MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 16/0470
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 24.11.2016
Bearb.:	Kröska, Mario	Tel.: -258	öffentlich
Az.:	604/Herr Mario Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	01.12.2016	Anhörung

**ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt
Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt
Beschluss eines Prüfauftrages am 17.11.2016 zum entsprechenden Antrag (gem. Vorlage A 16/0418) des Seniorenbeirates
hier: Ergebnis der Verhandlungen/Empfehlung zum weiteren Vorgehen**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 17.11.2016 wurde die hauptamtliche Verwaltung (auf Basis eines entsprechenden Antrages des Seniorenbeirates) beauftragt, die Kosten und Konsequenzen für die zwei folgenden alternativen Stadttickets zu prüfen und zu ermitteln:

- a) kostenloses Tages-Stadtticket für Norderstedt (oder)
- b) kostengünstiges Tages-Stadtticket für Norderstedt von EURO 1,50 pro Ticket, gültig von 00:00 bis 24:00 Uhr oder 08:00 bis 24:00 Uhr, inkl. Umsteigen in andere Buslinien sowie der U-Bahn und AKN.

Diese Stadttickets sollten nur innerhalb der Norderstedter Stadtgrenzen gültig sein und die U-Bahn-Haltestelle „Ochsenzoll“ und die AKN-Haltestelle „Meeschensee“ beinhalten. Für Fahrten über die Norderstedter Stadtgrenzen hinaus soll der ortsübliche HVV-Tarif gelten.

Das Ergebnis dieser Prüfung ist dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr – vor einem abschließenden Beschluss – vorzulegen.

Ausgangslage (Status Quo):

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg kann nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis Segeberg erfolgen, da diese Aufgabe in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Über dieses ausschließlich vom Kreis Segeberg (für die Stadt Norderstedt) finanzierte (Grundversorgungs-)Angebot hinaus erstattet die Stadt Norderstedt seit 1997 zahlreiche zusätzliche Betriebsleistungen, um das öffentliche Bus- und Bahn-Angebot in Norderstedt noch attraktiver zu gestalten.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Bisherige Verbesserungen im ÖPNV:

In der Vergangenheit sind verschiedene zusätzliche Maßnahmen, z. B. die Verlängerung der Buslinie 378, die Neueinrichtung der Buslinien 594, 295 und 494 sowie die Entflechtung und Verdichtung der Buslinien 193 und 195, eingeführt worden.

Seit 2001 wurden kontinuierlich zusätzliche Angebotsausweitungen, vornehmlich als Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen, vorgenommen (z. B. auf den Linien 378, 193, 293, 393, 493, 194, 494 und 195).

In 2006 wurde die Anbindung der Buslinie 193 an das neue Gewerbegebiet Nordport mit entsprechender Erweiterung der Buslinie 195 und eine Taktverdichtung auf der Buslinie 493 (Glashütte, Markt / Norderstedt Mitte) vorgenommen.

In 2013 wurden bereits innerhalb des Norderstedter Stadtgebietes Verbilligungen im „Bartarif“ auf folgenden ÖPNV-Verbindungen mittels Zahlgrenzaufhebungen vorgenommen:

- Aufhebung der Zahlgrenze „Moorbekhalle“ auf der AKN-Linie A2;
- Aufhebung der Zahlgrenze „Friedrichsgabe / Heidberg“ auf den Buslinien 293, 194 und 616;
- Aufhebung der Zahlgrenze „Harkshörn, Mühlenweg (Ost)“ auf der Buslinie 393;
- Aufhebung der Zahlgrenze „Glashütte, Glasmoorstraße“ auf der Buslinie 493.

Diese Maßnahmen wurden seinerzeit als Kompromiss – infolge des von der GALIN-Fraktion eingebrachten Vorschlages für einen eigenen Norderstedter Stadttarif – beschlossen und seither mit Erfolg umgesetzt.

Im Jahre 2015 wurden umfangreiche ÖPNV-Bedienungsverbesserungen und Taktverbesserungen im Bereich „südliches Garstedt / tesa / Südportal / Nettelkrögen / südliches Glashütte“ vorgenommen.

Die Einführung der Busverbindung von Pinneberg über Bönningstedt nach Norderstedt (ZOB-Garstedt) gehört ebenfalls zu den Verbesserungsmaßnahmen im Bus-ÖPNV.

Daneben investiert die Stadt Norderstedt in Taktverbesserungen auf der AKN-Linie A2 und auf der U-Bahnlinie „U1“ (z. B. Aufrechterhaltung des 10-Minuten-Takts auch in den Schwachlastzeiten).

Alle o. g. Maßnahmen wurden von der hauptamtlichen Verwaltung und der SVG erarbeitet, politisch beschlossen und dementsprechend bestellt und umgesetzt.

Insbesondere für das – zusätzlich von der Stadt Norderstedt bestellte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt abgeschlossen. Der Defizitausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus-ÖPNV beträgt zurzeit ca. 750.000 € im Jahr. Für die Zusatzbestellungen im Bahn-ÖPNV investiert die Stadt Norderstedt ca. 150.000 € im Jahr. Die Einnahmen durch Fahrpreise sind hierbei jeweils bereits berücksichtigt.

Damit zahlt die Stadt Norderstedt im Jahr ca. 900.000 € für die individuelle (über das Grundversorgungsangebot hinausgehende) Verbesserung des Bus- und Bahn-ÖPNV-Angebots für die Norderstedter Bürger.

Die finanziellen Aufwendungen für den gesamten Norderstedter ÖPNV werden durch die Fahrpreiseinnahmen ca. zur Hälfte gedeckt, die übrigen Kosten werden vom Kreis Segeberg und der Stadt Norderstedt getragen. Damit besteht bereits heute eine indirekte Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/-innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 % durch den Kreis Segeberg und die Stadt Norderstedt.

PRÜFUNGSERGEBNIS (für die zwei vorgeschlagenen Varianten von Stadttickets):

Die Verwaltung hat über die Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg (= SVG) mit dem Hamburger Verkehrsverbund (= HVV) in dieser Angelegenheit Kontakt aufgenommen, da die SVG die Interessen des ÖPNV-Aufgabenträgers – Kreis Segeberg – vertritt und der HVV für den HVV-Tarif verantwortlich ist.

Als Ergebnis lehnt der HVV (weiterhin) die Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt uneingeschränkt ab. Die SVG vertritt die gleiche Auffassung.

Zur Begründung führt der HVV vordringlich aus, dass die Einführung eines Stadttarifs in Norderstedt der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßbereich Hamburg zuwiderlaufen und zudem ein (für kurze und mittlere Reiseweiten) seit Jahrzehnten bewährtes Zahlgrenzsystem zerstört würde.

Weiterhin würde, nach Auffassung des HVV, ein einzelner Stadttarif (innerhalb des Großbereiches) zu einer deutlich höheren Anzahl von Bezahlvorgängen mit längeren Haltestellenaufenthalten in der Stadt Norderstedt beitragen. Damit ergäben sich Probleme bei der Einhaltung der Fahrzeiten. Um Verspätungen zu kompensieren, müssten die Gesamttaktzeiten vergrößert werden. Dadurch würden wiederum Mehrkosten (zusätzliche Busumläufe, zusätzliche Fahrzeugkapazitäten) entstehen.

Für zahlreiche Stammkunden und Nutzer/-innen des HVV-Großbereiches würde das bisherige Preis- und Fahrplanangebot unübersichtlicher und teilweise ungerechter, womit das bisher hohe und sehr kundenfreundliche ÖPNV-Integrationsniveau im gesamten „HVV“ beschädigt würde.

Sollte die Stadt dennoch einen individuell verbilligten (oder sogar kostenlosen) Tarif wünschen, ergeben sich folgende Konsequenzen:

a) Kostenloses Tages-Stadtticket für Norderstedt:

Ein kostenloses Stadtticket für die Stadt Norderstedt würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 8.500.000 € bis max. 9.700.000 € (brutto) führen.

Dieses Defizit müsste die Stadt Norderstedt dann jährlich aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen und an den HVV (über den Kreis Segeberg) vergüten. Die im „alten“ Tarifsystem verbleibenden Partner würden sich nicht finanziell am Norderstedter Stadtticket beteiligen.

Somit wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von zurzeit jährlich 900.000 €, auf insgesamt ca. **10.600.000 €/Jahr** zu erhöhen.

Eine Einführung des kostenlosen Stadttickets wäre frühestens zum Fahrplanwechsel 2017 / 2018 (vorbehaltlich politischer Beschlüsse in Norderstedt und Segeberg bis Mitte 2017) möglich.

b) Kostengünstiges Tages-Stadtticket für Norderstedt (= 1,50 €/Tag):

Ein verbilligtes, individuelles Stadtticket (nur innerhalb der Stadtgrenzen von Norderstedt anwendbar) würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 900.000 € bis max. 1.500.000 € (brutto) führen. Der Entfall der in 2013 beschlossenen Zahlgrenzaufhebung ist in diesen Kosten bereits berücksichtigt.

Dieses Defizit müsste die Stadt Norderstedt dann jährlich aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen und an den HVV (über den Kreis Segeberg) vergüten. Die im „alten“ Tarifsyst-tem verbleibenden Partner würden sich nicht finanziell am Norderstedter Stadtticket betei-ligen.

Somit wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von zurzeit jährlich 900.000 €, auf insgesamt ca. **2.500.000 €/Jahr** zu erhöhen.

Eine Einführung des verbilligten Stadttickets wäre frühestens zum Fahrplanwechsel 2017 / 2018 (vorbehaltlich politischer Beschlüsse in Norderstedt und Segeberg bis Mitte 2017) möglich.

Hinweis dazu:

Der vom Seniorenbeirat vorgeschlagene Preisansatz von 1,50 € für ein „24-Stunden-Tagesticket“ wirkt illusorisch, wenn man bedenkt, dass eine „Einzelfahrt-Kurzstrecke“ bereits heute 1,50 € kostet. Da in der Regel mindestens zwei Tickets pro Tag benötigt werden (= 3,00 €), ergäbe sich daraus eine Rabattierung von 50 %. Bedenkt man, dass für weitere Fahrten heute die Nahbereichskarte für 2,20 € gilt (x 2 = 4,40 €), ergäbe sich sogar eine noch höhere Rabattierung von 70 %. Dieser Vergleich illustriert exemplarisch das Zustande-kommen der auszugleichenden Verluste bei den bisherigen Fahrpreiseinnahmen sowie die große systematische Ferne zwischen dem heutigen „HVV-Tarifsyst-tem“ und dem o. g. Ra-battvorschlag.

Fazit:

Nach Aufstellung des Kosten-/Nutzenvergleiches ist weder die Einführung eines verbilligten noch eines kostenlosen Stadttickets zu empfehlen.

In der Stadt Norderstedt besteht ein, sowohl in Bezug auf die Linienführung als auch auf die fahrplanerische Ausgestaltung, erfolgreiches und über viele Jahre optimiert weiterentwickel-tes Umweltverbundsystem mit sehr hoher Erschließungsrate und Kundenzufriedenheit (gem. GEWOS-Umfrage liegt die Quote der sehr zufriedenen und zufriedenen ÖPNV-Nutzer/-innen in der Stadt Norderstedt bei 87 %).

Es ist kontraproduktiv rd. 10 Millionen Euro für eine kostenlose Dienstleistung für ein Teilge-biet innerhalb eines Großraumes zu investieren. Zumal von dieser Aktion nicht die ÖPNV-Stammkunden (dieses sind die HVV-Monats- oder Jahres-Abonnenten, die rd. 75 % der ak-tuellen Gesamtnachfrage ausmachen!) profitieren, sondern nur die rd. 25 % ÖPNV-Gelegenheitsnutzer in Norderstedt subventioniert würden.

Daneben gibt es auch viele Kunden, die mit dem Angebot der „Kurzstreckenfahrten im Barta-riif“ auch Ziele außerhalb der Stadt Norderstedt anfahren. Diese Nutzer würden von dem „Stadtticket“ nicht profitieren, im Gegenteil, hier würde diese Lösung eher zu Verunsicherung und Unverständnis führen (z. B. Bürger, die vom „Glashütter Markt“ zum „Alstertal Einkaufs-zentrum“ oder nach „Hamburg Poppenbüttel“ fahren wollen oder Bewohner, die von „Garstedt“ zum „Flughafen Hamburg“ fahren wollen).

Ein „Norderstedter Stadtticket“ würde sich auf der (insbesondere bei Senioren) sehr belieb-ten und inzwischen stark genutzten Busverbindung vom „ZOB-Garstedt“ über „Bönningstedt“ nach „Pinneberg“ ebenfalls nicht preisreduzierend auswirken.

Es steht außer Frage, dass die heutigen ÖPNV-Preise (mit den individuell ergänzungsfähi-gen Rabattierungsmöglichkeiten) in jedem Falle günstiger sind, als die Anschaffung, der lau-fende Betrieb und die technische Unterhaltung eines privaten Kraftfahrzeuges. Insofern be-steht für Menschen mit geringen Einkommen ein kostengünstiges Mobilitätsangebot, wenn dieses als bevorzugtes und nicht als gelegentliches Beförderungsmittel genutzt wird.

Der Fahrpreis für eine tägliche Hin- und Rückfahrt (einschließlich Umsteigevorgang) von der Haltestelle „Quickborner Straße“ bis zum „Glashütter Markt“ (mit dem Bus-ÖPNV) beträgt in der Tat 4,40 €, wenn dieser über die Einzel-„Bar“-Fahrkarte gebucht wird. Allerdings würden im Vergleich dazu die Kosten für die identische Wegstrecke mit einem Taxi ca. 40,00 € (rd. 90 % mehr!) betragen. Insofern verlangt der öffentliche Personennahverkehr schon für „gelegentliche“ Nutzungen sehr moderate Preise.

Alternativ dazu bietet der HVV verbilligte Monats- und Jahres-Dauerkarten ab 85,00 € an. Zusätzlich ist ein spezielles Senioren-Monats-Abo für 49,40 € erhältlich. Dieses kann sogar im gesamten Großbereich Hamburg (Ringe AB = 4 Tarifzonen inkl. Norderstedt und an den Wochenenden in allen Zonen) genutzt werden. Die Anschaffung dieser Abo-Fahrkarte hätte sich für einen Senior schon nach elf bar gezahlten Hin- und Rückfahrten (zwischen „Friedrichsgabe“ und „Glashütte“) amortisiert.

Vor diesem Hintergrund ist es unwirtschaftlich, ca. 1,5 Millionen Euro im Jahr für verbilligte Einzelfahrscheinangebote aufzuwenden und damit die sekundären gelegentlichen ÖPNV-Nutzer zu subventionieren.

Sinnvoller ist in weitere Taktverdichtungen, Linienenerweiterungen (z. B. im Glashütter Damm) und Gebietsneuerschließungen (z. B. „Grüne Heyde / Mühlenweg“) zu investieren. Dies würde den ÖPNV für alle Nutzergruppen attraktiver gestalten.