

<b>Beschlussvorlage</b>	Drucksache-Nr.:
<b>der Kreisverwaltung Segeberg</b>	<b>DrS/2014/235</b>

Fachdienst Kreisplanung

Datum: 27.11.2014

Beratungsfolge:

Status                      Sitzungstermin      Gremium

Ö                              03.12.2014      Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz

Endgültige Entscheidung trifft:

**Mitfinanzierung des 10-Min-Taktes auf den Bahnlinien A1 und A2 südlich Kaltenkirchen ab 2015**

**Beschlussvorschlag:**

Nach dem derzeitigen Verhandlungsstand zeichnen sich folgende Beschlussvarianten ab: Die Mitfinanzierung des 10-Min-Taktes auf den Bahnlinien A1 und A2 südlich Kaltenkirchen wird ab 2015 bis zur Inbetriebnahme der S21-Nordverlängerung (vgl. ab dem Jahresfahrplan 2020) folgendermaßen fortgesetzt:

- Variante A: Finanzierungsbeitrag 2015 = T€ 35 mit anschließender Abschmelzung um 2% pro Jahr.
- Variante B: Finanzierungsbeitrag 2015 = T€ 43,65 mit anschließender Abschmelzung um 3% pro Jahr.

Vor dem Hintergrund des schwierigen Verhandlungsstandes drängt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine der Varianten für eine Beschlussempfehlung auf. Ein Beschluss sollte daher nach weiterer mündlicher Erläuterung in der Sitzung erfolgen.

## Sachverhalt:

### Ausgangssituation

Der Kreis Segeberg (SE) und das Land Schleswig-Holstein (SH) schlossen 1996 eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖV). Ziel dieser ÖRV ist, neben der Realisierung des zweigleisigen Ausbaus den damaligen 20-Min-Takt südlich Kaltenkirchen auf einen 10-Min-Takt zu verdichten und diese Maßnahme gemeinschaftlich zu finanzieren.

In einer zweiten ÖRV vereinbarten SE, Henstedt-Ulzburg (HU) und Kaltenkirchen (Kaki) 1997 ebenfalls eine gemeinschaftliche Finanzierung der Taktverdichtung, wonach HU und Kaki zusammen 50% des SE-Finanzierungsanteils tragen.

Die Taktverdichtung wurde mit dem Jahresfahrplan 2006 umgesetzt (Anlage 1). Für den durch die AKN ermittelten Finanzierungsbedarf von T€ 185/a wurde verabredet, dass SH davon T€ 123 und SE T€ 62 tragen; vom SE-Anteil tragen HU und Kaki T€ 31.

Im Rahmen einer ersten Revision wurde festgestellt, dass die Taktverdichtung am Verkehrsmarkt erfolgreich ist und somit die Voraussetzung für einen Weiterbetrieb gegeben ist. Vor diesem Hintergrund wurde vereinbart, die Maßnahme fortzusetzen, den SE-Finanzierungsbeitrag ab 2010 auf T€ 45/a zu reduzieren und bis 2014 festzuschreiben (die HU/Kaki-Anteile reduzierten sich entsprechend). Insofern ist ab 2015 eine neue Regelung zu treffen.

### Neuregelung ab 2015

SE (vertreten durch die SVG), HU und Kaki haben mit der LVS (vertritt SH) und der AKN intensiv über eine Neuregelung verhandelt. Dabei betonten die drei kommunalen Partner, dass sie die Fortsetzung des 2010 eingeleiteten Abschmelzungsprozesses bei Aufrechterhaltung der Taktverdichtung erwarten. Sie machten ferner die Erwartung deutlich, dass die kommunale Mitfinanzierung zum Zeitpunkt der geplanten S21-Nordverlängerung (vsl. ab dem Jahresfahrplan 2020) enden möge, Begründung: Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gesetzliche Aufgabe des Landes, die kommunale Mitfinanzierung wird insofern als eine endliche Anschubfinanzierung betrachtet und es werden durch die S21 erhebliche Nachfrage- und Einnahmesteigerungen erwartet. Die LVS formulierte demgegenüber die Erwartung eines höheren kommunalen Engagements, Begründung: Kostensteigerungen bei der AKN für die Taktverdichtung von rund T€ 100/a.

Im Rahmen der Verhandlungen wurde kein Konsens gefunden, vielmehr kristallisierten sich folgende zwei Positionen heraus:

**Variante A** ist die kommunale Position, wonach der Finanzierungsbeitrag in Anlehnung an die vereinbarte Abschmelzung der Finanzierung der HVV-tariflichen Einstufung Quickborns, Elleraus und Kaltenkirchens zurückgeführt wird. Danach wird der kommunale Beitrag für 2015 auf T€ 35 reduziert und in den Folgejahren um 2,0%/a weiter abgeschmolzen (Anlage 2).

**Variante B** ist die LVS/SH-Position als Antwort auf die kommunale Position, wonach der Finanzierungsbeitrag von T€ 45/a ab 2015 um 3,0%/a abgeschmolzen wird (Anlage 3).

### Fachliche Stellungnahme

Nach dem derzeitigen Verhandlungsstand zeichnen sich folgende Beschlussvarianten ab:

Die Mitfinanzierung des 10-Min-Taktes auf den Bahnlinien A1 und A2 südlich Kaltenkirchen wird ab 2015 bis zur Inbetriebnahme der S21-Nordverlängerung (vsl. ab dem Jahresfahrplan 2020) folgendermaßen fortgesetzt:

- Variante A: Finanzierungsbeitrag 2015 = T€ 35 mit anschließender Abschmelzung um 2% pro Jahr.
- Variante B: Finanzierungsbeitrag 2015 = T€ 43,65 mit anschließender Abschmelzung um 3% pro Jahr.

Es ist abzuwägen und zu entscheiden, ob eine der beiden Varianten oder womöglich Mischformen weiter verfolgt werden sollen.

### Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Ja:

Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten

Die Ansätze aus den Vorjahren in Höhe von 45.000 € werden im HH-Entwurf 2015 entspr. Variante A auf 35.000 € reduziert. Sollte dagegen Variante B zum Tragen kommen, wäre dieser Ansatz wieder auf 44.000 € zu erhöhen.

Mittelbereitstellung

Teilplan:

In der Ergebnisrechnung

Produktkonto:

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: Teilplan: 547 ÖPNV,  
5315400000 Defizitausgleich A1

Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim Produktkonto:

### Bezug zum strategischen Management:

Nein

Ja; Darstellung der Maßnahme

### Anlage/n:

1. Taktverdichtung - Aufstellung der zusätzlichen Fahrten
2. Variante A „kommunale Position“
3. Variante B „LVS/SH-Position“