

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

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

Per E-Mail: [c.mozer@svg-suedwestholstein.de](mailto:c.mozer@svg-suedwestholstein.de)

Landesverband  
Schleswig-Holstein e.V.

Kreisgruppe Pinneberg

Ihre Ansprechpartnerin:  
Marina Quoirin-Nebel  
Tel.: 04123/68 52 13

E-Mail: [marina.quirrelin-nebel@barmstedt.de](mailto:marina.quirrelin-nebel@barmstedt.de)

Mitverfasser:in:  
Bernd Biggemann KG Pinneberg  
Katrin Hoyer OG Tornesch

**Ihr Zeichen:**

**Unser Zeichen:**  
**PI-2022-248**

**Datum:**  
**07.06.2022**

**Vorhaben: Entwurf des 5. RNVPs der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg  
Beteiligung gemäß § 5 Abs. 3 lit. 4 ÖPNVG**

**Hier: Stellungnahme des BUND-Landesverband SH in Bezug auf den Kreis Pinneberg**

Sehr geehrter Herr Mozer,

hiermit übersende ich Ihnen die Stellungnahme des BUND-Landesverbandes zu dem oben genannten  
Verfahren, wie gewünscht mittels der beigefügten Vorlage.

Wir bitten um die Zusendung des Abwägungsprotokolls.

Mit freundlichen Grüßen



Marina Quoirin-Nebel  
f. d. *BUND* Schleswig-Holstein

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme
BUND SH	1	1 S. 10	<p>Wir begrüßen grundsätzlich die verkehrspolitischen Ziele, wünschen uns jedoch aus klimapolitischen Gründen die Zielvorstellung, den ÖPNV in der Fläche dahingehend auszubauen, dass für jeden Ort mindestens stündlich eine öffentliche Verkehrsverbindung nach dem Vorbild der Schweiz eingerichtet wird. Dort kommt jede Person mit dem ÖPNV fast überallhin, auch in den Ferien. Feste Taktzeiten, kurze Umsteigewege und Pünktlichkeit bringen eine Komfortleistung, die das Nutzeraufkommen erhöhen können.</p> <p>Wir begrüßen die Ziele für die besondere Berücksichtigung der Personengruppen, die aufgrund des Alters oder einer Behinderung besondere Bedarfe aufweisen.</p> <p>Wir wünschen uns eine breite Beteiligung der Bevölkerung in der Fläche und in den Orten. Die Bevölkerung besitzt die Expertise für ihr Umfeld, sie können Optimierungsvorschläge vorbringen und Einschätzungen der Vorschläge vornehmen. Und wer den ÖPNV noch nicht nutzt, kennt die Defizite und Anreize, die vorhanden sein sollten, damit der Umstieg auf den ÖPNV gelingen kann.</p> <p>Zu dem Thema „Preis-Leistungsverhältnis“ wünschen wir uns nicht den wirtschaftlichen Weg, sondern den Weg, der die Menschen veranlassen kann, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen. So zum Beispiel mit einem 1 Euro Ticket pro Tag. Die politischen Vertreter:innen sollten auf der Landes- und Bundesebene darauf einwirken, dass die Kreise finanziell so ausgestattet werden, damit sie diesen Weg mitgehen können. Dazu gehört auch eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans und die Prioritätensetzung „Vorrang von Schiene“ und „ÖPNV vor Straßenneubau“. Doch das führt nicht unbedingt zum Erfolg, wenn nicht das Angebot an Haltestellen und Fahrzeugen massiv ausgebaut wird. Das Pilotprojekt im Bielefelder Stadtteil Sennestadt hat gezeigt, dass das Gratisticket den Autoverkehr insgesamt nicht gesenkt hat. Aber die Abos eines Monatsticket haben sich im selben Zeitraum verdreifacht. Angenommen wurde das Gratisticket vor allem von Menschen mit niedrigem Einkommen. Eine gute Idee aus dem Projekt ist das sogenannte Mieterticket, mit dem gezielt die Menschen auf der Wohnungssuche angesprochen werden, die zu einem Verzicht auf ein Auto oder zu einer Reduzierung ihrer Autofahrten bereit sind.</p> <p>Wir begrüßen die on-demand-Angebote. Auch wenn sie noch nicht überall angenommen werden, sind sie doch ein individueller Baustein für die ländlichen Bereiche und damit sie sich etablieren können, sollte das Angebot über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden. Das Angebot muss aber noch berücksichtigen, dass kognitiv und motorisch eingeschränkte Personen auch ohne App Zugang zu den on-demand-Angeboten erhalten. Digitalisierung ist kein Allheilmittel!</p> <p>Hinsichtlich der Fahrzeuge der AKN besteht ein großer Bedarf an klimafreundlichen Triebwagen. Der Bestand ist zum Teil noch mit Dieselmotoren der alten Generation ausgestattet. Das ist weder</p>

			<p>dem Klima zuträglich noch der Gesundheit der Mitfahrerinnen oder der Anwohner:innen.</p> <p>Für die Umsetzung der Ziele bedarf es auch der personellen Aufstockung. Nur so können die Maßnahmen zeitnah geplant und realisiert werden.</p>
	2	3.2 S. 14-15	<p>Autobahnen als Entwicklungsachsen zugrunde zu legen, ist der falsche Weg - besonders wenn es sich um nicht fertig gebaute Autobahnen handelt (A 20). Der RNVP muss Alternativen zum Ausbau der A 23 aufzeigen, zum Beispiel für Pendler:innen mit einem hohen Takt von und nach Hamburg, aber auch für Personen die zum Einkaufen, Bummeln nach Hamburg oder ins Umland fahren oder kulturelle, bzw. touristische Angebote nutzen wollen.</p>
	3	5.1.2 S. 46 Abs. 1.u.2	<p>Angesichts der alternden Bevölkerung ist die Politik gefragt, für diese Personen Wohnraum im städtischen Bereich zu fördern, damit ihre Mobilität (und eigenverantwortliche Versorgung!) lange gewährleistet ist.</p>
	4	5.1.6 S.50 u. 51	<p>Besonders in den Abendstunden sind die Verbindungen auszuweiten. Wer in den Abendstunden z.B. nach Barmstedt fahren möchte, muss bis spätestens vor 1:00 Uhr in Elmshorn sein. Freizeit oder kulturelle Angebote, auch für Jugendliche, sind so mit dem ÖPNV nicht zu verwirklichen.</p>
	5	5.1.7 S.51	<p>Besonders die Verbindungen, die über das Netz des RNVP hinausgehen, sind für Umsteiger äußerst unbefriedigend, z.B. die Fahrverbindungen von Barmstedt nach Itzehoe oder retour, aber auch nach Kiel und retour. Da sind 30 min. Wartezeiten nicht selten. Aber auch die Verbindungen in den Abendstunden sind zu optimieren. So gibt es den Anschluss von Hamburg kommend in Elmshorn auch erst nach 30 Minuten Wartezeit für eine Weiterfahrt in Richtung Barmstedt.</p>
	6	5.3.1 S.56	<p>Moderne Fahrzeuge sollten sich darin auszeichnen, dass sie mit WLAN und Ladevorrichtung ausgestattet sind.</p>
	7	5.3.2 S.57 Abs.1 Abs. 2	<p>Die Fahrplanaushänge sollten in einer Höhe angebracht werden, dass sie auch für Rollstuhlfahrer:innen einsehbar sind.</p> <p>Die Fahrgastunterstände mit Plexiglas auszustatten ist richtig, aber sie sollten so gestaltet werden, dass sie gegen Vogelschlag gesichert sind, zum Beispiel mit geätzten Streifen oder ähnlichem. Aus eigener Erfahrung kann ich von getöteten Vögeln berichten, die trotz Vogelsilhouette gegen die Plexiglasscheibe geflogen sind.</p>
	8	5.3.3 S. 57 Abs.1 Abs. 2	<p>Die Bezahlung des Park+Ride-Tickets sollte mit dem Kauf von ÖPNV-Tickets kombiniert werden können. Das heißt, bei dem Lösen des Park+Ride-Ticket sollte das ÖPNV-Ticket mit enthalten sein.</p> <p>Die Planungen und Umsetzungen von Bike+Ride-Anlagen müssen unbürokratischer und schneller umgesetzt werden. Von dem Antrag bis zur Fertigstellung dauert es zum Teil über drei Jahre, das ist im Sinne einer klimafreundlichen Infrastruktur nicht hinnehmbar. In den Bike+Ride-Anlagen (Fahrradparkhäuser) in den Städten sollte Servicepersonal für Reparaturen und Überwachung eingesetzt werden. Bei den Bike &amp; Ride-Anlagen ist noch zu beachten, dass Fahrräder „diverser“ werden: Lastenräder, Liegeräder, Dreiräder. Hinzu kommen noch Scooter und E-Mobile. Auch diese</p>

			„Sonderformate“ müssen – angesichts der oft enormen Anschaffungskosten – sicher untergebracht werden können.
	9	5.3 S.75, Abs. 6	<p>Auffällig ist die hohe Zahl von 720 P+R-Nutzer*innen in Elmshorn. In Pinneberg sind es mit 385 nur etwas mehr als die Hälfte. Die Zahlen lassen vermuten, dass der Anteil derer, die mit dem PKW statt mit dem ÖPNV zum jeweiligen Bahnhof fahren, in Elmshorn erheblich höher ist als in Pinneberg. Daraus wiederum könnte geschlossen werden, dass die Erreichbarkeit des Elmshorner Bahnhofs per ÖPNV mehr oder weniger deutlich schlechter ist als die des Pinneberger Bahnhofs. Interessant wären in diesem Zusammenhang Zahlen der Auspendler*innen insgesamt, aufgeschlüsselt nach Orten und Verkehrsmitteln (PKW, PKW-Bahn, Bus-Bahn, Bus, Fahrrad).</p> <p>In Elmshorn gibt es derzeit eine heftige Debatte über das am 01.01.2022 eingeführte Parkraumkonzept. Demnach kostete bis zum 31.05.2022 ein Tagesticket auf der P+R-Anlage am Steindampark in Bahnhofsnähe 3,00 € (vorher kostenlos). Damit sollte (u.a.) ein Anreiz geschaffen werden, dass Auspendler*innen mit dem ÖPNV (oder dem Fahrrad) statt mit dem Auto zum Bahnhof fahren. Als Nebenwirkung wurde damit aber auch ein unerwünschter Anreiz geschaffen, nämlich dass nun eine nennenswerte Anzahl Auspendler*innen die gesamte Strecke (meist nach Hamburg) mit dem PKW zurücklegt.</p> <p>Nach einer Zeitungsmeldung vom 30.05.2022 ist nun nachgebessert worden. Seit dem 01.06.2022 kostet ein Tagesticket 2,50 € und ein „Vier-Wochen-Ticket“ 33,00 €. In der Zeitungsmeldung wird auch die Vermutung geäußert, „dass viele Pendler in Richtung Hamburg wieder komplett aufs Auto umgestiegen sind.“</p> <p>Zwar ist das „Vier-Wochen-Ticket“ für 33,00 € eine leichte Verbesserung gegenüber der Ausgangslage, die nur ein Tagesticket für 3,00 € ermöglichte. Wir bezweifeln jedoch, dass damit diejenigen „zurückgeholt“ werden können, die aufgrund der Parkgebühren „wieder komplett aufs Auto umgestiegen sind“.</p> <p>Die Lösung besteht aus unserer Sicht in der Einführung eines P+R-ÖPNV-Kombitickets (s.o.) mit einem Aufpreis für die zusätzliche P+R-Nutzung in Höhe von deutlich unter 33,00 € monatlich.</p>
	10	6.5.4.1 S. 111	<p>Digitalisierung ist ein Hemmnis für selbstbestimmtes Leben von Personengruppen mit besonderen Behinderungen, z.B. Parkinson. Fahrkartenkauf muss auch weiterhin in den Fahrzeugen möglich sein. Es gibt auch Nutzer:innen, die kein Smartphone besitzen, die dürfen aufgrund dessen nicht vom ÖPNV ausgeschlossen werden! Auch wenn der Akku des Smartphones mal wieder leer ist, ist der Kartenautomat das Mittel der Wahl.</p> <p>Für Informationen wäre evtl. ein Rufsystem (auch unter Sicherheitsaspekten – Frauen, Senioren ...) hilfreich (ähnlich den Notruf- und Info-Säulen an S-Bahnhaltestellen)</p>
	11	6.5.4.2 S. 111	<p>Sharing-Angebote wären auch für Senioren interessant, wenn sie an ihrer Endhaltestelle wieder auf ein E-Mobil zugreifen könnten.</p>

	12	6.6 S. 113	Die Einteilung in Ringe und Zonen ist von Selten-Fahrern nicht zu verstehen. Es fehlen an vielen Haltestellen auch entsprechende Übersichtskarten.
	13	8.1 S. 131	ÖPNV-Alternativen auch mit bewerben! ÖPNV allein wird Mobilität im ländlichen Raum nicht gewährleisten. Die Alternativen müssen gleichermaßen bekannt gemacht werden, besonders im Hinblick auf geplante Baumaßnahmen wie Bahnhof Altona, Ausbau der A 23 ... Da wäre es gut, wenn Alternativen schon etabliert und in den Köpfen verankert sind.
	14	8.3 S. 135	Linie 294 A-Barmstedt – A-Quickborn: Taktverdichtung i.S. des GN-B-Standards (60-Min.Takt Mo-So).
	15	8.3 S. 135	A3: durchgängiger mind. 30 Minuten Takt Mo.-Fr. 6-21 Uhr Barmstedt-Elmshorn. Bis der schienengebundene Nachtverkehr realisiert ist, sollten ein Nachtbus in Wochenendnächten (analog Ist-Zustand S1 / Bus 601) auf der Strecke Elmshorn-Barmstedt-Quickborn-Norderstedt eingesetzt werden.