

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 11/0351</b>
<b>61 - Referat für kommunale Entwicklungsplanung</b>			<b>Datum: 31.08.2011</b>
<b>Bearb.:</b>	Herr Karlheinz Deventer	<b>Tel.:</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	61/Deventer, 604/Kröska - sz		

**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr**

**15.09.2011**

**Besprechungspunkt: Verbesserungen im ÖPNV-Busverkehr in der Stadt Norderstedt hier: Umsetzungsplanung verschiedener Verbesserungsmaßnahmen i. S. des Gutachtens "Optimierungspotenziale im Norderstedter Bus-ÖPNV" (gemäß Beschluss vom 07.04.2011; Vorlage A 11/0129; TOP 6)**

Ausgangslage/Beschluss vom 07.04.2011 im AStuV:

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 07.04.2011 wurde einstimmig beschlossen, verschiedene der im Gutachten „Optimierungspotenziale im Norderstedter Bus-ÖPNV“ vorgestellten Zielvorstellungen zur Umsetzungsreife feinzuplanen und die sich ergebenden Kosten zu benennen.

Die hauptamtliche Verwaltung hat die Vorschläge des Beschlusses mit dem Gutachter SVG abgestimmt, der die darin enthaltenen Teilaspekte eingehend auf deren Umsetzbarkeit, insbesondere unter dem Aspekt der zeitlichen Abfolge, analysiert hat.

**zu Punkt 1 des Beschlusses vom 07.04.2011:**

1 a (Neuordnung der Linienführung auf der Segeberger Chaussee)

Ein wichtiger Baustein zur Optimierung des ÖPNV-Systems ist die Neuordnung des Busverkehrs im Bereich Glashütte – Ochsenzoll – Garstedt, hier besteht u. a. mit der fehlenden Bedienung während der frühen Hauptverkehrszeit (zwischen 05:00 – 08:30 Uhr) der Linie 178 zwischen Garstedt und Glashütte, Markt Handlungsbedarf. Neben der Herstellung neuer Linienzusammenhänge ist auch das Schließen dieser und anderer (zeitlicher und räumlicher) Bedienungslücken beabsichtigt (vgl. Ziel 1, Maßnahmen 2/3/5 des Gutachtens). Insgesamt wird von einem zusätzlichen Finanzierungsvolumen von 177 T €/a (Preisstand 2009) auf Seiten der Stadt Norderstedt ausgegangen.

1 b (Entflechtung der Linien 293 und 393)

Die Umsetzbarkeit vieler darüber hinausgehender Maßnahmen ist abhängig von der weiteren Stadtentwicklung. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Verlängerung der Oadbyand-Wigston-Straße nach Norden bis zur Quickborner Straße, denn diese ist Voraussetzung für bestimmte im Gutachten formulierte und im Beschluss aufgegriffene ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen. Erst nach Fertigstellung dieser Verbindung können die Linienwege der Buslinien 194 (auf diese Westtangente), 293 (auf die zentrale Achse Ulzburger Straße) und 393 (im östlichen Stadtgebiet ins Gewerbegebiet Harkshörn) vollständig „entflochten“ und dann jeweils zu einem 20-Min.-Takt verdichtet werden.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Die heutige Linienüberlagerung der 293 und 393 zwischen UA-Norderstedt Mitte und Stein-  
damm sichert die nachfragegerechte Bedienung der dortigen Wohngebiete und des Gewer-  
begebiets Stonsdorf. Eine vorzeitige Verlegung der 293 in die Ulzburger Straße hätte außer-  
dem dort eine neue problematische Überlagerung von 293 und 194 zur Folge.

#### 1 c (Führung der Linie 193 über den Friedrichsgaber Weg)

Die Buslinien 193 und 594 ergänzen sich westlich von UA-Norderstedt Mitte zur nachfrage-  
gerechten Bedienung der verdichteten Wohnbebauung im Bereich nördlich der Rathausallee.  
Eine Verlegung der 193 zur Bedienung u. a. des Feuerwehrmuseums würde eine erhebliche  
Angebotsreduzierung im o. g. Bereich bedeuten. Die Punkte 1b und c ließen sich ohnehin  
nach Herstellung der Nordverlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße durch eine nach  
Westen verlegte Buslinie 194 bedarfsgerecht lösen.

Daneben müsste der Friedrichsgaber Weg im Bereich des Feuerwehrmuseums zur Aufnah-  
me einer dauerhaften Buslinie baulich umgestaltet werden. Der heute vorherrschende ver-  
kehrsberuhigte Ausbau schließt eine fahrplangerechte Durchfahrt der Linienbusse verkehr-  
stechnisch aus oder schränkt diese zumindest temporär unzumutbar stark ein. Ein funktions-  
gerechter Ausbau dieser Straßenverkehrsfläche ist nur möglich, wenn dafür Umbaukosten in  
Höhe von 180.000,00 € aufgewendet würden. Diese Baukosten erscheinen aber vor dem  
Hintergrund der Kosten-/Nutzengegenüberstellung nicht wirtschaftlich und eine entsprechen-  
de Finanzmitteleinwerbung wird deshalb von der Verwaltung nicht empfohlen.

Aus diesen Gründen halten der Gutachter und die hauptamtliche Verwaltung zunächst eine  
Konzentration der ÖPNV-Weiterentwicklungsmaßnahmen auf das Stadtgebiet südlich von  
UA-Norderstedt Mitte für sachgerecht.

### **zu Punkt 2 des Beschlusses vom 07.04.2011: Taktverdichtung auf den Hauptlinien**

Eine Abgrenzung von „Hauptlinien“ wird im ÖPNV-Gutachten bewusst nicht vorgenommen,  
da alle betrachteten Buslinien ihre spezifische Erschließungsbedeutung haben und daher zur  
Herstellung einer attraktiven, gleichwertigen und flächendeckenden ÖPNV-Bedienung im 20-  
Min.-Takt werktags zwischen ca. 05:00 und 20:30 Uhr genutzt werden sollen.

Aufgrund der fehlenden baulichen Voraussetzungen im nördlichen Norderstedt (vgl. Punkt 1)  
war zunächst das Liniennetz südlich von UA-Norderstedt Mitte vorrangig zu bearbeiten (vgl.  
Ziel 2.1, Maßnahmen 6-13 des Gutachtens). Sowohl hohe Binnenverkehrsanteile als auch  
die intensiven Verflechtungen von und nach Hamburg rechtfertigen außerdem die Annahme,  
dass durch hier angesiedelte attraktivitätsorientierte ÖPNV-Verbesserungen auch entspre-  
chende Nachfrageeffekte und damit steigende Fahrgeldeinnahmen erzielt werden können.

Der 20-Min.-Takt steigert die Nutzbarkeit und Fahrplantransparenz des ÖPNV erheblich; die  
im Gutachten skizzierte Mehrleistung (Ziel 2.1) bedeutet ein zusätzliches Finanzierungsvol-  
lumen von 373 T €/a (Preisstand 2009). Davon entfallen 142 T €/a auf die Verdichtung der  
Linien 193 und 195 auf ihren jeweiligen Linienabschnitten U-Garstedt - HH-Krohnstiegtunnel.  
Hier stehen sich das systematische Ziel eines flächendeckenden 20-Min.-Takts und die mög-  
liche Überversorgung gemeinsam bedienter Linienabschnitte (Nordport – Krohnstiegtunnel)  
durch den sich dort ergebenden 10-Min.-Takt gegenüber. Im Zuge der Umsetzungsplanung  
soll eine sachgerechte Lösung angestrebt werden.

### **zu Punkt 3 des Beschlusses vom 07.04.2011:**

#### 3 a (Anbindung der letzten U-Bahn an die Hauptlinien)

Zur Ausdehnung der Bedienungszeiten des Bus-ÖPNV in Abstimmung auf die letzten eintref-  
fenden U-Bahnen (betroffener Zeitraum ca. 23:15 – 01:30 Uhr) werden im Gutachten mehre-  
re Möglichkeiten vorgestellt, allerdings werden auch hier aus den vorgenannten Gründen

keine „Hauptlinien“ benannt. Das Nachfragepotenzial ist in diesem Verkehrssegment relativ gering, dennoch wirkt sich die Vervollständigung des Spätverkehrs insgesamt attraktivitätssteigernd aus. Form und Zeitpunkt der Umsetzung können flankierend der ersten Umsetzungsphase jederzeit eingehend beobachtet und bei Bedarf beraten werden. Verwaltung und Gutachter empfehlen zunächst, die Optimierung des Spätverkehrs vorerst zurückzustellen und lediglich mögliches Einsparpotenzial (vgl. Punkt 2: mögliche Überversorgung im Überlagerungsbereich der 193 und 195) für gezielte, nachfragegerechte Verbesserungsmaßnahmen in diesem Bereich zu nutzen.

### 3 b (generelle Optimierung der U-Bahnanschlüsse / Entzerrung der Parallelverkehre)

Die Anschlüsse zwischen U-Bahn und Bussen sind bereits heute hervorragend. Die Bedienungsfrequenz der U1 ist so hoch, dass praktisch jeder ankommende oder abfahrende Bus einen sehr guten Anschluss hat. Für diesen Bereich werden bereits heute jährlich hohe Zusatzbeiträge von der Stadt Norderstedt (ca. 100 T €/a) aufgewendet, so dass hier (auch aus Gleichbehandlungsgründen und vor dem Hintergrund der großen Kundenzufriedenheit) kein weiteres Optimierungspotenzial gesehen wird.

Parallelverkehre zwischen Bussen und Bahnen bestehen in Norderstedt nur geographisch, nicht jedoch funktional. Arbeitsteilig übernehmen die Bahnen (U1 / A2) die schnellen Verbindungen auf der zentralen Nord-Süd-Achse, während der Bus-ÖPNV die Zu- und Abbringerfunktion sowie die Feinerschließung (Symbiosefunktion) leistet.

### **zu Punkt 4 des Beschlusses vom 07.04.2011: Vorschläge für einen Stufenplan**

Die Umsetzung der dargestellten Verbesserungsmaßnahmen ist ein Baustein zur ÖPNV-Verbesserung. Frühestmöglicher Umsetzungstermin ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2012.

Es ergibt sich daraus ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 550 T €/a (Preisstand 2009) ab 2013 auf dem Produktkonto 547000.531500 – Verbesserung ÖPNV. Es ist wahrscheinlich, dass ein Teil der eingestellten Kosten nach einer Etablierungsphase durch steigende Fahrgeldeinnahmen refinanziert werden kann. Zunächst steigt der bisherige Gesamtansatz des Kontos von 590.000,00 T€/a (die im Gutachten genannten 441 T €/a beziehen sich auf den Norderstedter Bus-ÖPNV, die Differenz ergibt sich aus der Finanzierung der U1-Verdichtungen und der anteiligen Kosten für die neue Busanbindung über Bönningstedt nach Pinneberg) auf 1.140.000,00 T €/a.

Dieser Betrag wurde vor dem Hintergrund der haushaltstechnischen Gesamtsituation nicht in den Haushalt 2012/2013 eingestellt.