



Fahrgastzahlen Regionalverkehr

VO/2023/068 öffentlich <i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 10.02.2023 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit Sonstiges 2:

Sachverhalt

1. Methodik

Im Folgenden wird die Nachfrageentwicklung des Regionalverkehrs im Jahr 2022 vorgestellt. Die Nachfrage wird mittels automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS) in den Bussen der Autokraft aufgenommen. Da nicht alle Busse über AFZS-Geräte verfügen und aufgrund seltener technischer Probleme Datenlücken entstehen können, wird in dieser Analyse die Anzahl der durchschnittlichen Fahrgäste am Tag je Linie betrachtet. Um unterjährige Entwicklungen erkennen zu können, werden monatliche Werte dargestellt.

In den Monaten Oktober bis Dezember haben Faktoren wie der Streik im Busgewerbe, die Sperrung der Holtenauer Hochbrücke und technische Probleme bei der Datenbereitstellung im Linienbündel Nordwest teilweise für eine mindere Datenabdeckung gesorgt. Somit ist dieser Zeitraum in den betroffenen Netzen weniger aussagekräftig.

2. „0er“-Linien im Vergleich

In der Auswertung werden auf den ersten zwei Folien die Fahrgastzahlen der sogenannten „0er“-Linien dargestellt. Diese Linien zeichnen sich durch einen integralen Taktfahrplan aus. Es findet also ein zuverlässiger, regelmäßiger Taktverkehr mindestens im Stundentakt statt. Auf einigen Linien wird zu Stoßzeiten sogar ein Halbstundentakt angeboten.

Auf den „0er“-Linien der Netzebene 1 werden besonders hohe Fahrgastzahlen verzeichnet.

Neben den naturgemäß stark nachgefragten Linien von und nach Kiel (Linie 790 Flintbek – Kiel mit bis zu 1.050 Fahrgästen am Tag) sind auch diejenigen Linien, die die Städte Kappeln, Schleswig, Eckernförde und Rendsburg verbinden (Linien 700, 710, 720) gut ausgelastet. Diese Linien nutzen im Schnitt jeweils etwa 200 Personen am Tag. Eine Nachfragesteigerung durch das 9-Euro-Ticket konnte vor allem im Juni beobachtet werden. Dort ist die Nachfrage auf den hier ausgewählten Linien um knapp 60 % zum Vormonat gestiegen.

Die „Öer“-Linien der Netzebene 2 zeichnen sich durch einen regelmäßigen, jedoch ausgedünnten Taktfahrplan aus. In der Regel werden diese Linien im Zwei-Stunden-Takt bedient. Für die Fahrgastnachfrage spielt auf diesen Linien die Schülerbeförderungen eine größere Rolle, was durch die Rückgänge zu den Ferienzeiten zu beobachten ist. Mit etwa 100 Fahrgästen am Tag ist die Nachfrage geringer als auf den zuvor genannten Linien. Verglichen mit weniger gut vertakteten Linien in der Fläche, ist das Fahrgastaufkommen aber weiterhin zufriedenstellend. Auch hier ist eine Steigerung der Nachfrage (ca. 40 %) durch das 9-Euro-Ticket zu verzeichnen.

In Folie 3 wird die Anzahl der Fahrgäste je Linie im Jahr 2022 in einer Tabelle dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass die Datenlücken durch Interpolation geglättet wurden. Es handelt sich hierbei also nur um eine ungefähre Abschätzung.

3. Vergleich der Netzebenen

Auf den Folien 4-7 wird die Nachfrage der drei Netzebenen in den einzelnen Linienbündeln verglichen. Hierbei ist festzustellen, dass die Linien der Netzebene 1, deren Fahrten im regelmäßigen, durchgängigen Takt verkehren, eine deutlich höhere Nachfrage verzeichnen, als die Fahrten der Netzebene 2 und 3, die größtenteils durch Schülerverkehre nachgefragt werden. Während auf den Linien der Netzebene 1 im Durchschnitt etwa 280 Fahrgäste je Linie am Tag unterwegs sind, ist die Nachfrage auf der Netzebene 2 mit 50 Fahrgästen und auf der Netzebene 3 mit etwa 20 Fahrgästen deutlich geringer.

4. Folgerung und Ausblick

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Linien des Regionalverkehrs in Rendsburg-Eckernförde gute Auslastungszahlen aufweisen. Insbesondere die Verkehre der Netzebene 1 „funktionieren“ gut bis sehr gut.

Herausforderungen bringt der ländliche Raum mit sich, in denen abseits des Schülerverkehrs eine geringere Nachfrage zu verzeichnen ist. Um weiterhin ein gutes Angebot auch im ländlichen Raum bereitzustellen, sollten keine Leistungen gekürzt, sondern über effizientere Verkehre nachgedacht werden.

Wie der ÖPNV insbesondere auf nachfrageschwachen Linien der Netzebene 3 effizienter gestaltet werden kann, ist ein wesentlicher Schwerpunkt des im Januar gestarteten bundesweiten Förderprojekts SMILE24. Unter anderem soll hier der Verkehr im ländlichen Raum – abgesehen vom gesondert betrachteten Schülerverkehr – durch On-Demand-Verkehre ergänzt bzw. ersetzt werden.

Ein Beispiel für besonders schwach nachgefragte Linien ist die Linie 712 zwischen Brodersby und Vogelsang-Grünholz, deren durchschnittliche Nachfrage auf Folie 8 dargestellt ist. Hier ist zu erkennen, dass die wesentlichste Nachfrage durch Schülerverkehre erzielt wird. Das Angebot dieser Linie wird im Zuge des Pilotprojekts durch On-Demand-Verkehre ersetzt. Aus den Erfahrungen können weitere Rückschlüsse gezogen und ähnliche Konzepte auf weitere ländliche Räume umgesetzt werden.

Die Verwaltung wird im folgendem Regionalentwicklungsausschuss am 26.04.2023 Vorschläge zur kurzfristigen Weiterentwicklung des Regionalverkehrs vorlegen, welche dann zusätzlich die Ergebnisse des Gutachters für den Regionalverkehr und die Vorschläge

der Autokraft GmbH beinhalten werden.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	Präsentation Fahrgastzahlen Regionalverkehr 2022
---	--