



Kreistagsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Damm 48
25421 Pinneberg

An den Fachdienst Service, Recht und Bauen
des Kreises Pinneberg

An die Stabsstelle ÖPNV
des Kreises Pinneberg

An den Ausschuss für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Verkehr
des Kreises Pinneberg

12.06.2022

Sehr geehrter Herr Köhler,
Sehr geehrter Herr Mozer,
Sehr geehrter Herr Petersen,

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dankt Herrn Mozer, dem Fachdienst und allen Beteiligten für die Erstellung und Übersendung des Entwurfs des RNVP 2022-26 und bittet um Berücksichtigung der folgenden Stellungnahme für die weitere Bearbeitung des Entwurfs.

Mit freundlichen Grüßen,

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

i.A. Dr. Nadine Mai

Stellungnahme zum 5. RNVP des Kreises Pinneberg 2022-2026

Die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein zentraler Baustein für die Mobilität und damit den wirtschaftlichen Erfolg, die soziale Teilhabe und die Erreichung der Klimaschutzziele im Kreis Pinneberg. Der Ausstieg aus fossiler Energie und der Ukraine-Krieg führen zu höheren Preisen an den Tankstellen und werden den ÖPNV weiter in den Fokus rücken. Sichtbar wird auch, dass der Anteil älterer Mitbürger*innen sowie Mitbürger*innen im Jugendalter oder mit Migrationshintergrund wächst, also Gruppen die tendenziell öfter den ÖPNV nutzen und in großen Teilen vollständig auf ihn angewiesen sind, um mobil zu sein. Inklusion und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind auch Themen der Mobilitätsplanung. Der stetige Zuwachs von Bevölkerung bedeutet – wenn die ÖPNV-Planung diesen nicht präventiv aufnimmt – auch den Zuwachs des PKW-Verkehrs. Volle Straßen wiederum behindern den Ausbau klimafreundlicher Strukturen wie den Radverkehr, die Bahn und den ÖPNV. In den größeren Städten des Kreises und insbesondere in der Nähe der HH Stadtgrenzen sind die Fahrtenangebote bereits sehr gut ausgebaut, allerdings steigt das Potential neuer Fahrgäste stetig, so dass hier eine Anpassung der Taktungen nötig ist. In den Bereichen, wo noch zu selten Busse fahren, soll der ÖPNV als attraktive Alternative zum Auto und als verlässliches und bequemes Mobilitätsangebot deutlich ausgebaut und gestärkt werden.

Die Kreistagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen Kreis Pinneberg begrüßt daher den hier vorgelegten RNVP und den innovativen Ansatz eines künftigen gemeinsamen Fortschreibens mit den Hamburger Randkreisen ausdrücklich. Die gemeinsame Fortschreibung dient der vernetzten Entwicklung und Zusammenarbeit. In allen Kreisen muss daher eine stete Weiterentwicklung des ÖPNV verhandelt werden, um die in Bund und Land gesteckten Ziele der CO₂ Reduktion im Verkehrsbereich zu erreichen.

Die Beteiligung und die entsprechende Frist ist für Städte und Kreisfraktionen sehr gut machbar. Gleichzeitig stellt die Frist von 6 Wochen, wie bereits von unserer Fraktion mündlich angemerkt, in den kleinen amtsangehörigen Gemeinden eine große Hürde dar, da Gremien nicht in derselben Dichte tagen. Für Gemeindevertretungen und Bürger*innen besteht so kaum eine Möglichkeit der Mitwirkung. Wir bitten in Zukunft daher um eine Ausweitung der Frist kommunaler Stellungnahmen auf 10 Wochen.

Ziele

- Wir regen an, als Ziel für den Kreis Pinneberg festzuschreiben, dass wir für alle Bürger*innen im Kreis ein Mobilitätsangebot mindestens alle 30 min schaffen, optimalerweise alle 10-20 min. Zudem möchten wir für den Kreis Pinneberg erreichen, dass die Gesamtanteile des ÖPNV im Modal Split bis 2026 auf 15% steigen. Besonders wünschenswert wäre eine gemeinsame Verständigung zwischen allen 4 Kreisen auf das 15% Ziel bis 2026. Dieses Ziel wurde von der Fraktion Bd. 90/Die Grünen bereits beantragt. Wir bitten die Verwaltung und die anderen Fraktionen um Zustimmung.
- Wir begrüßen die Koppelung an die Klimaschutzgesetze, da der Bedarf an alternativen Mobilitätsangeboten stetig steigt und vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele dringend ein Ausbau der öffentlichen Mobilität sowie des Radverkehrs erforderlich ist. Es wäre schön, noch eine konkrete Übersicht zu dem Verhältnis von ÖPNV-Ausbau und den CO2 Einsparzielen zu erhalten, die für die Entscheidungen auch zukünftiger Maßnahmen wichtig wäre. Die Verwaltung wird gebeten exemplarisch die Zahlen eingesparter PKW-Fahrten aufzuzeigen und den Klima-Effekt zu berechnen. Zudem erscheint uns eine Erhebung der Menschen, die tatsächlich im täglichen Bedarf auf den ÖPNV angewiesen sind, wichtig.
- In den Gemeinden des Kreises werden die Bedarfe für neue Mobilitätskonzepte immer sichtbarer. Es werden Verkehrskonzepte entwickelt, teils sind bereits Mobilitätsmanager eingestellt. Der Kreis Pinneberg hat bislang noch keine Strukturen, Instrumente bzw. Personalressourcen, um diese allseitigen Bemühungen und Einzelplanungen integriert zu begleiten und zu einem schlagkräftigen Mobilitätswendekonzept im Kreis Pinneberg zusammenzubinden. Ein Mobilitätsrat mit Verkehrsverbänden, Politik und Verwaltungen, ein Mobilitätsmanagement angesiedelt bei der Stabsstelle Klimaschutz und eine Steuerungsgruppe Mobilität im Rahmen der Sozialplanung sowie ein integriertes Mobilitätskonzept wären Möglichkeiten, um im Kreis Pinneberg die Kräfte in Richtung Mobilitätswende zu bündeln. Sie sollten im RNVP als Maßnahmen vorgesehen werden.
- Das Ziel der vollständigen Decarbonisierung des ÖPNV und die E-Mobilitätsstrategie sind ausdrücklich zu begrüßen, da sie trotz hoher Investitionen eine langfristige CO2- und Kosteneinsparung bedeuten. Die E-Mobilitätsstrategie sollte auch Maßnahmen zur differenzierten Beschaffung, etwa kleinerer Fahrzeuge im Abendverkehr und im AST, sowie dem Ausbau der E-Ladeinfrastruktur einhergehen. Pilotprojekte und Infrastrukturmaßnahmen werden wir unterstützen. Gleichzeitig möchten wir mit Blick auf die Wasserstoffstrategie der Westküste und weitere Forschungen im Bereich alternative Antriebe auch andere innovative Technologien im Blick behalten (Wasserstoffbusse o.ä.)

Finanzierung

- Die für den ÖPNV eingesetzten Finanzvolumen der einzelnen Kreise zeigen, dass wir im Kreis Pinneberg gemessen an der Wirtschaftsleistung eine deutlich kleinere Summe für den ÖPNV einsetzen als die anderen hier beteiligten Kreise. Durch seine kleine Fläche kann der Kreis Pinneberg vergleichsweise günstig Mobilität herstellen und flexibler agieren. Da der Kreis Pinneberg aber eine erheblich größere Bevölkerung besitzt, sollte das vorhandene Angebot durch dichtere Linienführung und Taktverdichtungen entsprechend deutlich verbessert werden. Für die kommenden Haushalte soll der Mitteleinsatz entsprechend an den Aufwand der anderen Randkreise angeglichen werden.
- Wir folgen dem Vorschlag der Verwaltung, die ÖPNV Planung und Finanzierung weiterhin im Kreis Pinneberg anzusiedeln, da so Planungssicherheit und Kontinuität erreicht werden. Gleichzeitig möchten wir den Städten und Gemeinden weiterhin die Chance einräumen, im Sinne von Klimaschutz und Teilhabe, eigene ÖPNV-Modelle zu entwickeln und in Zusammenarbeit mit dem Kreis Pinneberg umzusetzen. Die Menschen vor Ort sollen die Möglichkeit haben, Mobilitätswende aktiv mitzugestalten. Die Kommunen sollen eigene finanzielle Beiträge einsetzen dürfen. Daher möchten wir, dass genau wie in den anderen Randkreisen, die Regelung zu einer städtischen Anschubfinanzierung (2 Jahre) und Evaluation durch die Gemeinden und den Kreis äquivalent auch im Kreis Pinneberg verankert wird (Kap. 4.4.1 soll entsprechend umformuliert werden).
- In vielen Gemeinden und auch den hier beteiligten Kreisen werden Stadtbuslinien teils von der Wirtschaft oder anderen Trägern mitfinanziert. Solche Beteiligungen bergen ein hohes Potential, da gerade die Firmen um Fachkräfte ringen und um junge Menschen, die ihre Mobilität nicht mehr nur an ein Auto binden. Der Kreis Pinneberg sollte in diesem Kontext Firmen und städtische Unternehmen (Stadtwerke usw.) um eine Stellungnahme bitten, ob solche Zuschüsse möglich und gewollt sind.

Planungsgrundsätze und Standards

- Für die Planungsgrundsätze wünschen wir uns mehr Transparenz bzw. Konsequenz. So ist derzeit nicht klar zu erkennen, wie die Einteilung der Grundnetze in Stufen A-C sowie in das Ergänzungsnetz vorgenommen wird. In einigen großen Städten gibt es noch viele Linien im 60 Min Takt, in anderen gar nicht mehr. Die Netzplanung sollte sich möglichst an Faktoren wie Einwohner*innenzahlen, Gewerbe und Zugang zu Infrastruktur (Bildung/Gesundheit/Kultur/Verwaltung) bemessen und wenn möglich als Tabelle/Karte angehängt werden. Zudem ist zu prüfen, ob die Gemeinden mit einem starken Durchgangsverkehr in der

Hierarchie aufsteigen und durch ÖPNV Maßnahmen besonders zu entlasten sind.

- Städte über 15.000 EW grundsätzlich mindestens im 30 Min. Takt in alle Richtungen angeschlossen werden und möglichst mindestens eine Linie mit der Taktung eines Stadtverkehrs (10/20 Min.) haben. Neue Linien zwischen großen Städten (Schenefeld/Uetersen; Wedel/Elmshorn) sollen grundsätzlich zu den HVZ im 30 Min Takt fahren werden, mit Option auf Ausweitung in die NVZ und die Wochenenden. Dabei entstünde auch eine Anlehnung an die aktuellen Debatten (z.Bsp. NAH SH Tarifreform), die klar von der Einführung von 60 min Taktungen abraten, da dieser im Alltag nicht zum Umstieg auf den ÖPNV befähigt.
- Die Haltestellen im Kreis Pinneberg sollen flächendeckend gut erreichbar und barrierefrei sein und mit Dach, Sitzgelegenheiten, Mülleimern und mit Fahrradbügeln sowie in unmittelbarer Nähe eine sichere Querungshilfe (Zebrastreifen) zur sicheren Überquerung der Straßen in dem Bereich ausgestattet werden. Hierzu könnte etwa mit den Kommunen und dem LBV eine Sonderkommission eingerichtet und ein LOI verfasst werden. Eine regelmäßige Prüfung/Berichterstattung über den Zustand der Haltestellen wäre wünschenswert.
- Das Potential der Elbe als Mobilitätsfaktor im Kreis Pinneberg ist bislang im RNVP nicht berücksichtigt. Insbesondere am Hafen Wedel mit der Lühe-Schulau-Fähre wäre eine Busanbindung wichtig. Mit Blick auf Planungen zu einem Tidenkieker von Wedel nach Glückstadt fehlen im RNVP Perspektiven, wie dieses Angebot in den HVV integriert und mit Buslinien verzahnt werden könnte.
- Die Planung neuer Bau und Gewerbegebiete geht oft nicht mit einem integrierten Mobilitätskonzept einher und auch Buslinien sind teils erst nachgelagert entstanden. Das führt dazu, dass neue Bürger*innen sich zunächst am Individualverkehr orientieren müssen, obwohl Potentiale für den ÖPNV da wären. Es sollten daher Strukturen entstehen, die Kommunen und Gemeinden animieren, neue Baugebiete schneller an die Stabsstelle zu melden und die Planungen mit der ÖPNV Planung abzustimmen.
- Der Freizeitverkehr- und Tourismus ist für Schleswig-Holstein von essentieller Bedeutung. Mehr Menschen wollen nachhaltig in Deutschland reisen und benötigen ein Angebot. In den beteiligten Kreisen sollte daher auch noch ein Konzept für ein spezifisches touristisches ÖPNV-Angebot entwickelt werden. Im Kreis Pinneberg möchten wir die Erschließung der touristischen Ziele zudem mit dem regulären ÖPNV verbessern: u.a. die Barmstedter Schlossinsel, Hafen Wedel, Hetlinger Schanze, Holmer Sandberge, Arboretum Ellerhoop, Elbmarschenhaus, Langes Tannen Uetersen, die Kinos und Theater. Um Menschen zum Umstieg in den ÖPNV zu bewegen, muss auch an den Wochenenden und abends ein durchgehend gutes Angebot vorhanden sein (z.Bsp. auch die neue Linie 893 Meeschensee).

- Der Ausbau von Takten und Nachtverkehren ist ein wichtiger Baustein im Angebot. Zugleich fahren gerade in den Abendstunden weniger Menschen im ÖPNV. Zu prüfen wäre, ob eine differenzierte Planung in der Beschaffung und im Einsatz von E-Bussen nach Größe möglich ist, um die Effizienz der Leistung zu verbessern. Tagsüber und an den Wochenenden könnten kleinere Busse in das Tourismuskonzept eingebunden werden.
- Im ÖPNV Angebot des Kreises Pinneberg gibt es ein deutliches Angebotsgefälle von Ost nach West, d.h. parallel zur Entfernung von der Stadtgrenze Hamburgs nimmt die ÖPNV Qualität ab. In Schenefeld haben Menschen im 10 Min Takt Anschluss an den ÖPNV. In Uetersen, einer Stadt mit gleicher EW-Zahl, nur im 30 bzw. 60 Min Takt. Hier muss der Kreis Pinneberg sich für eine Gleichbehandlung einsetzen, unter anderem im Westen des Kreises Pinneberg auch einen ÖPNV-Verknüpfungspunkt definieren (S. 107), da hier täglich zahlreiche Pendler*innen unterwegs sind.
 - o Wir beantragen daher, den Uetersener Ostbahnhof als Verknüpfungspunkt aufzunehmen und entsprechend zu entwickeln (Perspektivisch kann trotzdem zu einem späteren Zeitpunkt auch eine Verschiebung zum Stichhafen erfolgen). Dazu gehört ein mind. 30 Min Takt Mo-Fr. auf den Linien 6661, 6663, 589, x89, 489 und eine Durchbindung der Linien 6668 und 6667. Da der Schnellbus x66 für den Süden der Region Uetersen bislang keinen Effekt hat, soll äquivalent die Linie 6661 höher priorisiert und schon 2023 in einen 30 Min Takt überführt werden. Perspektivisch soll die Schienenverbindung zw. Uetersen und Tornesch reaktiviert werden, möglichst als eine S-Bahn mit Durchbindung nach Hamburg Nord (siehe LNVP). Der Ausbau der Busverbindungen soll in Zukunft die Schienenverbindung sinnvoll ergänzen.
 - o Schenefeld soll nach Möglichkeit einen Anschluss an die S 32 erhalten. Hierzu soll der Kreis Pinneberg die Gespräche mit den beteiligten Planungsbehörden in Hamburg und SH intensivieren. Bis dahin sollen die zentralen Haltestellen in Schenefeld nach Möglichkeit weiter zu attraktiven Knotenpunkten mit durchgehend dichten Takten und umstiegsarmen Linien in Richtung Hamburg, Halstenbek, Pinneberg und entwickelt werden.
 - o Vorschlagen möchten wir zudem einen neuen „Umsteigepunkt“ am Wedeler Weg in Pinneberg als wichtigen Verknüpfungspunkt in den Süden und für die Ost-West Verbindung (Wedel/Appen/Schenefeld/Pinneberg/Uetersen). Die neue Linie x63 von Schenefeld nach Uetersen rechtfertigt eine solche Planung ebenso wie die Planungen der S32.

- Neue Stadtbuslinien (Wedel als Pilot) und weitestgehend umstiegsfreie Linien zu den nächstgelegenen S- und Nahverkehrsbahnhöfen sind äußerst positiv zu bewerten und wichtig, um Menschen auch auf kurzen Strecken innerorts mobil zu machen. Vor allem ältere und Kinder benötigen ein Angebot mit Fokus auf die eigene Stadt.
- Der Kreis Pinneberg muss sich weiter für eine Verbesserung des SPNV einsetzen und hier gegenüber den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg die erhöhten Bedarfe durch Bevölkerungszuwachs deutlich machen. Insbesondere zwischen den Linien der Nordbahn und der AKN müssen verbesserte Umstiegszeiten herbeigeführt werden. Zudem sollen die Anschlüsse der einzelnen Linien zum SPNV und zu weiteren Bussen sollen nach Möglichkeit binnen 10 Min erfolgen, um ein attraktives Umsteigen zu ermöglichen. Die Bahnhöfe Prisdorf und Krupunder könnten über Buslinien mit direktem Anschluss mehr Potential für die Mobilitätswende im Kreis Pinneberg entfalten.
- Vernetzte Verkehre sind für die Herstellung eines bezahlbaren und flexiblen Angebots wichtig. Gemeinsam mit NahSH und der Hamburger Hochbahn sollen Angebote und digitale Anwendungen für Car-Sharing, ODV sowie Bike& Ride nutzbar und nach Möglichkeit im HVV eingebunden werden, u.a. über die App HVV Switch. Die Mitnahme von Fahrrädern sollte grundsätzlich verbessert und ermöglicht werden. Zudem sollte ein flächendeckend einheitliches Leihradsystem geben. Gern soll das DB Rad über die Landesgrenze von Hamburg einsetzbar werden.

Tarife

- Die Tarifgrenzen im HVV treffen den Kreis Pinneberg an sehr unterschiedlichen Stellen und werden als ungerecht empfunden. Teilweise bedeuten 3 Min. mehr oder weniger Fahrt einen Preisanstieg von 30%. Die Tarifreform im HVV sollte darauf hinwirken, dass die Regelungen verständlicher und flexibler werden. Zudem sollen kleinere Strecken innerhalb des Kreises günstiger angeboten werden. Z. Bsp. mit einem Kurzstreckenticket oder 1€ Ticket zw. Kleinen Gemeinden und der nächstgrößeren Stadt (Hetlingen/Wedel; Klein Nordende/Uetersen; Hasloh/Quickborn; Seester/Elmshorn usw.).
- Der Kreis Pinneberg hat noch keine Strategie zur sozialen Tarifgestaltung entwickelt, investiert derzeit aber in Einzelmaßnahmen, die bestimmte Gruppen freistellt (Schüler*innen nach Satzung oder Senior*innen, die ihren Führerschein abgeben). Diese Maßnahmen werden derzeit unabhängig vom Einkommen entwickelt. Wir möchten die Bemühungen zur Senkung der ÖPNV Kosten unterstützen, jedoch dringend darauf hinwirken, dass strategisch umfassend und sozial gerecht in die Reduzierung und teilweise Befreiung von Fahrtkosten investiert wird. Es sollen dazu schnellstmöglich Gespräche über ein

günstiges Schüler*innenticket für alle Kinder und Jugendlichen sowie über ein Senior*innen und Sozialticket für Geringverdienende aufgenommen werden.

Stellungnahme zu den Einzelmaßnahmen

- Die geplanten Xpress-Buslinien x89, x95, x94, x63 haben die volle Unterstützung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und sollen für den Fahrplanwechsel 2022 priorisiert werden. Wie die x95 und die x63 soll auch die neue x89 zw. Wedel und Uetersen (mit Anschluss Holm/Heist/Morreege) sowie die x94 zw. Wedel und Pinneberg (mit Anschluss Holm) an den Wochentagen im 30 Min Takt zu den HVZ fahren. Perspektivisch soll dieser Takt ab 2026 weiter verdichtet werden.
- Die Linie x63 Schenefeld-Uetersen wird begrüßt und soll mit den betroffenen Gemeinden sowie dem OT Waldenau und Rosenfeld gemeinsam beplant werden. Ein Anschluss des Gewerbegebietes Hasenkamp und des Schäferhofes in Appen sollen vorgesehen werden.
- Die Herstellung der Befahrbarkeit der Bahngleise zw. Tornesch und Uetersen verhindert m.E. eine zügige Reaktivierung der Gleise, die für die Erreichung der Mobilitätsziele und CO2 Einsparungen in der Region jedoch dringend nötig ist. Vielmehr sollte die Streckenführung auf der weitestgehend freien Uetersener Str. durch reduzierte Parkplätze optimiert und der Bus beim Abbiegen in die Jürgen Siemsenstr. unterstützt werden.
- Die Einführung einer Stadtbuslinie in Wedel und Überplanung der innerstädtischen Angebote unterstützen wir ausdrücklich. Die Bedarfe und Halte sowie Linienführung, ggf. Ausweitung zur Ringbuslinie sollte mit der Verkehrsplanung und den Bürger*innen in Wedel abgestimmt werden.
- Die BNO zw. Hamburg und dem Kreis Pinneberg und entsprechende Taktverdichtungen werden begrüßt. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass auch der Busverkehr innerhalb des Kreises Pinneberg zur Entlastung des Berufsverkehrs stärker verdichtet werden muss.
- In Quickborn ist nach Rücksprache mit den Fraktionen vor Ort der Bedarf für die 893 (u.a. Fahrt zum Krankenhaus) auch am Wochenende und abends vorhanden.
- Schnellstmöglich sollte die Linie 185 überplant und ganztägig in alle Richtungen verdichtet werden. Hierzu bitten wir die Verwaltung eine Priorisierung (Stufe 1) und Umsetzung zum Fahrplanwechsel 12.2023 vorzubereiten, auch weil vorhandene Linienführung und Haltestellen dies ermöglichen. Für die Schülerverkehre sind ggf. extra Verstärker einzurichten. Zudem soll die Linie auch die Gemeinde Rellingen und

den OT Krupunder besser erschließen, ggf. ist eine Differenzierung zw. einer 185 und einer x85 zu prüfen.

- Die Taktverdichtung auf der Linie 6661 sollte mit Blick auf die hohe Bedeutung des Ostbahnhofes als Knotenpunkt zur Verbindung in den Westen des Kreises Pinneberg in Stufe 1 priorisiert werden. Die Maßnahme ist zwingend mit der Planung der Linien x89 und x63 in Verbindung zu stellen.
- Die Ausweitung der ODV und Nachverkehre begrüßen wir ausdrücklich, weisen jedoch auch auf die Möglichkeiten differenzierter Fahrzeugbeschaffungen hin, insbesondere im Bereich E Mobilität sollen testweise auch kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen können.