



## Evaluation des Regionalverkehrs

<b>VO/2024/484</b>  öffentlich  <i>FD 5.3 Regionalentwicklung und Mobilität</i>	<b>Mitteilungsvorlage öffentlich</b>  Datum: 27.12.2024  Ansprechpartner/in:  Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
15.01.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

### Begründung der Nichtöffentlichkeit

#### Sachverhalt

Der Endbericht der Evaluation des Regionalbusverkehrs im Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde dem Ausschuss in der Sitzung vom 13.11.2024 vorgelegt. Auf dieser Basis soll nun eine Diskussion über die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs und seiner strategischen Ziele aufgenommen werden. Im Folgenden sei noch einmal die Kurzzusammenfassung des Berichtes wiedergegeben:

*Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat zum Jahr 2021 den Regionalbusverkehr deutlich ausgeweitet und neu geordnet. Unter der planerischen Prämisse der Einführung eines integralen Taktfahrplanes (ITF) wurden bestehende Linien ausgeweitet und neue Linien eingeführt. Nach drei Jahren Betrieb des neuen ÖPNV-Angebotes zeichnet sich ein grundsätzlich erfolgversprechendes Bild. Auf den Hauptachsen, wo attraktive Taktfahrpläne im Stundentakt etabliert wurden, haben sich die neuen Angebote mit guten, wachsenden Fahrgastzahlen etabliert. Die geschaffenen Umsteigeverbindungen durch Einrichtung von systematischen Bus- und Bahnanschlüssen sind wesentliche Erfolgsgaranten eines attraktiven ÖPNV.*

*Differenzierter wird es mit Blick auf die abseits der Achsen gelegenen Regionen. Hier wird ersichtlich, dass ein Teil der neuen und erstmals eingerichteten Buslinien im ländlichen Raum abseits der Hauptverkehrsströme auch nach drei Jahren nicht die erhofften Fahrgastzahlen erreichen konnte. Dies mag daran liegen, dass die Angebote abseits der Hauptachsen zum einen weniger attraktiver sind (2- oder 4-*

*Stunden-Takt), als auch, dass in den dünn besiedelten Regionen schlicht deutlich weniger Fahrgastpotential vorhanden ist. Um auch zukünftig einen wirtschaftlichen ÖPNV anbieten zu können empfiehlt es sich daher, in diesen Regionen einen bedarfsgerechten ÖPNV in Form eines On-Demand-Verkehres einzuführen, der die Rolle des Zu- und Abbringers auf die Hauptachsen übernimmt. Damit lassen sich die Stärken des ITF mit attraktiven Taktfahrplänen auf den Hauptachsen kombinieren mit einem bedarfsgesteuertem Angebot welches dort, wo der Linienverkehr keine ausreichende Nachfrage generieren kann, diesen sinnvoll ergänzen kann um auch abseits der Zentren einen funktionierenden, wirtschaftlichen ÖPNV zu erhalten. Zentraler Bestandteil der fachlichen Empfehlungen sind die für jede einzelne Linie abgegebenen Empfehlung der Weiterentwicklung, die sich in den Anlagen 1 + 2 des Berichtes finden.*

Die Erkenntnisse und Empfehlungen spiegeln sich in wesentlichen Teilen auch in dem wider, was derzeit mit SMILE24 – wenn auch auf einem sehr hohen Angebotsniveau – bereits konzeptionell erprobt wird.

Aus fachlicher Sicht bestehen für die Weiterentwicklung des Regionalverkehres zwei Entwicklungsschritte:

I.: Streichung schwach ausgelasteter Buslinien und Ersatz durch On-Demand-Verkehre

II.: Optional die weitere Verdichtung auf Strecken hohen Fahrgastaufkommens, um im Sinne der Erreichung der Klimaziele weiteres Fahrgastpotential heben zu können und die Gesamtnachfrage zu steigern.

Für den Schritt I. bestehen aus fachlicher Sicht wenig alternativen, da ein aufrechterhalten des Linienverkehres in den Räumen schwacher Nachfrage kein dauerhaft geeignetes und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot darstellt. Eine Streichung ohne gleichzeitigen Ersatz würde wiederum bedeuten, dass einige Gemeinden im ländlichen Raum ihre Busverbindung gänzlich verlieren würden, was den im RNVP des Kreises verankerten Zielen einer ausreichenden Verkehrsbedienung widerspricht.

Ein weiterer Ausbau auf den Hauptachsen in Schritt II. wäre grundsätzlich nicht zwingend erforderlich, aber förderlich, um die Beförderungsanteile im ÖPNV weiter stärken zu können.

Ganz grundsätzlich wird dabei davon ausgegangen, dass für den Schritt I. zumindest nicht wesentlich mehr Ressourcen als im Status quo aufgewandt werden müssten. Eine Streichung des Linienverkehres mit Ersatz von On-Demand-Verkehren ist bestenfalls kostenneutral, wobei sich die Kosten für ein On-Demand-Verkehr auch stark in Abhängigkeit seiner vorgesehenen Service-Qualität entwickeln.

Für den Schritt II. wäre dagegen mit Mehrausgaben zu rechnen, da es sich um echte Mehrleistung handelt.

Sofern die grundsätzlich beschriebenen Handlungsempfehlungen aus der Evaluation weiter verfolgt werden sollen, wäre in einem nächsten Schritt ein Zeitplan mit möglichen Entwicklungspfaden zu erstellen. Dabei würde detaillierte Planungen für die gem. I. erforderlichen Streichungen und Planungen neuer On-Demand-Zonen erfolgen, sowie eine konkrete Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die beiden beschriebenen Schritte durchgeführt werden.

**Relevanz für den Klimaschutz**

**Finanzielle Auswirkungen**

**Anlage/n:**

Keine