

Protokollauszug

Sitzung des Ausschusses für Umwelt-Natur- und Klimaschutz vom
25.09.2024

TOP 5.2. Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Henstedt-Ulzburg

zur Kenntnis genommen DrS/2022/036-01

Herr Hansen führt in die Vorlage ein. Er unterstütze das Plädoyer der Verwaltung. Herr Wersig sehe die Erfolgsgeschichte nicht. HVV Hop koste 2,5 Mio. €. Es seien 60.000 Fahrten mit 300.000 € Beteiligung von Mitfahrenden. Dies seien immer noch ca. 40 € pro Fahrt. Wenn man das Angebot zweimal am Tag nutze, seien es 80 €. Es könnte nicht viele Bürger sein, die es nutzen und damit sei HVV Hop ein Misserfolg. Henstedt-Ulzburg habe ungefähr 80.000 Einwohner*innen, es müssten jedoch viel mehr nutzen, damit es ein Erfolg sei.

Herr Wenzel sehe es genau anders rum. HVV Hop sei eine gute Sache, die gerne ausgeweitet werden könne. Es fehle jedoch an Zahlen im Vergleich zum Linienverkehr, wenn dieser ersetzt werden könne.

Herrn Brauer fasziniere die Altersstruktur mit im Schnitt 36 Jahren am meisten. Dies sei eine klare Aussage, dass Personen, die eigentlich Auto fahren könnten und keine Lust auf Bus haben, das Produkt verstärkt nutzen. Er überlege, ob in einigen Gegenden mehr Leute aus dem Bereich des Individualverkehrs herausgelöst werden könnten.

Herr Mozer sehe dies auch so. Noch wichtiger sei aber der vorletzte Punkt in der Vorlage. 36% der Nachfrage seien Personen, die sich aus dem PKW in den Bus verlagert hätten. Dies sei eine ganze Menge, obwohl sie erst seit 1,5 Jahren dabei seien. Alle HVV-Produkte bräuchten ungefähr drei Jahre, um sich zu etablieren und trotzdem sei man schon jetzt bei einer hohen Verlagerung. Dies zeige, dass sich das Projekt erfolgreich entwickle und wenn die Verkehrswende ernst gemeint sei, dass müsse konsequent auf die weitere Verlagerung hingearbeitet werden. Es würde die Leute angesprochen, die sonst keinen ÖPNV nutzen würden. Dies sei eine neue Qualität, die das ganze System mit sich bringe. Dies koste nicht wenig Geld, aber keine 2,5 Mio. €. Diese bestünden aus dem ganzen Överkantpaket. HVV Hop mache dabei weniger als die Hälfte aus, ungefähr eine knappe Million. Ein Vergleich zwischen HVV Hop und Bus, und Bus und Bahn, führe immer dazu, dass man Dinge vergleiche, die strukturell ganz verschieden seien. Die Menge der Köpfe, auf die es verteilt werden könne seien zudem ganz unterschiedlich. HVV HOP sei in den Produktionskosten den Buskosten ähnlich. Herr Hansen führt in die Vorlage ein. Er unterstütze das Plädoyer der Verwaltung.

Herr Wersig sehe die Erfolgsgeschichte nicht. hvv hop koste 2,5 Mio. €. Es seien 60.000 Fahrten mit 300.000 € Beteiligung von Mitfahrenden. Dies seien immer noch ca. 40 € pro Fahrt. Wenn man das Angebot zweimal am Tag nutze, seien es 80 €. Es könnten nicht viele Bürger sein, die das Angebot nutzen und damit sei hvv hop ein Misserfolg. Henstedt-Ulzburg habe ungefähr 30.000 Einwohner*innen, es

müssten jedoch viel mehr nutzen, damit es ein Erfolg sei.

Herr Wenzel sehe es genau anders rum. hvv hop sei eine gute Sache, die gerne ausgeweitet werden könne. Es fehle jedoch an Zahlen im Vergleich zum Linienverkehr, wenn dieser ersetzt werden könne.

Herrn Brauer fasziniere die Altersstruktur mit im Schnitt 36 Jahren am meisten. Dies sei eine klare Aussage, dass Personen, die eigentlich Auto fahren könnten und keine Lust auf Bus haben, das Produkt verstärkt nutzen. Er überlege, ob in einigen Gegenden mehr Leute aus dem Bereich des Individualverkehrs herausgelöst werden könnten.

Herr Mozer sehe dies auch so. Noch wichtiger sei aber der vorletzte Punkt in der Vorlage. 36% der Nachfrage seien Personen, die aus dem PKW in den Bus verlagert wurden. Dies sei ein beachtlicher Verlagerungseffekt ganz im strategischen Sinne der Mobilitätswende, obwohl das Angebot erst seit 1,5 Jahren bestehe. Alle neuen ÖPNV Produkte bräuchten ungefähr drei Jahre, um sich zu etablieren und trotzdem sei man schon jetzt bei einer hohen Verlagerung. Dies zeige, dass sich das Projekt erfolgreich entwickle und wenn die Verkehrswende ernst gemeint sei, dann müsse konsequent weiter gerade auf diese Verlagerungseffekte hingearbeitet werden. Es würden die Leute angesprochen, die sonst keinen ÖPNV nutzen würden. Dies sei eine neue Qualität, die das ganze System mit sich bringe. Dies koste nicht wenig Geld, aber keine 2,5 Mio. €. Dies seien wie in der Vorlage dargestellt die Kosten für das gesamte Överkant Maßnahmenpaket. hvv hop mache dabei weniger als die Hälfte aus, ungefähr eine knappe Million €. Ein Vergleich zwischen hvv hop und Bus sowie Bus und Bahn, führe immer dazu, dass man Dinge vergleiche, die strukturell ganz verschieden seien. Insbesondere die Menge der Köpfe, auf die die Produktionskosten verteilt werden könnten, seien zudem ganz unterschiedlich: bei Bussen bis zu 80 Personen, bei hvv hop bis zu sechs Personen hvv hop sei in den Produktionskosten den Buskosten zudem ähnlich. Busse seien teurer als hvv hop-Fahrzeuge, würden aber auch über längere Zeiträume abgeschrieben. Auch die Personalkosten unterscheiden sich nicht signifikant. Durch die Struktur ergäben sich bei einem Vergleich ganz unterschiedliche Preise pro Kopf. hvv hop sei insoweit ein relativ teures Puzzlestück, aber könne dafür Dinge, die andere nicht könnten. Dies habe auch etwas mit Erwartungsmanagement zu tun und die Frage, ob man es sich leisten wolle und könne, komme danach.

Herr Wenzel zweifelt an, dass es keine Vergleichsmöglichkeiten wie z.B. Einsparung von Treibstoff oder Ähnlichem gebe.

Herr Mozer bestätigt dies. Es sei aber nur an einer Stelle das Fahrplanangebot der Buslinie 296 ausgedünnt worden. Dort sei der Busbetrieb morgens und mittags aufrechterhalten worden. Nach den Schulzeiten fahre der hvv hop.

Frau Jaouadi erklärt die Idee hinter der Nachfrage. Eine solche Idee sei zukunfts-trächtig. Wenn z.B. die 410 vormittags sehr viel genutzt werde und danach nicht mehr, dann sei hvv hop in ein paar Jahren dort vielleicht auch eine gute Möglichkeit. Man könne es vergleichen, in dem man schaue, wie viele hvv hop befördere und wie viel dies koste und das mit entsprechenden Buslinien vergleichen.

Herr Hansen merkt an, dass bei flexiblen Bedienungsformen die Kosten stiegen, umso mehr nachgefragt werde. Wenn es mehr Fahrgäste gebe, dann sei hvv hop nicht das Mittel der Wahl. Es seien insgesamt mehr Personen im ÖPNV gewollt.

Wenn sich hvv hop etabliere und Massen das Angebot nutzen würden, dann habe wieder der Linienverkehr den größeren Vorteil.

