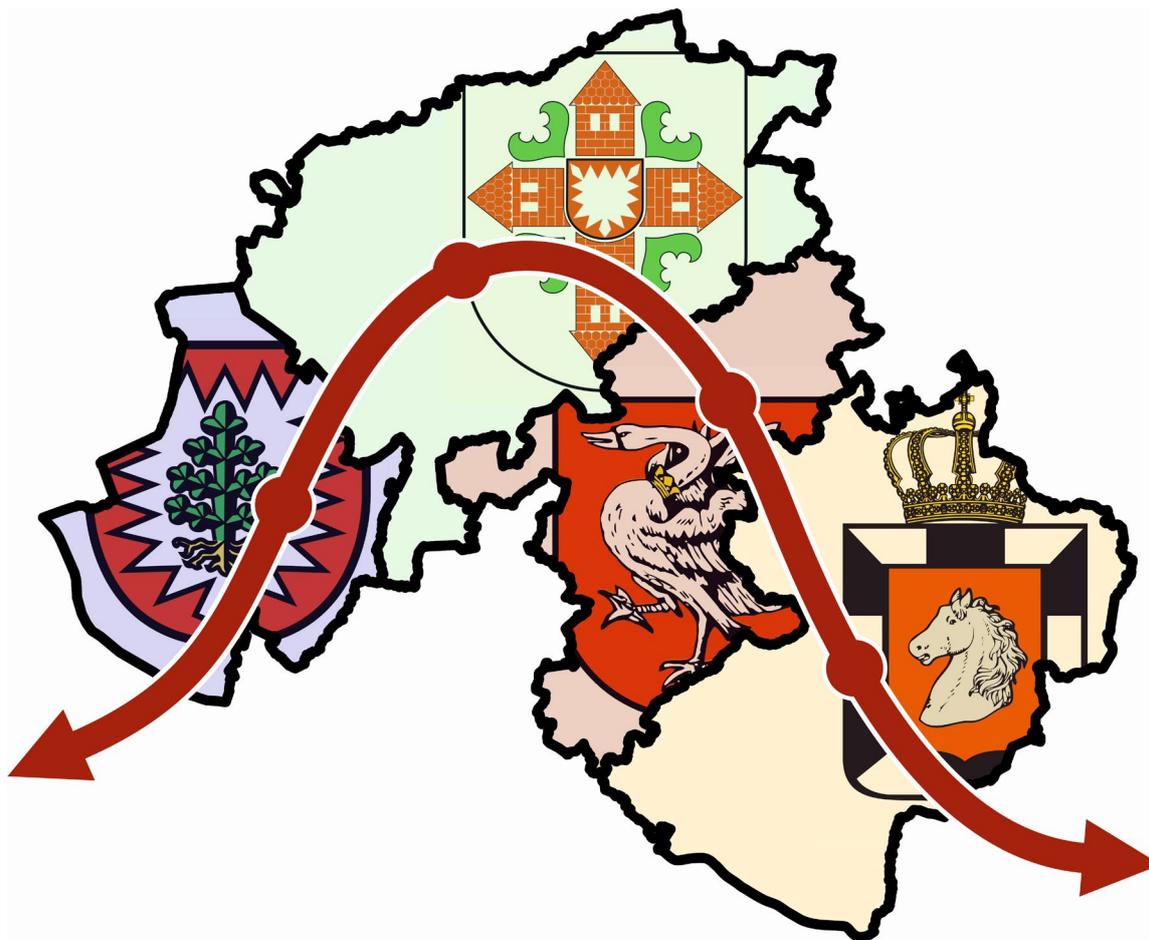


Fünfter Regionaler Nahverkehrsplan 2022 - 2026



der Kreise

Pinneberg

kreis  pinneberg

Segeberg

 KREIS
SEGEBERG

Stormarn

KREIS STORMARN 

**Herzogtum
Lauenburg**


KREIS HERZOGTUM LAUENBURG 



metropolregion hamburg

Herausgeber:

Kreis Pinneberg

Kurt-Wagener-Straße 11
25337 Elmshorn
Kreistagsbeschluss: 31.08.2022

Kreis Segeberg

Hamburger Straße 30
23795 Bad Segeberg
Kreistagsbeschluss: 29.09.2022

Kreis Stormarn

Mommsenstraße 14
23843 Bad Oldesloe
Kreistagsbeschluss: 23.09.2022

Kreis Herzogtum Lauenburg

Barlachstraße 2
23909 Ratzeburg
Kreistagsbeschluss: 22.09.2022

Verfasser:

SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg
Ochsenzoller Straße 147 | 22848 Norderstedt



Elfi Heesch
Landrätin des Kreises Pinneberg



Jan Peter Schröder
Landrat des Kreises Segeberg



Dr. Henning Görtz
Landrat des Kreises Stormarn



Dr. Christoph Mager
Landrat des Kreises Herzogtum
Lauenburg

Vorwort

Heute schlagen wir ein neues Kapitel in der ÖPNV-Entwicklung der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg auf. Denn diesen 5. RNVP haben wir erstmals als Gemeinschaftswerk entwickelt, was unseren vielfältigen Gemeinsamkeiten nicht nur entspricht, sondern unsere auf vielen Feldern etablierte Kooperation in der inneren Metropolregion Hamburg weiter vertieft.

Dieser strategisch über Kreisgrenzen hinweg koordinierte Ansatz wird uns helfen, auch in von Krisen geprägten Zeiten – auslaufende Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg, Inflation, Klimawandel – die Herausforderungen in der ÖPNV-Entwicklung gemeinsam erfolgreich meistern zu können, die sich zu diesen zwei Leitzielen verdichten: Mobilitätswende und Klimaschutz.

Mit einem starken ÖPNV können wir auf beiden Feldern relevante Effekte erreichen – und genau das wollen wir tun. Dementsprechend haben wir diese konkreten Zieldefinitionen abgeleitet: den ÖV-Anteil am Verkehrsmarkt bis 2026 auf 15% zu erhöhen und den Bus-ÖPNV bis 2032 zu 100% emissionsfrei zu machen.

Damit begeben wir uns auf ein bisher nicht gekanntes Ambitionsniveau und belegen, wie ernst wir die vor uns liegenden Herausforderungen nehmen. Wir freuen uns darauf, die ÖPNV-Entwicklung in den kommenden Jahren für die Menschen in unseren Kreisen in diesem Sinne erfolgreich zu gestalten.

Aus aktuellem Anlass noch eine Schlussbemerkung: Die bemerkenswerte Disruption durch das 9 €-Ticket, das zukünftig als DeutschlandTicket für 49 € die Tariflandschaft dauerhaft positiv verändern wird, soll uns ermuntern, die Tarife auch unterhalb der 49 €-Schwelle daran angepasst zu reformieren.

Ihre / Ihr

Elfi Heesch

Dr. Henning Görtz

Jan Peter Schröder

Dr. Christoph Mager

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.....	17
3.4	Mobilitätseingeschränkte.....	20
3.5	Motorisierung und Mobilitätsverhalten.....	21
3.6	Arbeitsplätze, Beschäftigung und Berufsverkehr.....	22
3.7	Schüler*innen.....	25
3.8	Versorgung, Freizeit, Naherholung.....	28
4	ÖPNV-MANAGEMENT.....	31
4.1	Allgemeines.....	31
4.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen.....	32
4.2.1	Rahmenbedingungen.....	32
4.2.2	Teilnetze, Vergabe, Verträge.....	32
4.2.2.1	Kreis Pinneberg.....	33
4.2.2.2	Kreis Segeberg.....	34
4.2.2.3	Kreis Stormarn.....	35
4.2.2.4	Kreis Hzgt. Lauenburg.....	36
4.3	Qualitätsmanagement.....	38
4.4	Finanzierung.....	38
4.4.1	Kreis Pinneberg.....	39
4.4.2	Kreis Segeberg.....	40
4.4.3	Kreis Stormarn.....	41
4.4.4	Kreis Herzogtum Lauenburg.....	41
4.4.5	Ausblick.....	42
5	STANDARDS FÜR DIE ÖPNV-ANGEBOTSGESTALTUNG.....	43
5.1	Systematische Grundlagen der Angebotsgestaltung.....	43
5.1.1	Allgemeines.....	43
5.1.2	Netzhierarchie.....	44
5.1.3	Räumliche Differenzierung.....	46
5.1.4	Erreichbarkeit von Haltestellen.....	46
5.1.5	Zeitliche Differenzierung.....	47
5.1.6	Bedienungshäufigkeit.....	48
5.1.7	Verknüpfung und Vernetzung.....	49
5.2	Barrierefreiheit.....	50
5.2.1	Besondere Fahrzeuganforderungen.....	50
5.2.2	Besondere Anforderungen an Haltestellen.....	51
5.2.3	Besondere Anforderungen an die Kundeninformation.....	53
5.3	Weitere Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen, P+R- und B+R-Anlagen.....	54
5.3.1	Fahrzeuge.....	54
5.3.2	Haltestellen.....	55
5.3.3	Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen.....	56

6	ÖV-GESAMTSYSTEM: BESTAND, BILANZ, ANALYSE.....	57
6.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	57
6.2	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener ÖPNV).....	59
6.2.1	ÖPNV-Verkehrsunternehmen.....	59
6.2.2	ÖPNV-Angebot.....	59
6.2.2.1	Teilnetze im Kreis Pinneberg.....	61
6.2.2.2	Teilnetze im Kreis Segeberg.....	68
6.2.2.3	Teilnetze im Kreis Stormarn.....	77
6.2.2.4	Teilnetze im Kreis Herzogtum Lauenburg.....	88
6.2.3	Barrierefreiheit.....	99
6.2.3.1	Fahrzeuge.....	99
6.2.3.2	Haltestellen.....	99
6.2.4	Verknüpfung und Vernetzung.....	101
6.2.4.1	Dynamische Fahrgastinformation.....	101
6.2.4.2	SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungen.....	102
6.2.4.3	B+R- und P+R-Anlagen.....	107
6.2.4.4	Intermodalität.....	107
6.2.5	Tarif und Vertrieb.....	109
6.2.5.1	hvv-Tarif.....	109
6.2.5.2	SH-Tarif.....	111
6.2.6	hvv-Marktkommunikation & -Produktstruktur.....	111
6.2.6.1	hvv-Marktkommunikation.....	111
6.2.6.2	hvv-Produktstruktur.....	112
7	ÖV-GESAMTSYSTEM: WIRKUNG.....	113
7.1	Marktposition und Kundenzufriedenheit.....	113
7.2	Nachfrage.....	115
7.2.1	Kreis Pinneberg.....	116
7.2.2	Kreis Segeberg.....	117
7.2.3	Kreis Stormarn.....	118
7.2.4	Kreis Herzogtum Lauenburg.....	118
7.3	Ausreichende Verkehrsbedienung.....	119
8	ÖV-GESAMTSYSTEM: WEITERENTWICKLUNG.....	126
8.1	Post-Corona.....	126
8.2	SPNV-Entwicklungsmaßnahmen gemäß LNVP 2022 - 2027.....	126
8.2.1	Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2026.....	127
8.2.2	Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2027.....	128
8.2.3	Stationsmaßnahmen.....	129
8.2.4	Weitere Forderungen an den SPNV-AT Land SH.....	130
8.3	ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen der RNVP-Kreise.....	131
8.3.1	Kreis Pinneberg.....	132
8.3.1.1	ÖPNV-Netz.....	133
8.3.1.2	ÖPNV-Angebot.....	136
8.3.2	Kreis Segeberg.....	138
8.3.2.1	ÖPNV-Netz.....	139
8.3.2.2	ÖPNV-Angebot.....	143
8.3.3	Kreis Stormarn.....	146
8.3.3.1	ÖPNV-Netz.....	147
8.3.3.2	ÖPNV-Angebot.....	150

8.3.4	Kreis Herzogtum Lauenburg	155
8.3.4.1	ÖPNV-Netz	156
8.3.4.2	ÖPNV-Angebot	158
8.3.5	Hamburg: „Hamburg-Takt“	161
8.3.6	Automatisierte / autonome Projekte	161
8.3.7	MintesO	161
8.3.8	Modellprojekt „ÖVer.KAnT“	162
8.4	Tarif- und Vertriebsmaßnahmen	163
8.4.1	hvv-Tarifstrukturreform	163
8.4.1.1	Stadttarife im Tarifring B	163
8.4.2	hvv-Integration der Lühe-Schulau-Fähre	163
8.4.3	hvv Any (Check-in/Be-Out)	163
8.4.4	hvv Prepaid Card	164
8.4.5	Reform des SH-Tarifs	164
8.4.6	bOOD	164
8.4.7	hvv switch App	165
8.4.8	Verbundübergreifende Fahrten	165
8.5	Haltestellen	165
8.5.1	Maßnahmen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit	165
8.5.2	Dynamische Fahrgastinformation	166
8.6	Umwelt- und Klimaschutz, E-Mobilität	167
8.6.1	E-Bus-Konzept Kreis Pinneberg	169
8.6.2	E-Bus-Konzept Kreis Segeberg	170
8.6.3	E-Bus-Konzept Kreis Stormarn	171
8.6.4	E-Bus-Konzept Kreis Herzogtum Lauenburg	172
8.7	Intermodalität	173
9	ANHANG	174

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1:	Verwaltungsgliederung	15
Karte 2:	Zentralörtliches System	16
Karte 3:	Bevölkerungsverteilung	18
Karte 4:	Berufspendelnde	24
Karte 5:	Schulstandorte und Schüler*innen	26
Karte 6:	Schulpendelnde über Gemeinde- / Kreisgrenzen	27
Karte 7:	ÖPNV-Teilnetze	37
Karte 8:	ÖPNV-Liniennetz	60
Karte 9:	Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Pinneberg)	122
Karte 10:	Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Segeberg)	123
Karte 11:	Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Stormarn)	124
Karte 12:	Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung (Hzgt. Lauenburg)	125

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Einwohnervorausberechnung in Schleswig-Holstein 2015 bis 2030	19
Abbildung 2: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke	48
Abbildung 3: Haltestelle am Fahrbahnrand (idealtypisches Beispiel)	53
Abbildung 4: hvv-Tarifplan (Ausschnitt)	110
Abbildung 5: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Pinneberg im Überblick	132
Abbildung 6: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Segeberg im Überblick	138
Abbildung 7: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Stormarn im Überblick	146
Abbildung 8: ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen im Kreis Herzogtum Lauenburg im Überblick	155

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Einwohner*innen & Bevölkerungsdichte	17
Tabelle 2: Anteil der Mobilitätseingeschränkten an der Bevölkerung	21
Tabelle 3: Motorisierungsgrad in Schleswig-Holstein 2016-2019	21
Tabelle 4: Anzahl Autos im Haushalt in Prozent	22
Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze 2013 – 2018 in Tsd.	23
Tabelle 6: Arbeitspendelnde der RNVP-Kreisen 2018 in Tsd.	23
Tabelle 7: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Pinneberg	28
Tabelle 8: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Segeberg	28
Tabelle 9: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Stormarn	29
Tabelle 10: Entwicklung der Schüler*innenzahlen im Kreis Herzogtum Lauenburg	29
Tabelle 11: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Pinneberg	33
Tabelle 12: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Segeberg	34
Tabelle 13: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Stormarn	35
Tabelle 14: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Herzogtum Lauenburg	36
Tabelle 15: ÖPNV-Budgetplanung 2022 Kreis Pinneberg	40
Tabelle 16: ÖPNV-Budgetplanung 2022 Kreis Segeberg	41
Tabelle 17: ÖPNV-Budgetplanung 2022 Kreis Stormarn	41
Tabelle 18: ÖPNV-Budgetplanung 2022 Kreis Herzogtum Lauenburg	42
Tabelle 19: Hierarchiestufen im ÖPNV	44
Tabelle 20: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche	47
Tabelle 21: Bedienungsfrequenzen nach Hierarchiestufe und Verkehrszeit	49
Tabelle 22: Mindeststandard der Barrierefreiheit an hvv-Haltestellen	52
Tabelle 23: SPNV-Verkehrsunternehmen und -Strecken	58
Tabelle 24: ÖPNV-Verkehrsunternehmen in den RNVP-Kreisen	59
Tabelle 25: Anzahl und Ausbauzustand der Haltestellen in RNVP-Kreisen	100
Tabelle 26: DFI-Masten in den RNVP-Kreisen	102
Tabelle 27: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Pinneberg	103
Tabelle 28: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Segeberg	104
Tabelle 29: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Stormarn	105
Tabelle 30: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Herzogtum Lauenburg	106
Tabelle 31: ÖV-Angebot in Hauptlastrichtung - Bevölkerungsanteile in Taktäquivalenzklassen	121
Tabelle 32: Mögliche DFI-Maststandorte in den RNVP-Kreisen	166

GRAFIKVERZEICHNIS

Grafik 1: Genutzte Verkehrsmittel in Schleswig-Holstein 2017/18.....	113
Grafik 2: Entwicklung der Gesamt-Kundenzufriedenheit im hvv 2013 - 2020.....	114
Grafik 3: RNVP-Kreise: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a (nur hvv).....	115
Grafik 4: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Pinneberg.....	116
Grafik 5: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Segeberg	117
Grafik 6: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Stormarn	118
Grafik 7: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Hzgt. Lauenburg	119
Grafik 8: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (PI).....	169
Grafik 9: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (SE)	170
Grafik 10: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (OD).....	171
Grafik 11: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (RZ)	172

ANHANG: TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle A - 1: ÖPNV-Bestand Kreis Pinneberg: Linienspezifika nach Teilnetzen	175
Tabelle A - 2: ÖPNV-Bestand Kreis Segeberg: Linienspezifika nach Teilnetzen	177
Tabelle A - 3: ÖPNV-Bestand Kreis Stormarn: Linienspezifika nach Teilnetzen	180
Tabelle A - 4: ÖPNV-Bestand Kreis Herzogtum Lauenburg: Linienspezifika nach Teilnetzen	184

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	Qualitätssteuerungsverfahren / -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 15 % bis 2026,
- 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;
- im Sinne der Kundenfreundlichkeit mit einem Höchstmaß an Sicherheit und Zuverlässigkeit erbracht wird;

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

- 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.

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)).

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

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-Strategiepapieres 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 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

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 Fahrgeldern zur Kostendeckung zu führen.

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 (laut §6 (2) Beschaffungen bis 2025 mindestens zu 45% „sauber“, bis 2030 zu 65%) in deutsches Recht umgesetzt. Gemäß §5 (1) haben die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber einerseits diese Ziele insgesamt einzuhalten, andererseits haben die Länder nach §5 (2, 3) i.V.m. §7 (1) die Einhaltung dieser Zielvorgaben durch die öffentlichen Auftraggeber bzw. Sektorenauftraggeber für ihren Zuständigkeitsbereich sicherzustellen. 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 Zuständigkeitssplittings 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

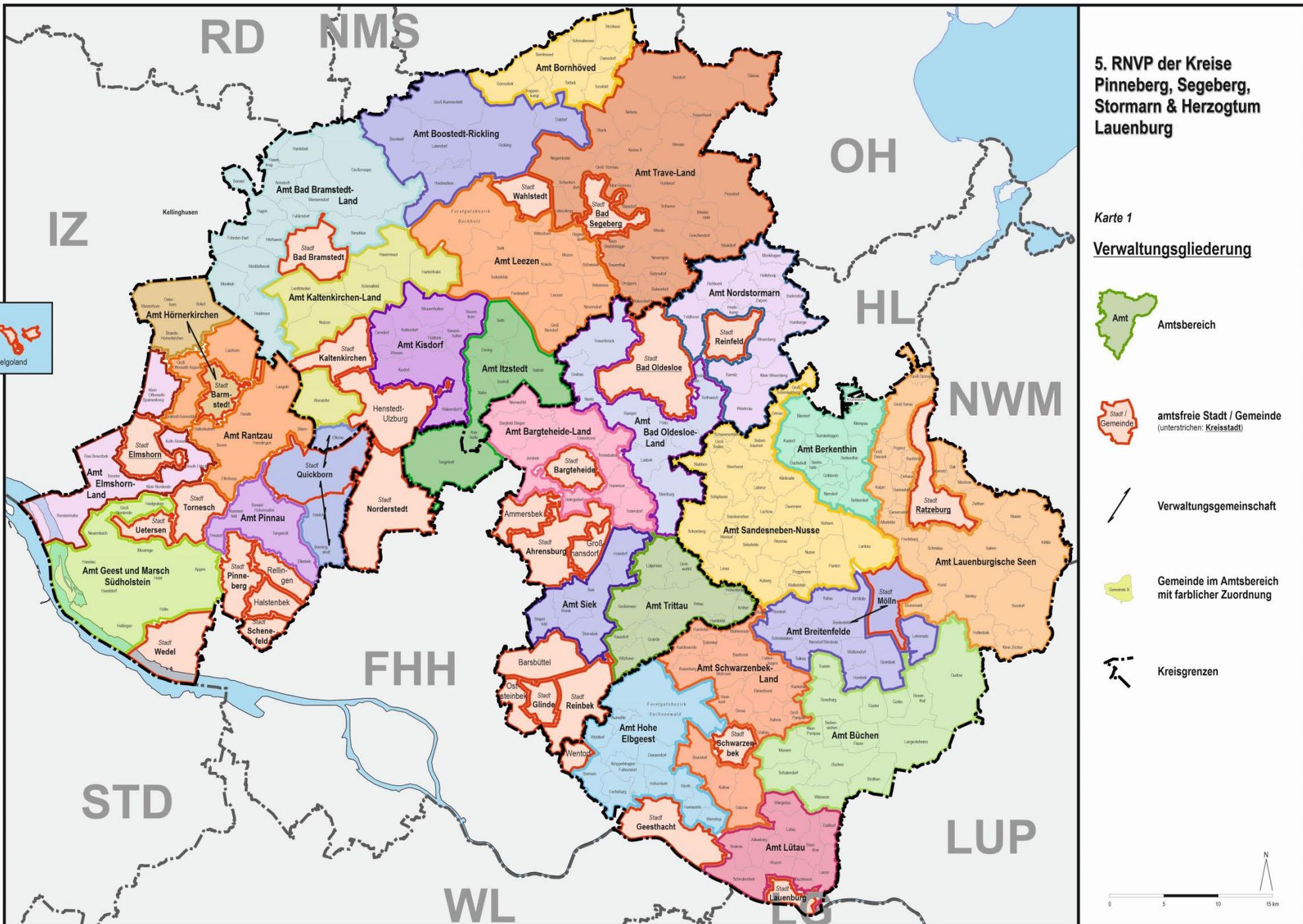
Das Zentralörtliche System legt die Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte im Land in fünf Hierarchiestufen fest. Wesentliches Merkmal Zentraler Orte ist ihre überörtliche Versorgungsfunktion, den sie für einen definierten Nahbereich sicherstellen.

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.



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

Karte 1
Verwaltungsgliederung

-  Amtsbereich
-  amtsfreie Stadt / Gemeinde
(unterstrichen: Kreisstadt)
-  Verwaltungsgemeinschaft
-  Gemeinde im Amtsbereich
mit farblicher Zuordnung
-  Kreisgrenzen

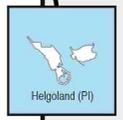
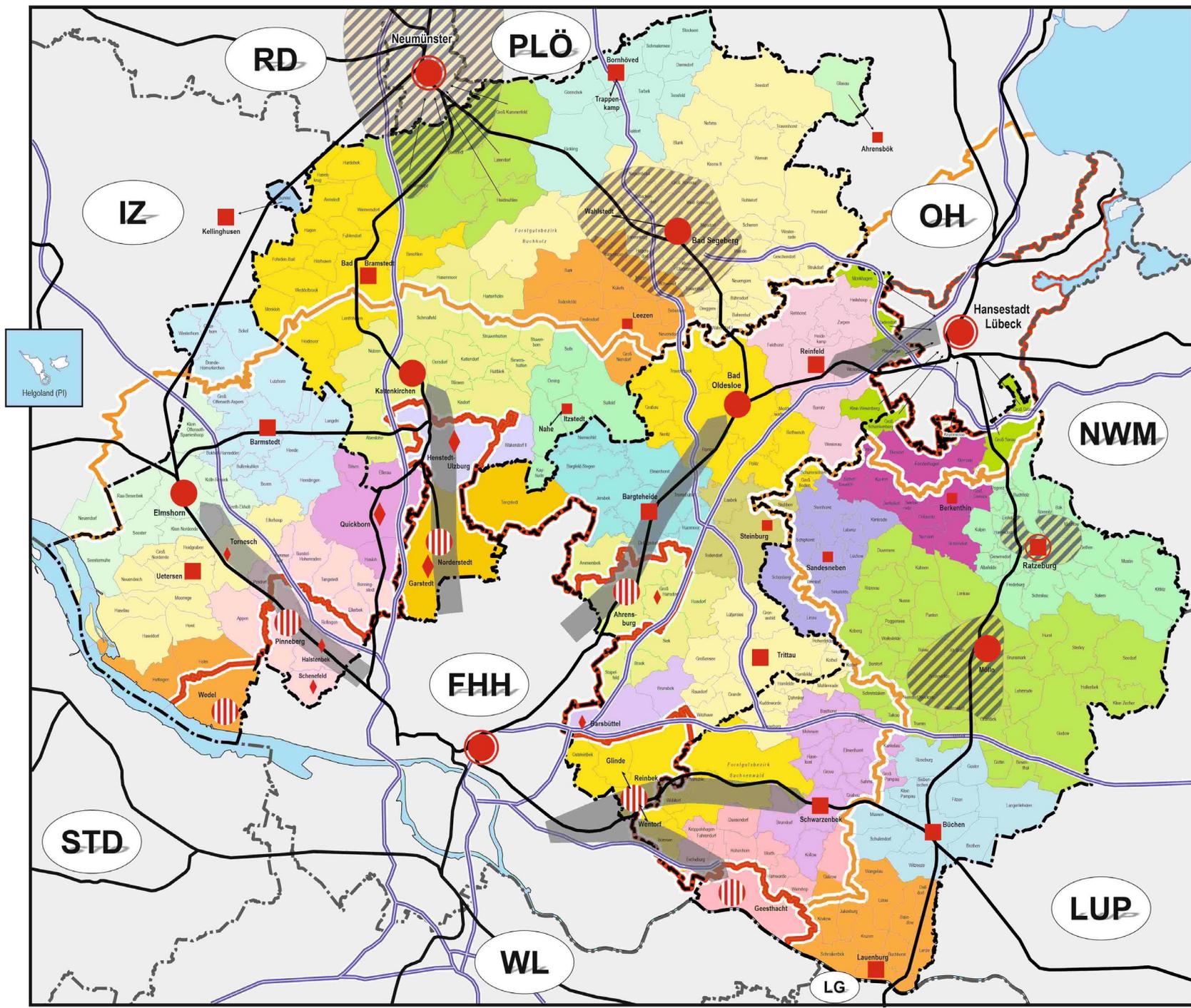
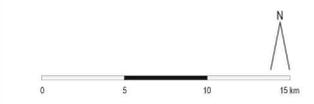


5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 2

Zentralörtliches System und verkehrs- und siedlungsstrukturelle Elemente

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mittelzentrum im Verdichtungsraum
- Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Unterzentrum Ländlicher Zentralort
- Stadtrandkern I. Ordnung
Stadtrandkern II. Ordnung
- Gemeinde mit farblicher Nahbereichszuordnung
- Stadt-Umland-Bereich im ländlichen Raum
- Siedlungsachse
- Grenze Verdichtungsraum
- Grenze Ordnungsraum
- SPNV-Strecke (Regional- und Fernverkehr)
- Bundesautobahn
- Kreisgrenzen



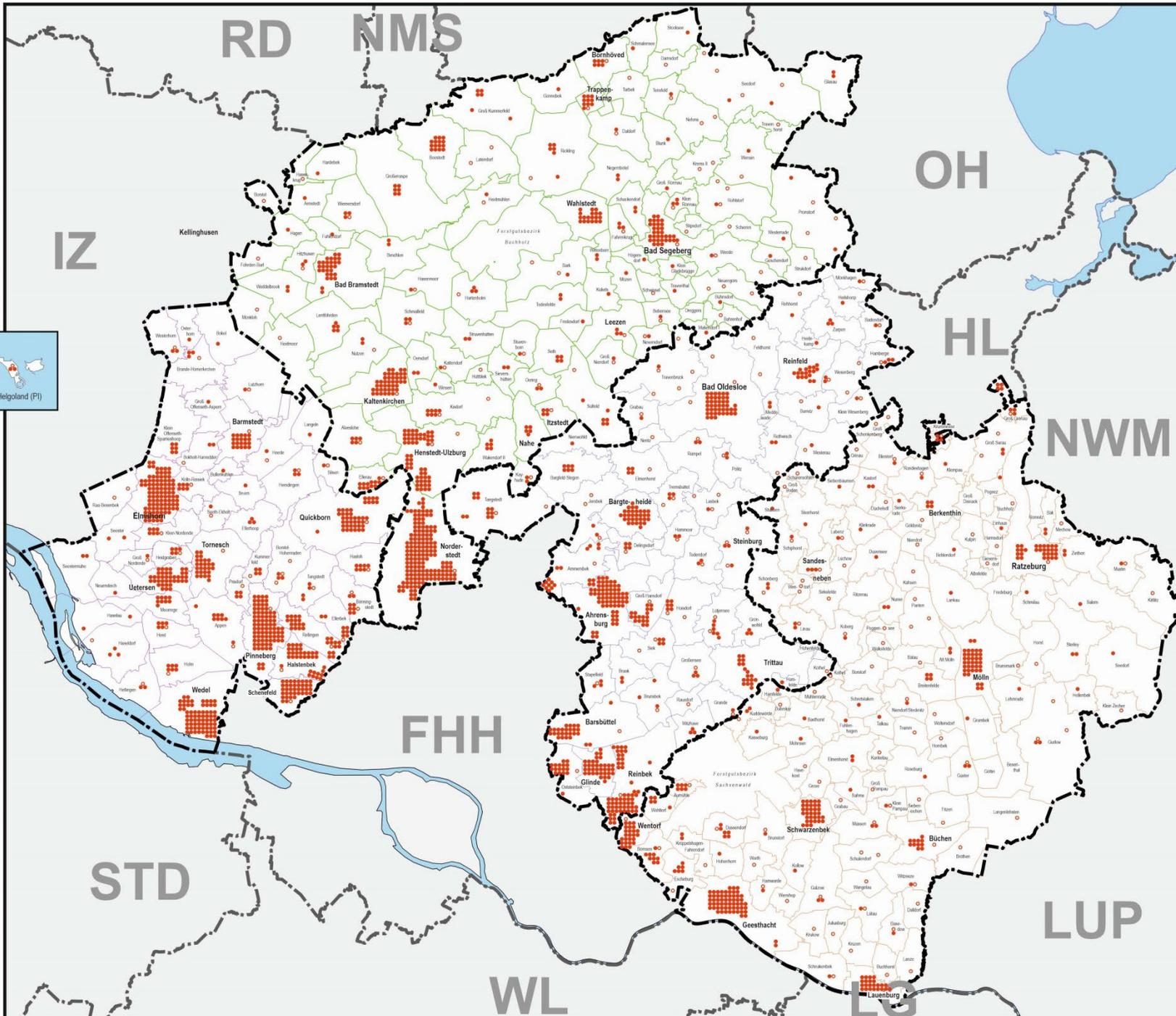
3.3 Bevölkerung

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.

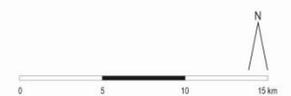


5. RNP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

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



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 Verkehrsmarktanteile für den ÖPNV zu gewinnen. Da der demographische Wandel schleichend vorstättgeht, 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.

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-Bestandzuwachs 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. In 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. Übertroffene 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. Einen Überblick über die beruflichen Verkehrsströme gibt Karte 4.

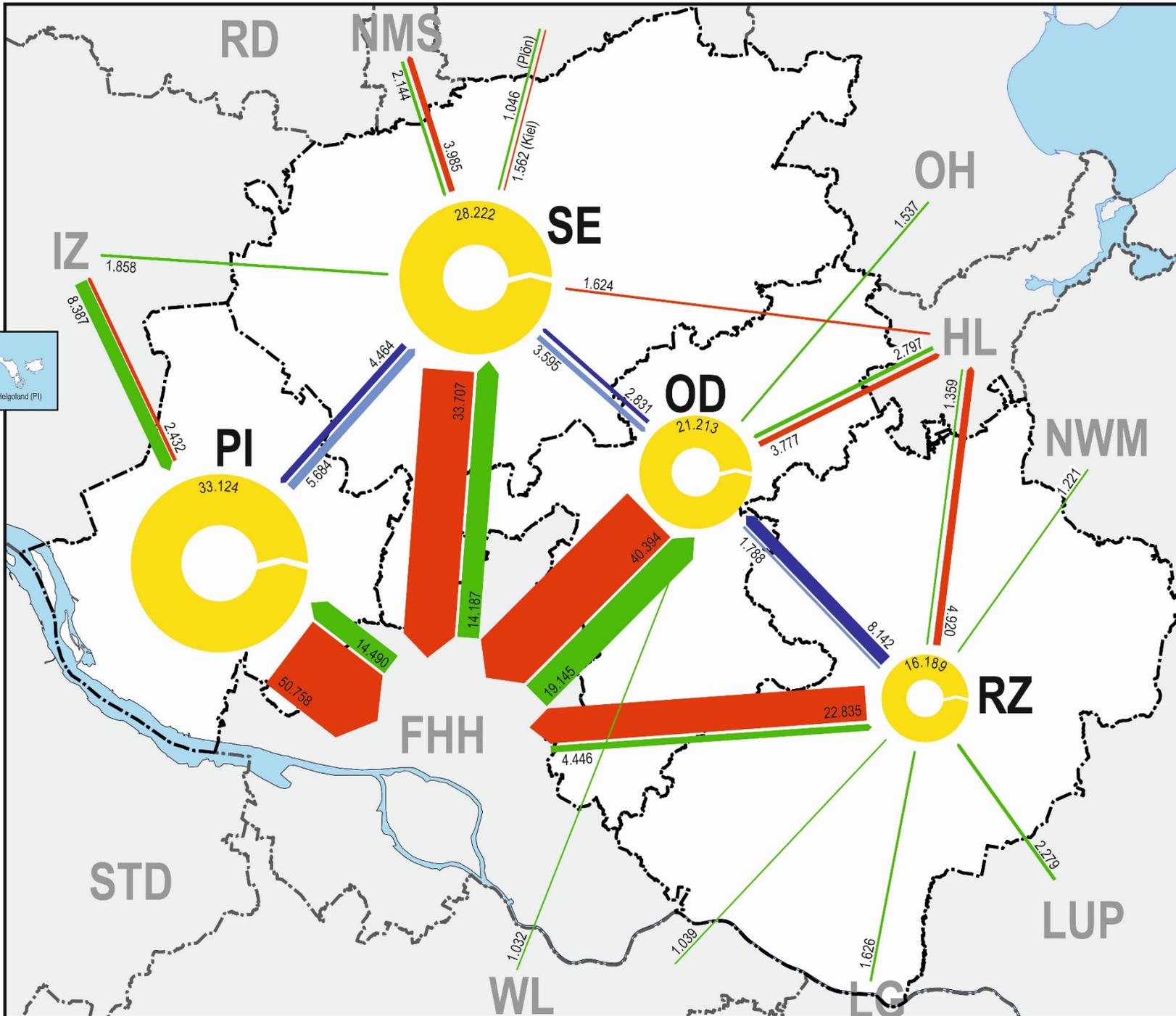
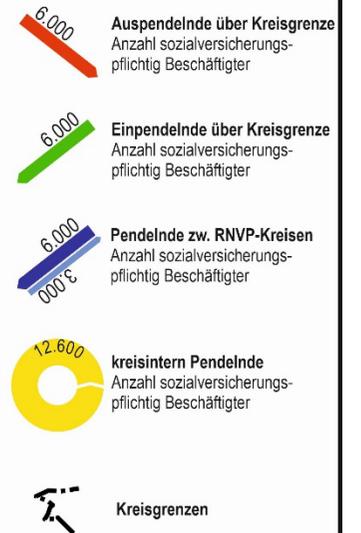
¹³ Quelle: Beschäftigungsstatistik und Arbeitslosenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Berechnungen Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

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

Karte 4

Berufspendelnde

Stand 30.06.2018; Quelle: Bundesagentur für Arbeit



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 zurückzuerobern 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 Verkehrssegment 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

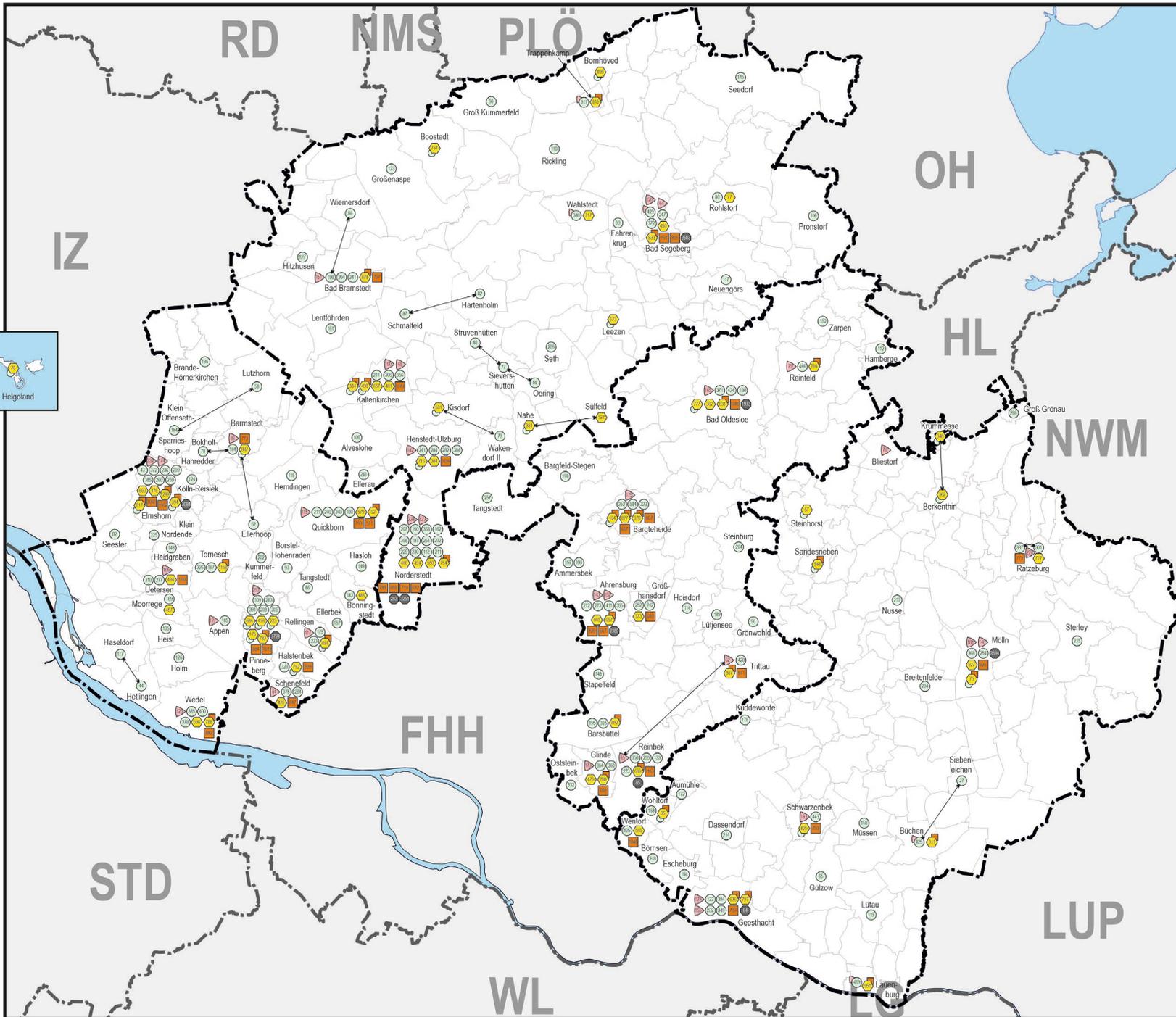
Schulverkehre sind im ÖPNV von besonderer Bedeutung, da sie v.a. in ländlichen Räumen einen wesentlichen Teil der Nachfrage ausmachen und durch ihre räumliche Orientierung auch maßgeblich die Gestalt von Liniennetz und Fahrplanangebot beeinflussen (u.a. abweichende Linienwege, keine Taktverkehre wegen 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.

Karte 5: Schulstandorte und Schüler*innen zeigt die Schulstandorte in den RNVP-Kreisen.



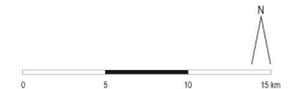
5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

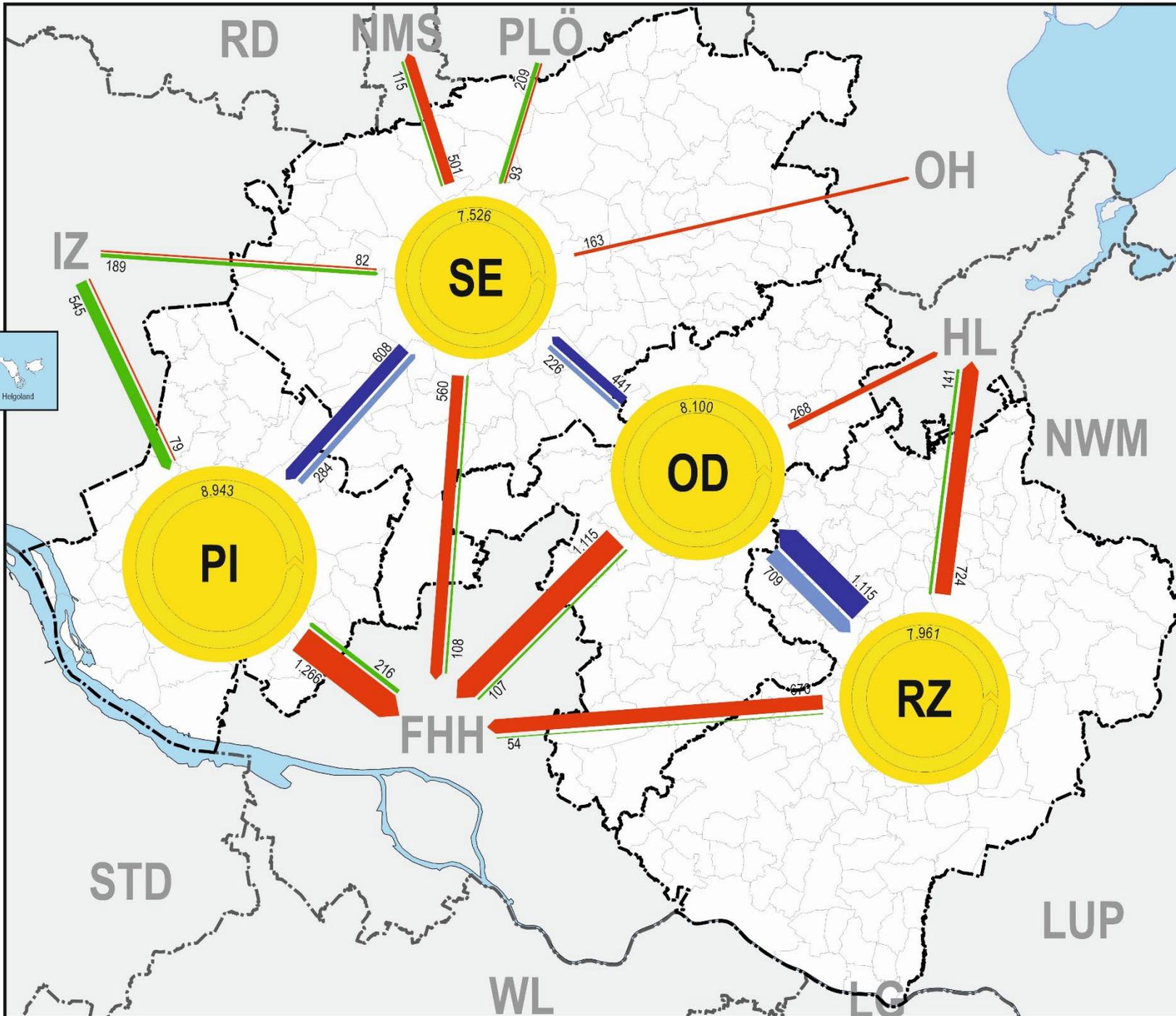
Karte 5

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 Grundschulzweig und
gymnasialer Oberstufe
mit Gesamtschülerzahl
-  **organisatorische Verbindung**
-  **organisatorische Verbindung**
-  **Kreisgrenzen**





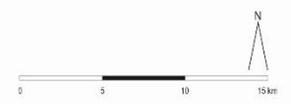
**5. RNVP der Kreise
Pinneberg, Segeberg,
Stormarn & Herzogtum
Lauenburg**

Karte 6

**Schulpendelnde über
Gemeinde- / Kreisgrenzen**

Schuljahr 2018/19, Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein

- 425 Schüler*innen über Kreisgrenze (Auspendelnde)
- 425 Schüler*innen über Kreisgrenze (Einpendelnde)
- 425 Schüler*innen zwischen RNVP-Kreisen (Ein- & Auspendelnde)
- 1.100 kreisinterne Schüler*innen über Gemeindegrenzen (Auspendelnde)
- 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 erfordert v.a. in ländlichen 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 (Dienstleistungen, Einkaufs- und Freizeitangebote) finden sich in den Zentralorten, die somit auch die wichtigsten verkehrlichen Bezugspunkte dieses Verkehrssegmentes darstellen. Für den aperiodischen Bedarf an Behördendienstleistungen sind die Kreisstädte von herausgehobener Bedeutung.

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 darstellbar¹⁴. Nichtsdestotrotz können auch gezielte Ergänzungen im Naherholungs- oder touristischen Verkehr das ÖPNV-Angebot abrunden.

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.

¹⁴ Im Kreis PI wurde der saisonale Wochenendbetrieb mit Busanhängern/Gelenkbussen zur Fahrradmitnahme auf der Linie 589 mangels Inanspruchnahme auf Standardbusse umgestellt. In den Kreisen SE & OH blieb die Nachfrage der auf die Sommersaison beschränkten Linie 5500 „Wellenreiter“ Wahlstedt – Bad Segeberg – Ahrensböök – Neustadt deutlich hinter den Erwartungen zurück und wurde wieder eingestellt. Im niedersächsischen Landkreis WL wird hingegen (Finanzierung nicht aus dem ÖPNV-Etat, sondern aus dem Etat Kreisentwicklung/Wirtschaftsförderung sowie kommunale Beiträge) das saisonale, kostenlose Angebot „Heide-Shuttle“ (5 Buslinien, saisonal Mo-So, mit Fahrradanhängern) betrieben.

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-Land- & 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 Hzgt. Lauenburg diese Leistungen individuell produzieren, haben sich Pinneberg und Segeberg in der Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (SVG)¹⁵ gemeinsam 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 GmbH¹⁶.

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 GmbH¹⁷. 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 (VVU) 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 30 Mitglieder (15 institutionelle und 15 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 Netz, Tarif, Fahrgastinformation & Qualität. In den viermal jährlich tagenden Plenumsitzungen werden die Vorschläge beschlossen und an den hvv zur Prüfung übergeben.

¹⁵ Gemeinsam mit Dithmarschen; zuvor seit 2001 als SVG mbH nur PI und SE.

¹⁶ Gesellschafter: FHH 84,5%, SH 3%, LNVG 2%, PI/SE/OD/RZ/LG je 1,5%, IZ/WL/STD je 1%.

¹⁷ Gesellschafter: SH 50%, alle 15 Kreise und krfr. Städte je 3,33%.

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.

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. 6.2.2.1 zusammengestellt.

Tabelle 11: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Pinneberg

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 extritoriale Leistungsanteile im Kreis Pinneberg:

- HHA/Bus: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 11/2029,
- VHH in FHH: Freie und Hansestadt Hamburg, Laufzeit bis 12/2026,
- 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. 6.2.2.2 zusammengestellt.

Tabelle 12: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Segeberg

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. 6.2.2.3 zusammengestellt.

Tabelle 13: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Stormarn

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 Bargtheide							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 exterritoriale 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 12/2026,
- HL: Hansestadt Lübeck, Laufzeit bis 12/2030.

4.2.2.4 Kreis Herzogtum 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. 0 zusammengestellt.

Tabelle 14: Teilnetze und Vergabekalender Kreis Herzogtum 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

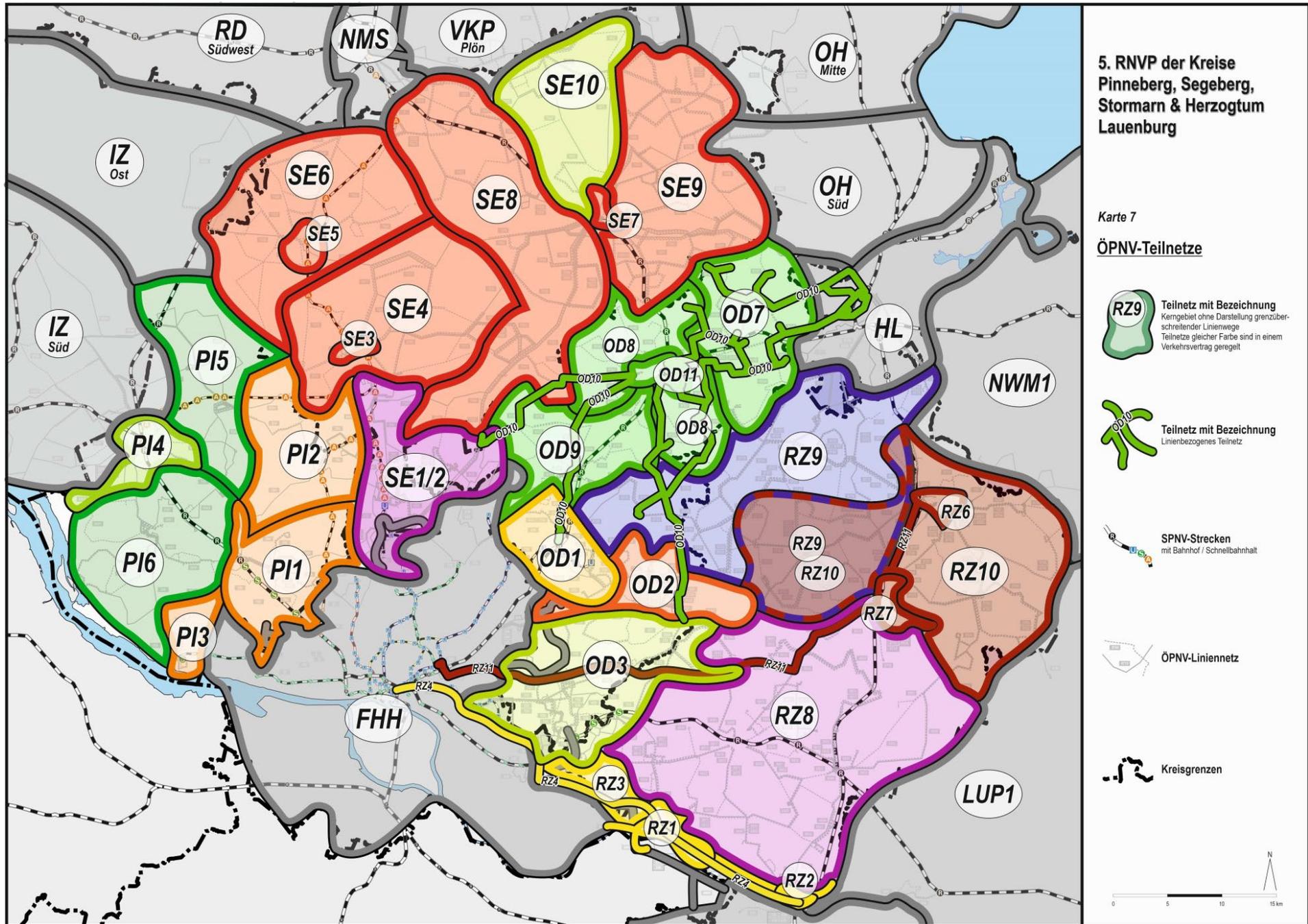
ÖPNV-Leistung, -Qualität und -Finanzierung sind in folgenden Verkehrsverträgen geregelt:

- 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 exterritoriale 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 12/2026,
- HL: Hansestadt Lübeck, Laufzeit bis 12/2030,
- LG9: Landkreis Lüneburg, Laufzeit unbekannt,
- LUP1: Landkreis Ludwigslust-Parchim, Laufzeit unbekannt,
- NWM1: Landkreis Nordwestmecklenburg, Laufzeit unbekannt.



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 Shopping¹⁸,
- Messungen / Befragungen zur Pünktlichkeit,
- Einhaltung von Prüfvorgaben (Fahrkartenkontrollen).

Die Anwendung des vollumfänglichen QSV¹⁹ 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 vollen 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.

¹⁸ Verdeckte Stichprobenkontrollen einer Auswahl von Qualitätsstandards in Fahrzeugen und an Haltestellen auf ausgewählten Linien.

¹⁹ 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 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 Kreis Pinneberg

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. € Dividendenerträge, 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 Kreis Segeberg

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 Kreis Stormarn

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 Kreis Herzogtum Lauenburg

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 erreichen²⁰. Die Studie weist allein für 2030 einen zusätzlichen Mittelbedarf 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

²⁰ Roland Berger/Intriplan/Florenus im Auftrag des VDV: Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität. München, Juni 2021.

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 durch Push-Maßnahmen, wie z.B. Parkraummanagement, Pkw- bzw. City-Maut, Anhebung der CO₂-Bepreisung etc., zu finanzieren, um auch so die ÖPNV-Nutzung 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-Haltestellen 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/ Haltestelle, 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. Sobald entsprechende planerisch-raumstrukturelle Neu- oder Weiterentwicklungen beabsichtigt sind, sollten Möglichkeiten zur ÖPNV-Erschließung und wenn sinnvoll auch –Beschleunigung (z.B. durch Einrichtung von Busspuren) mitgedacht werden. Eine frühzeitige Beteiligung der ÖPNV-Verantwortlichen im Rahmen der konzeptionellen Vorarbeiten, spätestens aber der Bauleitplanung wird für unabdingbar gehalten, ist aber auch bereits vielfach gelebte Praxis.

ÖPNV-Belange sollen auch dann berücksichtigt werden, wenn z.B. im Zuge von Verkehrsberuhigungs- oder Lärminderungsmaßnahmen Geschwindigkeitsbeschränkungen geplant werden, die (auch) den Busverkehr verlangsamen, u.U. durch Fahrzeitverlängerungen zu Anschlussverlusten führen und somit Attraktivitätsmindernd wirken.

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,

Haltstelleneinzugsbereiche) definiert, sie orientieren sich an den Empfehlungen des VDV²¹. Diese Standards werden auf verkehrliche Hierarchiestufen²² 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 Gendergruppen²³ (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 oder unabhängig	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 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, Köln 2001.

²² In Anlehnung an: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008.

²³ 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 sonnabends 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 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 Ausprägungen²⁴, darunter liniengebundene Fahrten (Anruf-Linien-Taxi (ALT)), häufiger Anruf-Sammel-Taxis (AST) oder digitale, app-basierte On-Demand-Verkehre (ODV²⁵) 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. Auch ankunfts-basiertes Buchen ist möglich, sodass die Einbindung in Taktknoten gelingt. 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: Kunden melden sich an, buchen und bezahlen

²⁴ 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-bedienerformen/>);

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

²⁵ ODV-Beispiele sind die ioki-Verkehre in Ahrensburg sowie Südstormarn.

in einem Vorgang, im Hintergrund werden für den Anbieter die Daten verwaltet und v.a. zusätzlich die Disposition abgewickelt. Bis auf Weiteres soll aber auch für ODVs eine telefonische Buchung möglich sein, um keine Nutzergruppen auszuschließen.

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 ist. 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 raumstruktureller 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 und unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2 als Realdistanz im vorhandenen Wegenetz dargestellt.

Tabelle 20: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

(Haltestellenradien in m Luftlinie & Gehzeit in Minuten)

Gebietstyp	Haltestellentyp	
	U S A R Bahn	 Bus
	Luftlinie / Realdistanz	Luftlinie / Realdistanz
Kerngebiet (nicht in HH-Randkreisen)	400 m / 480 m	300 m / 360 m
städtisch strukturiertes Gebiet	600 m / 720 m	400 m / 480 m
ländlich strukturiertes Gebiet	1000 m / 1.200 m	600 m / 720 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 werden²⁶.

Für den Zugang zum ÖPNV-System ist außer der Fußweglänge 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).

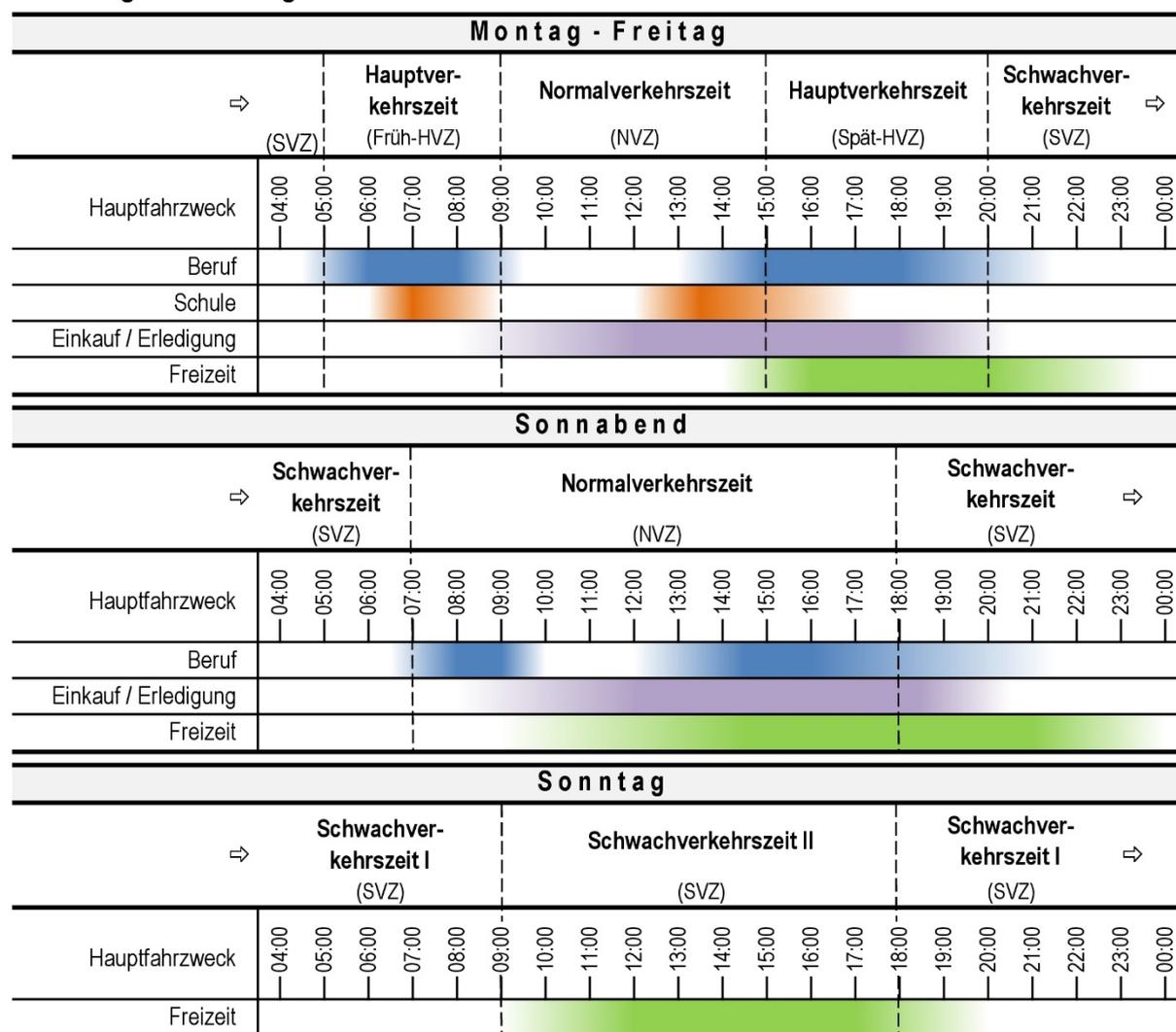
Durch die Nutzung von Geoinformationssystemen (GIS) wird die reale Haltestellenerreichbarkeit zukünftig die Haltestellenradien ablösen (vgl. Kap. 7.3). GIS-Analysen sind aufwendig und bislang nur eingeschränkt über den hvv verfügbar.

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:

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

Abbildung 2: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke



5.1.6 Bedienungshäufigkeit

Das Fahrplanangebot soll die in Tabelle 21 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 werden²⁷. Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.

Tabelle 21: 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 berücksichtigen²⁸. Je weitmaschiger Liniennetz und Fahrplanangebot werden, desto wichtiger werden Anschlussqualität und -verlässlichkeit. In entsprechender Situation werden auch Umsteigezeiten bis zu 10 Minuten als akzeptabel angesehen.

²⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, 06/2001

²⁸ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, 06/2001.

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 hochfrequenzierter 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 Personen²⁹ 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 großteils 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,
- lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Haltanforderungstasten im gesamten Fahrzeug,
- gute Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,

²⁹ 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.

- 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 an Front & Heck sowie an der Einstiegsseite,
- 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-Standards³⁰ 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. Für E-Busse mit Typpgenehmigung ab 09/2019 bzw. Neufahrzeuge ab 07/2021 ist ein Acoustic Vehicle Alert System (AVAS) zur Fahrzeuggeräusch-Erzeugung vorgeschrieben, die sogenannte ECE 138 leistet eine detailliertere Ausgestaltung der geforderten Fahrzeuggeräusche.³¹

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 cm³² 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 hatte der hvv einen temporären Facharbeitskreis mit dem Ziel etabliert, einheitliche Mindeststandards für die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen zu definieren. Neben ATs und VUs gehörten 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 thematisch involvierten Adressaten zur Verfügung steht³³. Der dort definierte Zielstandard ist verbindliche

³⁰ https://www.hvv.de/resource/blob/58388/7f4be2a0964c23576a91172f7aa40f1f/hvv_qualitaetsstandard_grossbereich_grundlegend.pdf & https://www.hvv.de/resource/blob/58386/406038a6ffeab246801d24cba84f88a/hvv_qualitaetsstandard_grossbereich_strasse.pdf

³¹ Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) - Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit [2017/71]

³² 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.

³³ Steht auf den Internetseiten der Kreise bereit.

Voraussetzung für die Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen in den RNVP-Kreisen³⁴. Tabelle 22 bietet eine Kurzfassung der zu berücksichtigenden Merkmale.

Tabelle 22: Mindeststandard der Barrierefreiheit an hvv-Haltestellen

Merkmals	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.

³⁴ 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.

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 VUs³⁶.

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 betragen³⁷. Bei regelmäßig auftretenden Überschreitungen dieser Werte sollen Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden.

In Zeiten und Räumen schwächerer Nachfrage oder in Quartieren, wo aufgrund des Straßennetzes der Einsatz großer Fahrzeuge unmöglich ist, kommen z.T. kleinere Fahrzeuge zum Einsatz. Oft handelt es sich hierbei um individuelle, für den jeweiligen Zweck konfigurierte und produzierte Fahrzeuge. Nicht zuletzt aus wirtschaftlicher Sicht ist es entscheidend, ob kleinere Fahrzeuge durchgehend oder nur in Randzeiten eingesetzt werden können. Ist Letzteres der Fall, so wären diese zusätzlich erforderlich, obwohl größere Fahrzeuge bereitstehen; dieses Szenario ist nachts und an Wochenenden zu erwarten. Es ist deshalb sinnvoll, den Einsatz kleinerer Fahrzeuge jeweils sorgfältigen Einzelfallprüfungen zu unterziehen.

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

³⁶ Unter <https://www.hvv.de/de/ueber-uns/publikationen> werden jährliche „Berichte nach VO 1370“ veröffentlicht, dort sind die hvv-Standards in ihrer jeweils aktuellen Fassung abrufbar.

³⁷ In E-Bussen können diese Zielwerte z.T. nicht erreicht werden. Abweichungen sind zwischen VU und AT zu vereinbaren.

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)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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; aufgrund der oft großen Datenvolumina bei den Mobilfunknutzenden verliert die WLAN-Verfügbarkeit in den Bussen zunehmend an Bedeutung
USB-Lademöglichkeiten	➤ die zunehmende Nutzung mobiler Endgeräte soll durch die Bereitstellung von geeigneten Akku-Lademöglichkeiten unterstützt werden

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 stark frequentierten Haltestellen und besonders an Verknüpfungspunkten sind auch dynamische Fahrgastinformationen (DFI) mit Fahrplan- und Anschlussanzeige sinnvoll (vgl. Kap. 6.2.4.1 & 8.5.2).

Die Bushaltestellen im hvv-Verbundgebiet sind gemäß dem hvv-Styleguide 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)³⁸ 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 Weegeanteil, 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-Website³⁹ 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. Einige Stellplätze sollten außerdem Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern o.ä. vorbehalten bleiben.

Fahrradstationen bieten an hochfrequentierten Verknüpfungspunkten große Kapazität, zusätzlichen Komfort und flexible Nutzungsmöglichkeiten: Neben der Abstellmöglichkeit können dort auch Fahrräder ausgeliehen und ein Reparaturservice in Anspruch genommen werden; u.U. werden weitere Dienstleistungen rund ums Rad angeboten.

Aber auch wenn eine Haltestelle seltener genutzt wird, sollten einige Fahrradbügel, möglichst auch einige wenige Boxen zur Verfügung stehen. Insbesondere bei abgelegenen 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 sollte die entsprechende Ausrüstung von vornherein mitgeplant, vorhandene Anlagen sollen nachgerüstet werden.

³⁸ Ausführlich in: Park+Ride- und Bike+Ride-Konzept für die Metropolregion Hamburg. hvv GmbH im Auftrag der Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg 2020.

³⁹ <https://www.hvv.de/de/pr>

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 23 dargestellt. Detailliert werden SPNV-Bediensstandards, Bestandsbeschreibung und Entwicklungsperspektiven u.v.m. im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2022-2027⁴⁰) dargestellt.

⁴⁰ <https://unternehmen.nah.sh/de/service/lnvp/>

Tabelle 23: SPNV-Verkehrsunternehmen und -Strecken

VU Linie	Verkehrsunternehmen Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Kreis(e)
DB	DB Regio AG – Schleswig-Holstein		
RE1	Rostock / Schwerin - Büchen – Schwarzenbek - Hamburg Hbf.	60 + HVZ 30	HRO/SN-LUP-RZ-HH
RE6	Westerland – Heide – Itzehoe – Elmshorn – HH-Altona	60	NF-HEI-IZ-PI-HH
RE7	Flensburg / Kiel – Neumünster – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	FL/KI-SF-RD-IZ-PI-HH
RE70	Kiel – Neumünster – Wrist - Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	KI-RD-NMS-IZ-PI-HH
RE8	Lübeck – Reinfeld - Bad Oldesloe – Hamburg Hbf.	60	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 ^o – Bargteheide ^o – Ahrensburg ^o – Hamburg Hbf.	60 ^o + 60 ^o + HVZ 30 ^o	OD-HH
RE83	Kiel – Plön – Eutin - Lübeck – Ratzeburg – Mölln – Büchen – Lauenburg - Lüneburg	60	KI-PLÖ-OH-HL-RZ-LG
NBE	NBE nordbahn Eisenbahnges. mbH & Co. KG		
RB61	Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hbf.	60	IZ-PI-HH
RB71	Wrist / Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – HH Altona	60 + HVZ 60	IZ-PI-HH
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 – 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/Ohlstedt	5/10/20	SE-HH-OD

Fahrplanstand 2022

6.2 Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener ÖPNV)

6.2.1 ÖPNV-Verkehrsunternehmen

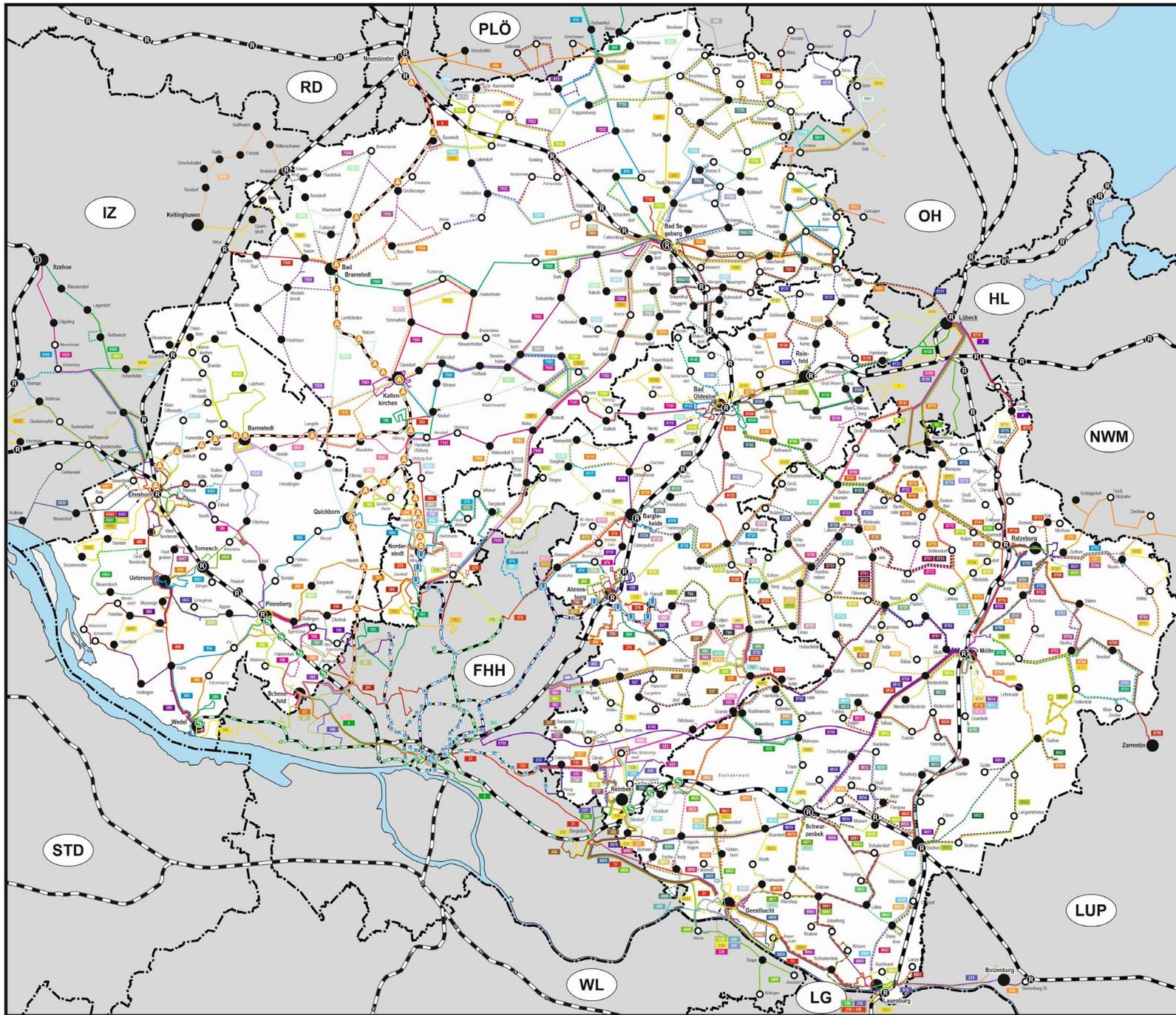
Diese VUs betreiben auf Basis von ÖPNV-Genehmigungen (§ 42 PbefG) Buslinien in den RNVP-Kreisen:

Tabelle 24: 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				✓

6.2.2 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.



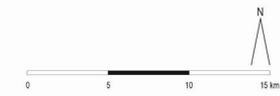
5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 8

ÖPNV-Liniennetz

ohne NachtBus-Linien und AST-Linien
(Fahrplanstand 12.12.2021)

- Siedlungskerne
Siedlungskern > 500 Einwohner
○ Ortsteil < 500 Einwohner
- SPNV-Strecken
mit Bahnhof / Schnellbahnhalt
- ÖPNV-Liniennetz
(ohne Nachtbuslinien, ohne OOV)
- Stadtverkehrs- / Grundnetzlinie
(Hierarchiestufen GN-A|B|C)
mit Liniennummer
- Buslinien im Ergänzungnetz
(vorw. Schüler*innenverkehr)
- Kreisgrenzen



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. Darüberhinausgehende 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.

6.2.2.1 Teilnetze im Kreis Pinneberg

6.2.2.1.1 Teilnetz PI1 Pinneberg

Bilanz seit 2015:

- 06/2015 | Linie 195: Verkürzung um den Abschnitt U Niendorf Nord – 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 Sa.
- 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 – Fährenkamp).

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
184	Schenefeld – S-Elbgaustraße - S-Halstenbek	StV	11 12
185	Schenefeld - S-Halstenbek - Bf. Pinneberg - Bf. Elmshorn	StV GN-B	8 11 12
195	U-Niendorf Nord - Ellerbek - Rellingen - Bf. Pinneberg	StV GN-B	1
285	S-Iserbrook - Schenefeld - S-Thesdorf - Bf. Pinneberg	StV GN-B	11 12
295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	GN-B	11 12
395	S-Wedel – Bf. Pinneberg – Tangstedt – Hasloh – U-Garstedt	GN-B	11 12
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 erschwert werden; zudem Elmshorn – Kummerfeld wochenends nur im 120-Min.-Takt.
- 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.

6.2.2.1.2 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	11
294	A Quickborn - A Barmstedt	GN-B	11
594	S Wedel - Bf. Pinneberg - A Quickborn - UA Norderstedt Mitte	GN-B	4 11 12
794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	EN	ohne
6541	A Barmstedt – Hemdingen / 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 (Sonnabendvormittags & Sa.-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)).

6.2.2.1.3 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-Sa 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	6 11 12
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).

6.2.2.1.4 Teilnetz PI4 ElmshornBilanz 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	7 11 12
6501	Elmshorn, Heidkoppelweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	StV	7 11 12
6502	Elmshorn, Waldorfschule - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	StV	7 11 12
6503	Klein Nordende, Am Park - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Hasenbusch	StV	7 11 12
6504	Kl. Nordende, Bauerweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Zeppelinplatz	StV	7 11 12
6505	Bf. Elmshorn - Seeth-Ekholt	EN	7
6506	Bf. Elmshorn (ZOB) - Seestermühe	GN-C bV	7
6507	Raa-Besenbek - Elmshorn, Fröbelstraße	EN	7

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.

6.2.2.1.5 Teilnetz PI5 BarmstedtBilanz seit 2015:

- 01/2020 | Linien 6542 - 6544: Ersatz der Bus-Anhängerzüge 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 - Lutzhorn - Bokel - Hörnerkirchen - Barmstedt	EN	13
6543	Barmstedt - Bullenkuhlen - Bevern - Ellerhoop - Barmstedt	EN	13
6544	Barmstedt - Gr. Offenseth - Westerhorn - Osterhorn - Barmstedt	EN	13
6549	AST Barmstedt und Umland	bV	13

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).

6.2.2.1.6 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 Bedienzeiten & 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 12
589	S-Wedel – Hetlingen – Haseldorf – Uetersen	GN-C	ohne
6661	Uetersen – Bf. Tornesch	StV	11
6663	Uetersen – Moorrege – Appen – Bf. Pinneberg	GN-B	3 11 12
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	13
6673	Moorrege – Appen-Etz – Pinneberg	EN	ohne
6675	Haseldorf – Haselau – Heist – Moorrege – Uetersen	EN	ohne
X66	Uetersen – Bf. Tornesch	GN-B	5 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).
- Im sehr ländlich geprägten Westen Uetersens (Gemeinde 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.

6.2.2.1.7 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 – Dägeling – Horst – Elmshorn	GN-C	7
6530	Glückstadt – Kollmar - Elmshorn	GN-C	7
6550	Itzehoe – Lägerdorf – Horst - Elmshorn	GN-B	7
6551	Lägerdorf / Hohenfelde – Horst - Elmshorn	EN	7
6555	Horst – Kiebitzreihe – Raa-Beesenbek – Neuenbrook	EN	ohne
6557	Steinburg – Bf. Dauenhof – Sparrieshoop - Horst - Elmshorn	EN / GN-C	7
6560	Glückstadt - Kiebitzreihe – Elmshorn	GN-B	7

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)“.
- Nach Herstellung der Beidseitigkeit der Haltestelle Elmshorn, Peterstraße Mitbedienung derselben durch die Linien 6525, 6530, 6550, 6551, 6557 und 6560 zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt.

6.2.2.1.8 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-Meißberg, MetroBus-Linie 3 seither zw. Schenefelder Platz und Rugenbarg (Nord).

- 12/2020 | Linie 186: verkürzt um S-Halstenbek – Schenefeld-Siedlung (neu 184 & 384) (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: Einstellung der zuschlagpflichtigen Schnellbuslinie HH-Bramfeld – Schenefelder Platz.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.1)
X3	Schenefelder Platz – U-Meßberg	StV	10
2	Schenefeld, Busbetriebshof/Achterndiek – U/S-Berliner Tor	StV	10
3	Schenefelder Platz – HH-Rathausmarkt – Kraftwerk Tiefstack	StV	10
21	S-Klein Flottbek – Schenefeld – U-Niendorf Nord	StV	10
281	S-Krupunder– U-Lattenkamp	StV	10
384	Kalvslohtwiete – Eidelstedter Platz – Schenefelder Platz	StV	10
602	Osdorfer Born – Schenefeld – HH-Rathausmarkt – Rothenburgsort	NB	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 PI-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT FHH unverbindlich

Analyse:

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

6.2.2.1.9 Teilnetz SE4 Region Kaltenkirchen

Bilanz seit 2015:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf
7970	Kaltenkirchen – Lentförhden – 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

6.2.2.2 Teilnetze im Kreis Segeberg

6.2.2.2.1 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 (P11) („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	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	Bargfeld-Stegen - Tangstedt (OD) - Duvenstedt (HH) / Harksheide	EN GN-C	ohne*
493	UA-Norderstedt Mitte – Glashütte, Markt	StV	9 14
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			

* Ansätze zur Weiterentwicklung in OD (Kap. 8.3.3.2, Maßnahme 15)

Analyse:

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

6.2.2.2 Teilnetz SE3 Stadtverkehr KaltenkirchenBilanz 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.2)
7961	Oersdorf – A-Kaltenkirchen – Brookring	StV	12
7962	An der 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-Sa und ersetzt beide Stadtverkehrslinien sonntags.

6.2.2.3 Teilnetz SE4 Region KaltenkirchenBilanz seit 2014:

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

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (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 - Kaltenkirchen	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.

6.2.2.2.4 Teilnetz SE5 Stadtverkehr Bad BramstedtBilanz 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.

6.2.2.2.5 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: Sa-Angebot entspricht nicht GN-B-Standard.
- Unstrukturiertes, lückenhaftes ÖPNV-Angebot in sehr ländlich geprägter Region: Einige Gemeinden (Großenaspe, Lentförden, Nützen, mit Einschränkungen Wiemersdorf) profitieren von ihrer Lage an der A1, andere (Hitzhusen, Förden-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.

6.2.2.2.6 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (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.

6.2.2.2.7 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (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-Ochsensoll	GN-B	11 14
7551	Bad Segeberg – Oering – U-Ochsensoll	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	11 14
7915	Neumünster – Willingrade – Rickling	GN-C	5 10
7920	Wahlstedt – Boostedt	EN GN-C	10

Fortsetzung nächste Seite

7921	Groß Kummerfeld – Boostedt	EN	5 10
7922	Heidmühlen – Groß Kummerfeld	EN	5 10
7930	Trappenkamp – Rickling – Wahlstedt – Bad Segeberg	GN-C	11
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.

6.2.2.8 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; Sa-Verdichtung zu 60-Min.-Takt.
- 12/2008 | Linie 7900: Sa-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 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 Rönnau – Warderfelde – Schieren – Bad Segeberg	EN	ohne
7720	Schlamersdorf – Nehms – Travenhorst – Berlin – Seedorf	EN	15

Fortsetzung nächste Seite

7722	Hutfeld – 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.

6.2.2.2.9 Teilnetz SE10 Region Bornhöved**Bilanz seit 2014:**

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

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (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.

6.2.2.2.10 Teilnetz Netz VKP-EigenbetriebBilanz:

- 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, Sa 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).

6.2.2.2.11 Teilnetze PI1 & PI2 Pinneberg & QuickbornBilanz 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	12
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 – Hemdingen / 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).

6.2.2.2.12 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:

- entfällt

6.2.2.2.13 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	Neumünster, 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.

6.2.2.2.14 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:

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

6.2.2.2.15 Teilnetz IZ Ost

Bilanz seit 2015:

- 01/2022: Neuvergabe des Teilnetzes IZ Ost 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.

6.2.2.2.16 Teilnetz OH Mitte

Bilanz seit 2015:

- 08/2020: Betreiberwechsel von RVB zu AK.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
5515	Eutin – Glasau/Sarau – Ahrensböök	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.

6.2.2.2.17 Teilnetz OH Süd

Bilanz seit 2015:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
5911	Ahrensböök – Strenglin – Gnissau – Ahrensböök	EN	ohne
5912	Ahrensböök – Strenglin – Pronstorf – Lübeck	GN-E	ohne
5961	Ahrensböök – 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-Sa nach Lübeck; angebotsplanerischer Fokus auf OH-Gemeinden.

6.2.2.3 Teilnetze im Kreis Stormarn

6.2.2.3.1 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 Bf. Gartenholz – U-Ahrensburg West (gleichzeitige Aufgabe dieser Linie).
- 12/2020 | Linie 374: Taktverdichtung Mo-Fr ganztägig zum 20/40 Min.-Takt.
- 12/2020 | Linie 474: Taktverdichtung Sa 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	U-Ahrensburg West - Bf. Ahrensburg – Bf. Gartenholz	StV	15
269	SZ Heimgarten - Bf. Ahrensburg – Ahrensburg, Dänenweg/Kamp	StV	8
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 Ahrensbg. West – Wulfsdorf	StV	8
474	Bf. Ahrensbg. – Ammersb. – U Hoisbüttel – Bergstedt – Duvenst.	GN-B	9
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	19

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 (auf diesem Abschnitt GN-C-Funktion) an Wochenenden.

6.2.2.3.2 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
264	Bf. Rahlstedt – Großensee – Trittau – Trittau	GN-E	ohne
364	Bf. Rahlstedt – Großensee – Lütjensee – Trittau	GN-B	20
369	Bf. Ahrensburg – Großhansdorf – Lütjensee – Trittau	GN-B	14 20
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.

6.2.2.3 Teilnetz OD3 SüdstormarnBilanz 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 Trittaus an die S21 in Aumühle; außerdem Bedienung 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-Steinfurther 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 Steinfurther Allee – U Billstedt	StV GN-A	12
136	S Reinbek – Klosterbergen – Max-Eichholz-Ring – Bf. Bergedorf	StV GN-B	12
137	Glinde – Industriegebiet Reinbek – Bf. Bergedorf	StV GN-B	ohne
233	U Mümmelmansbg. – Havighorst – Oststeinbek – U Steinfurth. A.	GN-B	11
236	Wentorf – S Reinbek – Neuschönningstedt	StV GN-B	ohne
237	Wentorf – S Reinbek – Ind.geb. Reinbek – Glinde – Willinghusen	StV GN-B	15
333	U Steinfurther Allee – Glinde – Neuschönningstedt – Ohe/Trittau	StV GN-B	1 10 12
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	12
649	Bf. Bergedorf – Max-Eichholz-Ring – Klosterbergen – Reinbek	NB	12
733	U Steinfurther 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).

6.2.2.3.4 Teilnetz OD7 ReinfeldBilanz seit 2017:

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

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8131	Reinfeld – Zarpen – Mönkhagen – Lübeck	EN	16
8133	Reinfeld – Steinfeld – Barnitz – Reinfeld	EN	16
8134	Reinfeld – Wesenberg – Trenthorst – Westerau	EN	16
8136	Voßkaten – Zarpen – Ratzbek	EN	16
8139	AST Reinfeld Stadt und Umland	bV	17 18

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.

6.2.2.3.5 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8121	Bad Oldesloe – Rümpel	EN	16
8122	Bad Oldesloe – Pölitz – Schmachthagen	EN	16
8129	AST Bad Oldesloe Stadt & Umland	bV	17 18
8142	Bad Oldesloe – Travenbrück	EN	16
8145	Bad Oldesloe – Sühlen	EN	16
8146	Bad Oldesloe – Poggensee – Seefeld	EN	16
8171	Bad Oldesloe – Reinfeld – Heidekamp	EN	16
8181	Westerau - Schürensöhlen - Groß Boden	EN	16
8182	Bad Oldesloe – Westerau – Kastorf	EN	16

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.

6.2.2.3.6 Teilnetz OD9 BargteheideBilanz seit 2017:

- 12/2019 | Linie 8119: AST-Fahrten zwischen den Gemeinden werden möglich. Erweiterung Bedienzeiten Sa 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 16
8112	Bargteheide – Hoisbüttel	EN	16
8113	Bargteheide – Timmerhorn – Hoisbüttel	EN	16
8114	Bargteheide – Elmenhorst – Nienwohld – Bargfeld-Stegen	EN	16
8115	Bargteheide – Tremsbüttel – Lasbek – Bad Oldesloe	EN	16
8116	Bargteheide – Tremsbüttel – Sattenfelde	EN	16
8117	Bargfeld-Stegen – Bargfelder Rögen	EN	16
8118	Bargteheide – Delingsdorf	EN	16
8119	AST Bargteheide Umland	bV	17 18

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.

6.2.2.3.7 Teilnetz OD10 Regionales GrundnetzBilanz seit 2017:

- 12/2017 | Linie 8110: Taktverdichtung Sa 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 – Pöhlitz – Lasbek – Trittau	GN-B	17
8130	Reinfeld – Klein Wesenberg – Lübeck	GN-B	2 17
8140	Bad Oldesloe – Grabau – Sülfeld – Kayhude	GN-B	13
8150	Pöhls/Heilshoop – Zarpen – Badendorf – Lübeck	GN-B	2

Fortsetzung nächste Seite

8160	Bad Oldesloe – Barnitz – Groß Wesenberg	GN-B	13
8170	Bad Oldesloe – Steinfeld – Reinfeld	GN-B	17
8180	Bad Oldesloe – Gr. Boden – Todendorf – Hammoor - Bargtheide	GN-B	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).
- Linien 8120, 8140, 8150, 8180: stark eingeschränktes Sa-Angebot, kein So-Angebot.
- Linien 8130, 8160: kein Angebot an Wochenenden.
- Linien 8170: kein So-Angebot.

6.2.2.3.8 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 Sa-Bedienungszeiten.

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf (vgl. 8.3.3)
8101	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) – Poggenbreeden – Steinfelder Redder	StV	15
8102	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) – Schanzenbarg – Famila – Rethwischfeld	StV	15
8103	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) – Wolkenwehe – West – Mährischer Berg	StV	15
8104	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) – Travebad – Friedhof – Moordamm	StV	15
8105	Bf. 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-Sa 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-Sa durch AST 8129.
- Linien 8101 - 8104: So fährt anstelle des Busses das AST 8129.
- Linie 8105 nur ergänzend für Bedienung des Gewerbegebiets Rögen im Berufsverkehr.

6.2.2.3.9 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 – Nettelburg	StV GN-B	ohne
263	U Wandsbek Markt – Jenfeld – Barsbüttel – Stapelfeld – Großlohe	StV GN-B	7
362	Bf. Rahlstedt – Großlohe – Stapelfeld	GN-E NB	ohne
462	Bf. Rahlstedt – Hölftigbaum – 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.

6.2.2.3.10 Teilnetz Stadtverkehr Lübeck

Bilanz seit 2017:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
7	Klein Wesenberg – Lübeck, ZOB/Hbf. – Bad Schwartau	StV GN-B	ohne 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 OD-Anteile und für federführenden ÖPNV-AT HL unverbindlich

²⁾ HL beabsichtigt Überplanung nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofpunkts Moisling vsl. 12/2023.

Analyse:

- kein vollständiger 60-Min.-Takt Mo – Fr; keine Bedienung Sa & So; kein Spätverkehr;
- keine fahrplanmäßige Verknüpfung mit der Linie 8130.
- Im Zuge der ÖPNV-Anbindung des neuen Bahnhofpunkts Moisling (vsl. Inbetriebnahme 12/2023) plant HL auch eine Überplanung des Linienverkehrs in diesem Bereich (u.a. Linientausch der Linien 7 und 11). Ggf. ergeben sich hierbei Synergien bei der Anbindung Klein Wesenbergs.

6.2.2.3.11 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)
8811	Schwarzenbek - Dassendorf – Börnsen - Wentorf / Reinbek	EN	ohne
8820	Krabbenkamp – Aumühle – Dassendorf – Geesthacht	GN-B	13
8880	Schwarzenbek – Basthorst – Hamfelde – Trittau	GN-C	13

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).

6.2.2.3.12 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	Tritttau – Sandesneben – Kastorf – Lübeck	GN-B	13
8723	Tritttau – Klinkrade – Sandesneben	EN	ohne
8724	Tritttau – Linau – Schönberg – Siebenbäumen	EN	ohne
8725	Bargteheide – Todendorf – Sandesneben – Linau	EN	ohne
8726	Bargteheide – Mollhagen – Stubben – Sandesneben – Klinkrade	EN	ohne
8728	Hammoor – Todendorf – Sprengel – Mollhagen	EN	ohne
8730	Ahrensburg – Sandesneben – Nusse – Ratzeburg	GN-C	13
8731	Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben – Hoisdorf	EN	ohne
8740	Bad Oldesloe – Kastorf – Berkenthin – Ratzeburg	GN-C	13

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 Sa (kein vollständiger 60-Min.-Takt bis 18 Uhr).
- Linie 8740 Sa nur Einzelfahrten (Unterschreiten der GN-C-Standards), kein So-Angebot.

6.2.2.3.13 Teilnetz RZ10 Regionalverkehr RZ-Nordost

Bilanz seit 2017:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
8760	Trittau – Hamfelde – Nusse – Mölln	GN-C	13
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).

6.2.2.3.14 Teilnetz RZ11 Städteschnellbus RZ-Nord

Bilanz 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			

6.2.2.3.15 Teilnetz SE1/2 Norderstedt / Henstedt-Ulzburg

Bilanz 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	15 20
478	Bargfeld-Stegen - Tangstedt (OD) - Duvenstedt (HH) / Harksheide	EN GN-C	15
578	Tangstedt – Norderstedt, SZ-Süd	EN	ohne
7141	A Henstedt-Ulzburg – Süfeld – Bad Oldesloe	GN-C	13 20
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, Sa/So kein Angebot im Naherholungsgebiet „Duvenstedter Brook“ (Unterschreiten der GN-C- Standards).

- Linie 7141 nur mit Einzelfahrten Sa, So kein Angebot (Unterschreiten der GN-C-Standards); zwischen Sülfeld und Bad Oldesloe ergänzt durch 8140.

6.2.2.3.16 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
7550	Bad Segeberg – Nahe – U-Ochsenzoll	GN-B	13 20
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

6.2.2.3.17 Teilnetz SE9 Region Bad Segeberg Ost

Bilanz seit 2017:

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

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.3)
7650	Bad Segeberg – Mönkhagen – Stockelsdorf – Lübeck	GN-B	13 20
Hierarchiestufen: StV = Stadtverkehr GN-A/B/C = Grundnetz GN-E = Grundnetz-Ergänzung EN = Ergänzungsnetz NB = Nachtbus bV = bedarfsgesteuerter Verkehr			

Analyse:

- entfällt

6.2.2.4 Teilnetze im Kreis Herzogtum Lauenburg

6.2.2.4.1 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 - HansasträÙe - ZOB.
- 12/2021 | Linie 539: Taktverdichtung Mo-Sa zw. Geesthacht, ZOB – HafenCity - Vierlander Str. zu 30-Min.-Takt.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
139	Geesthacht, ZOB - Tesperhude - Grünhof - Geest., Fährstr./Freibad	StV	ohne
239	Geesthacht, ZOB – HEW-Siedlung – Geesthacht, ZOB	StV	ohne
339	Edmundstal – Geesthacht, ZOB – Oberstadt	StV	10
439	Altengamme – Düneberg – Geesthacht, ZOB – Mercatorstraße	StV	ohne
539	Geesthacht, ZOB – Gewerbegebiet Mitte/West – Niedermarschacht	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 X80, 8800, 8870 mit städtischer Erschließungsfunktion.
- Linie 539 von/nach Niedermarschacht (WL; Übergang von/zur Linie 4400) mit GN-C-Funktion.

6.2.2.4.2 Teilnetz RZ2 Stadtverkehr Lauenburg

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
138	Bf. Lauenburg – Hafenstraße – Lauenburg, ZOB	StV	9
238	Lauenburg, ZOB – Mooring – Spitzort – Lauenburg, ZOB	StV	9
338	Lauenburg, ZOB – Bf. Lauenburg – Unterstadt – Lauenburg, ZOB	StV	9
438	Lauenburg, ZOB – Spitzort – Mooring – Lauenburg, ZOB	StV	9

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 X80, 8800, 8840, 8860 mit städtischer Erschließungsfunktion.
- Sa-Angebot bis ca. 16 Uhr, So kein Angebot.

6.2.2.4.3 Teilnetz RZ3 Regionalverkehr RZ-SüdBilanz 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 Düneberg.
- 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, 8891-8896: werden Teil des Optimierungsprojekts „MintesO“ (vgl. Kap. 8.3.7)

Linie	Linienweg	Hierarchie- stufe	Handlungs- bedarf
638	Geesthacht – Tesperhude – Schnakenbek – Lauenburg	NB	ohne
639	Geesthacht – Düneberg – Oberstadt – HEW-Siedlung – Geesth.	NB	ohne
8862	Lanze – Buchhorst – Lauenburg	EN	ohne
8879	AST 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
8896	Geesthacht - Grünhof - Lauenburg	EN	ohne

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

Analyse / Handlungsbedarf:

- entfällt

6.2.2.4.4 Teilnetz RZ4 Städteschnellbus RZ-SüdBilanz 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
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

6.2.2.4.5 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.

6.2.2.4.6 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, 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).

6.2.2.4.7 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, Sa 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	8
8711	Groß Grönau – Groß Sarau – Hornstorf – Groß Grönau	EN	ohne
8810	Mölln – Schwarzenbek – Dassendorf – Wentorf – Bergedorf	GN-B	8
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	8

Fortsetzung nächste Seite

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	8
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	8
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	8
8851	Göttin – Besenthal – Langenlehsten – Bröthen – Fitzen – Büchen	EN	ohne
8852	Segrahn – Gudow – Sarnekow – Büchen	EN	ohne
8860	Schwarzenbek – Lüttau – Gülzow – Lauenburg	GN-C	8
8861	Lanze – Lauenburg – Gülzow – Lüttau – Schwarzenbek	EN	ohne
8863	Schwarzenbek – Lüttau – Krukow – Schnakenbek - Lauenburg	EN	ohne
8870	Schwarzenbek – Kollow – Gülzow – Hamwarde – Geesthacht	GN-C	8
8871	Schwarzenbek – Kollow – Gülzow – Geesthacht	EN	ohne
8872	Geesthacht – Gülzow – Kollow - Schwarzenbek	EN	ohne
8880	Schwarzenbek – Basthorst – Hamfelde – Trittau	GN-C	8
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 sonnabends kein vollständiger 60-Min.-Takt;
 - Linien 8850 & 8880 keine Wochenendbedienung;
 - Linien 8860 & 8870 keine Sonntagsbedienung.

6.2.2.4.8 Teilnetz RZ9 Regionalverkehr RZ-Nordwest

Bilanz seit 2014:

- 12/2017: Verdichtung zum 120-Min.-Takt Mo-Fr zwischen Ratzeburg und Nusse 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	8
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 – Sprengel – Mollhagen	EN	ohne
8730	Ahrensburg – Sandesneben – Nusse – Ratzeburg	GN-C	8
8731	Siebenbäumen – Schiphorst – Sandesneben – Hoisdorf	EN	ohne
8740	Bad Oldesloe – Kastorf – Berkenthin – Ratzeburg	GN-C	8
8741	Kronsforde – Siebenbäumen – Kastorf – Berkenthin – Ratzeburg	EN	ohne
8742	Koberg – Nusse – Rondeshagen – Berkenthin – Ratzeburg	EN	ohne
8749	AST Berkenthin – Ratzeburg	bV	ohne
8770	Kronsforde – Krummesse – Berkenthin – Mölln	GN-C	8
8771	Krummesse – Klempau – Berkenthin	EN	ohne
8772	Hollenbek b. Berk. – Kühßen – 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	8
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.

6.2.2.4.9 Teilnetz RZ10 Regionalverkehr RZ-NordostBilanz 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	Hierarchiestufe	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
8712	Klein Disnack – Groß Sarau – Einhaus – Ratzeburg	EN	ohne
8713	Mechow – Bäk – Römnitz – Ratzeburg	EN	ohne
8732	Mölln – Lankau – Nusse – Koberg – Sandesneben	EN	ohne
8733	Behlendorf – Kühsen – Nusse – Lüchow – Sandesneben	EN	ohne
8734	Koberg – Nusse – Lankau – Ratzeburg	EN	ohne
8735	Nusse – Panten – Lankau – Mölln	EN	ohne
8750	Mölln – Schmilau – Ratzeburg	GN-B	8
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 – Nusse – Mölln	GN-C	8
8761	Behlendorf – Kühsen – Nusse – Alt-Mölln – Mölln	EN	ohne
8762	Alt-Mölln – Poggensee – Borstorf – Breitenfelde – Mölln	EN	ohne
8790	Zarrentin – Seedorf – Sterley – Salem – Ratzeburg	GN-C	4 8
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

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 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.

6.2.2.4.10 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

6.2.2.4.11 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 sa; sa 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	StV 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).

6.2.2.4.12 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.

6.2.2.4.13 Teilnetz OD2 Tritttau

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 – Tritttau	EN	ohne
8769	AST Tritttau – 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

6.2.2.4.14 Teilnetz OD3 Südstormarn

Bilanz seit 2017:

- 12/2016 | Linie 433: neue Linie zw. Tritttau 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	8
533	Kuddewörde – Kasseburg – Möhnsen	GN-E	8
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).

6.2.2.4.15 Teilnetz OD8 Bad Oldesloe

Bilanz seit 2017:

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

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
8181	Westerau - Schürensöhlen - Groß Boden	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

6.2.2.4.16 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 Bargtheide - Hammoor – Todendorf, damit erstmalig Direktanbindung aus Groß Boden & Stubben von/nach Bargtheide im 60-Min.-Takt Mo-Fr.

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf
8180	Bad Oldesloe - Groß Boden - Stubben - Todendorf - Bargtheide	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: Sa-Angebot lückenhaft, kein So-Angebot.

6.2.2.4.17 Teilnetz LUP1 Regionalverkehr Ludwigslust-Parchim

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
515	Boizenburg – Horst – Lauenburg	GN-C	8
516	Boizenburg – Lauenburg – Lüneburg	GN-E	ohne
8859	AST 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 verbindlich

Analyse:

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

6.2.2.4.18 Teilnetz NWM1 Regionalverkehr Nordwestmecklenburg

Bilanz seit 2014:

- entfällt

Linie	Linienweg	Hierarchiestufe ¹⁾	Handlungsbedarf (vgl. 8.3.4)
131	Gadebusch – Mustin – Ziethen – Ratzeburg	GN-C	5
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 verbindlich

Analyse:

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

6.2.2.4.19 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.
- Trotz der Bedeutung Lauenburgs als nächstes/r Unterzentrum/Versorgungsstandort keine regelmäßige ÖPNV-Verbindung über die Elbe nach Hohnstorf, Bullendorf und Hittbergen.

6.2.3 Barrierefreiheit**6.2.3.1 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.

6.2.3.2 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 25 zeigt eine Auswertung zur Umsetzung der Barrierefreiheit aus dieser Quelle. 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. Ab 2023 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 25: Anzahl und Ausbauzustand der Haltestellen in RNVP-Kreisen

(Merkmalsauswahl aus Kap. 5.2.2, Tabelle 22)

Kreis	Anzahl	davon			
		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
	Richtungs- haltestellen	➊	➋	➌	➍
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

Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ein langwieriger Prozess sein wird. Da vor 2016 keine einheitlichen Standards verfügbar waren, sind zwar vielfach mehrere Merkmale der Barrierefreiheit anzutreffen, der vollständige Katalog der Mindestkriterien ist jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt. 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 gefördert⁴¹.

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. Die Station Kiekut und ihr Einzugsgebiet sind alternativ aus Ahrensburg und Großhansdorf auch mit der Buslinie 376 barrierefrei erreichbar.

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.

⁴¹ Gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz SH (GVFG-SH).

Kreis Segeberg

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind ca. 15 % der Richtungshaltstellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 21 Richtungshaltstellen 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 Bushaltstellen 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 Richtungshaltstellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 41 Richtungshaltstellen barrierefrei ausgebaut. Für weitere 19 liegen Anträge vor.

Der Kreis fördert den barrierefreien Ausbau von Bushaltstellen zu 75 % und stellt dafür seit 2022 300 T€/a bereit.

Kreis Herzogtum Lauenburg

Mit einer den Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm sind ca. 25 % der Richtungshaltstellen ausgestattet. Damit ist der maßgebliche Aspekt des barrierefreien ÖPNV-Zugangs hier gewährleistet. Seit 2017 (hvv-Ersterhebung) wurden 69 Richtungshaltstellen 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 Bushaltstellen 2021 auf 75 % erhöht und stellt dafür 300 T€/a bereit.

6.2.4 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.

6.2.4.1 Dynamische Fahrgastinformation

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

Tabelle 26: 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
		UA-Norderstedt Mitte	2
	Norderstedt	U-Garstedt	1
		Glashütte, Markt	1
Stormarn	Glinde	Glinde, Markt	2
Herzogtum Lauenburg	Geesthacht	An der Post	2
		ZOB	2
	Lauenburg	ZOB	1

6.2.4.2 SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungen

Die Tabelle 27 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).
- **○** = 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. Schulbediening) 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“⁴², dass sich derzeit in der Fortschreibung befindet.

⁴² Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg, 2010.

6.2.4.2.1 Kreis Pinneberg

Tabelle 27: 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
Schenefeld, Schenefelder Platz				+	-	k.A.
Uetersen, Buttermarkt				○		
Uetersen, Ostbahnhof				○		

Quelle P+R & B+R: hvv. Angaben liegen nur für Bahnhöfe / Schnellbahnhaltdepunkte 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 hier die Schwierigkeit besteht, dass, obwohl sich einige Buslinien in Uetersen kreuzen bzw. dort enden / beginnen, wichtigere SPNV-Anschlüsse an anderer Stelle einer systematischen Bus-Bus-Verknüpfung entgegenstehen. Darüber hinaus ist nicht jede zufällige oder im Einzelfall auch geplante funktionierende Buslinienkreuzung als Verknüpfungspunkt aufgeführt.

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 Stadtbuslinien 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.

6.2.4.2.2 Kreis Segeberg

Tabelle 28: 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 projiziert (vgl. Kap. 8.3.6).

Die Bus-/Bahn-Verknüpfungen in Boostedt, Tanneneck und Wakendorf sind 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.

6.2.4.2.3 Kreis Stormarn

Alle Bahnhöfe und Schnellbahnhaltunkte 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 29: 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. Bargtheide 	+			+	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 Steinfurther Allee als U2-Zugang für Oststeinbek und Glinde.

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

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. Stadtbushaltestellen aus Trittau, Reinbek, Ohe und Glinde zusammentreffen. Zudem ist Haidkrug als Umsteigehaltestelle für den ioki-Shuttle ausgewiesen.

6.2.4.2.4 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 30: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Herzogtum Lauenburg

Verknüpfungspunkt ♿ = barrierefrei im SPNV	zwischen  und			P+R Anz. Plätze	B+R Anz. Plätze
					
Bf. Büchen 	+		○	514*	359*
Bf. Lauenburg 	+		-	46	170
Bf. Mölln 	+		+	34	46
Bf. Müssen 	○		-	76*	60*
Bf. Ratzeburg 	+		+	51	40
Bf. Schwarzenbek 	○		○	278	278
S Aumühle 		+	-	80	k.A.
S Wohltorf 		-		74	224
Geesthacht, ZOB			+		63*
Kastorf, Im Park			+		
Kronsforde, Kirche (HL)			+		
Lauenburg, ZOB	+		+		
Nusse, ZOB			+		
Sandesneben, Schule			+		

Quelle PR & B+R: hvv, *kommunale Angaben

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 Wandsbek Markt (HH).

6.2.4.3 B+R- und P+R-Anlagen

hvv-Marktforschungen⁴³ 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 bis zu 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.

Zu finden sind mit Landesmitteln geförderten Anlagen u.a. in:

- PI: Dauenhof, Elmshorn, Prisdorf, Wedel
- SE: Meeschensee
- OD: Bad Oldesloe
- RZ: Büchen, Müssen, Schwarzenbek.

An vielen Standorten können Fahrradschließfächer oder Plätze in Sammelgaragen über www.nahsh.bike-and-park.de gebucht (und bezahlt) werden.

6.2.4.4 Intermodalität

ÖV, Carsharing, Fahrradfahren (Falträder und klappbare E-Tretroller können ganztägig und kostenlos in Bussen und Bahnen mitgenommen werden), Zufußgehen u.a. bieten jeweils individuelle Vorzüge, die zu neuen, leistungsfähigen Mobilitätsoptionen flexibel kombiniert werden können. Der hvv kann und will bei der Verknüpfung der Verkehrsträger eine entscheidende Rolle übernehmen, die RNVP-Kreise unterstützen diese Ambitionen.

6.2.4.4.1 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.

6.2.4.4.2 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 bis hin zur kreisweiten Flächendeckung soll angestrebt werden.

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

⁴³ ÖPNV-Kundenbarometer, Gesamtbericht 2019. Kantar GmbH 2019.

6.2.4.4.3 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,
- 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. B 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.

6.2.4.4.4 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.

6.2.5 Tarif und Vertrieb

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.

6.2.5.1 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 Fahrpreisermittlung für eine bestimmte Fahrkarte. Wahlweise maßgebend sind bei:

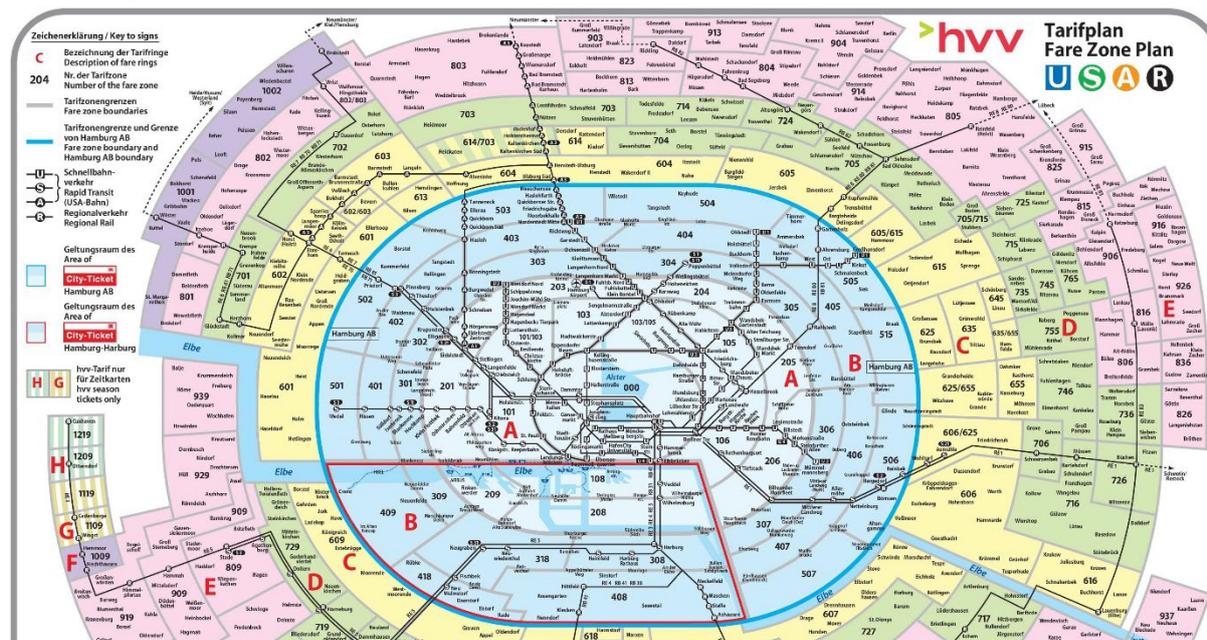
Einzelkarten:

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

Zeitkarten:

- Zonen
- Hamburg AB
- eine Kombination aus beiden Komponenten (z. B. Hamburg AB plus 1 Zone)
- Ringe
- Gesamtnetz
- Kreis / Landkreis bei Schülerzeitkarten

Abbildung 4: hvv-Tarifplan (Ausschnitt)



Stand 01.01.2022, Quelle: hvv.de / Grafik: bluemap.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 70,90 €/Monat werden folgendermaßen anteilig finanziert⁴⁴: 30,38 € Azubis, 20,26 € Kreise, 20,26 € Arbeitgeber, sodass die Azubis für 360 €/a im hvv-Gesamtnetz mobil sind.

⁴⁴ Stand 04/2022

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-analogen Prozesse erheblich. In den Kreisen SE, OD und RZ ist OLAV bereits seit 2021 im Einsatz, PI soll 08/2022 hinzukommen.

6.2.5.2 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.

6.2.6 hvv-Marktkommunikation & -Produktstruktur

6.2.6.1 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 vier Themenfelder bearbeitet:

- **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.
- **Produktkampagnen:** Bekanntmachung von Tarif-, Vertriebs- und Serviceangeboten.
- **Absatzkampagnen:** zielgruppengesteuerte Kundengewinnung, 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 10/2021 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 > barrierefrei unterwegs“; dort sind vielfältige Angebote abrufbar, darunter z.B. die Broschüre „Barrierefrei unterwegs“ oder der dynamische Aufzugsplan, der in Echtzeit über die aktuelle Verfügbarkeit und Betriebszustände der Aufzüge im hvv informiert.

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.

6.2.6.2 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, zur Verbesserung der Nahmobilität sollen zusätzliche Quartiersbuslinien (alternativ auch ODVs) eingerichtet werden. 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. **NachtBusse** runden das Angebot ab. Geplant und bereits teilweise umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz durch auch nachts betriebene Buslinien des Tagesbetriebs weitgehend zu ersetzen.

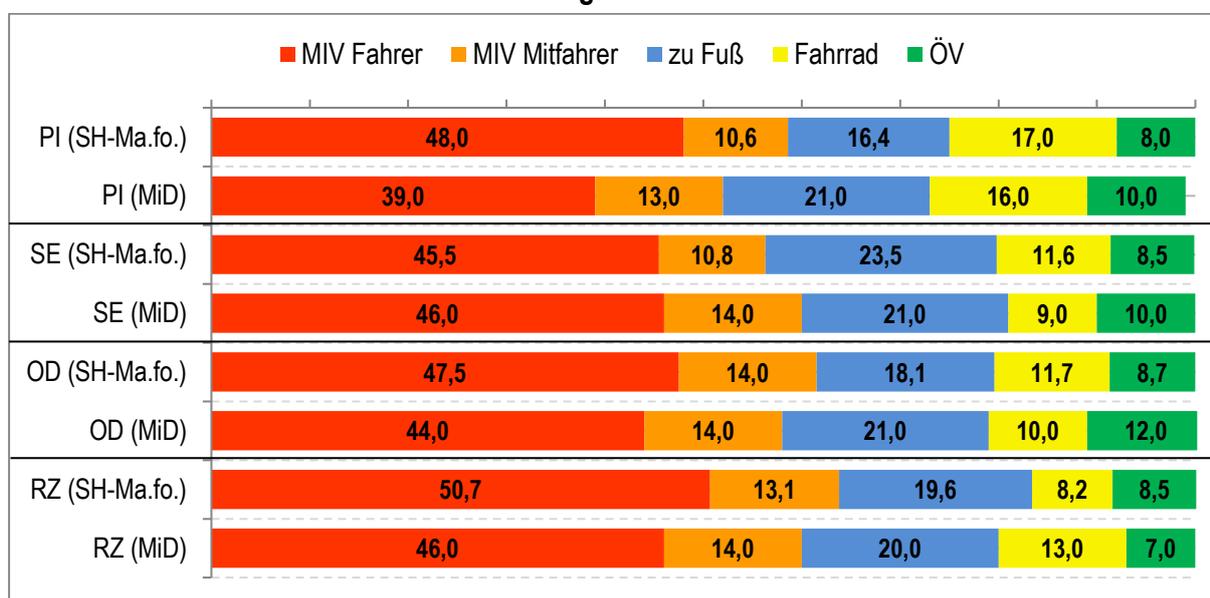
Handlungsbedarf: Diese Produktstruktur ist für die Anwendung im Umland nur begrenzt geeignet. Ergänzt werden sollte v.a. eine Produktkategorie für die höherwertigen RegionalBus-Linien der Hierarchiestufen GN-A & B.

7 ÖV-GESAMTSYSTEM: WIRKUNG

7.1 Marktposition und Kundenzufriedenheit

In der NAH.SH-Marktforschung⁴⁵ 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)⁴⁶. Auch hier ragt Stormarn mit einem ÖV-Anteil von 12 % heraus, jedoch erzielen auch 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

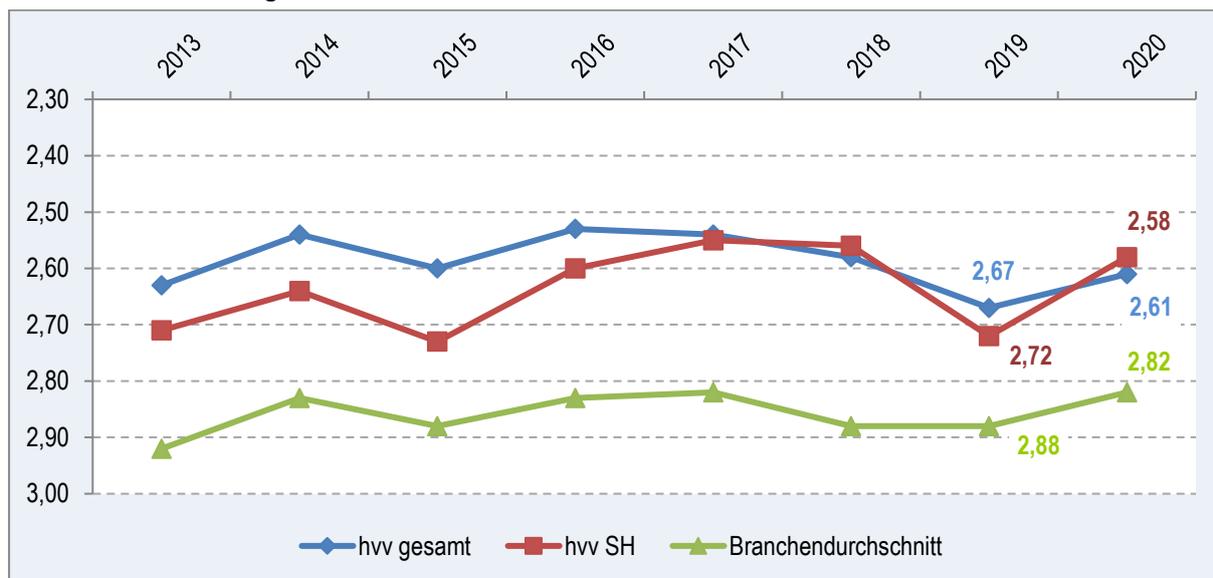
⁴⁵ Landesweite Marktforschung 2018 in Schleswig-Holstein - Jahresbericht vom 30.04.2019 sowie Sonderauswertung 2016/2018 vom 14.06.2019 für die NAH.SH GmbH. Omnirend GmbH, Leipzig 2019.

⁴⁶ 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.

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-Kundenbarometer⁴⁷ 2020 mit 2,82 nur im durchschnittlichen Bereich⁴⁸, 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.

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).

⁴⁷ ÖPNV-Kundenbarometer, Gesamtberichte 2013-2020. Kantar GmbH 2013-2020. Befragt wurde in 27 Bedienungsgebieten von kommunalen Verbänden und Verkehrsunternehmen, u.a. 1.000 ÖPNV-Nutzer im hvv-Bedienungsgebiet, darunter 250 in Schleswig-Holstein, 250 in Niedersachsen und 500 in Hamburg.

⁴⁸ 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

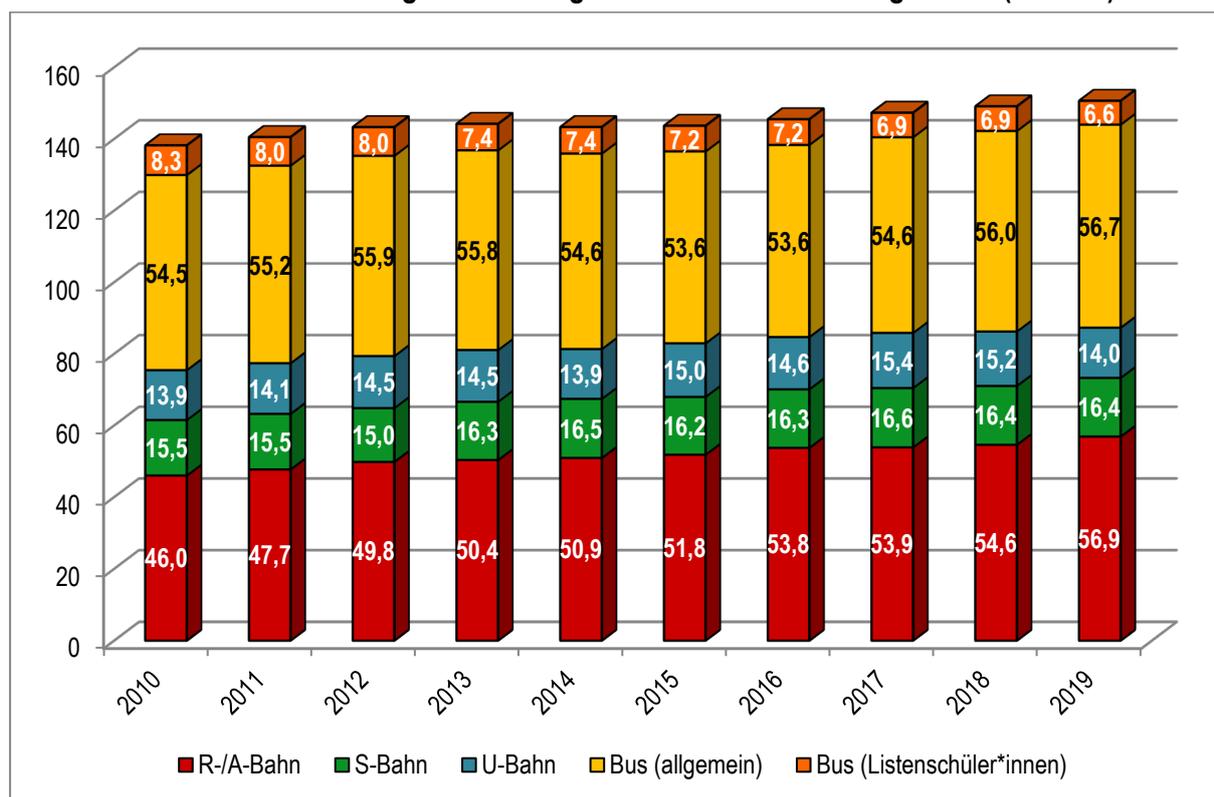
Bedeutung für den ÖPNV: Um den Modal Split-Anteil weiter zu steigern, ist der ÖPNV attraktivitätsorientiert weiterzuentwickeln und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Damit die Modal Split-Daten als belastbarer Maßstab zur Erfolgsmessung im Rahmen der Mobilitätswende verwendet werden können, muss deren 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-Nachfrage⁴⁹, 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.

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

⁴⁹ Kreisscharfe Differenzierung der SPNV-Nachfrage nicht möglich.

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.

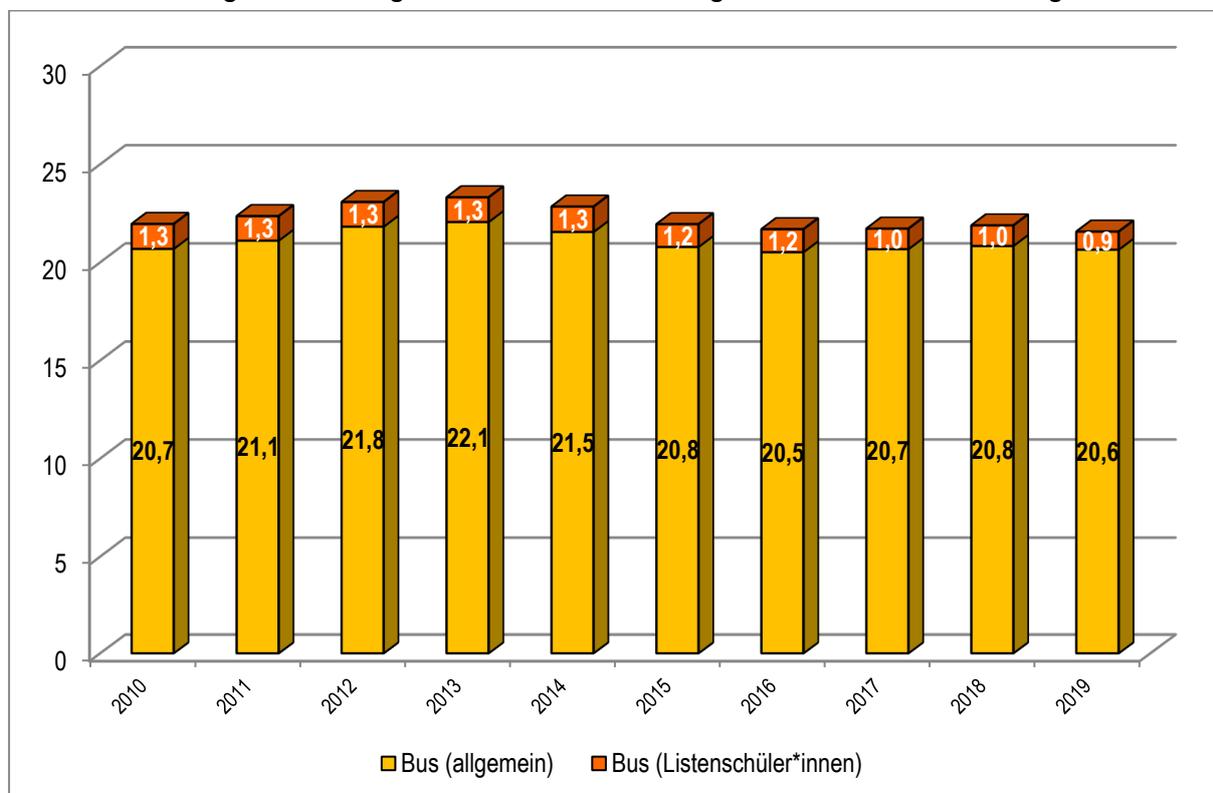
Zum Ende des 1. Quartals 2020 bewirkte der Corona-Lockdown einen Nachfrageeinbruch im hvv um ca. 70 %, im Sommer erholte sich die Nachfrage auf ca. -30 %, um dann nach erneutem Teil-Lockdown zum Jahresende wieder bei ca. -55 % anzulangen. Dies dürfte, bei aller Unsicherheit bezüglich der Validität dieser 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

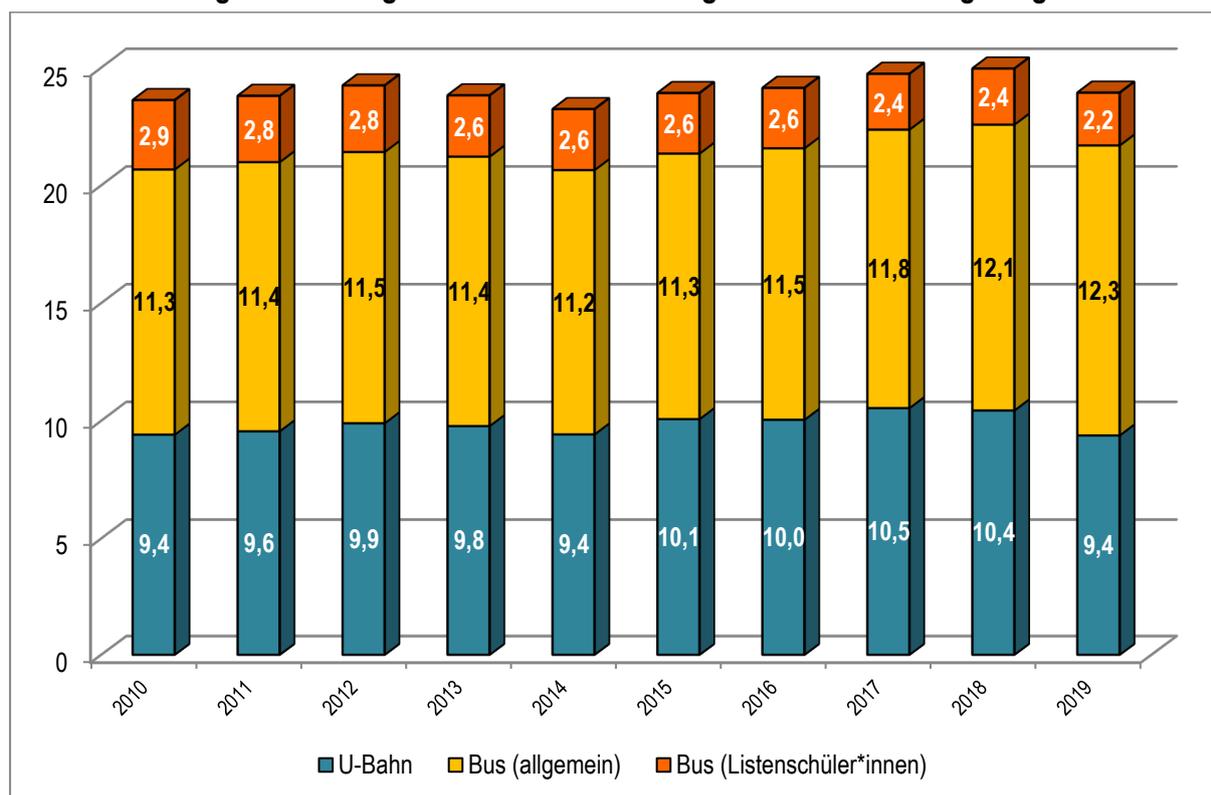
2014 und 2015 haben sich v.a. Treppeneffekte negativ bemerkbar gemacht, seitdem ist das Nachfrageniveau recht stabil. Da der Kreis bis 2017 Konsolidierungshilfen des Landes bezog, blieben größere ÖPNV-Entwicklungsschritte in diesem Zeitraum aus. Seither durchgeführte Maßnahmen wie z.B. die Verlängerung 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

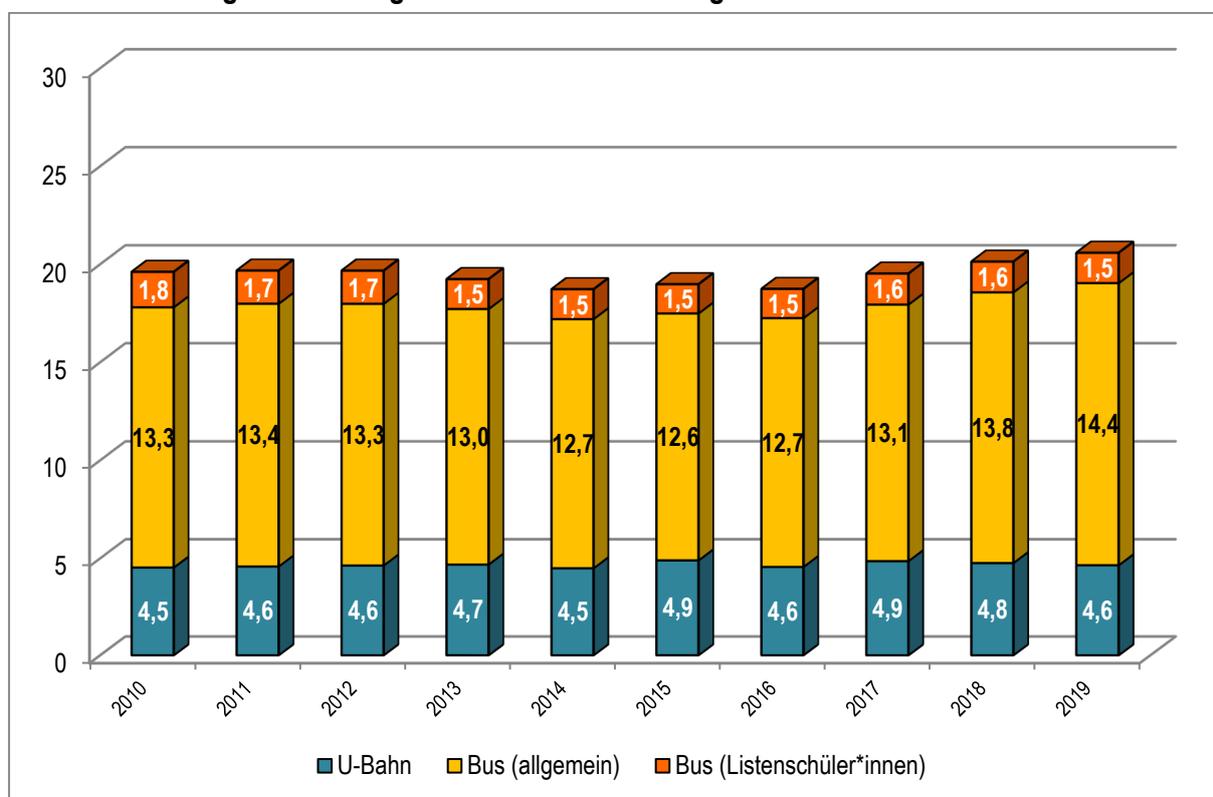
Im Busbereich tragen die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen der Vergangenheit Früchte, wobei bis zur vollständigen Potenzialausschöpfung von einer bis zu dreijährigen Etablierungsphase auszugehen ist. Die Busnachfrage insgesamt konnte im Betrachtungszeitraum von 14,2 Mio. geringfügig auf knapp 14,7 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 Potenzialausschöpfung 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.

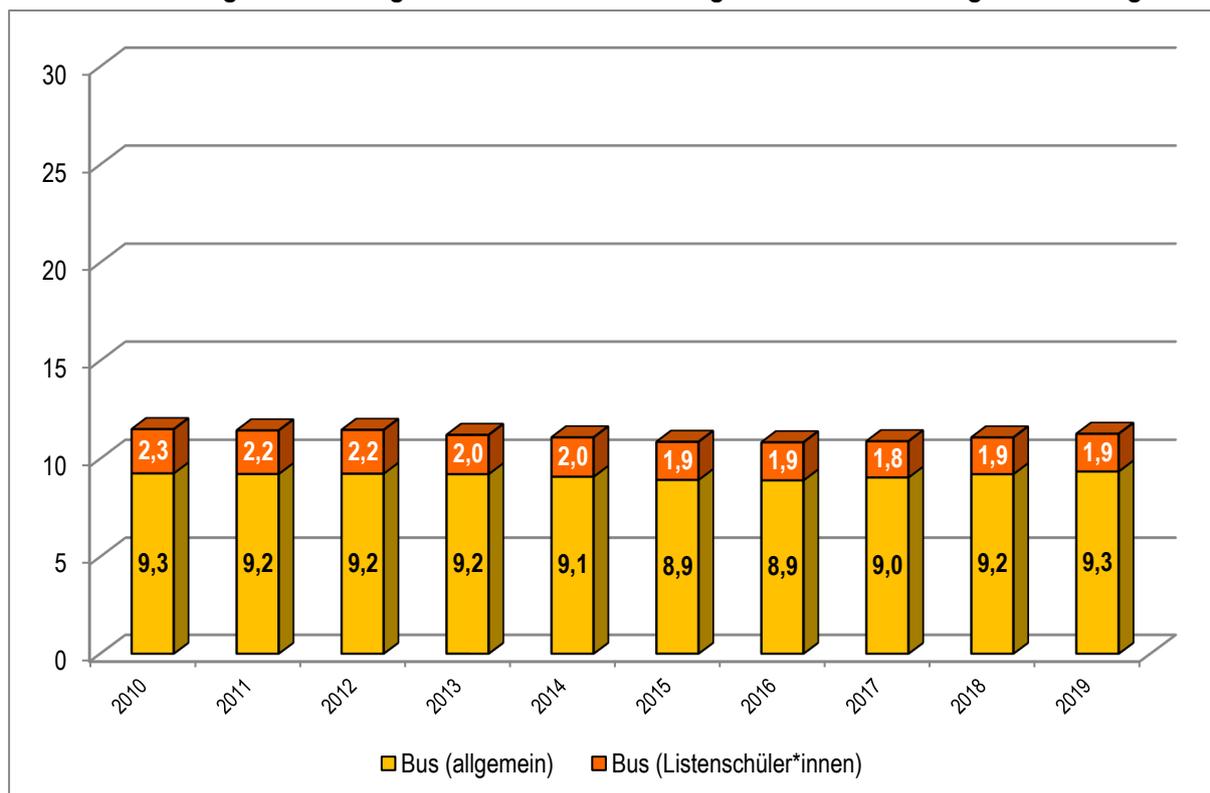
Grafik 6: Nachfrageentwicklung 2010 - 2019 in Mio. Fahrgästen/a im Kreis Stormarn



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 realitätsnahes 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-Erschließung** (vgl. Tabelle 31 „>120 Min.“) liegt im Gesamtgebiet bei sehr guten 91,5 % der Bevölkerung (VDV-Maßstab für die räumliche Mindesterschließung = 80 %). 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 Grenzraum bleibt auch dadurch etwas Erschließung unberücksichtigt.

Unerschlossene Bereiche liegen in den ländlichen Regionen der vier Kreise meist isoliert, weil dort 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 31: ÖV-Angebot in Hauptlastrichtung - Bevölkerungsanteile in Taktäquivalenzklassen⁵⁰

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	11,3 %	37,9 %	52,9 %	64,2 %	79,2 %	87,1 %	91,5 %

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

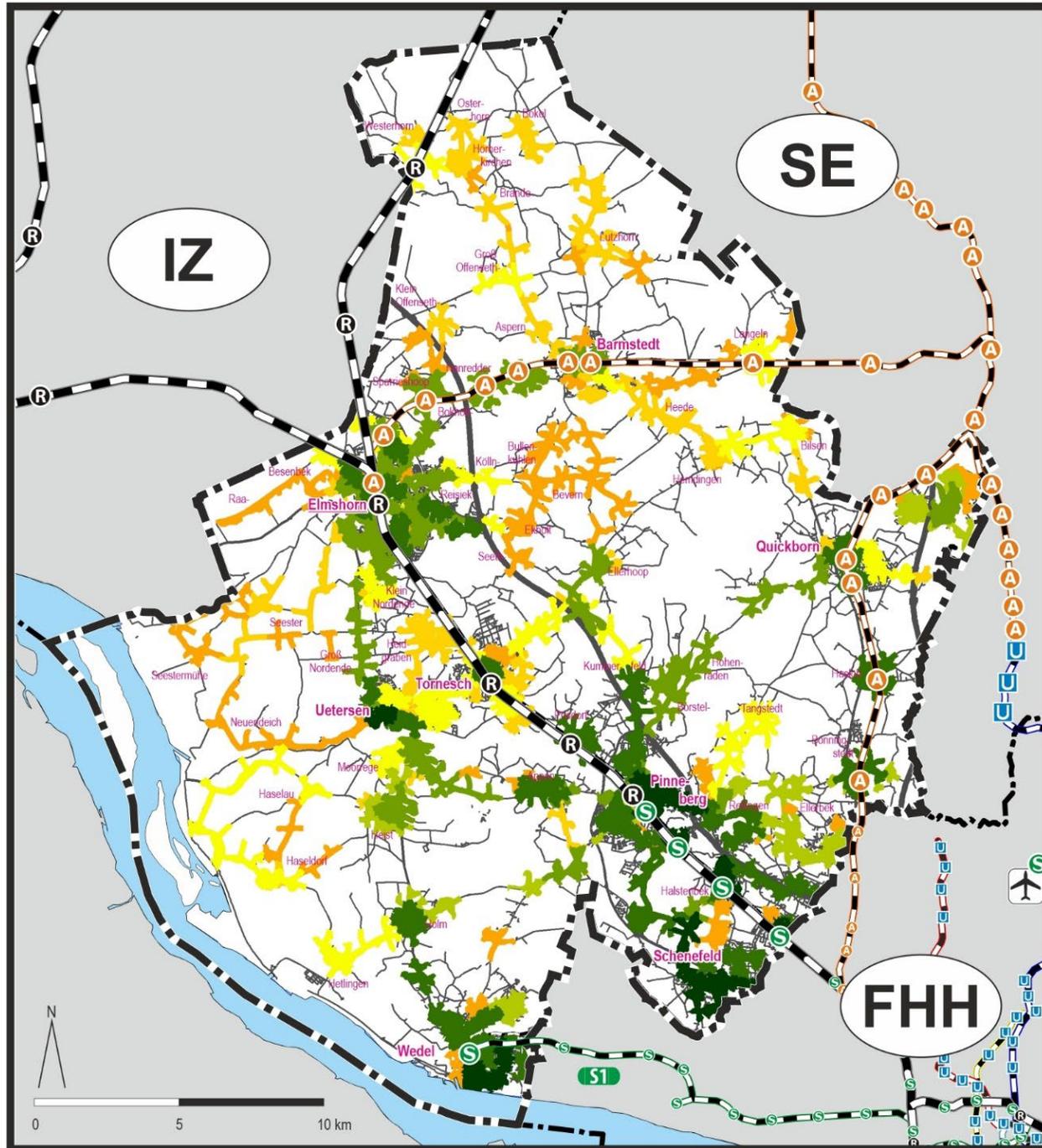
Im Kreis Segeberg wird die mindestens stündliche Bedienung zwar nur ca. 75 % der Bevölkerung zuteil, jedoch wurden 12/2020 die Grundnetzlinien 410 & 411 nördlich von Bad Segeberg zu einem 60-Min.-Takt verdichtet, sodass eine spürbare Verschiebung von der Klasse „120 Min.“ zu „60 Min.“ stattgefunden haben 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. 6.2.2) 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.

⁵⁰ 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 9

Kreis Pinneberg

Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung

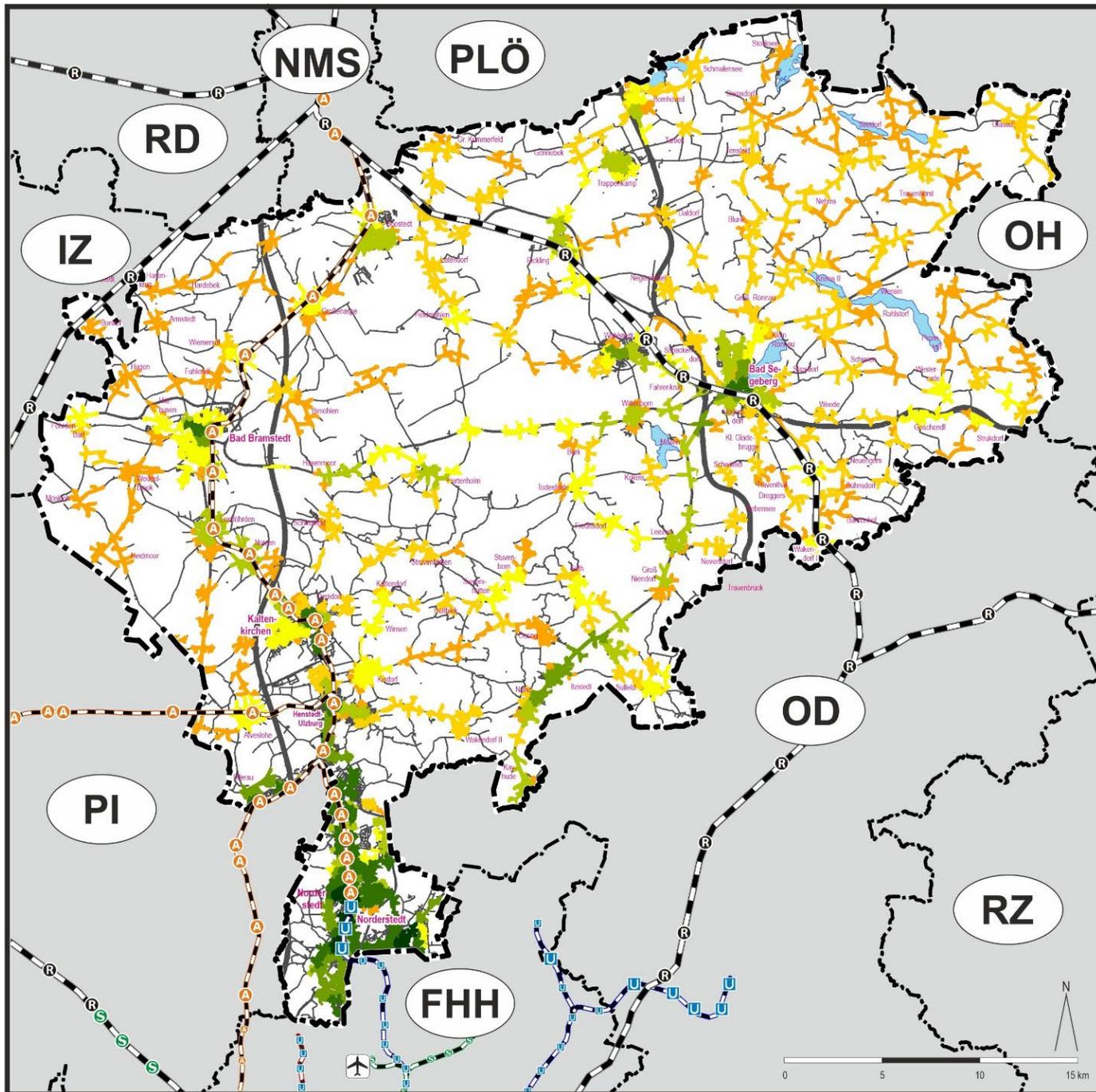
(Jahresfahrplan 2020)

- 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 / Schnellbahnhof

Kreisgrenzen

Quelle und GIS-Aufbereitung: hvv



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

Karte 10

Kreis Segeberg

Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung

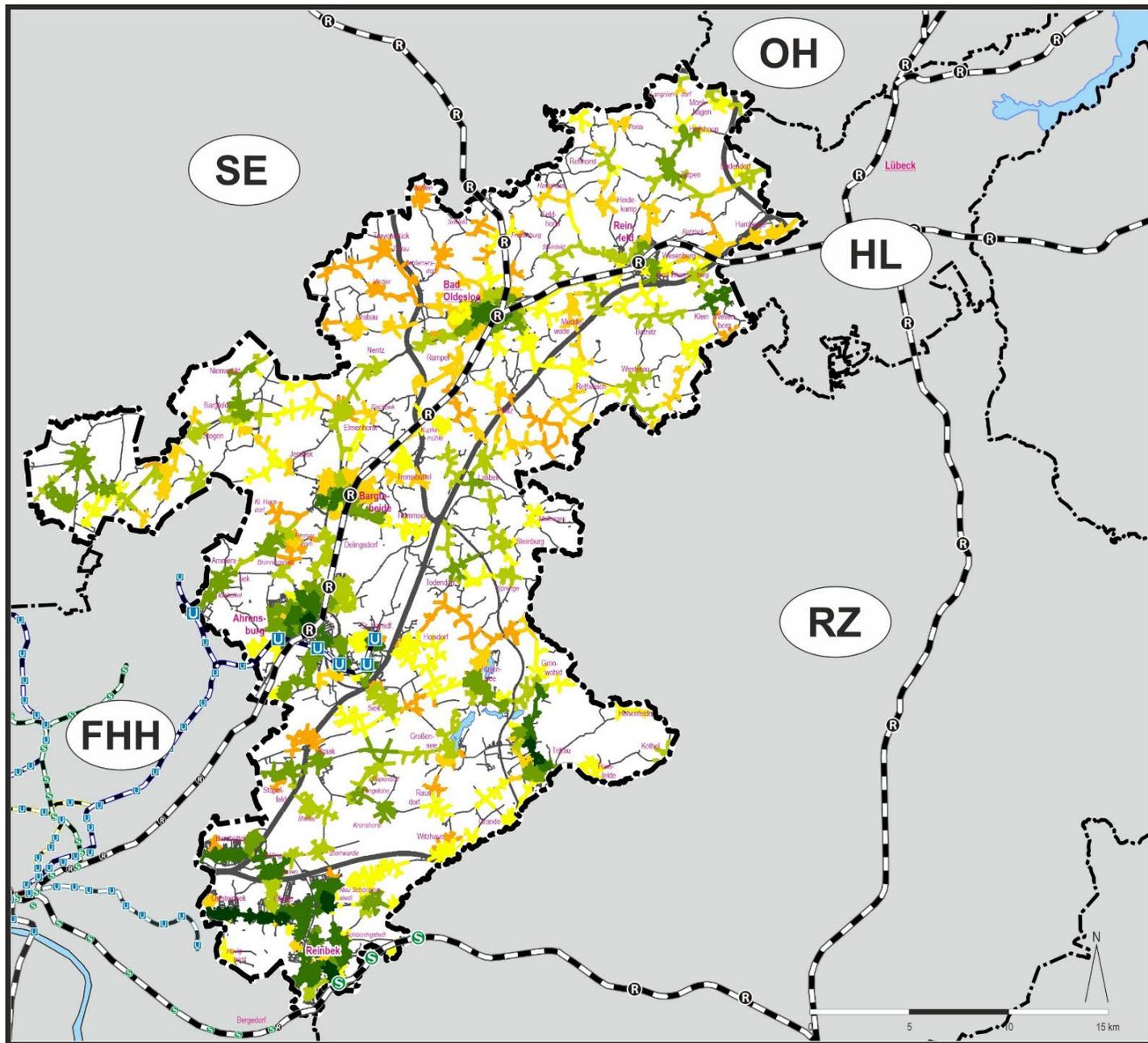
(Jahresfahrplan 2020)

-  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 / Schnellbahnhof

 **Kreisgrenzen**

Quelle und GIS-Aufbereitung: hvv



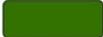
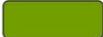
5. RNVP der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn & Herzogtum Lauenburg

Karte 11

Kreis Stormarn

Bedienungshäufigkeit in Hauptlastrichtung

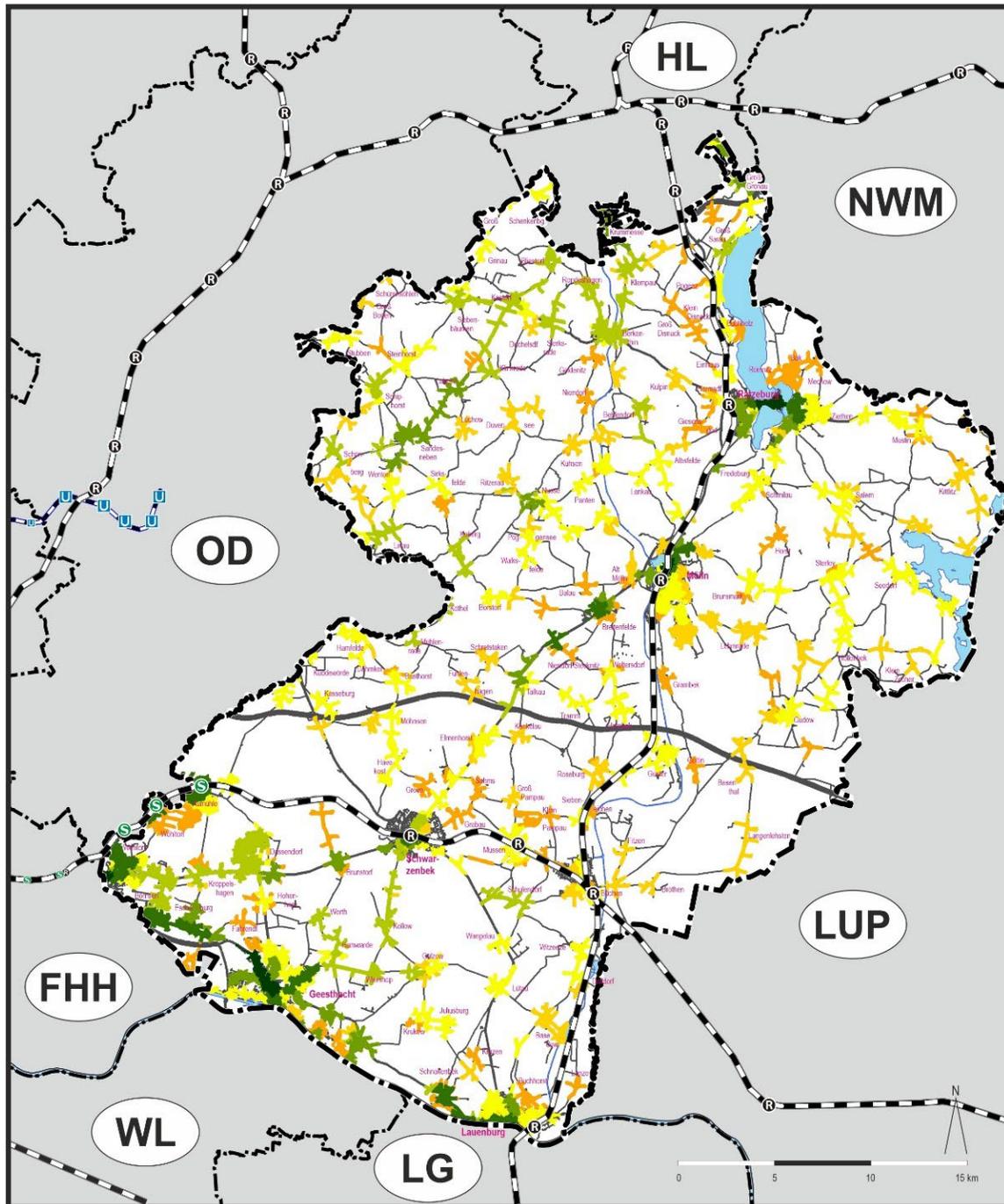
(Jahresfahrplan 2020)

-  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



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

Karte 12

Kreis Herzogtum Lauenburg
**Bedienungshäufigkeit
in Hauptplastrichtung**
(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 können komplementäre Maßnahmen in den Bereichen Tarif (z.B. „HomeofficeTicket“) und Vertrieb (verstärkte Digitalisierung auch aus hygienischen Gründen) kommen. 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 - 2027

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 MWVATT⁵¹ (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 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 Maßnahmen ist die landesseitige Finanzierung weitgehend gesichert. Ebenfalls dargestellt werden Maßnahmen, deren Umsetzung zwar bis 2030 angestrebt wird, deren Finanzierung aber noch offen ist.

⁵¹ 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.

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. RE80-Züge mit Halt in Ahrensburg); zusätzl. HVZ-Sprinterzüge zw. Hamburg und Lübeck; Wochenendnachtsdurchfahrten von RE8 Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck und RB81 Hamburg – Bad Oldesloe mit allen Unterwegshalten jeweils 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 – Quickborn)	2025
9	A1 A2	Verschmelzung von A1 & A2 (i.V.m. S21, s.o.) bei Einführung zusätzlicher REs Norderstedt – Neumünster, später ggf. Durchbindung bis Kiel (Fahrzeiterparnis Norderstedt – Neumünster ca. 16 Minuten, Taktverdichtung zum 30-Min.-Takt Neumünster – Kaltenkirchen (60+60))	2025
11	S1 S3 S21	S-Bahn-Taktverdichtungen HH-SH (zum 10-Min.-Takt): S3 von/nach Pinneberg ⁵² S21 von/nach Aumühle. S1 von/nach Wedel: Voraussetzung für Taktverdichtungen und Hp. Wedel Ost ist zweigleisiger Ausbau (Zeithorizont offen)	2023
12	RE6 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): RE6-Endpunkt zurückverlegt nach Altona Nord 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 und Rickling (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.

⁵² ab Jahresfahrplan 2023 Ausweitung des 10-Min.-Takts von/bis Pinneberg (Mo-Fr bis 23 / Sa bis 22 / So zw. 8-20 Uhr)

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	RE6 RB61 RB71	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. ⁵³	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; neue Stationen Bad Segeberg Hamburger Straße und Bad Segeberg Oldesloer Straße.	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 – Geesth.-Düneberg – Escheburg – Börnsen – Bergedorf. Erfordert Infrastrukturinvest in HH.	offen
ohne	RE11	Stufe 2: umsteigefreier RE11 Geesthacht – Bergedorf Süd – HH Hbf. im 60-Min.-Takt. Erfordert Infrastrukturinvest in HH.	offen
11	S32	Verlängerung der HH-Planung Harburg Rathaus – HH Hbf. – Dammtor – Holstenstraße – Science City – Osdorfer Born (Stand 06/2022) 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.

⁵³ Lt. Aussage von Verkehrsminister Dr. Buchholz vom 23.03.2022 wird auch eine Ausbauvariante mit zwei zusätzlichen Fernbahngleisen (=4 gleichwertige Fernbahngleise) zwischen Pinneberg und Elmshorn vom Land favorisiert und weiterhin offengehalten.

Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2022/I_2022/220323_Tornesch_Bahngleis.html (abgerufen am 26.07.2022).

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau nebst Stationsneubauten (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 halbstündliches 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.

8.2.3 Stationsmaßnahmen

Bis 2025 wird u.a. der Stationsneubau Bad Oldesloe Ost realisiert. Darüber hinaus sind in der Finanzplanung des Landes bereits die in 8.2.2 genannten Stationsneubauten enthalten:

- OD: Ahrensburg West (Maßnahme 1),
- PI: Elmshorn Süd & Pinneberg Nord (Maßnahme 3),
- SE: Bad Segeberg Oldesloer Straße & Bad Segeberg Hamburger Straße (Maßnahme 4).

Noch nicht finanziert sind hingegen die ebenfalls in 8.2.2 enthaltenen Stationsneubauten:

- RZ: Pogeez (Maßnahme Nr. 9)
- RZ: Börnsen, Escheburg, Geestacht-Düneberg und Geesthacht Bahnhof (Maßnahme Nr. 10),
- PI: Schenefeld (Maßnahme Nr. 11),
- PI: Uetersen, Uetersen Ost, Uetersen Bierbahnhof, Tomesch Rathaus (Maßnahme Nr. 14).

Darüber hinaus sind im LNVP folgende Modernisierungsmaßnahmen im Stationsbestand enthalten:

- Pinneberg: Nach Modernisierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes nebst Neubau eines Servicegebäudes 2021 sollen südwestlich der Bahnanlagen ein neuer Bahnhofsvorplatz am Übergang zum neuen Wohngebiet „ILO-Park“ und 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).

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

8.2.4 Weitere Forderungen an den SPNV-AT Land SH

Die RNVP-Kreise fordern außerdem über die in 8.2.1 bis 8.2.3 beschriebenen LNVP-Maßnahmen hinausgehende Angebotsverbesserungen auf der Schiene:

Kreis Pinneberg

- S1: Einrichtung eines ganztägigen 10-Min.-Takts von/nach Wedel bis 01:00 Uhr Mo-So.; erfordert zweigleisigen Ausbau Blankenese – Wedel, außerdem Einrichtung eines neuen Haltepunkts Wedel Ost.
- S3: 10-Min-Takt Mo-So bis 01:00 Uhr von/nach Pinneberg.
- A3: 60-Min-Takt in Wochenendnächten (analog zu A1, S1, S3, RB61, RE70).
- RB61 / RB71: ganztägiger Einsatz der in Kap. 8.2.1, Maßnahme 12 als HVZ-Verdichter vorgesehenen Züge zw. Elmshorn – Tornesch – Pinneberg – Altona Nord.

Kreis Segeberg

- A1: Verlängerung der Wochenend-Nachtdurchfahrten Eidelstedt - Kaltenkirchen bis Neumünster bzw. i.V.m. Maßnahme 9, Kap. 8.2.1 Norderstedt – Neumünster (im 60-Min.-Takt).
- A3: 60-Min.-Takt in Wochenendnächten (analog zu A1, S1, S3, RB61, RE70).
- RB82: 60-Min.-Takt in Wochenendnächten i.V.m. RB81 (vgl. unten) (analog zu RB61, RE70).

Kreis Stormarn

- RB82: 60-Min-Takt in Wochenendnächten (analog zu RB61, RE70).

Kreis Herzogtum Lauenburg

- RE1: 30-Min.-Takt ganztägig zwischen Hamburg und Büchen bis Ende 2026. Die Kapazitätsausweitungen allein durch den Einsatz längerer Züge (Kap. 8.2.1, Nr. 15) werden für nicht ausreichend gehalten.
- RE1: zusätzlicher RE-Halt in Aumühle.

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. 6.2.2). 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 Busspuren⁵⁴, 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.

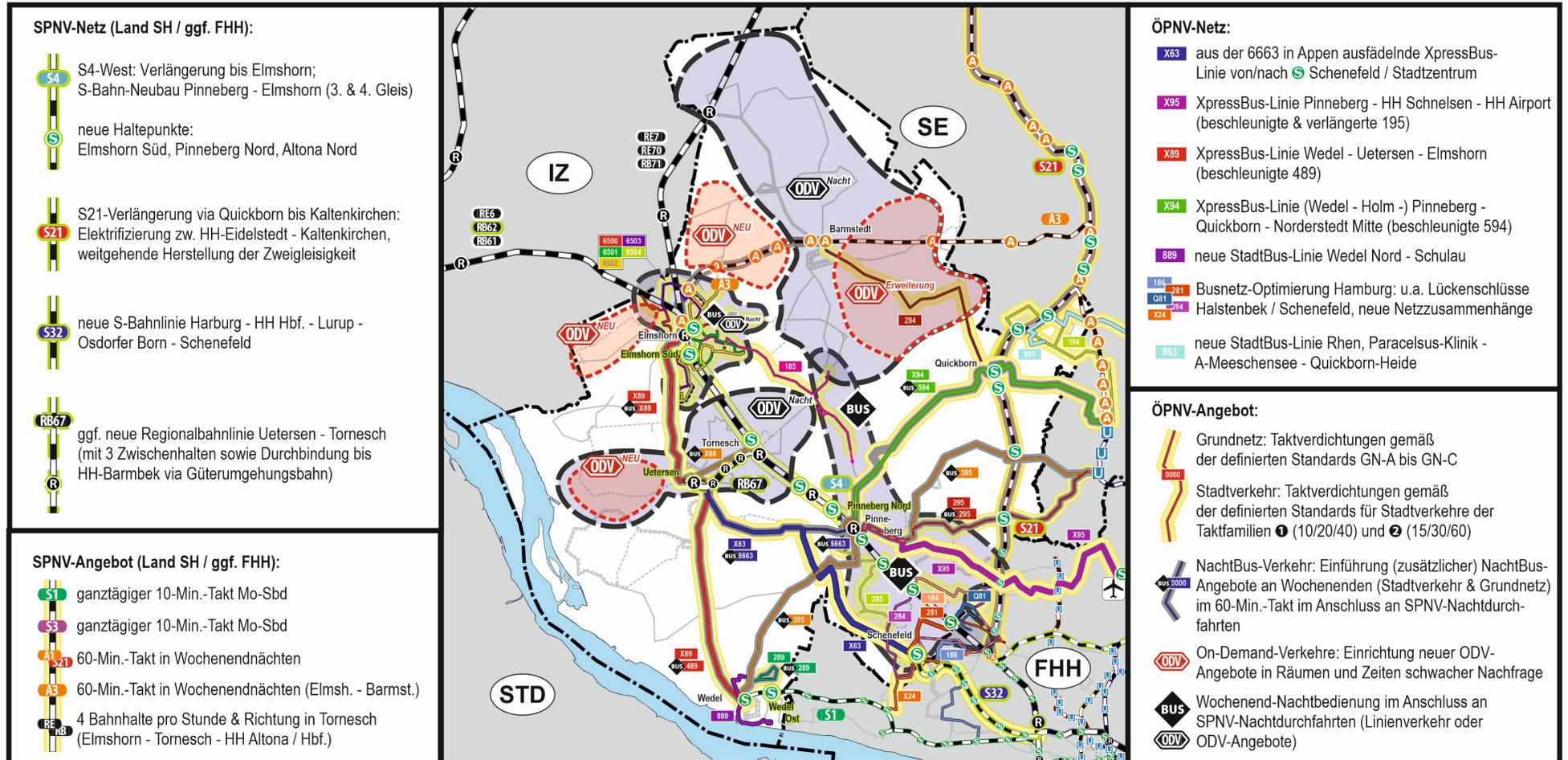
Bei vielen Maßnahmen besteht außerdem das Risiko, dass bestehende ZOB-Anlagen das zusätzliche Aufkommen nicht mehr aufnehmen können. Schon im Bestand sind einige Anlagen an der Auslastungsgrenze, die Verschärfung dieses Problems ist absehbar und muss rechtzeitig mit den zuständigen Kommunen und dem Fördergeldgeber Land SH thematisiert werden. Ein Beitrag zur Lösung abseits baulicher Maßnahmen kann auch die Verlängerung von Buslinien über die ZOB-Anlagen hinaus bzw. die Verschmelzung mehrerer Buslinien 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.

⁵⁴ Konkret sollte z.B. beim Neubau der B5, Ortsumgehung Geesthacht mit Anschluss an die A25 (Anschlussstelle Geesthacht West) eine direkte, schnelle und komfortable Anbindung zwischen Autobahn und dem OT Besenhorst abseits der vom MIV genutzten und damit stauanfälligen Fahrspuren ermöglicht werden. Ebenso wäre zu prüfen, ob dem ÖPNV (Buslinien X80 & 8800) im Zu-/Ablauf die Nutzung der Standspuren gestattet werden kann.

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	<p>Einrichtung einer XpressBus-Linie X95 Pinneberg – Rellingen – Ellerbek – Schnelsen – Niendorf – HH-Airport in Abstimmung mit FHH.</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; erstmalige Direktbedienung des HH-Airports aus dem Kreis PI.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<p>Einrichtung einer XpressBus-Linie X89 Elmshorn - Uetersen – Wedel</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ergänzung der 489, direkte Linienführung auf B431 (u.a. ohne Feinerschließung Lüländen, 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	<p>Einrichtung einer XpressBus-Linie X63 Uetersen - Appen – Schenefeld</p> <p>Ziel: Neue & schnelle, ggü. MIV konkurrenzfähige Direktverbindung Uetersen – Schenefeld mit Übergang zu XpressBus-Linie X3 und/oder MetroBus-Linien 2 & 3, perspektivisch zur projektierten S32 Schenefeld – HH Hbf. – Harburg Rathaus.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<p>Prüfung einer XpressBus-Linie X94 (Wedel -) Pinneberg – Quickborn – Norderstedt; alternativ Stärkung der RegionalBus-Linie 594 (vgl. Maßnahme 11). in Abstimmung mit SE.</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p>	offen	3

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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-Sa), ggf. nur in den HVZs. ➤ Nur punktuelle Beschleunigungsmöglichkeiten, deshalb hinreichender Reisezeitvorteil gegenüber der Linie 594 noch nachzuweisen. 		
5	<p>Beschleunigung der XpressBus-Linie X66 Uetersen – Tornesch</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV; Minderung der Stauanfälligkeit, Erhöhung der Fahrplanstabilität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vollendung der direkten Linienführung durch Herstellung der Befahrbarkeit der Bahngleise (zw. Kreuzung Wittstocker Str. / Tornescher Weg & Bf. Tornesch) in Abhängigkeit von der Konkretisierung der Pläne des Landes zur Reaktivierung der Bahnstrecke (Maßnahme 14, Kap. 8.2.2). 	offen	3
6	<p>Konzeption einer Nord-Süd-StadtBus-Linie in Wedel (Arbeitstitel 889)</p> <p>Ziel: Erschließung eines geplanten neuen Stadtteils, ggf. mit Überplanung bisheriger Angebote zur Erhöhung der innerörtlichen ÖPNV-Attraktivität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Anbindung des geplanten Stadtteils „Wedel Nord“ in Richtung Innenstadt / S-Wedel und Schulau / Elbhochufer (ggf. Straßung der 189); ➤ 289-Verlängerung in Richtung Schulau / Elbhochufer als Option zur früheren (Teil-) Maßnahmenumsetzung denkbar; ➤ nach StV-Standard (20-Min.-Takt Mo-Sa, 40-Min.-Takt So); ➤ sollte „Wedel Nord“ früher aufgesiedelt werden, wird die Maßnahme höher priorisiert. 	offen	3
7	<p>Netzoptimierung im Zuge der Innenstadtentwicklung Elmshorns</p> <p>Ziel: optimierte Linienführung im Innenstadtbereich i.V.m. verbesserter Bahnhofszugänglichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ städtebauliche Weiterentwicklung des Bereichs Krückkau / Vormstegen soll genutzt werden, um die Linienwege der StadtBus- und RegionalBus-Linien besser zu strukturieren (eindeutige Linienwege, höhere Fahrplantransparenz); ➤ zudem ist in der nördlichen Innenstadt eine Erschließungsverbesserung durch die Herstellung der Beidseitigkeit der Haltestelle „Elmshorn, Peterstraße“ und deren Bedienung durch die Buslinien 6525, 6530, 6550, 6551, 6557, 6560 zu erreichen. 	offen	3
8	<p>Verbesserte Flächenerschließung in der Gemeinde Halstenbek</p> <p>Ziel: Erschließungsverbesserung und bessere Potentialausschöpfung südl. von S-Halstenbek (wg. Kleinteiligkeit nicht in Abbildung 5 dargestellt).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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). 	0 €	1

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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-Sa, 40-Min.-Takt So) 		
9	<p>Neue StadtBus-Linie Rhen, Paracelsus-Klinik – A-Meeschensee – Quickborn-Heide (Arbeitstitel 893) Federführender Aufgabenträger SE in Abstimmung mit PI.</p> <p>Ziel: Stärkung der Netzwirkung im Berufsverkehr als Teil eines ÖPNV-Entwicklungskonzepts für Henstedt-Ulzburg (vgl. Kap. 8.3.2.1, Maßnahme 1).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Busanbindung von A-Meeschensee aus Quickborn-Heide & Rhen (SE); ➤ Einsatz von Kleinbussen zur Erschließung nicht standardbustauglicher Wohngebiete; ➤ Ergänzung im Berufsverkehr: Mo-Fr HVZs im 20-Min.-Takt, NVZ 40-Min.-Takt, SVZ 60-Min.-Takt; ➤ ergänzend an Wochenenden Einrichtung eines digitalen, app-basierten ODVs; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).. 	145 T€	1
10	<p>Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen SE/HH („Hamburg-Takt“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit PI.</p> <p>Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Bedienzeiten; • Aufgabe des NachtBus-Netzes, stattdessen 24-Stunden-Betrieb auf bekannten Linien des Tagesbetriebs. <p>Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird eine Auswahl des Stands 05/2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 – US-Barmbek ➤ Quartiersbuslinie Q81: neues Angebot zur Verbesserung der Nahmobilität nördlich von S-Krupunder bis S-Elbgaustraße und Lurup (Prüfung der Option zur Verlängerung bis nördlich der A23). 	von hvv zu kalkulieren	2

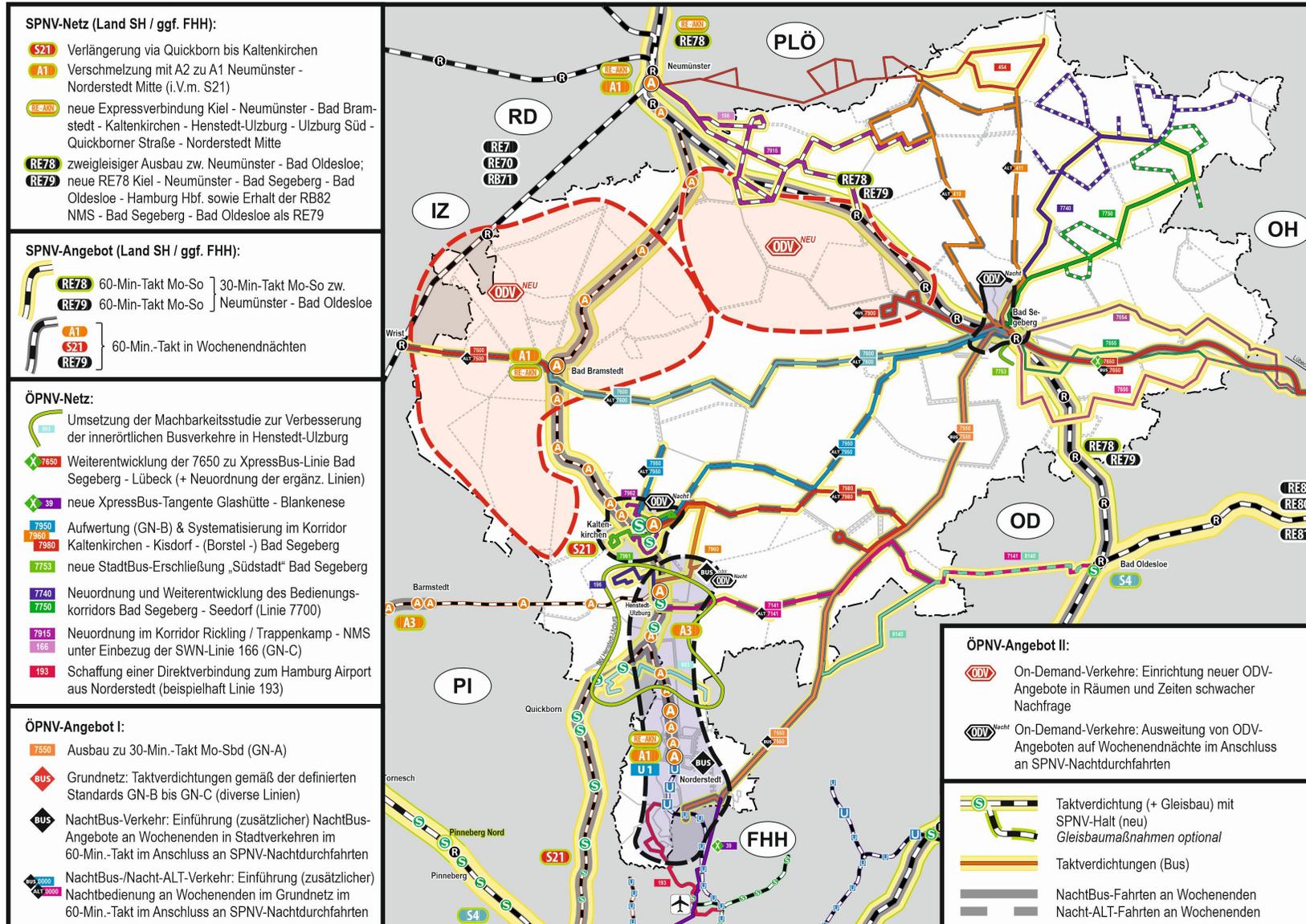
8.3.1.2 ÖPNV-Angebot

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
11	<p>Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume z.T. in Abstimmung mit FHH & SE.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 184 Schenefeld – S-Elbgaustraße – S-Halstenbek: Verdichtung auf vollen 20-Min.-Takt auf ganzer Länge Mo-Sa bis ca. 24 Uhr. 125 T€ 2 ➤ Linie 185 Bf. Elmshorn – Bf. Pinneberg – S-Halstenbek: Abschnitt Kummerfeld – Elmshorn verdichten (zu 30-Min.-Takt Mo-Sa, 60-Min.-Takt So) & zw. Kummerfeld – Halstenbek sa zu 20-Min.-Takt verdichten. 730 T€ 2 ➤ Linie 194 A-Quickborn – UA-Norderstedt Mitte: Taktverdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Sa 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). 140 T€ 2 ➤ Linie 285 S-Iserbrook – Schenefeld – S-Thesdorf – S-Pinneberg: Taktverdichtung zum vollständigen 20-Min.-Takt Mo-Sa abgestimmt auf Taktverdichtung der S3 (vgl. Kap. 8.2.1) und Maßnahme 10 (XpressBus-Linie X24). 340 T€ 2 ➤ Linie 294 A-Barmstedt – A-Quickborn: Taktverdichtung i.S. des GN-B-Standards (60-Min.Takt Mo-So). 240 T€ 2 ➤ Linie 295 Bf. Pinneberg – U-Garstedt: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sa). 220 T€ 2 ➤ Linie 289 S-Wedel - Moorwegsiedlung: Verdichtung auf 20-Min.-Takt Mo-Sa ganztägig. 55 T€ 2 ➤ Linie 395 (S-Wedel –) Bf. Pinneberg – U-Garstedt: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sa). (80 -) 170 T€ 2 ➤ 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-Sa) (zu beurteilen in Zusammenhang mit Maßnahme 4). 490 T€ 2 ➤ Linie 6663 Uetersen, Buttermarkt – Bf. Pinneberg: Taktverdichtung i.S. des GN-A-Standards (30-Min.-Takt SVZ Mo-Fr & Sa). 135 T€ 2 ➤ Linien 6500-6504 Stadtverkehr Elmshorn: Taktverdichtungen zu ganztägigem 15-Min.-Takt Mo-Sa. 2.500 T€ 2/3 ➤ Linie 6661: Verdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Fr, 30-/60-Min.-Takt an Wochenenden. offen 3 		

	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.		
12	<p>Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden z.T. in Abstimmung mit FHH & SE.</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Wedel - 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). ➤ AST-Linie 6549: Ausweitung des bedarfsgesteuerten Betriebs auf Wochenend-Nächte im 60-Min.-Takt nach Einführung von Wochenendnachtdurchfahrten auf der SPNV-Linie A3. 	140 T€ 450 T€ 110 T€	1 2 2 2 3
13	<p>Umstellung von AST- & ALT-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV)</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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: <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	vgl. Kosten/a	Priorität
1	<p>Verbesserung der innerörtlichen Busverkehre in Henstedt-Ulzburg⁵⁵ z.T. in Abstimmung mit PI.</p> <p>Ziel: Stärkung des innerörtlichen ÖPNVs durch einen prognostizierten Nachfragezuwachs von bis zu 62%; Zuwachs des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt von 7 auf 12%.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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, NVZ 40-Min.-Takt, SVZ 60-Min.-Takt; ➤ nach Westen erweiterte Gewerbegebietsbedienung durch neukonzipierte 196 von/nach A Henstedt-Ulzburg: Mo-Sa im 20-/40-Min.-Takt; ➤ ergänzend zu diesen und anderen Buslinien (293 & 7141) Einrichtung eines digitalen, app-basierten ODVs Mo-So zw. 04:30 – 24:00 Uhr; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024). 	2.255 T€	1
2	<p>ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Kaltenkirchen – Bad Segeberg</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz.</p>		
2.1	<p>Grundnetzlinie 7950 Kaltenkirchen – Bad Segeberg stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Schmalfeld - Hasenmoor –Hartenholm (Anschluss 7600); ➤ nach GN-B-Standards im 60-Min.-Takt Mo-Sa, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt; 2. Ausbaustufe zu 30-/60-Min.Takt Mo-Fr denkbar. 	780 T€	2

⁵⁵ 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	<p>Grundnetzlinie 7980 Kaltenkirchen – Borstel (Sülfeld) stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung eines Verlaufs Oering – Borstel – Seth – Stukenborn – 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-Sa, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt mit gesichertem Übergang zur 7550 an Borstel, B432. 	460 T€	2
2.3	<p>Grundnetzlinie 7960 Kaltenkirchen – Winsen – Henstedt-Ulzburg einrichten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ A-Henstedt-Ulzburg - Henstedt - Kisdorf – Winsen – Kaltenkirchen als eigenständige Linie; ➤ enge Abstimmung mit Bestandsbedienung der 293 und mit neuer StadtBus-Linie 296 (vgl. Maßnahme 1); ➤ Ausbau nach GN-B-Standards im 30-/60-Min.-Takt Mo-Sa, So und Spätverkehr 120-Min.-Takt 	400 T€	2
3	<p>ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg - Lübeck in Abstimmung mit OD und HL.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 7650 als Xpressbuslinie Bad Segeberg – BAB Geschendorf oder BAB Mönkhagen – Lübeck (nach GN-A/B-Standards ~ 30-Min.-Takt Mo-Sa, 60-Min.-Takt So, Kosten der Taktverdichtung siehe auch Maßnahme 11); ➤ 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 	550 T€ 740 T€	2
4	<p>ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Bad Segeberg - Schlamersdorf in Abstimmung mit OH.</p> <p>Ziel: Erhöhung der Angebotstransparenz, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 7700: Teilung der (in Schlamersdorf gebrochenen) Ringlinie in zwei gleichwertige Linienäste (Arbeitstitel 7740 & 7750), ggf. mit <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung bis Glasau, OT Sarau (unter Aufgabe des ASTs 7729); • ggf. sind auch die Netzwerk stärke nde Umsteigeoptionen denkbar (z.B. Hutzfeld mit Umsteigeoption Richtung Eutin); • nachfragegesteuerten Linienwegsabweichungen (Korridorbetrieb); 	offen	3

	<ul style="list-style-type: none"> • alternativ Ausgliederung des Schulverkehrs (ggf. „MintesO“) unter Einrichtung eines ODV-Grundangebots; ➤ Ausbau der 7740 / 7750 nach GN-C-Standards. 		
5	<p>ÖPNV-Neukonzeption im Korridor Rickling / Trappenkamp - Groß Kummerfeld - Neumünster in Abstimmung mit NMS.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neuordnung und Stärkung der Anbindung von/nach Neumünster: <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Verbesserte Anbindung der Gemeinden Schmalensee, Stocksee, Damsdorf von/nach Bornhöved Federführender Aufgabenträger PLÖ in Abstimmung mit SE.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen. Zur Umsetzung Integration in die ÖRV SE/PLÖ erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<p>Verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Bad Segeberg („Südstadt“)</p> <p>Ziel: Erschließungsverbesserung des Stadtverkehrs, bessere Potentialausschöpfung. Städtische Entwicklungsflächen (Gewerbe, Wohnen) östlich der Burgfeldstraße, südlich der Rosenstraße, nördlich der geplanten A20 werden übrigem Stadtgebiet gleichgestellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichtung eines neuen StadtBus-Linienasts; ➤ Bedienung nach StV-Standards analog zu 7751 & 7752. 	300 T€/a	1
8	<p>Verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Norderstedt</p> <p>Ziel: Erschließungsverbesserung des Stadtverkehrs, bessere Potentialausschöpfung im Siedlungsbestand bzw. auf Entwicklungsflächen (Wohnen) (wg. Kleinteiligkeit nicht in Abbildung 6 dargestellt).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Glashütter Damm: Umsetzung eines Erschließungskonzepts durch E-Klein-/Midibusse. 	500 T€	2

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadtentwicklungsgebiet (Wohnen) Grüne Heyde: (Klein-) Busbedienung des geplanten Wohngebiets zw. Harckesheyde und Mühlenweg. ➤ Bedienung nach StV-Standards (20-Min.-Takt Mo-Sa, 40-Min.-Takt So). 	offen	3
9	<p>Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen SE/HH („Hamburg-Takt“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit SE.</p> <p>Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird der Stand 05/2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<p>Einführung digitaler, app-basierter On-Demand-Verkehren (ODV) in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage</p> <p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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, zur Umsetzung Integration in die ÖRV SE/PLÖ erforderlich). 	<p>ca.1 Mio. €</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>2</p>

8.3.2.2 ÖPNV-Angebot

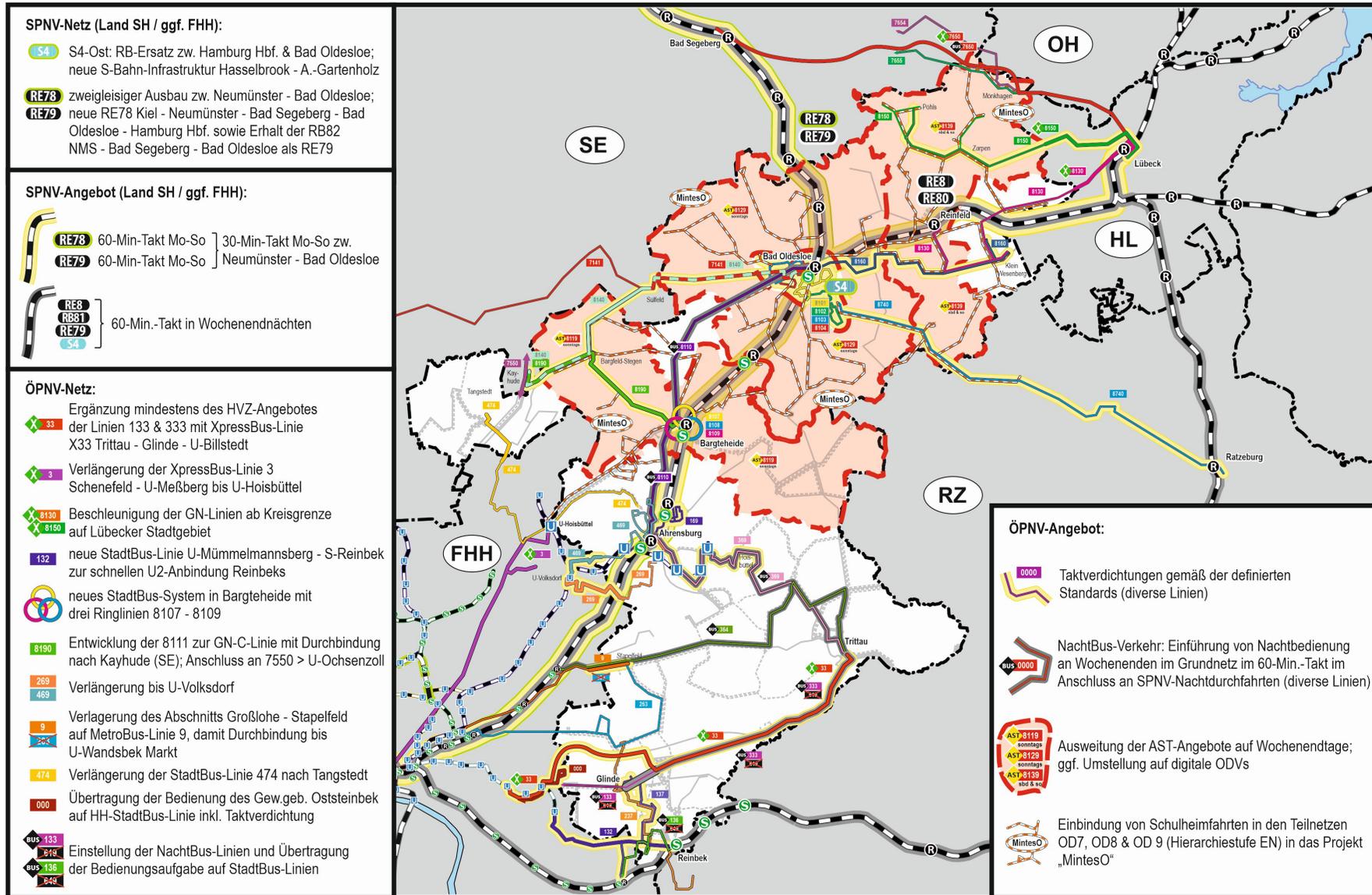
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
11	<p>Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit FHH, PI, OD, HL, OH.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 295 Bf. Pinneberg – U-Garstedt: i.S. des GN-A-Standards (u.a. 30-Min.-Takt Mo-Sa); ➤ Linie 378 Norderstedt Mitte - Tangstedt - Glashütte: Taktverdichtung zu ganztägigem 30-Min-Takt Mo-Sa 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-Sa). ➤ 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-Sa). ➤ 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-Sa, 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-Sa bis 23 Uhr, Sa 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-Sa, 60-Min.-Takt So). ➤ Linien 7900 & 7930 Bad Segeberg – Wahlstedt: Verdichtung nach GN-A-Standard (ca. 30-Min.-Takt Mo-Sa, 60-Min.-Takt So) unter Berücksichtigung der bestehenden RB82-Verknüpfungen in Fahrenkrug (7900 Ri. HH) und Rickling (7930 Ri. NMS). 	<p>90 T€</p> <p>offen</p> <p>30 T€</p> <p>90 T€</p> <p>290 T€</p> <p>15 T€</p> <p>offen</p> <p>900 T€</p> <p>155 T€</p> <p>550 T€</p> <p>240 T€</p>	<p>2</p> <p>3</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>

<p>12</p>	<p>Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume in Stadtverkehren</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 7609 AST Bad Bramstedt: Verdichtung nach StV-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sa). 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-Sa bis ca. 22 Uhr, So 60-Min.-Takt. 	<p>offen</p> <p>offen</p> <p>100 T€</p>	<p>3</p> <p>3</p>
<p>13</p>	<p>Umstellung von AST- & ALT-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV)</p> <p>z.T. in Abstimmung mit PLÖ.</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ODV-Angebote ersetzen AST-/ALT-Angebote auf Linien 411, 7609, 7751 / 7752, 7969; ➤ stehen in Zusammenhang mit Maßnahme 10. ➤ bOOD-Integrationsfähigkeit und/oder hvv App-Kompatibilität muss gegeben sein (vgl. Kap. 8.4.6 & 8.4.7). 	<p>siehe Nr. 10</p>	<p>2</p>
<p>14</p>	<p>Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden</p> <p>z.T. in Abstimmung mit FHH, PI, IZ, PLÖ, OD, HL.</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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). 	<p>115 T€</p> <p>130 T€</p> <p>offen</p> <p>40 T€</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>2</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Linien 278, 378, 493 Stadtverkehr Norderstedt: Wochenendnachtverkehr in Abstimmung auf U1/A2 (analog zu 12/2021 umgesetzten Maßnahmen auf 293 & 494; Linien 178 & 192 Teil der Angebotsoffensive „Hamburg-Takt“). ➤ 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. ➤ 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. 	90 T€	2
		offen	3
		offen	3
		offen	3
15	<p>„MintesO“ im Kreis Segeberg</p> <p>Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	vsl. Kosten/a	Priorität
1	<p>Einrichtung einer XpressBus-Linie X33 Trittau – Grande – Witzhave – Neuschönningstedt – U-Steinfurther Allee – U-Billstedt in Abstimmung mit FHH.</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ergänzung der 333, X33-Linienführung noch nicht endgültig festgelegt (Möllner Landstraße oder BAB 24); ➤ besonderer Fokus auf Berufsverkehr, Bedienungszeiten vsl. beschränkt auf nachfragestarke Hauptverkehrszeiten Mo-Fr im 60-Min.-Takt; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis Ende 2024). 	150 T€	1
2	<p>Aufwertung und Verlängerung der Grundnetz-Linien 8130 Reinfeld – Lübeck und 8150 Pöhls - Lübeck zu XpressBus-Linien innerhalb Lübecks in Abstimmung mit HL.</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch schnelle, umsteigefreie Verbindung zum Bf./ZOB sowie in die Lübecker Innenstadt; Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Sa-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr; Wochenendbedienung nur innerhalb von OD über AST/ODV. 	100 T€	2
3	<p>Relation Bargteheide – Bargfeld-Stegen: Aufwertung zu Grundnetz-Linie 8190 (Arbeitstitel) in Abstimmung mit SE.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch Herstellung / Stärkung zentralörtlicher Verbindungen in klar strukturiertem Liniennetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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); ➤ ggf. Durchbindung bis Kayhude (SE) mit Anschluss zur 7550 von/nach U-Ochsensoll; 	100 T€	2

	➤ Erhalt der 8111 für Fahrten im Schulverkehr (Hierarchiestufe EN, mit Anwendung von „MintesO“).		
4	<p>Neue StadtBus-Linie 132 U-Mümmelmannsberg – S-Reinbek Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD.</p> <p>Ziel: Erhöhung der Angebotstransparenz, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neue StadtBus-Linie als schnelle U2-Anbindung aus Reinbek über Bergedorfer Straße – Reinbeker Redder – Hamburger Straße; ➤ nach StV-Standard, Taktfamilie 1 (20-Min.-Takt Mo-Sa; So 40- oder 60-Min.-Takt). 	offen	3
5	<p>Einführung eines Stadtverkehrs Bargteheide mit 3 Ringlinien (8107, 8108 und 8109)</p> <p>Ziel: verstetigtes, klar strukturiertes Angebot; verbesserte Flächenerschließung; Einstieg in die Elektromobilität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ablösung des AST-Angebots Mo-Sa, 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 2 (30-Min.-Takt HVZ Mo-Fr, sonst 60-Min.-Takt), 60-Min.-Takt Sa von 8-20 Uhr; ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis Ende 2024). 	700 T€	1
6	<p>Prüfauftrag: Einführung eines Stadtverkehrs Trittau</p> <p>Ziel: Erhöhung der Angebotstransparenz, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ (voraussichtlich gutachterliche) Beurteilung der Marktchancen eines Stadtverkehrskonzepts und der Auswirkungen auf das Bestandsangebot; ➤ ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets östl. B404, südl. Großenseer Str., westl. Grüner Weg, nördl. Ziegelbergweg. 	offen	3
7	<p>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.</p> <p>Ziel: häufigere Bedienung Stapelfelds aus Rahlstedt im Zuge der grenzüberschreitenden Gewerbeentwicklung, Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ StadtBus-Linie 263: Kürzung der Linie um den Abschnitt Stapelfeld - Großlohe, 	50 - 100 T€	2

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. 		
8	<p>Verlängerung der StadtBus-Linien 269 und 469 über Ahrensburg hinaus nach U-Volksdorf in Abstimmung mit FHH</p> <p>Ziel: Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen OD/HH, Steigerung der Attraktivität durch Erhöhung der U1-Umsteigeoptionen; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ StadtBus-Linie 269: Verlängerung nach U-Volksdorf über Ahrensburg, Dänenweg hinaus (über Eulenkrugstraße) 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. ➤ 2 Direktverbindungen pro Stunde zw. Ahrensburg und Volksdorf. 	100 T€	2
9	<p>Verlängerung der StadtBus-Linie 474 Bf. Ahrensburg – Duvenstedt, Wragekamp nach Tangstedt in Abstimmung mit FHH, ggf. SE</p> <p>Ziel: Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen OD/HH, Steigerung der Attraktivität durch umsteigefreie Tangentialverbindung; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Durchbindung über Duvenstedt hinaus bis Tangstedt, Eichholzkoppel; ➤ ggf. bis UA-Norderstedt Mitte innerhalb eines die Gesamtkonzepts unter Berücksichtigung des 378-Bestands bzw. der skizzierten Verdichtungsmaßnahmen (vgl. Maßnahme 15) ➤ Abstimmung mit der Angebotsentwicklung der 478 (vgl. Maßnahme 15). 	offen	3
10	<p>Verlängerung des NachtBus-Angebots U-Billstedt – U Steinfurther Allee - Glinde bis Trittau in Abstimmung mit FHH</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität insbes. Im Freizeitverkehr; Erhöhung von Verlässlichkeit und Verfügbarkeit; Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlängerung des stündlichen Angebots an Wochenenden bis Trittau durch Linie 333. 	50 T€	2
11	<p>Verlängerung einer StadtBus-Linie aus dem HH-Stadtgebiet ins Gewerbegebiet Oststeinbek Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD</p> <p>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.</p>	100 T€	2/3

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlängerungsoptionen: 432 IKEA Moorfleet - U-Billstedt – U Steinfurther Allee od. 119 US Elbbrücken – S Tiefstack – Billbrook – U Billstedt. ➤ Übertragung der Bedienung des Gewerbegebiets Oststeinbek von Linie 233. ➤ Takterweiterung im Gewerbegebiet auf einen ganztägigen 20-Min.-Takt Mo-Fr. 		
12	<p>Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen OD/HH („Hamburg-Takt“) Federführender Aufgabenträger FHH in Abstimmung mit OD</p> <p>Ziel: Neukundengewinnung / Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV durch stärkeren Fokus der Angebotsentwicklung auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Alle skizzierten Maßnahmen werden zwischen FHH und den RNVP-Kreisen abgestimmt. Hier wiedergegeben wird der Stand 05/2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ XpressBus-Linie 3 Schenefeld (PI) – HH alternierend durchgebunden bis U-Hoisbüttel bzw. Volksdorf ➤ 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 	offen	3

8.3.3.2 ÖPNV-Angebot

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
13	<p>Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit FHH, SE, HL, RZ.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. Angestrebt wird der Ausbau von 1-2 Grundnetz-Linien pro Jahr.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Sa-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr, Wochenendbedienung ggf. über AST/ODV. ➤ Teilnetz OD10: punktuelle Taktverdichtungen / -vervollständigungen 	100 T€ 100 T€ o.A.	2 2 2
	<p>Weitere Grundnetzlinien mit OD-Anteilen mit Verdichtungsabsicht des Nachbar-ATs Kreis Herzogtum Lauenburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linien 433 Trittau – Aumühle: Einführung von Wochenendbedienung (60-Min.-Takt Sa, So 120-Min.Takt); ggf. i.V.m. 533 Kuddewörde – Möhnsen (Prio. 3); ➤ Linie 8720 Lübeck – Sandesneben – Trittau: Verdichtung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8730 Ratzeburg – Sandesneben – Ahrensburg: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Sa bis 18 Uhr ➤ Linie 8740 Ratzeburg – Bad Oldesloe: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Sa-Angebots im 60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt ➤ Linie 8760 Mölln – Köthel – Nüsse - Trittau: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt) ➤ Linie 8820 Krabbenkamp - Geesthacht: Vervollständigung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8880 Schwarzenbek – Trittau: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt). 	500 T€	2
	<p>Weitere Grundnetzlinien mit OD-Anteilen mit Verdichtungsabsicht des Nachbar-ATs Kreis Segeberg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 7550 Bad Segeberg – Tangstedt – U-Ochsensoll: Verdichtung nach GN-A-Standard (30-Min.-Takt Mo-Sa; 60-Min.-Takt So); 	100T€	1

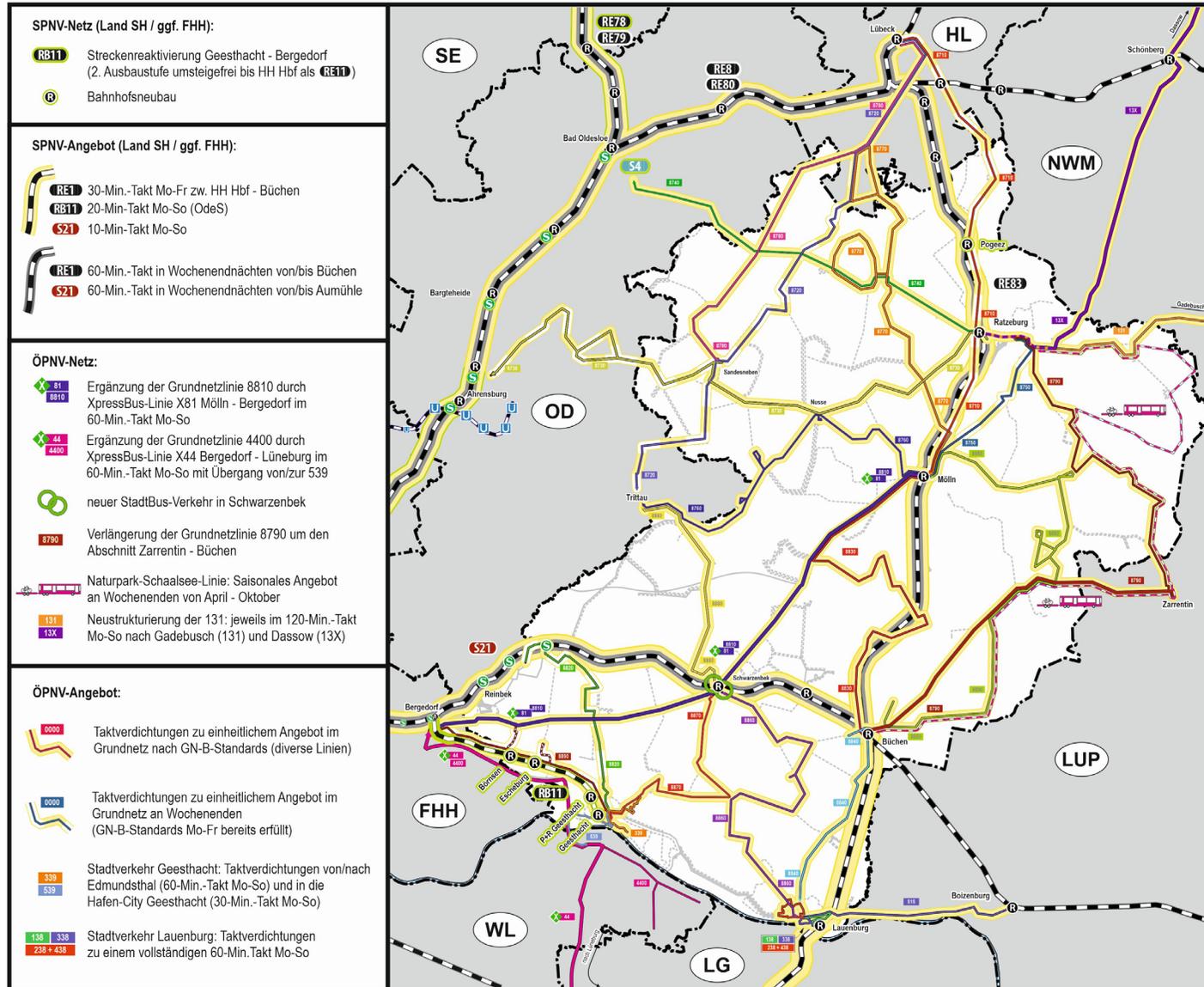
	➤ Linie 7650 Bad Segeberg – Mönkhagen - Lübeck: Verdichtung innerhalb des GN-B-Standards (30-Min.-Takt Mo-Sa).	160 T€	2
14	Taktverdichtung im Raum Ahrensburg Ziel: Verdoppelung der RB81-Verknüpfungen am Bf. Ahrensburg, höhere Verknüpfungsqualität an den U1-Haltepunkten Schmalenbeck, Kiekut, Großhansdorf; 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
15	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, Bedienungszeiten 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. ➤ Linie 869 Ahrensburg – Siek: Einführung einer Wochenendbedienung. ➤ 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€ 100 T€ offen 100 T€ 150 T€	3 1 3 2/3 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-Sa 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 95 T€ offen	3 1 3
16	„MintesO“ im Kreis Stormarn Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen.	offen	3

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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). 		
17	<p>Ausbau von AST bzw. ODV-Verkehren an Wochenenden</p> <p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
18	<p>Umstellung von AST-Angeboten zu digitalen On-Demand-Verkehren (ODV)</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität ggü. herkömmlichen AST-Angeboten durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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). 	offen	2/3
19	<p>Sicherung der digitalen On-Demand-Verkehre „ioki Ahrensburg“ (Linie 876) & „ioki Region Brunsbek – Lütjensee – Trittau“ (Linie 837)</p> <p>in Abstimmung zw. Stadt Ahrensburg & Kreis OD</p> <p>Ziel: Erhalt der durch einheitlichen, einfachen & zeitgemäßen Zugang gekennzeichneten Attraktivität (Auskunft, Buchung, Bezahlung in einer App = Tiefenintegration); Flächenerschließung bis in kleinere Wohnstraßen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. Ausweitung des ioki-Angebots nach Großhansdorf soll geprüft 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

20	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.	50 T€	2
	➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestarken Grundnetz-Linie 369 Bf. Ahrensburg - Trittau im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten.	50 T€	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-Ochsensoll – Tangstedt – Bad Segeberg (60-Min.-Takt) im Anschluss an U1-Nachtdurchfahrten.	10 T€	2
	➤ Aufbau eines WE-Nachtangebots auf der nachfragestarken SE-Grundnetz-Linie 7650 Bad Segeberg – Mönkhagen – Lübeck im Anschluss an RB81-Nachtdurchfahrten.	20 T€	2
	➤ Linie 378 UA-Norderstedt Mitte – Tangstedt – Glashütte: Wochenendnachtverkehr in Abstimmung auf U1/A2.	45 T€	2
	➤ 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.	offen	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	<p>Einrichtung einer XpressBus-Linie X81 Mölln – Schwarzenbek – Bergedorf in Abstimmung mit FHH.</p> <p>Ziel: Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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) 	800 T€	1
2	<p>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.</p> <p>Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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). 	100 T€	2
3	<p>Einführung einer touristischen Buslinie Büchen – Schaalsee-Region - Ratzeburg federführender Aufgabenträger RZ in Abstimmung mit NWM</p> <p>Ziel: Stärkung des ÖPNV im Verkehrsegment Tourismus, verbesserte Erreichbarkeit regionaler Naherholungsgebiete, bessere Vernetzung von Fahrradverkehr und ÖPNV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Saisonaler Betrieb von Anfang April bis Ende Oktober; ➤ Einsatz von Fahrradanhängern zur kostenlosen Fahrradmitnahme; ➤ Bedienung an Sa & So im 60-Min.-Takt zw. ca. 08:00 und 21:00 Uhr. 	215 T€	2

<p>4</p>	<p>Verlängerung der Grundnetz-Linie 8790 Ratzeburg – Zarrentin um den Abschnitt Zarrentin – Gudow - Büchen in Abstimmung mit LUP.</p> <p>Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Vernetzung von/mit LUP, verbesserte Erreichbarkeit des Ausflugsziels „Biosphärenreservat Schaalsee“, Attraktivitätssteigerung durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 8). 	<p>offen</p>	<p>3</p>
<p>5</p>	<p>Neustrukturierung der Grundnetz-Linie 131 Gadebusch / Dassow - Ratzeburg federführender Aufgabenträger NWM in Abstimmung mit RZ</p> <p>Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Vernetzung von/mit NWM, verbesserte Erreichbarkeit des Ausflugsziels „Dassower See“, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. 	<p>offen</p>	<p>3</p>
<p>6</p>	<p>Einführung einer Grundnetz-Linie Geesthacht – Grünhof - Gülzow – Lüttau – Schulendorf - Büchen</p> <p>Ziel: Schließen einer Netzlücke, Stärkung der Attraktivität durch Fahrzeitverkürzung, Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ggü. MIV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Abstimmung auf die ca. alle 2 Std. ankommenden / abfahrenden Fernverkehrszüge (IC, EC, ICE); ➤ Bedienung in Anlehnung an GN-C Standard (abhängig von Fernverkehr ggf. mit Taktabweichungen) (120-Min.-Takt Mo-So) zw. ca. 07:00 – 23:00 Uhr. 	<p>offen</p>	<p>3</p>
<p>7</p>	<p>Einführung eines Stadtverkehrs Schwarzenbek mit 5 StadtBus-Linien (8521 – 8525)</p> <p>Ziel: verbesserte Flächenerschließung mit klar strukturiertem Angebot; Einstieg in die Elektromobilität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 5 Linien im 60-Min.-Takt (mit Überlagerungen zu mehrmaligen Abfahrten pro Stunde) zur Wohn- und Gewerbegebietserschließung mit Rendezvous am Bahnhof; ➤ Bedienungszeitraum Mo-Fr ca. 05:30 - 23:00 Uhr (8521 – 8525), Sa-So ca. 06:30 – 22:00 (8521 & 8522); ➤ am Bahnhof Übergänge zu/von Zügen und RegionalBus-Linien; 	<p>800 T€</p>	<p>1</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einsatz elektrisch betriebener Kleinbusse (Straßenverhältnisse, Lärm- und Klimaschutz); ➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024). 		
---	--	--

8.3.4.2 ÖPNV-Angebot

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	vsl. Kosten/a	Priorität
8	<p>Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz z.T. in Abstimmung mit OD, HL, LUP.</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit. Angestrebt wird der Ausbau von 2 Grundnetz-Linien pro Jahr.</p> <p>Aufwertung aller Grundnetzlinien innerhalb des GN-B-Standards bzw. zum GN-B-Standard:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 8700 Ratzeburg – Mölln - Wandsbek: Ausweitung des Spätverkehrs Mo-So bis ca. 24 Uhr; Taktverdichtung Sa & So zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8710 Lübeck - Mölln: Verdichtung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8720 Lübeck – Sandesneben – Trittau: Verdichtung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8730 Abschnitt Ratzeburg – Sandesneben: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-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; ➤ Linie 8740 Ratzeburg – Bad Oldesloe: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr ganztägig sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt); ➤ Linie 8750 Ratzeburg – Schmilau - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Sa sowie des So-Angebots im 120-Min.-Takt; ➤ Linie 8760 Mölln – Nusse - Trittau: Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt); ➤ Linie 8770 Kronsforde - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt) (der Nachbar-AT HL befürwortet eine Durchbindung der 8770 bis Lübeck-Zentrum / Hbf., der Kreis RZ unterstützt diesen Ansatz); 	4 Mio. €	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 8780 Sandesneben - Kronsforde: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sa-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt; ➤ Linie 8790 Ratzeburg – Zarrentin (ggf. Büchen, vgl. Maßnahme 3): Verdichtung zum 60-Min.-Takt Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt); ➤ Linie 8810 Abschnitt Schwarzenbek – Mölln: Vervollständigung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8820 Krabbenkamp - Geesthacht: Vervollständigung des Sa-Angebots bis 18 Uhr zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8830 Mölln – Güster - Büchen: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Verdichtung des Sa-Angebots zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8840 Lauenburg – Büchen: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Verdichtung des Sa-Angebots zum 60-Min.-Takt; ➤ Linie 8850 Büchen – Sterley - Mölln: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt); ➤ Linie 8860 Schwarzenbek - Lauenburg: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sa-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt; ➤ Linie 8870 Schwarzenbek - Geesthacht: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr, Verdichtung des Sa-Angebots zum 60-Min.-Takt sowie Einführung eines So-Angebots im 120-Min.-Takt; ➤ Linie 8880 Schwarzenbek - Trittau: Vervollständigung des 60-Min.-Takts Mo-Fr sowie Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt). 		2
	<p>Weitere Grundnetz-/ RegionalBus-Linien mit RZ-Anteil und ggf. Verdichtungsoption:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linie 433 Trittau – Aumühle: Einführung von Wochenendbedienung (60-Min.-Takt Sa, So 120-Min.Takt); ggf. i.V.m. 533 Kuddewörde – Möhnsen (Prio. 3). ➤ Linie 515 Boizenburg - Lauenburg: Verdichtung nach GN-B-Standard (60-Min.-Takt Mo-Fr, Einführung eines Wochenend-Angebots (Sa-60-Min.-Takt bis 18 Uhr, SVZ & So 120-Min.-Takt). 		2
9	<p>Taktverdichtungen im Stadtverkehr Lauenburg</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verfügbarkeit und Verlässlichkeit insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie der MIV-Konkurrenzfähigkeit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linien 138, 238, 338, 438: Ergänzung eines ganztägigen Wochenendangebotes im Stadtverkehr Lauenburg an Samstagen und Sonntagen; ➤ wegen der Stadtgröße (< 20.000 Einwohner) unterhalb des StV-Standards (60-Min.-Takt Sa-So zwischen 6:00 und 20:00 Uhr); 	180 T€	1

	➤ Teil des Förderprojekts „ÖVer.KAnT“ (Förderungszeitraum bis 2024).		
10	<p>Taktverdichtungen im Stadtverkehr Geesthacht</p> <p>Ziel: Erhöhung von Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und MIV-Konkurrenzfähigkeit.</p> <p>➤ Linie 339: Taktvervollständigung auf dem Abschnitt von/nach Edmundsthal zu einem 60-Min.-Takt Mo-So.</p>	50 T€	2
11	<p>„MintesO“ im Kreis Stormarn</p> <p>federführender Aufgabenträger OD in Abstimmung mit RZ.</p> <p>Ziel: Individualisierung der Beförderungswege und –zeiten, Reduzierung von Fahrplankilometern und Treibhausgasemissionen.</p> <p>➤ 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 (mit RZ-Anteilen)</p>	offen	3

8.3.5 Hamburg: „Hamburg-Takt“

Unter dem Stichwort „Hamburg-Takt“ firmiert eine auf alle öffentlichen Verkehrsträger zugreifende Mobilitätsstrategie unter Einbindung neuer Mobilitätsformen mit dem Ziel eines offensiv-angebotsorientierten Taktverkehrs. Diese Angebotsoffensive schließt eine durch mehr Direkt- und neue Tangentialverbindungen sowie mehr feinerschließende Linien (dichteres Linien- & Haltestellennetz) gekennzeichnete Busnetz-Optimierung ein, und bietet außerdem 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 dessen 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.

Ein durch die Stadt Norderstedt beauftragtes Konzept für die Erschließung des Glashütter Damms durch automatisierte Kleinbusse zeigte, dass deren derzeitige technische Leistungsfähigkeit nicht ausreicht, um eine attraktive ÖPNV-Bedienung des Gebiets sicherzustellen.

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 Umstiegsmöglichkeiten 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 Wegekette 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 Nachrüstungsaufwendungen 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. So 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 Anschlussicherung: Ein digitales Tool zur Anschlussicherung 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 Anschlussicherung 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 mindestens 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.

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 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 hvv Prepaid Card

Der hvv beabsichtigt mittelfristig die Abschaffung des Barverkaufs in den Bussen, digitale Vertriebswege (hvv Card, hvv App, hvv switch App) sollen stärker in den Vordergrund rücken. 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. Für Kunden, die diese Vertriebswege nicht nutzen können oder wollen, wird eine anonyme hvv-Prepaid Card (anonyme Digitaltickets (ANDI)) eingeführt. Diese wird kostenlos in den hvv-Servicestellen, in Verkaufsstellen eines Vertriebspartners oder an den Fahrkartenautomaten der Schnellbahnen erhältlich sein und kann dort auch aufgeladen werden.

Zunächst sollen Prepaid Cards ab 12/2023 in den Ringen A+B und damit im Wesentlichen in Buslinien der HHA und VHH in Hamburg eingeführt werden, 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, Anrufbusse 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.

NAH.SH arbeitet für die Verkehre im übrigen Schleswig-Holstein ebenfalls an einer multimodalen Lösung (NAH.SH-plus). 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.

8.4.8 Verbundübergreifende Fahrten

Um verbundübergreifende Fahrten zu erleichtern, sollten sich die Kunden nicht mehr mit Verbund- oder Tarifgrenzen auseinandersetzen müssen. Deshalb 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).

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. 6.2.3.2) 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 erreichbar⁵⁶, 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.

⁵⁶ 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.

8.5.2 Dynamische Fahrgastinformation

Ein weiterer Ausbau der DFI kann an stark frequentierten Haltestellen und v.a. an Umsteigeknoten ein relevanter Beitrag zur Kundeninformation sein (vgl. Kap. 6.2.4.1). Insbesondere im Kreis Herzogtum Lauenburg sind weitere DFIs dort denkbar, wo Regionalbuslinien regelmäßig miteinander verknüpft sind und deshalb Echtzeitinformationen von hohem Nutzen sind.

Tabelle 32: 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
		Büchen, Schulzentrum	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 verbraucht⁵⁷. 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 Dieselnbussen, 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)⁵⁸. 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.

⁵⁷

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_02_Pariser_Klimaziele.pdf?__blob=publicationFile&v=31, S. 52

⁵⁸ https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2021_06_DE_100Tage_LP20/A-EW_219_Politikinstrumente_klimaneutrales_Deutschland_WEB.pdf, S. 23

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 bleiben mangels belastbarer Prognostizierbarkeit unberücksichtigt, signifikante Veränderungen der ermittelten Größenordnungen werden nicht erwartet.

Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Fragen,

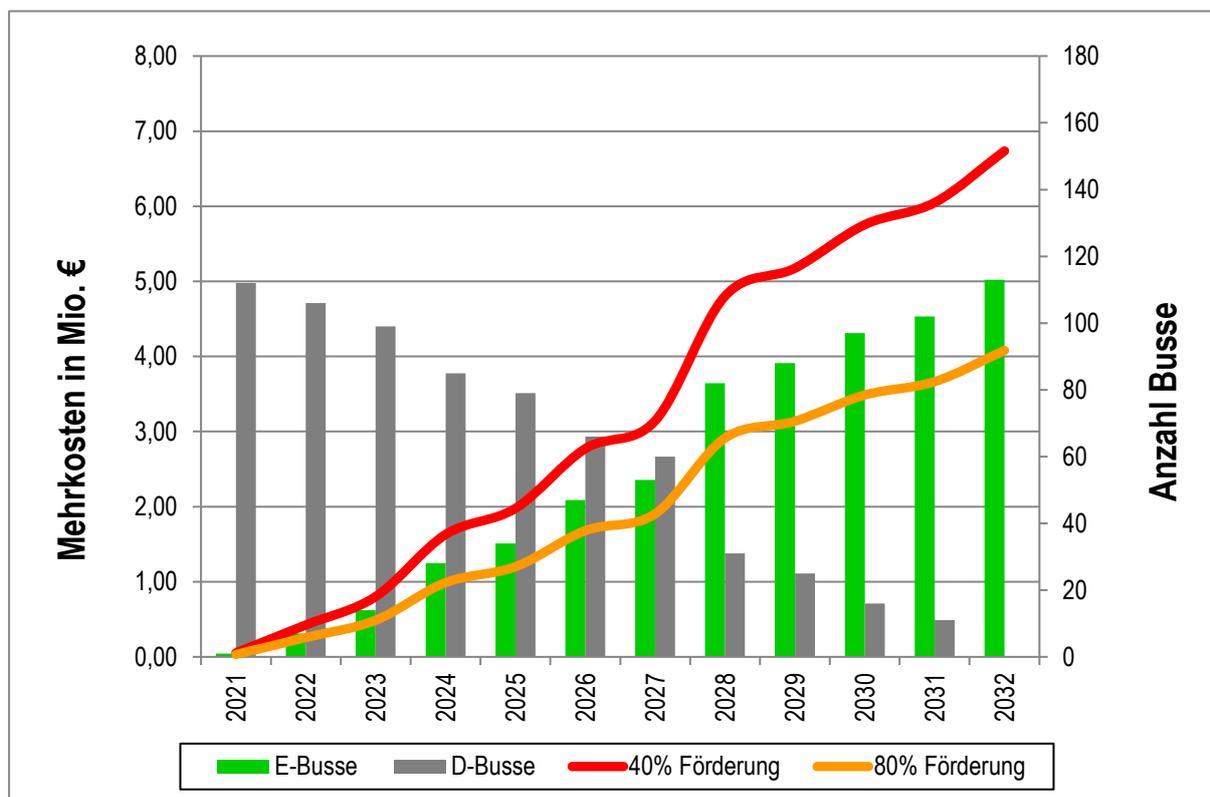
- ob es bei den aktuellen Förderquoten bleibt, oder ob es zu Reduzierungen kommt,
- ob es über die z.Z. bis 2025 laufenden Programme hinaus weitere Förderungen geben wird und wie deren Anforderungen inhaltlich ausgestaltet werden,
- wie groß die Volumina eventuell fortgesetzter Förderprogramme sein werden,
- 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 2022⁵⁹):

Grafik 8: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (PI) - 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.

Klärungsbedarf besteht hinsichtlich der Betriebshofsituation in Elmshorn. Derzeit gehen beide in Elmshorn über Betriebshöfe verfügbare 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. 20 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

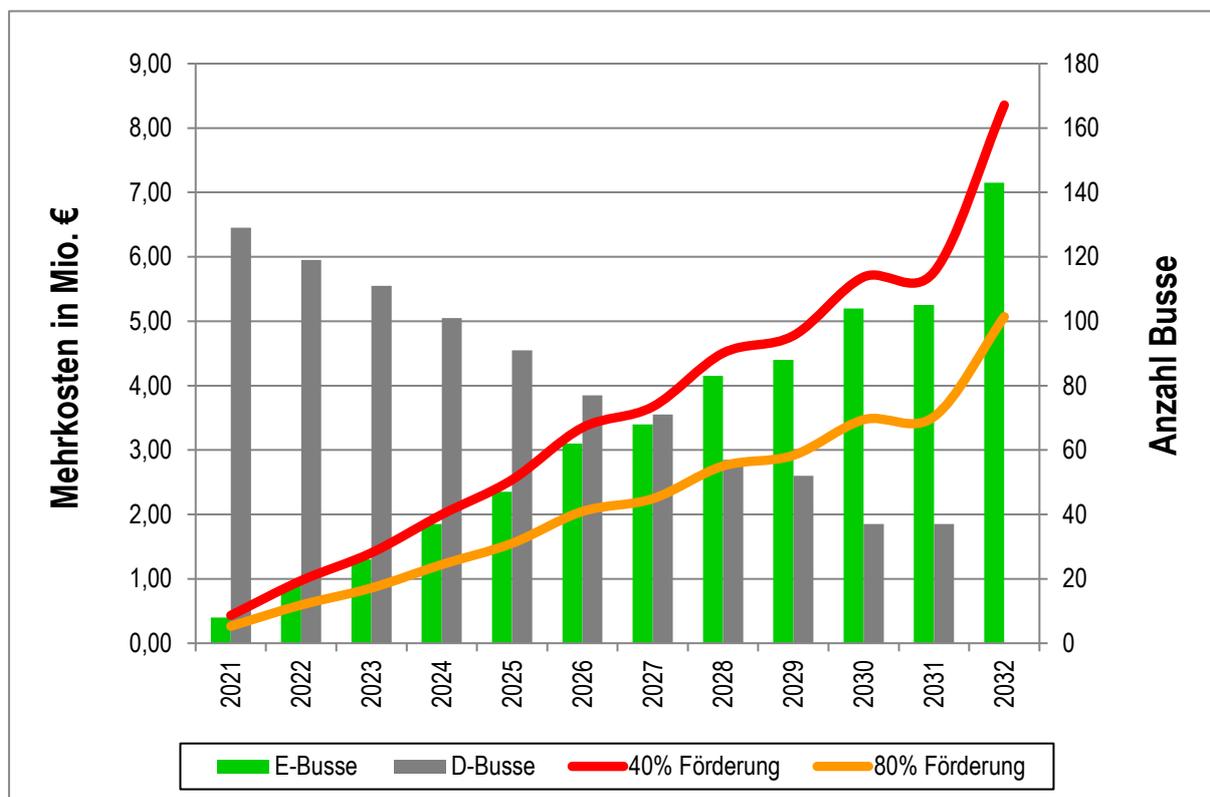
Bedeutung für den Kreis Pinneberg: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 4,1 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 6,7 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

⁵⁹ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

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 2022⁶⁰):

Grafik 9: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (SE) - 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. 20 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

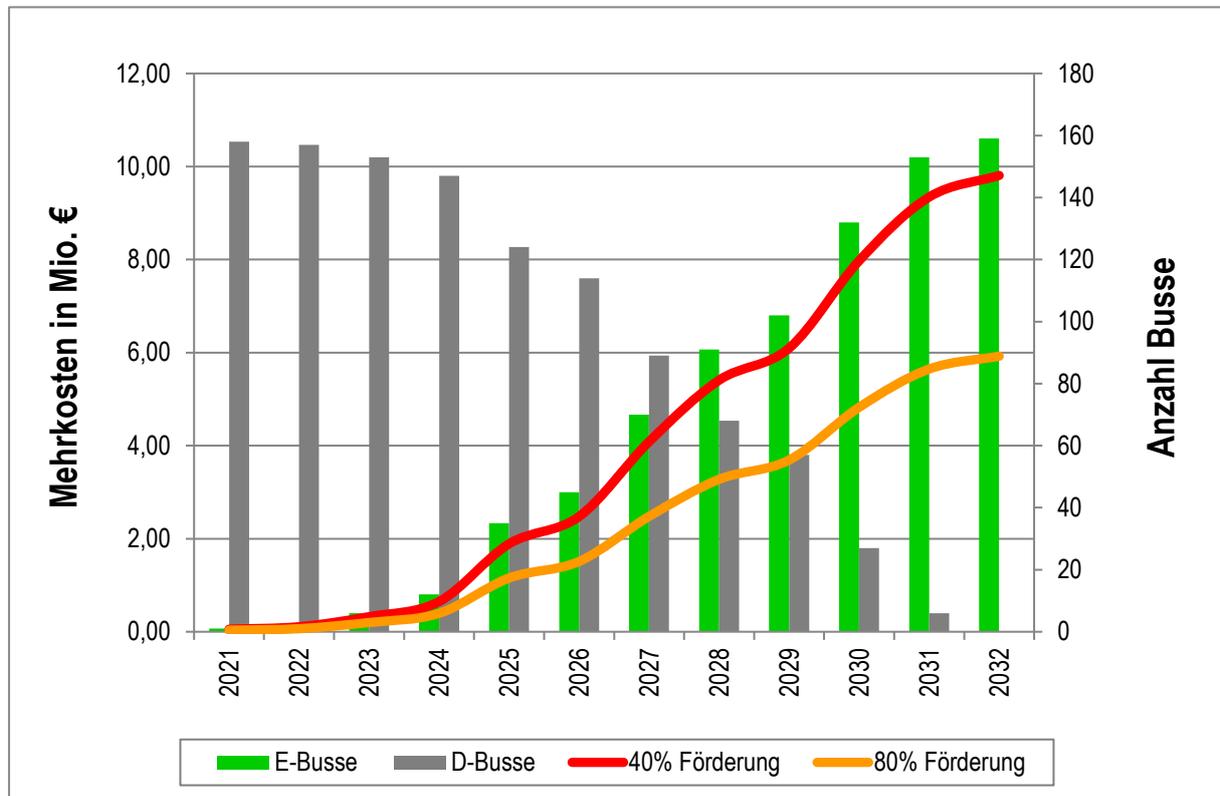
Bedeutung für den Kreis Segeberg: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 5,1 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 8,4 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

⁶⁰ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

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 2022⁶¹):

Grafik 10: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (OD) - 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. 20 Jahre) und Verkehrsverträge (10 Jahre). Hierfür sollen im Zuge des Transformationsprozesses Lösungen gefunden werden.

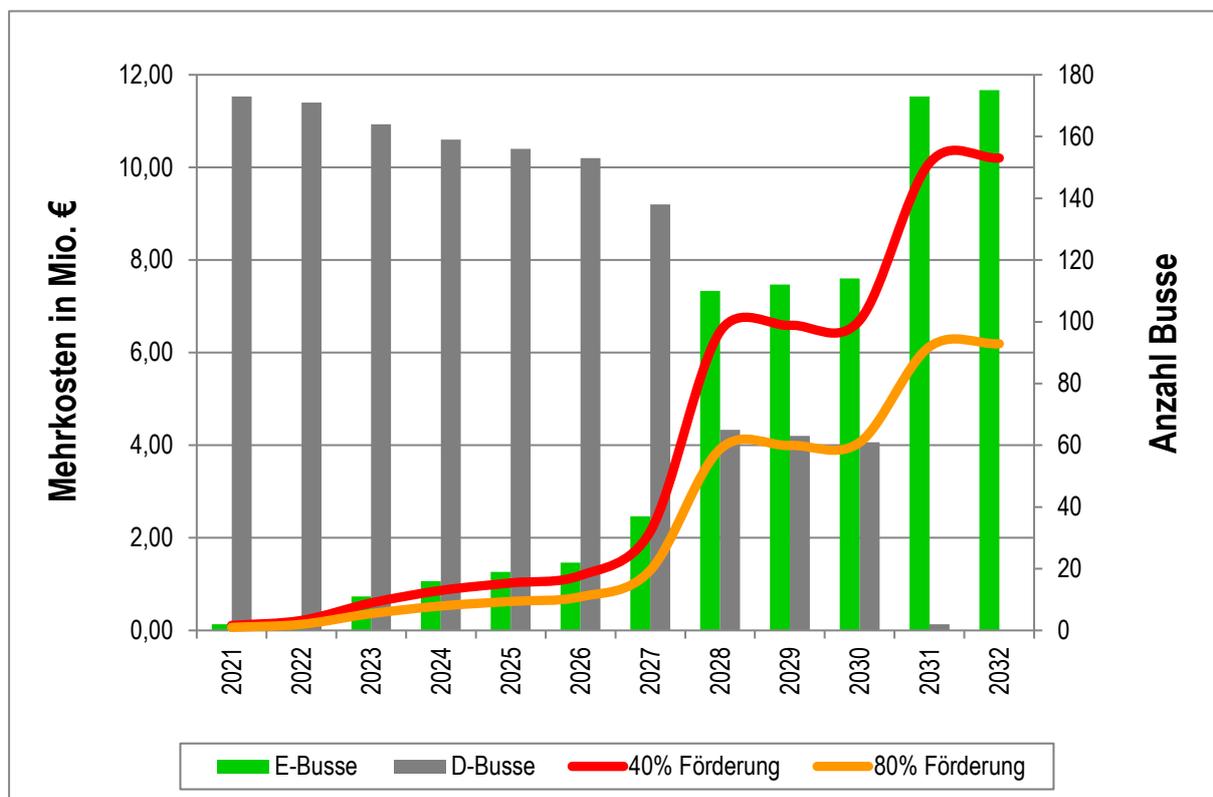
Bedeutung für den Kreis Stormarn: Die Transformation des Diesel- zu emissionsfreiem E-Bus-ÖPNV erhöht den vom Kreis zu tragenden Finanzierungsbedarf (durch Förderung nicht gedeckte Mehrkosten) erheblich. Dieser steigt bis zur Vollumstellung 2032 sukzessive an und liegt dann (Stand heute) vsl. in einer Größenordnung von 5,9 Mio. €/a (bei 80 % Förderung) bzw. 9,8 Mio. €/a (bei 40 % Förderung).

⁶¹ Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

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 2022⁶²):

Grafik 11: Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse 2021 – 2032 (RZ) - 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. 20 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).

⁶² Zukünftige ÖPNV-Ausbaumaßnahmen werden sich zusätzlich auswirken, können ohne Beschlusslagen jedoch derzeit nicht belastbar berücksichtigt werden.

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, indem 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 sollen die Komponenten P+R, B+R, Carsharing, Ridesharing, Bikesharing, E-Scooter-sharing, E-Bike-Boxen und -Lademöglichkeiten an geeigneten Standorten variabel kombiniert und über die hvv switch-App (bzw. die App NAH.SH-plus (vgl. 8.4.7)) digital integriert und kombiniert buchbar gemacht werden.

9 ANHANG

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	363.100	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	185	Schenefeld - S-Halstenbek - Bf. Pinneberg - Bf. Elmshorn	844.200	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	188.300	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	285	HH-Iserbrook - Schenefeld - S-Thesdorf - Bf. Pinneberg	652.800	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	192.100	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	395	S-Wedel - Bf. Pinneberg - Tangstedt - Hasloh - U-Garstedt	540.600	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	595	Tangstedt - Rellingen, Caspar-Voght-Schule	10.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	781	Ellerbek - Rellingen - Halstenbek, Wolfgang-Borchert-Gymnasium	15.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	785	Waldorfschule HH-Nienstedten – Schenefeld - S-Halstenbek	2.700	kein ÖPNV	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	194	UA-Norderstedt Mitte - Quickborn-Heide - Ellerau - A-Quickborn	186.600	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	294	A-Quickborn - A-Barmstedt	94.300	GN-B	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	594	S-Wedel - Bf. Pinneberg - A-Quickborn - UA-Norderstedt Mitte	842.000	GN-B	Mo-So	ja	20/40 30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	10.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	6541	A-Barmstedt – Hemdingen / A-Henstedt-Ulzburg	27.300	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	189	S-Wedel - S-Blankenese	455.300	StV	Mo-So	ja	10/20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	289	S-Wedel - Moorwegsiedlung	111.600	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	601	S-Wedel - S-Blankenese - HH-Rathausmarkt	15.900	NB	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	621	S-Wedel - Bf. Altona	4.200	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI3	786	Waldorfschule HH-Nienstedten – Wedel – Holm	3.100	kein ÖPNV	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI4	6500	Raa-Besenbek - Bf. Elmshorn - Kölln-Reisiek	167.900	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6501	Elmshorn, Heidkoppelweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	304.600	StV	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6502	Elmshorn, Waldorfschule - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Kibek	229.900	StV	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6503	Klein Nordende, Am Park - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Hasenbusch	153.900	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6504	Klein Nordende, Bauerweg - Bf. Elmshorn - Elmshorn, Zeppelinplatz	94.200	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI4
PI4	6505	Bf. Elmshorn - Seeth-Ekholz	18.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI4
PI4	6506	Bf. Elmshorn (ZOB) - Seestermühe	75.200	GN-C bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB GRT	KViP	PI4
PI4	6507	Raa-Besenbek - Elmshorn, Fröbelstraße	7.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI4
PI5	6542	Barmstedt - Lutzhorn - Bokel - Hörnerkirchen - Barmstedt	38.400	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6543	Barmstedt - Bullenkühlen - Bevern - Ellerhoop - Barmstedt	37.800	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6544	Barmstedt - Gr. Offenseth - Westerhorn - Osterhorn - Barmstedt	30.500	EN	Mo-Sbd	ja	ohne	Schüler*innen	NFB GRT	KViP	PI5
PI5	6549	AST Barmstedt und Umland	3.450	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	KViP	PI5
PI6	489	S-Wedel - Uetersen - Bf. Elmshorn	521.700	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	589	S-Wedel - Hetlingen - Haseldorf - Uetersen	346.800	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6661	Uetersen - Bf. Tornesch	107.000	StV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6663	Uetersen - Moorrege - Appen - Bf. Pinneberg	326.900	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6667	Uetersen - Heidgraben - Bf. Tornesch	70.400	GN-C	Mo-Sbd	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6668	Esingen - Bf. Tornesch - Ahrenlohe - Ellerhoop	87.800	GN-E EN	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
PI6	6669	AST Tornesch / Heidgraben	900	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	19.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
PI6	6673	Moorrege - Appen-Etz - Pinneberg	41.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
PI6	6675	Haseldorf - Haselau - Heist - Moorrege - Uetersen	25.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	KViP	PI6
PI6	X66	Uetersen - Bf. Tornesch	107.600	GN-B	Mo-So	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	KViP	PI6
IZ Süd	6525	Itzehoe - Dägeling - Horst - Elmshorn	5.500	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6530	Glückstadt - Kollmar - Elmshorn	24.100	GN-C	Mo-So	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6550	Itzehoe - Lägerdorf - Horst - Elmshorn	41.100	GN-B	Mo-So	ja	30 / 60 / 120	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6551	Lägerdorf / Hohenfelde - Horst - Elmshorn	2.400	EN	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6555	Horst - Kiebitzreihe - Raa-Besenbek - Neuenbrook	6.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6557	Steinburg - Bf. Dauenhof - Sparrieshoop - Horst - Elmshorn	68.200	EN GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
IZ Süd	6560	Glückstadt - Kiebitzreihe - Elmshorn	24.200	GN-B	Mo-So	ja	60 / 120	alle Nutzergruppen	NFB	di IZ	IZ Süd
SE4	7970	Kaltenkirchen - Lentförden - Langeln - Alveslohe - Kaltenkirchen	3.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE4 8 9
SE4	7977	Flexibus Kaltenkirchen	1.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE4 8 9
FHH	X3	Schenefelder Platz - U-Meißberg	5.700	StV	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	2	Schenefeld, Busbetriebshof/Achterndiek - U/S-Berliner Tor	243.100	StV	Mo-So	ja	10/20/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	3	Schenefelder Platz - HH-Rathausmarkt - Kraftwerk Tiefstack	8.300	StV	Mo-Fr	ja	10	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	21	S-Klein Flottbek - Schenefelder Platz - U-Niendorf Nord	46.500	StV	Mo-So	ja	5/10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	281	S-Krupunder - U-Lattenkamp	39.900	StV	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	384	Kalvslohtwiete - Eidelstedter Platz - Schenefelder Platz	38.100	StV	Mo-So	ja	20 (HVZ)	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	602	Osdorfer Born - Schenefeld - HH-Rathausmarkt - Rothenburgsort	1.600	NB	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	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	164.500	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	196	A-Henstedt-Ulzburg - Gewerbegebiet Ulzburg - Kisdorf	67.200	StV GN-E	Mo-So	ja	20/40/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	278	UA-Norderstedt Mitte - U-Garstedt - Glashütte	590.700	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	293	UA-Norderstedt Mitte - A-Henstedt-Ulzburg - Kisdorf	533.800	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	109.300	StV GB-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	393	UA-Norderstedt Mitte - Harkshörn	129.600	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	394	UA-Norderstedt Mitte - Friedrichsgabe, Tycho-Brahe-Kehre	77.200	StV	Mo-So	ja	30/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	478	Bargfeld-Stegen - Tangstedt - Duvenstedt / Harksheide	3.700	EN GN-C	Mo-Fr	ja	60/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	493	UA-Norderstedt Mitte - Glashütte, Markt	224.100	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	494	U-Garstedt - UA-Norderstedt Mitte - Harksheide	263.000	StV	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	578	Tangstedt (OD) - Norderstedt, Schulzentrum Süd	11.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	593	Harkshörn (Nord) - Rhen, Para.-Klinik - A-Ulzburg Süd - Henstedt	35.800	EN GN-E	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	796	Garstedt, Friedrichsgaber Weg - Friedrichsgabe, Schule	4.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE1/2
SE1/2	7141	A-Henstedt-Ulzburg - Bf. Bad Oldesloe	122.800	GN-C	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE1/2
SE3	7961	Oersdorf - A-Kaltenkirchen - Brookring	188.800	StV	Mo-Sbd	ja	30	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE3	7962	An der Moorkoppel - A-Kaltenkirchen - GS Flottkamp	157.900	StV	Mo-Sbd	ja	30	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE3	7969	AST Stadtverkehr Kaltenkirchen	*	bV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE4	7950	Kaltenkirchen - Sievershütten - Todesfelde - Bad Segeberg	40.300	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7970	Kaltenkirchen - Lentförden - Langeln - Alveslohe - Kaltenkirchen	39.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7971	Kaltenkirchen - Schmalfeld - Hartenholm - Kaltenkirchen	52.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7972	Kaltenkirchen - Struvenhütten - Hartenholm - Kaltenkirchen	40.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7973	Kaltenkirchen - Kisdorf - Stukenborn - Kaltenkirchen	107.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7975	Kaltenkirchen - Nützen - Lentförden - Kaltenkirchen	30.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7977	Flexibus Kaltenkirchen	35.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE4	7980	Seth - Stukenborn - Sievershütten - Kisdorf - Kaltenkirchen	91.800	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE5	7609	Stadtverkehr AST Bad Bramstedt	16.700	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE6	7500	Bad Bramstedt - Bf. Wrist	99.300	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7503	Kellinghusen - Quarnstedt - Borstel - Hagen - Bad Bramstedt	17.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7504	Bad Bramstedt - Bimöhlen - Großenaspe	42.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7505	Bad Bramstedt - Weddelbrook - Heidmoor	76.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7506	Bad Bramstedt - Hardebek Brokstedt	56.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7508	Bad Bramstedt - Großenaspe - Boostedt	47.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE6	7509	AST Bad Bramstedt - Wildpark Eekholt	< 100	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE6	7600	Bad Segeberg - Bad Bramstedt	306.200	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE7	7751	Stadtverkehr Bad Segeberg: Ihlsee - Christiansfelde	112.000	StV bV	Mo-So	ja	30 / 60	alle Nutzergruppen	MDB	AK	SE3-9
SE7	7752	Stadtverkehr Bad Segeberg: Ihlwald - Südstadt	116.900	StV bV	Mo-So	ja	30 / 60	alle Nutzergruppen	MDB	AK	SE3-9
SE8	7530	Bad Segeberg - Todesfelde - Leezen	89.100	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7540	Bad Segeberg - Kükels - Bebensee - Leezen	32.900	EN GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB GRT	AK	SE3-9

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

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	505.300	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7551	Bad Segeberg - Oering - U-Ochsenszoll	39.200	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7570	Bad Segeberg - Leezen	62.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7580	Oering - Seth - Süfeld	49.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7591	Nahe - Itzstedt - Seth/Leezen	23.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7592	Nahe - Kayhude - Tangstedt	8.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7900	Bad Segeberg - Wahlstedt	142.600	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7915	Neumünster - Willingrade - Rickling	104.200	GN-C	Mo-Sbd	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7920	Wahlstedt - Boostedt	89.500	EN GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7921	Groß Kummerfeld - Boostedt	41.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7922	Heidmühlen - Groß Kummerfeld	43.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE8	7930	Trappenkamp - Rickling - Wahlstedt - Bad Segeberg	182.600	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7650	Bad Segeberg - Geschendorf - Lübeck, ZOB/Hbf.	258.900	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7651	Bad Segeberg - Langniendorf	167.000	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7653	AnrufBus Pronstorf	26.600	bV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	KLB	AK	SE3-9
SE9	7660	Strukdorf - Mielsdorf - Bad Segeberg	23.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7670	Bad Segeberg - Mielsdorf - Strukdorf	51.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7671	Schülerverkehr Neugörs	17.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7680	Goldenbek - Pronstorf - Bad Segeberg	49.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7700	Bad Segeberg - Krems II - Schlamersdorf	154.100	GN-C	Mo-Sbd	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7701	Bad Segeberg - Stipsdorf - Schieren - Bad Segeberg	40.600	GN-C/E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7705	Klein Rönnau - Wardefelde - Schieren - Bad Segeberg	35.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7720	Schlamersdorf - Nehms - Travenhorst - Berlin - Seedorf	23.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7722	Hutzfeld - Schlamersdorf	55.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7725	Schlamersdorf - Trappenkamp	18.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE3-9
SE9	7729	AST Glasau	< 100	bV	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	SE3-9
SE10	410	Bad Segeberg - Trappenkamp - Bornhöved - Kiel	397.400	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	SE10
SE10	411	Bornhöved - Tensfeld - Bad Segeberg	262.200	GN-C bV	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VKP	SE10
SE10	412	Bornhöved - Stocksee - Bornhöved	24.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VKP	SE10
PI1	295	Bf. Pinneberg - Rellingen - A-Bönningstedt - U-Garstedt	76.200	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI1	395	S-Wedel - Bf. Pinneberg - Tangstedt - Hasloh - U-Garstedt	66.200	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	194	UA-Norderstedt Mitte - Quickborn-Heide - Ellerau - A-Quickborn	194.300	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	61.400	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	794	Quickborn-Heide - Ellerau - Quickborn, Schuldorf	4.700	EN	Mo-So	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	PI1-3
PI2	6541	A-Barmstedt - Hemdingen / A-Henstedt-Ulzburg	4.700	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	PI1-3
FHH	24	U-Niendorf Markt - Krohnstiegtunnel - Bf. Rahlstedt	16.800	StV	Mo-So	ja	12/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HHH	ÖrV HH
FHH	178	S-Poppenbüttel - Heimgarten - Glashütte, Markt - U-Garstedt	167.300	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HHH	ÖrV HH
FHH	191	HH-Grothwisch - U-Niendorf Markt - Krohnstiegtunnel - U-Garstedt	154.800	StV	Mo-So	ja	20/40	alle Nutzergruppen	NFB	HHH	ÖrV HH

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
FHH	192	U-Langenhorn Markt - Glashütte, Markt	57.900	StV	Mo-So	ja	5/10/20	alle Nutzergruppen	NFB	HHA	ÖrV HH
FHH	606	HH-Rathausmarkt - Glashütte, Markt - Harksheide - U-Langenhorn Markt	3.800	NB	Mo-Fr	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	HHA	ÖrV HH
IZ Mitte	6192	Kellinghusen - Borstel - Brokstedt	2.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	HE	IZ Mitte
NMS	6/66	Neumünster, ZOB/Bf. - Voßgang - Groß Kummerfeld	2.100	EN	Mo-Fr	ja	40/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
NMS	166	Neumünster, Voßgang - Groß Kummerfeld	13.700	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
NMS	8	Neumünster, ZOB/Bf. - Boostedt	59.200	StV GN-C	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SWN	NMS
OD 10	8140	Bf. Bad Oldesloe - Sülfeld - Kayhude	20.800	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 liegt nicht vor

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	U-Ahrensburg West - Bf. Ahrensburg – Bf. Gartenholz	126.300	StV	Mo-Sbd	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	269	SZ Heimgarten - Bf. Ahrensburg – Ahrensburg, Dänenweg/Kamp	175.600	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	374	Bf. Bargteheide - U Hoisbüttel - Bergstedt - S Poppenbüttel	237.900	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	376	Bf. Ahrensburg - Großhansdorf - Siek - Meilsdorf	88.800	GN-B	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	469	Ahrensburg, Auestieg - Bf. Ahrensbg. - U-Ahrensbg. West - Wulfsdf.	137.200	StV	Mo-Fr	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	474	Bf. Ahrensburg - Ammersbek - U Hoisbüttel - Bergstedt - Duvenstedt	105.100	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	569	Gartenholz - Bf. Ahrensburg - U Ahrensburg West - SZ Heimgarten	167.300	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	627	S Poppenbüttel - U Hoisbüttel - Timmerhorn - Bf. Bargteheide	11.000	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	658	Bf. Ahrensburg - U Großhandorf - Hoisdorf - Siek	7.000	NB	Sbd-So	ja	40/80	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	668	U-Volksdorf - U-Ahrensburg Ost - Bf. Ahrensburg	5.300	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	669	U-Ahrensburg West - Bf. Ahrensburg - Bf. Gartenholz	7.000	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	769	Abg. Auestieg/Dänenweg/Wulfsdorf - Ahrensburger Schulen	41.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	774	Ammersbek/U Hoisbüttel - Timmerhorn - Ahrensburger Schulen	30.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	776	Reinbek/Glinde - Siek - Ahrensburger Schulen	37.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	869	Bf. Ahrensburg - Ahrensburger Redder - Siek	30.500	EN	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 1
OD 1	876	ioiki Ahrensburg	*	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NF-GRT	VHH	OD 1
OD 2	264	Bf. Rahlstedt - Großensee - Trittauerfeld - Trittau	80.900	GN-E	Mo-Fr	ja	40/60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	364	Bf. Rahlstedt - Großensee - Lütjensee - Trittau	331.100	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	369	Bf. Ahrensburg - Großhansdorf - Lütjensee - Trittau	345.000	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 2
OD 2	464	Großensee - Grönwohld - Trittau	16.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	465	Großensee - Lütjensee - Trittau	21.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	764	Lütjensee - Oetjendorf - Hoisdorf - SZ Schmalenbeck	29.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	765	Trittau, Gadebuscher Str. - SZ Trittau	2.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8763	Nusse - Koberg - Hamfelde - Trittau	9.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8769	AST Trittau - Hamfelde - Dahmker - Köthel - Hohenfelde	14.300	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 2
OD 3	133	Neuschönningstedt - Glinde - U Steinfurther Allee - U Billstedt	321.600	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	161.800	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	137	Glinde - Industriegebiet Reinbek - Bf. Bergedorf	182.800	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	233	U Mümmelmannsberg - Havighorst - Oststeinbek - U Steinfurther Allee	64.100	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	236	Wentorf - S Reinbek - Neuschönningstedt	212.400	StV GN-B	Mo-So	ja	20/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	237	Wentorf - S Reinbek - Industriegebiet Reinbek - Glinde - Willinghusen	161.800	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	333	U Steinfurther Allee - Glinde - Neuschönningstedt - Ohe/Trittau	547.000	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	336	Krabbenkamp - Reinbek - Glinder Schulen	13.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	337	Barsbüttel - Willinghusen - Stellau - Stapelfeld - Brunsbek - Trittau	108.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	433	Aumühle - Kuddewörde - Hamfelde - Trittau	36.900	GN-C	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	436	S Reinbek - Schönningstedt - Ohe	69.000	GN-B	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	533	Kuddewörde - Kasseburg - Möhnsen	0	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	536	S Reinbek - Borsigstr. - Senefelder Ring - Glinde, Markt	51.900	EN	Mo-Fr	ja	30	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	537	Stapelfeld - Brunsbek - SZ Schmalenbeck	36.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	619	Billstedt - Oststeinbek - Glinde - Neuschönningstedt	24.600	NB	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	649	Bf. Bergedorf - Max-Eichholz-Ring - Klosterbergen - Reinbek	4.700	NB	Sbd-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	733	U Steinfurter Allee/Havighorst - Oststeinbek - Glinde Schulen	10.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	735	Aumühle - Wohltorf - Wentorf - Reinbeker Schulen	2.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	736	Ohe - Neuschönningstedt - Reinbeker Schulen	19.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	737	Barsbüttel - Willinghusen - Glinde - Reinbek	31.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8882	Grande - Hamfelde - Basthorst - Möhnsen - Kuddewörde	400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8884	Glinde - Neuschönningstedt - Witzhave - Grande - Trittau	42.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	837	icki Region Brunsbek - Lütjensee - Trittau	*	bV	Mo-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NF-GRT	VHH	OD 3
OD 7	8131	Reinfeld - Zarpen - Mönkhagen - Lübeck	72.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8133	Reinfeld - Steinfeld - Banitz - Reinfeld	20.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8134	Reinfeld - Wesenberg - Trenthorst - Westerau	30.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8136	Voßkaten - Zarpen - Ratzbek	11.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 7	8139	AST Reinfeld Stadt und Umland	33.800	bV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 8	8121	Bad Oldesloe - Rümpel	8.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8122	Bad Oldesloe - Pölitz - Schmachthagen	36.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8129	AST Bad Oldesloe Stadt & Umland	91.000	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 8	8142	Bad Oldesloe - Travenbrück	32.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8145	Bad Oldesloe - Sühlen	21.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8146	Bad Oldesloe - Poggensee - Seefeld	33.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8171	Bad Oldesloe - Reinfeld - Heidekamp	24.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8181	Westerau - Schürensöhlen - Groß Boden	3.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8182	Bad Oldesloe - Westerau - Kastorf	35.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8106	Bargteheide - Gewerbegebiet Langenhorst	45.100	GN-E	Mo-Fr	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8111	Bargteheide - Jersbek - Bargfeld-Stegen	36.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8112	Bargteheide - Hoisbüttel	10.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8113	Bargteheide - Timmerhorn - Hoisbüttel	21.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8114	Bargteheide - Elmenhorst - Nienwohld - Bargfeld-Stegen	42.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8115	Bargteheide - Tremsbüttel - Lasbek - Bad Oldesloe	79.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8116	Bargteheide - Tremsbüttel - Sattenfelde	35.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8117	Bargfeld-Stegen - Bargfelder Rögen	5.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8118	Bargteheide - Delingsdorf	13.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 9	8119	AST Bargteheide Umland	112.600	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 7-11
OD 10	8110	Bad Oldesloe - Bargteheide - Ahrensburg	326.300	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8120	Bad Oldesloe - Pölitz - Lasbek - Trittau	206.100	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8130	Reinfeld - Klein Wesenberg - Lübeck	153.100	GN-B	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8140	Bad Oldesloe - Grabau - Sülfeld - Kayhude	117.100	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11

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

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
OD 10	8150	Pöhls/Heilshoop - Zarpfen - Badendorf - Lübeck	86.700	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8160	Bad Oldesloe - Barnitz - Groß Wesenberg	83.900	GN-B	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8170	Bad Oldesloe - Steinfeld - Reinfeld	111.300	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8180	Bad Oldesloe - Groß Boden - Todendorf - Hammoor - Bargteheide	224.000	GN-B	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8101	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) - Poggenbreeden - Steinfeld Redder	69.200	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8102	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) - Schanzenberg - Familia - Rethwischfeld	63.000	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8103	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) - Wolkenwehe - West - Mährischer Berg	59.300	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8104	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) - Travebad - Friedhof - Moordamm	58.400	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
OD 11	8105	Bf. Bad Oldesloe (ZOB) - West - Gewerbegebiet Rögen	4.300	StV	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	OD 7-11
FHH	235	Reinbek - Wentorf - Bergedorf - Nettelburg	13.300	StV GN-B	Mo-So	ja	10/20/40	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	263	U Wandsbek, Markt - Jenfeld - Barsbüttel - Stapelfeld - Großlohe	390.100	StV GN-B	Mo-So	ja	20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	HHH	ÖrV HH
FHH	362	Bf. Rahlstedt - Großlohe - Stapelfeld	1.200	GN-E NB	Mo-So	ja	20/60	alle Nutzergruppen	NFB	HHH	ÖrV HH
FHH	462	Bf. Rahlstedt - Hötigbaum - Gewerbegebiet Stapelfeld/Braak	20.000	GN-E	Mo-So	ja	15/30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	574	Bergstedt - Lemsahl - Duvenstedt	< 100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	ÖrV HH
HL 1	7	Klein Wesenberg - Lübeck, ZOB/Hbf. - Bad Schwartau	9.400	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL
RZ8	8811	Schwarzenbek - Dassendorf - Börnsen - Wentorf / Reinbek	2.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8820	Krabbenkamp - Aumühle - Dassendorf - Geesthacht	12.600	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8880	Schwarzenbek - Basthorst - Hamfelde - Trittau	20.000	GN-C	Mo-Fr	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 9	8720	Trittau - Sandesneben - Kastorf - Lübeck	72.100	GN-B	Mo-So	ja	60/240	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8723	Trittau - Klinkrade - Sandesneben	10.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8724	Trittau - Linau - Schönberg - Siebenbäumen	10.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8725	Bargteheide - Todendorf - Sandesneben - Linau	36.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8726	Bargteheide - Mollhagen - Stubben - Sandesneben - Klinkrade	23.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8728	Hammoor - Todendorf - Sprengel - Mollhagen	10.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8730	Ahrensburg - Sandesneben - Nüsse - Ratzeburg	155.500	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8731	Siebenbäumen - Schiphorst - Sandesneben - Hoisdorf	2.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8740	Bad Oldesloe - Kastorf - Berkenthin - Ratzeburg	74.400	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120/240	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 10	8760	Trittau - Hamfelde - Nüsse - Mölln	22.700	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, Markt - Tangstedt - U Norderstedt-Mitte	181.700	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 1/2	478	Bargfeld-Stegen - Tangstedt - Duvenstedt / Harksheide	64.500	EN GN-C	Mo-Fr	ja	60/ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 1/2	578	Tangstedt - Norderstedt, SZ-Süd	24.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	SE 1/2
SE 1/2	7141	A Henstedt-Ulzburg - Sülfeld - Bad Oldesloe	47.900	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	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 8	7550	Bad Segeberg - Itzstedt - Kayhude - Tangstedt - U Ochsenzoll	68.100	GN-B	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 8	7551	Bad Segeberg - Borstel - Oering - Itzstedt	2.300	EN GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 8	7592	Nahe - Kayhude - Tangstedt	9.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	SE 4 8 9
SE 9	7650	Bad Segeberg - Mönkhagen - Stockelsdorf - Lübeck	60.400	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 liegt nicht vor ** wird aus RZ finanziert, territoriale Differenzierung liegt nicht vor

Fahrzeugarten

NFB Niederflerbus
 HFB Hochflerbus
 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 - 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	Geesthacht, ZOB - Tesperhude - Grünhof - Geesth., Fahrstr./Freibad	73.900	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	239	Geesthacht, ZOB - HEW-Siedlung - Geesthacht, ZOB	78.600	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	339	Edmundsthal - Geesthacht, ZOB - Oberstadt	62.800	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	439	Altengamme - Düneberg - Geesthacht, ZOB - Mercatorstraße	93.500	StV	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 1	539	Geesthacht, ZOB - Gewerbegebiet Mitte/West - Niedermarschacht	92.400	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	138	Bf. Lauenburg - Hafestraße - Lauenburg, ZOB	37.800	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	238	Lauenburg, ZOB - Mooring - Spitzort - Lauenburg, ZOB	28.600	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	338	Lauenburg, ZOB - Bf. Lauenburg - Unterstadt - Lauenburg, ZOB	13.200	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 2	438	Lauenburg, ZOB - Spitzort - Mooring - Lauenburg, ZOB	27.600	StV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	638	Geesthacht, ZOB - Tesperhude - Schnakenbek - Lauenburg	8.000	NB	Sa-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	639	Geesthacht, ZOB - Düneberg - Oberstadt - HEW-Siedlung - Geesth., ZOB	6.800	NB	Sa-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8862	Lanze - Buchhorst - Lauenburg	11.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8879	AST Worth - Hamwarde - Geesthacht	15.700	bV	Mo-Sa	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8890	Geesthacht - Escheburg - Börnsen - Bergedorf	367.000	GN-B	Mo-So	ja	10/20/40/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8891	Lauenburg - Schnakenbek - Grünhof - Geesthacht	38.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8892	Tesperhude - Krümmel - Geesthacht	23.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8893	Worth - Hamwarde - Geesthacht	13.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8894	Börnsen - Escheburg - Geesthacht	20.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8895	Börnsen - Escheburg - Kröppelshagen - Neu Börnsen - Voßmoor	40.700	EN	Mo-Fr	ja	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 3	8896	Geesthacht - Grünhof - Lauenburg	17.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 4	X80	Lauenburg - Geesthacht - Bergedorf - Billstedt - Hamburg-City	342.200	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	RZ 1-4
RZ 4	8800	Lauenburg - Geesthacht - Bergedorf	730.200	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	52.200	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 6	8502	Seniorenwohnsitz - Demolierung - Bf. Ratzeburg	74.900	StV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8511	Mölln, ZOB - Bf. Mölln - Waldstadt - Bf. Mölln - Mölln, ZOB	76.500	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8512	Mölln, ZOB - Bf. Mölln - Hansaviertel - Bf. Mölln - Mölln, ZOB	36.800	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8513	Mölln, ZOB - Mölln, Stecknitzweg	10.900	StV	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8514	Augustinum - Mölln, ZOB - Robert-Koch-Park - Lehmrade	69.500	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 7	8515	Mölln, ZOB - Bf. Mölln - Hansaviertel - Bf. Mölln - Mölln, ZOB	38.400	StV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 8	8710	Mölln - Ratzeburg - Lübeck-City	326.000	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8711	Groß Grönau - Groß Sarau - Hornstorf - Groß Grönau	47.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8810	Mölln - Schwarzenbek - Dassendorf - Wentorf - Bergedorf	618.200	GN-B	Mo-So	ja	15/30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8811	Schwarzenbek - Dassendorf - Börnsen - Wentorf - Reinbek	47.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8812	Talkau - Fuhlenhagen - Elmenhorst - Schwarzenbek	23.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8813	Büchen - Güster - Breitenfelde - Mölln	32.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8814	Talkau - Fuhlenhagen - Niendorf/St. - Breitenfelde	39.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8815	Dassendorf - Schwarzenbek	19.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8820	Krabbenkamp - Aumühle - Dassendorf - Geesthacht	178.000	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	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	8821	Dassendorf - Hohenhorn - Geesthacht	22.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8822	Kröppelshagen - Aumühle	2.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8823	Hamwarde – Worth – Dassendorf	14.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8824	Brunstorf – Fahrendorf – Hohenhorn – Dassendorf	18.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8830	Büchen - Güster - Breitenfelde - Mölln	242.800	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8831	Gr. Schretstaken - Talkau - Woltersdorf - Güster - Siebeneichen - Büchen	40.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8832	Schwarzenbek - Grove - Elmenhorst - Müssen - Büchen	35.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8833	Büchen - Müssen - Louisenhof - Schwarzenbek	19.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8834	Louisenhof - Schwarzenbek – Grabau – Klein Pampau – Müssen – Büchen	39.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8835	Müßen – Kankelau – Elmenhorst – Grove – Schwarzenbek	28.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8836	Klein Pampau – Sahms – Grabau – Schwarzenbek	20.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8840	Büchen - Dalldorf - Basedow - Lauenburg	126.100	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8841	Basedow - Dalldorf - Witzeze - Schulendorf - Büchen	30.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8842	Witzeze - Dalldorf - Basedow - Lauenburg	19.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8843	Dalldorf - Basedow - Wangelau - Lütau	21.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8850	Büchen - Gudow - Sterley - Mölln	228.600	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8851	Göttin - Besenthal - Langenlehsten - Bröthen - Fitzen - Büchen	25.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8852	Segrahn - Gudow - Sarnekow - Büchen	18.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8860	Schwarzenbek - Lütau - Gülzow - Lauenburg	210.300	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8861	Lanze - Lauenburg - Gülzow - Lütau - Schwarzenbek	72.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8863	Schwarzenbek – Lütau – Krukow – Schnakenbek - Lauenburg	26.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8870	Schwarzenbek - Kollow - Gülzow - Hamwarde - Geesthacht	154.100	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8871	Schwarzenbek - Kollow - Gülzow - Geesthacht	31.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8872	Geesthacht - Gülzow - Kollow - Schwarzenbek	27.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8880	Schwarzenbek - Basthorst - Hamfelde - Trittau	110.500	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 8
RZ 8	8881	Basthorst - Hamfelde - Kuddewörde - Möhnsen - Schwarzenbek	39.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 8
RZ 9	8720	Trittau - Sandesneben - Kastorf - Lübeck-City	281.700	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8721	Schönberg - Linau - Sandesneben	18.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8722	Berkenthin - Kastorf - Sandesneben	35.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8723	Klinkrade - Sandesneben - Trittau	33.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8724	Siebenbäumen - Schönberg - Linau - Trittau	26.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8725	Linau - Sandesneben - Todendorf - Bargteheide	17.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8726	Klinkrade - Sandesneben - Stubben - Mollhagen - Bargteheide	18.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8727	Sandesneben – Kastorf - Berkenthin	22.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8728	Hammoor – Todendorf - Sprengel - Mollhagen	0	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8730	Ahrensburg - Sandesneben - Nusse - Ratzeburg	167.400	GN	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8731	Siebenbäumen - Schiphorst - Sandesneben - Hoisdorf	40.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8740	Bad Oldesloe - Kastorf - Berkenthin - Ratzeburg	99.600	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9

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

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
RZ 9	8741	Kronsforde - Siebenbäumen - Kastorf - Berkenthin - Ratzeburg	41.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8742	Koberg - Nusse - Rondeshagen - Berkenthin - Ratzeburg	49.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8749	AST Berkenthin - Ratzeburg	2.200	bV	Sa-So	ja	ohne	alle Nutzergruppen	GRT	AK	RZ 9
RZ 9	8770	Kronsforde - Krummesse - Berkenthin - Mölln	207.500	GN-C	Mo-Fr	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8771	Krummesse - Klempau - Berkenthin	12.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8772	Hollenbek b. Berk. - Kühsen - Berkenthin - Kulpin - Ratzeburg	54.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8773	Berkenthin - Klempau - Krummesse	12.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8774	Ratzeburg - Kulpin - Berkenthin	18.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8775	Groß Grönau - Gr. Sarau - Klein Sarau - Klempau - Krummesse	29.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8780	Kronsforde - Siebenbäumen - Schiphorst - Sandesneben	105.500	GN-C	Mo-Sa	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	AK	RZ 9
RZ 9	8781	Grinau - Groß Schenkenberg - Kronsforde - Bliestorf - Krummesse	15.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	RZ 9
RZ 10	8712	Klein Disnack - Groß Sarau - Einhaus - Ratzeburg	32.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8713	Mechow - Bäk - Römnitz - Ratzeburg	17.000	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8732	Mölln - Lankau - Nusse - Koberg - Sandesneben	59.200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8733	Behlendorf - Kühsen - Nusse - Lüchow - Sandesneben	45.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8734	Koberg - Nusse - Lankau - Ratzeburg	45.700	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8735	Nusse - Panten - Lankau - Mölln	22.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8750	Mölln - Schmilau - Ratzeburg	198.200	GN-B	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8751	Mölln - Schmilau - Ratzeburg	24.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8752	Ratzeburg - Schmilau - Horst - Sterley	23.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8753	Neu Sterley - Hollenbek - Seedorf - Sterley - Brunsmark - Mölln	38.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8754	Sterley - Gudow - Lehmrade - Mölln	37.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8755	Grambek - Mölln	12.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8756	Ratzeburg - Schmilau - Mölln	9.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8757	Mölln - Lehmrade - Gudow - Sterley	28.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8760	Trittau - Hamfelde - Nusse - Mölln	116.800	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8761	Behlendorf - Kühsen - Nusse - Alt-Mölln - Mölln	36.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8762	Alt-Mölln - Poggensee - Borstorf - Breitenfelde - Mölln	37.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8790	Zarrentin - Seedorf - Sterley - Salem - Ratzeburg	128.900	GN-C	Mo-Fr	ja	120	alle Nutzergruppen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8791	Mustin - Ziethen - Ratzeburg	24.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8792	Mustin - Kittlitz - Salem - Ratzeburg	49.800	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	51.100	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 10	8794	Ziethen - Mustin - Kittlitz - Salem - Sterley	38.600	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
RZ 11	8700	Ratzeburg - Mölln - Wandsbek	630.200	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	HFB	RMVB	RZ 6 7 10 11
FHH	235	Reinbek - Wentorf - Bergedorf - Nettelburg	165.900	StV GN-B	Mo-So	ja	10/20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	335	Wentorf - Bergedorf - Allermöhe	38.000	StV GN-E	Mo-Fr	ja	20	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
FHH	4400	Avendorf / Büttlingen - Tespe - Marschacht - Rönne - Bergedorf	102.900	GN-C	Mo-So	ja	30/60/120	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	ÖrV HH
HL 1	4	Groß Grönau - Lübeck-City	75.400	StV GN-B	Mo-So	ja	30	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL

Teilnetz	Linie	Linienführung	Fahrplankm/a ¹⁾ [territorial]	Hierarchie- stufe	Bedienungs- tage	Ferien- bedienung	Takt	überwieg. Nutzerkreis	Fzg.-Art	VU	Vertrag
HL 1	16	Krummesse - Lübeck-City	60.300	StV GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	SL	ÖrV HL
LG 9	5931	Lauenburg - Hohnstorf - Echem - Scharnebeck - Lüneburg	2.200	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	KVG	allgV LG
LUP 1	515	Boizenburg - Horst - Lauenburg	24.100	GN-C	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VLP	-
LUP 1	516	Boizenburg - Lauenburg - Lüneburg	300	GN-E	Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VLP	-
LUP 1	8859	AST Gudow - Testorf - Zarrentin	*	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	GRT	VLP	-
NMW 1	131	Gadebusch - Mustin - Ziehlen - Ratzeburg	78.700	GN-C	Mo-So	ja	60/120	alle Nutzergruppen	NFB	NAH	-
OD 2	8763	Nusse - Koberg - Hamfelde - Trittau	23.800	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 2
OD 2	8769	AST Trittau - Hamfelde - Dahmker - Köthel - Hohenfelde	400	bV	Mo-So	ja	60	alle Nutzergruppen	AST	AK	OD 2
OD 3	236	Wentorf - S Reinbek - Neuschönningstedt	200	EN	Mo-Fr	nein	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	237	Wentorf - S Reinbek - Industriegebiet Reinbek - Glinde - Willinghusen	41.800	GN-B	Mo-So	ja	30/60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	433	Aumühle - Kuddewörde - Hamfelde - Trittau	121.100	GN-C	Mo-Fr	ja	60	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	533	Kuddewörde - Kasseburg - Möhnsen	31.600	GN-E	Mo-Fr	ja	ohne	alle Nutzergruppen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	735	Aumühle - Wohltorf - Wentorf - Reinbeker Schulen	12.400	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 3	8882	Grande - Hamfelde - Basthorst - Möhnsen - Kuddewörde	37.500	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	VHH	OD 3
OD 8	8181	Westerau - Schürensöhlen - Groß Boden	6.300	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 8	8182	Kastorf - Westerau - Bad Oldesloe	9.900	EN	Mo-Fr	nein	ohne	Schüler*innen	NFB	AK	OD 7-11
OD 10	8180	Bad Oldesloe - Groß Boden - Stubben - Todendorf - Bargteheide	32.700	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 liegt nicht vor

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