



metropolregion hamburg

Vierter Regionaler Nahverkehrsplan 2019 - 2023



KREIS DITHMARSCHEN

VIERTER REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN KREIS Dithmarschen 2019-2023

Herausgeber: Kreis Dithmarschen
Stettiner Straße 30
25746 Heide



Verfasser: SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
Ochsenzoller Straße 147
22848 Norderstedt



Kreistagsbeschluss: 19.12.2019



Stefan Mohrdieck

Landrat des Kreises Dithmarschen

Vorwort

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für den Kreis Dithmarschen von herausragender und vielfältiger Bedeutung. Denn der ÖPNV sichert nicht nur die Mobilität der Bevölkerung, er wird auch immer mehr zu einem wichtigen Standortfaktor des Kreises Dithmarschen in Konkurrenz mit anderen. Zudem ist der ÖPNV eine der entscheidenden Stellschrauben, um die beiden großen Zukunftsthemen Klimaschutz und demografischer Wandel maßgeblich erfolgreich zu beeinflussen und die Lebensqualität zu steigern.

Mit dem 3. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) 2014 – 2018 ist der Kreis Dithmarschen in die Ära der offensiven ÖPNV-Gestaltung aufgebrochen und hat bereits erkennbare Erfolge erreicht. Insbesondere der Einstieg in den Aufbau eines hochwertigen regionalen Grundnetzes „starker“ Buslinien sowie die Einrichtung von vier BürgerBuslinien sind hier zu nennen.

Mit dem 4. RNVP 2019 – 2023 wollen wir diesen Prozess konsequent fortsetzen, was mit der Umsetzung des neuen Heider StadtBus-ÖPNVs (Zuständigkeit der Stadt Heide gemeinsam mit den Gemeinden Ostrohe und Wesseln) teilweise schon geschehen ist. Dazu gehören auch innovative Themen wie das autonome Fahren oder emissionsfreie Antriebe, aber auch das grundsätzlich bedeutsame Thema der Barrierefreiheit.

Deutliche Verbesserungen in allen Bereichen des ÖPNV-Gesamtsystems sind die Basis, auf der wir neue Kundenpotenziale erschließen und den noch nicht befriedigenden ÖPNV-Verkehrsmarktanteil erkennbar ausbauen wollen. Dabei wird dieser 4. RNVP 2019 – 2023 unser Leitfaden sein und ich freue mich darauf, die Umsetzung gemeinsam mit allen beteiligten Akteur*innen zu gestalten.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Mohrdieck'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

Stefan Mohrdieck

Inhaltsverzeichnis

1	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	8
2	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	10
2.1	Rechtlicher Rahmen.....	10
2.1.1	Europäischer Rechtsrahmen.....	10
2.1.2	Bundesdeutscher Rechtsrahmen	11
2.1.3	Schleswig-Holsteiner Rechtsrahmen	12
2.2	Landesweiter Nahverkehrsplan.....	13
3	STRUKTURELLE GRUNDLAGEN	14
3.1	Verwaltungsgliederung.....	15
3.2	Zentralörtliche Gliederung.....	17
3.3	Bevölkerung und Motorisierung.....	19
3.4	Arbeitsplätze und Berufspendler*innen	24
3.5	Schüler*innen.....	29
3.6	Versorgung, Freizeit, Naherholung	34
3.7	Integriertes Klimaschutzkonzept	34
4	ÖPNV-MANAGEMENT	36
4.1	Organisation des ÖPNV.....	36
4.2	Wettbewerb, Vergabe, Verträge.....	37
4.3	Qualitätsmanagement	40
4.4	Finanzierung	41
5	RAHMENSTANDARDS FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	43
5.1	Systematische Grundlagen der Angebotsplanung	43
5.1.1	Allgemeines.....	43
5.1.2	Netzhierarchie	43
5.1.3	Zeitliche Differenzierung.....	45
5.1.4	Räumliche Erschließung	46
5.1.5	Verbindungsqualität und Bedienungshäufigkeit	47
5.1.6	Verknüpfung und Vernetzung.....	48
5.2	Barrierefreiheit.....	49
5.2.1	Fahrzeuge	49
5.2.2	Haltestellen	50
5.2.3	Kundeninformation	52
5.3	Weitere Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen, Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen.....	53
5.3.1	Fahrzeuge	53
5.3.2	Haltestellen	53
5.3.3	Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen.....	54
6	ÖPNV-GESAMTSYSTEM: BESTAND & ANALYSE	57
6.1	SPNV	57
6.1.1	SPNV-Unternehmen	57
6.1.2	SPNV-Angebot.....	57
6.2	ÖPNV.....	58
6.2.1	ÖPNV-Unternehmen	58
6.2.2	ÖPNV-Angebot	58
6.3	Verknüpfung und Vernetzung.....	63
6.4	Räumliche Erschließung und ausreichende Verkehrsbedienung	66
6.5	Tarif.....	67
6.5.1	SH-Tarif.....	67
6.5.2	Bürgerbus-Tarife	68

6.6	Marketing und Service	69
7	BILANZ DES DRITTEN RNVP	71
8	ÖPNV-NACHFRAGE UND ÖPNV-MARKTPPOSITION	74
9	WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-GESAMTSYSTEMS	78
9.1	SPNV	78
9.2	ÖPNV	80
9.3	Vernetzung des ÖPNV-Systems	84
9.4	Alternative Bedienungsformen	85
9.5	Barrierefreiheit	88
9.5.1	Fahrzeuge	88
9.5.2	Haltestellen	89
9.6	Tarif/Vertrieb	90
9.7	Marketing	91
9.8	Alternative Antriebstechnologien	92
9.9	Maßnahmenumsetzung	94
ANHANG	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Kreises Dithmarschen in der Metropolregion Hamburg	15
Abbildung 2: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung in SH-Flächenkreisen 1995-2017	21
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein 2014-2030	22
Abbildung 4: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke	45
Abbildung 5: Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“	51
Abbildung 6: NAH.SH-Stationsplan Heide	52
Abbildung 7: Schildervarianten im NAH.SH-Corporate Design	54
Abbildung 8: NAH.SH-Fahrradabstellanlage	55
Abbildung 9: ÖV-Anteile am Modal Split in ländlichen Kreisen Schleswig-Holsteins 2015/16	74
Abbildung 10: Modal Split im Kreis Dithmarschen 2015/16	75
Abbildung 11: Nutzungshäufigkeit von Bussen in Schleswig-Holstein 2015/16	76
Abbildung 12: Bewertung von Qualitätsmerkmalen des Busverkehrs im Kreis Dithmarschen 2017	77
Abbildung 13: Streckenführung Nachfragegesteuerter Autonom Fahrender Bus	88

Kartenverzeichnis

Karte 1: Verwaltungsgliederung	16
Karte 2: Zentralörtliches System und Nahbereiche	18
Karte 3: Bevölkerungsverteilung	20
Karte 4: Kreisinterne Pendler*innen	26
Karte 5: Einpendler*innen über Kreisgrenze	27
Karte 6: Auspendler*innen über Kreisgrenze	28
Karte 7: Schüler*innen nach Standort und Schulzweig	30
Karte 8: Verflechtungen im Schülerverkehr	32
Karte 9: Teilnetze Kreis Dithmarschen	39
Karte 10: Netzhierarchie des öffentlichen Verkehrs	44
Karte 11: Liniennetzplan des Kreises Dithmarschen	59
Karte 12: Planerische Schwerpunkte ab 2019	82
Karte 13: Stadtverkehr Heide: Bestand 2019 und Konzept ab 2020	83

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zentralörtliche Gliederung.....	17
Tabelle 2: Veränderung der Altersstruktur in Schleswig-Holstein 2000/2017/2030.....	23
Tabelle 3: Beschäftigte und Pendler*innen Kreis Dithmarschen 2012 - 2017	25
Tabelle 4: Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulzweigen	29
Tabelle 5: Die fünf stärksten Schuleinpendlerziele im Schuljahr 2017/18	31
Tabelle 6: Vergabekalender der Teilnetze im Kreis Dithmarschen.....	38
Tabelle 7: Bausteine für das Qualitätsmanagement im Kreis Dithmarschen.....	41
Tabelle 8: ÖPNV-Budgetplanung 2019	42
Tabelle 9: Hierarchiestufen im ÖPNV.....	43
Tabelle 10: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche	46
Tabelle 11: Mindestanforderung an die Verbindungsqualität	47
Tabelle 12: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit.....	48
Tabelle 13: Buslinien im Regionalen Grundnetz („Starke Linien“).....	60
Tabelle 14: Verknüpfungspunkte Bahn / Bus	63
Tabelle 15: Verknüpfungspunkte Bus / Bus.....	64
Tabelle 16: Übersicht Park and Ride- und Bike and Ride-Stellplätze an Bahnhöfen.....	65
Tabelle 17: Verbindungsqualitäten zwischen zentralen Orten.....	66
Tabelle 18: Bilanz des 3. RNVP	73
Tabelle 19: ÖPNV-Fahrtenangebot nach Attraktivitätskriterien	84

1 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

Die verkehrspolitischen Ziele des Kreises Dithmarschen sind im Wesentlichen deckungsgleich mit den im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein formulierten Zielen. Dort heißt es in § 1:

„(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen (...) im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

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

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

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

(5) Die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus ist zu berücksichtigen.

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

Diesen Grundsätzen folgend soll das Öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV)-Angebot im Kreis Dithmarschen mit dem Ziel der Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt weiterentwickelt werden. Insbesondere in Zusammenhang mit dem Ziel der CO₂-Reduzierung steigt die Bedeutung des ÖPNV zunehmend, entsprechend vorteilhafte Antriebstechnologien sollen beobachtet und Einsatzmöglichkeiten ausgelotet werden; dies gilt auch für innovative Angebotskonzepte. Der Kreis wird zudem vor allem darauf hinwirken, dass der ÖPNV

- zu einem angemessenen Preis- / Leistungsverhältnis bereitgestellt wird, so dass die Nutzung auch für jene Bevölkerungsteile attraktiv ist, die aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen nicht über einen eigenen Pkw verfügen können oder wollen;
- im Sinne der Kundenfreundlichkeit mit einem Höchstmaß an Sicherheit und Zuverlässigkeit erbracht wird;
- den Bedürfnissen des Schülerverkehrs als einem der wichtigsten Verkehrssegmente im ländlichen ÖPNV gerecht wird;

- auch von den Berufstätigen im täglichen Pendlerverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht nur in den städtischen Verdichtungsräumen sondern auch zwischen den Zentren und im ländlichen Raum als eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgestaltet und wahrgenommen wird;
- die zunehmende Bedeutung des Freizeit-, Naherholungs- und Ausflugsverkehrs stärker berücksichtigt und dessen Ziele und Zeiten vermehrt abbildet. Dabei sind besonders die Belange der Jugendlichen zu beachten, da attraktive ÖPNV-Angebote relevant für die zukünftige Kundenbindung sind, wenn diese Gruppe ins Alter der Verkehrsmittelwahlfreiheit kommt;
- im Sinne einer verbesserten Nutzungshäufigkeit, Akzeptanz und Kundenbindung in allen Nutzergruppen weiterentwickelt und vermarktet wird;
- verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich so optimiert wird, dass ein effizienter Mitteleinsatz bei gleichzeitiger verkehrspolitische Zielerreichung gegeben ist.

2 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG

2.1 Rechtlicher Rahmen

2.1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Der Europäische ÖPNV-Rechtsrahmen wird von der **Verordnung (EG) 1370/2007** gebildet. Diese wurde zuletzt durch die sich primär auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beziehende Verordnung (EU) 2016/2338 geändert, die Auswirkungen auf den ÖPNV sind daher überschaubar.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 hat einen ÖPNV-Rechtsrahmen geschaffen, der alle relevanten Finanzierungs- und Vergabefragen regelt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, in der im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und dafür gewährte Kompensationen (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) geregelt werden, den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) 1370/2007 und führt im Ergebnis zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag; Art. 3 (1)).

Die Verordnung (EG) 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag erfüllen muss (Art. 2a (1); Art. 4 (1)(2)(6)). Erforderlich sind unter anderem:

- dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag mit den politischen Zielen, die in einem Strategiepapier für den ÖPNV¹ festzuhalten sind, im Einklang steht;
- eine klare Definition der vom Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und des betroffenen geographischen Gebiets;
- eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit;
- eine Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen bei Direktvergaben;
- eine klare Regelung für die Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite);
- eine klare Regelung über Verbleib, Anrechnung bzw. Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zwischen zuständigem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen;
- eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

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

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

¹ Regionale Nahverkehrspläne (RNVP) sind Strategiepapiere in diesem Sinne.

2.1.2 Bundesdeutscher Rechtsrahmen

Von zentraler Bedeutung ist das zuletzt mit Wirkung ab dem 01.01.2013 novellierte **Personenbeförderungsgesetz**, dessen wesentliche Neuerungen sind:

- eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre werden durch klare inhaltliche Definitionen deutlich voneinander abgegrenzt und hinsichtlich ihrer Vergabe getrennt geregelt;
- Vergabe- und Genehmigungsverfahren werden strukturiert miteinander verknüpft;
- Aufgabenträger werden gestärkt: werden diese aktiv, verliert die Genehmigungsbehörde an Bedeutung;
- die reguläre Genehmigungsfähigkeit alternativer Bedienungsformen wird klargestellt (§2 (6));
- Regionale Nahverkehrspläne (RNVPs) haben das Ziel zu berücksichtigen, im ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wenn dort keine Ausnahmen definiert werden (§8 (3));
- die Genehmigungsbehörde hat zum Ende eines jeden Jahres ein Verzeichnis aller ÖPNV-Genehmigungen zu veröffentlichen (§18 (1));
- die Genehmigungsbehörde hat Anspruch auf die kostenlose Bereitstellung der Fahrplandaten in elektronischer Form zwecks Kontrolle und für Auskunftssysteme (§40 (4)).

Für die Abgrenzung von eigen- oder gemeinwirtschaftlichem ÖPNV ist allein die Finanzierungsart verantwortlich (§8 (4)). Eigenwirtschaftlich ist ÖPNV nur dann, wenn dessen Aufwand ausschließlich durch Beförderungserlöse und öffentliche Ausgleichsleistungen nach allgemeinen Vorschriften² finanziert wird, wobei letztere einzig zur Festlegung von Höchsttarifen eingesetzt werden dürfen. Jede öffentliche Finanzierung jenseits davon sowie die Gewährung ausschließlicher Rechte ergibt gemeinwirtschaftlichen ÖPNV.

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

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

Bereits am 01.01.2007 wurde das Personenbeförderungsgesetz um den neuen § 64a ergänzt. Dieser Paragraph ermöglicht unter anderem das Ersetzen des § 45a (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) durch Landesrecht („45a-Öffnungsklausel“), wovon Schleswig-Holstein Gebrauch macht.

Darüber hinaus erfährt das Personenbeförderungsgesetz durch das **Behindertengleichstellungsgesetz** (27.04.2002) die wesentliche Ergänzung, dass der RNVP das Ziel zu berücksichtigen hat, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wenn dort keine Ausnahmen definiert werden.

² Dementsprechend klassifiziert sind a) Ausgleichsleistungen für rabattierte Schülerzeitkarten nach §45a Personenbeförderungsgesetz und b) Ausgleichsleistungen für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten nach §231 SGB IX. Eigenwirtschaftliche Effekte hat dies jedoch nicht, da a) in Schleswig-Holstein durch Landesrecht ersetzt wurde und damit faktisch unwirksam ist und die über b) laufenden Finanzvolumina in der Regel viel zu gering sind, um in Verbindung mit Fahrgeldern zur Kostendeckung zu führen.

2.1.3 Schleswig-Holsteiner Rechtsrahmen

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

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass kreisangehörige Kommunen die Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen ÖPNV wahrnehmen (örtlicher Aufgabenträger) (§ 2 (3)). Im Kreis Dithmarschen trifft dies auf die Stadt Heide zu.

Die örtlichen Aufgabenträger sind dem Kreis als regionalem Aufgabenträger hierarchisch nachgeordnet, denn das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein weist nur dem regionalen Aufgabenträger die Zuständigkeit für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen sowie zur Aufstellung eines RNVP zu (§ 2 (4)). Damit trotz dieses Zuständigkeitsplittings eine koordinierte Entwicklung des ÖPNV gewährleistet bleibt, verpflichtet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regional-planerischen und ökologischen Gründen zur Zusammenarbeit (§ 3 (1)).

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein zeichnet sich seit seiner Novellierung vom 24.05.2007 überdies vor allem durch deutliche Veränderungen der Finanzierungslandschaft aus. So wurden die ÖPNV-Landesmittel auf die Ebene der regionalen Aufgabenträger kommunalisiert und beinhalten seitdem auch die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 6 (2)(3)). Details regelt die **Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV mit Bussen und U-Bahnen** (vgl. Kapitel 4.4). Ebenfalls kommunalisiert wurde die Genehmigungskompetenz für ÖPNV (und Gelegenheitsverkehr), die seit 2013 vom Land auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen ist. Ausgenommen davon sind Beförderungsentgelte und -bedingungen (§ 39 Personenbeförderungsgesetz), wofür das Land zuständig bleibt.

Die Schulträger sind gemäß § 114 des **Schleswig-Holsteinischen Schulgesetzes** Träger der Schülerbeförderung, die in der Regel im ÖPNV erfolgt. Gemäß § 2 (2) und (4) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein ist für die Bestellung von ÖPNV allein der regionale Aufgabenträger zuständig. ÖPNV-Leistungen auch im Schülerverkehr sind daher grundsätzlich nur direkt durch den Kreis bei den Verkehrsunternehmen zu bestellen und zu finanzieren (vgl. Kapitel 4.1).

Analog zum Behindertengleichstellungsgesetz wurde in Schleswig-Holstein am 16.12.2002 das **Landesbehindertengleichstellungsgesetz** erlassen, womit eine der bundesgesetzlichen weitestgehend entsprechende landesgesetzliche Regelung geschaffen wurde. Darüber hinaus bewirkte das Landesbehindertengleichstellungsgesetz auch eine entsprechende Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein, wonach RNVPs auch Aussagen zu den zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit enthalten müssen (§ 5 (2)).

2.2 Landesweiter Nahverkehrsplan

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems steckt der vierte landesweite Nahverkehrsplan bis 2017³ den Rahmen sowohl für die Entwicklung des SPNV als auch eines integrierten landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems ab. Folgende Kernaussagen sind landesweit relevant, während die für den Kreis Dithmarschen spezifischen Maßnahmen in Kapitel 9.1 erläutert sind.

- **Barrierefreier Zugang zum ÖPNV:** Als Schwerpunkt der landesweiten Maßnahmen ist die Schaffung eines barrierefreien SPNV zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahnhofsmodernisierungen, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen besonders im Störfall) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- **Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Fahrkartenangebote im Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif).**
- **Umsetzung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines landesweit einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagements mit den Vertriebsbereichen Internet, Smartphone und E-Ticketing.**
- **Verbesserung der Kommunikation zwischen den Nahverkehrsakteuren und den Kunden.**
- **Stärkung von Fahrgastrechten durch eine einheitliche SPNV-Kundengarantie im Rahmen des Qualitätsmanagements.**
- **Konkretisierung eines Aufgabenträger-Verbundes außerhalb des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) als schleswig-holsteinisches Pendant zum HVV und zur Tariforganisation der Verkehrsunternehmen (NSH).**

Im landesweiten Nahverkehrsplan wird außerdem die Entwicklung von hochwertigen, überregionalen Schnellbuslinien angeregt, um größere Orte ohne Bahnanschluss auf SPNV-ähnlichem Niveau an das landesweite SPNV-Netz anzubinden und Lücken zu schließen. Gesetzlich verantwortlich sind die Bus-Aufgabenträger.

³ Die Neuaufstellung des fünften landesweiten Nahverkehrsplans wird 2019 erwartet.

3 STRUKTURELLE GRUNDLAGEN

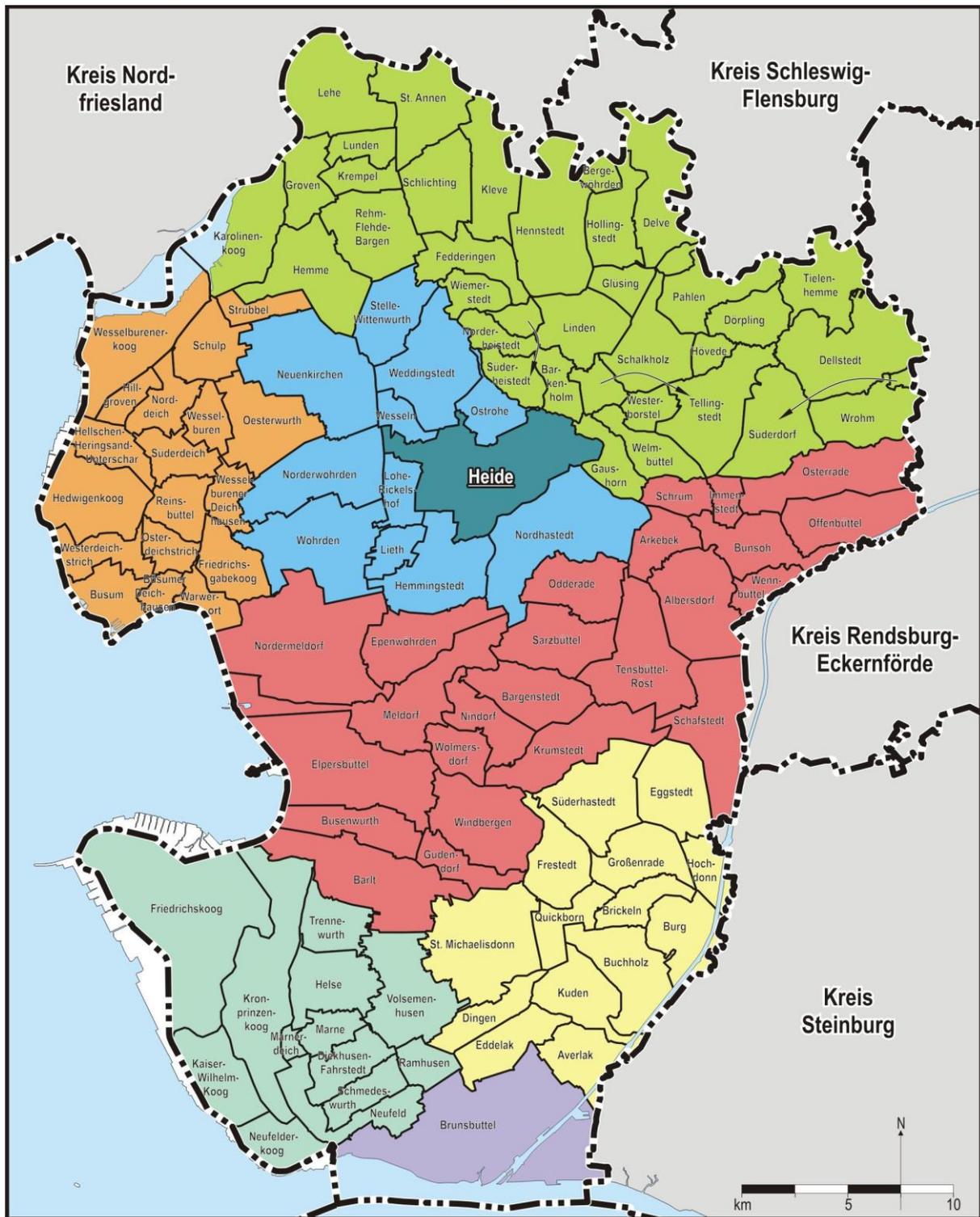
Der Kreis Dithmarschen ist als einer der nördlichsten Kreise Teil der Metropolregion Hamburg. Mit einer Fläche von rund 1.430 km² gehört er in Schleswig-Holstein zu den Kreisen mittlerer Größe. Er grenzt im Norden an den Kreis Nordfriesland, im Osten an die Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde und im Süden an den Kreis Steinburg; die Grenzen werden markiert durch die Eider im Norden und den Nord-Ostsee-Kanal im Westen, im Süden liegt die Elbmündung, im Westen die Nordsee.

Das Kreisgebiet präsentiert sich als typisch ländlich strukturierter Raum mit zum Teil sehr geringer Einwohnerdichte (93,4 Einwohner*innen/km², in Schleswig-Holstein ist nur der Kreis Nordfriesland dünner besiedelt), die Stadt Heide ist die mit Abstand bevölkerungsreichste Kommune.

Das Rückgrat des Straßenverkehrssystems im Kreis Dithmarschen wird durch die Bundesautobahn A23 zusammen mit der Bundesstraße B5 (Nord-Süd-Achse) und die B203 (Ost-West-Achse) gebildet, dies sind auch in raumordnerischer Hinsicht die bedeutendsten Magistralen im Kreisgebiet. Über diese Hauptverkehrsachsen wird die Hauptanbindung an die Hansestadt Hamburg und die benachbarten Kreise hergestellt. Mit dem Ausbau der B5 Richtung Husum und Niebüll sowie dem Ausbau der B5 zwischen Itzehoe und Wilster und perspektivisch bis Brunsbüttel, dem Weiterbau der A20 sind hier in den nächsten Jahren noch Verbesserungen zu erwarten. Der Lückenschluss auf der A23 im Bereich Itzehoe wurde 2016 fertiggestellt.

Im Bahnnetz bildet die Westküstenmagistrale (Marschbahn) die Hauptanbindung vor allem der Kreisstadt Heide Richtung Hamburg. Ergänzt wird das Bahnnetz durch die Ost-West-Strecke Büsum – Heide – Neumünster.

Karte 1: Verwaltungsgliederung



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Verwaltungsgliederung

Entwurf:



Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
LVerMA Schleswig-Holstein 2004

- | | | | |
|---|------------------------------|---|--|
|  | Heide (Kreisstadt) |  | Amt Kirchspielsland-gem. Heider Umland |
|  | Brunsbüttel (Stadt) |  | Amt Kirchspielsland-gemeinden Eider |
|  | Amt Burg - St. Michaelisdonn |  | Amt Marne-Nordsee |
|  | Amt Büsum - Wesselburen |  | Amt Mitteldithmarschen |

3.2 Zentralörtliche Gliederung

In der Raumordnung ist der Kreis Dithmarschen größtenteils als ländlicher Raum ausgewiesen, nur die Gemeinden in direkter Nachbarschaft zu den Städten Heide und Brunsbüttel sind als Stadt-Umland-Bereiche besonders hervorgehoben. Im Kreis Dithmarschen befinden sich insgesamt folgende 12 Zentrale Orte:

Tabelle 1: Zentralörtliche Gliederung

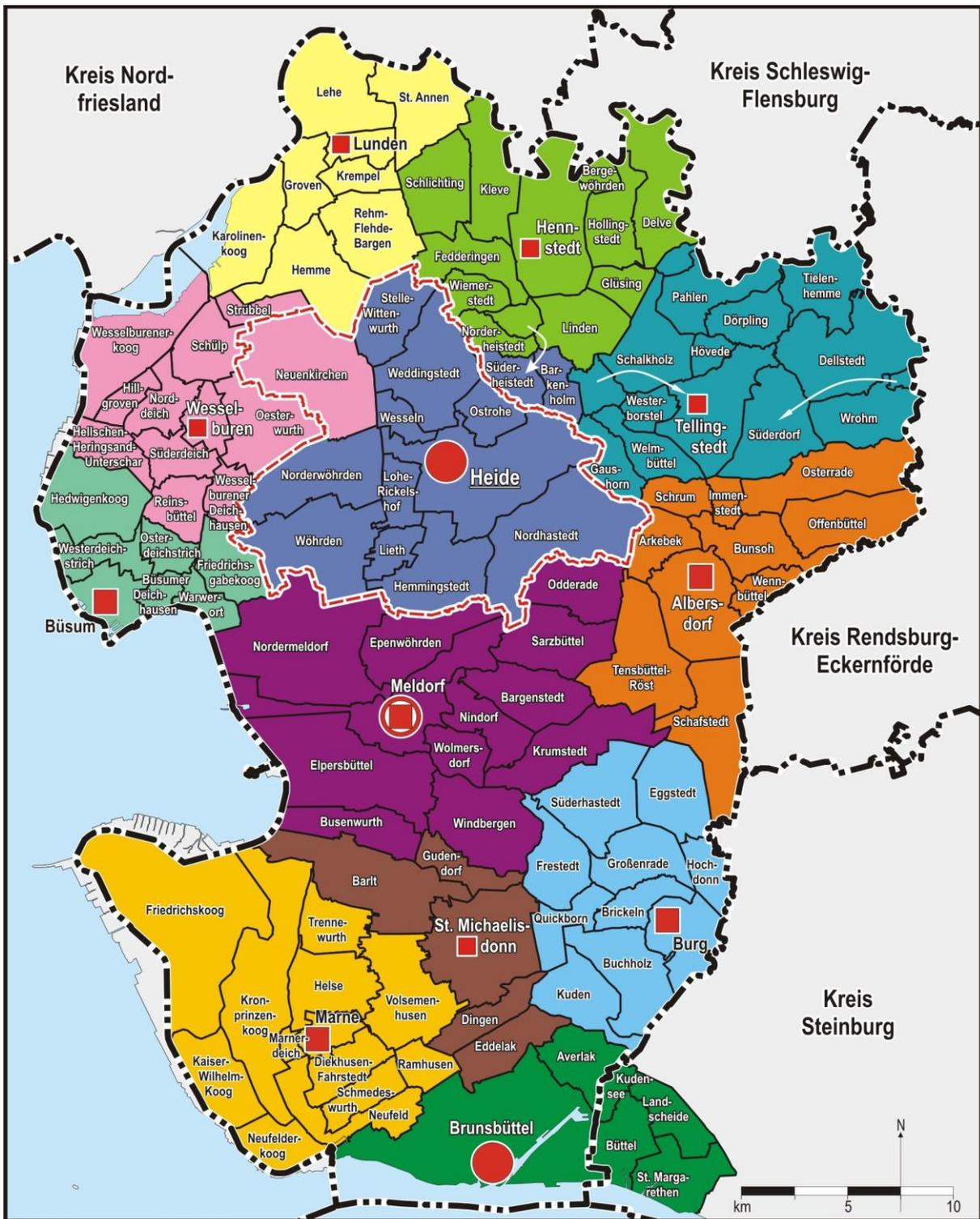
Mittelzentrum	Unterkentren	ländliche Zentralorte
Heide	Albersdorf	Hennstedt
Brunsbüttel	Büsum	Lunden
	Burg	St. Michaelisdonn
	Marne	Tellingstedt
	Meldorf (mit Teilfunktion Mittelzentrum)	Wesselburen

In der Raumordnung werden jedem zentralen Ort funktional verflochtene Nahbereiche zugeordnet, und ihre Verflechtung aufgrund des Angebots an Einkaufs-, Bildungs-, Verwaltungs- und Freizeiteinrichtungen sowie an Arbeitsplätzen beschrieben. Die zentralen Orte übernehmen die Versorgungsfunktion für den zugeordneten Nahbereich und bilden Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Versorgungseinrichtungen außerhalb der Versorgungsschwerpunkte können die Grundversorgung zwar ergänzen, sollen aber nicht in Konkurrenz zu den Schwerpunkten treten. Dargestellt sind diese Nahbereiche in Karte 2; im Fall des Mittelzentrums Brunsbüttel umfasst der Nahbereich auch Gemeinden des Kreises Steinburg.

Kreisstadt ist die Stadt Heide. Dieses Mittelzentrum bildet für das gesamte Kreisgebiet den Schwerpunkt insbesondere für Ausbildung und Versorgung. Das nächstgelegene Oberzentrum für das Kreisgebiet ist die Stadt Neumünster (Entfernung von Heide ca. 75 km), aufgrund der Anziehungskraft ist die Orientierung aber deutlich stärker auf die Hansestadt Hamburg (Entfernung von Heide ca. 105 km) und mit Abstufung auf die Landeshauptstadt Kiel (Entfernung von Heide ca. 80 km) ausgerichtet.

Mit dem Stadt-Umland-Konzept Region Heide-Umland haben sich die Stadt Heide und die Gemeinden des Amts Kirchspielslandgemeinden Heider Umland eine interkommunalen Entwicklungsrahmen gegeben. Die Region versteht sich als wirtschaftlicher Kern des Kreises in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gesundheitswirtschaft sowie als Schwerpunktstandort für Industrie und Gewerbe, ebenso als dominanter Versorgungsschwerpunkt des Kreises für Bildung (unter anderem Fachhochschule Westküste), Gesundheit, Verwaltung und soziale Angebote. Stadt und Umland sollen sich mit ihren jeweiligen Stärken ergänzen: die Stadt Heide als Arbeits-, Einkaufs- und Dienstleistungsstandort sowie urbaner Wohnort, die Umlandgemeinden in einer Ergänzungsfunktion als Standorte für Gewerbe und Wohnen und bestimmte Versorgungsfunktionen. Das Umland fungiert als Raum für Landwirtschaft, für Energieproduktion, für landschaftsbezogene Erholung sowie als Naturraum, die Dörfer des Umlands als ländliche Wohnorte. Angestrebt wird die Vertiefung der bereits praktizierten interkommunalen Zusammenarbeit in den Themenfeldern Gewerbe, Wohnen und Einzelhandel, die Ausweitung der interkommunalen Zusammenarbeit auch auf die Themenfelder Soziales, Verkehr und Landschaft.

Karte 2: Zentralörtliches System und Nahbereiche



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Zentrale Orte & Nahbereiche

Entwurf: 
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000, LVerMa Schleswig-Holstein 2004

-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Unterzentrum mit Teilfunktion e. Mittelzentrums
-  Ländlicher Zentralort
-  Stadt-Umland-Konzept (SUK) Region Heide-Umland

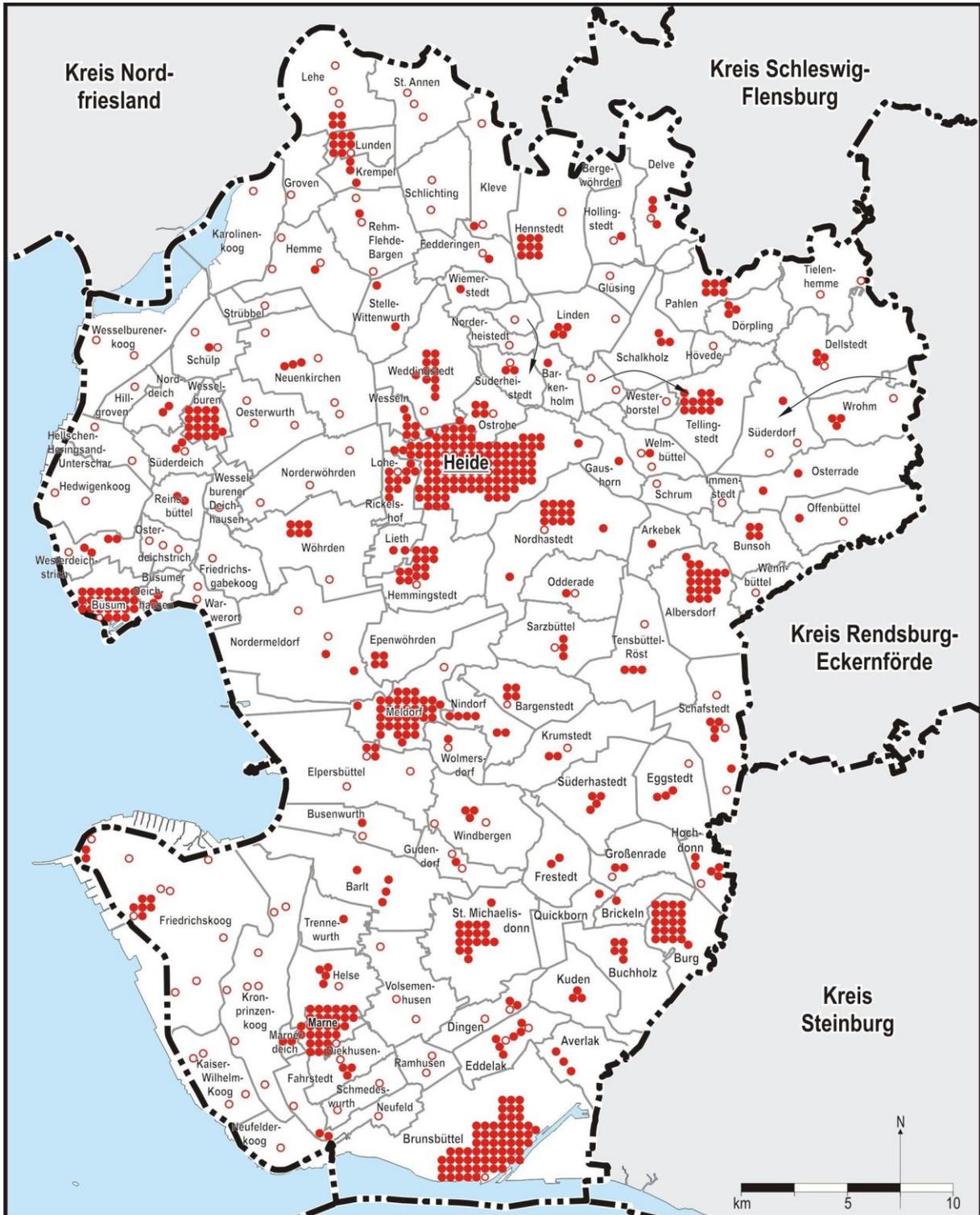
3.3 Bevölkerung und Motorisierung

Im Kreis Dithmarschen leben zurzeit knapp 133.400 Einwohner*innen (Stand 2018)⁴, wobei sich die Einwohnerzahl damit auf dem Niveau von 1995 befindet. Damit weist der Kreis mit 93 Einwohner*innen/km² im Landesvergleich nach dem Kreis Nordfriesland mit 79 Einwohner*innen/km² die zweitgeringste Bevölkerungsdichte auf und liegt auch unter dem Durchschnitt der Kreise (ohne Hamburg-Randkreise) von 111 Einwohner*innen/km².

Raumstrukturell auffällig ist die Konzentration der Bevölkerung auf die wenigen Siedlungsschwerpunkte bzw. Zentralen Orte (vgl. Karte 3), vor allem die Kreisstadt Heide sticht mit ca. 22.000 Einwohner*innen heraus, mit deutlichem Abstand folgt Brunsbüttel (ca. 13.000 Einwohner*innen). In weiten Teilen des Kreisgebietes ist die Einwohnerdichte hingegen sehr gering. Gemeinde- und Ortsteilgrößen von deutlich unter 500 Einwohner*innen sind weit verbreitet und haben zudem in den letzten Jahren weiter an Bevölkerung verloren (2011-2017 außerhalb Zentraler Orte ca. -2%).

⁴ Aufgrund der Datengrundlage werden die folgenden Analysen mit Zahlen aus dem Jahr 2017 durchgeführt.

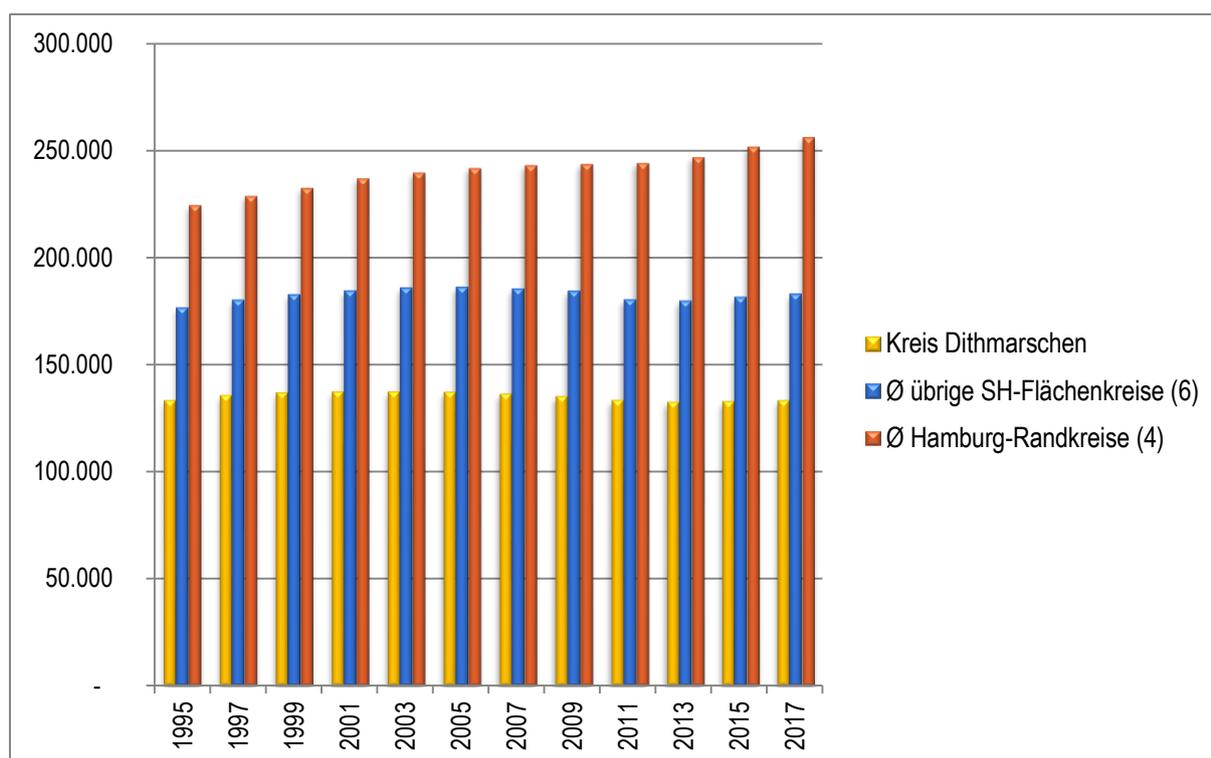
Karte 3: Bevölkerungsverteilung



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Bevölkerungsverteilung
 Stand 09/2017

Entwurf: 
 Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVermA Schleswig-Holstein 2004
 Statistikamt Nord 2018

-  1.800 Einwohner
-  200 Einwohner
-  100 Einwohner

Abbildung 2: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung in SH-Flächenkreisen 1995-2017

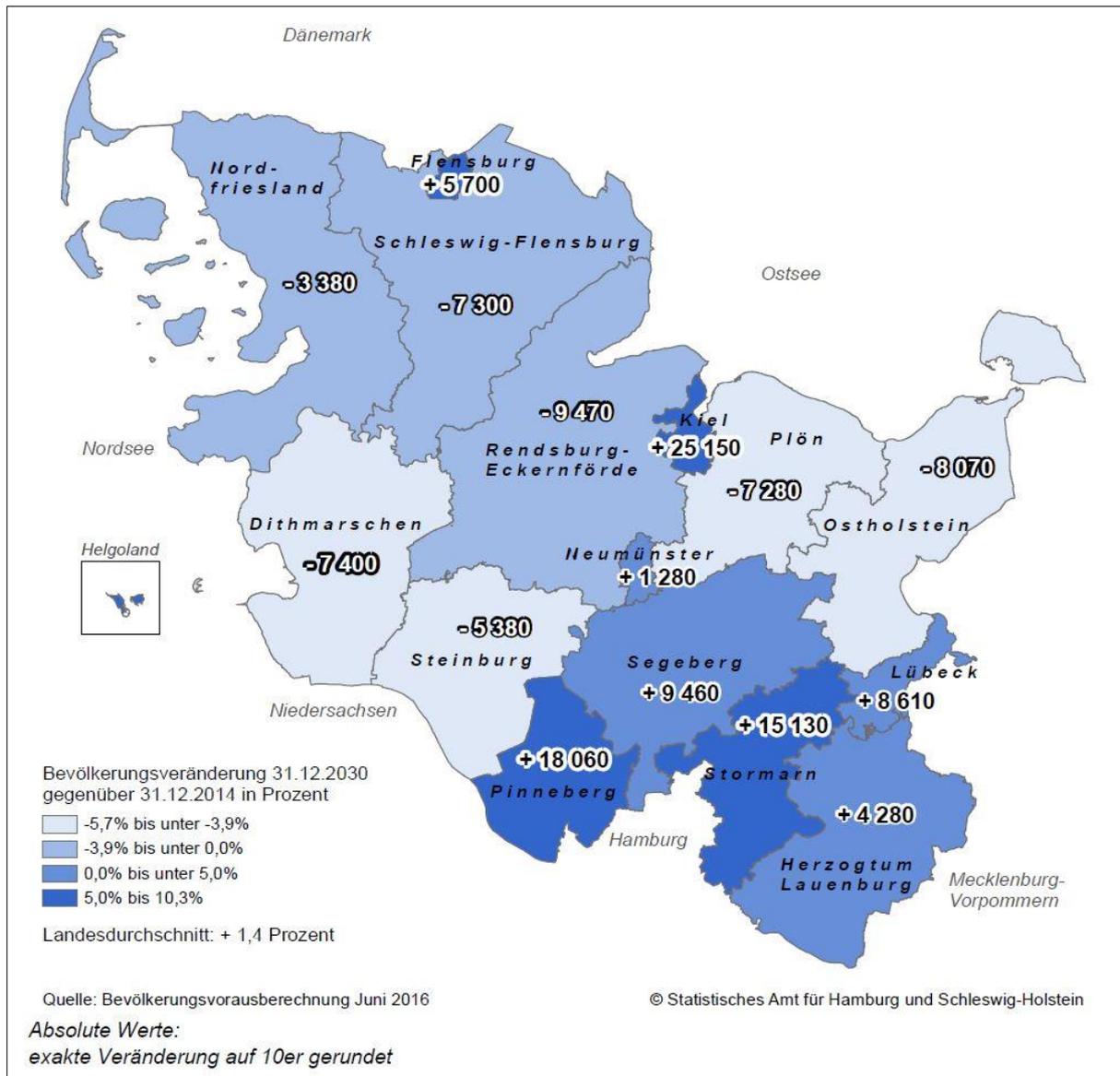
Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2018. Eigener Entwurf.

Im Landesvergleich der Flächenkreise wird die relative Stabilität im Kreis Dithmarschen deutlich. Nach leichten Bevölkerungszuwächsen ist mit dem Zensus von 2011 in etwa wieder die Einwohnerzahl von 1995 erreicht und seitdem weitgehend stabil gehalten worden. In der Durchschnittsbetrachtung der übrigen Flächenkreise ist etwas mehr Dynamik zu erkennen, in den letzten Jahren ist wieder ein leichter Bevölkerungszugewinn zu beobachten. Im Detail zeigt der Vergleich des Zeitraums 2011 bis 2017, dass die übrigen Flächenkreise (+1,5%), ebenso wie die von der Nähe zur Metropole profitierenden Hamburg-Randkreise (+4,9%) und somit auch das Land insgesamt (+3,1%), eine positivere Entwicklung genommen haben.

Nennenswerte Zuwächse haben im Zeitraum 2011-2016 die Städte Heide (+756), Marne (+165) und Wesselburen (+262) sowie die Gemeinde Albersdorf (+221) zu verzeichnen. In den übrigen Städten und Gemeinden herrscht weitgehende Stabilität, der höchste Einwohnerrückgang war in St. Michaelisdorf zu beobachten (-163).

Nach den Vorausberechnungen des Statistischen Landesamts ist bis 2030 von einem Bevölkerungsrückgang auf 125.300 auszugehen⁵.

⁵ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030. Statistische Berichte A 18 - j 16 SH. Hamburg 2016.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein 2014-2030

Insgesamt bedeutet das von 2018 bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang um knapp über 6%⁶. Weniger stark betroffen sind unter den Zentralen Orten vor allem Heide (+0,3%), Lunden (-0,3%) und Büsum (-1,6%), jedoch ist Zentralörtlichkeit kein grundsätzlicher Garant für eine vergleichsweise positive Bevölkerungsentwicklung, denn in Hennstedt (-8,3%), St. Michaelisdonn (-8,2%) und Tellingstedt (-9,6%) liegen die Rückgänge recht deutlich über dem Kreis- und auch über dem Durchschnitt der Zentralen Orte (-4,1%).

Die Bevölkerungsentwicklung wird einhergehen mit einer signifikanten Veränderung der **Altersstruktur** (vgl. Tabelle 2). Generell wird in allen Regionen Deutschlands der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung zunehmen. Im landesweiten Vergleich zeigen sich zu den benachbarten Kreisen nur geringe Unterschiede. Im Kreis Dithmarschen verzeichnet die Altersgruppe der unter 6-Jährigen zwischen 2000 und 2017 einen Rückgang auf 4,8% der Gesamtbevölkerung, was knapp unter dem Durch-

⁶ Gertz Gutsche Rümenapp: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2018.

schnitt der anderen Flächenkreise liegt. Der Anteil der 6 bis unter 20-Jährigen beträgt Ende 2017 13,5% und ist seit Jahren rückläufig (2000 = 16,2%). Die Gruppe der über 65-Jährigen hingegen wächst über 24,6% in 2017 auf 31,3% in 2030 kontinuierlich und spürbar.

Tabelle 2: Veränderung der Altersstruktur in Schleswig-Holstein 2000/2017/2030

Altersgruppe	Region	2000*	2017*	2030**
unter 6	Schleswig-Holstein	6,2%	5,2%	
	kreisfreie Städte	5,5%	5,3%	
	Hamburg-Randkreise	6,4%	5,5%	
	andere SH-Flächenkreise	6,3%	4,9%	
	Kreis Dithmarschen	6,6%	4,8%	4,4%
6 bis unter 20	Schleswig-Holstein	14,9%	13,3%	
	kreisfreie Städte	13,2%	12,1%	
	Hamburg-Randkreise	15,0%	13,8%	
	andere SH-Flächenkreise	15,7%	13,5%	
	Kreis Dithmarschen	16,2%	13,5%	12,2%
20 bis unter 65	Schleswig-Holstein	62,1%	58,6%	
	kreisfreie Städte	63,4%	61,7%	
	Hamburg-Randkreise	62,9%	58,5%	
	andere SH-Flächenkreise	61,0%	57,1%	
	Kreis Dithmarschen	59,1%	57,1%	52,3%
über 65	Schleswig-Holstein	16,8%	22,9%	
	kreisfreie Städte	18,0%	20,9%	
	Hamburg-Randkreise	15,7%	22,2%	
	andere SH-Flächenkreise	16,9%	24,4%	
	Kreis Dithmarschen	18,1%	24,6%	31,1%

Quellen: *Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019;

** Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR Kleinräumige Bevölkerungsprognose Kreis Dithmarschen.

Der Pkw-Bestand und die daraus resultierende Pkw-Dichte sind in den vergangenen Jahrzehnten im Kreis Dithmarschen weiter deutlich gestiegen und liegen damit grundsätzlich im Landes- und Bundestrend. In jüngerer Zeit hat der **Motorisierungsgrad** im Kreis kontinuierlich zugenommen. Waren 2008 noch rund 483 private Pkw pro 1.000 Einwohner*innen zugelassen, sind es Anfang 2018 ca. 5617.

Der Kreis Dithmarschen liegt damit deutlich über dem Durchschnitt der Hamburger Randkreise (ca. 530 Pkw/1.000 Einwohner*innen) und nur knapp unter dem Durchschnitt der übrigen Schleswig-Holsteiner Kreise (ca. 569 Pkw/1.000 Einwohner*innen); Nordfriesland und Steinburg liegen auf ähnlichem Niveau.

Unterdurchschnittliche Motorisierung (ca. 510 Pkw/1.000 Einwohner*innen und darunter) ist vor allem in den Zentralen Orten mit Bahnanschluss zu finden. Lediglich St. Michaelisdonn (601 Pkw/1.000 Einwohner*innen) und Burg (569 Pkw/1.000 Einwohner*innen) verzeichnen eine auffällig höhere Pkw-Dichte, wobei der Bahnhof Burg deutlich außerhalb des eigentlichen Siedlungskerns liegt, wodurch die möglicherweise Kfz-anschaffungsbeeinflussende Wirkung der ÖV-Alternative weniger zum Tragen kommt. In der Fläche ist der Pkw-Besatz in der Regel deutlich höher, in den Gemeinden

⁷ Kraftfahrtbundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, FZ3.1, 01.01.2018.

<1.000 Einwohner*innen liegt er im Schnitt bei 642 Pkw/1.000 Einwohner*innen). In der Fläche dürften hierfür der Rückgang der Versorgungsqualität sowie die eingeschränkte Konkurrenzfähigkeit von ÖPNV und Radverkehr mitursächlich sein.

Bedeutung für den ÖPNV: Die raum- und bevölkerungsstrukturellen Muster bleiben eine Herausforderung für den ÖPNV. Um als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr auf dem Verkehrsmarkt erfolgreich sein zu können, ist der Ansatz weiterhin richtig, direkte, schnelle und vertaktete Verbindungen (Grundnetzlinien, „Starke Linien“) zwischen den Zentralen Orten anzubieten. Der demographische Wandel (weniger Jüngere, mehr Ältere) vergrößert die Gruppe der Verkehrsmittelwahl-freien, was die Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs verstärkt und die Relevanz einer weiterhin ambitionierten ÖPNV-Entwicklung unterstreicht. Dazu werden vor allem in der Fläche auch flexiblere ÖPNV-Lösungen stärker in den Fokus rücken, wenn der motorisierte Individualverkehr aus Altersgründen an Bedeutung verliert. Da der demographische Wandel schleichend verläuft, sollte die ÖPNV-Entwicklung in Form kontinuierlicher Anpassungen erfolgen.

3.4 Arbeitsplätze und Berufspendler*innen

Neben der Landwirtschaft sind der Tourismus, die Energiewirtschaft (Windenergie), aber auch die Chemische Industrie (vor allem Brunsbüttel, Hemmingstedt) wichtige Wirtschaftszweige. Der größte Arbeitgeber im Kreis ist das Westküstenklinikum mit den Standorten in Heide und Brunsbüttel. Knapp 6% der Beschäftigten im Kreis arbeiten im Bereich Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei, das ist landesweit der höchste Wert und bestätigt die ländliche Prägung der Region. Etwa 22% der Erwerb-stätigen sind im produzierenden Gewerbe tätig, ca. 28% im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr, weitere ca. 44% im übrigen Dienstleistungssektor⁸.

Die gute konjunkturelle Lage der vergangenen Jahre zeigt sich auch im Kreis Dithmarschen. Zwischen 2012 und 2017 ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung um knapp 4 Prozentpunkte auf 34,9% gestiegen. Ca. 4.000 neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze sind in diesem Zeitraum im Kreisgebiet entstanden⁹. Etwa 11.600 Arbeitnehmer*innen bleiben an ihrem Wohnort (+1.200 gegenüber 2012), etwa 35.000 Arbeitnehmer*innen verlassen ihre Heimat-gemeinde (+4.300 gegenüber 2012), davon wiederum sind ca. 12.500 Personen außerhalb des Kreises Dithmarschen beschäftigt (ca. +1.300 gegenüber 2012).

Von den Auspendler*innen zu Zielen außerhalb Dithmarschens arbeiten etwa 20%¹⁰ (ca. 2.500 Pers.) im Kreis Steinburg. Nach Hamburg pendeln über 13% der Beschäftigten (>1.600), auf derselben Ver-kehrersachse sind ca. 400 Personen in den Kreis Pinneberg (vor allem Elmshorn) unterwegs. Weitere gut 12% (>1.500) der Beschäftigten pendeln in den Kreis Nordfriesland (vor allem Husum und Tönning); über 8% sind in Kiel beschäftigt (>1.000), auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde (>900, über 7%) ist regional bedeutend, während die Pendlerbeziehungen zum Kreis Schleswig-Flensburg (<200, weniger als 2%) deutlich geringer ausgeprägt sind¹¹.

⁸ Erwerbstätige am Arbeitsort in den Kreisen Schleswig-Holsteins 2015. Statistikamt Nord, Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2017/18, S.113.

⁹ Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Stand 30.06.2017 - Pendler nach Gemeinden, Hannover, Februar 2018. Es bleibt eine geringe statistische Ungenauigkeit aufgrund methodischer Unterdrückung zu geringer Fallzahlen in der Pendlerstatistik (<10 wird nicht darge-stellt) sowie der Unterdrückung von Angaben zu Gemeinden mit nur einem Arbeitgeber.

¹⁰ Die Pendlerstatistik weist außerdem einen Anteil von fast 21% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus, die in anderen Bundesländern (nicht SH und HH) beschäftigt sind. Es ist davon auszugehen, dass es sich vielfach Angestellte größerer Firmen, die nicht täglich den Weg zum Firmensitz zu-rücklegen, oder um Wochenendpendler*innen handelt. In ähnlicher Weise gilt das auch für die Einpendlerzahlen.

¹¹ vgl. auch Tabelle A-1 - A-4 im Anhang

Aus anderen Kreisen und kreisfreien Städten kommen hingegen nur knapp über 6.400 Beschäftigte (ca. +800 gegenüber 2012) nach Dithmarschen. Die wichtigsten Herkunftsgebiete sind die Kreise Steinburg (ca. 26%, ~1.700 Pers.), Nordfriesland (ca. 14%, ~900 Pers.), Rendsburg-Eckernförde (ca. 10%, ~600 Pers.), Hamburg und Pinneberg (zusammen ca. 8%, ~500 Pers.) sowie Schleswig-Flensburg (ca. 4%, 250 Pers.).

Tabelle 3: Beschäftigte und Pendler*innen Kreis Dithmarschen 2012 - 2017

	2012	2017	Veränderung	
			absolut	prozentual
soz.vers.pfl. Beschäftigte, Wohnort Kreis HEI	41.180	46.640	+ 5.460	+ 13,3%
soz.vers.pfl. Arbeitsplätze Kreis HEI	36.580	40.590	+ 4.010	+ 11,0%
Pendler*innen kreisintern	19.620	22.560	+ 2.940	+ 15,0%
Auspendler*innen über Kreisgrenze	11.160	12.490	+ 1.330	+ 11,9%
Wohnort = Arbeitsort	10.390	11.590	+ 1.200	+ 11,5%
Einpendler*innen über Kreisgrenze	5.600	6.420	+ 820	+ 14,6%
Pendlersaldo	-5.560	-6.070	- 510	+ 9,2%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Stand 30.06.2013 & 30.06.2017; auf volle Zehner gerundet.

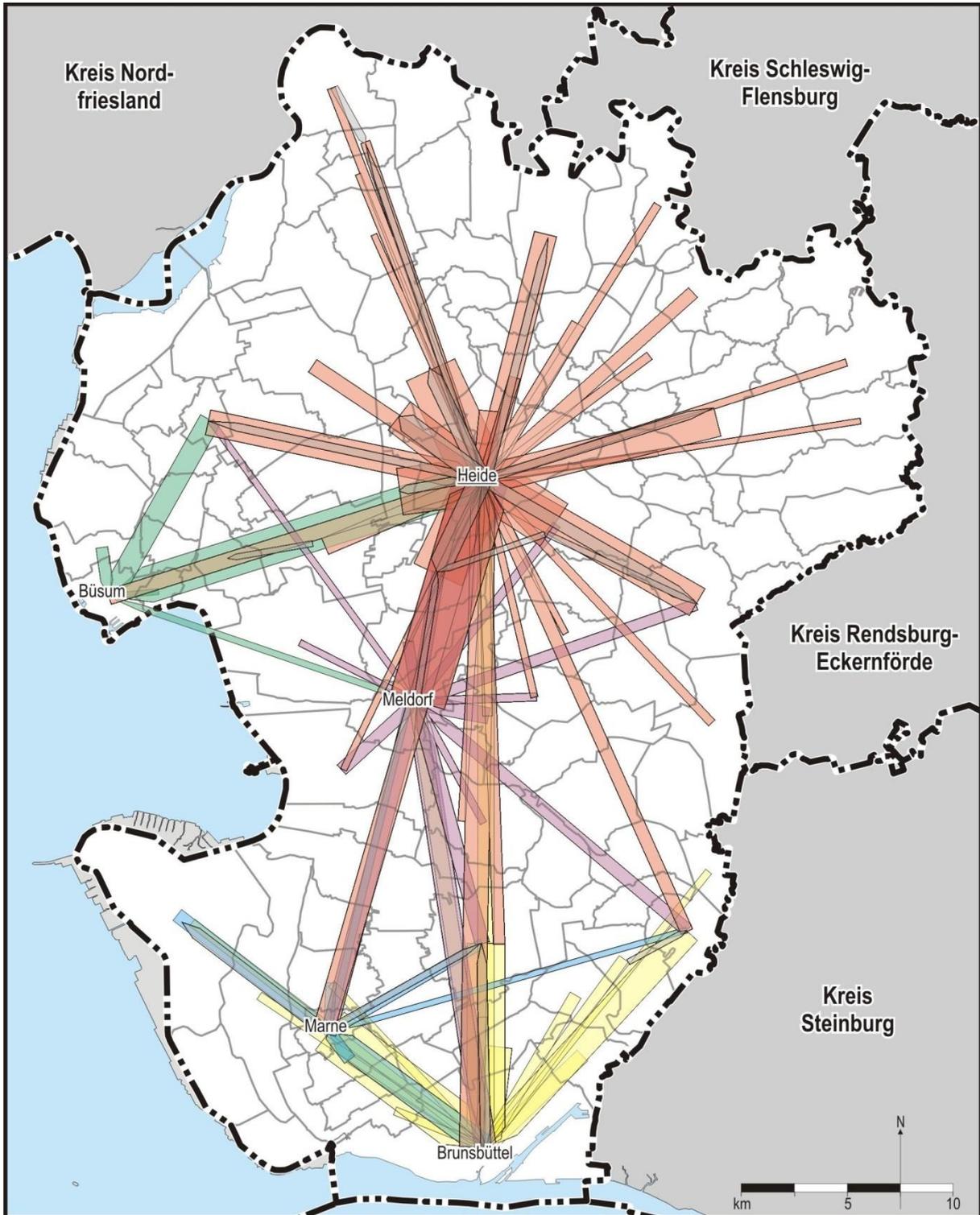
Unter den Pendlerzielen dominiert die Stadt Heide, darüber hinaus sind insbesondere der Industriestandort Brunsbüttel und die übrigen größeren zentralen Orte Büsum, Marne und Meldorf auffällig. Dies gilt sowohl für die kreisinternen Pendler*innen als auch für die von außerhalb Kommenden.

Die Zahlen zeigen zwar eine grundsätzlich positive Entwicklung, jedoch spiegeln sie auch die ländliche Struktur des Kreises wider – vielfach muss der Wohnort verlassen werden, oftmals auch über die Kreisgrenze hinweg. Der Pendlersaldo ist deutlich negativ, er ist außerdem im Betrachtungszeitraum um ca. 500 Personen angewachsen.

Bedeutung für den ÖPNV: Der Berufsverkehr ist mit einer relativ stabilen und starken Nachfrage eine wesentliche Säule des ÖPNV-Systems. Das Nachfragepotenzial konzentriert sich im Wesentlichen auf die größeren Zentralorte innerhalb und in direkter Nachbarschaft des Kreises. Neben der Feinverteilung des Berufsverkehrs und dem Zu- und Abbringen zum SPNV besteht die wichtigste Aufgabe des Bus-ÖPNVs im Bereitstellen schneller Direktverbindungen zwischen den Zentralorten. Der ÖPNV soll in diesem Verkehrssegment als leistungsfähige, kostengünstige, umweltfreundliche und zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Alternative weiter gestärkt werden, um sein Potenzial durch Verlagerungen besser auszuschöpfen und seinen Verkehrsmarktanteil zu steigern.

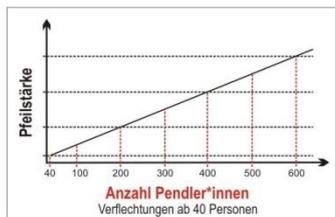
Arbeitsplatzintensive Gewerbestandorte sollten aus ÖPNV-Sicht grundsätzlich in guter räumlicher Zuordnung zu Zentralen Orten bzw. an den bestehenden Verkehrsachsen entwickelt werden, weil dann in der Regel bestehende ÖPNV-Angebote genutzt und besser ausgelastet werden können.

Karte 4: Kreisinterne Pendler*innen



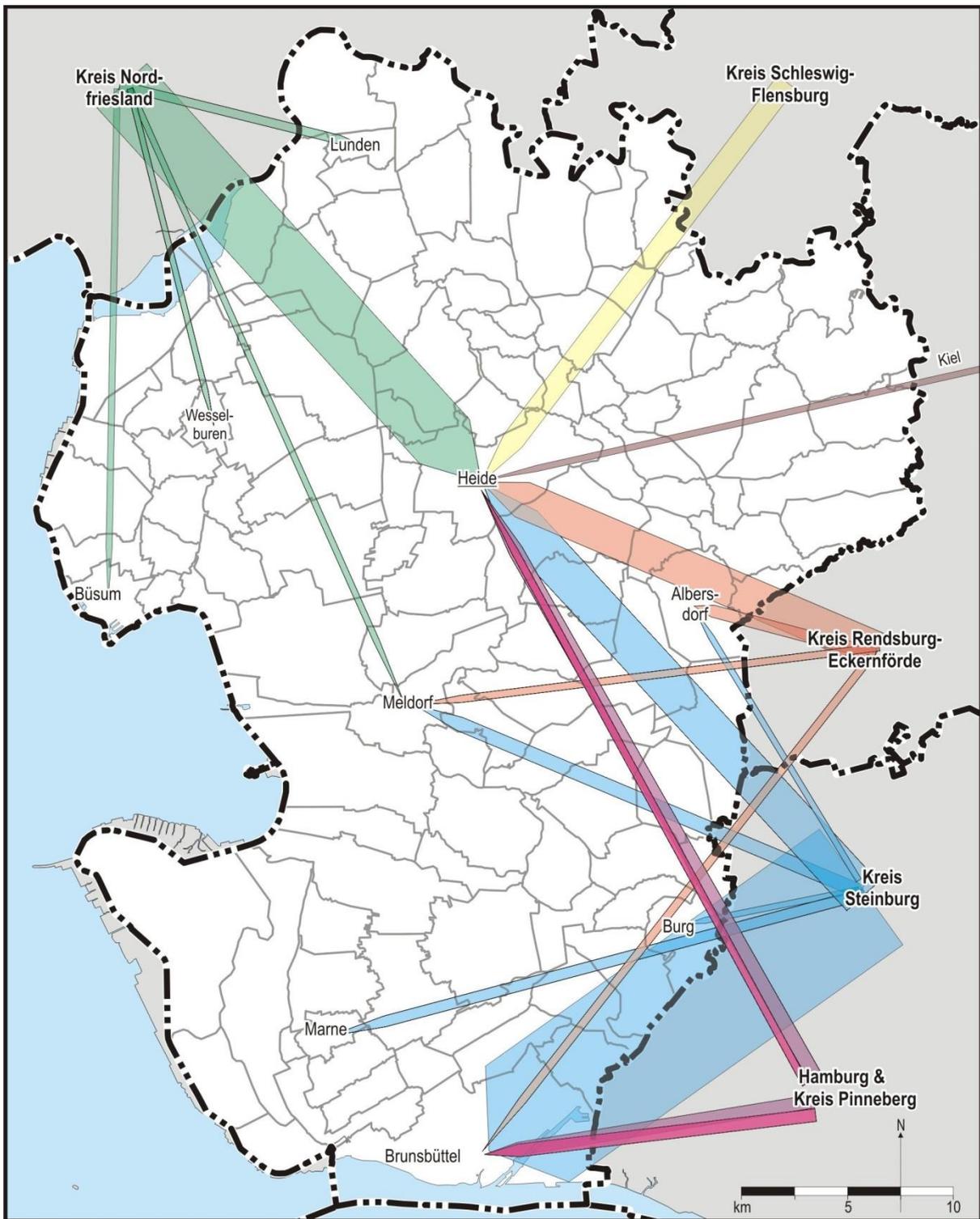
4. RNVP Kreis Dithmarschen
Kreisinterne Pendler*innen
 sozialvers.pfl. Beschäftigte 06/2017

Entwurf: 
 Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVermA Schleswig-Holstein 2004
 Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017



-  Büsum
-  Brunsbüttel
-  Heide
-  Marne
-  Meldorf
-  andere

Karte 5: Einpendler*innen über Kreisgrenze

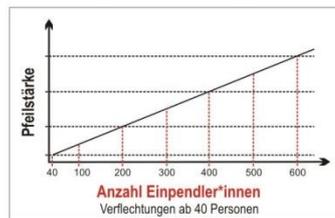


4. RNVP Kreis Dithmarschen
Einpendler*innen über Kreisgrenze
 sozialvers.pfl. Beschäftigte 06/2017

Entwurf:

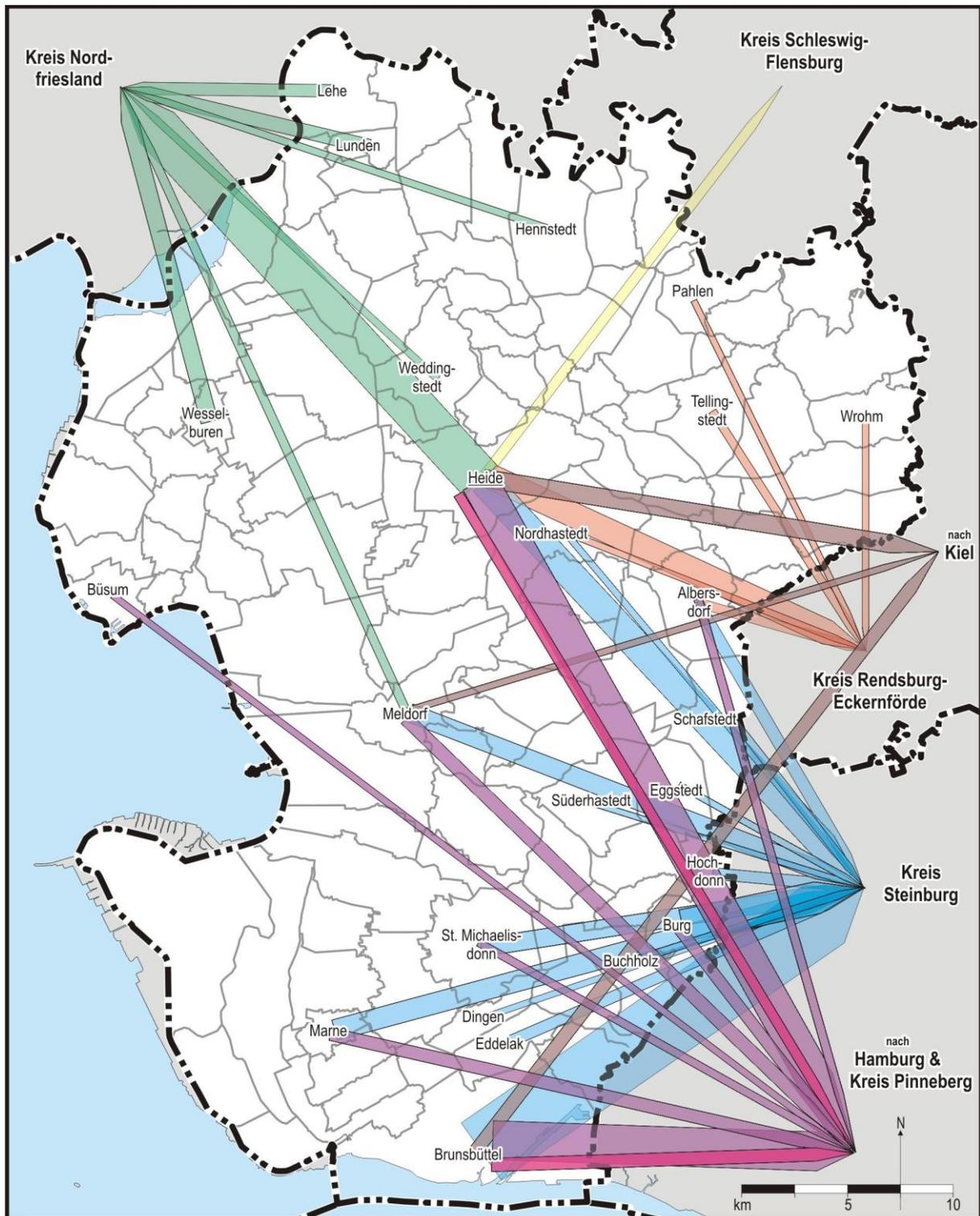


Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVerMA Schleswig-Holstein 2004
 Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017



- ▶ Nordfriesland
- ▶ Schleswig-Flensburg
- ▶ Rendsburg-Eckernförde
- ▶ Steinburg
- ▶ Kiel
- ▶ Hamburg
- ▶ Pinneberg

Karte 6: Auspendler*innen über Kreisgrenze

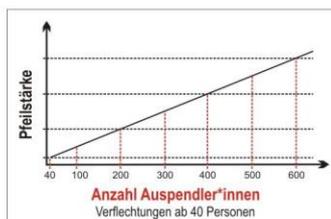


4. RNVP Kreis Dithmarschen
Auspendler*innen über Kreisgrenze
 sozialvers.pfl. Beschäftigte 06/2017

Entwurf:



Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVerMA Schleswig-Holstein 2004
 Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017



- ▬ Nordfriesland
- ▬ Schleswig-Flensburg
- ▬ Rendsburg-Eckernförde
- ▬ Steinburg
- ▬ Kiel
- ▬ Hamburg
- ▬ Pinneberg

3.5 Schüler*innen

Schulstandorte und Schüler*innen

Insgesamt besuchen im Kreis Dithmarschen 13.242 Schüler*innen allgemeinbildende Schulen (inkl. Förderschulen), das bedeutet einen Rückgang von ca. 13%. Die Schüler*innen verteilen sich folgendermaßen auf die Schularten:

Tabelle 4: Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulzweigen

Schulart	Anzahl (Haupt- & Außenst.) 2013 2018	Anzahl Schüler*innen 2012/13	Anzahl Schüler*innen 2017/18
Förderschulen	9 8	442	356
Grundschulen	37 34	4.871	4.714
Hauptschulen	0 0	149	--
Realschulen	0 0	889	--
Regionalschulen	6 0*	1.944	286
Gemeinschaftsschulen	6 12	2.422	4.092**
Gymnasien	6 6	4.408	3.681
Freie Waldorfschule	1 1	125	113
Summe	95	15.250	13.242

* Regionalschulklassen an drei Standorten von Gemeinschaftsschulen

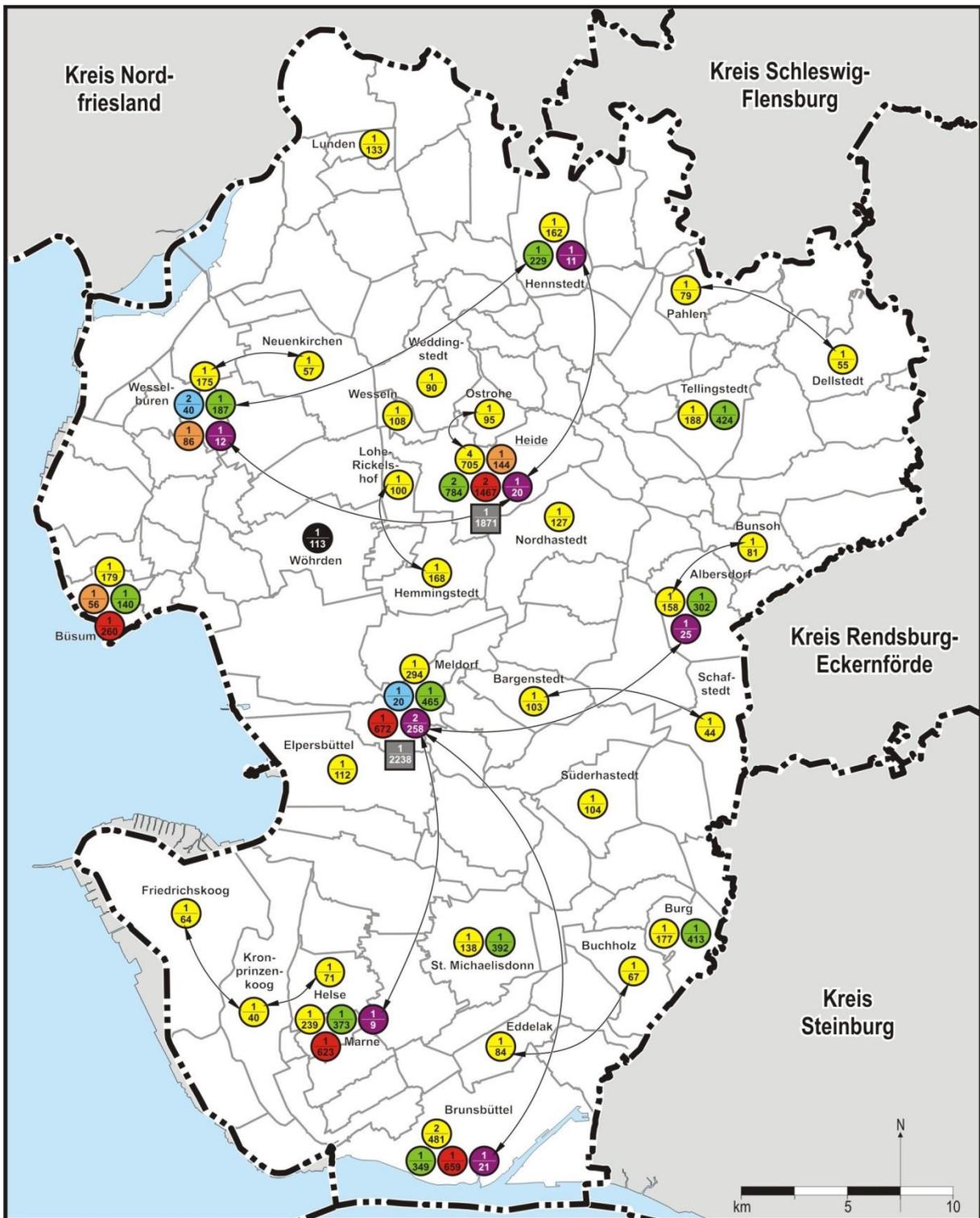
Quelle: Statistikamt Nord 2018

** inkl. DaZ-Klasse in Sekundarstufe I

An einigen Standorten sind mehrere Schularten unter einem gemeinsamen Dach vereint, unter anderem wurden seit 2014 alle Regional- zu Gemeinschaftsschulen umgewandelt. Die letzten bestehenden Klassen mit Regionalschüler*innen werden nunmehr unter dem Dach von Gemeinschaftsschulen unterrichtet. Auch Grund- und Gemeinschaftsschulen sind teilweise am gleichen Standort vertreten, während besonders Grundschulen öfter mit ehemals eigenständigen Außenstellen eine organisatorische Verbindung eingegangen sind, daher kommt es in der Tabelle oben zu Mehrfachnennungen.

Die Verteilung der wichtigsten Schularten und der Schülerzahlen sind der Karte 7 und Tabelle 4 zu entnehmen.

Karte 7: Schüler*innen nach Standort und Schulzweig



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Schüler*innen nach Standort und Schulzweig
 Schuljahr 2017/18

Entwurf:



Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVermA Schleswig-Holstein 2004
 Statistikamt Nord 2018

- | | | | | |
|--|---------------------|--|-------------------|---|
| | Grundschule | | DaZ-Schule | Anzahl Standorte
Schüler*innen nach Schulzweig |
| | Regionalschule | | Förderzentrum | |
| | Gemeinschaftsschule | | Waldorfschule | |
| | Gymnasium | | Berufliche Schule | organisator.
Verbindung |
| | | | | |

Verflechtungen im Schülerverkehr

Schülerverkehre sind im vor allem ländlichen ÖPNV eine bedeutende Größe. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass von den insgesamt 13.242 im Kreis lernenden Schüler*innen über 6.400 ihre Heimatgemeinde verlassen. Weitere 358 Schüler*innen verlassen den Kreis Dithmarschen für den Schulbesuch. Unter den auspendelnden Schüler*innen in die Nachbarkreise sind Standorte in den Kreisen Nordfriesland, Steinburg, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde. Somit liegt der Schulpendleranteil unter den in Dithmarschen ansässigen Schüler*innen bei ca. 50%. Relativ gering ist der Anteil der aus den Nachbarkreisen einpendelnden Schüler: Nur 118 Schüler*innen pendeln in den Kreis Dithmarschen ein. Im Wesentlichen konzentrieren sich die einpendelnden Schüler*innen auf die weiterführenden Schulen des Standorts Heide.

Die pendelnden Schüler*innen sind aufgrund der zu bewältigenden, oftmals großen Distanzen im ländlichen Raum zumeist auf den ÖPNV angewiesen. Dies gilt insbesondere für die über 8.100 Schüler*innen der weiterführenden Schulen mit ihren großen Einzugsbereichen und daher längsten Pendelwegen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die beiden Standorte des Berufsbildungszentrums Dithmarschen hinzuweisen, von denen ca. 1.000 im Vollzeit-, die übrigen ca. 3.100 im Teilzeit- oder Blockunterricht sind.

Die folgende Tabelle veranschaulicht das Einpendlervolumen an den fünf größten Schulstandorten. Besonders auffällig ist die geringe Einpendlerquote an Brunsbütteler Schulen, was a) durch das fehlende Hinterland (Elblage, Kreisgrenze) und b) durch die relative Nähe zum ebenfalls mit Gemeinschaftsschule und Gymnasium ausgestatteten Unterzentrum Marne bedingt sein dürfte.

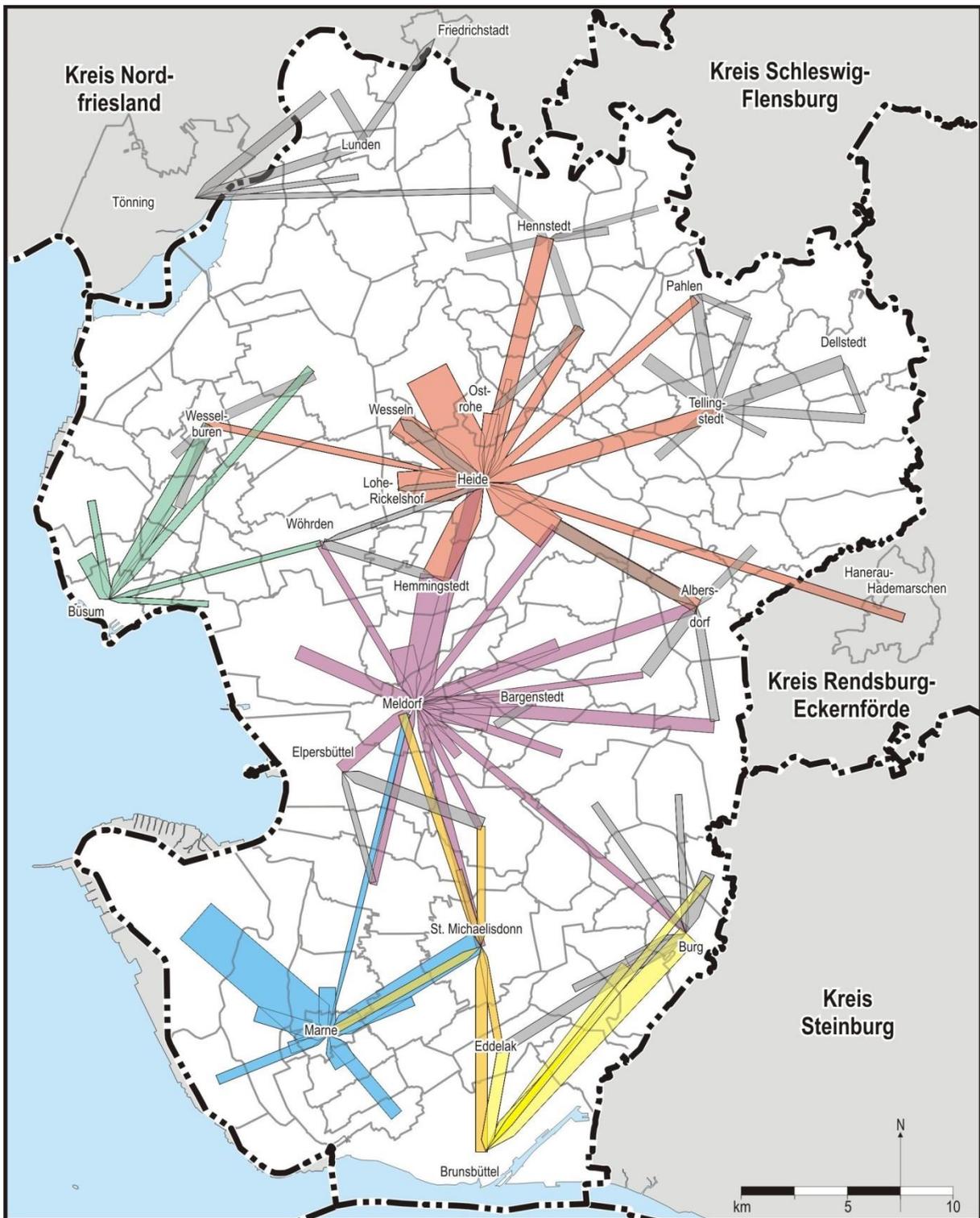
Tabelle 5: Die fünf stärksten Schuleinpendlerziele im Schuljahr 2017/18

Stadt, Gemeinde	Anzahl der Schüler*innen insgesamt	Anzahl einpendelnder Schüler*innen	Anteil einpendelnder Schüler*innen
Heide	3.120	1.340	42,9%
Meldorf	1.709	1.088	63,7%
Brunsbüttel	1.510	274	18,1%
Marne	1.244	762	61,3%
Büsum	628	344	54,8%
andere	5.031	2.722	54,1%
Summe	13.242	6.430	48,6%

Quelle: Statistikamt Nord 2018

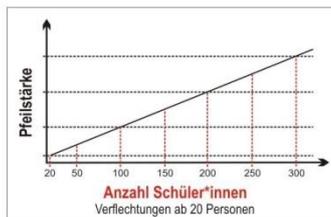
Die kartographische Umsetzung (vgl. Karte 8) veranschaulicht die Anziehungskräfte der Schulstandorte. Dargestellt sind aus Gründen der Lesbarkeit nur Schülerströme ab 20 Personen.

Karte 8: Verflechtungen im Schülerverkehr



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Verflechtungen im Schülerverkehr
 (Schuljahr 2017/18)

Entwurf: 
 Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVerMA Schleswig-Holstein 2004
 Statistikamt Nord 2018



-  Büsum
-  Brunsbüttel
-  Heide
-  Marne
-  St. Michaelisdonn
-  Meldorf
-  andere

Aufgrund der jahrelangen Abstimmung zwischen Schulträgern, dem Kreis und den Verkehrsunternehmen zum Zweck der flächendeckenden und verflechtungsbezogenen Abdeckung der Verkehrsnachfrage in diesem Segment ist das Busliniennetz besonders im ländlichen Kreisgebiet räumlich und zeitlich zu großen Teilen auf den Schülerverkehr zugeschnitten.

Die Schulentwicklungsplanung bildet für den Kreis die Grundlage für konkrete Entscheidungen über die Entwicklung der Schulstrukturen. Sie sieht sich angesichts des demographischen Wandels vor einer der größten Herausforderungen der kommenden Jahre. Die vorausberechnete Abnahme der Einwohnerzahl sowie die damit einhergehende Veränderung der Altersstruktur mit einem erheblichen Rückgang der Zahl der Kinder und Jugendlichen wird zwangsläufig deutliche Auswirkungen auf die Schullandschaft im Kreis Dithmarschen haben. Eine qualitativ hochwertige Bildungslandschaft mit einer zukunftsfähigen Schulstruktur wird als wesentlicher Baustein dafür angesehen, dass der Kreis Dithmarschen auch in Zukunft ein attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort bleibt.

Der Schulentwicklungsplan 2012 - 2018¹² des Kreises enthält folgenden Planungsgrundsatz für die Schülerbeförderung: *„Aus der Sicht der Schulentwicklungsplanung ist bei der Fortschreibung des RNVPs auf dem bestehenden Grundnetz aufbauend auf eine Konzentration auf die starken Linien unter Orientierung am Zentralörtlichen System zu und zwischen den Zentralen Orten hinzuwirken, um auch bei zurückgehenden Schülerzahlen möglichst viele Schülerinnen und Schüler möglichst schnell und sicher zu ihrer Schule befördern zu können. Linienabweichungen vom Grundnetz und die Einrichtung neuer Linien sollten dabei nur möglich sein, wenn hinreichend viele Schülerinnen und Schüler eine entsprechende Änderung zur Verwirklichung der freien Schulwahl benötigen und hierdurch nicht die Fahrzeiten der übrigen Schülerinnen und Schüler zu den umliegenden Schulen in den Zentralen Orten wesentlich verlängert werden. Dort, wo attraktive Schulen neue langfristige Schülerströme erzeugen, müssen daher die Linienführungen, wenn eine hinreichende Auslastung gewährleistet ist, angepasst werden.“*

Hieraus wird deutlich, dass aus der freien Schulwahl kein grundsätzlicher Anspruch auf eine ÖPNV-Verbindung zum Zwecke der Schülerbeförderung zum abweichend gewählten Standort abgeleitet werden kann. Die Schülerbeförderungssatzung des Kreises regelt eindeutig, dass nur die Beförderung zur nächstgelegenen Schule einer Schulart sichergestellt sein muss und auch nur die dafür anfallenden Beförderungskosten anerkannt werden. Dies gilt im Übrigen auch für organisatorisch verbundene Schulen; ein Anspruch auf Einrichtung von Busverkehren zu den weiter entfernten Standorten oder auf Erstattung der höheren Beförderungskosten dorthin besteht nicht.

Bisher ist aber das gewachsene und ganz im Sinne des oben formulierten Planungsgrundsatzes auf den Grundnetzlinien („Starke Linien“) hochwertig weiterentwickelte ÖPNV-Netz (vgl. Kapitel 7) in der Lage, veränderte Verkehrsbeziehungen zu bedienen, ohne selbst gravierend wegen neuer Erfordernisse der Schülerbeförderung verändert werden zu müssen.

Bedeutung für den ÖPNV: *Schüler*innen sind und bleiben eine maßgebliche Nachfragegröße im ÖPNV. Durch die Liberalisierung der Schullandschaft (freie Schulwahl, Standortkonkurrenz) entstehen zum Teil bei absehbar rückläufigen Schülerzahlen neue Beförderungsbedürfnisse bzw. eine weniger ausgeprägte Bündelung der ÖPNV-Nachfrage. In der Konsequenz besteht die Gefahr einer verschlechterten ÖPNV-Wirtschaftlichkeit mit höheren Belastungen für den Kreis und die Schulträger.*

¹² Der Schulentwicklungsplan 2019 – 2025 ist in Planung, jedoch noch nicht beschlossen.

3.6 Versorgung, Freizeit, Naherholung

Die Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich in den Zentralorten des Kreisgebietes. Der Ausstattungsgrad korreliert dabei mit der Einwohnerzahl der Stadt bzw. Gemeinde. Während die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs auch in den ländlichen Zentralorten gedeckt werden können, sind die höherwertigen Ausstattungsmerkmale in den größeren Mittel- und Unterzentren angesiedelt. Die Stadt Heide ragt unter anderem mit den administrativen Funktionen heraus.

Der Kreis gehört zur Tourismusdestination Nordsee Schleswig-Holstein und mit dem Wattenmeer zum UNESCO-Weltkulturerbe. Tourismus- und Naherholung konzentrieren sich im Norden auf Büsum (unter anderem Hafen, Badestrand, Erlebnisbad), im Süden auf Friedrichskoog (Seehundstation, Zugang Nationalpark Wattenmeer, Nordseeheilbad Friedrichskoog-Spitze). Neben dem klassischen Badeurlaub rückt auch das Radwandern immer stärker in den Fokus; mit dem Nordseeküsten-Radweg (EuroVelo-Route EV12) verläuft ein europäischer Radfernweg durch den Kreis.

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

Bedeutung für den ÖPNV: Die Ziele in den Zentralorten sind mit dem ÖPNV bereits überwiegend gut erreichbar, dies gilt vor allem für die Bevölkerungsteile entlang der Achsen mit ihren Grundnetzlinien („Starke Linien“), weniger für die ländlichen Räume. In diesen peripheren Lagen mit ihren diffusen räumlichen Verkehrsmustern kann der klassische ÖPNV seine Stärke, Nachfrage in großer Zahl zu bündeln, nicht immer adäquat entfalten. Hier können alternative Ansätze sinnvoll sein.

3.7 Integriertes Klimaschutzkonzept

In den vergangenen Jahren sind der Klimaschutz und damit die notwendige Reduzierung des CO₂-Ausstoßes stärker in den Fokus gerückt. CO₂ hat mit 776 Mio. t den größten Anteil aller in Deutschland emittierten Treibhausgase (>87%)¹³. Knapp 19% der CO₂- und CO₂-Äquivalenzemissionen entstammen dem Verkehrssektor. Zwar haben schärfere Abgasvorschriften sowie eine verbesserte Treibstoffqualität in Verbindung mit technischem Fortschritt zu fahrzeugspezifisch besseren Ergebnissen geführt, jedoch hat die Fahrleistung aller Krafffahrzeuge im Straßenverkehr von 1991 bis 2016 um 34% zugenommen, die Fahrleistung des Personenverkehrs nahm in dem Zeitraum um 31% zu, die des Güterverkehrs um 71%, wodurch diese Erfolge konterkariert wurden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Personenverkehr¹⁴ ging von 1991 (81,6%) bis 2016 (79,9%) kaum zurück.

Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hat der Kreistag am 21.03.2013 das Integrierte Klimaschutzkonzept für den Kreis Dithmarschen verabschiedet. Der Kreis Dithmarschen strebt eine 100%ige rechnerische Klimaneutralität in Bezug auf die CO₂-Äquivalenz (100 % CO₂-Neutralität) bis zum Jahr 2030 an. Das Konzept zeigt für alle klimarelevanten Bereiche, also Stromerzeugung und -verbrauch, Wärme und Mobilität, Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles auf. Im Mobilitätssektor wurden folgende Ziele formuliert:

- Optimierung der Fahrrad/ÖPNV-Verknüpfung: Ziel ist, die kombinierte Fahrrad-/ÖPNV-Nutzung zu fördern und so den Umweltverbund zu stärken. Dazu sind diebstahl-, vandalismus- und wettersichere Abstellmöglichkeiten nötig, optionale Reparaturservices sind wünschenswert.

¹³ Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2015 & Daten zur Umwelt: Daten der deutschen Berichterstattung atmosphärischer Emissionen – Treibhausgase 1990-2016. Umweltbundesamt 2017 / 2018.

¹⁴ Gemessen in Personenkilometern (Pkm) = beförderten Personen x Reiseweite = Pkm.

- Ladeinfrastruktur für E-Mobilität: Ziel ist, im Kreisgebiet kombinierte Ladeinfrastrukturen für Fahrräder und Pkw auch und gerade an ÖPNV-Verknüpfungspunkten anzubieten, um Synergie- und Vernetzungseffekte zu schaffen.
- Erhöhung der ÖPNV-Attraktivität: Ziel ist, die Erhöhung der ÖPNV-Attraktivität durch eine stetige Verbesserung der Linien, Takte, Haltestellennetze, Verknüpfungen etc. zu erreichen und damit die ÖPNV-Nachfrage zu steigern.
- E-Buseinsatz im ÖPNV: Ziel ist, im ÖPNV emissionsfreie E-Busse einzusetzen, die mit regional erzeugter, regenerativ Energie betrieben werden.

Bedeutung für den ÖPNV: Der ÖPNV leistet durch Bündelungseffekte und dementsprechend niedrigere pro Kopf-Verbräuche und -Emissionen bereits einen veritablen Beitrag zum Klimaschutz, der durch eine entsprechende Weiterentwicklung von Fahrplanangeboten und Antriebstechnologien weiter ausgebaut werden soll.

4 ÖPNV-MANAGEMENT

4.1 Organisation des ÖPNV

Gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein fungieren die Kreise und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV. Der Kreis Dithmarschen ist damit für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV verantwortlich. Daneben fungiert die Stadt Heide als örtlicher Aufgabenträger mit entsprechenden Zuständigkeiten für den dortigen Stadtverkehr (vgl. Kapitel 2.1.3).

Die Organisation des ÖPNV im Kreisgebiet (und auf Landesebene) basiert auf dem **Drei-Ebenen-Modell**, was folgende Übersicht illustriert:

Ebene		Akteure	
		im SPNV	im übrigen ÖPNV
Auftraggeber	Politische Ebene (Aufgabenträger)	Land Schleswig-Holstein	Kreis Dithmarschen
	Regieebene (Verkehrsverbundgesellschaften o.ä.)	NAH.SH GmbH	SVG
Auftragnehmer	Operative Ebene (Verkehrsunternehmen)	DB Regio AG, nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	Autokraft GmbH, DB Regio Bus Nord GmbH

Strategische Entscheidungen werden auf der **politischen Ebene** der Aufgabenträger getroffen. Diese machen verkehrspolitische Vorgaben und tragen die ihnen zugewiesene gesetzliche Verantwortung für die auf ihren Territorien erbrachten Verkehrsleistungen.

Auf der **Regieebene** (auch Bestellerebene) werden die Entscheidungen der politischen Ebene vorbereitet und umgesetzt. Um den komplexen Anforderungen bestmöglich gerecht werden zu können, haben die Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg im Jahr 2015 mit der Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (SVG) eine ÖPNV-Managementorganisation zur umfassenden fachspezifischen Unterstützung gegründet und dazu den Vorläufer SVG mbH weiterentwickelt.

Ebenfalls auf der Regieebene angesiedelt ist die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), an welcher der Kreis Dithmarschen mit 3,33% beteiligt ist. Hervorgegangen aus der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservice GmbH wurde die NAH.SH 2014 als strukturell und inhaltlich weiterentwickelter Aufgabenträgerverbund gegründet. Wichtige Aufgabe der NAH.SH ist es, die Verkehrsmittel Bahn und Bus enger zusammenzuführen und das ÖPNV-Gesamtsystem als wichtigen Teil der Mobilität auszubauen. Dazu sollen gemeinsame Standards entwickelt werden. Darüber hinaus können sich die Gesellschafter der NAH.SH bedienen, um sich z.B. beim Marketing unterstützen zu lassen.

Die Verkehrsunternehmen bilden die **operative Ebene** (auch Erstellerebene). Die Verkehrsunternehmen übernehmen alle Aufgaben, die zur Produktion des ÖPNV-Angebotes erforderlich sind sowie unmittelbar die Zufriedenheit und Nutzungsakzeptanz der Nachfrage beeinflussen. Dazu gehören neben der Betriebsplanung und -durchführung (direkter Kundendienst) auch die Detailplanung des ÖPNV-Angebotes nach den vom Aufgabenträger definierten Vorgaben und Standards, der Fahrkartenvertrieb, die Umsetzung von Serviceangeboten und der Fahrgastinformation sowie die Durchführung von Teilen des Qualitätsmanagements (vgl. Kapitel 4.3). Die Verkehrsunternehmen werden damit aktiv in die Gestaltung des ÖPNV-Systems einbezogen.

Sinngemäß ebenfalls auf der operativen Ebene angesiedelt ist die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH). Die NSH ist als Organisation der Verkehrsunternehmen für den SH-Tarif und dessen

Einnahmearteilung verantwortlich. Die Aufgabenträger sind über den NAH.SH/NSH-Kooperationsvertrag an der Gestaltung des SH-Tarifs prinzipiell beteiligt, eigenständige Handlungsoptionen sind damit jedoch nicht verbunden, Maßnahmen bedürfen grundsätzlich der Abstimmung.

4.2 Wettbewerb, Vergabe, Verträge

Rahmenbedingungen

Die Verordnung (EG) 1370/2007 und das Personenbeförderungsgesetz definieren die Regeln für den Wettbewerb und die Vergabe von ÖPNV-Leistungen; dabei stellen wettbewerbliche Vergaben den Regelfall dar, während unter bestimmten Voraussetzungen auch Direktvergaben zulässig sind (vgl. Kapitel 2.1.1). Dafür ist im RNVP das organisatorische Fundament zu legen, was insbesondere die Bündelung von Linien (Teilnetzbildung) und Harmonisierung der Laufzeiten von Liniengenehmigungen betrifft.

Notwendigkeit der Linienbündelung

Das Personenbeförderungsgesetz sieht vor, Buslinien zum Zwecke einer integrierten und wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung gebündelt zu genehmigen, wenn dies in einem RNVP verankert ist (§§ 8 und 9). Vermieden werden soll dadurch insbesondere, dass Netzzusammenhänge verkehrlich oder wirtschaftlich in Frage gestellt werden, indem Verkehrsunternehmen für einzelne ertragsstarke Linien eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen und diese Linien aus dem Netz herausbrechen. Dies könnte einerseits die Integration des ÖPNV-Angebotes zumindest erheblich erschweren, andererseits eine unwirtschaftliche Verkehrsgestaltung und damit eine höhere wirtschaftliche Belastung des Aufgabenträgers bei der Bestellung der übrigen Verkehre bewirken. Denn ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien könnte dann nicht mehr stattfinden. Eine Bündelung von Linien zu Teilnetzen steht daher im öffentlichen Interesse. Gleichzeitig erfüllt sie die Anforderungen einer mittelstandsfreundlichen Losbildung im wettbewerbsrechtlichen Sinne und dient damit auch den Interessen der Marktteilnehmer.

Teilnetzbildung

Die hier gebildeten Teilnetze basieren auf einer Bewertung der räumlichen, verkehrlichen, und wirtschaftlichen Zusammenhänge im Busnetz des Kreises. Wichtige Verknüpfungsbeziehungen wurden sowohl innerhalb der Teilnetze, teilnetzübergreifend als auch zum SPNV berücksichtigt.

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

Darüber hinaus beachtet die Teilnetzbildung die Belange kleiner und mittlerer Unternehmen. Die Teilnetze sind groß genug, um eine wirtschaftliche Betriebsführung zu gewährleisten. Sie sind gleichzeitig klein genug, so dass auch mittelständische Unternehmen die Gelegenheit haben, sich um Teilnetze zu bewerben.

In den Teilnetzen sind die Buslinien nicht erfasst, die das Territorium des Kreises zwar berühren, deren Verkehrsleistung aber hauptsächlich anderen Verkehrsräumen zuzuordnen ist. Solche Linien werden bei der Teilnetzbildung durch die angrenzenden Aufgabenträger federführend berücksichtigt. Umgekehrt gehen einzelne Linienabschnitte, die den Dithmarscher Teilnetzen zugeordnet wurden, über das Kreisgebiet hinaus.

Aufbauend auf diesen Anforderungen wurden für den Kreis Dithmarschen folgende 3 Teilnetze mit der in Karte 9 dargestellten räumlichen Abgrenzung festgelegt:

- Teilnetz HEI1 Nord,
- Teilnetz HEI2 Süd,
- Teilnetz HEI3 Heide.

Die Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Teilnetzen ist in Anhang A-6 zusammengestellt.

Laufzeiten und Vergabekalender

Im Hinblick darauf, die verkehrswirtschaftlichen Synergiepotenziale bestmöglich zu heben und gleichzeitig den Vergabeaufwand zu begrenzen, wurden die Teilnetze HEI1 Nord und HEI2 Süd für die zulässige Maximaldauer von 10 Jahren bis zum 31.12.2025 vergeben. Dieser Philosophie folgend wurde für die Neuvergabe des Teilnetzes HEI3 Heide ebenfalls das Enddatum 31.12.2025 festgelegt, um ab 2026 eine koordiniert-effiziente Neuvergabe aller drei Teilnetze vorzunehmen.

Aus den genannten Randbedingungen ergibt sich folgender Kalender für die Vergabe der Teilnetze. Die Genehmigungen der Teilnetze sind gemäß Vergabekalender gebündelt, harmonisiert und mit Verkehrsverträgen synchronisiert zu erteilen, Abweichungen sind nicht zulässig.

Tabelle 6: Vergabekalender der Teilnetze im Kreis Dithmarschen

Teilnetz	Laufzeit									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
HEI1 Nord										31.12.
HEI2 Süd										31.12.
HEI3 Heide				31.12.						31.12.

 bestehende Vergabe, Enddatum

 neue Vergabe, Enddatum

Teilnetze benachbarter Aufgabenträger

Folgende Linien liegen teilweise auf dem Gebiet des Kreises Dithmarschen, sind aber den Teilnetzen benachbarter Aufgabenträger zugeordnet:

- Kreis Steinburg: Linie 6606 Itzehoe – Brunsbüttel, Betreiber Autokraft GmbH, Teilnetz West, Laufzeit bis 31.12.2025.
- Land Schleswig-Holstein: Linie 6600 Itzehoe – Brunsbüttel, Betreiber Autokraft GmbH, Laufzeit bis 12.12.2026.¹⁵

¹⁵ Die Vergabe dieser Buslinie durch das Land ist ein Sonderfall, der dadurch begründet ist, dass diese Linie im Sinne eines Schienenersatzverkehrs zur Anbindung des Mittelzentrums Brunsbüttel fungiert.

Karte 9: Teilnetze Kreis Dithmarschen



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Teilnetze

Entwurf: 
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
LVermA Schleswig-Holstein 2004



Teilnetz mit Bezeichnung

Verträge

Die Bestellung, Leistung, Qualität und Finanzierung des ÖPNV im Kreis Dithmarschen ist in diversen Verträgen geregelt. Es bestehen folgende Verkehrsverträge:

- Teilnetze HEI1 Nord und HEI2 Süd: Kreis Dithmarschen/DB Regio Bus Nord GmbH, gültig bis 31.12.2025;
- Teilnetz HEI3 Heide: Stadt Heide mit Gemeinden Ostrohe und Wesseln/Autokraft GmbH, gültig bis 31.12.2019.

Darüber hinaus bestehen folgende weitere vertragliche Regelungen:

- Teilnetz HEI1 Nord: Kreis Dithmarschen/Kreis Nordfriesland über die Finanzierung territorialer Leistungsanteile durch Nordfriesland;
- Teilnetz HEI1 Nord: Kreis Dithmarschen/Kreis Rendsburg-Eckernförde über die Finanzierung territorialer Leistungsanteile durch Rendsburg-Eckernförde;
- Teilnetz HEI3 Heide: Kreis Dithmarschen/Autokraft GmbH, pauschale Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr;
- Anwendung und Finanzierung des SH-Tarifs: Vertrag zwischen allen schleswig-holsteinischen SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträgern.

4.3 Qualitätsmanagement

Ein **systematisiertes Qualitätsmanagement** ist ein wichtiges Instrument, die „Marktnähe“ und Qualität zu überprüfen und Erkenntnisse für eine marktkonforme ÖPNV-Gestaltung zu gewinnen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Ermittlung von Aussagen zum Verkehrsverhalten und zur Kundenzufriedenheit durch Nachfrageanalysen und Marktforschungen, die auch Aussagen über Kundenstrukturen und Kundenpotenziale ermöglichen. Dazu sind speziell in die Marktforschungen neben den vorhandenen ÖPNV-Kunden auch potenzielle Kunden*innen bzw. wichtige Zielgruppen wie Berufspendler*innen und Tourist*innen einzubeziehen.

Folgender Anforderungskatalog beschreibt sinnvolle Bestandteile des Qualitätsmonitorings und der zugehörigen Erhebungsverfahren. Diese bilden die Basis für das Qualitätsmanagement und sollen in allen Verkehrsverträgen festgeschrieben werden.

Tabelle 7: Bausteine für das Qualitätsmanagement im Kreis Dithmarschen

Qualitätskriterium	Controllingverfahren	Frequenz	Zuständigkeit
Betriebliche Basisdaten	Betriebsstatistik	jährlich	Verkehrsunternehmen
Fahrscheinnutzung	Verkaufsstatistik	jährlich	Verkehrsunternehmen
Nachfragedaten	Verkaufsstatistik	jährlich	Verkehrsunternehmen
	Nachfrageerhebung	bei Bedarf	Verkehrsunternehmen
Kundenzufriedenheit (Bedienungsqualität, Kundeninformation, Sicherheit, Sauberkeit, Freundlichkeit des Personals)	Marktforschung und Kundenbefragung	alle 1-2 Jahre	Aufgabenträger, NAH.SH
	Beschwerdemanagement	jährlich (Synopsis)	Verkehrsunternehmen
Barrierefreier Haltestellenausbau	Haltestellen-Management und Ausbauprogramm	kontinuierlich	Aufgabenträger, Kommunen
Fahrzeugdaten (Alter, Abgasnorm, Ausstattung und Barrierefreiheit)	Fahrzeugpapiere	jährlich	Verkehrsunternehmen
Personalschulung	Schulungsnachweis	jährlich	Verkehrsunternehmen

4.4 Finanzierung

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

Wesentliche Neuerung in diesem Bereich ist das Inkrafttreten der neuen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-Finanzierungsverordnung) des Landes 2018-2019. Darin werden Höhe und Verteilung der ÖPNV-Finanzierungsverordnungs-Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle folgendermaßen geregelt:

- Die bisherigen Mittel von 57,8 Mio. EUR werden weiterhin nach einem **festen** Schlüssel verteilt, der Anteil des Kreises Dithmarschen beträgt 4,31%.
- Es werden zusätzlich Mittel von 5,1 Mio. EUR (2018) bzw. 5,7 Mio. EUR (2019) bereitgestellt, die nach einem auf der ÖPNV-Leistung (gemessen in Fahrplankilometern) basierenden **variablen** Schlüssel verteilt werden.
- Der aus Bundesmitteln stammende Mittelanteil von insgesamt 35,0 Mio. EUR wird um 1,8% pro Jahr dynamisiert und über den variablen Schlüssel verteilt.

Weiterhin knüpft das Land die Erfüllung folgender Voraussetzungen an eine vollständige Mittelauszahlung; bei Nichterfüllung zahlt das Land nur etwa 44% der Mittel aus:

- Vorliegen eines vom ÖPNV-Aufgabenträger beschlossenen RNVPs;

- Darstellung einer transparenten Mittelverwendung unter Berücksichtigung der Verordnung (EG) 1370/2007;
- vollständige Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer;
- komplette Anwendung des SH-Tarifs (3. Stufe) oder des HVV-Tarifs;
- sukzessive Anwendung der jeweils gültigen Corporate Design-Vorgaben (NAH.SH oder HVV) zur Vereinheitlichung von Erscheinungsbild und Kommunikation.

Die Mittel sind folgendermaßen zu verwenden:

- zur Finanzierung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleich für rabattierte Fahrkarten im Ausbildungsverkehr,
- für investive Haltestellenförderung,
- für Marketing und Gutachten zur ÖPNV-Verbesserung,
- zur Förderung des ÖPNV-Gesamtsystems sowie als Beitrag zur Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung.

Der Kreis Dithmarschen erfüllt die Voraussetzungen in vollem Umfang.

Die ÖPNV-Mittelherkunft und -verwendung im aktuellen Kreishaushalt veranschaulicht Tabelle 8.

Tabelle 8: ÖPNV-Budgetplanung 2019

Position	Einnahme (€)	Ausgabe (€)
Erlöse aus Verträgen mit Nachbarkreisen (Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde)	206.000	
Zuweisung Land Schleswig-Holstein (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)	3.045.300	
Eigenanteil Kreis Dithmarschen	1.646.000	
Summe Einnahmen	4.897.300	
Finanzierung Verkehrsverträge (DB Regio Bus Nord GmbH)		4.728.300
Finanzierung Regiekosten (NAH.SH, SVG)		132.700
Finanzierung Projekte, Sonstiges		36.300
Summe Ausgaben		4.897.300

5 RAHMENSTANDARDS FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG

5.1 Systematische Grundlagen der Angebotsplanung

5.1.1 Allgemeines

Die Nahverkehrskonzeption im Kreis Dithmarschen beruht auf einer abgestuften Arbeitsteilung zwischen SPNV und Bussen; an Knotenpunkten ergänzen Verknüpfungen mit dem Individualverkehr das System. Während die an den Bahnstrecken gelegenen Städte und Gemeinden direkt vom SPNV-Angebot profitieren, sind die übrigen Kreisgebiete auf gute Verknüpfungen zwischen SPNV und ÖPNV angewiesen. Busverkehre bedienen nachfragestarke Achsen zwischen Zentralorten, übernehmen Zu- und Abbringerdienste zum Bahnverkehr und erfüllen je nach Raumstruktur Fein- und Flächenerschließungsaufgaben. Dabei ist besonderer Wert darauf zu legen, dass neben Schulen, Wohn- und Arbeitsstätten auch Einrichtungen der ärztlichen Versorgung sowie Aktivitätsschwerpunkte, wie z.B. Einkaufszentren, Gewerbegebiete, und übergeordnete Freizeiteinrichtungen gut erreichbar sind. An den Bahnhöfen konzentriert sich das Übergangs-geschehen: ÖPNV und SPNV werden hier zusammengeführt, ebenso soll unterstützt durch Park ans Ride- und Bike and Ride-Anlagen der Übergang vom Individualverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel erfolgen. Idealerweise liegen Bahnhof, ZOB und Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen in unmittelbarer Nähe zueinander.

Zur Gestaltung der Angebotsqualität sowie zur Bewertung des Bestands werden nachfolgend Standards zur Verkehrsbedienung (Fahrtenangebot, Anschlüsse) sowie zur Verkehrserschließung (Linienführung, Haltestelleneinzugsbereiche) definiert. Diese Standards werden auf verkehrliche Hierarchiestufen angewendet; sie berücksichtigen die räumlichen Unterschiede zwischen städtischem und ländlichem Raum und geben Maßzahlen für die zeitliche sowie die Flächenerschließung vor. Die Anwendung der Standards erfolgt in Kapitel 6 zur Analyse und Bewertung des ÖPNV-Gesamtsystems.

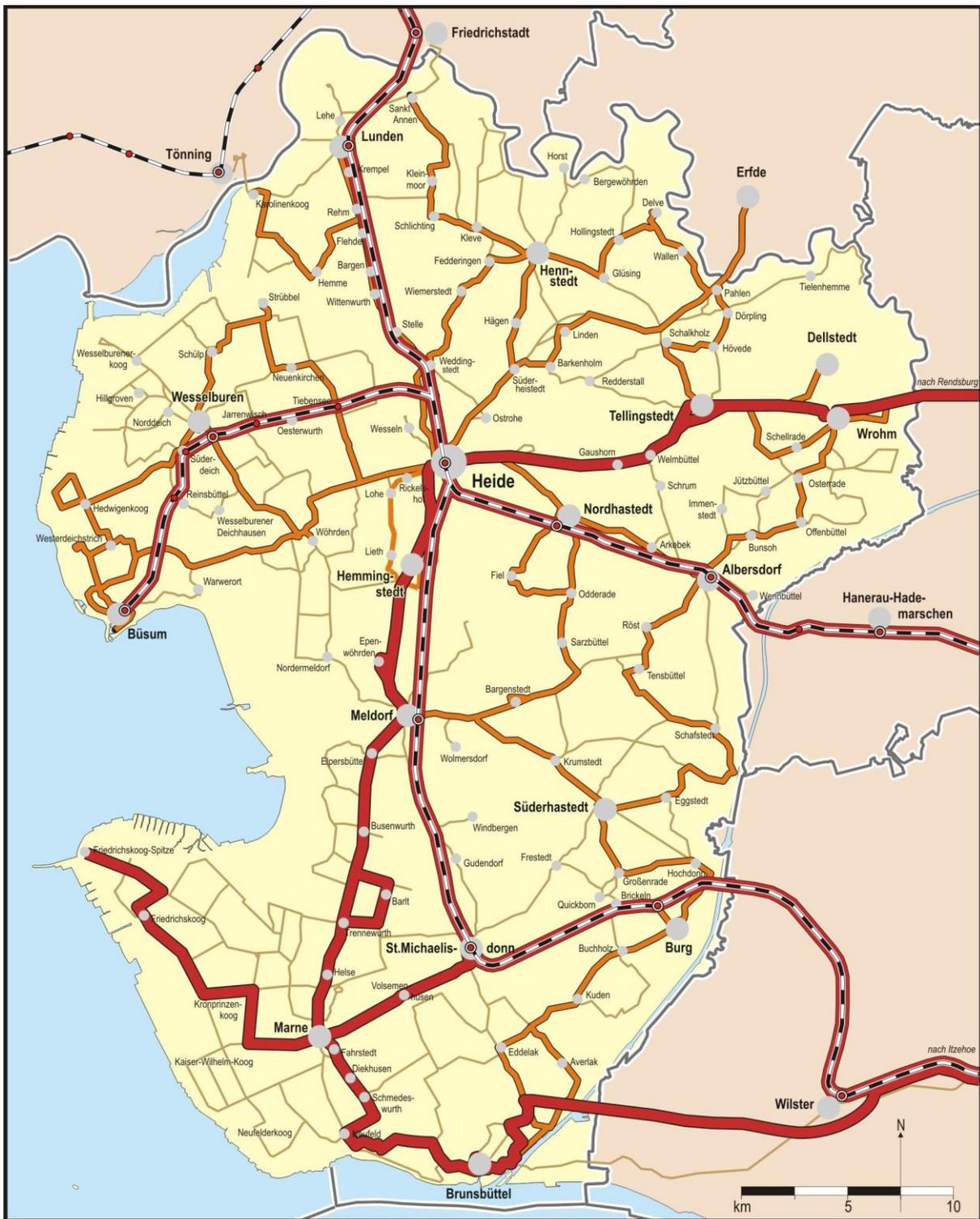
5.1.2 Netzhierarchie

Um das ÖPNV-Angebot zu strukturieren und so planerisch handhabbarer zu machen, werden vier Hierarchiestufen unterschieden, Übergangsformen bzw. systemgerechte Abweichungen sind möglich.

Tabelle 9: Hierarchiestufen im ÖPNV

Hierarchiestufe	Beschreibung
Bahnnetz (SPNV)	Bedienung der Hauptsiedlungs- und -verkehrsachsen mit einem durchgehend vertakteten Verkehrsangebot. Bildet zusammen mit dem Bus-Grundnetz das leistungsfähige ÖPNV-Rückgrat des Kreises durch Anbindung der Kreisstadt Heide und der Zentralorte.
Grundnetz („Starke Linien“)	Bedienung von potenzialstarken Hauptachsen außerhalb des SPNV. Tägliche Bedienung mit ganztägiger Betriebszeit und vertaktetem Fahrplan. Anschlusskoordination mit dem SPNV bevorzugt an den Integralen Taktfahrplan-Taktknoten. In Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial ggf. auch Einsatz von Schnellbussen zur Verringerung der Fahrzeit.
Ergänzungsnetz	Bedienung von Bereichen mit gegenüber dem Grundnetz („Starke Linien“) abgestuftem Verkehrsaufkommen und Bedienung der Fläche mit Fokussierung auf den Schülerverkehr.
Stadtverkehr Heide	Ein eigenständiges ÖPNV-Netz für Verflechtungsbereiche mit hoher Siedlungsdichte und Verkehrsbedeutung ist nur für die Kreisstadt Heide und deren städtische Binnenverkehre sinnvoll, dabei wird eine Koordination mit dem Grundnetz („Starke Linien“) und dem SPNV angestrebt.

Karte 10: Netzhierarchie des öffentlichen Verkehrs



4. RNVP Kreis Dithmarschen
ÖV-Netzhierarchie
 Jahresfahrplan 2019

Entwurf:



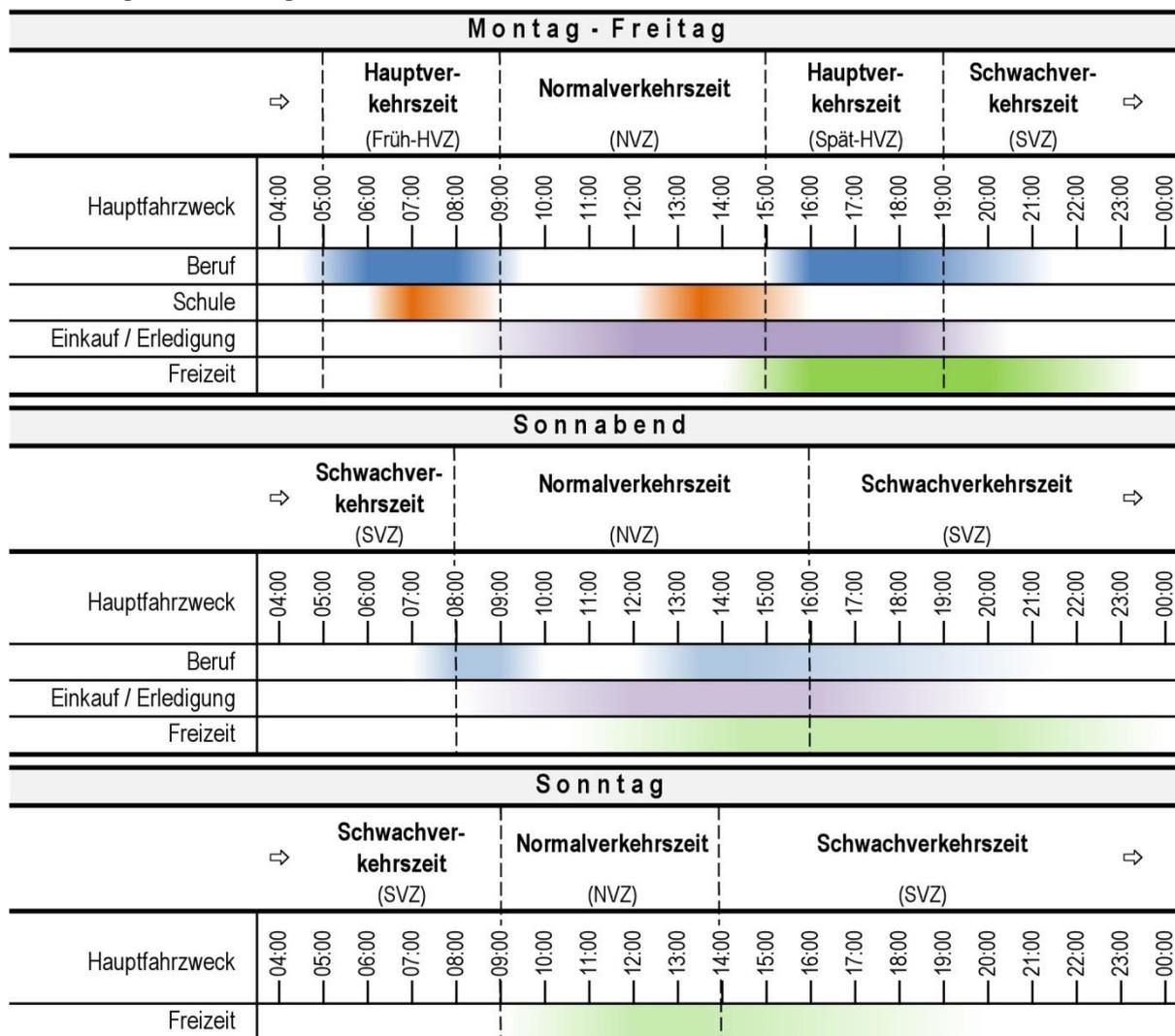
Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVermA Schleswig-Holstein 2004

- Grundnetz (Bahn) mit hochwertigem Angebot
 (täglich Bedienung im Taktverkehr)
- Grundnetz (Bus) mit hochwertigem Angebot
 (60-min.-Takt, Mo.-Sa., 120-Min.-Takt So. in Schul- und Ferienzeiten)
- Ergänzungsnetz (Bus) mit höherwertigem Angebot
 (Mo.-Fr. mind. 3 Fahrten pro Richtung in Schul- und Ferienzeiten)
- Ergänzungsnetz (Bus) mit geringerem Angebot
 (vorwiegend Schülerverkehr, meist keine Wochenend- & Ferienbedienung)

5.1.3 Zeitliche Differenzierung

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

Abbildung 4: Einteilung der Verkehrszeiten und Fahrtzwecke



Die Hauptverkehrszeit umfasst in der Regel die Zeiträume montags bis freitags von 5-9 Uhr (Früh-Hauptverkehrszeit) und von 15-19 Uhr (Spät-Hauptverkehrszeit). Der Einstieg in die Früh-Hauptverkehrszeit ist fließend, oftmals setzt der Berufsverkehr bereits vor 6 Uhr ein. Im Pendlerverkehr werden vielfach große Distanzen zurückgelegt, wobei entsprechend lange Reisezeiten auftreten. Aber auch die stärkere Flexibilisierung der Arbeits- und Ladenöffnungszeiten wird durch den frühen Hauptverkehrszeit-Beginn abgebildet. Insbesondere der Berufs- und Schülerverkehr summieren sich in der Früh-Hauptverkehrszeit zu einer ausgeprägten Nachfragespitze. Die Spät-Hauptverkehrszeit ist hingegen stärker von der Gleichzeitigkeit von Berufs-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie einsetzendem Freizeitverkehr geprägt.

Vor allem im ländlichen Raum tritt eine sogenannte „Schülerspitze“ oder „Mittags-Hauptverkehrszeit“ ca. zwischen 12.30 und 14 Uhr auf. Durch die immer längeren Unterrichts- und Betreuungszeiten sind Fahrplanverdichtungen inzwischen bis in den späteren Nachmittag zur Beförderung der Schüler*innen im Regionalen Grund- und besonders im Regionalen Ergänzungsnetz die Regel.

In der Normalverkehrszeit überlagern sich verschiedene Fahrtzwecke, ausgeprägte Nachfragespitzen fehlen. Die Schwachverkehrszeit umfasst die Spätverkehrszeit; im Wesentlichen findet hier Freizeitverkehr sowie anteilig sehr früher bzw. später Berufsverkehr statt.

An den Wochenenden sind die Verkehrszeiten den veränderten Mobilitätsbedürfnissen angepasst. Die Verkehrsspitzen sind insgesamt weniger deutlich; unterschieden wird nur zwischen Normalverkehrszeit und Schwachverkehrszeit.

5.1.4 Räumliche Erschließung

Die Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele wird durch das ÖPNV-Liniennetz mit Haltestellen und Einzugsbereichen bestimmt. Die Abstufung der Einzugsbereiche orientiert sich an zentralörtlich-strukturell differenzierten Gebietstypen. Dabei sind im Busnetz Fußweglängen von mehr als 15 Minuten (ca. 800m-Einzugsbereich)¹⁶ zu vermeiden, da dann keine ausreichend attraktive Erschließung der Bevölkerung mehr gegeben ist. Folgende Kategorisierung ergibt sich:

Tabelle 10: Maximalwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

(Haltestellenradien in m Luftlinie)

Gebietstyp		Haltestelleneinzugsbereiche	
		SPNV / Bahn	ÖPNV / Bus
Kreisstadt Heide / Mittelzentren	zentraler Bereich	600 m	300 m
	sonstiges Stadtgebiet	800 m	400 m
Unterzentren		800 m	600 m
sonstige Gemeinden	mehr als 200 Einwohner*innen	1.000 m	800 m
	weniger als 200 Einwohner*innen, Streusiedlungen, Einzelbebauungen, nicht integrierte Verkehrsziele	keine Erschließungsstandards aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens bzw. ÖPNV-Potenzials	

Diese Differenzierung berücksichtigt, dass in verdichteten Siedlungsbereichen durch eine hohe Erschließungsqualität die ÖPNV-Nachfragepotenziale besser ausgeschöpft werden können. Die aufgeführten Erschließungsstandards gelten für alle Siedlungsgebiete mit zusammenhängender Bebauung. In gering verdichteten Siedlungsbereichen ist aus wirtschaftlichen Gründen ein abgestufter Standard erforderlich. Hinzu kommt, dass in den gering verdichteten Randbereichen, Streusiedlungen und in kleinen Wohnquartieren die Straßeninfrastruktur teilweise keine höhere Erschließungsqualität zulässt, da nicht alle Straßen von Linienbussen befahrbar sind; gegebenenfalls sind bedarfsgesteuerte Angebote zu prüfen.

Zudem sollen alle Flächen, die mehr als 200 Einwohner*innen bzw. Berufspendler*innen und/oder Auszubildende sowie vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen aufweisen, mit dem ÖPNV er-

¹⁶ unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2 und einer Gehgeschwindigkeit von 70 m/Minute

geschlossen werden, dabei sollen mindestens 80% dieser Personen von den jeweiligen Einzugsbereichen erfasst werden.

Bei einem Einzugsbereich von mehr als 600 m ist die Haltestellenzugänglichkeit möglichst durch Bike and Ride- und nötigenfalls auch Park and Ride-Angebote an der zugeordneten (nächsten) Haltestelle / Bahnstation zu erleichtern.

5.1.5 Verbindungsqualität und Bedienungshäufigkeit

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

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Handlungsspielräume beschränkt sich das nachfolgend dargestellte Anforderungsprofil auf ausgewählte Verbindungen zwischen Zentralen Orten, auf denen ein ausreichend hohes Verkehrsaufkommen vorhanden ist und gute Chancen gesehen werden, die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit zu erhöhen.

Bei den übrigen Gemeinden ist im Einzelfall zu prüfen, ob alternative Bedienungsformen oder Zubringersysteme zu den hochwertigen ÖPNV-Angeboten (Regionales Grundnetz, „Starke Linien“) sinnvoll sind. Vorerst nicht standardisiert werden auch die Fahrzeiten auf den jeweiligen Verkehrsrelationen.

Wenn aus wirtschaftlichen Gründen eine Einbindung von Schülerverkehren vorgenommen werden soll, sind bei der Bedienungshäufigkeit taktnahe Bedienungen bzw. Abweichungen einzelner Fahrten vom Taktgefüge zulässig. Bei ausreichender Nachfrage können die Fahrtenangebote aber auch nachfrageorientiert weiter verdichtet werden. Die Umsetzung von Standards zu Lasten des Schülerverkehrs ist nicht vorgesehen, der systematische Ansatz ist additiv, nicht alternativ zu sehen.

Als Attraktivitätsmindernd wird bei der ÖPNV-Nutzung grundsätzlich die Notwendigkeit von Umstiegen beurteilt. Insofern ist es folgerichtig, die Umsteigehäufigkeit vor allem auf den stärker nachgefragten Relationen auf ein definiertes Minimum zu beschränken.

Tabelle 11: Mindestanforderung an die Verbindungsqualität

Verbindungskategorie		Mindest-Verbindungsqualität	
von	nach	ÖV-Produkt	Umsteigenotwendigkeit
Kreisstadt Heide	Oberzentrum Hamburg	SPNV	Direktverbindung
Mittelzentrum	Oberzentrum Hamburg	SPNV	maximal 1x Umsteigen mit guter Anschlussqualität
Mittelzentrum	Kreisstadt Heide	SPNV / Grundnetz („Starke Linien“)	Direktverbindung
Untzentrum	Oberzentrum Hamburg	SPNV / Grundnetz („Starke Linien“)	maximal 1x Umsteigen mit guter Anschlussqualität
Untzentrum	Kreisstadt Heide	SPNV / Grundnetz („Starke Linien“)	Direktverbindung
Ländlicher Zentralort	Kreisstadt Heide	SPNV / Grund- und Ergänzungsnetz	maximal 1x Umsteigen mit guter Anschlussqualität

Von herausragender Bedeutung sind die **Buslinien des Grundnetzes („Starke Linien“)**, die besondere, attraktivitätssteigernde Qualitätsstandards erfüllen sollen:

- Möglichst direkte Linienführung (Vermeidung eines übermäßigen Mäandrierens („Umwegfahrten“) sowie einer häufigen Trennung der richtungsbezogenen Linienwege),
- Angebot an allen Tagen (einschließlich Wochenende und Schulferien) in einer Betriebszeit von mindestens 5 bis 23 Uhr,
- durchgehend vertakteter Fahrplan in einer Kernzeit von mindestens 5 bis 19 Uhr (Mo-Fr),
- bei geringer Nachfrage Ersatz des Linienbusverkehrs durch den **RUfbus Dithmarschen (RUDI)**,
- systematische Fahrplankoordination und Anschlussplanung mit dem SPNV sowie innerhalb des Grundnetzes („Starke Linien“) an zentralen Verknüpfungspunkten,
- durchgehender Einsatz barrierefreier Fahrzeuge,
- barrierefreie Haltestellen,
- Förderung von ÖPNV-Zubringerverkehren insbesondere durch komfortable Bike and Ride-Anlagen sowie
- Verkürzung von Fahrzeiten (insbesondere zum Oberzentrum Hamburg und in die Kreisstadt Heide).

Neben der Verbindungsqualität ist die Bedienungshäufigkeit das entscheidende Kriterium für einen attraktiven ÖPNV. Dabei wird auf die oben definierten Verbindungskategorien Bezug genommen.

Tabelle 12: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit

Verbindungskategorie		Mindest-Bedienungshäufigkeit [Anzahl Fahrten oder Takt]					
		Mo. – Fr.			Mo. – So.	Sa.	So.
<i>zwischen</i>		Früh-HVZ	NVZ	Spät-HVZ	SVZ	NVZ	NVZ
Kreisstadt Heide	Oberzentrum Hamburg	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Mittelzentrum	Oberzentrum Hamburg	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Mittelzentrum	Kreisstadt Heide	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	120'-Takt	60'-Takt	120'-Takt
Untierzentrum	Oberzentrum Hamburg	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	2x Rück	60'-Takt	120'-Takt
Untierzentrum	Kreisstadt Heide	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	2x Rück	60'-Takt	120'-Takt
Ländlicher Zentralort	Kreisstadt Heide	120'-Takt	120'-Takt	120'-Takt	nach Bedarf	120'-Takt	120'-Takt

Früh-HVZ: Früh-Hauptverkehrszeit, NVZ: Normalverkehrszeit, Spät-HVZ: Spät-Hauptverkehrszeit, SVZ: Schwachverkehrszeit

5.1.6 Verknüpfung und Vernetzung

Um eine Stärkung des ÖPNV gegenüber dem besonders in peripheren Räumen vorherrschenden motorisierten Individualverkehr zu bewirken, ist die koordinierte Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad) untereinander und mit dem motorisierten Individualverkehr unerlässlich. Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots insbesondere im ländlichen Raum steigt mit der Verknüp-

fungsqualität der verschiedenen Angebote. An den zentralen Umsteigepunkten sollen daher einerseits Verknüpfungen zwischen dem SPNV, dem Grund- und Ergänzungsnetz sowie zu den Stadtverkehren bestehen. Andererseits sollen an diesen Punkten auch Park and Ride- sowie Bike and Ride-Anlagen vorhanden sein, um den Umstieg in den ÖPNV gezielt zu erleichtern und so den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Aus wirtschaftlichen und strukturellen Gründen ist es im Kreis Dithmarschen nicht realistisch, für alle wichtigen Relationen direkte ÖPNV-Verbindungen anzubieten. Daher ist besonderer Wert auf gute Umsteigequalitäten bei wichtigen Umsteigerelationen zu legen. Die derzeit geringen Umsteigeströme im Dithmarscher ÖPNV-System konzentrieren sich auf wenige Punkte, die durch ihre Positionierung im Liniennetz und ihre regionalräumliche Lage als Umsteigeknoten prädestiniert sind (vgl. Kapitel 6.3). Neben der Funktion als Umsteigeknoten bilden diese Haltestellen überwiegend auch städtebauliche Bezugspunkte, so dass eine hochwertige Gestaltung und Ausstattung sowie eine städtebauliche Integration gefordert sind. Neben der Bereitstellung räumlich optimaler Umsteigebedingungen sind auf ausgewählten Verbindungen bzw. zwischen ausgewählten Linien kurze Umsteigezeiten einzurichten.

Die Konzentration auf wenige Umsteigeknoten bietet günstige Voraussetzungen, mit überschaubarem Aufwand für den Großteil der Umsteiger*innen günstige Umsteigebedingungen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu schaffen, was die Grundlage für das Erschließen hier vermuteter Potenziale darstellt.

Für Verbindungen mit hohem Umsteigepotenzial, aufkommensstarke Verkehrsrelationen, ausgewiesene Zubringerverkehre und im Stadtverkehr ist eine systematische Anschlussplanung und Anschlussicherung vorzunehmen, die durch die geplante Echtzeit-Fahrplaninformation zusätzliche Optimierungsmöglichkeiten erhält und sich in ortsfesten Echtzeitanzeigern niederschlagen sollen. Besondere Anforderungen sind an die Anschlüsse in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende zu stellen.

5.2 Barrierefreiheit

Gemäß Personenbeförderungsgesetz soll die ÖPNV-Nutzung für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Menschen bis zum 01.01.2022 vollständig barrierefrei möglich sein. Mobilitätseingeschränkten Personen¹⁷ ist dabei besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Innerhalb des ÖPNV-Systems sind für Mobilitätseingeschränkte darüber hinaus die Komponenten:

- Fahrzeuge,
- Haltestellen,
- Kundeninformation

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

5.2.1 Fahrzeuge

Bei der Benutzung von Verkehrsmitteln des ÖPNV machen sich Mobilitätseinschränkungen (z.B. Gehbehinderungen, aber auch Kinderwagen) vor allem hinsichtlich des Ein- und Ausstiegs negativ bemerkbar. Insbesondere für Rollstuhlfahrer*innen ist die Benutzung von Hochflurbussen - wenn überhaupt - nur mit fremder Hilfe möglich. Obwohl alle ÖPNV-Nutzer*innen vom Einsatz stufenfreier Niederflurbusse

¹⁷ Dies meint insbesondere Gehbehinderte und auf den Rollstuhl angewiesene Personen, blinde und sehbehinderte, gehörlose und schwerhörige Personen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten, aber auch ältere Menschen.

profitieren, ist die Erleichterung für diese Bevölkerungsgruppen zweifellos am größten. Es sind daher ab 2022 ausschließlich barrierefreie Niederflurbusse mit folgenden Eigenschaften einzusetzen:

- gut auffindbarer Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- ausreichend breiter Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern,
- ebene und rutschfeste Bodenbeläge,
- lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstasten im gesamten Fahrzeug,
- gute Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,
- optische und akustische Signale bei der Türöffnung und -schließung,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller und blendfreier Beleuchtung,
- Kombination von automatischer Haltestellenansage und Haltestellenanzeige im Fahrzeug,
- Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige und an der rechten Außenseite,
- kontrastreiche Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen mit geeigneten Schriften.

Zur Minimierung des Niveauunterschiedes beim Ein- und Ausstieg sind ergänzende technische Hilfsmittel wie z.B. Rampen und Absenkung (Kneeling) als Einstiegshilfe gerade für Rollstuhlfahrer*innen erforderlich, da nur durch das Zusammenspiel von Niederflurbussen, erhöhter Haltestellenplattform und technischen Einstiegshilfen die rechtlichen Anforderungen erfüllt werden können. Außerdem sollen alle technischen Hilfsmittel bzw. -einrichtungen soweit wie möglich zur selbstbestimmten Benutzung vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang soll außerdem eine bedürfnisgerechte Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals gewährleistet werden.

Im Fahrplan sollen möglichst alle mit Niederflurbussen ausgeführten Fahrten entsprechend gekennzeichnet werden. Regelmäßig von Niederflurbussen geleistete Fahrten auf Linien, die nicht vollständig durch Niederflurbusse bedient werden, sollen in den Fahrplänen ebenfalls kenntlich gemacht werden.

5.2.2 Haltestellen

Für den Zugang zum ÖPNV-System ist außer der Fußweglänge bzw. Fußwegzeit auch die generelle Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen maßgebend. Die Erschließungsqualität kann sich trotz kurzer Fußwege erheblich verschlechtern, wenn Barrieren wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahntrassen zu queren sind, oder keine ausreichende Barrierefreiheit und Sicherheit beim unmittelbaren Haltestellenzugang gegeben ist (z.B. wegen fehlender Fußgängerüberwege und Beleuchtung, bauliche Hindernisse usw.). Insbesondere für Mobilitätsbehinderte aber auch ältere Menschen und für Personen mit Kinderwagen spielen diese Aspekte eine zentrale Rolle.

Aufgrund derzeit noch fehlender Grundlagen zur differenzierten Beurteilung der Haltestellenzugänglichkeit im Kreis Dithmarschen (Stichwort „Haltestellenkataster“, Kap. 9.5.2) wird eine Festlegung konkreter Standards zunächst zurückgestellt. Bei der Neuanlage und dem Umbau von Haltestellen ist aber generell ein barrierefreier Zugang gemäß den jeweils aktuellen Planungsrichtlinien verbindlich. Die Herstellung der baulichen Barrierefreiheit von Bushaltestellen lässt sich vom Kreis aber nicht direkt beeinflussen, weil diese meist in der Zuständigkeit der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger liegen.

Die Umsetzung kann aufgrund des Aufwandes nur stufenweise und unter Finanzierungsvorbehalt erfolgen und muss mit den örtlichen Rahmenbedingungen abgeglichen werden.

Die NAH.SH hat Ende 2018 einen Leitfaden für Baulastträger „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ herausgegeben¹⁸, der Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen gibt. Dieser Leitfaden wurde unter Zugrundelegung des vom HVV im Februar 2016 veröffentlichten Leitfadens „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ durch einen Facharbeitskreis¹⁹ unter Leitung der NAH.SH erarbeitet. Als Grundlage für die technischen Inhalte dienten allgemein anerkannte Regeln der Technik wie DIN-Normen und Regelwerke der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen (FGSV). Dort finden sich Aussagen zu allen wesentlichen Aspekten der Haltestellengestaltung, wobei ein Mindeststandard ebenso beschrieben wird wie ein erweiterter Standard oder auch Maßnahmen bei nur eingeschränkter Umsetzbarkeit des Mindeststandards.

Abbildung 5: Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“

Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein
 Ein Leitfaden für Baulastträger
 mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen

NAH.SH
 Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

4-1.5 Bordstein und Ausstattung
 Mindeststandards für barrierefreie Bushaltestellen 23

Funktionale Anforderung	Mindeststandard	Weitere Empfehlungen	Bezug
Durch die Reduzierung von Festsplatt und -stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg soll der Ein- und Ausstieg mit Rollstuhl und Rollator ohne besondere Erschwernisse möglich sein.	Als maximalen Höhenunterschied sowie Abstand zum Haltestellenbord gibt die DIN 18040.3 jeweils 5 cm vor (siehe Abb. 10). Je nach Einstiegshöhe des eingesetzten Bustyps ist dies nur mit mindestens 20 bzw. 22 cm hohen Bordsteinen zu erreichen (vgl. Kapitel 2.1). Zielmaß für die Bordsteinhöhe sind daher grundsätzlich 22 cm. Voraussetzung für Bordsteinhöhen über 18 cm ist die geradlinige und störungsfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (z. B. Haltestellen am Fahrbahnrand, Buskap, Inselhaltestellen). Hierbei ist auch die Kompatibilität mit den eingesetzten Fahrzeugtypen hinsichtlich aller ihrer Eigenschaften zu berücksichtigen. Hierbei (z. B. Busbuchten), werden mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm ausgestattet. Beträgt der Unterschied das Maß von Restspalt und -stufe mehr als 5 cm, ist der Unterschied durch geeignete Maßnahmen auszugleichen (in der Regel fahrzeugseitige Klapprampen).	Die Verwendung von Formsteinen (Sonderborde) wird empfohlen, da sie den Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein reduzieren (Erleichterung bei Ein-/Ausstieg) und eine gute Anfahrbarkeit bieten (reifenschonend), sofern eine gute Anfahrbarkeit zum Einsatz kommen.	Bordsteine sollten... H B Mindestwartflächenbreite

Mindestwartflächenbreite mit Klapprampe

Einstieg an einem 16-cm-Hochbord (Rampeneinsatz erforderlich)
 Breite der Aufstellfläche 2,50 m (ca. 1 m Rampe + 1,50 m Rangierfläche für Rollstuhlnutzende)

Der Kreis kann beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen nicht unmittelbar selbst aktiv werden, da Bushaltestellen in der Regel in der Baulastträgerschaft der Kommunen liegen. Als zuständiger ÖPNV-Aufgabenträger übernimmt der Kreis die Koordination der verschiedenen Akteur*innen. Der Kreis hat eine Förderrichtlinie erlassen und fördert den barrierefreien Ausbau gemäß der im Leitfaden formulierten Vorgaben mit bis zu 50%²⁰, darüber hinaus können besonders verkehrswichtige Infrastrukturmaß-

¹⁸ https://www.nah.sh/assets/Projekte/2c7b2a63f4/nah_0012_013_Barrierefreie_Haltestelle_Bus_BR_210x297_barr_WEB.pdf
¹⁹ Der Facharbeitskreis bestand aus Aufgabenträgern, Behindertenverbänden, den Behindertenbeauftragten des Landes, NAH.SH, Vertretern des Gemeindestages Schleswig-Holstein und Verkehrsunternehmen.
²⁰ https://www.dithmarschen.de/PDF/Richtlinie_%C3%BCber_die_Gew%C3%A4hrung_von_Zuwendungen_f%C3%BCr_Investitionen_an_Haltestellen_f%C3%BCr_den_%C3%96ffentlichen_Personennahverkehr_im_Kreis_Dithmarschen.PDF?ObjSvrid=2046&ObjID=1684&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1460990041

nahmen (z.B. ZOB-Anlagen) auch nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Schleswig-Holstein mit bis zu 75% vom Land gefördert werden.

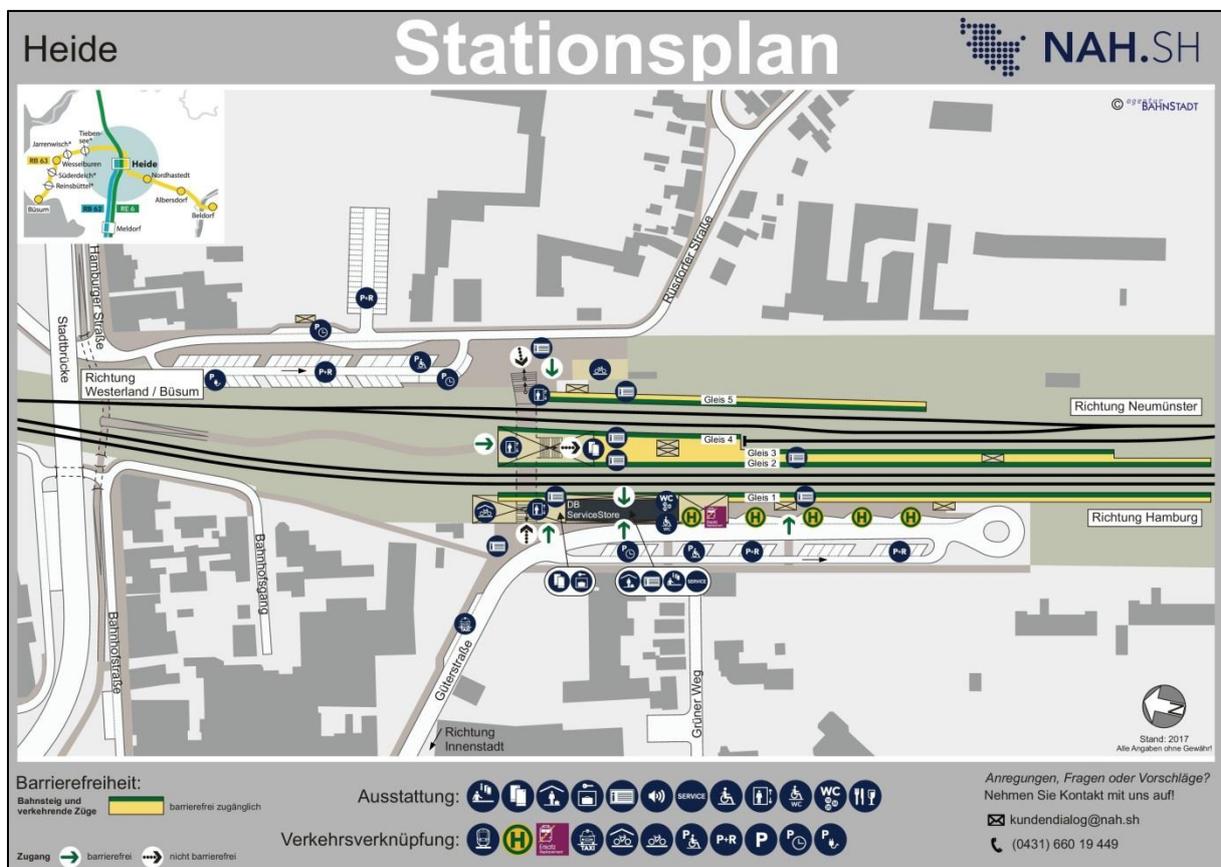
5.2.3 Kundeninformation

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

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

Die NAH.SH gibt eine Broschüre "Barrierefrei unterwegs" (derzeit in der Überarbeitung) heraus, in der wichtige Informationen rund um das Thema barrierefreie Mobilität zusammengestellt sind. Außerdem werden auf der NAH.SH-Website Übersichtspläne für alle Bahnhöfe in Schleswig-Holstein angeboten. Auf den Plänen finden sich Hinweise, inwieweit eine Station barrierefrei erreichbar ist, wie die Ausstattung vor Ort und im Umfeld ist (z.B. Aufzug, WC, Servicepoint, Busse, Taxen).

Abbildung 6: NAH.SH-Stationsplan Heide



Quelle: NAH.SH

Perspektivisch sollen barrierefreie Haltestellen im Kreisfahrplanheft ausgewiesen werden. Ebenso soll über den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge in den Fahrplänen informiert werden (Kennzeichnung von Fahrten oder Linien mit Rollstuhlpiktogramm).

In den „Richtlinien für barrierefreie Webinhalte“ (Web Content Accessibility Guidelines (WCAG 2.1)) sind Anforderungen zur barrierefreien Gestaltung von Internetangeboten formuliert. EU-rechtlich sind diese für öffentliche Stellen folgendermaßen verbindlich: ab 09/2019 für neue Websites, ab 09/2020 für bestehende Websites; ab 06/2021 für mobile Anwendungen. Das Thema wird federführend von der NAH.SH bearbeitet und in den Gremien der NAH.SH gemeinsam mit den Aufgabenträgern behandelt.

5.3 Weitere Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen, Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen

5.3.1 Fahrzeuge

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

Den Kunden*innen soll ein angenehmes, witterungsgerechtes Innenraumklima geboten werden, dazu sollten Klimaanlage zum Einsatz kommen.

Busse sollen möglichst emissionsarm sein, idealerweise entsprechen sie der jeweils strengsten EURO-Emissionsnorm. Alternative umweltfreundliche Antriebstechniken werden begrüßt.

Außerdem soll ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem zum Einsatz kommen. Dieses System dient der Kommunikation zwischen Fahrzeug und Leitstelle. Neben der Sprachkommunikation liegt der wesentliche Nutzen in der automatisierten Datenübertragung, so werden unter anderem die Ist-Standortdaten des Busses übermittelt, die mit dem erwarteten Soll-Standort abgeglichen werden, woraus a) Echtzeitinformationen auch für die ÖPNV-Kunden*innen zugänglich gemacht werden können und b) Eingriffsmöglichkeiten zur (auch Verkehrsunternehmen-übergreifenden) Anschlussicherung entstehen. Darüber hinaus können die Daten genutzt werden, um grundsätzlich problematische, verspätungsanfällige Fahrplanlagen zu identifizieren und planerisch nachzusteuern.

5.3.2 Haltestellen

Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen das ÖPNV-Aushängeschild, sie sollen der gesamten Bevölkerung ein Bild des modernen und attraktiven ÖPNV vermitteln. Die Bushaltestellen im Kreis sollen zukünftig gemäß dem NAH.SH-Corporate Design²¹ gestaltet werden (vgl. Abbildung 7).

Neben diesen Gestaltungsmerkmalen sollen Bushaltestellen über eine einheitliche Fahrgastinformation verfügen. In Abhängigkeit von der Fahrgastzahl und der Bedeutung sollen Haltestellen mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet sein, nach Möglichkeit mit Sitzgelegenheiten, die sich neben und nicht unter den Fahrplanaushängen befinden. Mülleimer sollen ebenfalls abseits von Fahrplänen und Sitzplätzen angeordnet werden.

Haltestellen und ihr Umfeld sollen grundsätzlich, aber insbesondere dann angemessen ausgeleuchtet sein, wenn vorhandene Unterstände aus undurchsichtigem Material (z.B. Holz) bestehen und vor allem in der Dunkelheit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beeinträchtigen und dem Busfahrpersonal das Wahrnehmen wartender Fahrgäste erschweren. Bei der Aufstellung neuer Fahrgastunterstände sollen grundsätzlich nur transparente Materialien zur Anwendung kommen.

²¹ <https://www.nah.sh/assets/downloads/sonstiges/5c01709b59/CD-Richtlinien-NAH.SH-Teil-3-Haltestellen-PDF-Zip-670-KB-Stand-Januar-2018.pdf>

An Verknüpfungspunkten sind außerdem dynamische Fahrgastinformationen mit elektronischer Echtzeitanzeige der Abfahrtszeiten sinnvoll und sollen angestrebt werden.

Abbildung 7: Schildervarianten im NAH.SH-Corporate Design



Quelle: NAH.SH

5.3.3 Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen

Bei den Anforderungen an Park and Ride-Anlagen steht eine gute Zuordnung zum Straßennetz an erster Stelle. Hierbei soll darauf geachtet werden, dass bei der Zufahrt zu den Park and Ride-Anlagen Umwege, Hindernisse und Fahrten entgegen der eigentlichen Zielrichtung vermieden werden. Ebenso wichtig ist die gute Zuordnung zum Bahnsteigzugang. Hier sollen möglichst keine längeren Wege als 200 m zwischen Bahnsteiganfang und dem entferntesten Park and Ride-Stellplatz vorhanden sein. Zu beachten sind ansonsten die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)²², das in Deutschland gültige technische Regelwerk für die Planung und den Bau von entsprechenden Anlagen.

Deutlich weniger flächenintensiv als Parks and Ride- sind Bike and Ride-Anlagen. Aus kommunaler Sicht sind Bike and Ride-Anlagen daher in der meist verdichteten Bebauung in der Nähe von Verknüpfungspunkten des Öffentlichen Verkehrs deutlich unproblematischer. Auch bei Bike and Ride-Anlagen ist eine gute Zuordnung zum Straßen- bzw. Radwegenetz vor allem hinsichtlich einer sicheren Zuwe-

²² Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005, korrigierter Nachdruck Juli 2012. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005.

gung zum Bahnhof bzw. zur Bushaltestelle wichtig. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den großen Anteil von Kindern und Jugendlichen unter den Radfahrer*innen.

Für eine gute Zuordnung zum Bahnsteig sollten die Bike and Ride-Anlagen so dicht wie möglich am Bahnsteigzugang angeordnet werden, da sie sonst nicht in dem gewünschten Maße angenommen und die Fahrräder stattdessen „wild“ neben dem Zugang abgestellt werden.

Ein bedarfsorientierter Anteil der Stellplätze sollte in Form abschließbarer Boxen oder Fahrradhäuser angeboten werden. Prinzipiell gilt, dass gute Einsehbarkeit der Abstellplätze vorhanden sein muss (so viel soziale Kontrolle wie möglich). Sofern die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht ausreicht, sollte eine eigene Beleuchtung der Anlage erfolgen.

Weitere Merkmale guter Bike and Ride-Anlagen sind:

- einbetonierte Fahrradbügel, von beiden Seiten zugänglich und mit einem Mindestabstand von 90 cm (keine Vorderradhalter!);
- guter Witterungsschutz, eine Überdachung sollte Mindeststandard sein;
- Fahrradboxen (in bedarfsgerechter Anzahl) als beste wetter-, vandalismus- und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeit;
- alternativ zu Fahrradboxen: Fahrradsammelgaragen/-stationen, vorzugsweise mit elektronischem Schließsystem (bei mehr als 100-200 Stellplätzen).

Die NAH.SH hat zur landesweiten Optimierung des Bike and Ride-Systems eine standardisierte Anlage entwickeln lassen, die modular aufgebaut ist und so der jeweiligen örtlichen Situation individuell angepasst werden kann.

Abbildung 8: NAH.SH-Fahrradabstellanlage



© Agentur BahnStadt 2017

An Bedeutung gewinnen derzeit E-Bikes, die insbesondere auch an Verknüpfungspunkten im ländlichen Raum eine wertvolle Zubringerfunktion zum ÖPNV übernehmen können. Ladestationen für E-Bikes

können daher eine sinnvolle Ergänzung der Bike and Ride-Anlagenausstattung sein. Im Falle von Neuplanungen sollte die entsprechende Ausrüstung von vornherein mitgeplant, vorhandene Anlagen sollten nachgerüstet werden.

Kommunen können für Bike and Ride- und Park and Ride-Angebote an Bahnhöfen Finanzmittel eines Sonderprogramms zur Förderung des Fahrradverkehrs im Zusammenhang mit dem ÖPNV des Landes Schleswig-Holstein in Anspruch nehmen, maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten können gefördert werden. Die NAH.SH verwaltet diese Finanzmittel für das Land und ist der zentrale Ansprechpartner für die Kommunen. Neben einer Förderung gemäß der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen an Haltestellen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Dithmarschen, ist eine Förderung von Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen an anderen Verknüpfungspunkten ist über Zuwendungen aus dem Förderfonds Hamburg / Schleswig-Holstein der Metropolregion Hamburg möglich²³.

Bedeutung für den ÖPNV: *In einem stark ländlich geprägten und hoch motorisierten Kreis kommt einer guten Vernetzung eine besondere Rolle zu, dies gilt insbesondere an den Verknüpfungspunkten zum SPNV, wenn größere Distanzen (z.B. im Berufsverkehr nach Hamburg) bewältigt werden. Der Umstieg wird nur dann attraktiv, wenn die aus Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr kombinierte Reisekette verlässlich, schnell und bequem – also insgesamt konkurrenzfähig - ist. Eine Stärkung sowohl der Öffentlichen Verkehrs-Verknüpfungen untereinander als auch der Park and Ride- und Bike and Ride-Angebote ist ein sehr gut geeignetes Mittel zur Stärkung der Marktposition des öffentlichen Verkehrs.*

²³ Investive Maßnahmen zur „Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfungsmaßnahmen in der MRH“ (Anlage zur Ländervereinbarung, Pkt. 2.1.4 (h)). In der Regel beträgt die Förderung bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

6 ÖPNV-GESAMTSYSTEM: BESTAND & ANALYSE

Neben einer Bestandsaufnahme folgt im zweiten Schritt eine Analyse des ÖPNV-Angebots anhand der in Kap. 5.1 beschriebenen Kategorisierungen und Standards..

6.1 SPNV

6.1.1 SPNV-Unternehmen

Die im SPNV des Kreises tätigen Verkehrsunternehmen sind:

DB Regio AG Schleswig-Holstein	(DB)
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	(NBE)

6.1.2 SPNV-Angebot

Alle SPNV-Relationen sind Bestandteil des **Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“)** (vgl. Kapitel 5.1.2).

Es werden generell die Zuggattungen Regionalbahn (RB) und Regionalexpress (RE) unterschieden. RB-Züge halten überall, RE-Züge nur an den wichtigsten Haltestellen. Das Kreisgebiet wird im SPNV durch folgende Linien erschlossen:

- **RE6** Westerland – Heide - Itzehoe – Glückstadt - Elmshorn – HH-Altona,
- **RB62** Heide – Meldorf – St. Michaelisdonn – Burg (Dithm.) – Wilster – Itzehoe,
- **RB63** Büsum – Heide – Neumünster.

Die Linien RE6 und RB62 erschließen das Kreisgebiet in Nord-Süd-Richtung und stellen neben einer Anbindung an die Kreisstadt Heide auch Verbindungen nach Westerland und Hamburg her. Durch die Integration der RB63 in den Integralen Taktfahrplan-Taktknoten in Heide können neben Büsum und Neumünster auch weitere regionale sowie überregionale Ziele erreicht werden.

Sämtliche SPNV-Relationen werden im Stundentakt bedient, lediglich auf dem RB63-Abschnitt Heide – Neumünster wird ein Zweistundentakt angeboten.

6.2 ÖPNV

6.2.1 ÖPNV-Unternehmen

Folgende Verkehrsunternehmen sind verantwortliche ÖPNV-Betreiber nach § 42 Personenbeförderungsgesetz:

Autokraft GmbH	(AK)
Büsumer Kleinbahn	(BK)
DB Regio Bus Nord GmbH	(DRN)

Eine Zuordnung der einzelnen Buslinien zu den Genehmigungsinhabern erlaubt Tab. A-6.

6.2.2 ÖPNV-Angebot

(1) Allgemeines

Der Schülerverkehr ist ein bestimmendes Element im ländlichen ÖPNV mit deutlichen Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Ausprägung. Aufgabe des ÖPNV ist jedoch auch die Befriedigung der Fahrtwünsche des Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs. Insbesondere für den Berufsverkehr sind schnelle Verbindungen zwischen den zentralen Orten von entscheidender Bedeutung. Lange Umwegfahrten zur flächenhaften Erschließung des Raumes wirken in diesem Segment stark erfolgslimitierend.

Alle SPNV- und ÖPNV-Grundnetzlinien („Starke Linien“) mit Linienbezeichnungen sind Karte 11 zu entnehmen; die Linien des ÖPNV-Ergänzungsnetzes sind ebenfalls verzeichnet, aufgrund der vielfach von mehreren Linien genutzten Strecken sind die Linienwege nicht individuell, sondern generalisiert dargestellt. Bereits diese abstrahierte Übersicht vermittelt den Eindruck, dass sowohl die Siedlungsflächen als Quellgebiete sowie die Zielgebiete des Pendlerverkehrs, also die Schul- und die wesentlichen Arbeitsstandorte ebenso wie die in den Zentralen Orten angesiedelten Ziele des Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs mit dem ÖPNV erreichbar sind. Die genaue Prüfung der Erschließungs- und Angebotsqualität erfolgt in Kap. 6.4, die Ableitung von Handlungsbedarfen und eventuellen Maßnahmen in Kap. 9.

Alle Busse der AK und der DRN verfügen über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem und damit über die technischen Voraussetzungen für die Echtzeitinformation.

Den einzelnen SPNV- und ÖPNV-Linien im Kreis werden je nach funktionaler Ausrichtung verschiedenen Hierarchiestufen zugewiesen. Die Netzhierarchie ist in Karte 10 dargestellt.

Karte 11: Liniennetzplan des Kreises Dithmarschen



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Liniennetzplan
 Jahresfahrplan 2019

Entwurf: 
 Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000,
 LVermA Schleswig-Holstein 2004

-  Bahnlinie mit Bahnstation
(tägliche Bedienung, Taktverkehr)
-  Buslinien mit hoch- & höherwertigem Angebot
(Grund- & Ergänzungsnetz)
-  Buslinien mit geringerem Angebot
(Ergänzungsnetz; nicht alle Liniennummern darstellbar, vgl. Fahrplanbuch)
-  Umsteigeknoten
Bahn + Bus

(2) Regionales Grundnetz („Starke Linien“)

Neben dem SPNV erfüllt auch der Bus-ÖPNV zentrenverbindende Funktionen, wobei zumeist Übergänge vom / zum SPNV möglich sind. In der folgenden Tabelle werden die Buslinien im hochwertigen Regionalen Grundnetz („Starke Linien“) des Kreises Dithmarschen dargestellt.

Tabelle 13: Buslinien im Regionalen Grundnetz („Starke Linien“)

Linie	Strecke
2510	St. Michaelisdonn – Marne – Kronprinzenkoog – Friedrichskoog
2582	Heide – Hemmingstedt – Meldorf
2583	Meldorf – Barlt – Marne
2584	Marne – Brunsbüttel
2820	Rendsburg – Heide
6600	Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel*

* Die 6600 befindet sich nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Dithmarschen, sondern in der des Landes Schleswig-Holstein.

Im Regionalen Grundnetz („Starke Linien“) werden Fahrten an allen Verkehrstagen auch während der Ferien angeboten. In der Schwachverkehrszeit erfolgt die Bedienung durch RUDI. Bei RUDI handelt es sich um einzelne, nur nach telefonischer Voranmeldung und damit bedarfsabhängig durchgeführte Fahrten.

Die in der Vergangenheit ausgeprägte Fokussierung des Liniennetzes auf den Schülerverkehr wurde in den vergangenen drei Jahren aufgebrochen (vgl. Kapitel 7). Die Entwicklung eines kreisweiten Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“) mit attraktiven Rahmenstandards (vgl. Kapitel 5.1.5) für alle Nutzergruppen wurde stetig umgesetzt.

Im Ergebnis steht ein attraktives Grundnetzangebot mit einem Stunden- bzw. Zweistundentakt, das durch klare Linienstrukturen, Takte und Bedienzeiträume von 5 bis 24 Uhr allen Nutzergruppen zugutekommt. Gepaart mit der systematischen Koordination von Anschlüssen zum SPNV und weiteren Buslinien ergeben sich vielversprechende Umsteigeverbindungen.

(3) Regionales Ergänzungsnetz

Das Regionale Ergänzungsnetz („starke Linien“) wird primär aus Linien gebildet, deren Fahrplanangebot besonders auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs zugeschnitten ist. Sie sind somit darauf ausgerichtet, die Gemeinden und deren Ortsteile an die zentralen Orte und dort vor allem die Schulstandorte anzubinden. Häufig sind im Zentralort auch Übergänge zu den Linien des Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“) möglich. Die Angebotsstrukturen sind wesentlich weniger transparent als die des Regionalen Grundnetzes (Linienwegvielfalt, oftmals keine Taktfahrpläne).

Daneben sind hier aber auch höherwertige Linien vertreten, die mit strukturiertem Angebot das Grundnetz („Starke Linien“) ergänzen. Ein Beispiel hierfür ist die zwischen Hemmingstedt und Heide abseits der B5-Direktverbindung der 2582 verkehrende 2581 via Lieth und Lohe. Weitere Beispiele zeigen sich in den zumindest teilweise aufeinander abgestimmten Fahrplänen der Linien 2820 (Grundnetz, „Starke Linien“) und 2619 (Ergänzungsnetz) oder 2820 (Grundnetz, „Starke Linie“) und 2650 (Ergänzungsnetz).

Die Verbindungen aus den Gemeinden abseits der Hauptachsen zum Zentralort des Nahbereichs sind dem Regionalen Ergänzungsnetz zugeordnet. Auf vielen dieser Relationen wird die erforderliche Fahrtenhäufigkeit (120-Minuten-Takt), meist nur rechnerisch, jedoch nicht im Sinne eines im gesamten Tagesverlauf nutzbaren oder sogar vertakteten Angebots erreicht. Die Verteilung der Verkehrsleistung

ist hier aufgrund der Verdichtungen in der „Mittagsspitze“, also ausgelegt auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs, oft unzureichend.

Dennoch liegt eine Vielzahl von Gemeinden und Ortsteilen an den gut bedienten Verkehrsachsen, zudem gibt es auch Beispiele für attraktive Verbindungen im Ergänzungsnetz, z.B. entlang der Linienwege der 2619 oder der 2650, die im Zuge des Grundnetzausbaus ebenfalls überplant wurden.

In den Ferien und an den Wochenenden wird das Angebot im Ergänzungsnetz in vielen nachfrage-schwachen Bereichen reduziert oder durch RUDI bedient.

(4) Stadtverkehr

Über ein innerörtliches ÖPNV-Angebot im Sinne eines Stadtverkehrs verfügt derzeit nur die Kreisstadt Heide, die nicht nur über eine entsprechende Flächenausdehnung und die notwendige Einwohnerdichte mit entsprechender Verkehrsnachfrage verfügt, sondern auch über eine Konzentration wichtiger Verkehrsziele mit kreisweiter Bedeutung.

Der Stadtverkehr Heide besteht zurzeit aus vier Linien (Linien 2910, 2920, 2930, 2940) mit Anfangs- und Endpunkt am Bahnhof Heide.

Die vier Linien sind vertaktet und bedienen neben dem Stadtgebiet auch Ostrohe und Wesseln. In der Zeit Mo-Fr von 6 bis 19 Uhr und Sa von 6 bis 14 Uhr verkehren die Linien im Stundentakt. Ein Betrieb am Sonntag findet nicht statt. Dem Stundentakt ist es geschuldet, dass eine systematische Anschlusskoordination zum SPNV am Bahnhof Heide lediglich mit den Linien 2910 und 2920 erfolgt.

Aufgrund der fehlenden Verknüpfung mit dem Regional-ÖPNV und dem SPNV ergeben sich keine attraktiven Verbindungen, die deutlich über das Stadtgebiet hinausgehen. Neben abweichenden Linienwegen resultieren die Attraktivitätsmängel vor allem aus der fehlenden Bedienung am Samstag-/abend sowie an Sonntagen.

(5) Krabben-Express

Der Krabben-Express in Büsum bildet seit 1985 ein von der BK betriebenes ÖPNV-Angebot, das insbesondere auf die Bedürfnisse der Tourist*innen zugeschnitten ist. Insgesamt werden in der Haupttourismussaison drei Linien angeboten:

- Linie 1: Ortsverkehr Büsum (Betrieb täglich zwischen März und Oktober) mit Saisonverstärker (zwischen Juni und August),
- Linie 2: Ortszentrum – Büsumer Deichhausen (täglich zwischen März und Oktober) und
- Linie 3: Zubringerdienst zu den Helgoland-Schiffen (täglich zwischen März und Oktober).

Die Linien sind eigenwirtschaftlicher Verkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz. Weder die Gemeinde Büsum noch der Kreis unterhalten vertragliche Vereinbarungen, noch erfolgt eine finanzielle Beteiligung.

Dieser Verkehr dient vor allem touristischen Zwecken und wird nur in den Monaten März bis Oktober/November angeboten. Neben innerörtlichen touristischen Zielen, wie beispielsweise die Familienlagune, oder das Gäste- und Veranstaltungszentrum, wird auch Büsumer Deichhausen angebunden. Aufgrund der in den letzten Jahren deutlich zugenommenen Gästezahl in Büsum wird darüber hinaus in der Zeit von Ende Juni bis Anfang September ein Saisonverstärker betrieben. Die Linien 1 und 2 sowie der Saisonverstärker weisen in der Zeit von ca. 10 bis 18 Uhr einen Stundentakt auf, wobei in der Zeit von ca. 12:15 bis ca. 14 Uhr auf allen Linien eine eineinhalbstündige Betriebspause vorhanden ist. Die Linie 3 verkehrt lediglich zweimal am Tag und fungiert als Zubringer zu den Helgolandschiffen.

(6) Alternative Bedienformen

Unter dem Produktnamen **RUDI** wird ein bedarfsorientiertes Angebot vorgehalten, das mit Taxen und Kleinbussen betrieben wird. Das Angebot ersetzt auf ausgewählten Linien in den verkehrlichen Randzeiten den Busverkehr. Neben einem ganztägigen Betrieb im Regionalen Ergänzungsnetz übernimmt RUDI im Grundnetz Fahrten in der Schwachverkehrszeit. Die Bedienung ist an vorgegebene Linienvläufe gebunden. Die Fahrten werden aber nur bei entsprechender **Anmeldung** mindestens 45 Minuten vor Abfahrt durchgeführt. Bei der Anmeldung sind die Abfahrtszeit, die Ein- und Ausstiegshaltestelle und die Anzahl der zu befördernden Personen anzugeben.

Seit Jahresbeginn 2018 verkehren zwei **Bürgerbusse** auf vier Linien im Kreisgebiet. Beide Bürgerbusse verkehren wie klassischer ÖPNV in Form einer Linie mit festem Fahrplan:

- Linie 2720: Meldorf – Windbergen,
- Linie 2730: Meldorf – Wolmersdorf,
- Linie 2740: Eddelak – St. Michaelisdonn – Burg – Eddelak und
- Linie 2750: Eddelak – Averlak – Brunsbüttel.

Charakteristisch für Bürgerbusse ist ihre besondere Organisationsform. Basis ist dabei ein **Bürgerbusverein** und der Einsatz ehrenamtlicher Fahrer*innen. Zum Einsatz kommen kleine Fahrzeuge mit maximal acht Passagierplätzen, die von Fahrer*innen mit Führerschein Klasse B und „kleinem“ Personenbeförderungsschein gefahren werden können.

Durch eine gezielt zu diesem Zweck geschaffene **Förderrichtlinie**²⁴ unterstützt der Kreis das ehrenamtliche Engagement aktiv. Gegenstand der Förderung ist die Bereitstellung und Finanzierung eines barrierefreien Kleinbusses mit bis zu neun Sitzplätzen (inkl. Fahrersitz). Bestellt und finanziert wird das Fahrzeug über den Verkehrsvertrag mit der DB Regio Bus Nord GmbH. Diese fungiert als Inhaberin der Liniengenehmigung und als verkehrsrechtliche Kooperationspartnerin. Darüber hinaus übernimmt der Kreis Dithmarschen im Rahmen seines Verkehrsvertrages mit der DB Regio Bus Nord GmbH wesentliche Teile der Betriebskosten (Versicherung, Steuern, Wartung).

Die Entwicklung der Bürgerbusse wurde darüber hinaus von der SVG planerisch-organisatorisch intensiv unterstützt, was insbesondere die Entwicklung des Fahrplanangebots und dessen koordinierte Integration in das ÖPNV-Gesamtangebot betrifft.

Anders als RUDI sind die Bürgerbusse nicht bedarfsgesteuert, sondern verkehren nach einem festen Fahrplan. Beide Bürgerbusse ergänzen das ÖPNV-Angebot abseits der Grundnetzlinien („Starken Linien“). Die Bedienungszeiträume erstrecken sich Mo-Fr von ca. 8 bis 12 Uhr und 15 bis 19 Uhr. In der mittäglichen Verkehrsspitze finden, aufgrund des ausreichenden ÖPNV-Bestandsangebots, keine Bürgerbus-Fahrten statt. Auch an Wochenenden ruht der Betrieb. Als integrierter Teil des ÖPNV-Systems erfolgen neben der Anerkennung von Fahrkarten des SH-Tarifs auch die Beauskunftung der Fahrten über die NAH.SH-App und Online-Fahrplanauskunft; die Fahrpläne erscheinen im Kreisfahrplanheft.

Zur Orientierungshilfe für Bürgerbusinitiativen haben das Land Schleswig-Holstein, die Kreise und kreisfreie Städte Schleswig-Holsteins sowie Verkehrsunternehmen und Bürgerbusvereine gemeinsam mit der NAH.SH einen Leitfaden²⁵ entwickelt. Der Leitfaden behandelt alle wichtigen Themenfelder rund um

²⁴

https://www.dithmarschen.de/PDF/Bestimmungen_%C3%BCber_die_F%C3%B6rderung_von_B%C3%BCrgerbusprojekten_im_Kreis_Dithmarschen.PDF?ObjSvrID=2046&ObjID=1682&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1460989921

²⁵ <https://www.nah.sh/assets/files/pdf/79dd6df9ca/2016-11-23-Buergerbus-Leitfaden-web.pdf>

die Gründung eines Bürgerbusvereins bis hin zur Betriebsphase. Neben dem Leitfaden wurden weitere nützliche Materialien²⁶ entwickelt (z.B. Vereinsgründung, -satzung, Personenbeförderungsschein).

6.3 Verknüpfung und Vernetzung

(1) Allgemeines

Bei der Zielsetzung, den ÖPNV auch in der Fläche zu stärken und „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer*innen als ÖPNV-Kund*innen zu gewinnen, spielt die Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr eine wichtige Rolle.

(2) Bahn / Bus

Tabelle 14 gibt einen Überblick der Verknüpfungspunkte zwischen Bahn- und Busverkehr nebst Anschlussqualität im Kreisgebiet. Hohe Anschlussqualität bedeutet geplante, regelhaft wiederkehrende Verknüpfungen von Linien mit einer Übergangszeit von maximal 10, in Ausnahmefällen bis zu 15 Minuten. Niedrige Anschlussqualitäten sind ungeplante, vereinzelte, zufällige, nicht regelhafte Verknüpfungen mit längeren als den genannten Übergangszeiten. Niedrige Anschlussqualität heißt nicht zwingend, dass es keinerlei funktionierende Anschlüsse im Sinne der Anforderungen gibt; in jedem Fall aber heißt es, dass die möglichen Anschlüsse in der Gesamtschau den Anforderungen nicht regelmäßig entsprechen.

Tabelle 14: Verknüpfungspunkte Bahn / Bus

Verknüpfungspunkt	Bahnlinien	Buslinien und Anschlussqualität	
		hoch	niedrig
Bahnhof Heide	RE6 RB62 RB63	2581 • 2652 • 2820	2612 • 2910 • 2920 • 2930 • 2940
Bahnhof St. Michaelisdonn	RB62	2510	2507 • 2740

(4) Bus / Bus

Die Hauptschwierigkeit bei den übrigen Verknüpfungen besteht in der starken Ausrichtung des Busverkehrs im Regionalen Grundnetz („Starke Linien“) auf den SPNV und im Regionalen Ergänzungsnetz auf die Schulanfangs- und -endzeiten. Fahrplankoordination und Anschlussbildung sind daher oftmals nur schwer realisierbar.

Da auch die Achsenerschließung im Regionalen Grundnetz („Starke Linien“) teilweise von Buslinien geleistet wird, sollen besonders zwischen diesen und den Buslinien der Stadtverkehre sowie denen des Regionalen Ergänzungsnetzes Verknüpfungen bestehen.

Dort, wo Buslinien unterschiedlicher Hierarchiestufen zentral zusammengeführt werden, besonders in Heide, Tellingstedt und Brunsbüttel, bestehen meist schon durch deren Taktangebot gute Übergangsmöglichkeiten. Auch in Wrohm bestehen vielfach gute Anschlüsse zwischen den Linien 2501 und 2820. Ähnlich verhält es sich in Wöhrden zwischen den Linien 2511 und 2610 bzw. 2612. Ebenfalls gute Anschlüsse ergeben sich zwischen 2506 und 2508 in Burg.

²⁶ <https://www.nah.sh/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/>

Tabelle 15: Verknüpfungspunkte Bus / Bus

Verknüpfungspunkt	Bus / Bus
Heide, Bahnhof	2581 • 2612 • 2652 • 2820 • 2910 • 2920 • 2930 • 2940
Heide, ZOB	2501 • 2582 • 2610 • 2612 • 2614 • 2615 • 2616 • 2617 • 2618 • 2820
Tellingstedt, ZOB	2619 • 2650 • 2820
Wrohm, ZOB	2501 • 2619 • 2820
Albersdorf, ZOB	2501 • 2502 • 2503 • 2505 • 2695
Wöhrden, Chausseestraße/Westerstraße	2511 • 2610 • 2612
Meldorf, ZOB	2503 • 2504 • 2506 • 2507 • 2511 • 2582 • 2583 • 2720 • 2730
Burg, ZOB	2506 • 2508
St. Michaelisdonn, ZOB	2507 • 2510 • 2572 • 2740
Marne, ZOB	2510 • 2583 • 2584 • 2590 • 2595
Averlak, Abzw. Eddelak	2507 • 2508 • 2740 • 2750
Brunsbüttel, ZOB	2507 • 2508 • 2584 • 2750 • 6600 • 6606
Brunsbüttel, Kanalfähre Nord	2507 • 2508 • 2584 • 2750 • 6600 • 6606

In Albersdorf sind die zeitlichen Übergänge hingegen überwiegend nicht aufeinander abgestimmt und ergeben sich aufgrund des im Vergleich zu den vorgenannten Verknüpfungspunkten weniger dichten und teilweise nicht vertakteten bzw. lediglich taktorientierten Fahrtenangebots allenfalls zufällig.

Weiterhin problematisch ist die Situation in Heide. Aufgrund der räumlichen Trennung zwischen Bahnhof und ZOB sind die Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Linien des Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“) und denen des Stadtverkehrs in der Regel nicht vorhanden. Der Großteil der Linien des Regionalen Grund- sowie Ergänzungsnetzes bedient lediglich den ZOB in Heide. Die Linien des Stadtverkehrs hingegen bedienen nur den Bahnhof, so dass Fahrgäste zwischen beiden Haltestellen einen Fußweg von ca. 450 m zurücklegen müssen. Fehlende Sichtbezüge und nicht vorhandene Wegweiser erschweren die Orientierung vor allem für ortsunkundige Nutzer*innen erheblich. Dies bedeutet gleichermaßen, dass die Umsteigequalität zwischen den ÖPNV-Linien des Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“) und dem SPNV stark verbesserungsfähig sind. Eine sinnvolle Verknüpfung aller Buslinien und dem SPNV ist nur am Bahnhof möglich, jedoch lassen die derzeitigen Kapazitäten eine Verlegung aller ÖPNV-Linien vom ZOB zum Bahnhof nicht zu.

Hervorzuheben ist die zum Fahrplanwechsel 2016/17 umgesetzte systematische Fahrplankoordination der Linien 2582 Heide – Meldorf, 2583 Meldorf – Marne sowie 2584 Marne – Brunsbüttel. In Meldorf und Marne bestehen unabhängig von Tages- und Wochenverlauf kurze Übergänge von 2 Minuten zu der jeweiligen Grundnetzlinie („Starken Linie“), so dass eine durchgängig verknüpfte Verbindung von Heide über Meldorf und Marne nach Brunsbüttel besteht. Die Anschlusskoordination der Linie 2582 in Heide zum SPNV und der Linie 2584 zur Linie 6600 nach Itzehoe vernetzen den Kreis Dithmarschen auch mit überregionalen Zielen.

Handlungsbedarf: Vor allem für eine Verbesserung der Anschlusssituation in Heide ist eine Zusammenlegung von ZOB und Bahnhof unumgänglich. Zur weiteren Verbesserung sollen an zentralen Verknüpfungspunkten Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger mit Echtzeitinformation installiert werden.

(5) Park and Ride

Der Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV in Form von Park and Ride ist aufgrund der ländlichen Struktur weiter Teile des Kreisgebietes und den Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr eine wichtige strategische Bedeutung beizumessen. Einen zusammenfassenden Überblick der Park and Ride-Anlagen an Bahnstationen zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 16: Übersicht Park and Ride- und Bike and Ride-Stellplätze an Bahnhöfen

Bahnhof ♿ = barrierefrei	Park and Ride-Stellplätze	Bike and Ride-Stellplätze
Lunden ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Heide ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Meldorf ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
St. Michaelisdonn	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Burg ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Albersdorf ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Nordhastedt ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Tiebensee	Ja	Ja
Jarrenwisch	Ja	Ja
Wesselburen ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz
Süderdeich	Nein	Ja
Reinsbüttel	Nein	Ja
Büsum ♿	Ja	Ja, mit Wetterschutz

Handlungsbedarf: Um die Attraktivität der Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr auch für Nutzer*innen von Elektrofahrzeugen zu steigern, sollten an allen Park and Ride-Anlagen E-Ladesäulen errichtet werden.

(6) Bike and Ride

Im Freizeit-, Berufs- und Einkaufsverkehr gewinnt das Fahrrad in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Tabelle 16 zeigt eine Übersicht der vorhandenen Bike and Ride-Anlagen an Bahnstationen. Nicht separat belegt, weil häufig nicht mit einer Stellplatzanlage gesteuert, ist das Abstellen von Fahrrädern an Bushaltestellen. Insbesondere im ländlichen Schülerverkehr kommt es aber auch zu häufigen Übergängen zwischen Fahrrad und Bus, oft in Verbindung mit „wildem“ Abstellen der Räder. Vielfach wirken die Gemeinden dem an stärker frequentierten Bushaltestellen mit dem Bereitstellen von Fahrradständern bzw. dem Bau von Abstellanlagen entgegen.

Solche Anlagen unterschiedlicher, dem Kundenaufkommen angemessener Größe sind geeignet, die Verknüpfung von umweltfreundlichem Individualverkehr und ÖPNV in der Fläche deutlich aufzuwerten. Die Zubringerfunktion des Fahrrads wird durch solche Anlagen in sämtlichen Verkehrssegmenten gestärkt.

Handlungsbedarf: Um eine intensivere Nutzung der besonders umweltfreundlichen Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu ermöglichen, sollten an zentralen Verknüpfungspunkten attraktive Fahrradstationen gemäß dem NAH.SH-Modell installiert werden, um das Bewusstsein der heutigen und potentiellen öffentliche Verkehrs-Nutzer*innen für multimodale Verkehrsketten zu stärken.

Um die Attraktivität der Verknüpfung auch für Nutzer*innen von E-Bikes zu steigern, sollten an allen zentralen Bike and Ride-Anlagen Lademöglichkeiten errichtet werden.

6.4 Räumliche Erschließung und ausreichende Verkehrsbedienung

Die räumliche ÖPNV-Erschließungssituation im Kreis Dithmarschen ist sehr positiv zu bewerten: Aufgrund des in den letzten Jahren erfolgten ÖPNV-Ausbaus sind 87 Kommunen mit **93% der Kreisbevölkerung** an das Grundnetz („Starke Linien“), das höherwertige Ergänzungsnetz bzw. den Stadtverkehr Heide angeschlossen. Bei Hinzunahme auch des Ergänzungsnetzes sind alle 116 Kommunen und damit die gesamte Kreisbevölkerung an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Damit ist die ausreichende Verkehrsbedienung durch das ÖPNV-Bestandsangebot in Verbindung mit den gültigen Tarifen gewährleistet und durch diese sehr positiven Werte belegt.

Angebotseinschränkungen ergeben sich an den Wochenenden und in den Schulferien, wenn das Angebot vor allem entsprechend der fehlenden Schülernachfrage z.T. stark ausgedünnt wird (vgl. Tabelle A-7). Dies betrifft in besonderem Maß die Gemeinden, die nicht durch eine Grundnetz-Verbindung an die zentralen Orte angeschlossen sind.

Neben den Bedienstandards spielt auch der Zugang zum ÖPNV (Haltestelle) eine wichtige Rolle bei der Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV-Angebots. Im Rahmen der jährlich stattfindenden Marktforschung der NAH.SH²⁷ werden die befragten Personen zur Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle interviewt. Im Ergebnis bewerten Fahrgäste das **Haltestellennetz mit sehr gut**.

Tabelle 17: Verbindungsqualitäten zwischen zentralen Orten

Zentrale Orte		Hamburg (Oberzentrum) wichtigste ÖV-Verbindung(en)	Kiel (Oberzentrum) wichtigste ÖV-Verbindung(en)	Heide (Kreisstadt) wichtigste ÖV-Verbindung(en)
Kreisstadt	Heide	RE6 ✓	2820 + RE74 ✓	Stadtverkehr Heide ✓
Mittelzentrum	Brunsbüttel	6600 + RE6 ✗	6600 + RE6 + RE70 ✗	2584 + 2583 + 2582 ✗
	Meldorf	RB62 + RE6 od. RB61 ✓	RB62 + RB63 + RE70 ✗	RB62 ✓
Untierzentrum	Büsum	RB63 + RE6 ✓	RB63 + RE70 ✗	RB63 ✓
	Albersdorf	RB63 + RE6 od. RE7 ✓	RB63 + RE70 ✗	RB63 od. 2501 ✓
	Burg	RB62 + RE6 od. RB61 ✓	RB62 + 15 + RE70 ✗	RB62 ✓
	Marn	2510 + RB62 + RE6 od. RB61 ✗	2510 + RB62 + 6520 + RE70 ✗	2510 + RB62 ✗
Ländlicher Zentralort	Lunden			RE6 ✓
	Wesselburen			RB63 ✓
	Hennstedt			2617 ✓
	Tellingstedt			2820 ✓
	St. Michaelisdonn			RB62 ✓

Mindestanforderung an Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität erfüllt ✓

Mindestanforderung an Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität nicht erfüllt ✗

²⁷ Die Marktforschungsberichte können auf der Website der NAH.SH unter <https://www.nah.sh/de/downloads/infomaterial/> abgerufen werden.

Die in der Tabelle 17 analysierten Verbindungen zwischen den zentralen Orten des Kreises Dithmarschen wurden anhand der in Kap. 5.1.5 gesetzten Rahmenstandards bewertet. Die zahlreichen angebotsplanerischen Maßnahmen der letzten Jahre haben zu deutlichen Verbesserungen des ÖPNV-Angebots geführt, teilweise bleiben weitere Entwicklungspotenziale erkennbar.

Handlungsbedarf: Durch Einführung einer durchgängigen Grundnetzlinie („Starke Linie“) von Heide über Meldorf und Marne bis Brunsbüttel können die Mindestanforderungen an die Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität an die Kreisstadt Heide auch für Brunsbüttel und Marne erfüllt werden.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich der Verbindungsqualitäten zum Oberzentrum Hamburg ließen sich erzielen, wenn zukünftig ein Umstieg in Itzehoe von der RB62 zur RB61 entfallen würde.

6.5 Tarif

Das gesamte Kreisgebiet ist Teil des SH-Tarifs. Der SH-Tarif gilt landesweit auf allen SPNV- und ÖPNV-Relationen sowie bis in das HVV-Tarifgebiet - bei Fahrten mit Start oder Ziel im HVV-Gebiet gilt die SH-Tarif-Fahrkarte auch für die Verkehrsmittel des HVV. Der SH-Tarif gilt nicht in den Binnenverkehren der Stadt Flensburg, im Kreis Schleswig-Flensburg, auf den Nordfriesischen Inseln und im HVV-Tarifgebiet.

6.5.1 SH-Tarif

(1) Tarifstruktur und Tarifaufbau

Der SH-Tarif ist ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, Verkehrs- und Vertriebswege. Unterschieden werden Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit für Seltener*innen und nach längerfristig gültigen Fahrkarten für Berufs- und Ausbildungspendler*innen sowie für Personen mit häufigen Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs.

Im Bartarif wird ein umfangreiches Fahrkartenangebot von:

- Einzelkarten für Erwachsene (inkl. 3 Kinder unter 6 Jahren) und Kinder,
- Tageskarten für Erwachsene (inkl. 3 Kinder unter 6 Jahren) und Kinder,
- Kleingruppenkarten für bis zu 5 Personen beliebigen Alters und zusätzlich maximal 3 begleitenden Kinder unter 6 Jahren,
- Netzkarten als Tageskarte für Erwachsene und Kinder oder als Kleingruppenkarte bereitgehalten.

Die Abonnements-, Monats-, Wochenkarten bilden das Zeitkartenangebot. Hier stehen zur Auswahl:

- Wochenkarten für Erwachsene (inkl. 3 Kinder unter 6 Jahren) und Kinder,
- Monatskarten für Erwachsene (inkl. 3 Kinder unter 6 Jahren) und Kinder,
- Abonnementskarte für Erwachsene (inkl. 3 Kinder unter 6 Jahren),
- Schülerzeitkarten,
- NAH.SH-Firmenabo.

Darüber hinaus gibt es weitere Angebote (vgl. hierzu: www.nah.sh/fahren/fahrkarten-und-tarife/fahrkarten/) für spezielle Nutzergruppen, tarifliche Sonderangebote zur Erprobung neuer Tarif- und/oder Vertriebsangebote oder zur vorübergehenden bzw. auch dauerhaften Schließung von Lücken

im Regelaangebot (z.B. Sommerferienticket für Schüler*innen oder Nachbarticket für grenzüberschreitende Bahnfahrten nach Dänemark).

Für Fahrten mit dem RUDI muss als regionales Sonderangebot ein Komfortzuschlag in Höhe von 2 € pro Person und Fahrt entrichtet werden.

Neben der Rabattierung bei Abokarten (12 Monate zum Preis von 10 Monaten) gibt es auch bei Besitz einer BahnCard 25% Ermäßigung auf Einzelkarten.

(2) Tarfbemessungsgrundlagen

Der SH-Tarif ist ein Tarifsysteem in Form eines Relationspreissystems. Basis hierfür ist ein an den Gemeindegrenzen orientierter Tarifzonenplan. Die Preisbildung erfolgt auf Basis von Preisstufen, die bis Preisstufe 3 nach Anzahl der befahrenen Tarifzonen, von Preisstufe 4 bis 21 hingegen durch gesetzte Relationspreise gebildet werden. Unterhalb von Preisstufe 1 gibt es lokale bzw. regionale Sondertarife außerhalb des Kernsortiments.

(3) Vertrieb

An Fahrkartenautomaten ist sowohl der Barverkauf als auch der bargeldlose Verkauf von Einzel- und Tageskarten sowie Kleingruppenkarten flächendeckend möglich. Wochen- und Monatskarten werden bar oder bargeldlos an den Fahrkartenautomaten oder vorhandenen Verkaufsstellen verkauft.

Im Internet kann eine Vielzahl von Einzel- und Zeitfahrkarten ebenfalls bargeldlos erworben werden. Nach Kauf steht dieses „Online-Ticket“ zum Selbstaussdruck bereit.

Ebenfalls möglich ist der Kauf von Einzel-, Tages- und Kleingruppenkarten im Bus. Wochen- und Monatskarten können außerhalb von Kiel, Lübeck und Neumünster ebenfalls im Bus erworben werden.

Handlungsbedarf: Nachdem das Online-Ticket erfolgreich umgesetzt wurde, sollte als nächster logischer Schritt im Rahmen der Digitalisierung des Vertriebs der Ticketkauf per App („mobiles Ticket“ auf dem Smartphone) umgesetzt werden.

(4) Stadtverkehr Heide

Der Stadtverkehr Heide ist vollständig in den SH-Tarif integriert, bietet darüber hinaus jedoch einige Sonderangebote.

Das Stadt-Ticket gilt von Montag bis Freitag in der Zeit von 9 bis 11 Uhr sowie 13 bis 15 Uhr und berechtigt zu einer einfachen Fahrt innerhalb des Stadtverkehrs Heide.

Des Weiteren wird eine Seniorenmonatsnetzkarte angeboten, die ebenfalls nur im Stadtverkehr Heide gilt. An Wochenenden und Feiertagen ist die Mitnahme eines Erwachsenen zum Preis einer Einzelfahrkarte Kind möglich. Außerdem ist die Mitnahme von bis zu drei Kindern bis 14 Jahren gestattet.

6.5.2 Bürgerbus-Tarife

Beide im Kreis Dithmarschen verkehrenden Bürgerbusse haben eigene Tarife entwickelt. Fahrkarten des SH-Tarifs werden anerkannt, jedoch nicht vertrieben. Ausgenommen von der Anerkennung sind Schülerzeitkarten.

6.6 Marketing und Service

(1) Zentrale Marketing- und Serviceinstrumente der NAH.SH

Die NAH.SH bedient mit ihrer Kommunikationsarbeit die wesentlichen Themenfelder: Basis-, Produkt- und Absatzmarketing. Darunter fallen je nach Aufgabe, Ziel und Zielgruppe breit wirkende oder eher zielgruppenspezifisch / regional ausgerichtete Werbemaßnahmen, wie z.B. Plakate, Anzeigen (Tageszeitungen, Wochenblätter), Linieninfos / Postwurfsendungen, Social-Media-Kanäle.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die NAH.SH-Website, die als umfassendes Informationsportal die wesentlichen Serviceangebote wie z.B. die zentrale Fahrplanauskunft, den Onlineshop sowie viele weitere Angebote bereithält.

Seit Ende Oktober 2015 ist darüber hinaus die NAH.SH-App verfügbar. Neben einer individuellen Fahrplanauskunft bietet die App folgende Funktionen:

- Haltestellenübersicht mit den nächsten Ankunfts- und Abfahrtszeiten,
- eine Kartenansicht des aktuellen Standorts und der Umgebung mit allen Haltestellen,
- Tarifinformationen sowie
- Echtzeitinformationen.

Als zentrale Anlaufstelle für Kund*innen dient der NAH.SH-Kundendialog, der via Telefon oder Kontaktformular im Web erreichbar ist. Über diesen wird auch die NAH.SH-Garantie abgewickelt. Ab einer Verspätung von 20 Minuten am Zielbahnhof erhalten SPNV-Kunden im SH-Tarif eine Entschädigung²⁸.

Ein wichtiges, zuletzt 2018 neu aufgelegtes Informationsangebot ist dabei die vom HVV²⁹ gestaltete Broschüre „Barrierefrei unterwegs“³⁰.

Darüber hinaus hat die NAH.SH für alle Bahnstationen in Schleswig-Holstein einen Stationsplan³¹ erstellt. Die Pläne enthalten Hinweise dazu ob und in welchen Bereichen eine Station barrierefrei erreichbar ist und welche Serviceinfrastruktur vorzufinden ist.

(2) Marketing- und Serviceinstrumente der Verkehrsunternehmen

Zusätzlich zu den zentralen NAH.SH-Marketing- und Serviceleistungen bieten auch die verschiedenen Verkehrsunternehmen in unterschiedlicher Ausprägung umfangreiche Serviceangebote. Dazu gehören unter anderem:

- Fahrradmitnahme jederzeit kostenpflichtig möglich (Faltfahräder können ganztägig kostenlos mitgenommen werden),
- Service-Rufnummern der Verkehrsunternehmen z.B. für Fahrplanauskünfte,
- Beschwerdemanagement,
- Internetseiten und Apps der Verkehrsunternehmen mit diversen Informationen.

Die DB Regio Bus Nord GmbH gibt darüber hinaus jährlich das kreisweite Fahrplanbuch heraus. Neben allen Linienfahrplänen sind auch Liniennetzpläne des kreisweiten ÖPNV sowie des Stadtverkehrs Heide enthalten.

²⁸ Bei Einzelfahrkarten beträgt die Entschädigung die Hälfte des Fahrkartenpreises. Bei Zeitkarten erfolgt die Entschädigung anteilig.

²⁹ Die Broschüre beinhaltet SPNV-Verbindungen zwischen dem HVV und der NAH.SH und gilt daher auch in Schleswig-Holstein. Die Broschüre für Schleswig-Holstein wird derzeit von der NAH.SH überarbeitet.

³⁰ Die Broschüre steht unter <https://www.nah.sh/assets/files/b996a5683f/Flyer-hvv-barrierefrei-unterwegs.pdf> zum Download bereit.

³¹ Die Stationspläne sind auf der Website der NAH.SH abrufbar: <https://www.nah.sh/de/fahrplan/stationsplaene/>

Neu seit dem Fahrplanwechsel 2017/2018 ist die Integration aller RUDI-Fahrpläne, wodurch die Fahrplanflyer abgelöst wurden.

Eine besondere Bedeutung hat, weil die zentrale Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen und den ÖPNV-Kunden bildend und somit den Eintritt in das ÖPNV-System prägend, das Verhalten des Fahrpersonals gegenüber den Fahrgästen. Um hier ein größtmögliches Maß an Kundenorientierung zu gewährleisten, sind im Verkehrsvertrag zwischen DB Regio Bus Nord GmbH und Kreis Anforderungen an das Personal formuliert (unter anderem höfliches, hilfsbereites, serviceorientiertes und ggf. deeskalierendes Verhalten, rücksichtsvolle Fahrweise). Festgelegt ist darüber hinaus, dass das Fahrpersonal gegenüber mobilitätsbehinderten Fahrgästen besondere Hilfestellung und Rücksichtnahme zu leisten hat. Mindestens einmal jährlich haben mindestens 4-stündige Schulungen stattzufinden, deren Durchführung und inhaltliche Gestaltung gegenüber dem Kreis nachzuweisen sind.

Die DB Regio Bus Nord GmbH bietet den Schulen im Kreis die Möglichkeit, Schüler*innen zu „**Bus-Engeln**“ ausbilden zu lassen. Bus-Engel sollen für weniger Stress und für mehr Sicherheit im Schulbus sorgen, sie sind vor allem für jüngere Kinder ansprechbar, leisten Hilfestellung, beantworten Fragen oder schlichten Streit. Dabei liegt das besondere Augenmerk auf dem Vermitteln von Methoden der gewaltfreien Deeskalation. Konflikte sollen geklärt werden, ohne jemanden zu beleidigen, zu blamieren oder zu demütigen.

Das Projekt Bus-Engel richtet sich an Schüler*innen ab 14 Jahren, denen als Anreiz zur Teilnahme eine Netzkarte ausgestellt wird, mit der sie den ÖPNV im gesamten Kreisgebiet uneingeschränkt nutzen können. Derzeit nehmen 7 weiterführende Schulen teil; durchschnittlich werden je Schule und Jahr 15 Schüler*innen zu Bus-Engeln ausgebildet.

Daneben gibt es die sogenannte **Bus-Schule** der DB Regio Bus Nord GmbH bzw. DB. Die zur Verfügung gestellten Schulunterlagen sind für Schüler*innen ab der dritten Klasse konzipiert und bieten unter anderem gestalterische Vorlagen für gemeinsames kreatives Arbeiten, Kopiervorlagen zu einzelnen Themenbereichen und Lehrkräfteinformationen für den gezielten fächerübergreifenden Einsatz.

Den Kindern soll spielerisch das Thema Verkehrssicherheit allgemein und insbesondere auf dem Schulweg nähergebracht werden. Sie werden auf den richtigen Umgang mit Gefahrensituationen vorbereitet, ebenso auf die Vermeidung von Stresssituationen wie z.B. das Drängeln beim Ein- und Aussteigen.

Handlungsbedarf: Für das ÖPNV-Marketing ist zunächst eine schlüssige Gesamtkonzeption unter Einbeziehung der landesweiten Aktivitäten erforderlich.

7 BILANZ DES DRITTEN RNVP

Im Fokus des 3. RNVP lag die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in Form der Etablierung eines hochwertigen Regionalen Grundnetzes („Starke Linien“).

Im Dezember 2016 erfolgte die Umsetzung des ersten Handlungsfeldes aus dem 3. RNVP. Die Linien 2581 Heide - Lohse - Hemmingstedt - Heide, 2582 Heide - Meldorf, 2583 Meldorf - Marne und 2584 Marne - Brunsbüttel wurden dahingehend überplant, dass eine durchgehende Verbindung zwischen den zentralen Orten Heide, Meldorf, Marne bis Brunsbüttel und Itzehoe – mit komfortablen Umsteigezeiten von unter zehn Minuten in Meldorf, Marne und Brunsbüttel – entstanden ist. Aufgrund der systematischen Anschlusskoordination auch in Heide konnten passende Übergänge zwischen Bussen und Bahnen realisiert werden.

Zeitgleich wurde die RB 62 besser in den Integralen Taktfahrplan-Knoten Heide eingebunden sowie auf die Anschlüsse zur RB 61 in Itzehoe angepasst. Bisher war die RB 62 schlecht in den Knoten Heide eingebunden, in dem es wichtige Umsteigebeziehungen gibt. Seit der Fahrplananpassung ergeben sich in Heide Umsteigezeiten von zehn Minuten in Richtung Büsum, Husum und Westerland, wodurch sich die Wartezeiten für Fahrgäste in Richtung Norden deutlich verkürzt haben. Neu ist außerdem, dass die RB 62 in Itzehoe Anschluss zur RB 61 (Richtung Hamburg Hauptbahnhof) herstellt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde in einem zweiten Schritt die Linie 2820 Heide – Rendsburg entsprechend der Rahmenstandards (vgl. Kapitel 5.1.5) überplant. Durch die Anpassung der Linie 2619 haben sich zudem für weitere Orte im Amt Eider neue, verbesserte ÖPNV-Verbindungen ergeben. Außerdem wurde eine vollkommen neue Linie, die 2650 Lunden - Tellingstedt, eingerichtet, die von Lunden über Hennstedt, Dolve, Pahlen und Schalkholz nach Tellingstedt verkehrt und dadurch die zentralen Orte des Amtes KLG Eider im Zweistundentakt miteinander verbindet. Gleichzeitig wurde eine Anbindung an die Kreisstadt Heide sowie die Landeshauptstadt Kiel realisiert, da eine Verknüpfung zur Linie 2820 in Tellingstedt besteht. Hierdurch ist in Tellingstedt ein neuer zentraler Verknüpfungspunkt entstanden.

In einem dritten Schritt wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 durch die Verschmelzung der Linien 2509 und 2510 zur neuen Grundnetzlinie 2510 („Starke Linie“) eine durchgängige Verbindung von St. Michaelisdonn über Marne (im 60-Min.-Takt) nach Friedrichskoog (im 120-Min.-Takt) geschaffen. Durch die Ausrichtung dieser neuen 2510 auf die der RB 62 in St. Michaelisdonn sind im gesamten Tageslauf attraktive Übergangszeiten von etwa zehn Minuten entstanden. Darüber hinaus ist es gelungen, in Marne die Verknüpfung zur im ersten Schritt weiterentwickelten Linie 2584 Marne – Brunsbüttel zu realisieren, wodurch für das gesamte südliche Kreisgebiet neue Netz- und Verbindungsqualitäten entstanden sind.

Flankiert wurden diese Maßnahmen durch Marketingaktivitäten. In Zusammenarbeit mit der NAH.SH wurde zu jedem Fahrplanwechsel ein Informationsflyer mit allen wichtigen Neuerungen per Postwurfsendung und als Auslage an zentralen Anlaufpunkten (z. B. Kreishaus, Tourist-Informationen, etc.) herausgegeben.

Möglich wurden diese Angebotsmaßnahmen durch die Neuvergabe der Teilnetze Nord und Süd zum 01.01.2016 an die DB Regio Bus Nord GmbH. Das im Verkehrsvertrag enthaltene Leistungsänderungsrecht des Kreises ermöglicht ÖPNV-Leistungen in einem Umfang von bis zu 25% des ursprünglichen Volumens zu- oder abzubestellen.

Zur weiteren Förderung von alternativen Bedienformen und des ehrenamtlichen Engagements hat der Kreis eine Richtlinie zur Förderung von Bürgerbusprojekten verabschiedet. Die im Jahr 2016 verabschiedete Richtlinie hat die Bereitstellung und Finanzierung eines barrierefreien Kleinbusses mit bis zu neun Sitzplätzen (inkl. Fahrersitz) zum Gegenstand der Förderung. Bestellt und finanziert wird das

Fahrzeug über den derzeitigen Verkehrsvertrag mit der DB Regio Bus Nord GmbH. Darüber hinaus übernimmt der Kreis Dithmarschen im Rahmen seines Verkehrsvertrages mit der DB Regio Bus Nord GmbH wesentliche Teile der Betriebskosten (Versicherung, Steuern, Wartung).

Hervorzuheben sind auch die Entwicklungen im Bereich Haltestellen. Aufgrund der neu gefassten Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen an Haltestellen im ÖPNV fördert der Kreis Dithmarschen seit 2016 nur Neu-, Um- oder Ausbauprojekte von Bushaltestellen, die zu einer vollständigen Barrierefreiheit führen. Unterstützend wurde von der NAH.SH ein Leitfaden für den Barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen³² entwickelt, der die Standards definiert, die für die Förderung von barrierefreien Bushaltestellen durch den Kreis verbindlich sind.

Ebenfalls im Rahmen der NAH.SH wurde ein Corporate Design für Haltestellen entwickelt. Hiermit wird das Ziel einer einheitlichen Gestaltung von Haltestellenmast und -schild in Schleswig-Holstein (ausgenommen die vier HVV-Kreise) verfolgt (vgl. Kapitel 5.3.2).

Das bereits im zweiten RNVP zurückgestellte Projekt Haltestellenkataster konnte auch während der Laufzeit des dritten RNVP nicht umgesetzt werden, befindet sich jedoch unter Federführung der NAH.SH in der Vorbereitung, so dass mit einer vollständigen Umsetzung während der Laufzeit des 4. RNVP gerechnet wird.

Durch die Entwicklung des hochwertigen Grundnetzes („Starke Linien“) wurde auch die ÖPNV-Qualität in der Region Heide aufgewertet. Für die Stadt Heide wurde zudem ein attraktives Stadtbuskonzept entwickelt, die Umsetzung wird während der Laufzeit des 4. RNVP geschehen.

³² Der Leitfaden kann unter https://www.nah.sh/assets/Projekte/2c7b2a63f4/nah_0012_013_Barrierefreie_Haltestelle_Bus_BR_210x297_barr_WEB.pdf und https://www.nah.sh/assets/Projekte/8bc02556a3/nah_0012_013_Barrierefreie_Haltestelle_Bus_BR_Anhaenge_210x297_barr_WEB.pdf (Anhang) abgerufen werden.

Tabelle 18: Bilanz des 3. RNVP

Kategorie	Maßnahme/Projekt	Status
ÖPNV-Infrastruktur	Aufbau eines Haltestellenkatasters	○
	Unterstützung der Kommunen beim Um- und Neubau von Haltestellen	✓
	Verbesserte Ausstattung von Haltestellen bei der Fahrgastinformation	○
	Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformation an zentralen ÖPNV-Knoten	○
	Überprüfung der Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte	○
ÖPNV-Angebot	ÖPNV-Aufwertung im Verflechtungsraum Region Heide	✓
	Neuordnung des ÖPNV-Korridors Heide - Wöhrden/Wesselburen - Büsum	○
	Aufwertung der Verbindung Heide - Rendsburg zur Schnellbuslinie	✓
	Stärkung der Verbindung Meldorf - Marne - Brunsbüttel - Itzehoe	✓
	Einführung einer durchgehenden Grundnetzlinie St. Michaelisdonn - Marne - Friedrichskoog	✓
	Prüfung der Verbindung Brunsbüttel - St. Michaelisdonn	-
	Prüfung einer Querverbindung Wöhrden - Meldorf – Albersdorf	-
	Koordination von Schulentwicklungsplanung und ÖPNV	-
Prüfung des Einsatzes von Buszügen	-	
Vernetzung	Systematische Anschlusskoordination zum SPNV	✓
	Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (Echtzeitinfo)	✓
	Schaffung von Abstellanlagen für Pkw und Fahrrad an Bahnstationen und ausgewählten Bushaltestellen (Park and Ride und Bike and Ride)	○
	Taxenstellplätze an ÖPNV-Verknüpfungspunkten und zentralen Bushaltestellen	-
	Prüfung einer Kooperation von ÖPNV und CarSharing sowie weiterer Mobilitätsangebote	-
Tarif	Erweiterung des ÖPNV-Servicestellennetzes zum Fahrkartenvertrieb	-
	Verstärkte Kooperation mit Unternehmen und zentralen Einrichtungen (z.B. Kombiticket)	○
Marketing	Verstärkte Integration ins landesweite NAH.SH-ÖPNV-Marketing	✓
	Weiterentwicklung und Integration der ÖPNV-Informationsangebote	○
	Barrierefreie ÖPNV-Information	○
	Produkt- und zielgruppenorientiertes ÖPNV-Marketing	✓
	Positionierung der ÖPNV-Informationen in den digitalen Medien	✓
	Projekt „Bus-Engel“	✓
	Kooperation zwischen ÖPNV und Tourismus	○
	bis 2018 umgesetzt	✓
	in Umsetzung / in Vorbereitung / teilweise umgesetzt	○
	zurückgestellt / aufgegeben / nicht mehr relevant	-

8 ÖPNV-NACHFRAGE UND ÖPNV-MARKTPOSITION

Derzeit lassen sich Rückschlüsse auf die **Nachfrage im ÖPNV** nur aus den Fahrkartenverkäufen der DB Regio Bus Nord GmbH ziehen, die Online- und Abo-Vertriebskanäle fehlen. Wurden im Busverkehr 2013 noch knapp 4,0 Mio. Fahrgäste pro Jahr befördert (Quelle: Autokraft/ 3. RNVP), so ist die Nachfrage 2017 auf ca. 4,4 Mio. und 2018 auf knapp über 4,8 Mio. gestiegen (Quelle: DB Regio Bus Nord GmbH).

Der Anteil von Schülerzeitkarten am gesamten Fahrkartenverkauf ist im Kreisdurchschnitt von rund 90% auf ca. 85% gesunken. Zudem ist 2017/2018 ein Nachfrageanstieg auf den überplanten Grundnetzlinien („Starke Linien“) von 28% zu beobachten. Dass gleichzeitig auf diesen Linien die Schülnachfrage nur um gut 5% gestiegen ist, wird als Indiz dafür gewertet, dass die Attraktivitätsoffensive erste Früchte trägt.

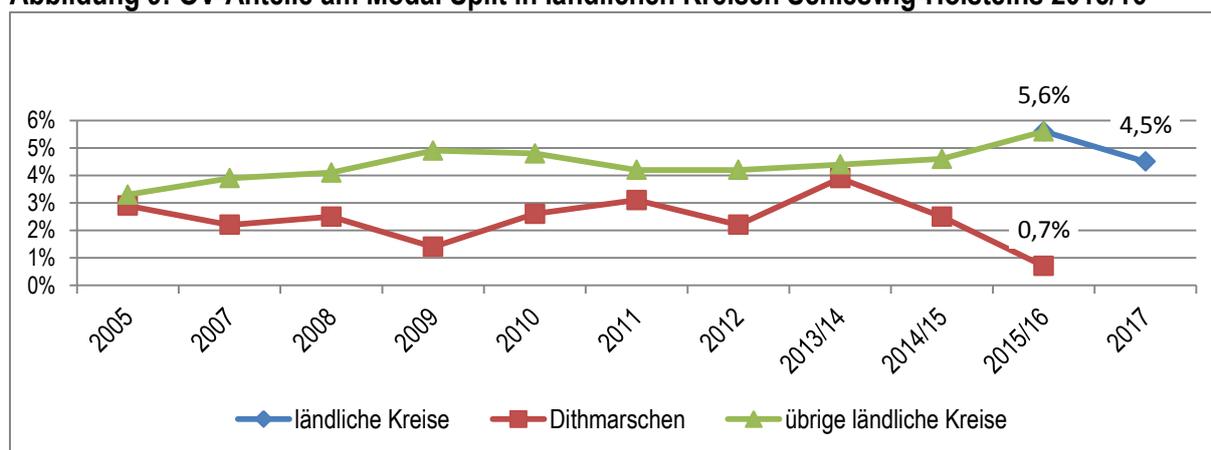
Üblicherweise etablieren sich neue ÖPNV-Angebote erst ca. 3 Jahre nach Einführung am Verkehrsmarkt; der durch die umgesetzten Weiterentwicklungsmaßnahmen ausgelöste Nachfrageimpuls dürfte demzufolge noch weiter wirken. Vor diesem Hintergrund und im Zusammenhang mit den noch geplanten ÖPNV-Entwicklungsschritten wird von einer auch zukünftig positiven Nachfrageentwicklung ausgegangen.

Darüber hinausgehende Aussagen zur **ÖPNV-Marktposition** lassen sich aus der von der NAH.SH beauftragten landesweiten ÖPNV-Marktforschung (omniphon bis 2016, Target Group ab 2017) gewinnen. Diese wird jährlich durchgeführt, jedoch wurde auf eine kreisbezogene Sonderauswertung in den jüngsten Befragungswellen verzichtet, so dass diese Differenzierung zuletzt für 2015/16 vorliegt³³.

Für die Bewertung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sind folgende **wichtige Erkenntnisse** festzuhalten:

In der **Verkehrsmittelwahl** zeigen sich im Kreis Dithmarschen die typischen Merkmale eines gering verdichteten Flächenkreises. Erstaunlich ist der in der letzten kreisdifferenzierten Marktforschung von 2015/16 ermittelte ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) im Kreis Dithmarschen von nur 0,7%. Bei Betrachtung der Zeitreihe 2005 – 2015/16 wird deutlich, dass es sich hier mit einer recht hohen Wahrscheinlichkeit um eine statistische Unschärfe handelt, die nicht überzubewerten ist.

Abbildung 9: ÖV-Anteile am Modal Split in ländlichen Kreisen Schleswig-Holsteins 2015/16

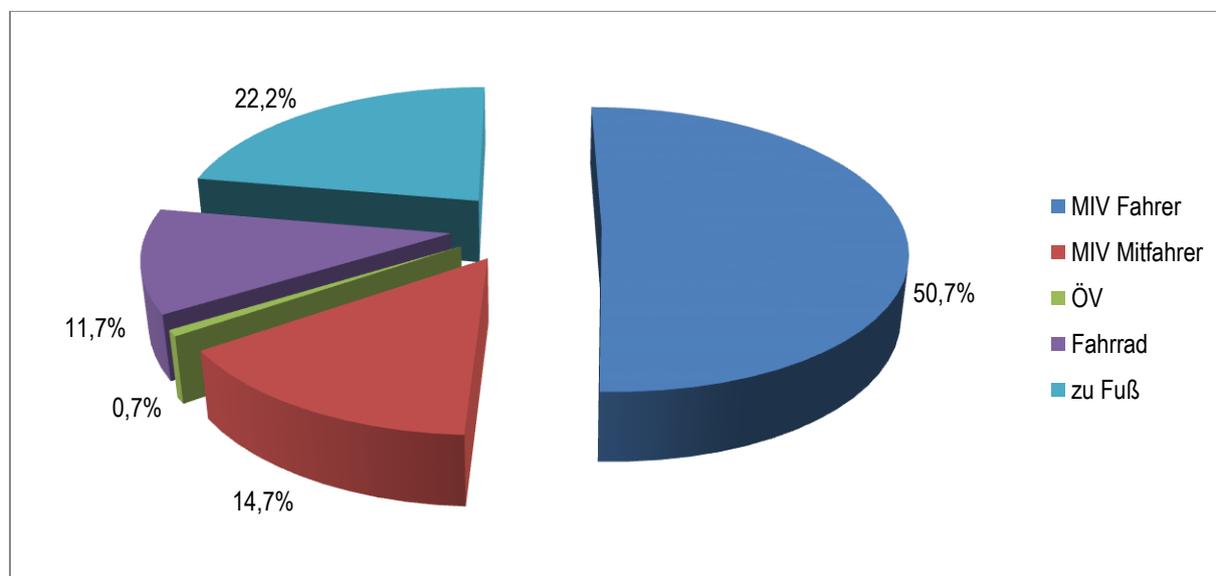


Eigener Entwurf, nach: Landesweite Marktforschung in Schleswig-Holstein, Omniphon 2017, Target Group 2018

³³ Unterschieden werden die Gebietskategorien Kreisfreie Städte, HVV-Verbundgebiet, ländliche Kreise. Bis 2015/16 wurden in Sonderauswertungen die Kreise einzeln ausgewiesen. Die Anzahl der zufällig Befragten im Kreis Dithmarschen 2015/16 betrug 572.

Aufgrund der großen Anstrengungen des Kreises zur Stärkung des ÖPNV (vgl. Kapitel 7) darf angenommen werden, dass sich der ÖPNV-Anteil inzwischen erholt bzw. sogar leicht gesteigert hat (siehe oben). Trotzdem ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Marktposition im Kreis Dithmarschen im Landesvergleich weiterhin eher ausbaufähig ist.

Abbildung 10: Modal Split im Kreis Dithmarschen 2015/16

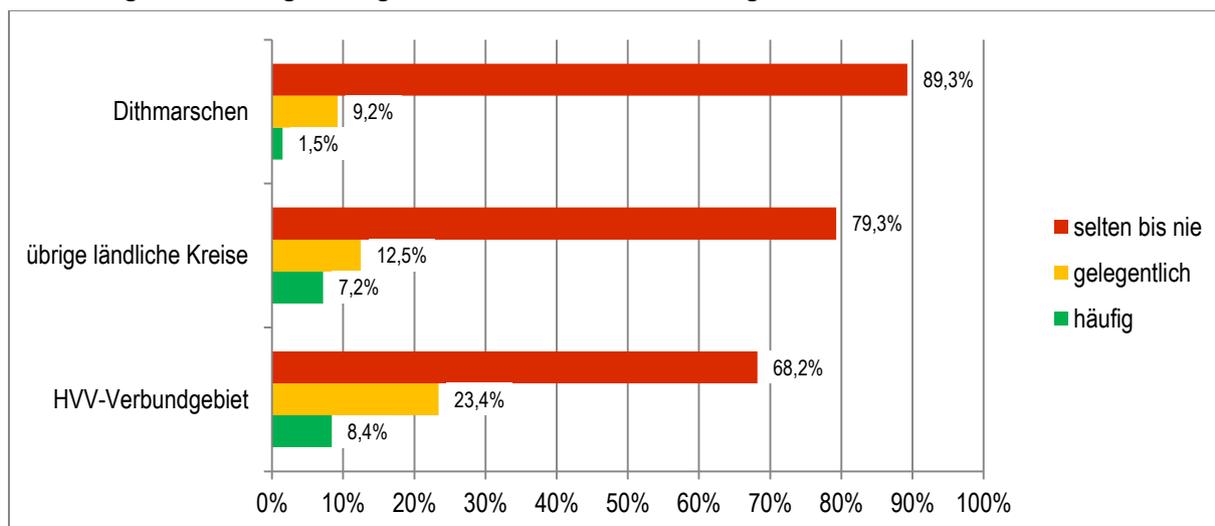


Eigener Entwurf, nach: Landesweite Marktforschung in Schleswig-Holstein, Sonderauswertung Kreise 2015/16, Omniphon 2017

Der Marktforschungsbericht 2015/16³⁴ zeigt außerdem eine recht hohe Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads, lediglich in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde (ca. 15%) und Nordfriesland (18%) liegen diese Anteile signifikant höher. Der Pkw dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert, die hohe Motorisierung lässt hier zunächst auch keine Trendumkehr erwarten.

Angesichts des geringen ÖV-Modal Split-Anteils im Kreis Dithmarschen überrascht auch die insgesamt **geringe** Nutzungshäufigkeit von Bussen nicht. Sie lag in der Befragungskampagne 2015/16 deutlich unter dem Durchschnitt der übrigen ländlichen Kreise im Land. Nur 1,5% der Bevölkerung zählen zu den häufigen Bus-Nutzer*innen (4-7 mal wöchentlich), unter Einbeziehung des SPNV werden daraus lediglich 2,3%. Hingegen meiden fast 90% den Busverkehr generell. Bei den Nutzer*innen des Busverkehrs wiederum dominieren die Stammkund*innen, wobei es sich hier im Wesentlichen um Schüler*innen handelt.

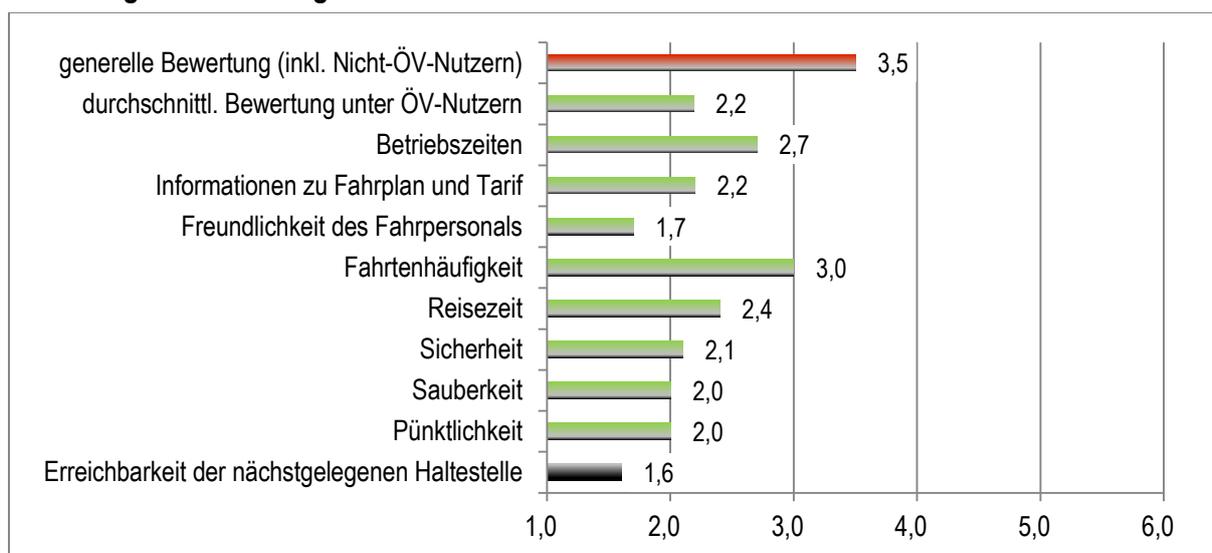
³⁴ <https://www.nah.sh/de/downloads/infomaterial/>

Abbildung 11: Nutzungshäufigkeit von Bussen in Schleswig-Holstein 2015/16

Eigener Entwurf nach: Landesweite Marktforschung in Schleswig-Holstein, Sonderauswertung Kreise 2015/16, Omniphon 2017

Um die Zahlen richtig einzuordnen, lohnt sich allerdings ein Blick auf die vorangegangenen Jahre. So wurde 2013/14 ein Anteil häufiger Busnutzer*innen von 4,8% ermittelt, 2014/15 lag der Anteil sogar bei 5,3%. Es gibt also eine erhebliche Schwankungsbreite, jedoch ist die festgestellte Busnutzung im Kreis Dithmarschen im Landesvergleich tendenziell unterdurchschnittlich.

Aus den im Rahmen der Omniphon-Studie im Kreis durchgeführten Befragungen (572 Pers. >14 Jahre) ergibt sich auf einer Schulnotenskala eine generelle Bewertung des Busangebots von 3,5. Diese Bewertung ist mit geringer Varianz seit Jahren stabil und liegt leicht unter dem Durchschnitt der übrigen ländlichen Kreise (3,2). Innerhalb der Gruppe derjenigen, die den ÖPNV auch wirklich (mindestens 1x monatlich = 34 Pers.) nutzen, ist die **Kundenzufriedenheit** auf stabilem Niveau höher, für 2015/16 liegt der Mittelwert bei 2,2 (vgl. Abbildung 12). Die besten Noten erhalten die Dichte des Haltestellennetzes und damit die Erschließungsqualität (1,6) und die Freundlichkeit des Fahrpersonals (1,7). Ebenfalls gute Noten erreichen Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit, Fahrplan- und Tarifinformation (alle zwischen 2,0 und 2,2) und die Reisezeiten (2,4). Schlechter schneiden die Fahrtenhäufigkeit (3,0) und die Betriebszeiten (2,7) ab. Die ÖPNV-Angebotsoffensive des Kreises seit 12/2016 (vgl. Kapitel 7) zielt genau in diese Richtung und soll zu einer spürbaren Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz führen.

Abbildung 12: Bewertung von Qualitätsmerkmalen des Busverkehrs im Kreis Dithmarschen 2017

Eigener Entwurf nach: Landesweite Marktforschung in Schleswig-Holstein, Jahresbericht 2017, Target Group 2018

Die **Zugangshemmnisse** zum Öffentlichen Verkehr bzw. die Hauptgründe, den motorisierten Individualverkehr in den ländlichen Kreisen zu bevorzugen, liegen neben der hohen Motorisierung und Pkw-Verfügbarkeit auch am als unzureichend empfundenen ÖPNV-Angebot. Die grundsätzlich zu geringe Flexibilität, unzureichende Verbindungsqualität und zu lange Fahrzeiten werden hier häufig als systembedingte Zugangshemmnisse genannt. Zudem ist es im ländlichen Raum aber auch generell schwieriger als in Stadtregionen, Kund*innen für den ÖPNV zu gewinnen, da der Pkw-Bezug hier noch ausgeprägter ist und selbst in den Städten wenig Restriktionen für eine Pkw-Nutzung bestehen (z.B. hohe Parkgebühren).

Die in der NAH.SH organisierten ÖPNV-Aufgabenträger erwarten durch die **Landesweite Erhebung im Busverkehr in Schleswig-Holstein** (außerhalb des HVV) eine erhebliche Verbesserung der Datenlage, die Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes liefern kann.

Die Erhebungen wurden 2016 begonnen, letzte Nacherhebungen fanden 2018 statt. Die statistische Nachbearbeitung und Auswertung wird aber erst 2019 abgeschlossen, so dass noch keine Ergebnisse vorliegen und verarbeitet werden können.

Bedeutung für den ÖPNV: Nach derzeitiger Datenlage ergibt sich für den ÖPNV im Kreis Dithmarschen eine eher schwache Markposition mit zudem schwierigen Perspektiven in Verbindung mit der demografischen Entwicklung. Jedoch weisen Indizien auf erste Erfolge der attraktivitätssteigernden ÖPNV-Weiterentwicklung der jüngeren Vergangenheit hin. Da weitere Entwicklungsschritte geplant sind, wird davon ausgegangen, dass mittelfristig eine Trendwende auch durch Marktanalyse und Nachfragezahlen sichtbar wird.

9 WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-GESAMTSYSTEMS

Das Grundgerüst des schleswig-holsteinischen ÖPNV-Gesamtsystems bildet der vom Land verantwortete SPNV, dessen Ziele und Perspektiven im 4. landesweiten Nahverkehrsplan dargestellt werden.

Für den Bus-ÖPNV werden auf Basis der Erkenntnisse, die durch die Analyse der strukturellen Grundlagen sowie des Bestandsangebotes gewonnen wurden, Weiterentwicklungsmaßnahmen konzipiert. Diese verfolgen das Ziel, identifizierte Angebotsmängel zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV sowie seinen Anteil am Verkehrsmarkt weiter zu erhöhen, wozu die erfolgreiche Maßnahmenausrichtung der letzten Jahre fortgesetzt und vor allem die potenzialstarken Bereiche konsequent weiterentwickelt, aber auch in der Fläche Akzente gesetzt werden sollen.

9.1 SPNV

(1) Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2017

Ein attraktives und leistungsfähiges SPNV-System ist für die Entwicklung des Kreises Dithmarschen als peripher gelegene, ländlich geprägte Region ein wichtiger Standortfaktor. Dem Abbau von Defiziten und der **Sicherung einer hohen Angebotsqualität im SPNV** kommt daher eine zentrale strategische Bedeutung zu.

Im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2017 steht das Thema der „vernetzten Mobilität“ im Vordergrund. Zentrale übergreifende Themen sind dabei

- die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0),
- die Weiterentwicklung der Echtzeitinformation und der Anschlusssicherung,
- der Ausbau der Marke NAH.SH sowie
- die zwischenzeitlich umgesetzte Etablierung der NAH.SH als Aufgabenträgerverbund.

Stärker als in den bisherigen LNVPs stehen die Mobilitätsbedürfnisse der potenziellen ÖPNV-Kund*innen im Vordergrund („zielgruppenspezifische Angebote“). Dabei werden zwei Szenarien betrachtet, wie sich die Nachfrage durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann. Die Szenarien tragen den Titel „Offensive Nahverkehr“ und „Plus 50 Prozent“.

In das Szenario „Offensive Nahverkehr“ fließen Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen im SPNV ein, die während der Laufzeit des LNVP umgesetzt werden können (planerisch gesicherte und finanzierte Maßnahmen) oder über deren Umsetzung während der Laufzeit des LNVP zumindest entschieden werden sollte. Das Verkehrsaufkommen im Bahnverkehr steigt in diesem Szenario im Jahr 2030 gegenüber 2010 um etwa 20 Prozent.

Basis des Konzeptes ist der Integrale Taktfahrplan mit seinen Taktknoten, an dem sich die Weiterentwicklung des Angebots orientiert. Die Anschlüsse in den Knoten definieren dabei die Fahrzeit zwischen den Knoten („So schnell wie nötig, statt so schnell wie möglich.“). Bahn und Bus ergänzen sich und bilden mit untereinander abgestimmten Fahrplänen und definierten Verknüpfungspunkten ein integriertes System. Der Bus leistet dabei sowohl eine Zubringerfunktion zum Bahnverkehr als auch die Abdeckung von durch die Bahn nicht erschlossenen Binnenverkehren (Schnellbuskonzept).

In einem weitergehenden Szenario „Plus 50 Prozent“ wird untersucht, welche Maßnahmen für eine entsprechende Steigerung des ÖPNV-Marktanteils erforderlich sind. Hierbei handelt es sich um einen visionären Ansatz, welcher der ehrgeizigen Leitidee folgt, den gesamten ÖPNV-Marktanteil um 50% von 6,4% auf ca. 10% zu erhöhen. Dazu wäre ein grundlegender Wandel mit fundamentalen Qualitätssteigerungen in allen ÖPNV-Bereichen nötig. Alle diesbezüglich skizzierten Ideen sind daher weder durchgeplant noch finanziert, es ist als ein von Realisierungschancen abstrahiertes Planspiel zu verstehen, das Denkanstöße liefern soll. Die den Kreis Dithmarschen betreffenden Ideen sind:

- Verlängerung der Linie RE6 über Hamburg-Altona nach Hamburg Hauptbahnhof,
- ein zusätzliches Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland,
- zwei zusätzliche Pendelzüge zwischen Hamburg und Husum zur Ergänzung der stündlichen Expresslinie Hamburg – Westerland,
- punktuelle Maßnahmen auf der Bahnstrecke Heide – Büsum zur Verbesserung der Streckengeschwindigkeit und der Anschlusssituation am Bahnhof Heide,
- Herstellung der Barrierefreiheit für die Bahnstationen Meldorf und Lunden (umgesetzt).

(2) Stationsmaßnahmen

Nachdem in den vergangenen Jahren die Bahnstationen Heide, Meldorf und Lunden vollständig barrierefrei hergestellt worden sind, soll dies bis 2023 für alle Bahnstationen im Kreis Dithmarschen erreicht werden.

Das 2018 veröffentlichte Stationsprogramm von DB Station & Service AG und Land SH gliedert sich in vier Umsetzungspakete. Aufgrund der zahlreichen großen Maßnahmen werden die Stationen in Dithmarschen mit dem Umsetzungspaket 3 (Bauhorizont 2021 – 2023) modernisiert und die Barrierefreiheit hergestellt. Folgende Stationen werden in diesem Zusammenhang baulich optimiert:

- Jarrenwisch,
- Reinsbüttel,
- St. Michaelisdonn,
- Süderdeich und
- Tiebensee.

Bedeutung für den Kreis Dithmarschen: Das Ziel der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2023 ist sehr positiv zu bewerten. Davon werden nicht nur Mobilitätseingeschränkte, sondern sämtliche Nutzer*innen des öffentlichen Verkehrs durch erleichterte Zugänglichkeit profitieren. Neben technischen und baulichen Voraussetzungen ist darüber hinaus vor allem ein modernes, leistungsfähiges und städtebaulich ansprechendes Stationsumfeld von besonderer Bedeutung für die Attraktivität des Gesamtsystems Öffentlicher Verkehr. Die Stationen sind für viele Nutzer*innen das Entrée in das öffentliche Verkehrssystem, deren Aufenthaltsqualität, Übersichtlichkeit und architektonische Wegelogik entscheidend den Erfolg des Systems mitbestimmen.

(3) Forderungen des Kreises Dithmarschen

Über den LNVP hinausgehend fordert der Kreis Dithmarschen folgende Weiterentwicklungen im SPNV:

- Sicherung einer mindestens stündlichen Bedienung aller Strecken und Bahnstationen im Kreisgebiet,
- Infrastruktursicherung auf den Strecken St. Michaelisdonn – Brunsbüttel und Wilster – Brunsbüttel,
- Ausbau der Strecke Heide – Büsum mit Verkürzung der Fahrzeit und Anschlussoptimierung in Heide,
- Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe – Westerland,
- Anbindung der Marschbahn (RE6) an den Hamburger Hauptbahnhof,
- Einsatz alternative emissionsfreier Antriebsformen,
- Reaktivierung der Bahnstationen Hemmingstedt und Weddingstedt.

9.2 ÖPNV

Trotz der in den vergangenen Jahren verfolgten Angebotsoffensive bestehen weitere Entwicklungspotenziale. Das Konzept des Grundnetzes („Starke Linien“) mit dem Planungsleitbild der „Starken Linien“ beinhaltet die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten, die sich in der Bedienungsqualität deutlich vom Schülerverkehr abheben und eine Erschließung einer breiten Kundschaft für den ÖPNV vor allem in den Marktsegmenten des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs ermöglichen.

Wie bereits skizziert bildet das SPNV/Bus-Grundnetz („Starke Linien“) das Rückgrat des ÖPNV im Kreis Dithmarschen und die Basis zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen. Dieses Grundnetz („Starke Linien“) gilt es weiter zu entwickeln und langfristig zu stabilisieren. Die im Jahr 2016 begonnene Umsetzung soll fortgeführt werden.

Während der Laufzeit des 4. RNVP stehen folgende Projekte im Vordergrund (vgl. Karte 12):

(1) Aufwertung des Stadtverkehrs Heide

Mit Neuvergabe des Stadtverkehrs Heide zum 01.01.2020 wird ein neues Fahrplankonzept umgesetzt. Zentrale Bausteine sind ein 30-Minuten-Takt mit Anschlusskoordination und „Rendezvous-Prinzip“ (aus allen Richtungen in alle Richtungen) am Bahnhof Heide (vgl. Karte 13). Darüber hinaus werden die Bedienungszeiten stark ausgedehnt, so dass auch abends und an Wochenenden ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht.

(2) Neuordnung des ÖPNV-Korridors Heide - Wöhrden / Wesselburen – Büsum

Der Verkehrskorridor zwischen Büsum und Heide bildet mit den weiteren zentralen Orten Wesselburen und Wöhrden ein für alle Fahrzwecke einschließlich des touristischen Verkehrs wichtiges ÖPNV-Potenzial. Das ÖPNV-Angebot mit einer Gemengelage von Taktansätzen, Schülerverkehren und unterschiedlichen Linienvläufen bietet aber für die potenziellen ÖPNV-Kund*innen derzeit wenig Transparenz. Eine Straffung des Angebotes und eine klarere Ausrichtung auf die einzelnen Fahrzwecke, aber auch das Zusammenspiel von SPNV und Busverkehr bedarf einer Überprüfung und Optimierung.

(3) Prüfung einer Verbindung Brunsbüttel – St. Michaelisdonn

In Ergänzung zur Schnellbuslinie Brunsbüttel – Itzehoe sollte die Stadt Brunsbüttel auch eine attraktive Anbindung an die Kreisstadt Heide und in Richtung Husum erhalten. Hierzu sollte eine Grundnetzverbindung („Starke Linie“) zum Bahnhof St. Michaelisdonn mit dortigem Anschluss an den SPNV geprüft werden, entweder über eine direkte Strecke oder über Averlak und Eddelak zur Aufnahme der dortigen Nachfragepotenziale.

(4) Prüfung einer Querverbindung Wöhrden – Meldorf – Albersdorf

Für die südwestlich und südöstlich von Heide gelegenen Gemeinden erfordert eine Fahrt Richtung Itzehoe und Hamburg in der Regel einen Umweg über den Bahnhof Heide, der auch noch teilweise mit höheren Fahrpreisen verbunden ist. Zudem besteht zwischen Wöhrden und Meldorf durch die Waldorfschule in Wöhrden eine nennenswerte Nachfrage im Schülerverkehr. Eine Linienvbindung Wöhrden – Meldorf – Albersdorf könnte die Fahrzeiten in das südliche Kreisgebiet und weiter nach Itzehoe und Hamburg deutlich verkürzen. Optional könnte die Linie auch weiter bis Büsum oder Wesselburen geführt werden. Aufgrund des abgestuften Nachfragepotenzials ist diese Linie zunächst nicht Bestandteil des Grundnetzes („Starke Linien“), dennoch sollte eine Prüfung erfolgen, um Fahrzeiten zu verkürzen und den Knoten Heide zu entlasten.

(5) Strukturelle Optimierung des ÖPNV-Korridors Heide – Albersdorf/Wrohm

Das derzeitige ÖPNV-Angebot weist nur wenig Transparenz auf. Die Fahrpläne sind geprägt vom Schülerverkehr, Taktansätzen und mäandrierenden Linienvläufen. Eine Überplanung unter besonderer Berücksichtigung einer Straffung des Angebotes sowie einer sinnvollen Koordination zwischen SPNV

und Bus-ÖPNV ist angebracht. Sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang auch die Prüfung von Anschlüssen in Heide, Albersdorf und Wrohm.

(6) Untersuchung einer durchgehenden Grundnetzlinie Heide – Meldorf – Marne – Brunsbüttel

Die bereits im Jahr 2016 überplante und in die Linien 2582, 2583 und 2584 unterteilte Verbindung Heide – Meldorf – Marne – Brunsbüttel soll der Zusammenlegung zu einer durchgängigen Grundnetzlinie („Starken Linie“) überprüft werden, so dass die existierenden Umstiege in Meldorf und Marne entfallen, um so die Verbindungsqualität und Gesamtattraktivität zu erhöhen.

(7) Prüfung der Umsetzbarkeit des in den Amtsentwicklungskonzepten der Ämter Büsum-Wesselburen und KLG Eider enthaltenen Konzepts der halbflexiblen BusShuttles

Das in den Amtsentwicklungskonzepten vorgestellte Konzept³⁵ sieht vor, dass die Flächenbedienung einer Region mittels eines halbflexiblen BusShuttles erfolgt. Bei einer Fahrt vom Wohnort zum nächsten Verknüpfungspunkt meldet der Fahrgast per Telefon oder App seinen Fahrtwunsch auf Basis eines Fahrplans an. Für den Rückweg ist keine vorherige Anmeldung erforderlich. Am Verknüpfungspunkt wartet alle zwei Stunden ein Fahrzeug und nimmt Fahrgäste des jeweiligen Bedienkorridors auf. Bei Einstieg in das Fahrzeug teilt der Fahrgast seinen Fahrtwunsch mündlich mit. Zwischen den festen Start- und Endpunkten ist der Linienweg flexibel nach den Fahrtwünschen der Fahrgäste gestaltbar (solange die rechtzeitige Ankunft am Verknüpfungspunkt eingehalten werden kann). Das Konzept soll hinsichtlich seiner Umsetzbarkeit überprüft werden. Ein Pilotprojekt ist dabei anzustreben.

(8) Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten im ÖPNV-Angebot im nördlichen Amt KLG Eider

Ähnlich der strukturellen Optimierung des ÖPNV-Korridors Heide – Albersdorf/Wrohm sollen die im nördlichen Amtsbereich verkehrenden Linien hinsichtlich ihrer Optimierungsmöglichkeiten überprüft werden. Im Vordergrund stehen transparente Fahrpläne, einheitliche und gestraffte Linienwege, Anschlüsse und Taktverkehre. Die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehre nach Friedrichstadt und Tönning sind vor dem Hintergrund unterschiedlicher Fahrtzwecke und in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Nordfriesland zu überprüfen.

(9) Neuordnung der Liniennummern

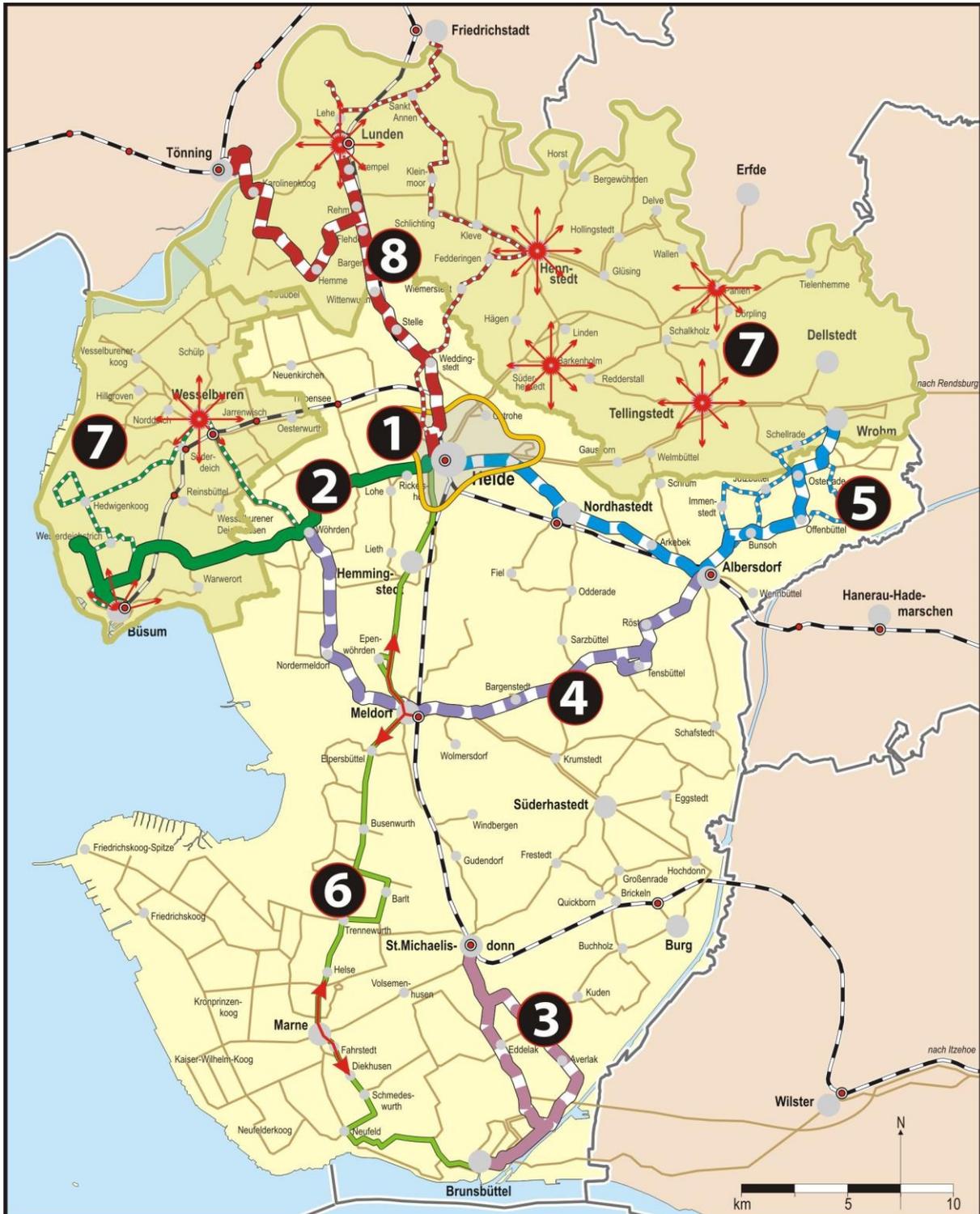
Als eine weitere Maßnahme zur Verbesserung von Merkbarkeit, Kommunikation und Vermarktung des ÖPNVs ist eine schlüssige Systematisierung der Liniennummerierung anzustreben, die eine höhere Transparenz bei der Orientierung im Liniennetz schafft. Dabei ist es das Ziel, sowohl die Netzhierarchie als auch die räumlichen Bezüge nachvollziehbar abzubilden und ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Leitidee dabei ist, innerhalb der dem Kreis Dithmarschen zugeordneten 2XXX-Liniengruppe die Grundnetzlinien („Starken Linien“) als höchstwertige Produkte mit auf volle Hunderter endenden Liniennummern zu versehen (z.B. 2500) und die hierarchisch und räumlich nachfolgenden logisch drum herum zu gruppieren.

(10) Prüfung einer Direktverbindung Tönning-Büsum-Friedrichskoog

Vor dem Hintergrund der touristischen Bedeutung der drei Standorte soll eine Direktverbindung Tönning – Büsum - Friedrichskoog betrachtet werden. Aufgrund der vorwiegenden touristischen Bedeutung sollte der Verkehr lediglich als Saisonverkehr betrieben werden.

³⁵ http://www.raum-energie.de/fileadmin/Downloads/Projekte/Amtsentwicklungskonzept_KLG_Eider/Amtsentwicklungskonzept_KLG_Eider_Bericht.pdf
http://www.raum-energie.de/fileadmin/Downloads/Projekte/Amtsentwicklung_Buesum-Wesselburen/Bericht_Amtsentwicklungskonzept_Buesum-Wesselburen_IRE_GGR_23042018.pdf

Karte 12: Planerische Schwerpunkte ab 2019



4. RNVP Kreis Dithmarschen
Planerische Schwerpunkte ab 2019

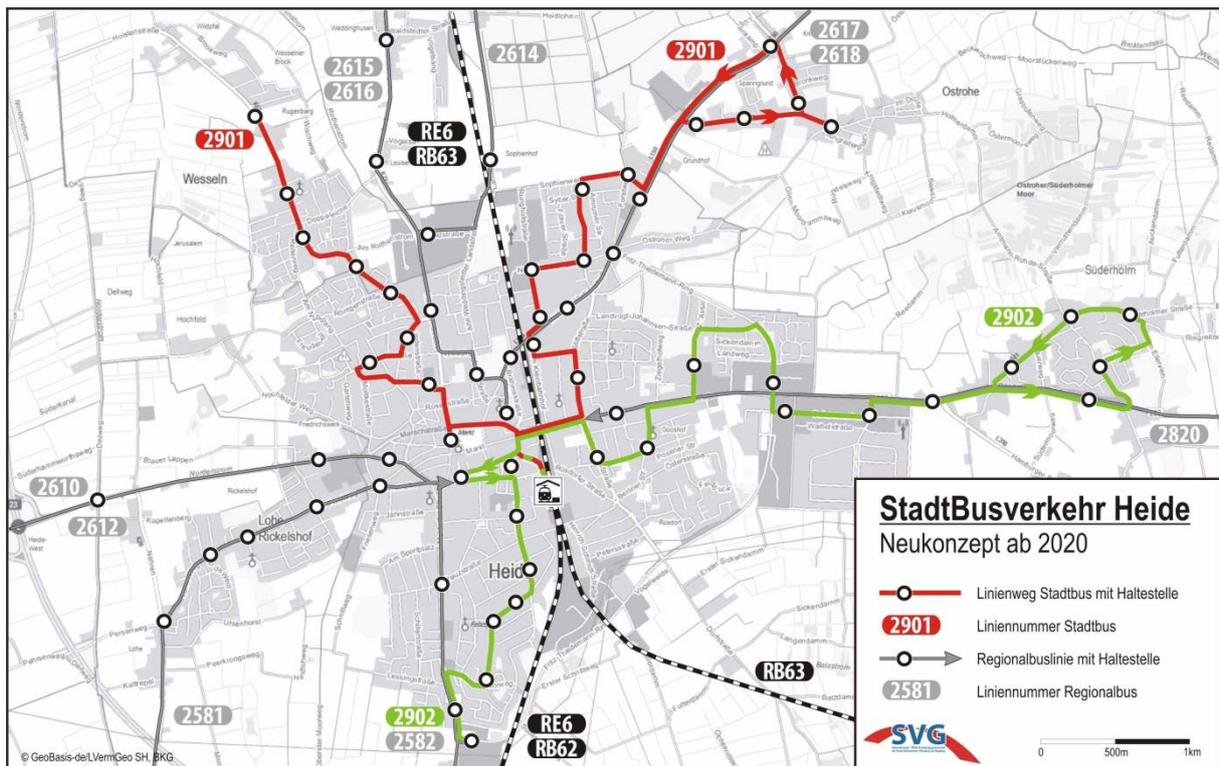
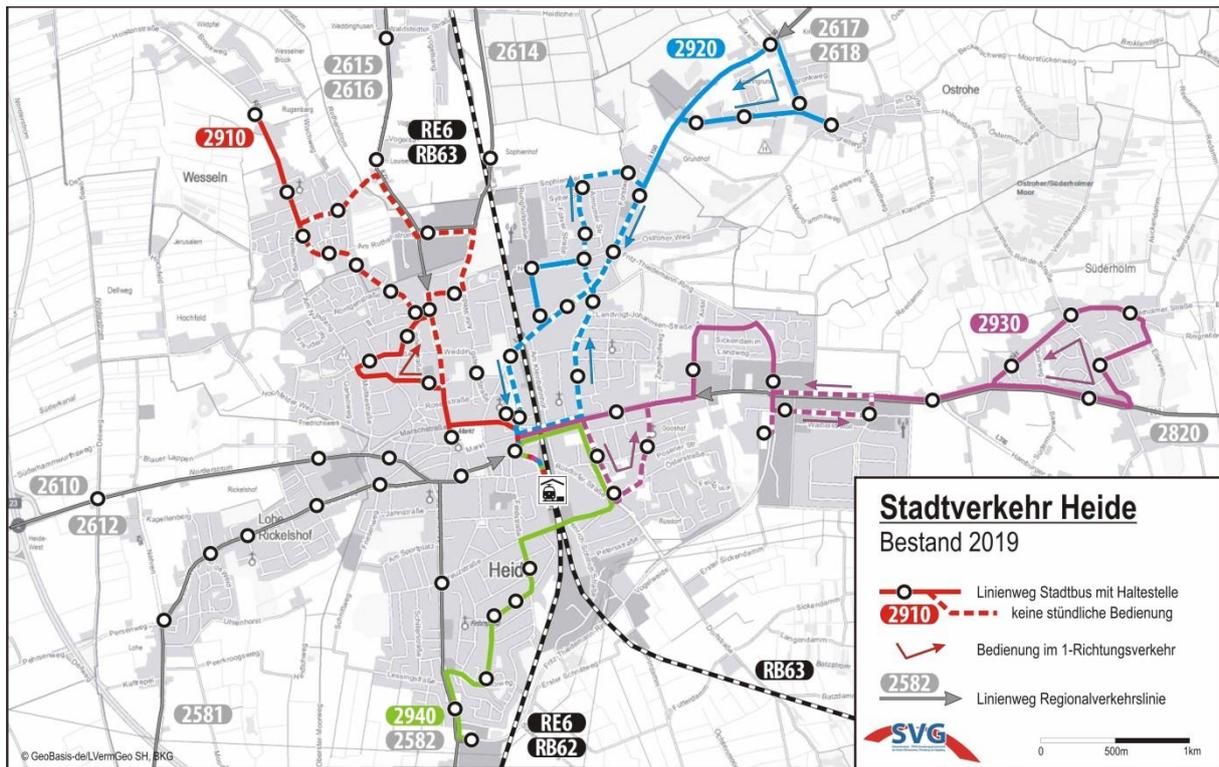
Entwurf:



Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000, LVerM Schleswig-Holstein 2004

- 1 Aufwertung des Stadtverkehrs Heide
- 2 Neuordnung des ÖPNV-Korridors Heide - Wöhrden - Wesselburen - Büsum
- 3 Prüfung einer Verbindung Brunsbüttel - Sankt Michaelisdonn
- 4 Prüfung einer Querverbindung Wöhrden - Meldorf - Albersdorf
- 5 Strukturelle Optimierung des ÖPNV-Korridors Heide - Albersdorf - Wrohm
- 6 Prüfung einer umsteigefreien Grundnetzlinie Heide - Meldorf - Marne - Brunsbüttel
- 7 Prüfung halbflexibler On-Demand-Verkehre in den Ämtern Büsum-Wesselburen & KLG Eider
- 8 Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten im nördlichen Amt KLG Eider

Karte 13: Stadtverkehr Heide: Bestand 2019 und Konzept ab 2020



Perspektive 2023+

Nach erfolgreicher Umsetzung dieser Maßnahmen sollte im nächsten Schritt über die Definition eines über den bisherigen Standard hinausgehenden Attraktivitätsstandards nachgedacht werden, um einen weitaus attraktiveren und auch gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähigeren ÖPNV zu ermöglichen.

Es ist an dieser Stelle klar herauszustellen, dass es sich hier um eine ambitionierte Zielformulierung handelt; das Erreichen der Taktfrequenzen wäre mit hohem finanziellem Zusatzaufwand verbunden.

Tabelle 19: ÖPNV-Fahrtenangebot nach Attraktivitätskriterien

Hierarchiestufe	Taktfrequenz nach Attraktivitätsstandard				
	HVZ / NVZ	SVZ I	NVZ	SVZ I	SVZ
	<i>montags - freitags</i>		<i>sonnabends</i>		<i>sonntags</i>
Stadtverkehr	15-30'-Takt	30-60'-Takt	15-30'-Takt	30-60'-Takt	30-60'-Takt
Grundnetz („Starke Linien“)	30'-Takt	30-60'-Takt	30'-Takt	30-60'-Takt	30-60'-Takt
Ergänzungsnetz	120'-Takt	bedarfsgerecht	120'-Takt	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht

Das Fahrtenangebot ist grundsätzlich nachfrageorientiert gestaltet. Dies trifft insbesondere für das Fahrtenangebot in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags, teilweise auch in der Nebenverkehrszeit zu. In der Hauptverkehrszeit ist das Grundfahrtenangebot der Nebenverkehrszeit mindestens vorzuhalten. In Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage (teilweise Nebenverkehrszeit, Schwachverkehrszeit, sonnabends, sonntags) soll aus übergeordneten verkehrspolitischen Gründen ein bestimmtes Basis-Fahrtenangebot aufrechterhalten werden.

9.3 Vernetzung des ÖPNV-Systems

(1) Vernetzung zwischen Bus- und Bahnverkehr

Mit der Etablierung des Integralen Taktfahrplan im landesweiten SPNV-Netz wurden Taktknoten eingerichtet, an denen zu einem bestimmten Zeitpunkt ein zeitnaher Umstieg zwischen allen dort verkehrenden SPNV-Linien möglich ist. Der Integrale Taktfahrplan im SPNV liefert ein transparentes, verlässliches und stabiles Fahrplangefüge, welches die Integration des Busverkehrs ermöglicht.

Der Kreis Dithmarschen verfügt mit dem Bahnhof Heide über einen Integrale Taktfahrplan-Knoten. Durch die weitergehende Vertaktung der Busangebote im Grundnetz („Starke Linien“) eröffnen sich neue Möglichkeiten einer verbesserten Anschlusskoordination als im bedarfsorientierten Schülerverkehr machbar ist. Hinzu kommt, dass mit einem vernetzten Bus-Bahn-Angebot eine sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger unterstützt wird und Vorteile für die ÖPNV-Kunden entstehen (z.B. Fahrzeitverkürzungen).

An folgenden ÖPNV-Knoten sollen vorrangig besonders attraktive Verknüpfungsbedingungen bestehen:

- Bahnhof Heide,
- Bahnhof/ZOB Meldorf,
- Bahnhof/ZOB St. Michaelisdonn,
- ZOB Marne,
- ZOB Brunsbüttel.

In den Jahren 2016 bis 2019 konnten bereits an allen aufgezeigten Verknüpfungspunkten die Umsteigebedingungen verbessert werden. Vor allem die Koordinierung von Anschlüssen hat zu einer deutlichen Reduzierung von Wartezeiten geführt.

Die Verknüpfung von Regional- und Stadtbusverkehr in Heide ist weiterhin unattraktiv, da die räumliche Trennung von Bahnhof und ZOB lange Fußwege mit sich bringt. Gleiches gilt für die Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und SPNV. Lediglich die Grundnetzlinie („Starke Linie“) 2820 sowie die Linie 2581 des Ergänzungsnetzes bedienen den Bahnhof und bieten attraktive Anschlüsse an den SPNV.

Neben einer weiteren Entwicklung der Grundnetzlinien („Starke Linien“) soll das Ziel verfolgt werden, die oben genannten Verknüpfungspunkte barrierefrei zu gestalten (vgl. Kapitel 9.5.2) und in Heide eine Zusammenlegung von Bahnhof und ZOB herbeizuführen.

(2) Vernetzung von ÖPNV und Individualverkehr

Fahrtenketten, bei denen verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, gewinnen künftig weiter an Bedeutung (sogenannte „Multimodalität“). Vor dem Hintergrund steigender Fahrtkosten im Kfz-Verkehr und eines stärkeren Bewusstseins für den Klimaschutz dürfte vor allem die Zubringerfunktion individueller Verkehrsmittel zu den ÖPNV-Hauptachsen eine wichtigere Rolle spielen. Mit dem Grundnetz der Starke Linien werden diese ÖPNV-Hauptachsen so attraktiv sein, dass je nach Fahrtrelation auch ein „gebrochener Verkehr“ für Verkehrsteilnehmer*innen sinnvoll wird.

Dahingehende Vernetzungsangebote sollten daher sukzessive entwickelt und vermarktet werden. Dazu zählen insbesondere:

- die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für Pkw- und Fahrrad an Bahnstationen und ausgewählten Bushaltestellen (Park and Ride und Bike and Ride) unter Berücksichtigung von Anforderungen und Potenzialen der E-Mobilität,
- Taxenstellplätze an Bahnstationen, ÖPNV-Verknüpfungspunkten und weiteren zentralen Bushaltestellen,
- Prüfung einer Kooperation von ÖPNV und CarSharing sowie ggf. weiteren Mobilitätsangeboten wie Bürgerbus / Dorfauto.

An folgenden Verknüpfungspunkten sollen attraktive Abstellanlagen gemäß des NAH.SH-Modulsystems (vgl. Kapitel 5.1.6) entstehen:

- Bahnhof Albersdorf,
- Bahnhof Heide,
- Bahnhof Lunden,
- Bahnhof Wesselburen,
- Bahnhof/ZOB Büsum,
- Bahnhof/ZOB Meldorf,
- Bahnhof/ZOB St. Michaelisdonn,
- ZOB Brunsbüttel,
- ZOB Burg,
- ZOB Marne,
- ZOB Tellingstedt,
- Friedrichskoog Spitze sowie
- in Hennstedt.

9.4 Alternative Bedienungsformen

Vor dem Hintergrund steigender Mobilitätsansprüche, begrenzter kommunaler Haushaltsmittel und dem demographischen Wandel wird es zukünftig wichtiger werden, bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems auch flexible Bedienformen stärker in den Fokus zu nehmen. An dem 2015 begonnen und

bereits abgeschlossenen Leitprojekt „Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personennahverkehr - von der Analyse zur Umsetzung“ in der Metropolregion Hamburg war auch der Kreis Dithmarschen (vertreten durch die SVG) beteiligt. Das Leitprojekt verfolgte das Ziel, die Einführung und Weiterentwicklung dieser Bedienformen in der Metropolregion Hamburg zu fördern - durch Information, durch die Bereitstellung rechtlicher, organisatorischer und technischer Lösungen mit gemeinsamen Qualitätsstandards. Im Ergebnis stehen eine regionsweite Bestandsanalyse³⁶ flexibler Bedienformen sowie ein Werkzeugkasten³⁷ mit Empfehlungen zu rechtlichen, organisatorischen und technischen Fragestellungen.

Eine besondere Herausforderung stellt die Herstellung der Barrierefreiheit in Verbindung mit alternativen Bedienungsformen dar. Vielfach werden Taxiunternehmen beauftragt (Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre), die im Normalbetrieb keine barrierefreien Fahrzeuge einsetzen. Es ist daher zu gewährleisten, dass auch hier im anzukündigenden Bedarfsfall barrierefreie Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Hinzu kommt außerdem die Notwendigkeit zur Schulung des Fahrpersonals.

Unter alternativen Bedienungsformen werden die Elemente des ÖPNV subsummiert, die aufgrund ihrer abweichenden Merkmale, wie Fahrzeuggröße, zeitlicher und räumlicher Betriebsflexibilität oder wegen ihrer Organisationsform, nicht dem klassischen ÖPNV zugeordnet werden können. Ihr Einsatz kann deshalb eine Option zur Gewährleistung der ÖPNV-Versorgung vor allem in ländlichen Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage sein, wo der klassische ÖPNV in der Regel weder verkehrlich noch wirtschaftlich vernünftig darstellbar ist. Folgende Grundformen, die zum Teil auch im Kreis Dithmarschen bereits zum Einsatz kommen, werden unterschieden:

- (1) **Linientaxis** ersetzen bei geringer aber regelmäßiger Nachfrage die unter diesen Umständen unwirtschaftlichen größeren Linienbusse in linien- und fahrplangebundener Weise. Treten in bedarfsgesteuerter Form auch als Anruf-Linien-Taxi auf.
- (2) **Bürgerbusse** unterscheiden sich zum einen in ihrer Organisationsform vom klassischen ÖPNV: Bürgerbusse werden von ehrenamtlichen Fahrer*innen geführt, die in einem durch die Bevölkerung eigeninitiativ getragenen Bürgerbusverein organisiert sind; sie sind daher nicht gezielt planbar. Zum anderen werden meist kleinere Fahrzeuge mit nur acht Passagierplätzen eingesetzt, die mit Führerschein Klasse B bewegt werden können.
- (3) **Anruf-Sammel-Taxis** bedienen ein bestimmtes Gebiet zu festgelegten Abfahrtszeiten an ebenfalls festgelegten Haltestellen nach telefonischer Anmeldung. Es werden nur bedarfsabhängige Fahrten durchgeführt und dabei verschiedene Fahrtwünsche gebündelt. Der Ausstieg ist nicht an die Haltestellen gebunden, Haustürbedienung ist möglich. Angeboten werden feste Abfahrtszeiten von allen Haltestellen des Bedienungsgebietes, in der Regel im 60-Minuten-Takt. Üblicherweise kommt ein besonderer Tarif zur Anwendung (Komfortzuschlag).

Unter dem Produktnamen „RUDI“ ist auch im Kreis Dithmarschen bereits ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot installiert, das inzwischen einen Großteil der Buslinien ergänzt. Dabei ist RUDI im Wesentlichen an bestehende Linienverläufe gebunden, so dass der Ein- und Ausstieg nur an bestehenden Haltestellen innerhalb des vorgegebenen Linienverlaufs³⁸ möglich ist. Mit RUDI werden die sonst bestehenden Angebotslücken am Wochenende und in den Abendstunden geschlossen. Mit einer Voranmel-

³⁶ <https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/5566666/ecf8fe326de5789933d7009250030ae3/data/bestandsanalyse-flexible-bediennen.pdf>

³⁷ <https://metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/8414266/lp-flexible-bediennen/>

³⁸ Tatsächlich trägt RUDI den Zusatz ALT, was Anruf-Linien-Taxi bedeutet und darauf hinweist, dass wir es hier mit einer Mischform aus Linien-Taxi und Anruf-Sammel-Taxi zu tun haben, der Einsatz von im Produktlabel RUDI enthaltenen (Klein)Bussen dürfte die Ausnahme sein.

dezeit von 45 Minuten kann RUDI telefonisch bestellt werden. Neben dem SH-Tarif muss ein Komfortzuschlag in Höhe von 2 Euro je Person und Fahrt entrichtet werden.

Zur besseren Wahrnehmung der RUDI-Fahrzeuge sollte eine einheitliche Kennzeichnung entwickelt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob RUDI auch außerhalb des Grundnetzes („Starke Linien“) in den späten Abendstunden zum Einsatz kommt und die Fahrten nicht zwangsläufig an der letzten Haltestelle des Fahrplans enden.

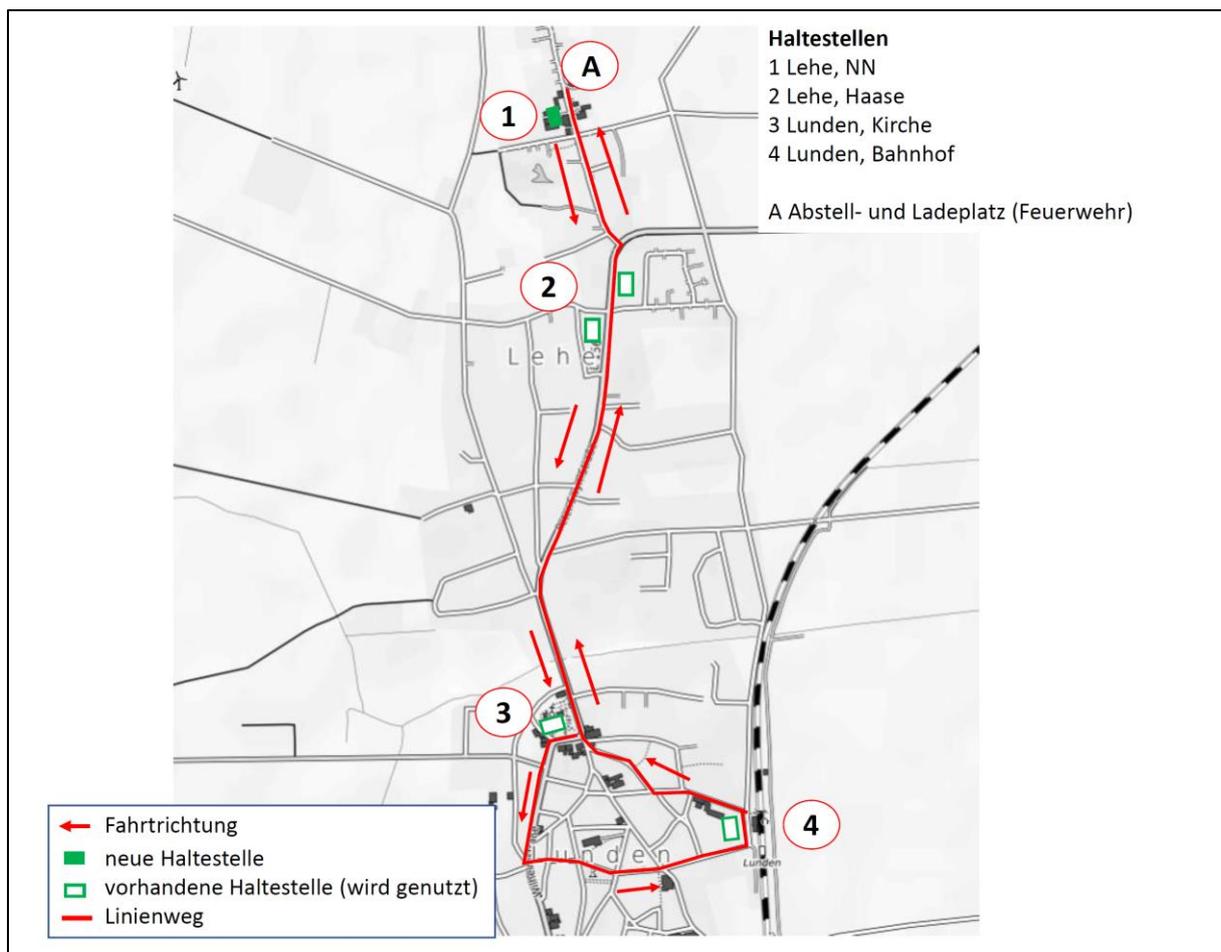
(4) Nachfragegesteuerte Verkehre (On-demand-Verkehre) sollen per **digitalem on-demand-Vertrieb** weiterentwickelt werden, dafür ist eine digitale Buchungsoption via App oder Webanwendung als NAH.SH-Verbundlösung anzustreben. Erste Ansätze dazu hat die NAH.SH entwickelt, diese sollen weiterverfolgt und vertieft werden. Kern der Ansätze ist die Integration eines Buchungs-Buttons in der NAH.SH-App. Erhält der*die Nutzer*in eine Routenauskunft, die eine on demand Fahrt enthält, so kann nicht nur das Ticket sondern auch die Fahrt direkt per Klick gebucht werden. Nach erfolgreicher Übermittlung und Disposition der Fahrt erhält der*die Nutzer*in eine E-Mail als Bestätigung.

(5) Sonderformen / neuer innovativer Ansätze bedarf es dort, wo auf Grund der strukturellen Bedingungen selbst die „herkömmlichen“ alternativen Bedienungsformen an Machbarkeitsgrenzen stoßen und trotzdem Entwicklungsprozesse gefördert werden sollen.

Als neue innovative Angebote werden gegenwärtig eine Reihe von on-demand-Verkehren in unterschiedlichen Einsatzgebieten getestet. Eines der Projekte wird derzeit in Schleswig-Holstein umgesetzt und verfolgt das Ziel, ÖPNV mit autonom fahrenden Bussen ohne feste Routen und Fahrpläne zu schaffen. Einziges Steuerelement ist die Nachfrage. Das Projekt „Nachfragegesteuerter Autonom Fahrender Bus“ wird mittels drei Nutzungsszenarien getestet - auf einer Teststrecke auf privatem Gelände, im Tourismus auf der Nordseeinsel Sylt und auf öffentlichen Straßen im Pendlerverkehr im Kreis Dithmarschen.

Während die Teststrecken auf dem privaten Gelände des GreenTEC Campus in Enge-Sande und auf Sylt bereits in Betrieb sind, laufen im Kreis Dithmarschen die Vorbereitungen für den Betrieb an.

Im Kreis Dithmarschen wurde im Februar 2019 die Auswahl der Teststrecke getroffen. Der betriebliche Kooperationspartner Autokraft GmbH hat nach einem Auswahlverfahren die Hamburger Fahrzeug Manufaktur GmbH mit der Lieferung eines vollelektrischen Kleinbusses beauftragt. Voraussichtlich Anfang September 2019 soll der Kleinbus seinen Betrieb zwischen Lehe und Lunden aufnehmen (vgl. Abbildung 13). dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger

Abbildung 13: Streckenführung Nachfragegesteuerter Autonom Fahren der Bus

Quelle: Büro autoBus (Interlink GmbH), 2018

Während der Projektlaufzeit (07/2017–06/2020) wird das Projekt sozialwissenschaftlich von der Christian-Albrecht-Universität zu Kiel begleitet, um Erkenntnisse hinsichtlich der Akzeptanz von autonomen Verkehren zu erhalten.

Je nach Fortschritt des Projektes könnte eine zweite Teststrecke im Kreis Dithmarschen umgesetzt werden. Im Fokus steht eine Verbindung zwischen der Gemeinde Norddeich und Wesselburen. Aufgrund der Streckengegebenheiten vor Ort wurde diese Strecke jedoch zunächst verworfen. Auf einem 600m langen Streckenabschnitt sind derzeit 100 km/h erlaubt, wodurch die zu erwartende Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Nachfragegesteuerter Autonom Fahren der Bus und Kraftfahrzeugverkehr ein großes Unfallrisiko birgt. Der Fahrzeughersteller Hanseatische Fahrzeug Manufaktur GmbH stellt jedoch in Aussicht, dass ein manueller Fahrbetrieb bis max. 49 km/h möglich ist, wodurch eine Realisierung der Teststrecke denkbar ist.

9.5 Barrierefreiheit

9.5.1 Fahrzeuge

Der Kreis Dithmarschen verfolgt das Ziel, die in seiner Zuständigkeit liegenden Bestandteile des ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten. Dazu gehören eine kreisweit 100%ige Niederflerbusquote (mit Ausnahme der RUDI-Fahrten), eine 100%ige Ausstattung der Busse mit automatischen Haltestelleninnenansagen und -anzeigen.

Mit einer 95,6%ige Niederflur-Busquote³⁹ konnten die im Bereich Barrierefreiheit von Fahrzeugen gesetzten Standards bereits heute größtenteils erreicht werden.

Von besonderer Bedeutung ist die verlässliche Beauskunftung der bereits heute von Niederflur-Fahrzeugen geleisteten Fahrten in allen Fahrplanmedien. Nur so kann eine barrierefreie Reisekette sicher geplant werden. Auch dieses Ziel ist bis 2022 zu erreichen.

Darüber hinaus hat die DB Regio Bus Nord GmbH ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem im Einsatz. Mit Hilfe dieses Systems können Echtzeitinformationen auch für die ÖPNV-Kunden*innen zugänglich gemacht werden (vgl. Kapitel 5.3.1).

9.5.2 Haltestellen

Im Gegensatz zu den vorgenannten Aspekten kann der Kreis die bauliche Barrierefreiheit von Bushaltestellen nicht direkt beeinflussen, weil diese in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger liegen. Dennoch engagiert sich der Kreis auch weiterhin in diesem Bereich und stimuliert das Vorankommen durch eine 50%ige Finanzierung der förderfähigen Kosten; mangels eigener Zuständigkeit und geeigneter Datengrundlagen kann er hier jedoch noch keine konkreten Ziele oder Ausnahmen definieren.

Mithilfe einer systematischen Bestandsaufnahme sollen die baulichen Maßnahmen zum Erreichen des Soll-Zustands der Barrierefreiheit definiert, priorisiert und Ausnahmen konkretisiert werden. Zur Fortführung der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind folgende Projekte in Abstimmung mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen anzugehen:

(1) **Aufbau eines Haltestellenkatasters und eines Haltestellen-Ausbauprogramms unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte „Barrierefreiheit“**

Um den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen systematisch durchführen sowie eine sinnvolle Prioritätenbildung und langfristige Finanzplanung vornehmen zu können, bedarf es einer strukturierten Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen sowie eines koordinierten Programms zur Erreichung der definierten Standards. Der Aufbau eines Haltestellenkatasters in Anlehnung an das Stationskataster im SPNV ist ein zentraler Baustein für ein langfristig effizientes Haltestellen-Management, das nicht nur ein Instrument für einen Abgleich mit den angestrebten Gestaltungs- und Ausstattungsstandards darstellt, sondern auch Synergien bei der Instandhaltung fördert. Das Projekt landesweites Haltestellenkataster ist unter Federführung der NAH.SH Ende 2018 angelaufen und sieht eine Fertigstellung in der zweiten Jahreshälfte 2020 vor.

(2) **Abgleich des Haltestellenausbauprogramms mit der Straßenbau-Leitplanung und Unterstützung der Kommunen beim Um- und Neubau von Haltestellen**

Der Kreis unterstützt die Kommunen als Straßenbaulastträger fachlich und finanziell bei der Umsetzung der Haltestellenstandards gemäß dem entsprechenden NAH.SH-Leitfaden (vgl. Kapitel 5.2.2). Die Umsetzung erfolgt bereits jetzt und wird kontinuierlich fortgeführt.

(3) **Verbesserte Ausstattung von Haltestellen mit Kundeninformationen**

Dringlicher Handlungsbedarf besteht derzeit bei der Kundeninformation an Haltestellen. Hier sollen folgende Verbesserungen umgesetzt werden, eine Vereinheitlichung gemäß NAH.SH-Corporate Design wird unterstützt (vgl. Kapitel 5.3.2):

³⁹ Gemessen an den Platzkilometern.

- Umsetzung des Haltestellen Corporate-Design der NAH.SH,
- Umstellen der linienbezogenen auf haltestellenbezogene Fahrpläne und
- Aushang von Liniennetz- und Umgebungsplänen an zentralen Haltestellen.

(4) **Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformationen an zentralen ÖPNV-Knoten**

Dynamische Anzeigen bieten den Kund*innen einen erheblichen Komfortgewinn, da nicht nur die Anzeige von IST-Abfahrtszeiten (Echtzeitdaten unter Berücksichtigung evtl. Verspätungen) möglich ist, sondern auch die Orientierung erleichtert wird. Aufgrund der Investitionskosten sind solche Einrichtungen zunächst nur für zentrale ÖPNV-Knoten vorzusehen, wobei die ZOBs mit direkter Bahnanbindung an erster Priorität für eine Installation stehen.

Das Land Schleswig-Holstein fördert die Beschaffung und Installation von dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigern an zentralen Bushaltestellen und hat dazu Prioritätsstandorte ermittelt. Im Kreis Dithmarschen können dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger an folgenden Verknüpfungspunkten gefördert werden:

- Heide Bahnhof und ZOB,
- Meldorf ZOB sowie
- Marne ZOB.

Derzeit wird geprüft, ob auch der ZOB in Brunsbüttel heraufgestuft werden kann, um auch hier Fördermittel des Landes zu erhalten. Ziel ist, an allen vier Standorten dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger einzurichten.

In einem zweiten Schritt sollen folgende Standorte für die Installation dynamischer Fahrgastinformations-Anzeiger in Augenschein genommen werden:

- Albersdorf,
- Burg,
- Büsum,
- Friedrichskoog,
- Hennstedt,
- Lunden,
- St. Michaelisdonn,
- Tellingstedt und
- Wesselburen.

9.6 **Tarif/Vertrieb**

Gemäß 4. landesweiten Nahverkehrsplan ist es Ziel der nächsten Jahre, die Bekanntheit des Verbundes NAH.SH und seiner Tarifangebote deutlich zu verbessern. Der SH-Tarif soll einfacher, moderner und kommunizierbarer werden. Dazu soll die Komplexität des SH-Tarifs abgebaut werden. Dort, wo es heute mehrere Produkte für die gleiche Zielgruppe gibt, soll die Anzahl der Angebote reduziert werden. Konkret bedeutet das (Auswahl):

- Heute vorhandene regionale Sortimente sollen in Preis und Tarifbestimmungen vereinheitlicht (zum Beispiel Seniorenkarte) oder gegebenenfalls gestrichen werden.
- Die Zusammenführung der Kleingruppenkarte im SH-Tarif mit dem Schleswig-Holstein-Ticket (der Deutschen Bahn AG) wird geprüft.
- Durch neue Anwendungsregeln werden die unterschiedlichen Preise für parallele Fahrtangebote mit dem Ziel der Vereinheitlichung überprüft.

Zur Weiterentwicklung des Vertriebssystems wird die Einführung eines mobilen Tickets (via Mobiltelefon, Smartphone oder Chipkarten) und eines E-Tickets angestrebt; dazu könnte die (NAH).SH-Card dienen und zu einer (elektronischen) Mobilitätskarte (inklusive Car-Sharing, Fahrradverleih) weiterentwickelt werden.

(1) Mobiles Ticket

Im Frühjahr 2019 wird der Launch des mobilen Tickets erwartet, so dass neben dem Online-Ticket dann auch via Smartphone ein Ticket erworben werden kann. Unmittelbar nach Einführung des mobilen Tickets soll eine Aufwertung durch kundenfreundliche Funktionen (z.B. One-Click-Buy Funktionen) erfolgen.

(2) Landesweites Semesterticket

Das landesweite Semesterticket soll für alle 55.000 Studierenden in Schleswig-Holstein gelten und zum Wintersemester 2019/20 eingeführt werden. Die Ausgabe des Tickets ist als modernes Handy-Ticket geplant. Alternativ kann kostenfrei ein Papierticket angefordert werden. Das Ticket gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg (HVV-Ringe A+B) in Bussen und Bahnen rund um die Uhr an 356 Tagen im Jahr.

(3) Prüfung neuer Ticketformen im Kreis Dithmarschen

Gemeinsam mit NSH und NAH.SH sollen neue, attraktive Ticketformen geprüft werden. Mögliche neue Angebote für Schüler*innen, wie beispielsweise eine Netzkarte oder Ergänzungskarten, sollen ebenso betrachtet werden wie Vergünstigungen für Senior*innen oder Kombitickets (das Veranstaltungsticket gilt auch als Fahrkarte). Zu prüfen sind auch mögliche alternative Ticketformen für alle Nutzer*innen (wie z. B. stark vergünstigte Hin- und Rückfahrkarten).

(4) Überprüfung der Ticketstruktur im Stadtverkehr Heide

Die Ticketstruktur im Stadtverkehr Heide soll hinsichtlich einheitlicher Angebote überprüft werden. Zu untersuchen ist, ob derzeit bestehende regionale Angebote durch bereits existierende Angebote im SH-Tarif ersetzt werden können.

(5) Abschaffung Komfortzuschlag RUDI

Zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV-Systems ist eine Abschaffung des Komfortzuschlags für den RUDI zu prüfen.

(6) Einführung einer appbasierten Buchung alternativer Bedienungsformen

Wie bereits in Kapitel 9.4 erläutert, soll die Buchung alternativer Bedienungsformen weiterentwickelt werden. Neben der Buchung via Telefon soll auch eine Buchungsoption via NAH.SH-App und Website eingeführt werden. Vor allem technikaffine Nutzergruppen profitieren von dieser neuen, unkomplizierten und schnellen Buchungsoption.

(7) Einführung des bargeld- und fahrscheinlosen Vertriebs: Check in-Be Out

Die NAH.SH arbeitet an der Einführung des volldigitalen Vertriebs. Check in-Be Out soll die automatische Erfassung der ÖPNV-Nutzung und Abrechnung per Smartphone leisten.

9.7 Marketing

Um die Potenziale für den regionalen ÖPNV konsequent auszuschöpfen, sind das ÖPNV-Angebot und hier vor allem besondere Qualitäten offensiv zu bewerben. Zudem ist ein wichtiges Ziel für den ÖPNV-

Aufgabenträger, die Bekanntheit des integrierten ÖPNV-Angebotes flächendeckend zu erhöhen. Aufbauend auf den bestehenden Informationsangeboten werden die Schwerpunkte im ÖPNV-Marketing in den kommenden Jahren auf folgenden Aktivitäten liegen:

(1) Entwicklung eines kreisweiten Marketingkonzepts

Durch die Einbeziehung neuer Bedienungsformen sowie die Weiterentwicklung des Angebotes und der Vernetzung des ÖPNV-Systems entstehen neue Nutzungsqualitäten, die es gezielt zu vermarkten gilt. Insbesondere die „hochwertigen ÖPNV-Angebote“ sowie die verbesserten Zubringerverkehre zu den Hauptachsen bieten hier Ansatzpunkte, neue Kunden zu gewinnen und vorhandenen Kund*innen die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern. Zielgruppen sind hierbei vor allem die Berufspendler*innen, der Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie Senior*innen und Tourist*innen.

Neben den landesweiten Marketingkampagnen der NAH.SH soll ein kreisweites Marketingkonzept, das neben einer offensiven Vermarktung des Angebots in unterschiedlichen Medien auch besondere Angebote zur ÖPNV-Nutzung (z.B. kostenlose Nutzung des ÖPNV an bestimmten Aktionstagen) enthält, entwickelt werden.

(2) Weiterentwicklung und Integration der ÖPNV-Informationsangebote

Ausgehend von den bereits durchgeführten Verbesserungen der ÖPNV-Informationsangebote sollten vor allem Informationen zum Bedienungsangebot der Bevölkerung noch transparenter und ansprechender vermittelt werden. Neben der inhaltlichen und gestalterischen Überarbeitung des Fahrplanbuches steht hier die Weiterentwicklung der räumlichen Informationen (vor allem Linienverlaufspläne) und der Fahrplanaushänge an Haltestellen („Haltestellenfahrplan“) im Vordergrund. Zur Vereinheitlichung der Informationsmedien sollten die Vorgaben des noch zu konkretisierenden NAH.SH-Corporate Designs Verwendung finden.

(3) Barrierefreie ÖPNV-Informationen

Im Rahmen der Weiterentwicklung der ÖPNV-Informationen sind die Anforderungen alter und mobilitätseingeschränkter Menschen besonders zu berücksichtigen. Dazu sind die bestehenden ÖPNV-Informationsangebote unter Beachtung der unter 5.2.3 definierten Anforderungen zu überprüfen und entsprechend anzupassen.

(4) Kooperation zwischen ÖPNV und Tourismus

Aufgrund der Bedeutung Dithmarschens als Urlaubsdestination spielt der Tourismusverkehr bei der Gestaltung des Verkehrssystems eine besondere Rolle. Die Tourist*innen sind auch für den regionalen ÖPNV eine wichtige Zielgruppe, die verstärkt mit der Bahn anreist. Es ist zu prüfen, ob über das Grundnetz der Starken Linien hinaus weitere touristische ÖPNV-Angebote sinnvoll sind, die ggf. auch nur saisonal betrieben werden. Grundsätzlich ist auf allen Ebenen eine intensivere Kooperation zwischen dem ÖPNV, dem Tourismusservice und der Tourismuswirtschaft anzustreben, um das Ziel eines nachhaltigen Tourismus gemeinsam zu fördern.

9.8 Alternative Antriebstechnologien

Der ÖPNV ist mit seinen durch Bündelungseffekte bewirkten, im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich geringeren pro Kopf-Energieverbräuchen und Schadstoffemissionen seit jeher ein Aktivposten des praktizierten Umweltschutzes. Während der Ausstoß von Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid, Stickoxid und Feinstaub durch die kontinuierliche gesetzliche Verschärfung der Abgasnormen für Neufahrzeuge (seit 2014 gilt EURO 6) bereits erfolgreich auf ein sehr niedriges Niveau reduziert werden

konnte, ist beim Treibhausgas Kohlendioxid noch „Luft nach oben“. Um auch diese Potenziale effektiv auszuschöpfen, muss bei den Antriebstechnologien angesetzt und der Einsatz fossiler Energieträger abgebaut werden.

Nach aktuellem Stand der Entwicklungen ist für den ÖPNV der Einsatz von batterie-elektrischen, mit regional regenerativ erzeugter Energie betriebenen **E-Bussen** mit Übernachtladung aufgrund folgender Eigenschaften als vorteilhaft zu bewerten:

- deutlich höhere Wirkungsgrade und niedrigere Betriebskosten als bei Diesel-, Hybrid- oder Wasserstoffbussen,
- Nutzung der in „Verbrauchstälern“ produzierten Energie,
- Verzicht auf „unterwegs-Ladeinfrastruktur“,
- unkompliziertes, robustes Antriebssystem,
- keine umweltschädlichen Abgasemissionen,
- keine antriebsbedingten Lärmemissionen,
- hohe gesellschaftliche Akzeptanz.

An der Lösung des bisherigen Problems zu geringer Reichweiten wird durch Weiterentwicklungen auf dem Sektor der Batterietechnik intensiv gearbeitet. So bieten vermehrt Hersteller Busse mit garantierten Reichweiten von 150-200 km an, Tendenz steigend. Um ganze Flotten auf E-Busse umzustellen, käme es dabei aber noch zu wirtschaftlich problematischen Expansionen des Fahrzeugbedarfs. Deshalb erscheint derzeit allenfalls der Einsatz auf geeigneten Umläufen sinnvoll. Mit steigender Reichweite werden sich die Einsatzmöglichkeiten bis hin zur Flächendeckung erhöhen. Es wird erwartet, dass im Laufe dieses Entwicklungsprozesses auch die Investitionskosten pro E-Bus, die aktuell noch doppelt so hoch wie die eines Dieselmotors sind und durch niedrigere Betriebskosten bislang nicht ausgeglichen werden können, spürbar sinken und den Break-Even-Point erreichen werden; dabei sind auch Investitionen in Lade- und Werkstattinfrastruktur zu berücksichtigen. Wann genau diese Entwicklungsstufe erreicht wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar prognostizieren.

Da der E-Bus-Sektor zudem von Lieferengpässen bei den Herstellern gekennzeichnet ist, unterstützt der Kreis Dithmarschen ein alternatives Projekt namens PiLUDE - **P**ilotvorhaben zur **U**mrüstung von **D**ieselmotoren auf **E**lektroantrieb - das hier hilfreich sein kann.

Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenbusse sind weitgehend frei von Reichweiten- und Speicherproblemen, dafür ist die Wirtschaftlichkeit problematischer, wofür nicht zuletzt die ggü. Dieselmotoren rund dreimal so hohen Investitionskosten verantwortlich sind. Dennoch sprechen spezifische Standortvorteile dafür, das Thema genauer zu betrachten. Zu diesem Zweck werden die Kooperationspartner Kreise Steinburg und Dithmarschen 2019 über die Regionale Kooperation Westküste ein Gutachten vergeben, das die entsprechende Machbarkeit aus wirtschaftlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Perspektiven untersuchen, mit Diesel- und E-Bussen vergleichen und Umsetzungsempfehlungen entwickeln soll.

Vor diesem Hintergrund soll das Thema intensiv beobachtet und Einsatzmöglichkeiten ausgelotet werden. Sollten sich während der Laufzeit dieses RNVPs geeignete Potenziale identifizieren lassen, soll die Realisierung verfolgt werden.

9.9 Maßnahmenumsetzung

Das tagesgeschäftliche Management des ÖPNV-Systems z.B. in Form von Prüfung und ggf. Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist vielfach nicht planbar. Unabhängig davon verfolgt der Kreis Dithmarschen auch im 4. RNVP eine umfassende Strategie mit dem Ziel der Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt, wobei alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen wird folgendermaßen priorisiert:

Jenseits von konkreten Prioritätsklassen sind Maßnahmen aus dem Bereich Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 9.5). Dieses Thema ist von grundsätzlicher, übergeordneter Bedeutung, nicht optional und damit verbindlich zu verfolgen. In diese Kategorie fallen auch bereits begonnene Projekte, die für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Gesamtattraktivität von großer, grundlegender Bedeutung sind, nämlich das mobile Ticket (vgl. Kapitel 9.6) und der Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformation (vgl. Kapitel 9.5.2).

Erste Priorität besitzt für den Kreis der weitere attraktivitätsorientierte Ausbau des Grundnetzes („Starke Linien“) mit dem Ziel, den Verkehrsmarktanteil weiter zu steigern (vgl. Kapitel 9.2). Ebenfalls vorrangig soll die Umsetzung eines kreisweiten Marketingkonzepts behandelt werden, um das neu entwickelte ÖPNV-Angebot kreisweit zu vermarkten.

In die Kategorie **weitere Priorität** fallen optionale Ansätze. Dazu gehört beispielsweise die Prüfung der Umsetzbarkeit der halbflexiblen BusShuttles (vgl. Kapitel 9.2) oder die Entwicklung neuer Ticketformen für bestimmte Nutzergruppen.

In diese Kategorie fallen auch die mögliche Installationen von Fahrradverknüpfungsanlagen an ÖPNV-Knoten, die aufgrund fehlender Zuständigkeit nur bedingt steuerbar sind und BürgerBusse als interessante Alternativen, jedoch mit der Einschränkung, dass Engagement der Bürger*innen nicht verordnet werden kann; dauerhafte Lösungen entstehen nur aus dem Bedürfnis in der Bevölkerung selbst. Wenn in diesen Bereichen Dynamik entsteht, soll darauf flexibel reagiert werden.

Insbesondere aus ökologischer Sicht ist ein deutlicher Bedeutungszuwachs der **E-Mobilität** als vollständig emissionsfreier und lärmarmen Technologie zu erwarten. Sollte sich dies während des 4. RNVPs als technisch und wirtschaftlich darstellbar erweisen, rechtfertigte dies eine höhere Priorisierung des Themas. Möglichkeiten des Einsatzes von **E-Bussen** sollen deshalb beobachtet, ausgelotet und ggf. verfolgt werden. Eine Ausdehnung des Ansatzes auf Wasserstoffbusse ist denkbar.

In Anlehnung an die Perspektive 2023+ (vgl. Kapitel 9.2) wird folgende Vision festgehalten: Bis 2030 erfolgt die Umstellung aller im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe.

ANHANG

Tab. A-1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Auspendler*innen und Einpendler*innen

Wohnort	Einwohner*innen 30.09.2017	davon soz.vers.pfl. beschäftigt 30.06.2017	Auspendler*innen insgesamt 30.06.2017	Auspendler*innen kreisintern 30.06.2017	Auspendler*innen über Kreisgrenze 30.06.2017	Einpendler*innen insgesamt 30.06.2017	Einpendler*innen kreisintern 30.06.2017	Einpendler*innen über Kreisgrenze 30.06.2017	soz.vers.pfl. Arbeitsplätze am Ort 30.06.2017	Arbeitsort = Wohnort 30.06.2017
Abersdorf	3.764	1.194	943	566	377	829	572	257	1.080	251
Brunsbüttel, Stadt	12.702	4.684	2.171	788	1.383	4.199	2.579	1.620	6.714	2.513
Buchholz	1.001	354	337	226	111	87	77	10	104	17
Büsum	4.888	1.288	555	280	275	1.355	1.198	157	2.088	733
Burg (Dithmarschen)	4.146	1.336	1.105	621	484	405	327	78	637	231
Edelak	1.357	555	518	347	171	129	105	24	166	37
Friedrichskoog	2.554	755	478	315	163	478	335	143	756	277
Heide, Stadt	21.621	7.349	3.682	2.005	1.677	7.852	6.265	1.587	11.523	3.666
Hemmingstedt	2.872	1.123	929	691	238	983	828	155	1.179	194
Hennsiedt	1.944	638	525	351	174	418	374	44	532	113
Hochdonn	1.102	397	381	205	176	92	58	34	108	16
Lehe	1.086	376	353	198	155	71	54	17	94	23
Lohr-Rickelshof	2.100	741	712	528	184	241	209	32	270	29
Lunden	1.693	503	395	199	196	393	307	86	501	108
Marme, Stadt	5.853	1.950	1.366	889	477	1.280	1.106	174	1.864	584
Meldorf, Stadt	7.264	2.409	1.559	1.010	549	2.827	2.527	300	3.677	850
Nindorf	1.164	439	407	303	104	208	188	20	240	32
Nordhastedt	2.868	1.038	954	700	254	135	121	14	219	84
Pahlen	1.181	415	370	230	140	209	149	60	254	45
Sankt Michaelisdamm	3.414	1.218	1.029	697	332	513	440	73	702	189
Schafstedt	1.253	483	438	251	187	99	72	27	144	45
Tellingstedt	2.614	951	755	505	250	462	377	85	658	196
Weddingstedt	2.326	871	797	628	169	415	341	74	489	74
Wesselburen, Stadt	3.354	1.120	941	659	282	496	416	80	675	179
Wesselin	1.441	509	494	376	118	485	428	57	500	15
Wöhrden	1.289	510	450	347	103	188	163	25	248	60
Gemeinden <1.000 Ew.	36.879	13.435	12.405	8.641	3.764	4.129	2.940	1.189	5.165	1.031
Summe	133.730	46.641	35.049	22.556	12.493	28.978	22.556	6.422	40.587	11.592

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017

Daten für Gemeinden unter 1.000 Einwohner*innen dürfen nicht veröffentlicht werden.
Dargestellt werden nur Pendlerbewegungen ab 10 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Tab. A-2: Auspendler*innen nach Zielgebieten außerhalb des Kreises

Quelle: Stadt / Gemeinde	Einwohner*innen		soz. vers. pfl. Beschäftigte		Auspendler*innen		Anteil an soz. vers. pfl. Beschäftigten		Zielgebiet		Anzahl soz. vers. pfl. Beschäftigter		Zielgebiet		Anzahl soz. vers. pfl. Beschäftigter		andere Ziele außerhalb HEI	
	30.09.2017	30.06.2017	gesamt	außerhalb HEI	gesamt	außerhalb HEI	gesamt	außerhalb HEI	Kreis / kreisfreie Stadt	Kreis / kreisfreie Stadt	Beschäftigter	Beschäftigter	Kreis / kreisfreie Stadt	Kreis / kreisfreie Stadt	Beschäftigter	Beschäftigter		
Albersdorf	3.764	1.194	943	377	31,6%	Steinburg	86	Rendsburg-Eckernförde	67	Hamburg	60	164						
Brunsbüttel, Stadt	12.702	4.684	2.171	1.383	29,5%	Steinburg	490	Hamburg	273	Kiel	93	527						
Buchholz	1.001	354	337	111	31,4%	Steinburg	53	Hamburg	21	Pirneberg	11	26						
Büsum	4.888	1.288	555	275	21,4%	Hamburg	46	Nordfriesland	39	Kiel	32	158						
Burg (Dithmarschen)	4.146	1.336	1.105	484	36,2%	Steinburg	225	Hamburg	82	Pirneberg	32	145						
Edelak	1.357	555	518	171	30,8%	Steinburg	80	Hamburg	31			60						
Friedrichskoog	2.554	755	478	163	21,6%	Steinburg	36	Hamburg	27			100						
Heide, Stadt	21.621	7.349	3.682	1.677	22,8%	Nordfriesland	316	Hamburg	256	Steinburg	202	903						
Hemmingstedt	2.872	1.123	929	238	21,2%	Nordfriesland	39	Steinburg	32	Hamburg	31	136						
Hennstedt	1.944	638	525	174	27,3%	Nordfriesland	50	Rendsburg-Eckernförde	30	Hamburg	13	81						
Hochdönn	1.102	397	381	176	44,3%	Steinburg	81	Hamburg	30	Pirneberg	12	53						
Lehe	1.086	376	353	155	41,2%	Nordfriesland	87	Hamburg	14			54						
Lohe-Rickelshof	2.100	741	712	184	24,8%	Nordfriesland	32	Steinburg	27	Hamburg	24	101						
Lunden	1.693	503	395	196	39,0%	Nordfriesland	101	Rendsburg-Eckernförde	19	Schleswig-Flensburg	11	66						
Marne, Stadt	5.853	1.950	1.366	477	24,5%	Steinburg	147	Hamburg	91	Rendsburg-Eckernförde	29	210						
Meldorf, Stadt	7.264	2.409	1.559	549	22,8%	Steinburg	130	Hamburg	95	Nordfriesland	61	263						
Nindorf	1.164	439	407	104	23,7%	Steinburg	28	Hamburg	20	Kiel	10	46						
Nordhastedt	2.868	1.038	954	254	24,5%	Rendsburg-Eckernförde	46	Steinburg	45	Hamburg	31	132						
Pahlen	1.181	415	370	140	33,7%	Rendsburg-Eckernförde	43	Schleswig-Flensburg	28	Nordfriesland	27	42						
Sankt Michaelisdamm	3.414	1.218	1.029	332	27,3%	Steinburg	127	Hamburg	55	Pirneberg	23	127						
Schaistedt	1.253	483	438	187	38,7%	Steinburg	54	Hamburg	39	Pirneberg	17	77						
Tellingstedt	2.614	951	755	250	26,3%	Rendsburg-Eckernförde	57	Nordfriesland	33	Kiel	32	128						
Weddingstedt	2.326	871	797	169	19,4%	Nordfriesland	49	Hamburg	26	Steinburg	16	78						
Wesseburen, Stadt	3.354	1.120	941	282	25,2%	Nordfriesland	119	Hamburg	37	Rendsburg-Eckernförde	16	110						
Wessein	1.441	509	494	118	23,2%	Hamburg	24	Nordfriesland	21	Steinburg	19	54						
Wühren	1.289	510	450	103	20,2%	Nordfriesland	20	Hamburg	18			65						
Gemeinden <1.000 Ew.	36.879	13.435	12.405	3.764	28,0%													
Summe	133.730	46.641	35.049	12.493	26,8%													

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017
 Daten für Gemeinden unter 1.000 Einwohner*innen dürfen nicht veröffentlicht werden.
 Dargestellt werden nur Pendlerbewegungen ab 10 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Tab. A-3: Auspendler*innen nach Zielgebieten innerhalb des Kreises

Quelle: Stadt / Gemeinde	Einwohner*innen		soz.vers.pfl. Beschäftigte		Auspendler*innen		Anteil an soz.vers.pfl. Beschäftigten		Zielgebiet: Kreis / kreisfreie Stadt		Anzahl soz.vers.pfl. Beschäftigter		Zielgebiet: Kreis / kreisfreie Stadt		Anzahl soz.vers.pfl. Beschäftigter		andere Ziele außerhalb HEI	
	30.09.2017	30.06.2017	30.06.2017	30.06.2017	gesamt	innerhalb HEI	soz.vers.pfl. Beschäftigten	soz.vers.pfl. Beschäftigten	Kreis / kreisfreie Stadt	Kreis / kreisfreie Stadt	Beschäftigter	Beschäftigter	Kreis / kreisfreie Stadt	Kreis / kreisfreie Stadt	Beschäftigter	Beschäftigter	außerhalb HEI	außerhalb HEI
Albersdorf	3.764	1.194	943	566	943	566	47,4%	217	Heide	Meldorf	80	25	Hemmingstedt	25	244			
Brunsbüttel, Stadt	12.702	4.684	2.171	788	2.171	788	16,8%	170	Heide	Marn	165	148	Meldorf	148	305			
Buchholz	1.001	354	337	226	337	226	63,8%	77	Brunsbüttel	Burg (Dithmarschen)	41	22	Meldorf	22	86			
Büsum	4.888	1.288	555	280	555	280	21,7%	104	Heide	Westerdeichstrich	34	29	Westerdeichstrich	29	113			
Burg (Dithmarschen)	4.146	1.336	1.105	621	1.105	621	46,5%	200	Brunsbüttel	Meldorf	200	88	Heide	88	242			
Edelak	1.357	555	518	347	518	347	62,5%	187	Brunsbüttel	Heide	37	20	Meldorf	20	103			
Friedrichskoog	2.554	755	478	315	478	315	41,7%	97	Marn	Brunsbüttel	59	37	Heide	37	122			
Heide, Stadt	21.621	7.349	3.682	2.005	3.682	2.005	27,3%	365	Meldorf	Büsum	256	158	Hemmingstedt	158	1.226			
Hemmingstedt	2.872	1.123	929	691	929	691	61,5%	369	Heide	Meldorf	86	33	Brunsbüttel	33	203			
Hennstedt	1.944	638	525	351	525	351	55,0%	158	Heide	Weddingstedt	20	17	Meldorf	17	156			
Hochdonn	1.102	397	381	205	381	205	51,6%	52	Brunsbüttel	Burg (Dithmarschen)	37	27	Heide	27	89			
Lehe	1.086	376	353	198	353	198	52,7%	57	Heide	Lunden	54	14	Meldorf	14	73			
Lohe-Rickelshof	2.100	741	712	528	712	528	71,3%	329	Heide	Meldorf	30	28	Hemmingstedt	28	141			
Lunden	1.693	503	395	199	395	199	39,6%	67	Heide	Meldorf	16	14	Lehe	14	102			
Marn, Stadt	5.853	1.950	1.366	889	1.366	889	45,6%	333	Brunsbüttel	Heide	147	106	Meldorf	106	303			
Meldorf, Stadt	7.264	2.409	1.559	1.010	1.559	1.010	41,9%	390	Heide	Brunsbüttel	105	51	Marn	51	464			
Nindorf	1.164	439	407	303	407	303	69,0%	115	Meldorf	Heide	69	24	Brunsbüttel	24	96			
Nordhastedt	2.868	1.038	954	700	954	700	67,4%	351	Heide	Meldorf	61	43	Albersdorf	43	245			
Pahlen	1.181	415	370	230	370	230	55,4%	92	Heide	Teilingsstedt	21	15	Hennstedt	15	102			
Sankt Michaelisdamm	3.414	1.218	1.029	697	1.029	697	57,2%	263	Brunsbüttel	Meldorf	100	81	Heide	81	253			
Scharstedt	1.253	483	438	251	438	251	52,0%	60	Heide	Meldorf	38	28	Albersdorf	28	125			
Teilingsstedt	2.614	951	755	505	755	505	53,1%	203	Heide	Albersdorf	29	28	Meldorf	28	245			
Weddingstedt	2.326	871	797	628	797	628	72,1%	370	Heide	Albersdorf	33	33	Hemmingstedt	33	192			
Wesselburen, Stadt	3.354	1.120	941	659	941	659	58,8%	178	Büsum	Büsum	152	45	Meldorf	45	284			
Wesseln	1.441	509	494	376	494	376	73,9%	252	Heide	Meldorf	28	21	Hemmingstedt	21	75			
Wöhren	1.289	510	450	347	450	347	68,0%	120	Heide	Friedrichsgabekeoog	40	36	Meldorf	36	151			
Gemeinden <1.000 Ew.	36.879	13.435	12.405	8.641	12.405	8.641	64,3%											
Summe	133.730	46.641	35.049	22.556	35.049	22.556	48,4%											

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017
 Daten für Gemeinden unter 1.000 Einwohner*innen dürfen nicht veröffentlicht werden.
 Dargestellt werden nur Pendlerbewegungen ab 10 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Tab. A-4: Eippendler*innen nach Quellgebieten auBerhalb des Kreises

Ziel: Stadt/ Gemeinde	Einwohner*innen		soz.vers.pfl. Arbeitsplätze		Arbeitsort = Wohnort	Eippendler*innen		Anteil an		Anzahl soz.vers.pfl. Beschäftigter	Anzahl soz.vers.pfl. Beschäftigter	andere Quellen auBerhalb HEI
	30.09.2017	30.06.2017	30.06.2017	30.06.2017		gesamt	innerhalb HEI	auBerhalb HEI	soz.vers.pfl. Beschäftigter			
Albersdorf	3.764	1.080	251	829	251	572	257	23,8%	85	41	30	101
Brunsbüttel, Stadt	12.702	6.714	2.513	4.199	2.579	1.620	1.620	24,1%	995	93	89	443
Buchholz	1.001	104	17	87	77	10	10	9,6%	43	16	14	84
Büsum	4.888	2.088	733	1.355	1.198	157	157	7,5%	41	10	37	14
Bug (Dithmarschen)	4.146	637	231	405	327	78	78	12,2%	10	10	10	11
Ecklak	1.357	166	37	129	105	24	24	14,5%	12	10	6	14
Friedrichskoog	2.554	756	277	478	335	143	143	18,9%	446	239	260	582
Heide, Stadt	21.621	11.523	3.666	7.852	6.265	1.587	1.587	13,8%	30	25	15	85
Hemmingstedt	2.872	1.179	194	983	828	155	155	13,1%	17	13	27	27
Hennstedt	1.944	532	113	418	374	44	44	8,3%	13	13	21	21
Hochdorn	1.102	108	16	92	58	34	34	31,5%	11	11	6	6
Lehe	1.086	94	23	71	54	17	17	18,1%	62	76	10	24
Loh-Rickelsdorf	2.100	270	29	241	209	32	32	11,9%	76	51	42	108
Lunden	1.693	501	108	393	307	86	86	17,2%	11	11	9	14
Mame, Stadt	5.853	1.864	584	1.280	1.106	174	174	9,3%	35	10	15	35
Meldorf, Stadt	7.284	3.677	850	2.827	2.527	300	300	8,2%	20	18	16	16
Nindorf	1.164	240	32	208	188	20	20	8,3%	11	11	9	9
Nordhaastedt	2.868	219	84	135	121	14	14	6,4%	35	10	14	14
Pahlen	1.181	254	45	209	149	60	60	23,6%	20	18	15	15
Sankt Michaelisdamm	3.414	702	189	513	440	73	73	10,4%	11	11	10	10
Scharstedt	1.253	144	45	99	72	27	27	18,8%	36	19	12	18
Teilingstedt	2.614	658	195	462	377	85	85	12,9%	23	12	10	29
Weddingstedt	2.326	489	74	415	341	74	74	15,1%	40	11	32	40
Wesselburen, Stadt	3.354	675	179	496	416	80	80	11,9%	14	11	11	32
Wesseln	1.441	500	15	485	428	57	57	11,4%	14	11	11	32
Wöhden	1.289	248	60	188	163	25	25	10,1%	11	11	11	25
Gemeinden <1.000 Ew.	36.879	5.165	1.031	4.129	2.940	1.189	1.189	23,0%				
Summe	133.730	40.587	11.592	25.978	22.556	6.422	6.422	55,6%				

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2018; Stand 30.06.2017
 Daten für Gemeinden unter 1.000 Einwohner*innen dürfen nicht veröffentlicht werden.
 Dargestellt werden nur Pendelbewegungen ab 10 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Tab. A-5: Schüler*innen an Allgemeinbildenden Schulen 2017/18

Stadt/Gemeinde (Anzahl Schulstandorte)	Schüler*innen nach Schulzweig						Wohnort			Schüler*innen 2017/2018	Schüler*innen 2012/2013	Veränderung	
	GS	RegS	GemS	GYM	FöZ	Wals	= Schulort	übriger Kreis HEI	außerhalb Kreis HEI				
Albersdorf	(3)	158		302		25	276	201	8	485	555	-12,6%	
Bargenstedt	(1)	103					38	65		103	112	-8,0%	
Brunsbüttel	(5)	481		349	659	21	1.236	263	11	1.510	1.652	-8,6%	
Buchholz	(1)	67					32	35		67	91	-26,4%	
Bunsoh	(1)	81					27	54		81	63	28,6%	
Burg	(2)	177		413			259	324	7	590	699	-15,6%	
Büsum	(1)	172	56	140	260		284	344		628	851	-26,2%	
Dellstedt	(1)	55					26	29		55	100	-45,0%	
Eddelak	(1)	84					45	39		84	124	-32,3%	
Elpersbüttel	(1)	112					29	83		112	111	0,9%	
Friedrichskoog	(1)	64					63	1		64	78	-17,9%	
Heide	(8)	705	144	784	1.467	20	1.780	1.266	74	3.120	3.509	-11,1%	
Helse	(1)	71					26	45		71	65	9,2%	
Hemmingstedt	(1)	168					110	58		168	187	-10,2%	
Henstedt	(3)	162		223		11	155	241		396	495	-20,0%	
Hochdonn	(-)								0	0	52	-100,0%	
Kronprinzenkoog	(1)	40					18	22		40	53	-24,5%	
Lehe	(-)								0	0	56	-100,0%	
Lohe-Rickelshof	(1)	100					65	35		100	91	9,9%	
Lunden	(1)	133					46	87		133	297	-55,2%	
Marn	(3)	239		373	623	9	482	762		1.244	1.289	-3,5%	
Meldorf	(5)	314		465	672	258	621	1.087	1	1.709	2.228	-23,3%	
Neuenkirchen	(1)	57					31	26		57	50	14,0%	
Neufeld	(-)								0	0	82	-100,0%	
Nordhastedt	(1)	127					117	10		127	118	7,6%	
Ostrohe	(1)	95					37	58		95	89	6,7%	
Pahlen	(1)	79					41	38		79	73	8,2%	
Schafstedt	(1)	44					32	12		44	49	-10,2%	
St. Michaelisdonn	(1)	138		392			206	319	5	530	497	6,6%	
Süderhastedt	(1)	104					40	64		104	90	15,6%	
Tellingstedt	(2)	188		424			240	372		612	665	-8,0%	
Weddingstedt	(1)	90					70	19	1	90	94	-4,3%	
Wesselburen	(3)	198	126	187		12		523		523	467	12,0%	
Wesseln	(1)	108					61	47		108	93	16,1%	
Wöhrden	(1)					113	15	96	2	113	125	-9,6%	
Kreis Dithmarschen	(59)	4.714	326	4.052	3.681	356	113	6.508	6.625	109	13.242	15.250	-13,2%

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 07/2013 & 06/2018

Schulzweige: GS Grundschule
 RegS Regionalschule
 GemS Gemeinschaftsschule
 GYM Gymnasium
 FöZ Förderzentrum
 Wals Waldorfschule

Tab. A-6: Liniengenehmigungsverzeichnis nach §§ 42 & 43 PBefG Kreis Dithmarschen & ergänzende Kenngrößen

Teilnetz	Linie	Linienführung	Betreiber	gültig bis	Tarif	Fahrplankm/a [nur Kreis HEI]	Fahrleistung km/2017 [RUDI]	Überwiegende Nutzerkreis	Fahrzeug-	Hierarchie- stufe	Sonstiges
HE1 Nord	2501	Heide - Abersdorf - Wrohm	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	135.888,14	1.809	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE2 Süd	2502	Abersdorf - Röst - Tensbüttel - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	37.249,88	-	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	MIDI
HE2 Süd	2503	Abersdorf - Schafstedt - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	127.483,56	64.786	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE2 Süd	2504	Nordhastedt - Bargenstedt - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	61.933,06	10.989	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	ALT & KB
HE1 Nord	2505	Abersdorf - Bunsch	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	40.846,60	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2506	Meldorf - Süderhastedt - Hochdonn - Burg	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	118.501,90	11.351	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE2 Süd	2507	Brunsbüttel - St. Michaelisdonn - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	172.755,44	-	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE2 Süd	2508	Burg - Buchholz - Kuden - Brunsbüttel	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	99.032,52	16.538	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE2 Süd	2510	St. Michaelisdonn - Marne - Kronprinzenkoog - Friedrichskoog	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	248.644,43	31.253*	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE1 Nord	2511	Meldorf - Wöhrden	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	42.115,00	5.306	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE1 Nord	2512	Wöhrden - Grundschule Hemmingstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	25.295,20	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2531	Wesselburen - Wesselburenkoog	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	32.170,80	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2532	Wesselburen - Neuenkirchen - Tiebensee	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	20.197,00	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2533	Wesselburen - Jarrenwisch-Tiebensee	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	16.265,00	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2561	Eggstedt - Burg - Kuden	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	70.336,96	-	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2571	St. Michaelisdonn - Gudendorf - Barlt - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	22.144,20	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	
HE2 Süd	2572	Averlak - Eddelak - St. Michaelisdonn	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	14.769,86	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	
HE2 Süd	2575	Brunsbüttel/Süd-Boy - Lomsen Grundschule	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	2.525,00	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	
HE1 Nord	2581	Heide - Hemmingstedt - Lohe - Heide	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	81.109,04	4.776	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. GN	RUDI
HE2 Süd	2582	Heide - Hemmingstedt - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	167.540,96	11.698	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. GN	RUDI
HE2 Süd	2583	Meldorf - Barlt - Marne	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	212.369,61	12.699	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. GN	RUDI
HE2 Süd	2584	Marne - Brunsbüttel	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	174.276,23	19.121	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. GN	RUDI
HE2 Süd	2585	Meldorf - Eperwöhrdenmoor - Meldorf	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	7.782,00	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2586	Westerbilmhusen/Belmermoor - Brunsbüttel	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	28.318,60	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2587	Trennewurt - Barlt - Busenwuth - Elpersbüttel	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	10.615,00	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	
HE2 Süd	2588	Marne - Trennewurt - Helseideich - Helse	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	15.364,16	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2589	Escherdeich - Elpersbüttel, Schule	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	3.503,40	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	
HE2 Süd	2590	Marne - Neufeld - Marne	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	49.570,00	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	
HE2 Süd	2592	Neufeld - Kaiser-Wilhelm-Koog - Kronprinzenkoog	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	12.076,00	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2593	Kronprinzenkoog - Friedrichskoog	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	8.980,80	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2594	Kaiserin-Auguste-Viktoria-Koog - Marne	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	32.987,88	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2595	Marne - Ramhusen - Eddelak - Marne	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	34.416,60	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2610	Heide - Wöhrden - Wesselburen - Büsum	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	185.075,38	-	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2612	Heide - Neuenkirchen - Schülz - Wesselburen - Büsum	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	161.466,19	564	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE1 Nord	2613	Wöhrden - Norddeich - Wesselburen	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	23.986,60	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	
HE1 Nord	2614	Heide - Lunden - Karolinenkoog - Tönning	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	90.611,96	722	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE1 Nord	2615	Heide - Weddingsstedt - Lunden	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	32.404,84	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	
HE1 Nord	2616	Heide - Hennstedt - St. Annen - Friedrichstadt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	83.488,28	1.196	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE1 Nord	2617	Heide - Hennstedt - Delve	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	70.945,96	65.191	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE1 Nord	2618	Heide - Lunden - Pahlén - Erle	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	76.429,36	26.253	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI & KB
HE1 Nord	2619	Heide - Tellingstedt - Wrohm - Dellstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	106.618,68	-	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. EN	RUDI
HE1 Nord	2623	Warwerort - Büsum - Warwerort	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	10.098,60	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	MIDI
HE1 Nord	2650	Lunden - Hennstedt - Pahlén - Tellingstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	96.889,00	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	
HE1 Nord	2651	Hennstedt - Lunden - Hemme - Lunden - Hennstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	39.084,36	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2652	Heide - Weddingsstedt - Heide	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	20.114,64	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	
HE1 Nord	2653	St. Annen - Lehe - Lunden	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	24.389,60	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2661	Hennstedt - Schlichting	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	17.437,20	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2662	Hehm - Hennstedt - Hehm	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	18.560,12	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2663	Bergewöhrden - Hennstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	22.193,40	-	Schüler*innen	HFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2681	Delve - Barkenholm - Lunden - Süderhastedt - Hennstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	29.184,92	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2691	Eiderdeich - Pahlén - Tellingstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	33.762,08	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2694	Pahlén - Tielenhemme - Delve - Wallen - Pahlén	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	18.443,48	-	Schüler*innen	HFB/NFB	Reg. EN	KB
HE1 Nord	2695	Abersdorf - Bunsch - Offenbüttel - Tellingstedt	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	9.758,96	-	Schüler*innen	NFB	Reg. EN	KB
HE2 Süd	2720	Bürgerbus Meldorf - Windbergen	DRN	31.12.2025	eigener Tarif	33.405,84	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	Anerkennung SH-Tarif
HE2 Süd	2730	Bürgerbus Meldorf - Wolmersdorf	DRN	31.12.2025	eigener Tarif	18.322,20	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	Anerkennung SH-Tarif
HE2 Süd	2740	Bürgerbus Eddelak - St. Michaelisdonn - Burg	DRN	31.12.2025	eigener Tarif	39.943,80	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	Anerkennung SH-Tarif
HE2 Süd	2750	Bürgerbus Eddelak - Averlak - Brunsbüttel	DRN	31.12.2025	eigener Tarif	31.086,12	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. EN	Anerkennung SH-Tarif
HE1 Nord	2820	Heide - Rendsburg	DRN	31.12.2025	SH-Tarif	278.010,25	1.705	alle Nutzergruppen	HFB/NFB	Reg. GN	RUDI
HE3 Heide	2910	Heide - Wesseln - Heide	AK	31.12.2019	SH-Tarif	40.856,40	-	alle Nutzergruppen	NFB	Stadtv.	
HE3 Heide	2920	Heide - Osthoe - Heide	AK	31.12.2019	SH-Tarif	38.508,70	-	alle Nutzergruppen	NFB	Stadtv.	
HE3 Heide	2930	Heide - Süderholm - Heide	AK	31.12.2019	SH-Tarif	47.910,60	-	alle Nutzergruppen	NFB	Stadtv.	
HE3 Heide	2940	Heide - Fehrsplatz - Heide	AK	31.12.2019	SH-Tarif	26.940,21	-	alle Nutzergruppen	NFB	Stadtv.	
6600		Brunsbüttel - Izhoe	AK	10.12.2025	SH-Tarif	-	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. GN	Land SH ist AT
IZ West	6606	Izhoe - Wilster - Brunsbüttel	AK	31.12.2025	SH-Tarif	12.761,84	-	alle Nutzergruppen	NFB	Reg. GN	
	Linie 1	Büsum, Ankerplatz - Erlengrund - Hafentörn/Sloz - Büsum, Ankerplatz	BK	30.06.2029	eigener Tarif	-	-	Tourist*innen	Kleinbahn	-	eigenwirtschaftlicher Verkehr
	Linie 2	Büsum, Ankerplatz/Hafen 1 - Büsumer Deichhausen - Büsum, Ankerplatz/Hafen1	BK	30.06.2029	eigener Tarif	-	-	Tourist*innen	Kleinbahn	-	eigenwirtschaftlicher Verkehr
	Linie 3	Büsum, Möwenweg - ZOB/Bahnhof - Büsum, Helgolandkai	BK	31.05.2028	eigener Tarif	-	-	Tourist*innen	Kleinbahn	-	eigenwirtschaftlicher Verkehr

Teilnetze	Verkehrsunternehmen	Fahrzeugart
IZ West	AK Autokrat GmbH BK Büsumer Kleinbahn DRN DB Regio Bus Nord GmbH	HFB Hochflurbus KB Kleinbus NFB Niederflurbus RUDI Rubus Dithmarschen
	Anmerkungen	Hierarchiestufen
Quellen:	* Gesamtsumme Linien 2509 & 2510 (2018 Verschmelzung beider Linien)	Reg. EN Regionales Ergänzungnetz Reg. GN Regionales Grundnetz Stadtv. Stadtv.
Fahrplan 2019/2019 Fahrpläne der Verkehrsunternehmen		

Tab. A-7: ÖPNV-Verkehrsangebot im Kreis Dithmarschen 2019

Teilnetz	Linie mit Linienverlauf / -abschnitt		Bedienungszeitraum		Anzahl Fahrten				Takt		Kategorie	Anmerkung
					Montag-Freitag		Sams- tag	Sonn- tag	ja	nein		
					Schule	Ferien						
ca. von	ca. bis											
HEI1 Nord	2501	Heide - Abersdorf - Wrohm	06:00	20:30	38	12	14	14		x	Reg. EN	2)
	2505	Abersdorf - Bunsöh	06:00	15:00	12	-	-	-		x	Reg. EN	
	2511	Wöhrden - Meldorf	06:45	22:30	20	15	14	14		x	Reg. EN	
	2512	Wöhrden - Grundschule Hemmingstedt	07:15	16:15	9	-	-	-		x	Reg. EN	
	2531	Wesselburen - Wesselburenkoog	06:15	16:15	10	-	-	-		x	Reg. EN	
	2532	Wesselburen - Neuenkirchen - Tiebensee	07:00	13:30	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2533	Tiebensee - Jarrenwisch - Wesselburen	07:00	13:45	4	-	-	-		x	Reg. EN	
	2581	Heide - Hemmingstedt - Lohe - Heide	06:00	22:45	17	17	12	8		x	Reg. GN	2)
	2610	Heide - Wöhrden - Wesselburen - Büsum	05:15	19:00	21	11	7	-		x	Reg. EN	
	2612	Heide - Neuenkirchen - Schül - Wesselburen - Büsum	05:30	20:00	23	13	6	5		x	Reg. EN	1)
	2613	Wöhrden - Norddeich - Wesselburen	07:00	14:45	7	-	-	-		x	Reg. EN	
	2614	Heide - Lunden - Karolinenkoog - Tönning	06:15	21:30	16	12	14	14		x	Reg. EN	2)
	2615	Heide - Weddingstedt - Lunden	06:15	15:30	13	1	-	-		x	Reg. EN	
	2616	Heide - Hennstedt - St. Annen - Friedrichstadt	06:15	22:00	22	14	14	13		x	Reg. EN	2)
	2617	Heide - Hennstedt - Delve	06:30	21:45	21	17	15	14		x	Reg. EN	2)
	2618	Heide - Linden - Pahlen - Erdde	06:15	21:30	17	14	15	14		x	Reg. EN	2)
	2619	Heide - Tellingstedt - Wrohm - Dellstedt	06:15	22:00	30	18	14	12		x	Reg. EN	2)
	2623	Warwerort - Büsum - Warwerort	07:15	16:30	7	-	-	-		x	Reg. EN	
	2650	Lunden - Hennstedt - Pahlen - Tellingstedt	06:15	23:30	13	13	15	13		x	Reg. EN	2)
	2651	Hennstedt - Lunden - Hemme - Lunden - Hennstedt	06:45	17:00	7	-	-	-		x	Reg. EN	
	2652	Heide - Weddingstedt - Heide	06:00	16:45	5	5	3	-		x	Reg. EN	
	2653	Lunden - St. Annen - Lehe - Lunden	06:45	16:30	7	-	-	-		x	Reg. EN	
	2661	Schlichting - Hennstedt	07:15	16:30	6	-	-	-		x	Reg. EN	
	2662	Hehm - Hennstedt - Hehm	07:00	16:15	10	-	-	-		x	Reg. EN	
	2663	Bergewöhrden - Hennstedt	06:30	14:45	11	-	-	-		x	Reg. EN	
	2681	Delve - Barkenholm - Linden - Süderheistedt - Hennstedt	06:30	16:15	10	-	-	-		x	Reg. EN	
	2691	Eiderdeich - Pahlen - Tellingstedt	06:00	16:00	12	-	-	-		x	Reg. EN	
	2694	Pahlen - Tielhenheme - Delve - Wallen - Pahlen	06:45	14:15	9	-	-	-		x	Reg. EN	
	2695	Abersdorf - Bunsöh - Offenbüttel - Tellingstedt	07:00	15:45	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2820	Heide - Rendsburg	05:15	00:15	37	37	25	15		x	Reg. GN	2)
HEI2 Süd	2502	Abersdorf - Röst - Tensbüttel - Meldorf	07:00	18:30	8	1	-	-		x	Reg. EN	
	2503	Abersdorf - Schafstedt - Meldorf	06:00	22:15	30	19	16	14		x	Reg. EN	2)
	2504	Nordhastedt - Barga - Meldorf	06:15	22:00	28	15	15	15		x	Reg. EN	
	2506	Meldorf - Süderhastedt - Hochdonn - Burg	05:15	21:45	24	17	14	14		x	Reg. EN	
	2507	Brunsbüttel - St. Michaelisdonn - Meldorf	05:30	19:45	45	13	-	-		x	Reg. EN	
	2508	Burg - Buchholz - Kuden - Brunsbüttel	05:45	21:45	22	17	15	15		x	Reg. EN	2)
	2510	St. Michaelisdonn - Marne - Kronprinzenkoog - Friedrichskoog	05:15	23:15	44	37	27	18		x	Reg. GN	2)
	2561	Eggstedt - Burg - Kuden	06:00	18:15	25	4	-	-		x	Reg. EN	
	2571	St. Michaelisdonn - Gudendorf - Barlt - Meldorf	07:30	16:30	8	-	-	-		x	Reg. EN	
	2572	Averlak - Eddelak - St. Michaelisdonn	07:30	16:00	7	1	-	-		x	Reg. EN	
	2575	Brunsbüttel Süd - Boy Lomsen Grundschule	07:30	16:30	4	-	-	-		x	Reg. EN	
	2582	Heide - Meldorf	05:15	00:45	40	37	27	15		x	Reg. GN	2)
	2583	Meldorf - Marne	05:45	00:15	39	37	27	15		x	Reg. GN	2)
	2584	Marne - Brunsbüttel	05:15	23:45	37	37	27	15		x	Reg. GN	2)
	2585	Meldorf - Epenwöhrden - Meldorf	07:15	13:30	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2586	Westerbelmhusen/Belmermoor - Brunsbüttel	07:00	14:30	12	-	-	-		x	Reg. EN	
	2587	Trennewurth - Barlt - Busenwurth - Elpersbüttel	07:15	13:30	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2588	Marne - Trennewurth - Helse - Helse	07:15	16:15	11	-	-	-		x	Reg. EN	
	2589	Eescherdeich - Elpersbüttel Schule	07:45	13:15	2	-	-	-		x	Reg. EN	
	2590	Marne - Neufeld - Marne	05:30	19:45	12	7	-	-		x	Reg. EN	3)
	2592	Neufeld - Kaiser-Wilhelm-Koog - Kronprinzenkoog	07:15	13:30	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2593	Kronprinzenkoog - Friedrichskoog	07:45	13:30	3	-	-	-		x	Reg. EN	
	2594	Kaiserin-Auguste-Viktoria-Koog - Marne	07:00	16:30	7	-	-	-		x	Reg. EN	
	2595	Marne - Ramhusen - Eddelak - Marne	07:00	16:45	6	-	-	-		x	Reg. EN	
	2720	Bürgerbus Meldorf - Windbergen	08:15	18:15	8	8	-	-		x	Reg. EN	4)
	2730	Bürgerbus Meldorf - Wolmersdorf	08:00	18:45	9	9	-	-		x	Reg. EN	4)
	2740	Bürgerbus Eddelak - St. Michaelisdonn - Burg - Eddelak	08:00	18:15	4	4	-	-		x	Reg. EN	4)
	2750	Bürgerbus Eddelak - Averlak - Brunsbüttel	09:15	19:00	8	8	-	-		x	Reg. EN	4)
HEI3 Heide	2910	Heide - Wesseln - Heide	06:15	18:45	13	13	8	-		x	Stadtv.	
	2920	Heide - Ostrohe - Heide	06:30	18:45	13	13	8	-		x	Stadtv.	
	2930	Heide Bahnhof - Fachhochschule - Süderholm - Heide Bahnhof	06:00	18:15	13	13	7	-		x	Stadtv.	
	2940	Heide Bahnhof - Familia - Rüsdorf - Heide Bahnhof	07:00	18:15	12	12	6	-		x	Stadtv.	
IZ West	6606	Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel	05:20	20:30	31	28	13	6		x	Reg. GN	
	6600	Brunsbüttel - Itzehoe	04:30	00:30	36	36	36	34		x	Reg. GN	

Hierarchiestufen

- Reg. EN Regionales Ergänzungsnetz
- Reg. GN Regionales Grundnetz
- Stadtv. Stadtverkehr

Anmerkungen

- 1) Anruf-Linien-Taxi an Wochenenden
- 2) Anruf-Linien-Taxi in den späten Abendstunden sowie an Wochenenden
- 3) Anruf-Linien-Taxi in den Ferien
- 4) Bürgerbus

Anfang und Ende der Betriebszeiten beziehen sich auf die jeweils erste Abfahrt und letzte Ankunft (Cirka-Angaben).

Quellen: Fahrplan 2018/2019
Fahrpläne der Verkehrsunternehmen