

Beste Verbindungen

Die VGN aktuell



Inhalte/Themen

1

Hintergründe und Entwicklungen

2

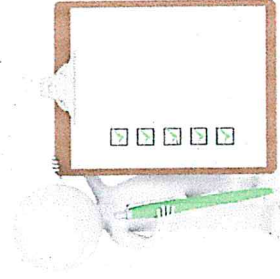
Organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

3

Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

4

Strukturverbessernde Maßnahmen



Inhalte/Themen

1

Hintergründe und Entwicklungen

2

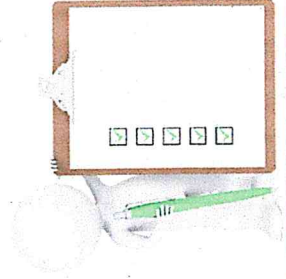
Organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

3

Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

4

Strukturverbessernde Maßnahmen



Hintergründe und Entwicklungen

Von der Idee zur erfolgreichsten U-Bahn Schleswig-Holsteins

- **25. Mai 1984:** Die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein formulieren in einer **Rahmenvereinbarung** den Wunsch zur Verlängerung des Hamburger U-Bahn-Netzes bis Norderstedt Mitte.
- **18. Dezember 1987:** Eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein, dem Kreis Segeberg und der Stadt Norderstedt und den ÖSPNV wird verfasst.

Folgende Vereinbarungen werden getroffen:

- Gründung einer **gemeinsamen Verkehrsgesellschaft der Stadt – Stadtwerke – Norderstedt und des Kreises**
- Von Garstedt bis Norderstedt-Mitte wird die Strecke als U-Bahn und von dort bis Ulzburg-Süd als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs betrieben.

Hintergründe und Entwicklungen

Von der Idee zur erfolgreichsten U-Bahn Schleswig-Holsteins

- Als wesentliche Finanzierungsgrundlage des ÖSPNV auf diesen Strecken wurde zwischen den Stadtwerken Norderstedt und der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH ein **Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag** geschlossen:
 - Dieser begründet die **steuerliche Verrechnung** der Verluste aus dem Verkehrsbetrieb mit Gewinnen aus den übrigen Versorgungssparten der Stadtwerke.
 - Damit **reduziert** sich der von der Stadt Norderstedt zu tragende Verlust um die Steuerersparnis bei den Stadtwerken.
 - Die verbleibende Haushaltsbelastung wird gemäß der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung durch **Ausgleichszahlungen** der Partner Land und Kreis von je einem Drittel gemindert.

Hintergründe und Entwicklungen

Von der Idee zur erfolgreichsten U-Bahn Schleswig-Holsteins

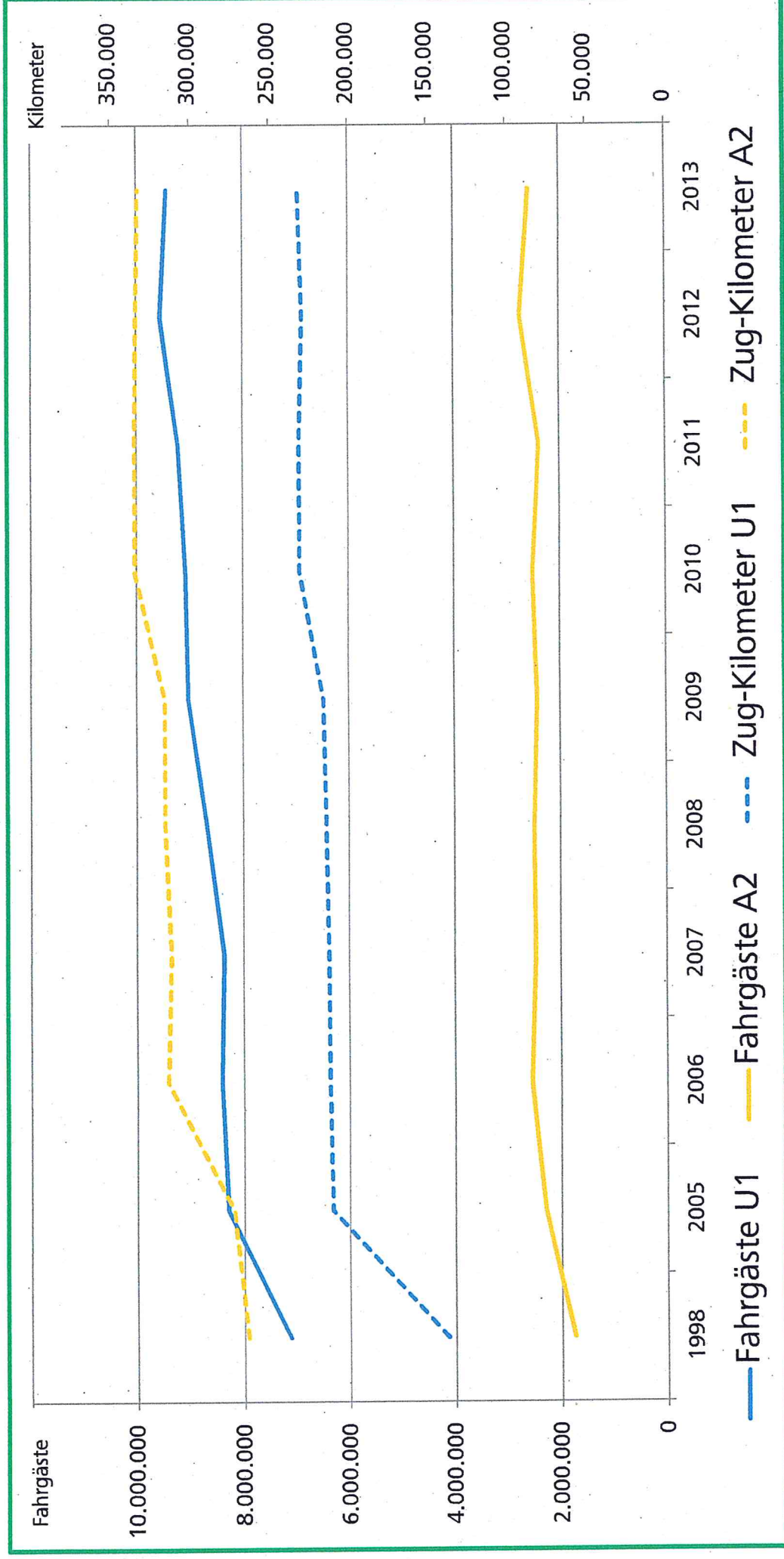
■ Die VGN ist **Mitglied im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)**:

- Sie erhält **anteilige Einnahmen** aus den im gesamten Verbundgebiet erzielten Erlösen aus Verkehrsleistungen.
- Als weitere wesentliche Einnahmen erhält die VGN **Erlöse aus Ausgleichsleistungen** für die Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr sowie von Schwerbehinderten.
- Die Betriebsführung wird für die U-Bahn von der Hamburger Hochbahn AG und für die Eisenbahn (A2) von der AKN Eisenbahn AG aufgrund entsprechender Verträge durchgeführt.

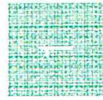


Hintergründe und Entwicklungen

Von der Idee zur erfolgreichsten U-Bahn Schleswig-Holsteins.



Inhalte/Themen



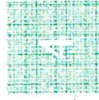
Hintergründe und Entwicklungen



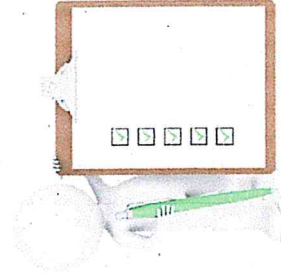
Organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen



Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

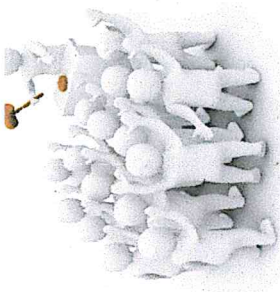


Strukturverbessernde Maßnahmen



Grundlagen

Rechtliche, wirtschaftliche und organisatorische Grundlagen



Rechtliche Grundlagen	Wirtschaftliche Grundlagen	Organisatorische Grundlagen
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Norderstedt, dem Kreis Segeberg und dem Land Schleswig-Holstein vom 18.12.1987 Gesellschaftsvertrag vom 29.07.1988 (gültig in der Fassung vom 01.09.2010) Gegenstand des Unternehmens: öffentlicher Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Norderstedt-Garstedt bis Ulzburg-Süd Körperschaft-, gewerbe- und umsatzsteuerliches Organschaftsverhältnis zwischen der VGN und den Stadtwerken Norderstedt	Rahmenvereinbarung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Land Schleswig-Holstein vom 25.05.1984 Übertragung der Eisenbahn-Konzession für die Strecke Garstedt bis Ulzburg-Süd für 50 Jahre am 20.09.1993 Beitritt der VGN zum Hamburger Verkehrsverbund mit Einbindungsvertrag vom 25.09.1996 Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit den Stadtwerken Norderstedt am 28.09.1998 Vertraglich bilaterale Regelung über die Aufteilung der Einnahmen für die Strecke U1 zum 01.01.1999 Ausgleichszahlung im Ausbildungsverkehr und nach dem IX. Sozialgesetzbuch durch Verträge bzw. Anträge	Gesellschafter: Stadtwerke Norderstedt 75% Kreis Segeberg 25% Geschäftsführung: Jens Seedorff Prokuristen: Andreas Meinken und Michael Voigt Aufsichtsrat: Mitglieder Land Schleswig-Holstein 6 Kreis Segeberg 2 Stadt Norderstedt 2

Inhalte/Themen

1

Hintergründe und Entwicklungen

2

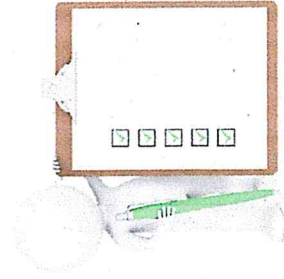
Organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

3

Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

4

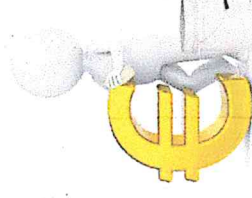
Strukturverbessernde Maßnahmen



Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

Finanzierung ÖSPNV durch Aufgabenträger

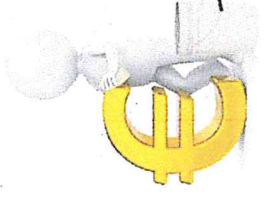
	Plan 2016	Soll 2015	Ist 2014	Ist 2013	Ist 2012	Ist 2011
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	5.116	4.980	5.014	4.370	4.455	4.226
Betriebsführungskosten	6.324	6.377	5.793	6.195	6.550	5.688
Verlust aus Verkehrsleistungen	-1.208	-1.397	-779	-1.825	-2.095	-1.462



Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

Finanzierung Engagement der Stadt Norderstedt

	2014 Ist T€	2015 Soll T€	2016 Plan T€
A. Verkehrsverlust			
Verlustausgleich	793	2.150	1.465
Steuervorteil	-349	-960	-650
Netto-Ertragsreduzierung VGN für städtischen Haushalt	444	1.190	815
Finanzierung öffentlich-rechtliche Vereinbarung	444	1.190	815
Stadt Norderstedt, Kreis Segeberg, Land Schleswig-Holstein	148	397	272
je			



Inhalte/Themen

1

Hintergründe und Entwicklungen

2

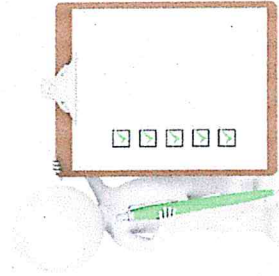
Organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

3

Finanzierung ÖSPNV in Norderstedt

4

Strukturverbessernde Maßnahmen



Strukturverbessernde Maßnahmen

Kontinuierlicher Ausbau des Leistungsangebots zur Steigerung der Attraktivität

Taktverdichtungen:

- 1996: **Betriebsaufnahme** mit einem 20-Minuten-Takt auf der Linie U1, der nur in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wurde. Auf der Linie A2 wurde werktäglich ebenfalls alle 20 Minuten gefahren – sonst alle 40 Minuten.
- 1997: Winterfahrplan – Einführung des **täglichen 10-Minuten-Taktes** auf der Linie U1
- 2000: Verdichtung auf einen **5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit** auf der Linie U1
- 2006: **Verkürzung der Wartezeiten** der A2 in der Hauptverkehrszeit auf maximal 10 Minuten.
- 2008: **Einführung des Nachtverkehrs** der U1 von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag.
- 2009: **Verlängerung des 20-Minutentakts** der A2 von montags-freitags um 2 Stunden und samstags um 6 Stunden bis jeweils 23 Uhr.
- 2010: **Erweitertes Leistungsangebot** der U1 in den Randzeiten der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag.

Strukturverbessernde Maßnahmen

Kontinuierlicher Ausbau des Leistungsangebots zur Steigerung der Attraktivität

Uhrzeit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
U1 1996/97																														
Montag-Freitag	20				alle 20		alle 10			alle 20 Minuten						alle 10	alle 20 Minuten													
Samstag	20										alle 20 Minuten																			
Sonntag	20										alle 20 Minuten																			
U1 2015																														
Montag-Freitag	20				20	10	alle 5 Minuten				alle 10 Minuten				alle 5 Minuten				alle 10 Minuten			alle 20								
Samstag		alle 20 Minuten						alle 10 Minuten										alle 20												
Sonntag		alle 20 Minuten						alle 10 Minuten																	alle 20					
A2 1996/97																														
Montag-Freitag	40									alle 20 Minuten					alle 40 Minuten												alle 40 Minuten			
Samstag	40					alle 40 Minuten																								
Sonntag	40					alle 40 Minuten																								
A2 2015																														
Montag-Freitag	40					20	alle 10 Minuten				alle 20 Minuten				alle 10 Minuten				alle 20			alle 40								
Samstag		alle 60				alle 20 Minuten																	alle 40							
Sonntag		alle 60				alle 40 Minuten																								

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

