

Kreis Ostholstein

Vierter Regionaler Nahverkehrsplan



Kassel, März 2021

Auftraggeber:

Kreis Ostholstein

Lübecker Straße 41, 23701 Eutin

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

M.Sc. Maik Bock, Dipl.-Geogr. Frank Büsch

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG UND VORGEHENSWEISE	11
2	RAUMSTRUKTUR	13
2.1	Zentralörtliche Gliederung	13
2.2	Einwohner	14
2.3	Mobilitätsverhalten	15
2.3.1	ÖPNV-Nachfrage	20
2.4	Pendler	20
2.5	Schulstandorte	21
2.6	Nahversorgung	25
2.7	Krankenhäuser und Kliniken	25
2.8	Freizeit-, Naherholungs- und touristische Ziele	27
2.9	Übergeordnete Rahmenbedingungen	30
2.9.1	Rechtliche Vorgaben	30
2.9.2	Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein (2014 – 2019)	35
2.9.3	Aussagen relevanter Planwerke	36
2.9.4	Planwerke benachbarter Aufgabenträger	42
2.10	Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Kreis Ostholstein	43
2.10.1	Subunternehmen	52
3	ANALYSE DES AKTUELLEN ÖPNV-ANGEBOTS	53
3.1	Analyse des SPNV-Angebots	53
3.2	Analyse des straßengebundenen ÖPNV-Angebots	53
3.2.1	Bürgerbusse	54
3.3	Analyse der Verknüpfungspunkte	56
3.4	Analyse des Betriebs	57
3.4.1	Fahrzeugeinsatz	57
3.4.2	Soziale Standards	57
4	ZIELVORGABEN UND STANDARDS	58
4.1	Ziele und Handlungsfelder	58
4.2	Netzhierarchie	60
4.3	Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein	62
4.3.1	Betriebs- und Verkehrszeiten, Sonderverkehre	62

4.3.2	Standards der Bedienungsqualität	64
4.3.3	Standards der Verbindungsqualität	65
4.3.4	Standards der Erschließungsqualität	66
4.3.5	Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	67
4.3.6	Standards der Barrierefreiheit	68
4.3.7	Qualitätsstandards der Haltestellen und Haltepunkte sowie des Haltestellenmanagements	85
4.3.8	Qualitätsanforderungen an die Verknüpfungspunkte	89
4.3.9	Qualitätsstandards der Fahrzeugausstattung	90
4.3.10	Qualitätsanforderungen an die Fahrgastinformation	96
4.3.11	Qualitätsanforderungen an Service, Marketing, Vertrieb und Tarif	97
5	BEWERTUNG DES AKTUELLEN ÖPNV-ANGEBOTS	99
5.1	Bewertung der Verkehrsbedienung	99
5.1.1	Erschließungsqualität	99
5.1.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität	99
5.1.3	Verknüpfungspunkte, Anschlüsse und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	100
5.1.4	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	104
5.1.5	Netz- und Fahrplangestaltung	104
5.2	Bewertung der Haltestellen	104
5.2.1	Barrierefreiheit	105
5.3	Bewertung von Fahrgastinformation und Marketing	106
5.4	Bewertung von Tarif und Vertrieb	106
5.5	Bewertung von Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement	107
6	WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	108
6.1	Regionallinien im Stundentakt	109
6.2	Regionallinien im Zweistundentakt	110
6.3	StadtBusse	110
6.4	DorfBusse	114
6.5	Schulverkehr	116
6.6	BürgerBusse	119
6.7	Optionale Erweiterungsmodule im ÖPNV-Angebot	119
6.8	Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel	121
6.8.1	Einrichtung von Angeboten für die multimodale Verknüpfung	124
6.9	Weiterentwicklung der Barrierefreiheit	128
6.10	Weiterentwicklung der Haltestellen und der Infrastruktur	131

6.11	Weiterentwicklung von Betrieb und Qualitätsmanagement	135
6.12	Weiterentwicklung der Fahrgastinformation	137
6.13	Weiterentwicklung von Service, Marketing, Vertrieb und Tarif	138
7	MAßNAHMEN UND IHRE UMSETZUNG	142
7.1	Umsetzungskonzept	142
7.2	Phasen des Ausbaus der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung und dessen Auswirkungen auf das Netz	165
7.3	Maßnahmenwirkung, Finanzierung und Kosten	168
7.3.1	Verkehrliche Bewertung	168
7.4	Wirtschaftliche Bewertung	169
7.5	Finanzierungsrahmen	171
7.6	Investitionen für die öffentliche Infrastruktur	172
8	ORGANISATION	173
8.1	Linienbündelung	173
9	ANHANG	178
9.1	Steckbriefe für die Linien im Status quo	178
9.2	Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein	230
9.3	Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für Regionallinien im Stundentakt	237
9.4	Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für Regionallinien im Zweistundentakt	251
9.5	Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für StadtBusse	255
9.6	Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für DorfBusse	259
9.7	Kartenband	265

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zentrale Orte im Kreis Ostholstein	13
Tabelle 2:	Einwohner und Einwohnerdichte der Städte und Gemeinden im Kreis Ostholstein	14
Tabelle 3:	Beförderungsfälle pro Jahr aller Linienbündel im Kreis Ostholstein (exkl. Schulverkehr)	20
Tabelle 4:	Schulstandorte mit Schülerzahlen	22
Tabelle 5:	Krankenhäuser und Kliniken im Kreis Ostholstein	26
Tabelle 6:	Kurorte im Kreis Ostholstein	26
Tabelle 7:	Freizeit-, Naherholungs- und touristische Ziele im Kreis Ostholstein	27
Tabelle 8:	Anzahl der Beherbergungsbetriebe und Gästebetten im Jahr 2015	29
Tabelle 9:	Einnahmen und Ausgaben des Kreises Ostholstein im Bereich des ÖPNV (Stand 2020)	44
Tabelle 10:	Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Nord des Kreises Ostholstein	45
Tabelle 11:	Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Mitte des Kreises Ostholstein	48
Tabelle 12:	Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Süd des Kreises Ostholstein	50
Tabelle 13:	Alter der in den Linienbündeln eingesetzten Fahrzeugen	57
Tabelle 14:	Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz	61
Tabelle 15:	Definition der Verkehrszeiten	63
Tabelle 16:	Anforderungen Bedienungsqualität im Kreis Ostholstein	65
Tabelle 17:	Standards der Erschließungsqualität	67
Tabelle 18:	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	75
Tabelle 19:	Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen	79
Tabelle 20:	Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen	80
Tabelle 21:	Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau	82
Tabelle 22:	Anforderungen für eine barrierefreie Informationsbeschaffung	85
Tabelle 23:	Qualitätsanforderungen an die Haltestellen	88
Tabelle 24:	Verknüpfungspunkte im Kreis Ostholstein	89
Tabelle 25:	Mindestanforderungen für A- und B-Fahrzeuge sowie Kleinbusse im Linienverkehr	92
Tabelle 26:	Bewertung der Verknüpfungspunkte	100
Tabelle 27:	Bewertung der Barrierefreiheit	105
Tabelle 28:	Neue SPNV-Stationen im Kreis Ostholstein	166
Tabelle 29:	Leistungs- und Kostenveränderung im Vergleich zum Status quo	171

Tabelle 30: Linienbündel mit Linien und erwarteter Verkehrsleistungen	174
Tabelle 31: Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein	230

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: modal split in ländlichen Kreisen, Schleswig-Holstein und Deutschland im Jahr 2017	16
Abbildung 2: Veränderung des ÖV-Anteils im Kreis Ostholstein 2007 – 2017	17
Abbildung 3: Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen in Schleswig-Holstein nach Altersgruppen	17
Abbildung 4: Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen in Schleswig-Holstein nach Wegezweck	18
Abbildung 5: Gründe für die Nutzung des ÖPNV in ländlichen Kreisen und in Schleswig-Holstein	19
Abbildung 6: ÖPNV-Produkte und Netzhierarchie des Fachbeitrags zur Neustrukturierung des Busliniennetzes im Kreis Ostholstein	39
Abbildung 7: Bürgerbus Fehmarn	54
Abbildung 8: Bürgerbus Lensahn – die flotte Lehni	55
Abbildung 9: Bürgerbus Malente – de lütte Lenter	55
Abbildung 10: E-DorfBus Sarkwitz	56
Abbildung 11: Barrierefreie Haltestelle „Pönitz, Schule/ZOB“ mit Hochbord und taktilem Leitsystem	72
Abbildung 12: Haltestelle „Neustadt, Markt“ als nicht barrierefreie Haltestelle mit Ausbaubedarf	72
Abbildung 13: Haltestelle „Heiligenhafen, Wilhelmplatz mit spaltfreiem Übergang	73
Abbildung 14: Mobilitätskette im ÖPNV	74
Abbildung 15: Haltestelle „Fehmarn-Petersdorf, Alter Bahnhof“ mit Hochbord und taktilem Leitsystem	79
Abbildung 16: Broschüre „Barrierefrei unterwegs“ des NAH.SH (Stand 2015/2016)	84
Abbildung 17: Haltestelle „Eutin, ZOB“	86
Abbildung 18: Corporate Design für Haltestellenmasten	86
Abbildung 19: Fahrzeuge im corporate design des Verkehrsverbundes NAH.SH	91
Abbildung 20: Hierarchisches Bedienungsmodell	109

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ALFA	Anruflinienfahrt
Art.	Artikel
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze)
Bf.	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa / etwa
CD	Corporate Design
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DBR	Deutscher Behindertenrat
DIN	Deutsche Industrienorm
e.V.	eingetragener Verein
EÖA	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fr	Freitag
FT	Feiertage
ggf.	Gegebenenfalls
GL	Standard-Gelenkbus
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Compagnie Kommanditgesellschaft
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Hbf.	Hauptbahnhof
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ICE	Intercity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan

KB	Kleinbus
kg	Kilogramm
km	Kilometer
Kfz	Kraftfahrzeug
LBBG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LED	Leuchtdiode
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LVG	Lübeck-Travemünde-Verkehrsgesellschaft
m	Meter
mm	Millimeter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ML	Midibus
Mo	Montag
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NIT	Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen
ÖPNVG SH	ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVN	Omnibus-Verband Nord e.V.
P+R	Park+Ride (Pkw-Langzeitparkplätze)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan

s.	siehe
Sa	Samstag
SchulG	Schulgesetz des Landes Schleswig-Holstein
SEV	Schienenersatzverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SL	Standardbus
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TFT	Thin-Film-Transistor
T30	Halbstundentakt
T60	Stundentakt
T120	Zweistundentakt
u.a.	unter anderem
USB	Universal Serial Bus
v.a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön
VO (EG)	Vorordnungen des Europäischen Parlaments
WLAN	Wireless Local Area Network
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung und Vorgehensweise

Die Anforderungen der Fahrgäste und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Kreis Ostholstein verändern sich stetig. Um das Angebot diesen Anforderungen zu anzupassen und weiterhin zukunftsfähig zu halten, müssen die entsprechenden Vorgaben und Rahmenbedingungen gegeben sein. Neben den Belangen der Fahrgäste als Kunden des ÖPNV spielen auch ganzheitliche Themen wie der Klimaschutz und die Verkehrswende wichtige Rollen, für die die Stärkung des ÖPNV im Sinne einer Erhöhung der Fahrgastzahlen eine zentrale Aufgabe darstellt. Um Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zu verlagern, muss ein zeitgemäßes und attraktives Angebot geschaffen werden, das möglichst viele (potentielle) Nutzergruppen anspricht.

Hierfür wurde der 4. Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises Ostholstein aufgestellt. Dieser soll für einen fünfjährigen Planungshorizont die Grundlage für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet bilden. Die Erstellung erfolgte gemeinsam mit dem Fachdienst Regionale Planung unter Einbindung der im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen.

Die Aufstellung des 4. RNVP des Kreises Ostholstein behandelt folgende Inhalte und Arbeitsschritte:

- Betrachtung der Ausgangslage unter Berücksichtigung der demographischen und raumstrukturellen Rahmenbedingungen sowie Analyse und Bewertung des vorhandenen Angebots
- Bilanzierung des 3. RNVP sowie Berücksichtigung vorhandener relevanter Planwerke und Konzepte im Kreisgebiet Ostholsteins sowie dessen benachbarter Aufgabenträger
- Definition von Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere unter Berücksichtigung der barrierefreien Ausgestaltung des Angebots
- Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung des ÖPNV-Angebots
- Erstellung eines Umsetzungskonzepts
- Betrachtung der Maßnahmenwirkung unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit sowie Prognose der Nachfrageentwicklung

Dabei wurden die Inhalte des RNVP entsprechend §5 ÖPNVG SH sowie Anlage 4 zu § 5 Abs. 1 der Landesverordnung zur Finanzierung bearbeitet, u.a. verkehrspolitische Ziele (Stellenwert des ÖPNV, Weiterentwicklung des ÖPNV und dessen Voraussetzungen), Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen, zukünftige Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen wie Haltestellen und ZOB, Betriebsleitsysteme und Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen, Angebotskonzept, Serviceleistungen, Tarifstrukturen, Barrierefreiheit, Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel, Investitionsplanung für die öffentliche Infrastruktur, Finanzierungsrahmen und Organisation.

Im Rahmen des RNVP wurde das Beteiligungsverfahren nach §5 ÖPNVG SH durchgeführt und Verbände für Menschen mit Behinderung nach der „Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden“ beteiligt.

Berücksichtigt wurden neben dem Verkehrsangebot im Kreis Ostholstein die Verkehrsbeziehungen zu den benachbarten Zentren (mit Ausnahme des Stadtverkehrs Lübeck) und zu benachbarten Landkreisen und Verkehrsräumen.

Der vorliegende 4. Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ostholsteinischen Kreistag am 16. März 2021 beschlossen.

2 Raumstruktur

2.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Kreis Ostholstein liegt im östlichen Bereich von Schleswig-Holstein. Angrenzende Nachbarkreise sind im Westen der Kreis Plön und der Kreis Segeberg, im Süden der Kreis Stormarn und die kreisfreie Hansestadt Lübeck. Im Norden und im Osten grenzt der Kreis Ostholstein an die Ostsee.

Der Kreis Ostholstein besteht aus insgesamt 35 Städten und Gemeinden. Davon sind 17 amtsfreie Städte und Gemeinden, die restlichen Gemeinden sind zu den Ämtern Lensahn, Oldenburg-Land und Ostholstein Mitte zusammengefasst.

Die Stadt Eutin ist das einzige Mittelzentrum im Kreisgebiet, Die Städte Oldenburg und Neustadt sind als Unterzentren mit der Teilfunktion eines Mittelzentrums klassifiziert. Die weitere zentralörtliche Gliederung ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (siehe hierzu Karte „Zentrale Orte“ im Kartenband).

Tabelle 1: Zentrale Orte im Kreis Ostholstein

Kategorie	Ort
Mittelzentrum	Eutin
Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums	Oldenburg Neustadt
Unterzentrum	Fehmarn Heiligenhafen Lensahn Scharbeutz / Timmendorfer Strand
Ländlicher Zentralort	Ahrensböök Grömitz Grube Schönwalde am Bungsberg
Stadtrandkern 1. Ordnung	Bad Schwartau
Stadtrandkern 2. Ordnung	Malente Ratekau Stockelsdorf

Quelle: Regionalplan Schleswig-Holstein Ost (2004)

2.2 Einwohner

Der Kreis Ostholstein als Kreis im ländlichen Raum ist geprägt von teils kleineren Streusiedlungen und kompakten, gewachsenen Siedlungskernen, die von Neubaugebieten umfasst werden. Im gesamten Kreisgebiet leben insgesamt 200.977 Menschen (Stand 7.10.2019). Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 144 Menschen je km². Der an Lübeck angrenzende südliche Bereich des Kreises ist dichter besiedelt als der nördliche Teil Ostholsteins. Die höchste Bevölkerungsdichte ist in Bad Schwartau, Eutin, Heiligenhafen, Neustadt und Timmendorfer Strand vorhanden. In diesen Städten und Gemeinden leben mit ca. 70.000 Einwohnern mehr als ein Drittel der Bevölkerung Ostholstein. Weitere einwohnerstarke Städte und Gemeinden sind Oldenburg, Ratekau, Scharbeutz und Stockelsdorf, die aber eine wesentlich geringere Bevölkerungsdichte haben. Bis auf Oldenburg und Heiligenhafen befinden sich auch diese Orte im südlichen Teil des Kreisgebietes (siehe hierzu Karten „Einwohner der Städte und Gemeinden“ und „Einwohner der Städte und Gemeinden auf Ortsteilebene“ im Kartenband).

Tabelle 2: Einwohner und Einwohnerdichte der Städte und Gemeinden im Kreis Ostholstein

Stadt / Gemeinde	Einwohner 2019	Fläche (qkm)	Einwohnerdichte
Ahrensböök	8.222	95,38	86
Altenkrempe	1.109	36,64	30
Bad Schwartau, Stadt	20.080	18,39	1092
Beschendorf	517	8,54	61
Bosau	3.383	64,25	53
Dahme	1.255	9,13	137
Damlos	614	9,35	66
Eutin, Stadt	16.950	41,4	409
Fehmarn, Stadt	12.753	185,45	69
Göhl	1.104	21,2	52
Gremersdorf	1.511	45,78	33
Grömitz	7.309	51,08	143
Großenbrode	2.185	20,98	104
Grube	1.053	20,2	52
Harmsdorf	650	17,82	36
Heiligenhafen, Stadt	9.194	18,12	507
Heringsdorf	1.116	29,42	38
Kabelhorst	431	5,74	75
Kasseedorf	1.450	33,77	43

Stadt / Gemeinde	Einwohner 2019	Fläche (qkm)	Einwohnerdichte
Kellenhusen	1.154	8,15	142
Lensahn	4.948	27,7	179
Malente	10.845	69,06	157
Manhagen	378	9,63	39
Neukirchen	1.166	28,5	41
Neustadt i. H., Stadt	15.050	19,74	762
Oldenburg i. H., Stadt	9.846	39,67	248
Ratekau	15.196	59,6	255
Riepsdorf	912	25,81	35
Scharbeutz	11.344	52,24	217
Schashagen	2.119	41,46	51
Schönwalde am Bungsberg	2.594	39,06	66
Sierksdorf	1.632	19,5	84
Stockelsdorf	16.958	56,7	299
Süsel	5.055	75,31	67
Timmendorfer Strand	8.740	20,12	434
Wangels	2.152	67,12	32
Kreis Ostholstein	200.977	1.392,03	144

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019

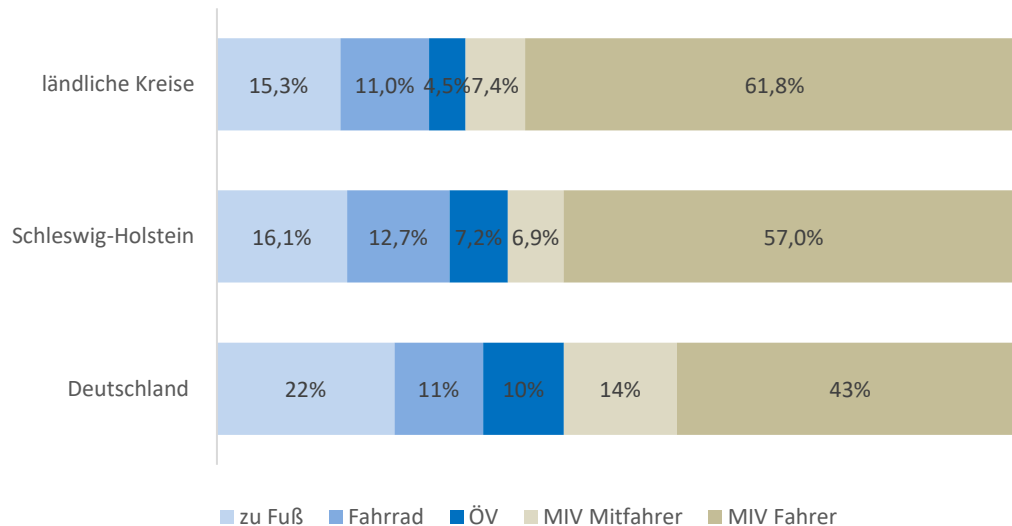
2.3 Mobilitätsverhalten

Auf Grundlage der Marktanalyse, die jährlich von der NAH.SH in Auftrag gegeben wird, lassen sich Aussagen und Rückschlüsse für das Mobilitätsverhalten und die ÖPNV-Nachfrage der Menschen im Kreis Ostholstein ziehen. Der aktuellste Bericht der Marktforschung beruht auf den Daten aus 2017. In der Marktanalyse werden je nach Fragestellung neben der Landesebene und der Kreisebene zwischen den Gebietskategorien „kreisfreie Städte“, „HVV-Verbundgebiet“ und „ländliche Kreise“ differenziert, in die letzte Kategorie fällt der Kreis Ostholstein, sodass deren Daten repräsentativ auch für das Mobilitätsverhalten im Kreis genutzt werden können.

Der modal split (der Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen) in den ländlichen Kreisen wird deutlich von der Pkw-Nutzung bestimmt. Rund zwei Drittel aller Wege werden als Fahrer oder Beifahrer im Pkw zurückgelegt. Ein weiteres Viertel der Wege werden mit den Verkehrsmitteln der Nahmobilität (zu Fuß und Fahrrad) zurückgelegt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in Ostholstein

(siehe Abbildung 2) liegt mit ca. 4,5% zwar unter dem landes- und bundesweiten Durchschnitt von 7,2% bzw. 10%, entspricht jedoch dem Schnitt in den ländlichen Kreisen in Schleswig-Holstein.

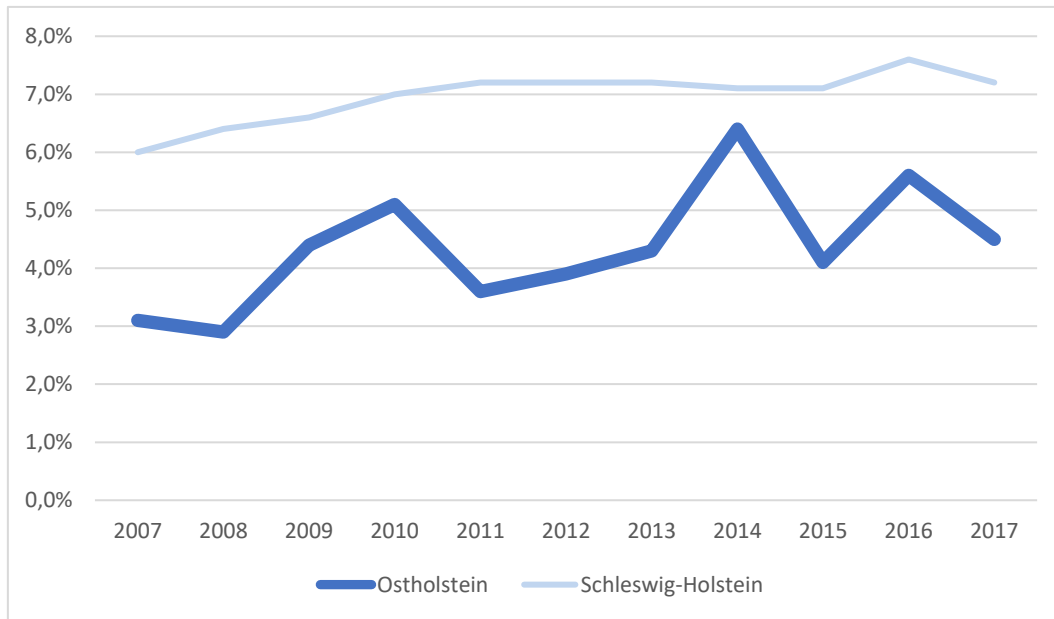
Abbildung 1: modal split in ländlichen Kreisen, Schleswig-Holstein und Deutschland im Jahr 2017



Quelle: TARGET GROUP 2018, BMVI et al, 2019¹

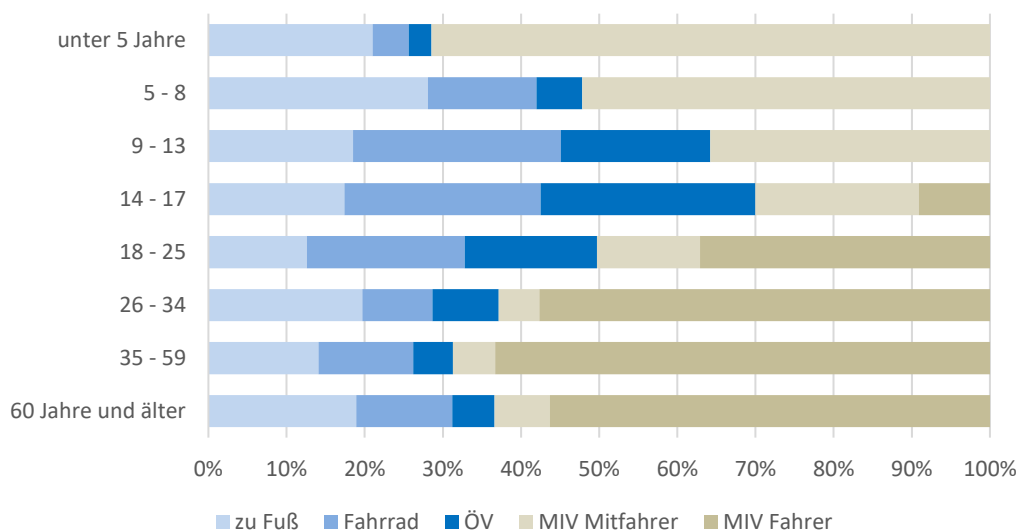
Die ÖPNV-Nutzung im Kreis Ostholstein ist innerhalb der letzten zehn Jahre von 3,1% auf 4,5% leicht gestiegen, was u.a. auf zusätzliche Nachfrage im SPNV zurückgeführt werden kann. Dies entspricht auch dem landesweiten Trend. Im Vergleich zu den jährlichen Entwicklungen in Schleswig-Holstein schwankt die ÖPNV-Nachfrage in Ostholstein deutlicher. So sind teilweise Gefälle und Sprünge von bis zu 2,3% vermerkt.

¹ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf (Abrufdatum: 10.10.2019)

Abbildung 2: Veränderung des ÖV-Anteils im Kreis Ostholstein 2007 – 2017

Quelle: TARGET GROUP 2018

Abbildung 3 und Abbildung 4 verdeutlichen, dass Kinder und Jugendliche als Schülerinnen und Schüler eine wichtige Nutzergruppe für den ÖPNV darstellen. Mit 20% bis 25% nutzen Kinder und Jugendliche zwischen 9 und 17 Jahren den ÖPNV überproportional stark. Bei Nutzern ab dem 18. Lebensjahr sinkt die Nachfrage auf bis zu 5,1% bei den 35- bis 59-Jährigen. Parallel hierzu ist bei diesen Gruppen die Pkw-Nutzung am höchsten. Auch ältere Menschen ab 60 nutzen den Pkw immer noch sehr stark im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln, sie nutzen den ÖPNV für nur 5,4% ihrer Wege.

Abbildung 3: Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen in Schleswig-Holstein nach Altersgruppen

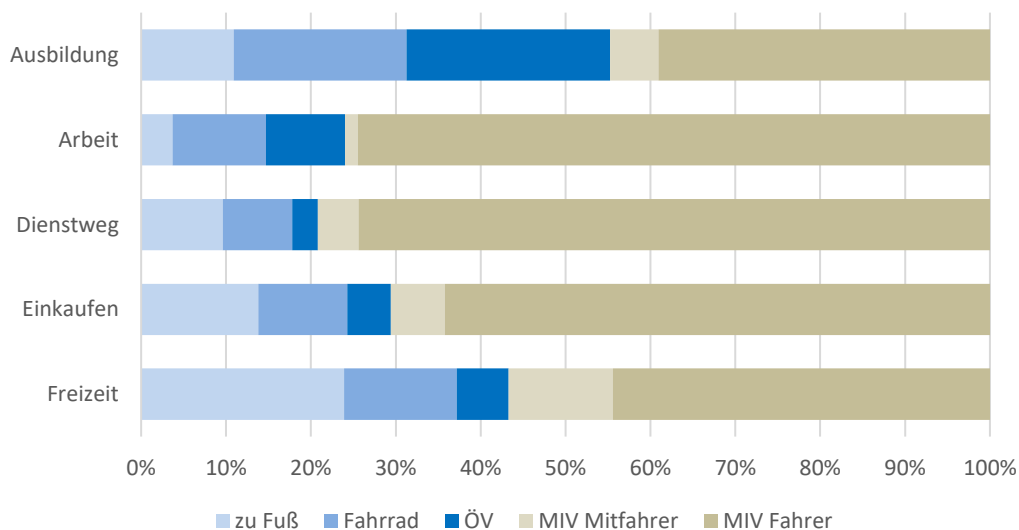
Quelle: TARGET GROUP 2018

Im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl der unterschiedlichen Altersgruppen lassen sich beim modal split bei den Wegezwecken Parallelen erkennen. Der Ausbildungsverkehr, der nahezu ausschließlich von Kindern und Jugendlichen getätigt wird, hat mit 24% den höchsten ÖPNV-Anteil. Für diesen Zweck werden auch die meisten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (20%).

Für alle Zwecke werden jedoch die meisten Wege mit dem Pkw als Fahrer oder Beifahrer zurückgelegt. Insbesondere für den Arbeits-, Dienst- und Einkaufsweg findet mit ca. 75% modal split eine sehr hohe Pkw-Nutzung statt.

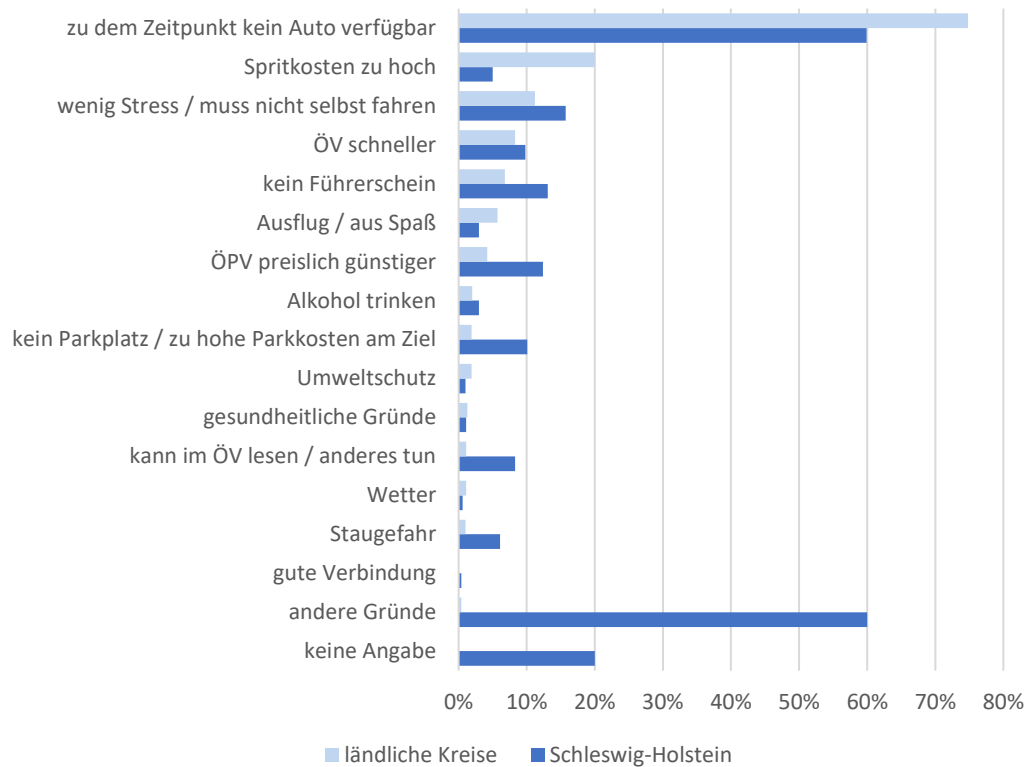
Für Ostholstein sowie für ganz Schleswig-Holstein als touristisches und Urlaubsziel spielt der Freizeitverkehr eine wichtige Rolle. Hier beträgt der ÖPNV-Anteil rund 6%. Die Verteilung der Verkehrsmittelnachfrage im Freizeitverkehr spiegelt sich auch im modal split an Sonn- und Feiertagen wider. Hier liegt die ÖPNV-Nutzung bei ca. 2%, was u.a. auf das verringerte Angebot an diesen Tagen zurückgeführt werden kann.

Abbildung 4: Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen in Schleswig-Holstein nach Wegezweck



Quelle: TARGET GROUP 2018

Als wichtigster Grund für die Wahl des ÖPNV wird in den ländlichen Kreisen hauptsächlich die fehlende Verfügbarkeit eines (eigenen) Pkw genannt (75%). Als weitere Argumente werden zeitliche und finanzielle Vorteile gegenüber der Pkw-Nutzung genannt. Im Vergleich zu den landesweiten Aussagen spielen in den ländlichen Kreisen hohe Parkkosten oder Staugefahr kaum eine Rolle.

Abbildung 5: Gründe für die Nutzung des ÖPNV in ländlichen Kreisen und in Schleswig-Holstein


Quelle: TARGET GROUP 2018

Für die Marktanalyse der NAH.SH wurde die Kundenzufriedenheit in verschiedenen qualitativen Kategorien erfasst. Besonders gut bewertet wurde die Erreichbarkeit des ÖPNV-Systems, die Sauberkeit der Fahrzeuge sowie das persönliche Sicherheitsempfinden beim Busfahren. In diesen Aspekten entspricht die Qualität des ÖPNV in Ostholstein dem landesweiten Durchschnitt. Die Fahrtenhäufigkeit sowie die Reisezeit als Aspekte mit der schlechtesten Bewertung erhalten die Schulnoten 2,8 bzw. 2,6.

Im Vergleich zu 2012 hat sich die Bewertung der Betriebszeiten verschlechtert. Bei der Fahrtenhäufigkeit und der Sauberkeit der Fahrzeuge haben deutliche Verbesserungen stattgefunden.

Trotz der guten Noten der einzelnen Aspekte wird die generelle Bewertung des ÖPNV mit der Note 3,3 insgesamt schlechter bewertet. Dies kann eventuell dadurch begründet werden, dass den meisten Befragten das ÖPNV-Angebot nicht ausreichend bekannt ist und daher von ihnen schlechter bewertet wird, als diejenigen, die den ÖPNV nutzen und dadurch die einzelnen Teilaspekte bewerten können.

Einen weiteren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten kann mitunter auch die Verkehrsmittelwahl der Urlauber während der Sommermonate haben. Die Nutzung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein durch Touristen bei der Anreise und während des Aufenthaltes am Urlaubsort wurde im Jahr 2012 vom Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) untersucht. Insgesamt nutzen demnach 27 % der Touristen während ihres Urlaubs den Nahverkehr in Schleswig-Holstein. Für 10 % aller Kurzurlaubsreisen (2 bis 4 Tage) nach Schleswig-Holstein wird bei der Anreise die Bahn genutzt, während in

weniger als 5% der Fälle der Bus genutzt wird. Der gesamtdeutsche Anteil der Anreise mit der Bahn liegt im Vergleich mit 21% deutlich höher.

Die Anreise für Urlaube mit mehr als 4 Tagen Aufenthaltszeit am Urlaubsort geschieht nur in 7% der Fälle mit der Bahn und in 5% der Fälle mit dem Bus. Auch hier liegen die gesamtdeutschen Anteile mit 13% und 9% deutlich höher.

Für Schleswig-Holstein sind jedoch auch regionale Unterschiede erkennbar, da für 14% der Anreisen zum Urlaub an der Nordseeküste die Bahn genutzt wird, während dieser Anteil an der Ostseeküste und dem übrigen Binnenland deutlich geringer ist.

2.3.1 ÖPNV-Nachfrage

Parallel zum Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen (vgl. Abbildung 2) ist die ÖPNV-Nachfrage im Kreis Ostholstein leicht schwankend, befindet sich aber auf einem konstanten Niveau von rund 1.100.000 Beförderungsfällen pro Jahr.

Ein großer Teil der ÖPNV-Nachfrage wird durch den Schulverkehr gestellt. Aus diesem Grund sind viele Linien explizit auf die Verkehrsnachfrage der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet.

Für die folgenden Jahre wird erwartet, dass bei gleichbleibender Angebotsstruktur keine gravierenden Änderungen in der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr auftreten.

Tabelle 3: Beförderungsfälle pro Jahr aller Linienbündel im Kreis Ostholstein (exkl. Schulverkehr)

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.035.000	1.118.000	977.000	1.032.000	1.083.000	1.037.300	(nach Vorlage der Verkehrsunternehmen einzutragen)

Quelle: Kreis Ostholstein

Die Anzahl der Beförderungsfälle im Rahmen der kostenlosen Schülerbeförderung beträgt jährlich rund 3.829.500. Die Anzahl der Beförderungsfälle im Kreis Ostholstein beläuft sich damit insgesamt auf rund 4,87 Mio.

2.4 Pendler

Ein hohes Pendleraufkommen innerhalb des Kreises Ostholstein richtet sich auf das Mittelzentrum Eutin (8.911) und die Unterzentren Oldenburg (5.617) und Neustadt (10.071). Weitere bedeutende Pendlerverflechtungen wiesen Fehmarn (7.822), Bad Schwartau (4.129) und Heiligenhafen (4.304). Entsprechend weisen Eutin (5.396), Neustadt (5.929), Fehmarn (4.031) und Oldenburg (2.972) bedeutende Einpendlerzahlen auf. Auch die meisten Auspendler haben ihren Wohnsitz in Eutin (3.515), Neustadt (4.142), Fehmarn (3.791) und Oldenburg (2.645). Zusätzlich bestehen ausgeprägte Pendlerverflechtungen,

insbesondere Auspendler, in Richtung Lübeck, Hamburg und Kiel. Für eine Übersicht über die Pendlerverflechtungen zwischen den Kommunen im Kreis Ostholstein s. Karte Pendler.

Aufgrund der touristischen Bedeutung vieler Städte und Gemeinden im Kreis steigt die Zahl der Berufspendler während der Sommermonate, v.a. die Bäderorte weisen zu dieser Zeit eine Zunahme der Pendler auf (siehe hierzu Karte „Pendler“ im Kartenband).

2.5 Schulstandorte

Der Schulverkehr stellt insbesondere im ländlichen Raum einen bedeutenden Aufgabenbereich des ÖPNV dar. Die Schülerinnen und Schüler stellen nicht nur das Gros der Fahrgäste, weil sie auf das Verkehrsmittel angewiesen sind, sondern stellen auch die potentiell künftigen ÖPNV-Kunden dar. Für die Angebotsgestaltung sind daher die Schulstandorte und die Schülerzahlen zu betrachten. Von Relevanz sind in erster Linie, die Schulpendler zu den Schulen mit Mittel und Oberstufe sowie den weiterführenden- und Berufsschule. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, sodass die Schülerinnen und Schüler auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen (siehe hierzu Karte „Schulstandorte“ im Kartenband).

Der Anteil der Beförderungsfälle im Schulverkehr im Kreis Ostholstein beträgt etwa 83% (vgl. RNVP 2014, S. 20). Für die Zukunft werden leicht sinkende Schülerzahlen prognostiziert². Insgesamt ist anzumerken, dass der Anteil der unter 18-jährigen im Kreis Ostholstein mit ca. 13% geringer als im Übrigen Schleswig-Holstein ist¹.

Besondere Herausforderungen für den ÖPNV stellen sich v.a. durch die freie Schulwahl sowie durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Schulformen und ihren jeweiligen Anfangs- und Schlusszeiten, was sich insbesondere mit dem im RNVP definierten Ziel der weiteren Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV als schwierig erweisen kann. Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung des Kreises Ostholstein (Stand 2019) werden explizite Maximalwartezeiten vor Schulanfang bzw. nach Schulschluss festgelegt:

- Vor Unterrichtsbeginn beträgt die Wartezeit maximal 30 Minuten für die Klassenstufe 1 bis 4 bzw. 60 Minuten für die Klassenstufe 5 bis 10
- Nach Unterrichtsende beträgt die Wartezeit maximal 60 Minuten für die Klassenstufen 1 bis 4 bzw. 90 Minuten für die Stufen 5 bis 10
- Im Kreis Ostholstein liegen 21 Grundschulen, 1 Grundschule mit Förderzentrum, 5 Förderzentren, 15 Gemeinschaftsschulen, 7 Gymnasien sowie 2 Schulen in freier Trägerschaft mit insgesamt etwa 20.400 Schülerinnen und Schülern.

² Bertelsmann Stiftung (2011): Deutschland im demographischen Wandel 2030. Länderbericht Schleswig-Holstein

Tabelle 4: Schulstandorte mit Schülerzahlen

Schulstandort (Schultyp)	Schülerzahlen (Schuljahr 2014 / 2015)
Ahrensböök	
Arnesboken-Schule Ahrensböök mit Außenstelle Sarau: Grundschulteil	338
Arnesboken-Schule Ahrensböök: Gemeinschaftsschule mit Förderzentrumsteil	356
Bosau	
Heinrich-Harms-Schule Hutzfeld (Gemeinschaftsschule mit Grundschulteil): Grundschulteil	120
Heinrich-Harms-Schule Hutzfeld (Gemeinschaftsschule mit Grundschulteil): Gemeinschaftsschulteil	242
Bad Malente	
Grundschule Sieversdorf	107
Grundschule Malente	229
Schule an den Auewiesen (Gemeinschaftsschule)	358
Bad Schwartau	
Grundschule in Rensefeld	376
Grundschule Cleverbrück	226
Schule am Hochkamp (Förderzentrum Lernen)	70
Förderzentrum Schule am Papenmoor	k.A.
Gemeinschaftsschule Bad Schwartau: Elisabeth-Selbert-Schule	598
Gymnasium am Mühlenberg	858
Leibniz-Gymnasium	816
Privates Gymnasium Pädagogium	253
Berufliche Schule	k.A.
Eutin	
Gustav-Peters-Schule (Grundschule)	612
Albert-Mahlstedt-Schule (Förderzentrum Lernen)	36
Wilhelm-Wisser-Schule (Gemeinschaftsschule)	620
Carl-Maria-von-Weber-Schule (Gymnasium)	694

Schulstandort (Schultyp)	Schülerzahlen (Schuljahr 2014 / 2015)
Johann-Heinrich-Voß-Schule (Gymnasium)	599
Berufliches Gymnasium	403
Berufliche Schule des Kreises Ostholstein	k.A.
Berufliche Schule des Kreises Ostholstein (Außenstelle Holstenweg)	k.A.
Fehmarn	
Grundschule Burg auf Fehmarn	258
Grundschule Landkirchen auf Fehmarn	127
Inselschule Fehmarn (Gemeinschaftsschule)	876
Montessori-Schule Fehmarn	85
Grömitz	
Grundschule Grömitz	230
Gemeinschaftsschule Grömitz	298
Grube	
Grundschule Grube	126
Heiligenhafen	
Grundschule Heiligenhafen	229
Warderschule (Gemeinschaftsschule)	312
Lensahn	
Grund- und Gemeinschaftsschule Lensahn: Grundschulteil	269
Grund- und Gemeinschaftsschule Lensahn: Gemeinschaftsschulteil	506
Waldorfschule Lensahn	330
Berufliche Schule	k.A.
Neustadt	
Steinkamp-Grundschule	469
Schule am Rosengarten (Förderzentrum Lernen)	46
Jacob-Lienau-Schule (Gemeinschaftsschule)	603
Küstengymnasium	538
Berufliche Schule	k.A.

Schulstandort (Schultyp)	Schülerzahlen (Schuljahr 2014 / 2015)
Malente-Gremsmühlen	
Landesberufsschule Malente	k.A.
Oldenburg	
Grundschule am Wasserquell	253
Wagrienschule (Grund- und Gemeinschaftsschule): Grundschulteil	78
Wagrienschule (Grund- und Gemeinschaftsschule): Gemeinschaftsschule mit Förderzentrumsteil	571
Förderzentrum Kastanienhof	k.A.
Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	663
Berufliche Schule des Kreises Ostholstein	k.A.
Schulverband Oldenburg-Land (Gemeinden Wangels, Göhl, Gremersdorf, Neukirchen und Heringsdorf)	
Grundschule Oldenburg-Land des Schulverbands Oldenburg-Land in Hansühn mit Außenstellen in Göhl, Gremersdorf und Neukirchen	285
Berufliches Gymnasium	343
Amt Ostholstein-Mitte / Schulverband Bungsberg	
Friedrich-Hiller Schule Schönwalde am Bungsberg (Grundschule)	142
Ratekau	
Otfried-Preußler-Schule (Grundschule)	175
Grundschule Ratekau	191
Grundschule Sereetz	156
César-Klein-Schule (Gemeinschaftsschule)	852
Scharbeutz	
Ostsee-Grundschule	159
Grund- und Gemeinschaftsschule Pönitz	803
Stockelsdorf	
Erich-Kästner-Grundschule	201
Gerhart-Hauptmann-Schule (Grundschule)	136
Grundschule Ravensbusch	195

Schulstandort (Schultyp)	Schülerzahlen (Schuljahr 2014 / 2015)
Gemeinschaftsschule Stockelsdorf	611
Süsel	
Grundschule Süsel	203
Timmendorfer Strand	
Grund- und Gemeinschaftsschule Timmendorfer Strand: Grundschulteil	219
Grund- und Gemeinschaftsschule Timmendorfer Strand: Gemeinschaftsschulteil	282
Ostsee-Gymnasium	780
Berufliche Schule	k.A.

Quelle: Schulentwicklungsplan des Kreises Ostholstein, 3. Fortschreibung 2014/15

Weitere relevante Schulstandorte außerhalb des Kreises können die Oberstufen-Schulen der Hansestadt Lübeck, des Kreises Segeberg (Bad Segeberg) und des Kreises Plön (Lütjenburg) darstellen.

2.6 Nahversorgung

In vielen Städten und Gemeinden des Kreises Ostholstein sind Angebote zur Nahversorgung vorhanden. 14 Kommunen verfügen über keine Angebote mit großflächigen Einzelhandelsansiedlungen. Die Städte und Gemeinden Ahrensböök, Bad Schwartau, Eutin, Fehmarn, Grömitz, Heiligenhafen, Lensahn, Malente, Neustadt i. H., Oldenburg i. H., Ratekau, Scharbeutz, Stockelsdorf, Timmendorfer Strand und Wangels bieten mehrere Einkaufsmöglichkeiten. Das südliche Kreisgebiet ist zusätzlich durch die Nähe zu den Nahversorgungsangeboten im Oberzentrum Lübeck geprägt (siehe hierzu Karte „Raumstruktur“ im Kartenband).

2.7 Krankenhäuser und Kliniken

Krankenhäuser und Kliniken sind im Kreis Ostholstein wichtige Standorte mit teilweise überregionaler Bedeutung für Besucher und Angestellte. V. a. hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im Rahmen der Alterung der Gesellschaft wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtige Aufgabe für den ÖPNV darstellen.

Allgemeinkrankenhäuser sind in Bad Schwartau, Timmendorfer Strand, Süsel, Neustadt, Eutin, Malente, Oldenburg und Fehmarn zu finden. In Timmendorfer Strand, Malente und Fehmarn befinden sich Fachkliniken und Rehabilitationseinrichtungen (siehe hierzu Karte „Raumstruktur“ im Kartenband).

Tabelle 5: Krankenhäuser und Kliniken im Kreis Ostholstein

Stadt / Gemeinde	Klinik / Krankenhaus
Bad Schwartau	HELIOS Agnes-Karll-Krankenhaus
	Asklepios Klinik am Kurpark
	Ostseepraxisklinik
Timmendorfer Strand	Caritas Westfalenhaus
	Mutter-Kind-Klinik Maria Meeresstern
Süsel	DRK Krankenhaus Middelburg
Neustadt	Schön Klinik Neustadt
	AMEOS Klinikum Neustadt
Eutin	Sankt Elisabeth Krankenhaus
	Sana Klinik Eutin
Malente	August-Bier-Klinik
	Mühlenbergklinik
	Curtius Klinik
Oldenburg	Sana Klinik Ostholstein
Fehmarn	Inselklinik (Sana Klinik)
	Südstrand-Klinik (Kinder-Rehabilitation)
Bösdorf (Kreis Plön)	Fachklinik Freudenhol-Ruhleben
Lübeck	Praxisklinik Travemünde
	5 weitere Kliniken im Stadtgebiet

Quelle: eigene Recherche

Zusätzlich sind einzelne Städte und Gemeinden im Kreis Ostholstein als Kurorte anerkannt. Diese sind der nachfolgenden Tabelle Kommunen zu entnehmen.

Tabelle 6: Kurorte im Kreis Ostholstein

Art des Kurorts	Stadt / Gemeinde
Ostseebad	Neustadt
	Scharbeutz
	Sierksdorf
	Wangels-Weißenhäuser Strand
Ostseeheilbad	Dahme
	Burg auf Fehmarn
	Grömitz

Art des Kurorts	Stadt / Gemeinde
	Großenbrode Heiligenhafen Kellenhusen Scharbeutz-Haffkrug Timmendorfer Strand Timmendorfer Strand-Niendorf
Heilbad	Bad Schwartau
Heilklimatischer Kurort	Bosau Eutin Malente-Gremsmühlen

Quelle: Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein, 2017

2.8 Freizeit-, Naherholungs- und touristische Ziele

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß. Hierzu zählen bspw. private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge oder der Besuch von gastronomischen Einrichtungen. Freizeitziele sind bei der Planung des ÖPNV zu berücksichtigen. Neben Sportstätten, z.B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten für den ÖPNV planbare Ziele, welche auf der Karte Raumstruktur verortet sind.

Der Tourismus stellt im Kreis Ostholstein einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar, der LEP ordnet das gesamte Gebiet als Schwerpunktraum für Erholung und Tourismus aus. Neben den landschaftsbezogenen touristischen Zielen wie den Ostseestränden und den inländischen Seengebieten sind in der nachfolgenden Tabelle bedeutende touristische Einrichtungen (siehe hierzu Karte „Raumstruktur“ im Kartenband).

Tabelle 7: Freizeit-, Naherholungs- und touristische Ziele im Kreis Ostholstein

Stadt / Gemeinde	Ziel
Großenbrode	Ostsee Erlebniswelt
Heiligenhafen	Fischereihafen mit Museumsbrücke
	Marina Heiligenhafen
	Erlebnisbrücke auf dem Steinwarder
	Aktiv-Hus- Indoor-Spielwelt „Schatzinsel“
	Heimatmuseum Heilighafen
	Naturschutzgebiet Graswarder

Stadt / Gemeinde	Ziel
Fehmarn	Meereszentrum Fehmarn
	Hafen und U-Boot-Museum
	Fehmare
Oldenburg	Wallanlagen
Wangels	Abenteuer Dschungelland Weissenhäuser Strand
	Ferienpark Weissenhäuser Strand
Lensahn	Museumshof Lensahn
Grömitz	Grömitzer Welle
	Zoo Arche Noah
Sierksdorf	Hansa Park
Süsel	Wasserski- und Wakeboard-Park
Schönwalde am Bungsberg	Erlebnis Bungsberg
Eutin	Schloss Eutin
	Kellersee
	Schwimmbad Eutiin
Malente	Dieksee
	Wildpark Malente
Timmendorfer Strand	Sea Life
	Vogelpark Niendorf
Ratekau	Karls Erlebnisdorf Warnsdorf
Scharbeutz	Ostsee-Therme
Bad Schwartau	Holstein-Therme

Quelle: eigene Recherche

Während der Sommersaison, aber vermehrt auch ganzjährig, tragen die Touristen zu einem (erheblichen) temporären Bevölkerungszuwachs in der Region bei, was eine Zunahme an Wegen sowie an Fahrzeugen mit sich bringt. Sie reisen überdurchschnittlich häufig mit dem Pkw an und nutzen diesen auch vor Ort, was eine deutliche Belastung des Straßenraumes bedeutet.

Im Jahr 2015 wurden im Kreis Ostholstein in 944 Beherbergungsbetrieben mit einer Bettenkapazität von 46.247 Betten rund 6.3 Millionen Übernachtungen mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 4,8 Tagen verzeichnet (siehe hierzu Karte „Urlauber“ im Kartenband).

Tabelle 8: Anzahl der Beherbergungsbetriebe und Gästebetten im Jahr 2015

Stadt / Gemeinde	Geöffnete Beherbergungsbetriebe	Anzahl Gästebetten	Gästeübernachtungen	Aufenthaltsdauer
Ahrensböök	4	69	1.712	1,57
Altenkrempe	-	-	-	-
Bad Schwartau	7	428	117.282	8,13
Beschendorf	1	-	-	-
Bosau	11	452	43.072	3,57
Dahme	88	2.398	251.769	7,55
Damlos	-	-	-	-
Eutin	11	392	32.024	2,35
Fehmarn	1.662	ca. 18.800	2.640.916	6,25
Göhl	1	-	-	-
Gremersdorf	3	280	25.097	1,98
Grömitz	134	7.386	906.268	5,55
Großenbrode	20	1.095	159.789	8,98
Grube	4	86	5.031	5,1
Harmsdorf	1	-	-	-
Heiligenhafen	20	8.132	884.636	3,34
Heringsdorf	7	421	38.572	8,19
Kabelhorst	2	-	-	-
Kasseedorf	3	48	3.251	18,68
Kellenhusen	83	2.440	241.221	7,59
Lensahn	-	-	-	-
Malente	45	2.139	364.871	5,64
Manhagen	3	59	2.483	9,59
Neukirchen	6	218	13.280	7,48
Neustadt	27	1.139	184.596	5,08
Oldenburg	4	91	12.311	1,45
Ratekau	17	813	66.529	3,65
Riepsdorf	4	80	2.017	4,52
Scharbeutz	79	3.305	449.296	3,9

Stadt / Gemeinde	Geöffnete Beherbergungsbetriebe	Anzahl Gästebetten	Gästeübernachtungen	Aufenthaltsdauer
Schashagen	10	430	50.288	7,41
Schönwalde am Bungsberg	8	230	20.400	5,53
Sierksdorf	17	1.101	121.661	5,15
Stockelsdorf	2	-	-	-
Süsel	5	147	14.927	3,64
Timmendorfer Strand	99	5.579	987.556	4,1
Wangels	4	-	-	-
Kreis Ostholstein	944	46.247	6.211.599	4,78

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017. Erhoben sind Beherbergungsbetriebe mit 10 und mehr Schafgelegenheiten bzw. Campingplätzen mit 10 und mehr Stellplätzen.

2.9 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.9.1 Rechtliche Vorgaben

2.9.1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 2007. Sie enthält neben beihilfe-rechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

2.9.1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge wird im Regionalisierungsgesetz definiert. Die Zuständigkeiten werden durch das Landesrecht bestimmt. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung ist die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV anzustreben. Das RegG definiert Bundesmittel, die den Ländern insbesondere zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung gestellt wird.

Das Regionalisierungsgesetz wurde im 2012 an das europäische Recht angepasst und verweist auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

2.9.1.3 Personenbeförderungsgesetz

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat 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 in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...)“.

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

2.9.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

2.9.1.5 ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein

Das am 1. Januar 1996 in Kraft getretene ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) in seiner aktuellen Fassung vom 16. Januar 2019 definiert in seinem ersten Abschnitt die Ziele und Aufgaben des ÖPNV in Schleswig-Holstein sowie die Inhalte des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP, siehe Kapitel 2.9.3.2) und der Regionalen Nahverkehrspläne.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung in allen Landesteilen mit Verkehrsleistung im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Darüber hinaus soll der ÖPNV zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.

Der ÖPNV soll eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so gefördert werden, dass eine Verlagerung der Nachfrage vom MIV zum ÖPNV stattfindet oder zumindest keine weitere Zunahme des MIV stattfindet. Deswegen soll bei Ausbau und Finanzierung der ÖPNV eine höhere Priorität als der MIV haben.

Bei der Planung des ÖPNV-Angebots sollen die Bedürfnisse von

- Schülerinnen und Schülern,
- Auszubildenden und
- Berufstätigen

und besonders die Belange von

- Kindern,
- alten Menschen und
- Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie
- das Mobilitätsverhalten von Frauen

berücksichtigt werden. Auch die besondere Verkehrsnachfrage im Tourismus soll eingeplant werden.

Die freiwillige Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung obliegt dem Kreis Ostholstein als Aufgabenträger.

Als Rahmenpläne stellen die Aufgabenträger Regionale Nahverkehrspläne auf. Diese müssen folgende inhaltliche Punkte behandeln

1. verkehrspolitische Ziele
2. Bestand des gesamten ÖPNV-Netzes und zukünftige Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit 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 Verkehrsbedienug
 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

2.9.1.6 Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBBG)

Das LBBG des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 18.11.2008 setzt sich die Beseitigung der Benachteiligung von Menschen mit Behinderung sowie die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen und der Chancengleichheit für Menschen mit Behinderung zum Ziel.

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist eine Aufgabe, um diese Ziele zu erreichen. Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen sowie neue Beförderungsmittel für den ÖPNV sind unter Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung zu gestalten oder durchzuführen (vgl. LBGG §11, Abs. 2).

Ausnahmen können hinsichtlich großer Um- und Erweiterungsbauten gestattet werden, wenn die Anforderungen an die Barrierefreiheit nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können.

2.9.1.7 Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH)

Die Landesverordnung beschreibt die Verteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Landes Schleswig-Holstein an die Kreise und kreisfreien Städte in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und Genehmigungsbehörden. Die ÖPNV-Mittel setzen sich aus festgeschriebenen Landesmitteln sowie jährlich um 1,8% dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen.

Die ÖPNV-Mittel sollen für folgende Zwecke verwendet werden:

- zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV
- zur pauschalen Abgeltung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr
- zur Investition in ÖPNV-Infrastruktur
- zur Finanzierung von ÖPNV-Untersuchungen, Marketingmaßnahmen sowie die Förderung des Gesamtsystems Bus/Bahn
- zum Ausgleich des mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Übernahme der Genehmigungsbehörde für den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen verbundenen Aufwandes

2.9.1.8 Schulgesetz des Landes Schleswig-Holstein (SchulG)

In §114 des SchulG wird die Zuständigkeit sowie Ausnahmen für die Schülerbeförderung definiert. Somit sind die Schulträger der in den Kreisen liegenden öffentlichen Schulen auch Träger der Schülerbeförderung für Schülerinnen und Schüler, die Grundschulen, Jahrgangsstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemein bildenden Schulen sowie Förderzentren besuchen. Davon abweichend sind die Kreise Träger der Schülerbeförderung für

- Schülerinnen und Schüler, die in ihrem Gebiet ihre Wohnung haben und eine öffentliche Schule der in Satz 1 genannten Schularten außerhalb der Kreise besuchen
- Schülerinnen und Schüler staatlicher Schulen, die in ihrem Gebiet liegen
- Fälle, in denen der Kreis die Trägerschaft an sich zieht, weil sonst ein Parallelverkehr von Schulbussen entstehen würde

Die Kreise bestimmen durch Satzung, welche Kosten für die Schülerbeförderung als notwendig anerkannt werden. Die Satzung kann vorsehen, dass nur die Kosten notwendig sind, die beim Besuch der nächstgelegenen Schule der gleichen Schulart entstehen würden.

Schülerbeförderungssatzung des Kreises Ostholstein

Die Satzung mit dem aktuellen Stand vom 5. April 2019 regelt die Anerkennung der Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern der Grundschulen, der Klassenstufen fünf bis zehn der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen und der Förderzentren zwischen Wohnsitz und Schulstandort innerhalb des Kreises Ostholstein. Als „notwendige Beförderungskosten“ werden die Kosten definiert, die anfallen, wenn ein Verkehrsmittel zum Erreichen des Schulstandorts genutzt werden muss, weil der Schulweg auf andere zumutbare Weise nicht zurückgelegt werden kann. Der Schulweg gilt als nicht zumutbar, wenn er

- 2km für Schülerinnen und Schüler bis zur vierten Klassenstufe
- 4km für Schülerinnen und Schüler bis zur zehnten Klassenstufe

übersteigt.

Die Beförderung der Schülerinnen und Schüler kann über

- öffentliche Verkehrsmittel des Linienverkehrs nach §42 PBefG und nach §1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 Nr. 2 PBefG,
- angemietete oder eigene Fahrzeuge des Trägers der Schülerbeförderung im Rahmen des freigestellten Verkehrs (Freistellungsverordnung vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) oder
- sonstige Kraftfahrzeuge in begründeten Ausnahmefällen

durchgeführt werden. Dabei sind die Beförderungsarten unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für Schülerinnen und Schüler, der Interessen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaftlichkeit in der oben genannten Reihenfolge anzuwenden.

Die Schülerbeförderungssatzung definiert zudem in §7 die Zumutbarkeitsgrenzen für den öffentlichen und freigestellten Verkehr. In diesem Sinn sind Beförderungen mit dem Linienverkehr oder Schüler-Sonderlinienverkehr nicht zumutbar, wenn

- regelmäßige Wartezeiten von mehr als 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 60 Minuten nach Unterrichtschluss für Schülerinnen bzw. Schüler der Grund- und Sonderschulen (bis zur Klassenstufe 4) - 60 Minuten vor Unterrichtsbeginn oder 90 Minuten nach Unterrichtschluss für die übrigen Schülerinnen bzw. Schüler entstehen, ohne dass beaufsichtigter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht oder
- der Weg von der Wohnung zur Haltestelle oder von dieser zur Schule die zumutbare Entfernung des Schulwegs überschreitet.

Die notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung sind

- die Ausgaben für Schülerfahrkarten nach dem kostengünstigsten Tarif für die Beförderung zwischen Wohnort und Schulort bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- die Kosten für den Linienverkehr, der für den Schülerverkehr geöffnet ist
- die Kosten für die Anmietung von Bussen für die Schülerbeförderung oder die entstehenden Kosten bei der Nutzung von Sonderformen des Linienverkehrs
- die Kosten für den Einsatz eines eigenen Busses des Trägers der Schülerbeförderung

2.9.2 Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein (2014 – 2019)

Seit der Erstellung des dritten Nahverkehrsplans im Jahr 2014 hat sich der ÖPNV im Kreis Ostholstein weiterentwickelt. Die zentralen umgesetzten Maßnahmen richten sich an eine Effizienzsteigerung bestehender Linien sowie einer Anpassung des Angebots für die ländlicheren Bereiche.

Auf einzelnen Linien wurden die Fahrpläne und Linienverläufe dahingehend verändert, dass sinnvolle Verknüpfungen zu anderen Linien entstehen oder parallele Angebote vermieden werden. Für die

ländlichen Bereiche formuliert der NVP die Ausweitung des Anrufbus-Systems. Dieses wurde jedoch nach der Testphase aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eingestellt. Als Ersatz für dieses Angebot wurde das DorfBus-System konzipiert, welches bereits in einzelnen Gebieten des Kreises eingesetzt wurde.

Weitere umgesetzte Maßnahmen beziehen sich auf die barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Fahrzeug sowie den Neubau des ZOB in Eutin.

Die tabellarische Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein befindet sich im Anhang (9 9.1)

2.9.3 Aussagen relevanter Planwerke

2.9.3.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)

Im Landesentwicklungsplan werden die zentralen Orte sowie relevante Schwerpunkträume und Entwicklungsachsen definiert. Die zentralörtliche Gliederung findet sich in Kapitel 2.1.

Hinsichtlich der räumlichen Entwicklung sind v.a. die Landesentwicklungsachsen Lübeck – Neustadt – Oldenburg – Fehmarn (– Dänemark) und Lübeck – Stockelsdorf – Bad Segeberg zu nennen.

Nahezu die komplette Ostseeküste wird als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung definiert. Die dahinter liegenden Bereiche in Richtung Landesinnere sind als Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Dichter besiedelte Ordnungs- und Verdichtungsräume finden sich vorrangig im Lübecker Umland (Bad Schwartau, Stockelsdorf, Ratekau, Timmendorfer Strand und Scharbeutz). Des Weiteren die Gebiete Eutin, Bad Malente und Plön sowie Neustadt und Umgebung als dichter besiedelte Stadt-Umland-Bereiche im ländlichen Raum ausgewiesen.

Für die Entwicklung des ÖPNV definiert der LEP folgende Grundsätze und Ziele:

- „Die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung hat vor allem in verdichteten Gebieten, in denen es bereits erhebliche Engpässe im Straßennetz und unvermeidbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklung gibt, eine große Bedeutung.“
- „In ländlichen Räumen kommt es auf eine gute Verknüpfung des für abgelegene Bereiche unverzichtbaren Personenkraftwagens (Pkw) mit dem ÖPNV-Netz, das heißt auf kombinierte Park+Ride-Anlagen mit Bus- und Schienenangeboten, an. Hier können neue flexible und multifunktionale Bedienungsformen angemessene Lösungen darstellen.“

Für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen soll laut LEP folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Im Rahmen des demographischen Wandels werden sich das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche an den Schülerverkehr ändern.
- Die besonderen Einwohner- und Beschäftigungsentwicklungen in der Metropolregion Hamburg und im Einzugsbereich der kreisfreien Städte soll im Berufsverkehr, im Ausbildungsverkehr, aber auch im Freizeitverkehr berücksichtigt werden.

- Der ÖPNV soll älteren Menschen und Menschen mit Behinderung eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Dabei ist nicht nur ein barrierefreier ÖPNV, sondern auch eine gute Erreichbarkeit des Angebots von Bedeutung.
- Die zentralen Orte und die Gemeinden mit überörtlicher Versorgungsfunktion sind untereinander zu verbinden.
- Neue größere Wohn- und Gewerbegebiete sind an den ÖPNV anzuschließen.
- Zwischen den Verkehrsnetzen des Öffentlichen Personenverkehrs sowie zwischen ÖPNV und Individualverkehr sollen in den Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten gute Verknüpfungen sichergestellt werden.
- Die zusätzliche Nachfrage in den Sommermonaten durch Urlauber und Touristen ist eine wesentliche Bestimmungsgröße für die ÖPNV-Planung.
- Die Belange des Erholungs- und Urlaubsverkehrs sollen berücksichtigt werden.
- Die verkehrliche und tarifliche Kooperation auf Basis des SH-Tarifs soll weiter ausgebaut werden.

2.9.3.2 LNVP Schleswig-Holstein

Der landesweite Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2017 nennt im Themenbereich des SPNV zwei relevante geplante Streckenmaßnahmen.

Zum einen soll im Rahmen der festen Fehmarnbeltquerung ein neues Expresslinien-Angebot im Zwei-stundentakt zwischen Lübeck und Puttgarden (und weiter nach Dänemark) auf einer teilweise neuen Bahntrasse entstehen. Die Regionallinie zwischen Lübeck und Neustadt soll weiterhin im Stundentakt verkehren. Entsprechend der neuen Streckenführung soll in der Gemeinde Ratekau ein neuer Bahnhalt-epunkt errichtet werden.

Zum anderen soll das stündliche Angebot des Regionalexpresses auf der Verbindung Kiel – Lübeck beschleunigt werden, sodass die beiden Oberzentren in unter 60 Minuten verbunden werden. Der Takt-Knotenpunkt Eutin bleibt voraussichtlich erhalten.

Aussagen zum straßengebundenen ÖPNV nennt der LNVP in dem Kapitel „Plus 50 Prozent“, welches die Möglichkeiten einer Steigerung des ÖPNV-Marktanteils um 50% erläutert. Hier wird der verstärkte Einsatz flexibler Bedienungsformen empfohlen, um eine Grundversorgung zu sichern, die der klassische ÖPNV nicht aufrechterhalten kann. Lücken im SPNV-Verbindungsangebot sollen durch weitere Schnellbusse geschlossen werden. Des Weiteren findet sich in dem Kapitel der Vorschlag zur Taktverdichtung auf einen T30 zwischen Lübeck und Neustadt inklusive der Einrichtung neuer Haltepunkte unter dem Gesichtspunkt der Entwicklung einer S-Bahn Lübeck.

Außerdem wird die Verbindung Kiel – Lütjenburg – Oldenburg (von der Linie 310 bedient) als mögliche Relation für einen Schnellbus genannt.

2.9.3.3 Integriertes Klimaschutzkonzept des Kreises Ostholstein

Der Kreis Ostholstein hat im Jahr 2016 mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept eine Strategie entwickelt, die auf mehreren Ebenen über Multiplikatoren und Synergien dazu beitragen soll, die CO₂-Werte zu reduzieren und über Maßnahmen die verschiedenen öffentlichen und privaten Themenfeldern nachhaltig und klimafreundlich zu gestalten. Übergeordnete Klimaziele sind u.a. das Globale 2-Grad-Ziel und die klimapolitischen Ziele der EU und der Bundesregierung.

In dem Handlungsfeld Verkehr und Mobilität werden v.a. Maßnahmen aufgeführt, die die Nutzung von Elektromobilität stärkt. Darüber hinaus sind folgende Ziele von Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV in Ostholstein:

- **Verbesserung der Zugänglichkeit zu bestehenden ÖPNV-Angeboten**, u.a. durch die ausreichende Bereitstellung leicht verständlichen Informationsmaterials und der Vermarktung des Angebots in dem corporate design des NAH.SH, sodass auch Gelegenheitsnutzer wie Touristen den ÖPNV besser nutzen können.
- **Ausweitung der bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebote** für eine nachhaltige Sicherung der Grundversorgung außerhalb des Linienverkehrs, dabei können auch alternative Angebote wie Bürgerbusse, lokales Carsharing sowie alternative Antriebe berücksichtigt werden.
- **Einrichtung von Pendlerparkplätzen an strategischen Punkten** in Form von Park+Ride-Anlagen zur Förderung der Mitfahrgelegenheits- und ÖPNV-Nutzung, wenn möglich auch mit sicheren Abstellanlagen für Fahrräder und Pedelecs.
- **Optimierung der Verkehrsmittelverknüpfung**, u.a. durch den Ausbau bedeutender Haltestellen und -punkte zu Mobilitätsstationen und der Bereitstellung von gesicherten Fahrradabstellanlagen. Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV soll weiter vorangetrieben werden. Mithilfe eines Schnittstellenmanagements kann die Verkehrsmittelverknüpfung organisiert und verbessert werden.

2.9.3.4 Fachbeitrag zur Neustrukturierung des Busliniennetzes im Kreis Ostholstein

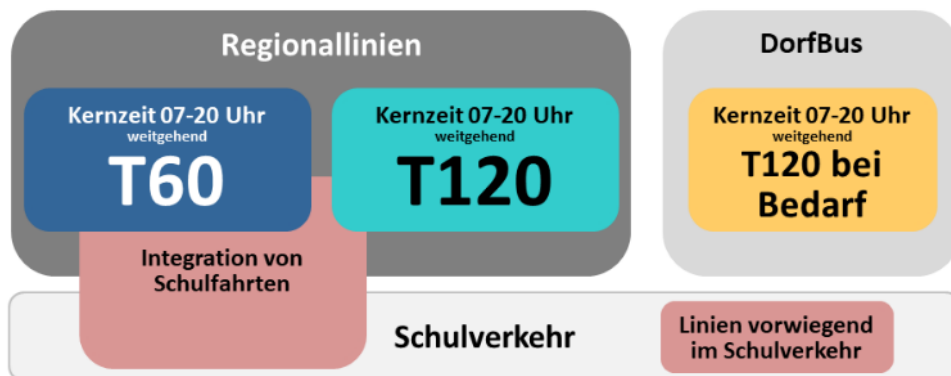
Das im Jahr 2019 vom Kreistag beschlossene Konzept zur Neuordnung des ÖPNV-Netzes im Gebiet des Kreises Ostholstein stellt die zentrale planerische Grundlage für den 4. RNVP dar. Dabei stand bei der Entwicklung des Fachbeitrags die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes mit der Herausarbeitung von Hauptkorridoren und deren Bedienung sowie die Sicherstellung einer Grundversorgung in Bereichen und zu Zeiten mit geringer Nachfrage im Vordergrund. Die in dem Fachbeitrag definierten Qualitätsstandards werden im Anforderungsprofil dieses RNVP weiterentwickelt und ergänzt (vgl. Kapitel 4.3)

Um die ÖPNV-Angebote in dieser Hinsicht stärker zu differenzieren, wurden unterschiedliche Produkte mit entsprechenden Funktionen im Netz sowie Qualitäten in der Bedienung, Verbindung und

Erschließung entwickelt. Die bedeutenden Grundmodule für das zukünftige ÖPNV-Netz im Kreis Ostholstein sind

- Regionallinien im Stundentakt
- Regionallinien im Zweistundentakt
- Schulverkehr
- DorfBusse
- StadtBusse Eutin
- Produktprofilierung durch differenzierte Linienkennzeichnungen
- Verknüpfungspunkte und Infrastruktur

Abbildung 6: ÖPNV-Produkte und Netzhierarchie des Fachbeitrags zur Neustrukturierung des Buslinienetzes im Kreis Ostholstein



Diese Produkte und Module werden in Kapitel 6 (Weiterentwicklung des ÖPNV) aufgegriffen und in Form von Maßnahmen und Prüfaufträgen konkretisiert.

2.9.3.5 Weitere Planwerke der Gemeinden im Kreis Ostholstein

Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau

Die Bestandsanalyse des VEP aus dem Jahr 2017 (Entwurfsstand) erkennt für die Stadt Bad Schwartau neben einigen Stärken im ÖPNV-System (u.a. gute Bahnanbindung in mehrere Richtungen; vertakteter Fahrplan mit Direktverbindungen ins Oberzentrum; fast komplette Erschließung des Siedlungsbereichs; ZOB in guter Lage zum Stadtzentrum) Schwächen vor allem hinsichtlich der regionalen Busverbindungen, auch ist das Angebot in den verkehrlichen Randzeiten zu gering und Verbindungen zwischen Arbeitsplatzschwerpunkten wie den Schwartauer Werken und Wohngegenden innerhalb der Stadt sind noch nicht ausreichend ausgebaut.

Der Entwicklungsplan führt einige Maßnahmen für den SPNV sowie für den straßengebundenen ÖPNV auf, die sowohl Bad Schwartau als auch teilweise die umliegenden Gemeinden betrifft. Hinsichtlich des SPNV wird von der Stadt Bad Schwartau die Idee der Regio-S-Bahn Lübeck mit dichtem Takt und

zusätzlichen Haltepunkten unterstützt, zudem wird eine häufigere Durchbindung von Bahnen von bzw. nach Hamburg vorgeschlagen.

Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand

Das Konzept fasst u.a. ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität zusammen. Ziel dieses Paketes ist die Verbesserung der öffentlichen Mobilitätsangebote, eine optimierte Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund.

Ortskernentwicklungskonzept Scharbeutz

Das 2017 entwickelte Konzept setzt den Schwerpunkt auf die Verbesserung des Wohnwerts für die Scharbeutzer Bevölkerung, touristische Aspekte werden bewusst möglichst außen vor gelassen. Das Konzept hebt in der Analyse die mangelnde Versorgung des Binnenlandes durch den ÖPNV hervor. Als Entwicklungsziele in den Themenbereichen Alltag und Mobilität schlägt das Konzept u.a. die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für eine verbesserte Erreichbarkeit aller Angebote und Infrastrukturen (Nahversorger etc.) und den Aufbau eines gemeindeweiten Mobilitätskonzepts zur Entwicklung, Ausbau und Integration von alternativen Beförderungsmöglichkeiten vor. Eine mobilitätsrelevante Maßnahme ist „DörferMobil“ mit Pkw-Mitnahme-System, Hol- / Bringdienst, Einkaufstour, Ärztetour, Eventtour etc.

Ortsentwicklungskonzept „Sierksdorf 2030“ – Teilkonzept Mobilität der Gemeinde Sierksdorf

Auch das Ortsentwicklungskonzept für Sierksdorf setzt verstärkt auf den Einsatz alternativer (und selbstorganisierter) Mobilitätsangebote, um Defizite des ÖPNV zu schließen. Die Optionen des Anruftaxi/Rufbusses, des Bürgerbusses, des Gemeindetaxis, des Gemeindebusses in CarSharing-Funktion und der Fahrgemeinschaft werden verglichen. Voraussetzung für den Einsatz alternativer Mobilitätsangebote ist die Beseitigung aktueller Bedienungs- und Erschließungsdefizite in den Ortsteilen Roge, Hof Altona und Övelgönne. Der Hansapark, Süsel Kirche / Friedhof, Eutin, Süseler Moor oder Schönwalde sind weitere Ziele, die von dem Angebot mit Sierksdorf verbunden werden sollen.

Zudem werden konkrete Anforderungen zur Linie 5803 genannt.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Eutin

Für Eutin wird die schlechte Erreichbarkeit der Stadt aus den Umlandgemeinden sowie eine nicht qualitativ ausreichende Verbindung an die Ostsee bemängelt.

Es werden drei für den ÖPNV bedeutende Entwicklungsziele genannt. Die Entwicklung eines regionalen Verkehrskonzeptes mit dem Schwerpunkt der besseren Verbindung in die Bäderorte und nach Neustadt sowie die Einrichtung eines Busses zur Vernetzung der Naturparkstandorte soll vorangetrieben werden.

Vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Ortsmitte der Stadt Heiligenhafen

Die Stadt Heiligenhafen wurde im Jahr 2017 vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein mit dem Untersuchungsgebiet "Ortsmitte" neu in das Bund-Länder-

Städtebauförderprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" aufgenommen. Die Entwurfsfassung des Schlussberichtes "Vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Ortsmitte der Stadt Heiligenhafen" liegt mittlerweile vor und wurde am 24.07.2020 zur finalen Abstimmung dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein zugestellt. Das Städtebauliche Entwicklungskonzept und die darin enthaltenen Entwicklungsziele und Maßnahmen basieren unter anderem auf einem umfassenden Verkehrskonzept, das aktuell (in den Jahren 2019 und 2020) für das Fördergebiet "Ortsmitte Heiligenhafen" entwickelt wurde.

Klimaschutzkonzept Heiligenhafen

Das 2012 beschlossene Klimaschutzkonzept der Stadt Heiligenhafen hat zum Ziel, den CO₂-Ausstoß der Stadt zu senken. Hierzu werden Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern definiert, darunter fallen auch Maßnahmen im Bereich Mobilität.

„Ahrensböök 2030“ – Entwicklungskonzept der Großgemeinde Ahrensböök

Das Entwicklungskonzept bemängelt ein generell sehr schwaches ÖPNV-Angebot abseits des Schulverkehrs. Aufgrund dessen soll als Ziel eine Verbesserung des Fahrtenangebotes innerhalb der Gemeinde, aber auch zu den nächstgelegenen Zentren sowie zum Bf. Pönitz als Verknüpfungspunkt angestrebt werden. Als konkrete Maßnahme nennt das Konzept eine zusätzliche Angebotsverdichtung durch ALFA (dies wurde seitdem durch zusätzliche ALFA-Fahrten auf den Linien 5910 (Ahrensböök – Cashagen – Böbs – Ahrensböök), 5960 (Ahrensböök – Pönitz – Bockholt – Eutin) und 5961 (Ahrensböök – Schwienkuhlen – Ahrensböök) umgesetzt)

Zukunftskonzept Daseinsvorsorge Stadt Neustadt und Umland

Das Zukunftskonzept aus dem Jahr 2014 behandelt nicht nur die Stadt Neustadt, sondern auch die umliegenden Gemeinden und untersucht sie u.a. hinsichtlich des ÖPNV-Angebots: Insbesondere für das Umland werden Defizite in der Verbindungs- und Erschließungsqualität festgestellt. Sowohl auf dem Land als auch in der Stadt werden zudem eine geringe Bedienungsqualität sowie ein schwaches Angebot nach 18 Uhr bemängelt. Einen Schwerpunkt in der Untersuchung stellt die Barrierefreiheit dar, diesbezüglich wird v.a. auf die mangelhafte Nutzbarkeit des ZOB und Bahnhofsumfeldes hingewiesen.

Mobilitätskonzept für die LTO Ostseespitze

Die LTO Ostseespitze umfasst die Gemeinden Gremersdorf, Großenbrode, Heringsdorf, Neukirchen und Wangels sowie die Städte Oldenburg und Heiligenhafen. Mit dem Mobilitätskonzept will die Ostseespitze die zukünftigen Veränderungen in der Mobilität behandeln und Ziele für die Entwicklung der Mobilität in der Region setzen. Dafür soll ein System etabliert werden, das ein integriertes Mobilitätsangebot schafft und von der Finanzierung durch den Tourismus getragen wird. Zentrale Bausteine dieses Systems sind u.a.:

- Einbindung aller vorhandenen Mobilitätsangebote und Dienstleister (Linienverkehr, Taxiunternehmen etc.)
- Ausbau der Angebote in der Fläche

- Die Nutzung (Information, Buchung etc.) des Systems soll über eine webbasierte Oberfläche erfolgen
- ICE-Halt in Oldenburg als zentraler Anknüpfungspunkt

Tourismusentwicklungskonzept Holsteinische Schweiz 2030

Das 2018 entwickelte Entwicklungskonzept setzt einen strategischen Rahmen für die Entwicklung der Mitgliedskommunen Malente, Plön, Eutin, Bosau, Dersau, Schönwalde a.B., Bösdorf und Grebin u.a. mit dem Ziel der Weckung einer „gemeinsamen Vision von der Holsteinischen Schweiz als Urlaubs-, Wohn- und Wirtschaftsraum“. Im Bereich der Mobilität wird dabei auf die zunehmend alterslastige Gästestruktur hingewiesen. Hierauf sollte beispielsweise mithilfe barrierefreier Mobilitätsangebote geantwortet werden.

2.9.4 Planwerke benachbarter Aufgabenträger

4. RNVP Hansestadt Lübeck 2019 – 2023

Der Lübecker NVP bezieht sich bei der Ausgestaltung des SPNV auf das im LNVP genannten Aufbauszenario „Plus 50 Prozent“. Dabei soll die Reisezeit der stündlich verkehrenden RE Lübeck – Eutin – Kiel auf unter 60 Minuten verkürzt werden sowie das Angebot auf den Strecken Lübeck – Travemünde und Lübeck – Neustadt / Puttgarden nicht nur in der Sommersaison auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Außerdem soll die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ausgebaut und eine im T120 verkehrende Verbindung nach Dänemark geschaffen werden.

Der NVP sieht Busbeschleunigungsmaßnahmen vor, die nicht nur Auswirkungen auf den Stadtverkehr, sondern auch auf vereinzelte Linien des ÖPNV im Kreis Ostholstein haben. Darunter fällt der Korridor Schwartauer Allee – Bei der Lohmühle – Lübecker Straße zwischen dem Lübecker Hbf./ZOB und dem ZOB Bad Schwartau. Für den Korridor sind die Gestaltung von integrierten Busschleusen in der Fackenburger Allee an den Haltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts, die Beeinflussung weiterer Lichtsignalanlagen im Verlauf der Schwartauer Allee, der Umbau von Busbuchten im Straßenzug Schwartauer Allee – Schwartauer Landstraße zu Haltestellen am Fahrbahnrand oder Haltestellenkaps sowie die Busbeeinflussung aller Fußgänger- Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Konkrete Planungen für einfallende Linien oder die Angebotskoordinierung mit dem Kreis Ostholstein werden in dem NVP nicht genannt.

3. NVP Kreis Plön 2018 – 2022

Ein zentraler Bestandteil des NVP ist die Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans (ITF), über den Verknüpfungen zwischen den Linien im Kreis Plön sowie die Fahrplantransparenz verbessert werden sollen. Die Entwicklung des ITF hängt dabei auch von dem ÖPNV-Angebot des Kreises Ostholstein und den dortigen Verknüpfungen ab.

Für touristische Zwecke soll eine Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Buslinie um den Großen Plöner See erstellt werden. Über deren Linienweg soll Bosau an Plön angebunden werden. Seit dem 11.11.2019 wird diese Verbindung über ein ALFA-Angebot hergestellt.

Im Zusammenhang mit dem neuen Angebot der Linie 310 (Kiel – Lütjenburg – Oldenburg, ehem. 4310) seit dem 15.12.2019 ändern sich Ausrichtung und Angebot der Linie. Montags soll zwischen 5 Uhr und 23 Uhr ein T60, samstags zwischen 6 Uhr und 22 Uhr ein T120 sowie sonntags zwischen 8 Uhr und 22 Uhr ein T120 auf dem Hauptweg Kiel – Lütjenburg hergestellt werden. In den gleichen Verkehrszeiten soll die Linie 310 zwischen Lütjenburg und Oldenburg im T120 verkehren. Die Linie soll eine möglichst zügige Beförderung sicherstellen, lediglich für den Schülerverkehr sollen bedarfsgerechte Anpassungen stattfinden. Da die Linie nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben wird, sind rechtzeitig Absprachen zwischen den Kreisen Plön und Ostholstein zur Ausgestaltung und Mitfinanzierung zu treffen.

4. RNVP Kreis Segeberg 2014 – 2018 (Fortschreibung 2019)

Der 4. Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Segeberg fordert im Rahmen der Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans u.a. die Prüfung der Neuordnung des Liniennetzes zwischen Bad Segeberg, Bornhöved und Ahrensböök. Dies betrifft hauptsächlich die Linie 7700. Auch eine Verdichtung der Linie 7650 (Bad Segeberg – Stockelsdorf – Segeberg) auf einen Halbstundentakt soll im Zusammenhang der Entwicklung geprüft werden.

4. RNVP Kreis Stormarn 2017 – 2021

Der 4. Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Stormarn (2017-2021) nennt keine für den Kreis Ostholstein relevanten Maßnahmen.

2.10 Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Kreis Ostholstein

Entsprechend §2 Abs. 2 des ÖPNV Schleswig-Holstein ist der Kreis Ostholstein der zuständige Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und demnach für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreisgebiet verantwortlich. Diese Aufgabe wird von der Verwaltung, Fachdienst 6.61 Regionale Planung, wahrgenommen.

Für das Aufgabenfeld ÖPNV stehen aktuell neben den Anteilen der Fachdienstleistung zwei Personalstellen zur Verfügung. Im Bedarfsfall können externe Leistungen z.B. bei der Durchführung von Ausschreibungen oder der Entwicklung von Konzepten externe Fachkompetenzen eingeholt werden.

Aufgabenträger für den schienengebundenen ÖPNV (SPNV) ist nach §2 Abs. 1 des ÖPNV Schleswig-Holstein das Land Schleswig-Holstein.

Der Kreis Ostholstein ist Mitglied im Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH). Dessen Ziele sind:

- Stärkung der Aufgabenträgerposition
- Vereinheitlichung des Auftritts des Gesamtsystems ÖPNV

Die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins, die nicht im HVV organisiert sind, treten als Gesellschafter der NAH.SH GmbH auf. Sie erhalten jährlich jeweils 50.000 EUR vom Land Schleswig-Holstein, welche sie als Gesellschafteranteil zur Finanzierung der NAH.SH GmbH zur Verfügung stellen.

Tabelle 9: Einnahmen und Ausgaben des Kreises Ostholstein im Bereich des ÖPNV (Stand 2020)

Kostenpunkt Einnahmen	Einnahmen in Euro
Allgemeine ÖPNV-Zuweisung des Landes Schleswig-Holstein	3.288.000
Zuweisung des Landes Schleswig-Holstein für die Verbundgesellschaft NAH.SH	50.000
Kostenanteile der Kommunen	1.895.100
Summe der Einnahmen	5.233.100
Kostenpunkt Ausgaben	Ausgaben in Euro
Ausgaben für Fahrleistungen	13.441.000
Mitgliedsbeitrag für den Verbund NAH.SH	50.000
Summe	13.491.000
Unterdeckung der Einnahmen und Ausgaben	8.257.900

Quelle: Kreis Ostholstein

Mit den neuen Ausschreibungen ab dem Jahr 2020 werden die Verkehrsverträge von Netto- auf Bruttoverträge umgestellt. Hierdurch werden die Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV dem Auftraggeber und nicht mehr den Verkehrsunternehmen zugeteilt. Der Kreis als Auftraggeber trägt somit ein höheres Risiko hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, erhält jedoch auch größere Einflussmöglichkeiten sowie eine größere Transparenz der Einnahmen und Leistungen.

Die Ausschreibungen der Leistungen geschieht aktuell in drei Linienbündeln:

Tabelle 10: Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Nord des Kreises Ostholstein

Linienbündel Nord		
Konzessionsinhaber	Laufzeit	Fahrplan-km (bei ALFA Last-km) (Stand 2019)
Autokraft GmbH	Dezember 2021	gesamt ca. 2.084.000

Linienbündel Nord				
Linien	Linienweg	Fahrplan-km (bei ALFA Last-km) (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5610 (ehem. 4310)	Kaköhl – Lensahn – Oldenburg	ca. 69.000	Schüler	
5600	Grömitz – Lensahn – Oldenburg	ca. 50.000	Schüler	
5601	Oldenburg – Grömitz – Kellenhusen – Dahme	ca. 59.000	Jedermannverkehr, Touristen	
5602	Oldenburg – Hansühn – Schönwalde	ca. 53.000	Schüler	
5603	Weißenhäuser Strand – Oldenburg	ca. 34.000	Schüler, Touristen	
5604	Oldenburg – Heiligenhafen	ca. 33.000	Schüler	
5623	Cismar – Grömitz – Cismarfelde	ca. 24.000	Schüler	
5650	Lensahn – Kabelhorst - Oldenburg	ca. 24.000	Schüler	
5651	Lensahn - Riepsdorf - Cismar - Lensahn	ca. 25.000	Schüler	
5653	Lensahn - Kabelhorst - Oldenburg	ca. 41.000	Schüler	
5701	Oldenburg - Dazendorf - Heiligenhafen	ca. 21.000	Schüler	
5702	Rossee - Gremersdorf – Heiligenhafen	ca. 24.000	Schüler	

Linienbündel Nord				
Linien	Linienweg	Fahrplan-km (bei ALFA Last-km) (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5710	Stadtverkehr Ostseebad Heiligenhafen	ca. 35.000	Jedermannverkehr, Touristen	
5751	Burgtiefe - Burg a. F. - Puttgarden	ca. 91.000	Touristen	
5752	Burg - Fehmarnsund – Burg	ca. 14.000	Schüler	
5753	Burg - Katharinenhof – Burg	ca. 29.000	Schüler	
5754	Burg – Orth	ca. 77.000	Touristen	
5756	Petersdorf - Westermarkelsdorf – Petersdorf	ca. 14.000	Schüler	
5757/-58	Burg - Landkirchen - Gollendorf / Wulfen	12.000	Schüler	
5761	Oldenburg, ZOB- Bahnhof – Meischenstorf, Hansühn, Farve, Oldenburg (ALFA Wangels)	3.333	Jedermannverkehr	782
5762	Oldenburg, ZOB/Bahnhof, Gremersdorf, Jahnshof, Oldenburg (ALFA Gremersdorf Süd)	380	Jedermannverkehr	239
5763	Oldenburg, ZOB/Bahnhof- Neukirchen- Heringsdorf, Göhl, Oldenburg (ALFA Neukirchen)	2.705	Jedermannverkehr	582
5764	Oldenburg, ZOB/Bahnhof-Göhl- Augustenhof-Grube- Heringsdorf-Göhl- Oldenburg	4.394	Jedermannverkehr	1042
5765	Heiligenhafen- Johannistal-	551	Jedermannverkehr	107

Linienbündel Nord				
Linien	Linienweg	Fahrplan-km (bei ALFA Last-km) (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
	Techelwitz- Teschendorf- Dazendorf- Heiligenhafen (ALFA Johannosdorf)			
5766	Heiligenhafen- Sulsdorf- Gremersdorf- Heiligenhafen (ALFA Gremersdorf Nord)	18	Jedermannverkehr	17
5767	Heiligenhafen – Ostermade- Neukirchen- Heiligenhafen	507	Jedermannverkehr	154
5768	Heiligenhafen- Sütel- Kraksdorf- Süssau – Fargemiel-Göhl. Oldenburg (ALFA Ferienlinie Ost)	245	Jedermannverkehr, Touristen	102
5769	Weißenhaus- Weißenhäuser Strand-Dannau- Oldenburg	48	Jedermannverkehr, Touristen	36
5800	Neustadt - Grömitz - Kellenhusen - Dahme – Oldenburg	ca. 460.000	Jedermannverkehr, Schüler, Pendler, Touristen	
5801	Kaköhl - Hansühn - Schönwalde	ca. 91.000	Schüler	
5804	Neustadt - Lensahn - Oldenburg – Heiligenhafen	ca. 388.000	Jedermannverkehr, Schüler, Touristen	
5806	Linientaxi Neustadt - Schashagen – Neustadt	ca. 2.000	Jedermannverkehr	
5809	Kaköhl – Schönwalde	ca. 16.000	Schüler	
5811	Oldenburg - Heiligenhafen - Großenbrode – Burg	ca. 327.000	Jedermannverkehr, Schüler, Touristen	
5820	Bliesdorf – Grömitz	ca. 30.000	Schüler	

Linienbündel Nord				
Linien	Linienweg	Fahrplan-km (bei ALFA Last-km) (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5822	Groß Schlamin – Brenkenhagen – Grömitz	ca. 18.000	Schüler	
5823	Süssau – Riepsdorf – Grube	ca. 14.000	Schüler	

Der Leistungserbringung liegt der Verkehrsvertrag vom 17.01.2012 zugrunde. Es handelt sich um einen so genannten Netto-Vertrag.

Auf den Linien 5600, 5603, 5650, 5653, 5751, 5754, 5806, 5811, werden einige Fahrten, v.a. am Wochenende als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) betrieben. Die Voranmeldezeit beträgt jeweils 60 Min. vor der gewünschten Abfahrt. Die Fahrten sind telefonisch oder per Internet buchbar. Für diese Fahrten werden in der Regel Kleinfahrzeuge eingesetzt.

Tabelle 11: Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Mitte des Kreises Ostholstein

Linienbündel Mitte		
Konzessionsinhaber	Laufzeit	Fahrplan-km (Stand 2019)
Autokraft GmbH	Dezember 2030	gesamt ca. 1.974.000

Linienbündel Mitte				
Linie	Linienweg	Fahrplan-km (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5502	Eutin/ZOB - Fissau – Sibbersdorf	ca. 62.000	Besorgungsverkehr	
5503	Eutin/ZOB - Malente/Bahnhof	ca. 51.000	Besorgungsverkehr, Schüler	
5504	Eutin/Parkweg – Eutin/ZOB	ca. 39.000	Besorgungsverkehr	
5505	Eutin/ZOB - Eutin- Neudorf/Michaelisstraße	ca. 33.000	Besorgungsverkehr	
5506	Eutin - Malente über Sielbek	ca. 25.000	Besorgungsverkehr, Schüler	

Linienbündel Mitte				
Linie	Linienweg	Fahrplan-km (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5507	Eutin – Malente	ca. 133.000	Besorgungsverkehr, Schüler	
5508	Eutin – Oldenburg	ca. 182.000	Besorgungsverkehr, Schüler, Pendler	
5509	Schönwalde – Schönwalde	ca. 35.000	Schüler	
5510	Timmdorf – Malente	ca. 46.000	Schüler	
5515	Eutin – Ahrensböök	ca. 95.000	Schüler	
5516	Eutin – Bosau	ca. 121.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5517	Bosau – Hutzfeld	ca. 7.000	Schüler	
5518	Eutin - Süsel-Neustadt	ca. 270.000	Pendler, Schüler	
5590	Schönwalde – Schönwalde	ca. 14.000	Schüler	
5801	Neustadt – Altenkrempe – Schönwalde	ca. 91.000	Schüler	
5802	Bujendorf – Röbel – Neustadt	ca. 56.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5803	Scharbeutz - Haffkrug – Neustadt	ca. 132.000	Schüler, Besorgungsverkehr, Touristen	
5816	Eutin - Bujendorf- Süsel- Haffkrug	ca. 399.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5817	Gronenberg – Scharbeutz	ca. 1.000	Besorgungsverkehr. Touristen	
5900	Süsel - Zarnekau - Röbel – Süsel	ca. 42.000	Schüler	
5960	Eutin – Ahrensböök	ca. 115.000	Schüler, Pendler, Besorgungsverkehr	
5961	Ahrensböök – Schwienkuhlen – Ahrensböök	ca. 35.000	Besorgungsverkehr, Schüler	

Der Leistungserbringung liegt der Verkehrsvertrag vom 26.10.2010 sowie der Änderungsvertrag vom 16.08.2012 zugrunde.

Tabelle 12: Linien und Konzessionsinhaber für den ÖPNV im Linienbündel Süd des Kreises Ostholstein

Linienbündel Süd		
Konzessionsinhaber	Laufzeit	Fahrplan-km (Stand 2019)
Autokraft GmbH	Dezember 2022	ca. 1.236.000 km

Linie	Linienweg	Fahrplan-km (Stand 2019)	Überwiegende Nutzergruppe	Fahrgäste 2019 (werden nach Vorlage durch das Verkehrsunternehmen eingefügt)
5812	Gronenberg - Pönitz – Gronenberg	ca. 35.000	Schüler	
5813	Haffkrug - Scharbeutz - Pönitz – Haffkrug	ca. 25.000	Schüler	
5814	Gronenberg - Timmendorfer Strand – Gronenberg	ca. 33.000	Schüler	
5910	Ahrensböök - Cashagen - Böbs – Ahrensböök	ca. 34.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5911	Ahrensböök - Gnissau – Ahrensböök	ca. 13.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5912	Ahrensböök - Stockelsdorf – Lübeck	ca. 210.000	Pendler, Schüler, Besorgungsverkehr	
5920	Ratekau - Niendorf – Ratekau	ca. 30.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5940	Ahrensböök - Malkendorf - Bad Schwartau – Ahrensböök	ca. 24.000	Schüler	
5950	Ratekau - Pansdorf - Hemmelsdorf – Niendorf	ca. 36.000	Schüler, Besorgungsverkehr	
5951	Lübeck - Pansdorf - Timmendorfer Strand - Haffkrug	ca. 505.000	Schüler, Pendler, Besorgungsverkehr	
5954	Dissau - Krumbek - Curau - Eckhorst – Stockelsdorf	ca. 41.000	Schüler	
5955	Luschendorf - Pansdorf – Luschendorf	ca. 15.000	Schüler	
5970	Eutin/Neustadt	ca. 45.000	Schüler	

Auf den Linien 5910, 5911 und 5920 werden einige Fahrten, v.a. am Wochenende als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) betrieben. Die Voranmeldezeit beträgt jeweils 60 Min. vor der gewünschten Abfahrt. Die Fahrten sind telefonisch oder per Internet buchbar. Für diese Fahrten werden in der Regel Kleinfahrzeuge eingesetzt.

Der Leistungserbringung liegt der Verkehrsvertrag vom 26.11.2012 zugrunde. Es handelt sich um einen so genannten Netto-Vertrag.

Um die betrieblichen, organisatorischen, verwaltungstechnischen und finanziellen Synergien besser zu nutzen, wird eine Harmonisierung der Linienbündel zu einem einzigen Linienbündel „Gesamtnetz Kreis Ostholstein“ angestrebt. (s. Kapitel 8.1)

Darüber hinaus verkehren folgende Linien des Stadtverkehrs Lübeck im Gebiet des Kreises Ostholstein:

- 1 (Groß Parin – Bad Schwartau – Lübeck ZOB/Hbf) – Mönkhofer Weg – Hochschulstadtteil)
- 2 (Stockelsdorf Ravensbusch – Lübeck Bauernweg – ZOB/Hbf – Sana Kliniken – Bornkamp/Sudetenstraße)
- 7 (Bad Schwartau – Lübeck – Vorwerker Friedhof – ZOB/Hbf – Sandstraße – Genin – Moorgarten/Kl. Wesenberg)
- 9 (Bad Schwartau – Stockelsdorf – Lübeck ZOB/Hbf – Sandstraße – Stephensonstraße/UKSH West – Grillenweg)
- 10 (Sereetz – Bad Schwartau – Lübeck ZOB/Hbf – Wahnstraße – G.-Radbruch-Platz – Wesloer Brücke)
- 17 (Bad Schwartau – Stockelsdorf – Lübeck ZOB/Hbf – Sandstraße – UKSH West)
- 18 (Linientaxi Bad Schwartau – Rensefeld)
- 33 (Bad Schwartau – Sereetz – Lübeck Dänischburg – Siems – Kücknitz – Travemünde)
- 35 (Gewerbegebiet Gneversdorfer Weg – Nordmeerstraße – Kowitzberg – Strandbahnhof – Warnsdorf)
- 40 (Scharbeutz – Timmendorfer Strand – Lübeck Travemünde – G.-Radbruch-Platz – ZOB/Hbf)

Für diese Linien wurde die Zuständigkeit der Aufgabenträgerschaft vom Kreis Ostholstein an die Hansestadt Lübeck übertragen. Die Finanzierung erfolgt teilweise auf Grundlage von Einzelverträgen zwischen dem Kreis Ostholstein bzw. den Kommunen und dem Stadtverkehr Lübeck bzw. der Hansestadt Lübeck (z.B. Betriebskostenzuschüsse, Ausgleichszahlungen für Schülerverkehr und Linie 40). Die Qualitätsanforderungen des vorliegenden RNVP sind auf den Linien der Stadtverkehr Lübeck GmbH (Linien 1, 2, 7, 9, 10) sowie der Lübeck-Travemünde-Verkehrsgesellschaft (LVG) (Linien 33, 35 und 40) nicht anzuwenden.

Die Linie 310 (Kiel – Lütjenburg – Oldenburg) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Plön. Die Linie 7650 (Schnellbus Bad Segeberg – Lübeck), die die Gemeinde Stockelsdorf bedient, liegt in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Segeberg.

2.10.1 Subunternehmen

Die Vergabe von Teilleistungen an Sub- bzw. Auftragsunternehmen ermöglicht in vielen Fällen die Nutzung von Synergien. Der Kreis Ostholstein ermöglicht daher den Konzessionsinhabern innerhalb gewisser Grenzen den Einsatz von Subunternehmen in allen Bereichen der Leistungserbringung.

3 Analyse des aktuellen ÖPNV-Angebots

3.1 Analyse des SPNV-Angebots

Der SPNV stellt das zentrale Nahverkehrsangebot für den Kreis Ostholstein dar. Über die Schiene werden die zentralen Orte innerhalb des Kreises sowie zu denen der Nachbarkreise über den gesamten Tag im Stundentakt verbunden. Die RB 83/84 bindet u.a. die zentralen Orte Bad Schwartau, Eutin und Malente an, über die RB 85 sind Bad Schwartau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Neustadt, Lensahn, Oldenburg und Burg auf Fehmarn miteinander verbunden.

Zwischen Kiel und Lübeck besteht durch die Überlagerung der Linien RE 83 und RB 84 ein angenäherter Halbstundentakt, während nördlich von Neustadt auf der RB 85 im Zweistundentakt gefahren wird.

Das SPNV-Angebot im Kreis wird in Zukunft maßgeblich durch die Entwicklung der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung beeinflusst. Diese betrifft v.a. das Angebot der RB 85, deren Fahrzeiten und Fahrtenangebote sich durch die Weiterführung bis nach Dänemark sowie durch die Verlegung oder Neueinrichtung von Bahnhaltepunkten verändern werden.

3.2 Analyse des straßengebundenen ÖPNV-Angebots

Alle zentralen Orte in Ostholstein sind über die Linien der Hauptachsen und Achsen im ÖPNV-System angebunden. Die Linien auf den Hauptachsen stellen ein Angebot mit hoher Bedienungsqualität dar (nahezu stündliche Bedienung) und ergänzen somit den SPNV. Die Linien auf den Achsen dienen als verbindende Elemente zwischen den weiteren zentralen Orten mit hoher bis mittlerer Bedienungsqualität (mindestens 9 Fahrtenpaare).

Alle weiteren Linien sind vorrangig auf die Bedienung im Schulverkehr oder auf die Erschließung weiterer Siedlungsbereiche ausgerichtet. Zur Verbesserung der Flächenfeinerschließung werden seit dem Jahr 2010 und unter Kostenbeteiligung der Städte und Gemeinden zunehmend Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) eingesetzt.

Das ÖPNV-Angebot Ostholsteins als touristisch bedeutsame Region orientiert sich nicht nur am Berufs- und Schulverkehr, sondern hat auch die Aufgabe, ein qualitativ hochwertiges Angebot in den Ferienzeiten bereitzustellen. Dies ist entlang der Lübecker Bucht sowie an der Ostseespitze gegeben, im Hinterland weist das Angebot jedoch noch Lücken auf. Auch die Bus/Bus- und Bus/Bahn-Verknüpfung sowie die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln ist ausbaufähig.

Freigestellter Schulverkehr findet nur noch vereinzelt statt. Mittel- bis langfristiges Ziel ist die Integration des gesamten Schulverkehrs in das reguläre ÖPNV-Angebot.

Die Linien des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV sind in der Karte „Bestandsnetz“ im Kartenband dargestellt. Im Anhang 9.1 finden sich die Steckbriefe für die Linien im Status quo.

3.2.1 Bürgerbusse

Die Bürgerbus-Systeme haben sich mit ihren Angeboten als wichtiger Bestandteil des ÖPNV in Ostholstein etabliert. Insbesondere in Bereichen, in denen der konventionelle ÖPNV in Form von Regionallinien nicht wirtschaftlich getragen werden kann, tragen sie dazu bei, das Grundangebot aufrecht zu erhalten und ein fahrgastfreundliches Angebot zu schaffen.

Die Bürgerbusse übernehmen hauptsächlich die Funktion der Erschließung von peripheren Siedlungsbereichen und der Verknüpfung mit dem Regionalverkehr. Die Fahrzeuge verfügen über maximal 6 bis 8 Sitzplätze für Fahrgäste und sind weitestgehend barrierefrei ausgestattet.

Bürgerbus Fehmarn

Abbildung 7: Bürgerbus Fehmarn



Der Bürgerbus Fehmarn e.V. arbeitet seit 1998 ehrenamtlich. Ziel des Vereins ist es, „die entlegenen und touristisch interessanten Orte mit dem Kleinbus zu erschließen, die vorher keine oder nur eine ungenügende ÖPNV-Anbindung hatten, um dadurch die Mobilität der ländlichen Bevölkerung zu verbessern.“³

Im Sommer werden 6 Touren auf der gesamten Fläche der Insel angeboten:

Quelle: Bürgerbus Fehmarn e.V.

- Tour 1: Burg - Campingplatz Wulfen - Burgstaaken - Burg
- Tour 2: Burg - Avendorf - Camping Miramar - Wulfener Hals - Wulfen - Burg
- Tour 3: Burg - Staberdorf - Meeschendorf - Camping Südstrand - Insel-Camp Fehmarn - Burg
- Tour 4: Burg - Katharinenhof - Camping Klausdorf - Burg
- Tour 5: Burg - Landkirchen - Lemkenhafen - Camping Strukkamphuk - Wulfen - Burg
- Tour 6: Burg - Petersdorf - Wallnau - Petersdorf - Burg

Im Winter wird der Bürgerbus als Anrufbus ohne festen Fahrplan eingesetzt. Als Fahrzeuge werden 3 Kleinbusse mit jeweils 8 Sitzplätzen eingesetzt, ein Fahrzeug verfügt über eine Hebebühne für Rollstuhlfahrer.

Seit Beginn des Betriebs hat sich die Fahrgastzahl fast stetig gesteigert. Im Jahr 2018 wurden 11.272 Fahrgäste befördert. Das Angebot wird finanziell vom Kreis Ostholstein unterstützt.

³ <http://www.buergerbus-fehmarn.de/seite/135480/unsere-ziele.html> (Abrufdatum: 08.10.2019)

Bürgerbus Lensahn

„Die flotte Lehni“ wurde 2017 als gemeinde- und amtsübergreifendes Projekt „Ein Bürgerbus für ländliche Mobilität“ gegründet. Vor allem ältere Menschen und Menschen mit Behinderung sowie junge Menschen sollen mit dem Bus Wege für den täglichen Bedarf, zum Arzt oder zum Sport zurücklegen.

Der Bürgerbus verkehrt als Linie 5659 montags, mittwochs und freitags auf zwei Routen in Hin- und Rückrichtung:

Abbildung 8: Bürgerbus Lensahn – die flotte Lehni



- Tour 1 und 3: Lensahn - Güldenstein – Lensahn – Kabelhorst – Damlos – Riepsdorf – Grube – Rütting – Manhagen – Lensahn
- Tour 2 und 4: Lensahn – Manhagen – Rütting – Grube – Riepsdorf – Damlos – Kabelhorst – Lensahn – Güldenstein – Lensahn

Quelle: Bürgerbus Lensahn

Die Fahrerinnen und Fahrer arbeiten ehrenamtlich, die betriebliche Führung der Linie liegt in der Zuständigkeit der Autokraft GmbH. Das Angebot wird bezgl. der Kosten für die Fahrzeugbeschaffung finanziell vom Kreis Ostholstein unterstützt.

Bürgerbus Malente

Der Verein BürgerBus Malente e.V. arbeitet seit 2014 ehrenamtlich mit der Förderung und Unterstützung der AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e.V., des Kreises Ostholstein sowie der Gemeinde Malente. Seit 2017 wird „de lütte Lenter“ auf zwei Routen eingesetzt:

- Nordstrecke: Malente – Krummsee – Nüchel – Benz – Söhren – Malkwitz – Sieversdorf – Neukirchen – Malente
- Südstrecke: Malente – Neversfelde – Rachut – Kreuzfeld – Oberkleveez – Niederkleveez – Timmdorf – Malente

Abbildung 9: Bürgerbus Malente – de lütte Lenter



Von Montag bis Freitag werden je Route drei Fahrten angeboten. Am Samstag findet eine (Nordschleife) bzw. finden zwei Fahrten (Südschleife) statt.

Die Fahrten werden für die Fahrgäste kostenlos angeboten. Das Angebot wird finanziell vom Kreis Ostholstein unterstützt.

Quelle: Bürgerbus Malente e.V.

Bürgerbus Scharbeutz „E-Dorfbus Sarkwitz“

Seit 13.6.2018 sorgt ein Elektro-Dorfbus der Marke Nissan ENV200 für mehr Mobilität der Bewohner der Dorfschaft Sarkwitz. Insgesamt 11 ehrenamtlich tätige Fahrer bringen Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen zu den verschiedenen Veranstaltungen und Zielen. Hierzu zählen auch Einkaufsfahrten, Arztbesuche, Vereinstreffen oder Ausflüge mit der Feuerwehr.

Abbildung 10: E-DorfBus Sarkwitz



Das Fahrzeug wurde unter finanzieller Förderung der Aktivregion beschafft. Ziel der Anschaffung ist es, angesichts der schlechten ÖPNV-Anbindung ein verlässliches Mobilitätsangebot zu schaffen, Abwanderungstendenzen entgegen zu wirken und dabei gleichzeitig die dörfliche Gemeinschaft zu stärken. Der Betrieb mit Strom aus erneuerbaren Energien fördert zugleich klimafreundliches Verhalten.

Quelle: Gemeinde Scharbeutz

3.3 Analyse der Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte sind Haltestellen, Bahnhöfe und -haltepunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes, an denen die Ankünfte und Abfahrten mehrerer Linien aufeinander abgepasst sind, sodass gesicherte Umstiege stattfinden können. Auf diese Weise kann das gesamte ÖPNV-System genutzt werden, um weiter entfernt gelegene Ziele zu erreichen.

Grundvoraussetzung für die systematische Verknüpfung von Linien ist ein vertaktetes und regelmäßiges Angebot mehrerer Linien, die im gleichen Bedienungszeitraum verkehren. Nur so besteht die Möglichkeit, die Verknüpfung über den gesamten Tagesverlauf zu nutzen bzw. anzubieten.

Verknüpfungspunkte als bauliche Anlagen müssen so gestaltet sein, dass ein schneller Umstieg zwischen den Linien stattfinden kann.

Die Bus/Bahn- und Bus/Bus-Verknüpfungspunkte im Kreis Ostholstein werden in Kapitel 4.3.8 aufgelistet sowie in Kapitel 5.1.3 bewertet.

3.4 Analyse des Betriebs

3.4.1 Fahrzeugeinsatz

Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehr wird maßgeblich durch die Nachfrage und die besonderen Anforderungen der Fahrgäste definiert. Für den Einsatz im Schulverkehr werden vermehrt Gelenkfahrzeuge verwendet. Auf Strecken mit geringerer Nachfrage werden entsprechend kleinere Fahrzeuge, zumeist Standardlinienbusse eingesetzt. Im Bedarfsverkehr ALFA (Anruf-Linien-Fahrten) werden Kleinbusse bzw. PKW von Subunternehmern eingesetzt. Über den Einsatz der verfügbaren Fahrzeuge entscheiden die jeweiligen Verkehrsunternehmen.

In den der Leistungserbringung zugrundeliegenden Verkehrsverträgen finden sich Regelungen zum Alter der Fahrzeuge.

Tabelle 13: Alter der in den Linienbündeln eingesetzten Fahrzeugen

	Bündel Nord	Bündel Mitte	Bündel Süd
Max. Durchschnittsalter Omnibusse:	10 Jahre	8 Jahre	12 Jahre
Höchstalter je Omnibus	20 Jahre	16 Jahre	20 Jahre
Max. Durchschnittsalter Pkw (inkl. Kleinbusse)	8 Jahre	5 Jahre	8 Jahre
Höchstalter je Pkw (inkl. Kleinbusse)	12 Jahre	10 Jahre	12 Jahre

In den Kapiteln 4.3.6.4 und 4.3.9 werden die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge definiert, um im ÖPNV im Kreis Ostholstein eingesetzt zu werden.

3.4.2 Soziale Standards

Der Kreis Ostholstein hat in sämtlichen Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen vereinbart, dass der Mindestlohn für das Fahrpersonal in den Bussen dem jeweils geltenden OVN (Omnibus-Verband Nord e.V.)-Tarif entspricht. Dies gilt auch für das Fahrpersonal in den Omnibussen von Subunternehmen. Zum Schutz des Personals wurde im Rahmen der zuletzt durchgeführten Ausschreibungen jeweils eine verpflichtende Personalübernahme nach Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 angeordnet.

4 Zielvorgaben und Standards

4.1 Ziele und Handlungsfelder

Ausgehend von den bisherigen Nahverkehrsplänen werden die allgemeinen verkehrspolitischen, -wirtschaftlichen und -planerischen Ziele des Kreises Ostholsteins aufgeführt, die die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV bilden und in Hinblick auf die Herausforderungen des Klimawandels und des Demographischen Wandels dazu beitragen sollen, den ÖPNV langfristig als Mobilitätsangebot zu stärken:

- Unter verantwortlicher Beteiligung der Städte, Ämter und Gemeinden ist die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines ausreichenden Bedienungsstandards zu gewährleisten, der wirtschaftlich verantwortbar und finanziell tragbar ist.
- Der ÖPNV soll zur Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen sowie der Verbesserung der Infrastruktur, des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit dienen. Die Angebote sollen so gestaltet sein, dass sie eine umweltfreundliche, sozialgerechte und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Der ÖPNV im Kreis Ostholstein soll mit dem Ziel der Einsparung von Energie und Emissionen sowie der Erfüllung der Barrierefreiheit fortlaufend modernisiert und angepasst werden.
- Der ÖPNV muss in seinem Angebot den zeitgerechten Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen (Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren sowie Urlauberinnen und Urlauber, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) und Nutzungszwecken (Ausbildungs-, Berufs-, Besorgungs-, Freizeitverkehr sowie Besuch von Behörden und Ärzten) entsprechen. Dem besonderen Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen ist Rechnung zu tragen.
- Barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV sollen den Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechen, insbesondere sind die Belange von Menschen mit Geh-, Seh- und Hörbehinderungen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten zu berücksichtigen.
- Aufgrund der touristischen Attraktivität des Kreises Ostholsteins ist die besondere Nachfrage im Tourismus zu berücksichtigen.
- Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst rasch und wirkungsvoll durch Maßnahmen zur Verlagerung der Nachfrage auf den ÖPNV zurückgeführt werden.
- Der straßen- und schienengebundene ÖPNV im städtischen und ländlichen Bereich, der Fuß- und Fahrradverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr sind als Bestandteile eines kreisübergreifenden Verkehrssystems zu verstehen. Geeignete Übergangsstellen zwischen diesen Teilsystemen können dazu beitragen, den Verkehr im Kreis Ostholstein umweltfreundlicher und sozialgerechter zu gestalten. Diese Übergangsstellen (z.B. Bus/Bus- und Bus/Bahn-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen, Park+Ride- oder Bike+Ride-Stationen) sind räumlich und zeitlich so zu gestalten, dass ein komfortabler Umstieg möglich ist.

- Um eine Grundsicherung an Mobilität in den ländlichen Bereichen und kleineren Ortschaften herzustellen, sollen bedarfsgesteuerte und flexible Angebote verstärkt eingesetzt und an die Bevölkerung herangetragen werden.
- Das ÖPNV-Angebot sowie Informationen zum Angebot sind in Hinblick auf mehr Transparenz für die Nutzer weiterzuentwickeln. Neben der zeitlichen und räumlichen Vereinheitlichung des Angebots (u.a. Vertaktung, einheitliche Betriebszeiten) sind die Informationsverbreitung und Vermarktung des Angebots ein wichtiger Bestandteil zur Steigerung der Nachfrage. Ein besonderes Augenmerk soll die Information der touristischen Fahrgäste erhalten.
- Der Einsatz moderner Kommunikationswege mit den Kunden (z.B. Apps, interaktive Liniennetzepläne), aber auch zwischen den Fahrzeugen und Leitstellen (z.B. Echtzeitinformationen) soll besonders berücksichtigt und verstärkt eingesetzt werden.
- Das Instrument der wettbewerblichen Vergaben soll weiterhin genutzt werden.
- Die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele muss sich an einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen orientieren.

Die weiteren aus bestehenden Plänen und Vorgaben abzuleitenden übergeordneten (verkehrspolitischen) Ziele sowie Optimierung von Relationen und Linien sind in Kapitel 2.9 dargestellt.

Aus den oben genannten politischen Zielen und Rahmenbedingungen lassen sich Handlungsfelder definieren, die die Entwicklung des ÖPNV für den Zeitraum des Nahverkehrsplans beschreiben.

Angebot SPNV

Der SPNV soll das Rückgrat des ÖPNV-Systems bilden. Mit vertaktetem Fahrtenangebot und geringen Reisezeiten zwischen den Zentren im Kreis Ostholstein übernimmt der SPNV eine zentrale Funktion.

Lücken im SPNV-Angebot sollen geschlossen werden oder durch den Einsatz ergänzender Schnellbusse ausgeglichen werden.

Angebot straßengebundener ÖPNV

Die Reisezeiten sollen durch direkte Linienführungen optimiert werden.

Die Attraktivität des ÖPNV soll durch die Vertaktung von Verbindungen auf Hauptachsen und Achsen gesteigert werden.

Bedarfsgesteuerte Angebotssysteme sollen ausgebaut werden, um abseits der Hauptachsen und in verkehrsschwachen Zeiten ein Angebot zur Flächenfeinerschließung mit Zu- und Abbringerfunktion zu schaffen.

Angebotsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienformen sollen einheitlich in Bereichen und zu Zeiten mit geringer Nachfrage zur Sicherstellung einer Grundmobilität im Kreis Ostholstein eingesetzt werden.

Das ÖPNV-Angebot soll an saisonale Anforderungen in Bereichen mit hoher touristischer Nutzung angepasst werden (z.B. Fahrradanhänger oder -gepäckträger an Bussen auf touristisch bedeutsamen Linien).

Verknüpfung

An Taktknoten und zentralen Verknüpfungspunkten sollen funktionierende Bahn-Bus- und Bus-Bus-Verknüpfungen eingerichtet und gesichert werden und somit das ÖPNV-System besser vernetzt werden.

Verkehrszwecke und Nutzergruppen

Verbesserte Fahrtzeiten und Verknüpfungen (insbesondere auf den Hauptachsen) sollen den ÖPNV für Pendler attraktiver machen.

Zur Sicherung der Grundbedürfnisse v.a. älterer Bewohner soll neben den Belangen des Schulverkehrs die Erreichbarkeit des Hauptortes oder des angrenzenden Zentrums ermöglicht werden.

Mithilfe der Verknüpfung von Bus und Bahn sollen prioritär die zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge mit möglichst geringer Zahl an Umstiegen erreicht werden. Sofern verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und umsetzbar, können darüber hinaus Freizeitziele angebunden werden.

Das Angebot soll an saisonale touristische Spitzen und Hauptzeiten angepasst werden.

4.2 Netzhierarchie

Aufbauend auf der bestehenden Netzhierarchie, der siedlungsstrukturellen Gliederung, bestehenden Planungen und Konzeptionen sowie den Pendlerrelationen wird die Netzhierarchie für den regionalen ÖPNV abgeleitet, die insbesondere für die Formulierung der Qualitätsstandards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist.

Hierzu werden die verfügbaren quantitativen Basisdaten (Ortskategorien mit Einwohnerzahlen, Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler) verwendet für die Bewertung der Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises Ostholstein sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit der Darstellung und Verwendung der Pendlerdaten nur ein Teil der Potentiale zwischen zwei Orten quantitativ ableitbar ist. Weitere Mobilitätswege z.B. im Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie Schülerrelationen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Verkehrskorridore, auch wenn für diese Wege nur eingeschränkt Daten vorliegen. Hierzu erfolgt bei den relevanten Verbindungen eine qualitative Einschätzung und Bewertung, sofern keine aussagekräftige Datengrundlage herangezogen werden kann (siehe hierzu Karte „Netzhierarchie“ im Kartenband).

Für die Kategorisierung der Verkehrskorridore wird für den Kreis Ostholstein nachfolgende Differenzierung vorgenommen:

Tabelle 14: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz

Korridorkategorie	Charakterisierung
Regionallinien im Stundentakt (Hauptachse und Grundachse 1. Kategorie)	Direkte Verbindungen mit hohem oder erhöhtem Nachfragepotential, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren zwischen Mittelzentren und Unterzentren wie auch ländlichen Zentralorten und Mittel- und Unterzentren und zwischen Stadtrandkernen und Mittel- und Unterzentren mit ausgeprägten bis bedeutenden Verkehrsverflechtungen Die Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors in der Regel nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Regionallinien im Zweistundentakt (Grundachse 2. Kategorie)	Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotential bzw. moderaten Verkehrsverflechtungen, z.B. gemeindeübergreifende Verbindungen oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotential bzw. Verkehrsverflechtungen
StadtBusse	Lokale Erschließung sowie Anbindung städtischer Wohngebiete an die Innenstadt, den Bahnhof als regionalen Verknüpfungspunkt sowie die Verbindung der Wohngebiete untereinander mit Linienführungen möglichst abseits Regional- und Schulverkehrslinien oder Ergänzung zu einem dichten und integrierten Angebot.
DorfBusse	Erschließungsverkehre innerhalb von Städten und Gemeinden zwischen den Ortsteilen und dem Kernort, können zusätzlich als Zubringer zu Verknüpfungspunkten der regionalen Korridore dienen. Bedienung erfolgt durch bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und Nahmobilität
Linien im Schulverkehr	Verbindungen mit Zielen und zu Zeiten, die hauptsächlich für den Schulverkehr relevant sind. Die Linienführungen und Fahrpläne sind nach den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet.

Schärfung der Produkte Regionallinien, Schulverkehr, DorfBus (und ggf. Stadtbus) durch Konzentration auf die originäre Verkehrsfunktion

Hierfür werden die Schulverkehrslinien zur Anbindung möglichst vieler Schüler abseits der Hauptverkehrskorridore überplant. Ggf. werden auch Regionallinien überplant, um parallele Angebote auf einzelnen Abschnitten zu vermeiden. Eine Vereinheitlichung der Linienwege und Vertaktung der Fahrpläne kann dazu dienen, dass auch Linien im Schulverkehr im System verknüpft werden. Das Vorgehen wird exemplarisch am Schulstandort Eutin aufgezeigt, da sowohl die Anzahl der Schulen als auch der zugehörigen Schüler ein ausreichendes Fahrgastpotential aufweisen. Der SPNV-Knotenpunkt erleichtert in diesem Fall zusätzlich eine Vertaktung aller Produkte.

4.3 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein

Die Qualitätsanforderungen werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Betriebs- und Verkehrszeiten, Sonderverkehre (Kapitel 4.3.1)
- Standards der Bedienungsqualität (Kapitel 4.3.2)
- Standards der Verbindungsqualität (Kapitel 4.3.3)
- Standards der Erschließungsqualität (Kapitel 4.3.4)
- Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Kapitel 4.3.5)
- Standards der Barrierefreiheit (Kapitel 4.3.6)
- Qualitätsstandards der Haltestellen und Haltepunkte sowie des Haltestellenmanagements (Kapitel 4.3.7)
- Qualitätsanforderungen an die Verknüpfung (Kapitel 4.3.8)
- Qualitätsstandards der Fahrzeugausstattung (Kapitel 4.3.9)
- Qualitätsanforderungen an die Fahrgastinformation (Kapitel 4.3.10)
- Qualitätsanforderungen an Service, Marketing, Vertrieb und Tarif (Kapitel 4.3.11)

4.3.1 Betriebs- und Verkehrszeiten, Sonderverkehre

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z.B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)

Tabelle 15: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
Montag-Freitag	05:00 – 06:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
	06:00 – 09:00 Uhr	HVZ	Hauptverkehrszeit
	09:00 – 13:00 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	13:00 – 18:00 Uhr	HVZ	Hauptverkehrszeit
	18:00 – 20:00 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	20:00 – 22:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
Samstag	07:00 – 18:00 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	18 :00 – 22:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
Sonn- und Feiertag	08:00 – 20:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit

In der vorangestellten Tabelle 15 werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag.

Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten über 18.00 Uhr hinaus ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch an dem Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe auszurichten sowie den Beschäftigten aus Gewerbe- und Industriebetrieben anzupassen, die im Schichtbetrieb arbeiten. Besonders zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (SPNV), insbesondere der jeweils letzte Anschluss an einem Verkehrstag. Bei Relationen mit besonderem Bedarf an Angeboten außerhalb der Verkehrszeiten sowie eines stärkeren Angebots innerhalb der Verkehrszeiten werden die konkreten Verkehrsangebote in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z.B. Gewerbestandorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten. In Schwachlastzeiten kann dies auch durch alternative Bedienformen wie z.B. Anruflinienfahrten (ALFA) erfolgen.

Aufgrund der hohen touristischen Bedeutung ist insbesondere entlang der Ostseeküste mit erhöhter Nachfrage zu rechnen. Um auf diese zusätzlichen Fahrgäste und ihre Anforderungen zu antworten, sind v.a. für Linien entlang der Küste sowie zu wichtigen Zielen Anpassungen vorzunehmen. Diese Verbindungen können vom Standard abweichen und mit längeren Betriebsfenstern und dichteren Takten ausgestattet werden.

Die Vorhaltung eines Angebots in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und in Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen zu prüfen, diese sollen in ihren Verknüpfungen auf den regionalen Nachtverkehr ausgerichtet werden.

4.3.2 Standards der Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

Die Bedienungsqualität gilt im gesamten Kreis auf den jeweils definierten Relationen im ÖPNV-Liniennetz. Hierzu wird eine Mindestbedienung für jede Netzkategorie, differenziert nach Verkehrszeiten, formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot sowohl aus dem Fahrplanangebot (Bus und Bahn) einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Für den Kunden ist ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Gleichzeitig ist ein fester Takt bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Kreis Ostholstein ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit des Angebots ist daher auch im Busnetz das Taktraster von 30 / 60 / 120 Minuten beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sollen die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass es zu einer Taktverdichtung kommt (z.B. sollen zwei Linien im Stundentakt auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zeitlich so versetzt werden, dass sie auf diesem Abschnitt einen 30-Minuten-Takt erzeugen). Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z.B. den Umstieg zwischen zwei im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien zu gewährleisten.

In der folgenden Tabelle 16 werden die Standards der Bedienungsqualität im Kreis Ostholstein definiert.

Tabelle 16: Anforderungen Bedienstungsqualität im Kreis Ostholstein

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo–Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo–Fr: 13:00 – 18:00 Uhr	NVZ Mo–Fr: 09:00 – 13:00 Uhr Mo–Fr: 18:00 – 20:00 Uhr Sa: 07:00 – 18:00 Uhr	SVZ Mo – Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo–Fr: 20:00 – 22:00 Uhr Sa: 18:00 – 22:00 Uhr So: 08:00 – 20:00 Uhr
Regionallinien im Stundentakt	T 60	T 60 (ggf. bedarfsgesteuert)	T 60 / T120 (ggf. bedarfsgesteuert)
Regionallinien im Zweitstundentakt	T60 (ggf. bedarfsgesteuert)	T 120 (bedarfsgesteuert)	T120 (bedarfsgesteuert)
StadtBus	T60	T60	T60
DorfBus	4 Fahrten (bedarfsgesteuert)	4 Fahrten (bedarfsgesteuert)	2 Fahrten (bedarfsgesteuert)
Schulverkehre	Fahrten zur Beförderung der Schülerinnen und Schüler, die nicht über die Regionallinien abgedeckt sind.		

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienstungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkten,
- Parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage sowie Erschließung und Bedienung von Bereichen ohne SPNV-Haltepunkt

4.3.3 Standards der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beschreibt die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten und die Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Kreis Ostholstein ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Es werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich auf den Verbindungen vom kleineren Ort zum Hauptnetz, auf den Relationen zum nächstgelegenen Mittelzentrum und den

Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum. Die Formulierung der Zielwerte erfolgt auf Grundlage der Netzkategorien der Netzhierarchie:

- Verbindung der Ortsteile und außenliegenden, in sich geschlossenen Siedlungsbereiche an das Hauptnetz, ggf. durch bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote
- Verbindung der Hauptorte mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum oder Unterzentrum (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums) innerhalb von 45 Minuten umsteigefrei oder mit maximal einer gesicherten Umsteigeverbindung
- Verbindung der nächstgelegenen Mittelzentren, Unterzentren (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums), Unterzentren, ländliche Zentralorte, Stadtrandkerne innerhalb von 30 Minuten umsteigefrei oder mit maximal einer gesicherten Umsteigeverbindung
- Umsteigefreie Verbindung aller Mittelzentren, Unterzentren (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums) und Unterzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten (in der HVZ und NVZ)

4.3.4 Standards der Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z.B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Grundsätzlich sind alle Orte und Ziele des Kreises über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Dort, wo der Einsatz konventioneller Linienverkehre aus verkehrlicher oder wirtschaftlicher Perspektive nicht möglich ist, kann der Einsatz bedarfsgesteuerter Angebote für eine ausreichende Erschließung sorgen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Wohngebiete und disperse Streusiedlungen, die abseits definierter Verbindungen liegen.

Im Kreisgebiet wird der Richtwert für die Einzugsbereiche einheitlich jeweils für Bahnhöfe und Bushaltestellen definiert, mit Ausnahme der Erschließung in zentralen Bereichen der Mittel- und Unterzentren, wo aufgrund der hohen Nutzungsdichte und entsprechend höher Anforderungen an die Erreichbarkeit kleinere Einzugsbereiche vorgesehen werden:

Tabelle 17: Standards der Erschließungsqualität

Verkehrsmittel	Haltestelle / Haltepunkt	Richtwert für den Haltestelleneinzug (Radius um Haltestelle / Haltepunkt nach VDV (Luftlinie))
Bus	Bushaltestellen in zentralen Bereichen von Mittel- und Unterzentren	300 m
	Bushaltestellen außerhalb zentraler Bereiche von Mittel- und Unterzentren	500 m
Bahn	Bahnhöfe und Bahnhaltetermine	1.000 m

Innerhalb der Erschließungsradien der Haltestellen sollte die Fußwegesituation – bevorzugt entlang der Haupt-Fußwege – so zu entwickeln, dass sie aktuellen Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität genügt. Maßgebende Aspekte sind dabei die Direktheit und die Einsehbarkeit der Wege, die Wegebreiten, die Beschaffenheit der Wege – auch im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Sicherheit und die Wartezeiten an Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr, insbesondere an mit Lichtsignalanlagen ausgerüsteten Querungsstellen, stellen in diesem Kontext eine weitere Anforderung dar.

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z.B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall abweichende Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.
- Bei Ausstattungen von Haltestellen, Haltepunkten oder Bahnhöfen und Zuwegungen, die die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad fördern, können größere Einzugsbereiche von 3.000 m angesetzt werden, da diese die Erschließung einer Haltestelle auch aus weiteren Distanzen deutlich erleichtern. Voraussetzung ist neben einer sicheren und gut beschilderten Zuwegung die Einrichtung hochwertiger, diebstahl- und witterungssicherer Fahrradparkmöglichkeiten, ggf. mit Sonderausstattungen wie Service-Stationen oder Lagemöglichkeiten für Pedelecs und E-Fahrräder. Für Menschen, die nicht das Fahrrad nutzen können, sind Rückfallebenen einzurichten, die die Nutzung des ÖPNV weiterhin ermöglichen.

4.3.5 Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Ziel ist, realistische Zielwerte (Pünktlichkeitsquote) für die verkehrenden Linien zu definieren.
- Die Sicherung der Pünktlichkeit soll nach Möglichkeit nicht durch Streckung der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern vordergründig durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.
- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden; hierzu sind regelmäßige Überwachungen des reibungslosen Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen, um betriebliche Probleme zu identifizieren und zusammen mit den weiteren Beteiligten (Straßenbaulastträger, Aufgabenträger etc.) Lösungen zu entwickeln.
- Verspätungen lassen sich im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder zu besonderen Stoßzeiten nicht immer vermeiden. Aus Sicht der Aufgabenträger gilt ein Bus mit einer Abweichung von 5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können.
- Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig. Diese gelten als nicht erbrachte Leistung.

4.3.6 Standards der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) reduziert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) in § 4 umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)⁴.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit des ÖPNV zu gewährleisten.

⁴ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo und aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG ergibt sich für die Aufgabenträger ein Planungsgebot, jedoch kein Gebot zur Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“. Es ergibt sich kein verbindlicher Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.⁵

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

4.3.6.1 Leitsätze zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Kreis Ostholstein verfolgt als Leitziel die Entwicklung und Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen. Laut PBefG § 8 Abs. 3 (s. Kapitel 2.9.1.3) hat sich der Nahverkehrsplan mit dem Erreichen einer „vollständigen Barrierefreiheit“ zu beschäftigen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist oder in absehbarer Zeit erreicht wird, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es, die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,

⁵ Siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 4.3.7 und 4.3.9 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung).

Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 unter den aktuellen Rahmenbedingungen (noch) nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden formuliert:

1. Schaffung eines barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste

Der Kreis Ostholstein verfolgt als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit dem Verkehrsverbund NAH.SH, den Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge⁶. Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik,
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung.

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsreichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu

6 Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z.B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.⁷ Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

5. Zielsetzung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen

Es wird als Zielsetzung formuliert, dass bis 2022

- in jeder Ortschaft mit mehr als 200 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
- in Orten mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen,
- in Orten mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen und
- in Orten mit mehr als 15.000 Einwohnern mindestens sieben Haltestellen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen, mit hoher Fahrgastnachfrage barrierefrei ausgebaut werden.

7 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

6. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Abbildung 11: Barrierefreie Haltestelle „Pönitz, Schule/ZOB“ mit Hochbord und taktilem Leitsystem



Über den in Leitsatz 5 beschriebenen Ansatz zur Mindestausstattung soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

7. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

Quelle: plan:mobil

8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

Abbildung 12: Haltestelle „Neustadt, Markt“ als nicht barrierefreie Haltestelle mit Ausbaubedarf



Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Quelle: plan:mobil

9. Buskaps und Halt am Fahrbahnrand als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Wo dies beispielsweise aufgrund zu enger Straßenquerschnitte nicht möglich ist, sollen Haltepositionen am Fahrbahnrand eingerichtet werden. Bei Buskaps und Halten am Fahrbahnrand ist ein spaltfreies An- und Abfahren zu

sichern, daher müssen vor und hinter der Haltestelle ausreichende Abstände insbesondere zum ruhenden Verkehr sichergestellt werden.

Abbildung 13: Haltestelle „Heiligenhafen, Wilhelmplatz mit spaltfreiem Übergang



Quelle: plan:mobil

Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen⁸ und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z.B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps oder Haltepositionen am Fahrbahnrand umgebaut werden.

10. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01. Januar 2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Kommunen Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Ausnahmen sind auch für ALFA- und DorfBus-Angebote zu formulieren.

11. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.⁹

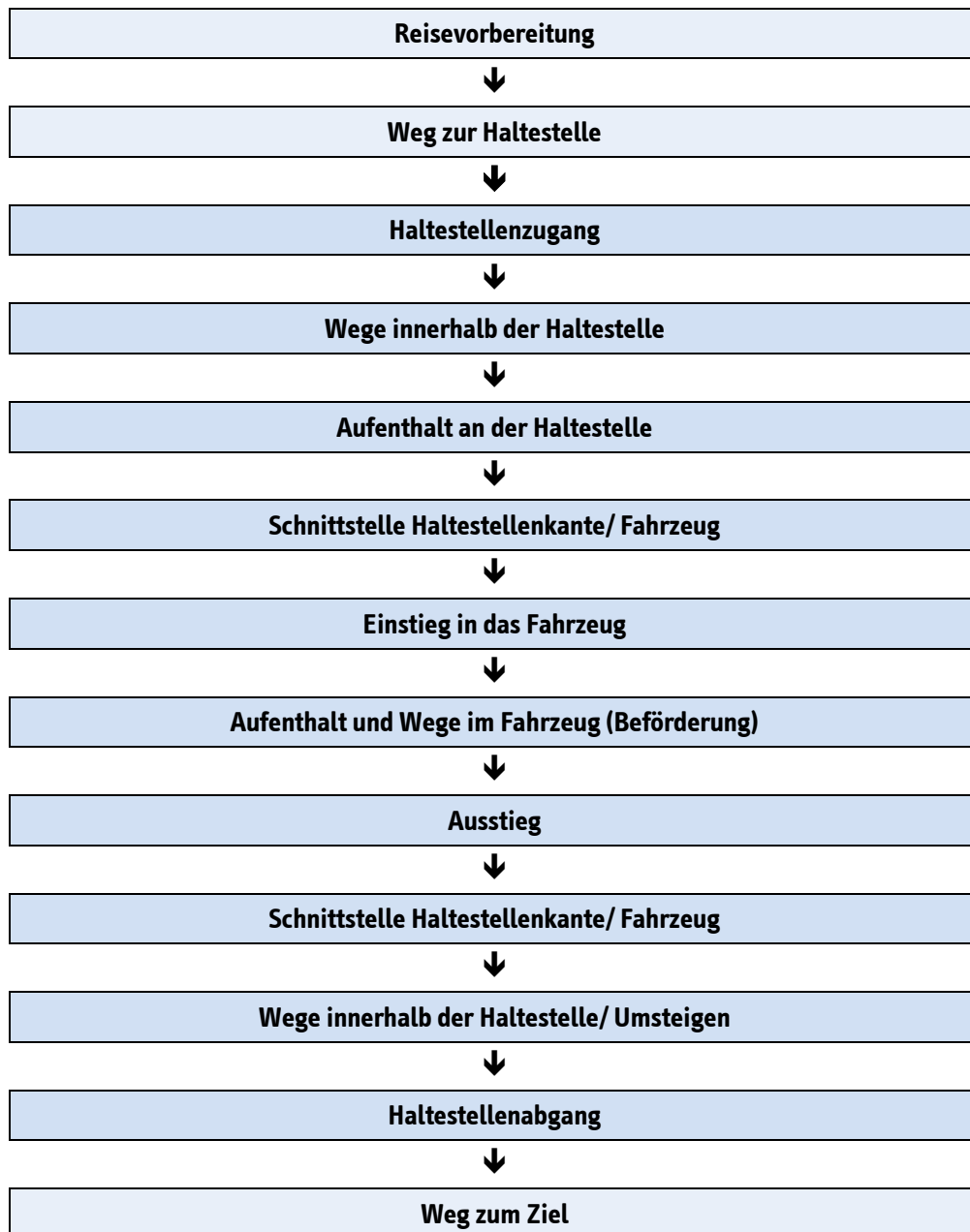
8 Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013)

9 Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

4.3.6.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.

Abbildung 14: Mobilitätskette im ÖPNV¹⁰



¹⁰ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

4.3.6.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen bei kleinwüchsigen Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großwüchsigen Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt¹¹. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Tabelle 18: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ¹²	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ^{13 14}
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug Haltestangen und -griffe im gesamten Fahrzeug rutschfeste/rutschhemmende Oberflächen ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege

11 Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

12 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

13 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

14 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <small>12</small>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe^{13 14}
Blinde und sehbehinderte Personen	visuell und taktil kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente visuelle und taktile Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z.B. aufgrund der Haltestellen- und Bahnsteigmöblierung) durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen (stets Zwei-Sinne-Prinzip) Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (stets im Zwei-Sinne-Prinzip)
Personen mit Rollstuhl	niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ausreichende Bewegungsflächen, z.B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebsstechnik leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ausreichende Durchfahrtsbreiten horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) visuell wahrnehmbare Warnhinweise transparente Trennflächen, verglaste Aufzüge
Hochbetagte Personen	Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <small>12</small>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ^{13 14}
Kleinwüchsige Personen	Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen ausreichende Bewegungsflächen ¹⁵ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen ¹⁶)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	ausreichend breite Bewegungsflächen zusätzliche Haltemöglichkeiten (z.B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) standardisierte Informationen (Piktogramme) leichtverständliche Sprache

Über die Menschen mit körperlich bedingten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z.B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,

15 Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z.B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

16 Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialoge oder Stimmimitatoren).

- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z.B. nach Operationen).

Die Anzahl der im Kreis Ostholstein lebenden Menschen mit derartigen Einschränkungen sowie ihr Anteil an allen Fahrgästen ist nicht bekannt.

4.3.6.4 Barrierefreiheit: Anforderungen an Fahrzeuge

Die Ausstattung der Fahrzeuge muss einen einfachen Zugang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gewährleisten. Daher muss im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte der Anteil niederfluriger Fahrzeuge kontinuierlich erhöht werden mit dem Ziel, den Anteil der niederflurigen Fahrzeuge bis zum Jahr 2022 auf 100% zu bringen. Im Rahmen der Ausschreibung für das Linienbündel Mitte mit Betriebsbeginn August 2020 wurde bereits ein vollständiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen vorgegeben.

Neben den Fahrzeugtypen sind folgende Ausstattungsmerkmale notwendig, um eine sichere und selbstständige Nutzung für alle Fahrgäste zu gewährleisten:

- Der Ein- und Ausstieg muss für den Zugang mit Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen etc. über eine ausreichende Breite verfügen.
- Anforderungstaster für Einstieghilfen sowie Taster zur Ankündigung des Ausstiegs müssen leicht auffindbar und sich visuell abheben.
- Die Mehrzweckfläche im Fahrzeug muss ausreichend dimensioniert sein und den Wenderadius von Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen etc. berücksichtigen.
- 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.

Auch für Fahrzeuge, die als ALFA-, DorfBus- oder Bürgerbus-Angebot verkehren, sollen ausdrücklich Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, sodass auch für die Feinerschließung der ländlichen Bereiche eine möglichst barrierefreie Wegekette entsteht.

Weitere Anforderungen an die verschiedenen Fahrzeugtypen hinsichtlich der Barrierefreiheit finden sich in Tabelle 25 (Kapitel 4.3.9)

4.3.6.5 Barrierefreiheit: Anforderungen an Infrastruktur und Haltestellen

Barrierefreie Haltestellen sind insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von hoher Bedeutung, da sie ihnen maßgeblich als Zugangspunkte zum ÖPNV dienen. Doch auch für andere Nutzergruppen stellen barrierefreie Infrastrukturen und ihre Zuwegungen einen Mehrwert dar, da sie intuitiver und nutzerfreundlicher gestaltet sind.

Abbildung 15: Haltestelle „Fehmarn-Petersdorf, Alter Bahnhof“ mit Hochbord und taktilem Leitsystem



Die Qualitätsziele für barrierefreie Haltestellen im Regional- und Stadtbusverkehr im Kreis Ostholstein werden über die „Checkliste für barrierefreie Regionalbus Haltestellen V3.0“ bzw. „Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen V3.0“ des Instituts Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt definiert. Sie legen in zehn bzw. elf Teilbereichen detaillierte Standards fest, die eine problemlose barrierefreie Nutzung ermöglichen:

Quelle: plan:mobil

Tabelle 19: Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen

Teilbereich	Anforderung
Verkehrsweg zum Bussteig	Stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig
Verkehrsweg am Bussteig	Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig
Oberflächenbeläge der Verkehrswege	ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge
Beleuchtung	an die Örtlichkeit und betrieblichen Gegebenheiten angepasste, ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetterschutzeinrichtung und insbesondere der Gefahrenbereiche
Radwegführung an Bushaltestellen	konfliktfreie Radwegführung
Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges	optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)
	optisch kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z.B. Glswände an Wetterschutzeinrichtungen)
Niveaugleichheit	an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe
Bussteigkante	optisch kontrastreiche Markierung der Bussteigkante

Teilbereich	Anforderung
Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung	optisch kontrastreiche und taktile Kennzeichnung des Haltestellenstandorts und der Einstiegszone am Bussteig mittels Bodenindikatoren
Wartefläche für Fahrgäste	stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie bei Bedarf Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtungen (in Abhängigkeit der betrieblichen / örtlichen Gegebenheiten)

Quelle: Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

Tabelle 20: Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen

Teilbereich	Anforderung
Verkehrsweg zum Bussteig	Stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig
Beleuchtung	Ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetterschutzeinrichtung und insbesondere der Gefahrenbereiche
Radwegeführung an Bushaltestellen	konfliktfreie Radwegeführung
Verkehrsweg am Bussteig	Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig
Oberflächenbeläge der Verkehrswege	ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge
Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges	optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)
	optisch kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z.B. Glswände an Wetterschutzeinrichtungen)
Niveaugleichheit	an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe
Bussteigkante	optisch kontrastreiche Markierung der Bussteigkante
Bodenindikatoren	taktile und optisch kontrastreiche Kennzeichnung des Haltestellenstandorts und der Einstiegszone am Bussteig
	taktiler und optisch kontrasteicher Leitstreifen entlang der Bussteigkante
	Einsatz optisch und taktile kontrastreicher Bodenindikatoren bzw. bei ungenügendem optischen und taktilen Kontrast zum Umgebungsbelag Einsatz ≥ 30 cm breiter Begleitstreifen beidseitig entlang der Bodenindikatoren
Wartefläche für Fahrgäste	stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie bei Bedarf Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtungen (in Abhängigkeit der betrieblichen / örtlichen Gegebenheiten)

Teilbereich	Anforderung
Dynamische, optische und akustische Fahrgastservice- und Informationssysteme	barrierefreie Gestaltung der dynamischen, optischen und akustischen Fahrgastservice- und Informationssysteme

Quelle: Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

Über diese Mindeststandards hinaus sollen weitere Angebote für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geschaffen werden. Darunter zählt u.a. die Einrichtung höhenverstellbarer Fahrplanaushänge an den Haltestellenmasten oder in den Fahrgastunterständen, damit klein- und großwüchsige Menschen ein gleichermaßen qualitatives Angebot erhalten.

Eine für das Frühjahr 2020 vorgesehene Vor-Ort-Erfassung aller Haltestellen im Rahmen des Aufbaus des landesweiten Haltestellenkatasters soll detaillierte Informationen zum Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen bringen.

Neben den Anforderungen für eine barrierefreie Nutzung der Haltestellen werden in

Tabelle 23 (Kapitel 4.3.7) weitere qualitative Anforderungen an die Gestaltung von Haltestellen und Haltepunkten definiert.

4.3.6.6 Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen: Verfahren zur Prioritätenbildung

Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils spezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein kreiseinheitliches Punktesystem vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien

- die Fahrgastnachfrage,
- die Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle.

Tabelle 21: Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	0 Punkte	keine relevante Einrichtung im Nahbereich der Haltestelle
	3 Punkte	einzelne relevante Einrichtung im Nahbereich der Haltestelle
	3 Punkte	Stadt- / Gemeindezentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0 Punkte	Bordsteinniveau \geq 20 cm
	1 Punkt	Bordsteinniveau 18 – 20 cm
	2 Punkte	Bordsteinniveau 16 – 18 cm
	3 Punkte	Bordsteinniveau < 16 cm
Systemische Bedeutung der Haltestelle	0 Punkte	Haltestelle ohne Umstiegsmöglichkeit
	1 Punkt	Haltestelle ist einziger ÖPNV-Zugangspunkt für eine Siedlung
	1 Punkt	Haltestelle mit Umstiegsmöglichkeit
	2 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	3 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von Bus und Bahn
Fahrgastnachfrage	0 Punkte	weniger als 5 Ein- und Aussteigende pro Tag
	1 Punkt	5 – 10 Ein- und Aussteigende pro Tag
	2 Punkte	10 – 25 Ein- und Aussteigende pro Tag
	3 Punkte	25 – 50 Ein- und Aussteigende pro Tag
	4 Punkte	50 – 100 Ein- und Aussteigende pro Tag
	5 Punkte	100 – 250 Ein- und Aussteigende pro Tag
	6 Punkte	mehr als 250 Ein- und Aussteigende pro Tag

Dieses Bewertungsverfahren soll als Hilfestellung für die Städte und Gemeinden bei der Beurteilung der Bushaltestellen dienen.

Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers Kreis Ostholstein nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

4.3.6.7 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet

werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Haltestellen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z.B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: überproportionale Kosten eines normalen Ausbaus (ca. 30.000 – 60.000 EUR pro Haltestelle) an anderen vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z.B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der zweiten Tür eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 90 cm besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

Aufgrund der Kostenintensität werden Haltestellen mit besonders hoher Frequentierung oder an Orten mit einem besonderen Bedarf (z.B. Krankenhäuser, Schulen, Seniorenwohnheime) beim barrierefreien Ausbau prioritär behandelt.

Fahrzeuge

Es werden keine Ausnahmen definiert. Alle eingesetzten Busse und Kleinbusse sind barrierefrei auszustatten. In den künftigen Verkehrsverträgen sind hierzu entsprechende Vorgaben zu machen.

4.3.6.8 Barrierefreiheit: Anforderungen an Fahrgastinformation, Service, Marketing, Vertrieb und Tarif

Abbildung 16: Broschüre „Barrierefrei unterwegs“ des NAH.SH (Stand 2015/2016)



Um auf der gesamten Wegekette eine einfache Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten, sind bereits bei der **Reisevorbereitung** die Aspekte der Barrierefreiheit zu beachten. Dies betrifft die Informationsbeschaffung über analoge und digitale Medien

- zu möglichen barrierefreien Verbindungen
- zum barrierefreien Weg zur Starthaltestelle oder dem Haltepunkt
- zum barrierefreien Weg von der Zielhaltestelle oder dem -haltepunkt zum Ziel
- zu möglichen Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV oder zu anderen Mobilitätsangeboten
- zu Tarif und Fahrkartenkauf

Informationsbeschaffung und Ticketkauf müssen so gestaltet sein, dass sie von allen Nutzergruppen genutzt werden können. In Tabelle 22 wird aufgeführt, welche Aspekte bei der Bereitstellung von Informationsmaterial zu berücksichtigen sind.

Quelle: NAH.SH

Tabelle 22: Anforderungen für eine barrierefreie Informationsbeschaffung

Informationsmaterial	Anforderung
Fahrplan- und Informationsbroschüren	Einfache und kontrastreiche Darstellung, gut lesbare Schrift in ausreichender Größe, leicht verständliche Sprache, ausreichend großes Papierformat zur besseren Handhabung Vermeiden von glänzendem Papier
Informationen in Haltestellenkästen (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Informationen zu Tarif, ...)	Klare Kennzeichnung und Abgrenzung zu anderen Informationen Einfache und kontrastreiche Darstellung, gut lesbare Schrift in ausreichender Größe, leicht verständliche Sprache, Aushang auf mittlerer Lesehöhe von ca. 1,40m, Vermeiden von glänzendem Papier und Spiegelung bei Lichteinfall
Website und App	Einfache und kontrastreiche Darstellung, Möglichkeit zur Umstellung auf größere Kontraste oder Schwarz-weiß-Darstellung gut lesbare Schrift in ausreichender Größe, leicht verständliche Sprache, Intuitive und leichte Bedienbarkeit, Kompatibilität mit Programmen für Sprachausgabe

Um während, vor und nach der Fahrt eine ausreichende und angepasste Betreuung und Hilfestellung durch das Service-Personal zu ermöglichen, soll dieses im Umgang mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen geschult werden.

Das barrierefreie Angebot soll kontinuierlich verbessert werden, dafür ist die Fortführung des regelmäßigen Austauschs mit dem Beirat des Kreises Ostholstein für Menschen mit Behinderung vorgesehen.

4.3.7 Qualitätsstandards der Haltestellen und Haltepunkte sowie des Haltestellenmanagements

Die Qualität des ÖPNV wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge wahrgenommen. Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge sowie die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmen in hohem Maße die Entscheidung des Kunden den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Verkehrsraum. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.

Es soll als Mindestanforderung sichergestellt werden, dass an den Haltestellen jeweils ein Haltestellenmast, -schild und -kasten inkl. Fahrplanaushang vorhanden ist.

Abbildung 17: Haltestelle „Eutin, ZOB“



An den wichtigen Haltestellen, an denen Anschluss an den SPNV oder überregionale Buslinien besteht, sind zusätzliche Informationen zum Tarif oder ggf. zu touristischen Zielen auszuhängen.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit für Unterhalt und Reinigung und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger festgelegt.

Quelle: plan:mobil

Folgende Anforderungen bzgl. der Fahrgastinformation an Haltestellen sind einzuhalten:

- Mindestens Fahrplan mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen und Sondersituationen, z.B. Bus kommt nicht,
- Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,40 m über Bodenniveau,
- gute Lesbarkeit (Schriftgröße, Kontraste, Deutlichkeit) in Anlehnung an die DIN-Norm 32975.

Abbildung 18: Corporate Design für Haltestellenmasten



Es wird angestrebt, alle Haltestellenmasten inklusive Beschilderung im corporate design des NAH.SH zu gestalten, um dem ÖPNV ein einheitliches und qualitativ hochwertiges Erscheinungsbild zu geben. Hierfür dient das „Design-Manual, Teil 3: Haltestellen, Stationen und Ausstattung“ (Stand Januar 2018). Alle Haltestellenmasten, -stelen und -schilder sowie die Fahrplankästen sind in einem sauberen, einwandfreien und ansprechenden Zustand zu halten. Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und deren Umfeld sowie der Winterdienst obliegt den Straßenbaulastträgern.

Quelle: NAH.SH

Kategorisierung der Haltestellen

Um möglichst vielen Fahrgästen ein attraktives Angebot an Komfort, Information sowie Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsangeboten zu schaffen werden die Haltestellen in Kategorien unterteilt. Je nach Nachfrage von Ein-, Aus- und Umsteigenden sowie Lage und Funktion im System haben die Haltestellen im Kreisgebiet eine unterschiedliche Relevanz für den ÖPNV.

Die Haltestellen werden in drei Kategorien unterteilt:

Kategorie I: Zentrale Verknüpfungspunkte im System sowie zentral gelegene Haltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Hierzu zählen folgende Haltestellen:

- | | |
|--|--|
| ■ Bad Schwartau, Bf. | ■ Heiligenhafen, Zentrum / Wilhelmsplatz |
| ■ Bad Schwartau, ZOB/Eutiner Ring | ■ Lensahn, Kirche |
| ■ Burg auf Fehmarn, Bf. | ■ Malente, Bf. |
| ■ Neustadt, Bf./ZOB | ■ Neustadt, Markt |
| ■ Eutin, Bf./ZOB | ■ Pönitz, Bf. |
| ■ Oldenburg, Bf./ZOB | ■ Scharbeutz, Bf. |
| ■ Oldenburg, Zentrum / Schauenburger Platz | ■ Timmendorfer Strand, Bf. |
| ■ Haffkrug, Bf. | ■ Timmendorfer Strand, ZOB |

Kategorie II: Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und mit Bedienung über mehrere Linien

Kategorie III: Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen und geringem ÖNV-Angebot

Die barrierefreie Ausgestaltung aller Haltestellen richtet sich nach den Standards und Anforderungen, die in Kapitel 4.3.6.5 genannt werden. Grundsätzlich ist die Barrierefreiheit an allen Haltestellen zu gewährleisten, Ausnahmen hierzu werden in Kapitel 4.3.6.7 definiert.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- mögliche/anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

Tabelle 23: Qualitätsanforderungen an die Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	I	II	III
Mindestausstattung			
Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Schild)	■	■	■
Haltestellenname	■	■	■
Liniennummer	■	■	■
Linienziel	■	■	■
NAH.SH-Logo / Unternehmenskennzeichen	■	■	■
Fahrplan (gut lesbar und in mittlerer Lesehöhe)	■	■	■
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit			
Sitzgelegenheit	■	■	○
Witterungsschutz / Wartehäuschen	■	■	○
Beleuchtung (ausreichend und blendfrei)	■	■	○
Abfallbehälter	■	■	○
Öffentliches WC	■	○	-
Fahrgastinformation			
Optische dynamische Fahrgastinformation	○	○	-
Akustische dynamische Fahrgastinformation	○	○	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs und zu Zielen im Umfeld (öffentliche Einrichtungen, Park+Ride-, Bike+Ride-Anlagen etc.)	■	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral im Haltestellenbereich gelegen (Fahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan, Information zu weiteren ÖPNV-relevanten Angeboten)	■	○	-
Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten			
Fahrradabstellplätze (Bike+Ride)	■	■	○
Pkw-Kurzzeitparkplätze (Kiss+Ride)	○	○	-
Pkw-Langzeitparkplätze (Park+Ride)	○	-	-

4.3.8 Qualitätsanforderungen an die Verknüpfungspunkte

Die nachfolgende Tabelle 24 zeigt die Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Bus/Bus mit Relationen von regionaler Bedeutung im Kreis Ostholstein auf.

Tabelle 24: Verknüpfungspunkte im Kreis Ostholstein

Art der Verknüpfung	Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle
Bus/Bahn	Bad Malente-Gremsmühlen
	Bad Schwartau
	Burg auf Fehmarn
	Eutin
	Großenbrode
	Haffkrug
	Lensahn
	Neustadt
	Oldenburg
	Pansdorf
	Pönitz
	Puttgarden
	Scharbeutz
	Sierksdorf
Timmendorfer Strand	
Bus/Bus	Ahrensböök, ZOB
	Bad Malente-Gremsmühlen, Bahnhof / ZOB
	Bad Schwartau, ZOB / Eutiner Straße
	Burg, Niendorfer Platz
	Eutin, Bahnhof / ZOB
	Heiligenhafen, Wilhelmsplatz / Zentrum
	Lensahn, Kirche
	Neustadt, Bahnhof / ZOB
	Neustadt, Markt
	Oldenburg, Bahnhof
	Oldenburg, Zentrum / Schauenburger Platz

Art der Verknüpfung	Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle
	Pansdorf, Bahnhof
	Pönitz, Bahnhof
	Ratekau, Dorfplatz
	Süsel, Süselerbaum
	Timmendorfer Strand, ZOB

Von regionaler systemischer Bedeutung für die Netzkonzeption sind ferner Lübeck Hauptbahnhof mit zusätzlichem Anschluss an den Fernverkehr sowie Lübeck-Travemünde Strandbahnhof und Lütjenburg ZOB/Gildenplatz.

Im Rahmen der Überplanung sind aufgrund der Vielzahl an möglichen Beziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Schiene sowie Bus und Bus Prioritäten für die einzelnen Relationen und den damit verbundenen Verknüpfungspunkten zu formulieren. Da verschiedene Buslinien in ihrem Verlauf mehrere Verknüpfungspunkte andienen und somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend hergestellt werden können, muss eine entsprechende Konkretisierung und Priorisierung für die einzelnen Linien erfolgen.

Die systemrelevanten Verknüpfungspunkte mit höchster Priorität sind:

- Oldenburg, Bf. und Schauenburger Platz
- Neustadt, Bf./ZOB
- Eutin, Bahnhof/ZOB
- Scharbeutz, Bahnhof

Die Übergangszeiten von maximal 15 Minuten sollen nicht überstiegen werden. Ausnahmen sind nur beispielsweise bei Außertaktfahrten möglich, die v.a. dem Schülerverkehr dienen.

Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schülerverkehr sollen sofern möglich als garantierter Anschluss durchgeführt werden. Der Anschluss ist dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall zu halten oder das schnellstmögliche Erreichen der Anschlussziele anderweitig zu gewährleisten.

4.3.9 Qualitätsstandards der Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten, die Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht steht noch aus, daher sind die Quoten für Fahrzeuge mit alternativen

Antrieben noch nicht als endgültig zu betrachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten einzuhalten.

Der Kreis Ostholstein steht dem Einsatz alternativer Antriebstechnologien positiv gegenüber, dabei soll sich der Anteil der Fahrzeuge an der Clean-Vehicle-Richtlinie orientieren, die im April 2019 vom EU-Parlament beschlossen wurde. Die Richtlinie besagt, dass ab 2025 bei allen neu abgeschlossenen öffentlichen Aufträgen mindestens 45% der eingesetzten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgestattet werden sollen. Ab 2030 soll diese Quote auf 65% erhöht werden.

Abbildung 19: Fahrzeuge im corporate design des Verkehrsverbundes NAH.SH



Der Linienbusverkehr ist mit Fahrzeugmaterial geeigneter Kapazität durchzuführen. Veränderungen der Fahrgastnachfrage sind zu berücksichtigen und die Kapazitäten daran anzupassen. Die Fahrzeuggrößen sind so ausreichend zu dimensionieren, dass eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 80% vermieden wird. Kurzfristige Auslastungen von mehr als 80% der Platzkapazität auf kurzen Strecken in der Verkehrsspitze sind zulässig. Ggf. sind in den Verkehrsspitzen auf nachfragestarken Kursen zur Erhöhung der Fahrgastqualität (im Sinne des Raumangebots) Gelenkwagen einzusetzen.

Quelle: Kreis Ostholstein

Durch das Vorhalten von Reservefahrzeugen soll sichergestellt werden, dass im Falle eines Fahrzeugausfalls bzw. bei erhöhter Verkehrsnachfrage unverzüglich ein Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeug zur Verfügung steht.

Differenzierung nach Fahrzeug-Kategorien

Es wird zwischen Fahrzeugen der Grundbedienung zur Sicherstellung des Fahrtenangebots im Stadtbusverkehr Eutin und auf ausgewählten Regionallinien im Stundentakt einerseits (**A-Fahrzeuge**) und sonstigen Fahrzeugen (**B-Fahrzeuge**) andererseits unterschieden. Mit B-Fahrzeugen können bedient werden:

- Fahrten, die nur an Schultagen verkehren und zu mindestens 80 % der Schülerbeförderung dienen;
- Verstärkerfahrten, die zur Bereitstellung hinreichender Kapazitäten, hauptsächlich um starkem Schülerverkehrsaufkommen gerecht zu werden, auf einer Linie,
 - punktuell und hauptsächlich in Zeitlagen der Schülerverkehrsspitzen und
 - zu entsprechenden Fahrten der Grundbedienung zeitlich und räumlich parallel oder diesen stark angenähert verkehren;

- Für Fahrten, die ausschließlich während Großveranstaltungen verkehren und ausschließlich dazu dienen, einem durch die Veranstaltung entstehenden besonderen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, die zu einzelnen Fahrten der Grundbedienung zeitlich und räumlich parallel oder diesen stark angenähert oder unabhängig von diesen verkehren;
- Zum Zwecke von Ersatzstellung aufgrund Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zeitgleich maximal 3% der mit A-Fahrzeugen zu erbringenden Fahrten.

Im Regelbetrieb des Bedarfsverkehrs können Kleinbusse und/oder PKW mit mindestens 7 Fahrgastplätzen eingesetzt werden. In Ausnahmefällen (beispielsweise bei mehreren parallelen Fahrtanforderungen) kann von dieser Regelung abgewichen werden.

Für A- und B-Fahrzeuge im Linienverkehr gelten die folgenden Mindestanforderungen. Abweichend davon gelten für Kleinbusse, unabhängig davon, ob sie im Linien- oder Bedarfsverkehr eingesetzt werden, die unten in der rechten Spalte stehenden Mindestanforderungen.

Alle Fahrzeuge dürfen nur in einem betriebssicheren Zustand eingesetzt werden.

Tabelle 25: Mindestanforderungen für A- und B-Fahrzeuge sowie Kleinbusse im Linienverkehr

Fahrzeugkategorie		A 1 Stadtverkehr Eutin	A 2 Regionalverkehr	B Schülerverkehr	C ALFA-Verkehr
Mindestfahrzeuggröße		Pkw: Fahrgastplätze: 4, Sitzplätze 4 Kleinbus (KB): Fahrgastplätze: 8, Sitzplätze 8 Midibus (ML): Fahrgastplätze: 32, Sitzplätze 20 Standardbus (SL): Fahrgastplätze: 75, Sitzplätze: 34 Standard-Gelenkbus (GL): Fahrgastplätze: 110, Sitzplätze 48			Kleinbus (KB): Fahrgastplätze: 8, Sitzplätze 8
1. Allgemein	1.1 Fahrzeugalter				
	1.1.1 Flottendurchschnitt maximal in Jahren	10,0		12,0	5,0
	1.1.2 Maximales Alter	16,0		20,0	10,0
	1.2 Fahrzeugmaße				
	1.2.1 maximale Fahrzeugbreite	2,40 m (nur ML)			
	1.3 Niederflurigkeit				
	1.3.1 Vollständig niederflurig	X (nicht ML, KB)			
	1.3.2 Niederfluriger Bereich bis zur zweiten Tür	X (nicht ML, KB)	X (nicht ML, KB)	X (nicht ML, KB)	
	1.3.3 Mindestens 4 Plätze, die ohne Podest erreichbar sind	X	X	X	

Fahrzeugkategorie		A 1 Stadtverkehr Eutin	A 2 Regionalverkehr	B Schülerverkehr	C ALFA-Verkehr	
	1.4	Klimatisierung und Belüftung				
	1.4.1	Vollklimatisierung des Fahrgastraumes	X	X	X*	X
	1.4.2	Kippbare Fenster oder Dachluken zur Belüftung				
	1.5	Innenraumgestaltung				
	1.5.1	Einheitliche Stoffbezüge			X	
	1.5.2	Stoffbezüge gemäß NAH.SH-CD Manual, Teil 2, Nr. 2.11	X	X		
	1.6	Technische Fahrgastangebote				
	1.6.1	1 USB-Buchse pro 2 Sitzplätze in der Außenwand oder an den Haltestange sitzend gut erreichbar	X	X		
	1.6.2	WLAN-Zugang gemäß Verkehrsvertrag Nr. 6.5	X	X	X	X
2. Barrierefreiheit	2.1	Einstieghilfen				
	2.1.1	Mindestens eine mechanische Klapprampe mit einer Tragfähigkeit von bis zu 350 kg	X	X		X
	2.1.2	Trittstufe zur Überbrückung des Spalts zwischen Bordstein und Fußboden	X (nur KB)	X (nur KB)		X (seitlich)
	2.1.3	Kneeling-Funktion (rechts Absenken an Haltestellen)	X	X		
	2.2	Türen und Einstiegsbereich				
	2.2.1	Mindestanzahl Türen				
	2.2.1.1	Pkw	2			
	2.2.1.2	Kleinbus	1			
	2.2.1.3	Midibus	2			
	2.2.1.4	Standardbus	2			
2.2.1.5	Standard-Gelenkbus	3				

Fahrzeugkategorie		A 1 Stadtverkehr Eutin	A 2 Regionalverkehr	B Schülerverkehr	C ALFA-Verkehr
2.2.2	An einer Tür ausreichend breiter Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen u.ä. und einen Mehrzweckbereich zur Aufstellung der in der jeweiligen Spalte genannten Anzahl der unter dieser Nummer genannten Mobilitätshilfen	2 (für KB, ML: 1)	1	1	1
2.2.3	Optisches und akustisches Signal beim Schließen automatischer Türen	X	X	X	
2.2.4	TürschlieÙsicherung bzw. Wegfahrsperrung bei geöffneter Tür	X	X	X	X
2.3	Fußbodenhöhe, Innenraum und Gang				
2.3.1	Fußbodenhöhe von ca. 320 mm im Einstiegsbereich an mindestens einer Tür	X	X	X	X
2.3.2	Lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halteanforderungstastern im Innenraum	X	X	X	X
2.3.3	Deutliche Kennzeichnung aller Bedienelemente für den Fahrgast und Türen, sowie Sitz- und Aufstellungsmöglichkeiten	X	X	X	X
2.3.4	Mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe; Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme in Augenhöhe stehender Fahrgäste	X	X	X	X
2.3.5	Ebener und rutschfester Bodenbelag	X	X	X	X
2.3.6	Blendfreier, ausreichend und hell beleuchteter,	X	X	X	X

Fahrzeugkategorie		A 1 Stadtverkehr Eutin	A 2 Regionalverkehr	B Schülerverkehr	C ALFA-Verkehr	
		sowie kontrastreich gestalteter Innenraum				
	2.3.7	Mittel- oder Seitengang zum bequemen Erreichen der Sitzplätze	X	X	X	
3. Umwelt	3.1	Abgasnorm				
	3.1.1	Mindestanforderung	Euro 6	Euro 6	Euro 5	Euro 5
4. Fahrgastinformation	4.1	Technische Anlagen zur Kundeninformation				
	4.1.1	Eine aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbare „Wagen hält“-Anzeige	X	X	X	X
	4.1.2	Eine akustische und optische (mittels eines Flachbildschirmes, der mindestens der Qualität eines TFT-Bildschirmes entspricht) Haltestelleninformation in deutscher Sprache	X	X		
	4.1.3	Für den Fall von technischen Störungen Sprechanlage in den Fahrzeugen zur Information und Haltestellendurchsage durch das Fahrpersonal	X	X	X	X
	4.1.4	An der Front und Einstiegsseite eine Anzeige (alphanumerische LED- oder Vollmatrix-Anzeige) zur Anzeige jeder erforderlichen Liniennummer und jedes erforderlichen Fahrtziels; Darstellung in kontrastreichen Farben und beleuchtbar; Steckschilder bei technischen Störungen	X	X	X	

Fahrzeugkategorie		A 1 Stadtverkehr Eutin	A 2 Regionalverkehr	B Schülerverkehr	C ALFA-Verkehr	
	4.2	Auslage von Werbemitteln				
	4.2.1	Mindestens eine Auslagemöglichkeit für Werbemittel in den Formaten DIN A 4 und DIN lang	X	X	X	X
	4.2.2	Mindestens an der Hälfte der Türen eine Plakatfläche im Format DIN A 2	X	X	X	
5. Tarif, Vertrieb und Datenlieferung	5.1	Bordrechner, Fahrscheinverkauf und Fahrscheinentwertung				
	5.1.1	Bordrechner für RBL-Betrieb und Fahrscheinverkauf zu allen Zielen des SH-Tarifs 2.0	X	X	X	X
	5.1.2	Entwertungsmöglichkeiten für Mehrfahrtenkarten	X	X	X	X
	5.1.3	Fahrscheinerwerb ohne Nutzung eines Bordrechners				

Quelle: NAH.SH

4.3.10 Qualitätsanforderungen an die Fahrgastinformation

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung. Daher ist es eine wichtige Aufgabe für den Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen, neue Kunden mit den erforderlichen Informationen zu versorgen, die für eine Erstnutzung des ÖPNV notwendig sind. Ebenso sind aber auch bestehende Kunden umfangreich und aktuell über das Angebot und dessen Veränderungen zu informieren und zu beraten. Nur wenn die notwendigen Informationen leicht zu erhalten sind, können potentielle Neukunden dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potentiellen) Fahrgäste ist somit entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Derzeit erfolgt durch die Digitalisierung eine Verlagerung innerhalb der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine

ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Die nutzerfreundliche Fahrplangestaltung soll weiter vorangetrieben und kreisweit – oder bestenfalls landesweit – vereinheitlicht werden. Fahrten mit Sonderzwecken wie Schul- oder Ferienfahrten sowie der Einsatz von barrierefreien bzw. -armen Fahrzeugen (Niederflur, low-entry) sollen deutlich gekennzeichnet werden.

Auch die unterschiedlichen ÖPNV-Angebote Landbus, RegionalBus, StadtBus und DorfBus sollen in den Informations- und Werbematerialien vermarktet werden.

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind – ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern – übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln.

Die NAH.SH GmbH als Verkehrsverbund betreibt ein unternehmensübergreifendes Marketing unter der Berücksichtigung des Corporate Designs. Bei kurzfristigen betrieblichen Maßnahmen findet die konkrete Fahrgastinformation durch die Verkehrsunternehmen statt.

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z.B. im Internet, Information über die NAH.SH-App etc.).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können.

Für eine umfassende Information bestehender und potentieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen, Mobilitätszentralen und der dynamischen Fahrgastinformation weiter auszubauen.

4.3.11 Qualitätsanforderungen an Service, Marketing, Vertrieb und Tarif

Service

Ein zentrales Service-Angebot und erste digitale Anlaufstelle für Kunden ist die Internetseite www.NAH.SH, die die elektronische Fahrplanauskunft, Informationen zu Angeboten und Tarifen sowie weitere Informationen zum ÖPNV in Schleswig-Holstein anbietet. Die Bereitstellung der Fahrplandaten, Echtzeit-Informationen insbesondere zu Verspätungen oder veränderten Fahrplänen sowie weiterer Informationen zum ÖPNV-Angebot in Ostholstein soll auch zukünftig stattfinden.

Die Informationsbeschaffung sowie die Buchung von ALFA- und DorfBus-Angeboten soll rund um die Uhr sowohl über die Internetseite und die App als auch über den telefonischen Weg möglich sein. Eine kreisweit einheitliche Vorbestellungszeit für ALFA-Verkehre wird angestrebt.

Marketing

Die Marketingmaßnahmen sollen so gestaltet sein, dass eine schnelle und eindeutige Assoziation mit dem Nahverkehr stattfindet. Dabei ist die Verbindung des Angebots im Kreis Ostholstein mit den landesweiten ÖPNV unter der Dachmarke der NAH.SH fortzuführen.

Die Marketingaktivitäten sollen sich nicht auf die Bewerbung der Produkte beschränken, sondern das Gesamtsystem des ÖPNV und dessen Vorteile für die Kunden bewerben und sich an die unterschiedlichen Zielgruppen richten.

Tarif

Der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) ist in seiner jeweils gültigen Form anzuwenden.

Das Tarifniveau im Kreis Ostholstein ist im Vergleich zu anderen Kreisen relativ hoch. Im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs zum SH-Tarif 2.0 soll aus Sicht des Kreises das Tarifniveau im Kreis Ostholstein durch Absenkung der Fahrpreise an die übrigen ländlich strukturierten Kreise angepasst werden.

Die Nutzung der ostseecard als Busticket bzw. zur Reduzierung des Fahrpreises wird vom Kreis befürwortet und unterstützt, da sie einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität von Urlaubern und Touristen leistet.

Der Kreis Ostholstein unterstützt die Anerkennung der ostseecard als Busticket.

Sämtliche Informationen zum SH-Tarif sind auf der Internetseite www.NAH.SH zu finden. Informationen zur geplanten Weiterentwicklung des SH-Tarifs (SH-Tarif 2.0) können bei der NAH.SH eingeholt werden.

5 Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebots

Die Bewertung der Angebotsqualität des ÖPNV im Kreis Ostholstein findet anhand der in Kapitel 4.3 gelisteten Anforderungen statt. Bewertet werden Bedienungs-, Verbindungs- und Erschließungsqualität, da diese maßgeblich sind für die Qualität. Die Ergebnisse der Bewertung sind auch in der Karte „Bewertung des ÖPNV-Angebots“ im Kartenband zu finden.

5.1 Bewertung der Verkehrsbedienung

5.1.1 Erschließungsqualität

Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Die räumliche Erschließungsqualität im Kreis Ostholstein ist in den Siedlungskernen und in der Nähe der SPNV-Achsen als gut zu bewerten. Eine geringere Erschließungswirkung erzielt der ÖPNV in Siedlungsrandlagen, Ortsteile mit geringer Einwohnerdichte und Siedlungsplätzen außerhalb der geschlossenen Bebauung.

5.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Für die Angebotsqualität im Kreis Ostholstein stellt vor allem der SPNV ein zentrales Element dar. Das vernetzte Angebot ermöglicht vielen Siedlungen eine stündliche oder halbstündliche Bedienung. Insbesondere in den Mittel- und Unterzentren sowie an der Lübecker Bucht entsteht durch ein kombiniertes Angebot von Bahn und Bus eine Bedienung im Halbstundentakt oder besser.

Die Regionalbuslinien auf den Hauptachsen (nach RNVP: Linien 5518 und 5951) bringen den Siedlungen entlang ihrer Linienwege eine hohe Qualität.

Dagegen ist die geforderte Bedienungsqualität der Linien auf den Achsen (nach RNVP) nicht immer gegeben. Vor allem die deutliche Ausrichtung auf den Schulverkehr und nicht ausreichende Angebote in den Tagesrandzeiten führen zu dieser Bewertung. Die Gemeindehauptorte im mittleren Bereich des Kreises – insbesondere die Orte östlich von Lensahn sowie zwischen Eutin, Neustadt und Lensahn – sind von diesen Defiziten deutlicher betroffen.

Das aktuelle Angebot von Fahrten in ALFA-Form sorgt für viele Orte im Kreis dazu, dass die Bedienungsqualität jedoch insgesamt ausreichend ist.

Auch für die Verbindungsqualität stellt die Schiene ein wichtiges Angebot dar. So ist das nächstgelegene Oberzentrum aus jedem Zentrum oder Gemeindehauptort im Kreis mit Umstieg innerhalb von 90 Minuten erreichbar.

Das dichte Angebot entlang der Lübecker Bucht trägt auch hinsichtlich der Verbindung zu der Einhaltung der Standards bei. Zwischen den Hauptorten und Zentren nordöstlich von Oldenburg ermöglichen direkte Linienwege schnelle Verbindungen.

Verbindungsdefizite ergeben sich teilweise aus großen räumlichen Distanzen im Straßennetz, wie beispielsweise Burg auf Fehmarn und Heiligenhafen.

Die zusätzliche Erschließungsfunktion vieler Linien führt häufig dazu, dass die definierten Anforderungen (nicht bei jeder Fahrt) erfüllt werden können, u.a. zwischen Eutin und Neustadt oder zwischen Ahrensböök und Eutin.

5.1.3 Verknüpfungspunkte, Anschlüsse und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfungsfunktion der in Kapitel 4.3.8 aufgeführten Bus/Bahn- und Bus/Bus-Verknüpfungspunkte sowie das vorhandene Angebot zusätzlicher Mobilitätsangebote werden im Folgenden bewertet.

Es lässt sich feststellen, dass einzelne Haltestellen wichtige Umstiege im ÖPNV-Netz ermöglichen. An anderen Haltestellen sind häufig zwei Linien aufeinander abgestimmt (v.a. Bus/Bahn-Verknüpfung). An vielen definierten Verknüpfungspunkten bestehen jedoch längere Wartezeiten bei Umstiegsvorgängen.

Die Ergänzung um Bike+Ride- (B+R) und Park+Ride-Angeboten (P+R) ist an vielen Bahnhöfen und -haltepunkten gegeben. An Bus/Bus-Verknüpfungen sind dagegen auch teilweise keine Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern gegeben.

Die barrierefreie Nutzung ist in weiten Teilen nicht möglich. Viele Bahnhaltelpunkte sind bereits mit barrierefreien Elementen wie taktile Leitsysteme ausgestattet. Diese enden jedoch hinter der Bahnanlage. Daher ist ein barrierefreier Umstieg und somit eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems sehr selten gegeben.

Tabelle 26: Bewertung der Verknüpfungspunkte

Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Art der Verknüpfung	Bewertung
Ahrensböök, ZOB	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Am ZOB finden keine regulären Bus/Bus-Verknüpfungen statt. Die Haltestelle dient vor allem dem Ein- und Ausstieg um Schulverkehr. ■ Eine Ergänzung um B+R- oder P+R-Anlagen ist nicht vorhanden.
Bad Malente-Gremsmühlen	Bus/Bahn Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinzelt Umstiegsmöglichkeiten zwischen der Linie 5503, dem BürgerBus Malente, dem SPNV sowie zur Linie 5510 nach Timmdorf.

Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Art der Verknüpfung	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Zwischen den Mobilitätsangeboten Bus, Bahn, B+R (tlw. überdacht) und P+R besteht eine direkte räumliche Nähe, der Schiffsanleger am Dieksee ist fußläufig erreichbar. ■ Die Unterführung zum Bahnsteig in Richtung Lübeck ist nicht barrierefrei. Ein ebenerdiger Übergang ist nur bei geöffneten Schranken möglich.
Bad Schwartau, Bahnhof	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Bahnhof liegt in Randlage, eine Verbindung in die Stadt wird regelmäßig über Linie 10 (SV Lübeck) gewährleistet. ■ Bahngleise, Bushaltestelle, B+R und P+R liegen in direkter Nähe.
Bad Schwartau, ZOB / Eutiner Straße	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Am ZOB bzw. an der Haltestelle Eutiner Straße treffen mehrere Lübecker Stadtbuslinien sowie Regionallinien zusammen. ■ Die beiden Haltestellen liegen nah beieinander, sind aber nicht in Sichtweite zueinander. ■ Am ZOB finden sich teils überdachte B+R-Anlagen sowie sanitäre Einrichtungen. ■ Sowohl ZOB als auch die Haltestelle Eutiner Straße sind nicht barrierefrei gestaltet.
Burg auf Fehmarn, Bahnhof	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Bahnhof liegt abseits des Stadtzentrums, eine Verbindung findet über Linie 5751 statt. ■ Der Bussteig liegt direkt gegenüber dem Bahnsteig, sodass ein komfortabler und schneller Umstieg möglich ist. Die weiteren Angebote B+R (tlw. überdacht) und P+R liegen im direkten Umfeld.
Burg, Niendorfer Platz	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Haltestelle dient als Verknüpfungspunkt zwischen Linie 5811 und dem Bürgerbus. ■ Eine barrierefreie Nutzung der Haltestelle ist nicht möglich.
Eutin	Bus/Bahn Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ist Systemknotenpunkt auf der Strecke Kiel – Lübeck. Zu jeder vollen und halben Stunde treffen sich hier die Züge in beide Richtungen. ■ Bus/Bahn-Verknüpfungen finden teilweise statt, v.a. Linie 5518 sowie der Stadtbusverkehr sind relevante Busverkehre. Am ZOB in Eutin treffen mehrere Regional- und Stadtbuslinien zusammen. ■ Bahnhof und ZOB sowie ihr Umfeld sind barrierefrei gestaltet. ■ P+R-Parkplätze (mit E-Ladestation) und abschließbare Fahrradabstellanlagen stehen zur Verfügung. ■ Die Installation einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ist für das erste Halbjahr 2020 vorgesehen.
Großenbrode	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung von SPNV und Linie 5811 mit längeren Umstiegszeiten verbunden. ■ Die Bushaltestelle liegt in der Nähe des Bahnsteigs, diese ist jedoch nicht barrierefrei erreichbar. ■ Als zusätzliches Angebot stehen P+R-Plätze bereit.

Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Art der Verknüpfung	Bewertung
Haffkrug	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Bushaltestelle liegt mit der Position an der Bahnhofstraße nicht direkt am Bahnhof, ist dennoch gut erreichbar. ■ Eine Bus/Bahn-Verknüpfung wird über Linie 5803 ermöglicht, teilweise entstehen längere Umstiegszeiten. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Heiligenhafen, Wilhelmsplatz / Zentrum	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Verknüpfung von Buslinien findet an der Haltestelle aktuell nicht statt. ■ Die Barrierefreiheit ist teilweise durch den Ein- und Ausstieg über einen Hochbord gegeben. ■ Eine überdachte Fahrradabstellanlage ist vorhanden.
Lensahn, Bahnhof	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aktuell findet keine Bus/Bahn-Verknüpfung am Bahnhof Lensahn statt. Die nächstgelegene Bushaltestelle mit Verknüpfungsfunktion ist Lensahn, Kirche. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Lensahn, Kirche	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ An der Haltestelle findet ein regelmäßiger und abgestimmter Umstieg zwischen den Linien 5508 und 5804 statt. ■ Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgestattet. ■ Pkw-Stellplätze (mit E-Ladestation) sind vorhanden.
Neustadt, Bahnhof/ZOB	Bus/Bahn Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Am Neustädter Bahnhof/ZOB werden mehrere Regionallinien mit dem SPNV sowie untereinander verknüpft. ■ Der ZOB ermöglicht keinen barrierefreien Umstieg. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Neustadt, Markt	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ An der Haltestelle treffen sich mehrere Regionalbuslinien. ■ Eine barrierefreie Nutzung der Haltestelle ist nicht möglich. ■ Die Haltestelle ist mit einer Sanitäreinrichtung ausgestattet. Im Umfeld befinden sich nicht überdachte Fahrradabstellanlagen.
Oldenburg, Bahnhof	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine regelmäßige Verknüpfung findet zwischen dem SPNV und der Linie 5804 statt. Eine Bus/Bus-Verknüpfung an der Haltestelle findet aktuell nicht statt. ■ Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet. ■ Der Bahnhof ist mit B+R- (nicht überdacht) und P+R-Anlagen ausgestattet.
Oldenburg, Markt	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Bus/Bus-Verknüpfung an der Haltestelle findet aktuell nicht statt. ■ Die Haltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet. ■ Die Haltestelle liegt an einem Parkplatz, in der Nähe befinden sich vereinzelte Fahrradbügel.
Pansdorf	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Verknüpfung zwischen SPNV und Linie 5951 findet regelmäßig, jedoch teilweise mit längeren Umstiegszeiten statt. Eine Bus/Bus-Verknüpfung findet aktuell nicht statt.

Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Art der Verknüpfung	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Pönitz	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie 5960 ist auf den Umstieg vom/zum SPNV angepasst, diese verkehrt jedoch nicht regelmäßig. An der Haltestelle halten mehrere Linien mit vorrangiger Funktion im Schulverkehr, eine systematische Verknüpfung dieser Linien findet nicht statt. ■ Die Bushaltestelle ist barrierefrei gestaltet. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Puttgarden	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Hauptfunktion liegt in der Verknüpfung der Bus- und SPNV-Linien mit den Fähren nach Dänemark.
Ratekau, Dorfplatz	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ An der Haltestelle finden aktuell keine Bus/Bus-Verknüpfungen statt. ■ Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich in direkter Nähe.
Scharbeutz	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung vorrangig zwischen dem SPNV und Linie 40. ■ Der Umstieg ist aufgrund der Gestaltung der Haltestelle nicht komplett barrierefrei. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Sierksdorf	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung zwischen SPNV und Linie 5803 ist nicht vorgesehen. Die Haltestelle Sierksdorf, Feuerwehr liegt nicht direkt am Bahnhof, ist aber fußläufig erreichbar. ■ B+R (nicht überdachte Abstellanlage) und P+R sowie ein Wartehäuschen mit Sanitäranlagen sind vorhanden.
Süsel, Süselerbaum	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Haltestelle wird von mehreren Linien mit vorrangiger Funktion im Schulverkehr bedient. Eine systematische Verknüpfung findet nicht statt. ■ Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. ■ Fahrradabstellmöglichkeiten sind nicht vorhanden.
Timmendorfer Strand, Bahnhof	Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Verknüpfung zwischen dem SPNV und Linie 40 findet regelmäßig und mit geringen Wartezeiten statt. ■ B+R (tlw. überdachte Abstellanlage) und P+R sind vorhanden.
Timmendorfer Strand, ZOB	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ An dieser Haltestelle findet aktuell keine Bus/Bus-Verknüpfung statt. ■ Sie ist nicht barrierefrei ausgebaut. ■ Pkw-Stellplätze sowie Fahrradabstellanlagen sind in der Nähe der Haltestelle vorhanden.

5.1.4 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit der ÖPNV-Angebote ist ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz des gesamten Systems bei den Fahrgästen. Verspätungen führen nicht nur zu Vertrauensverlusten der Kunden, sondern verringern bei verpassten Anschlüssen auch die Wirkung des Systems.

Im ÖPNV-Netz von Ostholstein treten Verspätungen in starkem räumlichen und zeitlichen Bezug auf. Insbesondere in den Orten wie Eutin, Neustadt, Oldenburg, Heiligenhafen und Bad Schwartau sowie in den Bäderorten entlang der Lübecker Bucht kommt es durch Parksuch- und ruhenden Verkehr zu strukturellen Verspätungen im ÖPNV, die sich umlaufbedingt auch auf die anderen Regionen im Kreis Ostholstein auswirken.

In den Stoßzeiten der Sommersaison führt der Urlaubsverkehr dazu, dass diese Bereiche mit hoher Stauf Gefahr zusätzlich belastet werden. Es kommt zu einer Überlastung der Ortskerne sowie der zuführenden Straßen.

Ausweichmöglichkeiten für den Busverkehr sowie Busbeschleunigungsmaßnahmen wie Busspuren und -schleusen an Kreuzungen sind aufgrund der Siedlungsstrukturen kaum gegeben.

5.1.5 Netz- und Fahrplangestaltung

Ein Großteil des derzeitigen ÖPNV-Angebots ist auf die Belange des Schulverkehrs angepasst. Vereinzelte Linien wie die Linie 5518 (Eutin – Neustadt) sind in Linienführung und Fahrplan weniger auf diese Funktion ausgerichtet. Andere Linien bedienen ausschließlich den Schulverkehr.

Durch diese Orientierung des Angebots kommt es in der Gestaltung der Linienwege zu variierenden Strecken und der Bedienung unterschiedlicher Haltestellen im Laufe eines Tages, auch die Fahrpläne variieren dadurch.

5.2 Bewertung der Haltestellen

Als Zugangspunkte zum ÖPNV sind Haltestellen ein zentrales Element für die Nutzung des ÖPNV sowie einer der ersten Kontaktpunkte für die Kunden. Daher ist eine qualitative Gestaltung und Nutzbarkeit der Haltestellen im Kreisgebiet von hoher Bedeutung.

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal ist die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen, da diese nicht nur eine funktionierende Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermöglicht, sondern auch für alle anderen Nutzergruppen im Sinne des „Design für alle“.

Im Rahmen der Aufstellung eines landesweiten Haltestellenkatasters werden im Laufe des Jahres 2020 sämtliche Haltestellen hinsichtlich ihrer Ausstattung und Barrierefreiheit erfasst.

5.2.1 Barrierefreiheit

Im Jahr 2013 fand eine umfassende Bestandsbewertung zum barrierefreien Ausbau der 168 von rund 900 Haltestellen im Kreis Ostholstein statt. Diese Untersuchung wurde anhand der „Erfurter Checklisten“ erstellt (s. Tabelle 19 und Tabelle 20).

Von rund 900 Haltestellen, die sich im Kreis Ostholstein befinden, wurden 168 Haltestellen mit 325 Bussteigen kontrolliert, dies entspricht ca. 20% und teilt sich folgendermaßen auf:

- 99 Zentralhaltestellen in jedem Dorf bzw. Ortsteil über 200 Einwohnern
- 15 ZOBs wurden aufgenommen
- 18 wichtige Umsteige-Haltestellen
- 15 stark frequentierte Haltestellen
- 21 Haltestellen von touristischer Bedeutung.

Tabelle 27: Bewertung der Barrierefreiheit

Teilbereich	Anforderung	Anteil der Haltestellen, die der Anforderung entsprechen
Verkehrsweg zum Bussteig	Stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig	56%
Beleuchtung	Ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetterschutzeinrichtung und insbesondere der Gefahrenbereiche	64%
Radwegführung an Bushaltestellen	konfliktfreie Radwegführung	85% ohne Radweg 4% Radweg vorhanden und konfliktfrei
Verkehrsweg am Bussteig	Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig	41%
Oberflächenbeläge der Verkehrswege	ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge	88% mit ebener, rutschfester Oberfläche 97% ohne Schwellen und Spalten
Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges	optisch kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)	82% ohne transparente Einbauten 61% der Einbauten konfliktfrei
	optisch kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z.B. Glswände an Wetterschutzeinrichtungen)	69% der Einbauten kontrastreich

Teilbereich	Anforderung	Anteil der Haltestellen, die der Anforderung entsprechen
Niveaugleichheit	an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe	13%
Bussteigkante	optisch kontrastreiche Markierung der Bussteigkante	5%
Wartefläche für Fahrgäste	stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie bei Bedarf Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtungen (in Abhängigkeit der betrieblichen / örtlichen Gegebenheiten)	61%
Dynamische, optische und akustische Fahrgastservice- und Informationssysteme	barrierefreie Gestaltung der dynamischen, optischen und akustischen Fahrgastservice- und Informationssysteme	0%

5.3 Bewertung von Fahrgastinformation und Marketing

Die Information der Fahrgäste über das Angebot vor Ort geschieht aktuell vorrangig über Fahrplanaushänge, die an allen Haltestellen vorhanden sind. Diese informieren weitestgehend ausschließlich über die Fahrpläne der bedienenden Linien. An einzelnen zentral gelegenen Haltestellen werden weitere Informationen wie Umgebungspläne oder Informationen zu Veranstaltungen bereitgestellt.

Aktuell ist keine Haltestelle im Kreis Ostholstein mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet. Im Laufe des ersten Halbjahrs 2020 soll am ZOB in Eutin eine DFI-Anlage installiert werden.

In den Bussen sowie in den Kundenzentren werden Fahrpläne für ausgewählte Buslinien ausgelegt. Gemeinsam mit der NAH.SH wurde durch den Kreis Ostholstein erstmals im Jahr 2018 ein Flyer aufgelegt, der die Erreichbarkeit der touristisch bedeutsamen Ziele im Kreis darstellt.

Neben dem analogen Angebot können sich die Kunden auch auf digitalem Weg informieren. Über die Internetseite des NAH.SH können sie individuelle Verbindungsanfragen, Abfahrtspläne für Haltestellen sowie digitale Fahrplanhefte für einzelne Linien abrufen.

Darüber hinaus wird die App des NAH.SH für mobile Endgeräte angeboten. Hierüber können Informationen zu Fahrtwünschen sowie zu den möglichen Tarifen für die gewählte Verbindung abgerufen werden.

5.4 Bewertung von Tarif und Vertrieb

Die Preise für die Nutzung des ÖPNV in Ostholstein werden durch den SH-Tarif definiert und unterscheiden sich somit nicht zu den Preisen für die ÖPNV-Nutzung in anderen Gebieten des Tarifverbundes.

Lediglich die Ausgestaltung der Tarifzonen unterscheidet sich von anderen Landesteilen. Im Kreisgebiet sind die Flächen der Tarifzonen deutlich kleiner definiert. Somit entstehen vergleichsweise höhere Ticketpreise für die Fahrgäste. Aus Sicht des Kreises sollte diese regionale Preisspreizung im Rahmen der Weiterentwicklung des Tarifs möglichst eliminiert werden.

Fahrscheine für den ÖPNV können im Bus beim Fahrpersonal sowie an Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen gelöst werden. Darüber hinaus ist dies auch über die Internetseiten des Verkehrsverbunds NAH.SH sowie der DB möglich. Als mobile Anwendung können die NAH.SH-App (neu seit Juli 2020) und der DB-Navigator für den Fahrscheinerwerb genutzt werden.

Die Einbindung touristischer Angebote wie die ostseecard (1 EUR pro Fahrt) in das Tarifsysteem erleichtert den Urlaubern die Nutzung und schafft durch die Vergünstigungen einen deutlichen Anreiz für die Nutzung des ÖPNV.

Der Kreis Ostholstein bemüht sich, die Beförderungskosten für Schülerinnen und Schüler zu senken und somit den ÖPNV für diese Nutzergruppe, die stark auf den ÖPNV angewiesen ist, attraktiv zu gestalten. Ab dem Schuljahr 2019/2020 wurde der Elternanteil an den Beförderungskosten abgeschafft und vom Kreis übernommen. Dies gilt jedoch nicht für die Beförderung von Oberstufenschülerinnen und -schülern; diese müssen die Busfahrkarten nach wie vor vollständig selbst finanzieren.

5.5 Bewertung von Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Im Falle von Abweichungen vom Regelbetrieb sowie für den Kontakt zum Fahrpersonal greifen die Leitstellen der Verkehrsunternehmen ein. Eine zentrale bzw. übergeordnete Leitstelle für den gesamten Busverkehr im Kreis Ostholstein ist nicht vorhanden. Dies kann sich jedoch zukünftig durch die Zusammenlegung der Linienbündel ändern (vgl. Kapitel 8.1).

Betrieb und Störungsmanagement werden jeweils von den Verkehrsunternehmen durchgeführt und der Kreis Ostholstein laufend informiert.

6 Weiterentwicklung des ÖPNV

Das ÖPNV-Netz im Kreis Ostholstein ist unter Berücksichtigung der in Kapitel 4 genannten Zielvorgaben und Standards weiterentwickelt. Diese Entwicklung ist weitestgehend an der vorhandenen Netzstruktur und ihren Linien ausgerichtet sowie auf die Ansprüche des Fahrgastkomforts (kurze Fahrtzeiten, möglichst wenige Umsteigevorgänge) und der Wirtschaftlichkeit (günstige Umläufe und nachfragegerechte Bedienung) angepasst. Für die Umsetzung der Maßnahmen wird eine angemessene finanzielle Beteiligung der Kommunen als notwendig erachtet.

Der Schulverkehr ist weitestgehend in das vertaktete Angebot auf den Haupt- und Grundachsen eingebunden – insbesondere ab Mittag. Zum Schulbeginn können für den Schulverkehr ausgewiesene Fahrten außerhalb des Taktes verkehren. Es ist zu berücksichtigen, dass die Erfüllung von Standards auf den Relationen auch durch ein kombiniertes Angebot mehrerer Linien zustande kommen kann.

Die Konzeption für die Linien des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV sind in den Karten „Konzept: Hauptnetz“ und „Konzept: Hauptnetz (reduzierte Darstellung)“ im Kartenband dargestellt. Im Anhang o bis o befinden sich die Steckbriefe für die Linien im Status quo.

Maßnahmen

Um die genannten Zielvorgaben zu erfüllen, werden Maßnahmen abgeleitet, die sich insbesondere auf die Bedienungs- und die Verbindungsqualität auswirken. Eine Vertaktung des Angebots im gesamten Kreis ermöglicht die Stärkung zentraler Verknüpfungspunkte mit Bus-Bus- oder Bus-Bahn-Verknüpfungen mit kurzen Umsteigezeiten.

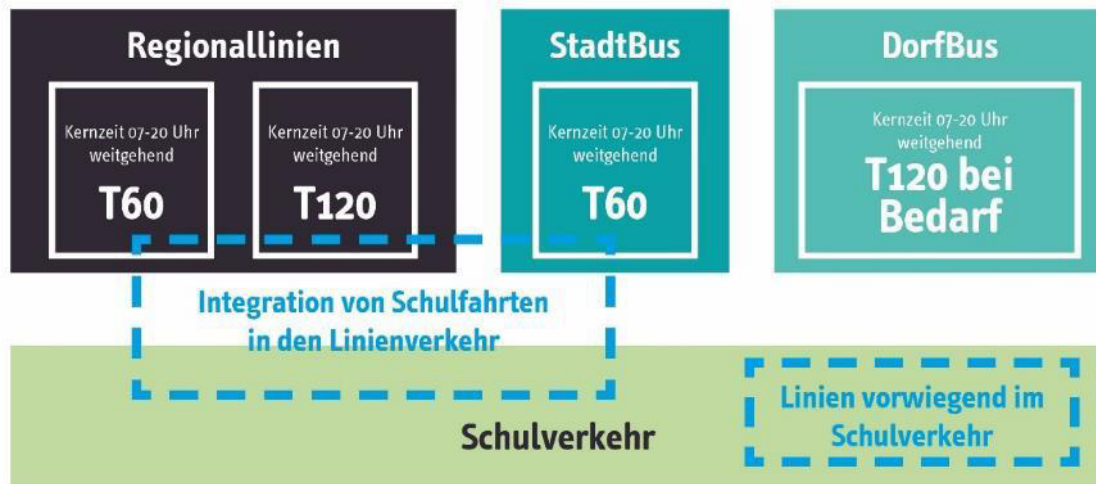
Folgende Maßnahmen sollen vorrangig zur Optimierung des ÖPNV-Systems im Kreis Ostholstein beitragen:

- Beschleunigung des Angebotes auf den Regionallinien im Stundentakt
- Verbesserte Erschließungsfunktion von Linien auf den Regionallinien im Zweistundentakt oder bei mehreren Linien auf derselben Relation
- Vereinheitlichung des Linienweges
- Durchgängige Vertaktung des Angebotes
- Ausweitung des Angebots in den Tagesrandzeiten, am Wochenende sowie in den Ferien
- Klare Ausweisung vorrangiger, zentraler Verknüpfungspunkte
- Verlängerung von Linien bis zum nächstgelegenen Zentrum oder Verknüpfungspunkt
- Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienformen in Bereichen und zu Zeiten mit geringer Nachfrage zur Sicherstellung einer Grundmobilität im Kreis Ostholstein

Das Maßnahmenkonzept beschreibt ein hierarchisches Bedienungsmodell (siehe Abbildung 20), das auf den Ausbau einer integrierten kreisweiten ÖPNV-Qualität durch einzelnen Angebotsmodule und nicht der Priorisierung einzelner Teilräume ausgerichtet ist. Eine horizontale Wirkweise wird durch die flächendeckende Erschließung und abgestimmte Verknüpfung zwischen den ÖPNV- und SPNV-Linien an

definierten Verknüpfungspunkten für eine kreisweite Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV für die Fahrgäste erreicht. Die vertikale Wirkweise entsteht an den Verknüpfungspunkten durch die Sicherstellung des Übergangs zwischen den einzelnen Korridor-kategorien mit ihren vertakteten Linienangeboten (Regionallinien im Stundentakt, Regionallinien im Zweistundentakt, StadtBusse, DorfBusse).

Abbildung 20: Hierarchisches Bedienungsmodell



Dieser modulare Aufbau der Angebotsformen ermöglicht eine schrittweise Umsetzung der verschiedenen Linienangebote sowie für den Betrieb notwendigen infrastrukturellen Anpassungen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Bestehende Konzessionslaufzeiten und die Linienbündelung sind bei der späteren Umsetzung zu berücksichtigen.

Die **Grundmodule** sind:

- Regionallinien im Stundentakt (siehe Kapitel 6.1)
- Regionallinien im Zweistundentakt (siehe Kapitel 6.2)
- StadtBusse (siehe Kapitel 6.3)
- DorfBusse (siehe Kapitel 0), teilweise als Bürgerbusse (siehe Kapitel 6.6)
- Schulverkehr (siehe Kapitel 6.5)
- Verknüpfungspunkte und Infrastruktur (siehe Kapitel 6.8)

6.1 Regionallinien im Stundentakt

Das Angebot dieser Regionallinien weist sich durch einen grundsätzlichen Stundentakt zwischen 06 Uhr und 22 Uhr aus, ggf. können Fahrten in der Schwachverkehrszeit in bedarfsgesteuerter Form angeboten werden.

Einzelne Linien verkehren in den späten Abendstunden aufgrund geringerer Nachfrage im Zweistundentakt, diese Fahrten werden verstärkt in bedarfsgesteuerter Form (ALFA) angeboten (teilweise wird

auf den Taktsprung verzichtet, um die letzten Umstiege am Tag zwischen zwei Linien gewährleisten zu können, in diesen Fall werden zwei Fahrtenpaare im Stundentakt in der SVZ angeboten).

Die Linien verbinden übergeordnete zentrale Orte miteinander auf möglichst direktem Weg, um dem Anspruch an kurze Fahrtzeiten gerecht zu werden. Durch das stündliche Taktangebot ist eine regelmäßige Verknüpfung v.a. mit dem SPNV gegeben.

Dort, wo die Fahrtzeit es ermöglicht bzw. wo erhöhte Nachfrage erwartet wird, erfüllen einzelne Linien eine zusätzliche Erschließungsfunktion.

Die Steckbriefe zu den Linien und ihren Maßnahmen befinden sich im Anhang (Kapitel 0).

6.2 Regionallinien im Zweistundentakt

Diese Linien haben einen vorrangig erschließenden Charakter auf der Strecke zwischen den Zentren oder Verknüpfungspunkten. Bis auf die Hauptverkehrszeit findet das Angebot im Zweistundentakt und in Form von ALFA-Fahrten statt. An Verknüpfungshaltestellen werden Umstiege von/auf Linien im übergeordneten Netz ermöglicht.

Die Steckbriefe zu den Linien und ihren Maßnahmen befinden sich im Anhang (Kapitel 9.4).

6.3 StadtBusse

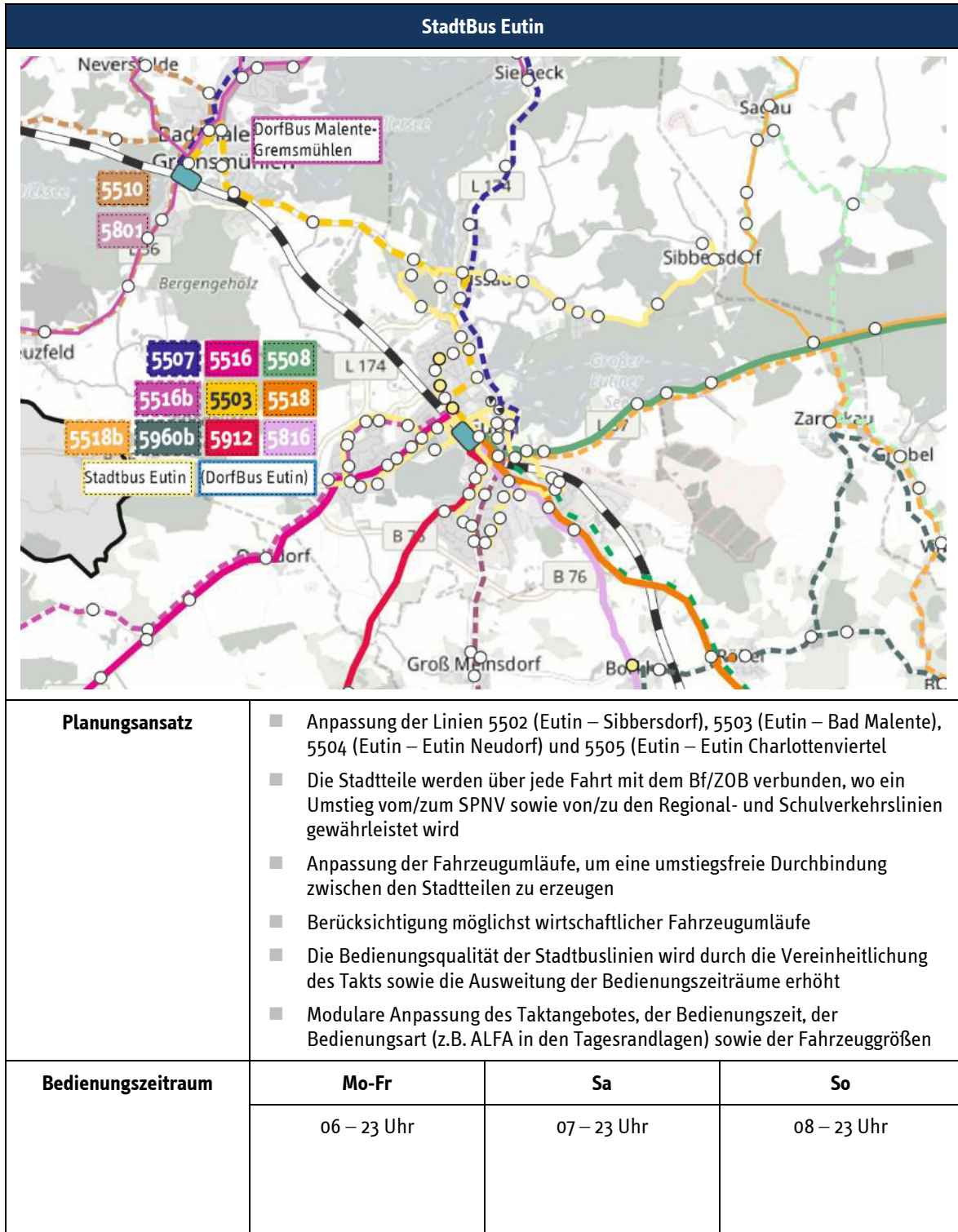
Die Stadtbusse sollen im ÖPNV-System ein attraktives Angebot in den verdichteten Siedlungsbereichen der Städte bilden. Die Stadtbuslinien verkehren möglichst abseits der radial einfallenden Regional- und Schulverkehrslinien, ergänzen diese aber auch auf überlagerten Abschnitten durch die Anpassung der Taktlagen zu einem integrierten Angebot.

Die Stadtbusse verkehren in der Kernzeit von 7-20 Uhr im Stundentakt, sodass ein durchgehendes Angebot für die verschiedenen Nutzergruppen vorhanden ist. In den Tagesrandlagen kann ein weiteres ALFA-Angebot eingerichtet werden, um Fahrgäste im Pendel- und Freizeitverkehr zu erreichen.

Die Takt- und Fahrplanlage der StadtBusse orientiert sich am Angebot der überordneten Linien, sodass an ausgewählten Verknüpfungspunkten Umstiege gewährleistet werden können und die systemische Wirkung der Linien genutzt werden kann.

Bereiche, in denen StadtBusse gestärkt bzw. eingerichtet werden können, sind Eutin und Neustadt. In Eutin besteht bereits über die Linien 5502 (Eutin – Sibbersdorf), 5503 (Eutin – Bad Malente), 5504 (Eutin) und 5505 (Eutin) bereits ein StadtBus-Netz. In Neustadt werden die innerstädtischen Erschließungsaufgaben von bestehenden Regionallinien übernommen, hier ist die Prüfung zur Einrichtung eines Stadtbusses bzw. einer Stadtbusqualität notwendig, um die Verbesserung der Erschließung, die Ergänzung zu Regionalnetz, die Verringerung Fahrtzeiten der Regionallinien gezielt zu erreichen. Auch für Oldenburg und Heiligenhafen kann die Einrichtung von Stadtbusverkehren die ÖPNV-

Qualitäten erhöhen. Dabei ist darauf zu achten, dass Stadtverkehre immer im integrierten Angebot mit den Regionallinien eingesetzt werden sollen.



Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T60	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin, Bf/ZOB: mit dem SPNV sowie allen Regional- und Schulverkehrslinien am Bf/ZOB ■ Eutin, Stadtgraben: StadtBus-Linien untereinander 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ tlw. Maßnahmen zur Busbeschleunigung bzw. Fahrplanstabilisierung 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung und Transparenz der Linienwege und Fahrpläne ■ Sicherung der Erschließung der Wohngebiete ■ Durchgängige Verknüpfung mit dem SPNV und den Regionallinien 				
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parallel zur Erarbeitung des RNVP entsteht für die Stadt Eutin ein Konzept zur Weiterentwicklung des StadtBusses 				

StadtBus Heiligenhafen	
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung einer Stadtbus-Qualität durch das Zusammenspiel der Linie 5710 mit dem Regional- und Dorfbusverkehr ■ Ausweitung des Angebots der Linie 5710 ■ Prüfung des Linienwegs der Linie 5710 ■ Saisonale Angebotsausweitung: Im Sommer verkehrt die Linie im Stundentakt, im Winter im Zweistundentakt
Bedienzeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Taktangebot	
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Heiligenhafen, Wilhelmplatz: mit den Regionallinien und dem Dorfbus Heiligenhafen ■ Großenbrode, Bahnhof: mit dem SPNV von/nach Oldenburg und Lübeck
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ höhere Bedienungs- und Erschließungsqualität der Wohngebiete sowie der touristischen Ziele ■ Etablierung des Stadtbusses (in Kombination mit den weiteren Linien) als Mobilitätsangebot für Urlauber und Touristen
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Rahmen der Prüfung muss das Fahrgastpotential, die Einbindung des Schulverkehrs und der daraus resultierende Fahrzeugeinsatz untersucht werden

StadtBus Neustadt (Prüfauftrag)	
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aktuell wird Neustadt von mehreren Regionallinien bedient (insb. die Linien 5518, 5800 und 5804 übernehmen zentrale Verkehrsfunktionen) ■ Durch die Neuordnung der Regionallinien und ihrer funktionalen Ausrichtung mit Priorität entstehen Erschließungslücken im Stadtgebiet ■ Die Einrichtung eines Stadtbus-Systems kann v.a. die Erschließungswirkung des ÖPNV erhöhen ■ Das Angebot soll vorrangig die Wohngebiete anbinden, die nicht von den Regionallinien erschlossen werden. Weitere Verbindungen sollen zu den Standorten der Kliniken sowie in den Saisonszeiten zu den Strand-Zugängen und Campingplätzen geschaffen werden. ■ Dort, wo sich die Linienwege von StadtBus und Regionallinien überlagern, soll möglichst ein integriertes Angebot entstehen ■ Berücksichtigung möglichst wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe
Bedienungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Taktangebot	
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neustadt, Bahnhof: mit dem SPNV und den Regionallinien
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ bessere Anbindung der Wohngebiete, der Kliniken sowie der Campingplätze an die Neustädter Innenstadt sowie an das ÖPNV-System

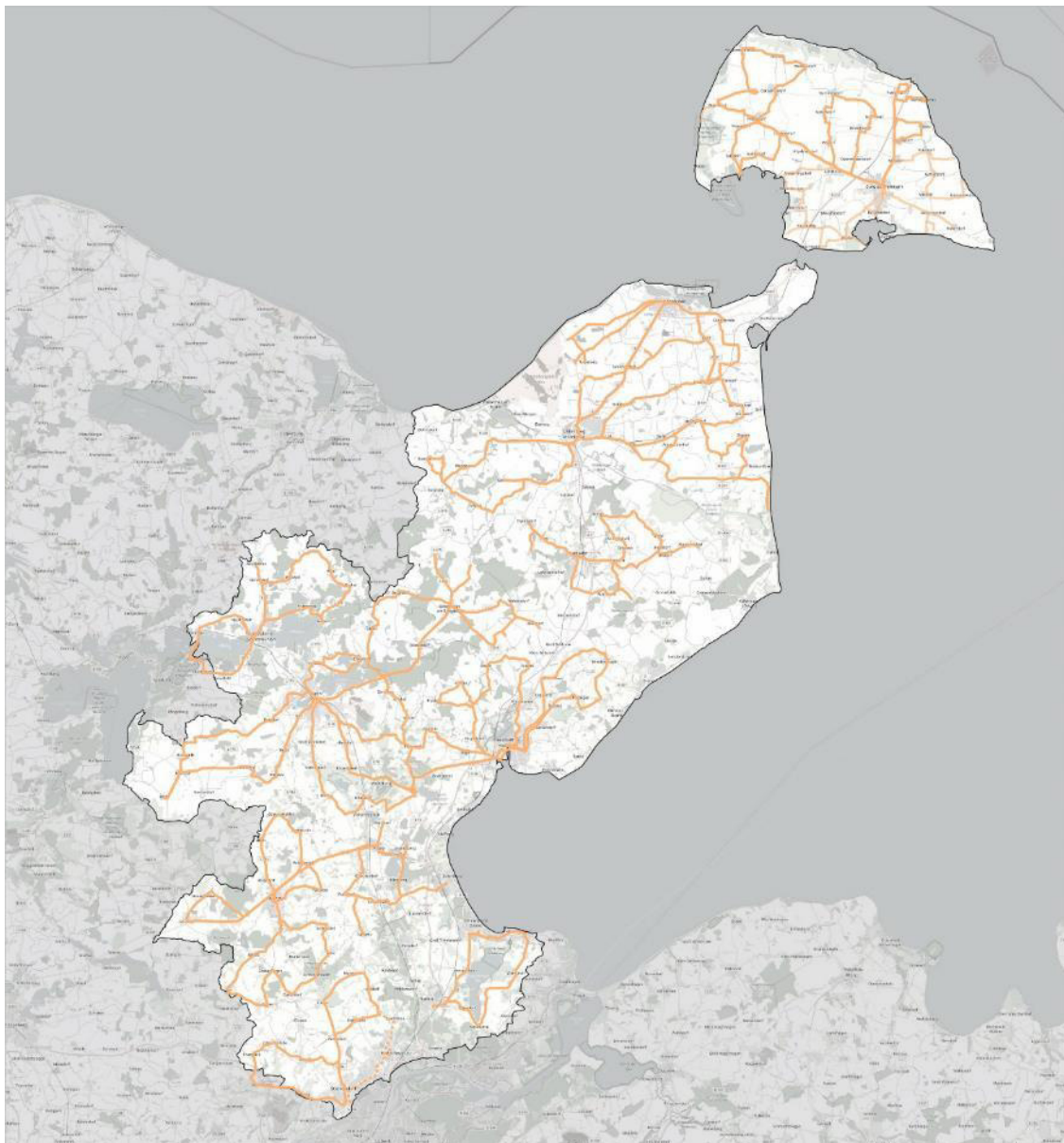
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verringerung der Fahrtzeit für Regionallinien, da sie keine zusätzlichen Erschließungswege fahren müssen
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Rahmen der Prüfung muss das Fahrgastpotential, die Einbindung des Schulverkehrs und der daraus resultierende Fahrzeugeinsatz untersucht werden ■ Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss geprüft werden, um eine ausreichendes Wirksamkeit festzustellen ■ Hinsichtlich der Zuständigkeit über das Angebot sowie der Finanzierung müssen Abstimmungen zwischen dem Kreis Ostholstein und der Stadt Neustadt getroffen werden

Die Steckbriefe zu den StadtBus-Linien und ihren Maßnahmen befinden sich im Anhang (Kapitel 9.5).

6.4 DorfBusse

Es soll ein Rufbussystem mit Funktion der Sicherung der Grundversorgung entwickelt werden. Die Dorf-Bus-Linien sollen Siedlungen gemeindeübergreifend und vertaktet erschließen und auf das nächstgelegene Mittel- bis Unterzentrum ausgerichtet sein. Die DorfBusse verkehren montags bis sonntags (auch in den Schulferien) mit Fahrtenpaaren im Zweistudentakt und bedienen neben den festen Verknüpfungshaltestellen ausschließlich die Haltestellen, für die rechtzeitig ein Fahrtwunsch angemeldet werden muss.

DorfBusse



Planungsansatz

- Die Hauptfunktion liegt in der lokalen Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort bzw. das nächstgelegene Mittel- bis Unterzentrum
- Die sekundäre Aufgabe der DorfBusse liegt in der Verknüpfung mit dem Regionalverkehr, sodass auch das nächstgelegene Oberzentrum erreicht werden kann
- Die DorfBusse werden für Siedlungen im ländlichen Bereich mit unzureichender Bedienungsqualität abseits der ÖPNV-Achsen eingesetzt
- Die DorfBusse übernehmen keine Funktion im Schulverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrtenangebot in mehreren Schleifen à ca. 30-40 Minuten innerhalb des zweistündigen Fahrzeugumlaufs. Dadurch entstehen möglichs kurze Reisezeiten bei einem wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz ■ Einsatz von barrierefreien Kleinbussen mit Sitzplätzen für 8-13 Fahrgäste ■ Das System kann über die Grundversorgung hinaus modular erweitert werden (beispielsweise zusätzliches Angebot mit Ausrichtung auf touristische Nachfrage) ■ Anmeldung des Fahrtwunsches über eine Dispositionszentrale, die über eine einheitliche Telefonnummer für alle DorfBusse verfügt, sowie über die Internetseite und über die mobile App des NAH.SH ■ Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und der Vermeidung von Nutzungshemmnissen sollen die DorfBus-Angebote in den SH-Tarif integriert werden 		
Bedienungszeitraum und Fahrtenangebot	Mo-Fr	Sa	So
	08 – 18 Uhr 4 Fahrtenpaare	08 – 18 Uhr 4 Fahrtenpaare	08 – 16 Uhr 2 Fahrtenpaare
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherung einer ausreichenden Bedienungsqualität in den ländlichen Bereichen ■ Zubringerverkehr zum Regionalverkehr ■ kurze Reisezeiten zwischen den Siedlungen und dem nächstgelegenen Hauptort bzw. Mittel- bis Unterzentrum 		

Die Steckbriefe zu den DorfBussen und ihren Maßnahmen befinden sich im Anhang (Kapitel 0).

6.5 Schulverkehr

Eine wichtige Aufgabe des ÖPNV im Kreis Ostholstein ist der Schulverkehr. Schülerinnen und Schüler sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV. Dabei stellen Schülerinnen und Schüler nicht nur das Gros der Fahrgäste, da sie auf das Verkehrsmittel angewiesen sind, sondern stellen auch die potentiell künftigen ÖPNV-Kunden dar. Für die Angebotsgestaltung sind daher die Schulstandorte und die Schülerzahlen zu betrachten. Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendinger zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie den weiterführenden- und Berufsschulen. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt (siehe Kapitel 2.5), so dass die Schülerinnen und Schüler auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen.

Der Umgang mit dem Schulverkehr umfasst zwei Ansätze:

Integration bestehender Schulfahrten der Linien im Regionalverkehr in die Fahrplankonzepte
<p>Bei der Neukonzipierung der Regionallinien werden die bestehenden als Schulfahrten gekennzeichneten Fahrten in die Fahrplankonzepte dieser Linien aufgenommen. Hierbei erfolgt eine Berücksichtigung der von den Schulen genannten Schulanfangs- und -endzeiten.</p> <p>Bei geringen zeitlichen Unterschieden und übereinstimmenden Linienverläufen der Schulfahrt und der vertakteten Fahrt werden diese als eine Fahrt zusammengeführt. Ziel ist es hierbei den</p>

Fahrzeugmehraufwand zu reduzieren, wengleich hierdurch leichte Abweichungen vom Taktraster oder vom regulären Linienweg erfolgen können. Insbesondere morgens erfolgt aufgrund der hohen Anzahl an Schülerinnen und Schüler, die nahezu zeitgleich zum Schulbeginn zu befördern sind, eine Anpassung des Angebots auch auf den Regionallinien an Schulanfangszeiten, wodurch mitunter vom eigentlich tagesdurchgängigen Takt abgewichen wird.

Die Schulendzeiten am Nachmittag sind zeitlich weiter gestaffelt, das vertaktete Angebot bleibt prioritär erhalten, um auch für weitere Nutzergruppen ein attraktives und leicht verständliches Angebot darzustellen. Etwaige zusätzliche Bedarfe des Schulverkehrs auf den Regionallinien werden durch ergänzende Schulfahrten abgedeckt.

Bei der Integration des Schulverkehrs übernehmen die verschiedenen Angebotsformen (Regionallinien im Stunden- oder Zweistundentakt, Linien mit Funktion im Schulverkehr) unterschiedliche Aufgaben. Während die Regionallinien (trotz kleinerer Anpassungen zu den Schulanfangszeiten morgens) die Funktion der schnellen und regelmäßigen Verbindung zwischen Zentren und Hauptorten einnehmen, haben die Schulverkehrslinien die Aufgabe der Erschließung kleinerer Ortschaften abseits des Linienwegs mit zeitlicher Anpassung an die Schulanfangs- und -endzeiten.

Auch wenn auf den Regionallinien vereinzelte Schulfahrten vorhanden sind, liegt die vorrangige Aufgabe der Linien auf ihrer systemischen Wirkung mit vertakteten Fahrten und abgestimmten Verknüpfungen. Eine Integration des Schulverkehrs in dieses System ist nur bedingt möglich, ohne dass die vorrangige Aufgabe geschwächt wird.

Einsparungen werden v.a. bei der Reduzierung von Nichtschulfahrten (reguläre Fahrten, ALFA-Angebote, Ferienfahrten) auf den untergeordneten Linien vorgenommen, da an ihrer Stelle ein regelmäßiges Angebot von Regionallinien und/oder DorfBussen stattfindet.

Die DorfBusse sind aufgrund ihrer Funktion und des Einsatzes von Kleinbussen nicht für den regulären Schulverkehr vorgesehen.

Einsatz von Linien mit deutlichem Schwerpunkt im Schulverkehr (Schärfung der Produkte Regionallinien, Schulverkehr, DorfBus (und ggf. Stadtbuss) durch Konzentration auf die originäre Verkehrsfunktion)

Hierfür werden die Schulverkehrslinien zur Anbindung möglichst vieler Schüler abseits der Hauptverkehrskorridore überplant. Ggf. werden auch Regionallinien überplant, um parallele Angebote auf einzelnen Abschnitten zu vermeiden. Eine Vereinheitlichung der Linienwege und Vertaktung der Fahrpläne kann dazu dienen, dass auch Linien im Schulverkehr im System verknüpft werden.

Linien mit vorrangiger Funktion im Schulverkehr sind bereits auf den Bedarf ausgerichtet. Sie haben ein Angebot von unvertakteten Fahrten an Schultagen, die sich an den Schulzeiten orientieren. Die Linienwege sind häufig auf die Erschließung von Ortschaften abseits der direkten Linienwege ausgerichtet und variieren stark. An Ferientagen sowie am Wochenende werden auf einigen Linien einzelne (Bedarfs-) Fahrten angeboten.

Diese Linien sind aufgrund ihrer Ausrichtung und ihres uneinheitlichen Angebotes nicht relevant für den Jedermannverkehr, der über die neustrukturierten Regionallinien und DorfBusse bedient wird. Bei den SchulBuslinien wird in einzelnen Ausnahmen das Fahrtenangebot angepasst, um parallele Fahrtenangebote, die durch die Neustrukturierung der Regionallinien bestehen sowie die Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (reguläre Fahrten, ALFA-Angebote, Ferienfahrten) eingespart, da die dieses Angebot von den DorfBussen abgedeckt wird.

Eine Anpassung der Fahrpläne und Linienwege der DorfBusse an den Bedarf des Schulverkehrs ist nicht vorgesehen. Die Funktion liegt vorrangig im Jedermannverkehr zur Anbindung der kleineren Ortschaften an die Zentren. Die dafür vorgesehenen Kleinbusse bieten nur begrenzt Platz.

Ortschaften, die von den DorfBussen angebunden sind, werden auch weitestgehend von den Linien mit vorrangiger Funktion im Schulverkehr bedient, sodass auch durch die unterschiedlichen Funktionen kein Konflikt zwischen den beiden Angebotsformen entsteht.

Folgende Linien sollen entsprechend des Konzepts mit vorrangiger Funktion im Schulverkehr eingesetzt werden:			
Linie	Linienweg	Linie	Linienweg
5600	Grömitz – Lensahn – Oldenburg und zurück	5820	Bliesdorf – Grömitz und zurück
5601	Oldenburg – Grömitz – Kellenhusen – Dahme und zurück	5822	Groß Schlamin – Brenkenhagen – Grömitz
5603	Weissenhäuser Strand – Oldenburg	5823	Süssau – Riepsdorf – Grube und zurück
ALFA 5653	Lensahn – Kabelhorst – Oldenburg und zurück	5503	Eutin – Malente
5701	Oldenburg – Dazendorf – Heiligenhafen und zurück	5506	Eutin – Sielbeck – Krummsee – Malente
5702	Rossee – Gremersdorf – Heiligenhafen und zurück	5507	Eutin – Fissau – Krummsee – Sieversdorf – Malente
5752	Burg – Fehmarnsund – Burg	5509	Schönwalde – Stendorf – Schönwalde
5753	Burg – Katharinenhof – Burg	5510	Timmdorf – Malente – Oberkleveez
5754	Burg – Orth	5590	Schönwalde – Halendorf – Schönwalde
5755	Burg – Meeschendorf – Puttgarden – Burg	5802	Neustadt – Roge – Bujendorf – Röbel
5756	Petersdorf – Westermarkelsdorf – Petersdorf	5900	Süsel – Röbel – Bujendorf – Süsel
5757/- 58	Gollendorf – Landkirchen	5961	Ahrensböck – Schwienuhlen – Ahrensböck – Sarau
5780	Burg – Wulfen – Burg	5812	Gronenberg – Pönitz und zurück
5781	Burg – Avendorf – Burg	5813	Haffkrug – Scharbeutz – Pönitz und zurück
5782	Burg – Meeschendorf – Burg	5814	Gronenberg – Timmendorfer Strand und zurück
5783	Burg – Vitzdorf - Burg	5910	Ahrensböck – Cashagen – Böbs – Ahrensböck
5784	Burg – Strukkamp – Burg	5911	Ahrensböck – Gnissau – Ahrensböck und zurück
5785	Burg – Vogelreservat Wallnau	5920	Ratekau – Niendorf und zurück
5805	Neustadt – Sierksdorf und zurück	5940	Ahrensböck – Malkendorf – Bad Schwartau und zurück

5806	Neustadt – Schashagen – Neustadt	5950	Ratekau – Pansdorf – Hemmelsdorf – Niendorf
5807	Haffkrug – Roge und zurück	5954	Dissau – Krumbek – Curau – Eckhorst – Stockelsdorf
5809	Kaköhl – Hansühn – Schönwalde und zurück	5955	Luschendorf – Pansdorf und zurück
5811	Oldenburg – Heiligenhafen – Großenbrode – Burg a.F.	5970	Eutin/Neustadt/Sarau – Ratekau

6.6 BürgerBusse

Die BürgerBusse übernehmen als Erschließungs- und Zu- bzw. Abbringerangebote eine wichtige Rolle im ÖPNV-System Ostholsteins. Um das ehrenamtlich Engagement und das Angebot der BürgerBusse zu verstetigen, unterstützt der Kreis Ostholstein die Aktivitäten der BürgerBus-Vereine in mehreren Bereichen:

- Konzeptionelle Unterstützung u.a. bei der Erstellung von Fahrplänen, Linienwegen und Fahrzeugumläufen
- Rechtliche Unterstützung beispielsweise bei der Einführung neuer Verbindungen und Beratung bei Fragen zum Beförderungs- oder Fahrgastrecht
- Finanzielle Unterstützung in Form von Förderung bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge oder der Übernahme von Betriebskosten

6.7 Optionale Erweiterungsmodule im ÖPNV-Angebot

Bedarfsgesteuertes Angebot im Regionallinien-Netz			
<p>Das Konzept sieht eine hohe Bedienungsqualität mit einem umfangreichen Fahrtenangebot für das ÖPNV-System im Kreis Ostholstein vor. Diese Qualität wird u.a. durch lange Bedienungszeiträume hergestellt, die werktags teilweise bis 23 Uhr reichen. Dabei werden insbesondere die Fahrten in den späten Abendstunden seltener nachgefragt. Um weiterhin eine Bedienung in den nachfrageschwächeren Zeiten anzubieten, das Angebot aber weiterhin wirtschaftlich tragbar zu halten, ist die Angebotsform an die Nachfrage anzupassen. Auf einzelnen Linien besteht dieses Angebot bereits.</p> <p>Auf den Regionallinien im Stunden- und Zweistundentakt ist daher der Einsatz bedarfsgesteuerter Angebotsformen in den nachfrageschwächeren Zeiten vorgesehen. Vorrangig in den Tagesrandzeiten wird das reguläre Angebot auf ALFA umgestellt, teilweise auch am Wochenende. Die Umstellung der Angebotsformen im Wochen- und Tagesverlauf soll möglichst systematisch und einheitlich gestaltet sein, sodass Verknüpfungen zwischen den Linien erhalten bleiben. Eine klare Trennung in reguläres und ALFA-Angebot trägt auch zu einer besseren Verständlichkeit und Nutzerfreundlichkeit bei.</p> <p>Folgende Tabelle zeigt die Zeiträume auf, in denen der Einsatz bedarfsgesteuerter Angebote auf den Regionallinien vorgesehen ist.</p>			
Produkt	Mo-Fr	Sa	So

Regionallinien im Stundentakt	Ab 20	Ab 18 Uhr	Ganztägig
Regionallinien im Zweistundentakt	10-12 Uhr Ab 20 Uhr	Ganztägig	Ganztägig

Diese Definition der Zeiträume ist als flexibel zu betrachten. Auf einzelnen Linien mit höherer Nachfrage kann eine Umstellung später oder gar nicht stattfinden kann. Auf einzelnen Linien sind diese Abweichungen bereits eingestellt. Für die Linien 5811, 5518, 5803, 40 und 5951 als nachfragestarke Linien ist der Einsatz bedarfsgesteuerter Fahrten nicht vorgesehen.

Neben der oben beschriebenen Reduzierung bedarfsgesteuerter Fahrten als abweichende Option, besteht auch die Möglichkeit auf einzelnen Linien das ALFA-Angebot zu erweitern, sodass beispielsweise auch auf ausgewählten Regionallinien im Stundentakt mittags oder am Wochenende bedarfsgesteuerte Fahrten angeboten werden. Diese Optionen sind in den Zeilen „Bemerkung / Einschränkung“ der Fahrpläne mit einem „(ALFA)“ gekennzeichnet.

Dieses Modul ist bereits in den Fahrplankonzepten sowie in der Leistungsbilanzierung berücksichtigt, um das System nachfragegerecht und wirtschaftlich aufzubauen.

Sommernetz: Anpassung des Angebots an die veränderte Nachfrage

Der Kreis Ostholstein wies im Jahr 2015 rund 6,3 Millionen Übernachtungen auf. Für Anreise und Mobilität vor Ort wird unterdurchschnittlich häufig der Nahverkehr genutzt. Das Sommernetz zur Anpassung des ÖPNV-Angebots an saisonale Nachfragespitzen und zur Attraktivitätssteigerung umfasst:

- Ausweitung des Bedienungsangebots zumindest in der Zeit vom Anfang der Osterferien bis zum Ende der Herbstferien. Trotz einer mittlerweile ganzjährigen Tourismuskategorie im Kreisgebiet entfallen die meisten Besuche in diesen Zeitraum.
- Vereinheitlichung der Bedienung auf ein einheitliches Fahrtenangebot von Mo-So von morgens bis abends. Besucher sind in ihrem Urlaub unabhängig vom Wochentag mobil. Zusätzlich ist durch Kurzturlauber von zusätzlichen Fahrgastpotentialen am Wochenende auszugehen.
- Taktverdichtung zum T30 auf relevanten Linien im Regionallinien-Netz zwischen den touristischen Zentren, im Zulauf und entlang der Ostseeküste. Mit der durchgängigen Taktverdichtung wird eine Angebotsqualität geschaffen, welche eine flexible ÖPNV-Nutzung ermöglicht und somit eine Alternative zur MIV-Nutzung darstellt.
- Taktverdichtung zum T60 auf den weiteren Regionallinien und DorfBussen zur Stärkung der Zubringerverkehre zur den zentralen Verkehrskorridoren.
- Keine Veränderung des Stadtbus-Angebotes in Eutin für die Beibehaltung der Verknüpfung mit den SPNV- und Regionallinien.
- Anpassung der DorfBus-Linienwege zur besseren Anbindung der Ferien- und Freizeitziele sowie Campingplätze. Hierdurch werden die Zugangshemmnisse zum ÖPNV durch die Bedienung weiterer touristisch relevanter Orte und Ziele gesenkt und die kreisweite Erschließungswirkung gesteigert.

Taktangebot Mo-So	Linien
T30	5951, 5518, 5816, 5811, 5804, 5803, 5800 (Neustadt – Dahme), 40 (Travemünde – Scharbeutz), 310
T60	Alle weiteren Regionallinien und DorfBusse

6.8 Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel

Zentrale Haltestellen mit systemrelevanter Verknüpfungsfunktion	
<p>Zentrale Verknüpfungspunkte stellen wichtige Knotenpunkte im ÖPNV-System dar, an denen regelmäßig Bus-Bus- oder Bus-Bahn-Verknüpfungen mit aufeinander abgestimmten Umsteigezeiten stattfinden. Die zentralen Verknüpfungspunkte fungieren zudem als Start- bzw. Endhaltestelle der DorfBusse. An diesen Stellen ist für die Fahrgäste ein Umstieg in das übergeordnete ÖPNV-Netz anzustreben.</p> <p>Zentrale Verknüpfungspunkte sind häufig entlang der Schienenverbindung gelegen, sodass ein Umstieg auf den SPNV ermöglicht werden kann. Weitere Verknüpfungspunkte sind Haltestellen in zentraler Lage von Siedlungsbereichen im direkten Einzugsbereich von Versorgungsmöglichkeiten. Beide Arten der Verknüpfung haben je nach Ausprägung Vor- und Nachteile – Verknüpfungspunkte an Bahnhofpunkten ermöglichen meist einen besseren Betriebsablauf, sind jedoch aufgrund ihrer nicht immer zentralen Lage fußläufig schlechter zu erreichen, während Verknüpfungspunkte in den Stadtzentren verkehrlich höher belastet, schwierig und teils mit längeren Fahrtzeiten zu erreichen sind.</p> <p>Aufgrund ihrer Funktion als Umsteige-, aber auch Start- und Endhaltestellen sind die Verknüpfungspunkte mit entsprechender Infrastruktur auszustatten, sodass auch längere Aufenthalte für Fahrgäste sowie Fahrpersonal ermöglicht werden können.</p> <p>An den Verknüpfungspunkten kann eine zusätzliche Verknüpfung zum Radverkehr geschaffen werden. Durch die Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Abstellanlagen kann die Attraktivität und Nutzung der Umstiegshaltestellen erhöht werden.</p> <p>Verfügen Orte über mehrere (mögliche) Verknüpfungspunkte, werden diese unter Berücksichtigung verkehrlicher und betrieblicher Gesichtspunkte beleuchtet und Empfehlung für die Ausweisung einer zentralen Verknüpfungshaltestelle oder mehrerer Punkte mit verschiedenen Funktionen gegeben.</p> <p>Im Folgenden werden alle systemrelevanten Verknüpfungshaltestellen aufgeführt.</p>	
Burg auf Fehmarn, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5811, DorfBus Fehmarn, BürgerBus Fehmarn
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5811
Anmerkung	Die Haltestelle „Burg, Niendorfer Platz“ kann von Linie 5811 als Endhaltestelle genutzt werden, wenn umlaufbedingt keine Weiterfahrt bis nach Burgtiefe vorgesehen ist. Die vorrangige Verknüpfung zwischen RB, Linie 5811 und dem DorfBus Fehmarn findet in dem Fall weiterhin am Bahnhof statt.
Heiligenhafen, Zentrum / Wilhelmsplatz	
Bedienende Linien	Linie 5804, Linie 5811, DorfBus Heiligenhafen
Verknüpfte Linien	Linie 5804 + DorfBus Heiligenhafen Linie 5811 + DorfBus Heiligenhafen
Anmerkung	Ein Umstieg zwischen RegionalBus und DorfBus kann aufgrund der vorhandenen Haltepositionen problemlos am Wilhelmsplatz geschehen.
Großenbrode, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5811
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5811

Oldenburg, Zentrum / Schauenburger Platz	
Bedienende Linien	Linie 310, Linie 5800, Linie 5804, Linie 5811, DorfBus Oldenburg
Verknüpfte Linien	Linie 310 + Linie 5811
Anmerkung	<p>Eine Anbindung der bisher als Verknüpfungspunkt genutzten Haltestelle „Oldenburg, Markt“ ist nicht mehr vorgesehen. Aufgrund der zusätzlichen Fahrtzeit für weiterfahrende Linien sowie der verkehrlichen Situation in der Innenstadt von Oldenburg empfiehlt sich die Haltestelle “Schauenburger Platz“ als Verknüpfungspunkt sowie als End- bzw. Starthaltestelle einiger Linien. Hierfür sind im Rahmen der städtebaulichen Maßnahmen Wendemöglichkeiten sowie zusätzliche Haltepositionen einzurichten, um einen flüssigen Betriebsablauf gewährleisten zu können.</p> <p>Eine ausreichende Erschließung und Bedienung der Innenstadt ist weiterhin gegeben.</p> <p>Der weitere Verknüpfungspunkt „Oldenburg, Bf/ZOB“ (vorrangig Bus-Bahn-Verknüpfung) liegt abseits der Innenstadt, sodass die Einrichtung eines zweiten, zentralen Verknüpfungspunkts (Bus-Bus-Verknüpfung) zu empfehlen ist.</p>
Oldenburg, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 310, Linie 5508, Linie 5800, Linie 5804, DorfBus Oldenburg
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 310 + Linie 5804 + DorfBus Oldenburg
Anmerkung	Der Verknüpfungspunkt dient vorrangig der Verknüpfung der Buslinien mit dem SPNV, um eine schnelle Weiterfahrt zum nächsten Oberzentrum gewährleisten zu können.
Lensahn, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, DorfBus Lensahn
Verknüpfte Linien	RB 85 + DorfBus Lensahn
Eutin, Bahnhof/ZOB	
Bedienende Linien	RE 83 / RB 84, Linie 5503, Linie 5507, Linie 5508, Linie 5516, Linie 5518, Linie 5816, Linie 5912, Stadtbus Eutin und Linie 5516b, 5518b, 5960b
Verknüpfte Linien	RE 83 / RB 84 + Linie 5503 + Linie 5507 + Linie 5508 + Linie 5516 + Linie 5518 + Linie 5816 + Linie 5912 + Linie 5516b + 5518b + 5960b + Stadtbus Eutin
Bad Malente-Gremsmühlen, Bahnhof	
Bedienende Linien	RE 83 / RB 84, Linie 5503, Linie 5801, DorfBus Bad Malente-Gremsmühlen
Verknüpfte Linien	RE 83 / RB84 + Linie 5801 + Linie 5503 + DorfBus Bad Malente-Gremsmühlen
Neustadt, Bahnhof/ZOB	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5518, Linie 5800, Linie 5801, Linie 5803, Linie 5804, DorfBus Neustadt

Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5800 + Linie 5801 + Linie 5803 + DorfBus Neustadt Linie 5518 + DorfBus Neustadt
Anmerkung	Trotz der Distanz zum Stadtzentrum dient die Haltestelle als Verknüpfungspunkt, da hier eine Verknüpfung mit dem SPNV hergestellt und somit eine schnelle Weiterfahrt ermöglicht werden kann. Die zentral gelegenen Haltestellen „Markt“ und „Post“ sind aufgrund der verkehrlichen Situation sowie der einseitigen Bedienung nur bedingt als Verknüpfungspunkte geeignet.
Ahrensböck, ZOB	
Bedienende Linien	Linie 5912, Linie 5960, DorfBus Ahrensböck
Verknüpfte Linien	Linie 5912 + DorfBus Ahrensböck
Haffkrug, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5803, Linie 5816
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5816
Pönitz, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 84, Linie 5960, DorfBus Scharbeutz
Verknüpfte Linien	RB 84+ Linie 5960 + DorfBus Scharbeutz
Pansdorf, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 84, Linie 5951
Verknüpfte Linien	RB 84+ Linie 5951
Scharbeutz, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5803, Linie 5816, DorfBus Scharbeutz, Linie 40
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5816 + DorfBus Scharbeutz
Timmendorfer Strand, Bahnhof	
Bedienende Linien	RB 85, Linie 5951, Linie 40
Verknüpfte Linien	RB 85 + Linie 5951
Timmendorfer Strand, ZOB	
Bedienende Linien	Linie 40, Linie 5803, Linie 5951
Verknüpfte Linien	Linie 40 + Linie 5803

Bad Schwartau, ZOB / Eutiner Ring	
Bedienende Linien	Linie 1, Linie 7, Linie 9, Linie 10, Linie 17, Linie 18, Linie 33, Linie 5951, DorfBus Stockelsdorf
Verknüpfte Linien	Linie 1 + Linie 5951 + DorfBus Stockelsdorf
Bad Schwartau, Bahnhof	
Bedienende Linien	RE 83 / RB 84, RB 85, Linie 10, Linie 5951
Verknüpfte Linien	RE 83 / RB 84 + Linie 5951 RB 85 + Linie 5951

6.8.1 Einrichtung von Angeboten für die multimodale Verknüpfung

Zur besseren Erschließung der Zwischenräume und ergänzenden Anbindung dieser an den ÖPNV werden flankierend Ansätze im Hinblick auf eine stärkere intermodale Vernetzung aufgezeigt. Hierbei ist vor allem das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen in Form von Bike+Ride-Anlagen an bestimmten Haltestellen des regionalen Verkehrs zur Stärkung der Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV (siehe hierzu Karte „Konzept: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ im Kartenband).

Außerdem soll dort, wo es aufgrund der Lage und Bedeutung im Netz Wirkung und Erfolg verspricht, der Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen forciert werden. Die Umsetzung ist als modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattung und zu kombinierender Verkehrsmittel angedacht, so dass jeweils in Abhängigkeit der spezifischen Situation vor Ort unterschiedliche Ausstattungsmerkmale realisiert werden können. Neben dem Ausbau und der Erweiterung von Fahrradabstellanlagen können je nach Zentralität auch ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec-Verleihmöglichkeiten sowie Car-Sharing-Angebote sinnvoll sein, um den multimodalen Ansatz zu stärken. Die modular gestaltbaren Komponenten sind flexibel auf die jeweils spezifischen Randbedingungen und die politischen Wünsche auszurichten.

Die Ermittlung von Standorten zur Einrichtung einer Mobilstation oder B+R-Anlage bezieht sich auf die Potentiale. Hierbei ist auch die Weiterentwicklung bestehender Angebote miteinbezogen, z.B. zentraler Haltepunkte mit Bus-Schiene und/oder Bus-Bus-Verknüpfung wie auch in Gebieten mit dünner Besiedlung die Erweiterung oder Modernisierung bestehender Radabstellanlagen. Insbesondere bei der Einrichtung oder Weiterentwicklung zu Mobilstationen ist vor dem Hintergrund der mit der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung einhergehenden Umstrukturierung des SPNV-Angebots und Verlagerung von SPNV-Haltepunkten kann die konkrete Umsetzung erst langfristig erfolgen.

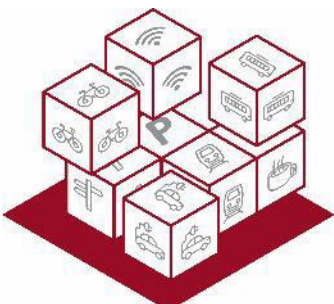
Grundlage für die Auswahl der Standorte ist die Bedeutsamkeit im regionalen ÖPNV-Netz. Bei der Standortwahl von Mobilstationen ist die doppelte Funktion als Ausgangs- und Verknüpfungspunkt für

Multi- und Intermodalität zu berücksichtigen. Je nach Bedeutung im Gesamtnetz und den Angeboten der verschiedenen Verkehrsmittel an einer Mobilstation variieren die Ausstattungsmerkmale der Stationen.

Für die konkrete Lagebestimmung am jeweiligen Netzpunkt sind Faktoren wie eine gute Nutzbarkeit, leichte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie eine präzise Lage, möglichst im öffentlichen Raum relevant. Entscheidende Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation sind die Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln (optimalerweise unter Beteiligung des ÖPNV).

Für B+R-Anlagen ist neben der guten Nutzbarkeit, leichten Erreichbarkeit und Zugänglichkeit auch die Erhöhung der Erschließungswirkung bei der Auswahl geeigneter Standorte zu beachten. Mit der Errichtung wird auf eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs durch Vereinfachung der Zugänglichkeit auch in gering besiedelten Bereichen des Kreises Ostholstein gezielt. Hierfür sind einer weiteren Konkretisierung vor der Umsetzung die erforderlichen Kapazitäten (und ggf. der Ausbau bestehender Anlagen) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes) zu prüfen. Zusätzlich kann zwischen kleineren (Abstellbügel mit Überdachung) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ als gesicherte Anlagen mit Service-Einrichtungen) differenziert werden.

Nachfolgend dargestellt sind die zentralen Merkmale von Mobilstationen und Bike & Ride-Stationen:

Mobilstationen	
	
Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit / Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote ■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen ■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion ■ Ergänzendes Angebot für Bereiche und Zeiten, in denen das DorfBus-Angebot nicht ausreichend genutzt werden kann
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit ■ Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV ■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele

Module	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bushaltestelle mit Fahrgastunterstand, Fahrplanaushang und weiteren Informationsangeboten ■ Fahrradabstellanlage (Bike+Ride) ■ Park+Ride-Anlage ■ Car-Sharing-Station 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufbewahrungsmöglichkeiten ■ Informationen zu Nahmobilität und weiteren Mobilitätsangeboten ■ Service-Angebote und Angebote der Nahversorgung ■ ... 	
Bestandteile für die Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> ■ modulares System an Mobilstationen im Kreisgebiet, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Nutzerpotentialen, ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Betreiber / kommunaler Kümmerer / ggf. Servicedienstleister 		
Ort	Haltestelle	Ort	Haltestelle
Burg auf Fehmarn	Bahnhof	Heiligenhafen	Zentrum/Wilhelmsplatz
Oldenburg	Bahnhof oder Schauenburger Platz	Lensahn	Bahnhof oder Kirche
Eutin	Bahnhof/ZOB	Neustadt	Bahnhof/ZOB
Haffkrug	Bahnhof	Scharbeutz	Bahnhof
Timmendorfer Strand	ZOB	Bad Schwartau	Bahnhof oder ZOB/Eutiner Ring

Bike+Ride-Station			
			
Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen ■ Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (Abstellbügel mit Überdachung) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ als gesicherte Anlagen mit Service-Einrichtungen) in Abhängigkeit des Bike+Ride-Potentials ■ Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltung (modularer Baukörper) 		
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen ■ Förderung der Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV ■ Maßnahme zur Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele 		
Module	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstellbügel ■ Überdachung ■ Sicherung und Wegweisung der Zugänge zur Anlage ■ Sicherung und Wegweisung des Umstiegs zum ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Service-Station (Pumpe, Reparatur-Kit, Lademöglichkeiten) ■ Gesicherte Abstellanlagen (Boxen, Fahrradgaragen o.ä.) ■ Information zum Radroutennetz 	
Bestandteile für die Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ soziale Kontrolle ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. kommunaler Kümmerer für Wartung und Pflege 		
Ort	Haltestelle	Ort	Haltestelle
Pönitz	Bahnhof	Pansdorf	Bahnhof
Timmendorfer Strand	Bahnhof	Ahrensbök	ZOB
Bad Malente-Gremsmühlen	Bahnhof	Großenbrode	Bahnhof
Petersdorf	Alter Bahnhof	Landkirchen	Ortsmitte

Gremersdorf	E 47	Neukirchen	ZOB
Grube	Gruber Hof	Grömitz-Cismar	Lensahner Straße
Hansühn	Kirche	Schönwalde	Schule
Bliesdorf	B 501	Stolperhufen	Ort
Nüchel	Hauptstraße	Süsel-Bujendorf	Alte Schule
Süsel	Süselerbaum	Bosau-Hutzfeld	Gemeindeverwaltung
Stockelsdorf-Curau	Lübecker Landstraße	Ratekau	Dorfplatz
Puttgarden	Bahnhof		

6.9 Weiterentwicklung der Barrierefreiheit

Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
<p>Hintergrund Der Einsatz und die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge wird über die Ausschreibungen für die Verkehrsleistungen vorgegeben.</p> <p>Planungsansatz Bis zum Jahr 2022 soll der Anteil niederfluriger Fahrzeuge 100% betragen. Dies gilt ausdrücklich auch für ALFA-, DorfBus- und BürgerBus-Angebote. Die Qualitätsstandards für die Ausstattung der Fahrzeuge aus den Kapiteln 4.3.6.4 und 4.3.9 sind zu erfüllen.</p>
<p>Umsetzung August 2020 – Dezember 2022</p>

Barrierefreier Ausbau der Infrastruktur
<p>Hintergrund Um eine barrierefreie Wegekette zu ermöglichen müssen die Haltestellen sowie ihre Zuwegungen entsprechend der Anforderungen in Kapitel 4.3.6.5 ausgebaut werden.</p> <p>Planungsansatz Zentrale, stark frequentierte Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen sowie Haltestellen an relevanten Orten sollen zuerst ausgebaut werden. Hierfür soll die in Kapitel 4.3.6.6 aufgeführte Tabelle zur Priorisierung für den barrierefreien Ausbau angewendet werden. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden als jeweilige Baulastträger. Der Kreis Ostholstein kann daher nur eine beratende und koordinierende Hilfestellung leisten.</p>

Der barrierefreie Ausbau soll mit den Vertretern des Beirates für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholstein diskutiert werden, sodass deren Belange sowie die lokalen Eigenschaften berücksichtigt werden können.
<p>Umsetzung</p> <p>Grundsätzlich bis 2022 entsprechend der in Kapitel 4.3.6.6 dargestellten Priorisierung</p>

Bereitstellung barrierefreier Informationen
<p>Hintergrund</p> <p>Das Angebot des barrierefreien ÖPNV muss um die Bereitstellung ausreichender und barrierefreier Informationen ergänzt werden, um die komplette Wegekette barrierefrei zu gestalten</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Die Kommunikationsmittel und -kanäle müssen sowohl für die Information vor Reiseantritt sowie während der Reise barrierefrei sein, insbesondere bei ungeplanten Veränderungen wie Verspätungen oder Fahrtausfällen müssen die Informationen für alle Nutzer zugänglich und verständlich sein</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Ab August 2020 laufende Verbesserungen im Rahmen der Aktualisierungen der Linien und Produkte</p>

Gemeinsame Strategie für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV
<p>Hintergrund</p> <p>Die Entwicklung eines barrierefreien ÖPNV mit seinen unterschiedlichen Aspekten liegt in den verschiedenen Zuständigkeiten von Land, Kreis, Städten und Gemeinden sowie möglicherweise privaten Akteuren.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Durch eine gemeinsame Strategie für die Ausbaumaßnahmen kann das ÖPNV-Netz im Kreis Ostholstein so ausgebaut werden, dass möglichst starke Effekte auftreten können und möglichst viele barrierefreie Reiseketten gesichert werden.</p> <p>Der Kreis Ostholstein unterstützt die Städte und Gemeinden dabei in beratender und koordinierender Funktion.</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Ab August 2020 kontinuierliche Zusammenarbeit und regelmäßige Abstimmung der Akteure</p>

**Vergrößerung der Multifunktionsflächen
(Prüfauftrag)**

<p>Hintergrund</p> <p>Der demographische Wandel sowie die immer unterschiedlicher werdende Anforderungen der Fahrgäste steigern den Nutzungsbedarf der Multifunktionsflächen sowie den generellen Flächenbedarf in den Fahrzeugen. Der sichere Transport von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwägen, Fahrrädern, Koffern und anderem Gepäck muss für mehrere Fahrgäste möglich sein.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Es soll geprüft werden, ob Fahrzeuge mit größeren Multifunktionsflächen eingesetzt werden können, um somit mehrere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen befördern zu können.</p>
<p>Umsetzung</p> <p>August 2020 – Dezember 2022</p>

Höhenverstellbare Fahrgastinformationen an Haltestellen (Prüfauftrag)
<p>Hintergrund</p> <p>Fahrgastinformationen und Fahrplanaushänge werden an den Haltestellenmasten und in den Fahrgastunterständen so positioniert, dass für einen Großteil der Menschen ein problemloses Lesen möglich ist. Für groß- und kleinwüchsige Menschen stellt dies jedoch ein Hindernis dar, sie können nur umständlich die Informationen erreichen.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Haltestellenmasten mit Schienen, an denen Fahrgastinformationen und Fahrplanaushänge höhenverstellbar ausgehängt werden, ermöglichen auch größeren und kleineren Menschen einen problemlosen Zugang zu den Informationen vor Ort. Es soll an einzelnen Haltestellen geprüft werden, ob eine Höhenverstellbarkeit möglich ist und nützlich ist. In der weiteren Bearbeitung und Prüfung soll eine enge Zusammenarbeit mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen des Kreises Ostholstein stattfinden.</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Mittelfristig</p>

6.10 Weiterentwicklung der Haltestellen und der Infrastruktur

Einrichtung von dynamischer Fahrgastinformation (DFI)

Hintergrund

Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) tragen dazu bei, an größeren Umstiegshaltestellen eine schnelle Übersicht zu erlangen. Dort weisen sie auf mögliche Anschlüsse und deren Umstiegszeiten hin.

An weiteren Haltestellen im Kreisgebiet ermöglichen sie eine schnelle Übersicht über die verfügbaren Linien und informieren in Echtzeit über Verspätungen oder Fahrplanänderungen.

Darüber hinaus können DFI-Anzeiger abseits der Haltestellen an zentralen Orten und in öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Klinken etc.) über die nächsten Abfahrten informieren.

Planungsansatz

Für die Einrichtung von DFI an Haltestellen der Kategorie I und II sind folgende Haltestellen relevant

- Eutin, Bahnhof/ZOB
- Bad Schwartau, ZOB
- Timmendorfer Strand, ZOB
- Scharbeutz, Bahnhof
- Neustadt, Bahnhof
- Neustadt, Markt
- Lensahn, Kirche
- Oldenburg, Bahnhof
- Heiligenhafen, Zentrum / Wilhelmsplatz
- Burg auf Fehmarn, Bahnhof

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob an ausgewählten Haltestellen mit touristischem Schwerpunkt DFI-Anzeigen eingerichtet werden können, hierzu können u.a. folgende Haltestellen zählen:

- Timmendorfer Strand Niendorf, Schwimmhalle
- Scharbeutz, Bayside
- Haffkrug, Seebrücke
- Sierksdorf, Hansa-Park
- Grömitz, Markt
- Weißenhäuser Strand, Lerchenweg
- Heiligenhafen, Kattsund

Umsetzung

Kurz- bis mittelfristig in Abhängigkeit vom Umbau der Haltestellen und der wirtschaftlichen Möglichkeiten für die Baulastträger

Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Prüfauftrag)

Hintergrund

Um das ÖPNV-System durch kürzere Fahrtzeiten, stabilere Fahrpläne und sichere Umstiege attraktiver zu gestalten, sind insbesondere auf stauanfälligen Abschnitten Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu entwickeln.

Planungsansatz

Es soll geprüft werden, auf welchen Abschnitten oder an welchen Stellen im effektive Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV umgesetzt werden können.

Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind u.a.

- die Einrichtung von separaten Busspuren als baulicher Eingriff oder
- die Veränderung von LSA-Schaltungen zur Bevorrechtigung von Bussen als regelungstechnische Maßnahme.

Es soll darüber hinaus geprüft werden, inwieweit das Ausweisen von Parkverboten zur Stabilisierung der Fahrpläne führen kann. Insbesondere in den Wohngebieten der Städte und in den Ortskernen entlang der Lübecker Bucht können erhebliche Verspätungen durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs vermieden werden

Bauliche Maßnahmen lassen sich teilweise in Kombination mit der Einrichtung oder dem Ausbau von Haltestellen umsetzen

Umsetzung

Mittelfristige Umsetzung in Zusammenhang mit straßen- oder städtebaulichen Maßnahmen. Vor der Umsetzung sind weitere Untersuchungen notwendig, um zielgerichtete Maßnahmen zu entwickeln

Einrichtung neuer Haltestellen

Hintergrund

Die Einrichtung neuer Haltestellen ermöglicht den Fahrgästen weitere Zugänge zum ÖPNV-System. Insbesondere in den Ortschaften, die aktuell noch nicht angebunden sind, aber auch in den Städten, können zusätzliche Haltestellen die Erreichbarkeit erhöhen.

Planungsansatz

Bei der Einrichtung neuer Haltestellen ist zwischen Haltestellen mit Bedienung im Regionallinien- sowie Stadtbusnetz und DorfBus-Haltestellen zu differenzieren. Diese unterscheiden sich neben dem Angebot v.a. durch die Qualität ihrer Infrastruktur.

Die neu einzurichtenden Haltestellen für den Regionallinienverkehr befinden sich in zentraler Lage in Siedlungsbereichen, die noch nicht ausreichend erschlossen sind. Dabei ist berücksichtigt, dass sie direkt am Linienweg der Regionallinien gelegen sind und daher keine Umwege oder Fahrtzeitverlängerungen bewirken. Diese Haltestellen sind nach den im RNVP festgelegten Qualitätsstandards auszustatten und v.a. barrierefrei zu gestalten. Folgende neue Haltestellen sollten eingerichtet werden:

- Neustadt, Sandberger Weg

<ul style="list-style-type: none"> ■ Neustadt, Mühlenberg ■ Scharbeutz, Fuchsberg ■ Bockholt, Ort (Verlegung der Haltestelle in die Straße „Im Dorfe“ zur besseren Erreichbarkeit über den direkten Linienweg) ■ Gleschendorf, Brink (Verlegung der Haltestelle in die Dorfstraße, um eine umwegfreie Weiterfahrt der Linie 5960 in Richtung der Haltestelle „Gleschendorf, Aublick“ zu ermöglichen) ■ Ahrensböök, Havekost (Verlegung der Haltestelle an die Straße Am Wallbach zur Verbesserung der Weiterfahrt in beide Richtungen) <p>Im Stadtgebiet von Eutin werden drei weitere Haltestellen im nördlichen Wohngebiet eingerichtet, die entlang des Linienwegs der Linie 5502 beidseitig bedient werden. Die Stadtbuss-Haltestellen sind wie die RegionalBus-Haltestellen entsprechend der im RNVP definierten Standards einzurichten und auszustatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ „Eutin, Holstenstraße“: Holstenstraße, Ecke Plumpstraße ■ „Eutin, Lindenstraße“: Ebereschenweg, Ecke Lindenstraße ■ „Eutin, Hochkamp“: Hochkamp, Ecke Hoher Berg <p>Für die Bedienung von kleineren Ortschaften, die bisher nicht an den ÖPNV angeschlossen sind oder deren Bedienung einen zu hohen Mehr an Fahrzeit verursachen würde, sind Haltestellen für die Bedienung durch DorfBusse einzurichten. Da einzelne Ortschaften neu angebunden werden, ist die Positionierung der neuen Haltestellen vorerst in einer Testphase zu prüfen. Daher empfiehlt es sich, diese mit einer geringeren Ausstattung einzurichten. Haltestellenmast- und Schild sowie die notwendigen Informationen zur Nutzung des DorfBusses müssen jedoch bereitgestellt werden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit kann während der Testphase auf einzelne Elemente verzichtet werden. Dabei ist ein möglichst barrierefreier Zustieg in die Fahrzeuge zu gewährleisten. Während oder nach der Testphase können bei entsprechend hoher Nachfrage zusätzliche Ausstattungen hinzugefügt werden, die den barrierefreien Zugang und die Aufenthaltsqualität verbessern, oder eine Verlegung der Haltestelle an eine andere Position in den Ortschaften geprüft werden. Neue Haltestellen für die DorfBusse sind einzurichten in:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fehmarn-Gollendorf ■ Fehmarn-Todendorf ■ Fehmarn-Marienleuchte ■ Lensahn-Wahrendorf
<p>Umsetzung</p> <p>Einrichtung der Haltestellen in Zusammenhang mit der Anpassung bestehender Linien bzw. mit der Entwicklung neuer Linien</p>

Benennung zentraler Haltestellen
<p>Hintergrund</p> <p>Zur Erhöhung der Nutzungsqualität für die Fahrgäste sind die zentralen Haltestellen/Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet in ihrer Bedeutung und zentralen Lage deutlich im Haltestellennamen kenntlich zu machen.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Eine mögliche ergänzende Betitelung ist z.B. „Zentrum“. Das betrifft die Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Oldenburg, Zentrum / Schauenburger Platz ■ Heiligenhafen, Zentrum / Wilhelmsplatz

<p>Grundsätzlich ist anzuraten, Haltestellen in Ortschaften nicht nach eher temporären oder sich zyklisch ändernden Einrichtung o. ä., wie Gaststätten, zu benennen. Hier empfiehlt sich die Entwicklung einer kreisweiten Systematik, um auch zentrale Haltestellen in den Ortschaften zu benennen.</p>
<p>Umsetzung Kurzfristige Umsetzung nach Absprache mit den Akteuren Kreis Ostholstein, NAH.SH, den Verkehrsunternehmen sowie den betroffenen Städten und Gemeinden</p>

Infrastrukturausbau zur Verbesserung des Betriebsablaufs
<p>Hintergrund Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die v.a. Wendemöglichkeiten in den Ortschaften, aber auch in zentralen Lagen, betreffen.</p> <p>Planungsansatz Da die DorfBusse einzelne Siedlungen per Stichfahrt bedienen, sind dort Wendemöglichkeiten für Kleinbusse notwendig, die keinen allzu großen zeitlichen Verlust mit sich bringen. Dies betrifft</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Harmsdorf-Güldenstein ■ Scharbeutz-Gronnenberg ■ Schashagen-Marxdorf ■ Schashagen-Hobstin <p>In Dahme ist nördlich der Haltestelle „Strandhotel“ eine Wendemöglichkeit für Linie 5800 einzurichten, sodass der Stundentakt zwischen Neustadt und Dahme gewährleistet werden kann.</p> <p>Darüber hinaus ist wie in Kapitel 4.3.8 beschrieben, die Einrichtung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Schauenburger Platz in Oldenburg vorzusehen. Da die Haltestelle „Marktplatz“ nur von einzelnen Linien genutzt wird, ist eine Wendemöglichkeit am Schauenburger Platz notwendig, um zeitliche Verluste zu reduzieren. Die Einrichtung weiterer Ausstattungsmerkmale einer zentralen Umstiegshaltestelle sind in der weiteren Planung zu prüfen.</p>
<p>Umsetzung Umsetzung der Maßnahmen in Zusammenhang mit der Anpassung bestehender Linien bzw. mit der Entwicklung neuer Linien</p>

6.11 Weiterentwicklung von Betrieb und Qualitätsmanagement

Qualitätsmanagement als Prüfung der Einhaltung ausgeschriebener Verkehrsleistungen

Hintergrund

Das ÖPNV-Angebot reagiert häufig auf den räumlichen, wirtschaftlichen oder demographischen Zustand, für den es geplant wurde. Verändern sich die Rahmenbedingungen (beispielsweise durch Bevölkerungswanderungen oder geringere Investitionssummen), muss sich der ÖPNV entsprechend anpassen, um weiterhin ein attraktives Angebot bereitstellen zu können. Ein regelmäßiges und umfangreiches Qualitätsmanagement erkennt die Veränderungen und kann dazu beitragen, das Angebot schnell und zielgerichtet anzupassen.

Planungsansatz

Das bestehende Angebot soll laufend auf Unregelmäßigkeiten oder Veränderungen in Hinblick auf Effizienz, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

Über Fahrgastzählungen, Fahrgastgespräche sowie Abstimmungen zwischen Kreis, NAH.SH und den Verkehrsunternehmen sollen Defizite und Handlungsbedarfe rechtzeitig erkannt und angegangen werden.

Umsetzung

Kontinuierliche Überprüfung und regelmäßige Abstimmungen

Einsatz neuer Antriebstechnologien (Prüfauftrag)

Hintergrund

Neue Antriebstechnologien wie Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge entwickeln sich stetig und werden immer effizienter. V.a. auf Abschnitten mit hohen Emissionswerten und in sensiblen Bereichen (z.B. Fußgängerzonen) kann der Einsatz von Bussen mit schadstoffarmen Motoren dazu beitragen, die Schadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren.

Um ein System oder einzelne Linien auf diese Technologien umzustellen bedarf es jedoch weiterer Planung hinsichtlich der Fahrzeugeinsätze oder der bereitzustellenden Infrastruktur.

Eine konkrete Prüfung des Einsatzes unterschiedlicher Technologien in Teilbereichen des Kreises Ostholstein soll stattfinden, sobald sich am Markt klarere Tendenzen entwickeln und die Wirkung der jeweiligen Technologien festgestellt sind. Relevante Kriterien für den Einsatz alternativer Antriebstechnologien sind

- Verkehrliche Effizienz
- Ökologisches Nutzen
- Kosteneffizienz
- Nachfrage seitens der Städte und Gemeinden sowie der Fahrgäste

Planungsansatz

Es soll geprüft werden, ob der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf einzelnen Linien oder in einzelnen Gebieten verkehrlich und v.a. wirtschaftlich umsetzbar ist. Hierbei ist insbesondere auf die unterschiedlichen Gegebenheiten und Anforderungen im städtischen und ländlichen Bereich zu achten.

Für den Einsatz alternativer Antriebstechnologien im Kreis Ostholsteinsind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Dazu zählen u.a.:

<ul style="list-style-type: none"> ■ der Einsatz auf einzelnen Linien oder im gesamten Stadtbussystem ■ die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur auf dem Betriebshof sowie entlang der Streckenverläufe ■ die Art der Aufladung von Akkus bzw. des Betankens ■ die Überplanung der Fahrzeugumläufe entsprechend ihrer Reichweiten sowie die Disposition der Fahrzeuge ■ die Berücksichtigung weiterer Aspekte, die für den Betrieb der Fahrzeuge relevant sind (höhere Leistung durch extreme Wetterbedingungen etc.) <p>Verkehrliche Bewertung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Veränderung der Linienführung bedingt durch die Fahrzeugumläufe
<p>Umsetzung</p> <p>Mittel- bis langfristige Umsetzung in Abhängigkeit von der Entwicklung der Technik und des Markts</p>

Landesweites Haltestellenkataster
<p>Hintergrund</p> <p>Aktuell besteht lediglich für 168 von rund 900 Haltestellen eine Übersicht über die bestehenden Haltestellen im Kreisgebiet Ostholsteins und ihrer Qualitäten. Ein detaillierter Überblick trägt im Sinne des Qualitätsmanagements dazu bei, die vorhandene Infrastruktur transparent darzustellen und Defizite in der Ausstattung zu beseitigen.</p> <p>In erster Linie dient das Kataster dem ÖPNV-Aufgabenträger, den Baulastträgern sowie den Verkehrsunternehmen bei der Instandhaltung und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen. In einem weiteren Schritt können die gesammelten Daten aufbereitet und den Fahrgästen online bereitgestellt werden, sodass bei der Planung der Reise auch Zu- und Abgang sowie der Aufenthalt an der Haltestelle vorab berücksichtigt werden kann.</p> <p>Das Kataster soll sich nicht regional begrenzen, sondern Schleswig-Holstein-weit eingesetzt und vom Verkehrsverbund NAH.SH koordiniert werden.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Die Aufnahme der Haltestellen in das Kataster umfasst mehrere Aspekte. Eine erste Orientierung können die in Tabelle 20 (Mindeststandards an die Haltestellen) genannten Merkmale sein. Darüber hinaus sind Standort-Daten, eine Auflistung der bedienenden Linien sowie eine Fotodokumentation wichtige Bestandteile.</p> <p>Das Haltestellenkataster ist in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren.</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Kontinuierliche Überprüfung</p>

6.12 Weiterentwicklung der Fahrgastinformation

Produktprofilierung durch differenzierte Linienkennzeichnung (Prüfauftrag)			
<p>Hintergrund</p> <p>Eine Differenzierung des ÖPNV-Angebots nach Verkehrsaufgaben kann zu einer Steigerung der Transparenz und der Verständlichkeit des Systems beitragen.</p> <p>Unterscheidung der verschiedenen Produkte und Prduktarten mindestens durch eine klar differenzierbare Linienkennzeichnung.</p> <p>Planungsansatz</p> <p>Die Produkte Regionallinien, StadtBus, DorfBus, BürgerBus und SchulBus und ihre jeweiligen Eigenschaften können somit besser verstanden und unterschieden werden. Dies kann auch Gelegenheitsnutzern einen leichteren Zugang zum ÖPNV ermöglichen.</p> <p>Unterscheidung von regulären Fahrten und Schulfahrten auf einer Linie um das reguläre und vertaktete Fahrtenangebot von den Schulfahrten abzuheben.</p> <p>Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und weiterzuentwickeln.</p> <p>Die Differenzierung der Produkte und Linien ist durch eine umfangreiche Informations- und Marketingarbeit zu begleiten.</p> <p>Eine mögliche Differenzierung der Linien und Produktarten kann wie folgt gestatet werden:</p>			
	Nummerierung	Ergänzende Kennzeichnung	Beispiel
Regionallinien	10-99	Kennzeichnung mit R vorangestellt	R10
Schulfahrt auf Regionallinie	10-99	Kennzeichnung mit b nachgestellt	R10b
Linien vorwiegend im Schulverkehr	100-199	-	180
Stadtverkehre	1-10	-	1
DorfBus	-	DorfBus und zentraler Ort	DorfBus Schönwalde
BürgerBus	-	BürgerBus und der Ortsname	Bürgerbus Lensahn
<p>Umsetzung</p> <p>Kurz- bis mittelfristige Umsetzung in Abstimmung mit dem NAH.SH und den Verkehrsunternehmen</p>			

Entwicklung eines einheitlichen Fahrplanlayouts
<p>Hintergrund</p> <p>Ein kreisweit bzw. verbundweit eingesetztes einheitliches Layout für Fahrpläne und weitere Fahrgastinformation erhöht den Wiedererkennungswert des ÖPNV-Systems</p>

Planungsansatz

Die Vereinheitlichung des Layouts ermöglicht ein schnelleres und leichteres Lesen des Fahrplans

Die Anforderungen für eine barrierefreie Fahrgastinformation lassen sich mit geringem Aufwand umsetzen und kontrollieren

Zusatzinformationen für Schulfahrten, Ferienfahrten, Nicht-Bedienung von Haltestellen, Anruflinienfahrten sowie der Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen lassen sich kreisweit einheitlich vermitteln

Umsetzung

Kurzfristige Umsetzung mit Abstimmungsbedarf zwischen dem Kreis Ostholstein, dem NAH.SH sowie den Verkehrsunternehmen

6.13 Weiterentwicklung von Service, Marketing, Vertrieb und Tarif

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Hintergrund

Die Mitnahme von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes ermöglicht insbesondere Touristen und Urlaubern eine Flexibilität, um sich im Kreis Ostholstein fortzubewegen. Aber auch für Berufspendler kann die Fahrradmitnahme eine schnelle Fortbewegung am Start- und Zielort sicherstellen.

Die Vernetzung von ÖPNV und Fahrrad erhöht die Attraktivität beider Verkehrsmittel und kann dafür sorgen, dass weniger Wege mit dem Umweltverbund anstatt mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Planungsansatz

Für eine sichere und komfortable Fahrradmitnahme müssen die Fahrzeuge und Haltestellen entsprechend ausgestattet sein.

In den Fahrzeugen muss ein sicheres Abstellen mehrerer Fahrräder möglich sein. Das Befördern der Fahrräder in das Fahrzeug sowie das Sichern der Räder im Fahrzeug sollte eigenhändig von den Fahrgästen machbar sein. Der Einsatz des Fahrpersonals würde zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen und das Fahrpersonal an eine zusätzliche Aufgabe binden.

Für bedarfsgesteuerte Angebote soll geprüft werden, ob ein Fahrradtransport möglich ist, ohne dass zu viele Sitzplätze entfallen und eine schnelle, komfortable und sichere Beförderung möglich ist.

Die Haltestellen sollen so gestaltet sein, dass ein Anfahren mit dem Fahrrad möglich ist und ein selbstständiges Befördern der Räder in den Bus ohne großen Höhenversatz und Konflikte mit anderen Fahrgästen (insbesondere Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwägen) machbar ist.

Umsetzung

Kurz- bis mittelfristige Umsetzung in enger Absprache mit den Verkehrsunternehmen

Intensivierung der Marketingaktivitäten

Hintergrund

Neben der Entwicklung eines attraktiven ÖPNV ist eine ausreichende und kontinuierliche Information und Vermarktung des Angebots von hoher Bedeutung, um zusätzliche Fahrgäste zu erreichen und für den ÖPNV im Kreis- und Verbundgebiet zu gewinnen.

Planungsansatz

Bestandteile einer ausführlichen Informations- und Marketingarbeit ist die Aufbereitung und Bereitstellung von Informationen zu ÖPNV-Netz, Linienangebot, Tarif, Nutzungsmöglichkeiten, begleitenden Aktionen sowie den Vorteilen für die Nutzer. Dabei sollen sich die Maßnahmen nicht nur auf die einzelnen Produkte konzentrieren, sondern auch das ÖPNV-System als ganzes bewerben.

Die neu entwickelten Produkttypen (insbesondere RegionalBus, StadtBus, DorfBus) sowie neue Entwicklungen auf einzelnen Linien (Vertaktung, Verlängerung der Betriebszeiten, zusätzliche Fahrten etc.) sollen offensiv und umfangreich beworben werden. Neben der Information zu den Neuerungen ist teilweise auch eine Erklärung zur Nutzung dieser Angebote notwendig, dies betrifft v.a. die bedarfsgesteuerten Angebote.

Die Marketingmaßnahmen sollen so gestaltet sein, dass eine schnelle und eindeutige Assoziation mit dem Nahverkehr des Kreises Ostholstein bzw. mit dem NAH.SH als Dachmarke für den ÖPNV in Schleswig-Holstein stattfindet. Dafür soll die Marke NAH.SH verstärkt beworben und weiterentwickelt werden.

Das Marketing soll unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen. Hierfür sind unterschiedliche Maßnahmen anzuwenden und verschiedene Kanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App.

Neben der Bereitstellung von Informationen ist der kontinuierliche Kontakt mit den (potentiellen) Kunden notwendig, um eine direkte Rückmeldung zu erhalten. Hierfür können externe Events oder Aktionen in den Fahrzeugen genutzt werden.

Ein besonderer Fokus sollte auf den Kontakt mit Ernstnutzern und potentiellen Fahrgästen liegen. Sie benötigen zusätzliche Information zur Nutzung und Handhabung des ÖPNV, um vom Angebot überzeugt zu werden.

Die Dachmarke des NAH.SH als Mobilitätsanbieter in Kreis und Land soll weiterentwickelt und bekannter gemacht werden.

Umsetzung

Die Marketingmaßnahmen sind regelmäßig zwischen dem Kreis Ostholstein, dem NAH.SH und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Befragungen unter den Fahrgästen und den Zielgruppen können dabei helfen, die Marketingarbeit zielorientierter zu gestalten

Weiterentwicklung des SH-Tarifs zum SH-Tarif 2.0

Hintergrund

Der Ticketpreis trägt entscheidend dazu bei, ob (potentielle) Fahrgäste dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden können.

Nicht nur die Höhe der Ticketpreise, sondern auch die Preis- und Tarifgestaltung sind für die Fahrgäste von Bedeutung. Diese soll in der Angebotsauswahl und Transparenz möglichst kundenfreundlich gestaltet und auf die unterschiedlichen Bedürfnisse zugeschnitten sein.

Darunter fällt auch die Ausdehnung der Tarifzonen im Kreis Ostholstein, welche im Vergleich zu anderen Kreisen innerhalb des NAH.SH deutlich kleiner ausfallen. Dies führt zu vergleichsweise höheren Ticketpreisen.

Die Möglichkeit, im innerstädtischen Verkehr kostengünstigere Fahrscheine anzubieten, soll im Rahmen der Detailplanungen für die Stadtverkehre (vorrangig im Stadtverkehr Eutin) geprüft werden.

Der Einsatz neuer Vertriebswege wie Handytickets tragen dazu bei, den Ticketkauf komfortabler zu gestalten und somit den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern

Planungsansatz

Der landesweite SH-Tarif soll in seiner Form weiterentwickelt werden. Die Tarifzonen sollen angepasst und vergrößert werden, um den Fahrgästen attraktive Ticketpreise zu bieten und somit eine Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung zu senken.

Neben dem herkömmlichen Ticket-Vertrieb soll zukünftig auch der Verkauf über web- und appbasierte Kanäle gestärkt und optimiert werden.

Die Übergänge zu den benachbarten Tarifverbänden (insbesondere Hamburg und Niedersachsen) sollen gemeinsam kundenfreundlich gestaltet werden.

Neben der Weiterentwicklung des Tarifs an sich sollen gemeinsame Maßnahmen getroffen werden, die den Tarif den ÖPNV-Kunden näher bringen. Zentrale Aufgabe ist dabei die transparente und kundenfreundliche Gestaltung des Tarifsystems. Begleitende Informations- und Marketingmaßnahmen sollen die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich über Neuerungen und Anpassungen des Tarifs erreichen.

Umsetzung

Mittelfristig in Abhängigkeit von weiteren Akteuren wie dem NAH.SH, den weiteren Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen sowie dem Land Schleswig-Holstein

Nutzergruppen-Tickets

Hintergrund

Spezielle Nutzergruppen können durch auf sie abgestimmte Angebote für den ÖPNV gewonnen bzw. stärker an ihn gebunden werden. Für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende gibt es bereits entsprechende vergünstigte Zeitkarten.

Urlauber und Touristen können teilweise von Angeboten wie der ostseecard profitieren, diese gilt jedoch nicht in allen Bereichen des Kreises.

Planungsansatz

Zeitkarten für Senioren oder für Berufstätige können Anreize für diese Zielgruppen schaffen, vermehrt den ÖPNV anstatt den Pkw zu nutzen.

Auch für Urlauber und Touristen kann ein kreisweites Angebot geschaffen werden, sodass diese auch abseits der Küste das ÖPNV-Angebot nutzen können. Ein bereits bestehendes Beispiel stellt die ostseecard dar, ein ähnliches Produkt kann auch für weitere touristisch bedeutsame Regionen entwickelt werden. Im diesem Zusammenhang ist eine enge Zusammenarbeit mit den Akteuren aus dem Tourismusbereich wichtig.

Für das Jahr 2022 plant die NAH.SH die Einführung eines touristischen Tarifangebots mit dem Projekt „unbeschwert unterwegs“ nach dem Vorbild der Konus-Card im Schwarzwald, welches sich über eine solidarische Umlage auf alle Übernachtungsgäste finanziert. Der Kreis Ostholstein unterstützt dieses Projekt ausdrücklich. Im Rahmen des Projekts wird eine kostenlose ÖPNV-Nutzung für Gäste angestrebt, um einen neuen deutlichen Anreiz für die ÖPNV-Nutzung zu geben.

Die Tickets sollten auf die Gruppen angepasste Vorteile bieten und möglichst mit weiteren Service-Angeboten kombiniert werden. Die Einführung dieser Tarife muss mit einer umfangreichen Informations- und Marketingkampagne begleitet werden, da hier teilweise Erstnutzer für den ÖPNV gewonnen werden sollen.

Umsetzung

Mittelfristig in Abhängigkeit von weiteren Akteuren wie dem NAH.SH, den weiteren Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen sowie dem Land Schleswig-Holstein

7 Maßnahmen und ihre Umsetzung

7.1 Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept leistet eine Hilfe zur Entwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein und stellt Maßnahmenpakete mit unterschiedlichen Schwerpunkten auf. Mithilfe der Pakete sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die ein gemeinsames Ziel verfolgen oder durch gleichzeitiges Inkrafttreten Synergieeffekte erzeugen.

Ziel aller Maßnahmenpakete ist die Effizienzsteigerung des ÖPNV, die Erhöhung der Fahrgastnachfrage sowie das Erreichen der in Kapitel 4.1 genannten Ziele und Anforderungen. Das Verfolgen dieser Ziele muss jedoch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte, der Wirtschaftlichkeit und der einsetzbaren finanziellen wie personellen Mittel geschehen.

Die Gesamtheit aller in Kapitel 6 genannten Maßnahmen lässt sich aus Kosten- und Zeitgründen nicht komplett und ad hoc umsetzen. Daher müssen diese Maßnahmen nach thematischen und räumlichen Schwerpunkten kombiniert werden. Dabei können auch kleinere Maßnahmen in Kombination miteinander eine schnelle Wirkung bringen, ohne dass von Beginn an erhebliche Geldsummen in die Hand genommen werden müssen. Beispielsweise lassen sich einzelne Verbesserungen auf einer vorhandenen Linie in mehreren Schritten umsetzen (z.B. zusätzliches ALFA-Angebot, weitere Fahrten in den Tagesrandlagen, Taktbegradigungen).

Für der Errechnung der entstehenden Mehrleistungen auf den einzelnen Linien betragen 2,60 Euro/Fahrplankilometer im Linienverkehr sowie 2,00 Euro/Lastkilometer im Bedarfsverkehr. Für die Leistung der DorfBusse wird ein Abrufgrad von 30% angenommen. Weitere Aussagen zu Kosten und Finanzierung befinden sich in Kapitel 7.4.

Es wird empfohlen, die in den Umsetzungspaketen genannten Maßnahmen prioritär umzusetzen, da sie eine hohe systemische Wirkung haben oder von hoher Bedeutung für die Grundversorgung mit dem ÖPNV sind.

Im Sinne des Qualitätsmanagements lässt sich durch die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig überprüfen, ob die Maßnahmen den erwünschten Kosten-Nutzen-Effekt haben. Besteht weiterhin Bedarf, können weitere Maßnahmen dazugeschaltet werden; erfüllt die Maßnahme ihren Zweck nicht ausreichend, kann diese wieder aus dem System entfernt werden.

Die Zusammensetzung der Maßnahmenpakete und ihre Wirkung hängen von mehreren Faktoren ab. Diese sind

- Verkehrliche Wirkung (Auswirkungen auf andere Linien bzw. Synergien im Netz)
- Räumlicher Bezug
- verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo
- Beteiligte Akteure

Unter diesen Gesichtspunkten stellt das Umsetzungskonzept mögliche Rahmen dar, die – je nach räumlichen oder inhaltlichen Schwerpunkt – in den nächsten Jahren ständig aufeinander abgestimmt und an die sich verändernden Herausforderungen und Möglichkeiten angepasst und weiter konkretisiert werden müssen.

Es wird unterschieden zwischen zentralen Maßnahmen und sekundären Maßnahmen. Dabei stellen die zentralen Maßnahmen die Initialzündung für die Umsetzungspakete dar, sie sind ausschlaggebend für die Entwicklung in dem Teilraum oder in dem thematischen Schwerpunkt. Die sekundären Maßnahmen sind Maßnahmen, die die Wirkung der zentralen Maßnahme unterstützen oder als Folge deren Entwicklung entstehen. Hierbei werden die Linien oder Verkehre genannt, die direkt von den Auswirkungen der zentralen Maßnahmen betroffen sind.

Für den Großteil der Umsetzungspakete lassen sich räumliche Schwerpunkte sowie relevante Akteure für die Umsetzung definieren, diese sind im Laufe detaillierterer Projektplanungen zu konkretisieren.

Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass sowohl offene Potentiale genutzt als auch bestehende Defizite im Angebot beseitigt werden. Daher muss das Angebot auf mehreren inhaltlichen und räumlichen Ebenen optimiert werden.

Umsetzungspaket	
Stärkung der Achse Eutin – Neustadt	
Zentrale Maßnahme: Linie 5518	<p>Angebotsausweitung des Stundentaktes am Abend bis 22 Uhr (montags bis freitags) zur Sicherung der Verbindung zwischen den Bahnhöfen Eutin und Neustadt sowie den dazwischen liegenden Orten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Einrichtung zusätzlicher Fahrtenpaare um 20, 21 und 22 Uhr (montags-freitags)
	<p>Verdichtung des Angebots am Wochenende zu einem durchgängigen Stundentakt</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Einrichtung von 9 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 3 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 07 und 19 Uhr
	<p>Begradigung des Linienwegs zur Verkürzung der Reisezeit zwischen Eutin und Neustadt</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ keine Bedienung von Röbel: Einrichtung der DorfBusse Eutin und Neustadt zur Sicherung des ÖPNV-Angebots
	<p>Kürzung des Linienwegs ab Neustadt, Führung nur noch bis „Neustadt, Klinikum“</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auswirkung auf Linie 5803: Verlängerung des Linienwegs bis Rettin, Strandweg und Anpassung des Fahrplans

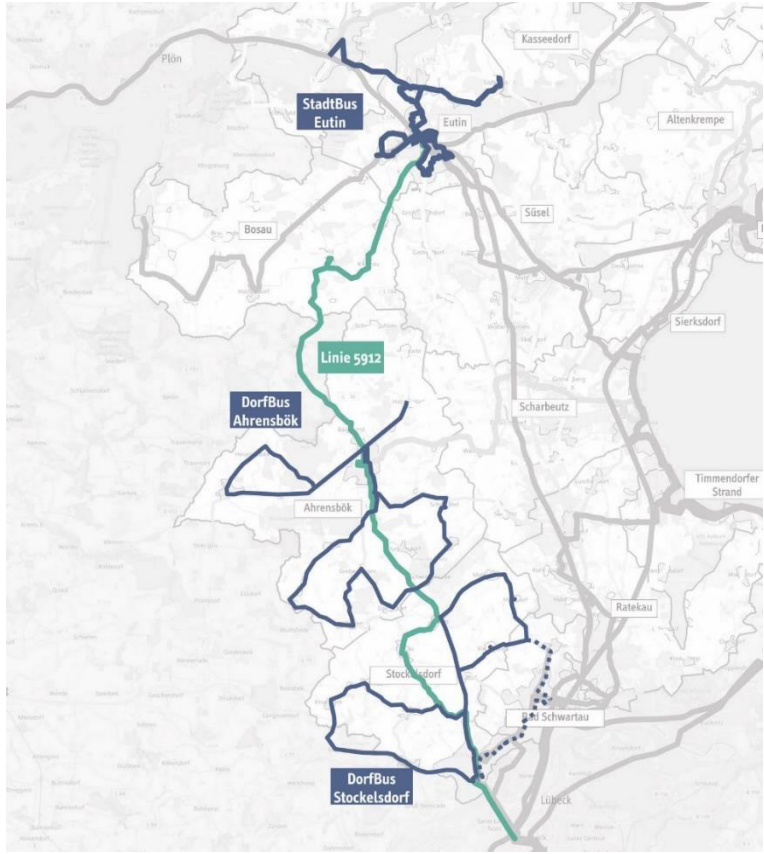
<p>sekundäre Maßnahme:</p> <p>Linie 5803</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan <p>Angebotsausweitung in den Abendstunden, Angebotsausweitung und -verdichtung am Wochenende</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Einrichtung eines weiteren Fahrtenpaars um ca. 20 Uhr (montags – freitags) ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 09 und 17 Uhr <p>Weiterführung bis nach Pelzerhaken und Rettin ab Neustadt sowie nach Timm. Strand, ZOB ab Scharbeutz</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auswirkung auf Linie 5518: Kürzung des Linienwegs bis Neustadt, Klinikum und Anpassung des Fahrplans <p>Abstimmung des Fahrplans der Linien insbesondere mit Linie 40 im Abschnitt Scharbeutz – Timmendorfer Strand und Linie 5518 im Stadtgebiet von Neustadt</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erzeugung von integrierten Angeboten und einem dadurch dichteren Takt auf ausgewählten Abschnitten (im Zentrum von Neustadt oder entlang der Strandallee zwischen Scharbeutz und Timmendorfer Strand) und Vermeidung von Parallelverkehren ■ Anpassung der Fahrpläne sowie der Verknüpfungen zur Sicherung des Umstiegs sowie des integrierten Angebots
<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>Stärkung der Linien im Eutiner Stadtverkehr</p>	<p>Linie 5502</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung des Linienwegs (u.a. durchgängige Führung über Wilhelmshöhe) ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 11 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 9 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5503</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung eines Stundentakts am Samstag (16 neue Fahrtenpaare) ■ Einrichtung eines Stundentakts am Sonntag (15 neue Fahrtenpaare) ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB

	<p>Linie 5504</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5505</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Führung des Linienwegs über die Blaue Lehmkuhle zur Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 19 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB
<p>sekundäre Maßnahme:</p> <p>DorfBus Neustadt</p>	<p>Einrichtung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren montags-samstags und 2 Fahrtenpaaren sonntags
<p>Räumlicher Bezug</p>	
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der zentralen und nachfragestarken Achse ■ Kostengünstiger, aber wirksamer Ausbau des bereits gut eingerichteten Angebots der Linie 5518

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung des Taktangebots und Erhöhung der Bedienungsqualität entlang der Lübecker Bucht ■ Bedarfsgerechtes Angebot für die Siedlungen mit Verbindungsfunktion zu den Hauptorten und der Verknüpfung mit den Regionallinien 		
Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo	Linie	Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)	Kostenveränderung (Euro/Jahr)
	5518	- ca. 37.000	- ca. 96.000
	5803	+ ca. 268.000	+ ca. 697.000
	DorfBus Neustadt	+ ca. 21.000	+ ca. 42.000
	Linie 5502	+ ca. 78.000	+ ca. 203.000
	Linie 5503	- ca. 13.000	- ca. 34.000
	Linie 5504	+ ca. 65.000	+ ca. 169.000
	Linie 5505	+ ca. 57.000	+ ca. 148.000
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Eutin, Neustadt, Sierksdorf, Scharbeutz, Timmendorfer Strand, Bosau, Süsel, Altenkrempe, Schashagen, Grömitz (Abstimmung und Kommunikation) 		
Fazit	<p>Hohe Priorität</p> <p>Die Stärkung der Verbindung zwischen den beiden Bus- und Bahnknotenpunkten Eutin und Neustadt ermöglicht einen Impuls, der aufgrund der Verknüpfungen im System in den nächsten Schritten weit über den zentralen Bereich des Kreises Ostholstein hinaus geht.</p> <p>Durch erste kostengünstige Maßnahmen auf der Linie 5518 können merkbare Verbesserungen eingerichtet werden. Die weiteren Maßnahmen bauen darauf auf und erzeugen insbesondere in Gebieten und Zeiten mit aktuell geringem Angebot eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität.</p>		

Umsetzungspaket Sicherung und Förderung der Mobilität abseits nachfragestarker Achsen im Südkreis	
<p>zentrale Maßnahme:</p> <p>Einrichtung und Stärkung der DorfBus-Angebote</p>	<p>DorfBus Ahrensböök</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt und ggf. Stärkung des Angebots der Linien 5910, 5911, 5960 und 5961 zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort
	<p>DorfBus Stockelsdorf</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung des Angebots zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren montags-samstags und 2 Fahrtenpaaren sonntags

<p>Zentrale Maßnahme:</p> <p>Stärkung der Linien im Eutiner Stadtverkehr</p>	<p>Linie 5502</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung des Linienwegs (u.a. durchgängige Führung über Wilhelmshöhe) ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 11 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 9 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5503</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung eines Stundentakts am Samstag (16 neue Fahrtenpaare) ■ Einrichtung eines Stundentakts am Sonntag (15 neue Fahrtenpaare) ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5504</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5505</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Führung des Linienwegs über die Blaue Lehmkuhle zur Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 19 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB
<p>sekundäre Maßnahme:</p> <p>Linie 5912</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan

	<p>Verdichtung und Ausweitung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren samstags zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 12 neuen Fahrtenpaaren sonntags zwischen 07 und 22 Uhr <p>Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ werktags ab 20 Uhr ■ samstags ab 18 Uhr ■ sonntags ganztägig <p>Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung von Hutzfeld und Hassendorf wird von der Linie 5516 übernommen <p>Zusammenführung der Linien 5515 (Eutin – Sarau – Ahrensböök) und 5912 (Ahrensböök – Stockelsdorf – Lübeck)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung einer schnellen und umstiegsfreien Verbindung zwischen Eutin, Ahrensböök und Lübeck abseits der Schienenverbindung mit Anbindung ausgewählter Ortschaften
<p>Räumlicher Bezug</p>	

<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung in den weniger dicht bewohnten Siedlungen (angebotsorientierter Ausbau) ■ Bereitstellung von schnellen Verbindungen auf der Hauptroute ■ Auch am Wochenende tagesdurchgängige Anbindung durch DorfBus-Angebote ■ Verbesserte Erreichbarkeit durch Einsatz ergänzender Mobilitätsangebote und deren Verknüpfung mit den ÖPNV 		
<p>Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo</p>	<p>Linie</p>	<p>Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)</p>	<p>Kostenveränderung (Euro/Jahr)</p>
	<p>Linie 5502</p>	<p>+ ca. 78.000</p>	<p>+ ca. 203.000</p>
	<p>Linie 5503</p>	<p>- ca. 13.000</p>	<p>- ca. 34.000</p>
	<p>Linie 5504</p>	<p>+ ca. 65.000</p>	<p>+ ca. 169.000</p>
	<p>Linie 5505</p>	<p>+ ca. 57.000</p>	<p>+ ca. 148.000</p>
	<p>DorfBus Ahrensböök</p>	<p>keine Mehrleistung</p>	<p>keine Mehrkosten</p>
	<p>DorfBus Stockelsdorf</p>	<p>+ ca. 22.000</p>	<p>+ ca. 44.000</p>
	<p>Linie 5912</p>	<p>+ ca. 108.000</p>	<p>+ ca. 281.000</p>
<p>Beteiligte Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Eutin, Bosau, Süsel, Ahrensböök, Stockelsdorf und Bad Schwartau (Abstimmung und Kommunikation) 		
<p>Fazit</p>	<p>Mittlere Priorität</p> <p>Die Einrichtung von DorfBussen schafft ein attraktives flächendeckendes Angebot für die ländlichen Bereiche in Ostholstein. In Begleitung oder im Nachgang zur Schaffung der DorfBus-Angebote werden die bestehenden Linien (reguläres und Schulverkehrsangebot) angepasst und in ihrer Funktion geschärft.</p> <p>Die Maßnahmen müssen begleitet werden von einer intensiven Marketingarbeit, um die potentiellen Fahrgäste sowie die Gemeinden aktiv mitzunehmen, da auch sie durch Maßnahmen vom Ausbau der Infrastruktur bis zur Bereitstellung von Mobilitätspaten einen Beitrag zur Entwicklung des ÖPNV leisten.</p>		

Umsetzungspaket Sicherung und Förderung der Mobilität abseits nachfragestarker Achsen im Nordkreis	
zentrale Maßnahme: Einrichtung und Stärkung der DorfBus-Angebote	<p>DorfBus Oldenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt und ggf. Stärkung des Angebots der Linien 5761, 5762, 5763 und 5764 zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort <hr/> <p>DorfBus Heiligenhafen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt und ggf. Stärkung des Angebots der Linien 5765, 5766 und 5767 zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort <hr/> <p>DorfBus Lensahn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung des Angebots zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren montags-samstags und 2 Fahrtenpaaren sonntags <hr/> <p>DorfBus Fehmarn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung des Angebots zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Enge Kooperation und Abstimmung mit dem Bürgerbus Fehmarn zur Einrichtung eines attraktiven Angebots
Sekundäre Maßnahme: Linie 5710	<p>Verdichtung des Fahrtenangebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Saisonale Angebotsausweitung: Im Sommer verkehrt die Linie im Stundentakt, im Winter im Zweistundentakt <hr/> <p>Etablierung des Stadtbusses als Mobilitätsangebot für Urlauber und Touristen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zusammen mit dem DorfBus Heiligenhafen und den Regionallinien soll für das Stadtgebiet Heiligenhafens ein gemeinsames Angebot mit Stadtbusqualität hergestellt werden. Dabei stellt die Linie 5710 die Basis für die innerstädtische Erschließung dar ■ Neben den Urlaubern und Touristen, die mit dem Bus relevante Ziele erreichen können, soll die Linie auch als Mobilitätsangebot für die Bewohner dienen
sekundäre Maßnahme: Linie 5800	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan

	<p>Verdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots zur Beseitigung des Bedienungsdefizits</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von 2 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags gegen 10 und 22 Uhr im Bereich Neustadt – Grube und 5 weiteren Fahrtenpaaren zwischen 9 und 22 Uhr im Bereich Grube – Oldeburg ■ Einrichtung von 2 weiteren Fahrtenpaaren samstags gegen 13 und 22 Uhr im Bereich Neustadt – Grube und 6 weiteren Fahrtenpaaren zwischen 08 und 22 Uhr im Bereich Grube – Oldenburg ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren sonntags zwischen 08 und 20 Uhr im Bereich Grube – Oldenburg <p>Anpassung des Bedienungsangebots auf den Abschnitten nördlich und südlich von Dahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stündliches Angebot zwischen Neustadt und Dahme ■ zweistündliches Angebot zwischen Dahme, Grube und Oldenburg <p>Beschleunigung zwischen Grube und Oldenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verringerung der Fahrzeit auf weniger als 30 min (aktuell 35 min) ■ Anpassung des Linienwegs in Kombination mit der Einrichtung des DorfBusses Oldenburg
<p>sekundäre Maßnahme: Linie 5804</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan <p>Verdichtung und Ausweitung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von 2 weiteren Fahrtenpaaren samstags nach 20 Uhr ■ Einrichtung eines Studentaktes am Sonntag (7 weitere Fahrtenpaare zwischen 07 und 20 Uhr) <p>Vereinheitlichung der Durchbindung bis nach Heiligenhafen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrplananpassung insbesondere an Samstagen ■ Abstimmung des Fahrplans mit den DorfBussen Oldenburg und Heiligenhafen
<p>sekundäre Maßnahme: Linie 5811</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan

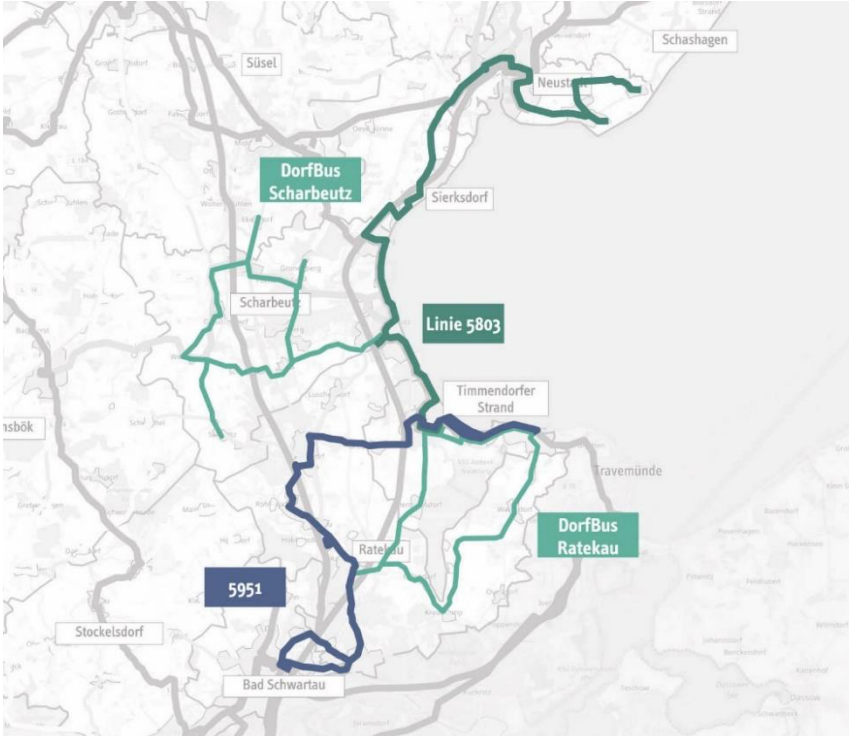
	<p>Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig <p>Weiterführung des Linienwegs bis nach Burgtiefe</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ersatz für Linie 5751 auf dem Abschnitt Burg – Burgtiefe <p>Vereinheitlichung der Durchbindung bis nach Oldenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Bedienung der Haltestelle Oldenburg, Bf/ZOB ■ Linienweg in Oldenburg nur noch bis Schauenburger Platz
<p>Bürgerbus Fehmarn</p>	<p>Abstimmung mit dem DorfBus Fehmarn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung eines gemeinsamen Angebotes für die Insel Fehmarn durch eine enge Kooperation des Vereins Bürgerbus Fehmarn e.V. ■ Aufteilung der Bedienungsgebiete sowie der Einsatzzeiten für ein möglichst transparentes Angebot für die Fahrgäste

<p>Räumlicher Bezug</p>			
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung in den weniger dicht bewohnten Siedlungen (angebotsorientierter Ausbau) ■ Bereitstellung von schnellen Verbindungen auf den Haupttruten ■ Auch am Wochenende tagesdurchgängige Anbindung zentraler Orte durch DorfBus-Angebote ■ Systematische Verknüpfung mehrerer Linien in Oldenburg untereinander sowie mit dem SPNV ■ Verbesserte Erreichbarkeit durch Einsatz ergänzender Mobilitätsangebote und deren Verknüpfung mit den ÖPNV 		
<p>Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo</p>	<p>Linie</p>	<p>Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)</p>	<p>Kostenveränderung (Euro/Jahr)</p>
<p>DorfBus Oldenburg</p>		<p>unverändert</p>	<p>unverändert</p>
<p>DorfBus Heiligehafen</p>		<p>unverändert</p>	<p>unverändert</p>

	DorfBus Lensahn	+ ca. 22.000	+ ca. 44.000
	DorfBus Fehmarn	+ ca. 46.000	+ ca. 92.000
	Linie 5710	zu prüfen	zu prüfen
	Linie 5800	+ ca. 41.000	+ ca. 107.000
	Linie 5804	+ ca. 164.000	+ ca. 426.000
	Linie 5811	+ ca. 147.000	+ ca. 382.000
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Fehmarn, Großenbrode, Neukirchen, Heiligenhafen, Gremersdorf, Wangels, Oldenburg, Göhl, Heringsdorf, Grube, Dahme, Riepsdorf, Damlos, Kabelhorst, Lensahn, Harmsdorf, Beschendorf, Manhagen, Grömitz, Schashagen, Neustadt (Abstimmung und Kommunikation) ■ Verein Bürgerbus Fehmarn e.V. (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung) 		
Fazit	<p>Mittlere Priorität</p> <p>Die Einrichtung von DorfBussen schafft ein attraktives flächendeckendes Angebot für die nördlichen Bereiche in Ostholstein. In Begleitung oder im Nachgang zur Schaffung der DorfBus-Angebote werden die bestehenden Linien (reguläres und Schulverkehrsangebot) angepasst und in ihrer Funktion geschärft.</p> <p>Eine intensive Abstimmung der neuen Angebote mit den Kommunen – aber auch mit dem Bürgerbusverein Fehmarn – ist in diesem Paket von besonderer Bedeutung, um ein Angebot zu schaffen, das allen Anforderungen der Beteiligten entspricht.</p> <p>Die Maßnahmen müssen begleitet werden von einer intensiven Marketingarbeit, um die potentiellen Fahrgäste sowie die Gemeinden aktiv mitzunehmen, da auch sie durch Maßnahmen vom Ausbau der Infrastruktur bis zur Bereitstellung von Mobilitätspaten einen Beitrag zur Entwicklung des ÖPNV leisten.</p>		

Umsetzungspaket Ordnung der Verkehre für die Lübecker Bucht und Hinterland	
Zentrale Maßnahme: Linie 5951	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan <p>Vereinheitlichung des Linienwegs</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ durchgängiges Angebot bis Niendorf, Schwimmhalle ■ Verbesserung der Fahrplantransparenz

	<p>Zusätzliche Anbindung des Bf. Bad Schwartau</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ SPNV-Anbindung für Bad Schwartau, Sereetz und Ratekau
	<p>Keine Weiterführung bis Lübeck Hbf/ZOB</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vermeidung des Parallelverkehrs mit den Linien des Stadtverkehrs Lübeck ■ Konzentration der Verkehrsleistung auf den Bereich des Kreises Ostholstein
	<p>Anbindung von Pönitz ausschließlich im Schulverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Schulfahrten (z.B. nach Pönitz) finden auf besonders markierten Fahrten der Linie 5951 statt ■ Teilweise übernimmt der DorfBus Scharbeutz erschließende Aufgaben für Pönitz
<p>sekundäre Maßnahme: Linie 5803</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Neuordnung der bestehenden Fahrten ■ Berücksichtigung und Sicherung der bestehenden Schulfahrten im Fahrplan <p>Angebotsausweitung in den Abendstunden, Angebotsausweitung und -verdichtung am Wochenende</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahme ist umsetzbar, ohne dass ein zwingender Anpassungsbedarf bei anderen Linien entsteht ■ Einrichtung eines weiteren Fahrtenpaars um ca. 20 Uhr (montags – freitags) ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 09 und 17 Uhr <p>Weiterführung bis nach Pelzerhaken und Rettin ab Neustadt sowie nach Timm. Strand, ZOB ab Scharbeutz</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auswirkung auf Linie 5518: Kürzung des Linienwegs bis Neustadt, Klinikum und Anpassung des Fahrplans <p>Abstimmung des Fahrplans der Linien insbesondere mit Linie 40 im Abschnitt Scharbeutz – Timmendorfer Strand und Linie 5518 im Stadtgebiet von Neustadt</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erzeugung von integrierten Angeboten und einem dadurch dichteren Takt auf ausgewählten Abschnitten (im Zentrum von Neustadt oder entlang der Strandallee zwischen Scharbeutz und Timmendorfer Strand) und Vermeidung von Parallelverkehren ■ Anpassung der Fahrpläne sowie der Verknüpfungen zur Sicherung des Umstiegs sowie des integrierten Angebots

<p>sekundäre Maßnahme:</p> <p>Einrichtung und Stärkung der DorfBus-Angebote</p>	<p>DorfBus Scharbeutz</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung des Angebots zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren montags-samstags und 2 Fahrtenpaaren sonntags ■ Übernahme der Aufgabe der Linie 5817 zwischen Scharbeutz und Klingberg <p>DorfBus Ratekau</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung des Angebots zur Erschließung und der Anbindung der Siedlungen an den Hauptort ■ Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren montags-samstags und 2 Fahrtenpaaren sonntags ■ Übernahme der Aufgabe der Linie 5950 im Bereich um den Himmelsdorfer See
<p>Räumlicher Bezug</p>	
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung der Linienwege und Fahrpläne ■ Funktionale Trennung von Regionallinien (starke Achsen) und DorfBussen (Erschließung) ■ Trennung der Schulfahrten vom regulären Fahrplan ■ Reduzierung von Verkehrsleistung der Linie 5951 durch Kürzung des Linienwegs und Anpassung des Fahrplans ■ Bedarfsgerechtes Angebot für die Siedlungen mit Verbindungsfunktion zu den Hauptorten und der Verknüpfung mit den Regionallinien ■ Neben den Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Ostholstein besteht Abstimmungsbedarf mit den Lübecker Stadtverkehrslinien. Insbesondere mit Linie 40 kann ein integriertes Angebot zwischen Scharbeutz und Niendorf hergestellt werden

Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo	Linie	Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)	Kostenveränderung (Euro/Jahr)
	Linie 5951	- ca. 157.00	- ca. 408.000
	Linie 5803	+ ca. 268.000	+ ca. 697.000
	DorfBus Scharbeutz	+ ca. 13.000	+ ca. 26.000
	DorfBus Ratekau	+ ca. 10.000	+ ca. 20.000
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf, Neustadt, Süsel sowie Hansestadt Lübeck (Abstimmung und Kommunikation) 		
Fazit	<p>Niedrige Priorität</p> <p>Die Vereinheitlichung von Linienweg und Fahrplan der Linie 5951 trägt dazu bei, diese Linie in ihrer Funktion als Regionallinie auf einer wichtigen Verbindungsachse zu stärken. Durch die Anpassung entstehen insbesondere im Bereich zwischen Scharbeutz und Niendorf starke Synergieeffekte mit der Linie 5803 und dem DorfBus Ratekau (sowie mit der Linie 40).</p> <p>Durch die Einrichtung der DorfBusse werden die Buslinien 5950 und 5817 ersetzt, sodass auch in diesen Bereichen einheitliche Angebote eingeführt werden können.</p>		

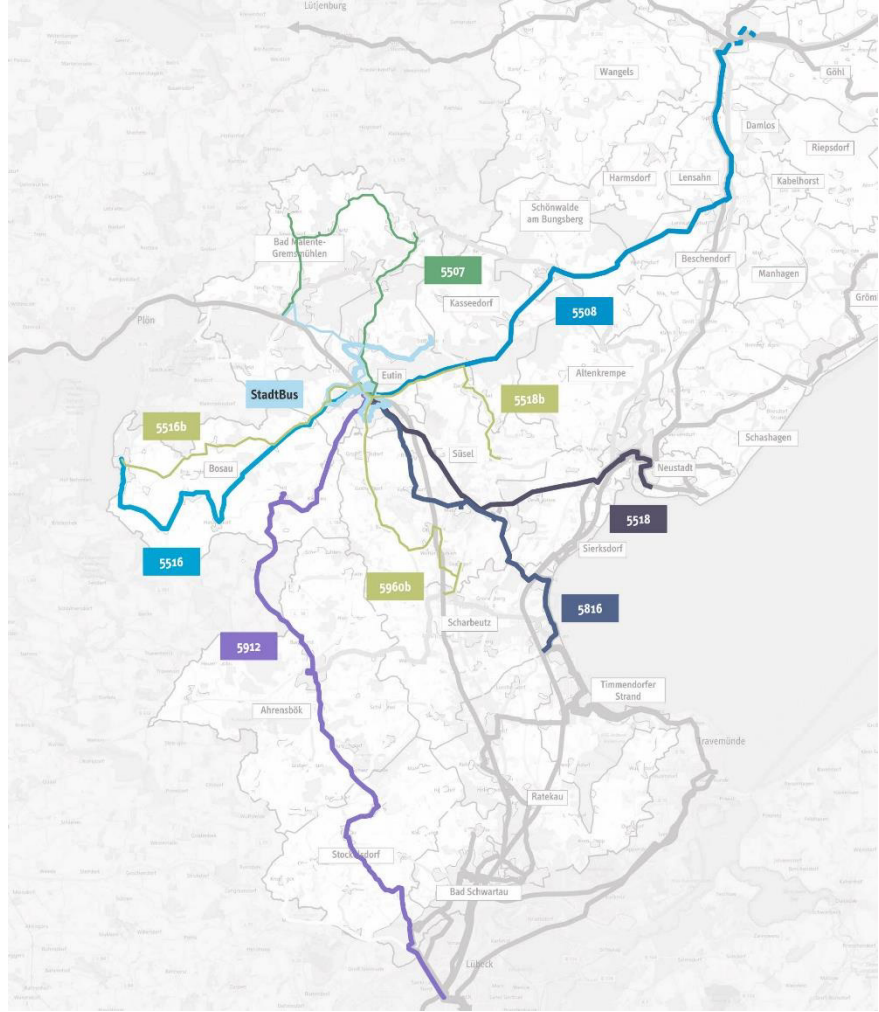
Umsetzungspaket StadtBus Eutin	
<p>Zentrale Maßnahme:</p> <p>Stärkung der Linien im Eutiner Stadtverkehr</p>	<p>Linie 5502</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung des Linienwegs (u.a. durchgängige Führung über Wilhelmshöhe) ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 7 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 11 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 9 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5503</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots: ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung eines Stundentakts am Samstag (16 neue Fahrtenpaare) ■ Einrichtung eines Stundentakts am Sonntag (15 neue Fahrtenpaare) ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB

	<p>Linie 5504</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 06 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 07 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB <p>Linie 5505</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Führung des Linienwegs über die Blaue Lehmkuhle zur Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 19 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Samstag zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren am Sonntag zwischen 08 und 20 Uhr ■ Abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr am Bahnhof/ZOB
<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>Linie 5516</p>	<p>Durchgängige Vertaktung des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines Angebotes weitestgehend im Stundentakt <p>Verdichtung und Ausweitung des Fahrtangebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung des Bedienungszeitraums insbesondere in den Abendstunden sowie am Wochenende ■ Einrichtung von 8 weiteren Fahrtenpaaren montags-freitags zwischen 08 und 22 Uhr ■ Einrichtung von 10 weiteren Fahrtenpaaren samstags zwischen 07 und 20 Uhr ■ Einrichtung von 4 weiteren Fahrtenpaaren sonntags zwischen 08 und 20 Uhr <p>Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ werktags 09-13 Uhr und ab 18 Uhr ■ samstags und sonntags ganztägig <p>Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linienführung in Eutin über die Plöner Straße für eine direkte Verbindung zum Bahnhof/ZOB ■ Bisherige Erschließungsfunktion für Eutin Neudorf wird von den Linien 5505 und 5516b übernommen

<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>Anpassung bzw. Einrichtung von Schulbuslinien im Einzugsgebiet von Eutin</p>	<p>Anpassung von Linienweg und Fahrplan mit Ausrichtung auf die Bedarfe des Schulverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5507 (Eutin – Fissau – Krummsee – Sieversdorf – Malente) ■ Fahrtenangebot von 11 Fahrtenpaaren montags-freitags und 4 Fahrtenpaaren samstags-sonntags <p>Einrichtung von Schulbuslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ausrichtung auf die Bedarfe des Schulverkehrs und dadurch klare räumliche und zeitliche Abgrenzung zum regulären Regionalbusangebot ■ Fahrtenangebot von 11 Fahrtenpaaren montags-freitags und 4 Fahrtenpaaren samstags-sonntags ■ Linie 5516b (Bosau – Thürk – Majenfelde – Quisdorf – Eutin Neudorf – Eutin) ■ Linie 5518b (Bujendorf – Vinzier – Griebel – Zarnekau – Eutin) ■ Linie 5960b (Pönitz – Ekeldorf – Ottendorf – Barkau – Gothendorf – Groß Meinsdorf – Eutin)
<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>DorfBusse</p>	<p>Einrichtung des DorfBusses Bad Malente-Gremsmühlen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung von Fahrplan und Linienführung mit der angepassten Linie 5503 sowie dem Bürgerbus Malente, um keine parallelen Angebote zu schaffen
<p>Räumlicher Bezug</p>	

<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung im Stadtgebiet von Eutin sowie in Fissau und Sibbersdorf ■ Verbesserung der Erschließungswirkung im Stadtgebiet und direktem Umfeld von Eutin ■ Klarere funktionale Aufteilung der Stadt- und Regionallinien: StadtBuslinien übernehmen die Erschließung der Wohngebiete, Regionallinien stellen eine möglichst schnelle und direkte Verbindung 		
<p>Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo</p>	<p>Linie</p>	<p>Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)</p>	<p>Kostenveränderung (Euro/Jahr)</p>
	Linie 5502	+ ca. 78.000	+ ca. 203.000
	Linie 5503	- ca. 13.000	- ca. 34.000
	Linie 5504	+ ca. 65.000	+ ca. 169.000
	Linie 5505	+ ca. 57.000	+ ca. 148.000
	Linie 5516	+ ca.61.000	+ ca. 159.000
	Linie 5507	- ca. 29.000	- ca. 75.000
	Linie 5516b	+ ca. 74.000	+ ca. 192.000
	Linie 5518b	+ ca. 54.000	+ ca. 140.000
	Linie 5960b	+ ca. 79.000	+ ca. 205.000
DorfBus Bad Malente-Gremsmühlen	+ ca. 17.000	+ ca. 34.000	
<p>Beteiligte Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Eutin, Bad Malente-Gremsmühlen, Bosau, Süsel, Kasseedorf und Scharbeutz sowie ggf. Landkreis Plön mit Gemeinde Bösdorf (Abstimmung und Kommunikation) 		
<p>Fazit</p>	<p>Mittlere Priorität</p> <p>Mit dem Ausbau des StadtBusses erhält Eutin eine spürbare Qualitätsverbesserung. Die Einführung eines weitgehenden Stundentaktes ermöglicht eine Verknüpfung von Stadt- und Regionallinien sowie mit dem SPNV. Dabei ermöglicht die Aufteilung der Funktionen (Erschließung bzw. Verbindung) eine verbesserte Nutzung für Fahrgäste aus dem Umland und in der Stadt Eutin.</p> <p>Die Umsetzung kann sich vorerst auf den Ausbau der StadtBusses konzentrieren, um schnelle Verbesserungen innerhalb des Stadtgebietes zu erzeugen. Um das Umland stärker im System zu vernetzen ist jedoch auch der Ausbau der Regionallinien und damit auch die Abstimmung mit dem StadtBus von hoher Bedeutung.</p>		

Umsetzungspaket Ausrichtung der Ankünfte und Abfahrten am Bahnhof/ZOB Eutin zur Minute .30	
<p>Zentrale Maßnahme:</p> <p>Anpassung der Fahrpläne</p>	<p>Vertaktung (und Verdichtung) des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5502: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5503: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5504: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5508: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5516: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5816: Einrichtung eines Stundentaktes ■ Linie 5912: Einrichtung eines Stundentaktes
	<p>Anpassung der Taktlage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5502: Grundlegende Anpassung ■ Linie 5504: Grundlegende Anpassung ■ Linie 5505: Anpassung einzelner Fahrten ■ Linie 5508: Anpassung einzelner Fahrten, insbesondere am Wochenende ■ Linie 5516: Grundlegende Anpassung der Taktlage ■ Linie 5816: Grundlegende Anpassung der Taktlage ■ Linie 5912: Anpassung durch Neukonzeption der Linie
<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>Anpassung der Linienwege</p>	<p>Anpassung der Strecken vor dem Hintergrund der Anpassung der Fahrpläne und Fahrzeugumläufe sowie der funktionalen Trennung von Stadt-, Regional-, Dorf- und Schulverkehrslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5502: Anpassungen Stadtgebiet von Eutin ■ Linie 5503: Anpassungen in Eutin und Bad Malente-Gremsmühlen ■ Linie 5504: leichte Veränderungen im Stadtgebiet von Eutin ■ Linie 5505: leichte Veränderungen im Stadtgebiet von Eutin ■ Linie 5508: Begradigung zwischen Eutin und Schönwalde ■ Linie 5516: Begradigung zwischen Eutin und Bosau ■ Linie 5518: Begradigung zwischen Eutin und Süsel ■ Linie 5816: Begradigung zwischen Eutin und Süsel ■ Linie 5912: Durchbindung der Linien 5515 und 5912 und Begradigung zwischen Eutin und Ahrensböök
<p>Sekundäre Maßnahme:</p> <p>Anpassung bzw. Einrichtung Schulbuslinien im Einzugsgebiet von Eutin</p>	<p>Anpassung von Linienweg und Fahrplan mit Ausrichtung auf die Bedarfe des Schulverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5507 (Eutin – Fissau – Krummsee – Sieversdorf – Malente) ■ Fahrtenangebot von 11 Fahrtenpaaren montags-freitags und 4 Fahrtenpaaren samstags-sonntags

	<p>Einrichtung von Schulbuslinien</p> <ul style="list-style-type: none">■ Ausrichtung auf die Bedarfe des Schulverkehrs und dadurch klare räumliche und zeitliche Abgrenzung zum regulären Regionalbusangebot■ Fahrtenangebot von 11 Fahrtenpaaren montags-freitags und 4 Fahrtenpaaren samstags-sonntags■ Linie 5516b (Bosau – Thürk – Majenfelde – Quisdorf – Eutin Neudorf – Eutin)■ Linie 5518b (Bujendorf – Vinzier – Griebel – Zarnekau – Eutin)■ Linie 5960b (Pönitz – Ekeldorf – Ottendorf – Barkau – Gothendorf – Groß Meinsdorf – Eutin)
Räumlicher Bezug	
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none">■ Das Rendez-Vous aller Linien mit Start- und Endpunkt am Bahnhof/ZOB Eutin ermöglicht eine sehr hohe Auswahl an Umstiegen zwischen den SPNV- und Busangeboten.■ Die Ankünfte und Abfahrten um die Minute ,30 ermöglicht eine Verknüpfung mit dem schnelleren Regionalexpress in Richtung Lübeck oder Kiel■ Insbesondere auf Einfallstraßen von Eutin ist zu berücksichtigen, dass bei zeitgleicher Ankunft und Abfahrt Parallelverkehre entstehen. Diese können

	teilweise reduziert werden, wenn unterschiedliche Linienwege eingeschlagen werden (sofern es verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist) <ul style="list-style-type: none"> ■ Der Eutiner ZOB wird in den Stoßzeiten (vorhanden Ankünfte und Abfahrten plus Schulfahrten) stark ausgelastet werden. Bei zusätzlichen Fahrten ist die Kapazität an den Haltepositionen zu prüfen. 		
Verkehrliche und finanzielle Veränderung gegenüber dem Status quo	Linie	Leistungsveränderung (Fahrplan-km/Jahr)	Kostenveränderung (Euro/Jahr)
	Linie 5502	+ ca. 78.000	+ ca. 203.000
	Linie 5503	- ca. 13.000	- ca. 34.000
	Linie 5504	+ ca. 65.000	+ ca. 169.000
	Linie 5505	+ ca. 57.000	+ ca. 148.000
	Linie 5507	- ca. 29.000	- ca. 75.000
	Linie 5508	+ ca. 82.000	+ ca. 213.000
	Linie 5516	+ ca.61.000	+ ca. 159.000
	Linie 5516b	+ ca. 74.000	- ca. 192.000
	Linie 5518	- ca. 37.000	- ca. 96.000
	Linie 5518b	+ ca. 54.000	+ ca. 140.000
	Linie 5816	- ca. 210.000	- ca. 546.000
	Linie 5912	+ ca. 108.000	+ ca. 281.000
Linie 5960b	+ ca. 79.000	+ ca. 205.000	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Tarifgestaltung, Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Abstimmung der Linien- und Fahrplangestaltung, Kundenkommunikation) ■ Gemeinden Eutin, Bad Malente-Gremsmühlen, Bosau, Süsel, Kasseedorf und Scharbeutz, Neustadt, Schönwalde, Lensahn, Oldenburg, Ahrensböök, Stockelsdorf sowie ggf. Hansestadt Lübeck und Landkreis Plön (Abstimmung und Kommunikation) 		
Fazit	<p>Hohe Priorität</p> <p>Die Anpassung der Taktlagen bietet eine sehr hohe Umstiegsqualität für Fahrgäste der Linien in und um Eutin. Am Bahnhof/ZOB kann dadurch Netzebenen-übergreifend zwischen allen Produkten umgestiegen werden.</p> <p>Dieses Maßnahmenpaket hat eine hohe Initial-Wirkung auf das gesamte Netz. Durch die Anpassung und Vertaktung dieser Linien werden auch andere, verknüpfte Linien langfristig angepasst werden müssen, um weiterhin eine Verknüpfung im gesamten ÖPNV-Netz des Kreises Ostholstein zu gewähren.</p> <p>Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass lediglich die Anpassung der Taktlagen in vielen Fällen nicht ausreicht. Um funktionierende und wirtschaftliche Fahrzeugumläufe zu gewährleisten, müssen auch die Linienwege angepasst werden</p>		

Umsetzungspaket Optimierung der Fahrgastinformation und Stärkung des Marketings	
Zentrale Maßnahmen	<p>Intensivierung der Marketingaktivitäten Vermarktung der neuen Produkttypen RegionalBus, StadtBus und DorfBus sowie der Verbesserungen auf den einzelnen Linien</p> <p>Stärkung des Corporate design des ÖPNV Einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge, Haltestellen, Informations- und Marketingmaterialien unter der Dachmarke von NAH.SH für eine landesweite Wiedererkennbarkeit</p> <p>Entwicklung von Angeboten für Erstnutzer Angepasste Informations- und Marketingmaterialien sollen noch unerfahrene Nutzer ausreichend informieren und für die ÖPNV-Nutzung motivieren</p>
Weitere Maßnahmen	<p>Produktprofilierung durch differenzierte Linienkennzeichnung Die Produkte Regionallinien, StadtBus, DorfBus, BürgerBus und SchulBus und ihre jeweiligen Eigenschaften können somit besser verstanden und unterschieden werden. Dies kann auch Gelegenheitsnutzern einen leichteren Zugang zum ÖPNV ermöglichen</p> <p>Entwicklung eines einheitlichen Fahrplanlayouts Die Vereinheitlichung des Layouts ermöglicht ein schnelleres und leichteres sowie möglichst barrierefreies Lesen des Fahrplans</p> <p>Benennung zentraler Haltestellen Zur Erhöhung der Nutzungsqualität für die Fahrgäste sind die zentralen Haltestellen/Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet in ihrer Bedeutung und zentralen Lage deutlich im Haltestellennamen kenntlich zu machen</p> <p>Anpassung der Tarifzonen Vergrößerung der Tarifzonen, um den Fahrgästen attraktive Ticketpreise zu bieten und somit eine Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung zu senken</p>
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kreis Ostholstein (Aufgabenträger) ■ NAH.SH (Koordination und Kundenkommunikation) ■ Verkehrsunternehmen (Kundenkommunikation) ■ Gemeinden des Kreises Ostholstein (Kommunikation mit den Bürgern, Multiplikatoren)
Fazit	<p>Hohe Priorität Die Verbesserung der Informations- und Marketingaktivitäten zielt vorrangig darauf ab, die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern. Klar wiedererkennbare und zuzuordnende Informationen der Haltestellen, Fahrzeuge und Linienangebote sollen die</p>

	<p>Nutzungshürden reduzieren und insbesondere potentielle Neukunden einen einfachen Zugang zum ÖPNV ermöglichen.</p> <p>Da sich dieses Umsetzungspaket auf die Kommunikation mit den Kunden beschränkt, ist es vergleichsweise kostengünstig und schnell umzusetzen. Daher kann bereits zeitnah mit diesen Maßnahmen begonnen werden, auch wenn noch keine Anpassungen im Liniennetz stattgefunden haben.</p>
--	---

7.2 Phasen des Ausbaus der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung und dessen Auswirkungen auf das Netz

Voraussichtlich bis zum Jahr 2028 wird eine neue Schienenverbindung zwischen Lübeck und Nykøbing in Dänemark hergestellt, die im Bereich von Ostholstein in weiten Teilen als neue Bahntrasse in direkter Nähe der Autobahn A1 geführt wird. Über diese Verbindung soll nach dem Neu-/Ausbau neben dem Güterverkehr auch der Personennah- und -fernverkehr bewerkstelligt werden. Der SPNV soll entlang dieser Trasse nach derzeitiger Planung in Lübeck, Bad Schwartau, Ratekau, Scharbeutz, Haffkrug, Lensahn, Oldenburg, Großenbrode, Burg auf Fehmarn sowie Puttgarden halten. Die Haltepunkte Sierksdorf und Neustadt werden weiterhin über die Verbindung Lübeck – Neustadt bedient. Die Trasse Lübeck – Eutin – Kiel wird von der Planung nicht berührt.

Aufgrund der neuen Verbindung entfällt die Trasse der Bäderbahn entlang der Lübecker Bucht zwischen Bad Schwartau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug. In den Bereichen zwischen Lübeck und Bad Schwartau sowie zwischen Sierksdorf und Neustadt wird die bestehende Trasse weiter benutzt.

Dies hat zur Folge, dass die an der Trasse der Bäderbahn gelegenen Bahnhofhaltepunkte nicht mehr bedient werden können. Aber auch im Bereich Lensahn bis Fehmarn werden aufgrund der Trassenverlegung bestehende Haltepunkte nicht mehr bedient werden können: Die Haltepunkte Oldenburg, Lensahn, Haffkrug und Scharbeutz werden verlegt; Die Bahnhöfe Timmendorfer Strand und Großenbrode werden in ihrer Form aufgegeben, an ihrer Stelle werden mit den jeweiligen Nachbarkommunen gemeinsame Haltepunkte „Ratekau / Timmendorfer Strand“ und „Großenbrode / Heiligenhafen“ eingerichtet.

Für die Bedienung der Verbindungen Lübeck – Fehmarn – Nykøbing und Lübeck – Neustadt sind verschiedene Betriebskonzepte in Planung, sodass aktuell keine konkreten Aussagen zu möglichen Verknüpfungen getroffen werden können. Die Taktichte auf den Verbindungen soll jedoch mindestens weiterhin bestehen bleiben oder sogar erhöht werden:

- Lübeck – Neustadt im Stundentakt
- Lübeck – Fehmarn – Nykøbing im Zweistundentakt

Anpassungen des Bussystems nach Fertigstellung der Schienenverbindung

Die Veränderungen im SPNV haben v.a. Auswirkungen auf den Busverkehr im Norden und Südosten des Kreisgebietes. Durch die systemische Vertaktung und Verknüpfung aller Regionallinien und Dorfbusse entstehen jedoch auch Auswirkungen auf das gesamte Bussystem.

Da häufig größere Distanzen zwischen den neuen Bahnhalt punkten und den Ortskernen liegen, ist eine fußläufige Erschließung nicht mehr gegeben. Daher kommen den Bus-Bahn-Verknüpfungen an diesen Haltepunkten sowie eine hohe Verbindungsqualität zwischen den Haltepunkten und den Ortskernen eine hohe Bedeutung zu.

Dafür sind neben den Anpassungen der Fahrpläne teilweise auch Neuordnungen der Linienwege notwendig. Unter anderem ist die Einrichtung eines Bäderbusses (als Erweiterung der Linie 5803) im Gespräch, um eine durchgängige Verbindung der Orte der Lübecker Bucht zu schaffen. Dieser Bäderbus würde sich am SPNV-Haltepunkt „Ratekau / Timmendorfer Strand) mit der Bahn sowie an mehreren Stellen mit den Zu- und Abbringerlinien der weiteren SPNV-Haltepunkte verknüpfen. Darüber hinaus prüft das Land weitere z.T. auch innovative Konzepte für die Anbindung des neuen Haltepunktes Ratekau/Timmendorfer Strand an das Ortszentrum von Timmendorfer Strand. Ergänzend ist zu prüfen, ob für einzelne Relationen das bestehende Bedienungsangebot ausreichend ist, ggf. ist eine Taktverdichtung auf einen Halbstundentakt auf den jeweiligen Linien oder die Einrichtung von Shuttle-Verkehren sinnvoll, um die Kapazitäten an die Nachfrage anzupassen.

Für den Zeitpunkt ab Fertigstellung der Schienenanbindung für den Fehmarnbelt-Tunnel setzt sich der Kreis für eine Taktverdichtung des SPNV auf den Strecken Lübeck – Neustadt i.H. (Halbstundentakt) und Lübeck – Fehmarn - Nyköbing F./DK (Stundentakt) ein. Grundlage hierfür sind u.a. die Empfehlungen einer „Potenzialanalyse für Schienenverkehr auf der FBQ-Schienenanbindung nördlich Neustadt“ (TTK 2019, im Auftrag der NAH.SH GmbH). Perspektivisch wären mit dieser Taktverdichtung auch Anpassungen der Verknüpfungen von Bussen und Bahnen an den Bahnhöfen nördlich von Neustadt i.H. verbunden.

Auswirkungen der neuen SPNV-Stationen auf das Bussystem

Tabelle 28: Neue SPNV-Stationen im Kreis Ostholstein

Standort	Zu verknüpfende Linien	Wirkung auf das Bussystem
Großenbrode / Heiligenhafen		
Neueinrichtung eines gemeinsamen Bahnhalt punktes östlich von Lütjenbrode SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5811 ■ DorfBus Heiligenhafen ■ Ggf. Linie 5804 	Auswirkung auf die bedienenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ■ Geringe Veränderung für Linie 5811 ■ Größere Veränderung des Linienwegs der Linie 5804 bei Anbindung, verbunden mit längeren Fahrtzeiten und Fahrzeugumläufen Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verknüpfung ist zwingend erforderlich, um die beiden Ortskerne mit dem Bahnhalt zu verbinden.
Oldenburg		
Verlegung des Bahnhalt punktes an die	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 310 ■ Linie 5800 	Große Auswirkung auf die bedienenden Linien:

Standort	Zu verknüpfende Linien	Wirkung auf das Bussystem
Straße Milchdamm im Südosten der Stadt SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5811 ■ DorfBus Oldenburg ■ Ggf. Linie 5508 ■ Ggf. Linie 5804 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs ■ Verlängerung der Fahrtzeiten und ggf. Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verbindung ist zwingend erforderlich. Diese muss jedoch nicht von allen Linien hergestellt werden. Die konkrete Zuwegung des neuen Bahnhofepunktes ist zu prüfen.
Lensahn		
Verlegung des Bahnhofepunktes an die Westseite der A1 zwischen Bäderstraße und Manhagener Weg SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5804 ■ Linie 5508 ■ DorfBus Lensahn 	Geringe Auswirkungen auf die bedienenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs ■ Verlängerung der Fahrtzeiten und der Fahrzeugumläufe Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verknüpfung ist erforderlich, um die Ortsmitte zu erreichen.
Haffkrug		
Verlegung des Bahnhofepunktes an die Verlängerung der Bahnhofstraße, östlich der A1 SPNV-Verbindung Lübeck – Neustadt im Stundentakt SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5816 ■ Linie 5803 (Bäderbus) 	Geringe Auswirkungen auf die bedienenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs ■ Verlängerung der Fahrtzeiten und der Fahrzeugumläufe Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verknüpfung ist erforderlich, um Ortsmitte und Strand zu erreichen.
Scharbeutz		
Verlegung des Bahnhofepunktes an die Straße Bövelstredder östlich der A1 SPNV-Verbindung Lübeck – Neustadt im Stundentakt SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 40 ■ Linie 5816 ■ DorfBus Scharbeutz ■ Ggf. Linie 5960 	Auswirkungen auf die bedienenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs ■ Verlängerung der Fahrtzeiten und Fahrzeugumläufe Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verknüpfung ist aufgrund der Distanz zur Ortsmitte bzw. zum Strand zwingend erforderlich
Ratekau / Timmendorfer Strand		
Neueinrichtung eines gemeinsamen Bahnhofepunktes an die	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5951 ■ Linie 5803 (Bäderbus) 	Große Auswirkungen auf die bedienenden Linien:

Standort	Zu verknüpfende Linien	Wirkung auf das Bussystem
Bäderstraße in Ratekau westlich der A1 SPNV-Verbindung Lübeck – Neustadt im Stundentakt SPNV-Verbindung Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt	<ul style="list-style-type: none"> ■ DorfBus Ratekau 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geringe Verlängerung der Linie 5951 mit Verlängerung der Fahrtzeiten und Fahrzeugumläufe ■ Deutliche Verlängerung der Linie 5803 (Bäderbus) mit Verlängerung der Fahrtzeiten, Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs Eine Anbindung und Bus/Bahn-Verknüpfung ist aufgrund der Verbindung nach Timm. Strand zwingend erforderlich

Weitere Maßnahmen

Neben der Anbindung an das Bussystem sollen die neuen SPNV-Haltestellen mit weiteren Angeboten wie Mobilstationen oder B+R-Anlagen ausgestattet werden, sodass auch abseits des ÖPNV-Systems eine Erreichbarkeit der Stationen sichergestellt werden kann. Da durch die wegfallenden SPNV-Haltestellen teilweise Erschließungsdefizite entstehen, ist die Einrichtung neuer Haltestellen entlang der Linienwege zu prüfen.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Entwicklung Fehmarnbelt-Querung sowie der Hinterlandanbindung zu berücksichtigen, dass auch während der Bauphasen ein ausreichendes ÖPNV-Angebot bereitgestellt werden muss. Insbesondere für den Schienenersatzverkehr (SEV) soll ein konkretes Konzept entwickelt werden. Ggf. müssen weitere Linien angepasst werden, um Verknüpfungen mit dem SEV zu erzeugen.

7.3 Maßnahmenwirkung, Finanzierung und Kosten

7.3.1 Verkehrliche Bewertung

Bedienungsqualität

Durch das nahezu vollständig vertaktete Angebot erhöht sich die Bedienungsqualität (d.h. das Fahrtenangebot) des gesamten ÖPNV-Systems im Kreis Ostholstein, insbesondere die Situation an Verknüpfungspunkten wird durch den integralen Taktfahrplan weitgehend optimiert.

Eine hohe Bedienungsqualität ist entlang der Regionallinien gegeben, die in einem durchgängigen Stundentakt angeboten werden. In bestimmten Abschnitten wird diese Qualität zudem durch integrierte Angebote mehrerer Linien zu einem Halbstundentakt erhöht, so beispielsweise zwischen Haffkrug und Timmendorfer Strand oder innerhalb der Stadtgebiete von Eutin, Neustadt oder Oldenburg.

An Werktagen erfüllen auch die Regionallinien im Zweistundentakt eine mittlere Bedienungsqualität (mind. 11 Fahrtenpaare am Tag). Am Wochenende wird mindestens eine Grundversorgung (8 Fahrtenpaare am Tag) entlang dieser Korridore angeboten sowie weiterhin eine hohe Bedienungsqualität entlang der Regionallinien im Stundentakt gewährleistet. Das bedarfsgesteuerte Angebot auf den

Regionallinien trägt in weiten Teilen dazu bei, dass auch an Abendstunden, am Wochenende sowie auf nachfrageschwachen Strecken eine ausreichende Bedienungsqualität gesichert wird.

Mit dem DorfBus-System ist vom Montag - Samstag die Anbindung aus den Ortsteilen an das jeweilige Zentrum sowie weitgehend auch der Anschluss an die Regionallinien sichergestellt. Sonntags wird mit 2 Fahrtenpaaren eine Grundversorgung für die kleineren Siedlungen geboten. Neben den regulären Fahrten werden auf Schülerrelationen entsprechende angepasste Fahrten angeboten.

Verbindungsqualität

Im Vergleich zum Status quo wird die Verbindungsqualität erhöht, d.h. die Reisezeiten und die Umsteigebedingungen verbessern sich auf vielen Relationen. Dennoch lässt sie sich auf einzelnen Relationen nicht über die Kategorie einer geringen Verbindungsqualität (Reisezeit von mehr als 25 Minuten) erhöhen. Grund dafür sind – wie bereits im Status quo erwähnt – u.a. die weiten Strecken zwischen bzw. zu den Hauptorten, so kann der Ortsbus Scharbeutz aufgrund seiner umfänglichen Erschließungsfunktion im Gemeindegebiet nur vergleichsweise lange Fahrzeiten aufweisen.

Für Orte mit Anschluss an den SPNV ergeben sich weiterhin hohe Verbindungsqualitäten zu den Oberzentren Kiel und Lübeck (sowie Hamburg). Eine schnelle Verbindung der Hauptorte zu den im Untersuchungsraum liegenden Unterzentren Neustadt und Scharbeutz/Timmendorfer Strand wird teilweise durch umstiegsfreie Verbindung über die Regionallinien oder mindestens über abgestimmte Verknüpfungen zwischen verschiedenen Angeboten gewährleistet.

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität erhöht sich im gesamten Untersuchungsraum nicht nur durch die flächige Abdeckung der Siedlungsbereiche, im ländlichen Raum insbesondere durch den DorfBus, sondern v.a. auch durch die Erhöhung der Bedienungsqualität. Einige Bereiche, die zuvor lediglich im Schulverkehr bedient wurden, werden nun mindestens durch das bedarfsgesteuerte Angebot abgedeckt.

Damit einzelne Siedlungsbereiche mit sehr geringer Einwohnerzahl ebenfalls den Mindeststandard erhalten, empfiehlt sich neben den bedarfsgesteuerten Angeboten und den SchulBuslinien die Einrichtung von B+R-Anlagen an verkehrlich sinnvollen Standorten, über die eine gute Erreichbarkeit des ÖPNV-Netzes gewährleistet werden kann.

7.4 Wirtschaftliche Bewertung

In der Leistungsbilanzierung werden die Linien im Basisnetz (Regionallinien und DorfBus) sowie die Linien mit Funktion im Schulverkehr hinsichtlich der Veränderung des Leistungsangebotes wirtschaftlich bewertet. Dabei sind einzelne Besonderheiten hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeugtypen, der zu erwartenden Abrufgrade bei bedarfsgesteuerten Verkehren oder die je nach Linienbündel (und teilweise auch nach Linien) unterschiedlichen Kilometerpreise zu berücksichtigen.

Bei Linien, deren Verlauf die Kreisgrenzen überschreiten, ist die Kostenabschätzung (anteilig) auf die jeweiligen Aufgabenträger aufgeteilt. Dies trifft auf die Linien 40 (Stadtverkehr Lübeck) und die Linie 310

(Kreis Plön) zu. Bei der Linie 310 sind für den Kreis Ostholstein anteilige Kosten zugeteilt, da diese in der Aufgabenträgerschaft des Nachbarkreises liegt. Für Linie 40 sind die Kosten für die Leistungen errechnet, die im Kreisgebiet gefahren werden.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass für einzelne Linien im Bestand keine Leistungen oder Kosten zur Gegenüberstellung vorhanden waren, sodass für diese Linien Leistungsabschätzungen für den Bestand durchgeführt wurden, die ggf. nicht komplett den tatsächlich gefahrenen Leistungen und Kosten entsprechen. Daher sind für diese Linien in der e Errechnung von Mehrleistung bzw. -kilometer Abweichungen möglich.

Mit der Umsetzung des Konzepts ist mit einer deutlich stärkeren Nutzung der Buslinien im Untersuchungsraum insbesondere im Jedermannverkehr zu rechnen. Damit sind auch höhere Fahrgelderlöse zu erwarten. Zu berücksichtigen ist dabei, dass bei einer Umsetzung von Angebotsverbesserungen im ÖPNV positive Nachfrageeffekte häufig erst nach einer längeren Informations- und Eingewöhnungsphase eintreten, wenn diese mit umfangreichen Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden. Entsprechend sollte eine Evaluierung der Nachfrageeffekte erst nach rund zwei Jahren erfolgen.

Die Neukonzeption des ÖPNV-Systems (inkl. der Einführung der DorfBusse, der Überplanung der Schulverkehrslinien und der Stadtbuslinien Eutin) führt zu einer Erhöhung des Leistungsvolumens. Im Vergleich zum Angebot im Status quo (Stand 2018: ca. 5.275.000 km) werden mit der Neukonzeption rund 16% Mehrleistungen (+ ca. 919.000 km) erbracht. Dabei bestehen Unterschiede zwischen den einzelnen Linienbündeln.

Für die Berechnung der Betriebskosten werden für die Angebotsformen des Linienverkehrs, des Schulverkehrs und des bedarfsgesteuerten Angebots die Kostensätze der drei Linienbündel aus dem Jahr 2018 herangezogen. Als Kennwert für die Kostenveränderungen (Mehrkosten) wird ein standardisierter Preis von 2,60 Euro/Fahrplan-km im Linienverkehr sowie 2,00 Euro/Last-km im Bedarfsverkehr (ALFA) herangezogen. Die tatsächlich entstehenden Kosten sind im Einzelfall differenzierter zu berechnen, da unterschiedliche Kosten für den Einsatz und Betrieb der jeweiligen Produkte und Fahrzeugtypen angesetzt werden müssen.

Die zu erbringende verkehrliche und wirtschaftliche Leistung verteilt sich auf die unterschiedlichen Angebotsformen. Dabei wird die gesamte verkehrliche Leistung zu 70% im Linienverkehr, zu 10% im Bedarfsverkehr (ALFA, mit einem Abrufgrad von 30%) und zu 20% im Schulverkehr erbracht.

Tabelle 29: Leistungs- und Kostenveränderung im Vergleich zum Status quo

Linienbündel	Status quo Gesamtleistung (km/Jahr)	Konzept Gesamtleistung (km/Jahr)	Mehrleistung (km/Jahr)	Mehrkosten (EUR/Jahr)
Nord ¹⁷	2.071.000	2.232.000	230.000 (+8%)	553.000
Mitte	1.974.000	2.552.000	578.000 (+29%)	1.463.000
Süd	1.230.000	1.341.000	111.000 (+9%)	259.000
Gesamt	5.275.000	6.125.000	919.000 (+16%)	2.275.000

Die Gesamtleistung beinhaltet die Angebotsmodule Regionallinien, DorfBusse, Schulverkehrslinien sowie Eutiner Stadtbuslinien.

7.5 Finanzierungsrahmen

Die Finanzierung des ÖPNV im Kreis Ostholstein wird zu großen Teilen aus den Mitteln des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) des Bundes an das Land Schleswig-Holstein gesichert. Entsprechend des ÖPNVG SH werden diese Mittel an die Aufgabenträger weitergeleitet.

Der Kreis Ostholstein sieht vor, den ÖPNV im Rahmen seiner Möglichkeiten weiter zu fördern und auszubauen. Dabei werden die Grenzen der Entwicklung v.a. durch die vorhandenen finanziellen Mittel gesetzt. Veränderungen bei Personal- sowie Kraftstoffpreisen stellen den Kreis als Aufgabenträger vor Herausforderungen.

Der Kreis Ostholstein setzt sich zum Ziel, den ÖPNV zu optimieren und für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Dafür braucht es angebotsseitige Entwicklungen, die sich nur teilweise durch Fahrgasteinnahmen deckeln lassen. Daher bedarf es für die Umsetzung der Maßnahmen zusätzliche finanzielle Mittel.

Eine angemessene finanzielle Beteiligung der Kommunen wird für die Umsetzung der Maßnahmen für notwendig erachtet. Angebote, die von einzelnen Städten und Gemeinden gewünscht oder gefordert werden, aber über die im Kapitel 4.3 definierten Standards hinaus gehen, sollen finanziell von ihnen getragen werden. Der Kreis kann die Städte und Gemeinden entsprechend beratend oder finanziell unterstützen, wenn diese in Teilen dessen Vorstellungen entsprechen und sofern die Stadt bzw. Gemeinde dies wünscht. Hier sind BürgerBusse oder Versuchsprojekte zu alternativen Antrieben zu nennen.

¹⁷ Ohne Berücksichtigung der Linie 310 (Aufgabenträgerschaft Kreis Plön). Durch die Reduzierung von Fahrten, die auf den Schulverkehrslinien für den Schulverkehr nicht mehr relevant sind, um die Angebotsform des Schulverkehrs zu schärfen oder weil vergleichbare Fahrtmöglichkeiten auf den Regionallinien angeboten werden, werden im Konzept rund 215.000 km im Vergleich zum Status quo eingespart.

7.6 Investitionen für die öffentliche Infrastruktur

Der Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur und der Haltestellen – und damit auch deren barrierefreier Ausbau – liegt in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden.

Aufgrund der bestehenden Kosten für die Erbringung der Fahrleistungen sind derzeit keine Förderungen für den Ausbau der Infrastruktur durch den Kreis Ostholstein vorgesehen. Jedoch unterstützt der Kreis die Städte und Gemeinden in beratender Funktion.

Der Kostenrahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen kann sehr unterschiedlich ausfallen und hängt von mehreren Faktoren ab (Einrichtung neuer Haltestellen, Ausbau bestehender Haltestellen, lokale Begebenheiten, Ausmaß des Ausbaus etc.). Daher lassen sich für den Umbau einer bestehenden Haltepositionen Kosten von 1.500 EUR bis 20.000 EUR kalkulieren – je nach bisherigem Ausbaustand:

- die Nachrüstung von taktilen Bodenindikatoren hat einen Kostenaufwand von 1.500 EUR bis 2.500 EUR
- der vollständige Ausbau mit Bordanpassung, taktilen Bodenindikatoren und weiteren baulichen Maßnahmen wie ein Fahrgastunterstand hat Kosten von 10.000 EUR bis 20.000 EUR
- bei weiteren Maßnahmen wie dem Umbau zum Buskap oder Sanierungen der Fahrbahndecke fallen zusätzliche Kosten an.

8 Organisation

Durch die Regionalisierung der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Somit ist der Kreis Ostholstein für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in seinem Kreisgebiet zuständig.

Innerhalb dieser Zuständigkeit erweitern sich die Aufgabenbereiche für den Kreis Ostholstein. Die Planung und Organisation wird um Kommunikations- und Beratungs- und Kontrollaufgaben ergänzt, um die Maßnahmen und Planungen in die Umsetzung zu bringen und im weiteren Prozess begleitet zu werden.

8.1 Linienbündelung

Dieser RNVP übernimmt die bestehenden Strukturen der Linienbündel sowie der ihnen zugeordneten Linien. Die drei Bündel sind so gestaltet, dass eine räumliche und verkehrliche Einheit der Linien gebildet wird. Ziele der Linienbündelung sind

- Optimierung der verkehrlichen Verflechtungen und der Sicherung der Umstiege an den Verknüpfungspunkten
- Optimierung der betrieblichen Abläufe und damit Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Eine Verschiebung von Linien in ein anderes Linienbündel findet daher nicht statt. Bei der Zuordnung neuer Linien wird darauf geachtet, dass diese räumlich und verkehrlich sinnvoll in die Linienbündel integriert werden.

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. Dieser Prozess zur Harmonisierung ist bis zum Jahr 2030 vorgesehen, zu diesem Zeitpunkt sollen alle Linienbündel zum gleichen Zeitraum auslaufen, sodass ein das Gesamtnetz neu ausgeschrieben werden kann. Sollte die Beantragung neuer Liniengenehmigungen erforderlich sein, werden deren Laufzeiten an die der Linienbündel angepasst.

Die Zusammenlegung zu einem gemeinsamen Bündel ist auch dadurch möglich, dass unter den Anbietern und Bewerbern keine kleineren Unternehmen vertreten sind, die entsprechend ihrer betrieblichen Leistung auf die Ausschreibung kleinerer Linienbündel angewiesen wären. Es wird erwartet, dass sich diese Situation zukünftig nicht verändern wird.

Die künftigen Ausschreibungen sollen ausnahmslos konstruktiv erfolgen; die auszuschreibenden 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.

Tabelle 30: Linienbündel mit Linien und erwarteter Verkehrsleistungen

Linienbündel	Linie	Verlauf	Fahrplan-km/Jahr (Linienverkehr) Last-km/Jahr (Bedarfsverkehr)
Nord	5600	Grömitz - Lensahn - Oldenburg	49.000
	5601	Oldenburg - Grömitz - Kellenhusen - Dahme	17.000
	5602	Oldenburg - Hansühn - Schönwalde	53.000
	5603	Weißenhäuser Strand - Oldenburg	18.000
	5604	Oldenburg – Heiligenhafen	33.000
	5610	Kaköhl – Lensahn – Oldenburg	80.000
	5623	Cismar - Grömitz - Cismarfelde	24.000
	5650	Lensahn - Kabelhorst - Lensahn	24.000
	5651	Lensahn - Riepsdorf - Cismar - Lensahn	25.000
	5653	Lensahn - Kabelhorst - Oldenburg	41.000
	5701	Oldenburg - Dazendorf - Heiligenhafen	21.000
	5702	Rossee - Gremersdorf - Heiligenhafen	24.000
	5710	Stadtverkehr Ostseebad Heiligenhafen	zu prüfen
	5751	Burgtiefe - Burg a. F. - Puttgarden	Entfällt. Das Angebot wird vom DorfBus Fehmarn und Linie 5811 übernommen
	5752	Burg - Fehmarnsund - Burg	14.000
	5753	Burg - Katharinenhof - Burg	29.000
	5754	Burg - Orth	71.000
	5756	Petersdorf - Westermarkelsdorf - Petersdorf	14.000
	5757/-58	Burg - Landkirchen - Gollendorf / Wulfen	12.000
	5785	Burg - Landkirchen - Petersdorf - Bojendorf	8.000
	5800	Neustadt – Dahme – Oldenburg	501.000
	5804	Neustadt – Lensahn – Oldenburg – Heiligenhafen	552.000
	5806	Neustadt - Schashagen - Neustadt	2.000
5809	Kaköhl – Schönwalde	16.000	
5810	Pönitz - Grömitz	6.000	

Linienbündel	Linie	Verlauf	Fahrplan-km/Jahr (Linienverkehr) Last-km/Jahr (Bedarfsverkehr)
	5811	Oldenburg – Heiligenhafen – Burg auf Fehmarn – Burgtiefe	474.000
	5820	Bliesdorf - Grömitz	30.000
	5822	Groß Schlammin - Brenkenhagen - Grömitz	18.000
	5823	Süssau - Riepsdorf -Grube	14.000
	DorfBus Fehmarn		46.000
	DorfBus Oldenburg (5761, 5762, 5763, 5764)		50.000
	DorfBus Lensahn		22.000
	DorfBus Heiligenhafen (5765, 5766, 5767)		26.000
Mitte	5502	Eutin/ZOB - Fissau - Sibbersdorf	140.000
	5503	Eutin/ZOB - Malente/Bahnhof	38.000
	5504	Eutin/Parkweg – Eutin/ZOB	104.000
	5505	Eutin/ZOB - Eutin-Neudorf	90.000
	5506	Eutin - Malente über Sielbek	Entfällt. Das Angebot wird in Linie 5507 und Linie 5801 integriert
	5507	Eutin - Malente	104.000
	5508	Eutin – Schönwalde – Lensahn – Oldenburg	264.000
	5509	Schönwalde - Schönwalde	31.000
	5510	Timmdorf - Malente	42.000
	5515	Eutin - Ahrensböök	Entfällt. Das Angebot wird in Linie 5912 integriert
	5516	Bosau – Hutzfeld – Eutin	182.000
	5516b	Bosau – Hutzfeld – Eutin (Schulverkehr)	74.000
	5517	Bosau – Hutzfeld	7.000
	5518	Eutin – Süsel - Neustadt	233.000
	5518b	Eutin – Süsel - Neustadt (Schulverkehr)	54.000
	5590	Schönwalde - Schönwalde	14.000
	5801	Bad Malente – Schönwalde – Altenkrempe – Neustadt	218.000
	5802	Bujendorf-Röbel- Neustadt	45.000

Linienbündel	Linie	Verlauf	Fahrplan-km/Jahr (Linienverkehr) Last-km/Jahr (Bedarfsverkehr)
	5803	Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Sierksdorf – Neustadt – Rettin	399.000
	5816	Eutin – Süsel – Haffkrug - Scharbeutz	190.000
	5817	Gronenberg-Scharbeutz	Entfällt. Angebot wird in DorfBus Scharbeutz integriert
	5900	Süsel - Zarnekau - Röbel - Süsel	41.000
	5960	Ahrensböck – Pönitz - Scharbeutz	115.000
	5960b	Ahrensböck – Pönitz - Scharbeutz (Schulverkehr)	79.000
	5961	Ahrensböck- Schwienkuhlen -Ahrensböck	35.000
	DorfBus Schönwalde		22.000
	DorfBus Neustadt		21.000
	DorfBus Bad Malente		17.000
	Süd	5812	Gronenberg - Pönitz
5813		Haffkrug - Scharbeutz - Pönitz	25.000
5814		Gronenberg - Timmendorfer Strand	33.000
5910		Ahrensböck - Cashagen - Böbs - Ahrensböck	22.000
5911		Ahrensböck - Gnissau - Ahrensböck	7.000
5912		Eutin – Sarau – Ahrensböck – Stockelsdorf - Lübeck	408.000
5920		Ratekau - Niendorf	21.000
5940		Ahrensböck - Malkendorf - Bad Schwartau	24.000
5950		Ratekau - Pansdorf - Hemmelsdorf - Niendorf	34.000
5951		Bad Schwartau – Sereetz – Ratekau – Pansdorf – Timm. Strand – Niendorf	348.000
5954		Dissau - Krumbeck - Curau - Eckhorst - Stockelsdorf	41.000
5955		Luschendorf -Pansdorf	15.000
5970		Eutin/Neustadt	45.000
DorfBus Ratekau		10.000	
DorfBus Scharbeutz		13.000	

Linienbündel	Linie	Verlauf	Fahrplan-km/Jahr (Linienverkehr) Last-km/Jahr (Bedarfsverkehr)
		DorfBus Stockelsdorf	22.000
		DorfBus Ahrensböök (5910, 5911, 5960, 5961)	40.000

9 Anhang

9.1 Steckbriefe für die Linien im Status quo

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: Mo-Fr an ST/FT: 25/25 Sa: 18/18 So: 17/17	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
	11:00-12:30	+	So	+			4.-10. Stunde	+
	12:30-16:00	+						
Bad Schwartau - Lübeck: Mo-Fr an ST/FT: 50/50 Sa: 33/33 So 32/32	17:00-19:00	+						
	Verknüpfungen							
	Bus/Bahn	■ Keine Anbindung eines Bahnhofs in Ostholstein						
Bus /Bus	■ Verknüpfung in Bad Schwartau/ZOB: Anschlüsse an andere Stadtverkehrslinien mit kurzen Übergangszeiten (z.B. nach Stockelsdorf oder Travemünde)							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 am ZOB Bad Schwartau ■ Moderate 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“ 								

Linie 2					
Ravensbusch - Bauernweg (-ZOB/Hbf) - Krankenhaus Süd - Sudeten-straße/Bornkamp					
Verkehrsunternehmen	Stadtverkehr Lübeck GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 35/35	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +	
Sa: 34/34	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +	
So: 17/17	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +	
	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 +				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. ■ In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten 				
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stockelsdorf, Rathausmarkt: Regelmäßige Anschlüsse an die Linie 9 in beide Richtungen sowie an die Linie 5912 (Ahrensböök – Lübeck) 				
Besonderheiten					
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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“ 					

Linie 7					
Bad Schwartau - Vorwerker Friedhof (-ZOB/Hbf- Sandstraße - Genin - Moorgarten/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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +	
Sa: 36/36	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +	
So: 34/34	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +	
	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 +				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. ■ In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten 				

Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtverkehr Lübeck sowie an die Linie 5951 (Ahrensböök – Lübeck)
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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“ 	

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/FT: 45/45	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	1. Stunde	+
Sa: 31/31	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	2. Stunde	+
So: 31/31	11:00-12:30	+	So	+		4.-10. Stunde	+
	12:30-16:00	+					
	17:00-19:00	+					
Verknüpfungen							
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. ■ In Lübeck/ZOB/Hbf vielfältige Umstiegsmöglichkeiten 						
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtverkehr Lübeck sowie an die Linie 5951 (Ahrensböök – Lübeck) ■ Stockelsdorf/Rathausmarkt: (regelmäßiger) Anschluss an die Stadtverkehrslinie 2 und die Linie 5912 (Lübeck-Ahrensböök) 						
Besonderheiten							
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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“ 							

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 32/32	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
So: 30/30	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +
	12:30-16:00 +			
	17:00-19:00 +			
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ In Bad Schwartau vielfältige Umstiegsmöglichkeiten zu den Regionalzügen			
Bus /Bus	■ Bad Schwartau/ZOB: Regelmäßige Anschlüsse an Linien des Stadtverkehr Lübeck sowie an die Linie 5951 (Richtung Timmendorfer Strand); Umstiegszeiten variieren			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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“ 				

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde -
Sa: 0	11:00-12:30 -	So -		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	

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien +	2. Stunde -
So: 0	11:00-12:30 -	So -		4.-10. Stunde +
	12:30-16:00 +			
	17:00-19:00 -			
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein.			
Bus /Bus	■ Anschluss an Linie 9 in Stockelsdorf ■ Bad Schwartau/Eutiner Ring und ZOB: Anschluss an Stadtverkehrslinien möglich			
Besonderheiten				
■ Fahrtenangebot im 60-Minuten-Takt ■ Bedienung als Linientaxi ■ Teilweise Schulverkehrsbedienung ■ Bedeutung v.a. für Pendler, (Schüler)				

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	+	Mo-Fr	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 17/17	09:00-10:00	+	Sa	Ferien +	2. Stunde +
So: 14/14	11:00-12:30	+	So		4.-10. Stunde +
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Keine Anbindung eines Bahnhofs im Kreis Ostholstein. 				
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> 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					
<ul style="list-style-type: none"> 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 					

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	+	Mo-Fr	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 13/13	09:00-10:00	+	Sa	Ferien +	2. Stunde +
So: 12/12	11:00-12:30	+	So		4.-10. Stunde +
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Anbindungen an die Züge in Timmendorfer Strand und Scharbeutz 				
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> 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

Linie 310				
Kiel-Lütjenburg - Kaköhl - Oldenburg (Nur Abschnitt Kaköhl – Oldenburg)				
Verkehrsunternehmen	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 12/12	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 6/6	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
So: 7/7	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +
Abschnitt über Weißenhäuser Strand:	12:30-16:00 +			
Sa: 2/2	17:00-19:00 +			
So: 2/2				
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Zahlreiche (unsystematische) Übergänge auf RB und EC/IC/ICE auch nach Kopenhagen			
Besonderheiten				
■ Bedeutung für den Schülerverkehr sowie für den Jedermannverkehr				
■ Linie 310 ist dem Netz Mitte des Kreises Plön zugeordnet. Die Bedienung der Relation Hansühn - Lensahn - Oldenburg erfolgt seit 12/2019 durch die Linie 5610.				

Linie 5502				
Eutin/Am Stadtgraben - Fissau - Sibbersdorf/Ortsmitte				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Abschnitt Eutin/Sibbersdorf:	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +

Mo-Fr an ST: 10/13 Mo-Fr an FT: 10/10 Sa: 5/5 So: 4/4 Abschnitt Eutin – Hubertushöh: Mo-Fr an ST/FT: 5/5 Sa: 2/3 So: 2/2	11:00-12:30 + 12:30-16:00 + 17:00-19:00 +	So +		4.-10. Stunde +
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten zwischen 5 und 10 Minuten 			
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Umstiege in die Stadtverkehrslinien zur vollen Stunde, kein Anschluss an Linie 5518 (Eutin-Neustadt-Pelzerhaken-Rettin) 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine durchgängige Vertaktung ■ Am Wochenende wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht ■ Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“ 				

Linie 5503				
Eutin/Am Stadtgraben - Malente, Bhf.				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 9/8 Mo-Fr an FT: 7/7 Sa: 0 So: 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 +	Schulzeit: + Ferien +	1. Stunde + 2. Stunde - 4. Stunde + 5. Stunde + 7. Stunde + 8.-10. Stunde -
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Umstiege in die Stadtverkehrslinien 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

Linie 5504						
Eutin/Am Stadtgraben (Ringlinie Priwall)						
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten		
Mo-Fr an ST/FT: 7/8 (Ringverkehr)	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +		
Sa an ST: 7	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +		
Sa an FT: 6/5	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +		
So an ST: 3	12:30-16:00 +					
So an FT: 4/3	17:00-19:00 +					
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Taktknoten, optimale Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck 					
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Kurze Übergangszeiten zur Stadtverkehrslinie 5505 jedoch nicht zur 5502/5503, da längere Fahrzeiten (Anschlüsse jeweils nur in eine Richtung) 					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 						

Linie 5505				
Eutin/Am Stadtgraben - Famila				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 15/15	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa an ST/FT: 6/6	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
So an ST/FT: 5/6	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde +
	12:30-16:00 +			
Abschnitt Bahnhof-Sana-Klinik:	17:00-19:00 +			
Mo-Fr an ST/FT: 5/5				
Sa an ST/FT: 3/3				
So an ST/FT: 0/0				
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten sehr kurz 			
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Kurze Übergänge zu der Stadtverkehrslinie 5504, zu den Linien 5502 und 5503 nur in eine Richtung 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 				

Linie 5506				
Eutin/Bahnhof - Sielbeck -Krummsee - Malente/Bahnhof				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 5/2	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 2/2 (nur Krummsee-Malente)	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
	11:00-12:30 -	So +		4.-10. Stunde +
So: 0	12:30-16:00 -			
	17:00-19:00 -			

Verknüpfungen	
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Anschlüsse mit unterschiedlichen Übergangszeiten an Züge in Richtung Kiel und Lübeck
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anschlüsse
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht ■ Bedeutung v.a. für Pendler, „Jedermannverkehr“ 	

Linie 5507				
Eutin/ ZOB - Nüchel - Benz -Malkwitz -Sieversdorf - Neukirchen -Malente/Bhf.				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 10/11	06:00-08:00	+ Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 4/3	09:00-10:00	+ Sa +	Ferien (+)	2. Stunde +
Sa: 2/2	11:00-12:30	+ So +		4.-10. Stunde +
So: 2/2	12:30-16:00	+		
	17:00-19:00	+		
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin/Fissau: Anschlüsse an ALFA-Fahrten ■ Dannau/Kreis Plön: Einige (zufällige) Anschlüsse an Linien der VKP 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 Kellersees unzureichend ■ Anbindung der Ortschaft Dannau im Kreis Plön im Rahmen des Schülerverkehrs 				

Linie 5508				
Eutin/ Am Stadtgraben - Schönwalde - Lensahn - Oldenburg				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Eutin-Schönwalde:	06:00-08:00	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an ST: 12/13	+	Sa (+)	Ferien (+)	2. Stunde +
Mo-Fr an FT: 7/7	09:00-10:00 (+)	So (+)		4.-10. Stunde +
Sa: 3/4				
So: 3/4	11:00-12:30 (+)			
	12:30-16:00 (+)			
Schönwalde-Lensahn:	17:00-19:00			
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: In Lastrichtung gute Umstiegsmöglichkeiten ■ Lensahn Bahnhof: einige zufällige Anschlüsse 			
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin/Fissau: Anschlüsse an Stadtverkehr Eutin möglich ■ Schönwalde/Schule: Anschlüsse in Richtung Kaköhl (5809) 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 				

Linie 5509								
Schönwalde – Sandfeldkrug - Schönwalde								
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH						
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage		Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten	
Schönwalde-Bergfeld-Sagau-Sandfeldkrug:	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	+	Sa	-	Ferien	(+)	2. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 5/5	11:00-12:30	+	So	-			4.-6. Stunde	+
Zzgl. 1 Fahrt Sibbersdorf - Schönwalde	12:30-16:00	-					7.-10. Stunde	-
	17:00-19:00	-						
Mo-Fr an FT: 3/3								
Sa: 0								
So: 0								
Sandfeldkrug-Vinzier-Schönwalde:								
Mo-Fr an ST: 3/4								
Mo-Fr an FT: 0/0								
Sa: 0								
So: 0								
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvverlauf							
Bus /Bus	■ Sandfeldkrug: Umstiege in die Regionalbuslinie 5508							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ Sandfeldkrug dient als Umstiegshaltestelle ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Angebot in den Ferien reduziert, kein Angebot am Wochenende ■ Linienvverlauf teilweise unübersichtlich ■ Teilweise wird die Leistung als Anruf-Linien-Fahrt (ALFA) erbracht 								

Linie 5510								
Timmdorf – Malente - Oberkleveez								
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH						
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage		Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten	
Timmdorf – Malente:	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 10/11	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
Mo-Fr an FT: 7/6	11:00-12:30	+	So	-			4.-10. Stunde	+
Sa: 2/2	12:30-16:00	+						
So: 0	17:00-19:00	+						
Malente - Oberkleveez:								
Mo-Fr an ST: 8/7								
Mo-Fr an FT: 4/4								
Sa: 0								
So: 0								
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; Umstiegszeiten zwischen 5 und 10 Minuten 							
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Malente/Bahnhof/Markt: Anschlüsse an 5503, 5506 und 5507 							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 								

Linie 5515								
Eutin – Sarau – Ahrensböck/ZOB								
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH						
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage		Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten	
Eutin – Sarau:	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 10/11	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
Mo-Fr an FT: 5/4	11:00-12:30	+	So	-			4. Stunde	-
Sa: 3/3	12:30-16:00	+					5.-10. Stunde	+
So: 3/3	17:00-19:00	+						
Sarau - Ahrensböck:								
Mo-Fr an ST: 8/7								
Mo-Fr an FT: 2/3								
Sa: 3/3								
So: 3/3								
Schwienkuhlen – Ahrensböck:								
Mo-Fr an ST/FT: 0								
Sa: 3/3								
So: 3/3								
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Gute Anschlüsse am Taktknoten. Umstiegszeiten jedoch teilweise sehr kurz. 							
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kaum relevante Umstiegsmöglichkeiten vorhanden 							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 								

Linie 5516					
Eutin – Hutzfeld –Bosau					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Eutin – Hutzfeld:	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an ST: 10/11	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Mo-Fr an FT: 5/4	11:00-12:30	+	So +		4.-10. Stunde +
Sa: 3/3	12:30-16:00	+			
So: 3/3	17:00-19:00	+			
Eutin – Bosau:					
Mo-Fr an ST: 8/7					
Mo-Fr an FT: 2/3					
Sa: 3/3					
So: 3/3					
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Eutin: Taktknoten, gute Anschlüsse an Züge in Richtung Kiel und Lübeck; 				
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Diverse Anschlussbeziehungen ■ Hutzfeld/Schule: Systematische Umstiege in Hutzfeld 				
Besonderheiten					
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 					

Linie 5518								
Eutin – Neustadt – Pelzerhaken /Rettin)								
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH						
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage		Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten	
Eutin – Neustadt:	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
Mo-Fr an ST/FT: 15/15	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
Sa: 6/6	11:00-12:30	+	So	+			4.-10. Stunde	+
So: 6/6	12:30-16:00	+						
	17:00-19:00	+						
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin ZOB/Bahnhof: Diverse Anschlussbeziehungen, z.T. nur in eine Richtung ■ Süseler Baum: Mehrfach Anschlüsse an die Linie 5816 aus Richtung Bujendorf 							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ Durchfahung 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 								

Linie 5590				
Schönwalde – Halendorf - Schönwalde				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 515	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 3/3	09:00-10:00 +	Sa -	Ferien +	2. Stunde +
Sa: 0	11:00-12:30 +	So -		4. Stunde -
So: 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.				

Linie 5600				
Grömitz - Lensahn - Oldenburg und zurück				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 3/5	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
	11:00-12:30 -	So -		4. Stunde +
	12:30-16:00 -			5. Stunde -
	17:00-19:00 -			6. Stunde +
				7.-10. Stunde +
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr			
Bus /Bus	■ Oldenburg Markt: Einige Anschlüsse in Richtung Heiligenhafen möglich			
	■ Lensahn: Diverse Anschlüsse auf andere Linien möglich			

Besonderheiten	
<input type="checkbox"/>	Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr
<input type="checkbox"/>	Fahrten werden mit Kleinfahrzeugen gefahren

Linie 5601					
Oldenburg - Grömitz - Kellenhusen - Dahme und zurück					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 3/3	06:00-08:00 -	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde -	
Sa. 3/3	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien +	2. Stunde -	
So: 3/3	11:00-12:30 +	So +		4.-10. Stunde -	
	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 +				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<input type="checkbox"/> Oldenburg ZOB: Zuganschlüsse zu Zügen in Richtung Lübeck mit kurzen Übergangszeiten				
Bus /Bus	<input type="checkbox"/> Oldenburg/Markt: Einige Anschlüsse möglich aber ohne gute Übergangszeiten, da Anschlüsse auf die Züge ausgerichtet				
Besonderheiten					
<input type="checkbox"/>	Bedeutung fast ausschließlich für den Tourismus, Linie bindet Lensahn an die Bäderorte an				
<input type="checkbox"/>	Keine Flächenfeinerschließung				

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +	
	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde +	
	11:00-12:30 -	So -		4. Stunde +	
	12:30-16:00 +			5. Stunde -	
	17:00-19:00 -			6. Stunde +	
				7.-10. Stunde -	

6 Fahrten mittags, 3 Fahrten mittags von Oldenburg				
Sa: 0 So: 0				
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Oldenburg ZOB: praktisch keine nutzbaren Anschlüsse			
Bus /Bus	■ Oldenburg/Markt: praktisch keine nutzbaren Anschlüsse ■ Hansühn Schule: Umstiege innerhalb der Linie 5602 und auf die Linie 310 ■ Schönwalde: In einigen Fällen nutzbare Umstiege, z.B. auf die Linie 5801			
Besonderheiten				
■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr				

Linie 5603						
Weißenhäuser Strand – Oldenburg						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten		
Winter: Mo-Fr: 14/10 Sa: 2/2 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	+ + +	Schulzeit: Ferien	+ +
Sommer: Mo-Fr: 15/12 Sa: 12/12 So : 7/7					1. Stunde 2. Stunde 4. Stunde 5. Stunde 6. Stunde 7. Stunde 8. Stunde 9. Stunde 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						

Linie 5604								
Oldenburg - Heiligenhafen und zurück								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten		
Mo-Fr an ST: 3 Fahrten mit unterschiedlichen Linienverläufen	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	+
	11:00-12:30	+	So	-			4.-6. Stunde	+
	12:30-16:00	+					7.-10. Stunde	-
	17:00-19:00	+						
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf							
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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								

Linie 5623								
Cismar - Grömitz - Cismarfelde und zurück								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten		
Mo-Fr an ST: 3 Sa: 0/0 So: 0/0 FT: 0/0	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	-
	11:00-12:30	+	So	-			4. Stunde	-
	12:30-16:00	+					5.-7. Stunde	+
	17:00-19:00	-					8.-10. Stunde	-
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf							
Bus /Bus	■ Entfällt							
Besonderheiten								
■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr								

Linie 5650								
Lensahn – Kabelhorst - Lensahn								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten				
Mo-Fr an ST: 6/6 Fahrten (Ringlinie mit Schleifen)	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	+
	11:00-12:30	+	So	-			4.-6. Stunde	+
	12:30-16:00	+					7. Stunde	-
	17:00-19:00	-					8. Stunde	+
							9.-10. Stunde	-
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf							
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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								

Linie 5651								
Lensahn – Riepsdorf – Cismar – Lensahn								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten				
Mo-Fr an ST: 3 Fahrten (Ringverkehr)	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	+
	11:00-12:30	+	So	-			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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lensahn: Diverse Übergänge auf andere Linien von/nach Neustadt und z.T. nach Oldenburg möglich
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr 	

Linie 5653						
Lensahn – Kabelhorst – Oldenburg und zurück						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten		
Mo-Fr an ST/FT: 2 Fahrten	06:00-08:00	-	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde	+
Sa: 1	09:00-10:00	-	Sa +	Ferien -	2. Stunde	+
So: 0	11:00-12:30	-	So -		4.-10. Stunde	-
	12:30-16:00	-				
	17:00-19:00	+				
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entfällt 					
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oldenburg Markt: Diverse Übergänge möglich ■ Lensahn Kirche: Übergänge mit längerer Wartezeit auf verschiedene Linien möglich 					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Leistung wird ausschließlich in Form von AnrufLinienFahrten (ALFA) erbracht und dient der Grundversorgung (Besorgungsverkehr) 						

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde	+
Sa: 0	09:00-10:00	-	Sa -	Ferien -	2. Stunde	+
So: 0	11:00-12:30	+	So -		4.-6. Stunde	+
FT: 0	12:30-16:00	+			7. Stunde	-
	17:00-19:00	-			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					

Linie 5702								
Rossee - Gremersdorf - Heiligenhafen 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	+	Schulzeit: +	1. Stunde	+	
Sa: 0	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	+
So: 0	11:00-12:30	+	So	-			4. Stunde	-
FT: 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								

Linie 5710								
Stadtverkehr Heiligenhafen								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten				
2 Schleifenverkehre	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit: +	1. Stunde	+	
Westschleife:	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 6/6	11:00-12:30	+	So	+			4.-6. Stunde	+
Mo-Fr an FT: 8/8	12:30-16:00	+					7.-10. Stunde	-

Sa: 8/2 So: 2/2 Ostschleife: Mo-Fr an ST 6/6 Mo-Fr an FT 5/5 Sa: 4/4 So: 1/1	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf				
Bus /Bus	■ Heiligenhafen Wilhelmsplatz: Übergänge auf die Linie 5811 für den Schulverkehr möglich. Darüber hinaus nur einzelne Anschlüsse				
Besonderheiten					
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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!) 					

Linie 5751					
Burgtiefe – Burg - Puttgarden					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Puttgarden –Burg:	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an ST/FT: 17/17	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Sa: 11/11	11:00-12:30	+	So +		4.-10 Stunde +
So: 6/6	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
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					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung für den Schülerverkehr , Tourismus und Jedermannverkehr ■ Im Sommer erweitertes Angebot am Wochenende 					

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde -
So: 0/0	11:00-12:30 -	So -		4.-5. Stunde -
FT: 0/0	12:30-16:00 +			6. Stunde +
	17:00-19:00 -			7. Stunde -
				8. Stunde +
				9.-10. Stunde -
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Keine Verknüpfungen			
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen			
Besonderheiten				
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr				

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde -
So: 0/0	11:00-12:30 -	So -		4.-5. Stunde -
FT: 0/0	12:30-16:00 +			6. Stunde +
	17:00-19:00 -			7. Stunde -
				8. Stunde
				9. Stunde +
				10. Stunde: -
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Keine Verknüpfungen			

Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Fahrtenpaare sondern fünf Fahrten 	

Linie 5754						
Burg – Orth						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten		
Nördl. Schleife: ST:4, FT: 3, Sa: 3, So: 0 Südl. Schleife: ST: 7, FT: 4, Sa: 3, So: 0 Westl. Schleife: ST: 2, FT: 0, Sa, So: 0	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit: +	1. Stunde +
	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien +	2. Stunde -
	11:00-12:30	+	So	-		4.-5. Stunde -
	12:30-16:00	+				6. Stunde +
	17:00-19:00	-				7. Stunde -
						8.-9. Stunde +
						10. Stunde: -
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	■ Bahnhof Burg: Einige Übergänge in Richtung Lübeck					
Bus /Bus	■ Landkirchen: Einige Übergänge zur Linie 5811 (Burg- Großenbrode – Heiligenhafen – Oldenburg)					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 						

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	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
FT: 0/0	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-	2. Stunde	-
Sa: 0/0	11:00-12:30	+	So	-			4.-5. Stunde	-
So: 0/0	12:30-16:00	+					6. Stunde	+
	17:00-19:00	-					7. Stunde	-
							8. Stunde	-
							9.-10. Stunde:	-
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	■ Keine Verknüpfungen							
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen							
Besonderheiten								
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Linie ergänzt die Linie 5754 ■ Region um Westermakelsdorf wird nur im Rahmen des Schülerverkehrs bedient 								

Linie 5761							
Oldenburg – Grammdorf – Meischenstorf – Hansühn – Barendorf – Wangels – Farve – Oldenburg							
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH						
Bedienungskonzept							
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 4	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	keine Bedeutung für den Schulverkehr
(Ringverkehr)	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	
Sa: 2	11:00-12:30	+	So	+			
So: 2	12:30-16:00	+					
	17:00-19:00	-					
Verknüpfungen							
Bus/Bahn	■ Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV						
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen						

Besonderheiten	
■ Einsatz als ALFA-Verkehr	

Linie 5762					
Oldenburg – Gremersdorf - Oldenburg					
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2	06:00-08:00	-	Mo-Fr +	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr
	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	
	11:00-12:30	+	So +		
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn		■ Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV			
Bus /Bus		■ Keine Verknüpfungen			
Besonderheiten					
■ Einsatz als ALFA-Verkehr					

Linie 5763					
Oldenburg – Neukirchen – Heringsdorf – Göhl - Oldenburg					
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2	06:00-08:00	-	Mo-Fr +	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr
	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	
	11:00-12:30	+	So +		
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn		■ Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV			

Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen
Besonderheiten	
■ Einsatz als ALFA-Verkehr	

Linie 5764						
Oldenburg – Göhl – Grube – Süssau – Heringsdorf – Oldenburg						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten		
Abschnitt Oldenburg – Augustenhof: Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2	06:00-08:00	-	Mo-Fr +	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr	
	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +		
	11:00-12:30	+	So +			
	12:30-16:00	+				
	17:00-19:00	+				
Abschnitt Augustenhof – Grube: Mo-Fr an ST/FT: 2 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2						
Abschnitt Süssau – Oldenburg: Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2						
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	■ Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV					
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen					
Besonderheiten						
■ Einsatz als ALFA-Verkehr						

Linie 5765					
Heiligenhafen – Techelwitz - Heiligenhafen					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2	06:00-08:00	+	Mo-Fr	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr
	09:00-10:00	+	Sa	Ferien +	
	11:00-12:30	+	So		
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf				
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen				
Besonderheiten					
■ Einsatz als ALFA-Verkehr					

Linie 5766					
Heiligenhafen – Gremersdorf – Heiligenhafen					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr) Sa: 2 So: 2	06:00-08:00	-	Mo-Fr	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr
	09:00-10:00	+	Sa	Ferien +	
	11:00-12:30	+	So		
	12:30-16:00	+			
	17:00-19:00	+			
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf				
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen				
Besonderheiten					
■ Einsatz als ALFA-Verkehr					

Linie 5767					
Heiligenhafen – Ölendorf – Heiligenhafen					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 4 (Ringverkehr)	06:00-08:00 -	Mo-Fr +	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr	
	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +		
Sa: 2	11:00-12:30 +	So +			
So: 2	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 +				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	■ Entfällt, da kein Bahnhof im Linienverlauf				
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen				
Besonderheiten					
■ Einsatz als ALFA-Verkehr					

Linie 5768					
Heiligenhafen – Sütel – Kraksdorf – Süssau – Grube – Göhl - Oldenburg					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 0	06:00-08:00 +	Mo-Fr -	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr	
Sa: 1/1	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien +		
So: 1/1	11:00-12:30 -	So +			
	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 -				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	■ Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV				
Bus /Bus	■ Keine Verknüpfungen				

Besonderheiten	
<input type="checkbox"/>	Einsatz als ALFA-Verkehr

Linie 5769					
Weissenhaus – Dannau - Oldenburg					
Verkehrsunternehmen		Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 0	06:00-08:00 -	Mo-Fr -	Schulzeit: +	keine Bedeutung für den Schulverkehr	
Sa: 1/1	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien +		
So: 1/1	11:00-12:30 -	So +			
	12:30-16:00 +				
	17:00-19:00 -				
Verknüpfungen					
Bus/Bahn		<input type="checkbox"/> Bahnhof Oldenburg: Übergänge zum SPNV			
Bus /Bus		<input type="checkbox"/> Keine Verknüpfungen			
Besonderheiten					
<input type="checkbox"/>		Einsatz als ALFA-Verkehr			

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde	+
	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 16/15	11:00-12:30 +	So +		4.-9. Stunde	+
Mo-Fr an FT: 18 /17	12:30-16:00 +			10. Stunde:	-
Sa: 12/12	17:00-19:00 +				
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Burg: Nur einzelne Anschlüsse ■ Bahnhof Neustadt: Gute Übergänge von/nach Lübeck 			
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neustadt, Danziger Straße, ZOB: Diverse Anschlüsse an die Linie 5804 (Richtung Merkendorf) möglich 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 Qualls nur Schülerverkehr 				

Linie 5801				
Schönwalde – Altenkrempe - Neustadt				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 9/10	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 5/4	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Sa: 1/1	11:00-12:30 +	So +		4.-8. Stunde +
So: 1/1	12:30-16:00 +			9.-10. Stunde: -
	17:00-19:00 +			
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Neustadt: Anschlüsse an die Bahn gut nutzbar 			
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schönwalde/Schule: Anschlüsse an die 5508 (Eutin – Schönwalde – Lensahn – Oldenburg) ■ Neustadt/ZOB: Anschlüsse nach Eutin (5518) und Oldenburg (5800) vorhanden 			
Besonderheiten				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Eingeschränkte Bedienung während der Ferien ■ Am Wochenende Bedienung als Anruf-Linien-Fahrt („ALFA“) 				

Linie 5802					
Neustadt - Roge - Bujendorf - Röbel/Ort					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Neustadt - Roge:	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an ST: 7/9	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Mo-Fr an FT: 5/6	11:00-12:30	+	So +		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					

Linie 5803					
Neustadt - Haffkrug - Scharbeutz					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST: 13/13	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 12/12	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Sa: 8/8	11:00-12:30	+	So +		4.-7. Stunde +
So: 6/6	12:30-16:00	+			8.-9. Stunde -
	17:00-19:00	+			10. Stunde +

Verknüpfungen	
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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/Bayside verkehrt die Linie 5817 mit guten Anschlüssen
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung werden teilweise als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht. Am Wochenende ausschließlich ALFA-Leistung. ■ Bedeutung v.a. für Touristen, „Jedermannverkehr“, Schülerverkehr 	

Linie 5804								
Neustadt - Lensahn - Oldenburg - Heiligenhafen und zurück								
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH							
Bedienungskonzept								
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten				
Abschnitt Neustadt-Oldenburg: Mo-Fr an ST: 17/16 Mo-Fr an FT: 14/13 FT: 2 Einzelfahrten Sa: 11/11 (Stundentakt) So: 6/6 (Zweistundentakt)	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
	09:00-10:00	+	Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
	11:00-12:30	+	So	+			4.-10. Stunde	+
	12:30-16:00	+						
	17:00-19:00	+						
Abschnitt Oldenburg-Heiligenhafen: Mo-Fr an ST: 14/14 Mo-Fr an FT: 11/12 Sa: 8/8 So: 5/5								
Verknüpfungen								
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhof Neustadt: Regelmäßige Übergänge (Mo-Fr 12 je Richtung), an den Wochenenden haben alle Busse Zuganschlüsse ■ Bahnhof Oldenburg : Sporadische Zuganschlüsse in Richtung Neukirchen, Heringsdorf 							

Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oldenburg, Markt: Regelmäßige Übergänge auf die Linie 5811, häufige Anschlüsse an die Linie 310 in Richtung Heiligenhafen ■ Neustadt, Ostring: Gelegentliche Anschlüsse an die Linie 5800 ■ Orthmühle, Abzweiger: Systematische Übergänge auf die Linie 5811 in Richtung Fehmarn
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	

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	-	Mo-Fr	+	Schulzeit: +	1. Stunde -
Di und FR an FT: 2/2	09:00-10:00	+	Sa	-	Ferien +	2. Stunde -
Sa: 0/0	11:00-12:30	+	So	-		4.-10. Stunde -
So: 0/0	12:30-16:00	-				
	17:00-19:00	-				
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)						

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 +	Schulzeit: +		1. Stunde +
Mo-Fr an FT: 2/2	09:00-10:00	+	Sa -	Ferien +		2. Stunde -
Einzelfahrten	11:00-12:30	-	So -			4.-5. Stunde -
Sa: 0/0	12:30-16:00	+				6.-7. Stunde +
So: 0/0	17:00-19:00	+				8.-10. Stunde -
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	■ Keine Verknüpfungen					
Bus /Bus	■ Einige Umstiege auf die 5508 und 5801					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 						

Linie 5811						
Oldenburg – Heiligenhafen – Großenbrode - Burg						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien		Schulzeiten
Abschnitt Oldenburg-Heiligen-hafen:	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +		1. Stunde +
	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +		2. Stunde -
Mo-Fr an ST: 14/14	11:00-12:30	+	So +			4.-7. Stunde +
Mo-Fr an FT: 10/10	12:30-16:00	+				8. Stunde -
Sa: 8/8	17:00-19:00	+				9.-10. Stunde +
So: 7/7						
Abschnitt Heiligen-hafen-Burg:						
Mo-Fr an ST: 19/19						
Mo-Fr an FT: 17/17						
Sa: 15/15						
So: 7/7						

Verknüpfungen	
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Großenbrode, Bahnhof: Sehr gute Übergänge ■ Oldenburg, Bahnhof: Nur sporadische Übergänge von/nach Oldenburg ■ Burg/Bahnhof: Einzelne Übergänge in Richtung Burg, Niendorfer Platz
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 310 (Relation Oldenburg – Kaköhl) ■ Burg: Sehr gute Anschlüsse an die Linie 5751 (Burg-Puttgarden), einige Anschlüsse an die Linie 5754 (Burg-Orth)
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung überwiegend für den Schülerverkehr, Jedermannverkehr, Tourismus ■ Unterschiedliche Bedienung einzelner Orte, z.B. Klaustorf, Abzw. wird nur einmaltäglich im Rahmen der Schülerbeförderung bedient ■ Außerhalb der Schülerbeförderung angenährter Taktverkehr ■ Schwerpunkt der Schulbedienung liegt auf dem Schulstandort Oldenburg 	

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	+	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00	-	Sa	+	Ferien -	2. Stunde -
So: 0/0	11:00-12:30	-	So	-		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						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien 						

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien -	2. Stunde -
So: 0/0	11:00-12:30 -	So -		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				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien 				

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Di, Do an ST: 1/4	09:00-10:00 -	Sa +	Ferien -	2. Stunde -
Sa: 0/0	11:00-12:30 -	So -		4. Stunde -
So: 0/0	12:30-16:00 +			5.-8. Stunde +
FT: Kein Angebot	17:00-19:00 -			9.-10. Stunde -
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich			
Bus /Bus	■ Keine Umstiege erforderlich, da ausschließlich Schülerverkehr			

Besonderheiten	
<input type="checkbox"/>	Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
<input type="checkbox"/>	Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

Linie 5816					
Eutin – Röbel – Bujendorf – Süsel - Haffkrug					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Eutin/ZOB – Süsel	06:00-08:00	+	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Schule:	09:00-10:00	-	Sa +	Ferien +	2. Stunde +
Mo-Fr an ST: 6/2	11:00-12:30	-	So +		4. Stunde -
Mo-Fr an FT: 0/0	12:30-16:00	+			5.-6. Stunde +
Sa: 0/0	17:00-19:00	-			7. Stunde -
So: 0/0					8. Stunde +
					9.-10. Stunde -
Süsel – Haffkrug:					
Mo-Fr an ST: 6/0					
Mo-Fr an FT: 3/0					
Sa: 2/3					
So: 2/3					
Verknüpfungen					
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Eutin/Bahnhof: Wenige Anschlüsse, oft nur an Schultagen <input type="checkbox"/> Haffkrug/Bahnhof: Keine Anschlüsse vorhanden, Anschlüsse werden über andere Buslinien hergestellt 				
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Eutin/ZOB: Anschlüsse kaum vorhanden, da nicht relevant <input type="checkbox"/> Süseler Baum: Mehrere Anschlüsse auf die Linie 5518 (Eutin-Neustadt) <input type="checkbox"/> Röbel Ort: Anschlüsse mit guten Umstiegszeiten auf die Linie 5518 (Eutin-Neustadt) 				
Besonderheiten					
<input type="checkbox"/>	Ein Teil der Leistung wird als Anruf-Linien-Fahrt gefahren				
<input type="checkbox"/>	Bedeutung fast ausschließlich für die Schülerbeförderung				

Linie 5817						
Gronenberg – Scharbeutz - Margaretenhöhe						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Mo-Fr an ST/FT: 4/4	06:00-08:00	-	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde	-
Sa: 2/2	09:00-10:00	+	Sa +	Ferien +	2. Stunde	-
So: 2/2	11:00-12:30	+	So +		4.-10. Stunde	-
	12:30-16:00	+				
	17:00-19:00	+				
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Scharbeutz/Bahnhof : Anschlüsse Richtung Lübeck werden hergestellt, z.T. über die Haltestelle Luschendorfer Straße 					
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> Scharbeutz/Bahnhof: Umstieg auf die 5803 und Linie 40 möglich jedoch keine komfortablen Umstiegszeiten 					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> 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 						

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 +	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.-8. Stunde	+
	17:00-19:00	-			9.-10. Stunde	-
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr, Verknüpfungen nicht erforderlich 					
Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> Keine Umstiege erforderlich, da ausschließlich Schülerverkehr 					

Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien 	

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 +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde +
So: 0/0	11:00-12:30 +	So -		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				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien 				

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 +	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.-10. Stunde -
	17:00-19:00 -			
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Keine Verknüpfung			

Bus /Bus	■ Keine Verknüpfung
Besonderheiten	
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien	

Linie 5900				
Süsel – Röbel – Bujendorf - Süsel				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST 7/7	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Ringfahrten	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien +	2. Stunde +
Mo-Frau an FT 5/5	11:00-12:30 -	So -		4.-10. Stunde +
Ringfahrten	12:30-16:00 +			
Sa: 0/0	17:00-19:00 +			
So: 0/0				
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvlauf			
Bus /Bus	■ Röbel/Ort: Umstieg von Eutin mit ALFA an Ferientagen ■ Am Sandfeldkrug: Umstieg auf die Linie 5508			
Besonderheiten				
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr				

Linie 5910				
Ahrensböök – Cashagen – Böbs - Ahrensböök				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 6/6	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
(Ringverkehre)	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde +
Sa: 0/0	11:00-12:30 -	So -		5.-7. Stunde +
So: 0/0	12:30-16:00 +			
FT: 0/0	17:00-19:00 +			

Verknüpfungen	
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvverlauf
Bus /Bus	■ Ahrensböök/ZOB: Einzelne Anschlüsse an die Linie 5512 (Ahrensböök – Lübeck)
Besonderheiten	
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr	

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 0/0	09:00-10:00 -	Sa -	Ferien -	2. Stunde +
So: 0/0	11:00-12:30 -	So -		5.-6. Stunde +
FT: 0/0	12:30-16:00 +			7.-10. Stunde -
	17:00-19:00 -			
Verknüpfungen				
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvverlauf			
Bus /Bus	■ Keine vorhanden			
Besonderheiten				
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr				

Linie 5912				
Ahrensböök – Stockelsdorf – Lübeck und zurück				
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH			
Bedienungskonzept				
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Mo-Fr an ST: 12/13	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +
Sa: 9/9	09:00-10:00 +	Sa -	Ferien +	2. Stunde +
So: 2/2	11:00-12:30 -	So -		5.-7. Stunde +
Mo-Fr an FT:12/12	12:30-16:00 +			
Sa: 9/9	17:00-19:00 +			
So: 2/2				

Verknüpfungen	
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvverlauf
Bus /Bus	■ Ahrensböök/ZOB: Einzelne Anschlüsse an die Linie 5512 (Ahrensböök – Lübeck)
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	

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	+	Schulzeit:	+
Sa: 0/0	09:00-10:00	-	Sa	-	Ferien	-
So: 0/0	11:00-12:30	+	So	-		
	12:30-16:00	+				
	17:00-19:00	-				
					1. Stunde	+
					2. Stunde	+
					4. Stunde	-
					5.-6. Stunde	+
					7.-10. Stunde	-
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	■ Kein Bahnhof im Linienvverlauf					
Bus /Bus	■ Ratekau/Dorfplatz: Alle schulrelevanten Linien haben Anschlüsse an die Linie 5951 zur Herstellung der Verbindung in Richtung Bad Schwartau/Lübeck					
Besonderheiten						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien 						

Linie 5940						
Ahrensbök – 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 +	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.-9. Stunde +		
	17:00-19:00 -			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						

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 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde +		
Sa: 5/5	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien -	2. Stunde +		
So: 5/5	11:00-12:30 +	So -		4. Stunde -		
Mo-Fr an FT: 5/5	12:30-16:00 +			5.-6. Stunde +		
Sa: 5/5	17:00-19:00 +			7.-10. Stunde -		
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
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung v.a. für den Schülerverkehr, „Jedermannverkehr“ ■ Teilweise Bedienung als Linientaxi ■ Die Ortschaft Hemmeldorf ist nur an Timmendorfer Strand angebunden. ■ Keine Leistung am Wochenende und in den Ferien

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	+ Mo-Fr	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
Mo-Fr an ST: 27/22	09:00-10:00	+ Sa	+	Ferien	+	2. Stunde	+
Mo-Fr an FT: 26/25	11:00-12:30	+ So	+			4.-10. Stunde	+
Sa: 18/18, So: 15/15	12:30-16:00						
	17:00-19:00						
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lübeck, Hauptbahnhof: Mindestens stündliche Anschlüsse mit unterschiedlichen Übergangszeiten ■ Pansdorf/Bahnhof: Regelmäßige Anschlüsse in Richtung Kiel mit guten Übergangszeiten 						

Bus /Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Timmendorfer Strand, ZOB: Übergangszeiten in Richtung Travemünde und Scharbeutz (Linie 40) zu lang
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	

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	+	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.-5. Stunde
FT: 0/0	12:30-16:00	+				6. Stunde
	17:00-19:00	-				7.-10. Stunde
Verknüpfungen						
Bus/Bahn	■ Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr					
Bus /Bus	■ Entfällt, da fast ausschließlich Schulverkehr					
Besonderheiten						
■ Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr						

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	Schulzeit:	+	1. Stunde
Sa: 0/0	09:00-10:00	-	Sa	Ferien	-	2. Stunde
So: 0/0	11:00-12:30	-	So			4.-6. Stunde

	12:30-16:00 +			7.-10. Stunde -
	17:00-19:00 -			
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 ausschließlich für den Schülerverkehr				

Linie 5960					
Ahrensböök – Süsel – Pönitz – Groß Meinsdorf - Eutin					
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH				
Bedienungskonzept					
Anzahl Fahrten	Zeitfenster	Wochentage	Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten	
Eutin - Pönitz	06:00-08:00 +	Mo-Fr +	Schulzeit: +	1. Stunde	-
Mo-Fr an ST: 8/8	09:00-10:00 +	Sa +	Ferien +	2. Stunde	-
Mo-Fr an FT: 5/4	11:00-12:30 +	So +		4. Stunde-	
Sa: 2/0	12:30-16:00 +			5.-10. Stunde	+
So: 2/0	17:00-19:00 +				
Pönitz – Ahrensböök:					
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eutin/ZOB: Einzelne Anschlüsse möglich ■ Ahrensböök/ZOB: Keine Anschlüsse, da Anbindung über den Pönitz/Bahnhof in Richtung Eutin und Lübeck
Besonderheiten	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Leistung am Wochenende stark reduziert ■ Teilweise werden Leistungen als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht 	

Linie 5961						
Ahrensböök – Schwienkuhlen – Ahrensböök						
Verkehrsunternehmen	Autokraft GmbH					
Bedienungskonzept						
Anzahl Fahrten	Zeitfenster		Wochentage		Schulzeiten/Ferien	Schulzeiten
Eutin - Pönitz	06:00-08:00	+	Mo-Fr	+	Schulzeit:	1. Stunde
Mo-Fr an ST: 7/7	09:00-10:00	-	Sa	+	Ferien	2. Stunde
(Ringfahrten)	11:00-12:30	-	So	-		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						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedeutung fast ausschließlich für den Schülerverkehr ■ Leistung am Wochenende stark reduziert ■ Teilweise werden Leistungen als Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht 						

Linie 5970								
Euntin/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	+	Schulzeit:	+	1. Stunde	+
Sa: 0/0	09:00-10:00	-	Sa	+	Ferien	-	2. Stunde	+
So: 0/0	11:00-12:30	-	So	-			4.-5. Stunde	-
FT: 0/0	12:30-16:00	+					6. Stunde	+
	17:00-19:00	-					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								

9.2 Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein

Tabelle 31: Bilanzierung des dritten RNVP des Kreises Ostholstein

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
Übergeordnete Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Kapitel 10.2.3)				
Weiterentwicklung des SH-Tarifs zum SH-Tarif 2.0	Insbesondere im Hinblick auf Transparenz und Kundenfreundlichkeit	In Vorbereitung		ja
Systematische Abstimmung der Verkehrsanschlüsse und wo wirtschaftlich vertretbar Vertaktung von Bus und Bahn				ja
Weiterentwicklung der Verkehrsangebote in Schwachlastzeiten und Regionen schwacher Verkehrsnachfrage mit flexiblen bedarfsgesteuerten Bedienungsformen	Verbesserung der Flächenfeinerschließung	Teilweise erfolgt / in Vorbereitung		ja
Offensives Marketing bzw. Öffentlichkeitsarbeit bzw. Weiterentwicklung der Dachmarke	Verbesserung der Bekanntheit des Angebotes	Für bestimmte Produkte erfolgt	Sollte intensiviert werden	ja
Definition und Gestaltung der Verknüpfungspunkte				ja
Qualitätssicherung und Qualitätsmanagement		Erfolgt	Soll ausgebaut werden	ja
Fortführung und Weiterentwicklung des Konzepts für die wettbewerblichen Vergaben		Erfolgt	Ab 2030 sollen die bestehenden 3 Bündel zusammengeführt werden	ja
Sofern sinnvoll Herausbildung vermarktungsfähiger Produkte		Teilweise erfolgt / in Vorbereitung	Entwicklung von Regional-, Stadt- und DorfBussen	ja
Laufende Überprüfung und Anpassung bzw. des bestehenden Angebotes in Hinblick auf Effizienz,		Teilweise erfolgt.		ja

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
Nachfrage und Wirtschaftlichkeit				
Möglichkeiten der Beschleunigung des Busverkehrs	bisher noch keine Maßnahmen umgesetzt			ja
Prüfung der Fahrradmitnahme unter touristischen Gesichtspunkten		in Überprüfung	Potential bietet insbesondere die Linie 5800	ja
Stadtverkehr Eutin (Kapitel 10.2.4.1)				
Überarbeitung der Busfahrpläne für eine möglichst optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus		in Arbeit	Planungen im „Konzept zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“ vorhanden	ja
Aufhebung der räumlichen Trennung von Regional- und Stadtbuslinien am ZOB		Erfolgt	Umgesetzt durch den ZOB-Umbau	nein
Ergänzende bedarfsgesteuerte Verkehre				
Fortführung des AnrufBusses im Nordkreis		nein	Aufhebung des AnrufBus-Systems. Das Angebot soll durch das DorfBus-System ersetzt werden	nein
Prüfung der Nachfrage von ALFA-Verkehren und bei entsprechend hoher Nachfrage Ersatz durch AnrufBus-Verkehren		nein	Aufhebung des AnrufBus-Systems. Das Angebot soll durch das DorfBus-System ersetzt werden	nein
Prüfung der Fahrradmitnahme im bedarfsgesteuerten Verkehr, insb. unter touristischen Gesichtspunkten		Nein	Fahrradmitnahme in Dorfbus-Fahrzeugen gestaltet sich schwierig	ja
Weitere verkehrliche Maßnahmen (Kapitel 10.2.4.3)				
Linie 40	Verbesserung der Umstiegssituation auf die	teilweise	tlw. noch zu kurze oder zu lange Umsteigezeiten (1 – 26 Min.) durch die	ja

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Linie 5803 am Bahnhof Scharbeutz		variierenden Ankünfte bzw. Abfahrten der Linie 5803. Planungen erfolgte im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	
5502	Herstellung des Anschlusses an die Regionalbuslinie 5518 (Eutin – Neustadt – Pelzerhaken – Rettin)	nein	tlw. Umsteigezeiten von mehr als 30 Min. Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	ja
5503	Optimierung (Entzerrung) der Anschlusszeiten auf die übrigen Stadtbuslinien	teilweise	Verknüpfungen mit tlw. kurzen Umsteigezeiten mit den Linie 5504 und 5505. Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	ja
5505	Optimierung (Entzerrung) der teilweise knappen Anschlusszeiten Bus/Bus und Bus/Bahn	teilweise	Aufgrund der variierenden Ankünfte bzw. Abfahrten Umsteigezeiten von 3 – 34 Min. Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	ja
5507	Ersatz von Linienleistungen nördlich des Kellersees durch bedarfsgestützte Systeme	nein	Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“. Umsetzung des BürgerBusses Malente führt vermutlich zu Einsparpotential	ja
5508	Eliminierung der Parallelbedienung zwischen Lensahn und Oldenburg	ja	Reduzierung des Angebots. Nur noch Schulfahrten zwischen Lensahn und Oldenburg. Nach „Konzept zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“ Einführung vertakteter	nein

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
			Fahrten bis nach Oldenburg	
5510	Bedienung von Niederkleveez in Abstimmung mit dem Kreis Plön	nein	Linienführung bis nach Oberkleveez, Abzw. Niederkleveez (ca. 1,2 km Entfernung). Keine Meldung vom Kreis Plön hierzu.	ja
5518	Ggf. häufigere Anbindung des Hauptortes Süsel	nein	4 Fahrten in Richtung Neustadt, 2 Fahrten in Richtung Eutin, die den Hauptort anbinden Nach „Konzept zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“ Anbindung des Hauptortes über Linie 5816 und DorfBusse. Gut, aber von Gemeinde vermutlich nicht erwünscht.	ggf.
5803	Ggf. Fahrplanreduzierung im Winterhalbjahr	nein	die Linie 5803 stellt als RegionalBus eine wichtige Verbindung der Orte an der Lübecker Bucht dar. Auch aus touristischer Sicht ist eine ausreichende Bedienung über das gesamte Jahr notwendig.	nein
	sofern betrieblich möglich Anschlüsse an die Linie 40 verbessern	nein	Aufgrund der variierenden Ankünfte und Abfahrten ist eine durchgängig gute Verknüpfung nicht möglich. Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	ja
5951	Sofern betrieblich möglich Parallelbedienung zur Linie 40 einstellen	ja	zeitlicher Abstand von mehr als 10 Minuten	nein
Region Fehmarn	Stärkung und ggf. Weiterentwicklung des AnrufBusses	nein	Der vom Kreis unterstützte Bürgerbus Fehmarn verkehrt	nein

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
			während des Winterhalbjahres als AnrufBus	
Region Oldenburg-Land-Oldenburg-Fehmarn und Dahme	Stärkung und Weiterentwicklung des AnrufBusses	nein	Für die Region Oldenburg-Land-Oldenburg-Heiligenhafen wurde im Juli 2018 ein Dorfbuskonzept, betrieblich als ALFA, umgesetzt.	nein
Einführung eines AnrufBus-Systems	in den Gemeinden des Amts Lensahn mit Grömitz und Kellenhusen; in Sierksdorf, Altenkrempe und Schashagen; in Süsel, Malente, Bosau, Kasseedorf; in Ahrensböck mit westlichen Ortschaften der Gemeinde Scharbeutz; in Scharbeutz mit Luschendorf; in Ratekau Ost und Timmendorfer Strand; in Bad Schwartau und Ratekau; in Stockelsdorf	nein	Alternativ sollen ALFA eingeführt werden, teilweise ist dies bereits erfolgt (z.B. Ahrensböck)	nein
Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung (Kapitel 10.2.4.4)				
Eintwicklung eines Nahverkehrskonzeptes für den Kreis Ostholstein, das die Chancen einer Festen Fehmarnbeltquerung für die Bevölkerung des Kreises nutzbar macht		teilweise	„Gutachten zur ÖPNV-Anbindung der Lübecker Bucht an die neuen Bahnstationen der Neubaustrecke Ratekau – Neustadt“ im Auftrag des NAH.SH (2018)	ja
Schülerbeförderung (Kapitel 10.2.4.5)				
Reduzierung des Leistungsangebotes bei Angeboten, die deutlich über die formulierten Standards hinausgehen	Einsparpotentiale bestehen v.a. im Hinblick auf den Schulstandort Eutin	nein	Planungen erfolgten im Rahmen des „Konzepts zur Neustrukturierung des ÖPNV im Kreis OH“	ja

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
Weiterführung der Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV	Erhalt freigestellter Schülerverkehre dort, wo eine Bedienung durch den ÖPNV nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist.	teilweise		ja
Barrierefreiheit (Kapitel 13)				
Erhöhung der Anteile von Niederflur bzw. Low-Entry-Fahrzeugen	Im Linienbündel Nord auf 90% der Fahrzeugflotte bis Dezember 2021	teilweise	Mit der erfolgten Ausschreibung des Linienbündels Mitte wird eine Quote von 100% vorgegeben. Dies soll für die sich anschließenden Vergaben der Bündel Nord und Süd ebenso erfolgen.	ja
	Im Linienbündel Süd auf 90% der Fahrzeugflotte bis Dezember 2022	teilweise	Mit der erfolgten Ausschreibung des Linienbündels Mitte wird eine Quote von 100% vorgegeben. Dies soll für die sich anschließenden Vergaben der Bündel Nord und Süd ebenso erfolgen.	ja
Zusammenstellung der Maßnahmen in den Bereichen Barrierefreiheit, Marketing, Service, Organisation, Investition und Vergabe (Kapitel 19)				
Sensibilisierung / Beratung der für die Haltestelleninfrastruktur zuständigen Kommunen		Teilweise		ja
Weiterentwicklung der Dachmarke NAH.SH	Landesweite Abstimmung erforderlich	ja		ja
Entwicklung eines einheitlichen Fahrplan-Layouts. Kennzeichnung von Fahrten, in denen Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden	Landesweite Abstimmung erforderlich	nein	Unterschiedliche Layouts der Verkehrsunternehmen. Diskussion auf Verbundebene läuft. Kennzeichnung von Fahrten mit Niederflurbussen überall gegeben (lediglich keine Angaben im Fahrplan der Linie 40 (SV Lübeck))	ja

Maßnahme	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
Beteiligung an der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH als Gesellschafter				ja
Ausbau des ZOB Eutin. Begleitende Beratung des Maßnahmenträgers	Maßnahmenträger ist die Stadt Eutin	ja	Umbau 2018 abgeschlossen	nein
Fortführung wettbewerblicher Vergaben. Dabei Zusammenführung der ehemaligen Bündel Nord, Mitte, Süd zu einem Bündel.	Harmonisierung der Linienlaufzeiten erforderlich	Teilweise	Das Vergabeverfahren für das Bündel Mitte wurde wie geplant im Sommer 2019 gestartet.	ja

9.3 Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für Regionallinien im Stundentakt

Linie 310 Oldenburg – Lütjenburg – Kiel	
<p>Oldenburg, Zentrum/Schauenburger Platz – Bf./ZOB – Holsteiner Straße – Schule – Friedhof – Dannau, Professor-C.-Ehrenberg-Weg – Abzweigung – Siedlung – Kleinwessek, Lerchenweg – Weissenhäuser Strand, Ferienpark – Lerchenweg – Weissenhaus, B202 – Friderikenhof, Abzweigung – Döhnsdorf, B202 – Blekendorf, Buschkate – [...] – Lütjenburg, ZOB/Gildenplatz – [...] – Kiel, Raiffeisenstraße</p>	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zuständig für Linie 310 ist der Kreis Plön ■ Inhaber: VKP (Linie 310), Autokraft GmbH (Linie 5610) ■ Laufzeit: 10.12.2026
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Da die Linie 310 dem Netz Mitte des Kreises Plön zugeordnet ist, wird keine Konzeption für diese Linie vorgeschlagen.

Linie 5508 Eutin – Schönwalde – Lensahn – Oldenburg	
<p>Eutin, Bf./ZOB – Berliner Platz – Ehrenmal – Kaserne – Pulverbeck – Redderkrug – Schäferei – Sandfeld, Am Sandfeldkrug – Griebeler Weg – Kasseedorf, Försterei – Ortsmitte – Schönwalde, Steinberg – Schule – Petersdorf – Am Schierenbek – Halendorf, L57 – Zum großen Born – Wahrendorf, Gröbes Holz – Siedlung – Lensahn, Lensahner Hof – Abzweigung Bredenfeld – Seeweg – Försterei – Kirche – Brunskruger Weg – Grüner Hirsch – Sipsdorf, Sipsdorf – Lübbersdorf, Siedlung – Oldenburg, Lübbersdorfer Baum – Bf./ZOB</p>	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Ausweitung und Verdichtung des Fahrtenangebots zur Beseitigung des Bedienungsdefizits ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab 20 Uhr, samstags ab 18 Uhr und sonntags ganztägig, optional werktags 09-13 Uhr und 18-20 Uhr, samstags 07-18 Uhr ■ Keine Erschließung des Zentrums von Eutin (Haltestellen „Markt“ und „Rosengarten“ werden nicht mehr bedient) ■ Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie, Erschließung von Zarnekau und Griebel wird vom DorfBus oder von Linien mit Funktion im Schulverkehr übernommen

Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	06:33 – 22:27 Uhr		07:33 – 22:27 Uhr	07:33 – 21:25 Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Eutin (für die Verbindung Lensahn – Schönwalde – Eutin – Kiel / Lübeck) ■ Mit den Linien 5503, 5507, 5516, 5518, 5816, 5912, 5516b, 5518b und 5960b in Eutin, Bf/ZOB ■ Mit dem DorfBus Schönwalde in Schönwalde, Schule ■ Mit dem DorfBus Lensahn in Lensahn, Kirche ■ Mit dem DorfBus Oldenburg in Oldenburg, Bf. 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ Begradigung und Beschleunigung ■ ca. 264.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 82.000 km mehr im Vergleich zum Status quo) 				

Linie 5516 Bosau – Hutfeld – Eutin	
Bosau, Feuerwehr – Hasenheide – Fährhaus – Stadtbeker Weg – Bicheler Weg – Bichel, Bichel – Abzweig – Wöbs, Feuerwehr – Wöbs – Hof Petersen – Hutfeld, Wischhofweg – Gemeindeverwaltung – Abzweig – Hassendorf, Nord – Zur Linde – Siedlung – Majenfelde, Tedrahnhöhe – Steindamm – Siedlung – An der Meierei – Friedental, Friedental – Quisdorf, Quisdorf – Schweriner Straße – Amselweg – Sana-Klinik – Friedhof – Neuapostolische Kirche – Fritz-Reuter-Straße – Eutin, ZOB	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Verdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags 09-13 Uhr und ab 18 Uhr, samstags und sonntags ganztägig, optional werktags 06-09 Uhr und 13-18 Uhr

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie auf eine Fahrtzeit von weniger als 45 Min (aktuell 50 Min), Erschließung von Brackrade, Thürk sowie die innerörtliche Erschließung in Eutin werden von Linie 5516b übernommen 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	06:38 – 23:18 Uhr		06:38 – 21:18Uhr	07:38 – 22:18Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Eutin (für die Verbindung Bosau – Eutin – Kiel / Lübeck) ■ Mit den Linien 5503, 5507, 5508, 5516, 5518, 5816, 5912, 5516b, 5518b und 5960b in Eutin, Bf/ZOB 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ Begradigung und Beschleunigung ■ ca. 182.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 61.000 km mehr im Vergleich zum Status quo) 				
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				

Linie 5518 Eutin – Süsel - Neustadt	
<p>Eutin, Bf./ZOB – Bürgermeister-Steenblock-Straße – Charlottenstraße/Industriestraße – Gewerbegebiet/Röntgenstraße – Röbel, Abzweigung – Middelburg, Abzweigung – Süsel, Süselerbaum – Bujendorf, Abzweigung Süsel – Övelgönne, B207 – Roge, B207 – Neustadt, Neukoppel/Sierksdorfer Straße – Sierksdorfer Straße – AMEOS Einrichtung – Bf./ZOB- Waschgrabenallee (hin) – Postamt (hin) – Rettiner Weg (rück) – Markt (rück) – Danziger Straße – Berliner Platz – Sandberger Weg (neu) – Butzhorn – Sky-Markt - Klinikum</p>	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beibehaltung des durchgehenden Takts ■ Angebotsausweitung in den Abendstunden, Angebotsausweitung und – verdichtung am Wochenende ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA)werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeit von weniger als 30 min zwischen Eutin und Neustadt (aktuell 39 min) entsprechend der Anforderungen an die Verbindungsqualität, die Erschließung der Ortschaften wird von Linie 5816, Linien mit Funktion im Schulverkehr und dem DorfBus übernommen ■ Weiterführung nur noch bis „Neustadt, Klinikum“, die Anbindung von Pelzerhaken und Rettin übernimmt Linie 5803 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	06:33 – 23:23 Uhr		06:33 – 22:23 Uhr	07:33 – 19:23 Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Eutin (für die Verbindung Neustadt – Süsel – Eutin – Kiel / Lübeck) ■ Mit den Linien 5503, 5507, 5508, 5516, 5816, 5912, 5516b, 5518b und 5960b in Eutin, Bf/ZOB ■ Mit dem DorfBus Neustadt in Neustadt, Bf/ZOB 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer neuen Haltestelle „Neustadt Sandberger Weg / Ziegeleiweg“ zur Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Wohngebiets 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Eutin und Neustadt ■ ca. 233.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 37.000 km weniger im Vergleich zum Status quo) 				
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ 				

Linie 5800					
Neustadt – Dahme – Oldenburg					
<p>Neustadt, Bf./ZOB – Waschgrabenallee – Jacob-Lienau-Schule – Postamt – Gymnasium – Grundschule Neustädter Bucht – Danziger Straße – Mühlenberg – Ostring – Merkendorf, Abzweigung – B501 – Baumallee – Schashagen, B501 – Bliesdorf, B501 – Albersdorf, B501 – Grömnitz, Körnick – Yachthafen – Wicheldorfstraße – Grundschule – Markt – Brookgang – Möwenstraße – Lensterstrand, Ferienpark Camaro – Lenste, Dorf – Abzweigungs Jasen – Lensterbek, Lensterbek – Cismar, Bornkamp – Klosterkrug – Meierei – Henriettenhof – Grönwohldshorst, Kroneiche – B501 – Kellenhusen, Abzweigung – Alte Schmiede – ZOB – Dahmer Weg – Bokhorst – Dahme, Deichhof – Kellenhusener Weg – Strandhotel – Alte Schmiede – Dahmerfelde – Achtert¹ Holt - Schusterkrug, Schusterkrug – Grube, Gruber Weg – Weberkamp – Hauptstraße/Friedhof – Gruber Hof – Grundschule Grube – Schule – Fährkamp – Muchelsdorf – Rosenhof – Fargemiel, Ort – Augustenhof, Ort – Göhl, Gaarz – Qualls – Plügge – Giebelberg – Grundschule in Göhl – Edisonstraße – Oldenburg, Rehkamp – Amtsgericht – Berufsschule – Grundschule am Wasserquell – Zentrum/Schauenburger Platz – Freiherr-vom-Stein-Gymnasium – Holstenstraße – Bf./ZOB</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: Dezember 2021 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Verdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots zur Beseitigung des Bedienungsdefizits ■ Stündliches Angebot zwischen Neustadt und Dahme, zweistündliches Angebot zwischen Dahme, Grube und Oldenburg. Eine Weiterführung des stündlichen Angebots bis nach Grube ist aufgrund des Fahrzeugumlaufs nicht sinnvoll. ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA), werktags ab 20 Uhr, samstags ab 18 Uhr und sonntags um 08 und 20 Uhr, optional werktags 09-13 Uhr und 18-20 Uhr, samstags 07-18 Uhr und sonntags 10-18 Uhr ■ Beschleunigung zwischen Grube und Oldenburg auf eine Fahrzeit von weniger als 30 min (aktuell 35 min) 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	06:00 – 23:11 Uhr	06:30 – 22:36Uhr	08:00 – 21:36Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Neustadt (für die Verbindung Lübeck – Neustadt – Grömitz – Kellenhusen) ■ Mit Linie 5801 in Neustadt, Bf./ZOB (für die Verbindung Schönwalde – Neustadt – Dahme) ■ Mit Linie 5803 in Neustadt, Bf./ZOB (für die Verbindung Timm. Strand – Neustadt – Dahme) ■ Mit dem DorfBus Neustadt in Neustadt, Bf./ZOB ■ Mit dem DorfBus Oldenburg in Oldenburg, Bf 				

Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 501.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 41.000 km mehr im Vergleich zum Status quo)

Linie 5803 Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Sierksdorf – Neustadt – Rettin					
<p>Timm. Strand, ZOB – Seniorenheim – Hotel Atlantis – Rathaus – Ostsee-Gymnasium – Bugenhagenwerk – Scharbeutz, Wolfsschlucht – Lindenallee – Ostsee-Grundschule – Hamburger Ring/Seestraße – Am Bürgerhaus – Bahnhof – Seestraße – Bayside – Kreisjugendzentrum – Haffkrug, Strandallee/-wiese, Waldweg – Seebrücke – Aalweg – Bahnhof – Sierksdorf, Parkplatz – Bergweg – Feuerwehr – Schwimmhalle – Hansa-Park – Pohnsodorfermühle, Ort - Neustadt, Neukoppel/Sierksdorfer Straße – Sierksdorferstraße – AMEOS Einrichtung – Bf./ZOB – Waschgrabenallee – Jacob-Lienau-Schule – Kirchhofsallee – Danziger Straße – Grundschule Neustädter Bucht – Berliner Platz – Sandberger Weg – Butzhorn – Küstengymnasium – Gymnasium – Sky-Markt – Klinikum – Südstrand – Seeblick – Pelzerhaken, Deepensoll – Birkenweg – Schaaarweg – Wiesenstraße – Auf der Pelzwiese – Wiesenstraße – Schaaarweg – Pelzer Hof – Rettin, Windberg – Heckenrosenweg – Strandweg</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Angebotsausweitung in den Abendstunden, Angebotsausweitung und -verdichtung am Wochenende ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig ■ Weiterführung bis nach Pelzerhaken und Rettin ab Neustadt sowie nach Timm. Strand, ZOB ab Scharbeutz ■ Erhalt der innerörtlichen Erschließungsfunktion in Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	05:55 – 22:58 Uhr		06:40 – 22:58 Uhr	07:40 – 20:58 Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Neustadt (für die Verbindung Lübeck – Neustadt – Rettin) ■ Mit dem SPNV in Scharbeutz (für die Verbindung Lübeck / Neustadt – Scharbeutz) 				

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Haffkrug (für die Verbindung Lübeck / Neustadt – Haffkrug) ■ Mit dem SPNV in Sierksdorf (für die Verbindung Lübeck / Neustadt – Sierksdorf) ■ Mit Linie 5800 in Neustadt, Bf/ZOB (für die Verbindung Timm. Strand – Neustadt – Dahme) ■ Mit Linie 5801 in Neustadt, Bf/ZOB (für die Verbindung Timm. Strand – Neustadt – Schönwalde) ■ Mit dem DorfBus Neustadt in Neustadt, Bf/ZOB
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 399.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 268.000 km zusätzlich im Vergleich zum Status quo)
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Möglichkeit zur Kürzung des Linienweges in Neustadt oder Haffkrug in Zeiten schwacher Nachfrage oder bei erhöhter Verspätungsanfälligkeit durch Verkehrsstau auf einzelnen Linienabschnitten ■ Einrichtung einer neuen Haltestelle „Neustadt, Sandberger Weg / Ziegeleiweg“ zur Verbesserung der Erreichbarkeit ■ Im Abschnitt Haffkrug – Scharbeutz entsteht ein integriertes Angebot nahezu im Halbstundentakt mit Linie 5816 ■ Das parallele Angebot zur RB85 zwischen Timm. Strand und Neustadt ist aufgrund der Bus-Bahn-Verknüpfung an mehreren Stellen unumgänglich ■ Bei Verknüpfung mit Linie 40 entsteht im Abschnitt Scharbeutz – Timm. Strand ein Parallelverkehr dieser beiden Linien. Ggf. Kürzung oder Änderung des Linienweges notwendig

Linie 5804 Neustadt – Lensahn – Oldenburg – Heiligenhafen	
<p>Neustadt, Bf./ZOB – Wachgrabenallee – Postamt – Jacob-Lienau-Schule – Rettiner Weg – Grundschule Neustädter Bucht – Danziger Straße – Mühenberg – Ostring – Merkendorf, Abzweigung – Beuslose, Abzweigung – Logeberg, Logeberg – Krummbek, Abzweigung – Groß Schlamin, an der B207 – Beschendorf, Lensahner Straße – Nienrade, an der Brücke – Nienrade – Lensahn, Redder – Grund- und Gemeinschaftsschule Lensahn – Kirche – Brunskruger Weg – Grüner Hirsch – Sipsdorf, Sipsdorf – Lübbersdorf, Siedlung – Oldenburg, Lübbersdorfer Baum – Bf./ZOB – Holsteiner Straße – Freiherr-vom-Stein-Gymnasium – Zentrum/Schauenburger Platz – Grundschule am Wasserquell – Berufsschule – Amtsgericht – Voßberg – Rehkamp – Göhl, Bahnhof – Rellin, Abzweigung – Antoinettenhof, Antoinettenhof – Heringsdorf, Alte Schule – Neukirchen, Grundschule Neukirchen – ZOB – Löhrstorf, B501 – Klaustorf, Abzweigung – Ortmühle, Abzweigung – Wardschule – Ost – Zentrum/Wilhelmsplatz – Kattsund – Schlamerstraße – Kehr wieder – Am Teich – Theodor-Storm-Schule – Markt</p>	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: Dezember 2021
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Reduzierung des Fahrtenangebots in den frühen Morgenstunden ■ Angebotsverdichtung am Sonntag ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig Vereinheitlichung der Durchbindung bis nach Heiligenhafen				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	04:43 – 23:05 Uhr		06:05 – 23:05 Uhr	06:42 – 23:05 Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Oldenburg (für die Verbindung Heiligenhafen – Oldenburg – Lübeck) ■ Mit Linie 310 in Oldenburg, Bf (für die Verbindung Neustadt – Oldenburg – Kiel) ■ Mit dem DorfBus Oldenburg in Oldenburg, Bf ■ Mit dem DorfBus Heiligenhafen in Heiligenhafen, Zentrum/Wilhelmsplatz 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 552.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 164.000 km zusätzlich im Vergleich zum Status quo) 				
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Das zeitlich nahe Angebot zu RB85 und Linie 5508 zwischen Lensahn und Oldenburg ist aufgrund der Bus-Bahn-Verknüpfung in Oldenburg unumgänglich ■ Neustadt: Einrichtung einer neuen Haltestelle „Neustadt, Mühlenberg“ zur besseren Erschließung des Neubaugebiets ■ Oldenburg: Die Haltestelle „Oldenburg, Rehkamp“ kann in Rückrichtung (Heiligenhafen – Oldenburg) nicht bedient werden, wenn Haltestelle „Voßberg“ bedient wird, da sie hinter der Kreuzung Rehkamp / Göhler Chaussee liegt. ■ Linienführung in Heiligenhafen: ... - Wilhelmsplatz – Kattsund – Schlamerstraße – Kehr wieder – Am Teich – Markt – Kattsund – Wilhelmsplatz - ..., ggf. Kürzung dieses Abschnitts in den nachfragestarken Sommermonaten aufgrund höheren Störpotentials im Betriebsablauf 				

Linie 5811					
Oldenburg – Heiligenhafen – Burg auf Fehmarn – Burgtiefe					
<p>Oldenburg, Zentrum/Schauenburger Platz – Langer Segen – Grundschule Gremersdorf – Gremersdorf, E47 – Heiligenhafen, Rubinstraße/Bergstraße – Bergstraße/Feldstraße – Theodor-Storm-Schule – Kurverwaltung – Markt – Kattsund – Zentrum/Wilhelmsplatz – Ost – Warderschule – Ortmühle, Abzweigung – Heiligenhafen, Strandhusen – Lütjenbrode, Alte Schule – Großenbrode, Mittelhof – Herwarth-Straße – Bahnhof – Kai – Abzweigung – Schule – Kai – Dorfmitte – Abzweigung E47 – Fehmarnsund, Hochbrücke – Hochfelder Mühle – Landkirchen, Schule – Ortsmitte – Letzter Heller – Burg, Amalienhof – Landkirchener Weg – Bahnhof – Stadtpark – Bahnhofstraße/Markt – Niendorfer Platz – Grundschule Burg – Inselchule Fehmarn – Breite Straße – Kirche – Strandhalle/Jugendherberge – Burgtiefe, Neue Tiefe – Kurzentrum – West – Yachthafen</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2021 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig ■ Weiterführung des Linienwegs bis nach Burgtiefe (als Ersatz für Linie 5751 auf dem Abschnitt Burg – Burgtiefe) ■ Vereinheitlichung der Durchbindung bis nach Oldenburg. Keine Bedienung der Haltestelle Oldenburg, Bf/ZOB, Linienweg in Oldenburg nur noch bis Schauenburger Platz 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	06:05 – 23:05 Uhr	07:05 – 22:05 Uhr	08:05 – 20:05 Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Burg (für die Verbindung Lübeck – Burg – Burgtiefe) ■ Mit dem SPNV in Großenbrode (für die Verbindungen Heiligenhafen – Großenbrode – Lübeck und Lübeck – Großenbrode – Fehmarn) ■ Mit Linie 310 in Oldenburg, Schauenburger Platz (für die Verbindung Kiel – Oldenburg – Heiligenhafen) ■ Mit dem DorfBus Heiligenhafen in Heiligenhafen, Zentrum/Wilhelmsplatz 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 474.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 147.000 km zusätzlich im Vergleich zum Status quo) 				

Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei stündlicher Bedienung entsteht ein Halbstundentakt im integrierten Angebot mit Linie 5804 im Abschnitt Oldenburg - Heiligenhafen ■ Linienführung ab Burg auf Fehmarn, Bf.: ... – Bahnhof – Stadtpark – Bahnhofstr./Markt – Breite Str.(hin) / Osterstr. (rück) – Kirche – Strandallee/Jugendherberge – Neue Tiefe – Kurzentrum – West – Yachthafen, ggf. Kürzung dieses Abschnitts in den nachfragestarken Sommermonaten aufgrund höheren Störpotentials im Betriebsablauf ■ Eine Anbindung sowohl von Burgtiefe auf Fehmarn als auch von Großenbrode ist umlaufbedingt nicht möglich. Bei einer Anbindung von Großenbrode enden die Fahrten an der Haltestelle „Niendorfer Platz“ in Burg (Bedienungsprofil H-C bzw. R-C). Bei einer Bedienung von Burgtiefe können die Haltestellen „Schule“ und „Kai“ nicht bedient werden (Bedienungsprofil H-B bzw. R-B).
------------------	--

Linie 5816					
Eutin – Süsel – Haffkrug – Scharbeutz					
Eutin, Bf./ZOB – Bürgermeister-Steenblock-Straße – Charlottentsdraße/Industriestraße – Gewerbegebiet/Röntgenstraße – Bockholt, Ort – Fassendorf, Ort – Middelburg, Ihlsee – Ort – Krankenhaus – Abzweigung – Süsel, Süselerbaum – An der Bäderstraße – Polizei – Kirche – Neusüsel – Stawedder, Platz Felix – Camping, Waldesruh – Haffkrug, Bf. – Aalweg – Seebrücke – Waldweg – Strandallee/-wiese – Scharbeutz, Kreisjugendheim – Bayside – Seestraße – Am Bürgerhaus – Bf.					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: RHODE Verkehrsbetriebe GmbH ■ Laufzeit: 01.08.2020 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Verdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab 20 Uhr, samstags ab 18 Uhr und sonntags ganztägig, optional werktags 09-13 Uhr und 18-20 Uhr, samstags 07-18 Uhr ■ Vereinheitlichung des Linienwegs über Bockholt, Fassendorf und Middelburg sowie der Durchbindung bis nach Scharbeutz ■ Erschließungsfunktion für Bockholt, Fassendorf, Middelburg und Süsel Kernort. Die Erschließung von Röbel und Bujendorf wird vom DorfBus und Linien mit Funktion im Schulverkehr übernommen 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	06:35 – 22:20 Uhr	06:35 – 22:18Uhr	07:38 – 21:18Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T120

Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Eutin (für die Verbindung Scharbeutz – Eutin – Kiel – Lübeck) ■ Mit dem SPNV in Scharbeutz (für die Verbindung Haffkrug – Scharbeutz – Lübeck) ■ Mit dem SPNV in Haffkrug (für die Verbindung Lübeck – Haffkrug – Eutin) ■ Mit den Linien 5503, 5507, 5508, 5516, 5518, 5912, 5516b, 5518b und 5960b in Eutin, Bf/ZOB
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 190.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 210.000 km weniger im Vergleich zum Status quo)
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Abschnitt Haffkrug – Scharbeutz entsteht ein integriertes Angebot nahezu im Halbstundentakt mit Linie 5803 ■ Verlegung der Haltestelle „Bockholt, Ort“ an die Straße „Im Dorfe“ notwendig ■ Ggf. ist die Einrichtung einer Wendemöglichkeit am Krankenhaus in Middelburg notwendig

Linie 5912 Eutin – Sarau – Ahrensböök – Stockelsdorf - Lübeck	
<p>Eutin, Bf/ZOB – Friedrichstraße - Klaus-Groth-Straße - Braaker Weg – Braak, Ort – Klenzau, Ort – West – Windberg, Ort – Liensfeld, Ort – Kiekbusch, Kiekbusch – Hof – Sarau, Siedlung – Mühle – Schulstraße – Nesselteich, Ort - Neu Glasau, Abzweig – Neuland, Ort – Glasau, Scheidekate – Barghorst, Dörpstraat - Ahrensböök, Am Jägerhof – Nordstern – ZOB – Lornsenplatz – Triftstraße – Steindamm - Steindamm / Neuhof – Dunkelsdorf, Dunkelsdorfer Weg – Bokhof – Dakendorf, Abzweigung Böbs – Curau, Dorfstraße – Dissau – Post – Mühle, Arfrade, Hähnenkamp – Abzweigung, Stockelsdorf, Bargerbrück - Abzweigung Gewerbegebiet – Bäcker gang – Marienburgstraße – Rathausmarkt – Lübeck, Reinsbeker Straße - Kurzer Weg - Waisenhofstraße – Adlerstraße - Hbf/ZOB</p>	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: RHODE Verkehrsbetriebe GmbH ■ Laufzeit: 01.08.2020
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Verdichtung und Ausweitung des Angebots ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab 20 Uhr, samstags ab 18 Uhr und sonntags ganztägig, optional werktags 09-13 Uhr und 18-20 Uhr, samstags 07-18 Uhr ■ Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie, Erschließung von Hutzfeld und Hassendorf wird von der Linie 5516 übernommen ■ Die Linien 5515 (Eutin – Sarau – Ahrensböök) und 5912 (Ahrensböök – Stockelsdorf – Lübeck) werden zusammengeführt, um abseits der

	Schienenstrecke eine schnelle und umstiegsfreie Verbindung zwischen Eutin, Ahrensböök und Lübeck mit Anbindung ausgewählter Ortschaften anzubieten.				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	06:35 – 22:20 Uhr		06:35 – 22:18Uhr	07:38 – 21:18Uhr	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Eutin (für die Verbindung Scharbeutz – Eutin – Kiel – Lübeck) ■ Mit den Linien 5503, 5507, 5508, 5516, 5518, 5912, 5516b, 5518b und 5960b in Eutin, Bf/ZOB ■ Mit dem SPNV und den Linien des Lübecker Stadtverkehr am ZOB Lübeck 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ ca. 408.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 198.000 km mehr im Vergleich zum Status quo) 				
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Abschnitt Haffkrug – Scharbeutz entsteht ein integriertes Angebot nahezu im Halbstundentakt mit Linie 5803 ■ Verlegung der Haltestelle“Bockholt, Ort“ an die Straße „Im Dorfe“ notwendig ■ Ggf. ist die Einrichtung einer Wendemöglichkeit am Krankenhaus in Middelburg notwendig 				

Linie 5951					
Bad Schwartau – Sereetz – Ratekau – Pansdorf – Timm. Strand – Niendorf					
<p>Bad Schwartau, Bahnhof – Elisabeth-Selbert-Schule – Markt – Schule am Hochkamp – Gymnasium am Mühlenberg – Grundschule Bad Schwartau – ZOB/Eutiner Ring – Am Kurpark – Riesebusch – Sereetz, Rodekathen – Schwartauer Straße – Hamburger Straße – Mühlenstraße – Schulstraße – Ratekau, Preußenweg – Blüchereiche – Cesar-Klein-Schule – Westring – Grund- und Realschule – Grundschule, Ratekau – Dorfplatz – Waldweg – Techau, Gewerbegebiet – B207 – Siedlung – altenheim – Amselweg – Ottfried-Preußler-Schule – Grundschule – Pansdorf, Turnhalle – Bahnhof – Eutiner Straße – Stumpfe Ecke – Luschendorf, Bergstraße – Gleschendorf, Aublick – Pönitz, ZOB/Schule – Groß Timmendorf, Neuhof – Dorfstraße – Timm. Strand, Hauptstraße – Bahnhofstraße – Bahnhof – Bahnhofstraße, Redder – ZOB – Grund- und Gemeinschaftsschule – Realschule – Birkenallee – Kastanienallee – Forstweg – Niendorf, Hafen – Apotheke - Schwimmhalle – Timm. Strand, Rodenbergstraße – ZOB – Scharbeutz, Hamburger Ring/Seestraße – Hamburger Ring/Strand – Haffkrug, Bahnhof</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: Dezember 2021 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Ggf. Reduzierung des Fahrtenangebots in den frühen Morgenstunden ■ Optionaler Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags ab ca. 20 Uhr, samstags ab ca. 18 Uhr und sonntags ganztägig ■ Erhalt der Erschließungsfunktion in Ratekau und Timm. Strand aufgrund des parallelen Angebotes zum SPNV ■ Vereinheitlichung des Linienwegs mit durchgängigem Angebot bis Niendorf, Schwimmhalle ■ Zusätzliche Anbindung des Bf. Bad Schwartau (SPNV-Anbindung für Bad Schwartau, Sereetz und Ratekau) ■ Keine Weiterführung bis Lübeck Hbf/ZOB aufgrund des parallelen Angebots zu den Linien des SV Lübeck ■ Anbindung von Pönitz ausschließlich im Schulverkehr 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	05:38 – 22:54 Uhr	06:55 – 21:54 Uhr	07:55 – 19:54 Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Bad Schwartau (für die Verbindung Ratekau – Sereetz – Bad Schwartau – Neustadt / Fehmarn) ■ Mit dem SPNV in Timm. Strand, Bf (für die Verbindung Lübeck – Timm. Strand) ■ Mit dem SPNV in Pansdorf (für die Verbindung Timm. Strand – Pansdorf – Eutin) 				

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit Linie 1 in Bad Schwartau, ZOB/Eutiner Ring (für die Verbindung Ratekau – Bad Schwartau – Lübeck) ■ Mit dem DorfBus Ratekau in Ratekau, Dorfplatz ■ Mit dem DorfBus Stockelsdorf in Bad Schwartau, ZOB/Eutiner Ring
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung und Kürzung des Linienwegs ■ ca. 348.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 157.000 km weniger im Vergleich zum Status quo)
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Das parallele Angebot zu RE83/RB84 und RB85 ist aufgrund der Bus-Bahn-Verknüpfung an mehreren Stellen unumgänglich ■ Halbstündliches Angebot zwischen Timm. Strand und Niendorf durch integriertes Angebot mit Linie 40

Linie 1 Groß Parin – Bad Schwartau – Lübeck ZOB/Hbf – Lübeck Hochschulstadtteil
Keine Veränderungen gegenüber dem Status quo

Linie 7 Bad Schwartau – Lübeck ZOB/Hbf – Genin – Moorgarten / Klein Wesenberg
Keine Veränderungen gegenüber dem Status quo

Linie 40 Lübeck ZOB/Hbf – Travemünde – Timmendorfer Strand – Scharbeutz
Bedienung der Haltestelle „Niendorf, Brodtener Straße“ anstelle „Niendorf, Siedlung“

RE 83 / RB 84 Lübeck – Eutin – Kiel
Keine Veränderungen gegenüber dem Status quo

RB 85 Lübeck – Scharbeutz – Timm. Strand – Scharbeutz – Neustadt / Fehmarn
Keine Veränderungen gegenüber dem Status quo

9.4 Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für Regionallinien im Zweistundentakt

Linie 5801					
Bad Malente – Schönwalde – Altenkrempe – Neustadt					
<p>Bad Malente, Bahnhof – Markt – Jägerberg – Eichkamp – Bildungsstätte – Hängebargshorst – Sielbeckermoor – Kiebitzhörn – Nüchel, Hauptstraße – Kirchnüchel, Harmhorst Abzweigung – Kirchnüchel – Bergfeld, Ort – Friedrich-Hiller-Schule – Schönwalde – Neu Petersdorf – Kniphagen, Kniphagen – Stolperhufen, Ort – Stolpe, Stolpe – Klaushorst, Abzweig – L216 – Sibstin, Ortsmitte – Hasselburg, Sibstiner Straße – Bahnhof – Altenkrempe, Ort – Neustadt, Kremper Weg – Kremper Weg/Schule – Kirchhofsallee – Danziger Straße – Berliner Platz – REWE Markt am Rosengarten – Küstengymnasium – Gymnasium – Markt – Bf./ZOB</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: Dezember 2021 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Verdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags 09-13 Uhr und ab 18 Uhr, samstags und sonntags ganztägig, optional werktags 06-09 Uhr und 13-18 Uhr ■ Weiterführung des Linienwegs über Nüchel und Krummsee nach Bad Malente, Bahnhof ■ Übernahme der Verkehrsfunktion der Linie 5506 für Sielbeck, Krummsee und Malente-Nord ■ Vereinheitlichung des Linienwegs, durchgängige Bedienung von Stolpe und Sibstin ■ Begradigung und dadurch Beschleunigung der Linie im Stadtgebiet Neustadts zur Steigerung der Verbindungsqualität für Altenkrempe 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	06:06 – 21:52 Uhr	06:06 – 21:52 Uhr	07:06 – 20:52 Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T120	T120	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Neustadt (für die Verbindung Schönwalde – Neustadt – Lübeck) ■ Mit dem SPNV in Bad Malente (für die Verbindung Lübeck – Malente – Schönwalde) ■ Mit Linie 5800 in Neustadt, Bf/ZOB (für die Verbindung Schönwalde – Neustadt – Dahme) 				

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit Linie 5803 in Neustadt, Bf/ZOB (für die Verbindung Timm. Strand – Neustadt – Schönwalde) ■ Mit Linie 5503 in Bad Malente, Bf ■ Mit dem DorfBus Neustadt in Neustadt, Bf/ZOB ■ Mit dem DorfBus Schönwalde in Schönwalde, Schule ■ Mit dem DorfBus Malente in Bad Malente, Bf
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ Begradigung und Vereinheitlichung des Linienwegs ■ Steigerung der Verbindungsqualität durch Beschleunigung ■ Durchgängige Bedienung von Bad Malente, Stople und Sibstin ■ ca. 218.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 127.000 km mehr im Vergleich zum Status quo)

Linie 5610 Kaköhl – Lensahn - Oldenburg					
<p>Kaköhl, B 202 - Süd – Nessendorfermühle - Nessendorf, Bungsbergstraße - Kükelühh, Buschkoppel - Hansühn, Kirche - Testorf, Umspannwerk - Abzw. Karlshof – Kreuzkate – Krögerkate - Harmsdorfer Mühle - Harmsdorf, Am Wischhof - Alte Schule - Danziger Straße – Speckkaten - Lensahn, Hof Johanneshof - Abzw. Gut Petersdorf - Lütjenburger Straße – Schützenplatz – Kirche - Brunskruger Weg - Grüner Hirsch – Sipsdorf - Lübbersdorf, Siedlung - Oldenburg, Lübbersdorfer Baum - Kabelhorst, Ortsmitte – Schwienkuhl – Damlos - Oldenburg, ZOB/Bahnhof - Holsteiner Straße - Markt</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2021 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Regelmäßige Bedienung der Ortschaften von Wangels und Harmsdorf und Anbindung an Oldenburg 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa	So	
	06:29 – 20:15 Uhr		06:30 – 09:35 Uhr	kein Angebot	
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	EF	EF	EF	EF	EF

Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung der Ortschaften ■ ca. 80.000 Fahrplan-km pro Jahr

Linie 5960 Ahrensböök – Pönitz - Scharbeutz					
<p>Ahrensbröök, ZOB – Kastanienweg – Spechserholz – Helldahl – Nordstern – Haßberg, Haßberg – Holstendorf, B432 – Havekost, Havekost – Wulfsdorf, Wulfsdorf – Gleschendorf, Brink – Untersteenrade, Fierth-Straße – Grundschule Süsel – Süsel, Schule – An der Bäderstraße – Süselerbaum – Ekelsdorf – Pönitz, Ahrensbröoker Straße – Grund- und Gemeinschaftsschule Pönitz – Bf./ZOB/Schule – Schule/Lindenstraße – B207 – Pönitz am See, Altenheim – Scharbeutz, Fuchsberg – Bayside – Bujendorf, Alter Bahnhof – Anschott – Alte Schule – Woltersmühlen, Bahnübergang – Ottendorf, Ort – Alter Bahnhof – Kesdorf, Ort – Ottendorfer Straße 1 – Abzweigung – Barkau, Eutiner Straße – Alte Schule – Gothendorf, Am Schmiedeberg – Feuerwehr – Groß Meinsdorf, Selmsdörp – Bockholter Straße</p>					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängige Vertaktung des Angebots ■ Einsatz bedarfsgesteuerten Angebots (ALFA) werktags 09-13 Uhr und ab 18 Uhr, samstags und sonntags ganztägig, optional Werktags 06-09 Uhr und 13-18 Uhr ■ Linienführung über Havekost, Wulfsdorf und Gleschendorf nach Pönitz. Die Erschließung von Holstendorf und Spechserholz wird vom DorfBus Ahrensböök übernommen ■ Ab Pönitz Weiterführung bis zum Strand in Scharbeutz, der entfallende Abschnitt Pönitz – Eutin wird über Linie 5960b oder den DorfBus Scharbeutz bedient. 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Sa		
	05:50 – 22:25 Uhr		06:56 – 21:56 Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	09-13 Uhr 18-20 Uhr	05-06 Uhr 20-22 Uhr	07-18 Uhr (Sa)	18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T120	T120	T120	T120
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV in Pönitz (für die Verbindung Ahrensböök – Pönitz – Kiel oder für die Verbindung Ahrensböök – Pönitz – Lübeck) 				

Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ /
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung ■ Begradigung des Linienwegs, Erschließung der entfallenden Ortschaften durch DorfBusse ■ ca. 115.000 Fahrplan-km pro Jahr (ca. 1.000 km mehr im Vergleich zum Status quo)
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusätzliche Erschließungsfunktion im Neubaugebiet durch Einrichtung einer neuen Haltestelle „Scharbeutz, Fuchsberg“ ■ Ggf. Verlegung der Positionen der Haltestelle „Gleschendorf, Brink“, um eine Weiterfahrt zur Haltestelle „Gleschendorf, Aublick“ zu ermöglichen ■ Ggf. Verlegung der Haltestelle „Havekost“ an die Straße „Am Wallbach“ zur besseren Weiterfahrt in beide Richtungen

9.5 Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für StadtBusse

Für die StadtBus-Linien Eutin wird ein gesondertes Konzept im Auftrag der Stadt Eutin erarbeitet, in dem die Linien 5502, 5503, 5504 und 5505 detaillierter analysiert und überarbeitet werden. Die Ergebnisse der Konzeption können daher möglicherweise nicht mit den hier genannten Teilmaßnahmen übereinstimmen. Dennoch sollen die definierten Ziele und Standards des RNVP eingehalten werden.

Linie 5502					
Eutin ZOB/Bahnhof – Eutin Nord – Fissau – Sibbersdorf					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinheitlichung des Linienwegs ■ Durchgängige Führung über Wilhelmshöhe 				
Bedienzeitraum	Mo-Fr	Sa	So		
	06 – 23Uhr	07 – 23 Uhr	08 – 23 Uhr		
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ 06-09 Uhr 13-18 Uhr	NVZ 09-13 Uhr 18-20 Uhr	SVZ 05-06 Uhr 20-22 Uhr	NVZ 07-18 Uhr (Sa)	SVZ 18-22 Uhr (Sa) 08-20 Uhr (So)
	T60	T60	T60	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV sowie allen Regional- und Schulverkehrslinien am Bf/ZOB ■ Mit den Stadtbuslinien 5504 und 5505 am Stadtgraben 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Öffnung der Einbahnstraße „Wilhelmshöhe“ im Bereich zwischen Malenter Landstraße und Seniorenresidenz, sodass der Linienweg in beide Richtungen bedient werden kann. ■ Einrichtung zusätzlicher in beide Richtungen ausgebaute Haltestellen ■ „Holstenstraße“: Holstenstraße, Ecke Plumpstraße ■ „Lindenstraße“: Ebereschenweg, Ecke Lindenstraße ■ „Hochkamp“: Hochkamp, Ecke Hoher Berg 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung im Stadtgebiet von Eutin sowie in Fissau und Sibbersdorf ■ Verbesserung der Erschließungswirkung durch Einrichtung neuer Haltestellen ■ Einheitliche Bedienung von Wilhelmshöhe und Vermeidung der Stichfahrt 				

Linie 5503					
Eutin ZOB/Bahnhof – Eutin Nord – Rothensande – Malente Nord – Malente Bahnhof					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitestgehend Beibehaltung des Linienwegs 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Mo-Fr		Mo-Fr
	06 – 23Uhr		06 – 23Uhr		06 – 23Uhr
Taktangebot	Mo-Fr			Mo-Fr	
	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr
	T60	T60	T60	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV sowie allen Regional- und Schulverkehrslinien am Bf/ZOB ■ Mit den Stadtbuslinien am Stadtgraben 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung im Stadtgebiet von Eutin und Malente 				

Linie 5504					
Eutin ZOB/Bahnhof – Eutin Süd – Eutin Charlottenviertel					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitestgehend Beibehaltung des Linienwegs 				
Bedienungszeitraum	Mo-Fr		Mo-Fr		Mo-Fr
	06 – 23Uhr		06 – 23Uhr		06 – 23Uhr
Taktangebot	Mo-Fr			Mo-Fr	
	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr
	T60	T60	T60	T60	T60

Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV sowie allen Regional- und Schulverkehrslinien am Bf/ZOB ■ Mit Stadtbuslinie 5502 am Stadtgraben
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherung der Befahrbarkeit des Linienwegs im Charlottenviertel durch teilweise Einführung von Parkverboten an engen Straßenquerschnitten
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung im Stadtgebiet von Eutin ■

Linie 5505					
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Mitte ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: 31.12.2030 				
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Führung des Linienwegs über die Blaue Lehmkuhle zur Verbesserung der Erschließungswirkung ■ regelmäßiger Bedienung der Sanaklinik 				
Bedienzeitraum	Mo-Fr		Mo-Fr		Mo-Fr
	06 – 23Uhr		06 – 23Uhr		06 – 23Uhr
Taktangebot	Mo-Fr			Mo-Fr	
	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ	HVZ
	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr	06-09 Uhr 13-18 Uhr
	T60	T60	T60	T60	T60
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit dem SPNV sowie allen Regional- und Schulverkehrslinien am Bf/ZOB ■ Mit Stadtbuslinie 5502 am Stadtgraben 				
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherung der Befahrbarkeit des Linienwegs in der Seestraße durch teilweise Einführung von Parkverboten an engen Straßenquerschnitten 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsausweitung und -verdichtung im Stadtgebiet von Eutin sowie in Fissau und Sibbersdorf ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Einheitliche Bedienung der Sana-Klinik 				

Linie 5710	
Konzession	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel Nord ■ Inhaber: Autokraft GmbH ■ Laufzeit: Dezember 2021
Planungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Fahrtenangebots ■ Saisonale Angebotsausweitung: Im Sommer verkehrt die Linie im Stundentakt, im Winter im Zweistundentakt ■ Prüfung des Linienwegs
Bedienungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Taktangebot	
Relevante Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Heiligenhafen, Wilhelmplatz: mit den Regionallinien und dem DorfBus Heiligenhafen
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ zu prüfen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Höhere Bedienungs- und Erschließungsqualität der Wohngebiete sowie der touristischen Ziele ■ Etablierung des Stadtbusses (in Kombination mit den weiteren Linien) als Mobilitätsangebot für Urlauber und Touristen

9.6 Liniensteckbriefe zu den Maßnahmen für DorfBusse

DorfBus Heiligenhafen		
5765 Johannistal	Verbindung	Johannistal – Techelwitz – Wandelwitz – Kembs - Dazendorf
	Relevante Verknüpfungen	Heiligenhafen, Wilhelmsplatz 5804 5811
	Anmerkung	-
5766 Gremersdorf Nord	Verbindung	Klaustorf – Rossee – Neuratzendorf – Gremersdorf - Sulsdorf
	Relevante Verknüpfungen	Heiligenhafen, Wilhelmsplatz 5804 5811
	Anmerkung	-
5767 Ostermade	Verbindung	Lütjendbrode – Bergmühle – Sütel – Löhrstorf – Ölendorf – Neukirchen - Klaustorf
	Relevante Verknüpfungen	Heiligenhafen, Wilhelmsplatz 5804 5811
	Anmerkung	-

DorfBus Oldenburg		
5761 Wangels	Verbindung	Lübbersdorf - Johannisdorf - Grammdorf - Meischenstorf - Kreuzkate - Testorf - Hansühn - Barendsdorf - Wasbuck - Wangels - Farve - Ehlerstorf
	Relevante Verknüpfungen	Oldenburg, ZOB/Bf. -
	Anmerkung	-
5762 Gremersdorf Süd	Verbindung	Kröß - Altgalendorf - Nanndorf - Gremersdorf - Jahnshof
	Relevante Verknüpfungen	Oldenburg, ZOB/Bf. -
	Anmerkung	Die Möglichkeit zur verbesserten Erschließung der Stadtmitte und der Sana-Klinik sind mittelfristig zu prüfen.
5763 Neukirchen	Verbindung	Giddendorf - Seegalendorf - Neuseegalendorf - Neukirchen - Satjewitz - Godderstorf - Michaelisdorf - Kraksdorf - Heringsdorf - Antoinettenhof - Göhl

	Relevante Verknüpfungen	Oldenburg, ZOB/Bf. -
	Anmerkung	Die Verbesserung der Erschließung der Ortsteile Klötzin und Rellin in Heringsdorf ist mittelfristig zu prüfen. Die Möglichkeit zur verbesserten Erschließung der Stadtmitte und der Sana-Klinik sind mittelfristig zu prüfen.
5764 Augustenhof	Verbindung	Göhl – Schwelbeck – Augustenhof – Fargemiel – Grube – Süssau – Siggen - Heringsdorf
	Relevante Verknüpfungen	Oldenburg, ZOB/Bf. -
	Anmerkung	Die Verbesserung der Erschließung der Ortsteile Klötzin und Rellin in Heringsdorf ist mittelfristig zu prüfen. Die Möglichkeit zur verbesserten Erschließung der Stadtmitte und der Sana-Klinik sind mittelfristig zu prüfen.

DorfBus Ahrensböck		
5910	Verbindung	Lebatz – Tankenrade – Cashagen - Grebenhagen – Dakendorf – Schwinkenrade – Böbs - Schwochel
	Relevante Verknüpfungen	Ahrensböck, ZOB -
	Anmerkung	-
5911	Verbindung	Gnissau
	Relevante Verknüpfungen	Ahrensböck, ZOB -
	Anmerkung	-
5960	Verbindung	Nordost – Haßberg – Holstendorf - Pönitz
	Relevante Verknüpfungen	Ahrensböck, ZOB Pönitz, Bf.
	Anmerkung	-
5961	Verbindung	(Barghorst) – Siblin – Schwienkuhlen – Distelkamp – Gießelrade – Holstendorf – Havekost – Helldahl – Spechserholz - Sarau
	Relevante Verknüpfungen	Ahrensböck, ZOB -
	Anmerkung	-

DorfBus Lensahn		
West/Mitte	Verbindung	Kabelhorst - Bökenberg - Manhagen - Beschendorf - Gut Petersdorf - Johanneshof - Speckkatzen - Güldenstein - Harmsdorf
	Relevante Verknüpfungen	Lensahn Bf. RB 85
	Anmerkung	Bedienung des Streckenverlaufs des Bürgerbusses, wenngleich nicht jede Haltestelle angefahren/aufgenommen werden muss.
Ost	Verbindung	Kabelhorst – Grünbeck – Schwienkuhl – Damlos – Koselau - Koselau-Ost – Quaal – Riepsdorf – Gosdorf – Altrajensdorf – Thomsdorf – Rüting - Kabelhorst
	Relevante Verknüpfungen	Lensahn Bf. RB 85
	Anmerkung	Bedienung des Streckenverlaufs des Bürgerbusses, wenngleich nicht jede Haltestelle angefahren/aufgenommen werden muss. Schleife Kabelhorst, Manhagen wird von beiden Bürgerbusrouten angefahren, dies wurde zur Verringerung der Fahrzeit bei der DorfBus-Schleife Ost gestrichen.

DorfBus Neustadt			
Eutin Ost/Neustadt	Verbindung	Pulverbeck -Dür Tied - Zarnekau - Griebel - Vinzier – Bujendorf - Gömnitz - Roge – Neustadt - Ovelgönne - Süsel – Anschottredder - Bujendorf - Zarnekau - Röbel	
	Relevante Verknüpfungen	Neustadt Bf./ZOB RB 85 5518 5801 5803 5804	Eutin Bf./ZOB RE 83/RB 84 5516 5508
	Anmerkung	Kombinierte Bedienung der DorfBus-Schleifen Eutin Ost und Neustadt West erlaubt Einsparung eines Fahrzeugs. Km-Leistung und Fahrzeit der kombiniert bedienten Schleife Eutin Ost/ Neustadt West sind in Eutin eingerechnet	
Nord	Verbindung	Rogerfelde – Sierhagen – Plunkau – Kassau – Stolpe – Klaushorst – Sibstin – Hasselburg - Altenkrempe	

	Relevante Verknüpfungen	Neustadt Bf./ZOB RB 85 5800 5801 5803
	Anmerkung	-
Ost	Verbindung	Merkendorf – Beusloe – Schashagen – Bliesdorf – Albersdorf – Brenkenhagen - Grömitz
	Relevante Verknüpfungen	Neustadt Bf./ZOB RB 85 5803
	Anmerkungen	-

DorfBus Schönwalde		
West	Verbindung	Steinberg – Kasseedorf – Näthkamp – Holzkaten – Griebel – Zarnekau – Stendorf – Sagau – Schmützbberg - Bergfeld
	Relevante Verknüpfungen	Schönwalde Schule 5508 5801
	Anmerkung	-
Nord	Verbindung	Scheelholz – Bungsberg – Mönchneversdorf - Langenhagen
	Relevante Verknüpfungen	Schönwalde Schule -
	Anmerkung	-
Ost	Verbindung	Petersdorf – Halendorf – Warendorf – Marxdorf – Vogelsang - Hobstin
	Relevante Verknüpfungen	Schönwalde Schule 5508 5801
	Anmerkungen	-

DorfBus Malente		
Nord	Verbindung	Krummsee - (Sielbeck) – Nüchel – Benz – Söhren – Malkwitz – Sieversdorf - Neukirchen
	Relevante Verknüpfungen	Bad Malente - Gremsmühlen Bahnhof RE 83/RB 84
	Anmerkung	BB-Nord verkehrt Mo-Sa 10:08, 18:08
Süd	Verbindung	Rachut – Kreuzfeld – Oberkleveez – Niederkleveez – Timmdorf - Neversfelde
	Relevante Verknüpfungen	Bad Malente - Gremsmühlen Bahnhof RE 83/RB 84 5801
	Anmerkung	Streckenverlauf von BB-Süd BB-Süd verkehrt Mo-Sa 09:08, 11:08; Mo-Fr 17:08, 19:08 Oberkleveez und Niederkleveez gehören dem Kreis Plön an.

DorfBus Scharbeutz			
West	Verbindung	Klingberg – Gronenberg – Ekelsdorf - Pönitz am See Pönitz - (Gleschendorf) - (Wulfsdorf) – Sarkwitz – Schulendorf - Schürsdorf	
	Relevante Verknüpfungen	Bf. Scharbeutz RB 85	Bf. Pönitz RB 84
	Anmerkung	-	

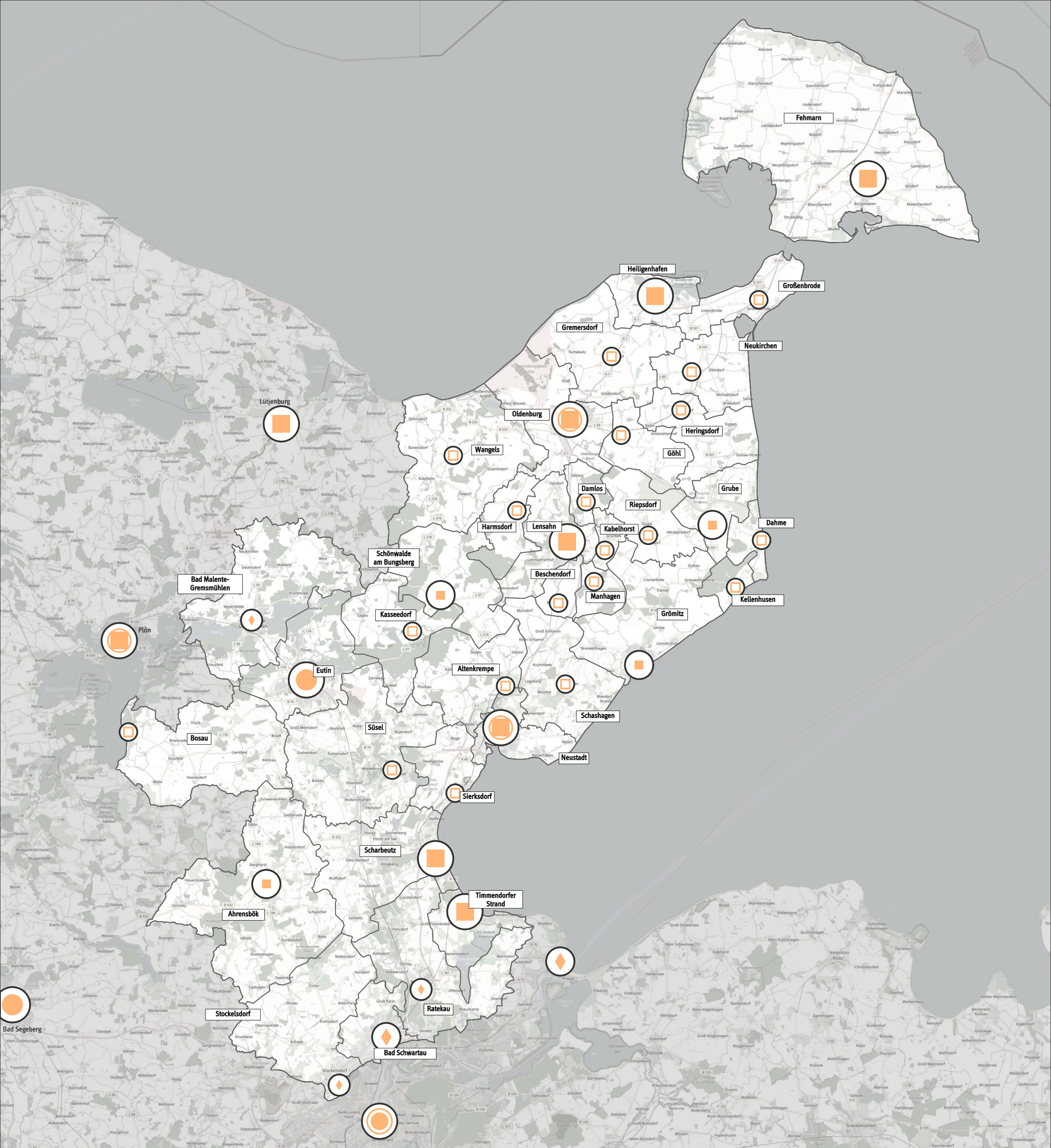
DorfBus Ratekau		
Ost	Verbindung	Offendorf – Kreuzkamp – Grammersdorf – Wilmsdorf – Warnsdorf – Häven – Niendorf - Hemmeldorf
	Relevante Verknüpfungen	Ratekau Dorfplatz 5951
	Anmerkung	-

DorfBus Stockelsdorf		
Nord	Verbindung	Pohnsdorf – Curau – Malkendorf – Horsdorf - Pariner Berg - Klein Parin - Groß Parin - Bad Schwartau
	Relevante Verknüpfungen	Stockelsdorf Rathausmarkt 5912 9
	Anmerkung	-
West	Verbindung	Bargerbrück - Arfrade Obernwohlde – Krumbeck – Mönkhagen - Eckhorst
	Relevante Verknüpfungen	Stockelsdorf Rathausmarkt 5912 9
	Anmerkung	-

DorfBus Fehmarn		
Nordwest	Verbindung	Burg – Landkirchen – Altjellingsdorf – Lemkendorf – Petersdorf – Dänschendorf – Wenkendorf – Altenteil – Westermarkelsdorf – Schlagsdorf - Bojendorf
	Relevante Verknüpfungen	Burg Bf. 5811
	Anmerkung	-
Südwest	Verbindung	Burg – Landkirchen – Altjellingsdorf – Lemkendorf – Gollendorf – Orth – Sulsdorf – Kopendorf – Petersdorf
	Relevante Verknüpfungen	Burg Bf. 5811
	Anmerkung	-
Mitte	Verbindung	Burg – Ostermarkelsdorf – Hinrichsdorf – Todendorf – Gammendorf – Vadersdorf – Bisdorf - Landkirchen
	Relevante Verknüpfungen	Burg Bf. 5811
	Anmerkungen	-
Ost	Verbindung	Burg – Niendorf – Bannesdorf – Presen – Puttgarden - Marienleuchte
	Relevante Verknüpfungen	Burg Bf. 5811

9.7 Kartenband

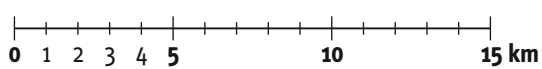
- Zentrale Orte
- Einwohner der Städte und Gemeinden
- Einwohner der Städte und Gemeinden auf Ortsteilebene
- Pendler
- Schulstandorte
- Raumstruktur
- Urlauber
- Bestandsnetz
- Netzhierarchie
- Bewertung des ÖPNV-Angebots
- Konzept: Hauptnetz
- Konzept: Hauptnetz (reduzierte Darstellung)
- Konzept: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln



4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Zentrale Orte

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

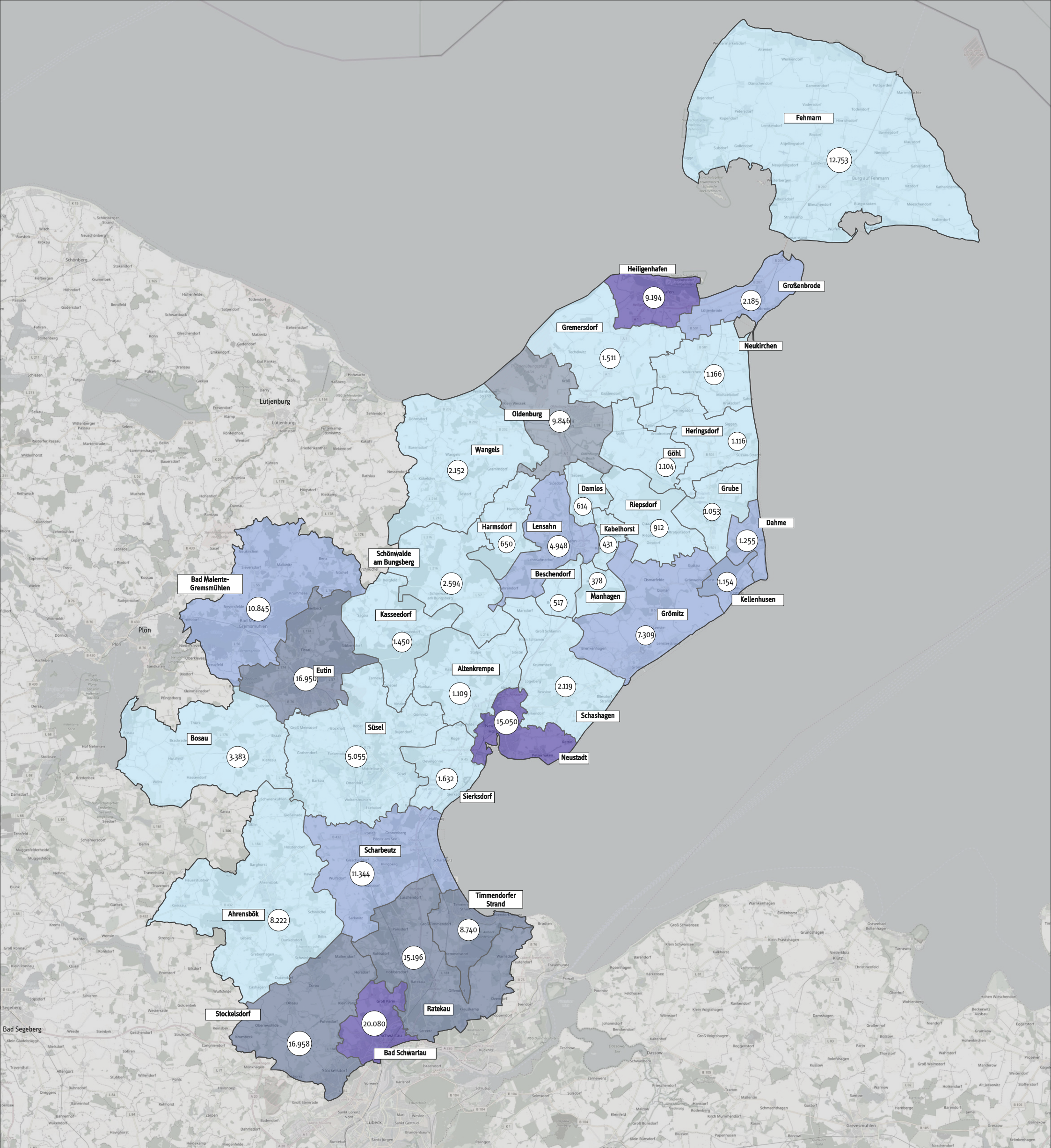
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum (mit Teilfunktion eines Mittelz.)
- Unterzentrum
- ländlicher Zentralort
- Stadtrandkern 1. Ordnung
- Stadtrandkern 2. Ordnung
- Hauptort einer Gemeinde

Grenzen

- Kreisgrenze

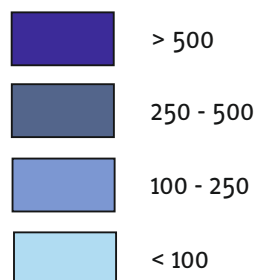


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Einwohner der Städte und Gemeinden

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016 sowie NVP 2014

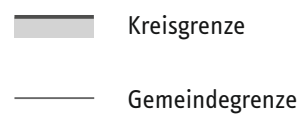
Einwohnerdichte (EW/qkm)



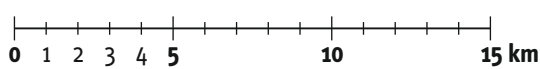
Einwohnerzahlen

19.945

Grenzen

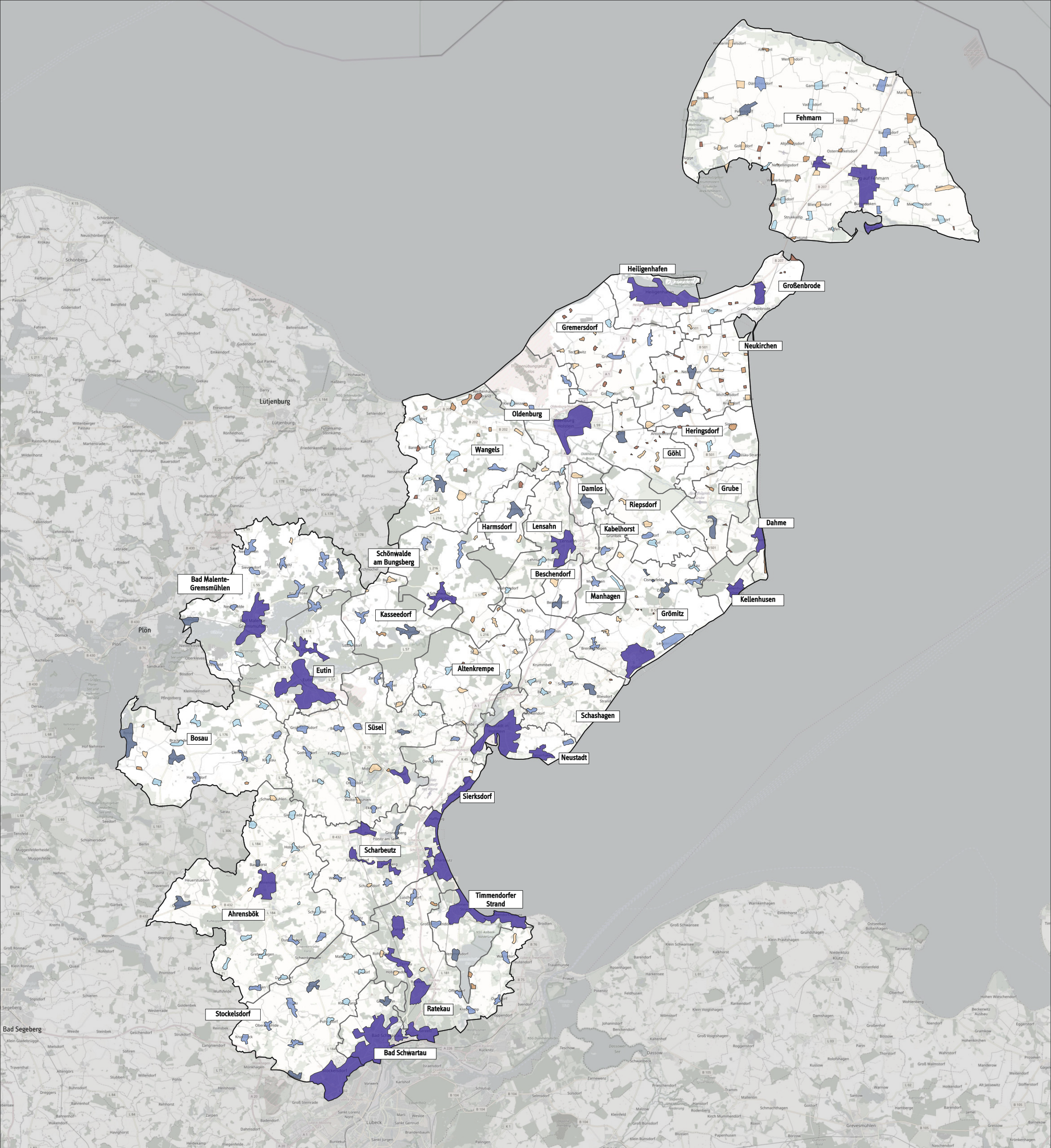


Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

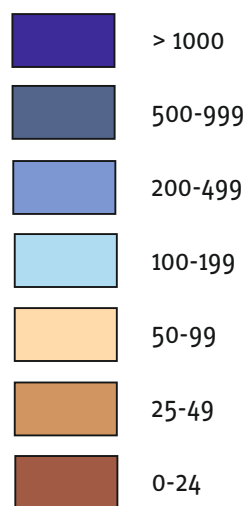


4. Regionaler Nahverkehrsplan des
 Kreises Ostholstein

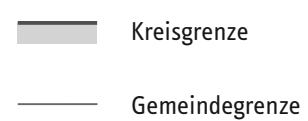
**Einwohner der Städte und Gemeinden
 auf Ortsteilebene**

Quelle: Angaben der Gemeinden 2017

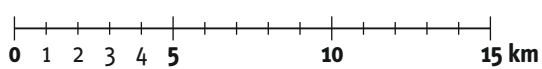
Einwohnerzahlen



Grenzen

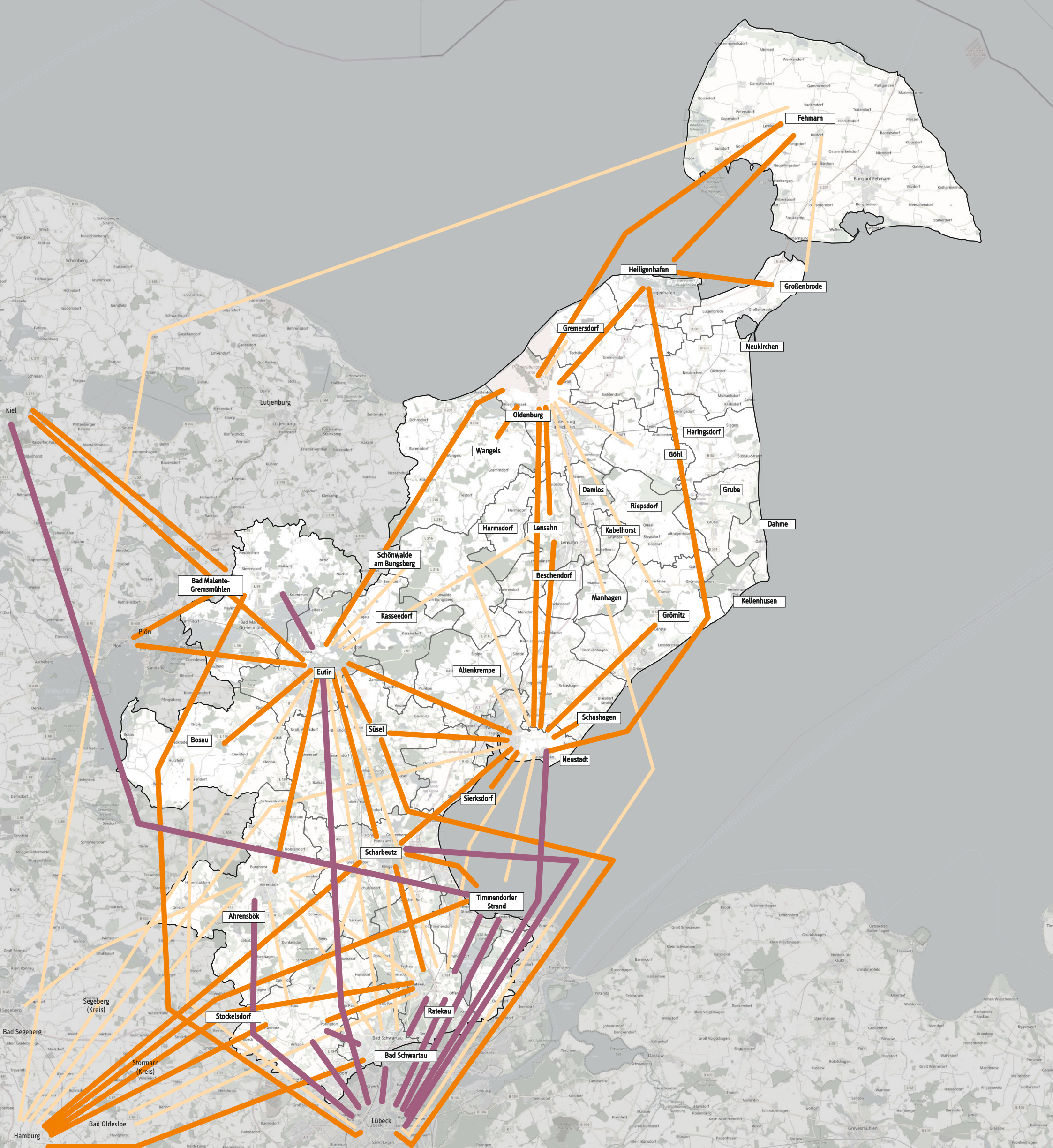


Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Pendler

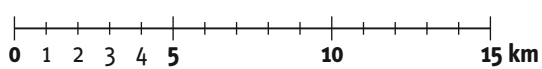
Relationen mit mehr als 50 Pendler (Ein- und Auspendler)
Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2013

Pendlerrelationen (gesamt)

- 100 bis 200
- 200 bis 500
- mehr als 500

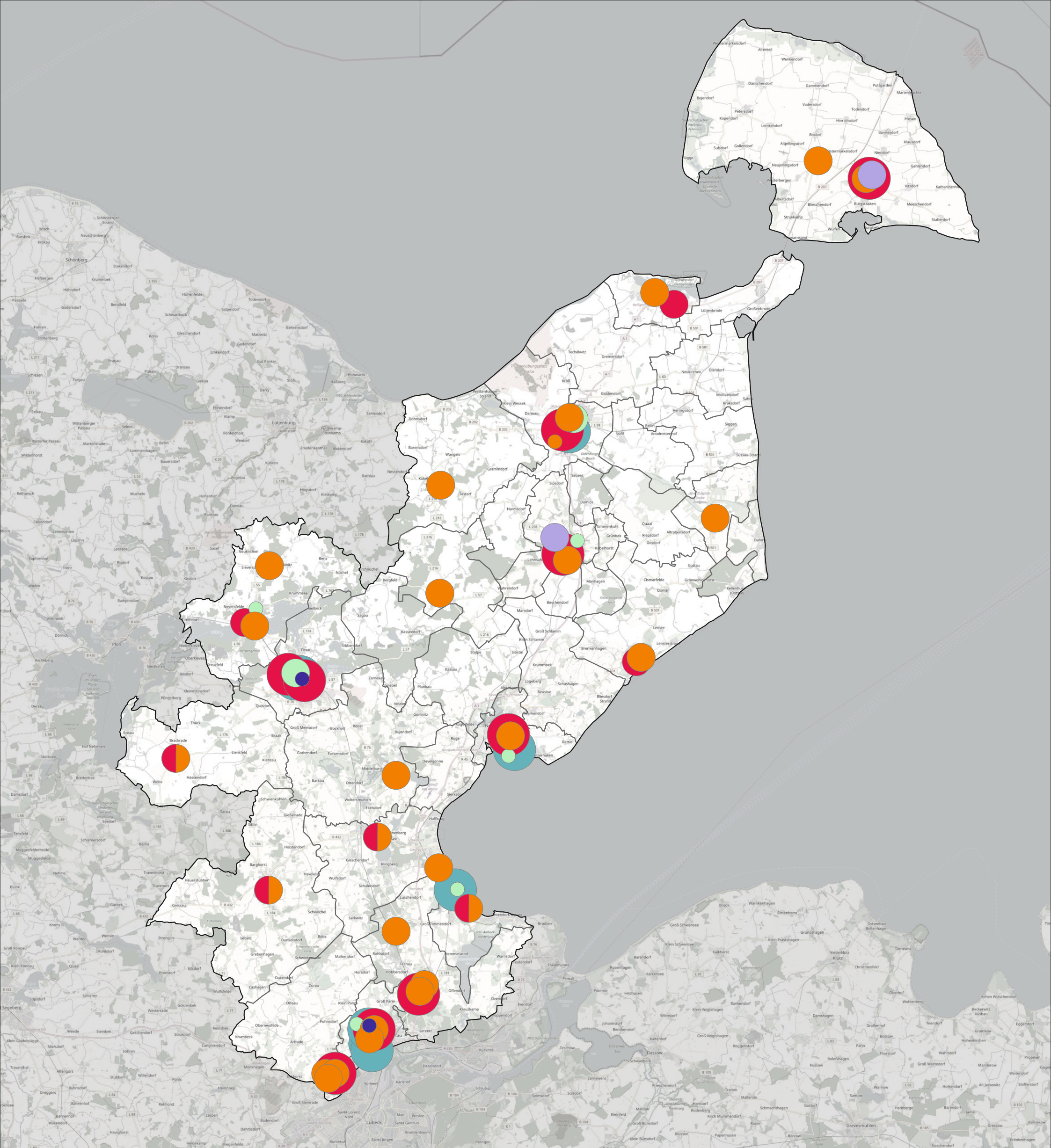
Grenzen
 Kreisgrenze

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

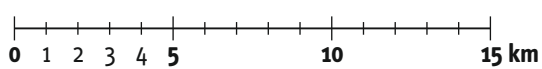


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Schulstandorte

Quelle: Kreisschulentwicklungsplan Ostholstein 2016/-17

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



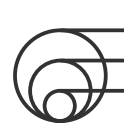
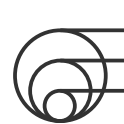
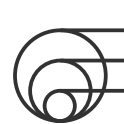
plan:mobil

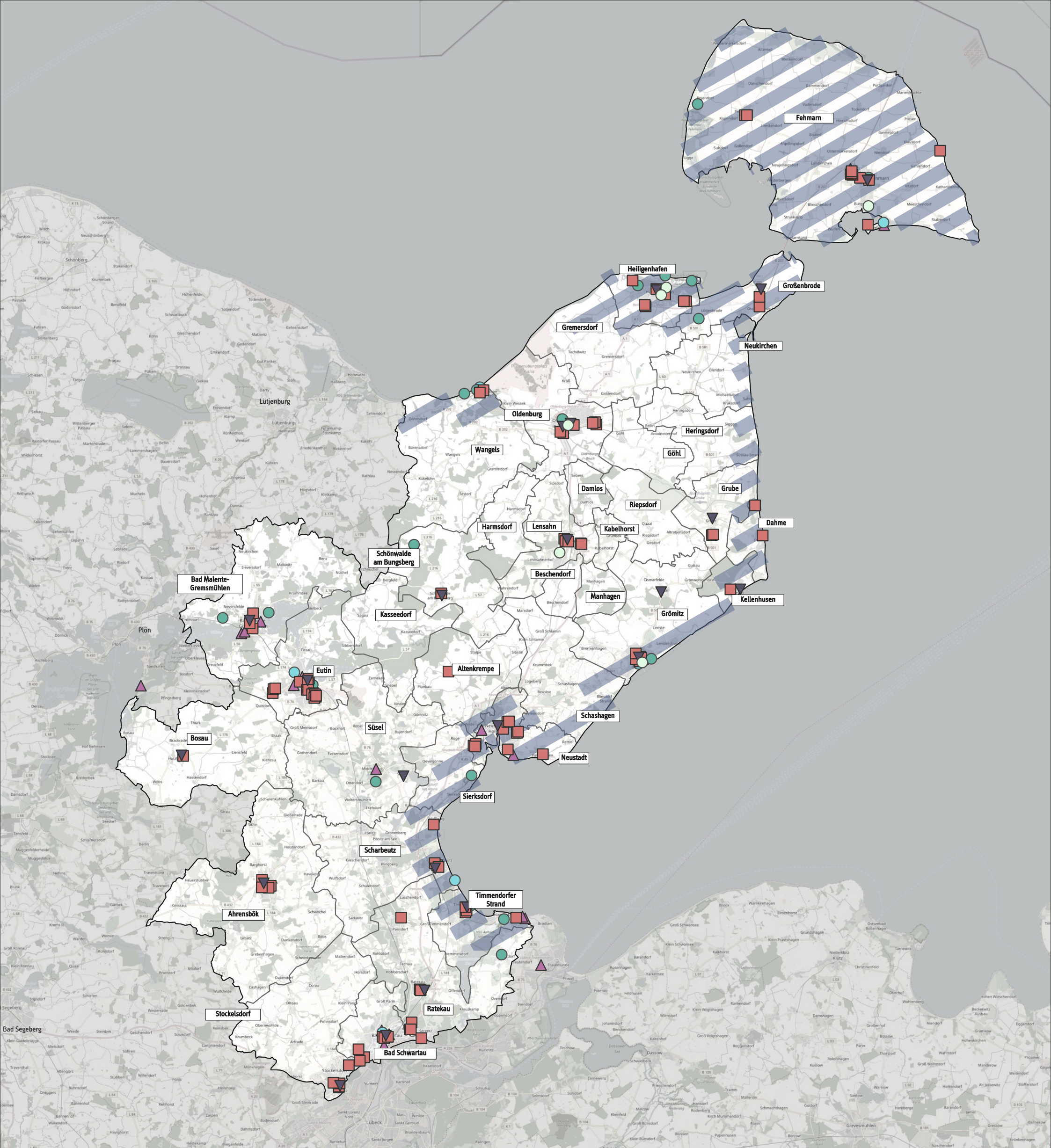
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Schulform

-  Grundschule
-  Förderschule
-  Gymnasium
-  Gemeinschaftsschule
-  Berufliche Schule des Kreises Ostholstein
-  Waldorfschule / Montessori-Schule

Schüleranzahl

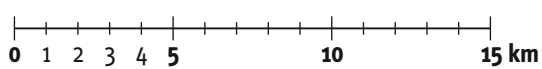
-  mehr als 501 Schüler
-  101 bis 500 Schüler
-  weniger als 100 Schüler



4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Raumstruktur

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

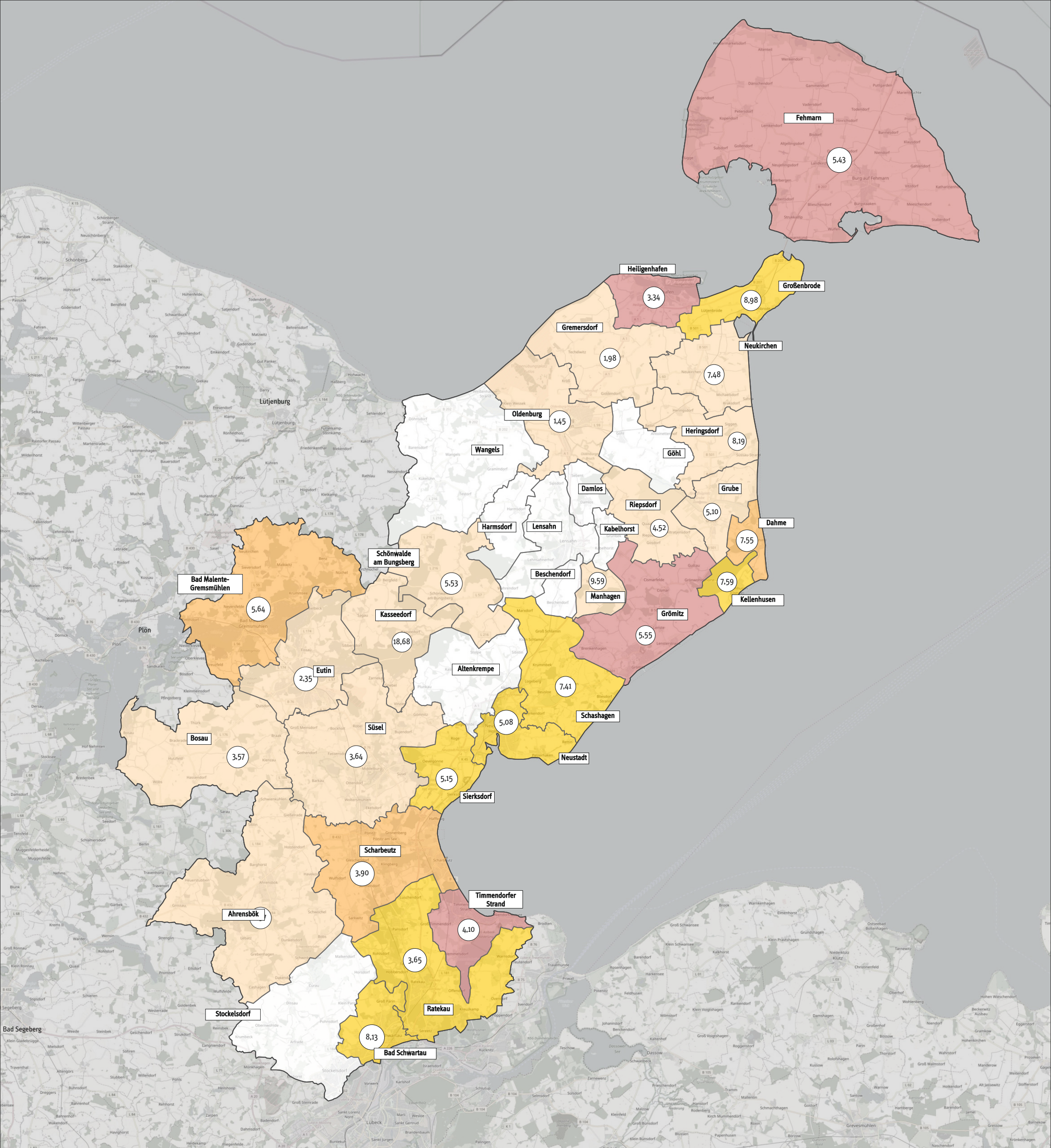
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Einrichtungen

- ▼ Rathaus / Kreisverwaltung
- ▲ Klinikum
- Freizeiteinrichtung
- Kulturelle Einrichtung (Museum, Stadthalle, ...)
- Schwimmbad
- Größerer Einzelhandelsstandort / Einzelhandelskonzentration



Tourismusintensive Bereiche

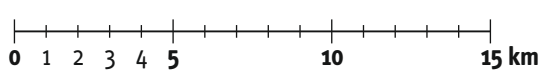


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Urlauber

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017 und 2019

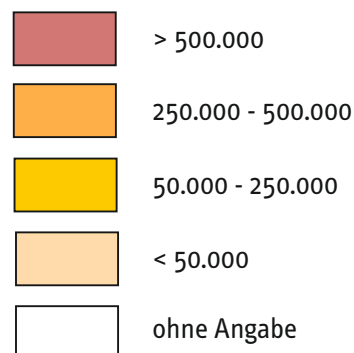
Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

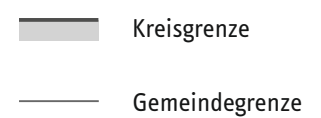
Gästeübernachtungen / Jahr

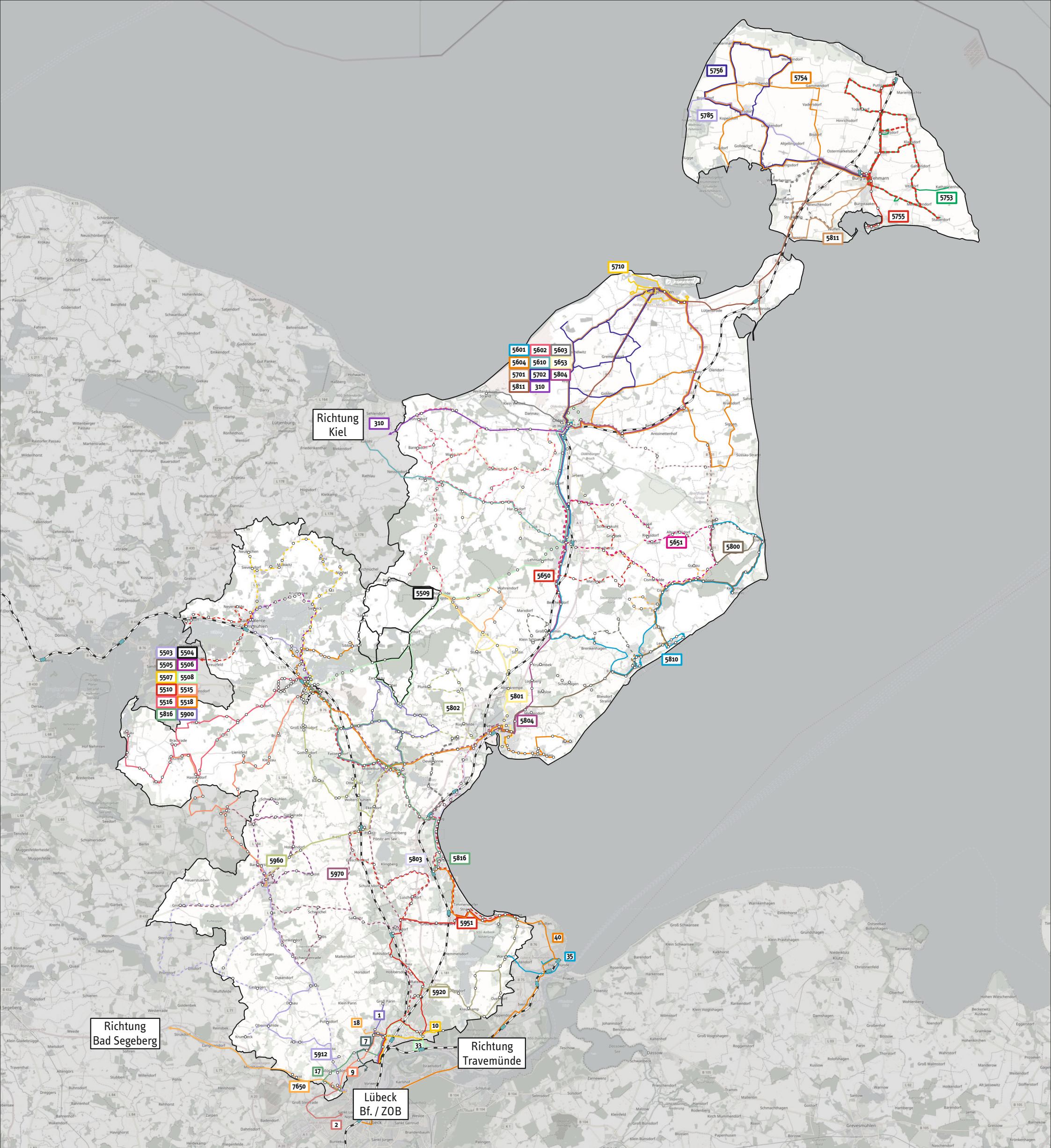


durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen



Grenzen



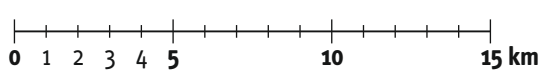


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Bestandsnetz

Fahrplanstand 2017

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

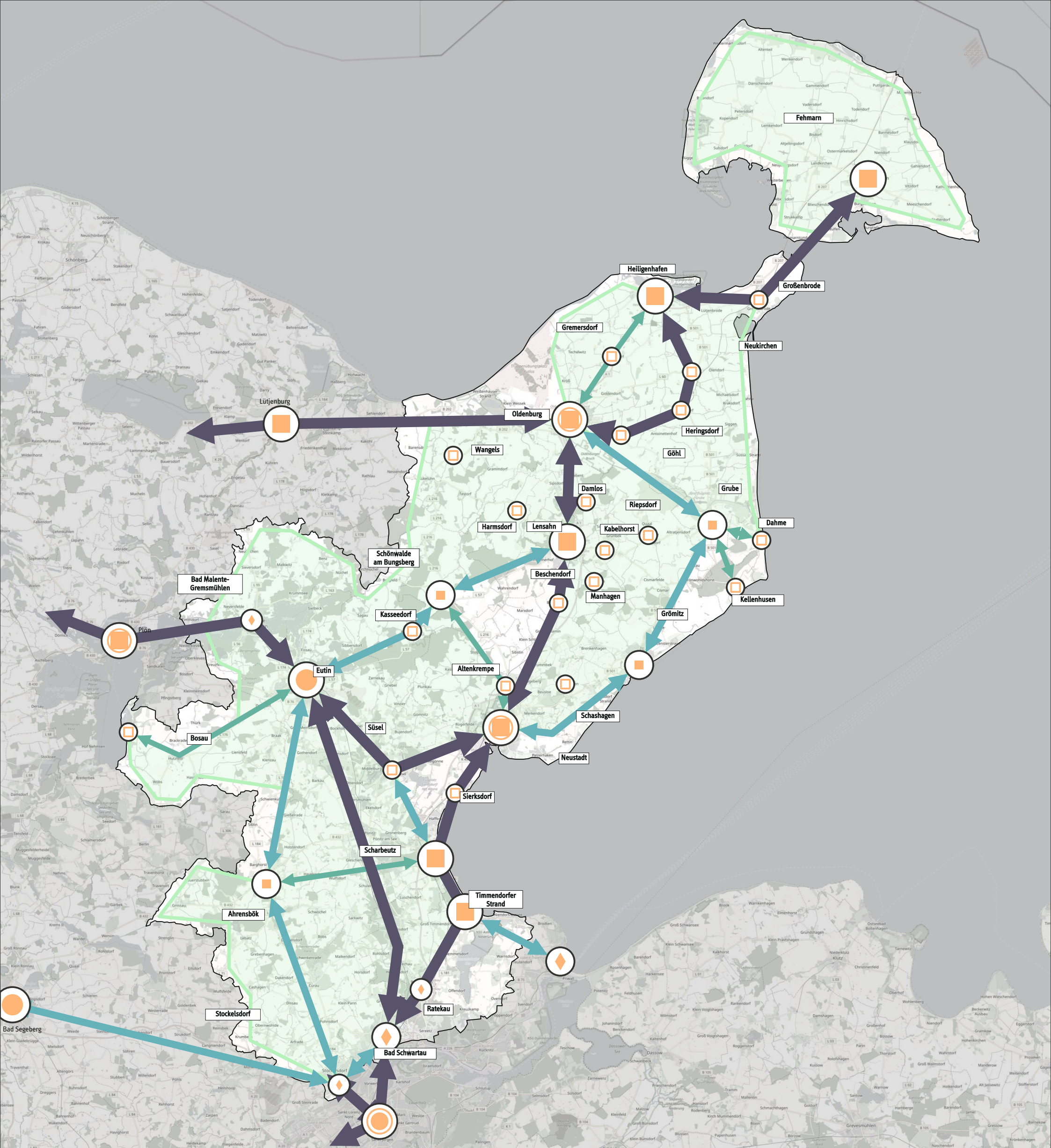
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Bestandsnetz

- Buslinie
- Schulfahrten
- Anruflinienfahrten
- SPNV-Trasse
- Liniennummer
- Bushaltestelle
- Bahnhofpunkt

Grenzen

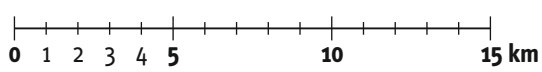
- Kreisgrenze



4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Netzhierarchie

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Zentrale Orte

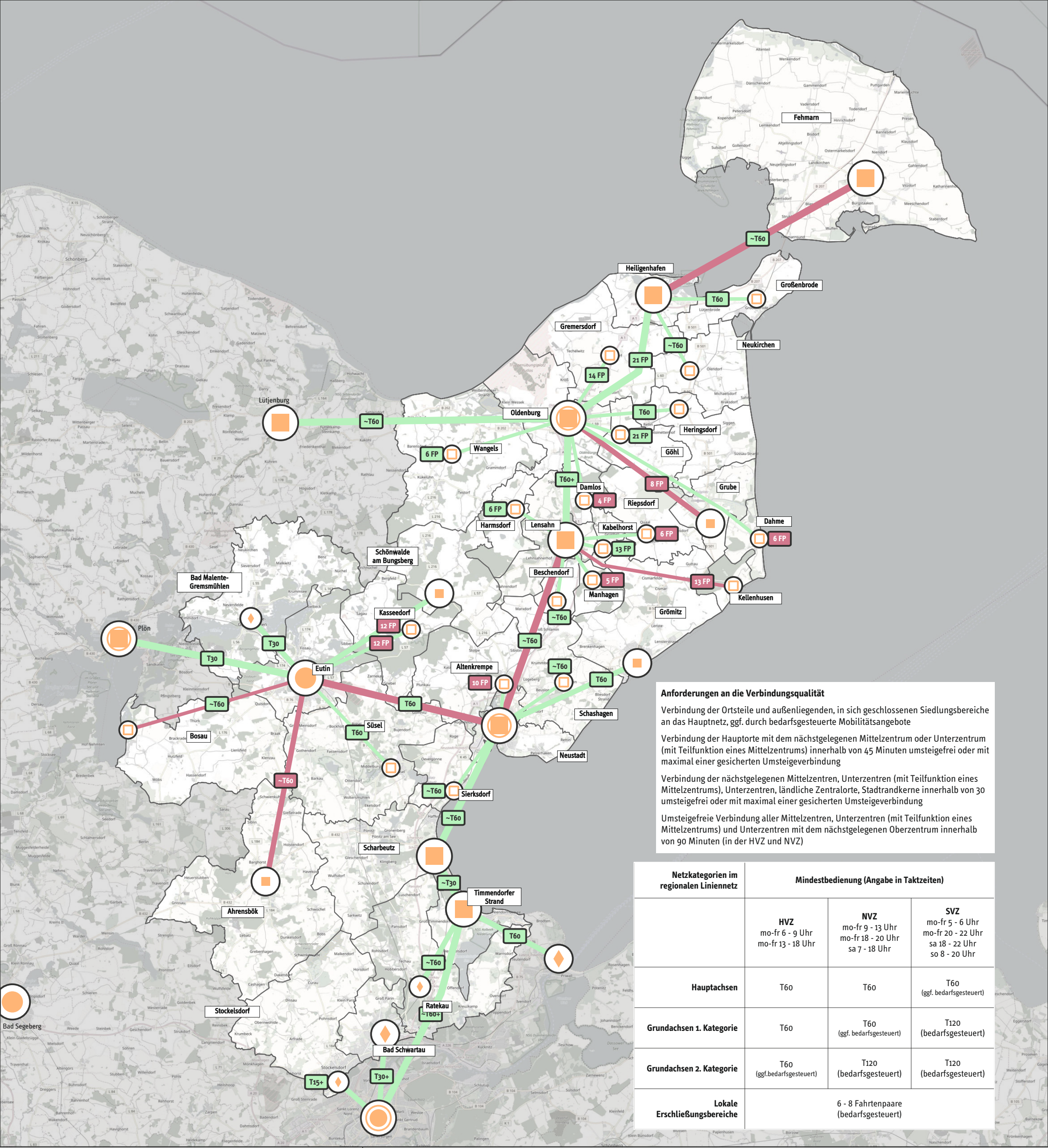
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum (mit Teilfunktion eines Mittelz.)
- Unterzentrum
- ländlicher Zentralort
- Stadtrandkern 1. Ordnung
- Stadtrandkern 2. Ordnung
- Hauptort einer Gemeinde

Netzhierarchie

- Hauptachse
- Grundachse 1. Kategorie
- Grundachse 2. Kategorie
- Lokale Erschließung / bedarfsgesteuerte Bereiche mit Ausrichtung auf Verknüpfungspunkt

Grenzen

- Kreisgrenze



Anforderungen an die Verbindungsqualität

Verbindung der Ortsteile und außenliegenden, in sich geschlossenen Siedlungsbereiche an das Hauptnetz, ggf. durch bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote

Verbindung der Hauptorte mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum oder Unterzentrum (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums) innerhalb von 45 Minuten umsteigefrei oder mit maximal einer gesicherten Umsteigeverbindung

Verbindung der nächstgelegenen Mittelzentren, Unterzentren (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums), Unterzentren, ländliche Zentralorte, Stadtrandkerne innerhalb von 30 umsteigefrei oder mit maximal einer gesicherten Umsteigeverbindung

Umsteigefreie Verbindung aller Mittelzentren, Unterzentren (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums) und Unterzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten (in der HVZ und NVZ)

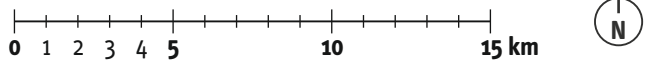
Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ mo-fr 6 - 9 Uhr mo-fr 13 - 18 Uhr	NVZ mo-fr 9 - 13 Uhr mo-fr 18 - 20 Uhr sa 7 - 18 Uhr	SVZ mo-fr 5 - 6 Uhr mo-fr 20 - 22 Uhr sa 18 - 22 Uhr so 8 - 20 Uhr
Hauptachsen	T60	T60	T60 (ggf. bedarfsgesteuert)
Grundachsen 1. Kategorie	T60	T60 (ggf. bedarfsgesteuert)	T120 (bedarfsgesteuert)
Grundachsen 2. Kategorie	T60 (ggf. bedarfsgesteuert)	T120 (bedarfsgesteuert)	T120 (bedarfsgesteuert)
Lokale Erschließungsbereiche	6 - 8 Fahrtenpaare (bedarfsgesteuert)		

4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Bewertung des ÖPNV-Angebots

nach Kriterien der Netzhierarchie (mo-fr (s))

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
Bearbeitungsstand: September 2020



VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

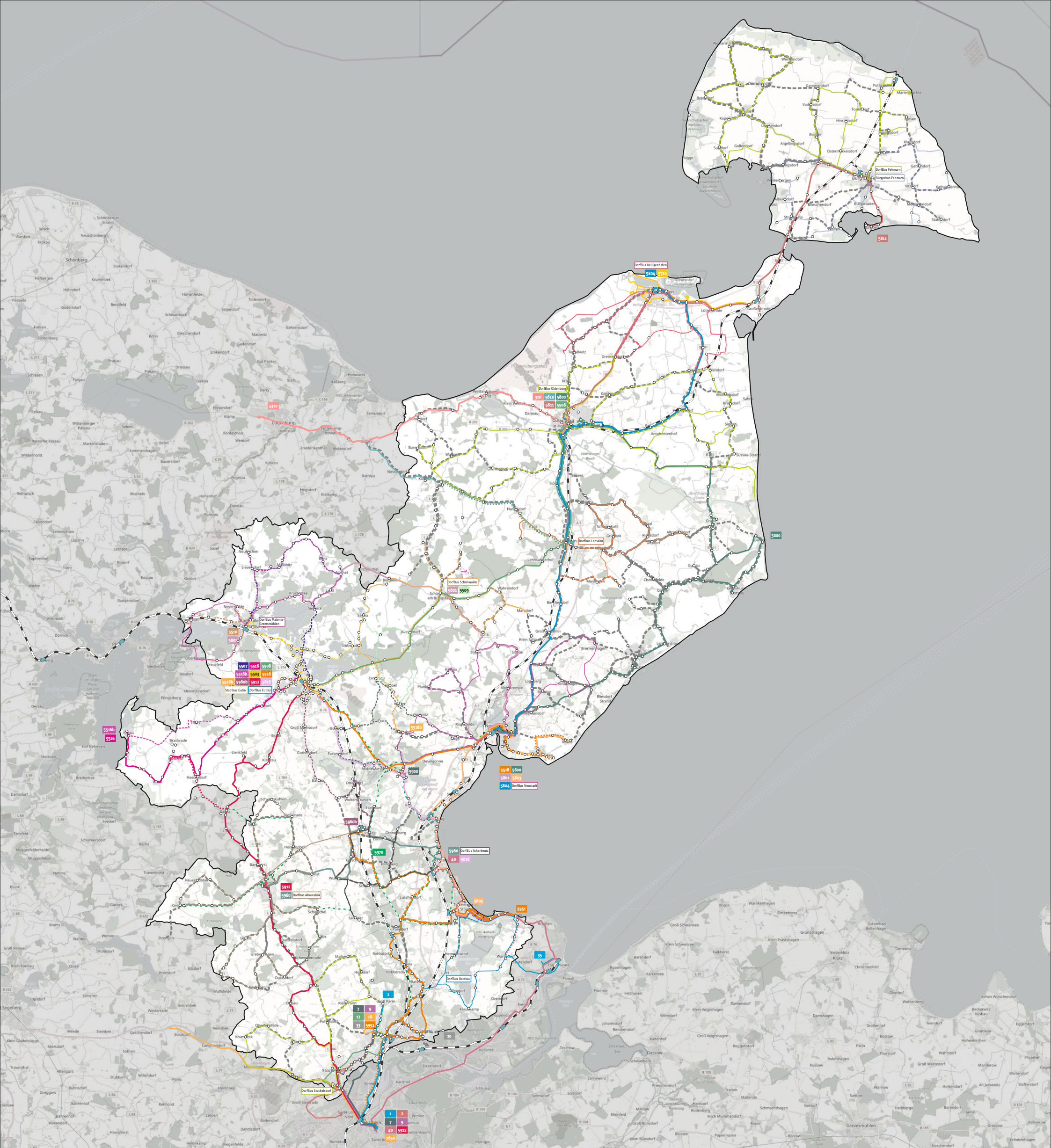
- Zentrale Orte**
- Oberzentrum
 - Mittelzentrum
 - Unterzentrum (mit Teilfunktion eines Mittelz.)
 - Unterzentrum
 - ländlicher Zentralort
 - Stadtrandkern 1. Ordnung
 - Stadtrandkern 2. Ordnung
 - Hauptort einer Gemeinde

- Verbindungsqualität (mo-fr (s))**
- Anforderung erfüllt
 - Anforderung nicht erfüllt

Grenzen

- Kreisgrenze

- Bedienungsqualität (mo-fr (s))**
- Anforderung erfüllt (mit Takt / Fahrtenpaaren)
 - Bedienungsdefizit (mit Takt / Fahrtenpaaren)

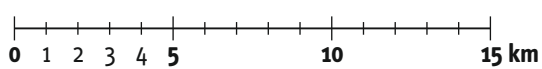


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Konzept: Hauptnetz

Regionallinien, Dorfbusse, Linien vorrangig im Schulverkehr sowie Linien in anderer Funktion / Trägerschaft

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludvig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

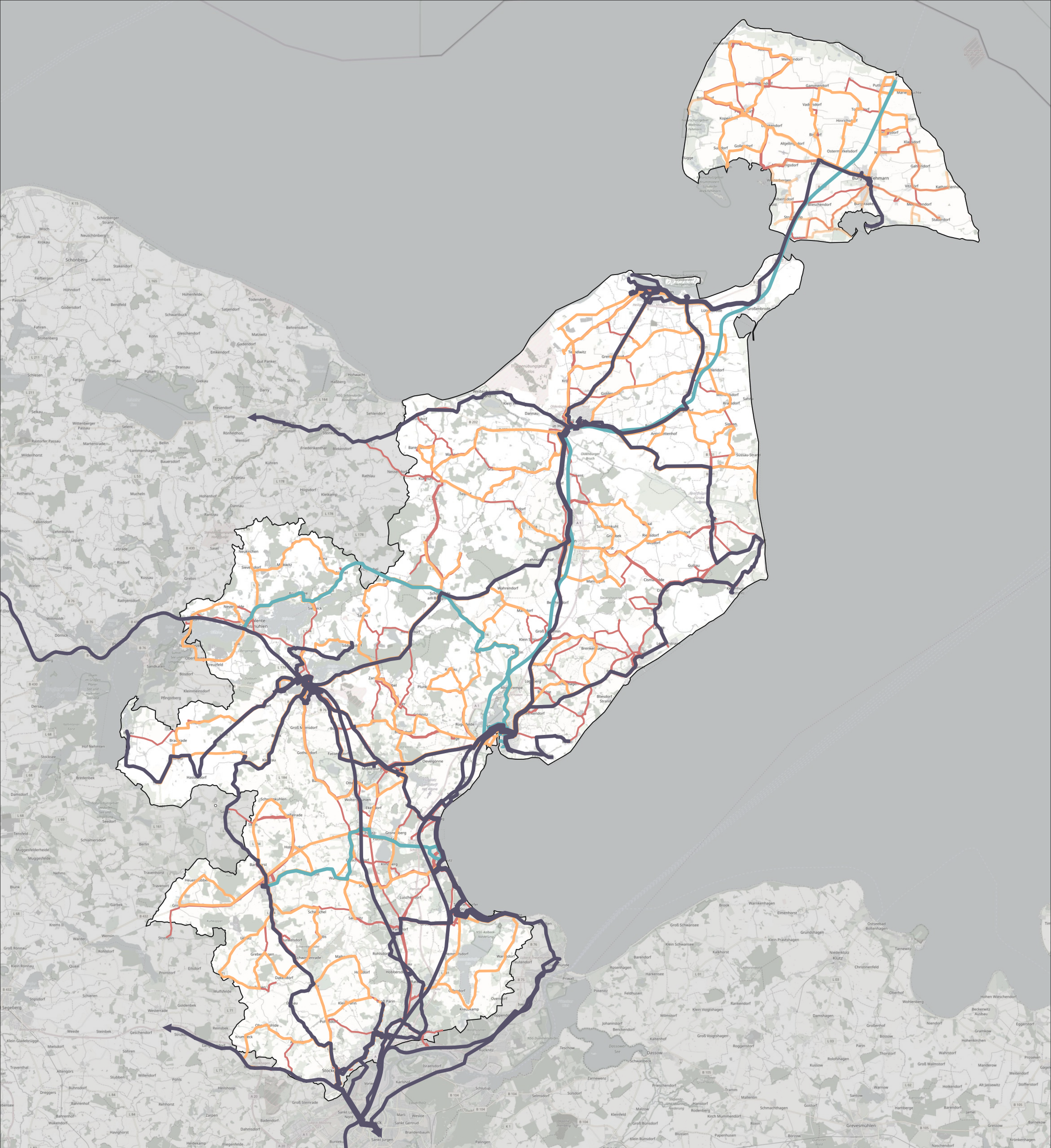
ÖPNV-Netz

- SPNV-Trasse
- Buslinie
- DorfBus-Linie
- Schul- / Einzelfahrt

- Bahnhofpunkt
- Bushaltestelle
- Bushaltestelle mit einseitiger Bedienung
- Neu einzurichtende Bushaltestelle

Grenzen

- Kreisgrenze

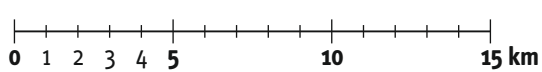


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Konzept: Hauptnetz (reduzierte Darstellung)

Reduzierte Darstellung des ÖPNV-Netzes entsprechend der Angebotsformen

Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

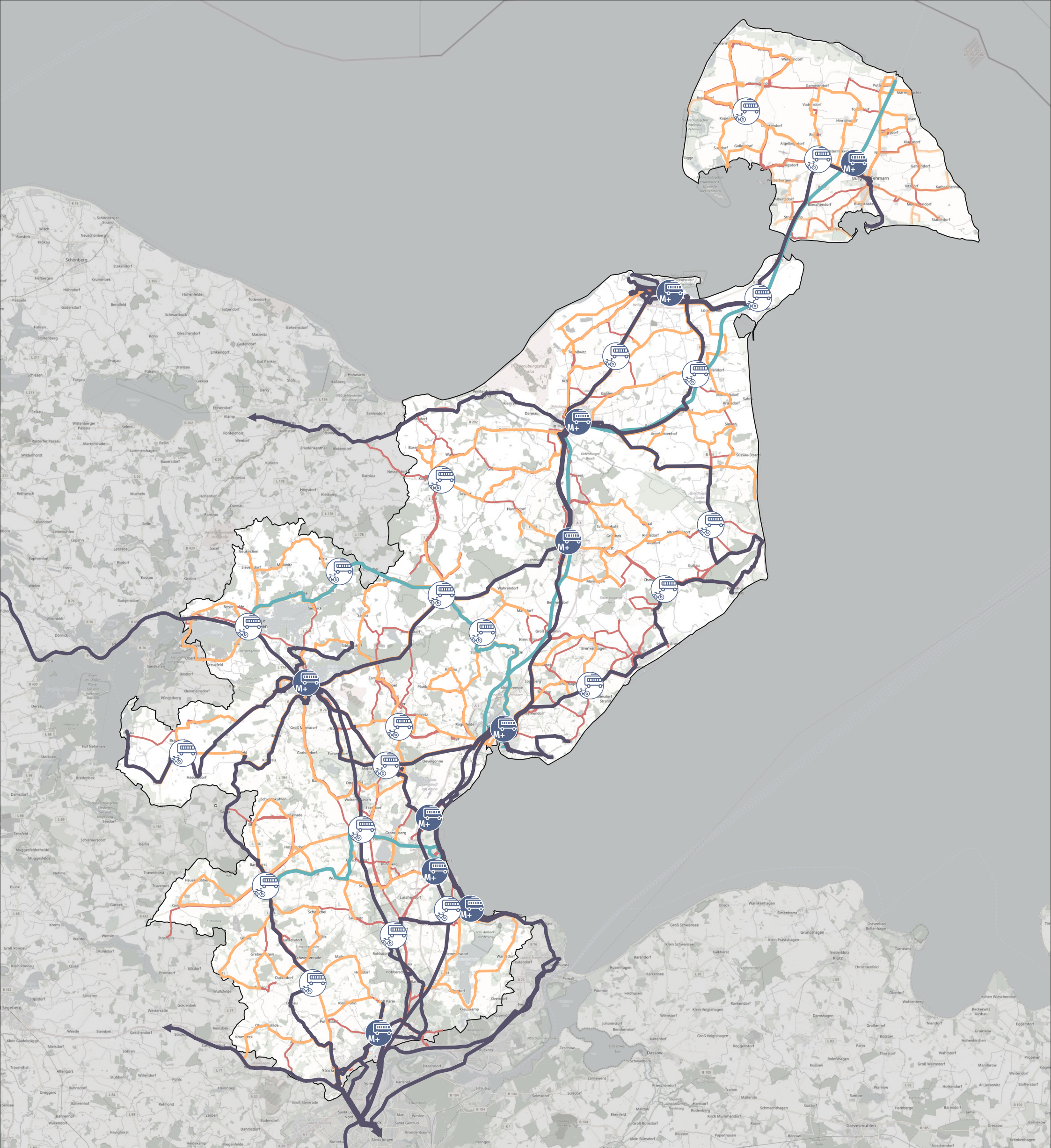
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

ÖPNV-Netz

- Regionallinie im Stundentakt
- Regionallinie im Zweistundentakt
- Stadtbuslinie
- DorfBus-Linie
- Linie im Schulverkehr / in anderer Funktion

Grenzen

- Kreisgrenze

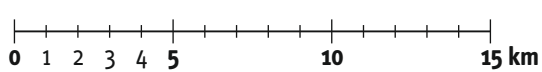


4. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein

Konzept: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Mögliche Standorte für Mobilstationen und Bike+Ride-Alagen im ÖPNV-System






Kartengrundlage: openstreetmap (Stand 07.2016)
 Bearbeitungsstand: September 2020



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

ÖPNV-Netz

-  Regionallinie im Stundentakt
-  Regionallinie im Zweistundentakt
-  Stadtbuslinie
-  DorfBus-Linie
-  Linie im Schulverkehr / in anderer Funktion

Grenzen

-  Kreisgrenze



Mobilstation



Bike+Ride-Station