



KREIS
OSTHOLSTEIN

Dritter Regionaler Nahverkehrsplan

Inhalt:

Einleitung.....	8
1. Ausgangslage.....	9
1.1. Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur	9
1.1.1. Einwohner und Siedlungsstruktur	10
1.1.2. Beschäftigte und Pendlerbeziehungen	13
1.1.3. Infrastruktur und Freizeitziele mit hoher ÖPNV-Relevanz.....	16
1.1.4. Tourismus.....	16
1.1.5. Motorisierung.....	18
1.1.6. Schulstandorte und Schulverkehrsbeziehungen	20
1.1.7 Menschen mit Behinderungen	24
1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	25
1.2.1. Europäische Gesetzgebung.....	25
1.2.2 . Bundesdeutsche Gesetzgebung.....	26
1.2.3. Landesgesetzgebung	27
1.2.4. Vertragliche Regelungen	30
1.4. ÖPNV-Nachfrage.....	33
2. ÖPNV-Angebot im Kreis Ostholstein	37
2.1. Schienenpersonennahverkehr	37
2.2. Straßengebundener ÖPNV/Buslinienverkehr.....	38
2.3. Fahrzeugeinsatz:	49
2.4. Subunternehmer:.....	50
2.5. Soziale Standards:.....	50
2.6. Weitere Verkehrsangebote	50
2.7. Verknüpfungspunkte.....	50
2.7.1. Verknüpfungspunkte Bus – Schiene.....	50
2.7.2. Verknüpfungspunkte Bus – Bus.....	53
3. Angebotsqualität im Kreis Ostholstein	54
3.1. Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität.....	54
3.2. Bewertung der Verbindungsqualität.....	61
4. Tarife	69
5. Serviceangebote.....	70
6. Marketing.....	71
7. Bauliche Anlagen.....	72
8. Finanzierung.....	78
9. Bilanz des Zweiten RNVPs:.....	80

10. Weiterentwicklung des ÖPNV:.....	82
10.1. Allgemeine verkehrspolitische Ziele des Kreises Ostholstein:	82
10.2. Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV.....	83
10.2.1. Schienenpersonennahverkehr	83
10.2.2. Zielvorgaben des Kreises Ostholstein.....	84
10.2.3. Straßengebundener ÖPNV.....	84
10.2.4. Weiterentwicklung des Busliniennetzes:	85
10.2.4.1. Stadtverkehr Eutin	86
10.2.4.2. Ergänzende bedarfsgesteuerte Verkehre	86
10.2.4.3. Weitere verkehrliche Maßnahmen	91
10.2.4.4. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung.....	92
10.2.4.5. Schülerbeförderung	93
11. Nachfrageprognose	93
12. Tarifentwicklung.....	95
13. Barrierefreiheit	95
13.1. Erhöhung der Anteile von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen:	96
13.2. Weitere Anforderungen an Fahrzeuge.....	97
13.3. Anforderungen an Haltestellen	99
14. Marketing.....	100
15. Serviceangebote.....	101
16. Organisation	101
17. Finanzierung.....	101
17.1. Investitionen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV	102
18. Fortführung wettbewerblicher Vergabeverfahren	103
19. Zusammenstellung der dargestellten Maßnahmen	105

Abbildungen:

Abbildung 1: Bevölkerungsdichte und zentralörtliche Gliederung im Kreis Ostholstein	12
Abbildung 2: Arbeitsplätze und bedeutende Freizeit- und Tourismusziele mit ÖPNV-Relevanz	15
Abbildung 3: Beherbergungskapazitäten nach Gemeinden	17
Abbildung 4: Schulstandorte und Schularten im Kreis Ostholstein	22
Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der Grundschüler- und Geburtenzahlen	23
Abbildung 6 : Bestand Liniennetz im Kreis Ostholstein (Nord)	43
Abbildung 7: Bestand Liniennetz im Kreis Ostholstein (Süd)	44
Abbildung 8: Bestand Liniennetz Stadtverkehr Eutin und Hansestadt Lübeck	45
Abbildung 9: AnrufBus-Logo	47
Abbildung 10: AnrufBus-Bedienungsgebiet (hellgrün)	47
Abbildung 12: Erschließungs- und Bedienungsqualität	60
Abbildung 13: Beförderungsgeschwindigkeiten und Reisezeiten zwischen den zentralen Orten im Kreis Ostholstein	62
Abbildung 14: Screenshot von www.pendler-portal.de	70
Abbildung 15: Logo der Dachmarke „NAH.SH“	71
Abbildung 16: Erhebungsbogen zur Barrierefreiheit der Haltestellen	73
Abbildung 17: Mögliches AnrufBus-Bedienungsgebiet Ahrensböök	88
Abbildung 18: Mögliches AnrufBus-Bedienungsgebiet Eutin mit Umland	88
Abbildung 19: Mögliche AnrufBus-Bedienungsgebiete im Kreis Ostholstein	90
Abbildung 20: Mögliches ÖPNV- und SPNV-Szenario auf der Vogelfluglinie mit Bahnhof „Neustadt West“	93
Abbildung 21: Relative Bevölkerungsentwicklung 2011-2025 im Kreis Ostholstein	94
Abbildung 22: Relative Bevölkerungsentwicklung 2011-2025 im Kreis Ostholstein	95
Abbildung 23: Konzessionslaufzeiten und Harmonisierungszeitpunkt	104

Tabellen:

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Ostholstein von 2005 bis 2013	10
Tabelle 2: Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Kreises Ostholstein.....	11
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	14
Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl nach Kreisen und kreisfreien Städten.....	19
Tabelle 5: Zumutbare Wartezeiten nach der Schülerbeförderungssatzung	29
Tabelle 6: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Süd.....	34
Tabelle 7: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Mitte	35
Tabelle 8: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Nord	36
Tabelle 9: Fahrplanleistungen im Linienbündel Süd	39
Tabelle 10: Fahrplanleistungen im Linienbündel Mitte	40
Tabelle 11: Fahrplanleistungen im Linienbündel Nord	41
Tabelle 12: Anteil der ALFA-Leistungen	48
Tabelle 13: Fahrzeugeinsatz und Anteil der Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge	49
Tabelle 14: Verknüpfungspunkte Bahn - Bus.....	52
Tabelle 15: Verknüpfungspunkte Bus - Bus.....	53
Tabelle 16: Orte mit hoher Erschließungsqualität	55
Tabelle 17: Orte mit mittlerer Erschließungs- und Bedienungsqualität.....	56
Tabelle 18: Orte, die lediglich über eine Grundversorgung.....	58
Tabelle 19: Orte ohne Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs.....	59
Tabelle 20: Orte mit guter Verbindungsqualität.....	65
Tabelle 21: Orte mit mittlerer Verbindungsqualität.....	66
Tabelle 22: Orte mit schlechter Verbindungsqualität.....	67
Tabelle 23: Orte ohne Verbindungen	67
Tabelle 24: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Zuwegung zum Bussteig	74
Tabelle 25: Anteil der Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung	74
Tabelle 26: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Radwegführung	74
Tabelle 27: Anteil der Haltestellen mit barrierefreiem Verkehrsweg am Bussteig	75
Tabelle 28: Anteil der Haltestellen mit barrierefreien Wegen	75
Tabelle 29: Anteil der Haltestellen mit barrierefreien Einbauten	75
Tabelle 30: Anteil der Haltestellen mit Niveausgleich	76
Tabelle 31: Anteil der Haltestellen mit farblich abgesetzter Bussteigkante	76
Tabelle 32: Anteil der Haltestellen mit Bodenindikatoren.....	76
Tabelle 33: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Wartefläche	77
Tabelle 34: Anteil der Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation.....	77
Tabelle 35: Haushaltsansätze 2014 des Kreises Ostholstein im Bereich ÖPNV.....	78

Tabelle 36: Mittelart und -herkunft für den Haushalt 2014	79
Tabelle 37: Verkehrliche Einzelmaßnahmen	91

Abkürzungen:

DB	:	Deutsche Bahn AG
HVZ	:	Hauptverkehrszeit
KBS	:	Kursbuchstrecke
LVS	:	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	:	Motorisierter Individualverkehr
NOB	:	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NSH	:	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
NVZ	:	Nebenverkehrszeit
ÖPNV:		Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	:	Personenkraftwagen
P & R	:	Park & Ride
RBSH:		Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH
RNVP	:	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	:	Schienenpersonennahverkehr

Einleitung

Seit der Aufstellung des Zweiten Regionalen Nahverkehrsplans im Jahr 2004 ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wie kaum ein anderer Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge in Bewegung.

Neue rechtliche Rahmenbedingungen, geänderte Schulstrukturen und die besonderen Herausforderungen, die der demografische Wandel aber auch die Aspekte Barrierefreiheit und Inklusion mit sich bringen, erforderten bereits in der jüngeren Vergangenheit eine verkehrlich, rechtlich aber auch wirtschaftliche Anpassung der bisherigen Strukturen.

Vor allem aber der ständig steigende Kostendruck, dem sich der Kreis Ostholstein wie auch die übrigen Aufgabenträger in Schleswig-Holstein gegenübersteht, erfordert aktuell mehr denn je eine weitreichende strategische Neuausrichtung und in Teilen sicher auch einen Umbau des bisherigen Systems.

Dabei muss der ÖPNV auch als Chance begriffen werden, einen wirkungsvollen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ebenso kann er die Folgen des demografischen Wandels abmildern und gerade im ländlichen Raum den zentralen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Mobilität der älter werdenden Gesellschaft leisten.

Die primäre Voraussetzung hierfür ist neben intelligenten und integrativen Konzepten auch die Bereitschaft der relevanten Akteure und gesellschaftlichen Gruppen, diese Entwicklung aktiv und verantwortlich mitzugestalten.

Mit dem Inkrafttreten der EU-VO 1370 im Dezember 2009, sind die rechtlichen Anforderungen, die an die Verwendung von öffentlichen Mitteln im ÖPNV gestellt werden, enorm gestiegen. Der Kreis Ostholstein, der von jeher das Prinzip der Trennung von Besteller und Ersteller verfolgt hat, hat diese Anforderungen stets als Chance verstanden, zu mehr Transparenz zu gelangen.

Diese gravierenden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen haben auch zu einer Veränderung in der Rollenverteilung im ÖPNV geführt. So ist der Kreis Ostholstein als Besteller sämtlicher ÖPNV-Leistungen nunmehr erstmals in der Lage, auf Basis der vorliegenden Daten zu Nachfrage, Leistungsumfang etc. aktiv gestaltend zu agieren.

In gleicher Weise ist aber auch seine Verantwortung für den straßengebundenen ÖPNV und damit für ein funktionierendes Gesamtsystem gestiegen.

In diesem Sinne versteht sich der Dritte Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein auch als eine erste bilanzierende Zusammenfassung der Umsetzung europäischen Rechts. Der Regionale Nahverkehrsplan soll für die kommenden fünf Jahre den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV und der künftigen Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung setzen.

Der vorliegende Dritte Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein wurde in der Sitzung des ostholsteinischen Kreistages vom 09. Dezember 2014 beschlossen.

1. Ausgangslage

Ausschlaggebend für die Planung und Weiterentwicklung eines möglichst effektiven und fahrgastorientierten Gesamtsystems ÖPNV sind im Wesentlichen folgende Strukturparameter:

- Raum- und Siedlungsstrukturen
- Bevölkerungsentwicklung
- Erwerbstätige/Berufspendler
- Motorisierung
- Entwicklung der Schulen und Schulstandorte sowie der Schülerzahlen
- Entwicklung des Tourismus

Diese werden nachfolgend weitergehend betrachtet.

1.1. Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur

Der Kreis Ostholstein bildet den südöstlichen Abschluss des Landes Schleswig-Holstein. Die Ostsee ist die östliche, nördliche und nordwestliche Grenze des Kreises.

Im Westen grenzen die Kreise Plön, Segeberg und Stormarn, im Süden grenzt das Oberzentrum Lübeck an, zu dem zahlreiche verkehrliche Verflechtungen, insbesondere aus dem südlichen Kreisgebiet bestehen.

Aus dem westlichen Kreisgebiet bestehen darüber hinaus auch Verflechtungen in Richtung Kiel.

Der Landesentwicklungsplan für Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2010 untergliedert den Kreis Ostholstein

- in einen Verdichtungsraum um Lübeck, dem Bad Schwartau als einwohnerstärkste Stadt des Kreises Ostholstein angehört,
- einen Ordnungsraum nördlich von Lübeck bis zur Lübecker Bucht, dem die Gemeinden Stockelsdorf, Ratekau, Scharbeutz und Timmendorfer Strand angehören,
- ländliche Räume im übrigen Kreisgebiet

Um das Mittelzentrum Eutin besteht ein Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum, der neben Eutin die Gemeinden Malente (Stadttrandkern II. Ordnung), Bosau, Süsel und Kasseedorf umfasst.

Um das Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums Neustadt besteht ein Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum, der neben Neustadt in Holstein die Gemeinden Sierksdorf und Schashagen umfasst.

Entlang der gesamten Ostseeküste, um die Insel Fehmarn und im Bereich Malente erstreckt sich darüber hinaus ein Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung; die Westküste der Insel Fehmarn ist als Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Neben diesen raumordnerischen Untergliederungen weist der Kreis eine deutliche naturräumliche Zäsur durch den Oldenburger Graben auf, der von der West- zur Ostküste der Halbinsel Wagriens verläuft.

Die Einwohnerverteilung nach diesen Gebietskategorien zeigt, dass 70 Prozent der Bevölkerung im ländlichen Raum und insgesamt 30 Prozent im Ordnungs- oder Verdichtungsraum um Lübeck leben.

Im Vergleich hierzu leben im Gesamttraum Schleswig-Holstein rund 49 Prozent der Bevölkerung im ländlichen Raum (darunter rund 23 Prozent in Stadt- und Umlandbereichen) und rund 51 Prozent in siedlungsstrukturellen Ordnungsräumen (davon rund 31 Prozent in Verdichtungsräumen). Dies verdeutlicht die ausgesprochen ländliche Struktur des Kreises Ostholstein.

Mit rund 61 Prozent der Einwohner in Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung liegt der Kreis Ostholstein weit über dem Landesschnitt, der lediglich rund 7 Prozent der Bevölkerung in diesen Räumen ausweist.

1.1.1. Einwohner und Siedlungsstruktur

Der Kreis Ostholstein umfasst eine Fläche von 1.391,48 km² und eine Einwohnerzahl von 197.661¹. Ausgehend von dem Jahr 2004 ist ein Bevölkerungsrückgang um rund 3,9 Prozent zu verzeichnen (vgl. Tabelle 1).

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
205.555	206.148	206.178	206.236	205.611	204.811	204.483	198.650	200.014	197.661

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Ostholstein von 2005 bis 2013

Mit einer aktuellen Einwohnerdichte von 142 EW / km² im Kreis Ostholstein werden die Durchschnittswerte des Landes Schleswig Holstein (179 EW / km²) und der Bundesrepublik (231 EW / km²) signifikant unterschritten.

Im Kreis Ostholstein liegen 6 Städte und 30 Gemeinden. Etwa die Hälfte aller Gemeinden besitzt weniger als 2.000 Einwohner. Rund 2/3 von ihnen weisen weniger als 3.000 Einwohner auf. Diese einwohnerschwachen Gemeinden liegen überwiegend im nördlichen Kreisgebiet.

Als bevölkerungsstärkste und wichtigste Siedlungsbereiche zeichnen sich die im Norden des Oberzentrums Lübeck gelegene kreisangehörige Stadt Bad Schwartau, sowie die entlang der Lübecker Bucht liegenden Städte und Gemeinden aus.

Vergleichsweise dünn besiedelt sind demgegenüber Gemeinden im Nordwesten des Kreises um Oldenburg herum, die Insel Fehmarn mit Ausnahme von Burg, sowie die im Mittelbereich liegende Gemeinde Altenkrempe.

Da gerade die Siedlungsstruktur einen wesentlichen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung hat, verdient sie im Hinblick auf die bedarfsgerechte Ausgestaltung des ÖPNV besonderes Augenmerk.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Einwohner der einzelnen Gemeinden im Kreis Ostholstein dar. Die zentralörtliche Gliederung sowie die Einwohnerdichte der Gemeinden ergibt sich aus Abbildung 1.

¹ Stand: 31.03.2013 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

Gemeinde- schlüssel	Name	männlich	weiblich	insgesamt	Fläche in qkm	Einwohner/qkm
01 055 001	Ahrensböök	4 101	4 205	8 306	95,38	87
01 055 002	Altenkrempe	541	541	1 082	36,64	30
01 055 004	Bad Schwartau, Stadt	9 097	10 438	19 535	18,39	1062
01 055 006	Beschendorf	240	279	519	8,54	61
01 055 007	Bosau	1 744	1 672	3 416	64,25	53
01 055 010	Dahme	597	664	1 261	9,13	138
01 055 011	Damlos	322	341	663	9,35	71
01 055 012	Eutin, Stadt	7 816	8 900	16 716	41,40	404
01 055 014	Göhl	564	585	1 149	21,20	54
01 055 015	Gremersdorf	767	712	1 479	45,78	32
01 055 016	Grömitz	3 316	3 581	6 897	51,08	135
01 055 017	Großenbrode	948	1 113	2 061	20,98	98
01 055 018	Grube	479	518	997	20,20	49
01 055 020	Harmsdorf	339	336	675	17,82	38
01 055 021	Heiligenhafen, Stadt	4 368	4 723	9 091	18,12	502
01 055 022	Heringsdorf	557	542	1 099	29,42	37
01 055 023	Kabelhorst	189	230	419	5,74	73
01 055 024	Kasseedorf	739	730	1 469	33,77	44
01 055 025	Kellenhusen (Ostsee)	487	552	1 039	8,15	127
01 055 027	Lensahn	2 384	2 638	5 022	27,70	181
01 055 028	Malente	4 958	5 417	10 375	69,06	150
01 055 029	Manhagen	187	189	376	9,63	39
01 055 031	Neukirchen	600	577	1 177	28,50	41
01 055 032	Neustadt in Holstein, Stadt	7 076	7 880	14 956	19,74	758
01 055 033	Oldenburg in Holstein, Stadt	4 737	4 955	9 692	39,67	244
01 055 035	Ratekau	7 258	7 847	15 105	59,60	253
01 055 036	Riepsdorf	488	469	957	25,81	37
01 055 037	Schashagen	1 075	1 086	2 161	41,46	52
01 055 038	Schönwalde am Bungsberg	1 242	1 296	2 538	39,06	65
01 055 039	Sierksdorf	754	786	1 540	19,50	79
01 055 040	Stockelsdorf	7 982	8 448	16 430	56,70	290
01 055 041	Süsel	2 620	2 644	5 264	75,31	70
01 055 042	Timmendorfer Strand	4 140	4 676	8 816	20,12	438
01 055 043	Wangels	1 130	1 086	2 216	67,12	33
01 055 044	Scharbeutz	5 220	5 578	10 798	52,24	207
01 055 046	Fehmarn, Stadt	6 034	6 331	12 365	185,45	67
55	Kreis Ostholstein	95.096	102.565	197.661	1.392,03	142

Tabelle 2: Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Kreises Ostholstein am 31.03.2013²² Fortschreibung nach Zensus

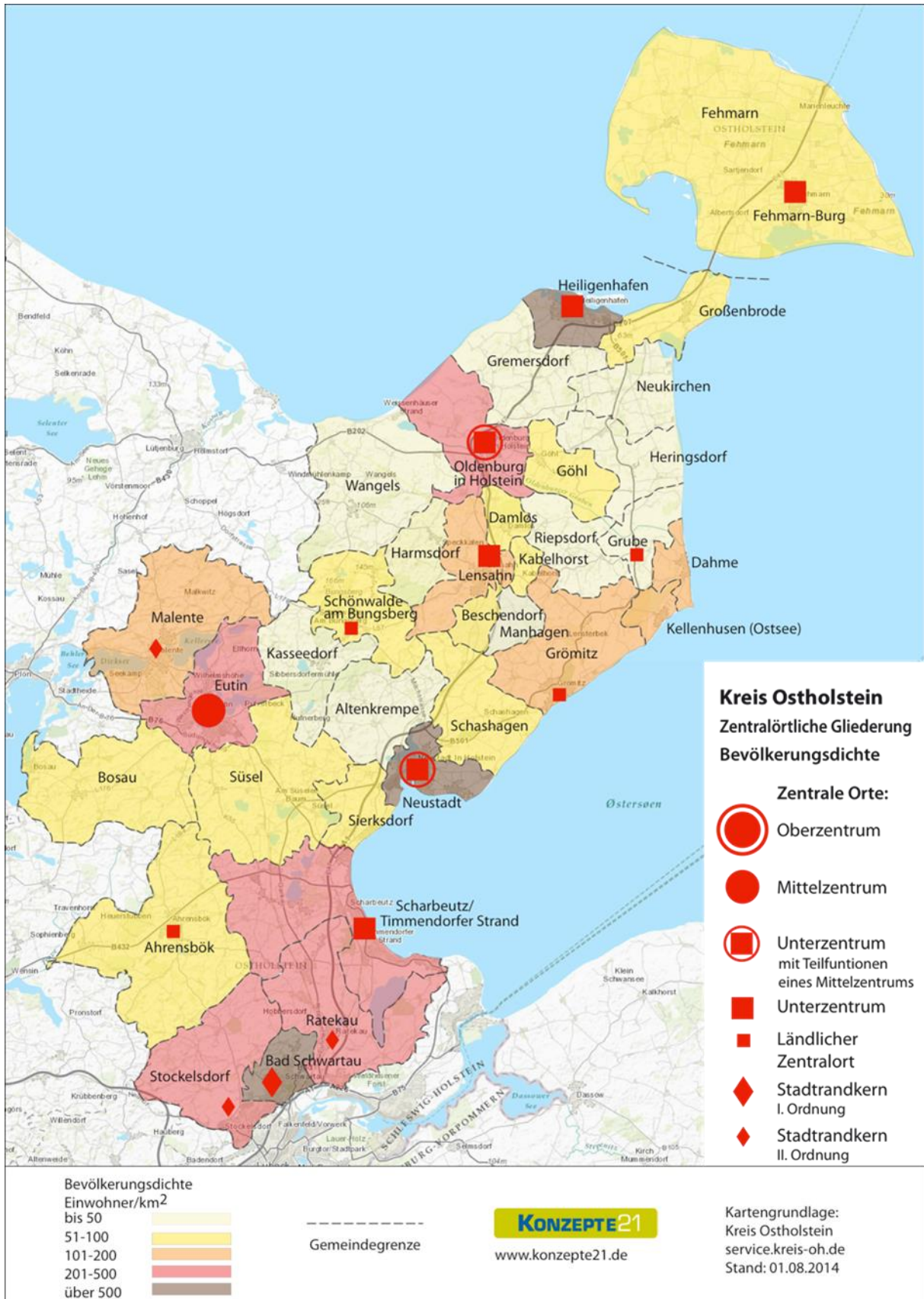


Abbildung 1: Bevölkerungsdichte und zentralörtliche Gliederung im Kreis Ostholstein

1.1.2. Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

Im Kreis Ostholstein wohnten nach Angaben der Agentur für Arbeit am 30.06.2012 63.170 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Hiervon pendelten 43.516 aus ihrem Wohnort aus. Dies entspricht einer durchschnittlichen Auspendlerquote von 68 Prozent.

Die geringsten Auspendlerquoten besitzen die Städte im Kreisgebiet, gefolgt von den tourismusintensiven Gemeinden Grömitz, Kellenhusen und Timmendorfer Strand, die über die höchsten Anzahlen von Arbeitsplätzen verfügen.

Demgegenüber besitzen die besonders ländlich strukturierten Gemeinden besonders hohe Auspendlerquoten.

Gemeinde	Wohnort	Arbeitsort	Einpendler	Einpendler- quote	Aus- pend- ler	Auspendler- quote
Ahrensböök	2.936	1.118	620	21,12	2.438	83,04
Altenkrempe	411	70	53	12,90	382	92,94
Bosau	1.116	277	163	14,61	1002	89,78
Eutin, Stadt	4.650	6.650	4.570	98,28	2.570	55,27
Kasseedorf	505	101	72	14,26	476	94,26
Malente	3.057	2.670	1.509	49,36	1.896	62,02
Süsel	1.748	550	384	21,97	1.582	90,50
Ratekau	5.332	2.557	1.787	33,51	4.562	85,56
Timmendorfer Strand	2.500	3.586	2.585	103,40	1.499	59,96
Scharbeutz	3.353	2.063	1.441	42,98	2.731	81,45
Dahme	309	378	263	85,11	194	62,78
Grömitz	1.941	2.085	1.062	54,71	918	47,30
Grube	326	288	231	70,86	244	74,85
Kellenhusen (Ostsee)	261	298	177	67,82	140	53,64
Neustadt in Holstein	4.975	6.835	4.203	84,48	2.343	47,10
Schashagen	723	406	344	47,58	661	91,42
Schönwalde	842	487	363	43,11	718	85,27
Sierksdorf	404	662	583	144,31	325	80,45
Beschendorf	201	*	*	*	198	98,51
Damlos	236	11	4	1,69	229	97,03
Göhl	423	102	75	17,73	390	92,20
Gremersdorf	517	199	151	29,21	469	90,72
Großenbrode	614	580	381	62,05	415	67,59
Harmsdorf	238	98	77	32,35	217	91,18
Heiligenhafen, Stadt	2.547	1.945	932	36,59	1.534	60,23
Heringsdorf	357	71	41	11,48	327	91,60

Gemeinde	Wohnort	Arbeitsort	Einpendler	Einpendler- quote	Aus- pendler	Auspendler- quote
Kabelhorst	160	*	*	*	*	*
Lensahn	1.654	1.503	1.096	66,26	1.247	75,39
Manhagen	118	11	6	5,08	113	95,76
Neukirchen	377	109	68	18,04	336	89,12
Oldenburg in Holstein	3.048	3.252	2.093	68,67	1.889	61,98
Riepsdorf	312	37	24	7,69	295	94,55
Wangels	712	572	459	64,47	599	84,13
Fehmarn, Stadt	4.178	4.407	1.356	32,46	1.127	26,97
Bad Schwartau, Stadt	6.142	4.658	3.613	58,82	5.097	82,99
Stockelsdorf	5.947	2.995	2.345	39,43	5.297	89,07
Gesamt	63.170	50.047	32.008	50,67	43.516	68,89

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten ; *: Keine Angabe

Von den Auspendlern bleiben rund 48 Prozent im Kreis Ostholstein, 31 Prozent pendeln in die Hansestadt Lübeck, 5 Prozent nach Hamburg. Die Haupteinpendlerorte innerhalb des Kreises sind die Städte Eutin und Neustadt. Die wichtigsten Pendlerverflechtungen mit Lübeck (> 500 Pendler) besitzen:

- Bad Schwartau
- Stockelsdorf
- Ratekau
- Ahrensbök
- Scharbeutz

Wichtige Pendlerbeziehungen (> 250 Pendler) innerhalb des Kreises bestehen zwischen folgenden Orten:

- von Malente nach Eutin
- von Eutin nach Malente
- von Scharbeutz nach Timmendorfer Strand
- von Ratekau nach Timmendorfer Strand
- von Ratekau nach Bad Schwartau
- von Süsel nach Eutin
- von Stockelsdorf nach Bad Schwartau
- von Landkirchen a.F. nach Burg a.F.
- von Bosau nach Eutin

Eine gewisse Bedeutung kommt zudem den Pendlerbeziehungen von Schönwalde nach Neustadt zu. Viele Pendlerverflechtungen sind in den Nahbereichen der zentralen Orte festzustellen. In das benachbarte Oberzentrum Kiel gibt es deutlich weniger ausgeprägte Pendlerbeziehungen. Nennenswerte Pendlerbewegungen existieren in das Hamburger Umland, vor allem in den Kreis Stormarn.

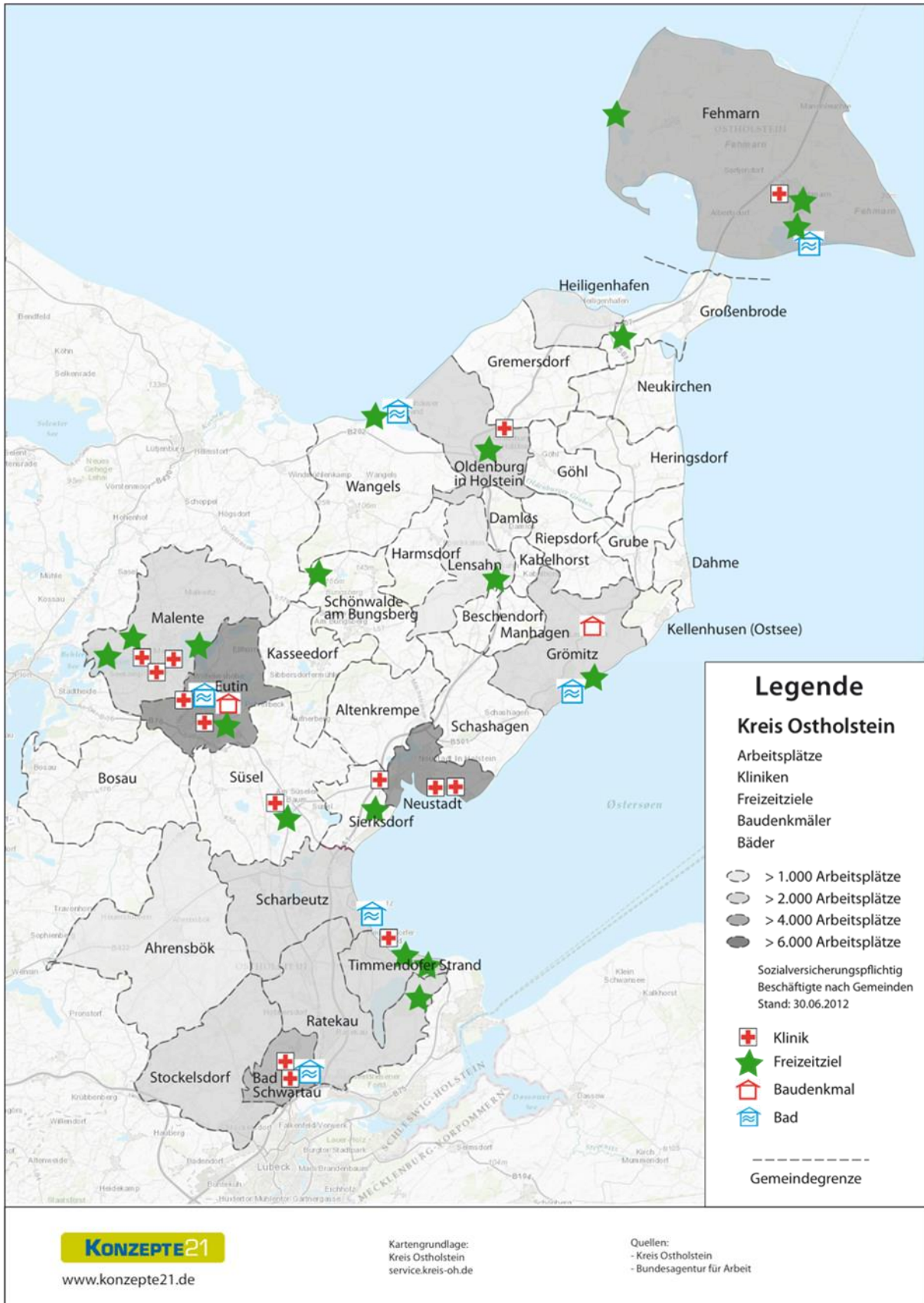


Abbildung 2: Arbeitsplätze und bedeutende Freizeit- und Tourismusziele mit ÖPNV-Relevanz

1.1.3. Infrastruktur und Freizeitziele mit hoher ÖPNV-Relevanz

Neben der Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und der Aussagen zur zentralörtlichen Gliederung ist eine Ausrichtung der Busverkehrsplanung an wichtige Arbeitsplatzstandorte sowie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturangebote mit hohem Publikumsverkehr von Bedeutung. Damit sollen neben den Bedürfnissen der bisherigen Nutzer insbesondere im Schulverkehr auch vermehrt Bedürfnisse der Nutzer im Berufs- und Gelegenheitsverkehr, vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr, Eingang in die ÖPNV-Planung zur Erschließung neuer Kundenpotentiale erhalten.

In Abbildung 2 sind diese wichtigen Ziele für die ÖPNV-Planung zusammengefasst dargestellt. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Abbildung soll vielmehr grob die raumstrukturelle Verteilung bedeutender Freizeitziele darstellen, ohne im Detail jedes touristisch bedeutsame Vorhaben abzubilden.

Deutlich wird eine Konzentration der Ziele und Einrichtungen in dem Mittelzentrum Eutin und den Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums Neustadt und Oldenburg. Herausragender Behördenstandort ist die Kreisstadt Eutin, wo neben dem Bundeswehr-Standort auch eine Reihe von Einrichtungen der Polizei vorhanden ist. Dort sind die Einrichtungen durch ihre zentrale Lage gut vom Bahnhof bzw. ZOB zu erreichen.

Auffällig ist eine hohe Dichte an Krankenhäusern und Kur- und Fachkliniken im Kreis Ostholstein, die auch in unterzentralen Orten oder in ländlich strukturierten Bereichen liegen. Innerhalb dieser Städte und Gemeinden ist die Lage insbesondere von Fach- und Kurkliniken oft nicht zentral.

Kliniken, Krankenhäuser sowie Behördenstandorte sind meist auch bedeutende Arbeitsplatzstandorte mit relevanten Beschäftigtenzahlen.

1.1.4. Tourismus

Der Kreis Ostholstein gehört zu den fremdenverkehrsintensivsten Kreisen in der Bundesrepublik Deutschland. Gemessen an den Gästeübernachtungen (2011: rund 5,4 Mio.) ist er nach dem Kreis Nordfriesland der tourismusintensivste Kreis in Schleswig-Holstein. Rund 27 Prozent der statistisch erfassten Beherbergungskapazitäten in Schleswig-Holstein liegen im Kreis Ostholstein.

Die tourismusintensiven Regionen befinden sich hier weit überwiegend entlang der Ostseeküste. In der Lübecker Bucht treten Scharbeutz mit rund 3.400 Betten und Timmendorfer Strand mit rund 6.300 Betten hervor. Spitzenreiter an der Ostseeküste sind Grömitz mit rund 7.600 Betten und Kellenhusen mit rund 2.900 Betten. Herausragende Bedeutung besitzt die Insel Fehmarn mit insgesamt 10.100 Betten.

Das Binnenland fällt gegenüber den Küstenregionen stark zurück. So entfallen auf die Kreisstadt Eutin lediglich rund 500 Betten (vgl. nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten				Darunter Jugendherbergen		Außerdem Campingplätze	
	2010		2011		2010	2011	2010	2011
	Anzahl	Betten	Anzahl	Betten	Anzahl		Anzahl	
Ahrensböök	4	67	4	67	0	0	0	0
Bad Schwartau	9	476	8	462	0	0	0	0
Beschendorf	2	k.A.	2	k.A.	0	0	0	0
Bosau	13	512	13	512	0	0	1	1
Dahme	103	3.183	101	2.603	1	1	3	3
Eutin	16	560	15	499	0	0	1	1
Fehmarn	218	10.140	214	10.141	1	1	20	20
Göhl	1	k.A.	1	k.A.	0	0	0	0
Gremersdorf	6	190	6	190	0	0	1	1
Grömitz	151	7.422	150	7.589	0	0	10	10
Großenbrode	25	1.001	24	989	0	0	3	3
Grube	6	194	5	98	0	0	2	2
Harmsdorf	1	k.A.	1	k.A.	0	0	0	0
Heiligenhafen	20	1.163	22	1.554	0	0	1	1
Heringsdorf	7	299	6	356	0	0	4	4
Kabelhorst	2	k.A.	2	k.A.	0	0	0	0
Kasseedorf	4	71	4	71	0	0	0	0
Kellenhusen	102	3.031	98	2.892	0	0	1	1
Lensahn	1	k.A.	1	k.A.	0	0	1	1
Malente	47	2.352	46	2.262	1	1	1	1
Manhagen	3	53	3	53	0	0	0	0
Neukirchen	8	201	8	201	0	0	8	8
Neustadt	36	1.334	34	1.202	0	0	9	9
Oldenburg	5	133	5	133	0	0	0	0
Ratekau	18	976	18	858	0	0	0	0
Riepsdorf	3	60	3	60	0	0	0	0
Scharbeutz	96	3.821	93	3.428	2	2	9	9
Schashagen	7	354	7	354	0	0	6	6
Schönwalde	8	344	8	352	0	0	0	0
Sierksdorf	19	763	20	988	0	0	2	2
Stockelsdorf	4	255	3	246	0	0	0	0
Süsel	5	134	5	134	0	0	1	1
Timmendorfer Strand	113	6.302	110	6.279	0	0	1	1
Wangels	5	k.A.	5	k.A.	0	0	1	1

Abbildung 3: Beherbergungskapazitäten nach Gemeinden (Quelle: Statisches Amt für Schleswig-Holstein und Hamburg)

Bezüglich des relevanten Verkehrsaufkommens hat trotz der hohen Touristenzahlen der Wohnortausflugsverkehr quantitativ eine wesentlich höhere Bedeutung als die saisonal stark schwankenden Urlauberausflüge. Aufgrund der Bedeutung des Tourismus und des Ausflugsverkehrs für den Kreis Ostholstein besteht eine ausgeprägte touristische Infrastruktur. Aus dieser treten einige herausragende Einzelziele mit mittlerer bis sehr hoher Bedeutung hervor.

1.1.5. Motorisierung

Die Motorisierungsquote beträgt derzeit rund 566 PKW/1.000 Einwohner und liegt damit deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt mit 521 bzw. 518 PKW/1.000 Einwohnern. Offenbar erfordert die überwiegend ländliche Struktur im Vergleich z.B. zu den kreisfreien Städten oder den Kreisen im Hamburger Rand eine höhere PKW-Versorgung, um die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Mobilität zu befriedigen.

In der Studie der Deutschen Shell Holding GmbH „Shell PKW-Szenarien bis 2030“ wird von einer weiteren Zunahme des PKW-Bestandes ausgegangen; bis 2030 wird ein bundesweiter Durchschnittswert von 630 PKW/1.000 Einwohner erwartet. Der allgemein ansteigende Trend der letzten Jahre im PKW-Markt wird sich auch in den nächsten zwei Jahrzehnten fortsetzen, jedoch in einem geringeren Tempo als bisher³. Als wesentliche Gründe hierfür gelten die zunehmende Überalterung der Bevölkerung und die gleichmäßigere Verteilung des Fahrzeugbestandes in der Bevölkerung.

Die steigenden Trends der letzten Jahre in den einzelnen Altersgruppen führen in Zukunft dazu, dass eine insgesamt höhere und über breitere Bevölkerungsschichten verteilte Motorisierungsrate erreicht wird. Dabei ist zu beobachten, dass bei den männlichen PKW-Besitzern in den höheren Altersgruppen bereits eine Sättigung eingetreten ist, während bei den weiblichen PKW-Besitzern diese Altersgruppen in den kommenden Jahren noch zunehmen werden.

Insgesamt wird der erwartete Anstieg der Motorisierung also stark mit der Entwicklung der einzelnen Altersgruppen zusammenhängen. Der Anstieg bei den Frauen und Senioren wird dabei voraussichtlich dominierend sein.

Im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl ist für den Kreis Ostholstein ein im Vergleich zu den anderen Kreisen und kreisfreien Städten signifikant höherer Anteil der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) festzustellen (vgl. Tabelle nächste Seite).

³ Quelle: Shell-Studie „Shell PKW-Szenarien bis 2030“

	zu Fuß	Fahrrad	MIV Mitfahrer	MIV Fahrer	ÖV
Flensburg	33,5	7,2	16,1	31,4	11,9
Kiel	32,7	9,6	16,3	28,4	13,0
Lübeck	36,6	7,4	16,5	28,5	10,8
Neumünster	26,2	11,5	19,4	37,5	5,3
Dithmarschen	26,0	9,7	21,2	40,9	2,2
Herzogtum Lauenburg	21,8	6,2	13,0	51,7	7,4
Nordfriesland	19,3	13,7	17,7	46,3	3,1
Ostholstein	25,7	7,0	16,2	47,1	3,9
Pinneberg	21,8	8,8	15,9	43,7	9,9
Plön	25,4	9,2	15,1	45,7	4,5
Rendsburg-Eckernförde	25,0	8,5	17,3	43,9	5,3
Schleswig-Flensburg	22,1	8,5	16,1	49,6	3,6
Segeberg	22,9	8,9	12,8	46,5	8,9
Steinburg	25,1	9,3	17,8	42,9	4,9
Stormarn	27,3	9,1	15,2	40,7	7,7
2012	25,9	8,9	16,2	41,9	7,2

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl nach Kreisen und kreisfreien Städten (Quelle: Omnitrend: Landesweite Marktforschung 2012 in Schleswig-Holstein im Auftrag der LVS)

Im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener vollzieht sich derzeit bundesweit ein gravierender Wandel. So stagniert der Führerscheinbesitz unter jungen Erwachsenen, ihre PKW-Nutzung hat jedoch signifikant abgenommen. Diese Entwicklung ist zu etwa einem Drittel durch eine Abnahme des PKW-Besitzes verursacht; zwei Drittel der Entwicklung sind auf ein verändertes Mobilitätsverhalten von PKW-Besitzern zurückzuführen.

Der Anteil der Haushalte ohne PKW hat unter jungen Erwachsenen besonders in der Phase zwischen Auszug aus dem Elternhaus und der Familiengründung zugenommen. Dabei spielen sozioökonomische Veränderungen eine wichtige Rolle, sie erklären ca. 60 Prozent des Rückganges des PKW-Besitzes unter jungen Haushalten. 40 Prozent gehen auf veränderte Präferenzstrukturen zurück: Geringverdiener, Städter, Akademiker und vor allem Männer besitzen heute weniger Autos als in den 1990er-Jahren.

Stärkere Auswirkungen auf die PKW-Verkehrsleistung junger Erwachsener insgesamt haben Verhaltensänderungen von PKW-Besitzern. Hier spielen Veränderungen der Sozioökonomie eine Rolle. Besonders männliche PKW-Besitzer fahren heute weniger als in den 1990ern. Männer und Frauen mit PKW nutzen neben dem Auto zunehmend andere Verkehrsmittel. Durch die Abnahme der Verkehrsleistung von PKW-Besitzern sind junge Personen ohne PKW, bei denen die Gesamtverkehrsleistung in den letzten Jahren weiter gestiegen ist, heute fast so mobil wie die Autobesitzer.⁴

⁴ Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher (Institut für Mobilitätsforschung 2011)

1.1.6. Schulstandorte und Schulverkehrsbeziehungen

Die Entwicklung der Schülerzahlen und Schülerströme hat eine wesentliche Bedeutung für den ÖPNV. Derzeit entfallen rund 83 Prozent aller Beförderungsfälle im Kreis Ostholstein auf die Schülerbeförderung.

Im Bereich der allgemein bildenden Schulen werden in Ostholstein insgesamt 49 Schulen in der Trägerschaft von 20 Schulträgern vorgehalten⁵.

Im Einzelnen sind dies:

- 21 Grundschulen
- 1 Grundschule mit Förderzentrum Lernen + Sprache (L+S)
- 3 Förderzentren Lernen
- 1 Förderzentrum geistige Entwicklung
- 1 Förderzentrum geistige, körperliche und motorische Entwicklung
- 15 Gemeinschaftsschulen
- 2 Gemeinschaftsschulen mit Grundschulteil und Förderzentrumsteil L+S
 - 1 Gemeinschaftsschulen mit gymnasialer Oberstufe
 - 1 Gemeinschaftsschulen mit gymnasialer Oberstufe und Förderzentrumsteil L+S
- 7 Gymnasien

Hinzu kommen zwei Schulen in freier Trägerschaft.

Die Städte Eutin und Bad Schwartau sind mit jeweils zwei Gymnasien und einer Gemeinschaftsschule die wichtigsten Schulstandorte. Darüber hinaus bestehen Gymnasialstandorte in Timmendorfer Strand, Neustadt und Oldenburg; Standorte von Gemeinschaftsschulen sind Ahrensbök, Burg, Grömitz, Heiligenhafen Hutzfeld, Lensahn, Malente, Neustadt Oldenburg, Oldenburg, Pönitz, Ratekau, Timmendorfer Strand und Stockelsdorf.

Von den 20 Schulträgern im Kreis Ostholstein unterhalten 7 Schulträger nur eine Schule. Damit ist die Schullandschaft im Kreis Ostholstein nicht so kleinräumig gegliedert, wie dieses in anderen Landesteilen der Fall ist. Im Amtsbereich Oldenburg-Land haben sich zum 01.01.2011 mehrere Gemeinden zu einem Schulverband nach § 56 SchulG als Schulträger zusammengeschlossen. Dadurch wurde aus ehemals vier Schulträgern insgesamt ein Schulträger für den Schulverband.

Neben diesen öffentlichen allgemein bildenden Schulen werden im Kreis Ostholstein weitere zwei Schulen in freier Trägerschaft vorgehalten. Hierbei handelt es sich um das Pädagogium in Bad Schwartau (privates Gymnasium) sowie um die Waldorfschule in Lensahn.

Die Standorte der Schulen im Kreis Ostholstein sind in der Abbildung 4 dargestellt.

Weitergehende Darstellungen zur Schullandschaft im Kreis Ostholstein finden sich im aktuellen Schulentwicklungsplan des Kreises Ostholstein.

⁵ Stand: 01.08.2014

Allein bis zur 10. Klasse werden gegenwärtig rund 6.300 Fahrschüler zu Schulstandorten innerhalb des Kreises transportiert⁶. Insgesamt werden täglich über 15.000 Schüler (inkl. Berufsschüler und Schüler außerhalb der Schülerbeförderung) zu den Schulstandorten im Kreis befördert. Dabei erfolgt der Großteil der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV. Freigestellte Schülerverkehre stellen die Ausnahme dar und existieren in der Gemeinden Malente sowie im Amt Oldenburg Land.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass durch die Schulstrukturreformen der vergangenen Jahre und der damit einhergehenden Einführung der neuen Schularten Gemeinschaftsschule und Regionalschule der Beförderungsaufwand erheblich gestiegen ist, da sich hieraus vielerorts neue Schülerströme entwickelt haben, die mit den bisherigen Fahrplanleistungen nicht zu bewältigen waren. Eine besondere Herausforderung stellt auch der Wegfall ehemaliger Schuleinzugsbereiche und damit einhergehend die freie Schulwahl dar, da hieraus grundsätzlich neue Schülerströme und teilweise deutlich längere Reiseweiten entstehen.

Zu ähnlichen Auswirkungen haben Schließungen und Zusammenlegungen von Schulstandorten (z.B. Schließung der Grundschule Puttgarden) sowie die zunehmende Ausdehnung des Unterrichts in den Nachmittag im Rahmen der offenen Ganztagschule geführt.

Mit der Schulgesetznovelle vom 01.08.2014 wurde die Schullandschaft wiederum neu geregelt. So sind die Gemeinschaftsschule und das Gymnasium die einzige weiterführende allgemein bildenden Schularten nach der Grundschule.

Regionalschulen mit mehr als 240 Schülerinnen und Schülern wurden mit Beginn des Schuljahrs 2014/2015 in Gemeinschaftsschulen umgewandelt.

Regionalschulen mit mindestens 230 Schülerinnen und Schülern, erhalten eine um ein Jahr verlängerte Übergangsfrist. Sie werden erst am 31. Juli 2015 zu Gemeinschaftsschulen umgebaut, sofern die Schülerzahl bis zu diesem Zeitpunkt auf mindestens 240 angestiegen ist.

Anderenfalls wird der Schulbetrieb mit Ablauf des Schuljahres 2019/20 eingestellt - wenn alle Schülerinnen und Schüler die Schule durchlaufen haben.

Auch diese Schulgesetznovelle hat Auswirkungen auf die Schülerbeförderung. Aus Sicht des Kreises Ostholstein ist festzustellen, dass bei den schulpolitischen Weichenstellungen die Folgen für den ÖPNV insgesamt viel zu wenig beachtet werden.

⁶ Eigene Erhebung nach Fahrkartenausgabe

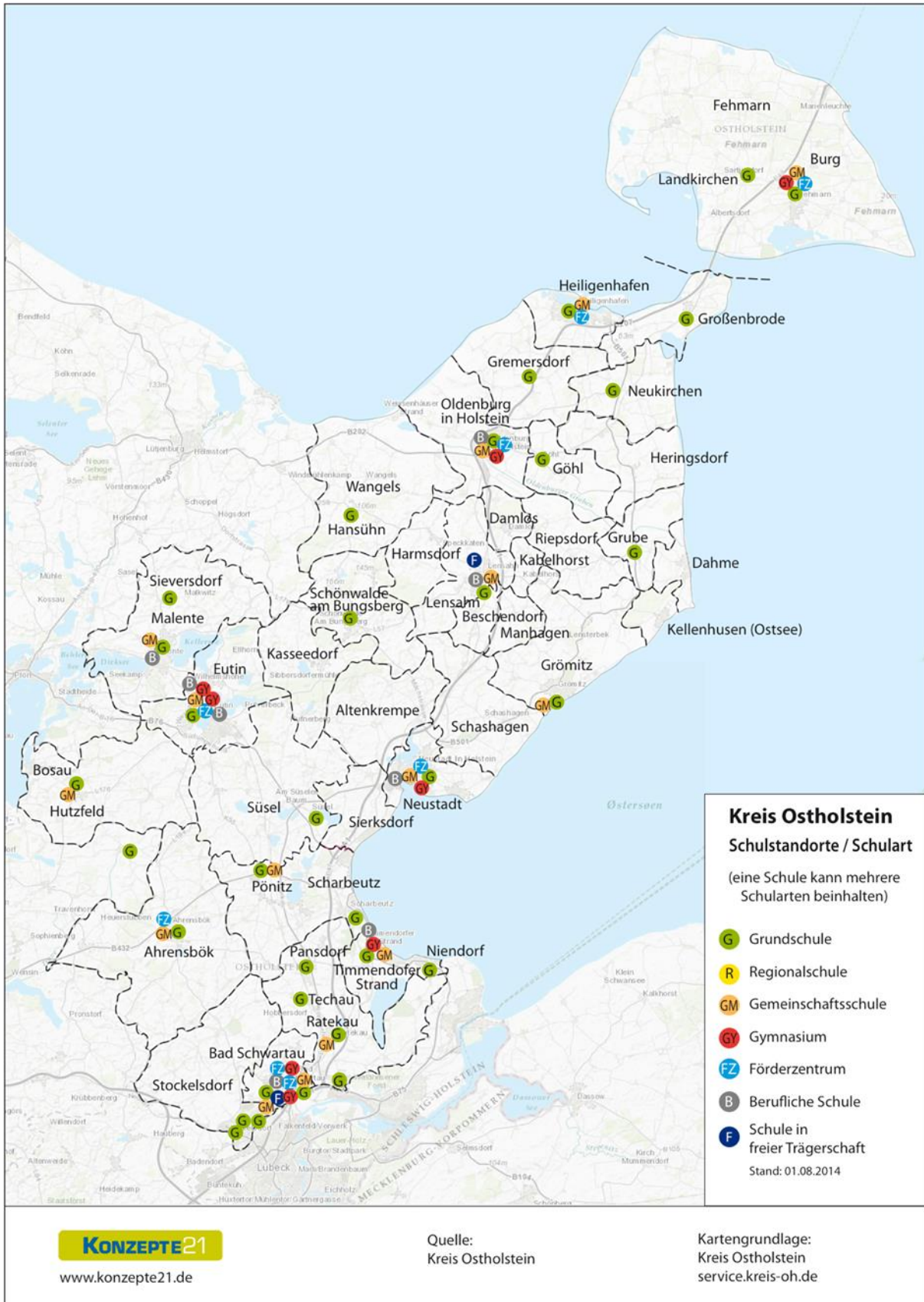


Abbildung 4: Schulstandorte und Schularten im Kreis Ostholstein (Stand 01.02.2014)

Die insgesamt rückläufigen Schülerzahlen (vgl. nachfolgende Abbildung) führen bislang nicht zu einer Verminderung des Schülerbeförderungsaufwands, denn unabhängig von der konkret zu befördernden Schülerzahl ist es notwendig, die Infrastruktur weiterhin aufrecht zu erhalten.

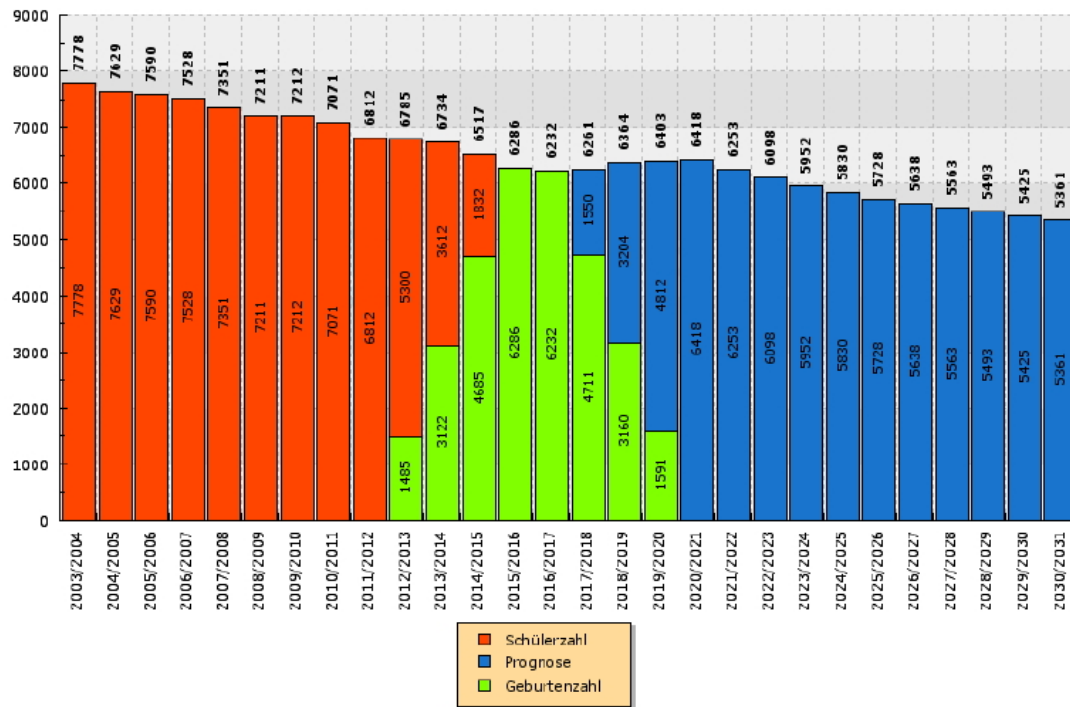


Abbildung 5: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl der Grundschüler- und Geburtenzahlen⁷

⁷ Quelle: Kreisschulentwicklungsplan allgemein bildende Schulen Kreis Ostholstein 2. Fortschreibung 2012/13 – 2030/31

1.1.7 Menschen mit Behinderungen

Bundesweit ist der Anteil behinderter Menschen seit 1999 kontinuierlich gestiegen. Rund 7,2 Mio. der insgesamt 9,6 Mio. behinderten Menschen sind schwerbehindert. Behinderungen treten vor allem bei älteren Menschen auf: So sind 75 Prozent der behinderten Menschen älter als 55 Jahre.

Die durchschnittliche Lebenserwartung in Deutschland hat sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich verlängert; sie wird bis zum Jahr 2050 um voraussichtlich 6 Jahre ansteigen. Mit dem Anstieg des Anteils älterer Menschen wird naturgemäß auch der Anteil der Menschen mit (erworbenen) Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen und Sinnesbehinderungen weiter stark zunehmen.

Die mit dem demografischen Wandel verbundenen Entwicklungen erfordern demzufolge eine wesentlich stärkere Ausrichtung aller Lebensbereiche auf diesen Personenkreis.⁸

Hiervon sind Regionen mit sinkenden Bevölkerungszahlen und überdurchschnittlichen Alterungstendenzen besonders stark betroffen, da gerade ältere Menschen aufgrund physischer Einschränkungen besondere Anforderungen an die Infrastrukturausstattung stellen. Der demographische Wandel wird daher die Entwicklung in den kommenden Jahrzehnten in fast allen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereichen prägen.

Auch für den Kreis Ostholstein werden für die nächsten Jahrzehnte sinkende Bevölkerungszahlen aber auch eine deutlich älter werdende Bevölkerung prognostiziert (vgl. Kap. 11). Hieraus ergibt sich eine Reihe von Problemstellungen, denen im ländlichen Raum nur durch integrative Lösungsansätze wirksam und nachhaltig entgegengetreten werden kann. So ist seit Jahren ein Trend zur Zentralisierung von Infrastruktureinrichtungen (z.B. Bank- und Postfilialen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden) in den zentralen Orten zu beobachten. Hieraus resultiert ein steigendes Defizit in der Erreichbarkeit vor Ort. Dieses kann durch eine Anpassung von Mobilitätsangeboten kompensiert werden (ÖPNV, Mitfahrgelegenheiten etc.).

Der ÖPNV hat hier also die wichtige Aufgabe, eine ausreichende Teilhabe vor allem auch der alten Menschen durch Erweiterung ihres Lebensradius zu ermöglichen.

ÖPNV-Angebote für ältere und behinderte Menschen müssen künftig also stärker als bisher die eigenverantwortliche Lebensführung fördern. Dabei verlangen gerade ältere Menschen ein hohes Maß an Nutzungskomfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit.

⁸ vgl. auch Kreis Ostholstein Demografiebericht 2013

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Seit Beginn der 1990er Jahre sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, unter denen der öffentliche Verkehr betrieben wird, grundlegend geändert worden. Ausgehend von den in den EG-Verträgen verankerten Grundsätzen der Niederlassungsfreiheit, Dienstleistungsfreiheit und Diskriminierungsfreiheit erfolgte zunächst die Neuordnung der europarechtlichen Regelungen. Auf diesen europäischen Regelungen bauen bundes- und landesrechtliche Vorgaben auf, denen allgemein der ÖPNV aber auch speziell die Aufstellung des RNVP unterliegen.

Im Hinblick auf die speziellen Belange behinderter Menschen hat die im Jahr 2008 in Kraft getretene UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen einen neuen Rechtsrahmen gesetzt, der auch auf nationaler Ebene eine stärkere Berücksichtigung der Barrierefreiheit fordert.

1.2.1. Europäische Gesetzgebung

Der gemeinsame Markt für Güter, Dienstleistungen usw. steht im Mittelpunkt des EU-Rechtsrahmens. Auf dieser Grundlage soll ein System entstehen, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt. Vor diesem Hintergrund sind staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar; allen Marktteilnehmern muss ein diskriminierungsfreier Marktzugang ermöglicht werden.

Am 03.12.2009 ist mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene ein neuer Rechtsrahmen gesetzt worden, der gegenüber den Mitgliedsstaaten unmittelbar gilt.

Nach dieser Verordnung können die Aufgabenträger zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV Ausgleichsleistungen und ausschließliche Rechte im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gewähren. Als geeignetes Instrumentarium zur Vergabe wird ausdrücklich wettbewerbliche Vergabe von Aufträgen genannt.

In Artikel 4 der Verordnung sind die Vorgaben zu den Inhalten der Verkehrsverträge definiert. Dort heißt es:

„In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

- sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;
- sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:
 - die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
 - die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit; dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden.Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt wird;

- sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen, festzulegen. Diese Kosten können insbesondere Personalkosten, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Wartungs- und Instandsetzungskosten für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, das Rollmaterial und für den Betrieb der Personenverkehrsdienste erforderliche Anlagen sowie die Fixkosten und eine angemessene Kapitalrendite umfassen.
- In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben, an die zuständige Behörde übergehen oder unter ihnen aufgeteilt werden.“

1.2.2 . Bundesdeutsche Gesetzgebung

Regionalisierungsgesetz 2012

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge wird im Regionalisierungsgesetz, das bereits 1993 in Kraft getreten ist, als Zielvorgabe definiert, wobei die Zuständigkeiten durch Landesrecht zu bestimmen sind.

Weiterhin ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen.

Das Regionalisierungsgesetz wurde 2012 an das europäische Recht angepasst und verweist seinerseits auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die als maßgeblich für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr anzusehen ist.

Weiterhin erfolgt eine Festsetzung von Bundesmitteln (Mineralölsteueraufkommen), die den Ländern insbesondere zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung gestellt werden.

Personenbeförderungsgesetz 2013

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist am 01.01.2013 in Kraft getreten. Den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen.

Das Gesetz regelt die Voraussetzungen für die Beantragung von Genehmigungen im Linienverkehr, die Erteilung der Genehmigungen und die Rechte und Pflichten, die mit der Genehmigung verbunden sind.

Der durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 neu gesetzte Rechtsrahmen musste im Rahmen der Novellierung besonders berücksichtigt werden.

Folgende Änderungen sind insbesondere zu nennen:

- Berücksichtigung des Ziels der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 in den Regionalen Nahverkehrsplänen
- Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- Konkretisierung der Möglichkeiten für Direktvergaben
- Ergänzung der Gründe zum Versagen einer Genehmigung
- Geltungsdauer der Konzessionen zehn statt bisher acht Jahre

Bundesbehindertengleichstellungsgesetz

Mit dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom April 2002 hat der Gesetzgeber weitreichende Maßstäbe für eine möglichst barrierefreie Ausgestaltung der ÖPNV-Infrastruktur gesetzt. Ziel dieses Rechtsrahmens ist es, behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Präzisiert wird dieses Ziel in § 8, wonach öffentlich zugängliche Anlagen und Beförderungsmittel nach den einschlägigen bundesrechtlichen Vorschriften auszugestaltet sind.

1.2.3. Landesgesetzgebung

ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein

Auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes haben alle Bundesländer mit Ausnahme Hamburgs ÖPNV-Gesetze formuliert. Im ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 ist festgelegt worden, dass die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im SPNV eine Aufgabe des Landes, im übrigen ÖPNV eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist, wobei unter bestimmten Voraussetzungen die Kreise die Planung und die Organisation sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV kreisangehörigen Gemeinden übertragen können.

Gemäß § 5 können die Kreise und kreisfreien Städte als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV jeweils einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen, der festgelegten inhaltlichen Anforderungen zu genügen hat.

Der RNVP muss mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten:

1. verkehrspolitische Ziele;
2. Bestand des gesamten ÖPNV-Netzes und zukünftige Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte zu allen übrigen Verkehren;
3. Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen;
4. Bestand und zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens;
5. zukünftige Anforderungen an
 - a) Fahrzeuge,
 - b) bauliche Anlagen,
 - c) Fahrpläne,
 - d) Linienführungen,

- e) Serviceleistungen,
- f) Tarifstrukturen,
- g) Barrierefreiheit

6. Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung;
7. Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel;
8. Investitionsplanung für die öffentliche Infrastruktur im übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsmittel;
9. Finanzierungsrahmen;
10. Organisation.

In Absatz 3 wird das umfangreiche Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren beschrieben. Laut ÖPNVG soll der RNVP für einen Zeitraum von 5 Jahren aufgestellt werden.

Der Kreis Ostholstein hat als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV nach den gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen sicherzustellen (ÖPNVG § 1 I).

Das ÖPNVG des Landes Schleswig-Holstein gibt den Kreisen als Aufgabenträgern den Rahmen für die Entwicklung im ÖPNV vor: Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit (§ 1 II).

Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt. Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der MIV 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 MIV eingeräumt werden. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Linien orientieren (§ 1 III). Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren (§ 1 VI).

Landesbehindertengleichstellungsgesetz

Ziel des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes ist es, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen sowie gleichwertige Lebensbedingungen und Chancengleichheit für behinderte Menschen herzustellen, ihnen die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Die Träger öffentlicher Verwaltung werden verpflichtet, im Rahmen ihrer Aufgabenerledigung aktiv auf eine barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV hinzuwirken.

§ 11 Abs. 2 lautet:

„Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffungen neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr sind unter Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung, älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu gestalten oder durchzuführen.“

Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012

Seit dem Jahr 2007 erhalten die Aufgabenträger eine jährliche Pauschale für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, zur Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und zur Abgeltung der mit der Regionalisierung verbundenen Aufgaben. Es handelt sich dabei sowohl um Landesmittel als auch um Regionalisierungsmittel des Bundes (insg. 57,313 Mio. € jährlich).

Der Kreis Ostholstein erhält 5,20 Prozent der jährlichen Gesamtsumme, entsprechend 2.980.000 € jährlich. Die Mittel für die Aufgabenträger sind nicht dynamisiert. Die Auszahlung der Mittel ist an einen geltenden Regionalen Nahverkehrsplan geknüpft. Dessen inhaltliche Mindestanforderungen werden in der Verordnung definiert. Als weitere Auszahlungsvoraussetzung werden die Umsetzung der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie die Verwendung des landesweiten Corporate Design genannt.

Schulgesetz des Landes Schleswig-Holstein

Die gesetzliche Pflichtaufgabe der Schülerbeförderung wird in § 114 des schleswig-holsteinischen Schulgesetzes geregelt. Träger der Schülerbeförderung sind demnach die Träger der öffentlichen Schulen. Die Schülerbeförderung gilt für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen, der Klassenstufen 5 bis 10 der weiterführenden und allgemeinbildenden Schulen sowie der Förderzentren. Einzelheiten zur Schülerbeförderung sind von den Kreisen durch Satzungen festgelegt worden.

Für den Kreis Ostholstein gilt die Schülerbeförderungssatzung vom 03.07.2007 (geändert durch die 1. Nachtragssatzung vom 07.07.2008, die 2. Nachtragssatzung vom 08.07.2009 und die 3. Nachtragssatzung vom 04.07.2011), in der die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung geregelt ist.

Die Übernahme von Schülerbeförderungskosten erfolgt, sofern der Weg zwischen der Wohnung des Schülers bis zur Schule mehr als zwei Kilometer (Klassenstufe 1 - 4) bzw. 4 Kilometer (Klassenstufe 5 - 10) beträgt. Für Schüler ab Klassenstufe 11 erfolgt keine Übernahme der Schülerbeförderungskosten.

In der Schülerbeförderungssatzung sind zudem zumutbare Wartezeiten definiert, innerhalb derer eine Beförderung erfolgen muss.

Zumutbare Wartezeit	Klassenstufe 1-4	Klassenstufe 5-10
Wartezeit vor Unterrichtsbeginn	Max. 30 Minuten	Max. 60 Minuten
Wartezeit nach Unterrichtsende	Max. 60 Minuten	Max. 90 Minuten

Tabelle 5: Zumutbare Wartezeiten nach der Schülerbeförderungssatzung

In der Praxis werden diese Wartezeiten nur in Einzelfällen erreicht; in etwa 90 Prozent der Fälle liegt sie deutlich unterhalb dieser maximal zulässigen Werte.

Grundsätzlich wird die Schülerbeförderung nach § 42 PBefG mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt (§ 4 der Schülerbeförderungssatzung Kreis Ostholstein) und erfolgt zu der jeweils nächstgelegenen oder der zuständigen Schule der gewählten Schulart. Sofern eine andere als die nächstgelegene Schule gewählt wird, sind die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten von den Eltern zu tragen.

Ausnahmen können hiervon gemacht werden, sofern durch die Schulaufsichtsbehörde bescheinigt wird, dass der Besuch einer weiter entfernten Schule pädagogisch notwendig ist. Im Jahr 2012 hat es zwölf solcher Ausnahmefälle gegeben.

In Einzelfällen können Schülerbeförderungsleistungen durch den freigestellten Schülerverkehr erbracht werden (z.B. in der Gemeinde Malente und dem Amt Oldenburg-Land). Fahrten zu Schwimm- und Sportstätten sowie zu Praktikumsplätzen sind nicht Gegenstand der Schülerbeförderung sondern zählen zum Unterrichtsaufwand, der vom Schulträger zu tragen ist.

Eine Sitzplatzgarantie existiert im Rahmen der Schülerbeförderung nicht, d.h. dass die für das jeweilige eingesetzte Fahrzeug maßgeblichen Kapazitäten an Stehplätzen ebenfalls genutzt werden. Aus Sicherheitsgründen erfolgt eine volle Ausschöpfung der Stehplatz-Kapazitäten in der Regel nicht.

Die Einführung einer Sitzplatzgarantie würde voraussichtlich zu einer Verdopplung des finanziellen Aufwands für die Schülerbeförderung führen.

Das Schulgesetz ermöglicht es den Kreisen, die Eltern an den Kosten der Schülerbeförderung zu beteiligen. Hiervon wird im Kreis Ostholstein Gebrauch gemacht.

So zahlen Eltern für das jeweils älteste Kind 60 € und für das zweitälteste Kind, das Schülerbeförderungsleistungen in Anspruch nimmt, 30 € pro Jahr. Der Eigenanteil wird jeweils von den zuständigen Schulträgern erhoben. Entsprechend der Verteilung der Kostenlast nach § 114 SchulG (2/3 Kreis, 1/3 Schulträger) fließen 2/3 der Eigenanteile dem Kreis zu.

1.2.4. Vertragliche Regelungen

Schülerbeförderung

Nach dem schleswig-holsteinischen Schulgesetz sind die Schulträger gleichzeitig Träger der Schülerbeförderung.

Bis zu der Umsetzung der Ausschreibungen in den Jahren 2010 bis 2012 haben die Schülerbeförderungsträger die Schülerbeförderung selbständig organisiert. Es existierte eine Vielzahl unterschiedlicher Verträge zwischen den einzelnen Schülerbeförderungsträgern und den Verkehrsunternehmen.

Im Rahmen der Ausschreibungen wurde dieses System grundsätzlich umgestaltet. Vertragspartner der Unternehmen ist für alle Schülerbeförderungsleistungen im straßengebundenen ÖPNV seitdem ausschließlich der Kreis Ostholstein.

Damit wurden die Regelungen zur Finanzierung und Organisation der Schülerbeförderung kreisweit vereinheitlicht und zudem Rechtskonformität im Hinblick auf die Verordnung (EG) 1370/2007 erreicht.

Sonstiger ÖPNV

Vor dem Vollzug der Ausschreibungen hat der Kreis Ostholstein zusätzlich zu den auf Initiative der Verkehrsunternehmen durchgeführten Verkehrsleistungen so genannte Mehrverkehrsleistungen bestellt, die im Wesentlichen zur Aufrechterhaltung einer Grundversorgung vor allem im ländlichen Bereich dienen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Mehrverkehrsleistungen war die Linie 5601, die während der Tourismussaison die Bäderorte an den Bahnhof Oldenburg angebunden hat.

Daneben wurden in einigen Regionen Verkehrsleistungen auf besondere Bestellung einzelner Kommunen erbracht, z.B. Stadtverkehre in Heiligenhafen und Eutin, Anbindung der Bahnhöfe an die Ortszentren in Timmendorfer Strand und Scharbeutz.

Diese Leistungen wurden in die Ausschreibungen der drei Teilnetze integriert und sind damit Bestandteile der zwischen dem Kreis und den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge. Im Innenverhältnis stellen die Kommunen dem Kreis auf Basis einer vertraglichen Regelung ihre bisher verwendeten Mittel für die Dauer der Laufzeit der Verkehrsverträge zur Verfügung.

Die zwischen dem Kreis und den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verträge enthalten u.a. Regelungen zu folgenden Punkten:

- Fahrplanvolumen
- Zuschussleistungen
- Modalitäten zur Anpassung des Fahrplans
- Kosten für Zu- und Abbestellung der Leistungen
- Fahrzeugalter und Ausstattung
- Anteil Niederflurquote
- Anteil Subunternehmer
- Soziale Standards (Tarifbindung)
- Fahrgastinformation
- Verhalten bei Störungsfällen
- Rückvergütung bei Schlecht- und Nichtleistung
- Anwendung Dachmarke NAH.SH
- Ansprechbarkeit für Kunden
- Anwendung SH-Tarif
- Lieferung von Daten zur Nachfrage und Leistung
- Beschwerdem

Die Leistungen der Linie 40 der Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft werden durch Kommunalisierungsmittel bezuschusst. Dies erfolgt gegenwärtig per Bewilligungsbescheid. Dabei wird das Unternehmen verpflichtet, Nachfragedaten entsprechend der Daten in den o.g. Verkehrsverträgen an den Kreis Ostholstein zu liefern.

1.3 Organisation des ÖPNV im Kreis Ostholstein

Für den straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Ostholstein nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) zuständiger Aufgabenträger und damit für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreisgebiet verantwortlich.

Die Aufgabenträgerschaft wird organisatorisch im Fachdienst Regionale Planung angesiedelt. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe.

Die Erbringung der nach § 42 PBefG konzessionierten Verkehrsleistung erfolgt durch folgende Unternehmen:

- **Rohde Verkehrsbetriebe GmbH**
Ringstraße 9
25813 Husum
Die Rohde Verkehrsbetriebe GmbH betreibt die Verkehrsleistungen im Linienbündel Mitte. Der Betriebshof befindet sich in Eutin.
- **Autokraft GmbH**
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel
Die Autokraft GmbH betreibt die Leistungen der Linienbündel Nord und Süd. Die Autokraft verfügt über Standorte in Heiligenhafen und Neustadt. Ein Teil der Leistungen im Linienbündel Süd wird vom Standort Lübeck aus erbracht.
- **Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH**
Gneversdorfer Weg 15-19
23570 Travemünde
Die Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft betreibt die Linie 40, die die Hansestadt Lübeck an die Ostseebäder in der Lübecker Bucht anbindet.
- **Stadtverkehr Lübeck GmbH**
Ratekauer Weg 1-7
23554 Lübeck
Das Unternehmen betreibt die Linien im Lübecker Umland außerhalb der Linienbündel des Kreises Ostholstein

Aufgabenträger für den schienengebundenen Personen-Nahverkehr (SPNV) ist nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) das Land Schleswig-Holstein.

Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) hat diese Aufgabe bis zum Jahr 2014 für das Land wahrgenommen. Mit Gründung des Aufgabenträgerverbundes wurde die LVS umbenannt in Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH).

Im SPNV werden die Leistungen im Kreisgebiet derzeit durch die Regionalbahn Schleswig-Holstein erbracht.

Für die Konzessionierung der Buslinienleistungen ist seit dem 01.01.2013 ebenfalls der Kreis Ostholstein zuständig. Diese Aufgabe wird seit 2013 vom Fachdienst Straßenverkehr wahrgenommen.

Auf der politischen Ebene sind den Entscheidungen des ostholsteinischen Kreistages Beratungen im Ausschuss für Umwelt, Natur, Bau und Verkehr vorgeschaltet.

Zudem werden spezielle Themen begleitend im Arbeitskreis ÖPNV vertiefend diskutiert, der sich aus Vertretern der Kreistagsfraktionen zusammensetzt.

1.4. ÖPNV-Nachfrage

Die folgende Darstellung zur Nachfrage im Jahr 2013 basiert auf Fahrscheinverkäufen der Verkehrsunternehmen im Jedermannverkehr. Diese Daten sind entsprechend den Regelungen in den einzelnen Verkehrsverträgen jährlich von den Verkehrsunternehmen an den Kreis zu liefern.

Bei Mehrfachkarten wurden die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit⁹ zugrundegelegt.

Die Schülerinnen und Schüler, die im Rahmen der gesetzlichen Schülerbeförderung befördert werden, sind nicht dargestellt, da bei ihnen die Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels grundsätzlich entfällt und ihre Berücksichtigung zu erheblichen Verzerrungen in der Darstellung führen würde.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass gerade außerhalb der Hauptachsen vielfach nur ein auf die Schulzeiten ausgerichtetes Angebot besteht, das für die Fahrgäste im Jedermannverkehr (Arzt, Besorgungen etc.) wenig Attraktivität besitzt.

⁹ Entsprechend NSH-Nutzungsstatistik

Linienbündel Süd	
Linie	Beförderungsfälle 2013
5812 Gronenberg - Pönitz und zurück	191
5813 Haffkrug - Scharbeutz - Pönitz und zurück	2
5814 Gronenberg - Timmendorfer Strand und zurück	1.248
5910 Ahrensbök -Cashagen - Böbs - Ahrensbök	125
5911 Ahrensbök - Gnissau - Ahrensbök	50
5912 Ahrensbök - Stockelsdorf - Lübeck	5.829
5920 Ratekau - Niendorf und zurück	1.712
5940 Ahrensbök - Malkendorf - Bad Schwartau und zurück	11.070
5950 Ratekau - Pansdorf - Hemmelsdorf - Niendorf	10.763
5951 Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand - Haffkrug	108.309
5954 Dissau - Krumbeck -Curau - Eckhorst - Stockelsdorf	521
5955 Luschendorf - Pansdorf und zurück	850
5970 Eutin/Neustadt	4.655
Summe	145.325

Tabelle 6: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Süd im Jahr 2013

Linienbündel Mitte	
Linie	Beförderungsfälle 2013
5502 Eutin/ZOB - Fissau - Sibbersdorf	22.454
5503 Eutin/ZOB - Malente/Bahnhof	9.013
5504 Eutin/Parkweg - Eutin/ZOB	18.866
5505 Eutin/ZOB - Eutin-Neudorf/Michaelisstraße	21.594
5506 Eutin -Malente über Sielbek	2.108
5507 Eutin - Malente	12.548
5508 Eutin - Oldenburg	49.490
5509 Schönwalde – Schönwalde	530
5510 Timmdorf - Malente	2.918
5515 Eutin - Ahrensbök	17.260
5516 Eutin - Bosau	15.060
5518 Eutin -Süsel-Neustadt	120.551
5590 Schönwalde - Schönwalde	0
5801 Neustadt - Altenkrempe- Schönwalde	5.409
5802 Bujendorf-Röbel- Neustadt	3.235
5803 Scharbeutz - Haffkrug - Neustadt	29.089
5816 Eutin - Bujendorf- Süsel- Haffkrug	7.672
5817 Gronenberg - Scharbeutz	715
5900 Süsel - Zarnekau - Röbel - Süsel	959
5960 Eutin - Ahrensbök	12.761
5961 Ahrensbök- Schwienkuhlen -Ahrensbök	276
Summe	351.796

Tabelle 7: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Mitte im Jahr 2013

Linienbündel Nord	
Linie	Beförderungsfälle 2013
4310 Kaköhl - Lensahn - Oldenburg	32.265
5600 Grömitz - Lensahn - Oldenburg	11.877
5601 Oldenburg - Grömitz - Kellenhusen - Dahme	5.929
5602 Oldenburg - Hansühn - Schönwalde	2.214
5603 Weißenhäuser Strand - Oldenburg	8.560
5604 Oldenburg - Heiligenhafen	7.033
5623 Cismar - Grömitz - Cismarfelde	187
5650 Lensahn - Kabelhorst - Lensahn	1.888
5651 Lensahn - Riepsdorf - Cismar - Lensahn	1.558
5653 Lensahn - Kabelhorst - Oldenburg	504
5701 Oldenburg - Dazendorf - Heiligenhafen	5.647
5702 Rossee - Gremersdorf - Heiligenhafen	1.289
5710 Stadtverkehr Ostseebad Heiligenhafen (Sommer-, Winterfahrplan)	14.408
5751 Burgtiefe - Burg a. F. - Puttgarden	38.681
5752 Burg - Fehmarnsund - Burg	774
5753 Burg - Katharinenhof - Burg	373
5754 Burg - Orth	10.075
5756 Petersdorf - Westermarkelsdorf - Petersdorf	234
5800 Neustadt - Grömitz - Kellenhusen - Dahme - Oldenburg	131.495
5801 Kaköhl - Hansühn - Schönwalde	2.604
5804 Neustadt - Lensahn - Oldenburg - Heiligenhafen	174.608
5806 Linientaxi Neustadt - Schashagen - Neustadt	312
5811 Oldenburg - Heiligenhafen - Großenbrode - Burg	138.072
5820 Bliesdorf - Grömitz	181
5822 Groß Schlamin - Brenkenhagen - Grömitz	23
5823 Süssau - Riepsdorf - Grube	17
Summe	591.161

Tabelle 8: Beförderungsfälle (Jedermannverkehr) im Linienbündel Nord im Jahr 2013

Darüber hinaus sind im Rahmen der gesetzlichen Schülerbeförderung innerhalb der Linienbündel rund 2,43 Mio. Beförderungsfälle zu verzeichnen.

2. ÖPNV-Angebot im Kreis Ostholstein

2.1. Schienenpersonennahverkehr

Im Kreis Ostholstein wird auf zwei bisher nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken Schienenpersonenverkehr durchgeführt:

- KBS 140 „Vogelfluglinie“ Puttgarden - Lübeck - Hamburg, mit kurzem Abzweig Neustadt und
- KBS 145 Lübeck - Kiel .

Alle Strecken mit Ausnahme der Abschnitte Bad Schwartau – Lübeck und Eutin - Malente sind eingleisige Hauptbahnen. Wie auch auf vielen anderen Strecken in Schleswig-Holstein wurden in den letzten Jahrzehnten im Zuge der seinerzeit verfolgten Strategie eines einstufigen, beschleunigten Zugkonzeptes im Nahverkehr mehrere Stationen aufgelassen.

Im Landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV werden zum Teil auch wieder Reaktivierungen von Stationen ins Auge gefasst. Die Haltepunkte Pansdorf, Lensahn, Großenbrode und Burg sind inzwischen wieder eröffnet worden.

KBS 140, Puttgarden - Lübeck Hauptbahnhof

Die Strecke Puttgarden - Lübeck ist Bestandteil der internationalen kombinierten Fähr- und Eisenbahnverbindung „Vogelfluglinie“, die in den 1960er Jahren als kürzeste Verbindung zwischen Norddeutschland und Kopenhagen eingerichtet wurde. Die Eisenbahninfrastruktur wurde seinerzeit teilweise neu errichtet, zum Teil wurden bestehende Strecken integriert.

Angesichts der nur wenigen Zugangs- und Kreuzungsstellen bestehen insbesondere nördlich von Neustadt derzeit (noch) keine guten Bedingungen für einen attraktiven SPNV.

Der Abschnitt Neustadt - Lübeck wird stündlich bedient, diese Züge verkehren als Flügelzüge und trennen sich in Neustadt Güterbahnhof. Der Abschnitt nördlich von Neustadt wird im Zweistundentakt bedient.

Im Sommer werden alle Züge über Fehmarn-Burg zum Fähranleger Puttgarden weitergeführt, während im Winter nur vereinzelt Züge bis Puttgarden verkehren.

In den Zwischenlagen verkehren einzelne IC- bzw. ICE-Züge im Fernverkehr.

KBS 145 B , Abschnitt Lübeck Hbf - Bad Malente-Gremsmühlen

Auf dem im Kreis Ostholstein liegenden Abschnitt dieser Strecke besteht folgendes Angebot: Die Gesamtstrecke Lübeck - Kiel wird im Halbstundentakt bedient. Die Fahrzeit beträgt zwischen 69 Minuten (Regionalexpress) und 89 Minuten (Regionalbahn). Der schnellere Regionalexpress bedient die Halte Pansdorf und Pönitz im Kreis Ostholstein und die Halte Ascheberg und Elmsenhagen im Kreis Plön bzw. in der Landeshauptstadt Kiel nicht.

Der Knotenpunkt Eutin fungiert derzeit als Kreuzungsbahnhof. Einzelne Fahrten ermöglichen eine umstiegsfreie Fahrt über Büchen bis nach Lüneburg.

2.2. Straßengebundener ÖPNV/Buslinienverkehr

Die Bahnlinien Kiel - Lübeck und Lübeck - Puttgarden bilden die herausragenden Hauptachsen im ÖPNV. Die Buslinienverkehre im Kreis Ostholstein lassen sich entsprechend ihrer Linieneinführung und verkehrlichen Aufgaben grob in überregionale, regionale und lokale Verkehre einteilen.

Eine klare Produktprofilierung im straßengebundenen ÖPNV existiert bislang nicht und dürfte sich aufgrund der engen betrieblichen Verflechtungen zwischen dem Jedermannverkehr und der Schülerbeförderung auch schwierig gestalten.

Lediglich für bedarfsgestützte Verkehre (AnrufBus, Anruflinienfahrten (ALFA)) wurden eigene Produktnahmen eingeführt, die sich zwischenzeitlich bei den Kunden etabliert haben.

Im Zweiten Regionalen Nahverkehrsplan wurde als Vorbereitung zum Übergang in den Wettbewerb ein Linienbündelkonzept entwickelt.

Die drei Linienbündel wurden in den Jahren 2010 bis 2012 europaweit ausgeschrieben und umfassen ein Volumen von insgesamt rund 5,2 Mio. Fahrplankilometern jährlich.

Unter Berücksichtigung der außerhalb der Linienbündel erbrachten Fahrleistungen der Stadtverkehr Lübeck GmbH werden jährlich rund 6,1 Mio. Fahrplankilometer im Kreisgebiet erbracht.

Linienbündel Süd	
Konzessionsinhaber:	AUTOKRAFT GmbH
Fahrplankilometer jährlich:	1.054.902 km¹⁰
davon planmäßig mit Niederflurfahrzeugen erbracht	846.416 km
Konzessionslaufzeit:	Fahrplanwechsel Dezember 2022
Eingesetzte Fahrzeuge insgesamt:	32
Linie	Fahrplankilometer jährlich
5812 Gronenberg - Pönitz und zurück	31.620
5813 Haffkrug - Scharbeutz - Pönitz und zurück	25.465
5814 Gronenberg - Timmendorfer Strand und zurück	31.368
5910 Ahrensbök - Cashagen - Böbs - Ahrensbök	33.842
5911 Ahrensbök - Gnissau - Ahrensbök	13.307
5912 Ahrensbök - Stockelsdorf - Lübeck	210.062
5920 Ratekau - Niendorf und zurück	28.623
5940 Ahrensbök - Malkendorf - Bad Schwartau und zurück	24.178
5950 Ratekau - Pansdorf - Hemmelsdorf - Niendorf	39.460
5951 Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand -Haffkrug	511.142
5954 Dissau - Krumbeck - Curau - Eckhorst - Stockelsdorf	42.389
5955 Luschendorf -Pansdorf und zurück	16.065
5970 Eutin/Neustadt	46.231

Tabelle 9: Fahrplanleistungen im Linienbündel Süd

¹⁰ Fahrplan 2014

Linienbündel Mitte	
Konzessionsinhaber:	ROHDE Verkehrsbetriebe GmbH
Fahrplankilometer jährlich:	2.002.521 km¹¹
davon planmäßig mit Niederflurfahrzeugen erbracht	1.882.369 km
Konzessionslaufzeit:	31.07. 2018
Eingesetzte Fahrzeuge insgesamt	50
Linie	Fahrplankilometer jährlich
5502 Eutin/ZOB - Fissau - Sibbersdorf	71.428
5503 Eutin/ZOB - Malente/Bahnhof	47.034
5504 Eutin/Parkweg – Eutin/ZOB	42.526
5505 Eutin/ZOB - Eutin-Neudorf/Michaelisstraße	36.169
5506 Eutin - Malente über Sielbek	26.330
5507 Eutin - Malente	155.970
5508 Eutin - Oldenburg	192.578
5509 Schönwalde - Schönwalde	39.543
5510 Timmdorf - Malente	58.656
5515 Eutin - Ahrensbök	135.199
5516 Eutin - Bosau	162.331
5518 Eutin - Süsel-Neustadt	288.363
5590 Schönwalde - Schönwalde	13.761
5801 Neustadt - Altenkrempe- Schönwalde	82.146
5802 Bujendorf-Röbel- Neustadt	81.893
5803 Scharbeutz - Haffkrug - Neustadt	134.951
5816 Eutin - Bujendorf- Süsel- Haffkrug	167.654
5817 Gronenberg-Scharbeutz	41.407
5900 Süsel - Zarnekau - Röbel - Süsel	47.646
5960 Eutin - Ahrensbök	128.418
5961 Ahrensbök- Schwienkuhlen -Ahrensbök	48.518
	2.002.521

Tabelle 10: Fahrplanleistungen im Linienbündel Mitte

Das Kilometervolumen im Bündel Mitte liegt seit der Umsetzung der Ausschreibung des Linienbündels rund 430.000 Fahrplankilometer über dem ausgeschriebenen Kilometervolumen. Der Grund hierfür liegt darin, dass der in Folge der Ausschreibung umgesetzte Fahrplan zu Beschwerden in der Öffentlichkeit geführt hatte. Aus diesem Grund wurden zusätzliche Leistungen in dem genannten Umfang bestellt, die bei mangelnder Nachfrage sukzessive wieder eingespart werden sollen.

¹¹ Fahrplan 2014

Linienbündel Nord	
Konzessionsinhaber:	Autokraft GmbH
Fahrplankilometer jährlich:	2.247.337¹²
davon planmäßig mit Niederflurfahrzeugen erbracht	1.703.648
Konzessionslaufzeit:	Fahrplanwechsel Dezember 2021
Eingesetzte Fahrzeuge insgesamt:	44
Linie	Fahrplankilometer jährlich
4310 Kaköhl - Lensahn - Oldenburg	202.439
5600 Grömitz - Lensahn - Oldenburg	50.265
5601 Oldenburg - Grömitz - Kellenhusen - Dahme	51.861
5602 Oldenburg - Hansühn - Schönwalde	53.840
5603 Weißenhäuser Strand - Oldenburg	41.676
5604 Oldenburg - Heiligenhafen	33.796
5623 Cismar - Grömitz - Cismarfelde	24.798
5650 Lensahn - Kabelhorst - Lensahn	24.925
5651 Lensahn - Riepsdorf - Cismar - Lensahn	25.566
5653 Lensahn - Kabelhorst - Oldenburg	5.312
5701 Oldenburg - Dazendorf - Heiligenhafen	20.618
5702 Rossee - Gremersdorf - Heiligenhafen	24.440
5710 Stadtverkehr Ostseebad Heiligenhafen (Sommer-, Winterfahrplan)	34.681
5751 Burgtiefe - Burg a. F. - Puttgarden	99.240
5752 Burg - Fehmarnsund - Burg	13.694
5753 Burg - Katharinenhof - Burg	28.910
5754 Burg - Orth	78.845
5756 Petersdorf - Westermarkelsdorf - Petersdorf	11.669
5800 Neustadt - Grömitz - Kellenhusen - Dahme - Oldenburg	488.468
5801 Kaköhl - Hansühn - Schönwalde	13.478
5804 Neustadt - Lensahn - Oldenburg - Heiligenhafen	415.672
5806 Linientaxi Neustadt - Schashagen - Neustadt	4.690
5811 Oldenburg -Heiligenhafen -Großenbrode – Burg	349.557
5820 Bliesdorf - Grömitz	29.632
5822 Groß Schlamin - Brenkenhagen - Grömitz	17.692
5823 Süssau - Riepsdorf -Grube	14.486

Tabelle 11: Fahrplanleistungen im Linienbündel Nord¹² Fahrplan 2014

Die Linienverläufe sowie Angaben zur Bedienungshäufigkeit sind aus den Abbildungen 6 und 7 ersichtlich. Der Überschneidungsbereich mit der Hansestadt Lübeck sowie die Linienführung im Stadtverkehr Eutin ist in Abbildung 8 dargestellt.

Detaillierte Darstellungen (Liniensteckbriefe) zu dem Fahrtenangebot, den verkehrlichen Aufgaben und Verknüpfungen aller Linien finden sich in Anhang 1.

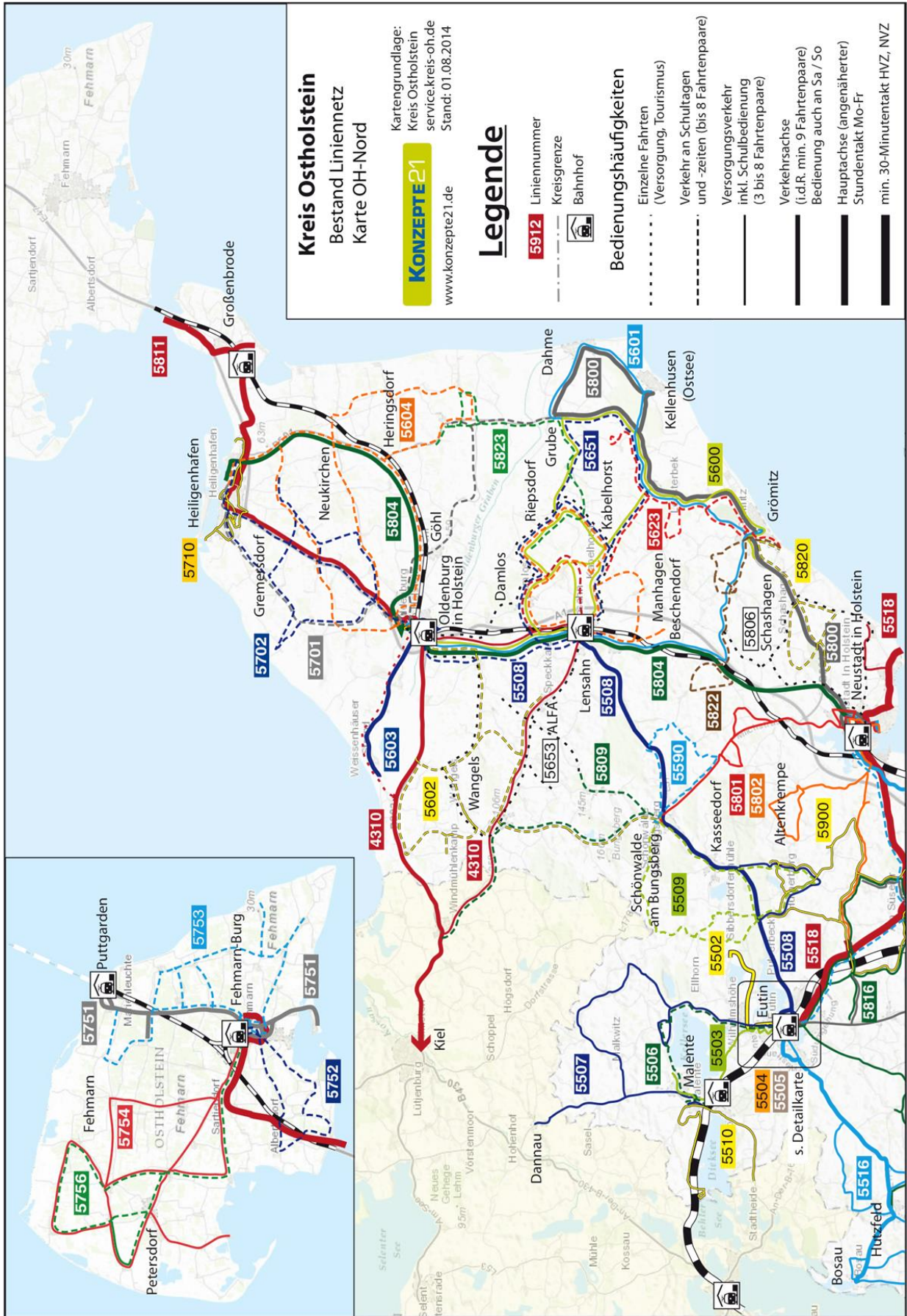


Abbildung 6 : Bestand Liniennetz im Kreis Ostholstein (Nord)



Abbildung 7: Bestand Liniennetz im Kreis Ostholstein (Süd)



Abbildung 8: Bestand Liniennetz Stadtverkehr Eutin und Hansestadt Lübeck mit Umland

Überregionale Linien

Als überregionale Linien gelten Linien, die

- stärker verbindenden als erschließenden Charakter haben,
- weit über die Kreisgrenze hinausfahren und häufig dem Verkehr von oder nach benachbarten Oberzentren (Hamburg, Kiel) oder weiter entfernten Großstädten (z.B. Berlin) dienen.

Bei einigen Linien besteht ein ganztägiges unvertaktetes Angebot, wobei jedoch nur ein Teil der Fahrten die Linie durchgehend bedienen, während die anderen Fahrten regionale oder lokale Verkehrsaufgaben im Verlauf der Linie wahrnehmen.

Regionale Linien

Die regionalen Linien besitzen folgende Merkmale:

- Es werden wichtige Relationen zwischen zentralen Orten im Kreis Ostholstein oder der Hansestadt Lübeck bedient,
- die regionalen Linien haben sowohl verbindende als auch erschließende Verkehrsfunktionen,

- sie haben eine vergleichsweise direkte Linienführung mit wenigen oder gar keinen Linienwegaufspaltungen und
- sie werden - bis auf wenige Ausnahmen - ganztägig bedient und haben ein vergleichsweise dichtes Angebot.

Die Bedienung der regionalen Linien erfolgt teilweise teleskopiert; mehrere Fahrten verkehren nur auf Teilstrecken. Neben Fahrten, die auf den Jedermannverkehr ausgerichtet sind, werden zumeist auch die Schulverkehre in den bedienten Korridoren ganz oder zumindest teilweise in das Angebot dieser Linien integriert.

Zahlreiche regionale Linien haben eine vergleichsweise hohe Bedienungshäufigkeit. Sie verkehren ungefähr stündlich, teilweise auch noch häufiger. Gelegentlich sind auch Ansätze zu einer Vertaktung vorhanden.

Bei diesen Linien handelt es sich entweder um

- schienenparallele Linien, mit denen die zahlreichen Orte entlang der Vogelfluglinie, die nicht im SPNV bedient werden, untereinander und mit den Mittelzentren verbunden werden (Linie 5804), oder um
- Linien zwischen den ober- bzw. mittelzentralen Orten Lübeck, Eutin oder Neustadt und den touristisch geprägten Orten an der Ostseeküste (Linien 5951, 5518).

Lokale Linien

Den lokalen Linien sind folgende Eigenschaften gemeinsam:

- sie haben vorwiegend auf Erschließung ausgerichtete Linienverläufe und Haltestellenabstände,
- ihr Linienverlauf beschränkt sich zumeist auf eine oder wenige, einander benachbarte Gemeinden oder Ämter.

Die Angebote der im Kreis Ostholstein verkehrenden lokalen Linien unterscheiden sich stark voneinander und sind überwiegend von den Notwendigkeiten im Schülerverkehr geprägt. Teilweise ist ein Angebot außerhalb der schülerbeförderungsrelevanten Zeiten nicht vorhanden.

Stadtverkehrs- und Nachbarortslinien im Lübecker Umland

Stockelsdorf und Bad Schwartau sind praktisch vollständig Bestandteile des Lübecker Stadtverkehrsnetzes. Allein Bad Schwartau wird z.B. von insgesamt 6 Linien auf direktem Wege mit der Hansestadt verbunden. Diese Linien sind nicht Bestandteil der Linienbündel des Kreises Ostholstein.

Stadtverkehre in Eutin und Heiligenhafen

Die Stadtverkehre in Eutin (Linien 5502 - 5505) und Heiligenhafen (Linie 5710) werden in der Regel im Stundentakt bedient, wobei in Heiligenhafen nur zwischen Vormittag und Spätnachmittag gefahren wird. In Eutin besteht ein Netz aus 4 Linien, mit überwiegend schnellen, direkten Verbindungen. Die Linie 5503 wird über die Stadtgrenze Eutins hinaus bis Malente Bahnhof fortgeführt, um den südöstlichen Teil von Malente zu bedienen.

In Neustadt, Oldenburg und Burg sowie einigen touristisch geprägten Orten an der Ostseeküste werden Stadtverkehrsaufgaben von den überörtlichen Linien übernommen.

Touristische Verkehre

In einigen Regionen verkehren (saisonale) Angebote, die maßgeblich auf Touristen ausgelegt sind, z.B. Shuttle Lensterstrand - Grömitz, BürgerBus Fehmarn, Linie Oldenburg-Lensahn-Grömitz-Kellenhusen.

Ergänzende bedarfsgestützte Systeme

Seit der Aufstellung des Zweiten Regionalen Nahverkehrsplans sind die bedarfsgestützten Verkehre im gesamten Kreisgebiet stark ausgebaut worden.



Abbildung 9: AnrufBus-Logo (Autokraft GmbH)

Anfang 2005 startete im nördlichen Kreisgebiet der AnrufBus Ostholstein zunächst als landesweites Modellprojekt für die Dauer von fünf Jahren. Das damalige Bedienungsgebiet ist nachfolgender Karte zu entnehmen. Jährlich wurden mit diesem System rund 20.000 Fahrgäste befördert. Die Hauptverkehrsbeziehungen bestanden zwischen den Städten Oldenburg und Heiligenhafen und den Umlandgemeinden. Binnenverkehre machten nur einen relativ kleinen Teil aller nachgefragten Fahrten aus.

Das Bedienungsgebiet, in dem eine fahrplanunabhängige Beförderung ermöglicht wurde, umfasste eine Fläche von rund 230 km². Durch ein spezielles EDV-System werden verschiedene Fahrtwünsche zu einem möglichst wirtschaftlichen Fahrtverlauf zusammengefasst.



Das Angebot wurde im Internet unter www.derkommtjawiengerufen.de intensiv beworben. Der beim Kreis und den Gemeinden verbleibende Zuschussbedarf belief sich auf rund 165.000 € jährlich.

Hiervon hat der Kreis 60 Prozent übernommen, 40 Prozent ist von den beteiligten Kommunen getragen worden.

Abbildung 10: AnrufBus-Bedienungsgebiet (hellgrün) im nördlichen Kreisgebiet¹³

¹³ Quelle: Autokraft GmbH



Da trotz der guten Fahrgastnachfrage ein nennenswerter Bündelungseffekt nicht zu verzeichnen gewesen ist, wurde das Betriebskonzept zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit Ende des Jahres 2012 grundlegend geändert. Dabei wurden die technischen die Fortschritte bei der Dispositionssoftware konsequent genutzt.

Abbildung 11: Fahrtenverläufe des AnrufBusses am 16.01.2014¹⁴

So ist eine fahrplan- und linienunabhängige Bedienung nicht mehr im gesamten Bedienungsgebiet möglich sondern nur noch innerhalb dreier fest definierter Korridore.

Umstiege zwischen den einzelnen Korridoren sind möglich. Ebenso findet eine stärkere Verknüpfung mit dem Linienverkehr statt als bisher. Unterhalb einer Reiseweite von 2 Kilometern erfolgt keine Bedienung. Gerade für Menschen mit Behinderungen bietet der AnrufBus ein hohes Maß an Verlässlichkeit und ermöglicht in beispielhafter Weise die Nutzung des ÖPNV. So ist beispielsweise die Mitnahme von Elektro-Rollstühlen möglich, der oftmals beschwerliche Weg zur Haltestelle kann entfallen.

Im Frühjahr des Jahres 2014 wurde für die Fahrgäste die Möglichkeit geschaffen, die Buchungen online vorzunehmen.

Ein weiterer AnrufBus-Verkehr erfolgt zeitweise auf der Insel Fehmarn. Dort verkehrt während des Winterhalbjahrs in der Zeit von 9:00 – 12:00, von 13:00 – 16:00 Uhr und von 16:30 – 19:30 Uhr der vom Bürgerbus-Fehmarn e.V. betriebene Bürgerbus als AnrufBus.

Die Disposition der dargestellten AnrufBus-Verkehre erfolgt durch Mitarbeiter der Firma Autokraft. Dort wird die Dispositionssoftware Cover der Fa. PPS/EDV GmbH eingesetzt. Die Voranmeldezeiten betragen jeweils 45 Minuten

Mit der Umsetzung der Ausschreibungen wurde das Produkt „ALFA“ (Abkürzung für AnrufLinienFahrten) eingeführt. Hierbei handelt es sich um ein linien- und fahrplanbezogenes Produkt, das überwiegend in den Nebenverkehrszeiten eingesetzt wird und sich seitdem zu einer wichtigen Stütze der Gesamtversorgung mit ÖPNV-Leistungen entwickelt hat. ALFA-Fahrten werden in den Fahrplänen mit einem besonderen Symbol deutlich gekennzeichnet. Fahrtwünsche müssen spätestens 60 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch angemeldet werden.

Die Fahrleistungen werden ausschließlich von Auftragsunternehmern der Konzessionsinhaber mit Kleinfahrzeugen erbracht. Einen Überblick über die ALFA-Fahrten bieten die Liniensteckbriefe im Anhang. Der Anteil der ALFA-Leistungen an den Fahrplankilometern in den Linienbündeln stellt sich wie folgt dar:

Bündel Süd	1,8 Prozent
Bündel Mitte	19,5 Prozent
Bündel Nord	10,3 Prozent

Tabelle 12: Anteil der ALFA-Leistungen (Fahrplankilometer in den einzelnen Linienbündeln)

¹⁴ Quelle: Autokraft GmbH

Die Tatsache, dass die beiden Konzessionsinhaber, die Autokraft GmbH (AnrufBus im Nordkreis und auf Fehmarn, sowie ALFA-Verkehre in den Bündeln Nord und Süd) und die Rohde Verkehrsbetriebe (ALFA-Verkehre im Bündel Mitte) jeweils eigene Dispositionszentralen betreiben, lässt vermuten, dass diesbezüglich noch Potenziale an bisher ungenutzten Synergien bestehen.

Vor der Einführung eines bedarfsgestützten Systems ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, um den Kunden einerseits die Besonderheiten des neuen Systems darzustellen und andererseits unter Umständen bestehende Zugangshemmnisse und Unsicherheiten abzubauen.

Ebenso muss das System in den Fahrplänen detailliert beschrieben werden.

2.3. Fahrzeugeinsatz:

Der Fahrzeugeinsatz ist im Hinblick auf das Alter und Mindeststandards für Fahrzeugqualität (auch für Fahrzeuge, die von Subunternehmern eingesetzt werden) in den einzelnen Verkehrsverträgen detailliert geregelt. Als Qualitätsmerkmale spielen besonders das Fahrzeugalter als auch die Niederflurigkeit eine bedeutende Rolle.

Vielfach ist es gegenwärtig nicht oder nur eingeschränkt möglich, vor allem bei längeren Fahrten mit Umstiegserfordernissen, eine durchgehende Beförderung mit Niederflurfahrzeugen sicherzustellen.

	Süd	Mitte	Nord
Eingesetzte Fahrzeuge	32	50	44
davon Gelenkbus	4	9	6
davon Standardlinienbus	26	35	32
davon PKW/Kleinbus	5	6	8
Anteil Niederflur- bzw. low-entry Busse	76 %	90 %	61 %
Durchschnittsalter			
Omnibusse	12 Jahre	8 Jahre	10 Jahre
PKW/Kleinbusse	8 Jahre	5 Jahre	8 Jahre
Maximalalter			
Omnibusse	20 Jahre	16 Jahre	20 Jahre
PKW/Kleinbusse	12 Jahre	10 Jahre	12 Jahre

Tabelle 13: Fahrzeugeinsatz und Anteil der Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge in den Linienbündeln

Der Anteil der Niederflurbusse auf den Linien des Stadtverkehr Lübeck und der Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft beträgt 100 Prozent.

2.4. Subunternehmer:

Die Vergabe von Teilleistungen an Sub- bzw. Auftragsunternehmer ermöglicht in vielen Fällen die Nutzung von Synergien. Der Kreis Ostholstein ermöglicht daher den Konzessionsinhabern innerhalb gewisser Grenzen den Einsatz von Subunternehmern in allen Bereichen der Leistungserbringung. Der maximal mögliche Subunternehmeranteil liegt bei 50 Prozent.

2.5. Soziale Standards:

Der Kreis Ostholstein hat in sämtlichen Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen vereinbart, dass der Mindestlohn für das Fahrpersonal in den Omnibussen dem jeweils geltenden ÖVN (Omnibus-Verband Nord ev.)-Tarif entspricht. Dies gilt auch für Busfahrer von Subunternehmern. Im Rahmen der Ausschreibungen der Bündel Nord und Süd wurde ein Betriebsübergang angeordnet. Im Bündel Mitte war dies aus verschiedenen Gründen nicht möglich.

2.6. Weitere Verkehrsangebote

Neben landgebundenen Verkehren mit Eisenbahn und Bus ist die Fährverbindung der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby (Dänemark) als internationaler Linienverkehr ausgehend vom Kreis Ostholstein zu nennen. Im Rahmen dieser Fährverbindung werden neben den EuroCity-Zügen auch Pkw und Lkw transportiert. Auch die Benutzung für Personen, die per Rad, zu Fuß oder mit dem Linienbus anreisen, ist möglich.

Neben den regulären Linienverkehren bestehen verschiedene Angebote im Rahmen des Ausflugsverkehrs, z.B.:

- Schiffsausflüge auf der Ostsee (mehrere Ausgangspunkte, z.B. Burgstaken),
- Bootsfahrten auf den Seen der Holsteinischen Schweiz, wie die 5-Seen-Fahrt (mehrere Ausgangspunkte im Raum Malente-Gremsmühlen / Plön), die Kellerseefahrt (mehrere Ausgangspunkte, z.B. in Malente-Gremsmühlen und Fissau) oder die Große Eutiner Seenrundfahrt.

Zur Bildung geschlossener Transportketten im Freizeitverkehr können Kombinationen zwischen ÖPNV und diesen Freizeitverkehrsangeboten sinnvoll sein und eröffnen v.a. im touristischen Bereich attraktive Möglichkeiten zur Mobilitätssteigerung.

2.7. Verknüpfungspunkte

2.7.1. Verknüpfungspunkte Bus – Schiene

Bahnhöfe und Haltepunkte sind gleichermaßen Schnittstellen zwischen dem Busverkehr und dem Schienenpersonennah- und Fernverkehr.

Insbesondere dort, wo auf den zumeist eingleisigen Strecken regelmäßig Zugkreuzungen stattfinden, können Voraussetzungen gegeben sein, um Systemknoten zwischen Eisenbahn und Busverkehr herzustellen.

Dort können gleichzeitig vielfältige Umsteigebeziehungen hergestellt werden. Hierfür müssen infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sein (Bushaltestellen, Wendemöglichkeiten). Auch die Umfeldqualität (Orientierung für den Fahrgast, Sauberkeit etc.) spielt eine Rolle.

An den für den Kreis Ostholstein relevanten Bahnhöfen und Haltepunkten sind die in Tabelle 14 dargestellten Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus- und Schienenverkehr vorhanden oder wären ggf. herstellbar. Für eine effektive Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger ist eine enge Abstimmung der Fahrpläne erforderlich.

Um Anschlüsse sicherzustellen, sollten vorhandene technische Einrichtungen (z.B. Betriebsfunktionsysteme) genutzt werden.

Bahnhof/ Haltepunkt	Zugzeitlagen (Bestand)	Umsteigesituation	Bewertung, Perspektiven
Lübeck Hbf	Systemknoten	moderner ZOB mit Inselbussteig, Zugang durch Häuserblock	günstiger Anschlusspunkt, da 2 Systemknoten pro Stunde
Lübeck-Travemünde Strand	Systemknoten	kleiner Busbahnhof unmittelbar vor dem Bahnhof, zentrale Lage	günstige Anschlussmöglichkeiten
Bad Schwartau	Kein Knoten	Randlage suboptimal. Bushaltestellen direkt am Bahnhof	Gute Anbindung des lokalen Busverkehrs vorhanden
Pansdorf	Kreuzung RE mit RB	Haltestelle und Wendeschleife am Bahnhof vorhanden	Regelmäßige Anschlüsse vorhanden
Burg	Kein Knoten	Neuer Haltepunkt in unmittelbarer Nähe zum Bussteig.	Systematische Anbindung in Richtung Burgtiefe vorhanden
Pönitz	Kein Knoten	Bahnübergang, kleine Wendeschleife mit Haltestelle unmittelbar am Bahnsteig Richtung Kiel	für einzelne Anschlussbeziehungen interessanter Umsteigepunkt
Eutin	Systemknoten (2x stdl.)	kleiner Busbf. auf dem Bahnhofsvorplatz, Zugang zum Bahnsteig Ri. Lübeck durch Tunnel, innenstadtnahe Lage	günstiger Anschlusspunkt, da 2 Systemknoten pro Stunde, durch weitere Beschleunigung zwischen Kiel und Lübeck (geplant für 2017) kein Knotenpunkt mehr, Umbau des ZOBs für 2016 geplant

Bad Malente-Gremsmühlen	10 Min Abstand Richtung <-> Gegenrichtung	Bahnübergang, Haltestellen mit separater Busspur und Wendeschleife am ZOB und Haltestellen auf dem ehem. Güterbahnhof, fußläufige Bahnuntertunnelung;100m Fußweg zum Schiffsanleger	ggf. für einzelne Anschlussbeziehungen interessanter Umsteigepunkt, nach weiterer Beschleunigung der Strecke Kiel – Lübeck (ab 2017) Kreuzungspunkt für Züge
Timmendorfer Strand	Systemknoten	zentrumsferne Lage des Bahnhofs, kleine Buswendeschleife vorhanden	für Anschluß einer Zubringerlinie gut geeignet
Scharbeutz	kein Systemknoten	Randlage des Bahnhofs, keine Umsteiganlage vorhanden, jedoch Wenden möglich	Teilweise gute Anschlüsse
Haffkrug	kein Systemknoten	Lage des Bf am Bahnübergang, Wendeschleife und Bushaltestellen	
Sierksdorf	30-minütiger Versatz	Randlage des Hp, jedoch fußläufig vom Strand erreichbar, Wendeschleife vorhanden	ungünstig wegen Lage, Ausstattung
Lensahn	Kein Systemknoten	Lage des Bf unmittelbar am Bahnübergang	
Oldenburg	unterschiedl., ca. 30-minütiger Versatz	Randlage des Bf, ZOB unmittelbar am Bahnsteig	Ausgangsbahnhof in die Ferienorte
Großenbrode	Kein Systemknoten	ZOB unmittelbar am Bahnsteig	Verbesserung der Anschlüsse
Puttgarden	unterschiedl., ca. 30-minütiger Versatz	Bushaltestellen direkt vor dem Fähr- und Bahnterminal	Kaum Verknüpfungen vorhanden

Tabelle 14: Verknüpfungspunkte Bahn - Bus

2.7.2. Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Neben den bestehenden und potentiellen Umsteigepunkten zwischen SPNV und Buslinienverkehr gibt es im Kreis Ostholstein folgende Umsteigeanlagen innerhalb des Busliniennetzes:

Haltestelle	Beschreibung
Bad Schwartau, ZOB	am Innenstadtrand liegende zentrale Umsteigehaltestelle, tlw. Haltestellen attraktiv vor Geschäftshaus im Straßenverlauf gelegen, tlw. weniger attraktive Busbahnsteige im „Hinterhof“ des Hauses, Wendemöglichkeiten vorhanden
Timmendorfer Strand, ZOB	ZOB am Parkplatz eines Einkaufszentrums, relativ spartanische Ausstattung, Randlage abseits der Strandpromenade, Wendemöglichkeiten vorhanden
Kellenhusen, ZOB	Randlage, Wendemöglichkeit vorhanden
Lensahn, ZOB	Randlage, großzügige Anlage im Süden des Ortes, Wendemöglichkeit vorhanden
Oldenburg, Markt	mehrere Haltestellen rund um den großzügig bemessenen Marktplatz, zentrale Lage, Wendemöglichkeit vorhanden
Oldenburg, Bahnhof	mehrere Haltestellen unmittelbar am Bahnhof, Wendemöglichkeit vorhanden
Pönitz Bahnhof	Kleine Anlage am Bahnsteig mit wenigen Haltemöglichkeiten. Von Seiten der Gemeinde Scharbeutz ist die Errichtung einer großzügigeren Anlage geplant.
Pansdorf Bahnhof	Kleine Anlage mit Wendemöglichkeit direkt am Bahnhof.
Burg, Niendorfer Platz	mehrere Haltestellen an beiden Seiten einer Haupteinkaufsstraße, Querungsmöglichkeit (LSA) vorhanden, wenden über Blockumfahrungen
Bad Malente Gremsmühlen	Lage ZOB am Bahnhof, mehrere Haltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz und dem ehem. Güterbahnhof, fußläufige Bahnuntertunnelung für beide Haltestellenbereiche, zwei Wendeschleifen.
Eutin, Bahnhof/ZOB	am Bahnhof gelegene Umstiegshaltestelle. Räumliche Trennung zwischen Regional- und Stadtbuslinien, Umbau des ZOBs für 2016 geplant
Süsel/Süseler Baum	großzügige Anlage mit Wendemöglichkeit für eine Reihe von Umstiegsmöglichkeiten. Wetterschutzeinrichtung erneuerungsbedürftig
Neustadt, ZOB	großzügige Anlage direkt am Bahnhof mit mehreren Haltemöglichkeiten
Neustadt,Markt	Umsteigepunkt im Stadtzentrum mit geringer Kapazität (max. 3 Busse)

Tabelle 15: Verknüpfungspunkte Bus - Bus

3. Angebotsqualität im Kreis Ostholstein

Für die Städte, Gemeinden, Siedlungsteile und Wohnplätze des Kreises Ostholstein mit mehr als 200 Einwohnern wurde eine Bewertung der Angebotsqualität nach folgenden Kriterien durchgeführt:

- Erschließungs- und Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeit, Vertaktung, Fahrtenpaare)
- Verbindungsqualität (Umstiegsnotwendigkeiten, Beförderungszeiten)

Aus den Ergebnissen dieser Analyse wird abschließend eine Gesamtbewertung der Angebotsqualität vorgenommen.

Insgesamt wurden 117 Orte bewertet, in denen derzeit rund 185.000 Einwohner und damit rund 93 Prozent aller Einwohner des Kreises Ostholstein leben.

3.1. Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität

Die Nutzbarkeit bzw. Verfügbarkeit von ÖPNV-Leistungen durch die Einwohner ist im Wesentlichen durch die Dichte des Haltestellennetzes, vor allem jedoch durch den Umfang der fahrplanmäßigen Bedienung abhängig.

Eine isolierte Betrachtung des Haltestellennetzes ist bei der Bewertung der Erschließungsqualität jedoch nicht zielführend, denn das Vorhandensein einer Haltestelle erlaubt noch keinerlei Aussage über das tatsächliche Verkehrsangebot.

So werden eine Reihe von Haltestellen und Ortschaften lediglich im Rahmen der Schülerbeförderung einige wenige Male angefahren, im Jedermannverkehr jedoch nicht.

Insofern ist es sinnvoll, die Bedienungshäufigkeit, also den Umfang der Fahrten, die den jeweiligen Ort tatsächlich anfahren, in die Betrachtung einzubeziehen¹⁵

Für die Bewertung der ausgewählten 117 Orte wurden folgende Kategorien gebildet:

- | | | |
|----------------------|---|-----------------------------------|
| ▪ Hohe Qualität | : | Angenähert stündliche Bedienung |
| ▪ Mittlere Qualität | : | Mindestens 9 Fahrtenpaare |
| ▪ Grundversorgung | : | wenige bis 8 Fahrtenpaare |
| ▪ Nur Schülerverkehr | : | Keine Fahrten im Jedermannverkehr |

Auf Basis des Jahresfahrplans 2014 wurde für jeden Ort die werktägliche Bedienung durch Linienbusse außerhalb der Schulzeit ermittelt. Die Ergänzung der Linienleistungen durch den AnrufBus im Norden des Kreisgebietes wird an dieser Stelle nicht berücksichtigt, sondern wird in die abschließende Gesamtbetrachtung einbezogen.

¹⁵ Basis: Jahresfahrplan 2014

Nach der Analyse leben rund 131.500 Einwohner in 35 Orten mit hoher Erschließungsqualität (vgl. nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Bad Schwartau	Bad Schwartau	18.988
Bad Schwartau	Groß Parin	775
Beschendorf	Beschendorf	482
Dahme	Dahme	1.245
Eutin	Neudorf	2.833
Fehmarn	Burg	6.617
Fehmarn	Landkirchen	1.093
Gremersdorf	Gremersdorf	292
Grömitz	Cismar	556
Grömitz	Grömitz	4.578
Grömitz	Grönwohldshorst	218
Grömitz	Lenste	239
Großenbrode	Großenbrode	1.783
Grube	Grube	967
Heiligenhafen	Heiligenhafen/Orthmühle	9.091
Lensahn	Lensahn	4.461
Malente	Bad Malente-Gremsmühlen	6.909
Neustadt	Neustadt	14.342
Neustadt	Pelzerhaken	1.805
Oldenburg	Oldenburg	8.976
Scharbeutz	Haffkrug	1.818
Ratekau	Pansdorf	3.470
Ratekau	Ratekau	4.005
Ratekau	Sereetz	4.300
Scharbeutz	Pönitz	1.509
Scharbeutz	Scharbeutz	4.229
Schashagen	Bliesdorf	503
Schashagen	Merkendorf	395
Sierksdorf	Sierksdorf	1.152
Stockelsdorf	Eckhorst	734
Stockelsdorf	Stockelsdorf	13.532
Süsel	Röbel	373
Süsel	Süsel	1.314
Timmendorfer Strand	Niendorf	2.643
Timmendorfer Strand	Timmendorfer Strand	5.228
Summe		131.455

Tabelle 16: Orte mit hoher Erschließungsqualität

Die 35 Orte mit hoher Erschließungs- und Bedienungsqualität finden sich im Verlauf der Verkehrs- und Hauptachsen (vgl. Abbildung 13) sowie im unmittelbaren Randbereich zur Hansestadt Lübeck. Überwiegend handelt es sich um zentrale Orte, vor allem Unterzentren, und die Stadt Neustadt als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums. Ein Großteil der Hauptorte von Gemeinden sowie die touristisch bedeutenden Orte entlang der Ostseeküste fallen ebenfalls in diese Kategorie.

Die Kreisstadt Eutin als Mittelzentrum weist mit dem Ortsteil Neudorf ebenfalls ein hohes Maß an Erschließungs- und Bedienungsqualität auf.

Von den untersuchten Orten weisen 22 mit insgesamt rund 18.400 Einwohnern eine mittlere Bedienungs- und Erschließungsqualität auf (vgl. nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Ahrensböök	Ahrensböök	4.322
Bosau	Hutzfeld	816
Eutin	Fissau	1.798
Fehmarn	Bannesdorf	209
Fehmarn	Puttgarden	411
Fehmarn	Niendorf	350
Fehmarn	Neue Tiefe	205
Göhl	Göhl	780
Heringsdorf	Heringsdorf	458
Kellenhusen	Kellenhusen	1.036
Kasseedorf	Kasseedorf	780
Lensahn	Sipsdorf	242
Neukirchen	Neukirchen	587
Oldenburg	Dannau	441
Ratekau	Techau	1.632
Schashagen	Logeberg	219
Schönwalde	Schönwalde	1.632
Stockelsdorf	Curau	566
Süsel	Bujendorf	571
Süsel	Zarnekau	494
Timmendorfer Strand	Groß Timmendorf	348
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	522
Summe		18.419

Tabelle 17: Orte mit mittlerer Erschließungs- und Bedienungsqualität

Im Hinblick auf deren räumliche Verteilung fällt auf, dass diese Orte vielfach den Verlauf von Verkehrsachsen widerspiegeln, so im Bereich der Ostseeküste zwischen Dahme und Rettin sowie zwischen Eutin und Schönwalde.

Die Orte im Osten der Insel Fehmarn weisen ebenfalls eine mittlere Erschließungs- und Bedienung auf. Auch die meisten der ländlichen Orte, die als Verwaltungssitz der jeweiligen Gemeinde fungieren und auch bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Lebens eine nicht unerhebliche Rolle spielen, fallen - soweit sie nicht bereits eine hohe Erschließungs- und Bedienungsqualität aufweisen - in diese Kategorie

Hierzu zählen, z.B.

- Hutfeld (Gemeinde Bosau)
- Ahrensbök (Gemeinde Ahrensbök)
- Schönwalde (Gemeinde Schönwalde, Amtsverwaltung)
- Grömitz (Gemeinde Grömitz, Verwaltungssitz der Gemeinden Dahme, Grube und Kellenhusen)

Gleiches gilt für einen Großteil der Orte mit einer hohen touristischen Bedeutung.

Der Großteil der untersuchten Orte mit jedoch lediglich rund 10.800 Einwohnern verfügt über eine Erschließungs- und Bedienungsqualität, die nicht über eine Grundversorgung hinausgeht. Hierunter fallen z.B. viele Orte im Binnenland abseits der Tourismusregionen und zentralen Orte.

Betroffen sind die meisten Orte der Gemeinde Malente sowie die Orte im Westen der Insel Fehmarn und die (süd-)westlichen Teile der Gemeinden Ahrensbök und Stockelsdorf (vgl. nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Altenkrempe	Altenkrempe	381
Ahrensbök	Barghorst	593
Ahrensbök	Cashagen	297
Ahrensbök	Gnissau	791
Bosau	Bosau	730
Bosau	Braak	291
Bosau	Hassendorf	403
Bosau	Liensfeld	226
Damlos	Damlos	582
Eutin	Sielbek	204
Fehmarn	Dänschendorf	334
Fehmarn	Petersdorf	569
Grömitz	Brenkenhagen	354
Harmsdorf	Harmsdorf	600
Kabelhorst	Kabelhorst	270
Kasseedorf	Griebel	201
Malente	Benz	377
Malente	Kreuzfeld	354
Malente	Krummsee	399

Malente	Malkwitz	352
Malente	Neversfelde	244
Malente	Neukirchen	422
Malente	Nüchel	469
Malente	Sieversdorf	432
Malente	Timmdorf	484
Neustadt	Rettin	392
Ratekau	Luschendorf	419
Ratekau	Kreuzkamp	251
Ratekau	Ovendorf	239
Ratekau	Warnsdorf	405
Riepsdorf	Riepsdorf	303
Scharbeutz	Gleschendorf	1.090
Scharbeutz	Klingberg	1.096
Scharbeutz	Gronenberg	591
Scharbeutz	Schürsdorf	318
Sierksdorf	Roge	220
Stockelsdorf	Arfrade	381
Stockelsdorf	Dissau	473
Stockelsdorf	Krumbeck	208
Stockelsdorf	Obernwohlde	268
Süsel	Bockholt	357
Süsel	Ekelsdorf	349
Süsel	Gothendorf	292
Süsel	Groß Meinsdorf	430
Süsel	Ottendorf	212
Wangels	Hansühn	726
Summe		10.827

Tabelle 18: Orte, die lediglich über eine Grundversorgung verfügen

Dreizehn der untersuchten Orte mit insgesamt rund 3.600 Einwohnern verfügen außerhalb des Schülerverkehrs über keinerlei Bedienung und gelten daher als faktisch nicht erschlossen. Nicht erschlossen sind zudem der südliche Teile der Gemeinde Ahrensböök sowie einige Orte in der Gemeinde Schönwalde. Etwa die Hälfte der nicht erschlossenen Orte liegt im nördlichen Kreisgebiet (vgl. nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Ahrensböök	Böbs	245
Ahrensböök	Dunkelsdorf	327
Gremersdorf	Neuratjensdorf	201
Heringsdorf	Süssau	203
Kasseedorf	Sagau	264
Manhagen	Manhagen	341
Oldenburg	Kröß	349
Schashagen	Schashagen	236
Scharbeutz	Wulfsdorf	223
Scharbeutz	Sarkwitz	359
Schönwalde	Langenhagen	300
Schönwalde	Mönchneversdorf	273
Wangels	Grammdorf	248
Summe		3.210

Tabelle 19: Orte ohne Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs

Die Erschließungs- und Bedienungsqualität ist also regional stark unterschiedlich ausgeprägt. Über ein mittleres bis hohes Maß an Qualität verfügen die zentralen Orte sowie die Hauptorte der Gemeinden und die touristisch bedeutenden Orte entlang der Ostseeküste. Eine hohe Qualität weisen mit Ausnahme einiger Teile der Gemeinde Ratekau die Orte im Randbereich zur Hansestadt Lübeck auf. Teile des Binnenlands sind demgegenüber weitaus weniger gut versorgt.

Insgesamt gelten rund 1,8 Prozent der Einwohner in den untersuchten Orten als durch den Linienverkehr nicht erschlossen. Dies zeigt deutlich die Probleme der Flächenerschließung im Kreis Ostholstein auf, denen mit konventionellen Konzepten nicht wirksam begegnet werden kann.

Im Bedienungsgebiet des AnrufBusses, das rund 18.000 Einwohner beherbergt, können alle Orte unabhängig von ihrer Einwohnerzahl durch dieses System als insgesamt gut erschlossen gelten.

Bei der den AnrufBus einschließenden Gesamtbewertung beträgt der Anteil der von einer hohen Erschließungs- und Bedienung profitierenden Einwohner rund 70 Prozent aller Einwohner.

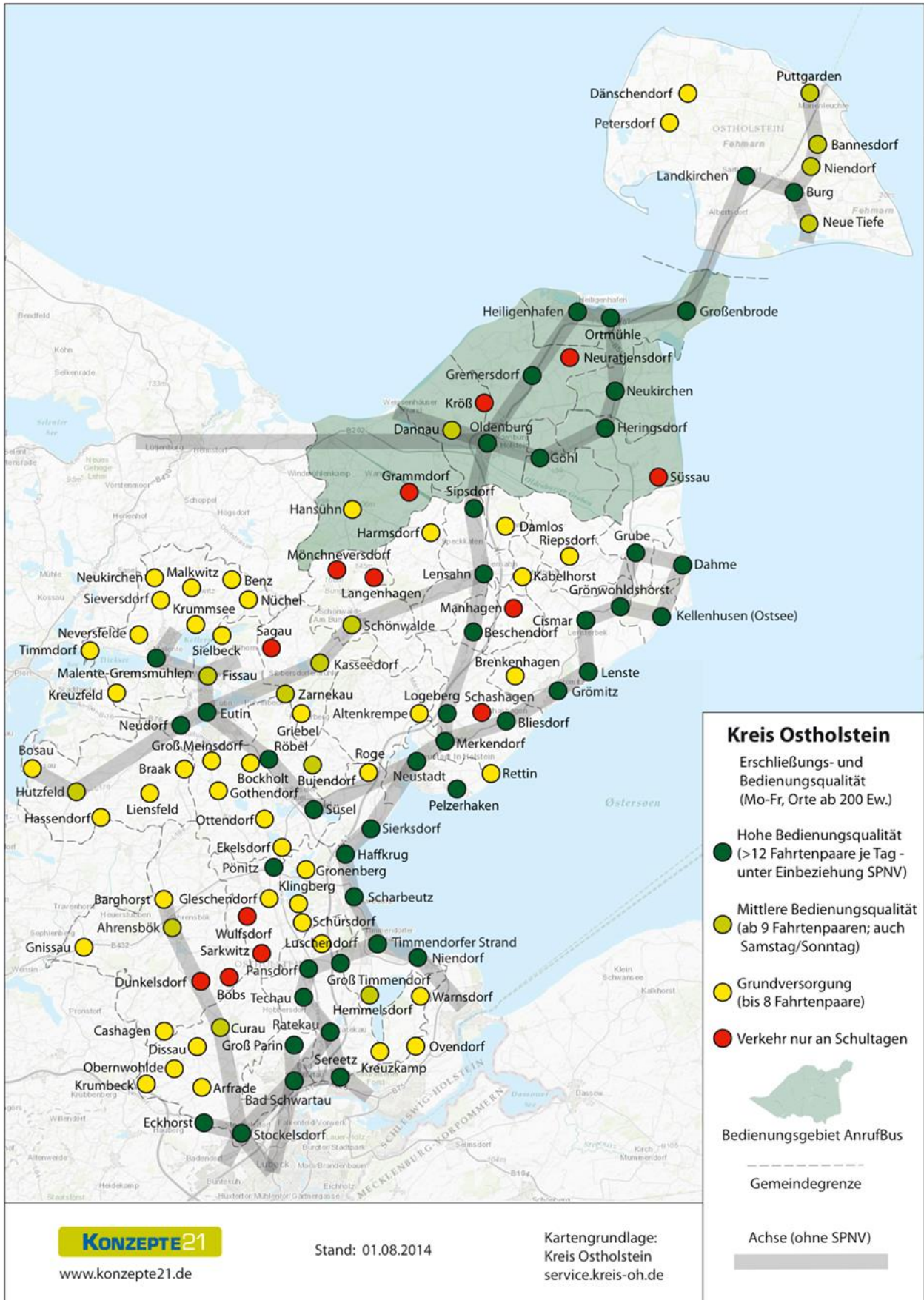


Abbildung 12: Erschließungs- und Bedienstungsqualität in Orten mit mehr als 200 Einwohnern

3.2. Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird durch die Reisezeit und die Notwendigkeit des Umsteigens charakterisiert.

Die Bewertung des Zeitaufwandes erfolgt nach Beförderungszeiten. Beim Umsteigen werden Übergangszeiten von bis zu 15 Minuten als zumutbar bewertet.

Dabei wurden nur Verbindungen betrachtet, die maximal einen Umstieg erfordern und somit bereits ein Mindestmaß an Komfort aufweisen. Verbindungen mit mehr als einem Umstieg werden vielfach von den Fahrgästen nicht mehr angenommen.

Betrachtet wurden zunächst die Verbindungen der zentralen Orte untereinander sowie die Verbindungen zwischen den untersuchten Orten und dem Hauptort des entsprechenden Nahbereiches (vgl. Regionalplan des Landes Schleswig-Holstein für den Planungsraum II). Diese Verbindungen spielen für die Bewertung des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge eine zentrale Bedeutung, da sie für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs unverzichtbar sind. Bei Wahlmöglichkeiten (mehrere Haltestellen im Ort) wurde jeweils die Haltestelle mit der besten Verbindung in die Bewertung einbezogen.

Die Reisezeiten wurden jeweils gemittelt aus den vier schnellsten Verbindungen, um Relationen berücksichtigen zu können, die nur wenige Bus-Verbindungen am Tag aufweisen und gute Verbindungen durch Mittelwertbildung nicht zu benachteiligen.

Bei je nach Fahrtrichtung unterschiedlichen Beförderungszeiten wurde der Mittelwert aus beiden Richtungen gebildet, um die Zuordnung zur Fahrzeitkategorie eindeutig treffen zu können.

Rein lokale Verkehrsbeziehungen (Nachbarortsverkehr) fallen demgegenüber in ihrer Bedeutung zurück.

Betrachtet wurden alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Verbindungen im Schienenpersonenverkehr wurden in die Bewertung einbezogen (Ausnahme: Schienenpersonenfernverkehr). Saisonal verkehrende Leistungen wurden nicht berücksichtigt.

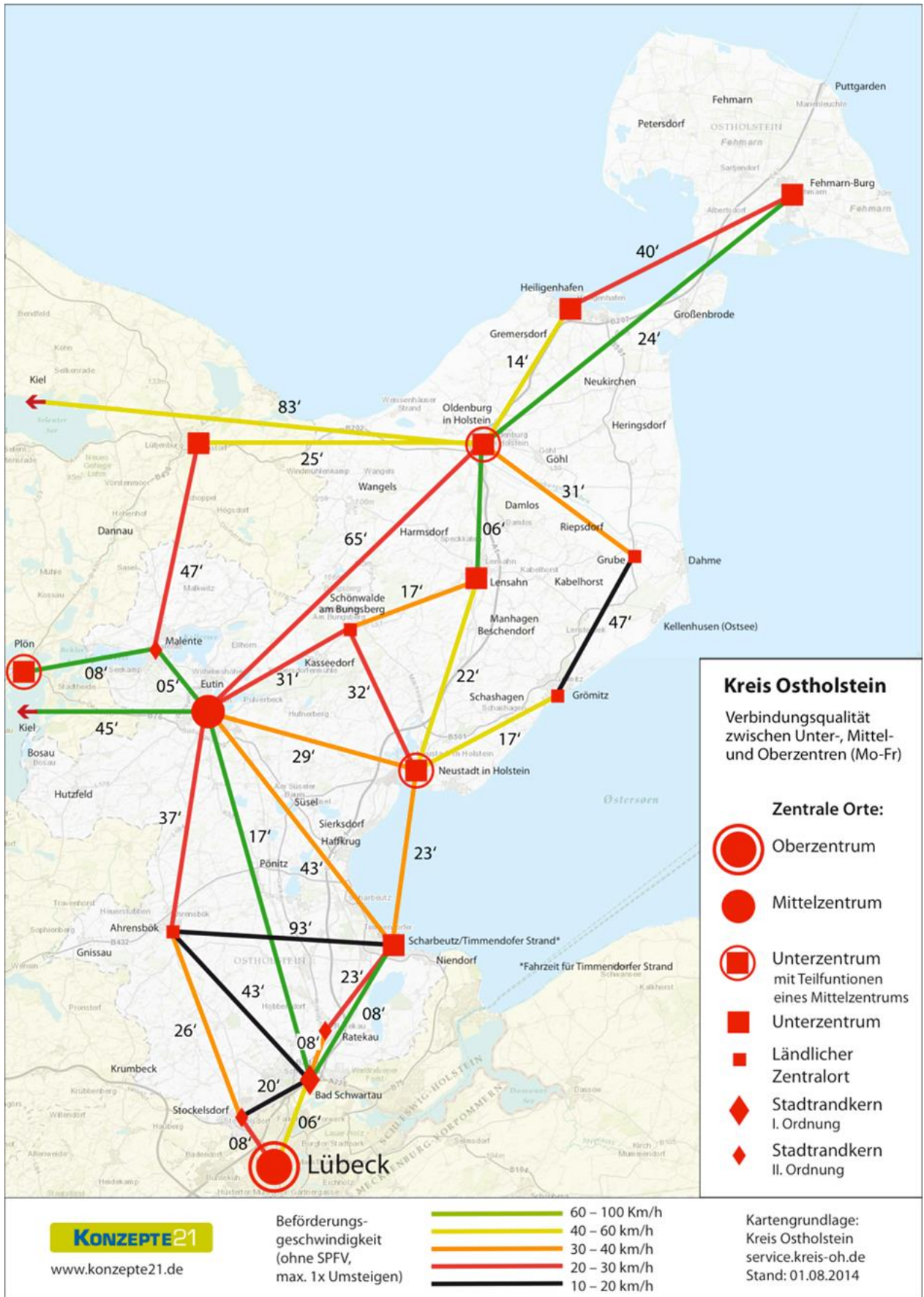


Abbildung 13: Beförderungsgeschwindigkeiten und Reisezeiten zwischen den zentralen Orten im Kreis Ostholstein

Bei der Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten zwischen den zentralen Orten sind erwartungsgemäß die Bahnverbindungen gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV deutlich im Vorteil. Die Beförderungsgeschwindigkeit der Buslinien liegt in den meisten Fällen bei der Hälfte oder weniger der Geschwindigkeiten, die auf der Schiene erreicht werden.

Leidglich auf einigen kurzen Teilabschnitten, so zwischen Neustadt und Grömitz, zwischen Oldenburg und Gremersdorf, zwischen Oldenburg und Heiligenhafen sowie zwischen Oldenburg und Lütjenburg (Kreis Plön) werden vergleichsweise hohe Beförderungsgeschwindigkeiten erreicht.

Bei der Bewertung der Beförderungszeiten zu dem jeweiligen Nahbereich nach dem Regionalplan wurden folgende Kategorien gebildet:

- Gute Verbindungsqualität : Reisezeit bis zu 15 Minuten
- Mittlere Verbindungsqualität : Reisezeit 16 bis 25 Minuten
- Schlechte Verbindungsqualität : Reisezeit mehr als 25 Minuten

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich bei der Betrachtung von Reisezeiten vielfach nur eingeschränkte Möglichkeiten ergeben, zu einer Verbesserung zu gelangen. So hängen die Reisezeiten direkt von der Entfernung der Orte, den Straßenführungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen usw. ab, auf die der Aufgabenträger naturgemäß keinen Einfluss nehmen kann.

In einer Reihe von Fällen kann jedoch durch flankierende Maßnahmen grundsätzlich eine Verbesserung der Situation erreicht werden. Dies gilt z.B. dort, wo aufgrund parkender Autos ein Durchkommen der Busse regelmäßig erschwert wird oder hohe Verkehrsdichten und ungünstige Ampelschaltungen zu langen Fahrzeiten führen. Förderlich kann sich auch die Begradigung von Fahrtwegen auswirken.

Allerdings ist dabei kritisch zu hinterfragen, inwieweit hierdurch möglicherweise eine weitere Verschlechterung der Bedienung der abseits der Fahrtroute liegenden Orte toleriert werden kann.

Insgesamt verfügen 73 der untersuchten 117 Orte mit mehr als 200 Einwohnern über eine gute Verbindungsqualität. Hiervon erfasst sind rund 89 Prozent aller Einwohner in den Orten dieser Größenkategorie, die innerhalb einer Reisezeit von bis zu 15 Minuten in das Zentrum des Nahbereichs gelangen können.

Vor allem die Orte der Nahbereiche Grömitz, Neustadt und Heiligenhafen sowie der Osten der Insel Fehmarn schneiden bei dieser Betrachtung gut ab. Auch die meisten der zur Gemeinde Süsel zählenden Orte des Nahbereichs Eutin profitieren von guten Verbindungen in die Kreisstadt.

Mehr als die Hälfte der Orte, die dem Nahbereich der jeweiligen ländlichen Zentralorte zugeordnet sind, verfügen über Verbindungen guter Qualität.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Ahrensböök	Ahrensböök	4.322
Ahrensböök	Barghorst	593
Ahrensböök	Gnissau	791
Altenkrempe	Altenkrempe	381
Bad Schwartau	Bad Schwartau	18.988
Bad Schwartau	Groß Parin	775
Beschendorf	Beschendorf	482
Bosau	Braak	291
Dahme	Dahme	1.245
Eutin	Eutin	12.064
Eutin	Fissau	1.798
Eutin	Neudorf	2.833
Eutin	Sielbek	204
Fehmarn	Bannedorf	209
Fehmarn	Burg	6.617
Fehmarn	Landkirchen	1.093
Fehmarn	Puttgarden	411
Fehmarn	Niendorf	350
Fehmarn	Neue Tiefe	205
Göhl	Göhl	780
Grube	Grube	967
Gremersdorf	Gremersdorf	292
Gremersdorf	Neuratjensdorf	201
Großenbrode	Großenbrode	1.783
Grömitz	Brenkenhagen	354
Grömitz	Cismar	556
Grömitz	Grömitz	4.578
Grömitz	Lenste	239
Harmsdorf	Harmsdorf	600
Heiligenhafen	Heiligenhafen/Orthmühle	9.091
Kabelhorst	Kabelhorst	270
Kasseedorf	Kasseedorf	780
Lensahn	Lensahn	4.461
Lensahn	Sipsdorf	242
Malente	Bad Malente-Gremsmühlen	6.909
Malente	Neukirchen	422
Malente	Neversfelde	244
Malente	Timmdorf	484
Malente	Kreuzfeld	354
Malente	Sieversdorf	432
Neukirchen	Neukirchen	587
Neustadt	Neustadt	14.342
Oldenburg	Oldenburg	8.976
Oldenburg	Kröß	349
Oldenburg	Dannau	441

Ratekau	Ratekau	4.005
Ratekau	Pansdorf	3.470
Ratekau	Sereetz	4.300
Ratekau	Techau	1.632
Schashagen	Bliesdorf	503
Schashagen	Logeberg	219
Schashagen	Merkendorf	395
Scharbeutz	Scharbeutz	4.229
Scharbeutz	Haffkrug	1.818
Scharbeutz	Klingberg	1.096
Schönwalde	Schönwalde	1.632
Sierksdorf	Roge	220
Sierksdorf	Sierksdorf	1.152
Stockelsdorf	Arfrade	381
Stockelsdorf	Curau	566
Stockelsdorf	Eckhorst	734
Stockelsdorf	Obernwohlde	268
Stockelsdorf	Stockelsdorf	13.532
Süsel	Bockholt	357
Süsel	Gothendorf	292
Süsel	Groß Meinsdorf	430
Süsel	Süsel	1.314
Süsel	Ottendorf	212
Süsel	Röbel	373
Timmendorfer Strand	Groß Timmendorf	348
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	522
Timmendorfer Strand	Niendorf	2.643
Timmendorfer Strand	Timmendorfer Strand	5.228
Summe		164.257

Tabelle 20: Orte mit guter Verbindungsqualität

23 Orte mit insgesamt rund 10.700 Einwohnern verfügen über eine mittlere Bedienungsqualität, d.h. zum Erreichen des zentralen Ortes des jeweiligen Nahbereichs wird eine Reisezeit von 16 bis 25 Minuten benötigt. Hiervon betroffen ist der Westen der Insel Fehmarn. Rund ein Drittel der Orte des Nahbereichs Eutin verfügen ebenfalls über eine mittlere Verbindungsqualität.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Ahrensböök	Cashagen	297
Bosau	Liensfeld	226
Bosau	Hassendorf	403
Damlos	Damlos	582
Fehmarn	Dänschendorf	334
Fehmarn	Petersdorf	569
Grömitz	Grönwohldshorst	218
Heringsdorf	Heringsdorf	458
Heringsdorf	Süssau	203
Kasseedorf	Griebel	201
Kellenhusen	Kellenhusen	1.036
Malente	Malkwitz	352
Malente	Benz	377
Malente	Krummsee	399
Neustadt	Pelzerhaken	1.805
Neustadt	Rettin	392
Riepsdorf	Riepsdorf	303
Scharbeutz	Gronenberg	591
Stockelsdorf	Dissau	473
Stockelsdorf	Krumbeck	208
Süsel	Bujendorf	571
Süsel	Zarnekau	494
Wangels	Grammdorf	248
Summe		10.740

Tabelle 21: Orte mit mittlerer Verbindungsqualität

In neun Orten ist die Verbindungsqualität insgesamt als schlecht zu bezeichnen. Auffällig ist, dass die Verbindungen von Hutzfeld und Bosau als den beiden größten Orten der Gemeinde Bosau in Richtung Eutin als mangelhaft zu bewerten sind. Dieser Umstand rührt aus der relativ weiten Entfernung zu Eutin.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Bosau	Bosau	730
Bosau	Hutzfeld	816
Malente	Nüchel	469
Ratekau	Luschendorf	419
Scharbeutz	Gleschendorf	1.090
Scharbeutz	Pönitz	1.509
Scharbeutz	Schürsdorf	318
Süsel	Ekelsdorf	349
Wangels	Hansühn	726
Summe		6.426

Tabelle 22: Orte mit schlechter Verbindungsqualität

Ohne Verbindung sind diejenigen Orte, die als nicht erschlossen gelten (vgl. Kapitel 3.1), sofern dort nicht ein AnrufBus-System verkehrt. Dies ist z.B. in den Orten Kröß, Grammdorf und Neuratjensdorf der Fall, die im Linienverkehr keine Verbindung aufweisen.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner
Ahrensböök	Böbs	245
Ahrensböök	Dunkelsdorf	327
Kasseedorf	Sagau	264
Manhagen	Manhagen	341
Ratekau	Kreuzkamp	251
Ratekau	Ovendorf	239
Ratekau	Warnsdorf	405
Scharbeutz	Sarkwitz	359
Scharbeutz	Wulfsdorf	223
Schashagen	Schashagen	236
Schönwalde	Langenhagen	300
Schönwalde	Mönchneversdorf	273
Summe		3.463

Tabelle 23: Orte ohne Verbindungen



Abbildung 15: Beförderungszeit zu den Hauptorten des jeweiligen Nahbereichs

4. Tarife

Im Kreis Ostholstein gilt nach einer mehrjährigen Vorbereitungsphase seit dem Jahr 2005 der Schleswig-Holstein-Tarif als Streckentarif, der unternehmensunabhängig eine landesweite Durchtarifierung ermöglicht. Seitdem gilt landesweit eine einheitliche Preistafel, die in einzelne Preisstufen untergliedert ist und ein einheitliches Kernsortiment enthält.

Neben diesen Preisstufen gibt es auch sogenannte Kurzstreckentarife, Stadttarife und andere regionale Sondertarife. Im Kreis Ostholstein existieren 93 Tarifzonen. Durch die Einführung des SH-Tarifs ist der Tarif der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Ostholstein (VGOH) abgelöst worden.

Auch sind einige tarifliche Besonderheiten wie das seit 1990 bestehende Plus-Lübeck-Ticket oder das Kombi-Ticket Bus-Bahn seit diesem Zeitpunkt im SH-Tarif aufgegangen. Der Tarif gilt in allen Bussen und Nahverkehrszügen

Nach der von Seiten der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) in Auftrag gegebenen Marktforschungsstudie 2012 (Omnitrend: Landesweite Marktforschung 2012 in Schleswig-Holstein) das Verbundprinzip des SH-Tarifs bei rund 62,1 Prozent der Fahrgäste im Kreis Ostholstein bekannt. Dieser Wert liegt knapp unter dem Landesdurchschnitt von 63,1 Prozent.

In den ersten Jahren nach der Einführung des SH-Tarifs hat der Kreis Ostholstein die Einnahmeausfälle für die Durchtarifierung und Rabattierung ausgeglichen. Der Ausgleichsanspruch der Unternehmen wurde um erzielte Erlöszuwächse durch Fahrgaststeigerungen bzw. Tarifdynamisierungen abgeschmolzen, sodass der Kreis Ostholstein seit 2010 keine entsprechenden Zahlungen mehr leistet.

Die Einnahmeaufteilung im SH-Tarif erfolgt durch die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH.

Sie ist zentraler Dienstleister der Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein und Ansprechpartner für die Themen Tarif, Vertrieb und Einnahmeaufteilung. Der NSH gehören zur Zeit 39 Verkehrsunternehmen an.

In einem Großteil der Gemeinden entlang der Lübecker und Neustädter Bucht, im Süden Fehmarns und des angrenzenden Festlands sowie in Eutin besteht für OstseeCard*-Inhaber die Möglichkeit der Busbenutzung zu einem geringen Pauschalpreis von 0,50 € bzw. 1,00 €. Der Ausgleich der Rabattierung erfolgt durch die jeweiligen Kurbetriebe.



Seit Dezember 2012 existiert das vom Kreis Ostholstein initiierte Fehmarnbelt-Ticket. Es bietet die Möglichkeit, mit nur einer Fahrkarte von Ostholstein und Lübeck über den Fehmarnbelt bis nach Lolland und Falster zu reisen.

Als Einzelperson oder Kleingruppe kann man damit günstig und bequem die öffentlichen Verkehrsmittel in der Fehmarnbelt-Region nutzen: Busse auf deutscher und dänischer Seite sowie Nahverkehrszüge auf deutscher Seite (Kreis Ostholstein und Stadt Lübeck, Lolland und Falster), ebenso die Scandlines-Fähren.

Das Fehmarnbelt-Ticket ist als Tageskarte für eine Person oder als Kleingruppenkarte erhältlich. In der Zeit vom 09.12.2012 bis zum 30.09.2013 haben rund 1.000 Fahrgäste dieses Angebot genutzt.

Abbildung 17: Flyer Fehmarnbelt-Ticket

Seit Herbst 2012 ist es möglich, folgende Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs als Online-Tickets auf der landesweiten Internetseite www.nah.sh oder unter www.bahn.de zu erwerben: Einzelfahrkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten und Fahrradtagskarten (jeweils ab Preisstufe 4). Die Bezahlung kann per Lastschriftverfahren, Kreditkarte oder PayPal erfolgen.

Die im Rahmen der gesetzlichen Schülerbeförderung ausgegebenen Schülermonatskarten im Abo ermöglichen nach 14:00 Uhr eine kostenlose Nutzung aller Linienleistungen in den ostholsteinischen Linienbündeln auch in den Ferien und an den Wochenenden. Der Kreis Ostholstein leistet im Rahmen der Budgets für die einzelnen Linienbündel hierfür Ausgleichszahlungen in Höhe von insgesamt 21.000 € jährlich

5. Serviceangebote

Zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsleistungen gibt es Instrumente im Leistungsangebot, die im Wesentlichen auf die Kommunikation des ÖPNV nach außen (zum Fahrgast) zielen.

Zum einen betrifft dies das Marketing im ÖPNV allgemein und zum anderen die landesweite Fahrplanauskunft. Der aktuelle Stand beider Serviceleistungen wird im Folgenden kurz beschrieben:

Seit 1998 existiert für Schleswig-Holstein eine landesweit elektronische Fahrplanauskunft für alle Bus-, Bahn- und Fährverbindungen (ehemals „SCOUT“, heute „HAFAS“).

Dem Fahrgast ist es mit Hilfe dieses Systems möglich, per Internet seine persönliche Fahrplanauskunft abzufragen. Im Internet steht dem Kunden auch eine adressenscharfe Auskunft zur Verfügung.

Finanziert wird das Projekt vom Land Schleswig-Holstein, den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und der Deutschen Bahn.

Die Bereitstellung des Systems erfolgt durch die Deutsche Bahn. HAFAS ist im Internet unter www.NAH.SH zu erreichen.



Als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot beteiligt sich der Kreis Ostholstein am Pendler-Portal, das landesweit als ein Baustein für einen umfassenden Mobilitätsservice etabliert wurde. Das Portal dient der Vermittlung von Fahrgemeinschaften unter Einbeziehung ergänzender ÖPNV-Angebote.

Abbildung 14: Screenshot von www.pendlerportal.de

Sowohl HAFAS als auch das Pendlerportal sind zwischenzeitlich auch als App für Mobiltelefone zu nutzen.

Neben den digitalen Medien werden von Seiten der Unternehmen nach wie vor gedruckte Fahrpläne, zum Teil als Fahrplanbuch oder für einzelne Linien herausgegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Zeitpunkte der Fahrplanwechsel bzw. Betriebsaufnahmen nach den vollzogenen Ausschreibungen existiert derzeit kein kreisweites Fahrplanbuch.

Allerdings ist auch festzustellen, dass ein Großteil der Fahrgäste in aller Regel nur ein bis zwei Linien nutzt, so dass auch unter Kostengesichtspunkten ein kreisweites Fahrplanbuch als durchaus verzichtbar erscheint.

Sämtliche Fahrpläne sind auch auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen zu finden. Ein einheitliches Layout existiert derzeit nicht.

In den Fahrplänen für die Linienbündel Süd und Nord sind diejenigen Fahrten besonders gekennzeichnet, die mit Niederflurfahrzeugen gefahren werden.

6. Marketing

Ebenfalls auf Landesebene unter Federführung der LVS wurde Anfang der 2000er Jahre die landesweit einheitliche Imagekampagne „Mein Weg“ für den ÖPNV initiiert. Ziel der landesweiten Kampagne ist es, den Bekanntheitsgrad des ÖPNV zu erhöhen und sein Image zu verbessern. Die Kampagne soll die Vorteile gegenüber dem MIV herausstellen.

In der jüngsten Vergangenheit wurde die Kampagne behutsam weiterentwickelt und wird derzeit als „NAH.SH - Der Nahverkehr“ fortgeführt.



Abbildung 15: Logo der Dachmarke „NAH.SH“

Die Stärke der Kampagne liegt darin, dass sie sowohl überregional Akzente setzt und zugleich auf die regionalspezifischen Gegebenheiten anwendbar ist.

Das Marketing im ÖPNV im Kreis Ostholstein wird gegenwärtig und auch zukünftig im Rahmen der Produktwerbung von den Unternehmen wahrgenommen.

Im Rahmen der zwischen dem Kreis und den Unternehmen geschlossenen Verkehrsverträge wurde eine Integration des unternehmensspezifischen Marketings in die landesweite Dachkampagne vorgenommen.

Diese sieht die Verwendung des o.a. Logos auf allen Printmedien aber auch auf den eingesetzten Fahrzeugen vor. Hierzu hat der Kreis im Rahmen der geschlossenen Verkehrsverträge detaillierte Regelungen getroffen.

7. Bauliche Anlagen

Bushaltestellen fungieren quasi als „Aushängeschild“ des ÖPNV. Ihr Zustand trägt damit ganz wesentlich zur Akzeptanz des ÖPNV bei und kann helfen, Zugangshemmnisse abzubauen.

Bis zum Jahr 2007 erfolgte durch das Land Schleswig-Holstein eine 75-prozentige Bezuschussung für den systemgerechten Haltestellenausbau. Zwischen 1997 und 2007 wurde der Ausbau von insgesamt knapp 100 Bushaltestellen gefördert, wobei Antragsteller ausschließlich die Städte und Gemeinden waren.

Mit der Umsetzung der Kommunalisierung im Jahr 2007 wurden die Aufgabenträger für die Förderung der Haltestellen zuständig. Damit verbunden erhalten die Kreise Mittel, die auch zur Finanzierung des Haltestellenausbaus verwendet werden können. Aufgrund der erheblichen Kostensteigerung für Fahrleistungen konnte die Haltestellenförderung durch den Kreis Ostholstein leider nicht aufrechterhalten werden.

Gerade bei den Haltestellen spielt der Aspekt Barrierefreiheit eine herausragende Bedeutung, denn die bauliche Infrastruktur entscheidet in erheblichem Maß über die Zugänglichkeit des Systems ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Ein Gesamtüberblick darüber ob und in welchem Umfang die im Kreisgebiet vorhandenen Haltestellen den besonderen Ansprüchen dieser Zielgruppe entsprechen, liegt leider nicht vor.

Im Hinblick auf die Zielformulierung im Personenbeförderungsgesetz, wurden in Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholstein zunächst rund 360 wichtige Haltestellen im Kreisgebiet überprüft.

Dabei wurden alle Haltestellen an Bahnhöfen und ZOBs sowie jeweils die wichtigsten (zentralen) Haltestellen in Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern überprüft.

Als Grundlage für die Überprüfung dienten die so genannten „Erfurter Tabellen“ für Regional- und Stadtbuslinien.

Die Anzahl der überprüften Haltestellen entspricht ca. 20 Prozent aller Haltestellen im Kreis Ostholstein. Trotz dieses vergleichsweise geringen Stichprobenumfangs ist davon auszugehen, dass die überprüften Haltestellen für einen Großteil aller Beförderungsfälle relevant sind.

So sind die ausgewählten Haltestellen bezogen auf die fahrplanmäßige Bedienung als auch von dem erschlossenen Fahrgastpotenzial von besonderer Bedeutung.

Keine der ausgewählten Bussteige erfüllte sämtliche Kriterien der Barrierefreiheit.

Die einzige Haltestelle, die – bis auf die Dynamische Fahrgastinformation – alle Kriterien erfüllte, ist die Bushaltestelle am neu gestalteten Bahnhof Fehmarn, Burg.

Haltestellenname: **Böbs, Lindenweg Ri. Ahrenbök**

Gemeinde / Stadt: **Ahrenbök**

Mast-Nr.: **2**

Haltestellenkategorie: **2**



Abb.: Böbs, Lindenweg Ri. Ahrenbök

Foto-Nr.: 7570

Ist-Zustand der Haltestellen^{*)}

Verkehrsweg zum Bussteig	
Stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig baulich komplett konfliktfrei	Nein
Bordabsenkung an den Hauptzu- und abgangsgewegen auf ≤ 3 cm	Nein
Kopffreiraumhöhe ≥ 225	Ja
Längs-/Querneigung der Zuwegung (Geh-, Fußweg) konfliktfrei	Ja
Lichte Breite der Zuwegung (Geh-, Fußweg) ≥ 180 cm	Ja
Keine Stufen ≥ 3 cm	Ja
Keine Rampe vorhanden	Ja
Beleuchtung	
Ausreichend Beleuchtung vorhanden	Nein
Radwegeführung an der Bushaltestelle	
Kein Radweg vorhanden	Ja
Falls Radweg vorhanden, Radwegführung konfliktfrei.	
Verkehrsweg am Bussteig	
Verkehrsweg am Bussteig komplett konfliktfrei	Nein
Breite des einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges von der Bussteigkante ≥ 150 cm	Ja
Kopffreiraumhöhe ≥ 225	Ja
Berücksichtigung einer Bewegungsfläche 150cm x 150cm vor ausgeklappter fahrzeuggebundener Einstiegsrampe	Ja
Freihaltung des Verkehrsweges von Möblierung und sonstigen Einbauten	Nein
Keine Einbauten und Hindernisse entlang des Verkehrswegs ≥ 15 cm vorhanden	Ja
Falls Einbauten vorhanden, Sockelhöhe ≥ 3 cm	
Falls Einbauten vorhanden, Sockeltiefe und – breite entsprechend dem Hindernismaß	
Oberflächenbeläge der Wege	
Einsatz von Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten und griffigen (auch bei Nässe) sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen	Ja
Schwellen und Spalten konfliktfrei (keine Schwellen und Spalten > 3 cm)	Ja

Falls Schwellen und Spalten > 3 cm vorhanden; Markierung dann durch taktil wahrnehmbare und optisch kontrastreiche Markierungs- / Warnstreifen und / oder Aufmerksamkeitsfelder	
Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges	
Entweder keine Einbauten oder Einbauten komplett konfliktfrei	Nein
optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein "Grau-in-Grau")	Nein
Falls Einbauten, sind transparente Flächen vorhanden	Nein
Falls transparente Flächen vorhanden, Einsatz entspiegelter und bruchsicherer Baumaterialien	
Falls transparente Flächen vorhanden, eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen	
Bussteighöhe	
Bussteighöhe ≥ 16-18 cm über Straßenniveau	Nein
Anrampungen im Türbereich nicht vorhanden bzw. konfliktfrei	Ja
Bussteigkante	
Warnstreifen in einer Breite zwischen 25 cm - 30 cm	Nein
Bodenindikatoren	
Haltestelle mit Anschluss an straßengebundene Gehwege	Nein
Taktile Signale /optische Absetzungen vorhanden	Nein
Wartefläche für Fahrgäste	
Schwellen und Spalten konfliktfrei (keine Schwellen und Spalten > 3 cm)	Nein
Bewegungsfläche ;>: 150 cm x 150 cm	Ja
Kopffreiraumhöhe ;>: 225 cm	Ja
Sitzmöglichkeiten vorhanden	Ja
Sitzhöhe zwischen 48 cm und 50 cm	Ja
waagerechte Sitzfläche	Ja
Dynamische, optische und akustische Fahrgast-service- und Informationssysteme	
dynamischen Fahrgastservice- und Informationssysteme vorhanden	Nein

*) bewertet nach den Mindeststandards für Barrierefreiheit gem. der „Erfurter Checkliste“ entsprechend der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im ÖPNV in Thüringen

Abbildung 16: Erhebungsbogen zur Barrierefreiheit der Haltestellen (hier: Haltestelle Böbs, Lindenweg, Fahrtrichtung Ahrenbök)

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Untersuchung bezüglich der einzelnen Merkmale dargestellt:

Verkehrsweg zum Bussteig	
Zuwegung komplett konfliktfrei zum Bussteig:	56%
Bordabsenkung konfliktfrei zum Bussteig:	90%
Kopffreiheit konfliktfrei zum Bussteig:	100%
lichte Breite > 180cm vorhanden zum Bussteig:	62%
Stufenlos zum Bussteig:	91%
keine Rampe vorhanden zum Bussteig:	100%

Tabelle 24: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Zuwegung zum Bussteig

Die Kopffreiheit, also der freie Raum über einer Person, war ausnahmslos gegeben, da es keine Haltestellen in Unterführungen oder (Bahnhofs-) Hallen gibt. Auch gibt es keine Rampen. Beide Kriterien erreichen daher 100 Prozent.

Anders verhält es sich mit der Bordabsenkung zum Bussteig. Hiermit ist eine Absenkung rechts oder links der H-Stelle gemeint, um z.B. den Bussteig zu verlassen bzw. die andere Straßenseite zu erreichen. Diese Absenkung darf max. eine Stufe von 3 cm aufweisen, welches auf 90 Prozent der Bussteige zutraf. Auch bei der Breite der Zuwegungen (meist Bürgersteige) war eine Breite von mind. 180 cm in nur 62 Prozent der Fälle vorhanden. Alle Kriterien gemeinsam und somit eine konfliktfreie Zuwegung erreichten nur 56% aller Bussteige.

Beleuchtung	
ausreichende Beleuchtung vorhanden:	64%

Tabelle 25: Anteil der Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung

Da die Erfassung der Bussteige tagsüber erfolgte, wurde erfasst, wenn sich eine Lichtquelle (Straßenlaterne, Beleuchtung am Wetterschutz usw.) im Umkreis der Wartefläche befand.

Es konnte nicht beurteilt werden, ob z.B. die Fahrpläne nach Einbruch der Dunkelheit noch lesbar waren.

Radweg	
kein Radweg vorhanden:	85%
Radweg vorhanden und konfliktfrei:	4%
Radweg vorhanden und nicht konfliktfrei:	11%

Tabelle 26: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Radwegführung

In 85 Prozent der Fälle war kein Radweg vorhanden. An 15 Prozent der Bussteige führte ein Radweg vorbei, der in nur 4 Prozent konfliktfrei war, also hinter der Bussteigfläche herumgeführt wurde; bei 11 Prozent der Bussteige führte der Radweg direkt parallel zur Bussteigkante bzw. zwischen Wartefläche und Bussteigkante vorbei.

Verkehrsweg am Bussteig	
einbau- und hindernisfreier Verkehrsweg am Bussteig:	41%
Kopffreit \geq 225 cm:	66%
hindernisfreier Verkehrsweg > 150cm :	50%
Freihaltung von Möblierung und sonst. Einbauten:	82%
Freihalten der erforderlichen Sichtfelder von Hindernissen:	85%
keine Einbauten und Hindernisse entlang dem Verkehrsweg::	74%
Sockelhöhe 3cm:	25%
Sockeltiefe und -breite entsprechend dem Hindernismaß:	25%

Tabelle 27: Anteil der Haltestellen mit barrierefreiem Verkehrsweg am Bussteig

Nur bei 41 Prozent der Bussteige war dieser konfliktfrei. Auch hatten die Wetterschutzeinrichtungen nur in 66 Prozent der Fälle eine Kopffreiheitshöhe von mind. 225cm. Besonders zu erläutern sind die letzten drei Zeilen: bei 74 Prozent der Verkehrswege gab es keine Einbauten oder Hindernisse entlang dem Verkehrsweg. Bei dem verbliebenen Viertel gab es zwar Einbauten, diese entsprachen jedoch durch die Sockelhöhe, –tiefe und –breite dem Hindernismaß, so dass diese von Taststöcken von Sehbehinderten erfasst werden können.

Oberflächenbeleg der Wege	
ebene, rutschfeste Oberfläche:	88%
keine Schwellen und Spalten > 3cm:	97%

Tabelle 28: Anteil der Haltestellen mit barrierefreien Wegen

Bei den vorgefundenen Oberflächenbelegen wurden wassergebundene Flächen als rutschfest gewertet.

Einbauten außerhalb Verkehrsweg	
Einbauten konfliktfrei:	61%
Einbauten kontrastreich:	69%
keine transparenten Einbauten:	82%
entspiegeltes/bruchsicheres Einbaumaterial:	15%
Höhe der Markierungsstreifen:	2%
Anbringungshöhe obere Markierung 120cm-160cm:	2%
hell - dunkel durchgängige Markierungsstreifen:	1%

Tabelle 29: Anteil der Haltestellen mit barrierefreien Einbauten

Mit Einbauten außerhalb des Verkehrswegs sind z.B. Wetterschutzeinrichtungen gemeint, die rückwärtig in ein Beet hinein gebaut wurden, der direkte Verkehrsweg somit frei bleibt. In 82 Prozent der Fälle waren es keine transparenten Einbauten, also entweder Holz- oder gemauerte Wartehäuschen.

Die verbliebenen 15 Prozent der mit transparentem Material (z.B. Scheiben) versehenen Einbauten wiesen entspiegeltes oder bruchsicheres Material auf.

Niveaugleich	
Bordsteinhöhe 16-18cm:	14%
Anrampung < 6%	99%
Bussteigniveau insgesamt konfliktfrei:	13%

Tabelle 30: Anteil der Haltestellen mit Niveausgleich

Eine Bordsteinhöhe von 18cm ermöglicht es dem Fahrgast bei einem Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeug mit sog. Kneeling-Funktion (Absenken der rechten Bus-Seite) fast ebenerdig den Bussteig zu betreten. Bei Haltestellen, die in einer Bus-Bucht angelegt sind, sollte die Bordsteinhöhe ca. 16cm betragen, damit beim Einfahren in die Bucht die rechte vordere untere Ecke des Busses nicht über den Bordstein streift.

Diese wichtigste Grundvoraussetzung eines barrierefreien Bussteigs für in der Bewegung eingeschränkten Menschen wird nur in 14Prozent erreicht.

Bussteigkante	
Bussteigkante 25-30cm Kontrast:	5%

Tabelle 31: Anteil der Haltestellen mit farblich abgesetzter Bussteigkante

Dieses Merkmal, also ein 25-30cm breiter kontrastreiche Bussteigkante, wird nur in 5 Prozent der Fälle erreicht, hat allerdings auch nicht den hohen Stellenwert, wie die Bordsteinhöhe.

Bodenindikatoren	
Haltestelle mit Gehweganschluss:	81%
örtlichen Gegebenheiten angepasst:	14%
Einstiegsfeld Rippen 90x90cm:	0%
Haltestelle ohne Gehweganschluss (Solitär-H-St):	19%
Auffindestreifen:	0%
Rippen parallel der Bussteigkante:	0%
Abstand Leitstreifen 60cm von Kante:	0%
Leitstreifenbreite 30cm:	3%
Rippenplatten / -struktur:	0%
Begleitstreifen entlang der Bodenindikatoren:	0%

Tabelle 32: Anteil der Haltestellen mit Bodenindikatoren

Die aufgeführten Bodenindikatoren finden sich bei den H-Stellen in Ostholstein kaum. Rund 81 Prozent der Bussteige sind direkt an Gehwege angeschlossen. Nur bei 19 Prozent der Bussteige handelt es sich um allein liegende, meist auf der einem Gehweg gegenüberliegenden Seite befindliche Bussteige.

Wartefläche für Fahrgäste	
Wartefläche konfliktfrei:	61%
Wartefläche ohne Schwellen:	90%
Wartefläche 150 x 150cm:	75%
Wartefläche Kopffreiheit \geq 225cm:	91%
keine Sitze vorhanden:	34%
Sitzhöhe 48-50cm:	23%
waagerechte Sitzfläche:	63%

Tabelle 33: Anteil der Haltestellen mit barrierefreier Wartefläche

Bei 66 Prozent der Bussteige sind Sitze vorhanden. Nur 35 Prozent der Sitzgelegenheiten haben eine gem. der Erfurter Checkliste vorgesehene Sitzhöhe zwischen 48 und 50 cm. Von den Sitzflächen, die nicht diesem vorgegebenen Standard entsprechen, ist der überwiegende Anteil zu niedrig.

Dynamische Fahrgast Information	
DFI vorhanden:	0%

Tabelle 34: Anteil der Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation

Abgesehen von den vorstehend dargestellten Kriterien Erfurter Checkliste konnten noch zusätzlich diverse Mängel festgestellt werden. Nicht alle Mängel betrafen direkt die Barrierefreiheit. Im Einzelnen traten bei einem signifikanten Teil der Haltestellen folgende Mängel auf, die sich teilweise ohne größeren Aufwand im Rahmen der baulichen Unterhaltung beheben lassen.

- Mängel in der Vegetationskontrolle
- Mängel in der Reinigung
- Mängel in der allgemeinen Pflege
- fehlende Sitzmöglichkeiten
- falsche Sitzhöhe (fast immer zu niedrig)
- fehlende Markierungstreifen an Glasflächen
- stark überstehende Fahrplanaushänge
- zu kleine Schrift auf den Fahrplänen
- fehlende oder zu kleine Namen auf dem Haltestellen-Verkehrszeichen
- keine Sichtbeziehung von der Wartefläche im Wartehäuschen zum Bus
- fehlende Wetterschutzeinrichtung
- Einbauten und Masten unnötigerweise direkt auf dem Bussteig
- vorspringende Bauteile in Kopfhöhe bei altmodischen Wartehäuschen
- schlechter Kontrast durch fehlenden Farbauftrag

8. Finanzierung

Eine Leistungserbringung ohne öffentliche Zuschüsse ist im ÖPNV von jeher nicht möglich. Es werden Finanzmittel verschiedenster Art und Herkunft in den ÖPNV gespeist. Der Aufwand für die Leistungserbringung inklusive der Schülerbeförderung in den einzelnen Linien beläuft sich wie nachfolgend dargestellt.

Die Teilbeträge für die Leistungserbringung in den Linienbündel Süd, Mitte und Nord wird nach vertraglich vereinbarten Preisgleitklauseln dynamisiert. Dadurch erhält der Kreis ein hohes Maß an finanzieller Planungssicherheit.

Maßnahme	Haushaltsansatz 2014
Linienbündel Süd	2.625.000 €
Linienbündel Mitte	4.080.000 €
Linienbündel Nord	4.158.000 €
Sonstiges (z.B. AnrufBus)	400.000 €
Pauschalzuweisungen	107.000 €
Schülerbeförderung außerhalb der Linienbündel, z.B. Bahn, Sonderbeförderungen etc.	525.000 €
Behindertenbeförderung	1.585.000 €
Summe:	13.480.000 €

Tabelle 35: Haushaltsansätze 2014 des Kreises Ostholstein im Bereich ÖPNV

Mittelart/-Herkunft	Haushaltsansatz 2014
Kommunalisierungsmittel des Landes	2.977.000 €
Anteile der Kommunen für die Schülerbeförderungskosten (1/3 nach § 114 SchulG).	1.590.000 €
Elternanteil an der Schülerbeförderung	211.000 €
Sonstige Kommunale Finanzierungsanteile ¹⁶	295.000 €
Kreismittel	8.407.000 €
Summe:	13.480.000 €

Tabelle 36: Mittelart und -herkunft für den Haushalt 2014

Der Kreis Ostholstein beteiligt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an konkreten Projekten und Leistungen, die nicht Teil der ausgeschriebenen Linienleistungen sind, wie z.B. dem AnrufBus im Nordkreis oder der Anbindung der Bahnhöfe Scharbeutz und Bad Schwartau. Dabei wird sich ausschließlich an Maßnahmen regionaler und überregionaler Bedeutung beteiligt, sofern diese der Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV dienen. Der Anteil des Kreises beträgt dabei regelmäßig 50 Prozent des kalkulierten Defizits; die übrigen 50 Prozent werden von den jeweiligen Kommunen aufgebracht.

Maßnahmen von ausschließlich lokaler Bedeutung, wie z.B. die Anbindung neu entstandener Wohngebiete werden nicht bezuschusst.

¹⁶ Hierunter fallen z.B. Refinanzierungsanteile bei der Schülerbeförderung oder kommunale Kostenanteile für den AnrufBus im Nordkreis

9. Bilanz des Zweiten RNVPs:

Bei näherer Betrachtung der Entwicklungen des ÖPNV seit Aufstellung des Zweiten RNVP lässt sich feststellen, dass bereits eine ganze Reihe von Zielen umgesetzt werden konnte, bzw. kurz vor dem Umsetzung steht. Hierzu zählen folgende, im Zweiten RNVP genannte Maßnahmen:

SPNV:

- Die Verdichtung des Angebots auf der Vogelfluglinie zu einem Zweistundentakt unter gleichzeitiger Reaktivierung der Haltepunkte Lensahn und Großenbrode
- Reaktivierung des Haltepunktes Burg und Verknüpfung mit dem Busverkehr
- Hohes Maß an Pünktlichkeit
- Einsatz moderner, schneller Triebwagen vom TYP LINT
- Beschleunigung der Strecke Kiel-Lübeck

Straßengebundener ÖPNV:

- Durch die Einführung des AnrufBusses Anfang des Jahres 2005 wurde die Flächenerschließung im ländlichen Raum auch im Hinblick auf die besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen deutlich verbessert (vgl. Kapitel 2.2).
- Im Rahmen der erfolgten Ausschreibungen wurden verstärkt bedarfsgestützte, linien- und fahrplangebundene Verkehrssysteme etabliert, die unternehmensunabhängig als „ALFA“ (Anruf-Linien-Fahrten) bezeichnet werden. Gerade für nachfrageschwache Zeiten ist das „ALFA“-System ein wirkungsvolles Instrument zur Sicherstellung einer Grundversorgung im ländlichen Raum.
- Verbesserung der Abstimmung zwischen Bus und Bahn an den Verknüpfungspunkten
- Mit der Umsetzung des SH-Tarifs hat der Kreis Ostholstein zu einer wirkungsvollen Integration der ehemals landesweit unterschiedlichen Tarifstrukturen beigetragen. Damit ist auch das Ziel einer verkehrlichen Integration der Tarife der Hansestadt Lübeck und dem Kreis Ostholstein erreicht worden.
- Die Etablierung des webgestützten Pendlerportals schließt die Angebotslücke zwischen der Vermittlung von Fahrgemeinschaften und der ÖPNV-Nutzung
- Systemgerechter Ausbau einer Reihe von Haltestellen auch im Hinblick auf Barrierefreiheit
- Einführung und verstärkte Kommunikation der Dachmarke NAH.SH
- Erhöhung des Anteils von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Sofern erforderlich wurden Haltestellenbezeichnungen an geänderte Gegebenheiten angepasst.

Handlungsbedarf besteht vor allem bei folgenden Punkten:

- Vor allem die Flächenerschließung im ländlichen Raum wird auch künftig eine besondere Herausforderung für den Kreis darstellen und zusätzliches finanzielles Engagement des Kreises als auch der Kommunen erfordern. Hier bieten bedarfsgestützte Systeme gute Möglichkeiten, ein Grundangebot in den ländlich strukturierten Regionen sicherzustellen.
- Die Umstiegssituationen sind sowohl räumlich als auch zeitlich weiter zu optimieren.
- Die Fahrgastinformation ist gerade an wichtigen Verknüpfungspunkten Bus – Schiene und Bus – Bus vielfach nicht oder nur eingeschränkt nutzerfreundlich. Die Einführung dynamischer Fahrgastinformationssysteme an ausgewählten Standorten mit hohem Fahrgastaufkommen kann hier Abhilfe schaffen.
- Die Umrüstung der Busflotte auf Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry Fahrzeuge ist weiter voranzutreiben, um eine weitestgehende Barrierefreiheit zu gewährleisten.
- In vielen Fällen entsprechen Haltestellen auch vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit gegenwärtig nicht den Erfordernissen.
- Das Marketing ist vor allem im Hinblick auf die Einbindung in die landesweite Dachkampagne NAH.SH weiter zu verstärken.
- Das Fahrpersonal ist vor allem im Umgang mit behinderten Menschen intensiv zu schulen.

II Entwicklungsteil

10. Weiterentwicklung des ÖPNV:

10.1. Allgemeine verkehrspolitische Ziele des Kreises Ostholstein:

Bereits im Ersten und Zweiten Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein wurden die langfristigen verkehrspolitischen, -wirtschaftlichen und -planerischen Ziele formuliert. Diese Ziele besitzen im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein nach wie vor ihre Gültigkeit. Die wachsenden Herausforderungen vor allem vor dem Hintergrund des Klimawandels und der demographischen Entwicklung erfordern ein breitgefächertes Bündel von Maßnahmen.

- Unter verantwortlicher Beteiligung der Städte, Ämter und Gemeinden ist die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines ausreichenden Bedienungsstandards zu gewährleisten, der wirtschaftlich verantwortbar und finanziell nachvollziehbar ist.
- Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) möglichst rasch und wirkungsvoll zurückgeführt werden. Der ÖPNV muss einer zeitgerechten Beförderung von Schülerinnen und Schülern angemessen sein, Behörden-, Arzt-, und Krankenhausbesuche ermöglichen und Standardarbeitszeiten einschließlich der Erfordernisse der häuslichen Besorgung, kulturelle Einrichtungen sowie Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete berücksichtigen.
- Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen sowie der Verbesserung der Infrastruktur, des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum Individualverkehr darstellt. Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung, Emissionsreduzierung und Erreichen der Barrierefreiheit fortlaufend zu modernisieren.
- Zur Schaffung barrierefreier Mobilitätsketten im ÖPNV sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen, insbesondere von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen, von blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten zu berücksichtigen.
- Dem besonderen Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen Rechnung zu tragen.
- Die besondere Verkehrsnachfrage im Tourismus ist angemessen zu berücksichtigen.
- Die Möglichkeiten eines Ausbaus der am jeweiligen Bedarf orientierten, sogenannten differenzierten Verkehrsbedienung im Kreis Ostholstein -z.B. in Form von „ALFA“ und AnrufBussen- sind verstärkt zu nutzen. Sofern sinnvoll, sind dabei Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Aufgabenträgern zu nutzen.

- Das ÖPNV-Angebot ist im Hinblick auf mehr Transparenz für die Fahrgäste weiterzuentwickeln. Hierzu gehören -auch mit dem Ziel einer verstärkten touristischen Nachfrage- die Verbesserung der Fahrgastinformation, die Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie die Überprüfung von Möglichkeiten zur stärkeren zeitlichen und räumlichen Vereinheitlichung des Fahrtenangebotes je Linie.
- Die straßengebundenen öffentlichen Stadt- und Überlandverkehre, die Angebote auf der Schiene, der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr sind als Elemente eines verkehrlichen und kreisübergreifenden Gesamtkonzeptes zu verstehen und durch geeignete Übergangsstellen zu integrieren. Hierfür sollte auch ein Ausbau der erforderlichen Infrastruktur erfolgen (z.B. Fahrradboxen an Bahnhöfen).
- Die Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sind in baulicher Hinsicht (Barrierefreiheit) und bezüglich ihrer zeitlichen Abstimmung weiter zu entwickeln.
- Die moderne Kommunikationselektronik (z.B. Smartphone-Apps) ist im Hinblick auf ihre Vernetzungsfunktionen besonders zu berücksichtigen.
- Das Instrument der wettbewerblichen Vergaben soll weiterhin genutzt werden.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass diese Ziele vor dem Hintergrund eines typischerweise dünn besiedelten und heterogen strukturierten Flächenkreis betrachtet werden müssen. Insofern muss sich die Umsetzung der Zielvorstellungen an einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen orientieren und kann regional recht unterschiedlich sein.

Auf Grund der anstehenden Herausforderungen, ausgelöst durch den demografischen Wandel und die wahrscheinlich umzusetzende Hinterlandanbindung, kann es erforderlich sein, den gesamten ÖPNV im Kreis Ostholstein neu organisieren zu müssen. Hierzu ist dann zu prüfen, ob externer Sachverstand (konzeptionelle Planung) vor der Neuausschreibung des Bündels ÖPNV Kreis Ostholstein einzuholen ist.

Letztlich orientiert sich die Umsetzbarkeit dieser Ziele an den haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen.

10.2. Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV

10.2.1. Schienenpersonennahverkehr

Die Zielsetzungen im SPNV für den Kreis Ostholstein werden durch den Aufgabenträger, das Land Schleswig-Holstein, vorgegeben. Maßgebend hierfür ist der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP), der durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) erstellt wird. Die Darstellung der Maßnahmenplanung im SPNV im Kreis Ostholstein erfolgt anhand der Vorgaben des LNVP und unter Berücksichtigung der Zielvorstellungen des Kreises.

10.2.2. Zielvorgaben des Kreises Ostholstein

Forderungen des Kreises Ostholstein für die Weiterentwicklung des SPNV sind:

- Eröffnung bzw. Reaktivierung eines Haltepunktes Ratekau
- Beschleunigung der Strecke Kiel-Lübeck auf eine Fahrzeit von weniger als 60 min, dabei auf der Verbindung bis Hamburg auch Verkürzung der Wartezeit in Lübeck, ggfs. durchgebundene Züge
- Die v.a. für Pendler und Touristen bedeutsame SPNV-Anbindung an die Bäderorte der Lübecker Bucht muss ebenso gesichert werden wie eine Verknüpfung an das nördliche Kreisgebiet.
- Gewährleistung und Einhaltung des vorgegebenen Fahrplans (Pünktlichkeit)
- Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und auf den Bahnsteigen
- Mehr Sauberkeit in den Zügen und mehr Sicherheit für Fahrgäste
- Einsatz moderner Fahrzeuge
- Ganzjährig barrierefreie Zugänglichkeit aller SPNV-Halte und der eingesetzten Fahrzeuge
- Verlässlichkeit des Betriebskonzeptes auch im Winter
- Einsatz ausreichender Fahrzeugkapazitäten
- Bessere Information für Fahrgäste besonders im Störfall

10.2.3. Straßengebundener ÖPNV

Zur Verwirklichung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielvorstellungen des Kreises Ostholstein ist die Umsetzung folgender aufeinander abgestimmter Maßnahmen erforderlich:

- Weiterentwicklung des SH-Tarifs zum SH-Tarif 2.0
- Systematische Abstimmung der Verkehrsanschlüsse und wo wirtschaftlich vertretbar die Vertaktung von Bus und Bahn
- Weiterentwicklung der Verkehrsangebote in Schwachlastzeiten und Regionen schwacher Verkehrsnachfrage mit flexiblen bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (z.B. AnrufBus- oder „ALFA“-Systeme)
- Offensives Marketing bzw. Öffentlichkeitsarbeit (NAH.SH) bzw. Weiterentwicklung der Dachmarke
- Definition und Gestaltung der Verknüpfungspunkte
- Qualitätssicherung und Qualitätsmanagement
- Fortführung und Weiterentwicklung des Konzepts für die wettbewerblichen Vergaben
- Sofern sinnvoll Herausbildung vermarktungsfähiger Produkte, z.B. SchnellBusse
- Laufende Überprüfung und Anpassung bzw. des bestehenden Angebotes im Hinblick auf Effizienz, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit
- Möglichkeiten der Beschleunigung des Busverkehrs, z.B. durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen sollen geprüft werden.
- Unter touristischen Gesichtspunkten sollte geprüft werden, ob und inwieweit eine Fahrradmitnahme ermöglicht werden kann.

10.2.4. Weiterentwicklung des Buslinienetzes:

Grundsätzlich wird angestrebt, ein System aus verschiedenen Komponenten und Angebotsformen zu entwickeln.

So sollen die auf den Achsen und Hauptachsen verkehrenden, heute bereits stark nachgefragten Linien möglichst gestärkt und bei Bedarf ausgebaut werden.

Als Zu- und Abbringer sollen -außerhalb der Schülerbeförderung- künftig verstärkt bedarfsgestützte Systeme zum Einsatz kommen. Ebenso soll die Wochenendbedienung abseits der Hauptachsen im Wesentlichen durch bedarfsgestützte Systeme erfolgen.

Die Hauptachsen (im Wesentlichen Regionalbuslinien) zeichnen sich dadurch aus, dass sie neben der Wahrnehmung von Schülerbeförderungsaufgaben in nennenswertem Umfang sowohl für Berufspendler als auch im Besorgungsverkehr von Bedeutung sind und auch während der Ferien über ein dichtes Fahrplanangebot verfügen. Sofern wirtschaftlich sinnvoll, soll außerhalb der Schülerbeförderung die Einführung eines Taktsystems geprüft werden.

Hauptachsen im Linienbündel Süd:

- Linie 5951: Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand (nur der Abschnitt Timmendorfer Strand – Lübeck)

Achsen im Linienbündel Süd:

- Linie 5912: Gnissau - Ahrensböök - Lübeck

Hauptachsen im Linienbündel Mitte:

- Linie 5518: Eutin - Süsel - Neustadt - Pelzerhaken/Rettin (Abschnitt Eutin-Neustadt-Pelzerhaken)

Achsen im Linienbündel Mitte:

- Linie 5515: Eutin - Ahrensböök
- Linie 5516: Eutin - Hutfeld – Bosau (nur Abschnitt Eutin – Hutfeld-Bosau)
- Linie 5508: Eutin - Schönwalde-Lensahn
- Linie 5960: Ahrensböök - Pönitz

Hauptachsen im Linienbündel Nord:

- Keine vorhanden

Achsen im Linienbündel Nord:

- Linie 4310: Kiel - Lütjenburg – Oldenburg (Abschnitt bis Kaköhl)
- Linie 5800: Neustadt - Grömitz
- Linie 5804: Neustadt - Oldenburg - Heiligenhafen
- Linie 5811: Oldenburg - Burg

Außerhalb der Linienbündel des Kreises Ostholstein ist die Linie 40 zu nennen, die die Anbindung der Ostseeküste der Lübecker Bucht über Travemünde an die Hansestadt Lübeck herstellt.

Den Liniensteckbriefen im Anhang 1 sind linienbezogen Entwicklungsmaßnahmen zu entnehmen.

10.2.4.1. Stadtverkehr Eutin

Der Eutiner Stadtverkehr aber auch der Eutin berührende Regionalbusverkehr ist wesentlich auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV ausgerichtet und bietet gute Umstiegsmöglichkeiten.

Der Bahnhof Eutin ist derzeit Kreuzungsbahnhof für die Züge in Richtung Kiel und Lübeck. Mit der für das Jahr 2017 geplanten weiteren Umsetzungsstufe des Schnell-Langsam-Konzeptes auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck, in deren Folge die Reisezeit zwischen den beiden Oberzentren auf unter eine Stunde sinken soll, werden die beiden Züge jeweils um etwa 7 Minuten versetzt in Eutin ankommen.

Um hier auch künftig eine möglichst optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten, ist frühzeitig eine Überplanung der Busfahrpläne vorzunehmen.

Die derzeit vorhandene räumliche Trennung von Regionalbus- (ZOB) und Stadtbuslinien (Bahnhof/Elisabethstraße) soll mittelfristig wieder aufgehoben werden.

10.2.4.2. Ergänzende bedarfsgesteuerte Verkehre

Der Ausbau von bedarfsgestützten Verkehren kann zu einer nachhaltigen Sicherung der Grundversorgung außerhalb des Linienverkehrs gerade im ländlichen Raum beitragen und ist für den Klimaschutz von besonderer Relevanz. Auf diese Weise lassen sich auch die in Kapitel 3.1 dargestellten Erschließungsdefizite beheben. Auch aufgrund der zunehmenden wirtschaftlichen Zwänge wird es stärker als bisher notwendig sein, schwach und sehr schwach nachgefragte Linienleistungen in bedarfsgestützte Systeme umzuwandeln.

Der AnrufBus im Nordkreis soll gemeinsam mit den Kommunen fortgeführt und bei Bedarf konzeptionell weiterentwickelt werden.

Die Erfahrungen mit den bereits vorhandenen Systemen haben gezeigt, dass nach einer gewissen Anlaufphase bei den Fahrgästen ein hohes Maß an Akzeptanz vorhanden ist. Für eine Reihe ländlich strukturierter Regionen bietet es sich an, anstelle von Linienleistungen bedarfsgestützte Systeme anzubieten, die außerhalb der für die Schülerbeförderung maßgeblichen Zeiten liegen.

Aus den Erfahrungen der Pilotphase des AnrufBusses im nördlichen Kreisgebiet wurde ein Betriebskonzept mit folgenden Rahmenbedingungen entwickelt:

- Betriebszeiten außerhalb der schülerbeförderungsrelevanten Tageszeiten
- Keine Fahrplan- und Linienbindung (Haustürbedienung)

- Bedienungsgebiet: Gemeindegebiet mit Ausrichtung auf den Hauptort der Gemeinde, ggfs. Überlappung mit benachbarten Korridoren und Anbindung von außerhalb liegenden Umstiegspunkten oder Bahnhalten
- Beschränkung auf möglichst einen Fahrzeugumlauf je Bedienungsgebiet
- Zu- und Abbringer zum Linienverkehr; keine Parallelbedienung zum Linienverkehr
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Dabei ist es von besonderer Bedeutung, für jedes Bedienungsgebiet individuelle Lösungen zu entwickeln, die den jeweiligen verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort entsprechen.

Die vorhandenen ALFA-Verkehre sollen im Hinblick auf die Nachfrage laufend überprüft und bei einem entsprechenden Bedarf mittelfristig durch AnrufBus-Systeme ersetzt werden. Nur dort, wo eine Installation von AnrufBus-Verkehren nicht möglich ist und eine nennenswerte Nachfrage besteht, sollen die vorhandenen ALFA-Verkehre beibehalten werden, bzw. zur Verdichtung des Angebotes eingerichtet werden. Sofern die Abrufquote von ALFA-Leistungen unter 5 Prozent liegt, soll diese eingespart werden.

Gerade im Hinblick auf die Nutzer mit Mobilitätseinschränkungen kann das AnrufBus-Konzept zu einer deutlichen Verbesserung der Situation führen, da aufgrund der Haustürbedienung der oftmals beschwerliche Weg zur Haltestelle und der dortige Aufenthalt entfällt.

Der AnrufBus trägt zudem zum Klimaschutz bei, da nicht nachgefragte Fahrten nicht durchgeführt werden. Zudem kann dadurch in vielen Fällen der Schritt zum Zweit-PKW entfallen.

Für die Region um Eutin sowie die Gemeinde Ahrensböök wurden bereits erste Grobkonzepte erarbeitet, die gemeinsam mit den Entscheidungsträgern vor Ort konzeptionell weiterentwickelt werden müssen.

Unter touristischen Gesichtspunkten sollte geprüft werden, ob und inwieweit eine Fahrradmitnahme ermöglicht werden kann.

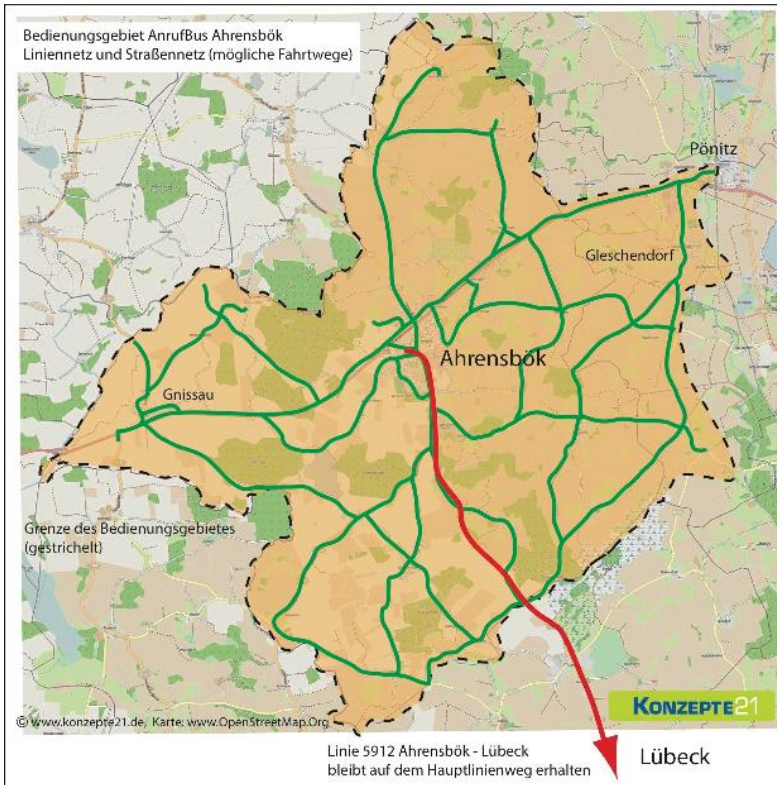


Abbildung 17: Mögliches AnrufBus-Bedienungsgebiet Ahrensböck
Rot dargestellt, die Achse in Richtung Lübeck (Linie 5912)

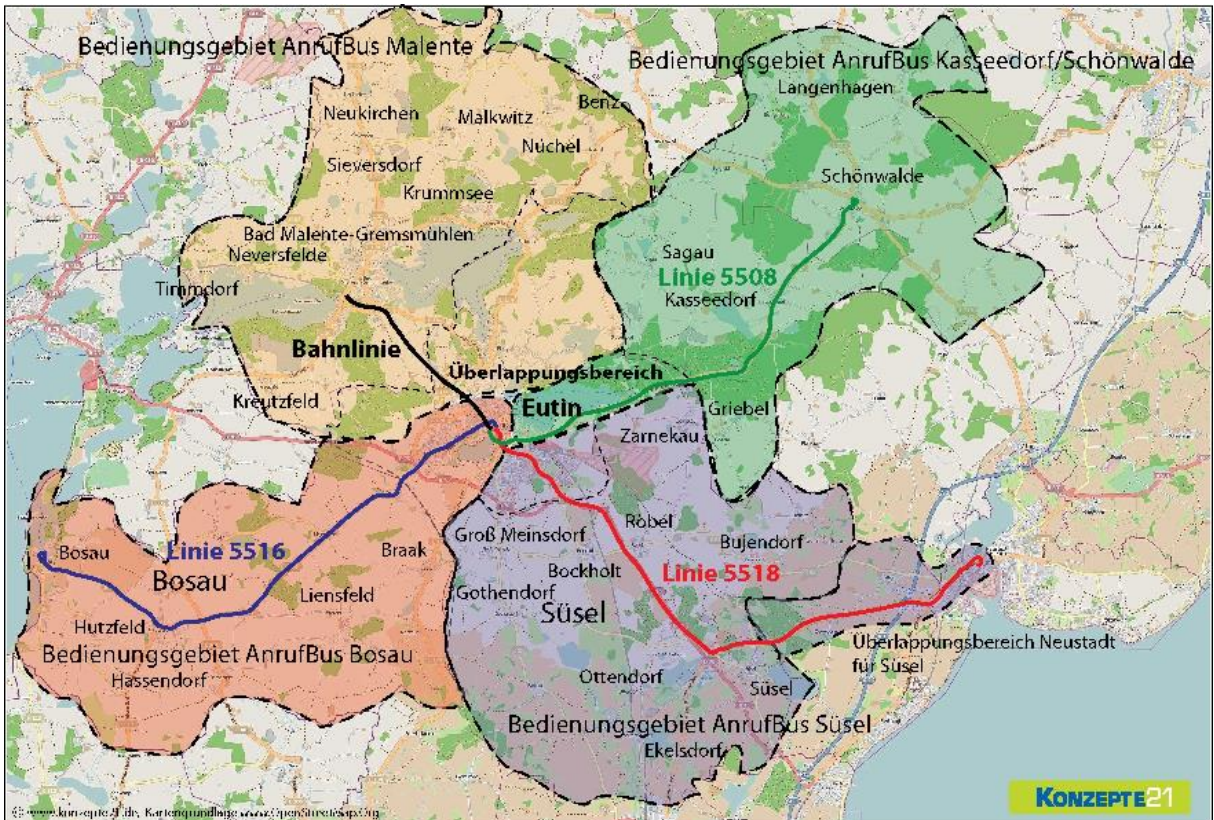


Abbildung 18: Mögliches AnrufBus-Bedienungsgebiet Eutin mit Umland

Weitere potentiell geeignete Anruf-Bus-Bedienungsgebiete sind in Abbildung 21 dargestellt. Der detaillierte Zuschnitt dieser Gebiete ist im Rahmen weiterer Analysen vertiefend zu betrachten.

Zur Nutzung von Synergieeffekten soll die Disposition aller AnrufBus-Systeme durch eine gemeinsame Dispositionszentrale mit einer kreisweit einheitlichen Rufnummer erfolgen. Die Möglichkeiten zur Kooperation mit benachbarten Aufgabenträgern soll vertiefend geprüft werden.

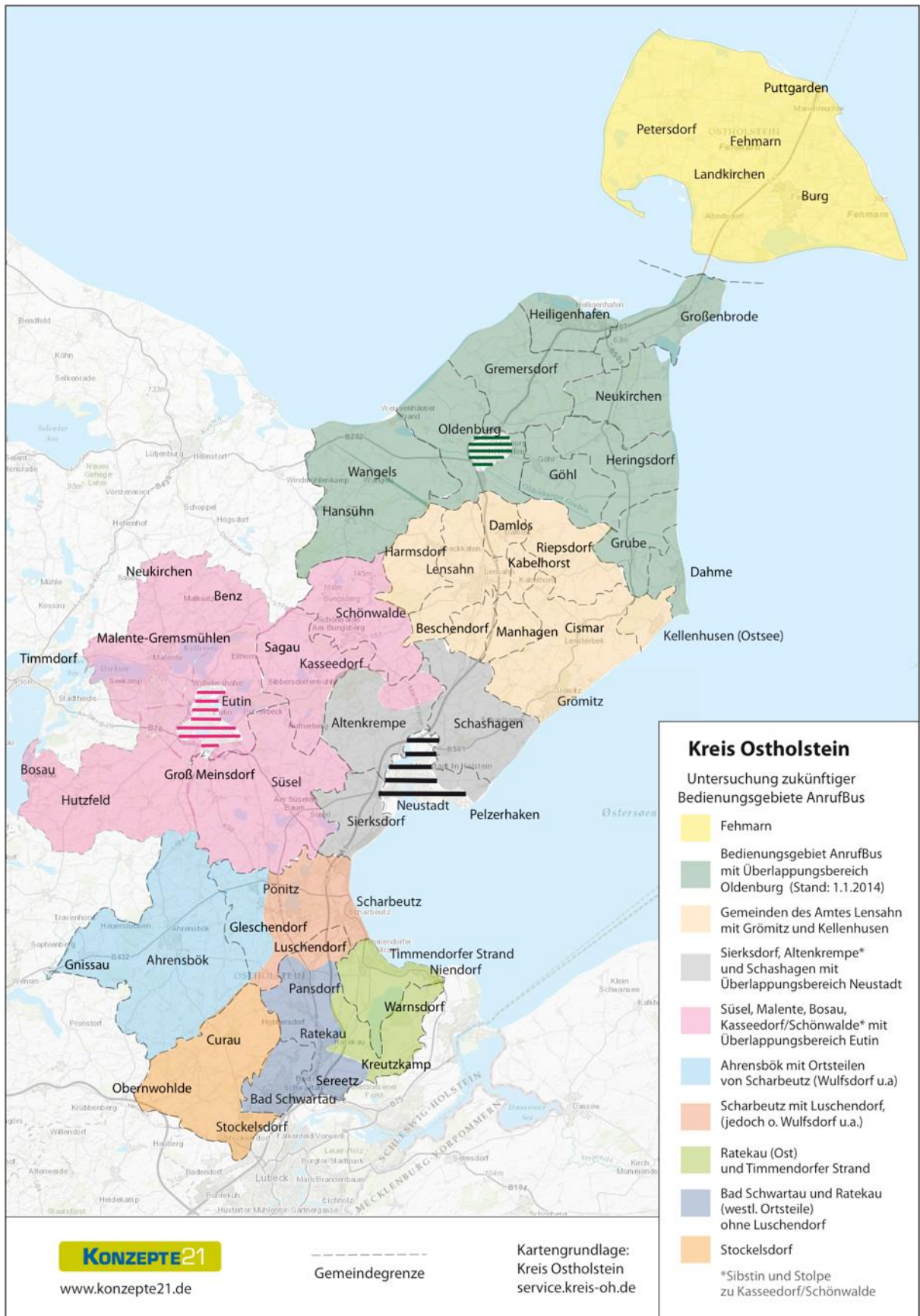


Abbildung 19: Mögliche AnrufBus-Bedienungsbereiche im Kreis Ostholstein

10.2.4.3. Weitere verkehrliche Maßnahmen

Nachfolgend werden die in den einzelnen Liniensteckbriefen (Anhang 1) genannten Maßnahmenvorschläge kurz dargestellt.

Linie/Bereich	Maßnahme
40	Verbesserung der Umstiegssituation auf die Linie 5803 am Bahnhof Scharbeutz
5502	Herstellung des Anschlusses an die Regionalbuslinie 5518 (Eutin-Neustadt-Pelzerhaken-Rettin)
5503	Optimierung (Entzerrung) der Anschlusszeiten auf die übrigen Stadtbuslinien
5505	Optimierung (Entzerrung) der teilweise knappen Anschlusszeiten Bus/Bus und Bus/Bahn
5507	Ersatz von Linienleistungen nördlich des Kellersees durch bedarfsgestützte Systeme
5508	Eliminierung der Parallelbedienung zwischen Lensahn und Oldenburg
5510	Bedienung von Niederkleveez in Abstimmung mit dem Kreis Plön
5518	Ggfs. häufigere Anbindung des Hauptortes Süsel
5803	Ggfs. Fahrplanreduzierung im Winterhalbjahr, sofern betrieblich möglich Anschlüsse an die Linie 40 verbessern
5951	Sofern betrieblich möglich, Parallelbedienung zur Linie 40 einstellen.
Region Fehmarn	Stärkung und ggfs. Weiterentwicklung des AnrufBusses
Region Oldenburg-Land-Oldenburg-Heiligenhafen und Dahme	Stärkung und Weiterentwicklung des AnrufBusses
Gemeinden des Amtes Lensahn mit Grömitz und Kellenhusen	Einführung eines AnrufBus-Systems
Sierksdorf, Altenkrempe und Schashagen (mit Überlappungsbereich Neustadt)	Einführung eines AnrufBus-Systems
Süsel, Malente, Bosau, Kasseedorf (mit Überlappungsbereich Eutin)	Einführung eines AnrufBus-Systems
Ahrensböök mit westlichen Ortschaften der Gemeinde Scharbeutz	Einführung eines AnrufBus-Systems
Scharbeutz mit Luschendorf	Einführung eines AnrufBus-Systems
Ratekau Ost und Timmendorfer Strand	Einführung eines AnrufBus-Systems
Bad Schwartau und Ratekau (westl. Orte)	Einführung eines AnrufBus-Systems zur Herstellung einer Anbindung v.a. der ländlichen Ortsteile.
Stockelsdorf	Einführung eines AnrufBus-Systems zur Herstellung einer Anbindung v.a. der ländlichen Ortsteile.

Tabelle 37: Verkehrliche Einzelmaßnahmen

10.2.4.4. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung

Im Zusammenhang mit dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wurde im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens eine Trassenvariante für die Schienenhinterlandanbindung (Personen- und Güterverkehr) ermittelt.

Das Ergebnis des Verfahrens wurde im Mai 2014 vorgelegt. Vorgesehen ist dabei, eine zweigleisige Schienentrasse weitestgehend an die Autobahn A1 zu legen. Außerdem sind Umfahrungen der Orte Ratekau, Lensahn, Oldenburg und Großenbrode vorgesehen.

Gleichzeitig soll die vorhandene „Bäder-“ Bahnstrecke entlang der Lübecker Bucht bis Neustadt entwidmet und stillgelegt werden.

Die Umsetzung wird voraussichtlich ab dem Jahr 2017 erfolgen.

Für den ÖPNV ergeben sich hieraus weitreichende Konsequenzen. So würden als Folge dieser Planung die touristisch außerordentlich bedeutenden Orte wie Scharbeutz und Timmendorfer Strand vom SPNV abgehängt. Auch für Berufspendler würden sich Nachteile ergeben.

Aus Sicht des Kreises sollte daher die bisherige SPNV-Trasse zwischen Lübeck und Neustadt aufrechterhalten werden.

Sofern tatsächlich eine Stilllegung der „Bädertrasse“ erfolgt, sind zur Anbindung der Orte an die neuen Haltepunkte zusätzliche Busleistungen in erheblichem Umfang zu bestellen. Der Kreis Ostholstein geht dabei davon aus, dass die Finanzierung für diese Leistungen durch den Verursacher nachhaltig sichergestellt wird.

Um eine Verknüpfungsmöglichkeit auch aus Neustadt und Eutin in Richtung Dänemark zu gewährleisten, könnte es sinnvoll sein, einen Haltepunkt „Neustadt West“ zu installieren.

Dieser ließe sich vermutlich mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand auch an die Buslinie 5518 (Eutin-Neustadt-Pelzerhaken-Rettin) als Hauptachse anbinden.

Der neue Haltepunkt „Neustadt West“ könnte somit als zentraler Verknüpfungspunkt in der Region entwickelt werden.

Es ist auch zu berücksichtigen, dass Umstiegserfordernisse stets eine Hemmschwelle für die Fahrgäste darstellen und von daher auch negative Effekte bezüglich der Fahrgastzahlen zu erwarten sind.

Insgesamt sollte unter dem Gesichtspunkt des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung ein Nahverkehrskonzept für den Kreis Ostholstein entwickelt werden, das die Chancen einer Festen Fehmarnbeltquerung für die Bevölkerung des Kreises nutzbar macht.

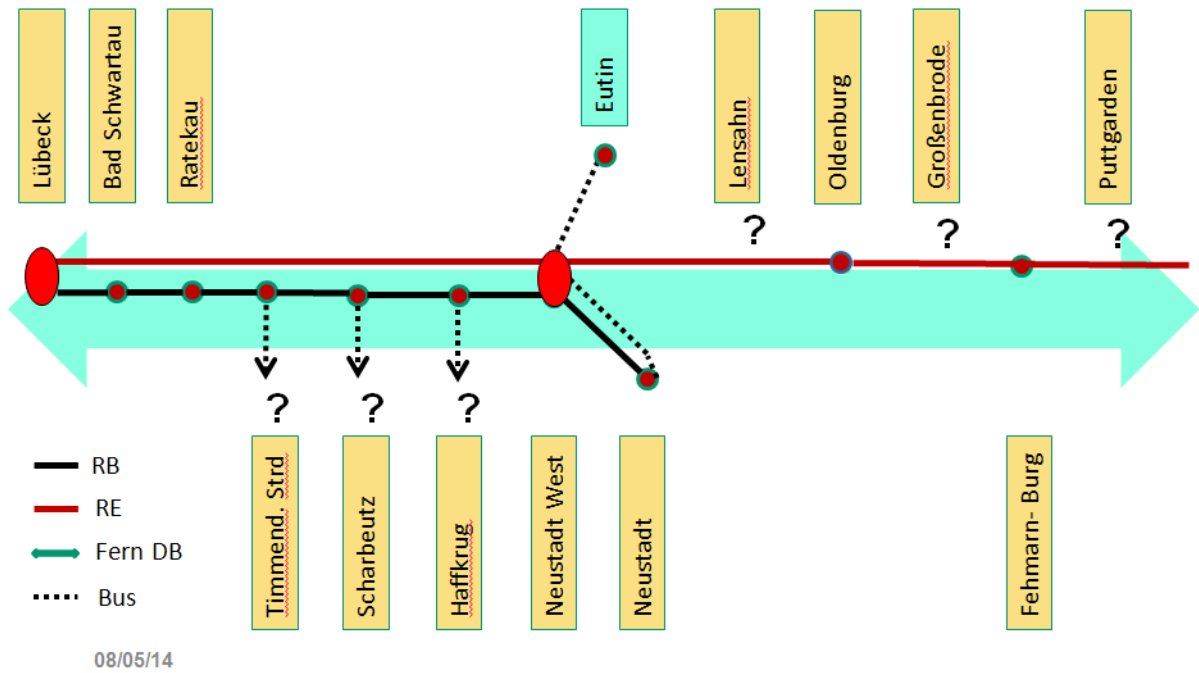


Abbildung 20: Prinzipskizze: Mögliches ÖPNV- und SPNV-Szenario auf der Vogelfluglinie mit Bahnhof „Neustadt West“

10.2.4.5. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung orientiert sich weiterhin an den Rahmenvorgaben der Schülerbeförderungssatzung zu zumutbaren Wartezeiten und Entfernungen zwischen Wohnort- und Schulort (vgl. Kapitel 1.2.3).

Das Verkehrsangebot ist im Hinblick auf seine Bedarfsgerechtigkeit laufend zu überprüfen. Sofern das tatsächliche Angebot deutlich über die in Kap. 1.2.3 formulierten Angebotsstandards hinausgeht, soll in Abstimmung mit den Schülerbeförderungsträgern eine Reduzierung des Leistungsangebotes vorgenommen werden. Anhaltspunkte für nennenswerte Einsparmöglichkeiten ergeben sich vor allem im Hinblick auf den Schulstandort Eutin.

Die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV soll weiter vorangetrieben werden; freigestellte Schülerverkehre sollen nur noch dort verkehren, wo eine Bedienung durch den ÖPNV nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dies ist von dem Schülerbeförderungsträger nachzuweisen. Im Einzelfall kann -sofern es wirtschaftlich vertretbar ist- eine Sonderbeförderung (Taxi etc.) erfolgen.

11. Nachfrageprognose

In Kapitel 1.4 wird die gegenwärtige Nachfrage im Jedermannverkehr auf Basis der Fahrscheinverkaufsstatisik dargestellt. Eine konkrete Prognose zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens im straßengebundenen ÖPNV lässt sich kaum verlässlich ableiten. Für den SPNV hat die LVS eine detaillierte Prognose vorgenommen.

Bei der Umsetzung aller im LNVP im Szenario „Offensive Nahverkehr“ dargestellten Maßnahmen sind bis zum Jahr 2030 auf den Bahnverbindungen im Kreis Ostholstein Fahrgastzuwächse im zweistelligen Prozentbereich zu erwarten. Für die Verbindung Neustadt-Puttgarden wird ein Fahrgastzuwachs von 75 Prozent prognostiziert.

Grundsätzlich können für den straßengebundenen ÖPNV folgende Aussagen getroffen werden:

- Durch den demografischen Wandel ist - wie auch im SPNV - grundsätzlich mit einer Zunahme derjenigen Personen zu rechnen, die infolge des fortgeschrittenen Alters auf die Nutzung des PKWs verzichten. Insgesamt wird Anteil der über 65-Jährigen bis zum Jahr 2025 um knapp 15 Prozent ansteigen.
- Die Anzahl der Schüler ist gegenwärtig bereits rückläufig. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren weiter verstärken. Durch weitere Veränderungen in der Schulstruktur, v.a. durch die Schließung oder Zusammenlegung von Schulen werden jedoch neue Fahrgastströme entstehen, für die weiterhin Fahrleistungen vorgehalten werden müssen.
- Die Bevölkerung im Kreis Ostholstein wird bis zum Jahr 2025 um rund 3,1 Prozent abnehmen. Hiervon werden besonders die sehr ländlich strukturierten Gemeinden im Norden und Süden des Kreises sowie die Gemeinde Bosau betroffen sein.

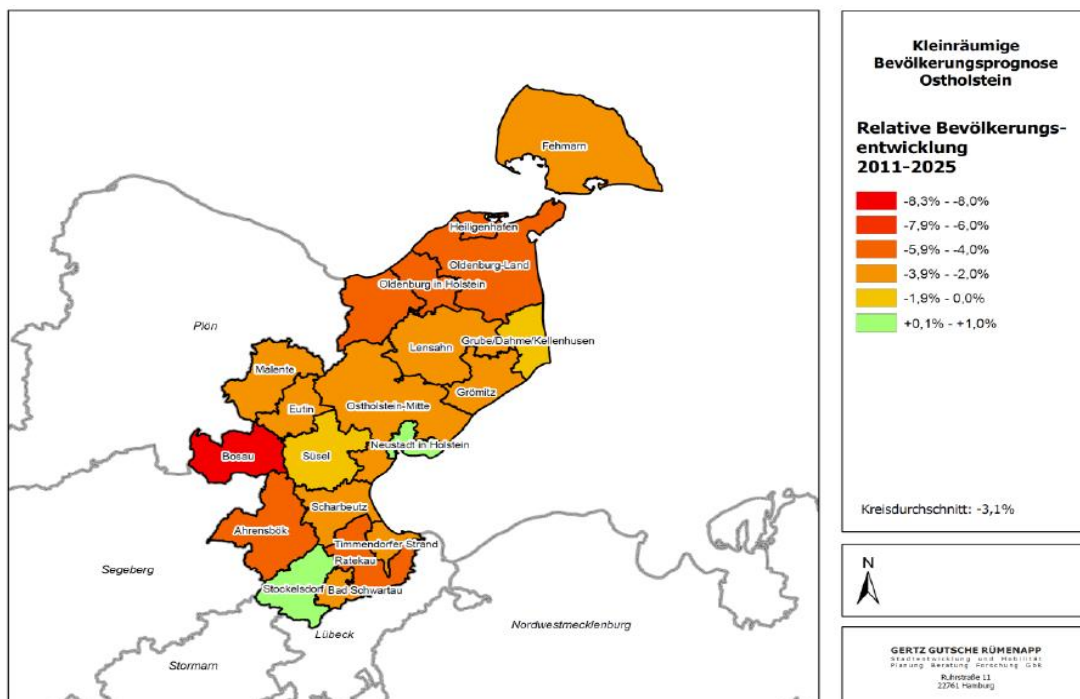


Abbildung 21: Relative Bevölkerungsentwicklung 2011-2025 im Kreis Ostholstein (Quelle: Gerz Gutsche Rümenapp (2013): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Ostholstein im Auftrag der Stadt Neustadt)

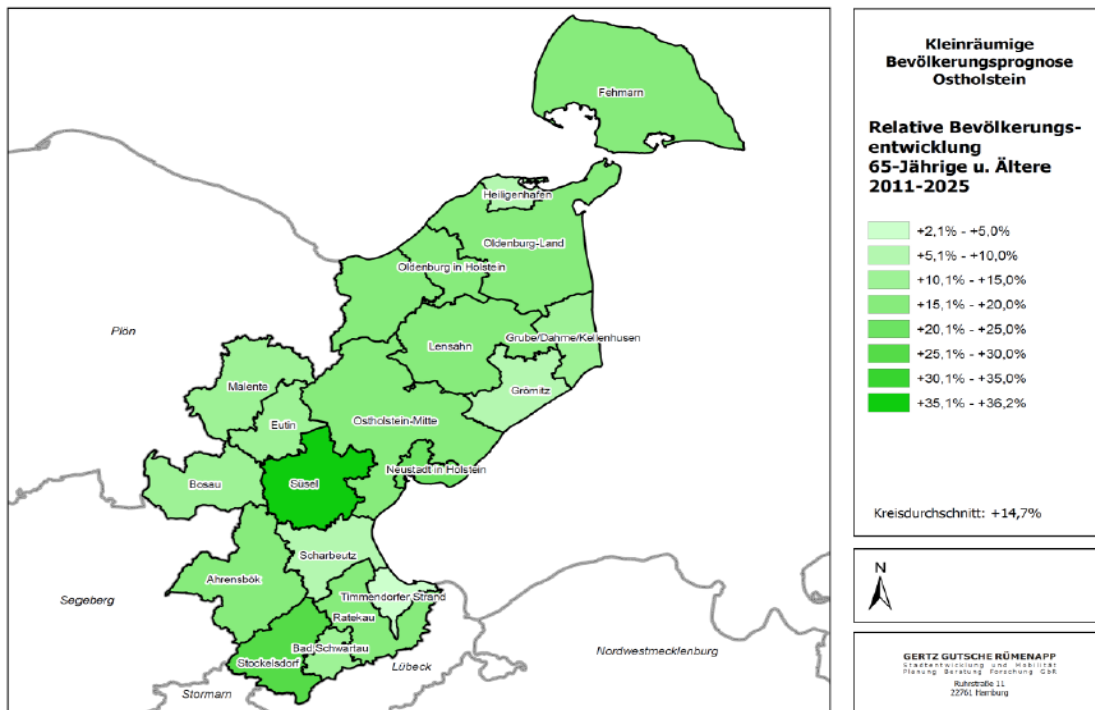


Abbildung 22: Relative Bevölkerungsentwicklung 2011-2025 im Kreis Ostholstein (Quelle: Gerz Gutsche Rümenapp (2013): Kleinräumige Bevölkerungsprognose (65-Jährige und ältere) Ostholstein im Auftrag der Stadt Neustadt)

12. Tarifentwicklung

Der im Jahr 2005 eingeführte SH-Tarif soll im Hinblick auf Transparenz und Kundentreue behutsam zum SH-Tarif 2.0 weiterentwickelt werden.

Gleichzeitig sollte durch Marketingmaßnahmen der Bekanntheitsgrad des SH-Tarifs weiter erhöht werden. Im Jahr 2012 war nur 50 Prozent der im Rahmen einer Marktfor- schungsanalyse der LVS befragten Personen bekannt, dass es sich beim SH-Tarif um einen ÖPNV-Tarif handelt.¹⁷ Aus Sicht des Kreises Ostholstein wäre es zudem sinnvoll, die Größe der Tarifzonen landesweit zu vereinheitlichen, um ein weitestgehend identi- sches Tarifniveau im Verhältnis zur Reiseweite zu erreichen.

Zudem besteht hinsichtlich der zeitlichen Dauer der Einnahmeaufteilung weiterer Opti- mierungsbedarf.

13. Barrierefreiheit

Am 01.05.2002 ist das Gesetz über die Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. Damit wird das Benachteiligungsverbot aus Artikel 3 Grundgesetz umge- setzt. Das Gesetz regelt die Gleichstellung Behinderter und die Barrierefreiheit im öffent- lich-rechtlich geregelten Bereich. Die Regelungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungs- gesetzes (GVFG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie der Straßenbahn Bau- und Betriebsordnung (BOStrab.) wurden an die Zielsetzungen des BGG angepasst.

¹⁷ Omnitrend: Landesweite Marktforschung 2012

Nach dem PBefG sind die Nahverkehrspläne das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen.

Dabei ist u.a. „Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden“ (Anhang 3) zugrundegelegt worden.

Der Beirat des Kreises Ostholstein für Menschen mit Behinderung ist bei der Aufstellung des Dritten Regionalen Nahverkehrsplans intensiv eingebunden worden (vgl. Anhang 2).

Behinderte bzw. in der Mobilität eingeschränkte Menschen sollen in allen Lebensbereichen einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten haben. Aufgrund der ständig steigenden Mobilitätsbedürfnisse stellt gerade der Verkehrsbereich einen besonderen Schwerpunkt dar.

Im Hinblick auf die Nutzbarkeit verkehrlicher Infrastruktur sind nicht nur körperbehinderte Menschen zu berücksichtigen sondern sämtliche in der Mobilität eingeschränkte Personengruppen. Hierzu zählen auch ältere Menschen, Kinder, werdende Mütter, Mütter mit Kinderwagen oder Menschen mit umfangreichem Gepäck.

Der Abbau von Benutzungshemmnissen (Barrieren) kann zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit aller Nutzer führen.

Im Rahmen der inklusiven Beschulung wird der Bedarf an einer barrierefreien Schülerbeförderung weiter steigen.

Nach § 8 des Personenbeförderungsgesetzes hat der Regionale Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

In diesem Zusammenhang sollen die nachfolgend dargestellten Maßnahmen weiterverfolgt werden:

13.1. Erhöhung der Anteile von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen:

Im Rahmen der Flottenmodernisierung kann eine weitere Steigerung des Anteils der Niederflur- bzw. Low-Entry Fahrzeuge erreicht werden.

Bündel Nord: Der derzeitige Verkehrsvertrag (Laufzeit bis Dezember 2021) sieht eine Niederflur- bzw. Low-Entry-Quote von 50 Prozent vor. Gegenwärtig liegt der Anteil jedoch bereits bei 61 Prozent. Im Rahmen der laufenden Flottenmodernisierung soll nach Auskunft des Verkehrsunternehmens während der Vertragslaufzeit eine Anhebung auf 90 Prozent erfolgen.

Bündel Süd: Der derzeitige Verkehrsvertrag (Laufzeit bis Dezember 2022) sieht eine Niederflur- bzw. Low-Entry-Quote von 50 Prozent vor. Gegenwärtig liegt der Anteil jedoch bereits bei 76 Prozent. Im Rahmen der laufenden Flottenmodernisierung soll nach Auskunft des Verkehrsunternehmens während der Vertragslaufzeit eine Anhebung auf 90 Prozent erfolgen.

Nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen ist davon auszugehen, dass dieses Ziel auch tatsächlich erreicht werden kann.

Bündel Mitte: Die Niederflur- bzw. Low-Entry-Quote beträgt bereits gegenwärtig 90 Prozent. Im Stadtverkehr Eutin werden ausschließlich niederflurige bzw. Low-Entry-Fahrzeuge eingesetzt.

Ein nicht unerheblicher Anteil aller Fahrleistungen wird gegenwärtig von Subunternehmern erbracht, die neben ÖPNV-Leistungen auch Gelegenheitsverkehr durchführen. Hierfür werden üblicherweise Hochbodenfahrzeuge eingesetzt, die außerhalb der Schülerbeförderung für Gruppenfahrten oder als Reisebusse eingesetzt werden.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist es erforderlich, auch künftig in allen drei Linienbündeln auf Subunternehmer zurückzugreifen. Insofern werden weiterhin in geringem Hochbodenfahrzeuge eingesetzt werden müssen, wenn eine vollumfängliche Ausstattung mit Niederflurfahrzeugen nicht zu Lasten der Gesamtversorgung gehen soll. Sofern es umlauftechnisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, sollen die Hochbodenfahrzeuge künftig ausschließlich im Rahmen der Schülerbeförderung eingesetzt werden, sofern dort aufgrund inklusiver Beschulung nicht auch niederflurige Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Grundsätzlich werden folgende übergeordnete Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV angestrebt:

- Im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte ist der Anteil niederfluriger Fahrzeuge kontinuierlich zu erhöhen. Es sollen bei Neuanschaffungen zudem die maßgeblichen „Empfehlungen für Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse“ der Fachhochschule Erfurt berücksichtigt werden.
- Berücksichtigung im Umgang mit behinderten Menschen im Rahmen der Personalqualifikation
- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung Haltestellen
- Entwicklung eines Anforderungsprofils für eine barrierefreie Fahrgastinformation. Bezogen auf die Gestaltung der Fahrpläne gibt es bereits auf Landesebene erste Ansätze, um zu einer Vereinheitlichung zu gelangen. Dieser Prozess soll unter dem besonderen Augenmerk der Barrierefreiheit durch den Kreis Ostholstein konstruktiv begleitet werden.
- Fortführung des regelmäßigen Austauschs mit dem Beirat des Kreises Ostholstein für Menschen mit Behinderungen

13.2. Weitere Anforderungen an Fahrzeuge

Sicherheit und Komfort sind bei der Wahl der Fahrzeuge von besonderer Bedeutung. Zudem soll in der Mobilität eingeschränkten Personen der Zugang zum ÖPNV erleichtert werden. Letztlich sind vor allem die Fahrzeuge Aushängeschild des ÖPNV und bieten demnach gute Möglichkeiten, für einen attraktiven Nahverkehr zu werben.

Sämtliche Vorgaben zum Fahrzeugpark sind vor dem Hintergrund betriebswirtschaftlicher Überlegungen der einzelnen Unternehmen zu betrachten.

Diese Vorgaben dürfen jedoch nicht zu einer Einschränkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen führen.

Als übergeordnetes Ziel sollen die Fahrzeuge eine einfache und sichere Nutzung durch den Fahrgast gewährleisten. Sie müssen diesbezüglich dem Stand der Technik entsprechen. Folgende Standards wurden mit den Verkehrsunternehmen teilweise im Rahmen der bisher geschlossenen Verkehrsverträge vereinbart und sind von den Unternehmen einzuhalten.

- Es sollten im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte weitestgehend Niederflurfahrzeuge (alternativ low-entry) eingesetzt werden.
- Der Fahrgast soll im Fahrzeug laufend über den aktuellen Fahrtverlauf informiert werden. Die Fahrzeuge sollen über Anzeigen der nächsten Haltestellen verfügen.
- Zur Nutzung von mobilitätsunterstützenden Technologien via Smartphone sollte eine Ausstattung der Busse mit W-LAN-Zugangspunkten erwogen werden.
- Linien- und Tarifinformationen sollten im Bus einzusehen sein.
- Die äußere Gestaltung soll die Fahrzeuge als Nahverkehrsprodukte kenntlich machen. Es ist ein „corporate Design“ unter Verwendung der Dachmarke „NAH.SH“ anzustreben.
- Ersatzfahrzeuge oder Fahrzeuge von Subunternehmern müssen als Linienfahrzeuge eindeutig erkennbar sein.

- Die Fahrzeuge müssen ausreichend beheizt bzw. belüftet werden.
- Die Fahrzeuge müssen Vorrichtungen für den Verkauf der Fahrausweise des Schleswig-Holstein-Tarifs besitzen.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich sein, d.h. möglichst geringe Lärm- und Schadstoffemissionen verursachen. Maßgeblich sind die jeweils geltenden Grenzwertstufen (Euro-Normen) für Emissionen von Nutzfahrzeugen und der Entwicklungsstand der Fahrzeugantriebstechnik zum Zeitpunkt der Neubeschaffung.
- Im Hinblick auf die Barrierefreiheit soll das Augenmerk besonders auf folgende Ausstattungsmerkmale gelegt werden:
 - Die Ausstattung muss einen einfachen Zugang für mobilitätsbehinderte Personen gewährleisten.
 - Anforderungstaster für Einstiegshilfen müssen leicht auffindbar sein.
 - Der Einstieg muss für den Zugang mit Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen etc. ausreichend breit sein.
 - Die Mehrzweckfläche im Fahrzeug muss ausreichend dimensioniert sein.
 - Die Bodenbeläge müssen eben und rutschfest sein.
 - Festhaltungsmöglichkeiten müssen lückenlos angebracht und optisch deutlich gekennzeichnet sein.
 - Der gesamte Innenraum muss kontrastreich, hell und blendfrei gestaltet sein.
 - Elektronische Anzeigen und Kennzeichnungen müssen mit geeigneten Schriften erfolgen und gut wahrnehmbar sein.

13.3. Anforderungen an Haltestellen

Die Haltestellen als „Visitenkarten des ÖPNV“ sollen im Hinblick auf Komfort, Sicherheit und insbesondere die Barrierefreiheit dem Fahrgast eine möglichst angenehme Wartezeit ermöglichen.

Wie in Kapitel 7 dargestellt, ist von den untersuchten Haltestellen keine als vollständig barrierefrei einzustufen.

Ein barrierefreier Um- bzw. Ausbau aller 900 Haltestellen im Kreis Ostholstein würde Investitionen von mehreren Millionen Euro erfordern.

Angesichts der begrenzten Finanzmittel der für die Haltestelleninfrastruktur zuständigen Städte und Gemeinden wird empfohlen, eine Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen vorzunehmen. Als Grundlage hierfür kann das Fahrgastaufkommen der einzelnen Haltestellen dienen.

Nr.	Merkmal	Haltestellenkategorie		
		I	II	III
1	Fahrplan an H-Stellenmast in geeigneter Höhe auch für Rollstuhlfahrer	Ja	Ja	Ja
2	Haltestellennamen im H-Stellenschild	Ja	Ja	Kann
3	Fahrplantafel mit Information zu: Liniennummer, H-Stellennamen, Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan	Ja	Kann	Nein
3	Dynamische Fahrgast Information (optisch)	Ja	Soll	Nein
4	Dynamische Fahrgast Information (akustisch)	Ja	Soll	Nein
5	Sitzgelegenheit ^{*)}	Ja	Ja	Kann
6	Wetterschutz / Wartehäuschen ^{*)}	Ja	Ja	Kann
7	Beleuchtung	Ja	Ja	Kann
8	Hochbordkantsteine	Ja	Ja	Kann
9	Taktiler Leitsystem (Blindentaststeine)	Ja	Ja	Kann
10	öffentl. WC	Soll	Kann	Nein
11	Papierkorb	Ja	Ja	Kann
12	Fahrradabstellplätze	Ja	Soll	Kann
13	barrierefreie Zuwegung	Ja	Ja	Kann
14	Kurzzeitparkplätze ("Kiss & Ride")	Kann	Kann	Nein
15	Langzeitparkplätze ("Park & Ride")	Kann	Nein	Nein
*) nicht bei den letzten drei Haltestellen in Richtung einer Endhaltestelle				

Haltestellen der Kategorie I und II sind dabei vollständig barrierefrei auszubauen. Dabei wird unterstellt, dass Kategorie I nicht nur von der Ausstattung oberhalb der Kat. II angesiedelt ist, sondern auch bis zum Jahr 2022 auszubauen ist.

Zur Kategorie I gehören empfehlungsgemäß folgende wichtige Haltestellen-Standorte:

Diese sind:

- Ahrensbök, ZOB,
- Bad Schwartau, ZOB,
- Eutin ZOB/Bahnhof,
- Eutin Am Stadtgraben,
- Grömitz, Markt ,
- Heiligenhafen, Wilhelmsplatz,
- Kellenhusen, ZOB,
- Malente, Markt,
- Neukirchen, ZOB,
- Neustadt, ZOB/Bahnhof,
- Neustadt, Markt,
- Oldenburg, ZOB/Bahnhof,
- Oldenburg, Markt,
- Timmendorfer Strand, ZOB,
- Großenbrode, Bahnhof
- Lensahn, Kirche
- Burg, Niendorfer Platz

Die übrigen untersuchten Haltestellen gehören zu Kat. II. Diese beinhalten 280 Bussteige bzw. Masten.

In die Kat. III fallen die nicht untersuchten verbleibenden ca. 740 H-Stellen im Kreis Ostholstein.

An den zentralen Verknüpfungspunkten, wie z.B. dem Bahnhof Eutin ist die Einrichtung von dynamischen Fahrtanzeigern, z.B. mit Anzeige der Abfahrt und von Verspätungen ebenso sinnvoll wie die Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern.

Die für die Haltestelleninfrastruktur zuständigen Kommunen sollen für die Notwendigkeit des barrierefreien Ausbaus sensibilisiert und bei Bedarf beraten werden.

14. Marketing

Wie dargestellt, erfolgt ein vergleichsweise zurückhaltendes (Produkt-)Marketing gegenwärtig im Wesentlichen durch die Verkehrsunternehmen. Der Kreis Ostholstein sieht die Verantwortung hierfür auch zukünftig vorrangig bei den Unternehmen.

Die Integration der Marketingmaßnahmen in die landesweite Dachkampagne „NAH.SH“ sollte fortgeführt und im Hinblick auf eine eindeutige Assoziierbarkeit mit dem Nahverkehr deutlich weiterentwickelt werden.

Dabei sollte sich nicht auf die reine Produktwerbung beschränkt werden; vielmehr ist es erforderlich auch das ÖPNV-Gesamtsystem zielgruppenorientiert stärker in den Mittelpunkt von Marketingstrategien zu rücken.

15. Serviceangebote

Die vom Land Schleswig-Holstein betriebene elektronische Fahrplanauskunft hat sich der Vergangenheit bewährt. Das von allen Aufgabenträgern gemeinsam finanzierte System ist zwischenzeitlich in das Internetangebot www.NAH.SH integriert worden.

In allen Fahrplänen sind künftig die Fahrten, die verlässlich mit Niederflur oder Low-Entry-Fahrzeugen gefahren werden, besonders zu kennzeichnen.

Es ist zudem ein unternehmensunabhängiges Layout anzustreben. Sinnvoll wäre auch die Entwicklung eines landesweit einheitlichen Layouts unter Verwendung der Dachmarke „NAH.SH“.

16. Organisation

Bereits seit der Erarbeitung des Konzeptes zum Schleswig-Holstein Tarif wird das Thema Organisation zwischen dem Land und Aufgabenträgern anhaltend diskutiert. Während einige Kreise zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft eigene Gesellschaften gegründet haben, wie z.B. die Kreise Segeberg und Pinneberg, hat der Kreis Ostholstein seine bisherige Struktur beibehalten.

Die Aufgabenträgerschaft wird nach wie vor von der Verwaltung (Fachdienst Regionale Planung) wahrgenommen. Im Bedarfsfall, z.B. bei der Durchführung der Ausschreibung wird sich externer Fachkompetenz bedient.

Nach intensiver Diskussion haben das Land Schleswig-Holstein und die Kreise und kreisfreien Städte im Jahr 2014 die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) gegründet.

Die Ziele des Verbundes sind vor allem:

- Stärkung der Aufgabenträgerposition
- Vereinheitlichung des Auftritts des Gesamtsystems ÖPNV

Die nicht im HVV organisierten Kreise und kreisfreien Städte erhalten vom Land Schleswig-Holstein jährlich je 50.000 €, die sie als Gesellschafteranteil zur Finanzierung der NAH.SH GmbH zur Verfügung stellen.

17. Finanzierung

Der Kreis Ostholstein beabsichtigt, den ÖPNV im Rahmen seiner Möglichkeiten weiter zu fördern und auszubauen, wobei diesen Bestrebungen aufgrund der allgemein schwierigen Haushaltslage enge Grenzen gesetzt sind. Gerade die weitreichenden Änderungen der Schulstruktur als auch die erheblichen Kostensprünge bei Personal und Kraftstoff stellen die Aufgabenträger landesweit vor erhebliche Herausforderungen.

Es ist davon auszugehen, dass der Aufwand für die Aufrechterhaltung der heutigen Standards jährlich um 3,5 Prozent steigen wird. Dabei ist es unumgänglich schwach bzw. gar nicht nachgefragte Leistungen einzustellen, um an anderer Stelle bestehende Bedarfe befriedigen zu können.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Tatsache, dass die vom Kommunalisierungsmittel, die die Aufgabenträger vom Land ohne jegliche Dynamisierung erhalten, effektiv als Mittelkürzung dar.

Bedauerlicherweise sind – von einigen Einzelmaßnahmen abgesehen - die Möglichkeiten, durch Effizienzsteigerung zu einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV zu gelangen, zwischenzeitlich ausgeschöpft.

Auch die bisher durchgeführten wettbewerblichen Vergaben haben diesbezüglich keine positiven Effekte erzielen können, da es im straßengebundenen ÖPNV bislang nur ein eingeschränktes Marktgeschehen gibt.

Aus den vorgenannten Gründen wird sich künftig eine stärkere Kostenbeteiligung der Kommunen voraussichtlich nicht vermeiden lassen.

Diese wie auch eine Reihe von Kurbetrieben haben sich in der Vergangenheit an den Kosten für den Ausbau des ÖPNV, z.B. für die Durchführung des AnrufBusses, für StadtBus-Verkehre oder als Ausgleich für die Rabattierung von Fahrscheinen für OstseeCard-Inhaber beteiligt.

Entsprechend einer im Jahr 2013 durchgeführten Umfrage stellen sich die Ausgaben der Kommunen außerhalb der Schülerbeförderung wie folgt dar:

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
Aufwendungen	389.389,01 €	447.337,92 €	418.663,51 €	401.802,47 €	306.778,46 €	1.963.971,36 €

17.1. Investitionen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV

Bis zum Jahr 2007 erfolgte eine Bezuschussung systemgerechter Haltestellen in Höhe von bis zu 75 Prozent der zusätzlichen Kosten. Von dieser Fördermöglichkeit hat eine Vielzahl von Kommunen im Kreisgebiet Gebrauch gemacht.

Aufgrund zunehmenden Kostendrucks bei der Erbringung von Fahrleistungen erfolgt derzeit keine Förderung mehr durch den Kreis Ostholstein. Vielmehr sollen die vorhandenen Mittel weiterhin für die Finanzierung von Fahrleistungen verwendet werden.

Die Stadt Eutin beabsichtigt, den ZOB am Eutiner Bahnhof bis zum Jahr 2016 zu modernisieren. Die Gemeinde Scharbeutz beabsichtigt den Ausbau der zentralen Bushaltestelle in Bahnhofsnähe. Der Kreis Ostholstein begrüßt diese Vorhaben und unterstützt bei Bedarf beratend.

Als sinnvolle Maßnahmen könnten im Einzelfall auch Busbeschleunigungen gelten (z.B. in Stockelsdorf).

Ob und inwieweit von weiteren Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur geplant sind, ist nicht bekannt.

18. Fortführung wettbewerblicher Vergabeverfahren

Die Bildung von Linienbündeln stellte bei der Aufstellung des Zweiten RNVP im Jahr 2004 die Grundlage für einen geordneten Übergang in die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen dar. Zwischen 2010 und 2012 wurden die drei Linienbündel im Rahmen europaweiter Ausschreibungen vergeben. Nicht Bestandteil der Linienbündel des Kreises Ostholstein sind sämtliche Linien des Stadtverkehrs Lübeck sowie die Linie 40 der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH.

Voraussetzung für die Bildung von Linienbündeln war eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten, deren Grundlage ebenfalls mit dem Zweiten RNVP geschaffen worden ist. Die Zugehörigkeit der Linien zu den einzelnen Bündeln ist in Kapitel 2.2 dargestellt.

Aufgrund der mit den bisher durchgeführten Verfahren gemachten Erfahrungen soll eine Zusammenführung der drei Linienbündel zu einem Gesamtnetz „Kreis Ostholstein“ erfolgen. Aus Sicht des Kreises würde dies die Nutzung von vielen Synergien in betrieblicher, organisatorischer, verwaltungstechnischer und damit auch finanzieller Hinsicht mit sich bringen.

Zudem ist festzustellen, dass kleinere Unternehmen, denen der bisherige Zuschnitt der Bündel eigentlich hätte entgegenkommen sollen, derzeit nicht mehr am Markt vertreten sind.

Ein Interesse von außerhalb Schleswig-Holsteins agierenden Unternehmen war bei den bisherigen Ausschreibungen nicht vorhanden. Es ist nicht zu erwarten, dass sich an dieser Situation zukünftig etwas ändern wird.

Die künftigen Ausschreibungen sollen ausnahmslos konstruktiv erfolgen, d.h. die Fahrplanangebote sollen den zum Ausschreibungszeitpunkt bestehenden Status quo widerspiegeln. Dadurch, dass in den bestehenden und künftigen Verkehrsverträgen Regelungen zur Anpassung der Fahrpläne enthalten sind, bzw. sein werden, hat der Kreis gleichwohl permanent die Möglichkeit, innerhalb der Vertragslaufzeiten das Angebot an sich ändernde Bedarfslagen anzupassen.

Die Ausschreibung des Bündels Kreis Ostholstein soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erfolgen. Die Konzessionslaufzeiten der Linien der einzelnen Bündel sind daher entsprechend zu harmonisieren.

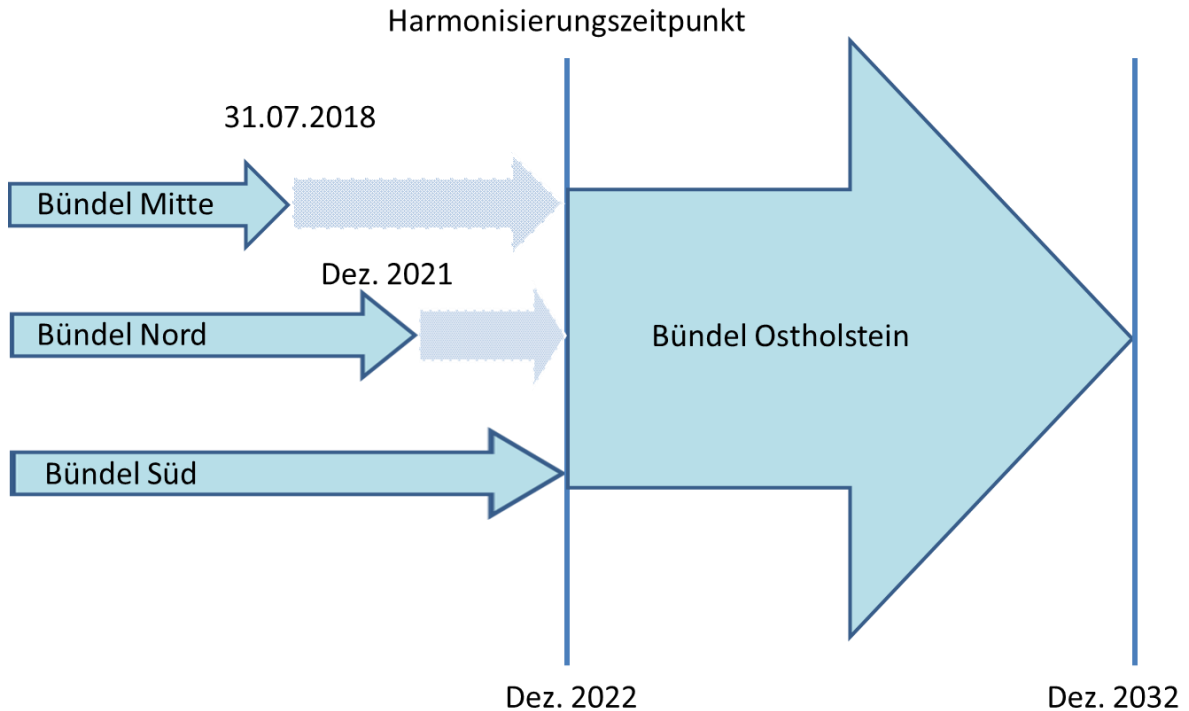


Abbildung 23: Konzessionslaufzeiten und Harmonisierungszeitpunkt

Die Linie 5817 (Gronenberg - Scharbeutz) soll in das Linienbündel integriert werden. Die überwiegend im Rahmen des Schülerverkehrs verkehrenden Linien 7720, 7721 und 7722, die aus dem Kreis Segeberg in den Kreis Ostholstein hineinführen, werden in Abstimmung mit dem Kreis Segeberg in dem dortigen Linienbündel belassen.

Die überregionalen Linie 4000 (Eckernförde, Malente, Eutin > Berlin) als auch die Linie 5810 (Shuttleverkehr Lenster Strand -Grömitz) und die Linie 7650 (SchnellBus Lübeck - Bad Segeberg) sind ebenfalls nicht Bestandteile der Linienbündel des Kreises Ostholstein.

Inwieweit die Linie 5400 (AnrufBus im nördlichen Kreisgebiet) in das Linienbündel integriert wird oder gesondert auszuschreiben sein wird, soll im Rahmen der weiteren Projektierung entschieden werden.

Sofern im Einzelfall die Beantragung neuer Liniengenehmigungen erforderlich wird, sollen sich deren Laufzeiten ebenfalls am dargestellten Zeitplan orientieren.

Die Konzession für die Linie 5810 (Lenster Strand – Grömitz) wird als reiner Saisonalverkehr nur jeweils mit einer kurzen Laufzeit beantragt und daher keinem der Linienbündel zugeordnet. Eine nachträgliche Zuordnung zum Bündel Nord ist möglich, wenn für diese Linie eine längerfristige Genehmigung im Rahmen des Linienbündels gewünscht wird.

19. Zusammenstellung der dargestellten Maßnahmen

Die in den vorangegangenen Kapiteln des Entwicklungsteils dargestellten Maßnahmen werden nachfolgend noch einmal übersichtlich zusammengestellt.

Kapitel	Thema	Maßnahme	Bemerkung
13.3	Barrierefreiheit/Anforderungen an Haltestellen	Sensibilisierung/Beratung der für die Haltestelleninfrastruktur zuständigen Kommunen	
14	Marketing	Weiterentwicklung der Dachmarke NAH.SH	Landesweite Abstimmung erforderlich
15	Serviceangebote	Entwicklung eines einheitlichen Fahrplan-Layouts. Kennzeichnung von Fahrten, in denen Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden	Landesweite Abstimmung erforderlich
16	Organisation	Beteiligung an der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH als Gesellschafter	
17.1	Investition in die öffentliche Infrastruktur	Ausbau des ZOB in Eutin. Begleitende Beratung des Maßnahmenträgers	Maßnahmenträger ist die Stadt Eutin
18	Wettbewerbliche Vergabe	Fortführung wettbewerblicher Vergaben. Dabei Zusammenführung der ehemaligen Bündel Nord, Mitte, Süd zu einem Bündel.	Harmonisierung der Linienlaufzeiten erforderlich

ANHANG 1

Liniensteckbriefe der Linien in den Linienbündeln Nord, Mitte, Süd des Kreises Ostholstein sowie Linien der Stadtverkehr Lübeck GmbH, die das ostholsteinische Kreisgebiet berühren

-Darstellung auf Basis der Jahresfahrpläne 2013 und 2014-

Verwendete Abkürzungen:

FT	:	Ferientage
ST	:	Schultage
Mo-Fr	:	montags bis Freitags
Sa	:	samstags
So	:	sonntags
7/7	:	7 Hin- und 7 Rückfahrten
+	:	Bedienung vorhanden
-	:	Bedienung nicht vorhanden
(+)	:	eingeschränkte Bedienung vorhanden

Liniensteckbrief Linie 1

Groß Parin - Bad Schwartau - Lübeck ZOB/HBf - Hochschulstadtteil

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Gr. Parin- Bad Schwartau/ZOB:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST/FT:	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
25/25	11:00-12:30: +		Ferien : +	4.-10. Stunde: +
Sa: 18/18	12:30-16:00: +	So : +		
So: 17/17	17:00-19:00: +			
Bad Schwartau - Lübeck:				
Mo-Fr an ST/FT:				
50/50				
Sa: 33/33				
So 32/32				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung des Bahnhofs
Bus /Bus	Verknüpfung in Bad Schwartau/ZOB: Anschlüsse an andere Stadtverkehrslinien mit kurzen Übergangszeiten (z.B. nach Stockelsdorf oder Travemünde)

Besonderheiten:

- 30 Minuten-Takt in der HVZ auf 15 Minuten-Takt verdichtet
- Durch dichten Takt gute Bedienung der Schulen
- Aus Richtung Lübeck endet ein Großteil der Fahrten in Bad Schwartau am Leibnitzgymnasium
- Kaum Einschränkung der Leistung während des Wochenendes
- Einsatz des Linientaxis führt an den Wochenenden zur Brechung der Fahrten in Bad Schwartau/ZOB
- Nicht alle Haltestellen im Fahrplanheft dargestellt
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 2

Ravensbusch - Bauernweg (-ZOB/Hbf) - Krankenhaus Süd - Sudetenstraße/Bornkamp

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 35/35	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa: 34/34 So: 17/17	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten
Bus /Bus	Stockelsdorf, Rathausmarkt: Regelmäßige Anschlüsse an die Linie 9 in beide Richtungen sowie an die Linie 5912 (Ahrensböök – Lübeck)

Besonderheiten:

- Durch den 30-Miuten-Takt gute Bedienung der Schulen, soweit diese nicht durch andere Linien bedient werden
- Nicht alle Haltestellen im Fahrplanheft dargestellt
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 7

**Bad Schwartau - Vorwerker Friedhof (-ZOB/Hbf- Sandstraße - Genin - Moor-
garten/Kl. Wesenberg)**

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 50/50	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa: 36/36 So: 34/34	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten
Bus /Bus	Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtver- kehr Lübeck sowie an die Linie 5951 (Ahrensböök – Lübeck)

Besonderheiten:

- 30 Minuten-Takt in der HVZ auf 15 Minuten-Takt verdichtet
- Nicht alle Haltestellen im Fahrplanheft dargestellt
- Moderate Einschränkung der Leistung während des Wochenendes
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 9

Bad Schwartau - Stockelsdorf - ZOB/Hbf - Sandstraße - Universitätsklinikum - Grillenweg

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 45/45	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 45/45	11:00-12:30: + 12:30-16:00: +			
Sa: 31/31 So: 31/31	17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten
Bus /Bus	Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtverkehrs Lübeck sowie an die Linie 5951 (Ahrensböck – Lübeck) Stockelsdorf/Rathausmarkt: (regelmäßiger) Anschluss an die Stadtverkehrslinie 2 und die Linie 5912 (Lübeck-Ahrensböck)

Besonderheiten:

- 30 Minuten-Takt in der HVZ auf 15 Minuten-Takt verdichtet
- Keine Einschränkung der Fahrleistungen an Ferientagen
- Nicht alle Haltestellen im Fahrplanheft dargestellt
- Moderate Einschränkung der Leistung während des Wochenendes
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 10

Sereetz/Am Rugenberg - Bad Schwartau - Lübeck/ZOB (-Wahmstraße - Gustav Radbruch-Platz -Wesloer Brücke)

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 35/35	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa: 32/32 So: 30/30	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. In Bad Schwartau vielfältige Umstiegsmöglichkeiten zu den Regionalzügen
Bus /Bus	Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtverkehrs Lübeck sowie an die Linie 5951 (Richtung Timmendorfer Strand); Umstiegszeiten variieren

Besonderheiten:

- 30 Minuten-Takt auch am Wochenende
- Nicht alle Haltestellen im Fahrplanheft dargestellt
- Keine Einschränkung der Leistung während des Wochenendes und während der Ferienzeit
- Zwischen Bahnhof Bad Schwartau und Bad Schwartau/ZOB Mo bis So abends 3 Fahrten als Anruf-Sammel-Taxi mit 30 Minuten Voranmeldezeit
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 17

Bad Schwartau - Stockelsdorf- Lübeck/ZOB- Sandstraße - Universitätsklinikum

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/1	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien: +	1. Stunde: +
FT: 0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
Sa: 0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4.-10. Stunde: -
So: 0	12:30-16:00: -			
	17:00-19:00: -			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein.
Bus /Bus	Keine Anschlüsse

Besonderheiten:

- Bedeutung v.a. für Schüler
- Keine Vertaktung
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 18

Rensefeld - Bad Schwartau

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 7/7	06:00-08:00: + 09:00-10:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: - 4.-10. Stunde: +
Sa: 0/0 So: 0/0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: -			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein.
Bus /Bus	Bad Schwartau/Eutiner Ring und ZOB: Anschluss an Stadtverkehrslinien möglich

Besonderheiten:

- Außerhalb der Morgenspitze im 60-Minuten-Takt
- Bedienung als Linientaxi
- Teilweise Schulverkehrsbedienung
- Bedeutung v.a. für Pendler, (Schüler)

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 33

Bad Schwartau - Sereetz (-Dänischburg - Siems - Kücknitz - Travemünde)

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 26/26	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: +
Sa: 17/17 So: 14/14	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	So : +		4.-10. Stunde: +

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein.
Bus /Bus	Sereetz/Mühlenstraße: Regelmäßige Verknüpfung mit Stadtverkehrslinie 10 möglich; Umstiegszeiten nicht optimiert Bad Schwartau/ZOB: Mehrere Verknüpfungen mit den Stadtverkehrslinien 1,7,9 und 10 in Richtung der Lübecker Innenstadt

Besonderheiten:

- Verkehrt im 30-Minuten-Takt, in den Tagesrandlagen im 60-Minuten-Takt
- Keine Einschränkung des Verkehrs während der Ferien
- Stellt Verbindung von Bad Schwartau nach Travemünde her

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 40

Lübeck/Hbf. -Travemünde - Timmendorfer Strand - Scharbeutz/Bf.

Verkehrsunternehmen : Stadtverkehr Lübeck GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 15/15	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: +
Sa: 13/13 So: 12/12	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	So : +		4.-10. Stunde: +

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Anbindungen an die Züge in Timmendorfer Strand und Scharbeutz
Bus /Bus	Scharbeutz, Bahnhof: Anschluss an die Linie 5803 suboptimal

Besonderheiten:

- Übernimmt auch Schülerbeförderungsaufgaben für die Grundschule Niendorf
- Verkehrt im 60-Minuten-Takt zwischen Timmendorfer Strand und Travemünde
- Linienführung durch die Bäderorte ist v.a. im Sommer aufgrund verkehrlicher Situation verspätungsanfällig
- Umstieg auf die Linie 5803 (Scharbeutz – Neustadt) suboptimal
- Bedeutung v.a. für Pendler, Schüler, „Jedermannverkehr“, Touristen
-

Maßnahmen:

Sofern betrieblich möglich Umstieg auf die 5803 in Scharbeutz/Bf. verbessern

Liniensteckbrief Linie 4310

Kiel-Lütjenburg - Kaköhl - Oldenburg (Nur Abschnitt Kaköhl - Oldenburg)

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Abschnitt über Weißenhäuser Strand: Mo-Fr an S und FT: 12/12 Sa: 3/3 So: 2/2	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5. Stunde: + 6. Stunde: + 7., 8.Stunde: + 9. Stunde: + 10. Stunde: +
Abschnitt über Lensahn: Mo-Fr an ST und FT: 5 Sa: 1 So: 0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Zahlreiche (unsystematische) Übergänge auf RB und EC/IC/ICE auch nach Kopenhagen
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Regelmäßige Übergänge Richtung Heiligenhafen/Fehmarn auf die Linie 5804 und 5811 mit einer Lücke zwischen 07:30 Uhr und 10:00 Uhr. Lensahn: Diverse Übergänge insbesondere auf die 5804 aber auch auf die 5600 und 5601 möglich.

Besonderheiten:

- Bedeutung für den Schülerverkehr sowie für den Jedermannverkehr
- Am Sonntag wird eine Fahrt bis Heiligenhafen durchgebunden
- Aufgrund unterschiedlicher Linienverläufe werden die einzelnen Regionen unterschiedlich bedient.

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5502

Eutin/Am Stadtgraben - Fissau -Sibbersdorf/Ortsmitte

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Abschnitt Eutin – Sibbersdorf:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4.-10. Stunde: +
	12:30-16:00: +			
Mo-Fr an ST: 10/13	17:00-19:00: +			
Mo-Fr an FT: 10/10				
Sa: 5/5				
So: 4/4				
Abschnitt Eutin – Hubertushöh:				
Mo-Fr an ST und FT: 5/5				
Sa: 2/3				
So: 2/2				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten zwischen 5 und 10 Minuten
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Umstiege in die Stadtverkehrslinien zur vollen Stunde, kein Anschluss an Linie 5518 (Eutin-Neustadt-Pelzerhaken-Rettin)

Besonderheiten:

- Keine durchgängige Vertaktung
- Am Wochenende wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“

Maßnahmen:

- Herstellung des Anschlusses an die Regionalbuslinie 5518 (Eutin-Neustadt-Pelzerhaken-Rettin)
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5503

Eutin/Am Stadtgraben - Malente, Bhf.

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 9/8	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 7/7	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
Sa: 0/0	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4. Stunde: +
So: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
	17:00-19:00: +			7. Stunde: +
				8.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten teilweise sehr kurz Bahnhof Malente: guter Anschluss an Züge Richtung Plön/Kiel
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Umstiege in die Stadtverkehrslinien in der Regel zur halben Stunde, zu den Linien 5504 und 5505 jeweils in eine Richtung kurze Übergänge

Besonderheiten:

- Am Wochenende wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“
- Teilweise Parallelverkehr zur Bahn
- Erschließungsfunktion des östlichen Ortsteils von Bad Malente-Gremsmühlen
-

Maßnahmen:

- Entzerrung der Anschlüsse an die übrigen Stadtverkehrslinien
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5504

Eutin/Am Stadtgraben (Ringlinie Priwall)

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 7/8 (Ringverkehr)	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa: 7 an ST/FT: 6/5	12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			
So: 3 an ST/FT: 4/3				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, optimale Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Kurze Übergangszeiten zur Stadtverkehrslinie 5505 jedoch nicht zur 5502/5503, da längere Fahrzeiten (Anschlüsse jeweils nur in eine Richtung)

Besonderheiten:

- Keine durchgängige Vertaktung
- Zweistündig alternierende Bedienung in beide Fahrtrichtungen
- Am Wochenende wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Morgens Bedienung alle halbe Stunde

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5505

Eutin/Bahnhof -Famila

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 15/15	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa an ST/FT: 6/6 So an ST/FT: 5/6	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			
Abschnitt Bahn- hof-Sana-Klinik: Mo-Fr an ST/FT:5/5 Sa an ST/FT: 3/3 So an ST/FT: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten sehr kurz
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Kurze Übergänge zu der Stadtverkehrslinie 5504, zu den Linien 5502 und 5503 nur in eine Richtung

Besonderheiten:

- Stundentakt mit morgendlicher Verdichtung
- Linienabschnitt in Richtung Parkweg (3 Mal täglich) wegen mangelnder Nachfrage zum Dezember 2013 eingestellt
- Linienabschnitt Sana-Klinik zum Dezember 2013 neu eingeführt
- Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“
- Am Wochenende wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht

Maßnahmen:

- Entzerrung der Umstiegszeiten Bus/Bus und Bus/Bahn
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5506

Eutin/Bahnhof - Sielbeck -Krummsee - Malente/Bahnhof

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 5/2	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Sa: 2/2 (nur Krummsee- Malente) So: 0/0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: - 17:00-19:00: -			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Anschlüsse mit unterschiedlichen Übergangszeiten an Züge in Richtung Kiel und Lübeck
Bus /Bus	Keine Anschlüsse

Besonderheiten:

- Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“
-

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5507

Eutin/ZOB - Nüchel - Benz -Malkwitz -Sieversdorf - Neukirchen -Malente/Bhf.

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten /Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 10/11	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : (+)	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-10. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 4/3 Sa an ST/FT: 2/2 So an ST/FT: 2/2	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten zwischen 5 und 10 Minuten Bahnhof Malente: Anschlüsse in beide Richtungen vorhanden
Bus /Bus	Eutin/Fissau: Anschlüsse an ALFA-Fahrten Dannau/Kreis Plön: Einige (zufällige) Anschlüsse an Linien der VKP

Besonderheiten:

- Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Bedeutung v.a. für Schüler
- Starke Einschränkung der Leistung während der Ferien
- Krummsee wird nicht von allen Fahrten bedient
- Anbindung für Berufstätige und Pendler aus Orten nördlich des Kellerssees unzureichend
- Anbindung der Ortschaft Dannau im Kreis Plön im Rahmen des Schülerverkehrs

Maßnahmen:

- Ggfs. Einführung bedarfsgestützter Systeme für die nördliche Kellersseeregion
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den vorhandenen ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5508

Eutin/Am Stadtgraben - Schönwalde - Lensahn - Oldenburg

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin-Schönwalde:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Schulzeit: +	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST:	09:00-10:00: (+)	Sa : (+)	Ferien : (+)	2. Stunde: +
12/13	11:00-12:30: (+)	So : (+)		4.-10. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 7/7	12:30-16:00: (+)			
Sa: 3/4	17:00-19:00: +			
So: 3/4				
Schönwalde-Lensahn:				
Mo-Fr an ST:				
10/13				
Mo-Fr an FT: 7/7				
Sa: 3/3				
So: 3/3				
Lensahn-Oldenburg:				
Mo-Fr an ST: 4/5				
Mo-Fr an FT: 0/0				
Sa: 0/0				
So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: In Lastrichtung gute Umstiegsmöglichkeiten Lensahn Bahnhof: einige zufällige Anschlüsse
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Anschlüsse an Stadtverkehr Eutin möglich Schönwalde/Schule: Anschlüsse in Richtung Kaköhl (5809)

Besonderheiten:

- Linie ist eng mit den Zubringerlinien 5509 und 5900 verzahnt
- Wochenendangebot stark reduziert
- Teilweise Parallelverkehr zur Linie 5804 (Lensahn – Oldenburg -Heiligenhafen) und der Bahn
- Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht
- Bedeutung v.a. für Schüler, Pendler

Maßnahmen:

- Eliminierung der Parallelbedienung zwischen Lensahn und Oldenburg
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5509

Schönwalde - Sandfeldkrug- Schönwalde

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Schönwalde- Bergfeld-Sagau- Sandfeldkrug: Mo-Fr an ST: 5/5 Zzgl. 1 Fahrt Sib- bersdorf - Schönwalde Mo-Fr an FT: 3/3 Sa: 0/0 So: 0/0	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: + 12:30-16:00: - 17:00-19:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : (+)	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-6. Stunde: + 7.-10. Stunde: -
Sandfeldkrug- Vinzier- Schönwalde: Mo-Fr an ST: 3/4 Mo-Fr an FT: 0/0 Sa: 0/0 So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Sandfeldkrug: Umstiege in die Regionalbuslinie 5508

Besonderheiten:

- Sandfeldkrug dient als Umstiegshaltestelle
- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Angebot in den Ferien reduziert, kein Angebot am Wochenende
- Linienverlauf teilweise unübersichtlich
- Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5510

Timmdorf - Malente - Oberkleveez

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Timmdorf- Malente:	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5.-10. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 10/11	11:00-12:30: + 12:30-16:00: +			
Mo-Fr an FT: 7/6	17:00-19:00: +			
Sa: 2/2 So: 0/0				
Malente- Oberkleveez:				
Mo-Fr an ST: 8/7				
Mo-Fr an FT: 4/4				
Sa: 0/0 So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten zwischen 5 und 10 Minuten
Bus /Bus	Malente/Bahnhof/Markt: Anschlüsse an 5503, 5506 und 5507

Besonderheiten:

- Keine durchgängige Vertaktung
- Haltestellenabstand in Timmdorf teilweise groß (knapp 1.000 m)
- Bedeutung v.a. für Schüler, „Jedermannverkehr“
- Niederkleveez wird zum Wenden angefahren, kann aus konzessionsrechtlichen Gründen derzeit jedoch nicht bedient werden
- Anbindung von Kreuzfeld/Rachut
- Neubau der Schwentinebrücke in Timmdorf könnte Effizienzgewinne bringen
- Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht

Maßnahmen:

- Bedienung von Niederkleeveez in Abstimmung mit dem Kreis Plön ermöglichen.
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5515

Eutin - Sarau - Ahrensböök/ZOB

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin-Sarau	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 10	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 5/4	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : +	4. Stunde -
Sa: 3/3	12:30-16:00: +			5.-10. Stunde: +
So: 3/3	17:00-19:00: +			
Sarau- Ahrensböök:				
Mo-Fr an ST: 8/7				
Mo-Fr an FT 2/3				
Sa: 3/3				
So: 3/3				
Schwienkuhlen – Ahrensböök:				
Mo-Fr an ST/FT:				
0				
Sa: 3/3				
So: 3/3				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Gute Anschlüsse am Taktknoten. Umstiegszeiten jedoch teilweise sehr kurz.
Bus /Bus	Kaum relevante Umstiegsmöglichkeiten vorhanden

Besonderheiten:

- Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung werden teilweise als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht. Am Wochenende ausschließlich ALFA-Leistung.
- Bedeutung v.a. für Schüler
- In den Ferien stark reduziertes Angebot

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5516

Eutin - Hutzfeld - Bosau

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin – Hutzfeld:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST:	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
13/11	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4.-10. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 7/6	12:30-16:00: +			
Sa: 3/3	17:00-19:00: +			
So: 3/3				
Eutin – Bosau:				
Mo-Fr an ST: 8/7				
Mo-Fr an FT: 6/4				
Sa: 3/3				
So: 3/3				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck;
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Diverse Anschlussbeziehungen Hutzfeld/Schule: Systematische Umstiege in Hutzfeld

Besonderheiten:

- Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung werden teilweise als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht. Am Wochenende ausschließlich ALFA-Leistung.
- Bedeutung v.a. für Schüler, „Jedermannverkehr“
- Linie erschließt Teile von Eutin-Neudorf (Blaue Lehmkuhle)
- Verschiedene Linienführungen , teilweise über Thürk, Majenfelde, Hassendorf, Brackrade
- Teilweise lange Fahrzeiten zwischen Quell-und Zielort
- Bedienung Majenfelde Siedlung während der Ferien nicht gegeben

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5518

Eutin - Neustadt - Pelzerhaken (Rettin)

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin – Neustadt:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST:	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
15/15	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4.-10. Stunde: +
Mo-Fr an FT:	12:30-16:00: +			
15/15	17:00-19:00: +			
Sa: 6/6, So: 6/6				
Neustadt – Pelzerhaken:				
Mo-Fr an ST:				
20/19				
Mo-Fr an FT:				
17/17				
Sa: 6/6, So: 6/6				
Neustadt-Rettin:				
Mo-Fr an ST: 10/9				
Mo-Fr an FT: 7/6				
Sa: 5/5, So:5/4				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten teilweise knapp Neustadt Bahnhof: Umstieg Relation Pelzerhaken Richtung Lübeck mit zum Teil zu langen Umstiegszeiten für Berufstätige
Bus /Bus	Eutin ZOB/Bahnhof: Diverse Anschlussbeziehungen, z.T. nur in eine Richtung Süseler Baum: Mehrfach Anschlüsse an die Linie 5816 aus Richtung Bujendorf

Besonderheiten:

- Verkehrt weitestgehend im Stundentakt, am Wochenende im 2-Stundentakt
- Wichtigste Regionalbuslinie im mittleren Kreisgebiet
- Hohe Bedeutung v.a. für Schüler, Pendler, „Jedermannverkehr“, z.T. Touristen
- Durchfahrung der Ortschaft Süsel auf Wunsch der Gemeinde nur mit wenigen Fahrten; Anbindung erfolgt ansonsten über die Haltestelle L 309 (Fahrgäste in Richtung Eutin müssen die viel-befahrene Landesstraße überqueren)
- Einige Fahrten werden als Anruf-Linien-Fahrten erbracht. Am Wochenende zwischen Pelzerhaken und Rettin ausschließlich ALFA-Leistungen

- Bedienung bis ca. 20:00 Uhr

Maßnahmen:

- Ggfs. häufigere Durchfahung des Hauptortes Süsel
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5590

Schönwalde - Halendorf - Schönwalde

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 5/5	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 3/3	09:00-10:00: +	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Sa: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : +	4. Stunde -
So: 0/0	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
	17:00-19:00: +			7.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Schönwalde/Schule: Systematische Umstiegsmöglichkeiten zur Linie 5508 (Eutin – Lensahn – Oldenburg)

Besonderheiten:

- Bedeutung im Wesentlichen für den Schülerverkehr
- Einige Fahrten werden als Anruf-Linien-Fahrten erbracht.

Maßnahmen:

- GGfs. Fahrzeugkapazitäten erhöhen
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5600

Grömitz - Lensahn - Oldenburg und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST und FT: 5 Fahrten in Richtung Olden- burg, 3 Fahrten in Richtung Grömitz	06:00-08:00: + 09:00-10:00: - 11:00-12:30: - 12:30-16:00: - 17:00-19:00: -	Mo-Fr : + Sa : + So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5. Stunde: - 6. Stunde: + 7-10.Stunde: +

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Einige Anschlüsse in Richtung Heiligenhafen mög- lich Lensahn: Diverse Anschlüsse auf andere Linien möglich

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Fahrten werden mit Kleinfahrzeugen gefahren

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5601

Oldenburg - Grömitz - Kellenhusen - Dahme und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST und FT: 3/3 Sa: 3/3 So: 3/3	06:00-08:00: - 09:00-10:00: - 11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: - 2. Stunde: - 4. Stunde: - 5. Stunde: - 6. Stunde: - 7., 8.Stunde: - 9. Stunde: - 10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Oldenburg ZOB: Zuganschlüsse zu Zügen in Richtung Lübeck mit kurzen Übergangszeiten
Bus /Bus	Oldenburg/Markt: Einige Anschlüsse möglich aber ohne gute Übergangszeiten, da Anschlüsse auf die Züge ausgerichtet

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Tourismus, Linie bindet Lensahn an die Bäderorte an
- Keine Flächenfeinerschließung
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5602

Oldenburg - Hansühn- Schönwalde

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Do an ST: je 2 Fahrten nach Schönwalde und Oldenburg	06:00-08:00: + 09:00-10:00: - 11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5. Stunde: - 6. Stunde: + 7. -10.Stunde: -
6 Fahrten mit- tags, 3 Fahrten mittags von Oldenburg				
Sa: 0/0 So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Oldenburg ZOB/Bahnhof : praktisch keine nutzbaren Anschlüsse
Bus /Bus	Oldenburg Markt: praktisch keine nutzbaren Anschlüsse Hansühn Schule: Umstiege innerhalb der Linie 5602 und auf die Linie 4310 Schönwalde: In einigen Fällen nutzbare Umstiege, z.B. auf die Linie 5801

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5603

Weißenhäuser Strand - Oldenburg

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Winter:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr: 14/10	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Sa: 2/2	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4. Stunde: -
So: 2/2	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
	17:00-19:00: +			6. Stunde: +
Sommer:				7. Stunde: -
Mo-Fr: 15/12				8. Stunde: +
Sa: 12/12				9. Stunde: +
So : 7/7				10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Oldenburg Bahnhof: 4-8 Anschlüsse täglich je nach Tag und Richtung zu den Zügen nach Lübeck, Umstiegszeiten nicht immer optimal
Bus /Bus	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schüler und Touristen
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5604

Oldenburg - Heiligenhafen und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Fahrten mit un-	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
terschiedlichen	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
Linienverläufen	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
	17:00-19:00: +			6. Stunde: +
				7.-10.Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Diverse Übergänge in Richtung Heiligenhafen möglich, vor allem in der 07:00 Uhr- Zeitlage mit guten Übergängen Neukirchen ZOB: Übergänge mit längerer Wartezeit auf die Linien 5804 und 5604 möglich

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5623

Cismar - Grömitz - Cismarfelde und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
FT: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: +
				8.-10.Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Entfällt

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5650

Lensahn - Kabelhorst - Lensahn

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 6/6	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Fahrten (Ringlinie mit Schleifen)	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: +
				9.,10.Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Lensahn Bahnhof: Ein einzelner Übergang möglich Lensahn Kirche: Übergänge auf die Linien zu den weiterführenden Schulen in Neustadt und Oldenburg

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5651

Lensahn - Riepsdorf - Cismar - Lensahn

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Fahrten (Ring- verkehr)	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7.-10.Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Lensahn Bahnhof: Ein zufälliger Anschluss an die Bahn nach Lübeck
Bus /Bus	Lensahn: Diverse Übergänge auf andere Linien von/nach Neustadt und z.T. nach Oldenburg möglich

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5653

Lensahn - Kabelhorst- Oldenburg und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST und FT : 2	06:00-08:00: - 09:00-10:00: -	Mo-Fr : + Sa : +	Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: - 2. Stunde: -
Sa: 1 So: 0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: - 17:00-19:00: +	So : -		4. Stunde: - 5. Stunde: - 6. Stunde: - 7.-10.Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Diverse Übergänge möglich, Lensahn Kirche: Übergänge mit längerer Wartezeit auf verschiedene Linien möglich

Besonderheiten:

- Die Leistung wird ausschließlich in Form von AnrufLinienFahrten (ALFA) erbracht und dient der Grundversorgung (Besorgungsverkehr)

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5701

Oldenburg - Dazendorf - Heiligenhafen und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3/3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
FT: 0/0	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: +
				9.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Oldenburg Bahnhof: Ein einzelner Anschluss nach/von Lübeck möglich
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Einzelne Übergänge

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5702

Rossee - Gremersdorf - Heiligenhafen und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzei- ten/Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Schulzeit: +	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Ferien : -	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -		4. Stunde: -
FT: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Oldenburg Bahnhof: Ein einzelner Anschluss nach/von Lübeck möglich
Bus /Bus	Oldenburg Markt: Einzelne Übergänge

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5710

Stadtverkehr Heiligenhafen

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
2 Schleifenverkehre	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Westschleife:	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 6/6	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 8/8	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
Sa: 8/2 So: 2/2	17:00-19:00: +			6. Stunde: +
				7.-10. Stunde: -
Ostschleife:				
Mo-Fr an ST 6/6				
Mo-Fr an FT 5/5				
Sa: 4/4 So: 1/1				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Heiligenhafen Wilhelmplatz: Übergänge auf die Linie 5811 für den Schulverkehr möglich. Darüber hinaus nur einzelne Anschlüsse

Besonderheiten:

- Bedeutung für den Jedermannverkehr, Tourismus und eingeschränkt für den Schülerverkehr
- Der Steinwarder wird nur im Sommer bedient (5 Stichfahrten)
- Erhöhtes Angebot (3 Fahrtenpaare) während der Ferien
- Kein Sonntagsverkehr (Tourismus!)

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5751

Burgtiefe - Burg - Puttgarden

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Puttgarden – Burg:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an ST/FT:	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4. Stunde: +
17/17	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
Sa: 11/11	17:00-19:00: +			6. Stunde: +
So: 6/6				7. Stunde: +
				8. Stunde: +
				9.-10. Stunde: +
Burg-Burgtiefe:				
Mo-Fr an ST/FT:				
9/9				
Sa: 8 (Saison:				
11)8 (11)				
So: 8 (Saison				
11)/8 (11)				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Burg Bahnhof: Gute Übergänge vor allem aus/nach Burgtiefe
Bus /Bus	Burg Bahnhof: Zu den wichtigsten Tageszeiten sehr gute Übergänge zur „Festlandlinie“ 5811

Besonderheiten:

- Bedeutung für den Schülerverkehr , Tourismus und Jedermannverkehr
- Im Sommer erweitertes Angebot am Wochenende

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5752

Burg - Fehmarnsund - Burg

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
FT: 0/0	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: +
				9.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfungen
Bus /Bus	Keine Verknüpfungen

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5753

Burg - Katharinenhof - Burg

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/0	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
FT: 0/0	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: -
				9. Stunde: +
				10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfungen
Bus /Bus	Keine Verknüpfungen

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Fahrtenpaare sondern fünf Fahrten

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5754

Burg - Orth

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Nördl. Schleife:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
ST:4, FT: 3, Sa: 3,	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : +	4. Stunde: -
Südl. Schleife: ST:	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
7, FT: 4, Sa: 3, So:	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
0				7. Stunde: -
Westl. Schleife:				8.,9. Stunde: +
ST: 2, FT: 0, Sa,				10. Stunde: -
So: 0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Burg: Einige Übergänge in Richtung Lübeck
Bus /Bus	Landkirchen: Einige Übergänge zur Linie 5811 (Burg- Großenbrode – Heiligenhafen – Oldenburg)

Besonderheiten:

- Bedeutung für den Schülerverkehr, Tourismus, Jedermannverkehr
- Linie ergänzt die Linie 5756
- Keine Bedienung an Sonntagen
- Teilweise sehr lange Reisezeiten
- Region um Westermakelsdorf wird nur im Rahmen des Schülerverkehrs bedient
- Im Sommer zwei zusätzliche Fahrtenpaare

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5756

Petersdorf - Westermakelsdorf - Petersdorf

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
FT: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
Sa: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
So: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: -
				9.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfungen
Bus /Bus	Keine Verknüpfungen

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Linie ergänzt die Linie 5754
- Region um Westermakelsdorf wird nur im Rahmen des Schülerverkehrs bedient

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5800

Oldenburg - Dahme - Kellenhusen – Grömitz - Neustadt

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/Ferien:	Schulzeiten
Abschnitt Neustadt - Grube:	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5. Stunde: + 6. Stunde: + 7. Stunde: + 8. Stunde: + 9. Stunde: + 10. Stunde: -
Mo-Fr an ST: 16/15 Mo-Fr an FT: 18/17 Sa: 12/12 So: 8/8				
Abschnitt Grube - Oldenburg:				
Mo-Fr an ST: 8/7 Mo-Fr an FT: 6/5 Sa: 2/2 So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Burg: Nur einzelne Anschlüsse Bahnhof Neustadt: Gute Übergänge von/nach Lübeck
Bus /Bus	Neustadt, Danziger Straße, ZOB: Diverse Anschlüsse an die Linie 5804 (Richtung Merkendorf) möglich

Besonderheiten:

- Bedeutung für den Schülerverkehr, Jedermannverkehr, Tourismus
- Es werden nicht alle Haltestellen im Linienverlauf bedient
- Im Sommer Buszubringer von Neustadt ZOB zum Hansapark Sierksdorf
- Unterschiedliche Bedienung einzelner Ortsteile. Z.B in Plügge und Quals nur Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5801

Schönwalde - Altenkrempe - Neustadt

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 9/10	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-8. Stunde: + 9.-10.Stunde: -
Mo-Fr an FT: 5/4 Sa: 1/1 So: 1/1	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Neustadt: Anschlüsse an die Bahn gut nutzbar
Bus /Bus	Schönwalde/Schule: Anschlüsse an die 5508 (Eutin – Schönwalde – Lensahn – Oldenburg) Neustadt/ZOB: Anschlüsse nach Eutin (5518) und Oldenburg (5800) vorhanden.

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Eingeschränkte Bedienung während der Ferien
- Am Wochenende Bedienung als Anruf-Linien-Fahrt („ALFA“)

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5802

Neustadt - Roge - Bujendorf - Röbel/Ort

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Neustadt - Roge:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 7/9	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 5/6	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4.-10. Stunde: +
Sa: 3/3	12:30-16:00: +			
So: 3/3	17:00-19:00: +			
Roge - Röbel:				
Mo-Fr an ST: 6/5				
Mo-Fr an FT: 2/4				
Sa: 3/3				
So: 3/3				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Neustadt: Kaum Umstiegsmöglichkeiten
Bus /Bus	Neustadt/ZOB: Anschlüsse nach Eutin möglich, teilweise jedoch mit zweimaligem Umsteigen

Besonderheiten:

- Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung werden teilweise als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht. Am Wochenende ausschließlich ALFA-Leistung.
- Bedeutung fast ausschließlich für die Schülerbeförderung
-

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5803

Neustadt - Haffkrug - Scharbeutz

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 13/13	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4.-7. Stunde + 8.,9.Stunde - 10. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 12/12	11:00-12:30: + 12:30-16:00: +			
Sa: 8/8	17:00-19:00: +			
So: 6/6				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Bahnhof Neustadt: Kaum Bedarf; Anschlüsse werden über Bahnhof Scharbeutz hergestellt Bahnhof Scharbeutz: Teilweise gute Anbindung an die Züge in Richtung Neustadt und Lübeck. Aus Richtung Scharbeutz/Oceanpark verkehrt die Linie 5817 mit guten Anschlüssen.
Bus /Bus	Neustadt/ZOB: Gute Anschlussmöglichkeiten in Richtung Grömitz (Linie 5800), einzelne Anschlüsse in Richtung Oldenburg Scharbeutz Bahnhof: Teilweise lange Wartezeiten beim Umstieg auf die Linie 40.

Besonderheiten:

- Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung werden teilweise als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht. Am Wochenende ausschließlich ALFA-Leistung.
- Bedeutung v.a. für Touristen, „Jedermannverkehr“, Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

- Evtl. saisonale Reduzierung des Fahrtenangebotes im Winter.
- Sofern betrieblich möglich Anschlüsse auf die Linie 40 verbessern.
- Vertaktung verbessern
- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5804

Neustadt - Lensahn - Oldenburg - Heiligenhafen und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Abschnitt Neu- stadt-Oldenburg:	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5. Stunde: + 6. Stunde: + 7. Stunde: + 8. Stunde: + 9.-10. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 17/16 Mo-Fr an FT: 14/13 FT: 2 Einzelfahr- ten Sa: 11/11 (Stun- dentakt) So: 6/6 (Zwei- stundentakt)				
Abschnitt Olden- burg-Heili- genhafen:				
Mo-Fr an ST: 14/14 Mo-Fr an FT: 11/12 Sa: 8/8 So: 5/5				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Neustadt, Bahnhof: Regelmäßige Übergänge (Mo-Fr 12 je Richtung), an den Wochenenden haben alle Busse Zuganschlüsse Oldenburg, Bahnhof: Sporadische Zuganschlüsse in Richtung Neukirchen, Heringsdorf
Bus /Bus	Oldenburg, Markt: Regelmäßige Übergänge auf die Linie 5811, häufige Anschlüsse an die Linie 4310 in Richtung Heiligenhafen Neustadt, Ostring: Gelegentliche Anschlüsse an die Linie 5800

	Orthmühle, Abzweiger: Systematische Übergänge auf die Linie 5811 in Richtung Fehmarn
--	--

Besonderheiten:

- Hoher Anteil vertakteter Fahrten
- Bedeutung für Schülerverkehr, Jedermannverkehr
- Es werden nicht alle Haltestellen im Linienverlauf bedient
- Im Jedermannverkehr Bedienung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA)
- Unterschiedliche Bedienung einzelner Orte, z.B. keine Bedienung Langenhagens außerhalb der Schulzeiten
- Im Sommer ein Fahrtenpaar in Richtung Hansapark Sierksdorf

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5806

Neustadt - Schashagen - Neustadt

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Di und Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: - 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: - 2. Stunde: - 4. Stunde: - 5. Stunde: - 6. Stunde: - 7. Stunde: - 8. Stunde: - 9.-10. Stunde: -
Di und FR an FT: 2/2	11:00-12:30: + 12:30-16:00: - 17:00-19:00: -			
Sa: 0/0 So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfungen
Bus /Bus	Keine Verknüpfungen

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich im Jedermannverkehr. Die Linie dient der Anbindung der Orte nordöstlich von Neustadt an die Stadt Neustadt (Wochenmarkt)

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5809

Kaköhl - Hansühn - Schönwalde

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 2/2	09:00-10:00: +	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: -
Einzelfahrten	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : +	4. Stunde: -
Sa: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
So: 0/0	17:00-19:00: +			6. Stunde: +
				7. Stunde: +
				8. Stunde: -
				9.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfungen
Bus /Bus	Einige Umstiege auf die 5508 und 5801

Besonderheiten:

- Bedeutung überwiegend für den Schülerverkehr
- Im Jedermannverkehr Bedienung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA)
- Unterschiedliche Bedienung einzelner Orte, z.B. keine Bedienung Langenhagens außerhalb der Schulzeiten

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5811

Oldenburg-Heiligenhafen-Großenbrode-Burg

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Abschnitt Oldenburg-Heiligenhafen:	06:00-08:00: + 09:00-10:00: + 11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: - 4. Stunde: + 5. Stunde: + 6. Stunde: + 7. Stunde: + 8. Stunde: - 9.-10. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 14/14 Mo-Fr an FT: 10/10 Sa: 8/8 So: 7/7				
Abschnitt Heiligenhafen-Burg:				
Mo-Fr an ST: 19/19 Mo-Fr an FT: 17/17 Sa: 15/15 So: 7/7				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Großenbrode, Bahnhof: Sehr gute Übergänge Oldenburg, Bahnhof: Nur sporadische Übergänge von/nach Oldenburg Burg/Bahnhof: Einzelne Übergänge in Richtung Burg, Niendorfer Platz
Bus /Bus	Orthmühle: Sehr gute Anschlüsse an die Linie 5804 Oldenburg: Sehr gute Anschlüsse an die Linie 5804 (Relation Heiligenhafen-Heringsdorf und Relation Heiligenhafen Neustadt), gute Anschlüsse an die Linie 4310 (Relation Oldenburg Kaköhl) Burg: Sehr gute Anschlüsse an die Linie 5751 (Burg-Puttgarden), einige Anschlüsse an die Linie 5754 (Burg-Orth)

Besonderheiten:

- Bedeutung überwiegend für den Schülerverkehr, Jedermannverkehr, Tourismus
- Unterschiedliche Bedienung einzelner Orte, z.B. Klaustorf, Abzw. wird nur einmal täglich im Rahmen der Schülerbeförderung bedient
- Außerhalb der Schülerbeförderung angenährter Taktverkehr
- Schwerpunkt der Schulbedienung liegt auf dem Schulstandort Oldenburg

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5812

Gronenberg - Pönitz und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 4/6	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
Mo-Fr an FT: 0/0	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
	17:00-19:00: -			7.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich
Bus /Bus	Keine Umstiege erforderlich, da Verkehr zu weiterführenden Schulen über die Linie 5814 etc. abgedeckt

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5813

Haffkrug - Scharbeutz - Pönitz und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/4	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
Mo-Fr an FT: 0/0	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
Sa: 0/0	17:00-19:00: -			7.-10. Stunde: -
So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich
Bus /Bus	Keine Umstiege erforderlich, da Verkehr zu weiterführenden Schulen über die Linie 5814 etc. abgedeckt

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5814

Gronenberg - Pönitz und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo, Mi, Fr an ST: 1/3	06:00-08:00: + 09:00-10:00: -	Mo-Fr : + Sa : + So : -	Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: - 4. Stunde: - 5.-6. Stunde: + 7.,8. Stunde: + 9.,10. Stunde: -
Di, Do an ST: 1/4 Sa: 0/0 So: 0/0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: -			
FT: Kein Angebot				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich
Bus /Bus	Keine Umstiege erforderlich, da ausschließlich Schülerverkehr

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5816

Eutin – Röbel - Bujendorf - Süsel - Haffkrug

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin/ZOB – Süsel Schule:	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 6/2	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an FT: 0/0	11:00-12:30: -	So : +	Ferien : +	4. Stunde: -
Sa: 0/0	12:30-16:00: +			5. Stunde: +
So: 0/0	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7. Stunde: -
				8. Stunde: +
Süsel – Haffkrug:				9.-10.Stunde: -
Mo-Fr an ST: 6/0				
Mo-Fr an FT: 3/0				
Sa: 2/3				
So: 2/3				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Eutin/Bahnhof: Wenige Anschlüsse, oft nur an Schultagen Haffkrug/Bahnhof: Keine Anschlüsse vorhanden, Anschlüsse werden über andere Buslinien hergestellt
Bus /Bus	Eutin/ZOB: Anschlüsse kaum vorhanden, da nicht relevant Süseler Baum: Mehrere Anschlüsse auf die Linie 5518 (Eutin-Neustadt) Röbel Ort: Anschlüsse mit guten Umstiegszeiten auf die Linie 5518 (Eutin-Neustadt)

Besonderheiten:

- Ein Teil der Leistung wird als Anruf-Linien-Fahrt gefahren
- Bedeutung fast ausschließlich für die Schülerbeförderung

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5817

Gronenberg - Scharbeutz - Margaretenhöhe

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 4/4	06:00-08:00: - 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: - 2. Stunde: -
Sa: 2/2 So: 2/2	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +	So : +		4.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Scharbeutz/Bahnhof : Anschlüsse Richtung Lübeck werden hergestellt, z.T. über die Haltestelle Luschendorfer Straße
Bus /Bus	Scharbeutz/Bahnhof: Umstieg auf die 5803 und Linie 40 möglich jedoch keine komfortablen Umstiegszeiten

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den „Jedermannverkehr“ aus den Ortschaften westlich von Scharbeutz
- Fahrten werden ausschließlich als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht
- Leistung am Wochenende stark reduziert
-

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5820

Bliesdorf - Grömitz und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 2/2	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
FT: 0/0	17:00-19:00: -			7.,8. Stunde: +
				9.,10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich
Bus /Bus	Keine Umstiege erforderlich, da ausschließlich Schülerverkehr

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5822

Groß Schlamin - Brenkenhagen - Grömitz

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3/3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5.-7. Stunde: +
	17:00-19:00: -			8.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfung
Bus /Bus	Keine Verknüpfung

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5823

Süssau - Riepsdorf - Grube und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 4/4	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: -
FT: 0/0	17:00-19:00: -			7.,8. Stunde: -
				9.,10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Verknüpfung
Bus /Bus	Keine Verknüpfung

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5900

Süsel- Röbel - Bujendorf - Süsel

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST 7/7	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Ringfahrten	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Frau an FT	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : +	4.-10. Stunde: +
5/5 Ringfahrten	12:30-16:00: +			
Sa: 0/0	17:00-19:00: +			
So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienvverlauf
Bus /Bus	Röbel/Ort: Umstieg von Eutin mit ALFA an Ferientagen Am Sandfeldkrug: Umstieg auf die Linie 5508

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5910

Ahrensböök - Cashagen - Böbs - Ahrensböök

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 6/6 (Ringverkehre)	06:00-08:00: + 09:00-10:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: + 5.-7. Stunde +
Sa: 0/0 So: 0/0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			
FT: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Ahrensböök/ZOB: Einzelne Anschlüsse an die Linie 5512 (Ahrensböök – Lübeck)

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5911

Ahrensböök - Gnissau - Siblin - Ahrensböök

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 4/4 (Ringverkehre)	06:00-08:00: + 09:00-10:00: - 11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: + 5.-6. Stunde + 7.-10. Stunde -
Sa: 0/0 So: 0/0 FT: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Keine vorhanden

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5912

Ahrensböök - Stockelsdorf - Lübeck und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Ahrensböök –	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Lübeck:	09:00-10:00: +	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
Mo-Fr an ST:	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : +	5.-7. Stunde +
12/13	12:30-16:00: +			
Sa: 9/9	17:00-19:00: +			
So: 2/2				
Mo-Fr an				
FT:12/12				
Sa: 9/9				
So: 2/2				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Ahrensböök/ZOB: Einzelne Anschlüsse an die Linie 5512 (Ahrensböök – Lübeck)

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr, „Jedermannverkehr“, Touristen und Pendler (v.a. entlang der L 184)
- Zusammen mit der Linie 5951 wichtigste Linie im Süden des Kreises
- Teilweise Bedienung als Linientaxi

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5920

Ratekau - Niendorf und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 6/3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : -	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: +	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
	17:00-19:00: -			7.-10. Stunde: -
				-

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Ratekau/Dorfplatz: Alle schulrelevanten Linien haben Anschlüsse an die Linie 5951 zur Herstellung der Verbindung in Richtung Bad Schwartau/Lübeck

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5940

Ahrensböök - Malkendorf - Bad Schwartau und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3/3	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
FT: 0/0	17:00-19:00: -			7.-9 Stunde: +
				10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Keine Anschlüsse, da ausschließlich Schülerverkehr
Bus /Bus	Keine Anschlüsse, da ausschließlich Schülerverkehr zum Schulstandort Bad Schwartau

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5950

Niendorf -Hemmelsdorf - Pansdorf - Ratekau und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 10/10	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: - 5.-6. Stunde: + 7.-10. Stunde: -
Sa: 5/5 So: 5/5	11:00-12:30: + 12:30-16:00: + 17:00-19:00: +			
Mo-Fr an FT: 5/5 Sa: 5/5 So: 5/5				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Timmendorfer Strand, Bahnhof: Mehrere Anschlüsse in Richtung Lübeck, z.T. auch in Richtung Neustadt, jedoch vormittags nur in der Schulzeit
Bus /Bus	Timmendorfer Strand/ZOB: Mehrere Anschlüsse zur Linie 5951 zur Herstellung der Relation Hemmelsdorf-Lübeck. Anschlüsse teilweise nur während der Schulzeit.

Besonderheiten:

- Bedeutung v.a. für den Schülerverkehr, „Jedermannverkehr“
- Teilweise Bedienung als Linientaxi
- Die Ortschaft Hemmelsdorf ist nur an Timmendorfer Strand angebunden.
- Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5951

Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand - Haffkrug und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Lübeck - Pansdorf:	06:00-08:00: + 09:00-10:00: +	Mo-Fr : + Sa : + So : +	Ferien: Schulzeit: + Ferien : +	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: + 5.-6. Stunde: + 7.-9. Stunde: + 10. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 27/22	11:00-12:30: + 12:30-16:00: +			
Mo-Fr an FT: 26/25	17:00-19:00: +			
Sa: 18/18, So: 15/15				
Pansdorf-Pönitz: Mo-Fr an ST: 8/8 Mo-Fr an FT: 7/7 Sa: 6/6, So: 3/3				
Lübeck-Timmendorfer-Strand: Mo-Fr an ST: 24/20 Mo-Fr an FT: 22/22 Sa: 18/18, So: 15/15				
Lübeck-Niendorf: Mo-Fr an ST: 13/11 Mo-Fr an FT: 14/13 Sa: 9/9 So: 6/9				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	<p>Lübeck, Hauptbahnhof: Mindestens stündliche Anschlüsse mit unterschiedlichen Übergangszeiten</p> <p>Pansdorf/Bahnhof: Regelmäßige Anschlüsse in Richtung Kiel mit guten Übergangszeiten</p>
Bus /Bus	Timmendorfer Strand, ZOB: Übergangszeiten in Richtung Travemünde und Scharbeutz (Linie 40) zu lang

Besonderheiten:

- Schwerpunktlinie im südlichen Kreisgebiet mit wichtiger Erschließungsfunktion in den Gemeinden am Rand zur Hansestadt Lübeck
- Teilweise fast halbstündige Bedienung aber kein durchgängiger Taktverkehr
- Hohe Bedeutung für Schülerverkehr „Jedermannverkehr“, Pendler und teilweise Touristen
- Teilweise Bedienung als Linientaxi
- Teilweise Parallelbedienung zur Linie 40

Maßnahmen:

- Sofern betrieblich möglich Parallelbedienung zur Linie 40 einstellen
- Anschlüsse in Timmendorfer Strand/ZOB optimieren

Liniensteckbrief Linie 5954

Dissau - Krumbek - Curau - Eckhorst- Stockelsdorf und zurück

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 9/15	06:00-08:00: + 09:00-10:00: -	Mo-Fr : + Sa : - So : -	Ferien: Schulzeit: + Ferien : -	1. Stunde: + 2. Stunde: + 4. Stunde: - 5. Stunde: - 6. Stunde: + 7. -10.Stunde: -
Sa: 0/0 So: 0/0	11:00-12:30: - 12:30-16:00: + 17:00-19:00: -			
FT: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr
Bus /Bus	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr

Besonderheiten:

- Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5955

Luschendorf - Pansdorf

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 4/5	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: +
	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
	17:00-19:00: -			7.-10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Pansdorf, Bahnhof: Keine Anschlüsse, da ausschließlich Schülerverkehr
Bus /Bus	Pansdorf/Stumpfe Ecke: Mehrere Anschlüsse zur Linie 5951 zur Herstellung der Verbindung nach Lübeck.

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
-

Maßnahmen:

Keine vorgeschlagen

Liniensteckbrief Linie 5960

Ahrensböök - Süsel - Pönitz -Groß Meinsdorf - Eutin

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin - Pönitz	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: -
Mo-Fr an ST: 8/8	09:00-10:00: +	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: -
Mo-Fr an FT: 5/4	11:00-12:30: +	So : +	Ferien : +	4. Stunde: -
Sa: 2/0	12:30-16:00: +			5.-10. Stunde: +
So: 2/0	17:00-19:00: +			
Pönitz – Ahrens- böök:				
Mo-Fr an ST: 4/6				
Mo-Fr an FT: 5/4				
Sa: 2/2				
So: 2/2				
Pönitz-Süsel:				
Mo-Fr an ST:6/6				
Mo-Fr an FT: 1/2				
Sa: 0/0				
So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Pönitz/Bahnhof: Einzelne Anschlüsse möglich Eutin/Bahnhof: Einzelne Anschlüsse möglich
Bus /Bus	Eutin/ZOB: Einzelne Anschlüsse möglich Ahrensböök/ZOB: Keine Anschlüsse, da Anbindung über den Pönitz/Bahnhof in Richtung Eutin und Lübeck

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Leistung am Wochenende stark reduziert
- Teilweise werden Leistungen als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5961

Ahrensböök - Schwienkuhlen - Ahrensböök

Verkehrsunternehmen : Rohde Verkehrsbetriebe mbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Eutin - Pönitz	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Mo-Fr an ST: 7/7	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
(Ringfahrten)	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : +	4. Stunde: -
Sa: 0/0	12:30-16:00: +			5.-6. Stunde: +
So: 0/0	17:00-19:00: +			7.-10. Stunde: -
Mo-Fr an FT: 5/5				
(Ringfahrten)				
Sa: 0/0				
So: 0/0				

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Kein Bahnhof im Linienverlauf
Bus /Bus	Ahrensböök/ZOB: Systematische Anschlüsse in Richtung Eutin vorhanden. Einzelne Anschlüsse in Richtung Lübeck

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
- Keine Leistung am Wochenende
- Teilweise werden Leistungen als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht

Maßnahmen:

- Laufende Überprüfung der Nachfrage bei den ALFA-Fahrten, ggfs. Einsparung.

Liniensteckbrief Linie 5970

Eutin/Neustadt/Sarau - Ratekau

Verkehrsunternehmen : Autokraft GmbH

Bedienungskonzept:

Anzahl Fahrten:	Zeitfenster:	Wochentage:	Schulzeiten/ Ferien:	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 3/6	06:00-08:00: +	Mo-Fr : +	Ferien:	1. Stunde: +
Sa: 0/0	09:00-10:00: -	Sa : +	Schulzeit: +	2. Stunde: +
So: 0/0	11:00-12:30: -	So : -	Ferien : -	4. Stunde: -
	12:30-16:00: +			5. Stunde: -
FT: 0/0	17:00-19:00: -			6. Stunde: +
				7., 8.Stunde: -
				9. Stunde: +
				10. Stunde: -

Verknüpfungen:

Bus/Bahn	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr
Bus /Bus	Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr

Besonderheiten:

- Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr zur Cesar-Klein-Schule in Ratekau

Maßnahmen:

- Wegen der Veränderungen im Einzugsbereich der Schule, mittelfristig Erfordernis der Linienäste aus Neustadt und Eutin prüfen.

Anhang 2

Einbindung der Verkehrsunternehmen bei der Erstellung des

3. RNVP des Kreises Ostholstein

Beteiligung bei der Erarbeitung der Eckwerte:

- 16.04.2013** Diskussion/Abstimmung von Eckwerten mit Rohde Verkehrsbetrieben GmbH
- 26.04.2013** Diskussion/Abstimmung von Eckwerten mit der Autokraft GmbH
- 30.04.2013** Bitte um Terminvorschläge an Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH /Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Laufend** Abstimmung, Klärung von Detailfragen, wie z.B. Aussagen zu Niederflurigkeit mit allen Unternehmen etc.

Diskussion des Entwurfs:

- 09.04.2014** Übersendung des ersten Entwurfs (Stand 01.04.2014) an Rohde Verkehrsbetriebe, Autokraft, Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH/Stadtverkehr Lübeck GmbH
- 06.05.2014** Erörterung des ersten Entwurfs mit der Fa. Autokraft
- 23.05.2014** Eingang einer kurzen schriftlichen Stellungnahme (Datum: 14.05.2014) durch den Stadtverkehr Lübeck GmbH.
- 27.05.2014** Erörterung des ersten Entwurfs mit den Rohde Verkehrsbetrieben
- Laufend** Abstimmung, Klärung von Detailfragen, wie z.B. Aussagen zu Niederflurigkeit mit allen Unternehmen etc.
- 30.05.2014** Beteiligung im Rahmen des offiziellen Verfahrens
- 18.09.2014** Übersendung des zweiten Entwurfs mit der Bitte um Stellungnahme an Rohde Verkehrsbetriebe, Autokraft, Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH/Stadtverkehr Lübeck

Einbindung des Beirats des Kreises Ostholstein für Menschen mit Behinderungen

Beteiligung bei der Erarbeitung der Eckwerte:

23.04.2013 Diskussion/Abstimmung von Eckwerten

Laufend Abstimmung, Diskussion von Detailfragen, wie z.B. Aussagen zu Niederflurigkeit mit allen Unternehmen etc.

Abstimmung eines Verfahrens zur Überprüfung der vorhandenen Haltestelleninfrastruktur im Hinblick auf Barrierefreiheit.

Diskussion des Entwurfs:

15.05.2014 Ausführliche Diskussion/Erörterung des ersten Entwurfs

Laufend Austausch zu inhaltlichen Detailfragen, wie z.B. zur Niederflurigkeit, Haltestellengestaltung etc.

30.05.2014 Beteiligung im Rahmen des offiziellen Verfahrens

18.09.2014 Übersendung des Zweiten Entwurfs zur Kenntnis und ggfs. Stellungnahme

Anhang 3

Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden

Präambel

Wir wollen einen Prozess zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für alle Nutzer des ÖPNV vorantreiben. Dabei verpflichten sich die Verbände für Menschen mit Behinderungen die Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger über aktuelle Änderungen in den Anforderungen an einen barrierefreien öffentlichen Verkehr zu informieren.

Diese Checkliste soll dazu dienen, sowohl den Aufgabenträgern (Kreise, kreisfreie Städte) als auch den regionalen Verbänden für Menschen mit Behinderungen eine Orientierung zu geben, welche Aspekte bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind. Sie soll dazu beitragen, die Kommunikation der Beteiligten bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne zu optimieren. Die gesetzlichen Normen und Vorschriften gelten unabhängig von der Checkliste.

Wenn zu einzelnen Punkten der Checkliste noch keine Daten vorliegen oder keine verlässlichen Aussagen getroffen werden können, ist dies zu begründen. Unabhängig von der Checkliste haben die Verbände für Menschen mit Behinderungen und die Aufgabenträger die Möglichkeit eigene Zielvereinbarungen abzuschließen.

Allgemeines	
In der Einleitung und in allen Kapiteln des regionalen Nahverkehrsplans, die Belange behinderter Fahrgäste betreffen (könnten), wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen.	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Kapitel, das übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit eingeht.	<input type="checkbox"/>
Ziele	
Bei Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel für den Kreis/ die kreisfreie Stadt genannt.	<input type="checkbox"/>
Für den Bestand wird die schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit als Ziel festgeschrieben.	<input type="checkbox"/>
Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen, insbesondere von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen, von blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten wird als Ziel genannt.	<input type="checkbox"/>
Weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus vorangegangenen Nahverkehrsplänen sind aufgenommen.	<input type="checkbox"/>
Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)	
Der regelmäßige verlässliche Einsatz barrierefreier Fahrzeuge inklusive alternativer Bedienungsformen sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung aufgeführt. Hierzu gehört auch eine Angabe zu dem prozentualen Anteil.	<input type="checkbox"/>

Die Standorte barrierefreier Haltestellen (z.B. stufenlos zugängliche Haltestellen, Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen) sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung genannt. Hierzu gehört auch eine Angabe zu dem prozentualen Anteil.	<input type="checkbox"/>
Bei der Entwicklung der Kriterien dieser Bestandsaufnahme ist eine Beteiligung der (regionalen) Behindertenbeauftragten/Behindertenverbände erfolgt.	<input type="checkbox"/>
Anforderungsprofile (Soll-Zustand)	
Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Haltestellen ist vorhanden. (vgl. Anhänge Empfehlung Mindeststandards für barrierefreie Regional- und Stadtbushaltestellen)	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Anforderungsprofil für die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen inklusive alternativer Bedienungsformen. (vgl. Anhang Empfehlung Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse)	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für eine barrierefreie Fahrplangestaltung und Aussagen zur barrierefreien Bedienungshäufigkeit sind enthalten.	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Fahrgastinformationen und Service (zeitliche Erreichbarkeit) ist vorhanden.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen	
Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind festgelegt (Prioritätenliste mit Angaben zur zeitlichen Realisierung, erstellt in Kooperation mit den Trägern der Straßenbaulast).	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festgeschrieben inklusive alternativer Bedienungsformen (mit Zeitplan für die Umsetzung).	<input type="checkbox"/>
Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge wird in den Fahrplänen gekennzeichnet.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind festgelegt und mit Zeitangaben versehen.	<input type="checkbox"/>

Stand: 17. August 2011