

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 13/0755</b>
<b>60 - Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr</b>			<b>Datum: 17.07.2013</b>
<b>Bearb.:</b>	Herr Mario Kröska	<b>Tel.:</b> 258	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	604-Herr Kröska/Ju		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>15.08.2013</b>	<b>Anhörung</b>

**ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt;  
Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt;  
Beschluss am 02.05.2013 (StuV / 079 X – Vorlage B13/0678) zum  
Antrag der SPD-Fraktion  
hier: Ergebnis der Verhandlungen / Empfehlung zum weiteren Vorgehen**

## Sachverhalt

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 02.05.2013 wurde die hauptamtliche Verwaltung beauftragt, mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass ab dem Winterfahrplan 2013 / 2014 ein Stadtticket für Norderstedt – inklusiv U-Bahnhof Ochsenzoll – eingeführt wird.

Die Verwaltung wurde weiterhin gebeten, die Kosten für das Stadtticket abzuschätzen und das Ergebnis für einen abschließenden Beschluss im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vorzulegen.

In diesem Zusammenhang wurde angeregt, auch einen gesonderten Fahrplan für „Norderstedt“ herauszubringen.

## 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.

Dazu sind in der Vergangenheit verschiedene zusätzliche Maßnahmen (z. B. die Verlängerung der Buslinie 378, die Neueinrichtung der Buslinien 594 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).

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

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.

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-Strecke und auf der U-Bahnlinie „U1“ (z. B. Aufrechterhaltung des 10-Minuten-Takts auch in den Schwachlastzeiten).

Alle o. g. Maßnahmen wurden in der Regel von der hauptamtlichen Verwaltung ausgearbeitet, politisch beschlossen und dementsprechend beim Kreis Segeberg bzw. bei der Hamburger Hochbahn oder der Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) bestellt.

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. 450T€/ Jahr. Für die Zusatzbestellungen im Bahn-ÖPNV investiert die Stadt Norderstedt ca. 115T€/Jahr. Die Einnahmen durch Fahrpreise sind hierbei jeweils bereits berücksichtigt.

Der Kreis Segeberg zahlt im Jahr für das Bus-ÖPNV-Grundversorgungsangebot ein Defizit in Höhe von ca. 3,0 MIO€. Diese Kosten sind indirekt von der Stadt Norderstedt über die Kreisumlage zu erstatten. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Damit zahlt die Stadt Norderstedt im Jahr ca. **3,45 MIO€** für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot für die Norderstedter Bürger/ innen.

Die Kosten für den gesamten ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/ innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 %, die sich alle Partner (dazu gehört auch die Stadt Norderstedt) teilen.

#### Stadtticket und separater Fahrplan für Norderstedt:

##### **a) Stadtticket**

Die hauptamtliche Verwaltung hat über die Südholstein Service Verkehrsgesellschaft (SVG) mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) in dieser Angelegenheit Kontakt aufgenommen.

Das Thema ÖPNV-Stadtticket ist sehr komplex und erfordert einen umfangreichen Erörterungs-, Planungs- und Sondierungsprozess, da hierdurch zahlreiche Zuständigkeiten, Tarifzonen und bestehende Vertragsmodalitäten berührt werden und demnach mit allen Trägern, technischen Betreibern und Auftraggebern gesprochen werden muss. Die gesetzliche Entscheidungskompetenz für den HVV-Großbereichstarif teilen sich heute drei Bundesländer und zehn Kreise.

Die hauptamtliche Verwaltung hat seit Mai 2013 mit der SVG (als Vertreterin der Kreise Pinneberg und Segeberg) und dem HVV in dieser Sache Verhandlungs- und Abstimmungsgespräche geführt. Dieser Prozess wurde im Juli 2013 abgeschlossen.

Als Ergebnis lehnt der Hamburger Verkehrsverbund die Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt weiterhin uneingeschränkt ab.

Zur Begründung führt der HVV vordringlich aus, dass die Einführung eines Stadttarifs in Norderstedt der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßraum 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.

Ungeachtet dessen besteht für die Stadt Norderstedt rechtlich die Möglichkeit, einen individuellen ÖPNV-Gebietstarif (Stadttarif) zu beschließen und diesen entsprechend über den Kreis Segeberg bei dem HVV zu bestellen.

Ein entsprechender Beschluss der Gremien in der Stadt Norderstedt würde allerdings die Zustimmung des Kreises Segeberg erfordern. Der dortige Kreistag müsste das Norderstedter Stadtticket ebenfalls politisch beschließen, da, wie bereits ausgeführt, gemäß Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein die Aufgaben-trägerschaft des ÖPNV in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Norderstedt hat heute aufgrund seines Standortes innerhalb der Randalage zu Hamburg keinen eigenen Stadtbusverkehr, sondern innerhalb des Stadtgebietes verkehren alle Bus- und Bahnverbindungen grenzüberschreitend. Deshalb sind an der Finanzierung sämtlicher Norderstedter ÖPNV-Verbindungen neben der Stadt Norderstedt stets zwei bzw. drei Partner des Großbereiches beteiligt.

Innerhalb des Norderstedter Stadtgebietes sind heute beide Zentren (Norderstedt-Mitte und Garstedt) mit der Nahbereichskarte zu einem Einzelfahrpreis von 1,90 € erreichbar. Von vielen Haltestellen ist die Anreise sogar mit der Kurzstreckenkarte für 1,40 € möglich. Der höchste Einzelfahrpreis beträgt in Norderstedt 2,95 € (z. B. Buslinie 493 zwischen Quickborner Straße und Glashütte Markt oder AKN A2 zwischen Quickborner Straße und Garstedt).

Um die Kosten für ein Stadtticket in Norderstedt berechnen zu können, wurde der zurzeit niedrigste Einheitsfahrpreis innerhalb des Stadtgebietes (=1,35 €) zugrunde gelegt.

Diese Preisbemessungsgrundlage würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 800T€ bis max. 1.2MIO€ (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 z. Zt. jährlich 565 T€, um 1,2 MIO €, auf insgesamt 1.765.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

Die Stadt würde dann im Jahr – zusammen mit der Kreisumlage – ca. 5,215 MIO€ für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot aufbringen.

Eine Einführung des Stadttickets wäre nicht zum Fahrplanwechsel 2013 / 2014 möglich, sondern könnte aus technischen Gründen erst zum Fahrplanwechsel 2014 / 2015 (vorbehaltlich politischer Beschlüsse in Norderstedt und Segeberg bis Ende 2013) eingeführt werden.

Die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot in Norderstedt kostenlos anzubieten, wurde ebenfalls geprüft und die Kosten dafür ermittelt.

Diese Lösung würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 8 MIO€ bis max. 8,7 MIO€ (brutto) führen.

Dieses Defizit müsste die Stadt Norderstedt dann jährlich aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen und an den HVV (über den Kreis Segeberg) vergüten.

In diesem Falle wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von z. Zt. jährlich 565 T€, um 8,7 MIO €, auf insgesamt 9.265.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

## **b) Fahrplan exklusiv für Norderstedt:**

Norderstedt hat heute keinen eigenen Fahrplan sondern alle ÖPNV-Verbindungen sind im Planwerk des „HVV-Großtarifbereiches“ zusammengefasst enthalten.

Dieser Fahrplan besteht aus 290 Seiten und wird zweimal im Jahr (in einer Auflage von jeweils vierzigtausend Stück) veröffentlicht. Fahrpreise sind in diesem Planwerk nicht enthalten sondern ausschließlich die Bus- und Bahnverbindungen, die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Umsteigemöglichkeiten und die Haltestellenbezeichnungen.

Im Falle einer Einführung des „Norderstedter Stadttickets“ würden alle Bus- und Bahnverbindungen unverändert grenzüberschreitend verkehren.

Allein aus diesem Grund müsste ein separat für Norderstedt aufgelegter Fahrplan schätzungsweise 180 Seiten umfassen.

Die Ausgaben für den „HVV-Gesamtfahrplan“ werden bisher von allen Partnern des Großbereiches zu gleichen Teilen finanziert. Für Norderstedt ist der Anteil in den bereits o. g. ÖPNV-Grundversorgungskosten des Kreises Segeberg enthalten.

Einen exklusiven Fahrplan müsste die Stadt Norderstedt zusätzlich allein finanzieren.

Hierfür wären für jede Auflage 31T€ (brutto) zu zahlen. Insgesamt müsste die Stadt Norderstedt demnach weitere **62 T€/ Jahr** aufbringen.

### Fazit:

Nach Aufstellung des Kosten- / Nutzenvergleiches ist die Einführung eines Fahrplanes für die Stadt Norderstedt weder heute noch in Verbindung mit einer möglichen Einführung eines Stadttickets zu empfehlen.

Unter den o. g. Voraussetzungen kann die hauptamtliche Verwaltung die Einführung eines Stadttickets in Norderstedt (für 1,35 €) ebenfalls nicht 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 weiterentwickeltes 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 %).

Zusätzliche ÖPNV-Investitionen für Taktverdichtungen, Linienenerweiterungen und Gebietsneuerschließungen sind nach Erfahrungen der hauptamtlichen Verwaltung sinnvoller und effektiver als Preisnachlässe. Es erscheint weniger nachhaltig, 1,3 Millionen EURO für eine Einzelfahrkarten-Preisreduzierung von 0,5 CENT bis 0,55 CENT zu investieren.

In der hauptamtlichen Verwaltung liegen keine Beschwerden zu den gültigen Fahrpreisen vor.

### Weiteres Vorgehen / Lösungsvorschlag:

Vor dem Hintergrund der o. g. Sachlage wurde zwischen der Stadt Norderstedt und dem HVV ein Kompromissvorschlag ausgearbeitet und preislich verhandelt.

Dieser beinhaltet folgende Elemente / Maßnahmen:

- Die Stadt Norderstedt verbleibt im HVV-Großtarifbereich mit allen unveränderten Rechten und Pflichten.

- Innerhalb des Norderstedter Stadtgebietes werden Verbilligungen im „Bartarif“ auf folgenden ÖPNV-Verbindungen (mit extremen Preissteigerungen) mittels Zahlungsgrenzaufhebungen vorgenommen.
  - 1) Aufhebung der Zahlungsgrenze „Moorbekhalle“ auf der AKN-Linie (A2) Hierdurch würde sich der Fahrpreis zwischen den Haltestellen „Quickborner Straße“ und „Norderstedt-Mitte“ von heute 1,90€ auf zukünftig 1,40€ reduzieren. Zwischen der Haltestelle „Quickborner Straße“ und der Haltestelle „Garstedt“ würden sich die Fahrkosten von heute 2,95€ auf zukünftig 1,90€ verringern.
  - 2) Entsprechende Aufhebung der Zahlungsgrenze „Friedrichsgabe / Heidberg“ auf den Buslinien 293, 194 und 616.  
Dadurch würden die vorgenannten Preisreduzierungen analog bestehen.
  - 3) Aufhebung der Zahlgrenze „Harkshörn, Mühlenweg (Ost)“ auf der Buslinie 393 und Aufhebung der Zahlgrenze „Glashütte, Glasmoorstraße“ auf der Buslinie 493.  
Beispielhaft würde sich der Einzelfahrpreis infolge dieser Maßnahme auf der Linie 493 zwischen „Glashütte, Markt“ und „U A – Norderstedt-Mitte“ von heute 1,90€ auf zukünftig 1,40€ verringern. Zwischen den Haltestellen „Quickborner Straße“ und „Glashütte, Markt“ sogar von heute 2,95€ auf zukünftig 1,90€.
- Einnahmeverluste infolge der Einführung des verbilligten Bartarifes trägt die Stadt Norderstedt zu vollen Lasten.
- Die Preisbildung für Monats- und Jahreskarten bleibt für den HVV-Großbereich unverändert bestehen.

Für die Umsetzung dieser Leistungen wurde ein Defizit in Höhe von ca. 70T€ (brutto) im Jahr ermittelt.

Dieser Berechnung liegt die Annahme einer weiterhin gleichbleibenden Ausnutzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes zugrunde.

Insofern wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von z. Zt. jährlich 565 T€ um 70T€ auf insgesamt 635.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

Dieses Angebot könnte zum Fahrplanwechsel 2013/2014 eingeführt werden, sofern die entsprechende Bestellung bis Ende Oktober 2013 verbindlich erfolgt.

Die hauptamtliche Verwaltung würde den erzielten Kompromiss zur Umsetzung empfehlen und eine entsprechende Beschlussvorlage für die nächste Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr erstellen.

**Anlagen:**  
keine