

ANRUF-SAMMEL-TAXI

IM KREIS STORMARN

- ZWISCHENBERICHT -



ANRUF-SAMMEL-TAXI

IM KREIS STORMARN

- ZWISCHENBERICHT –

August 2006

Inhalt

1. Einleitung
2. Das Konzept
3. Die Angebote
 - 3.1 Nordstormarn
 - 3.2 Bad Oldesloe-Umland
 - 3.3 Bargteheide-Umland
 - 3.4 Trittau-Umland
 - 3.5 Fazit
4. Ausblick

1 EINLEITUNG

Der Kreis Stormarn hat seit dem Jahresbeginn 1996 als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV für diesen die finanzielle und konzeptionelle Verantwortung übernommen. Im Zuge dieser Funktion ist es gemäß des ÖPNV-Gesetzes des Landes Schleswig-Holstein (ÖPNVG) Sache der Aufgabenträger, eine ausreichende Bedienung im ÖPNV sicherzustellen. Der Kreis Stormarn will mit seinem Anruf-Sammeltaxi (AST)-Konzept eine Verbesserung der ausreichenden ÖPNV-Bedienung für den ländlichen Raum schaffen.

Das Problem des bisherigen ÖPNV-Angebotes gerade im ländlichen Raum ist, dass für den täglichen Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr nur wenige Möglichkeiten zur Verfügung stehen, da es sich, wie für ländliche Räume üblich, im wesentlichen auf die Schülerbeförderung konzentriert.

Mittlerweile blickt der Kreis auf über 6 Jahre AST zurück. Das ursprünglich im Rahmen des Bedienungsangebots der Verkehrsgemeinschaft Stormarn entwickelte Konzept hat sich mit dem AST Trittau und dem aktuell zum Sommerfahrplan 2005 eröffneten AST Stormarn Südwest (Barsbüttel / Brunsbek) auch in das südliche Kreisgebiet ausgeweitet. Die Erfahrungen, die insgesamt gesammelt wurden, können als durchaus positiv bewertet werden. Für den Norden Stormarns ist es für die genannten Nutzergruppen gelungen, ein fast flächendeckendes Angebot zu etablieren.

2 DAS KONZEPT

Das Grundprinzip der AST-Verkehre im Kreis Stormarn baut auf einer Quell-Ziel-Beziehung zwischen den zentralen Orten und dem Umland auf. Die AST-Bedienung ist in erster Linie auf Bahnan-schlüsse und den Ortskern ausgerichtet. Wir haben es hier also nicht mit flexiblen Bedienungsformen zu tun, die beliebige Verkehrsbeziehungen im ländlichen Raum bedienen, sondern die auf Stadt-Umland-Beziehungen ausgerichtet sind. Zwar sind die einzelnen Angebote auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abgestimmt, jedoch gelten bestimmte konzeptionelle Eckwerte prinzipiell für alle vier Systeme im Kreisgebiet:

- Feste Einstiegshaltestellen, Ausstieg meist an der Haustür möglich.
- Fahrplanverknüpfungen mit dem SPNV bzw. Busverkehr.
- Kleine Fahrzeuge: Pkw oder Großraumtaxen, die vom Taxenunternehmer vorgehalten werden.
- Durchführung einer Fahrt nur bei Bedarf, daher ist vorherige Anmeldung erforderlich.
- Feste Tarife für den Fahrgast.
- Betriebsdurchführung durch einen Taxenunternehmer.
- Fester vertakteter Fahrplan, vergleichbar mit Linienbusverkehr (60-Minuten-Takt).

Die einzelnen AST-Verkehre stellen mehrstufige Konzepte dar, deren Entwicklung und Ausbau sich über mehrere Jahre erstreckt. Das Startangebot umfasst in der Regel einen Stundentakt zwischen 9 und 18 Uhr von montags bis freitags. In einer zweiten Stufe erfolgt dann die Taktausdehnung auf die Morgen- bzw. Abendstunden (ab 7 Uhr oder bis ca. 22 Uhr) sowie auf das Wochenende. Sofern sich räumliche Erweiterungen ergeben, werden diese in die zweite bzw. in die dritte Stufe mitauf-genommen.

Überschneidungen im Fahrplan mit dem Busverkehr sollen wenn möglich vermieden werden, kommen in der Regel daher auch nur selten vor, da das AST dort eingesetzt wird, wo es keine oder nur zeitlich eingeschränkte Busverbindungen (z.B. Schülerbeförderung) gibt.

Das Klientel für das AST bezieht sich nicht auf den Schülerverkehr, sondern auf Gelegenheitsnutzer im Einkaufs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr, was auch durch die Gestaltung des Fahrplans deutlich wird. Die Fahrten sind z.B. nicht auf Schulzeiten abgestimmt, sondern im Regelfall auf Anschlusszeiten zu den Bahnen und zu weiterführenden Buslinien.

Die AST-Konzepte im Kreis Stormarn sind als eine Ergänzung der bestehenden Linienverkehre zu verstehen. Ziel ist es, den Einwohnern auch in Tagesrandzeiten und zwischen den Verkehrsspitzen ein ausreichendes Angebot zu gewährleisten.

Im folgenden werden vier AST-Verkehre kurz beschrieben und deren speziellen Merkmale und Eigenschaften herausgearbeitet.

3 DIE ANGEBOTE

Derzeit existieren im Kreis Stormarn fünf AST-Verkehre. Seit September 1999 das AST im Raum Nordstormarn mit Anbindung an Reinfeld, seit Juli 2000 im Raum Bad Oldesloe, seit August 2001 im Raum Bargtheide, seit Oktober 2001 im Raum Trittau und seit Juni 2005 im Raum Barsbüttel / Brunsbek.

3.1 NORDSTORMARN

Das AST bindet die Gemeinden Rehhorst, Zarpen, Heidekamp, Heilshoop, Barnitz, Feldhorst inklusive der dazugehörigen Ortsteile sowie die Ortsteile Wulmenau und Trenthorst der Gemeinde Westerau an die Stadt Reinfeld an. Quelle und Ziel des AST-Angebotes ist die Stadt Reinfeld. Innerhalb des Stadtgebietes existiert seit 1996 ein eigenes AST-System, für das die Stadt Reinfeld Aufgabenträger ist und auch die Finanzierung übernimmt. Um nicht zwei parallele Projekte aufzubauen, ist das AST für das Umland an das des Stadtverkehrs gekoppelt, so dass ein einheitlicher Fahrplan existiert. Folgende Eckwerte bestehen:

Tabelle1: Grunddaten AST Reinfeld (Stadt und Umland)

	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis		
	[Min.]	[Werktage]		Einzelkarte	Zeitkarteninhaber	Schwerbeh.
Reinfeld-Umland	60	07:50 - 18:05	11	2,20 €	1,60 €	kostenlos
Reinfeld-Stadt	60	08:50 - 17:50	10	1,40 €	-	0,50 €

Quelle: HVV-Fahrplan 2005

Der Fahrplan ist in erster Linie auf den Regionalexpress (RE) am Bahnhof Reinfeld Richtung Hamburg abgestimmt. Aus/In Richtung Lübeck können nicht alle Anschlüsse optimal gestaltet werden, da die Züge in der Ankunfts- und Abfahrtszeit zwischen Lübeck und Hamburg eine relativ große Zeitspanne haben.

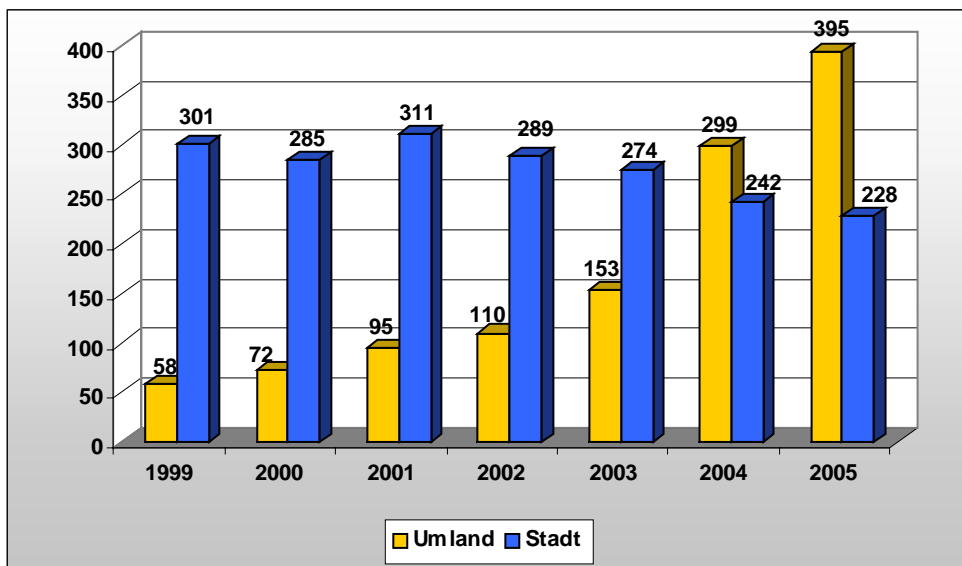
Das AST im Reinfelder Umland wird zu 100 % vom Kreis finanziert. Es erfolgt ein Ausgleich des Defizits anhand eines festen Kilometerpreises abzüglich der Fahrgeldeinnahmen. Auf das Defizit wird ein reduzierter Steuersatz von 7 % angewendet. Die Koordinierung des AST wird vom Stadtverkehr Lübeck (als Konzessionär der dort verkehrenden Buslinien) übernommen. Mit der Durchführung ist ein lokales Taxiunternehmen im Auftrag des Stadtverkehr Lübeck beauftragt.

Im Haushalt ist für das AST insgesamt eine jährliche Summe von ca. 40.000 € eingeplant (Stand Haushalt 2005).

Die Kosten für das AST im Stadtgebiet trägt die Stadt Reinfeld als zuständiger Aufgabenträger. Die Kosten werden mittels eines Kostenteilungsverfahrens zwischen Stadt und Kreis (Grundlage sind die Nachfrage und mittlere Entfernung) geteilt.

Im folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Reinfeld dargestellt.

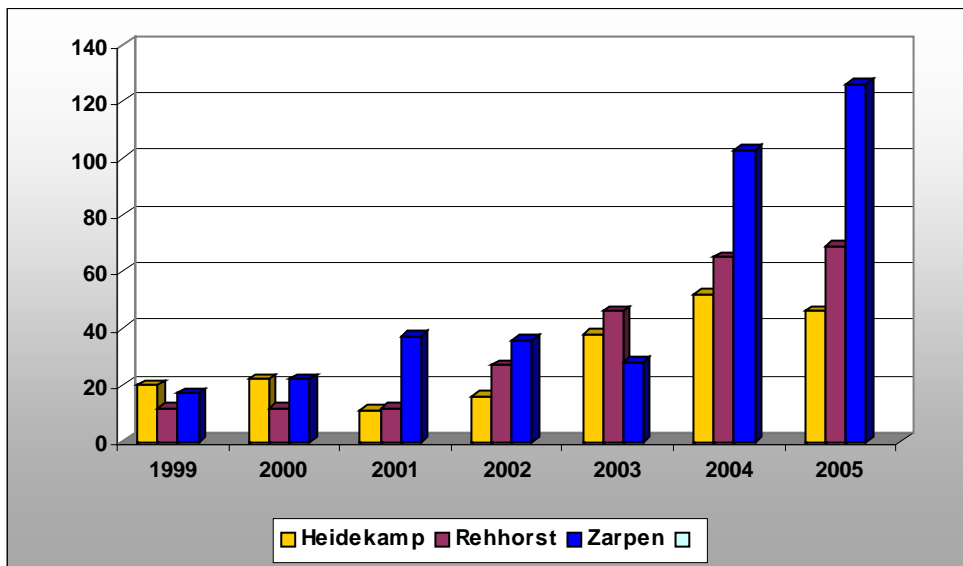
Grafik 1: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Reinfeld



Quelle: Eigene Daten 2005

Seit 2004 lässt sich ein deutliche Steigerung in der durchschnittlichen Nachfrage feststellen. Durch die Umstellung vom 90-Minutentakt auf einen 60-Minutentakt zum Winterfahrplan 2003/2004 hat sich die Nachfrage im Umland fast verdoppelt, so dass erstmals seit Beginn des AST die Nachfrage im Umland höher ist als im Stadtgebiet von Reinfeld. Der leicht rückläufige Trend im Stadtgebiet ist nicht eindeutig erklärbar. Eine Angebotsänderung im Stadtgebiet hat nicht stattgefunden.

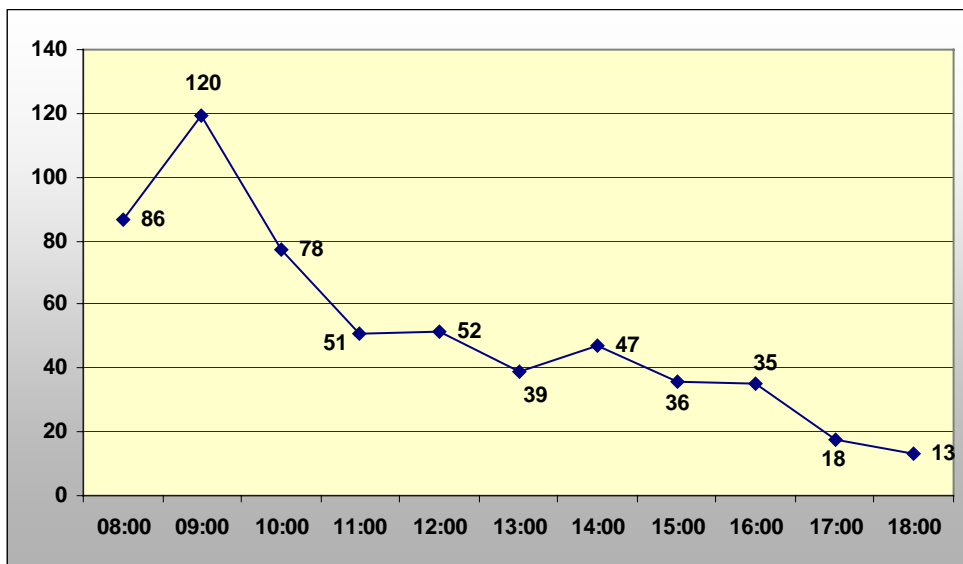
Grafik 2: Durchschnittliche Nachfrage/Monat



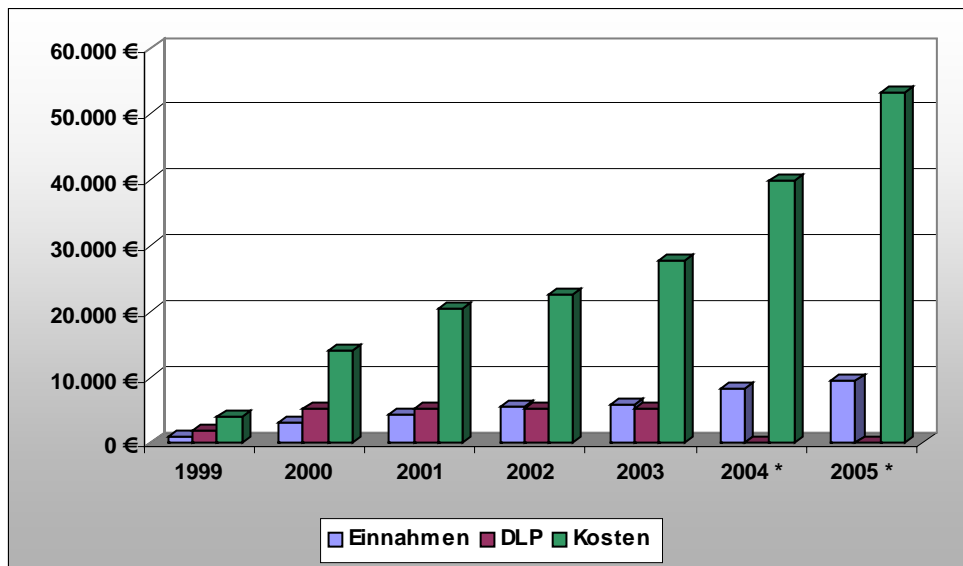
Quelle: Eigene Daten 2005

Exemplarisch sind hier nur die drei Gemeinden mit der höchsten Nachfrage über die Jahre dargestellt. Weitere gute Entwicklungen in 2005 gibt es in der Gemeinde Heilshoop mit 43 Fahrgästen pro Monat, die erst 2004 mit in das Angebot aufgenommen wurde. Bei den übrigen Gemeinden bzw. Ortsteilen liegt die durchschnittliche Nachfrage zwischen 0 und 20 Fahrgästen pro Monat. Auch hier tritt der Effekt der Taktverdichtung ab 2004 deutlich hervor.

Grafik 3: Tagesganglinie über alle Jahre (1999 – 2005) für Stadt und Umland



Quelle: Eigene Daten 2005

Grafik 4: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

Quelle: Eigene Daten 2005

* Umstellung auf km-Preis

Bis Ende 2003 wurde noch eine Dienstleistungspauschale (DLP) an das durchführende Verkehrsunternehmen gezahlt. Infolge einer Ausschreibung der ÖPNV-Leistung im Raum Reinfeld wurde dieser Posten mit in den Kilometerpreis aufgenommen. Die Haushaltsbelastung für den Kreis resultiert aus den Kosten minus der Einnahmen. Der Kostendeckungsgrad lag in 2005 bei 18 %. In den vergangenen Jahren schwankte der Kostendeckungsgrad um +/- 3 %. Der geringe Kostendeckungsgrad ergibt sich z.T. auch aus dem hohen Schwerbehindertenanteil im Stadtverkehr, der 2005 bei 63 % lag (im Umland bei 19 %).

Mögliche Entwicklungspotentiale für das AST im Reinfelder Umland liegen in der Einbeziehung des Wesenberger Ortsteils Stubbendorf, der in unmittelbarer Nachbarschaft zu Reinfeld liegt und in einer zeitlichen Erweiterung in den Abendstunden bzw. am Wochenende.

3.2 BAD OLDDESLOE - UMLAND

Das AST verbindet zum einen die Gemeinden Rümpel und Travenbrück inklusive ihrer Ortsteile, die Ortsteile der Gemeinde Pölitze sowie alle Ortsteile der Stadt Bad Oldesloe mit deren Zentrum. Des Weiteren werden in den Abendstunden die Gemeinden Meddewade, Rethwisch, Grabau und Pölitze im Anschluss an den Busverkehr durch das AST angebunden. Quelle und Ziel ist dabei die Stadt Bad Oldesloe. Innerhalb des Stadtgebietes existiert ein eigenes Linienbussystem, ergänzt um ein AST, für das die Stadt Bad Oldesloe Aufgabenträger ist und auch die Finanzierung übernimmt. Das AST verkehrt von Haltepunkten im Stadtgebiet in das Umland und zurück, sowie innerhalb des Stadtgebietes im Anschluss an die Fahrzeiten der Stadtbuslinien. Folgende Eckwerte bestehen für das AST:

Tabelle 2: Grunddaten AST Bad Oldesloe-Umland

Bad Oldesloe - Umland	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Einzelkarte	Zeitkarteninhaber
Schulzeit	60	08:50 - 22:05	14	2,20 €	1,60 €
Ferien	60	06:50 - 22:05	16		
Samstag	60	07:50 - 13:40	6		

Quelle: HVV-Fahrplan 2005

Tabelle 3: Grunddaten AST Bad Oldesloe-Stadt/Ortsteile

Bad Oldesloe - Stadt/Ortsteile	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Einzelkarte	Zeitkarteninhaber
Ortsteile - werktags F	60	06:55 - 22:05	16	2,20 €	1,60 €
Ortsteile - werktags S	60	08:55 - 22:05	14		
Ortsteile - Samstag	60	07:55 - 22:05	15		
Ortsteile - Sonn.- u. Feiertag	60	08:40 - 22:05	14		
Stadt - werktags	60	19:05 - 22:05	4	1,40 €	1,00 €
Stadt - Samstag	60	14:05 - 22:05	9		
Stadt - Sonn.- u. Feiertag	60	09:05 - 22:05	14		

Quelle: HVV-Fahrplan 2005

F= Ferien, S= Schultage

Der Fahrplan ist auf den Regionalexpress (RE) am Bahnhof Bad Oldesloe abgestimmt, so dass ein Anschluss auf den RE von und nach Hamburg mit kurzen Übergangszeiten besteht.

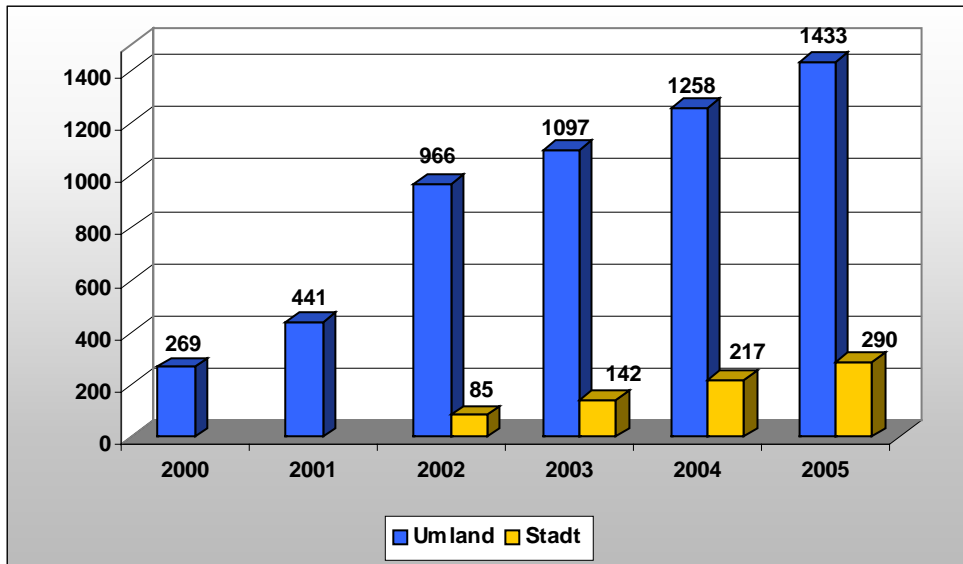
Das AST im Umland von Bad Oldesloe wird zu 100 % vom Kreis finanziert. Es erfolgt ein Ausgleich des Defizits der entstehenden Kosten nach Taxameterstand abzüglich der Fahrgeldeinnahmen. Auf das Defizit wird ein reduzierter Steuersatz von 7 % angewendet (ab August 2006 erfolgt eine Umstellung auf festen Kilometerpreis). Die Koordinierung des AST wird von der Autokraft (als Konzessionär der dort verkehrenden Buslinien) übernommen. Mit der Durchführung ist ein lokales Taxiunternehmen im Auftrag der Autokraft beauftragt. Zusätzlich erhält die Autokraft eine monatliche Dienstleistungspauschale zur Vergütung des Verwaltungsaufwandes (entfällt ab August 2006 infolge einer Ausschreibung).

Im Haushalt ist für das AST insgesamt eine jährliche Summe von ca. 80.000 € eingeplant (Stand Haushalt 2005).

Die Kosten für das AST im Stadtgebiet Bad Oldesloe und deren Ortsteilen trägt die Stadt als zuständiger Aufgabenträger. Die Kosten werden mittels eines Kostenteilungsverfahrens zwischen Stadt und Kreis nach dem gleichen Verfahren wie in Reinfeld geteilt.

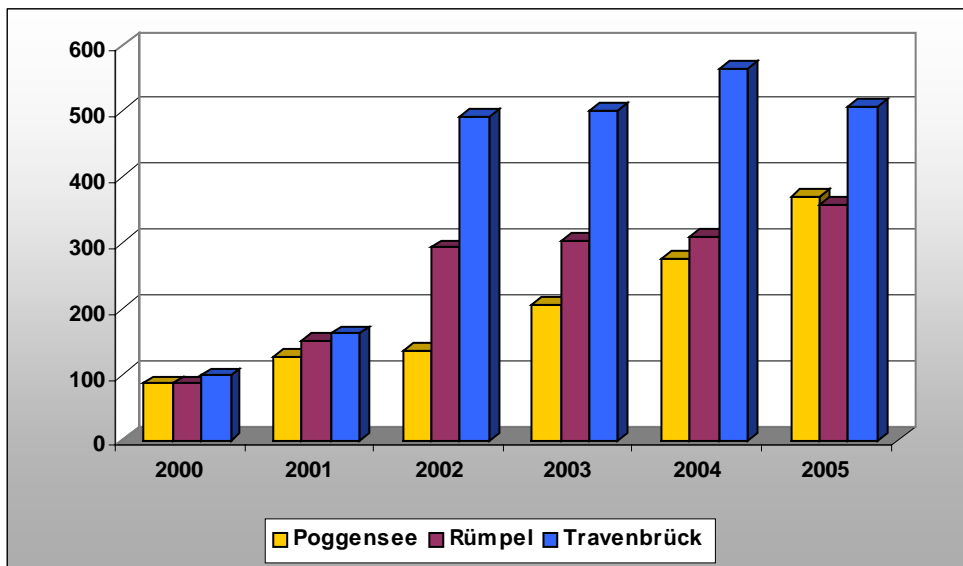
Im folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Bad Oldesloe dargestellt.

Grafik 5: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Bad Oldesloe



Quelle: Eigene Daten 2005

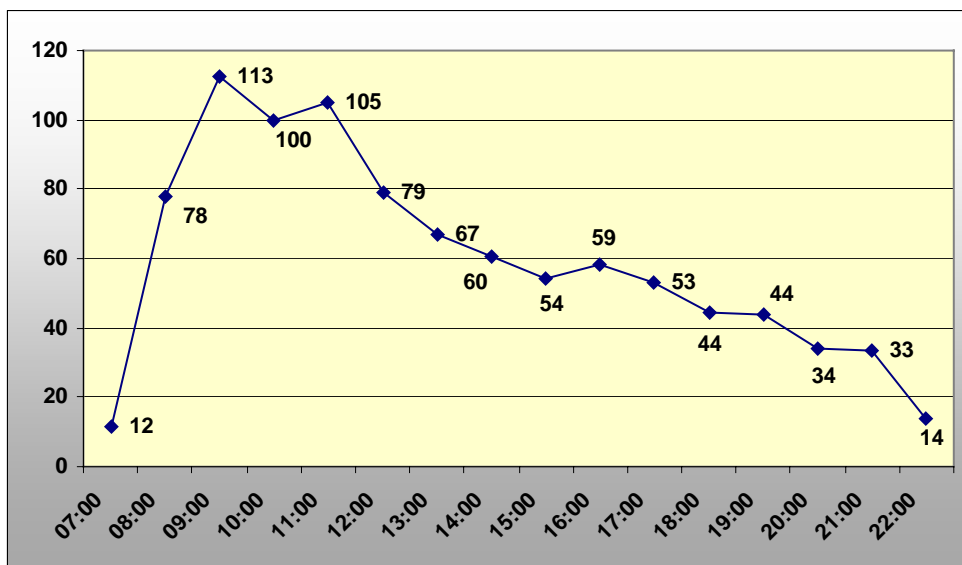
Grafik 6: Durchschnittliche Nachfrage/Monat im Umland



Quelle: Eigene Daten 2005

Die Einführung des AST war zum Juli 2000. Das Stadtgebiet Bad Oldesloe ist seit 2002 mit angebunden. Seit Beginn des AST in Bad Oldesloe ist eine kontinuierliche Nachfragesteigerung zu beobachten, die ihren stärksten Anstieg zwischen 2001 und 2002 (Angebotsverbesserung im Zusammenhang mit der Busnetzumstellung) hatte. Auch im Stadtgebiet von Bad Oldesloe ist nach anfänglichen Schwierigkeiten eine gute Entwicklung zu verzeichnen. Heute zählt das AST Bad Oldesloe-Umland mit Abstand zum stärksten AST-Verkehr im Kreis Stormarn.

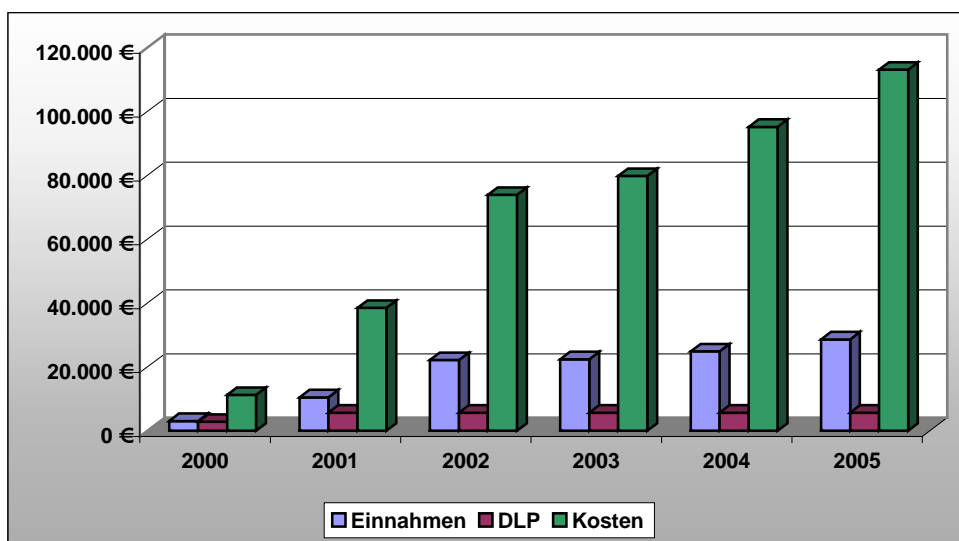
Grafik 7: Tagesganglinie über alle Jahre (2000 – 2005) im Umland



Quelle: Eigene Daten 2005

Die Nachfragespitze verteilt sich überwiegend auf den Vormittag zwischen 9 und 12 Uhr, woraus sich schließen lässt, dass das AST überwiegend für Gelegenheitsfahrten (Einkaufen, Arztbesuche, Behördengänge, etc.) genutzt wird.

Grafik 8: Entwicklung der Kosten und Einnahmen



Quelle: Eigene Daten 2005

Wie auch in Reinfeld spiegelt sich an der Verteilung und Entwicklung der Kosten und Einnahmen wieder, dass die Fahrpreise auf einem relativ niedrigen Niveau angesiedelt sind. Hinzu kommt, dass Schwerbehinderte im HVV grundsätzlich kostenlos befördert werden (also hier keine Einnahmen). Diese machen in 2005 einen Anteil von 18 % der Fahrgäste aus. Da die Abrechnung noch nach Taxameterstand erfolgt und der Fahrpreis für die Fahrgäste entfernungsunabhängig ist, lässt sich vermuten, dass überwiegend längere Strecken zurückgelegt werden.

Der Kostendeckungsgrad beträgt aktuell 24 % (2005). Die Spanne in den letzten 6 Jahren lag zwischen 22 und 28 %.

Da das AST im Umland von Bad Oldesloe bereits zeitlich und räumlich sehr weit entwickelt ist, sind Entwicklungspotentiale im Leistungsangebot eher kleinräumig zu suchen. Ein Beispiel wäre die Einbeziehung der morgendlichen Berufszeiten ab 6 Uhr an Werktagen.

3.3 BARGTEHEIDE-UMLAND

Das AST Bargtheide-Umland verbindet die Gemeinden Hammoor, Tremsbüttel (inkl. Sattenfelde), Lasbek, Fischbek, Bargfeld-Stegen und Jersbek mit der Stadt Bargtheide. Quelle und Ziel ist dabei die Stadt Bargtheide. Zum Sommer 2005 wurde das Angebot montags bis freitags bis 22 Uhr verlängert und zusätzlich auf samstags 9 bis 16 Uhr ausgedehnt. Folgende Eckwerte bestehen für das AST¹:

Tabelle 4: Grunddaten AST Bargtheide-Umland

Bargtheide - Umland	Takt [Min.]	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
				Einzelkarte	Zeitkarten- inhaber
Schulzeit	60	09:05 - 23:30	15	2,20 €	1,40 €
Ferien*	60	07:05 - 23:30	17		
Samstag	60	09:05 - 15:30	7		
Samstag*	60	18:10 - 23:30	2		

Quelle: HVV-Fahrplan 2005

* teilweise nur Bargfeld-Stegen

Der Fahrplan des AST ist auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Regionalbahn (R 10) am Bahnhof in Bargtheide nach/von Hamburg abgestimmt.

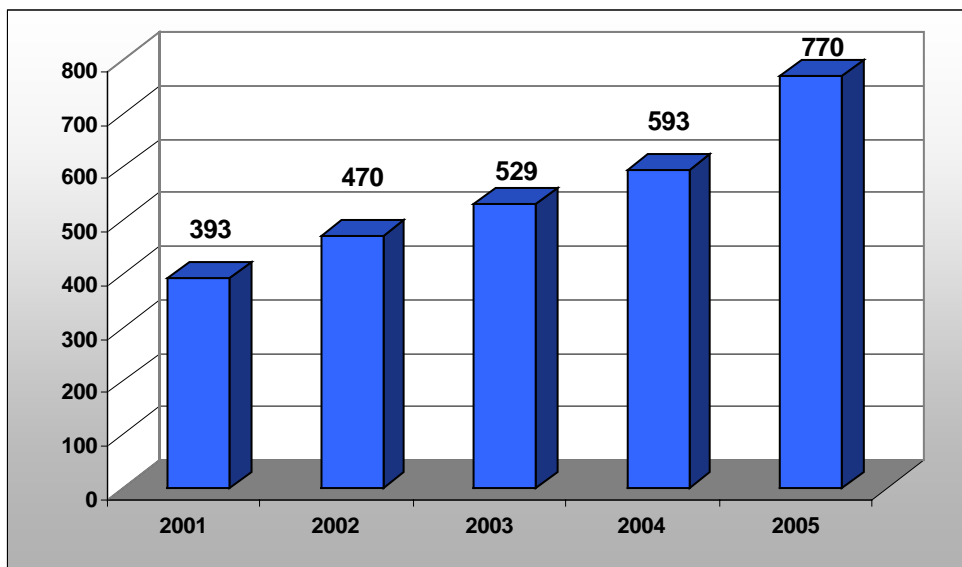
Die Finanzierung des AST erfolgt zu 100 % durch den Kreis und wird wie in den übrigen AST-Verkehren in Bad Oldesloe und Reinfeld abgewickelt. Eine Kofinanzierung durch die Stadt Bargtheide findet nicht statt.

Im Haushalt ist für das AST insgesamt eine jährlichen Summe von ca. 65.000 € eingeplant (Stand Haushalt 2005).

¹ Für Bargfeld-Stegen werden zusätzlich noch 3 Fahrten im Abendverkehr angeboten (19:25, 22:25, und 23:25) sowie 2 Fahrten am Samstag (18:30 und 23:30). Diese Fahrten ergeben sich dadurch, dass Bargfeld-Stegen schon ein Jahr bevor das AST Bargtheide umgesetzt wurde, ein selbstfinanziertes AST in den entsprechenden Zeitlagen im Angebot hatte und diese Fahrten im aktuellen Fahrplan übernommen wurden.

Im folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Bargteheide dargestellt.

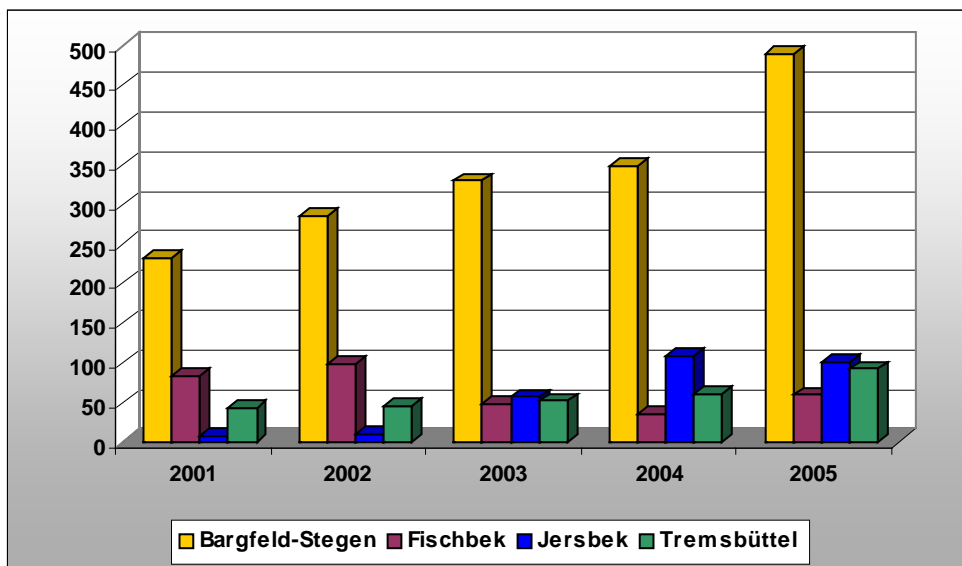
Grafik 9: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Bargteheide



Quelle: Eigene Daten 2005

Die durchschnittliche Nachfrage ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Der sprunghafte Anstieg in 2005 ist u.a. auf die zeitliche Erweiterung des Angebots seit Juli 2005 zurückzuführen (s.o.). Der Schwerbehindertenanteil liegt derzeit bei 18 %.

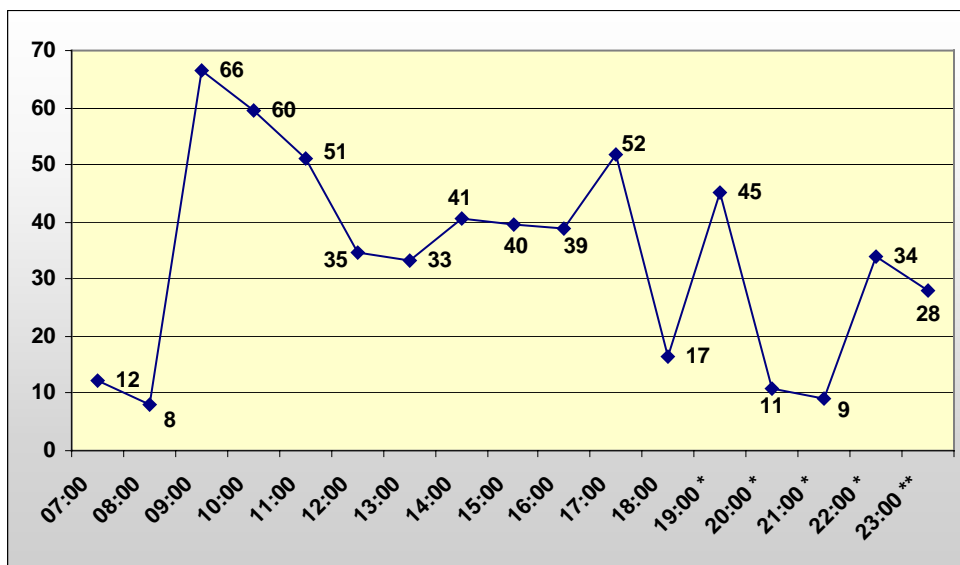
Grafik 10: Durchschnittliche Nachfrage/Monat



Quelle: Eigene Daten 2005

Die stärkste Nutzung findet in Bargfeld-Stegen statt. Ein erheblich Anteil der Fahrgäste (im Durchschnitt ca. 200 Fahrgäste pro Monat) haben die Heinrich-Sengemann Klinik etwas außerhalb von Bargfeld-Stegen als Ziel. Die Gemeinden Hammoor und Lasbek sowie der Ortsteil Sattenfelde sind hier aus Gründen der Übersicht nicht dargestellt. Deren monatliche Nachfrage liegt bei unter 20 Fahrgästen.

Grafik 11: Tagesganglinie über alle Jahre (2000 – 2005)

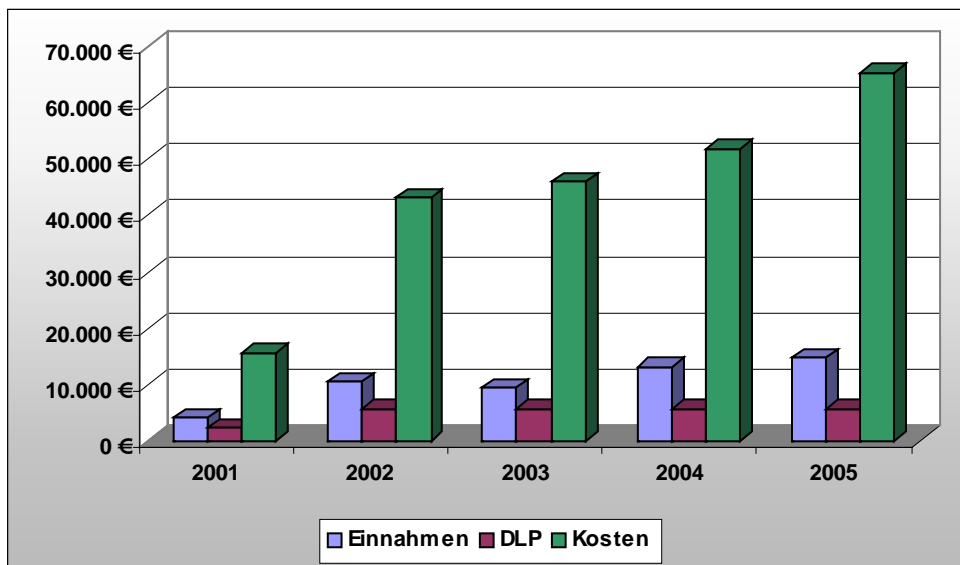


Quelle: Eigene Daten 2005

* ab SF 2005
** nur in Bargfeld-Stegen

Im Gegensatz zu den übrigen AST-Verkehren im Reinfeldler und Oldesloer Umland gibt es neben der Morgenspitze gegen 9 Uhr auch am Spätnachmittag und frühen Abend Ausreißer in der Nachfrage. Hier sind überwiegend Fahrgäste anzutreffen, die die Klinik in Bargfeld-Stegen besuchen bzw. die durch die Anschlüsse zur R 10 von/nach Hamburg weiter fahren.

Grafik 12: Entwicklung der Kosten und Einnahmen



Quelle: Eigene Daten 2005

Der Kostendeckungsgrad lag 2005 bei 21 %. In den vergangenen Jahren lag die Spanne zwischen 18 und 23 %.

Durch die Erweiterung des zeitlichen Bedienungsfensters auf die Abendstunden und den Samstag ist ähnlich wie in Bad Oldesloe das Entwicklungspotential gut ausgeschöpft. Zeitliche bzw. räumliche Erweiterungen sind nur noch im kleinen Rahmen möglich bzw. notwendig. Hier bieten sich ähnlich wie im AST Bad Oldesloe Potentiale in den Abendstunden an.

3.4. TRITTAU – UMLAND

Das AST Trittau-Umland ist ein Gemeinschaftsprojekt der Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Es verbindet die Gemeinden Köthel, Hohenfelde und Hamfelde auf Stormarner Seite und die Gemeinde Linau auf Lauenburgischer Seite mit der Gemeinde Trittau. Quelle und Ziel ist die Gemeinde Trittau. Folgende Eckwerte bestehen für das AST:

Tabelle 5: Grunddaten AST Trittau-Umland

Trittau - Umland	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag	Fahrpreis	
	[Min.]		u. Richtung	Einzelkarte	Zeitkarteninhaber
Montag - Freitag	60	08:50 - 23:10	14	3,00 €	2,30 €
Samstag	60	08:50 - 13:55	6		

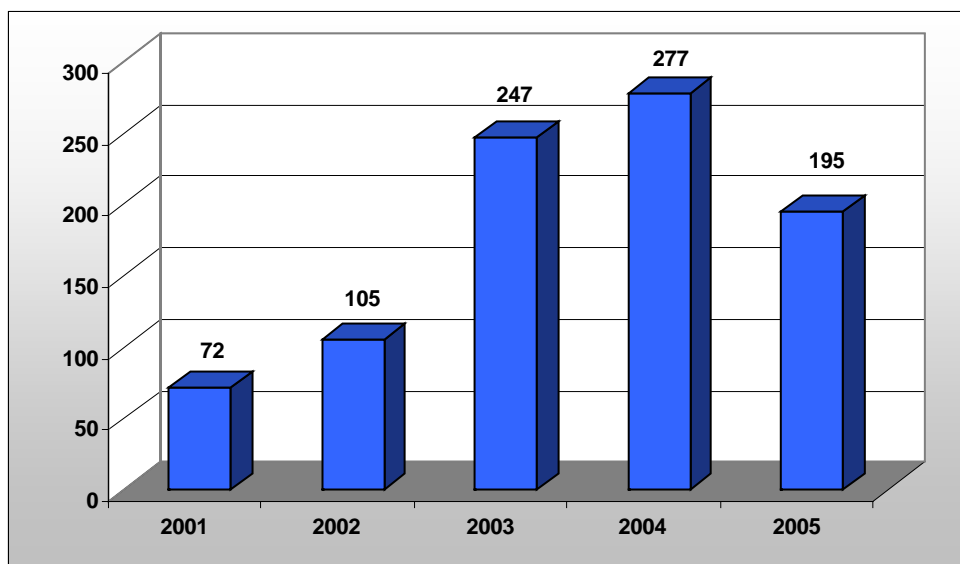
Quelle: HVV-Fahrplan 2005

Der Fahrplan des AST ist so ausgerichtet, dass in Trittau ein Anschluss zur HVV-Linie 333 *Trittau – U Steinfurter Allee* besteht, so dass die Möglichkeit gegeben ist, bis in das Hamburger Stadtgebiet zu fahren.

Die Finanzierung des AST erfolgt durch die Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg mithilfe einer pauschalen Kostenteilung zwischen den Kreisen. Es erfolgt zunächst ein Ausgleich des Defizits zu 100 % an die VHH, die die Koordinierung des AST (als Konzessionär der dort z.T. verkehrenden Buslinien) übernimmt. Mit der Durchführung ist ein lokales Taxiunternehmen im Auftrag der VHH beauftragt. Im Haushalt ist für das AST Trittau eine jährliche Summe von 35.000 € veranschlagt (Stand Haushalt 2005).

Im folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Trittau dargestellt.

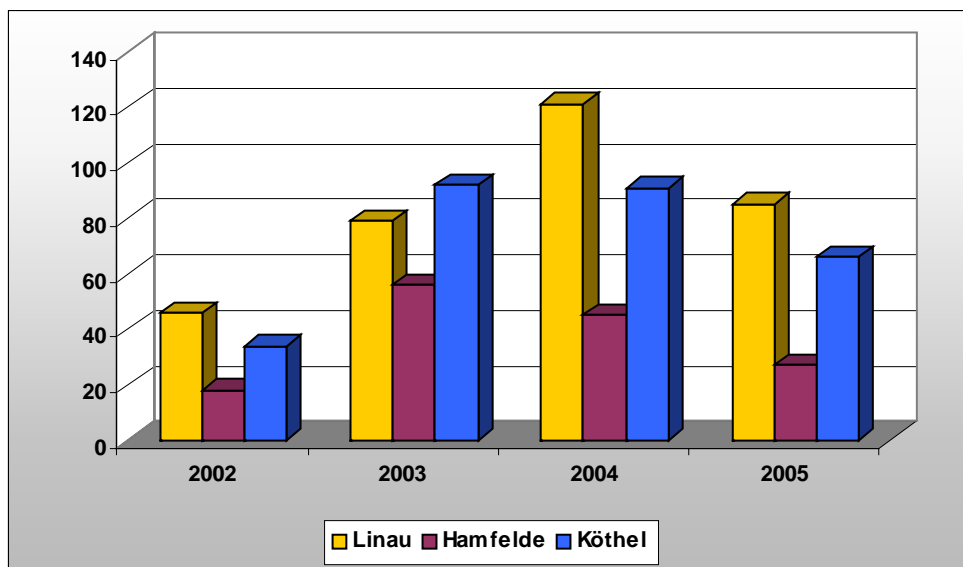
Grafik 13: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Trittau



Quelle: Eigene Daten 2005

Der Rückgang der durchschnittlichen Nachfrage lässt z.T. aus dem Austritt der Gemeinde Koberg (RZ) zum Sommer 2005 erklären. Weitere Gründen für einen tendenziellen Rückgang sind anhand der Statistik bisher nicht zu erkennen. Gegebenenfalls muss hier über gezielte Nachfragen ein Aufschluss gesucht werden.

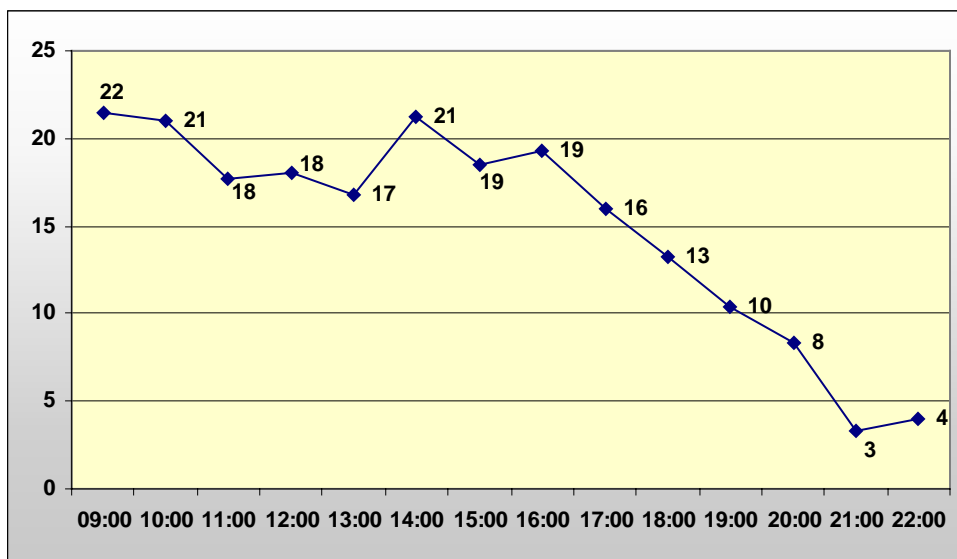
Grafik 14: Durchschnittliche Nachfrage/Monat



Quelle: Eigene Daten 2005

Der o.g. rückläufige Trend in der Nachfrage spiegelt sich in der Betrachtung der Nachfrage in den einzelnen Gemeinden wieder. Für Köthel gilt die o.g. Begründung. Für die Gemeinden Linau und Hamfelde ist der Nachfragerückgang zu untersuchen.

Grafik 15: Tagesganglinie über alle Jahre (2002 – 2005)



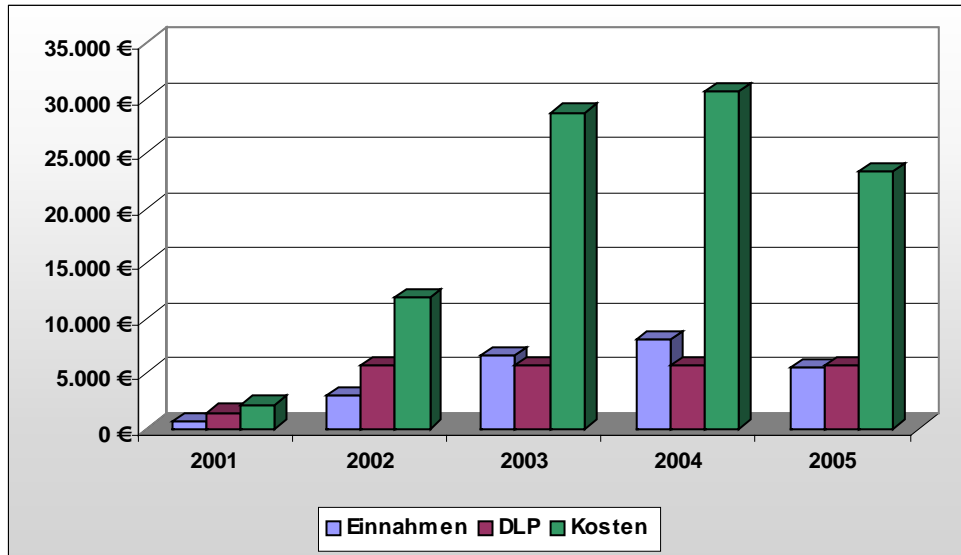
Quelle: Eigene Daten 2005

Der allgemeine Trend der Tagesnachfrage im AST ist auch in Trittau zu beobachten. Eine starke Nachfrage in den Vormittagsstunden, die zum Nachmittag hin abnimmt.

Generell lassen sich die Fahrgastzahlen nur bedingt mit denen aus dem Norden Stormarns vergleichen, da der Einzugsbereich in Trittau von der Einwohnerzahl her niedriger ist und die Kosten pro Fahrt höher liegen. Eine AST-Fahrt kostet in Trittau 3,- € pro Person während sie in den übrigen AST-Verkehren im Kreis bei 2,20 € pro Person liegt. Der Preisunterschied hängt mit jeweiligen Preisni-

veaus der entsprechenden Tarifzonen im HVV zusammen. In Trittau kostet der HVV-Fahrschein im Busverkehr für das AST-Bedienungsgebiet 2,50 €. Im Vergleich dazu liegt der Busfahrpreis im Norden Stormarns bei 1,50 € für eine Zone.

Grafik 16: Entwicklung der Kosten und Einnahmen



Quelle: Eigene Daten 2005

Die Kosten spiegeln die Entwicklung der Nachfrage wieder. Nach anfänglichen Schwierigkeiten setzte 2003 eine deutliche Steigerung der Nachfrage und demzufolge auch der Kosten ein. Die Kosten lagen aber immer deutlich im vorher eingeschätzten Rahmen. 2005 ist bedingt durch die Rücknahme des AST in Köthel (RZ) auch ein leichter Rückgang bei den Kosten zu verzeichnen. Der Kostendeckungsgrad lag 2005 bei 19 %. Insgesamt bewegte er sich in den letzten Jahren zwischen 17 und 22 %.

3.5. FAZIT

Mittlerweile geht das AST im Kreis Stormarn in sein 7. Betriebsjahr. Die Bedeutung als öffentliches Verkehrsmittel für den ländlichen Raum ist nach wie vor als sehr hoch einzuschätzen.

Die positive Entwicklung, die bereits im letzten AST-Zwischenbericht 2003 angedeutet wurde, hat sich weiter fortgesetzt. Die AST-Verkehre im Norden Stormarns haben sich bezogen auf die Nachfrage z.T. extrem gut entwickelt. Im Reinfelder Umland ist die Nachfrage seit 2003 um über 100 % gestiegen. Die AST-Verkehre in Umland von Bad Oldesloe und Bargteheide verzeichnen ebenfalls weiter steigende Tendenzen. Dies hat natürlich Auswirkungen auf die finanzielle Belastung. Der gegenwärtige Haushaltsansatz für alle AST-Verkehre im Kreis liegt bei 248.000 € (Ansatz für 2006). Als 1999 das AST im Reinfelder Umland begonnen hatte, lag der Ansatz noch bei 25.000 €.

Als Eckwerte (auch für eventuelle Vergleiche mit anderen AST-Verkehren) sind im folgenden die aktuellen Kosten (Zuschussbedarf) pro Fahrt und Fahrgast zusammenfassend dargestellt. Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2005. Die Rangfolge ist entsprechend der Nachfrage gewählt.

AST-Verkehr	Kosten / Fahrt	Kosten /Fahrgast
Bad Oldesloe-Land	8,03 €	5,24 €
Bargteheide-Land	9,44 €	6,10 €
Reinfeld-Umland	Keine Angabe	6,49 €
Trittau-Umland	12,44 €	10,05 €

(Der Begriff Kosten steht hier für den Zuschuss, Kosten – Einnahmen = Zuschussbedarf)

Aus den AST-Erfahrungen der vergangenen Jahre lassen sich gewisse Faktoren ableiten, die bei einer Planung und Umsetzung maßgeblich sind. Im planerischen Bereich sind dies:

- Unterstützung durch die Politik;
- Sicherung der Finanzierung durch die Aufgabenträger über mehrere Jahre;
- enge Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen;
- ständige Erfolgs- und Kostenkontrolle und bei Bedarf konzeptionelle Weiterentwicklung;
- klare Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen;
- intensive Marketing- und Informationsmaßnahmen durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen;

Bei der Umsetzung sollten folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Fahrplanausrichtung auf Bahn- und Busanschlüsse;
- fester und vertakteter Fahrplan;
- Einsatz als Ergänzung zum konventionellen Linienverkehr in Schwachlastzeiten;
- keine Konkurrenzierung des ÖPNV-Angebots im Linienverkehr.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Faktoren lassen sich AST-Verkehre oder vergleichbare flexible Bedienungsformen in ländlichen Räumen erfolgreich einführen. Gerade unter Betrachtung der Aspekte ausreichende Verkehrsbedienung in ländlichen strukturierten Räumen einerseits und gerin-

gen finanziellen Spielräumen im Hinblick auf die kommunale Finanzsituation andererseits ist dieses System prädestiniert für eine attraktive Versorgung in dünnbesiedelten Räumen mit Klein- und Mittelstädten. Dies zeigt die Erfahrung der letzten Jahre im Kreis Stormarn deutlich.

4 AUSBLICK

Die Ausweitung der bestehenden AST-Projekte in Zukunft steht sehr stark unter einem finanziellen Vorbehalt. Die bundesweite Kürzung der Regionalisierungsmittel und die angespannte Lage der eigenen Haushalte wird auch im ÖPNV-Haushalt des Kreises zu spüren sein. Unter Umständen lassen sich Neuinvestitionen im Bereich des AST in den kommenden Jahren nur noch durch Kompensationen (z.B. als Ersatz von Busleistungen), Reinvestition durch Einsparungen in Folge von Ausschreibungen oder finanzieller Beteiligung von Kommunen umsetzen. Das Ziel sollte es sein, die bestehenden AST-Verkehre zu erhalten, da sie heute größtenteils eine Grundversorgung sicherstellen.

Neue AST-Verkehre könnten schwerpunktmäßig für Teilnetze, die durch eine Ausschreibung vergeben werden, eingerichtet werden. Hier könnten nachfrageschwache Busfahrten in den Abendstunden bzw. am Wochenende durch AST ersetzt werden.

Für die bestehenden AST-Verkehre sind folgende Maßnahmen in naher Zukunft (ab 2007) geplant:

- Tarifierpassung der AST-Verkehre im nördlichen Stormarn (Bad Oldesloe, Bargteheide, Reinhold). Gründe: Seit 1999 hat keine Tarifierpassung stattgefunden; das Preisniveau im Vergleich zu den AST-Verkehren im Süden des Kreises ist geringer und bietet daher noch Spielräume. Eine Umsetzung ist für 2007 geplant.
- Anerkennung von Zeitkarten im AST-Tarif (speziell auf Ersatzverkehren für Busleistungen). Umsetzung in 2007.
- Ausweitung der Bedienungszeiten auf den Sonntag bzw. Verlängerung am Samstag (hier jedoch unter dem o.g. Vorbehalt).