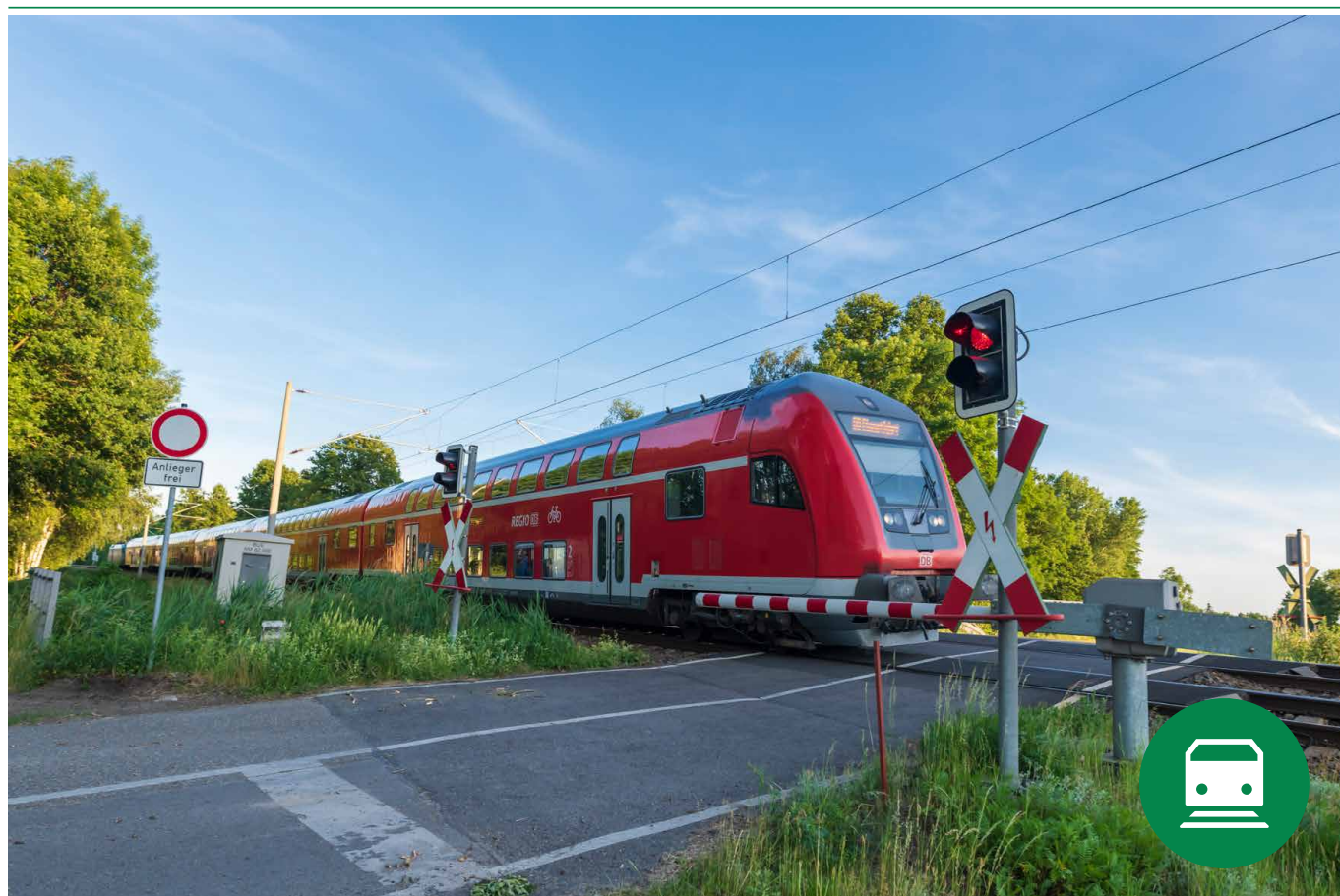


HANDLUNGSFELD MOBILITÄT



HANDLUNGSFELD MOBILITÄT



Zusammenfassung

Die Pendlerverflechtungen und auch die PKW-Dichte im Kreisgebiet erreichen neue Höchststände. Die Corona-Pandemie hat auch dazu geführt, dass viele Gründe für Fahrten entfallen sind. Sowohl im Bereich ÖPNV als auch beim Radverkehr werden Angebote und Infrastruktur weiter ausgebaut.

Zahlen, Daten und Fakten

Auch im Jahr 2021 erreichten die Pendlerbewegungen einen neuen Höchststand. Die Zahl der Berufspendelnden, sowohl in den Kreis Pinneberg als Arbeitsort als auch in einen Ort außerhalb des Kreises hat weiter zugenommen. Etwa 72.500 Einwohner*innen des Kreises, pendeln zu ihrem Arbeitsplatz außerhalb des Kreisgebietes, dies sind noch einmal 1.100 Personen mehr als im Jahr zuvor. Die Hansestadt Hamburg bleibt mit 72 % das Hauptziel. Etwas mehr als 52.300 Einwohner*innen des Kreises Pinneberg haben dort ihren Arbeitsplatz, was eine Zunahme von etwa 200 Personen bedeutet. In die anderen Städte und Kreise in Schleswig-Holstein pendelten demgegenüber nur etwa 12.500 Menschen, was eine Zunahme von etwa 500 im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Die Kreise Segeberg (6.000) und Steinburg (2.800) sind hierbei mit knapp 70 % die beiden Schwerpunkte in Schleswig-Holstein.

Noch stärker als die Pendelbewegung aus dem Kreis heraus hat das Einpendeln in den Kreis Pinneberg zugenommen. Etwa 1.500 Personen mehr als im Jahr zuvor wohnen in anderen Kreisen und haben ihren Arbeitsplatz im Kreis Pinneberg. Insgesamt sind dies nun fast 37.200 Menschen. Aus den Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein pendeln etwa 15.500 Menschen ein, wobei die Kreise Segeberg mit 4.900 und der Kreis Steinburg mit 7.200 die beiden Hauptregionen (77 %) aus Schleswig-Holstein sind. Knapp dahinter liegt die Hansestadt Hamburg, hier pendeln etwa 15.300 Menschen in das Kreisgebiet ein. Die Zunahme an Einpendelnden aus der Hansestadt beträgt etwa 700 Personen und macht damit die Mehrheit des Zuwachses im vergangenen Jahr aus.

Ein kurzer Blick soll in diesem Jahr auch auf Fernpendelnde gerichtet werden, also auf Personen, die nicht aus dem nord-deutschen Raum kommen oder dort arbeiten. Etwa 5.100 Einwohner*innen des Kreises pendeln in die übrigen Bundesländer und etwa 3.300 Menschen pendeln aus diesen Bundesländern in das Kreisgebiet zu ihrem Arbeitsplatz (Agentur für Arbeit 2021). Hohe Mobilitätsbedarfe in der Metropolregion

Entwicklung Pendlerströme über die Kreisgrenzen

 in den Kreis	Jahr	 aus dem Kreis
37.198	2021	72.502
35.764	2020	71.399
35.147	2019	70.989
34.983	2018	69.576
34.640	2017	67.502
33.574	2016	66.196

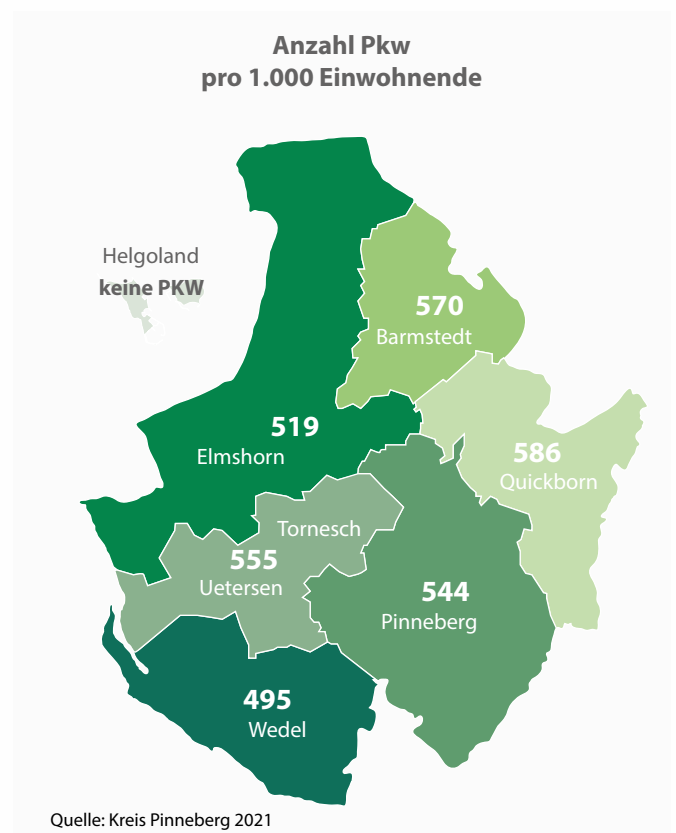
Quelle: Agentur für Arbeit

und den umliegenden Gebieten ergeben sich auch schon aus den zunehmenden Strömen der Berufspendelnden. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass mit dieser Statistik nur Unterschiede zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort erfasst werden und nicht, wie oft oder mit welchem Verkehrsmittel diese Distanz überwunden wird.

Mit dem Covid-19 Mobility Project des Robert Koch Instituts und der Humboldt Universität Berlin werden die Bewegungsdaten im Kreisgebiet anhand von Mobilfunkdaten analysiert. Seit etwa Juni 2021 zeigt sich, dass die Bewegungen wieder das Niveau von Anfang 2020 erreicht haben und bis auf geringere Mobilität zwischen Weihnachten und Silvester 2021 setzt sich dieser Trend aktuell kontinuierlich bis ins Frühjahr 2022 fort (Covid-19 Mobility Project 2022).

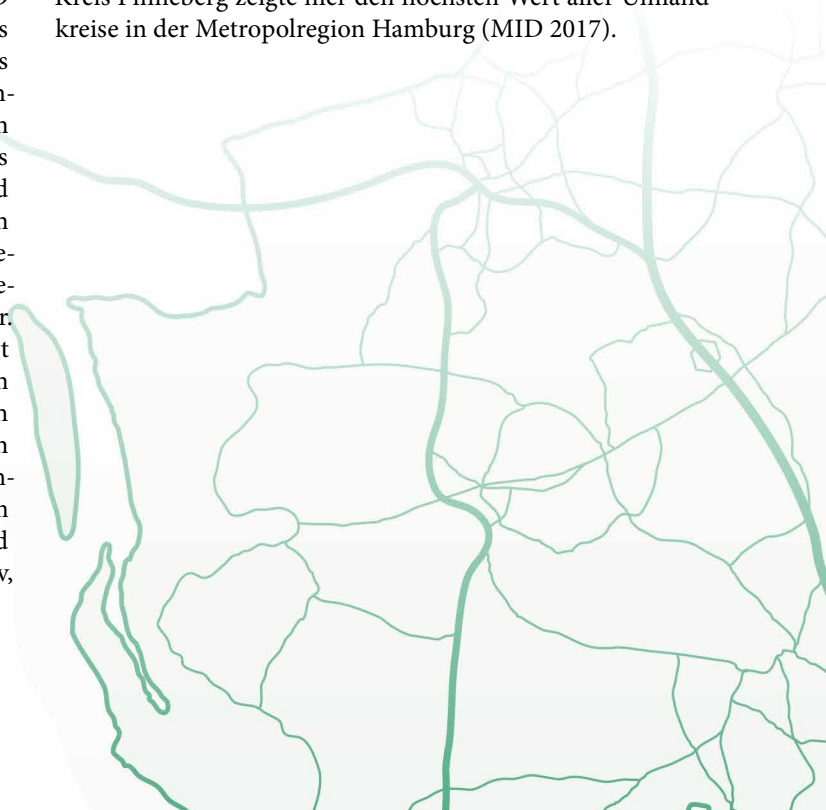
Beim Motorisierungsgrad sind die Werte für Ende 2020 auf allen Ebenen weiter gestiegen. Die Werte für den Kreis werden mit 566 Fahrzeugen je 1.000 Menschen angegeben, dies ist weiterhin ein niedrigerer Wert als für Gesamtdeutschland mit 580 und Schleswig-Holstein mit 589 (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2020). Für den Vergleich innerhalb des Kreises werden die Daten der Zulassungsstelle genutzt, die nur Fahrzeugzahlen von Privatpersonen verwendet. Aufgrund der anderen Datenbasis ist der Vergleich mit den Werten des Bundes und Landes nicht sinnvoll. Aus der Graphik wird ersichtlich, dass im Betrachtungsraum Wedel der Wert besonders niedrig ist, während in den nördlichen eher ländlichen Regionen höhere Werte zu verzeichnen sind. Regionale Strukturen scheinen entsprechend den Fahrzeugbesitz zu beeinflussen.

Der letzte erfasste ÖPNV-Verkehrsmarktanteil für den Kreis Pinneberg betrug 10 %, womit der Kreis im Landesvergleich weiterhin in der Spitzengruppe liegt; dies unterstreicht die hohe Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (MID 2017). Die Zufriedenheit mit dem ÖPNV, die sich allerdings nicht nur auf den Kreis Pinneberg, sondern auch auf das HVV-Gesamtgebiet bezieht, hat sich auf gutem Niveau nochmals leicht verbessert. Im Umland von Hamburg bekommen besonders die digitalen Angebote des HVV, aber auch das Linien- und Streckennetz, das Corona-Krisenmanagement und die Fahrzeuge gute Bewertungen. Eher mäßige Bewertungen im Umland gibt es für die Haltestellen, sowohl bei den Themen Komfort, Barrierefreiheit und Sicherheit sowie bei nahegelegenen Parkplatzmöglichkeiten für Autos und Fahrräder. Hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Pandemie zeigt sich, dass fast ein Drittel der ehemaligen HVV-Nutzer*innen das Angebot im vergangenen Jahr gar nicht genutzt hat. Auch knapp zwei Drittel der vormaligen intensiven Nutzer*innen haben deutlich weniger Fahrten unternommen. Die hauptsächlichen Gründe hierfür sind, dass Termine und Veranstaltungen nicht stattgefunden haben oder Fahrten zur Arbeit aufgrund von Homeoffice wegfielen (ÖPNV-Kundenbarometer hvv,



Kantar 2021). Für Februar 2022 haben die Nutzer*innenzahlen im HVV-Gesamtbereich wieder 73 % des Vor-Corona-Niveaus erreicht (hvv 2022).

Bei der letzten Erhebung hatte das Fahrrad im Kreis Pinneberg als Hauptverkehrsmittel einen Anteil von mehr als 16 %, der Kreis Pinneberg zeigte hier den höchsten Wert aller Umlandkreise in der Metropolregion Hamburg (MID 2017).

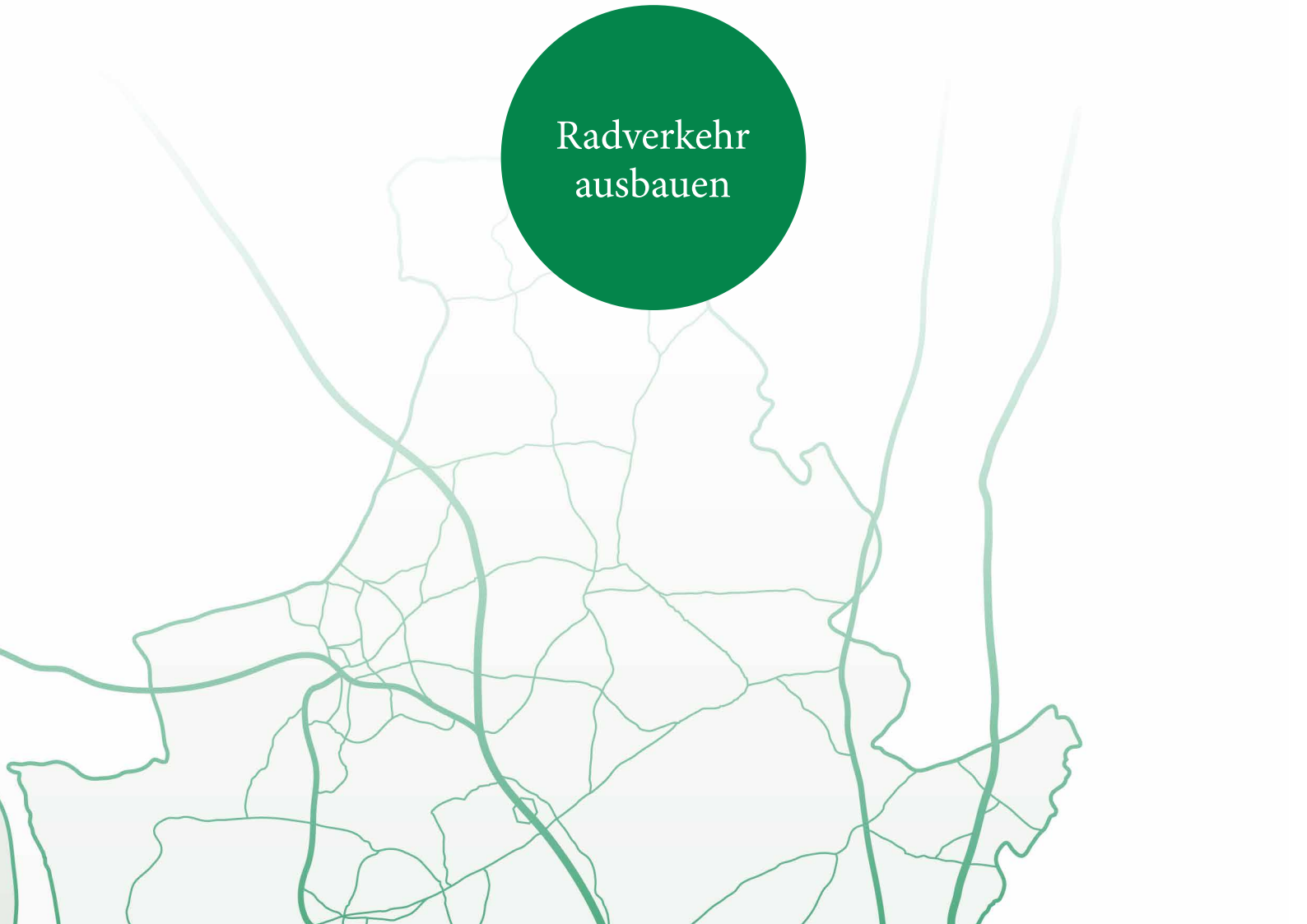


Erkenntnisse partizipative Prozesse

Mit dem letzten Fahrplanwechsel wurde das ÖPNV-Angebot erheblich erweitert. Hierzu gehören auch Linien und Taktverdichtungen, die in den Kreis Segeberg oder in das Hamburger Stadtgebiet führen. Dies passt auch zu der zunehmenden Anzahl an Berufspendler*innen aus dem und in das Kreisgebiet. Das Finanzierungsvolumen dieser Maßnahmen beträgt jährlich ca. 1,5 Mio. Euro und stellt den größten Entwicklungsschritt in der ÖPNV-Geschichte des Kreises Pinneberg dar. Ab dem neuen Schuljahr entfällt für die anspruchsberechtigten Schüler*innen der Eigenanteil für das ÖPNV-Ticket. Im Bereich des Schienenverkehrs soll die Infrastruktur zwischen Pinneberg und Elmshorn durch vier Gleise ausgebaut, sowie der Elmshorner Bahnhof umgebaut werden. Die Verlängerung der geplanten S-Bahn-Linie S4 Ost (aus Bad Oldesloe kommend) als S4 West bis Elmshorn ist dabei ebenso im aktuellen Landesnahverkehrsplan vorgesehen. Der neue 5. Regionale Nahverkehrsplan des Kreises bildet den Rahmen für die weiteren ÖPNV-Entwicklungen bis 2026. Dazu gehört auch das Thema Elektrifizierung des ÖPNV, das in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen wird.

Das Radverkehrskonzept des Kreises Pinneberg, welches von einer Arbeitsgruppe begleitet wird, bildet die Basis für die

Ausgestaltung des Radverkehrs. Die Förderung von jährlich 1 Mio. Euro zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen ist in die mittelfristige Finanzplanung bis 2025 aufgenommen worden und die Förderrichtlinie wurde redaktionell angepasst. Auch Kampagnen wie STADTRADELN, an denen sich der Kreis seit mehreren Jahren beteiligt, sollen das Bewusstsein und den Umstieg auf das Rad fördern. Der Kreis Pinneberg ist Mitglied bei RAD.SH, einem Verein der den Rad- und Fußverkehr der Kommunen und Kreise im Land durch Vernetzung verstärken möchte. Der Verein feiert dieses Jahr sein fünfjähriges Bestehen. Der Ausbau von Abstellanlagen in der Nähe von Bahnhöfen in einigen Kommunen soll einen besseren Umstieg auf die verschiedenen Verkehrsmittel („Modal Split“) fördern. Beim Radschnellweg in der Metropolregion, der zwischen Hamburg und Elmshorn geplant ist, wird der Kreis die Gesamtzuständigkeit für Planung und Errichtung auf dem Gebiet des Kreises Pinneberg übernehmen. Als erster Teilabschnitt ist die Planung der Strecke aus dem Hamburger Stadtgebiet über Halstenbek bis zur Stadtgrenze Pinneberg vorgesehen.



Radverkehr
ausbauen

