

ANRUF-SAMMEL-TAXI

IM KREIS STORMARN

- BERICHT -

ANRUF-SAMMEL-TAXI

IM KREIS STORMARN

- BERICHT -
August 2012

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 Brunsbek
4. Fazit und Ausblick

1 EINLEITUNG

Der Kreis Stormarn ist seit 1996 Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV. Seit mittlerweile 13 Jahren (Beginn 1999) ist neben dem Busverkehr das Anruf-Sammeltaxi (AST) Bestandteil des ÖPNV-Angebots und hat sich zu einer festen Größe als Verkehrsmittel für die Gemeinden im ländlichen Raum etabliert.

2 DAS KONZEPT

Das Grundprinzip der AST-Verkehre im Kreis Stormarn hat sich in den Jahren kaum verändert. Dort wo es keinen regelmäßigen Busverkehr gibt, sorgt das AST für eine Grundversorgung im ÖPNV. Mittlerweile gibt es im Kreis jedoch zwei verschiedene Formen des AST, die sich in einigen Details unterscheiden.

Nach wie vor gleich sind folgende Grundmerkmale:

- Feste Einstiegshaltstellen, 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).
- Kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten.

Im nördlichen Kreisgebiet (Bargtheide, Bad Oldesloe und Reinfeld) gibt es das herkömmliche AST, das eingeführt wurde, um neben dem Schülerverkehr ein ganzjähriges Grundangebot im ÖPNV sicherzustellen. Es gibt AST-Tarife, die ausschließlich Einzelfahrausweise vorsehen. Zeitkarten des HVV- oder SH-Tarifs finden hier keine Anerkennung. Es findet der klassische Quelle-Ziel-Verkehr zwischen Stadt und Umland statt. Der Bezug des Fahrplans richtet sich nach den An- und Abfahrzeiten der Schienenstrecke Hamburg – Lübeck. Anschlusspunkte sind die jeweiligen Bahnhöfe.

In der Gemeinde Brunsbek und in Teilen des AST Trittau wurde das AST als Linienersatz eingeführt. Mangels Nachfrage kam es hier zu einer Rücknahme entsprechender Busverbindungen und ersatzweise Einführung des AST. Hier findet eine Zeitkartenanerkennung statt, da die Fahrgäste vor Einführung des AST im Busverkehr ebenfalls Zeitkarten nutzen konnten.

Diese beiden AST-Verkehre binden zudem auf weiterführende Buslinien an. Bezugspunkt sind hier zentrale Umsteigehaltstellen. Die weiterführenden Buslinien binden jeweils Schnellbahnen im HVV an.

3 DIE ANGEBOTE

Derzeit existieren im Kreis Stormarn fünf AST-Verkehre. Seit September 1999 das AST im Stadtgebiet und Umland von Reinfeld, seit Juli 2000 im Stadtgebiet und Umland von Bad Oldesloe, seit August 2001 im Umland Bargteheide, seit Oktober 2001 im Umland Tritttau und seit Juni 2005 in der Gemeinde Brunsbek.

3.1 REINFELD (LINIE 8139)

Das AST-Umland bindet die Gemeinden Rehhorst, Zarpen, Heidekamp, Heilshoop, Barnitz, Feldhorst inklusive der dazugehörigen Ortsteile sowie die Ortsteile Wolmenau und Trenthorst der Gemeinde Westerau an die Stadt Reinfeld an. Innerhalb des Stadtgebietes existiert seit 1996 ein eigenes AST-System, für das die Stadt Reinfeld Aufgabenträger ist und die Finanzierung übernimmt. Für beide AST-Verkehre existiert ein einheitlicher Fahrplan.

Tabelle1: AST Reinfeld Stadt und Umland (Linie 8139)

	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis		
	[Min.]	[Werktage]		Erwachsene	Zeitkarten- inh./Kinder	Schwerbeh.
Reinfeld-Umland	60	08:00 - 18:00	11	2,80 €	2,20 €	kostenlos
Reinfeld-Stadt	60	08:00 - 18:00	11	2,00 €	1,60 €	kostenlos

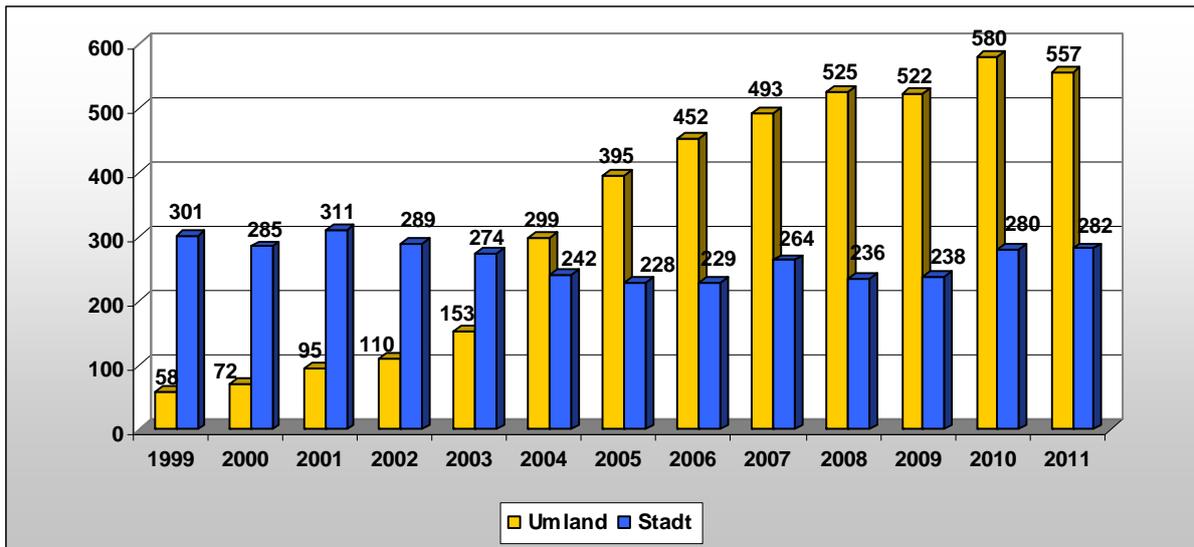
Quelle: HVV-Fahrplan 2012

Der Fahrplan ist auf den Regionalexpress (RE) am Bahnhof Reinfeld Richtung Hamburg abgestimmt.

Das AST im Reinfelder Umland wird zu 100 % vom Kreis finanziert. Die Koordinierung des AST wird von der Firma Dahmetal (als Konzessionär der dort verkehrenden Buslinien) übernommen. Mit der Durchführung ist Taxi Rahlfs im Auftrag der Firma Dahmetal beauftragt.

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.

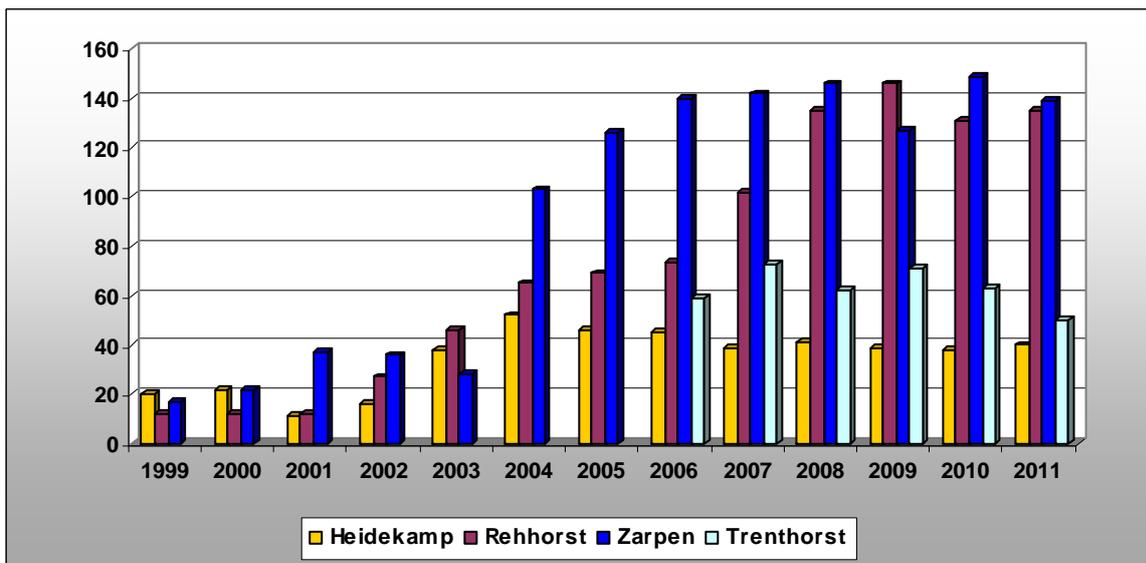
Im Folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Reinfeld dargestellt.



Grafik 1: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Reinfeld

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

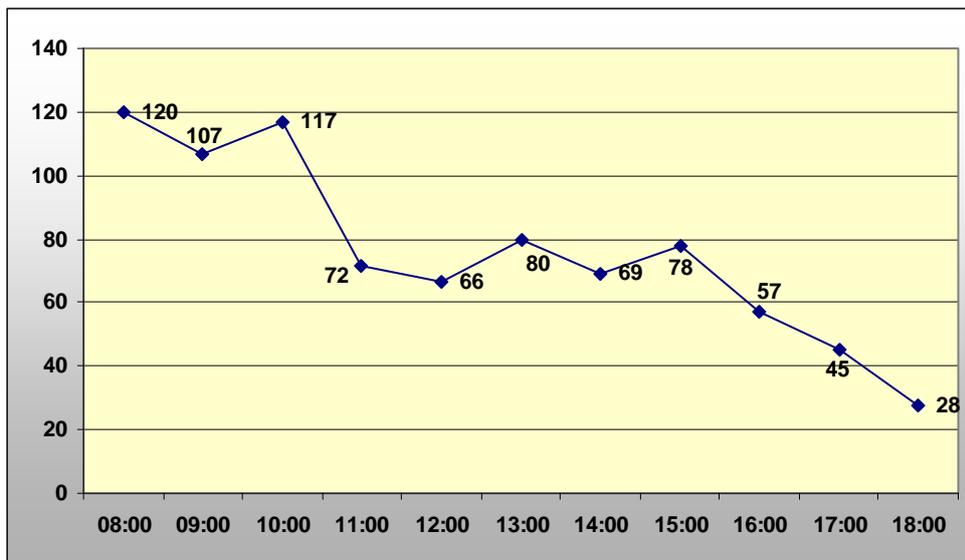
Ein Nachfragesprung ergab sich ab 2004 durch die Umstellung vom 90-Minutentakt auf einen 60-Minutentakt. Seit 2008 ist eine relativ konstante Nachfrage festzustellen.



Grafik 2: Durchschnittliche Nachfrage/Monat gemeindebezogen

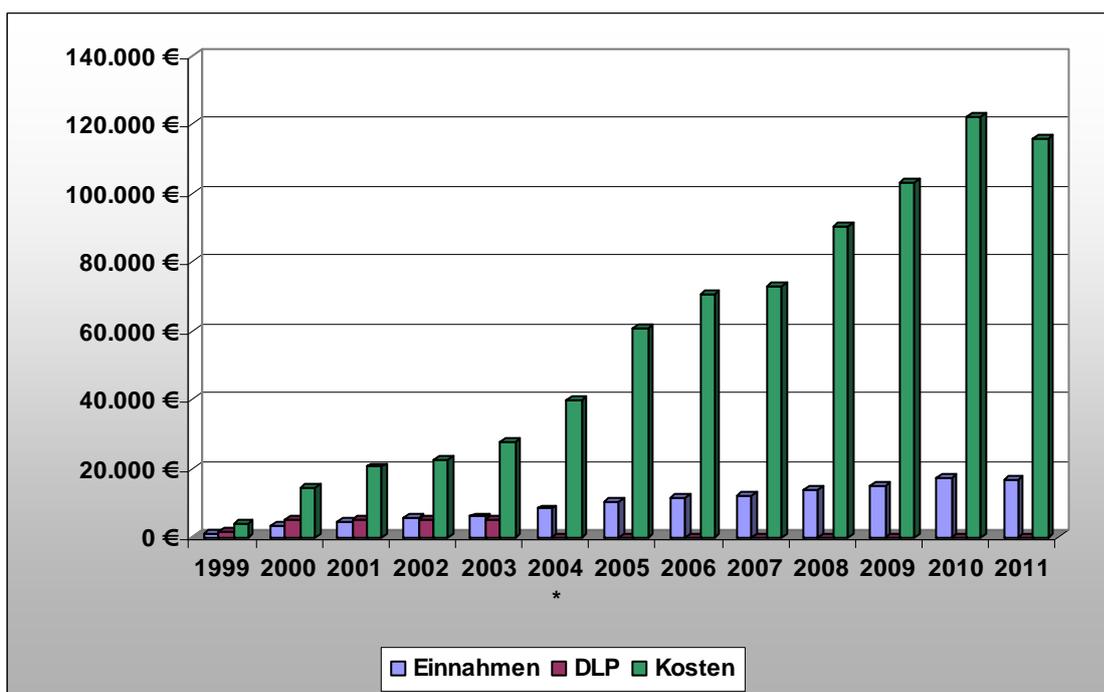
Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Exemplarisch sind hier vier Gemeinden mit der höchsten Nachfrage über die Jahre dargestellt. Weitere gute Entwicklungen in 2011 gibt es in der Gemeinde Heilshoop mit 42 Fahrgästen pro Monat.



Grafik 3: Tagesganglinie 2011 für Stadt und Umland

Quelle: Eigene Daten Stand 2011



Grafik 4: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

* Umstellung auf km-Preis

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Bis Ende 2003 wurde noch eine Dienstleistungspauschale (DLP) an das durchführende Verkehrsunternehmen gezahlt. Infolge der ersten Ausschreibung der ÖPNV-Leistung wurde dieser Posten mit in den Kilometerpreis aufgenommen. Der Kostendeckungsgrad lag zuletzt 2011 bei 14 % und ist in den Vorjahren relativ konstant geblieben (Höchststand 2004 mit 21 %). Der geringe Kostendeckungsgrad ergibt sich z.T. auch aus dem hohen Schwerbehindertenanteil im Stadtverkehr von Reinfeld mit 51 % (Umland bei 18 %). Bei den Schwerbehinderten wurde bis 2011 durch die Stadt Reinfeld ein Kostenbetrag von 0,50 € erhoben. Ansonsten werden die Schwerbehinderten kostenlos befördert. Ein weiterer Grund für den geringen Kostendeckungsgrad ergibt sich aufgrund der langen Reiseweiten.

Die stärkste Nachfrage besteht in den beiden fast am weitesten vom Start- und Zielort entfernten Gemeinden Rehhorst und Zarpen.

Mögliche Entwicklungspotentiale für das AST im Reinfeld Umland lägen theoretisch in einer zeitlichen Erweiterung in den Abendstunden bzw. am Wochenende. Dies scheitert jedoch daran, dass zu diesen Zeiten in Reinfeld generell kein Taxenverkehr stattfindet. Die Taxen müssten aus Bad Oldesloe angefordert werden, was jedoch einen Zuschlag für die Anfahrt erforderlichen machen würde. Die Folge wäre eine weitere Verschlechterung des Kostendeckungsgrades.

3.2 BAD OLDESLOE – STADT/UMLAND (LINIEN 8109 UND 8129)

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 dem Zentrum Bad Oldesloe. 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: AST Bad Oldesloe-Umland (Linie 8129)

Bad Oldesloe - Umland	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Erwachsene	Zeitkarteninh./Kinder
Mo-Fr	60	07:00 - 22:00	16	2,80 €	2,20 €
Samstag	60	08:00 - 16:00	9		

Quelle: HVV-Fahrplan 2012

Tabelle 3: AST Bad Oldesloe-Stadt/Ortsteile (Linie 8109)

Bad Oldesloe - Stadt/Ortsteile	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Erwachsene	Zeitkarteninh./Kinder
Ortsteile - Mo-Fr	60	07:00 - 22:00	16	2,80 €	2,20 €
Ortsteile - Samstag	60	08:00 - 22:00	15		
Ortsteile - Sonn.- u. Feiertag	60	09:00 - 22:00	14		
Stadt - werktags	60	22:00	1	2,00 €	1,60 €
Stadt - Samstag	60	14:00 - 22:00	9		
Stadt - Sonn.- u. Feiertag	60	09:00 - 22:00	14		

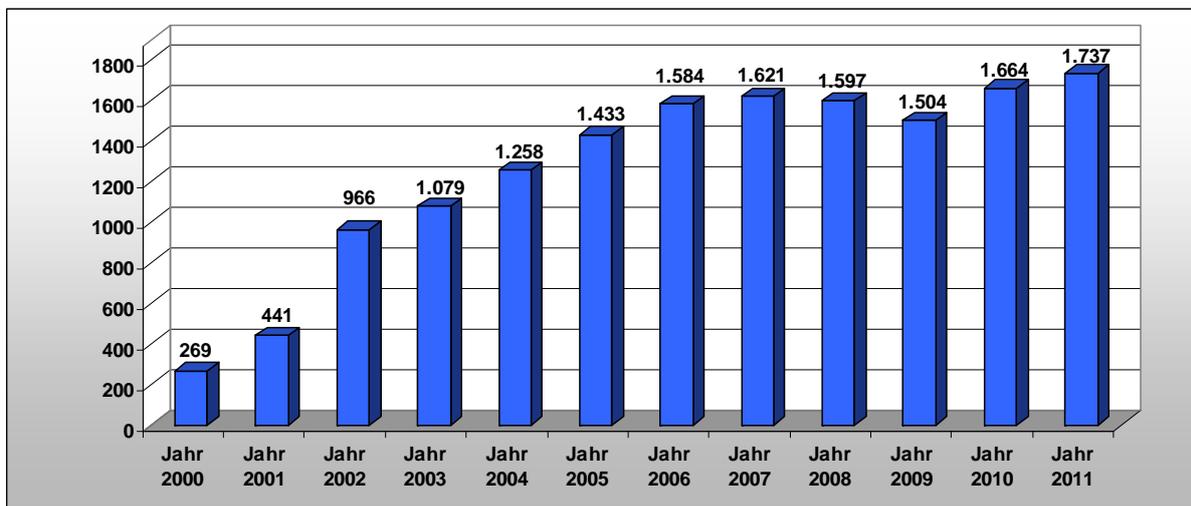
Quelle: HVV-Fahrplan 2012

Der Fahrplan ist auf den RE am Bahnhof Bad Oldesloe abgestimmt, so dass ein Anschluss von und nach Hamburg besteht.

Das AST im Umland von Bad Oldesloe wird zu 100 % vom Kreis finanziert. Die Koordinierung des AST wird von der Autokraft (als Konzessionär der dort verkehrenden Buslinien) übernommen. Mit der Durchführung ist Taxi Rahlfs im Auftrag der Autokraft beauftragt.

Die Kosten für das AST im Stadtgebiet Bad Oldesloe und deren Ortsteilen trägt die Stadt als zuständiger Aufgabenträger. Dort besteht ein eigener Vertrag zwischen den Stadtwerken Bad Oldesloe (mit der Durchführung des Stadtverkehrs beauftragt) und Autokraft.

Im Folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST Bad Oldesloe-Umland (Linie 8129) dargestellt.

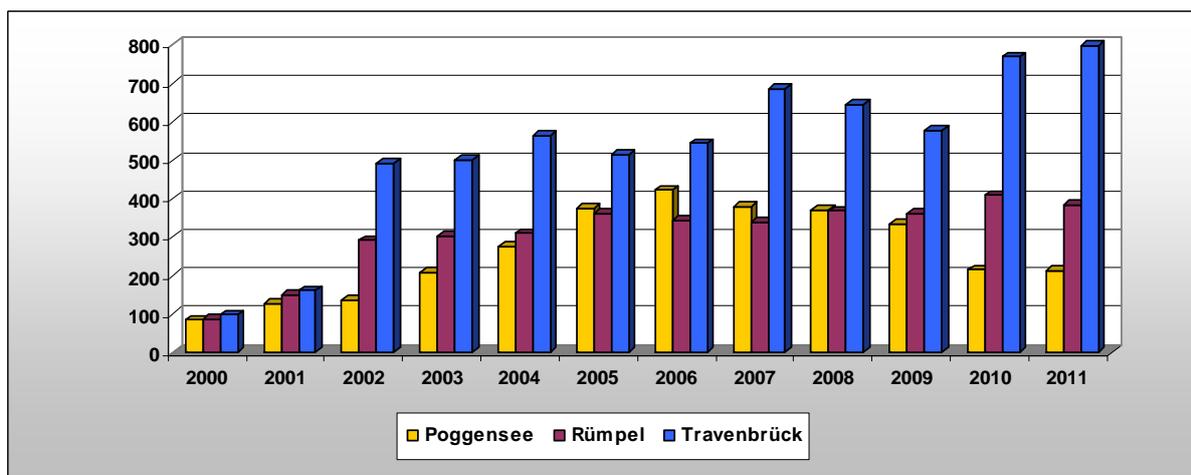


Grafik 5: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Bad Oldesloe-Umland

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Die Einführung des AST war zum Juli 2000. Seit Beginn ist bis 2007 eine kontinuierliche Nachfragesteigerung zu beobachten, die ihren stärksten Anstieg zwischen 2001 und 2002 (Angebotsverbesserung im Zusammenhang mit der Busnetzumstellung) hatte. In den letzten Jahren hat sich das Niveau bei über 1.500 Fahrgästen pro Monat eingeepegelt.

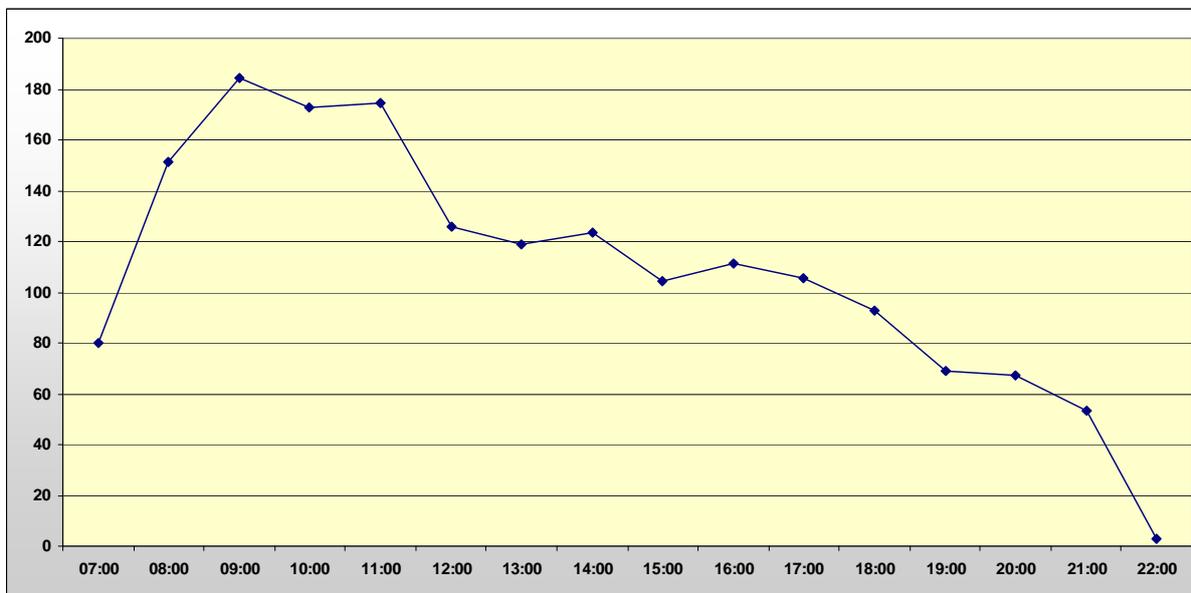
Der Anteil der Schwerbehinderten mit kostenloser Beförderung liegt 2011 bei 24 % (relativ konstanter Wert in den letzten Jahren).



Grafik 6: Durchschnittliche Nachfrage/Monat im Umland gemeindebezogen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

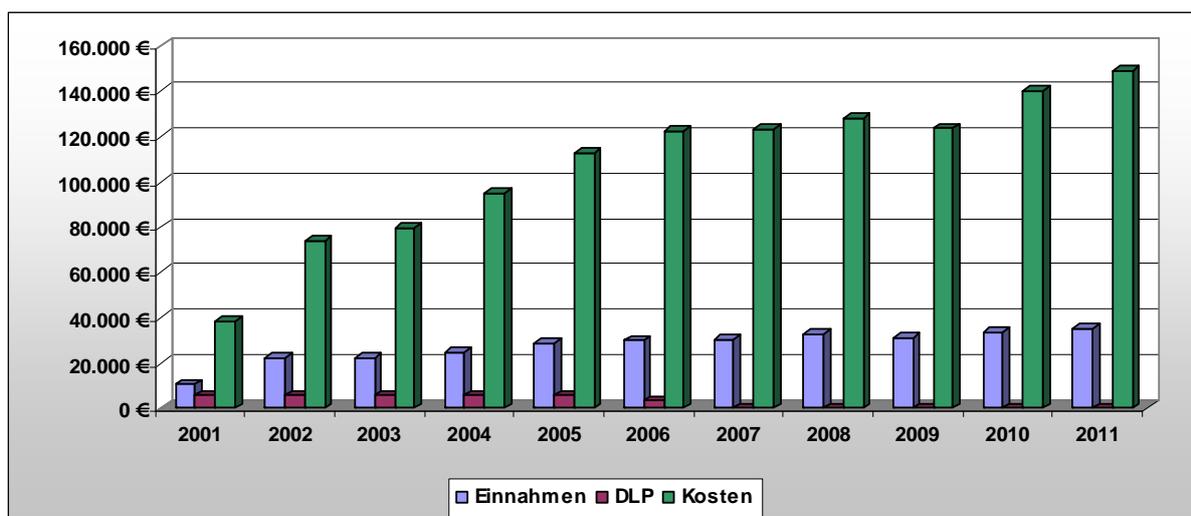
Die o.g. Nachfragesteigerung spiegelt sich ebenfalls in der Darstellung bei den einzelnen Gemeinden wieder. Wobei der Ortsteil Poggensee in den letzten Jahren eine rückläufige Nachfrage aufweist. Nicht in der Statistik enthalten ist der Ortsteil Schulenburg (Gemeinde Pölitze), die mittlerweile eine Nachfrage von über 200 Fahrgästen pro Monat aufweist und in den letzten drei Jahren eine enorme Nachfragesteigerung erlebt (bedingt durch einen hohen Anteil an schwerbehinderten Fahrgästen).



Grafik 7: Tagesganglinie 2011 im Umland

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Die Nachfragespitze verteilt sich überwiegend auf den Vormittag zwischen 8 und 11 Uhr. Allerdings lässt sich generell zwischen Betriebsbeginn um 7 Uhr und 17 Uhr ein relativ hohes Niveau von über 80 Fahrgästen pro Stunde feststellen.



Grafik 8: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Entsprechend zur Entwicklung der Nachfrage verhält sich auch die Entwicklung der Kosten und Einnahmen. Jedoch ist die Entwicklung der Kosten im Verhältnis zu den Einnahmen überproportional. Der Kostendeckungsgrad beträgt aktuell 24 % und hat sich in den letzten 5 Jahren bei ca. 25 % eingependelt. Im Vergleich zu den übrigen AST-Verkehren im Kreis ist der Kostendeckungsgrad hier am höchsten.

Künftige Entwicklungsmöglichkeiten liegen in der zeitlichen Erweiterung des AST am Wochenende.

3.3 BARGTEHEIDE-UMLAND (LINIE 8119)

Das AST Bargtheide-Umland verbindet die Gemeinden Hammoor, Tremsbüttel (inkl. Sattenfelde), Lasbek, den Ortsteil Fischbek (Gemeinde Elmenhorst), Bargfeld-Stegen, Jersbek, Nienwohld sowie den Tangstedter Ortsteil Wiemerskamp mit der Stadt Bargtheide. Quelle und Ziel ist dabei die Stadt Bargtheide. Folgende Eckwerte bestehen für das AST¹:

Tabelle 4: Grunddaten AST Bargtheide-Umland (Linie 8119)

Bargtheide - Umland	Takt [Min.]	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
				Erwachsene	Zeitkarteninh./Kinder
Mo-Fr*	60	07:00 - 23:30	15 (17*)	2,80 €	2,20 €
Samstag	60	09:00 - 23.30	9 (11*)		

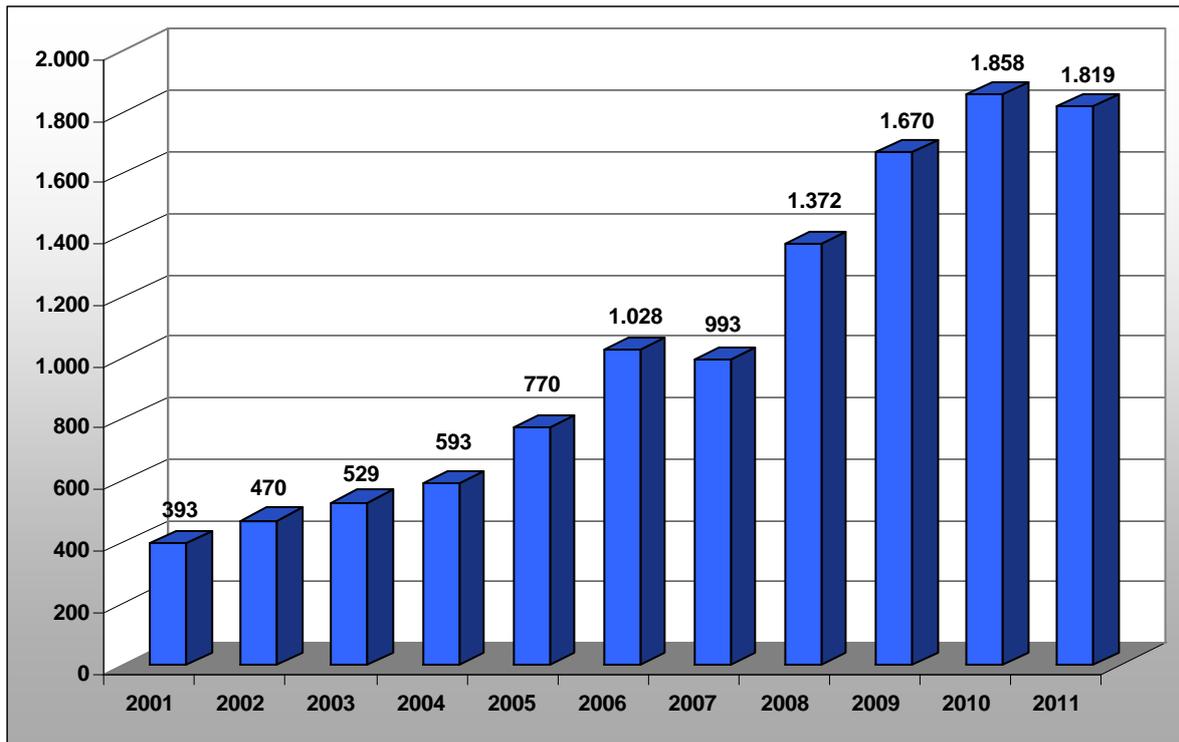
Quelle: HVV-Fahrplan 2012

* 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. Die Durchführung des AST erfolgt durch Taxi Rahlfs, der im Auftrag für die Autokraft (als Konzessionär der dortigen Buslinien) fährt.

Im Folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST in Bargtheide dargestellt.

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.

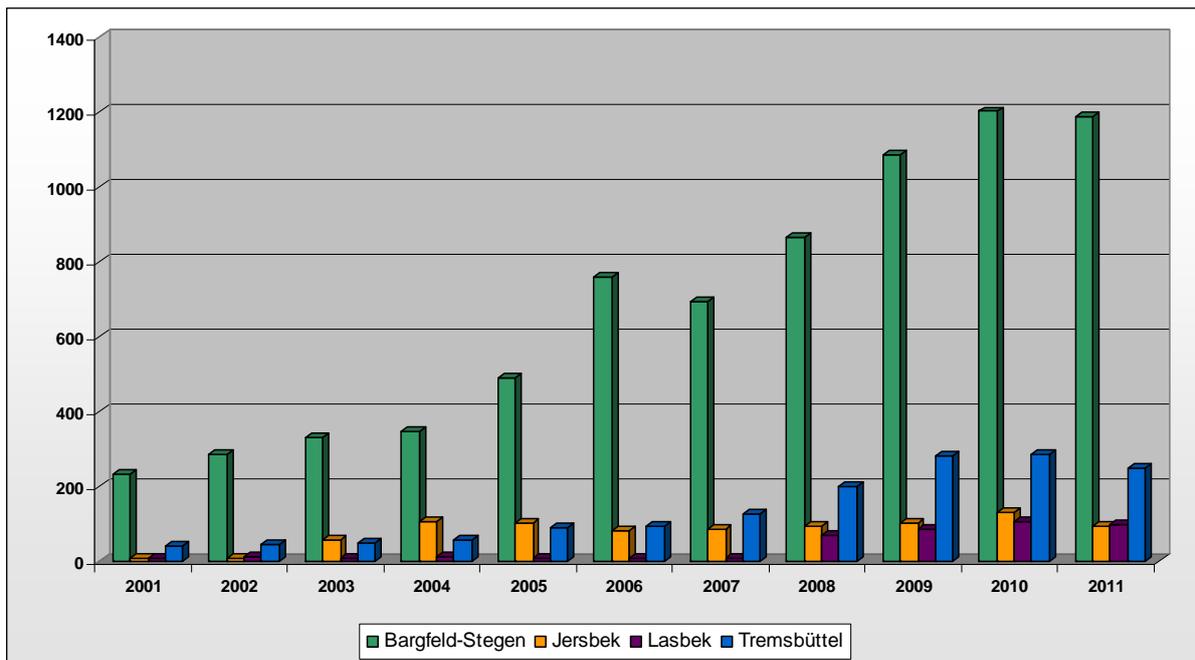


Grafik 9: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Bargteheide-Umland

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

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. Der ebenfalls starke Anstieg zwischen 2008 und 2010 ist nicht auf Erweiterungen des Angebots zurückzuführen, sondern vermutlich auf die stark angestiegenen Benzinpreise. Mit über 1.800 Fahrgästen pro Monat (und Spitzenwerten von über 2.000 Fahrgästen im Monat) ist das AST Bargteheide-Umland mittlerweile das nachfragestärkste AST im Kreis Stormarn.

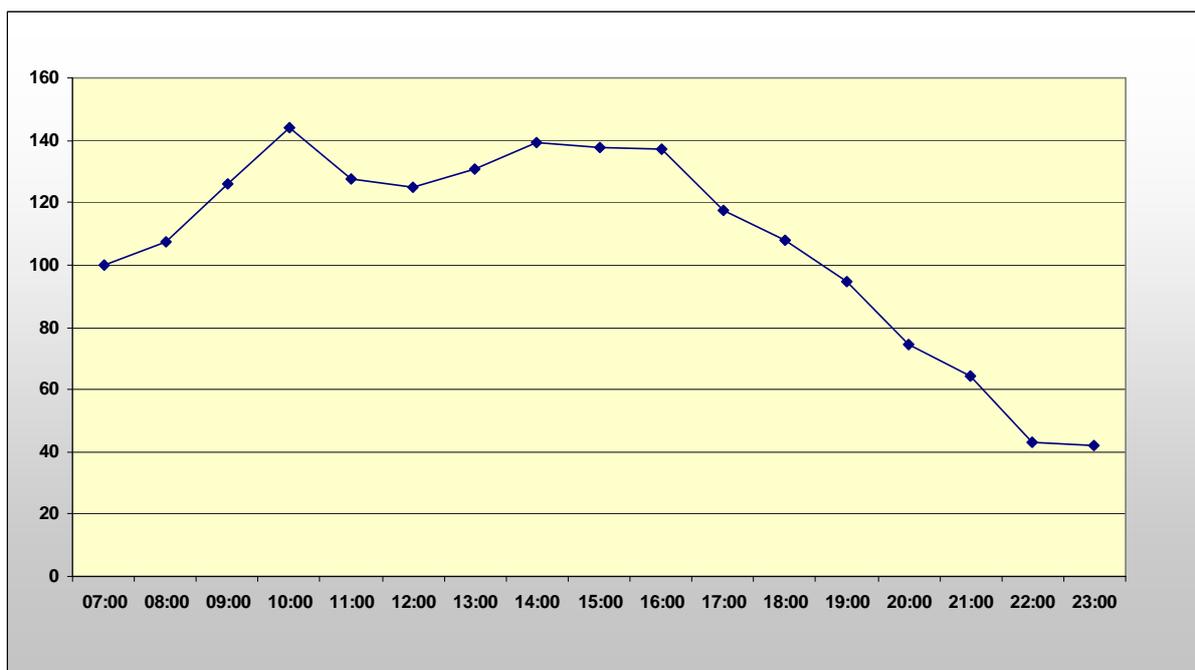
Der Anteil der Schwerbehinderten liegt mittlerweile bei ca. 30 % der gesamten Nachfrage.



Grafik 10: Durchschnittliche Nachfrage/Monat gemeindebezogen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

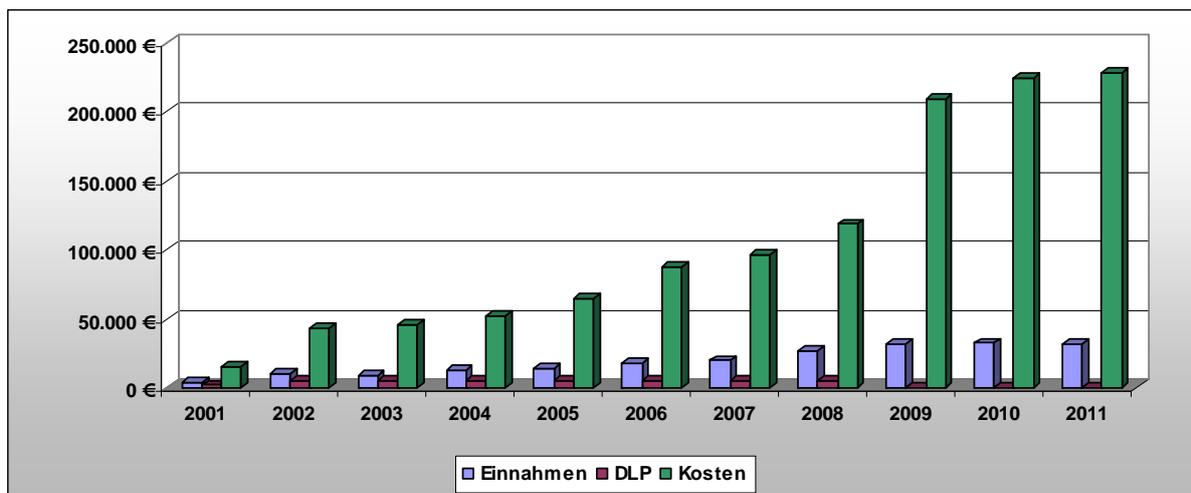
Die stärkste Nutzung findet mit einem Anteil von ca. 65 % am gesamten AST Bargtheide-Umland in Bargfeld-Stegen statt. Ein erheblicher Anteil der Fahrgäste (im Durchschnitt über 400 Fahrgäste pro Monat) nutzt die Verbindung zur Heinrich-Sengelmann-Klinik etwas außerhalb von Bargfeld-Stegen. Das AST stellt hier die einzige regelmäßige ÖPNV-Anbindung dar. Die Gemeinde Hammoor sowie die Ortsteile Fischbek und Sattenfelde sind hier aus Gründen der Übersicht nicht dargestellt. Deren monatliche Nachfrage liegt zwischen ca. 30 und 70 Fahrgästen.



Grafik 11: Tagesganglinie 2011

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Im Gegensatz zu den übrigen AST-Verkehren ist die Nachfrage fast über den gesamten Tagesablauf auf einem konstant hohen Niveau von über 100 Fahrgästen pro Stunde. Erst in den Abendstunden ab 19 Uhr sinkt die Nachfrage.



Grafik 12: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Der Kostendeckungsgrad lag bis 2008 bei ca. 21 %. Infolge der Ausschreibung 2009 sind die Kosten für das AST gestiegen. Gleichzeitig hat die Nachfrage einen enormen Schub erhalten, was dazu führt, dass der Kostendeckungsgrad auf einen Wert von ca. 14 % gesunken ist.

In 2011 ist zusätzlich noch die Gemeinde Nienwohld zum AST-Angebot hinzugekommen. Die räumliche Ausweitung des AST ist damit nahezu erschöpft. Zeitlich bestehen noch Erweiterungsmöglichkeiten am Wochenende.

Die Grafik zeigt, dass infolge des starken Kosten-Einnahmen-Gefälles seit 2009 zukünftig die Einführung einer zweiten Tarifstufe (entfernungsbezogen) notwendig erscheint (beispielsweise führen Fahrten zwischen Bargtheide und der Heinrich-Sengelmann-Klinik in Bargfeld-Stegen über eine Entfernung von ca. 10 km).

3.4 TRITTAU – UMLAND (LINIE 833)

Das AST Trittau-Umland verbindet die Gemeinden Köthel (OD), Hohenfelde und Hamfelde (OD) mit der Gemeinde Trittau. Quelle und Ziel ist die Gemeinde Trittau. Folgende Eckwerte bestehen für das AST:

Tabelle 5: Grunddaten AST Trittau-Umland (Linie 833)

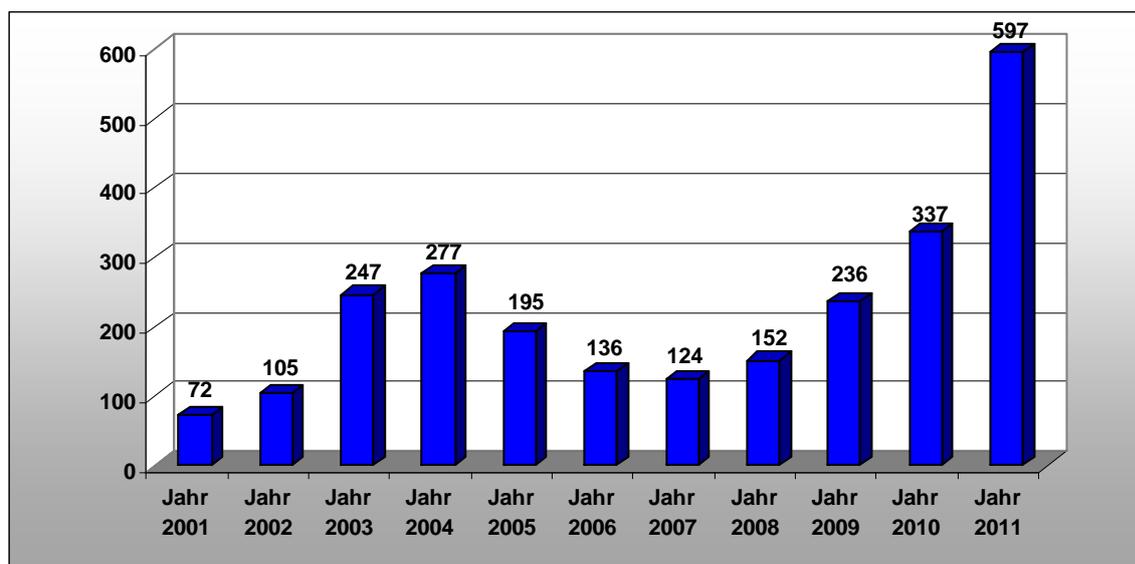
Trittau - Umland	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Erwachsene	Zeitkarteninh./Kinder
Montag - Freitag	60	07:00 - 23:00	17	3,00 €	2,30 €
Samstag	60	09.00 - 14:00	6		

Quelle: HVV-Fahrplan 2012

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

Die Finanzierung des AST erfolgt heute zu 100 % durch den Kreis Stormarn. Bis 2010 wurde die angebundene Gemeinden im Kreis Herzogtum Lauenburg zu 100 % dort finanziert. Die Koordination des AST übernimmt die Autokraft (als Konzessionär der dort z.T. verkehrenden Buslinien). Mit der Durchführung ist das lokale Taxiunternehmen Reelle Welle als Subunternehmer beauftragt.

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

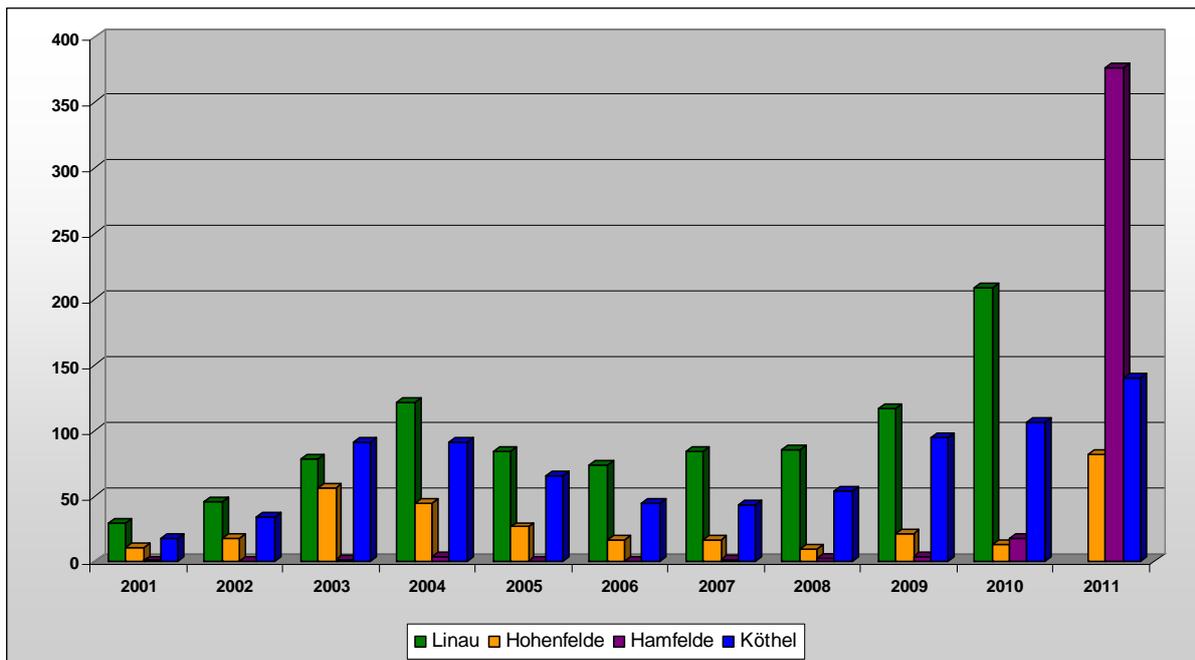


Grafik 13: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Trittau-Umland

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Spürbare Nachfrageveränderungen gab es in 2005 und 2011. 2005 ist die Gemeinde Koberg (RZ) aus dem AST ausgeschieden. 2011 ist zunächst die Gemeinde Linau (RZ) ebenfalls ausgeschieden. Gleichzeitig wurde jedoch in Hamfelde (OD) durch eine Umstrukturierung des Busangebotes das AST mit einer Zeitkartenanerkennung als Ersatz angeboten. (Mo-Fr wurde die Linie 364 (Basthorst – Trittau – Hamburg, Rahlstedt) bis Trittau zurückgenommen. Die neue Linie 8880 Schwarzenbek – Trittau bedient jedoch nicht Hamfelde (OD)).

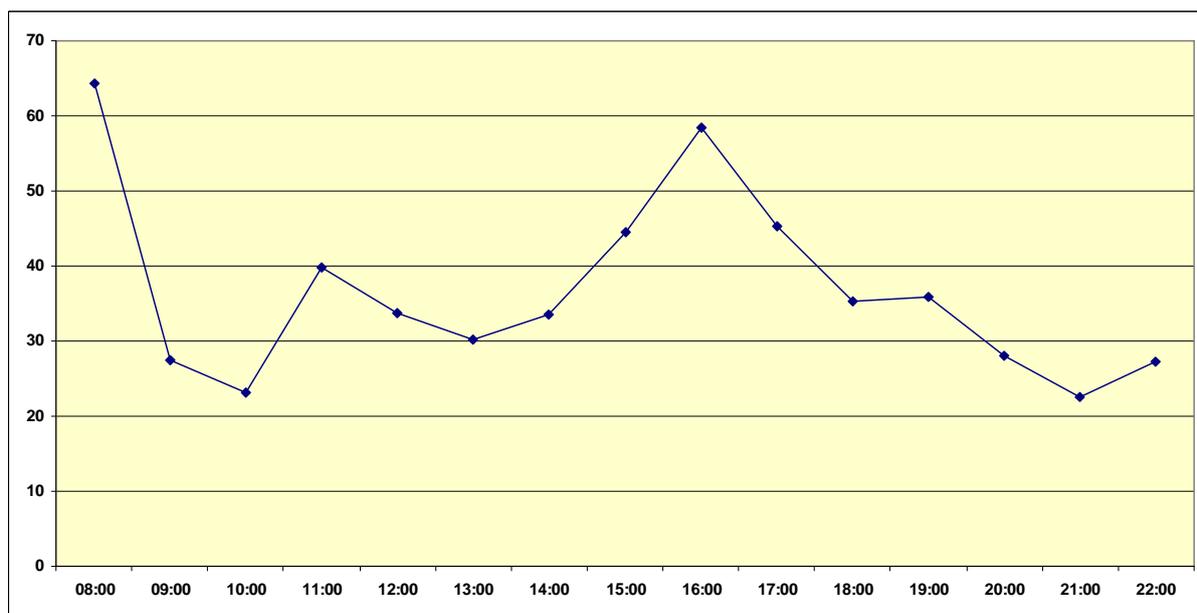
Der Anteil der Schwerbehinderten ist in den letzten beiden Jahren auf unter 10 % gesunken (vorher im Schnitt ca. 15 %).



Grafik 14: Durchschnittliche Nachfrage/Monat gemeindebezogen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

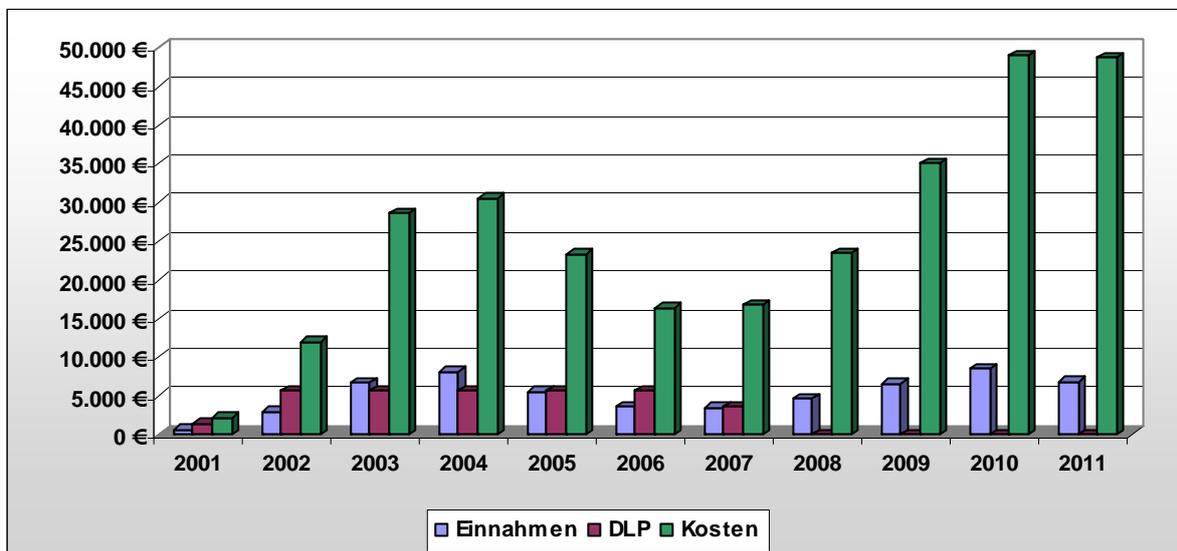
Die Entwicklung der Nachfrage in den einzelnen Gemeinden verläuft insgesamt in den letzten 10 Jahren sehr wellenförmig, jedoch auf niedrigem Niveau. Erst in 2010 beginnt ein sprunghafter Anstieg (insbesondere in Linau (RZ)). Der Wegfall des AST in Linau in 2011 und der gleichzeitige sprunghafte Anstieg in Hohenfelde lassen vermuten, dass viele Fahrgäste das AST seit dem von dort aus nutzen. Das AST wurde in Linau eingestellt, weil der Kreis Herzogtum Lauenburg im Zuge seiner Busnetzumstellung dort einen regelmäßigen Busverkehr eingerichtet hat. Der ebenfalls sprunghafte Anstieg in Hamfelde (OD) ab 2011 ist oben bereits erläutert. Der Anstieg ist in 2012 fortlaufend.



Grafik 15: Tagesganglinie 2011

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Im Tagesverlauf spiegeln sich zunehmend zwei Spitzen morgens und nachmittags wieder. Dies lässt vermuten, da die stärkste Nachfrage aus Hamfelde kommt, dass mittlerweile viele Zeitkarteninhaber (Schüler und Berufstätige) das AST nutzen und über den Anschluss in Trittau weiter nach Glinde bzw. Hamburg fahren.



Grafik 16: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Auch hier spiegelt sich der wellenförmige Trend der Nachfrage wieder. Auffallend ist, dass in 2011 die Schere zwischen Kosten und Einnahmen auseinandergeht, da mehr Zeitkarteninhaber aus Hamfelde das AST nutzen. Infolge der Zeitkartenanerkennung fehlen hier direkte Einnahmen. Der Kostendeckungsgrad ist dadurch auf 14 % in 2011 gesunken, während er die Jahre zuvor zwischen 17 und 20 % pendelte.

Für die weitere Entwicklung wird das AST ab Fahrplanwechsel im Dezember 2012 auf die Gemeinden Rausdorf, Basthorst (RZ) und Dahmker (RZ) ausgeweitet. Der Kreis Herzogtum Lauenburg wird die Finanzierung seiner Kommunen gemäß Territorialprinzip übernehmen.

Zeitliche Erweiterungsmöglichkeiten am Wochenende sind im AST Trittau noch nicht ausgeschöpft.

3.5 BRUNSBEK (LINIE 837)

Das AST Brunsbek verbindet die Gemeinde Brunsbek mit den Anschlusshaltestellen Großlohe (Anschluss zur Metrobuslinie 9) und Stapelfeld (Anschluss zur Linie 263 nach Wandsbek). Folgende Eckwerte bestehen für das AST:

Tabelle 6: Grunddaten AST Brunsbek (Linie 837)

Trittau - Umland	Takt	Betriebszeit	Fahrten/Tag und Richtung	Fahrpreis	
	[Min.]			Erwachsene	Kinder
Montag - Freitag	60	07:00 - 20:30	13	3,00 €	2,30 €

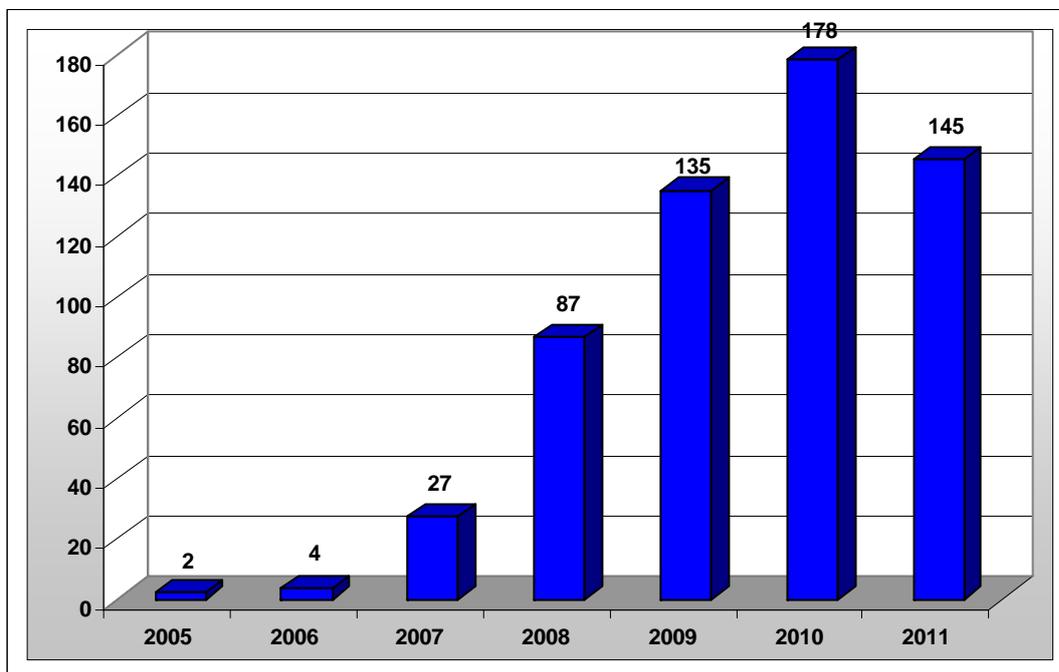
Quelle: HVV-Fahrplan 2012

Anders als bei den übrigen AST-Verkehren wird hier nicht auf einen zentralen Ort angebunden, sondern ausschließlich auf Anschlusshaltestellen zu weiterführenden Buslinien.

Die Finanzierung des AST erfolgt zu 100 % durch den Kreis Stormarn. Die Koordinierung des AST übernimmt die VHH (als Konzessionär der dort z.T. verkehrenden Buslinien). Mit der Durchführung ist das Unternehmen Zerbin als Subunternehmer beauftragt.

Da es sich um einen Ersatzverkehr für eine eingestellte Bedienung durch die Buslinie 337 handelt, erfolgt eine Zeitkartenanerkennung. Die Linie 337 fährt weiterhin im Rahmen der Schülerbeförderung.

Im Folgenden sind anhand von Grafiken verschiedene Auswertungen zum AST Brunsbek dargestellt.

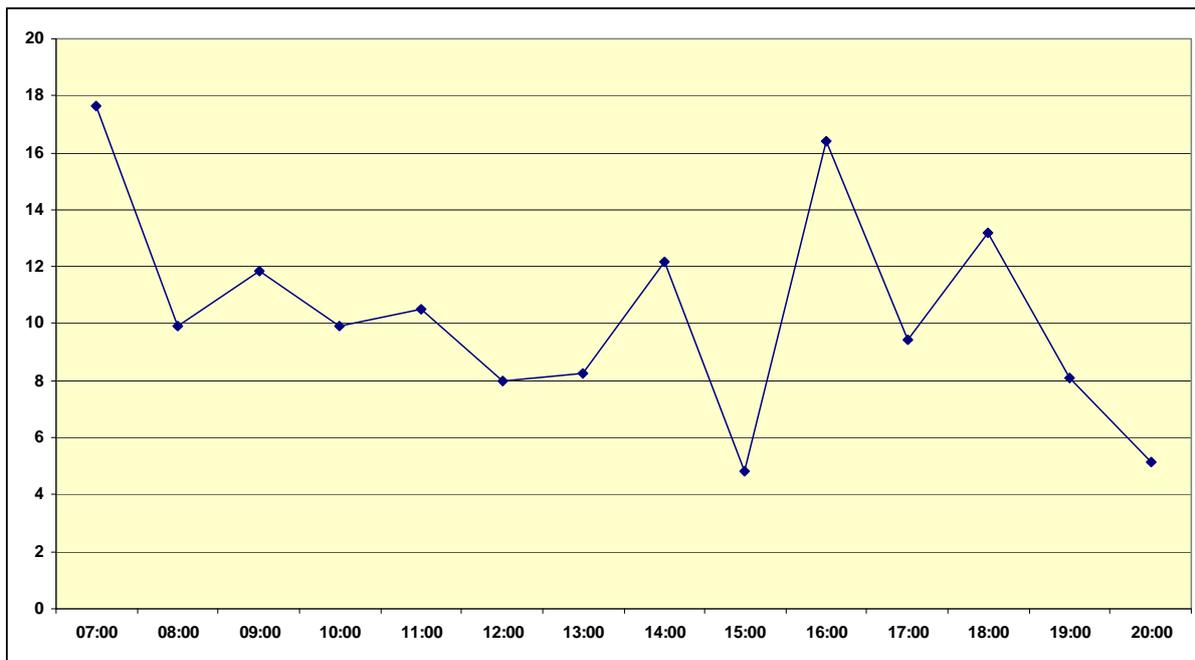


Grafik 17: Durchschnittliche Nachfrage/Monat AST Brunsbek

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Das AST hatte in den ersten Jahre große Probleme, da zwei Taxenunternehmen, die zunächst mit der Durchführung beauftragt waren, das AST nicht mehr weiterführen konnten. Erst durch die Übernahme des AST in Eigenregie durch die VHH und zunehmend auch durch Zerbin ab dem Jahr 2008 konnte die Qualität und die Nachfrage spürbar gesteigert werden.

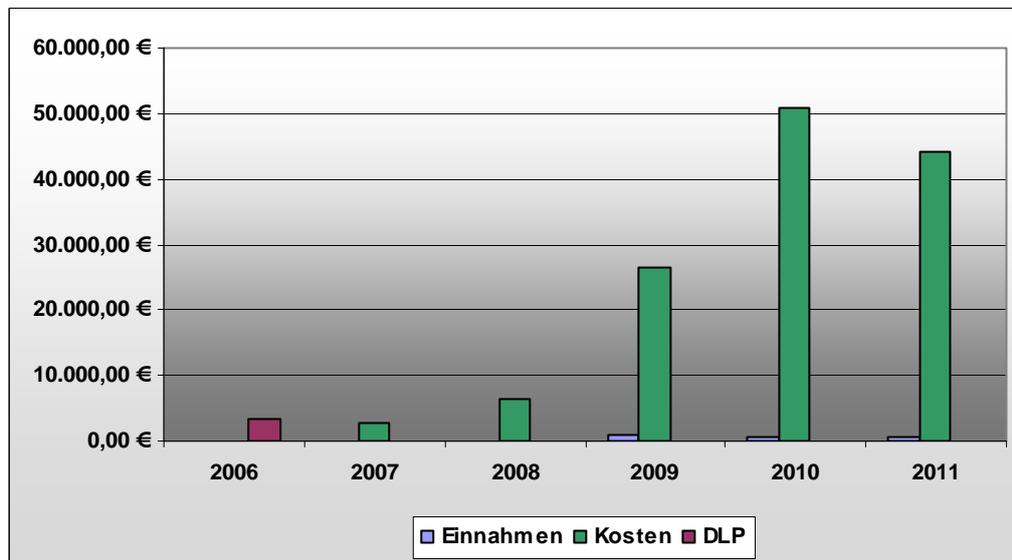
Der Anteil der Schwerbehinderten liegt hier unter 10 %.



Grafik 18: Tagesganglinie 2011

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Im Tagesverlauf zeigen sich die höchsten Werte morgens und nachmittags. Aufgrund der Zeitkartenanerkennung und der Einnahmensituation (vgl. Grafik 19) liegt der Schwerpunkt bei diesem AST deutlich im Segment der Berufstätigen. Ein weiterer Beleg dafür ist, dass in 2008 eine Frühfahrt vor 7 Uhr derart hohe Nutzerzahlen aufwies (im Schnitt über 30 Fahrgäste auf einer Relation), dass diese Fahrt wieder regelmäßig durch den Bus (Linie 337) abgedeckt wird.



Grafik 19: Entwicklung der Kosten und Einnahmen

Quelle: Eigene Daten Stand 2011

Eine vernünftige Datengrundlage ist erst seit 2009 darstellbar. In 2006 und 2007 gab es, wie bereits oben erwähnt, erhebliche Probleme mit den Taxenunternehmern und demzufolge so gut wie

kaum eine Nachfrage. 2006 wurde einzig eine Dienstleistungspauschale fällig, die ab 2007 infolge einer Ausschreibung entfiel und auf einen km-Preis umgelegt wurde.

Infolge der Durchführung des AST durch die VHH selbst ab 2008 stieg die Nachfrage deutlich an. Dies hatte zur Folge, dass jedoch eine Preisanpassung notwendig war, da die VHH nicht mit den gleichen Preisen operieren konnte, die zuvor die Taxenunternehmer angeboten hatten. Diese Preisanpassung wurde letztendlich in 2010 vorgenommen. Durch die erneute Ausschreibung in 2012 reduzieren sich künftig die AST-Kosten wieder (spürbar ab 2013).

Eine Erweiterung für das AST Brunsbek ist nicht vorgesehen. Eine Wochenendbedienung kommt nicht in Frage, da diese bereits mangels Nachfrage wieder eingestellt wurde.

4 FAZIT UND AUSBLICK

Mittlerweile befindet sich das AST im Kreis Stormarn in seinem 14. Betriebsjahr. Die Bedeutung als öffentliches Verkehrsmittel für den ländlichen Raum ist nach wie vor hoch einzuschätzen.

Die positive jährliche Entwicklung in der Nachfrage stabilisiert sich allmählich. Extreme Nachfragesprünge haben noch im Bereich Trittau stattgefunden, sind aber eher systembedingt (teilweise Zeitkartenanerkennung). Die AST-Verkehre im nördlichen Kreisgebiet sowie das AST-Brunsbek verzeichnen kleinere Nachfrageschwankungen im positiven wie im negativen Sinne. Die Systeme in Bad Oldesloe und Bargtheide sind dabei mit ca. 1.800 Fahrgästen im Monat von der absoluten Nachfrage her überragend.

Die Nachfragesteigerungen haben natürlich Auswirkungen auf die finanzielle Belastung. Der Haushaltsansatz für das AST hat sich von 2006 (248.000 €) bis 2012 (477.000) nahezu verdoppelt und wird ab 2013 erstmals über die 500.000 Euro-Grenze klettern. Als 1999 das AST im Reinfeld-Umland begonnen hatte, lag der Ansatz noch bei 25.000 €.

Als Eckwert ist im Folgenden der Zuschussbedarf pro Fahrgast dargestellt (Stand 2011). Daraus wird deutlich inwieweit der Zuschussbedarf extrem ansteigt, wenn z.B. eine Zeitkartenanerkennung erfolgt.

AST-Verkehr	Zuschuss /Fahrgast	Anmerkungen
Bad Oldesloe-Land	5,49 €	Keine besonderen Auffälligkeiten
Bargtheide-Land	9,02 €	Hohe Nutzung langer Reiseweiten
Reinfeld-Umland	14,90 €	Hoher Anteil Schwerbehinderter, zum Teil lange Reiseweiten
Trittau-Umland	5,83 €	Teilweise Zeitkartenanerkennung
Brunsbek	25,03 €	Zeitkartenanerkennung (Nutzer fast ausschließlich Zeitkarteninh. + Schwerbehinderte)

(Zuschuss: Kosten – Einnahmen)

Um das AST auch in Zukunft zuverlässig abwickeln zu können, müssen einige Anpassungen im organisatorischen Bereich erfolgen.

Die Einführung eines elektronischen Abrechnungssystems für die AST-Verkehre im Norden ist aufgrund des immensen Fahrtumfangs pro Monat (über 2.000 Fahrten/Monat) unumgänglich und soll Anfang 2013 eingeführt werden. Zusätzliche Kommunen können in das bestehende AST ohne ein neues Abrechnungssystem nicht aufgenommen werden, da das jetzige System der Abrechnung an seine Grenzen stößt.

Aufgrund der zum Teil sehr großen Entfernungen (bis zu 10 km) die mittlerweile im AST zurückgelegt werden, ist es aus wirtschaftlichen Gründen angemessen, eine zweite, entfernungsabhängige Preisstufe einzuführen (im Grundkonzept des AST war seinerzeit eine Entfernung für das AST von bis zu 5 km vorgesehen). Aufgrund der Tatsache, dass weiterhin mehr Gemeinden das AST nutzen wollen (siehe Nienwohld, Wiemerskamp und aktuell Steinburg) und somit die Entfernungen immer größer werden, sollte ab 2013, einhergehend mit einer Preisanpassung, für die drei AST-Verkehre im nördlichen Stormarn eine zweite Preisstufe eingeführt werden.

Die Erschließung neuer Gebiete durch das AST ist weitestgehend abgeschlossen. In 2013 wird zusätzlich die Gemeinde Rausdorf in das AST Trittau integriert, so dass sich auch im südlichen Kreisgebiet einer der letzten Versorgungslücken im Hinblick auf ein ganzjähriges ÖPNV-Angebot schließt.

Für die Zukunft sieht es eher nach Konzepten aus, in denen das AST als Ersatz oder Ergänzung zum Busverkehr eingesetzt wird, immer jedoch unter dem Vorbehalt, dass sich Taxenunternehmer finden, die bereit sind AST-Verkehre durchzuführen. Aktuell seien hier die noch in Planung befindlichen Projekte in Ahrensburg (mögliche Wochenend- bzw. Abendbedienung) und im Amtsbereich Trittau (Taktverdichtung durch AST im Zulauf auf eine Buslinie) genannt. Auch eine finanzielle Beteiligung der Kommunen an einem AST-Verkehr ist in Zukunft nicht auszuschließen, insbesondere wenn es sich wie im Beispiel Amtsbereich Trittau um gewünschte Angebotsverbesserungen gegenüber dem vorhandenen Angebot handelt.

Um die Gestaltung des AST weiter zu optimieren, wären Kenntnisse über das Nutzverhalten (Nutzergruppen, Fahrtzwecke, etc.) hilfreich. Diese sind jedoch nur durch eine Kundenbefragung zu erhalten. Da das AST im Hinblick auf den demographischen Wandel im HVV eine zentrale Rolle als zukünftiges ÖPNV-Produkt einnimmt und verstärkt untersucht wird, ergibt sich hier künftig unter Umständen die Möglichkeit einer näheren Untersuchung im Bereich der nördlichen AST-Verkehre.