

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 17/0232</b>
<b>15 - Nachhaltiges Norderstedt</b>			<b>Datum: 29.05.2017</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Haß, Christine</b>	<b>Tel.: -366</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>01.06.2017</b>	<b>Anhörung</b>
<b>Stadtwerkeausschuss</b>	<b>14.06.2017</b>	<b>Anhörung</b>

**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

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

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:

<b>Betreiber</b>	<b>Aussage</b>
------------------	----------------

<p>HVV</p>	<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"> <li>- Wie ist das Potenzial für ein Mobilitätsticket in Norderstedt einzuschätzen?</li> <li>- Welche Zielgruppen kommen dafür infrage (lokale ÖPNV-Nutzung, ÖPNV-Nutzung auch in Hamburg; regelmäßig mit einem Abo / Großkundenabo, gelegentlich mit Einzel- oder Monatskarten)?</li> <li>- 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 )?</li> <li>- Welche technischen Medien werden (bzw. sollen zukünftig) für die Nutzung eingesetzt werden (Chipkarte und / oder Smartphone-App)?</li> <li>- Welche technische Grundlage wird eingesetzt (bei Karten: z.B. Mifare-Desfire, bzw. Mifare-Classic / bei Smartphones: Unterstützung für welche Betriebssysteme iOS, Android, weitere)?</li> <li>- Wie könnte man sich eine tarifliche Zusammenarbeit vorstellen (z.B. Rabatte bei Car-Sharing-Nutzung für HVV-Stammkunden)?</li> </ul> <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>
<p>SVG</p>	<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>
<p>Stadtwerke</p>	<p>Herr Seedorff antwortet für die Stadtwerke wie folgt:</p>

Norderstedt	<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 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.</p> <p>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</p> <p>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)</p> <p>Qualität und Komfort der Mobilitätsangebote (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Rad, Fuß sowie Car- und Bike-Sharing); Zugang für Menschen mit Einschränkungen / Behinderungen</p> <p>Intermodalität (Angebot und Qualität beim Wechsel der Verkehrsträger)</p> <p>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 er-</p>
-------------	---

	<p>folgen.</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:</p> <p>Stadtwerke Norderstedt als „Betreiber eines Mobilitätstickets“ / Betreibermodell</p> <p>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:</p> <p>„Ich kann nicht erkennen, dass die beschriebene Aufgabe zum Aufgabenspektrum der EGNO zählen könnte.</p> <p>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 leisten kann. Eine Trägerschaft für dieses Vorhaben ist nicht sinnvoll.</p> <p>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.