

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 24/0128</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 06.03.2024</b>
<b>Bearb.:</b>	Kröska, Mario	<b>Tel.:-258</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>02.05.2024</b>	<b>Anhörung</b>

**Mögliche Einführung eines Mondschein-Tickets innerhalb der Stadt Norderstedt; Prüfantrag des KJB im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.02.2024 hier: Beantwortung der Fragen des Kinder- und Jugendbeirates (KJB) im Zuge dieses Prüfantrag**

**Sachverhalt:**

Die im Prüfantrag in der Sitzung des ASV am 15.02.2024 gestellten Fragen des KJB beantwortet die Verwaltung wie Folgt:

- a) *Frage: „Inwiefern ist die Einführung/Umsetzung eines Mondscheintickets innerhalb der Stadt Norderstedt seitens der Verwaltung möglich?“*

Antwort:

Die Einführung / laufende Umsetzung eines Mondscheintickets (welches Personen im Alter zwischen 15 und 26 Jahren und Renten- und Pensionsbezieher\*innen im Alter von 65+ Jahren Taxifahrten täglich in der Zeit von 21.00 Uhr bis 6.00 Uhr zum „halben“ Preis in dieser Stadt ermöglichen soll) ist unter folgenden bestimmten Voraussetzungen möglich:

Da es sich hierbei um **keine** Pflichtaufgabe, sondern um eine **freiwillige** Bezuschussungsmaßnahme handeln würde, wären für eine Realisierung vorab politische Mehrheitsbeschlüsse (als Voraussetzung) in Norderstedt zu treffen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr müsste einer Umsetzung und Freigabe eines solchen Konzeptes mehrheitlich zustimmen. Zudem wären sowohl die Einstellung jährlicher zusätzlicher Finanzmittel (in den städtischen Haushalt) als auch die Schaffung von mindestens zwei Vollzeitverwaltungsplanstellen (zusätzliches Personal im Stellenplan der Stadtverwaltung für diese neue Aufgabe) in diesem Gremium zu beschließen.

- b) *Frage: „Inwiefern ist die Verknüpfung mit einer Mobiltelefon-App möglich?“*

Antwort:

Eine derartige App-Verknüpfung ist technisch möglich und würde ohnehin die Basis für ein erfolgreiches und breit nutzbares Konzept darstellen. Rein manuell (in Behörden, öffentlichen Ämtern oder an Ticketkassen) zu erwerbende Gutscheine oder Fahrkarten – ohne die Werbung und Unterstützung innerhalb digitalisierter Medien – werden erfahrungsgemäß heute nahezu nicht mehr angeboten und von den Nutzern\*innen ansonsten nicht ausreichend an-

Sachbearbeitung	Fachbereichsleitung	Amtsleitung	mitzeichnendes Amt (bei Beschlüssen mit finanziellen Auswirkungen: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-----------------	---------------------	-------------	--	---------------------	---------------------

genommen, bzw. von Jugendlichen fast gar nicht mehr wahrgenommen und somit auch kaum nachgefragt.

c) *Frage: „Inwiefern ist die (im Prüfantrag des KJB) genannte Kostendeckung umsetzbar?“*

Antwort:

Zu einer Kostendeckung, bzw. zu einem möglichen Defizitausgleich kann gegenwärtig noch keine belastbar verbindliche Aussage getroffen werden. Dazu müsste erst ein entsprechend detailliertes Rabattkonzept (auf die vorhandene Einwohnerdichte und die vorhandene Infrastruktur der Stadt Norderstedt ausgerichtetes) Konzept erarbeitet werden. Hierfür gibt es bisher noch keinen politischen Auftrag und keine Finanzmittel.

Ansonsten ist hierzu die Beantwortung der Frage d) maßgebend.

d) *Frage: „Wieviel Geld sollte dafür in den Haushalt eingestellt werden?“*

Antwort:

Diese Frage kann zurzeit noch nicht sicher beantwortet werden, da die Stadtverwaltung (noch) keine exakten Vergleichswerte zu dieser Thematik besitzt. Die Wohngebiete, die Infrastruktur, die ÖPNV-Angebote, die Verleihangebote, die Bustaktungen und alle Bahnlinienangebote im Einzugsbereich der zahlreichen bundesweit agierenden Landkreise (auch die des Amtes Itzehoe Land) unterscheiden sich in der Regel erheblich von denen innerhalb der Metropolregion Hamburg und der Stadt Norderstedt.

Dennoch ist (aufgrund der Erfahrungen in anderen Verwaltungen und nach erfolgten Abstimmungen mit den dort zuständigen Kollegen\*innen) von folgenden Schätzwerten auszugehen:

- zusätzliche Personalkosten (mindestens 2 Planstellen) in Höhe von gesamt rd. 150.000,00 EURO im Jahr (brutto);
- zusätzliche Verwaltungs-/ Unterhaltungs- und Werbekosten in Höhe von rd. 20.000,00 EURO im Jahr (brutto);
- Defizitausgleich für eingelöste Gutscheine\* bei beteiligten Taxiunternehmen in Höhe von grob geschätzt mindestens rd.580.000,00 EURO (brutto) im Jahr.

*\*als Basisschätzung wurden die vorhandenen Angebote / Erfahrungswerte / Angebotszeiten und Einwohnerzahlen verschiedener Kommunen/Kreise angefragt, dann miteinander verglichen und schlussendlich auf das angefragte Konzept „Norderstedt-spezifisch“ hochgerechnet / eingeschätzt. Dieser Wert könnte sich daher auch deutlich erhöhen!*

**Gesamtaufwand im Jahr ca. 750.000,00 EURO (brutto).**

**Einmalige Planungs- und Herstellungskosten ca. 30.000,00 EURO (brutto).**

*Anmerkungen zur Kostenberechnung/Schätzung:*

Dieser Kostenschätzung liegen die Konzeptparameter der Stadt / dem Landkreis Itzehoe zugrunde, wie im Sachverhalt der KJB Anfrage aufgeführt.

(Prüfauftrag = anspruchsberechtigte Nutzergruppe\* im Alter von 15 bis 26 Jahren zuzüglich Senioren ab 65+, ermäßigte Taxifahrten in der Zeit von 21.00 Uhr abends bis 6.00 Uhr morgens und 50% Bezuschussung der erworbenen Gutscheinwerte durch die Stadtverwaltung).

*\*Zurzeit (Stand 02/2024) liegt die Gesamteinwohnerzahl in Norderstedt bei rd. 84.000 – Davon entfallen auf die Altersgruppen der 15 bis 26 Jahre alten Menschen rd. 9.400 und auf die Altersgruppen der 65+ Jahre alten Menschen = rd.19.300. Dies zusammen ergibt ca. 28.700 Menschen innerhalb der angefragten Altersgruppen. Davon wurden geschätzt 17 % teilneh-*

mende Personen angenommen. Dies ergibt ca. 4.880 zukünftige anspruchsberechtigte Kunden\*innen, die Gutscheine im Wert von durchschnittlich 10 EURO im Monat regelmäßig erwerben, bzw. dafür 50 % Zuschuss (10€) von der Stadt beanspruchen = 4.880 x 10 EURO im Monat x 12 Monate = abgerundet. 580.000,00 EURO im Jahr.

Zum Vergleich: Würden nur die Nutzergruppen der 15 bis 26 Jahre alten Personen bezuschusst, ergäbe dies sehr viel geringere Defizitkosten (17% von 9.400 Personen = 1.600 Kunden\*innen x 10EURO im Monat x 12 Monate = abgerundet 190.000,00 EURO im Jahr).

#### Abschlussbemerkung:

Der Zuschussbedarf fällt unter anderem deshalb vergleichsweise hoch aus, da das Rabattangebot täglich (und nicht nur an Wochenenden + Sonn- und Feiertagen) nachgefragt wurde und zudem fast ein Drittel der Gesamteinwohnerzahl der Stadt Norderstedt anspricht. Zudem bedingt dieses völlig neue Dienstleistungsangebot in jedem Fall die Einstellung zusätzlichen Personals in der Verwaltung

- e) Frage: „Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche Taxiunternehmen in Norderstedt sich dazu bereit erklären würden, an so einem Projekt teilzunehmen“.

#### Antwort:

Taxiunternehmen unterliegen weder einem offiziell zentral ansprechbaren Dachverband, noch sind diese in der Regel breit organisiert zusammengeschlossen. Im Gegenteil, - Taxibetreiber\*innen agieren oft als Einzelunternehmungen am Markt.

Insofern kann das erbetene Auskunftersuchen nicht (wie gewünscht) zeitnah durchgeführt werden. Darüber hinaus wäre es datenschutz- und vergaberechtlich unzulässig, bereits jetzt öffentlich mitzuteilen, welche Taxiunternehmen an einem derartigen Konzept (verbindlich) teilnehmen würden/wollen.

Dies erscheint jedoch auch unnötig, weil die Erfahrung anderer Kommunen zeigen, dass (sobald ein solches Konzept in einer Gemeinde oder in einem Landkreis angeboten wird) sich zahlreiche Taxiunternehmen in Eigeninitiative an die zuständige Kommune/Gemeinde wenden und aus wirtschaftlichen Gründen in der Mehrzahl für derartige Leitungen zur Verfügung stehen.

Bundesweit können sich die Nutzer (über die vorhandene Rabattticket Mobil App's) aus einem großen Bieterkreis an Taxiunternehmen) bedienen. Analog würde dies in Norderstedt sicherlich gleichartig funktionieren.

Nach Rücksprache mit den in Itzehoe zuständigen Kollegen\*innen, bereiten die Abrechnungen dieser Gutscheine jedoch arbeits- und kostenintensive Bürokratieaufwände (unterschiedliche Zahlensysteme, Zahltransfer zwischen Taxiunternehmen und Verwaltung, Zahlverkehre zwischen privaten Nutzern\*innen und Verwaltung, etc. – zudem viel Kundenberatung und Kundenverkehr), welche letztlich auch von der Stadtverwaltung zu zahlen sind und den hohen Verwaltungskostenanteil erklären.

Zudem gilt das Rabattsystem nur innerhalb des Landkreises. Übertragen auf eine Stadt (wie Norderstedt) wären Fahrten über die Stadtgrenze hinaus auch hier dann nicht oder nur sehr eingeschränkt zuschussfähig. Dies lässt schon jetzt ein hohes Diskussions- und Beschwerdeaufkommen erwarten (aufgrund der Nähe zu Hamburg und der zahlreich direkt angrenzenden Nachbargemeinden).

#### Abschließend noch einige hilfreiche Informationen / Anmerkungen:

- Nach erster Einschätzung und Bewertung wird empfohlen – sollten die politischen Entscheidungsträger eine Ausarbeitung / Ausführungsplanung dieses Rabattsystems wünschen – die dafür zugrundeliegenden Konzeptzielsetzungen und anspruchsberechtigten Gruppen zu modifizieren, bzw. zu überdenken. Beispielsweise erscheint es Bürgern nicht vermittelbar, dass volljährige Personen bis zu einer Altersgrenze von

einschl. 26 Jahren für Taxifahrten einen Rabatt erlangen, um dessen Eltern finanziell und zeitlich zu entlasten. Die Konzeptbegründung wäre in diesem Falle eher mit anderen Zielsetzungen zu belegen. Zudem bewirkt ein sehr breit angelegter täglich bezuschusster Personenkreis – infolge der anspruchsberechtigten Altersgruppen zw. 15 und 26 Jahren zuzüglich der Senioren ab 65 Jahren – ein extrem hohes Defizitgeschäft.

- Im Falle der Konzepterweiterung um den Personenkreis der Pensionär\*innen und Rentner\*innen (65+ Senioren) wird angeregt, hier als Parameter zumindest eine Einkommensgrenze (Anspruchsberechtigung sollte sich an der Renten- oder Pensionsbezugshöhe orientieren / z.B. nur Rentner die einen Sozialpass besitzen erfüllen die Teilnahmebedingungen) festzulegen.
- Darüber hinaus ist fest davon auszugehen, dass neben den bereits hinzugefügten Seniorengruppen weitere/andere Personengruppen (z. B. mobilitätsbeeinträchtigte Menschen, alleinerziehende Menschen oder Menschen mit sehr geringem Einkommen) gleichartige Rabattkonzepte beanspruchen würden, sobald sich die Stadt für die Einführung (des vom KJB vorgeschlagenen) Taxirabattkonzeptes entscheiden würde.
- Weiteren besteht in der Stadt Norderstedt – täglich in der Zeit von 21.00 Uhr bis 6.00 Uhr – ein ÖPNV-Angebot. Die Stadt Norderstedt verfügt aktuell über ein sehr leistungsfähiges Bahn- und Busnetz innerhalb des HVV/AKN und HHA - Verbundes. Innerhalb der Woche verkehrt von Montag bis Freitag in der Zeit von 12.50 Uhr (nachts) bis 5.00 Uhr (morgens) kein Bahn-ÖPNV und auch der Busbetrieb ist in dieser Zeit weitestgehend eingestellt. An den Wochenenden (SA-SO) und an Feiertagen fahren die AKN und die U-Bahn-Linie U1 uneingeschränkt (24 Stunden) und auch der Busbetrieb verkehrt.
- Die ÖPNV- und Mobilitätsangebote im ländlichen Umfeld des Amtes Itzehoe (Einwohner im Kreis Steinburg) sind nicht mit den Gegebenheiten innerhalb der Stadt Norderstedt zu vergleichen. Itzehoe und der Kreis Steinburg verfügt weder über eine U-Bahn/AKN-Linie noch über ein ständig und anteilig durchgehend verkehrendes Bus-ÖPNV-Angebot. Zudem gibt es im Landkreis Itzehoe kein öffentliches Fahrradverleihsystem. In der Regel fahren werktags dort in den Kreisgebieten schon ab 18.00 Uhr keine Busse mehr und an den Wochenenden besteht fast kein öffentliches Nahverkehrsangebot, so dass dort Taxifahrten oft die einzige öffentliche Transportalternative darstellen.
- Bundesweit bieten Städte (Einwohnerzahl über 70.000) derartige Taxirabattsysteme für Jugendliche selten oder überwiegend gar nicht an. Diese Angebote sind in ländlich geprägten Regionen vorzufinden und in der Regel dort stets außerhalb der ÖPNV-Betriebszeiten erhältlich.

**Zur Veranschaulichung werden in verschiedenen (Bundes-)Ländern und Regionen folgende (ähnliche) Taxi-Rabattsysteme angeboten (einige Beispiele):**

- 1.) Das „*Fifty-Fifty-Taxi*“ im Landkreis Heilbronn (Baden-Württemberg) wird an Wochenenden und an Feiertagen zwischen 0.00 Uhr und 6.00 Uhr angeboten. Dort wird 50 % Rabatt für die Altersgruppen zwischen 16 und 25 Jahren gewährt.
- 2.) Im Bundesland Sachsen-Anhalt besteht in zahlreichen Landkreisen das 50% Rabattmodell „...*mit dem Taxi von der Party nach Hause*“. Dies wird an Wochenenden und Feiertagen in der Zeit von 18.00 Uhr bis 06.00 Uhr für die Altersgruppen von 16 bis 26 Jahren angeboten.
- 3.) In den bayerischen Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab besteht für Jugendliche zwischen 14 und 26 Jahren das sog. „*Fifty-Fifty-Taxi*“. Dort gelten 50 % Rabatt in

Form von Gutscheinen am Wochenende von Freitag ab 18.00 Uhr bis Sonntag 0.00 Uhr und an gesetzlichen Feiertagen (sowie jederzeit während der Schulferien).

- 4.) In den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gibt es ebenfalls (dort allerdings in Kooperation mit einer Krankenkasse) in vielen Landkreisen Taxi-Rabattgutscheine mit dem Slogan „50/50 zur Disco und wieder nach Hause“ zu kaufen. Diese Gutscheine gelten für Jugendliche von 16 bis 25 Jahren in jeder Freitag- und Samstagnacht sowie in den Nächten vor und an gesetzlichen Feiertagen (jeweils von 20 Uhr bis 8 Uhr des Folgetages).
- 5.) In dem bayrischen Landkreis Eichstätt besteht für Jugendliche zwischen 14 und 26 Jahren ebenfalls ein sog. „Fifty-Fifty-Taxi“. Dort gelten 50 % Rabatt in Form von Gutscheinen stets am Wochenende, an gesetzlichen Feiertagen und während der Faschingszeit (immer von 19.00 bis 5.00 Uhr).
- 6.) Die Stadt München bietet (als einzige Großmetropole) ein völlig anderes Rabattsystem an. Das dortige Gutscheinprogramm „Frauen-Nacht-Taxi“ unterstützt (nur) Frauen finanziell bei einer nächtlichen Taxifahrt innerhalb der Münchener Stadtgrenzen. Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr können Frauen pro Taxifahrt einen Wertgutschein in Höhe von zehn Euro einlösen, wenn diese zu einer privaten Wohnadresse fahren. Pro Fahrt kann ein Gutschein eingereicht werden, dies gilt auch wenn mehrere Frauen gemeinsam ein Taxi nutzen. (Vergleichbare Angebote bestehen u. a. auch in den Städten Mannheim, Freiburg und Hannover).

#### Fazit dazu:

In der Regel beschränken sich bundesweit die vergleichbaren Taxi-Rabatt-Konzepte auf die Wochenendzeiten und die gesetzlichen Feiertage.

Vergleichbare Angebote für Senioren bestehen nicht oder nur sehr selten und dann auch nicht in Zusammenhang mit den Programmen für Jugendliche, sondern in Form separater Rabattangebote.

Jeder Landkreis gestaltet insofern sein(e) Angebot(e), die dazugehörige App und die Anspruchsberechtigungen der teilnehmenden Altersklassen höchst individuell und ein Austausch / eine Abstimmung (stadt-, kreis- und länderübergreifend) findet selten bis gar nicht statt.

Auch die Taxiauswahl wird überall unterschiedlich praktiziert (in einigen Kreisen sind teilnehmende Taxiunternehmen deutlich ausgeschildert, in anderen Regionen sind diese nur über die konzepteigene App lokalisierbar).

Lediglich ein Attribut ist bei nahezu allen „Taxirabattsystemen“ gleichartig vorzufinden: In der Regel können die Taxirabattangebote nur **außerhalb** der ÖPNV-Betriebszeiten und nur **innerhalb** der Kreisgrenzen genutzt werden.

- Das vom KJB angefragte Rabattsystem (wie es analog im Landkreis Itzehoe besteht) würde den Bedarf des täglichen öffentlichen Personenverkehrs sehr breit angelegt, täglich auf PKW-Einzelfahrten verlagern, in diesem Falle auf Taxis. Da dieses Vorgehen evtl. deshalb nicht verkehrsmindernd und somit auch nicht CO2 reduzierend wirken könnte, wäre eine noch zu erarbeitende Klimabilanz hierzu dringend erforderlich / angeraten. Andere Landkreise oder dazu befragte Kommunen konnten zu aktuellen Umweltbilanzen / CO2-Auswirkungen (Klimaneutralitätsbilanzen) leider keine Auskünfte / Berechnungen erteilen / vorlegen.

- Die Stadt Norderstedt investiert bekanntermaßen – zuzüglich der Kreisumlage für das ÖPNV-Grundversorgungsangebot – im Jahr über 1.2 Millionen EURO für Bus- und Bahnverbesserungen (dazu gehören Linienergänzungen Taktverdichtungen und kommunalübergreifende Angebote).  
Diese Summen und bestehenden Maßnahmen wären – im Falle einer gewünschten TAXI-Rabatt-Konzeptausarbeitung – grundlegend zu überprüfen, ggf. auch neu zu überdenken oder zu reduzieren, da ansonsten ein zusätzlicher ÖPNV-Defizitanstieg – infolge der o. a. Fahrgastverlagerung – unvermeidbar wäre.
- Finanzielle Förderprogramme (z. B. der Landes-oder Bundesregierung) für eine erstmalige Umsetzung oder kontinuierliche Reduzierung der laufenden Unterhaltungskosten (für den laufenden Betrieb) solcher Taxi-Rabatt-Systeme werden zurzeit leider nicht angeboten / sind nicht verfügbar.