

Beschlussvorlage	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2017/103

Fachdienst Kreisplanung

Datum: 23.05.2017

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	14.06.2017	Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz
Ö	27.06.2017	Hauptausschuss
Ö	29.06.2017	Kreistag des Kreises Segeberg

Endgültige Entscheidung trifft: Kreistag des Kreises Segeberg

Umsetzung des 4. Regionalen Nahverkehrsplans - Ausbau der Buslinie 7550

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz und der Hauptausschuss empfehlen, der Kreistag beschließt:

Die Buslinie 7550 Bad Segeberg – U Ochsenzoll wird mit Wirkung ab dem Fahrplanwechsel am 10.12.2017 gemäß der Optionen 1 und 2 ausgebaut und die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt.

Sachverhalt:

Am 01.03.2017 beschloss der Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz (UNK) einstimmig, die SVG mit der Konkretisierung des im 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) enthaltenen Konzeptes zur Ausweitung der Spätverbindungen auf der Linie 7550 Bad Segeberg – U Ochsenzoll zu beauftragen. Neben einem Fahrplanentwurf sollen auch die damit verbundenen und gemäß RNVP jährlich TEUR 62 betragenden Kosten überprüft, aktualisiert und die Ergebnisse dem UNK am 14.06.2017 vorgelegt werden. Ziel ist eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017.

Eine Umsetzung setzte die traditionell auf ÖPNV-Attraktivität setzende Verkehrspolitik des Kreises Segeberg konsequent fort.

Stellungnahme:

Die Buslinie 7550 Bad Segeberg – U Ochsenzoll gehört mit einer Nachfrage von rund 600.000 Personen pro Jahr (2015) zu den nachfragestärksten Buslinien des regionalen Grundnetzes im Kreis. In den vergangenen Jahren wurden bereits erhebliche Angebotsausweitungen und strukturell-systematische Optimierungen umgesetzt. So verkehrt die Linie inzwischen auf direktem, schnellem, einheitlichem Linienweg mit einem 30-Min-Takt Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten, ansonsten im 60-Min-Takt. Sonnabends wird bis in den frühen Nachmittag im 60-Min-Takt, anschließend im 120-Min-Takt gefahren, sonntags generell zweistündlich. Somit liegt ein gutes und erfolgreiches ÖPNV-Angebot vor, jedoch sind weiterhin Optionen in den Verkehrssegmenten Freizeit/Besorgung/Erledigung erkennbar, mit denen die ÖPNV-Attraktivität und damit die Ausschöpfung des ÖPNV-Marktpotenzials auf dieser starken Achse (die Hamburg, Norderstedt als die größte Stadt im Kreis und die Kreisstadt Bad Segeberg verbindet) weiter gesteigert werden können.

Vor diesen Hintergründen wurden folgende Optionen konkret entwickelt (Anlage) und bewertet (Preisstand Prognose 2017; die Maßnahmenumsetzung ist mit den territorial betroffenen Nachbarn OD und FHH abzustimmen):

Übersicht:

Optionen	1 „kleiner“ Spätverkehr Mo-Fr	2 Nachmittags- / Spätverkehr Sbd	3 „großer“ Spätverkehr Mo-Do	4 Nachtverkehr an Wochenenden	5 Verdichtung sonntags
Kosten SE/a	32 T€	33 T€	26 T€	39 T€	47 T€

Kurze Einzelbeschreibungen der Optionen:

Option 1 - „kleiner“ Spätverkehr Mo-Fr:

Montags bis donnerstags wird ein letztes Fahrtenpaar um 21:15 Uhr ab Bad Segeberg bzw. 22:25 Uhr ab U Ochsenzoll angeboten, während in den Wochenendnächten Freitag/Sonnabend und Sonnabend/Sonntag ein letztes Fahrtenpaar um 23:15 Uhr ab Bad Segeberg bzw. 24:15 Uhr ab U Ochsenzoll besteht. Insofern weist die Wochenendnacht Fr/Sbd im Gegensatz zu Mo-Do eine 2-Stunden-Lücke auf. Demzufolge erscheint es sinnvoll, ein zusätzliches Fahrtenpaar Mo-Fr um 22:15 Uhr ab Bad Segeberg bzw. 23:25 Uhr ab U Ochsenzoll zu ergänzen (23:25 Uhr passt zu den üblichen Taktlagen der 7550, bei der Abfahrt 24:15 Uhr handelt es sich um eine Abweichung aufgrund der nachts ausdünnenden U1). Die SE-Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 32 T€/a (OD 4 T€/a, FHH 1 T€/a).

Option 2 – Nachmittags-/Spätverkehr Sbd:

Die Ausdünnung des Angebots am Sonnabendnachmittag ist insbesondere bezüglich der längeren Ladenöffnungszeiten nicht mehr zeitgemäß. Überdies entspricht ein 60-Min-Takt den RNVP-Attraktivitätsstandards. Eine entsprechende Auffüllung des Fahrplans nachmittags und analog Mo-Fr am späteren Abend bewirkt für SE Kosten von ca. 33 T€/a (OD 4 T€/a, FHH 1 T€/a).

Hinweis: Aus systematischen Gründen wäre perspektivisch auch auf den Grundnetzlinien 7650 Bad Segeberg – Lübeck (Abstimmungsbedarf mit OD, OH, HL!) und 7900 Bad Segeberg – Wahlstedt über gleichwertige Verdichtungen nachzudenken.

Option 3 - „großer“ Spätverkehr Mo-Do:

Um eine Vereinheitlichung des Fahrplans Montag – Sonnabend zu erreichen, könnte das bisher nur auf die Wochenendnächte beschränkte Fahrtenpaar (23:15 & 24:15) auch von Montag bis Donnerstag angeboten werden. Die SE-Kosten hierfür beliefen sich auf ca. 26 T€/a (OD 3 T€/a, FHH 1 T€/a). Die Beschränkung dieses spätesten Fahrtenpaares auf die Wochenenden wird jedoch für durchaus nachvollziehbar erachtet.

Option 4 - Nachtverkehr an Wochenenden:

Ebenso wäre denkbar, die abweichende Spätbedienung an Wochenenden auszudehnen, um damit „Nachtschwärmern“ von/nach Hamburg ein ÖPNV-Angebot in Anlehnung/Anschluss an die in Wochenendnächten durchfahrende U1 zu machen. Bei einer letzten Abfahrt ab U Ochsenzoll um 03:15 Uhr wären für SE insgesamt ca. 39 T€/a anzusetzen (OD 5 T€/a, FHH 2 T€/a), auf jedes Fahrtenpaar entfällt damit ein Drittel. Dies wäre der Einstieg in den Nachtverkehr im Regionalen Grundnetz.

Option 5 – Verdichtung sonntags:

Auch sonntags könnte eine Angebotsverdichtung zum 60-Min-Takt erfolgen. Dies wäre der erste sonntägliche 60-Min-Takt im Regionalen Grundnetz, der tiefer ins Kreisgebiet hineinragt; bislang existieren entsprechende Angebote nur auf den allerdings dichter an Hamburg verlaufenden, im Kreis ausschließlich Norderstedt westlich berührenden Linien 295 Garstedt – Pinneberg und 594 Norderstedt Mitte – Pinneberg - Wedel. Die SE-Kosten hierfür: ca. 47 T€/a (OD 5 T€/a, FHH 2 T€/a).

Hinweis: Setzte man hier an, so wäre aus systematischen Gründen perspektivisch auch auf den Grundnetzlinien 7650 Bad Segeberg – Lübeck und 7900 Bad Segeberg – Wahlstedt über gleichwertige Verdichtungen nachzudenken.

Fazit:

Die Optionen 1 und 2 werden prioritär zur Umsetzung empfohlen, da der strukturelle Handlungsbedarf sowie der Nutzen in der Breite hier am überzeugendsten ausfallen. Der Handlungsbedarf bei Option 2 am Nachmittag wurde im Rahmen des Untersuchungsprozesses erkannt und in Kombination mit dem Spätbereich größer als bei Option 3 bewertet, weshalb hier eine sinngemäße Erweiterung des Untersuchungsauftrages vorgenommen wurde.

Für die Option 3 wird ein im Vergleich zu Option 2 geringeres Marktpotenzial gesehen, weshalb diese als Priorität 2 eingestuft wird und zunächst zu diskutieren wäre.

Ebenfalls in zweiter Priorität interessant erscheint die Option 4, die als echter Nachtverkehr den Untersuchungsauftrag erweiterte und insofern zunächst auch zu diskutieren wäre.

Die Option 5 als weitere sinngemäße Erweiterung des Untersuchungsauftrages ist hinsichtlich ihrer Wirkungen in die dritte Priorität einzustufen und drängt sich insofern kurzfristig eher nicht auf.

Finanzierung:

Die Kosten der empfohlenen Optionen 1 und 2 betragen insgesamt 65 T€/a. Die Finanzierung kann – in Abhängigkeit von der Entwicklung des ÖPNV-Haushalts insgesamt - aus den vsl. im niedrigen 6stelligen Bereich ansteigenden ÖPNV-Landesmittelzuweisungen ggf. haushaltsneutral finanziert werden.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein

☒ Ja:

☒ Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten
65.000 Euro pro Haushaltsjahr

☐ Mittelbereitstellung

☐ Teilplan: 547

In der Ergebnisrechnung

Produktkonto: 531320

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:

Bezug zum strategischen Management:

☐ Nein

☒ Ja; Darstellung der Maßnahme
Nach Ziffer 3.11. der strategischen Ziele des Kreises soll der ÖPNV im Kreis bedarfsgerecht ausgebaut werden. Weiterhin werden die Ziele des Regionalen Nahverkehrsplans des Kreises Segeberg 2014-2018 umgesetzt.

Belange von Menschen mit Behinderung sind betroffen:

☐ Nein

☒ Ja

Belange von Menschen mit Behinderung wurden berücksichtigt:

☐ Nein

☒ Ja Es kommen barrierefreie Niederflurbusse zum Einsatz.

Anlage/n:

- Fahrplan Buslinie 7550 mit Optionen