

Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)
„Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung
der öffentlichen Daseinsvorsorge“

Dokumentation der Ergebnisse **der Begleitforschung** **in der Arbeitsgruppe „ÖPNV“** **der Modellregion Dithmarschen / Steinburg**

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Dr.-Ing. Jens-Martin Gutsche
Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Tel.: 040 / 853737-48

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Leibniz-Institut
für ökologische Raumentwicklung (IÖR)
Dipl.-Ing. Georg Schiller
Weberplatz 1
01217 Dresden
Tel.: 0351 / 4679-221



Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH
Katrin Fahrenkrug
Dr. Michael Melzer
Erlenweg 3
22880 Wedel
Tel. 04103 / 16041



Hamburg / Dresden / Wedel, im Juni 2007 –
überarbeitet in Abstimmung mit der AG im
Juli 2007 von der Projektkoordination

1 Aufgabenstellung der MORO-Arbeitsgruppe

Der demografische Wandel trifft den ÖPNV in mehrfacher Weise:

- Die Anzahl seiner Nachfrager geht tendenziell zurück (insbesondere aufgrund des Rückganges der Schülerzahlen).
- Die Entfernungen bei seiner Nutzung nehmen tendenziell zu (vor allem aufgrund der demografisch bedingten Schließung von Einrichtungen, z.B. Schulen oder Einzelhandelsstandorten).
- Seine Bedeutung für die Attraktivität und Lebensfähigkeit der ländlichen Regionen nimmt zu, da der ÖPNV die Erreichbarkeit der Standorte sichern muss, auf den sich die Einrichtungen (soziale Infrastruktur, Verwaltung, Einzelhandel) zurückziehen.

Diese drei Entwicklungen stellen sich erst nach und nach ein. Es besteht daher die Gefahr, dass die dabei jeweils über die Zeit getroffenen Einzelentscheidungen hinsichtlich der Anpassung von ÖPNV-Angeboten oder der Schließung bzw. Zusammenlegung von Standorten (z.B. bei Schulen) insgesamt zu einer Struktur führt, die hohe Kosten und schlechte Erreichbarkeitsverhältnisse mit dem ÖPNV bewirkt.

Ziel der MORO-Arbeitsgruppe „ÖPNV“ war es daher, einen Zielkorridor für ein ÖPNV-System im Jahr 2020 für die beiden Kreise Dithmarschen und Steinburg zu beschreiben.

Als Grundlage für die Arbeit der Gruppe diente die im Rahmen des MORO-Projektes von der Begleitforschung durchgeführte kleinräumige Bevölkerungsprognose sowie eine Erreichbarkeitsanalyse (alle Verkehrsträger) im Hinblick auf die Einrichtungen der Daseinsvorsorge (z.B. Schulen, Kindertagesstätten) aber auch generell einzelner Orte innerhalb des bestehenden ÖPNV-Linienangebotes.

Der erarbeitete Zielkorridor stellt dabei bestehende Nahverkehrspläne nicht in Frage. Im Gegenteil: Die Zielsetzung der MORO-Arbeitsgruppe, den Herausforderungen des demografischen Wandels für den ÖPNV mit einer entsprechend angepassten Grundstruktur zu begegnen, unterstreicht die Notwendigkeit einer guten Nahverkehrsplanung. Die Ergebnisse sollen möglichst fortgeschrieben werden und in Zukunft in die ÖPNV-Planung einfließen (z.B. als Bestandteil zukünftiger Ausschreibungen).

Die nachfolgenden Ausführungen verstehen sich daher als Empfehlung der MORO-Arbeitsgruppe für die zukünftige Nahverkehrsplanung der beiden Kreise.

2 Empfehlungen zum Erhalt eines attraktiven ÖPNV-Netzes in Dithmarschen und Steinburg

2.1 Gliederung des ÖPNV-Angebotes

Der ÖPNV bildet ein Gesamtsystem, da er den Nutzern durch eine möglichst gute Verzahnung eine Reihe unterschiedlicher, jedoch aufeinander abgestimmter Fahrtmöglichkeiten anbietet.

Zur Bewältigung der in Kapitel 1 skizzierten Herausforderungen hinsichtlich der demografischen Entwicklung wurde in der Arbeitsgruppe ein ÖPNV-Angebotsmodell erarbeitet (Abbildung 2-1).



Abbildung 2-1: Gliederung des ÖPNV-Angebotes 2020

2.2 „Netz der starken Linien“

Erstes Element der in Abbildung 2-1 skizzierten Struktur des ÖPNV (Perspektive 2020) bildet ein „Netz der starken Linien“. Dieses Netz soll das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs auf Schiene und Straße in den Kreisen Dithmarschen und Steinburg bilden.

In der Arbeitsgruppe „ÖPNV“ der Modellregion Dithmarschen/Steinburg wurde der Wunsch geäußert, für eine Neukonzeption des ÖPNV für das Prognosejahr „noch einmal mit einem leeren Blatt Papier anzufangen“. Über mehrere Sitzungen hinweg wurde daraufhin Stück für Stück das in der Abbildung dargestellte ÖPNV-Netz für die Region entwickelt, das es im Weiteren noch detaillierter zu definieren gilt.

Bei dem dargestellten Netz handelt es sich um das Grund- bzw. Hauptnetz, das auch unabhängig vom Schülerverkehr erhalten werden soll.

Das Netz der starken Linien hat das Ziel, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzustellen (Abbildung 2-2). Es setzt sich zusammen aus

- den Bahnlinien (SPNV) in den beiden Kreisen,
- eines im Rahmen des MORO durch die Arbeitsgruppe definierten Regionalbusnetzes (Regionalbus I und II).

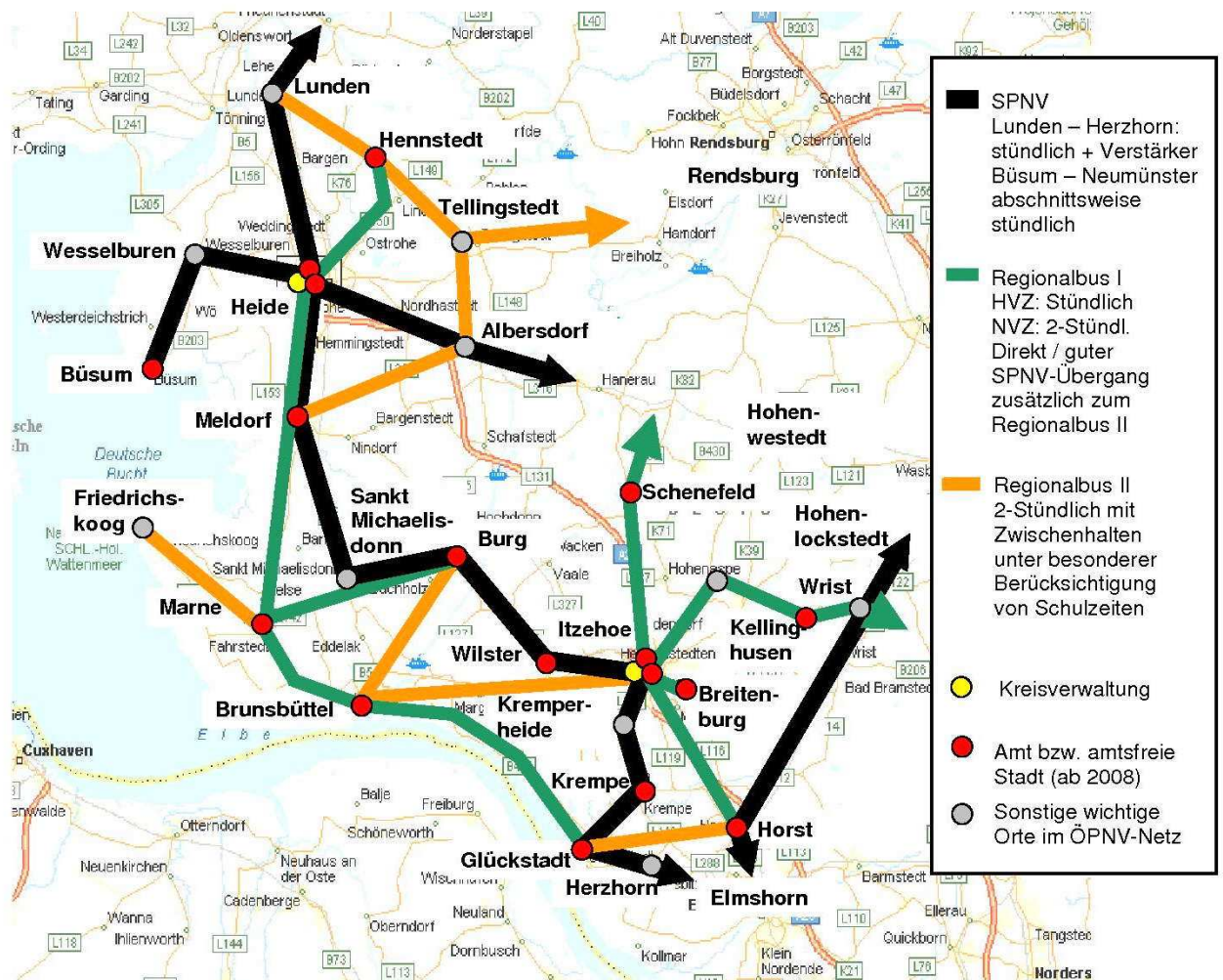


Abbildung 2-2: „Netz der starken Linien“

Das „Netz der starken Linien“ umfasst drei Angebotsstufen.

Schienenstrecken

Die erste Angebotsstufe bilden die Schienenstrecken, deren Verkehre durch das Land geplant und gefördert werden. Für Dithmarschen und Steinburg sind dies

- die Schienenstrecke (Husum) – Lunden – Heide – Itzehoe – Glückstadt – (Elmshorn),
- die Schienenstrecke Heide – Büsum,
- die Schienenstrecke (Elmshorn) – Horst – Wrist – (Neumünster) sowie
- die Schienenstrecke Heide – Albersdorf – (Neumünster)

Regionalbus I

Auf den Linien

- Brunsbüttel - Marne - Meldorf - Heide - Hennstedt
- Marne - Burg
- Itzehoe - Schenefeld - (Rendsburg)
- Itzehoe - Hohenlockstedt - Kellinghusen - Wrist - (Bad Bramstedt)
- Itzehoe - Breitenburg
- Itzehoe - Horst - (Elmshorn)

erweitert der Regionalbus I dieses Schienenangebot um weitere Relationen, die ihrer Bedeutung nach eher einer Schienenstrecke denn einer Busstrecke entsprechen. So bildet z.B. Brunsbüttel neben Geesthacht das einzige Mittelzentrum in Schleswig-Holstein ohne Schienenanbindung. Auf dieser Linie wird daher mit dem Produkt des „Regionalbusses I“ ein der Schienenanbindung sehr nahe kommende ÖPNV-Angebot gewählt. Der Regionalbus I soll zweistündlich sowie in den Hauptverkehrszeiten stündlich verkehren.

Regionalbus II

Die dritte und häufigste Angebotsform bildet der Regionalbus II. Im Vergleich zum Regionalbus I hat dieser deutlich mehr Zwischenhalte, um einen Teil der Flächenversorgung entlang der Hauptachsen sicherzustellen. Der Regionalbus II soll unter besonderer Berücksichtigung der Schulzeiten verkehren, ansonsten in der Regel zweistündlich. Die Regionalbuslinien II im „Netz der starken Linien“ sind

- Meldorf - Albersdorf - Tellingstedt - Hennstedt - Lunden
- Tellingstedt - (Rendsburg)
- Marne - Friedrichskoog
- Brunsbüttel - Burg
- Brunsbüttel - Itzehoe
- Glückstadt - Horst

2.3 Stadtbusverkehre

In den beiden Städten Heide und Glückstadt bestehen reine Stadtbusverkehre, der Stadtbusverkehr in Itzehoe umfasst auch die Umgebung mit insgesamt 21 Gemeinden („Stadtbusverkehr im Raum Itzehoe“).

Diese Stadtbusverkehre bilden eine zentrale Funktion der Erreichbarkeit in den drei Städten. Ihr Angebot richtet sich an die gesamte Bevölkerung, darin eingeschlossen den Schülerverkehr.

Die drei Stadtbusverkehre in Dithmarschen und Steinburg sollen erhalten und weiter qualitativ verbessert werden. Angesichts der demografischen Entwicklung werden sich in ihren Ausgestaltungen voraussichtlich gewisse Gewichtsverschiebungen ergeben. Dabei wird die Werbung von Kunden, insbesondere bei Personen höheren Alters, von besonderer Bedeutung sein.

Deutschlandweit ist ein Trend älterer Menschen zu beobachten, aufgrund der besseren Erreichbarkeitsverhältnisse wieder zurück in die Städte zu ziehen. Stadtbusverkehre sind daher ein zentrales Werkzeug der Städte, um sich einen Ruf als guter Wohnstandort (auch) im Alter zu erarbeiten.

2.4 Flächenverkehre

Der Flächenverkehr ist ein ergänzendes ÖPNV-Angebot in der Fläche, welche von dem Haupt-Netz der starken Linien nicht erfasst wird. Auch in diesen Lücken ist ein Mindestangebot an ÖPNV-Angebot zu schaffen.

Das Mindestangebot ist derzeit sichergestellt und in den aktuell gültigen Nahverkehrsplänen definiert. Diese Linien gilt es zu pflegen und weiter zu entwickeln.

Aufgrund des besonders hohen Schüleranteils spielt der Schülerverkehr (Abschnitt 2.7) im Flächenverkehr eine herausragende Rolle. Die Linien und Angebote des Flächenverkehrs sind daher in besonderem Maße an den Schülerrelationen orientiert. Im Falle von Veränderungen bei den Standorten oder Zeiten der Schulen sollen die Linien des Flächenverkehrs entsprechend angepasst werden. Dies bildet den wesentlichen Unterschied zu den in Abschnitt 2.2 definierten „starken Linien“.

Aufgrund der Vielzahl der lokalen Einflussfaktoren wurde im Rahmen des MORO darauf verzichtet, die Linien des Flächenverkehrs im Einzelnen zu definieren und darzustellen. Dazu wird auf die gültigen Nahverkehrspläne verwiesen.

2.5 Flexible Bedienungsformen

Für dünn besiedelte Teilräume, deren ÖPNV-Nachfrage durch die in Abschnitt 2.2-4 beschriebenen Verkehre nicht erreicht werden kann, sollen bis zum Jahr 2020 bei Bedarf weitere flexible Bedienungsformen geprüft und eingerichtet werden.

Flexible Bedienungsformen verfolgen das Ziel, in Regionen mit einer geringen Fahrgastnachfrage und/oder in der Schwachverkehrszeit die Daseinsvorsorge außerhalb der Angebote der vorgenannten Verkehre zu sichern. Durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge und bedarfsberechtigter Steuerung des Angebotes soll dies zu geringeren Kosten als im regulären Linienverkehr geschehen. Zu den flexiblen Bedienungsformen zählen vor allem bedarfsgesteuerte System wie Anrufsammeltaxis oder Bürgerbusse.

Ziel dieser Angebote ist es, eine Grundversorgung im ÖPNV sicher zu stellen, wenn die Nachfrage nach Einschätzung der finanzierenden Gebietskörperschaften für einen klassischen Buslinienverkehr zu gering ist.

2.6 Touristische Verkehre

In den beiden Kreisen Dithmarschen und Steinburg spielt der Tourismus aufgrund der Küstenlage eine wichtige Bedeutung. In der Perspektive 2020 sind daher die speziell auf Touristen zugeschnittenen ÖPNV-Angebote weiter zu entwickeln. Touristische Verkehre im ÖPNV haben vor allem die Funktion der Tourismusförderung sowie der Verkehrsentlastung in touristischen Hochburgen. Ihre Bedeutung für die Erreichbarkeitsbedürfnisse der Bevölkerung ist lokal begrenzt und häufig nur im Einzelfall gegeben. Entsprechend wird an dieser Stelle auf touristische Verkehre nicht näher eingegangen.

2.7 Schülerverkehr

Schüler bilden – wie eingangs dargestellt – die wichtigste Nutzergruppe des ÖPNV im ländlichen Raum. So resultieren die hier diskutierten Herausforderungen des demografischen Wandels in besonderer Weise aus dem Rückgang der Schülerzahlen. Dieser führt einerseits zu einer abnehmenden Anzahl von zu befördernden Schülern. Sollte es aufgrund desselben Rückganges jedoch zu Schließungen im Schulbereich kommen, so werden sich die Beförderungsweiten im Schülerverkehr deutlich erhöhen.

Der Schülerverkehr bildet kein eigenes Netz innerhalb des ÖPNV-Angebotes 2020. Die damit verbundene Sonderstellung des Schülerverkehrs kommt auch in der Struktur der Abbildung 2-1 zum Ausdruck. Der Schülerverkehr ist daher vom Gesamt-ÖPNV aufzunehmen.

Darüber hinaus wurde in der gemeinsamen Arbeit der MORO-Arbeitsgruppen „ÖPNV“ und „Bildung“ deutlich, dass bei der Entscheidung über den Fortbestand bzw. die mögliche Schließung von Schulstandorten stets die Folgen auf den ÖPNV mit bedacht werden sollen. Dies gilt insbesondere, wenn mehrere Standorte als Erhaltungs- bzw. Schließungsalternativen zur Debatte stehen. Aus diesem Grunde wurden im Rahmen des MORO alle Schulstandorte in den Kreisen Dithmarschen und Steinburg dahingehend untersucht, wie gut sie in das in ÖPNV-Angebot eingebunden ist. Nach dieser Untersuchung ist der weitaus größte Teil der Schulstandorte in den Kreisen Dithmarschen und Steinburg aus Sicht des ÖPNV derzeit unkritisch.