



<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>	Vorlage-Nr: <b>VO/2021/855-002</b>	
- öffentlich -	Datum: 10.06.2021	
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin	
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
<b>Regionaler Nahverkehrsplan 2021-2025 - Aktualisierung</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.06.2021	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses, den Regionalen Nahverkehrsplan 2021-2025 des Kreises Rendsburg-Eckernförde inklusive der beigefügten aktualisierten Kapitel 4.4.4 und 5.2.7, sowie der Ergänzung gemäß dem Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zu verabschieden.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

### **2. Sachverhalt:**

Die Vorlage nimmt Bezug auf die VO/2021/855 - Regionaler Nahverkehrsplan 2021-2025. Gegenüber dem dortigen Entwurf haben sich für die Kapitel 4.4.4 und 5.2.7 noch Aktualisierungen ergeben, die der Vorlage als Anlage beigefügt sind.

In der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 09.06.2021 wurde zudem der beiliegende Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN beschlossen.

### **Relevanz für den Klimaschutz:**

### **Finanzielle Auswirkungen:**

**Anlage/n:**

#### 4.4.4 Nachfrage

Für die Erfassung der Nachfrage muss~~te~~ zunächst analog zu den Angaben im 2. RNVP wieder auf die Hochrechnung aus ~~den für die Verwendungsnachweise des Kreises an die NAH.SH GmbH~~ gemeldeten Fahrkartenverkäufen zurückgegriffen werden. Ungünstig wirkte sich dabei die unterschiedliche Datengrundlage aus: Nur bis 2016 standen durchgängig die Daten aus den Verwendungsnachweisen des Kreises an die NAH.SH GmbH zur Verfügung, während für 2017 bis 2019 im Interesse einer für diesen Zeitraum einheitlichen Grundlage die Daten der NSH GmbH herangezogen wurden. Bei diesen kommen Umschlüsselungen im Zuge der Einnahmeaufteilung zum Tragen. Eine durchgängige Zeitreihenbetrachtung wird hierdurch deutlich erschwert.

Hier ist ~~S~~sinnvollerweise ~~ist bei der Nachfragebetrachtung~~ zwischen den Stadtverkehren und dem **Regionalverkehr** zu differenzieren. Letzterer ist bekanntermaßen stark durch die Verkehrsnachfrage im Schülerinnen- und Schülersektor geprägt, so dass Veränderungen in diesem Segment sehr leicht auf die Gesamtnachfrage durchschlagen. Dieser Umstand ist für die Entwicklung seit dem 2. RNVP (Daten aus 2011) sehr relevant, da die Zahl der Fahrgäste auf Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler von seinerzeit 4,355 Mio. auf 3,1273,063 Mio. (~~2017~~2019) zurückgegangen ist. Da der diesbezügliche Wert für 2017 in beiden o.g. Quellen vorliegt und fast identisch ist, ist speziell in diesem Sektor von einer Vergleichbarkeit der Daten in allen Jahren auszugehen. Für ~~D~~ie Entwicklung der Gesamtnachfrage im Regionalverkehr war analog ebenfalls rückläufig ist dies angesichts der erheblich höheren Anzahl an Fahrgästen mit allgemeinen Zeitkarten und Fahrkarten des Regeltarifs bei den NSH-Daten nicht der Fall; das Gesamtbild zeigt eine deutlich fallende Tendenz v.a. 2011 bis 2014 (von 4,786 Mio. auf 3,953 Mio. Fahrgäste); bis 2016 schwächte diese sich stark ab und für 2017 bis 2019 kann eine leichte Steigerung (von 5,008 Mio. auf 5,137 Mio. Fahrgäste) festgestellt werden. Die Trends waren hierbei im Regeltarif und bei allgemeinen Zeitkarten gleichgerichtet. sie verminderte sich von 4,786 Mio. auf 3,490 Mio. Fahrgäste. Hierbei ist auch ein durchaus relevanter Rückgang der Nutzung von Fahrkarten des Bartarifes festzustellen, wohingegen die Nachfrage bei regulären Zeitkarten näherungsweise konstant geblieben ist. Deren Anteil liegt aber nur bei gut drei Prozent der Nachfrage, die auf Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler entfällt.

Genau wie beim SPNV muss auch für den regionalen Busverkehr eine unbefriedigende Entwicklung festgehalten werden. Er konnte offenkundig kaum-nicht durchgängig von der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre im Bereich der Berufspendlerinnen und -pendler profitieren und musste im Gelegenheitsverkehr darüber hinaus Einbußen hinnehmen. Dies untermauert die Notwendigkeit der vorgesehenen Neustrukturierung des regionalen Verkehrsangebotes mit der Zielsetzung, diesen negativen Trend zu beenden und möglichst umzukehren.

Die folgende Grafik veranschaulicht die Entwicklung:

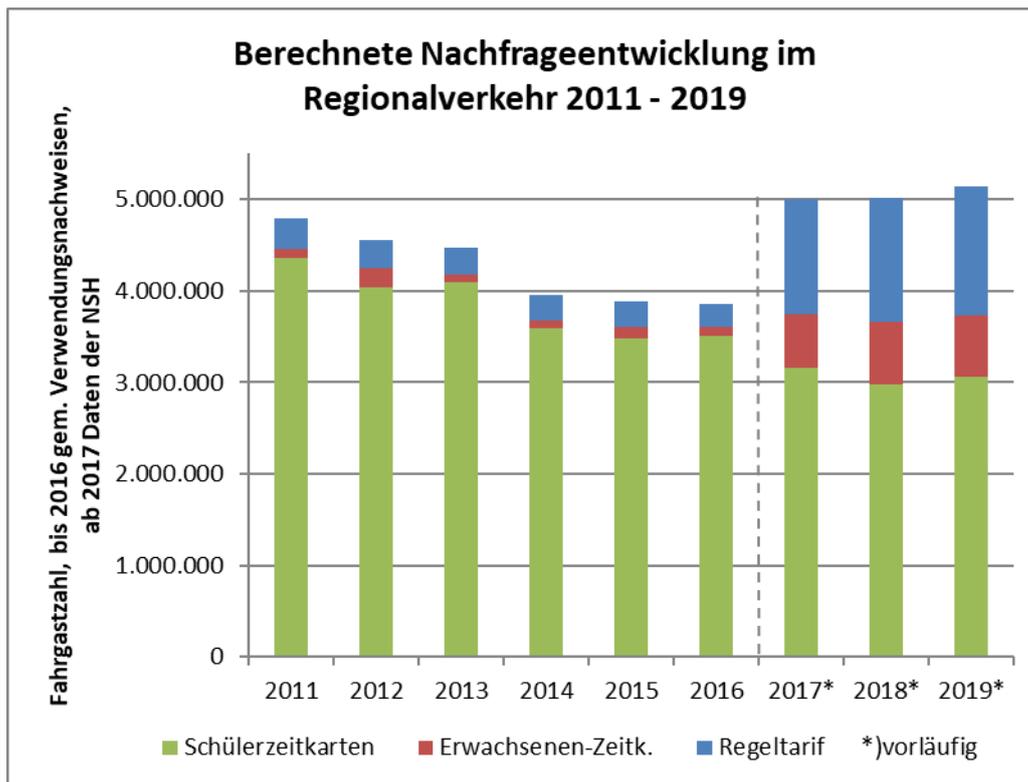


Abb. 22: Berechnete Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr des Kreises Rendsburg-Eckernförde 2011 bis 2017/2019 – Datenquellen: Verwendungsnachweise des Kreises (bis 2016) / Daten der NSH (ab 2017)

Bei den beiden **Stadtverkehren** gab es unterschiedliche Entwicklungsverläufe: ~~In Für Eckernförde ist ebenfalls zumindest für 2011 bis 2015 eine leicht fallende Tendenz der Fahrgastzahl zu vermerken festzustellen, sowohl für die Jahre 2011 bis 2016 (von 542.000 auf 482.000 Fahrgäste) als auch von 2017 bis 2019 (von 623.000 auf 594.000 Fahrgäste). Ob der für 2016 feststellbare Anstieg sich weiter fortgesetzt hat und somit eine Trendwende eingetreten ist, lässt sich mangels bisher vorliegender neuerer Zahlen nicht sagen.~~ In Rendsburg pendelte die Fahrgastzahl ~~lange Jahre 2011 bis 2015~~ im Bereich von 1,25 Mio. bis 1,3 Mio. jährlich. Für ~~das erste Jahr des neuen Betreibers 2017 errechnet die Jahre 2017 bis 2019~~ lagen die Zahlen ~~sich diese Zahl etwas höher auf~~ (1,421 Mio. in 2017 und 1,367 Mio. in 2019) deutlich über 1,6 Mio., was einen erheblichen Erfolg darstellt. ~~Insbesondere die Zahl der Zeitkartennutzer und damit Dauerkunden ist demnach stark gewachsen. Tendenziell war in beiden Stadtverkehren die Nachfrage im Zeitkartensektor stabiler als beim Regeltarif. Siehe auch hierzu zu den Nachfrageentwicklungen in den Stadtverkehren nachfolgende Grafiken:~~

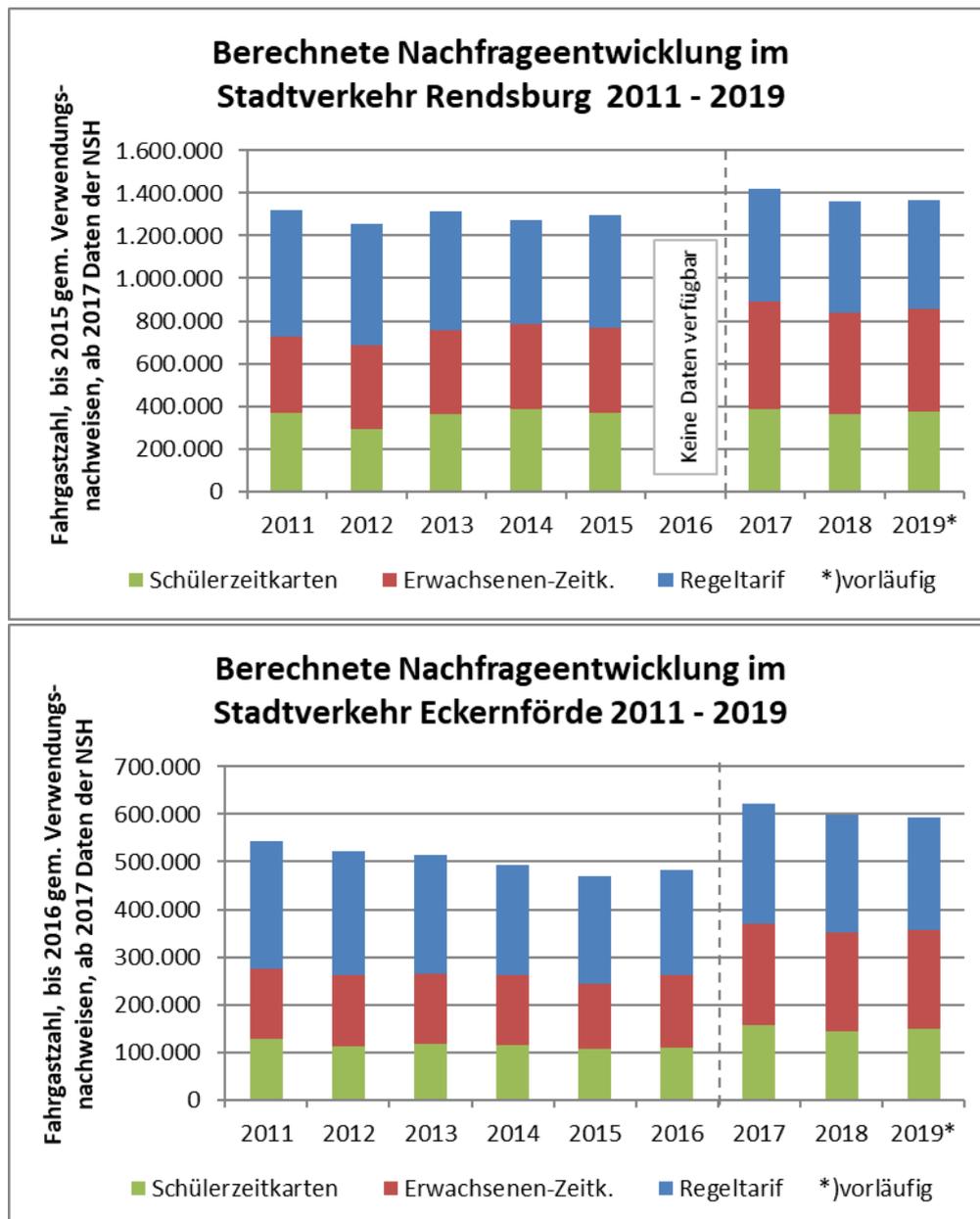


Abb. 23/24: Nachfrageentwicklung in den Stadtverkehren Eckernförde und Rendsburg seit 2011 bis 2019 – Datenquellen: [Verwendungsnachweise des Kreises \(bis 2016\)](#), [Daten der NSH \(ab 2017\)](#)

Verlässliche Daten zu den nicht den Meldungen für die Verwendungsnachweise unterfallenden Verkehre (Holsten-Express, KVG, Rathje, SWN und VKP) liegen nicht vor. Gemäß Mitteilung der betreibenden Unternehmen waren gravierende Nachfrageveränderungen in den letzten Jahren nicht zu beobachten.

Neben dem durch den Aufgabenträger zu verantwortenden ÖPNV gibt es einige örtlich initiierte nicht private Mobilitätsangebote im Kreisgebiet mit enger Begrenzung auf den jeweiligen örtlichen Bereich. Als Beispiele zu nennen sind hier Vergünstigungen bei der Taxibeförderung für bestimmte Personengruppen („LüWe-Taxi-Bon“ der Gemeinde Lütjenwestedt, „Seniorentaxi Gettorf“) oder der kostenfreie Busshuttle auf dem Gelände der Ostsee-Resort Damp GmbH.

## 5.2.7 Finanzierung

~~Zur Zeit (Stand 2020)Es~~ besteht kreisseitig eine mittelfristige Finanzplanung bis zum Jahr ~~2022~~2024. ~~Im Vergleich zu den bis 2019 und auch zum „Corona-Jahr“ 2020 geltenden Werten (vgl. Kap. 3.5 bzw. dort Tab. 2) ist der sehr deutliche Anstieg sowohl des Gesamtvolumens als auch des auf den Kreis unmittelbar, nach Abzug der Erträge (v.a. Landesmittel) entfallenden Anteils für den gesamten Planungszeitraum hervorzuheben. Hier spiegelt sich in erster Linie der Finanzierungsbedarf des neuen Regionalbusverkehrs wider. Zu erkennen ist außerdem die merkliche Steigerung der Mitfinanzierung durch die Kommunalisierungsmittel des Landes (vgl. Kap. 3.5). Gegenüber dem aktuellen Niveau wird demnach für die kommenden Jahre mit einer moderaten Steigerung der Aufwendungen für ÖPNV kalkuliert. Die gemäß dieses Planwerksder kreisseitigen Planung prognostizierte Entwicklung selbiger~~ zeigt folgende Tabelle (in Mio. Euro, gerundet):

	2021	2022	2023	2024
Gesamtaufwand total	17,272	17,023	16,540	16,471
Gesamtaufwand nach Abzug von Erträgen (v.a. Landesmittel)	9,866	9,617	9,134	9,065

Tab. 6: Geplanter Finanzrahmen für den ÖPNV gemäß mittelfristiger Finanzplanung des Kreises

Zu beachten ist hierbei, dass dies **vorläufige Planzahlen** sind. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das ~~ab 2021 in Betrieb befindliche~~ neue Regionalliniennetz ~~insofern~~ von Bedeutung, ~~als: Hier besteht zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch keine Klarheit über das endgültige finanzielle Ergebnis dieses neuen Verkehrsangebotes unter Beachtung die Nachfrageentwicklung und damit über die der zukünftigen Einnahmen besteht.~~ Damit kann es noch zu ~~deutlichen~~ Veränderungen ~~der Realentwicklung gegenüber den der hier für 2021 und 2022~~ angesetzt Planwerte kommen. ~~Zudem sind die monetären Auswirkungen der neuen Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. Kap. 3.1.6) zu berücksichtigen.~~ Daneben sind, wie bereits in Kap. 1 dargestellt, **die Auswirkungen der Corona-Krise am Fahrgastmarkt und ihre Dauer noch unklar**; auch über weitere Ausgleichsleistungen für die entstehenden pandemiebedingten Schäden in 2021 besteht noch keine ~~endgültige~~ Klarheit. ~~Auch h~~ Hiermit können noch erhebliche Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im Kreis ~~und~~ verbunden sein.

Im Hinblick auf die Finanzierung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist von Bedeutung, dass die Leistungen im zukünftigen Regionalverkehrsnetz vollständig durch den Kreis als zuständigem Aufgabenträger und Besteller finanziert werden; die bisher in Teilen vorhandene Sockelfinanzierung durch die Schulträger entfällt. Deren Kostenbeteiligungen im Rahmen der Fahrkartenfinanzierung gemäß Kreissatzung sowie bei eventuellen selbst beauftragten freigestellten Schülerinnen- und Schülerverkehren (vgl. Kap. 5.2.2) als Ergänzung der ÖPNV-Linienleistungen bleiben hiervon unberührt.

Formati

Formati

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, KREISHAUS, 24768 RENDSBURG

An die Vorsitzende des  
Regionalentwicklungsausschusses  
Frau Anke Götttsch  
Kaiserstr. 8-10  
24768 Rendsburg

**Kreistagsfraktion RD-Eck  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Kreishaus  
Kaiserstr. 8-10  
24768 Rendsburg  
Tel. 0152/2846 7350  
[geschaeftsstelle@gruene-  
fraktion-rd-eck.de](mailto:geschaeftsstelle@gruene-fraktion-rd-eck.de)**

Rendsburg, 08.06.2021

**Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 09.06.2021  
Zum TOP 6.1. Regionaler Nahverkehrsplan 2021 - 2025**

Sehr geehrte Frau Götttsch,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN stellt folgenden Antrag:

**Im Entwurf des RNVP wird unter Kap. 5.3.2 – „Intermodale Verknüpfung“ (S. 105, vorletzter Absatz) folgende Textergänzung aufgenommen:**

...unter dem Aspekt des Fahrkomforts und der Fahrgastsicherheit für die übrigen Fahrgäste auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten in vielen Fällen nicht akzeptabel erscheint.

**Dennoch soll in einem Modellversuch auf drei geeigneten Linien auch für die Pendlerverkehre eine verbindliche Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder (zusätzlich zu den Plätzen für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen) geschaffen werden. Die Erfahrungen des Modellversuchs sollen spätestens nach zwei Jahren evaluiert und für die weitere Verbesserung der intermodalen Verknüpfung genutzt werden.**

Die Begründung erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Zülsdorff  
(Fraktionsvorsitzende)

Armin Rösener  
(Fraktionsvorsitzender)