

Vorlagennummer: DrS/2022/036-01
Vorlageart: Bericht der Verwaltung
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Henstedt-Ulzburg

Datum: 28.08.2024
Federführung: Kreisplanung, Regionalmanagement, Klimaschutz
Ziele: Ziel 7 - Natur-, Landschafts- und Klimaschutz

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Status
Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz (Kenntnisnahme)	25.09.2024	Ö

Zusammenfassung:

Für das vom Kreistag am 24.03.2022 beschlossene und zum Jahresfahrplan 2023 umgesetzte Maßnahmenpaket in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zur Verbesserung des ÖPNV (ÖVer.KAnT) konnte/kann die Finanzierung für die Jahre 2023/2024 anteilig über Bundesmittel bestritten werden, der übrige Finanzierungsbedarf wurde/wird von Kreis und Gemeinde getragen.

Das Angebot ist insgesamt erfolgreich, so dass sowohl die Gemeinde Henstedt-Ulzburg als auch die Verwaltung (SVG) nach Auslaufen der Bundesförderung eine Fortsetzung anstreben. Dafür ist die Finanzierung ab 2025 neu zu regeln. Es ist sinnvoll und folgerichtig, dass beide kommunalen Partner die Finanzierung ab 2025 vollständig übernehmen und der Kreis als Aufgabenträger hierbei die Hauptlast trägt (2025: 1,6 Mio. €), während die Gemeinde weiterhin einen angemessenen Beitrag leistet (2025: 0,57 Mio. €). Diese Beträge werden beiderseits in den jeweiligen Budgetentwurf 2025 eingeplant.

Sachverhalt:

Zum Jahresfahrplan 2023 wurde das gemeinsame Gutachten des Kreises Segeberg und der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zur Verbesserung des ÖPNV umgesetzt; zudem wurde das Maßnahmenpaket als strategisches ÖPNV-Entwicklungsziel im 5. RNVP verankert (Kap. 8.3.2.1 Nr. 1). Durch das erfolgreiche Bemühen um Bundesförderung (ÖVer.KAnT) konnte/kann die Finanzierung für die Jahre 2023/2024 anteilig über Bundesmittel bestritten werden, der übrige Finanzierungsbedarf wurde/wird von Kreis und Gemeinde getragen.

Der vom Kreistag am 24.03.2022 getroffene Umsetzungsbeschluss (DrS/2022/036) ist nicht befristet, allerdings ist nach Auslaufen der

Bundesförderung die Finanzierung ab 2025 neu zu regeln. Entsprechend der alleinigen gesetzlichen Zuständigkeit des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger, der im 5. RNVP (Kap. 4.4.2) definierten Systematik sowie der kreisweiten Praxis ist es sinnvoll und folgerichtig, dass beide kommunalen Partner die Finanzierung ab 2025 vollständig übernehmen und der Kreis hierbei die Hauptlast trägt, während die Gemeinde weiterhin einen angemessenen Beitrag leistet. In diesem Sinne hat sich auch die Bürgermeisterin Henstedt-Ulzburgs, Frau Schmidt, geäußert und nachdrücklich für die Beibehaltung des Maßnahmenpakets plädiert (Anlage 1).

Insofern wird auch im Sinne der strategischen politischen Ziele sowie der Nachhaltigkeit von einer unveränderten Beibehaltung der ÖVer.KAnT-Maßnahmen ausgegangen (einen Maßnahmenüberblick gibt Anlage 3). Dafür spricht neben der bislang guten Marktetablierung auch der Branchenerfahrungswert, dass neue ÖPNV-Angebote rund drei Jahre bis zur vollständigen Potenzialausschöpfung benötigen, die bislang erst zur Hälfte verstrichen sind.

Während auf den Linien 293 (Kisdorf –) Henstedt-Ulzburg – Norderstedt Mitte (bisheriger 20/40-Min-Takt zu ganztägigem 20-Min-Takt verdichtet), 196 Henstedt-Ulzburg – Gewerbegebiet Ulzburg (Verlängerung nach Westen, 20-Min-Takt in Hauptverkehrszeit, Angebot auch an Sonnabenden), 296 Ulzburg West – Henstedt (Verlängerung westlich der Bahn, Reduzierung und Ausgleich durch hvv hop in Henstedt) und 7141 Henstedt-Ulzburg – Nahe (- Bad Oldesloe) (zusätzliche Früh-/Spätfahrten) jeweils der Bestand logisch weiterentwickelt wurde, wurden die Linie 593 Rhen – A Meeschensee – Quickborn-Heide und das On-Demand-System hvv hop völlig neu entwickelt. Die 593 und hvv hop werden daher näher betrachtet, Grundlagen dafür sind Nachfrageanalysen und -befragungen der TU Hamburg aus dem ÖVer.KAnT-Projekt (Anlagen 4 und 6) sowie Auswertungen der hvv hop-App-Daten (Anlage 5).

Linie 593 Rhen – Meeschensee – Quickborn-Heide (Anlage 4)

Diese Linie ist das Ergebnis langjähriger gesellschaftlicher und politischer Diskussionen. Sie schließt eine ÖPNV-Netzlücke und verbindet erstmals wichtige Wohn- und Gewerbebestandorte sowie die Paracelsus-Klinik miteinander und mit der Bahnlinie A2 am Bf. Meeschensee. Die Maßnahme ist auf Basis der bisherigen Nachfrageentwicklung als erfolgreich zu bewerten, die in den ersten 1,5 Jahren im Vergleich der Quartale 2/2023 und 2/2024 um 93% auf 588 Personen/Tag stieg, was hochgerechnet auf 2024 eine Jahresnachfrage von rund 150.000 Personen ergibt. Nachfrageschwerpunkte sind die Pascalkehe (Gewerbegebiet Quickborn-Heide), die Bhfe. A Tanneneck und A Meeschensee sowie die Paracelsus-Klinik.

hvv hop (Anlagen 5 und 6)

Mit dem On-Demand-Verkehr hvv hop ist das ÖPNV-System um eine neue digitale Komponente bereichert worden, in der Fahrten individuell App-basiert zum hvv-Tarif plus Zuschlag gebucht werden können. Im Kontext der Mobilitätswende wird diesen Systemen von der Verkehrswissenschaft eine hohe Bedeutung beigemessen, wenn es darum geht, Verkehrsnachfrage vom Pkw auf den ÖPNV zu verlagern, die man mit klassischem ÖPNV nicht erreicht. Auch diese Maßnahme ist auf Basis der bisherigen Nachfrageentwicklung als erfolgreich zu bewerten. So wuchs die Nachfrage im Vergleich der Quartale 2/2023 und 2/2024 um 92% auf 16.298 Personen, was hochgerechnet auf 2024 eine Jahresnachfrage von rund 60.000 Personen ergibt. Nachfrageschwerpunkte sind die Bhfe. A Henstedt-Ulzburg, A Ulzburg Süd, A Meeschensee, der Ortsteil

Henstedt sowie die Paracelsus-Klinik.

Hervorzuheben sind außerdem:

- die sehr positive Kundenbewertung (4,9 von 5 Sternen),
- der hohe Anteil geteilter Fahrten von 62%,
- die gute Poolingquote von 1,4,
- alle Altersgruppen von 11 bis 77 Jahren werden erreicht. Der Altersdurchschnitt von 36 Jahren ist auffällig jung und liegt klar unter dem Wert Henstedt-Ulzburgs von 46 Jahren, die Geschlechterverteilung w/m ist mit 49%/51% annähernd gleich.
- 71% der Nachfrage nutzt hvv hop täglich (33%) oder mehrmals wöchentlich (38%),
- 73% der Fahrten entfallen auf die Nutzungszwecke Arbeit (45%) und Freizeit (28%),
- 36% der hvv hop-Fahrten ersetzt den PKW (motorisierter Individualverkehr (MIV), 76% der Nachfrage nutzt das Auto seltener,
- 46% der Fahrten werden mit dem klassischen ÖPNV kombiniert.

Insgesamt erzielt hvv hop die angestrebten Effekte: PKW-Verkehr wird durch Verlagerung auf den ÖPNV reduziert, das ÖPNV-Gesamtsystem wird durch die Kombination mit dem klassischen ÖPNV gestärkt, die für die Mobilitätswende perspektivisch ausschlaggebenden jüngeren Altersgruppen werden erreicht.

Finanzierung

Die Aktualisierung der Finanzierung zeigt, dass die gutachterlich angenommenen Mehreinnahmen geringer als prognostiziert ausgefallen sind. Der Grund hierfür besteht primär in den Auswirkungen des 05/2023 eingeführten Deutschland-Tickets, aber auch gewisse Corona-Nachwirkungen sind noch spürbar. So liegen die Fahrgeldeinnahmen hvv-weit bislang noch unter denen des letzten vor-Corona-Jahres 2019, obwohl die Nachfrage das 2019er Niveau wieder erreicht hat. Dennoch führen Verbesserungsmaßnahmen wie das ÖVer.KAnT-Paket lokal zu Mehreinnahmen, jedoch in ggü. der Prognose reduzierter Höhe. Vor dem Hintergrund der eingangs beschriebenen formalen Randbedingungen erscheint es sachgerecht, der Gemeinde Henstedt-Ulzburg ab 2025 die Hälfte der entfallenden Bundesförderung zuzuordnen (und ab 2026 gemäß verkehrsvertraglicher Regelung zu dynamisieren; von Henstedt-Ulzburg zu beschließen), während dem Kreis Segeberg die übrige Finanzierung zugeordnet wird. Hieraus ergibt sich das folgende, zwischen den beiden Verwaltungen abgestimmte Finanzierungsmodell, das in dieser Form in die Budgetplanungen 2025 beider Gebietskörperschaften eingeht und von den jeweiligen Gremien noch zu beschließen sein wird:

Position	2022	2023	2024	2025	Bemerkungen
Kosten	140.000 €	2.320.000 €	2.390.000 €	2.460.000 €	
Fahrgeldeinnahmen	- €	- 270.000 €	- 550.000 €	- 290.000 €	Prognose Gutachten wg. D-Ticket zu hoch
Förderung	- 6.000 €	- 1.140.000 €	- 1.140.000 €	- €	endet am 31.12.2024
Finanzierungsbedarf	134.000 €	910.000 €	700.000 €	2.170.000 €	
Anteil Kreis SE	67.000 €	455.000 €	350.000 €	1.600.000 €	
Anteil Gemeinde HU	67.000 €	455.000 €	350.000 €	570.000 €	50% der entfallenden Förderung

Es handelt sich um die Fortsetzung eines bereits bestehenden Angebotes. Als solche wird die neu finanzierte Maßnahme in dem Entwurf des ÖPNV-Budgets 2025 berücksichtigt sein und steht insofern unter dem Vorbehalt der Beratung und Beschlussfassung zum Gesamtbudget 2025. Sollte die ebenfalls noch zu beratende Konsolidierungsoption bei den Zuschüssen für den

Personennahverkehr ganz oder teilweise zum Tragen kommen, führt dies zu einer Priorisierung bereits avisierter Maßnahmen wie ÖVer.KAnT und bereits beschlossener Leistungsbestellungen sowie in der Folge zum Verschieben einzelner Maßnahmen auf spätere Haushaltsjahre. Hierzu wird im Zuge der Budgetberatungen ausführlich berichtet.

Anlage/n

- 1 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 1 (öffentlich)
- 2 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 2 (öffentlich)
- 3 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 3 (öffentlich)
- 4 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 4 (öffentlich)
- 5 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 5 (öffentlich)
- 6 - UNK Bericht HU-ÖVerKAnT - Anlage 6 (öffentlich)