

Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2022/237-01
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung, Regionalmanagement, Klimaschutz Datum: 02.02.2023

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	01.03.2023	Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz
Ö	23.03.2023	Hauptausschuss
Ö	30.03.2023	Kreistag des Kreises Segeberg

Antrag der Stadt Norderstedt auf Einrichtung einer neuen Buslinie im Glashütter Damm

Ziel 4 - wirtschaftliche Entwicklung

Ziel 5 - Zusammenleben aller Menschen

Ziel 7 - Natur-, Landschafts- und Klimaschutz

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Kreises Segeberg beschließt:

- (A) Die neue Buslinie im Glashütter Damm wird wie in der Vorlage näher beschrieben zum Fahrplanwechsel 12/2024 umgesetzt.
- (B) Die neue Buslinie im Glashütter Damm wird wie in der Vorlage näher beschrieben zum Fahrplanwechsel 12/2024 umgesetzt, sofern die antragsstellende Stadt Norderstedt die erforderliche Finanzierung gemäß RNVP-Regularien für zunächst 2 Jahre bis Ende 2026 übernimmt.

Zusammenfassung:

Gemäß strategischer RNVP-Zielsetzung soll der ÖPNV-Gesamtanteil am Verkehrsmarkt bis 2026 auf 15% gesteigert werden.

Die Stadt Norderstedt hat die Einrichtung einer neuen Buslinie mit E-Kleinbussen im Glashütter Damm beantragt, um die dortige ÖPNV-Versorgungslücke zu schließen. Die Maßnahme steht im Einklang mit dem 5. RNVP und ist insofern fachlich plausibel.

Die Umsetzung der Vorzugsvariante „Garstedt“ ergibt einen Finanzierungsbedarf von 1 Mio. € pro Jahr (Prognose Preisstand 2023).

Die Betriebsaufnahme mit E-Kleinbussen ist nach heutigem Stand erst zum Fahrplanwechsel 12/2024 realistisch, erfordert wegen der deutlich verlängerten Lieferzeiten für Busse aber eine zeitnahe Beschlussfassung.

In diesem Kontext ist zu entscheiden, ob der Kreis Segeberg die Maßnahme als Bestandteil seiner gesetzlichen Verantwortung als ÖPNV-Aufgabenträger betrachtet, annimmt und umsetzt. Oder ob er gemäß RNVP-Regularien die Finanzierung im Rahmen einer 2-jährigen Anschubfinanzierung zunächst der Stadt Norderstedt zuordnet und ggf. anschließend selbst übernimmt.

Sachverhalt:

Gemäß strategischer RNVP-Zielsetzung soll der ÖPNV-Gesamtanteil am Verkehrsmarkt bis 2026 auf 15% gesteigert werden. Zur Zielerreichung wurde im RNVP ein umfangreiches Entwicklungskonzept verankert, das sich aus zahlreichen, in Prioritätsklassen strukturierten Maßnahmen zusammensetzt.

Die Stadt Norderstedt hat die Einrichtung einer neuen Buslinie mit E-Kleinbussen im Glashütter Damm beantragt, um die dortige ÖPNV-Versorgungslücke zu schließen. Der Antrag entspricht den im 5. RNVP verankerten Regularien (vgl. Kap. 4.4.2), die Maßnahme selbst steht im Einklang mit dem Entwicklungskonzept des 5. RNVP (vgl. Kapitel 8.3.2.1, Nr. 8 und Kapitel 8.6.2) und ist insofern auch fachlich plausibel. Als notwendige Entscheidungsgrundlage wurde ein konkretes Linienkonzept entwickelt sowie der Finanzierungsbedarf ermittelt.

Die Maßnahme Glashütter Damm gehört zur RNVP-Prioritätsklasse 2, deren schrittweise Umsetzung sich folgerichtig an den Abschluss der Prio 1-Maßnahmen anschließt. Dass aus der Vielzahl von Prio 2-Maßnahmen die Wahl auf den Glashütter Damm fiel, ist auf den Norderstedter Antrag zurückzuführen.

Bei der Entwicklung des Fahrplankonzepts wurde einheitlich die Angebotsqualität zu Grunde gelegt, auf der alle Norderstedter Buslinien standardmäßig basieren (vgl. StV-Standard gem. RNVP-Kapitel 5.1.6):

- Mo – Fr: 20-Min-Takt von 5 – 24 h,
- Sa: 20-Min-Takt von 7 – 24 h,
- So: 20-Min-Takt von 9 – 24 h.

Bei der Entwicklung des Linienführungskonzepts wurden gemäß Antrag zwei Varianten konkretisiert und verglichen:

- Variante „Garstedt“: Glashütte, ZOB – Glashütter Damm – U Garstedt,
- Variante „Ochsenzoll“: Glashütte, ZOB – Glashütter Damm – U Ochsenzoll.

Relevanter Unterschied beider Varianten ist insofern der Endpunkt, an dem die neue Buslinie jeweils mit der U1 und diversen Buslinien verknüpft wird. Daraus ergeben sich zudem Unterschiede im Finanzierungsbedarf (Prognose Preisstand 2023), der aus der verschiedenen Linienlängen sowie einem territorialen Anteil Hamburgs in der Variante Ochsenzoll resultieren. Der Finanzierungsbedarf wurde

aus Erkenntnissen ähnlicher E-Kleinbuslinien abgeleitet, die mit Prognose-/Übertragbarkeitsunsicherheiten verbunden sind; eine grundsätzliche Vergleichbarkeit wird angenommen.

- Variante „Garstedt“: 1 Mio. € pro Jahr,
- Variante „Ochsenzoll“: 0,92 Mio. € pro Jahr, wovon 0,85 Mio. € territorial auf SE und 0,07 Mio. € auf HH entfallen.

Eine etwaige Förderung konnte in dieser Finanzierungsprognose mangels belastbarer Grundlage nicht berücksichtigt werden. Sollten sich Fördermöglichkeiten eröffnen wird versucht werden, diese zu aktivieren, so dass der Finanzierungsbedarf im Erfolgsfall geringer ausfallen könnte, sich jedoch aktuell nicht seriös abschätzen lässt.

Im Vergleich wird die Variante „Garstedt“ als vorteilhaft bewertet, weil dort mit dem Herold-Center ein Standort mit insgesamt größerer Attraktivität direkt erreicht und daher ein höherer verkehrlicher Nutzen sowie Markterfolg der neuen Buslinie erwartet wird. Vor diesem Hintergrund wird der sich bei der Variante Garstedt ergebende, höhere Finanzierungsbedarf als gerechtfertigt bewertet. Die Variante „Ochsenzoll“ stünde zudem unter dem Vorbehalt der notwendigen Zustimmung Hamburgs zur Übernahme des dortigen territorialen Anteils.

Zu entscheiden ist schließlich darüber,

- ob der Kreis Segeberg den Antrag als Bestandteil seiner gesetzlichen ÖPNV-Verantwortung betrachtet, annimmt und umsetzt.
- Oder ob er von der im RNVP geregelten Möglichkeit Gebrauch macht, die Antragsstellerin die Finanzierung im Rahmen einer 2-jährige Anschubfinanzierung zunächst selbst übernehmen zu lassen. In diesem Fall wäre nach den 2 Jahren vom Kreis zu entscheiden, ob die Leistung in das Grundangebot aufgenommen wird. Dabei wird ein Nachfragewert von durchschnittlich 5 Fahrgästen pro Fahrt als Voraussetzung zur Übernahme in das Grundangebot angesetzt.

Der Kreis Segeberg hat ab dem Jahr 2019 sämtliche bisherigen ÖPNV-(Mit)Finanzierungen kreisangehöriger Kommunen sowie die bisherigen örtlichen Aufgabenträgerschaften der Städte Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Kaltenkirchen und Norderstedt übernommen. Im Ergebnis steht eine Struktur, die alle finanziellen und rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeiten in transparenter, synergetisch-effizienter und damit bürokratiearmer Weise beim Kreis bündelt und so ein kreisweit-zentrales ÖPNV-Management aus einer Hand ermöglicht. Deshalb ist es aus Sicht eines möglichst effizienten, bürokratiearmen ÖPNV-Managements und im Einklang mit der rechtlichen ÖPNV-Zuständigkeit grundsätzlich sinnvoll und erstrebenswert, dass der Kreis Segeberg die ÖPNV-Finanzierung auch für diese Maßnahme vollständig selbst trägt.

Die Rückkopplung mit der VHH als operativer Vertragspartnerin für den ÖPNV-Betrieb im hiesigen Teilnetz SE1/2 hat ergeben, dass eine Betriebsaufnahme mit E-Kleinbussen erst zum Fahrplanwechsel 12/2024 realistisch ist. Der Grund dafür besteht in den durch die globalen Lieferkettenprobleme deutlich verlängerten Lieferzeiten, die mehr Vorlaufzeit bedingen, weshalb die Entscheidung schon zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich ist.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein

☒ Ja:

☐ Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten
2024: 60 T€ für die KWs 50 – 52 ab Fahrplanwechsel
Ab 2025: 1 Mio. € jährlich

☐ Mittelbereitstellung

☒ Teilplan: 547

In der Ergebnisrechnung

Produktkonto: 5313200000 Zusch.

Pers.nahverkehr

In der Finanzrechnung investiv

Produktkonto:

☐ Der Beschluss führt zu einer über-/außerplanmäßigen Aufwendung bzw. Auszahlung
in Höhe von _____ Euro
(Der Hauptausschuss ist an der Beschlussfassung zu beteiligen)

☐ Die Deckung der Haushaltsüberschreitung ist gesichert durch Minderaufwendungen bzw. -auszahlungen beim Produktkonto:

☐ Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim Produktkonto:

Steuerliche Relevanz

☐ Einschätzung durch den FD 20.00 erfolgt

☐ Keine steuerliche Relevanz gegeben

Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen sind betroffen:

☐ Nein

☒ Ja:

Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen wurden berücksichtigt:

☐ Nein

☒ Ja: | Es werden barrierefreie Niederflurbusse eingesetzt.

Anlage/n: