

öffentliche N I E D E R S C H R I F T
VERTEILER:

Körperschaft	: Stadt Norderstedt	
Gremium	: Stadtwerkeausschuss, SWA/047/ XI	
Sitzung am	: 28.06.2017	
Sitzungsort	: Sitzungsraum Moorbek und Tarpenbek im 1. OG, Heidbergstr. 101 - 111, 22846 Norderstedt (über den Betriebshof zu erreichen)	
Sitzungsbeginn	: 18:15	Sitzungsende : 19:23

Öffentliche Sitzung
Es folgte eine nichtöffentliche Sitzung

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

Genehmigt und wie folgt unterschrieben:

Vorsitzende/r	: gez.	Heideltraud Peihs
Schriftführer/in	: gez.	Lisa Alexander

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Stadtwerkeausschuss
Sitzungsdatum	: 28.06.2017

Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

Peihs, Heideltraud

Teilnehmer

**Becker, Hans-Georg
Bülow, René
Dittmayer, Heino
Doblinger, Hansjörg
Eßler, Hans-Günther
Gailun, Ulrich
Grotzeck, Klaus
Lunding, Arne
Rudolph, Gerhard
Schulz, Joachim
von Appen, Bodo**

Vertretung für Herrn Berbig

Vertretung für Frau Heyer

Vertretung für Herrn Leiteritz

Vertretung für Herrn Jäger

Vertretung für Herrn Loeck

ab 18:50 Uhr

Vertretung für Herrn Kiehm

Vertretung Herrn Matthes

Vertretung für Herrn Andt

Verwaltung

**Alexander, Lisa
Heinemann, Christoph
Struckmann, Anette**

Amt 13, Protokoll

Fachbereich 110

RPA

sonstige

**Ewald, Anika
Gengelbach, Axel
Grimm, Hans-Christian
Jeenicke, Hans
Seedorff, Jens
Voigt, Michael
Weirich, Theo**

Stadtwerke Norderstedt

Stadtwerke Norderstedt

Stadtwerke Norderstedt

Seniorenbeirat

Stadtwerke Norderstedt

Stadtwerke Norderstedt

Stadtwerke Norderstedt

Entschuldigt fehlten

Teilnehmer

Andt, Bernd
Berbig, Miro
Heyer, Gabriele
Jäger, Thomas
Kiehm, Bernd
Leiteritz, Gert
Loeck, Thorsten
Matthes, Uwe
Ramcke, Michael
Voß, Friedhelm

4
VERZEICHNIS DER
TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Stadtwerkeausschuss
Sitzungsdatum	: 28.06.2017

Öffentliche Sitzung

TOP 1 :

Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

TOP 2 :

Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte

TOP 3 :

Beschlüsse aus nichtöffentlicher Sitzung vom 31.05.17

TOP 4 :

Einwohnerfragestunde, Teil 1

TOP 5 : B 17/0274

**Jahresabschluss der Stadtwerke Norderstedt für das Wirtschaftsjahr 2016 –
Schlussbesprechung - / Gast: WP StB Hans-Christian Grimm**

TOP 6 : M 17/0232

**Hier: Antrag von der CDU-Fraktion zur Schaffung eines Norderstedter Mobilitätstickets
(NOMO) im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.11.2016 (TOP 7), A
16/400**

TOP 7 : M 17/0234

**Attraktivitätssteigerung von Carsharing und Elektromobilität,
Ausarbeitung der Verwaltung zum Antrag der CDU-Fraktion im Ausschuss für
Stadtentwicklung und Verkehr vom 03.11.2016 (TOP 5)**

TOP 8 :

Einwohnerfragestunde, Teil 2

TOP 9 :

Berichte und Anfragen - öffentlich

TOP 9.1 :

Bericht Herr Weirich - Quartalsbericht Energiemärkte

TOP 9.2 :

**Bericht Frau Ewald - Beantwortung der Anfrage zum Arriba Standbad und Strandhaus
vom 05.04.17**

TOP 9.3 :
Bericht Frau Alexander - Quartalsliste "Beschlusskontrollen"

TOP 9.4 :
Anfrage Herr Jeenicke - Sperrung Heidehofweg

TOP 9.5 :
Anfrage Herr Lunding - CO2 Kompensation

Nichtöffentliche Sitzung

TOP 10 :
Berichte und Anfragen - nicht öffentlich

TOP 10.1 :
Bericht Herr Seedorff - Anschlussbericht EEG

TOP 10.2 :
Bericht Herr Gengelbach - Konzession Strom und Gas

TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Stadtwerkeausschuss
Sitzungsdatum	: 28.06.2017

TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Frau Peihs eröffnet die Sitzung und begrüßt die anwesenden Mitglieder und Gäste. Sie stellt die form- und fristgerechte Ladung sowie die Beschlussfähigkeit bei 11 Mitgliedern fest.

TOP 2: Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte

Herr Seedorff kündigt einen nichtöffentlichen Bericht an.

Abstimmung über die Nichtöffentlichkeit von TOP 10:
Bei 11 Ja-Stimmen einstimmig beschlossen.

Abstimmung über die Tagesordnung:
Bei 11 Ja-Stimmen einstimmig beschlossen.

TOP 3: Beschlüsse aus nichtöffentlicher Sitzung vom 31.05.17

Frau Peihs berichtet, dass in der letzten Sitzung am 31.05.2017 keine nichtöffentlichen Beschlüsse gefasst wurden.

TOP 4: Einwohnerfragestunde, Teil 1

Herr Wilfried Hübner, wohnhaft Am Wiesengrunde 7 a, stellt eine Frage zum Jahresabschluss 2016 der Stadtwerke Norderstedt.

Herr Seedorff antwortet direkt.

Herr Hübner ist mit der Veröffentlichung seiner persönlichen Daten einverstanden.

TOP 5: B 17/0274
Jahresabschluss der Stadtwerke Norderstedt für das Wirtschaftsjahr 2016 –
Schlussbesprechung - / Gast: WP StB Hans-Christian Grimm

Herr Grimm stellt den Jahresabschluss der Stadtwerke Norderstedt vor. (**Anlage 1**)

Fragen der Mitglieder werden direkt beantwortet.

Beschluss:

- I. Der Stadtwerkeausschuss gibt dem Oberbürgermeister und der Stadtvertretung folgenden Bericht:

„Die Werkleitung hat den Stadtwerkeausschuss regelmäßig und umfassend über die Entwicklung der Stadtwerke unterrichtet. Grundsatzfragen und wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres wurden im Jahr 2016 auf 13 Sitzungen (27.01., 24.02., 09.03., 27.04., 22.06., 13.07., 14.09., 28.09., 12.10., 31.10., 02.11., 23.11., 16.12.2016) eingehend erörtert. Der Stadtwerkeausschuss hat die ihm gemäß § 45 (1) GO obliegenden Funktionen der Kontrolle der Werkleitung sowie der Vorbereitung der Beschlüsse der Stadtvertretung in Bezug auf die Stadtwerke ausgeübt.

Der Jahresabschluss 2016 und der Lagebericht sind von dem für das Geschäftsjahr 2016 beauftragten Abschlussprüfer Revisions- und Treuhand- Kommanditgesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Kiel, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Das Ergebnis der Prüfung wurde im Rahmen einer Schlussbesprechung gemäß § 14 (1) KPG im Stadtwerkeausschuss erörtert.

Der Stadtwerkeausschuss empfiehlt auf dieser Grundlage dem Oberbürgermeister, den Abschluss für das Geschäftsjahr 2016 in der vorliegenden Fassung der Stadtvertretung zur Feststellung vorzulegen.“

- II. Im Einzelnen empfiehlt der Stadtwerkeausschuss der Stadtvertretung auf der Grundlage der unter Ziffer I. getroffenen Feststellungen, die folgenden Beschlüsse zu fassen:

1. *„Die Stadtvertretung stellt den Jahresabschluss der Stadtwerke Norderstedt für das Wirtschaftsjahr 2016 mit folgenden Werten fest:*

<i>Bilanzsumme</i>	<i>.....255.865.911,47 EUR</i>
<i>Summe der Erträge</i>	<i>.....125.656.256,14 EUR</i>
<i>Summe der Aufwendungen</i>	<i>113.706.342,48 EUR</i>
<i>Jahresüberschuss</i>	<i>.....11.949.913,66 EUR</i>

2. *Die Stadtvertretung beschließt, vom Jahresüberschuss 2016 in Höhe von EUR 11.949.913,66 einen Betrag in Höhe von EUR 4.599.913,66 in die Gewinnrücklagen einzustellen und einen Betrag in Höhe von EUR 7.350.000,00 an die Stadt auszuschütten.“*

Abstimmung:

Bei 11 Ja-Stimmen einstimmig beschlossen.

TOP 6: M 17/0232**Hier: Antrag von der CDU-Fraktion zur Schaffung eines Norderstedter Mobilitätstickets (NOMO) im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.11.2016 (TOP 7), A 16/400**

Die CDU stellte in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.11.2017 folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten, ein Mobilitätsticket (NOMO) zu erarbeiten, welches die verschiedenen Verkehrssysteme (Bahn, Bus, Zweirad und Carsharing) miteinander verknüpft und dieses dem Ausschuss vorzustellen.

Dabei sollen u. a. folgende Punkte Berücksichtigung finden:

- Betreiber (Stadt, Stadtwerke, Eigenbetrieb oder Fremdfirma)
- Mögliche Verknüpfung mit Hamburger Modell „switchh“
- Einbindung/Kooperation von und mit ortsans. Firmen, Wohnungsunternehmen, Hotels
- Einbindung von Bundesfördermitteln
- Benötigte Haushaltsmittel
- Fußgänger

Nach eingehender Prüfung diverser Einflussgrößen antwortet die Verwaltung hierzu:

Der aktuelle Bearbeitungsstand zu den aufgeworfenen Fragestellungen wird unten dargestellt. Eine weitergehende Bearbeitung des Auftrags ist ohne die Vorgabe von entscheidenden Parametern (über einen entsprechenden politischen Beschluss) nicht sinnvoll möglich. Für ein seriöses Konzept müssten zu viele Parameter (wie z.B. die zu erreichende Bevölkerungszahl und die Kfz-Ausstattung der Haushalte im Einzugsgebiet der jeweiligen Greenwheels- bzw. nextbike-Standorte) im Detail geprüft werden. Erst auf einer solchen Basis ist das realistische Potential für ein solches NOMO und die dafür anfallenden Kosten zu eruieren. Diese umfangreiche Untersuchung ist neben den zugewiesenen Verwaltungsaufgaben nicht leistbar und müsste daher über die Vergabe einer Potentialstudie extern erarbeitet werden.

Offene Fragen von erheblicher Bedeutung sind insbesondere,

- ob ein Norderstedter Mobilitätsticket – zusätzlich zu den Chipkarten bzw. Apps, die sowohl Greenwheels als auch nextbike für ihre eigenen europaweiten Aktivitäten bereits nutzen – in Konkurrenz zur ohnehin kommenden HVV-Card etabliert werden soll oder darin aufgehen soll,
- wie die Verknüpfung mit Hamburger Modell „switchh“ inhaltlich gestaltet werden soll, ob beispielsweise der (von Hamburg juristisch und planerisch bekämpfte) Anbieter nextbike durch den viel teureren Leihrad-Anbieter DB Rent (Stadtrad) ersetzt werden soll oder für Norderstedt erhalten werden kann,
- welche akzeptanzfördernden Funktionen zusätzlich zur reinen Beförderungsleistung in einem NOMO ggf. berücksichtigt werden sollen (z.B. das Öffnen von P+R- oder B+R-Anlagen, die Buchung und Abrechnung der Verkehrsmittel usw.),

- die zeitliche und finanzielle Entwicklung von Stellplatzgebühren, da Norderstedts Subventionierung des Kfz-Verkehrs über kostenlose Stellplätze einen entscheidenden Einfluss auf die Attraktivität und damit auch Wirtschaftlichkeit eines NOMO hat,
- eine Ausschreibung, die anbieteroffen sein muss, und deren konkreten Inhalte.

Nach Angabe der Südholstein Verkehrsservice GmbH erscheint es fraglich, ob ein eigenes NOMO bzw. eine Integration der Norderstedter Mobilitätsdienstleister nextbike und Greenwheels in die HVV-Card dazu beitragen würde, diese noch zu eruierenden Potentiale besser auszuschöpfen. Außerdem nutzen sowohl Greenwheels als auch nextbike bereits verschiedene technische als auch analoge Lösungsansätze, zumal der HVV derzeit die HVV-Card als bargeldloses Zahlungsmittel und als Fahrschein einführt.

Trotz dieser grundlegenden Schwierigkeiten wurde versucht, einige Punkte aus dem Antrag schon einmal für die weiteren Überlegungen abzuschichten.

Betreiber

Ein Mobilitätsticket kann überhaupt nur dann realisiert werden, wenn – und solange - die Anbieter der dort eingebundenen Mobilitätsdienstleistungen kooperieren, ihre systemeigenen Chipkarten-Systeme aneinander angleichen und eine tarifliche Zusammenarbeit vereinbaren. Eine andere technische Lösung ist derzeit nicht wahrscheinlich, da alle Betreiber auf Chipkarten zurückgreifen. Alternativ könnte mit einer Smartphone-App gearbeitet werden, die allerdings nur denjenigen Personen zur Verfügung steht, die auch über ein Smartphone verfügen.

Als Partnerinnen und Partner (Fremdfirmen) kommen hierfür insbesondere diejenigen Betreiberinnen und Betreiber in Frage, die bereits heute in der Metropolregion Mobilitätsdienstleistungen anbieten und sich mit der Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auseinandergesetzt haben. Kontaktiert wurden daher zunächst der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sowie die Südholsteinische Verkehrsgesellschaft (SVG). Ergänzend dazu wurden auch die Stadtwerke Norderstedt und die EGNO als potenzielle Betreiber angesprochen. Die Rolle der Stadtverwaltung kann sich bei dieser wirtschaftlichen Tätigkeit allenfalls auf ergänzende Tätigkeiten erstrecken, beispielsweise als Kooperationspartner für Mobilitätsberatung oder den Vertrieb eines Mobilitätstickets.

Folgende Erkenntnisse liegen bislang vor:

Betreiber	Aussage
HVV	<p>Der HVV stellt zunächst seinerseits einen Fragenkatalog auf, der als Basis für die Abstimmung des weiteren Vorgehens dienen soll und bittet die Stadt Norderstedt um Klärung der offenen Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie ist das Potenzial für ein Mobilitätsticket in Norderstedt einzuschätzen? - Welche Zielgruppen kommen dafür infrage (lokale ÖPNV-Nutzung, ÖPNV-Nutzung auch in Hamburg; regelmäßig mit einem Abo / Großkundenabo, gelegentlich mit Einzel- oder Monatskarten)? - Wie könnte das Angebot ergänzender Verkehrsträger ausgebaut werden (Anzahl und Lage von Standorten für Car-Sharing – mit oder ohne Free Floating Variante; Anzahl und Lage von Fahrrad-Verleihstationen, etc)? - Welche technischen Medien werden (bzw. sollen zukünftig) für die Nutzung eingesetzt werden (Chipkarte und / oder Smartphone-App)? - Welche technische Grundlage wird eingesetzt (bei Karten: z.B. Mifare-Desfire, bzw. Mifare-Classic / bei Smartphones: Unterstützung für welche Betriebssysteme iOS, Android, weitere)? - Wie könnte man sich eine tarifliche Zusammenarbeit vorstellen (z.B. Rabatte bei Car-Sharing-Nutzung für HVV-Stammkunden)? <p>Erst anschließend kann der HVV fundiert bewerten, ob und in welcher Form eine Kombination mit HVV-Medien denkbar wäre.</p>

	<p>Die HVV-Card funktioniert als kontaktlose Karte (entsprechend der Norm ISO 14443). Für die ÖPNV-Anwendungen wird eine eigene Norm verwendet (die VDV-Kernapplikation). Aufgrund des Kontaktlos-Standards wäre trotzdem eine eingeschränkte Kommunikation mit Lesegeräten möglich, die nach Mifare-Standard arbeiten. Dort könnte die Kartenummer ausgelesen und z.B. in einer Positivliste einer Fahrradbox hinterlegt werden.</p> <p>Mögliche Verknüpfungen in Richtung Smartphone könnte man dann ebenfalls weitergehend betrachten.</p>
SVG	<p>Herr Anders antwortet für die SVG wie folgt:</p> <p>Zum Nachfrageverhalten ließe sich bei den Bestandskunden von Nextbike und Greenwheels vielleicht herausfinden, wie hoch der Anteil derjenigen ist, die bereits Leihrad und ÖPNV kombinieren.</p> <p>Vielleicht ist auch etwas über die Parameter der bisherigen Standorte bekannt, z.B. Bevölkerungszahl und Ausstattung der Haushalte mit Kfz im Einzugsgebiet des Greenwheels-/Nextbike-Standortes, so dass man daraus einen Schluss auf das übrige Stadtgebiet ziehen kann. Anschließend könnte man einen Blick darauf werfen, wie die Stadt ihre Mobilitätsangebote erweitern will, also wo und wie viele Greenwheels-Autos aufgestellt werden sollen, desgleichen zum Ausbau von Nextbike, woraus sich dann in etwa ein Nutzerpotential ableiten ließe. Das gilt dann auch und wegen der dort möglichen Steuerungsoptionen (Stichwort Parkraumbeschränkung) besonders im Hinblick auf die weitere Siedlungsentwicklung.</p> <p>Damit ist allerdings noch keine Aussage darüber getroffen, inwieweit ein eigenes NOMO bzw. eine Integration von Nextbike oder Greenwheels in die HVV-Card dazu beiträgt, diese Potentiale besser anzuzapfen. Außerdem werden ja sowohl Greenwheels als auch Nextbike bereits mit Chipkarten o.ä. (Apps?) genutzt, insofern ist eine weitere NOMO-Karte zusätzlich zur ohnehin kommenden HVV-Card sicherlich ein schwieriger Ansatz. Technisch sind wohl verschiedene Varianten denkbar, auch die HVV-Card mit zusätzlichen Funktionen aufzuladen, wobei z.B. das Öffnen von P+R- oder B+R-Anlagen noch zu den „einfacheren“ Dingen zählen. Schwieriger wird es, wenn z.B. auch die Buchung und Abrechnung der Verkehrsmittel erfolgen soll.</p>
Stadtwerke Norderstedt	<p>Herr Seedorff antwortet für die Stadtwerke wie folgt:</p> <p>1. Definition Zielsetzung</p> <p>Unter einem „Mobilitätsticket“ verstehen wir ein System bzw. eine Struktur, welche eine engere Verknüpfung der in der Stadt genutzten Verkehrsträger mit der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität in Norderstedt erzeugt und sicherstellt.</p> <p>Konkret handelt es sich um eine „Mobil-App“, welche ihre Nutzer jeweils aktuelle Informationen zum Beispiel zu Preisen und Verfügbarkeit der für den Fahrtzweck und die Bedürfnisse jeweils geeignetsten Verkehrsmittel bietet. Verkehrsteilnehmer sollten vor Fahrtantritt und auch während der Fahrt die Möglichkeit haben, sich verkehrsträgerübergreifend zu informieren, zu reservieren und zu bezahlen.</p> <p>Eine derartige Mobil-App sollte Echtzeitdaten (z.B. Verspätungs- und Staumeldungen, verfügbare Parkplätze) sowie Zugangsfunktionen (Suchen, Buchen, Abrechnen) für alle angeschlossenen Verkehrsträger (z.B. Öffentlicher Verkehr, Car- und Bike-Sharing) bieten. Sie sollte zudem barrierefreie Übergänge in regionale Mobilitätssysteme mit entsprechender nachhaltiger Zielsetzung ermöglichen.</p> <p>2. Initiativen der Unternehmen der Stadtwerke Norderstedt</p> <p>Die Stadtwerke Norderstedt haben ein Programm zur Förderung der Elektromobilität in der Stadt Norderstedt aufgelegt. Dieses Programm sieht – im öffentlichen Raum – die flächendeckende Ausstattung des</p>

	<p>Stadtgebietes mit Ladesäuleninfrastruktur für E-Mobile vor. Die Ladesäulen können von den E-Mobil-Betreibern wahlweise mit (roamingfähigen) RFID-Karten oder einer App oder einer SMS aktiviert werden. Der Stromverbrauch kann – auch in anderen Städten – direkt abgerechnet werden. Das Betriebssystem für die Ladesäuleninfrastruktur wird von der Stromnetz Hamburg GmbH bereitgestellt. Damit ist die Kompatibilität zu vergleichbaren Angeboten in der Metropolregion Hamburg aber auch in weiteren bundesdeutschen Städten gewährleistet. Die Ladesäulen werden zusätzlich mit Accesspoints der von wilhelm.tel und willy.tel betriebenen WLAN-Plattform MobyKlick ausgestattet, die aufgrund ihrer verbreiteten Verfügbarkeit speziell im Umfeld des Öffentlichen Verkehrs (Hamburger Hochbahn, AKN) die erforderliche mobile Kommunikationsanbindung sicherstellt.</p> <p>Die verkehrsträgerübergreifende und regionale Integration von Mobilitätsangeboten in Norderstedt soll durch die Verkehrsgesellschaft Norderstedt in Zusammenarbeit mit den Partnern im Hamburger Verkehrsverbund (insbesondere den Betriebsführern Hamburger Hochbahn und AKN) unterstützt werden.</p> <p>3. Weitere Voraussetzungen, mögliche Rolle der Stadtwerke Norderstedt Für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Norderstedt sind unabhängig von den Handlungsfeldern der Unternehmen der Stadtwerke Norderstedt die folgenden Kriterien bzw. als Ausgangspunkt deren aktueller Status zu beachten:</p> <p>Qualität des öffentlichen Raums (Parken, öffentliche Flächen und Plätze) Qualität und Komfort der Mobilitätsangebote (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Rad, Fuß sowie Car- und Bike-Sharing); Zugang für Menschen mit Einschränkungen / Behinderungen Intermodalität (Angebot und Qualität beim Wechsel der Verkehrsträger) Initiativen zur Förderung nachhaltiger Mobilität fokussieren sich in diesem Kontext auf die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Priorisierung von Angeboten wie Radverkehr, Car-Sharing, Öffentlichem Verkehr oder Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien. Entsprechende Anreize können durch städtische infrastrukturelle (z.B. Radwegenetz) oder regulatorische Maßnahmen (Parkraumpolitik) gegeben werden. Sie können auch in der Form von Kooperationen mit anderen Stakeholdern, beispielsweise auf dem Feld des betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgen.</p> <p>Ein Handlungsfeld der Stadtwerke Norderstedt ist in diesem Zusammenhang die Erweiterung ihrer Ladesäuleninfrastruktur- und ihres –serviceangebotes im öffentlichen Raum durch Komponenten auf halböffentlichem und privatem Grund. Dies wird über Contractingleistungen z.B. für die Betreiber von Supermärkten realisiert.</p> <p>4. Fazit: Stadtwerke Norderstedt als „Betreiber eines Mobilitätstickets“ / Betreibermodell Für die Funktion des IT-Betreibers einer „Mobil-App“ zur Unterstützung verkehrsträgerübergreifender und nachhaltiger Mobilität sollte zunächst ein Abgleich mit entsprechenden Überlegungen im Hamburger Verkehrsverbund erfolgen, um einen größtmöglichen Nutzen in der Metropolregion zu gewährleisten.</p>
EGNO (als städtischer Eigenbetrieb)	<p>Herr Bertermann antwortet für die EGNO: „Ich kann nicht erkennen, dass die beschriebene Aufgabe zum Aufgabenspektrum der EGNO zählen könnte. Dafür gibt es sicherlich im Konzern Stadt oder auch extern andere, die eher in Frage kommen.“</p>
Stadtverwaltung Norderstedt	<p>Die Stadtverwaltung sieht sich laut Herrn Grote in diesem Vorhaben als Kooperationspartner bzw. als ein Partner, der finanzielle Unterstützung</p>

	<p>leisten kann. Eine Trägerschaft für dieses Vorhaben ist nicht sinnvoll. Zusätzlich zur finanziellen Unterstützung ist eine ideelle Unterstützung durch Werbemaßnahmen, Flächenbereitstellung sowie Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur denkbar.</p>
--	---

Mögliche Verknüpfung mit Hamburger Modell „switchh“

Für die mögliche Verknüpfung des Mobilitätstickets mit dem Hamburger Modell „switchh“ wurde zunächst der HVV bzw. die Hochbahn kontaktiert und angefragt, ob eine grundsätzliche Ausweitung des „switchh“-Modells auf Norderstedter Stadtgebiet denkbar wäre.

Die Hochbahn sieht derzeit keine Realisierungschancen für eine Ausweitung von switchh nach Norderstedt. Wesentlicher Kern des Mobilitätsangebots unter switchh ist die Einbindung des Free Floating Car-Sharing. Dies werde es nach Aussage der Anbieter auf absehbare Zeit in Norderstedt nicht geben. Damit macht auch eine Ausweitung von switchh keinen Sinn. Die Hochbahn steht aber für weitere Abstimmungsgespräche bereit.

Aus Bremen liegen Informationen vor, dass die Stadt aus Sicht eines Free Floating-Anbieters (viel) zu klein für einen wirtschaftlichen Betrieb sei. Das stationsgebundene Car-Sharing funktioniert demgegenüber sehr gut, ist mit 83 Fahrzeugen vergleichsweise groß und wird konsequent ausgebaut.

Im Übrigen hat die Stadt Norderstedt seit 2016 ein eigenes System: Mobilsterne verknüpfen in allen fünf Stadtteilen umweltfreundliche Verkehrsmittel miteinander. Sie informieren über alle Möglichkeiten einer umweltfreundlichen Fortbewegung, die im jeweiligen Umkreis zur Verfügung stehen. Unter dem Motto: „Hin und Her ist nicht schwer“ ist die Vielfalt der bestehenden Angebote leicht erkennbar: Busse oder Bahnen, Leihräder von nextbike, Leihautos von Greenwheels und Taxen. Erkennungszeichen der Mobilsterne ist eine weit sichtbare Informations-Steile, auf der ein Umgebungsplan, ansprechende Informationen sowie Nutzungshinweise zum Verkehrsmittelangebot aufgeführt sind. Zusätzlich kann dort auch das eigene Fahrrad komfortabel abgestellt werden, weil an allen Mobilsternen überdachte Bike-and-Ride-Stellplätze vorhanden sind.

Einbindung / Kooperation von und mit ortsansässigen Firmen, Wohnungsunternehmen, Hotels

Es sind noch keine Gespräche mit Wirtschaftsbetrieben, Wohnungsunternehmen und Hotels geführt worden. Mögliche Kooperationen brauchen als Grundlage zunächst ein realistisches Geschäftsmodell für ein Mobilitätsticket, das wegen der oben dargestellten Gründe derzeit (noch) nicht entwickelt werden kann.

Einbindung von Bundesfördermitteln

Die Einwerbung von Fördermitteln über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative ist laut Förderbedingungen ausgeschlossen.

Weitere Fördermittel des Bundes, die hierfür zusätzlich in Anspruch genommen werden könnten, sind nicht bekannt.

Der Förderfond Nord sieht die Möglichkeit, die Einführung eines Mobilitätstickets in der Metropolregion zu fördern, wenn die gesamte Region davon einen Nutzen hat. Für einen Förderantrag muss jedoch eine Projektskizze vorliegen mit konkreten Angaben zu Gesamtkosten, Zeitplan, Partnern und Finanzierung.

Benötigte Haushaltsmittel

Die benötigten Haushaltsmittel können derzeit nicht einmal abgeschätzt werden, da für die Einführung eines Mobilitätstickets zuvor umfangreiche Fragestellungen (u.a. Bereitschaft zur Mitwirkungen, konkrete Inhalte, Potentialanalyse) entschieden und dann bearbeitet werden müssen.

Fußgänger

Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes ist vorgesehen, die Zuwegung zu Mobilsternen mit hohen Qualitätsstandards fußverkehrsfreundlich zu gestalten. Auf den Umgebungsplänen an den Mobilsternen sind alle Querungshilfen und Fußwege eingezeichnet. Die Integration der Fußgänger/-innen in ein Mobilitätsticket ist kein geeignetes Instrument, um den Fußverkehr zu stärken.

Die Mitteilungsvorlage wird zur Kenntnis genommen.

TOP 7: M 17/0234

Attraktivitätssteigerung von Carsharing und Elektromobilität, Ausarbeitung der Verwaltung zum Antrag der CDU-Fraktion im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom 03.11.2016 (TOP 5)

Die CDU-Fraktion stellte in der Sitzung am 3.11.2016 folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten, Konzepte zur Umsetzung einer Aufstockung der Carsharing-Flotte auf 50 Fahrzeuge (der größere Anteil rein elektrisch betriebene Fahrzeuge alle weiteren Hybridfahrzeuge) auszuarbeiten und diese dem Ausschuss vorzustellen.

Dabei sollen u. a. folgende Punkte Berücksichtigung finden:

Betreiber (Stadt, Stadtwerke, Eigenbetrieb oder Fremdfirma)

Standorte und Aufteilung

Geozonen (Verknüpfung mit Hamburg) mit flexiblen Abgabestationen

Fördermaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

Einbindung von Bundesfördermitteln

Benötigte Haushaltsmittel

Elektrofahrzeuge mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben werden.

Die Verwaltung antwortet hierzu:

Die Ausarbeitung der gewünschten Konzepte ist extrem zeitaufwändig. Die verschiedenen Variablen und die Abhängigkeiten von externen Partnern erschweren die Entwicklung von stimmigen Konzepten. Gegenwärtig kann über folgende Erkenntnisse berichtet werden:

Betreiber

Als Fremdfirmen kommen mehrere Betreiber in Frage, die deutschlandweit etablierte Systeme von Car-Sharing-Flotten anbieten und gezeigt haben, dass sie diese über einen gewissen Zeitraum hinweg zuverlässig betreiben können. Kontaktiert wurden die bereits in Norderstedt präsenten Marktführer im stationsgebundenen Car-Sharing (Greenwheels) und die beiden großen Betreiber von Free floating-Systemen (Car2go und Drive now).

Ergänzend wurden auch die Stadtwerke Norderstedt und die EGNO als potenzielle Betreiber angesprochen.

Betreiber	Aussage
Greenwheels	Greenwheels kann sich vorstellen, eine Car-Sharing-Flotte mit 50 sowohl herkömmlich als auch elektronisch angetriebenen Fahrzeugen in Norderstedt zu betreiben. Die Stadt Norderstedt müsste die Wirtschaftlichkeit der Stationen garantieren bzw. den Differenzbetrag ausgleichen (vgl. benötigte Haushaltsmittel)
Car2go	Car2go antwortet wie folgt: „Im Moment läuft die Evaluierung unseres Geschäftsgebietes. Im Zuge dessen wird auch eine Erweiterung des Hamburger Geschäftsgebietes um Teile von Norderstedt bewertet. Der Prozess wird voraussichtlich Ende Juni abgeschlossen sein.“
Drive now	Drive now wird keine Angebot abgeben und begründet das folgendermaßen: Die Anfrage wurde bereits intern geprüft und entsprechend bewertet. Eine Anbindung der Stadt Norderstedt kann derzeit leider nicht realisiert werden. Der Vorschlag wird aber aufgenommen und bei den internen Abstimmungen regelmäßig neu bewertet.
Stadtwerke Norderstedt	Herr Seedorff antwortet für die Stadtwerke wie folgt: Um die Qualität des nachhaltigen Mobilitätsangebotes in Norderstedt zu verbessern, könnten die Stadtwerke Norderstedt durch Bereitstellung von eigenen Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien und Einbringung in einen Car-Sharing-Pool zum Beispiel zusammen mit anderen Norderstedter Unternehmen die Rolle eines Poolmanagers übernehmen. Die Aufgaben würden bestehen in: <ul style="list-style-type: none"> • Einsatzplanung Fahrzeuge • Standort- und Lademanagement • Wartung und Pflege Fahrzeuge • Administratives Fuhrparkmanagement Das Geschäftsmodell für einen – in das Konzept einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie eingebetteten – von den Stadtwerken Norderstedt betriebenen Fahrzeugpool müsste beinhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Regeln und Bedingungen für die Gewährleistung von Mobilität (Stadtentwicklung), • Regeln für die Bereitstellung von Fahrzeugen in den Pool, kommerzielle Beteiligung der Pool-Mitglieder an möglichen Erfolgen, • Nutzungsbedingungen für die Verkehrsteilnehmer.
EGNO als Eigenbetrieb	Herr Bertermann antwortet für die EGNO wie folgt: „Ich kann nicht erkennen, dass die beschriebene Aufgabe zum Aufgabenspektrum der EGNO zählen könnte. Dafür gibt es sicherlich im Konzern Stadt oder auch extern andere, die eher in Frage kommen.“
Stadtverwaltung Norderstedt	Die Stadtverwaltung sieht sich laut Herrn Grote in diesem Vorhaben als Kooperationspartnerin bzw. als eine Partnerin, die finanzielle Unterstützung leisten kann. Eine Trägerschaft für dieses Vorhaben ist nicht sinnvoll. Zusätzlich zur finanziellen Unterstützung ist eine ideelle Unterstützung durch Werbemaßnahmen, Flächenbereitstellung sowie Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur denkbar.

Standorte und Aufteilung

Eine Standortprüfung für stationsbasierte Modelle kann erst dann erfolgen, wenn die endgültige Anzahl der Stationen feststeht. Eine Ausweitung der bestehenden Flotte aus 5 Fahrzeugen wird nicht zu 45 weiteren Standorten führen, sondern ein Angebot von mehreren Fahrzeugen an gut frequentierten Standorten vorsehen, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass dort möglichst immer ein Fahrzeug ausleihbar ist. Attraktive Standorte für Car-Sharing sind hoch verdichtete Wohnquartiere, die Mobilsterne sowie weitere zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte.

Bei einem Free Floating-System muss das entsprechende Geschäftsgebiet in Abstimmung mit dem jeweiligen Anbieter / der Anbieterin definiert werden. Hierfür sind bereits die Randbereiche Hamburgs für die etablierten Anbieter nicht attraktiv genug. Für ein Free Floating-System erübrigt sich die Standortsuche, weil die Fahrzeuge im Geschäftsgebiet auf allen freien Parkplätzen abgestellt werden können.

Geozonen

Flexible Abgabestationen wären nur mit Car2go zu realisieren.

Fördermaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

Ein erster Baustein zur Förderung der Attraktivität ist die verbesserte Information über eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Das bestehende, stationsbasierte System wird bereits über die städtische Internetseite, über den Internetauftritt von Greenwheels und Flyer beworben, die im Rathaus kostenlos erhältlich sind.

Zudem ist Norderstedts Car-Sharing-Angebot bereits jetzt Bestandteil der kontinuierlich durchgeführten umweltfreundlichen Mobilitätsberatung („Dialogmarketing“), die wir den erfahrungsgemäß besonders aufgeschlossenen Bevölkerungsgruppen anbieten.

Zusätzlich kann als ein weiteres Element die stärkere Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und der Wohnungswirtschaft aber auch anderen Unternehmen eingesetzt werden. Erste Ansätze dazu gibt es über städtebauliche Wettbewerbe und Auflagen zur gerne in Anspruch genommenen Einsparung von Kfz-Stellplätzen (die allerdings nur bei stationsgebundenen Systemen nachweisbar ist und beispielsweise in Bremen gezielt zur Kostensenkung für die Stadt genutzt wird). Damit das Instrument die gewünschte Wirkung einer Reduzierung des Stellplatzbedarfs hat, müssten die erzielten Effekte evaluiert werden und eine Nachbesserungspflicht für die Investoren bei Zielverfehlung vereinbart werden.

Einbindung von Bundesfördermitteln

Eine Anfrage beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu eventuell vorhandenen Fördermöglichkeiten blieb bis heute unbeantwortet.

Die Einwerbung von Fördermitteln über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative ist laut Förderbedingungen ausgeschlossen.

Für Elektrofahrzeuge gibt es eine Bundesförderung in Höhe von 2.000 € (voll elektrisch) bzw. 1.500 € (Hybridfahrzeuge), die von den Herstellern zu verdoppeln ist. Das kann den finanziellen Mehraufwand gegenüber einem herkömmlichen Antrieb nicht ausgleichen und hat bislang wenig Wirkung erzielt. Zudem sind Kommunen nicht antragsberechtigt.

Der Förderfond Nord sieht keine Fördermöglichkeit bei der Erweiterung der Car-Sharing-Flotte bzw. bei der Umstellung des Car-Sharing-Fuhrparks auf Elektromobilität.

Für Elektroladestationen gibt es folgende Fördermittel vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Normalladepunkte bis einschließlich 22 kW werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 3.000 € pro Ladepunkt

Schnellladepunkte werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 12.000 € für Ladepunkte kleiner als 100 kW,
- maximal 60 % bis höchstens 30.000 € für Ladepunkte ab einschließlich 100 kW.

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 5.000 € für den Anschluss an das Niederspannungsnetz,
- maximal 60 % bis höchstens 50.000 € für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

Benötigte Haushaltsmittel

Die Kostenkalkulation basiert auf den Angaben von Greenwheels, die bislang als einzige eine konkrete Bereitschaft bekundet haben und Zahlen nennen. Es wurden folgende Daten für die Grundkalkulation herangezogen:

- 1 Auto kostet pro Monat 300 € abzüglich der eingefahrenen Erlöse. 50 Autos kosten demnach maximal 15.000 € pro Monat. Das sind pro Jahr maximal 180.000 €.
- Der Auslastungsgrad liegt in NOR derzeit bei 5,52 % (niedrigste Auslastung) bis 16,25 % (höchste Auslastung) gemittelt über das Jahr.
- Ab einem Auslastungsgrad von 12% trägt sich in Abhängigkeit von den Tarifen der Nutzerinnen und Nutzer das System selbst.
- Da die Veränderung des Auslastungsgrades bei einer starken Erhöhung des Angebots derzeit nicht seriös vorhergesagt werden kann, wird eine Kalkulation unter der Annahme vorgenommen, dass der Auslastungsgrad im Vergleich zu den bisherigen Norderstedter Erfahrungen konstant bleibt.

	Annahme bisheriger Durchschnitt	Annahme bisheriges Minimum	Annahme bisheriges Maximum
Auslastung in %	10,89	5,52	16,25
Anzahl Fahrzeuge	50	50	50
Umsatz der Fahrzeugflotte je Prozent Auslastungsanteil	538 €	538 €	538 €
Umsatz der Fahrzeugflotte pro Monat (variierend nach Auslastungsannahme)	5.859 €	2.970 €	8.743 €
Fahrzeugkosten pro Monat (300 €)	15.000 €	15.000 €	15.000 €
Jahresfehlbetrag	-109.694	-144.363	-75.090

Elektrofahrzeuge, die mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben werden.

Greenwheels hat mehrjährige Erfahrungen mit dem Angebot und Betrieb eines Elektro-Car-Sharings.

Aktuell betreibt Greenwheels keine Elektrofahrzeuge in ihrem Standardangebot, da diese unter Einbezug der Beschaffungskosten und des Umsatzpotentials betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll eingesetzt werden können.

Im konkreten Fall würde der Einsatz von Elektrofahrzeugen (Volkswagen e-up!) gegenüber herkömmlich angetriebenen VW up! die direkten Fahrzeugkosten um ca. 180 € pro Fahrzeug pro Monat verteuern. Ein zusätzliches Umsatzpotential durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen sieht Greenwheels nicht, erfahrungsgemäß werden Elektrofahrzeuge eher weniger als „reguläre“ Fahrzeuge genutzt, da sich die Nutzerinnen und Nutzer hinsichtlich der Reichweite und des Handlings der Elektrofahrzeuge unsicher sind. Aus einer integrierten Nachhaltigkeitsbetrachtung heraus ist ein elektrischer Antrieb von Pkw für die nächsten 1-2 Jahrzehnte zudem fragwürdig.

Falls dennoch eine Entscheidung für eine elektrische betriebene Fahrzeugflotte fallen sollte, dann könnte der Aufbau und die Pflege der Ladesäulen auch als Auftrag an Greenwheels (in Zusammenarbeit mit der Stadt Norderstedt) vergeben werden. Die Kosten für eine elektrisch betriebene Car-Sharing-Flotte sind unbekannt.

Die Grundkalkulation hierfür basiert auf Angaben von Greenwheels:

- 1 Auto kostet pro Monat 540 € abzüglich der eingefahrenen Erlöse. 50 Autos kosten maximal 27.000 € pro Monat. Das sind pro Jahr maximal 324.000 €.
- Der Auslastungsgrad liegt in NOR derzeit bei 5,52% (niedrigste Auslastung) bis 16,25% (höchste Auslastung) gemittelt über das Jahr; das dürfte aufgrund der noch geringeren Akzeptanz kaum zu halten sein.
- Ab einem Auslastungsgrad von 12% trägt sich das System selbst.
- Zusätzliche Kosten zur Installation der Ladesäulen müssten im ersten Jahr addiert werden. Die Kosten für eine Ladesäule liegen bei 15.000 € pro Station. Für 50 Ladesäulen liegen die einmaligen Investitionskosten bei ca. 750.000 €.
- Da die Veränderung des Auslastungsgrades bei einer starken Erhöhung des Angebots derzeit nicht seriös vorhergesagt werden kann, wird eine Kalkulation unter der – in diesem Fall eher unwahrscheinlichen - Annahme vorgenommen, dass der Auslastungsgrad im Vergleich zu den bisherigen Norderstedter Erfahrungen konstant bleibt.

	Annahme bisheriger Durchschnitt	Annahme bisheriges Minimum	Annahme bisheriges Maximum
Auslastung in %	10,89	5,52	16,25
Anzahl Fahrzeuge	50	50	50
Umsatz der Fahrzeugflotte je Prozent Auslastungsanteil	538 €	538 €	538 €
Umsatz der Fahrzeugflotte pro Monat (variierend nach Auslastungsannahme)	5.859 €	2.970 €	8.743 €
Fahrzeugkosten pro Monat (540 €)	27.000 €	27.000 €	27.000 €
Jahresfehlbetrag	-253.694	-288.363	-219.090

Die Mitteilungsvorlage wird zur Kenntnis genommen.

**TOP 8:
Einwohnerfragestunde, Teil 2**

Herr Wilfried Hübner, wohnhaft Am Wiesengrunde 7a, stellt eine Frage zu den Markierungen der Parkplätze beim ARRIBA Erlebnisbad.

Herr Gengelbach antwortet direkt.

Herr Hübner ist mit der Veröffentlichung seiner persönlichen Daten einverstanden.

**TOP 9:
Berichte und Anfragen - öffentlich**

**TOP 9.1:
Bericht Herr Weirich - Quartalsbericht Energiemärkte**

Herr Weirich stellt den Quartalsbericht der Energiemärkte vor. (**Anlage 2**)

**TOP 9.2:
Bericht Frau Ewald - Beantwortung der Anfrage zum Arriba Standbad und Strandhaus vom 05.04.17**

Frau Ewald gibt die Beantwortung der Anfrage von Herrn Lunding (Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen) vom 05.04.17 zum Thema Öffnungszeiten ARRIBA Strandbad und Strandhaus, als **Anlage 3**, zu Protokoll.

**TOP 9.3:
Bericht Frau Alexander - Quartalsliste "Beschlusskontrollen"**

Frau Alexander gibt die Quartalsliste der Beschlusskontrolle als **Anlage 4** zu Protokoll.
Frau Ewald sagt eine Beantwortung der Anfrage zum Stadtwerkeausschuss am 12.07.17 zu.

**TOP 9.4:
Anfrage Herr Jeenicke - Sperrung Heidehofweg**

Herr Jeenicke vom Seniorenbeirat stellt eine Frage zur Sperrung in der Straße Heidehofweg. Er bittet darum, die Einwohner in Zukunft zeitnah über geänderte Planungen bei Straßensperrungen zu informieren.

Herr Gengelbach antwortet direkt.

Herr Lunding erscheint um 18.50 Uhr zur Sitzung.

**TOP 9.5:
Anfrage Herr Lunding - CO2 Kompensation**

Herr Lunding (Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen) stellt, im Namen von Herrn Ramcke, eine Anfrage zum Thema CO2 Kompensation. (**Anlage 5**)

Frau Peihs schließt die Öffentlichkeit vom weiteren Verlauf der Sitzung aus.