzpause von angemessener Dauer §§4 und 7 ArbZG oder Fahrtunterbrechung §1 FPersV) und Starthaltestelle räumlich voneinander getrennt werden. Fahrgäste kennen das Fahrpersonalrecht nicht und können nicht nachvollziehen, weshalb das Fahrpersonal auf Fragen während der Fahrtunterbrechungen/ Pausen nicht antworten kann/ nicht antworten darf und auch nicht antworten will. An allen räumlich getrennten Haltestellen treten diese Störungen während der Pause nicht auf.	
ver.di	173	8.3.2 / S. 142 – 149 6.6.1 / S. 113 ff	Die im Entwurf des RNVP vorgestellten ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen sind begrüßenswert, wobei wir jedoch anregen möchten, dass die Maßnahmen der Priorität 3, die erst nach dem Ablauf dieses RNVP greifen sollen, noch innerhalb der Laufzeit des RNVP vorgezogen werden. Die in 8.3.2.1 skizzierten Taktverkürzungen begrüßen wir ebenso, merken aber an, dass der (ungünstigste) 40er-Takt möglichst vermieden werden möge. Ziel muss es sein, im Laufe der Laufzeit die Taktungen des Grundnetzes C auf B und dieses auf A zu verdichten – ebenso den Stadtverkehr Taktfamilie 2 auf 1 zu verbessern. Wünschenswert wäre bei der näheren Ausgestaltung, dass die Taktung zwischen 06:00 und 21:00 Uhr konstant und verlässlich aufrechterhalten wird. Für die Sonntage regen wir an, dass kein zu später Beginn der Verkehre anvisiert werden möge. Der angekündigte Ersatz des Nachtbusnetzes in Hamburg durch 24-Stunden laufende Buslinien (Mo. bis Do.) ist zu begrüßen – es wäre wünschenswert, wenn Norderstedt in diesem Plan vollständig einbezogen werden würde, da dieser südliche Wurmfortsatz des Kreises faktisch in das Hamburger Stadtgebiet komplett übergeht. Es ist eine zusammenhängende Siedlungsstruktur, durch die einfach nur das Konstrukt einer künstlichen und überflüssigen Grenze verläuft. Die angekündigten Wochenend-Nachtangebote (z. B. 7550 u. w., aber auch 278/ 378 im Stadtverkehr) sind – das muss man auch hervorheben – durchaus ein Meilenstein. Eine Verwirklichung sollte unbedingt bald erfolgen. In Anbetracht der aktuellen Diskussion um das 9-EUR-Ticket ergänzen wir: Sofern sich die Einführung eines einheitlichen, einfachen, wünschenswerten und innovativen 29-EUR- oder 30-EUR/Monat-Tickets oder eines 365-EUR/ Jahr-Tickets abzeichnen sollte, müsste der ÖPNV vollständig neu betrachtet und gedacht werden. Grundsätzlich sollte eine schrittweise Senkung von Fahrpreisen/ Vereinfachung des Tarifsystems mit einem schrittweisen Ausbau der Kapazitäten einhergehen, um das System vor dem Kollaps zu bewahren. Mit einem kollabierenden ÖPNV ist niemandem geholfen. Hierbei sind auch folgende Punkte zu beachten: - Die Lieferzeiten von Bussen werden immer länger. Inzwischen muss man von 9 bis 12 Monaten ausgehen.	Wird nicht berücksichtigt. Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung wird auf Kap. 8.3 verwiesen, wonach diese durch jährliche Festlegung flexibel operationalisiert werden soll. Dies impliziert die Möglichkeit, in begründeten Fällen auch flexibel mit der Priorisierung umzugehen; diese sollte jedoch grundsätzliche Entwicklungsleitlinie bleiben. Ist bereits berücksichtigt. Kap. 8.3: "Richtschnur für die Maßnahmenentwicklung ist die Ausschöpfung der maximalen Taktdichte je Hierarchiestufe (vgl. Kap. 6.3). Auf strategisch bedeutsamen Relationen sollen höhere Hierarchiestufen angestrebt werden." Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	173 (Fortsetzung)	8.3.6 / S. 163	- Ein noch größeres Problem stellt die Personalknappheit beim Fahrpersonal und Mechatronikern dar. Für eine gute Ausbildung und Einarbeitung in der Schnellqualifikation der EU-Kraftfahrer sind von der Rekrutierung über den Führerschein bis zur Streckenkunde 9 Monate zu veranschlagen – und richtig einsatzbereit ist dieses Personal dann noch nicht. Zu schnelle Ausbildungen schlagen auf die Qualität und Sicherheit negativ durch. Generell sollte mehr auf die Ausbildung nach BBiG als Fachkräfte im Fahrbetrieb Wert gelegt werden. - Ein breiter Einsatz automatisierter Systeme wird bis 2030 nicht verfügbar sein, da nach wie vor zahlreiche Probleme nicht gelöst sind und die Technik nicht ausgereift ist. Alle gegenteiligen Behauptungen entspringen eher einem reinen Marketing-Hype der Automobilindustrie. Jede ernstzunehmende, nicht befangene Fachstimme aus den Bereichen Technik und Versicherungswirtschaft bestätigt dies. Im Übrigen wird eine Automatisierung der Stufe 5 dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht gerecht. Automatisierte Busse können weder Auskunft auf Fahrgastfragen geben, noch Konflikte lösen, noch beim Ein- oder Aussteigen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste helfen. Erst recht können diese Systeme im Notfall keine Erste Hilfe/ Wiederbelebung/ Evakuierung/ Anforderung von Polizei/ RTW im Un-/ Brandfall leisten. Die bereits jetzt im Einsatz befindlichen eingreifenden Fahrerassistenzsysteme haben bereits mehrfach befremdlich und unausgereift in die Fahrt eingegriffen und sogar Gefahrsituationen/ Schrecksituationen herbeigeführt. - Zum Thema Fahrpersonalmangel mehr in den Folgezeilen.	Wird zur Kenntnis genommen. Wie dem Kapitel zu entnehmen ist, ist den Verfassern die Problematik bewusst.
ver.di	174	RNVP gesamt HVV-Standards „Grundlegend“	Generell vermissen wir, dass mit der Aufstellung des Entwurfs des RNVP der Teil ausgespart wird, der letztlich den ÖPNV auf die Straße bringt: Das Personal §5 ÖPNVG schreibt zwar dies bei der Aufstellung von RNVP nicht vor, jedoch spricht das Gesetz hier lediglich von „Mindestanforderungen“ an einen RNVP und aus anderen Landkreisen sind uns RNVP bekannt, die insbesondere das Fahrpersonal, also die direkte Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen und Nutzer des ÖPNV, gerade nicht aussparen. Der ÖPNV kann noch so gut durchdacht und geplant sein – ohne das Personal kommt er nicht auf die Straße und genau an dieser Stelle zeichnet sich seit Jahren ein stetig verschärfender Personalmangel ab. Und wenn in der Branche aufgrund des Kostendrucks notorisch mit Unterdeckung gefahren wird, stellt sich der Kollaps des Systems noch schneller ein, als er durch den demografischen Wandel herbeigeführt werden könnte.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ild. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	174 (Fortsetzung)		Es ist für die Transformation, für die Verkehrswende, für den Klimaschutz und neuerdings sogar aus geo- und sicherheitspolitischen Erwägungen heraus (Abhängigkeit von autokratischen und diktatorischen Regimen) unbedingt notwendig, dass Menschen auf den ÖV umsteigen und deshalb dürfen keine Fahrten ausfallen. Die bereits im Hamburger Stadtgebiet in Folge Personalknappheit eintretenden Linienausfälle mögen bei dichter Taktung nicht immer auffallen – im Kreis Segeberg aber bei zeitlich weiter auseinanderliegenden Fahrten sind Ausfälle deutlich spürbar und für Fahrgäste inakzeptabel. Der ÖPNV wird dadurch keineswegs besser, was er aber werden muss. Mit den im Entwurf des RNVP beschriebenen Taktverdichtungen und neuen Linien, so begrüßenswert sie auch sein werden, wird sich das Problem weiter verschärfen. Letztlich wird eine ausreichende Personalausstattung das Rückgrat des ÖPNV sein und es wird brechen, wenn die Lage nicht erkannt wird: 7. Bereits heute arbeiten deutschlandweit gegenüber dem Jahr 2000 15.000 Beschäftigte weniger im ÖPNV. 8. Im gleichen Zeitraum aber hat die Zahl der Fahrgäste um 24% zugenommen. 9. In 60% der Unternehmen fallen Fahrten aufgrund von Personalmangel aus. 10. Bis zum Jahr 2030 geht jeder 2. Beschäftigte in Rente. 11. Nur zur Aufrechterhaltung des Status quo sind 100.000 Kräfte neu zu rekrutieren (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer). 12. Für eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 sind weitere 70.000 Beschäftigte zu rekrutieren. Immer regelmäßiger werden Beschäftigte aus dem Frei geholt und neuerdings auch noch aus dem Urlaub, um die Lücken zu füllen. Der Urlaub der Beschäftigten dient der Regeneration und darf nicht als Verfügungsmasse für Flickschusterei im ÖPNV erhalten. Gleichzeitig wandern Beschäftigte aus der Branche wieder in zuvor ausgeübte Berufe ab, weil ... 3. ... die Arbeitsbedingungen im ÖPNV wie Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit, Wechselschicht als belastend für die Gesundheit und das Gleichgewicht in Familie und sozialem Umfeld empfunden werden und sich die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verschlechtern ... 4. ... dafür aber keine ausreichende Kompensation geboten wird und in anderen Berufen inzwischen deutlich bessere Konditionen gelten.	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	174 (Fortsetzung)		Mit den geplanten Verkehrsausweitungen wird die Arbeit im ÖPNV im Kreis Segeberg immer stärker in Richtung vollkontinuierlicher Schichtarbeit tendieren – sprich: Die ohnehin nicht mehr attraktiven Tätigkeiten werden als noch belastender empfunden und werden daher für die Rekrutierung von Arbeitskräften noch abschreckender wirken. Darüber werden auch nicht die Prämien von 1.000 bis 5.000 € je Vermittlungsfall hinweghelfen, die derzeit bei erfolgreicher Vermittlung an Vermittler im Kreis Segeberg gezahlt werden. Ferner fehlt uns im Entwurf des RNVP eine Vision, wie es qualitative Vorgaben für das Personal aus den Qualitätsstandards des HVV in die Wirklichkeit, in den Bus schaffen. In der Wirklichkeit hinter dem Lenkrad soll das Personal ... 6. ... kundenfreundlich, kommunikativ, 7. ... sozial kompetent auch in Konfliktsituationen sicher auftreten, 8. ... sicher in Fahrkartentarifen, Ortskenntnissen sein, 9. ... der deutschen Sprache mindestens gut mächtig sein, um Fahrgastfragen auch beantworten zu können und um von Fahrgästen auch verstanden werden zu können, 10. ... um die rechtlichen Vorgaben im Fahrpersonal- und Straßenverkehrsrecht auch lesen, verstehen und begreifen zu können, 11. ... und nebenbei auch noch sicher, unfallfrei, fahrgastfreundlich und ökonomisch trotz eines erheblichen Zeitdrucks fahren können. Das Fahren eines Linienbusses und das Fahren eines PKWs sind zwei Paar völlig unterschiedliche Schuhe. Wer einen PKW fahren kann, ist dadurch noch lange nicht für das Führen eines Linienbusses geeignet. Wir können es nicht als förderlich für den ÖPNV erkennen, wenn inzwischen Busfahrer eingesetzt werden, die nicht oder nur schwer verständlich sind, zumal die HVV-Standards „Grundlegend“ die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift verlangt. Laut HVV-Standard lautet die Vorgabe außerdem „Deutsch sprechende Fahrgäste können beraten und verstanden werden.“ Es reicht nicht aus, wenn auf dem Papier in den HVV-Standards und von den Verkehrsunternehmen in Stellenausschreibungen gute Deutschkenntnisse verlangt werden – sie müssen auch nach der Einstellung wirklich vorhanden sein. Anspruch und Wirklichkeit klaffen hier immer stärker auseinander. Und mit Befremden müssen wir wahrnehmen, dass z. B. nicht-Deutsch-sprechendes Personal aus Schweden im Kreis Segeberg eingesetzt wird. Wir können nur dringend anmahnen und warnen, dass sich auf der Seite des Aufgabenträgers endlich ein Problembewusstsein bezüglich des Problems der Personalgewinnung und der Umsetzung von qualitativen Standards einstellen muss. Es ist zu kurz gedacht, einfach Standards zu formulieren, bei Nichteinhaltung Besprechungen anzusetzen und eine „bedarfsabhängige Sanktionierung“ gegen die Unternehmen zu verhängen – kurzum ist die Botschaft:	

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	174 (Fortsetzung)		Die Verkehrsunternehmen müssen sich derzeit einzig und allein selbst darum kümmern und werden dabei allein gelassen. Die Unternehmen müssen aber auch in die Lage versetzt werden, sich darum kümmern zu können, bessere Arbeitsbedingungen anbieten zu können, um mehr Personal und besseres Personal gewinnen zu können. Daran haben die Aufgabenträger bei der Aufstellung von Standards und bei der Ausgestaltung von notwendig auskömmlichen Verkehrsverträgen einen erheblichen Anteil und diese Rolle des Aufgabenträgers muss auch verstanden werden. Wir regen daher an, dass – ergänzend zur Option der Direktvergabe an ein eigenes Unternehmen, über das der Kreis eine ausreichende Kontrolle ausübt – zukünftig für den Fall des Beibehalten von Ausschreibungen, was wir nicht empfehlen können, in den sozialen Standards der Ausschreibung gemäß VG-SH in Verbindung mit der ReprTVVO nur noch der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Schleswig-Holstein in seiner jeweils geltenden Fassung verlangt wird. Dieser Tarifvertrag gilt z. B. in Flensburg, Kiel, Neumünster und Lübeck. Es sollte nicht mehr offengelassen werden, welcher Tarifvertrag von Dreien aus dem bunten Blumenstrauß in der ReprTVVO gewählt wird. Diese Festlegung ist zulässig. Der Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes (OVN-SH) ist tatsächlich kein echter ÖPNV-Tarifvertrag, sondern eher für Reise- und Gelegenheitsverkehre geschaffen worden. Er entstammt aus einer Parallelwelt zum ÖPNV und enthält nicht einmal eine im ÖPNV in ganz Deutschland gängige Kurzpausenregelung gem. §7 ArbZG. Gerade für die angekündigten Ausbaumaßnahmen im ÖPNV ist er völlig untauglich. Der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe aber verfügt beispielsweise über eine gesetzeskonforme, saubere Kurzpausenregel. Gerade für die Sparte des Nahverkehrs ist dieser Tarifvertrag extra einmal in jeder Hinsicht geschaffen worden. Dafür ist dieser Tarifvertrag für den Gelegenheitsverkehr eher untauglich. Einzig in einem grundsätzlichen Umschwenken unter den sozialen Standards auf den Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe liegt noch eine ausreichende, anreizende und letzte Chance, ausreichend Personal für die Branche zu rekrutieren, damit das Rückgrat nicht bricht. Ein weiteres Festhalten an dem Tarifvertrag OVN-SH führt die Branche geradewegs in die Sackgasse, da keiner mehr unter diesen Bedingungen arbeiten kann. Dieser Tarifvertrag ist mittelfristig auf dem Weg in eine Art Zombi-Dasein. Er ist aufgrund historischer struktureller Ursachen der Branche nicht mehr praxistauglich weiterentwickelbar.	Wird zur Kenntnis genommen. Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	174 (Fortsetzung)		Abschließend betonen wir, dass im Falle des Festhaltens an wettbewerblichen Verfahren, immer auch die Übernahme des bisher im Netz tätigen Personals angeordnet wird – so wie in den allermeisten anderen Landkreisen in Schleswig-Holstein auch. Der Kreis Segeberg gehört nach unserem Kenntnisstand mit zu den letzten Kreisen, die dies nicht tun. Beispielsweise trieb die Situation vor und nach der letzten Ausschreibung im Kreis Segeberg allen Beschäftigten tiefe Sorgenfalten ins Gesicht. Da die Vergabe auch noch angefochten worden war, verlängerte sich diese Situation auch noch für die Beschäftigten – und das ohne jede Not seitens des Aufgabenträgers, der die Übernahme EU-rechtskonform einfach hätte anordnen können. Dies wurde vom Personal als Missachtung und Geringschätzung für seine Arbeit empfunden und ist überhaupt nicht förderlich, um Personal in der Branche zu halten. Wenn weiterhin das Personal im ÖPNV alle 10 Jahre um seinen Job fürchten muss, dann wird das Abwandern des Personals in andere Branchen weiter zunehmen und der Personalmangel zusätzlich verschärft.	Wird zur Kenntnis genommen. Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	175	S. 38, Punkt 4.2.2.4 – Vergabe von ÖV-Leistungen – Kreis RZ	In der Auflistung der Teilnetze benachbarter Aufgabenträger ist die Laufzeit der Vergabe der Stadt Hamburg (FHH) an die VHH nicht korrekt, richtig ist bis 12/2026. Hier ein Hinweis zur Vergabe der FHH an die HOCHBAHN/Bus: Es stellt sich die Frage, ob das vom Fahrplanwechsel abweichende Vertragsende stimmig ist.	Wird berücksichtigt. Laufzeit bei VHH wird korrigiert, HHA-Laufzeit ist korrekt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	176	S. 53 Punkt 5.2.1 besondere Fahrzeuganforderungen	Derzeitig haben die Fahrzeuge ein Signal zur Türschließung. Dieses wird von unserer Seite auch als ausreichend angesehen, da sich eine Tür zwar unerwartet schließen kann, aber die Öffnung der Tür zum Ein- und Ausstieg von den KundInnen erwartet wird und auch optisch/akustisch wahrnehmbar ist. Von daher regen wir an, auf ein Türöffnungssignal (optisch/akustisch) zu verzichten.	Wird zur Kenntnis genommen. Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Alle hier gegebenen Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	177	S. 56, Punkt 5.3.1 - Fahrzeuge	Platzkapazität Die im RNVP genannten Platzkapazitäten von 70 im Standardbus und 110 im Gelenkbus werden bei E-Bussen zum Teil nicht erreicht, hier sollte von den Zielwerten entsprechend abgewichen werden können und eine entsprechende Öffnungsklausel in den RNVP aufgenommen werden. WLAN Mit der zu erwartenden flächendeckenden Einführung von 5G wird die Ausstattung mit WLAN in den Bussen nicht mehr als zeitgemäß und attraktiv wahrgenommen werden. Zudem sind die Datenvolumina der Mobilfunknutzenden mittlerweile in der Regel ausreichend hoch. Von daher erkennen wir eine Ausstattung der Busse mit WLAN nicht mehr als attraktives Ausstattungsmerkmal und regen an, dieses Merkmal im RNVP nicht weiter zu verfolgen. Anregung Stattdessen sehen wir folgende Ausstattungen als kundenorientiert und regen deren Aufnahme an: · Innenmonitore für Kundenkommunikation und Anschlusssicherung · Digitale Bezahlmöglichkeiten im Rahmen HVV Any und HVV Andi	Wird berücksichtigt. Ergänzung wird eingefügt, darüber hinaus siehe unten (hvv-Standards). Wird zur Kenntnis genommen. In PI und SE besteht die der VHH bekannte politische Beschlusslage zur WLAN-Vollausstattung aller Busse, die bislang noch nicht umgesetzt wurde. Eine Abweichung davon setzte entsprechend angepasste politische Beschlüsse voraus. Die Frage kann nicht im RNVP-Kontext sinnvoll beantwortet werden und ist jenseits davon zu klären; darüber hinaus siehe unten. Wird zur Kenntnis genommen. Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Alle hier gegebenen Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	178	S. 57, Punkt 5.3.2 sowie S. 167f., Punkt 8.5.2 – DFI an Haltestellen	DFI sind nicht nur an Verknüpfungspunkten, sondern generell an Bahnhöfen und Haltestellen mit höheren Fahrgastaufkommen, sowie Busumsteigeanlagen und Bus-zu-Bus-Verknüpfungspunkten zu empfehlen.	Wird berücksichtigt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	179	S. 112, Punkt 6.5.4.3:	Bei den genannten Führerscheinklassen ist vermutlich B statt A (Kraftfahrzeuge) gemeint.	Wird berücksichtigt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	180	S. 168ff., Punkt 8.6 - E-Mobilität	Nach derzeitigem Stand der Technik ist die Festlegung auf Elektroantriebe im ÖPNV auf der Straße nachvollziehbar. Bei einer solchen Festlegung sollte die zukünftige Entwicklung weiterer lokal emissionsfreier Antriebsformen im Sinne der CVD bzw. des SaubFahrzBeschG mit im Blick gehalten werden und ggf. deren Erprobung/ Einführung über eine entsprechende Formulierung im RNVP möglich sein.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Analyse der relevanten Kriterien auf grundsätzlich technologieoffener Basis hat zu einer plausibel begründeten Systemempfehlung für E-Busse geführt. Die Leitlinie der Technologieoffenheit gilt weiterhin und ermöglicht damit zukünftig grundsätzlich auch den Einsatz von Alternativen, sofern diese sich als technologisch und wirtschaftlich vorteilhaft ggü. E-Bussen erweisen.