Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	**DrS/2019/185**
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung Datum: 09.08.2019

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	04.09.2019	Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz
Ö	24.09.2019	Hauptausschuss
Ö	26.09.2019	Kreistag des Kreises Segeberg

Neuvergabe der ÖPNV-Teilnetze SE3-9: Festlegung von Leistungsmengen und -qualitäten

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt:

Die Teilnetze SE3-9 werden inklusive der in der Vorlage näher definierten Leistungsmengen und -qualitäten mit Wirkung ab dem 13.12.2020 neu vergeben.

Zusammenfassung:

Gemäß den Strategischen Zielen und den Zielen des Regionalen Nahverkehrsplans und denen des Klimaschutzkonzepts des Kreises Segeberg sollen die ÖPNV-Attraktivität und der Klimaschutzbeitrag des ÖPNV weiter gesteigert werden. Im Rahmen der für die Teilnetze SE3-9 (Übersicht s. Anlage 1) ab dem 13.12.2020 für die Dauer von 10 Jahren vorgesehenen Neuvergabe sollen daher alle Busse dementsprechend ausgestattet werden (Klimatisierung, Videoüberwachung, EURO 6-Emissionsnorm, Farbmonitore, WLAN). Grundsätzlich sollen die bewährten Bestandsfahrpläne beibehalten werden. Davon abweichend werden die mit Attraktivitätsmängeln behafteten Stadtverkehre in den Teilnetzen SE3-Kaltenkirchen und SE7-Bad Segeberg ausgebaut sowie der schülerspezifische ÖPNV in den Räumen zwischen Regionalem Grundnetz und den Stadtverkehren auch in den Ferien bedarfsgesteuert angeboten. Die Weiterentwicklung der Fahrplanangebote ist wie bisher auch während der Vertragslaufzeit möglich.

Sachverhalt:

Die Absicht zur Neuvergabe der Teilnetze SE3-9 wurde am 30.10.2018 im EU-Amtsblatt veröffentlicht (vgl. UNK vom 28.11.2018, TOP 3.4 DrS/2018/259). Zur nunmehr bevorstehenden Umsetzung der Ausschreibung sind die vorzugebenden Leistungsquantitäten und -qualitäten zu konkretisieren.

Der Erfolg des ÖPNV hängt primär von zwei Faktoren ab: dem harten Faktor Fahrplanangebot und dem weichen Faktor der Fahrzeugausstattung. Es ist deshalb wichtig, harte und weiche Faktoren gleichermaßen qualitätsvoll auszugestalten. Dabei ist es wiederum essenziell, sich auf einem mindestens zeitgemäßen Niveau zu bewegen, wie es aus vergleichbaren Lebensbereichen bekannt und etabliert ist. Mit dem zielgerichteten Einstellen der relevanten Qualitätsschrauben werden somit wichtige Beiträge geleistet, die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV insbesondere ggü. dem Pkw zu stärken und den Marktanteil der umweltfreundlichen Mobilität zu erhöhen.

Fahrzeugausstattung

Klimatisierung (angenehmes Raumklima, keine beschlagenen Scheiben im Winter) von und Videoüberwachung (Sicherheit) in Bussen sind vielerorts und seitens der Bushersteller bereits etablierter Standard; mit der strengsten Emissionsnorm EURO 6 (Ökologie) sowie Farbmonitoren zur Haltestelleninnenanzeige und Linienverlaufsdarstellung (besserte Kundeninfo, Barrierefreiheit, Darstellungsqualität) verhält es sich entsprechend. Wie viele Studien zeigen, hat Deutschland in Sachen Digitalisierung im internationalen Vergleich deutlichen Nachholbedarf. Dazu zählt auch die Versorgung der Bevölkerung mit freiem WLAN im ÖPNV, die mancherorts bereits gegeben ist.
Die Ausstattung aller Busse der Teilnetze SE3-9 mit Klimatisierung, Videoüberwachung, EURO 6-Motoren, Farbmonitoren und WLAN (Finanzierungsbedarf geschätzt T€ 110 pro Jahr, wovon T€ 90 auf den Kreis Segeberg entfallen, die übrigen T€ 20 entfallen auf die territorial mitbetroffenen Partner Hamburg, Kreis Stormarn etc. - Abstimmung notwendig) trägt insofern effektiv zur Qualitäts- und Imageverbesserung des ÖPNV bei. Bei WLAN-Einführung auch im Teilnetz SE1/2

(wo Klimatisierung, Videoüberwachung, EURO 6 und Farbmonitore bereits etabliert sind) wird dann ein nahezu kreisweit einheitliches, die Kreisbevölkerung gleichbehandelndes hohes Qualitätsniveau etabliert.

Im Vergleich Bestand/Neuvergabe stellen sich die Qualitätsverbesserungen wie folgt dar:

Qualitätsmerkmal	**Bestand**	**Neuvergabe 12/2020**
Klimatisierung	nein	ja
Videoüberwachung	nein	ja
Emissionsnorm	EURO 3-5	EURO 6
Innenanzeigen	Leuchtdioden ohne Verlauf	Farbmonitore mit Verlauf
WLAN	nein	ja

Fahrplanangebot

Der harte Faktor Fahrplanangebot ist insbesondere in den Teilnetzen SE3 Kaltenkirchen und SE7 Bad Segeberg näher zu betrachten, für die der Kreis Segeberg im Zuge der ÖPNV-Organisations- und Finanzierungsreform ab dem 01.01.2019 die Verantwortung übernommen hat.

Kaltenkirchen

Insbesondere der bestehende Stadtverkehr Kaltenkirchen zeichnet sich durch ein Attraktivitätsniveau aus, das

- klar unter dem vergleichbarer Stadtverkehre liegt,
- trotz einer intensiven Hamburg-Verflechtung einen auffällig geringen Markterfolg aufweist und
- im Ergebnis mit der ÖPNV-Philosophie und dem ÖPNV-Qualitätsanspruch des Kreises nicht kompatibel ist.

Um auch in Kaltenkirchen einen zukunfts- und konkurrenzfähigen ÖPNV zu gewährleisten, der auch die für 2025 geplante S21-Nordverlängerung attraktiv fortsetzt, und um die Kaltenkirchener Bevölkerung im Kreiskontext gleichwertig mit ÖPNV zu versorgen, bedarf es einer spürbaren Niveausteigerung. Dazu hat die SVG ein 2-Linien-Konzept entwickelt (Anlage 2), das sich im Vergleich zum Bestand folgendermaßen verhält:

Qualitätsmerkmal	**Bestand**	**Neuvergabe 12/2020**
Linienstruktur	Ringlinienführungen im 1-Richtungsverkehr, wenig transparent	2 Durchmesserlinien im 2-Richtungsverkehr, vollständig transparent
Erschließung	Zeitlich und räumlich lückenhaft, ohne Oersdorf	Flächendeckend inklusive der direkt angrenzenden Gemeinde Oersdorf
Verknüpfung	Zeitintensive 1-Richtungsringführungen	Direkte Verknüpfung der Linien am Bahnhof aus allen Richtungen in alle Richtungen (Rendezvous-Prinzip)

Takt Mo-Fr	60-Min-Takt mit punktuellen Verdichtungen	30-Min-Takt
Bedienungszeitraum Mo-Fr	5-19 h	5-23 h
Takt Sbd	60-Min-Takt	30-Min-Takt
Bedienungszeitraum Sbd	7-14 h	7-23 h
Takt So	-	60-Min-Takt (AST)
Bedienungszeitraum So	-	9-22 h
HVV-Integration	nein	ja

AST = bedarfsgesteuertes AnrufSammelTaxi

Dieses Konzept hebt den Stadtverkehr Kaltenkirchen auf ein den Stadtverkehren Bad Segeberg (30-Min-Grundtakt, etwas kleinere Stadt) bzw. Norderstedt (20-Min-Grundtakt, aber wesentlich größere Stadt) vergleichbar attraktives Niveau. Auf Grund des niedrigen Ausgangslevels führt das neue Konzept ca. zu einer Verdreifachung der Fahrplanleistung und einer Erhöhung der Kosten von T€ 300 auf geschätzte T€ 880 bis 950 pro Jahr (2018); dies korrespondiert mit dem Stadtverkehr Bad Segeberg, der bei einem etwas geringeren Leistungsangebot bei Kosten von T€ 780 pro Jahr (2018) liegt.

Mit der neuen Qualität und der HVV-Integration entstehen für Kaltenkirchen jedoch ganz neue Chancen. So liegt die Nachfrage in Bad Segeberg bei 400.000 Personen und Fahrgeldeinnahmen von T€ 240 pro Jahr, während sie in Kaltenkirchen bei lediglich 20.000 Personen und T€ 20 pro Jahr liegt. Vor diesem Hintergrund ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die heute auffällig geringe Potenzialausschöpfung signifikant gesteigert und auch entsprechende Einnahmen erwirtschaftet werden, die einen Finanzierungsbedarf spürbar unterhalb der o.g. Kosten ergeben. Neue ÖPNV-Angebote benötigen bis zur vollständigen Marktetablierung 3 Jahre, erst dann werden die Nachfrage- und Einnahmepotenziale ausgeschöpft, deren genaue Höhe nicht exakt vorhersagbar ist.

Bad Segeberg

Im Rahmen der Neuvergabe sollen auch Attraktivitätsmängel im Stadtverkehr Bad Segeberg behoben werden. Die Mängel sind struktureller Natur, in dem die Fahrpläne nicht optimal mit den Arbeits- und Ladenöffnungszeiten sowie den übrigen Regionalbus- und Bahnlinien korrespondieren, somit funktionale Brüche im vernetzten ÖPNV-Gesamtsystem darstellen und dessen Konkurrenzfähigkeit einschränken. Konkret heißt das, dass

- Mo-Fr die Fahrpläne zu spät beginnen und zu früh enden (Vergleichslinien 5-23 h),
- Sbd ein 60-Min-Takt gilt (der zudem mittags auf ein AST umgestellt wird) und damit nur die Hälfte des Mo-Fr 30-Min-Takt angeboten wird, obwohl Sbd auch ein Werktag mit überdies erhöhtem Einkaufs- und Freizeitverkehrsaufkommen ist,
- So nur ein 120-Min-Takt als AST angeboten wird, während die Bahnlinie

RB82 im 60-Min-Takt fährt.

Da Bad Segeberg auf Grund der größeren Distanz eine geringere Hamburg-Verflechtung als Kaltenkirchen aufweist, wird eine maßvoll angepasste Leistungsausweitung empfohlen, um die Mängel zu beheben und die Attraktivität zu steigern. Folgende Übersicht illustriert die Maßnahmen:

Qualitätsmerkmal	**Bestand**	**Neuvergabe 12/2020**
Bedienungszeitraum Mo-Fr	6:30-19:30 h	5:30-20:30 h
Takt Sbd	60-Min-Takt, nachmittags AST	30-Min-Takt
Bedienungszeitraum Sbd	7:30-19:30 h, nachmittags AST	7:30-20:30 h
Takt So	120-Min-Takt (AST)	60-Min-Takt (AST)

AST = bedarfsgesteuertes AnrufSammelTaxi

Dieses attraktivitätssteigernde Maßnahmenkonzept löst zusätzliche Kosten von geschätzten T€ 170 pro Jahr (2018) aus, was mit dem oberen Wert für den neukonzipierten Stadtverkehr Kaltenkirchen korrespondiert.

Auch in den Teilen des Kreises, die zwischen den attraktiv ausgebauten Regionalen Grundnetzlinien und Stadtverkehren liegen, soll es Verbesserungen geben. So ist vorgesehen, dass dort, wo es ausschließlich auf die Schulzeit ausgerichteten schülerspezifischen ÖPNV gibt, die entsprechende Bestandsfahrplanleistung bedarfsgesteuert (auf Voranmeldung) auch in den Ferien angeboten wird und somit eine Ganzjahresbedienung entsteht.

Damit sind lediglich die Teilnetze SE3 und 7 Veränderungen des Leistungsangebots vorgesehen, für alle übrigen Teilnetze SE4, 5, 6, 8 und 9 ist die Ausschreibung der Bestandsleistung inklusive der vorgenannten bedarfsgesteuerten Ergänzungen vorgesehen. Die Weiterentwicklung der Fahrplanangebote ist wie bisher auch während der Vertragslaufzeit möglich.

Die zusätzlichen Kosten wurden auf der Basis bestehender Vertrags- bzw. Vergleichswerte qualifiziert abgeschätzt. Daraus lässt sich nicht belastbar auf das Ergebnis der Ausschreibung schließen, da hier sowohl Kompensationseffekte als auch generelle Kostensteigerungen möglich sind.

Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich geführten Diskussion über die Vergabestruktur wird im Rahmen der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten eine Erhöhung der mindestens zu erfüllenden Eigenproduktionsquote von bislang üblichen 30 auf 70% vorgesehen, woraus sich eine von 70 auf 30% abgesenkte maximale Subunternehmerquote ergibt.

Mit diesen Maßnahmen führt der Kreis Segeberg seine traditionell auf Qualität abzielende, sehr erfolgreiche ÖPNV-Politik konsequent fort und gibt richtungsweisende Impulse, die spürbar positive Effekte für die Bevölkerung und die Stand-

ortqualität des Kreises sowie in ökologischer Hinsicht haben werden.

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Nein

[x] Ja:

[x] Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten (Schätzung, vorbehaltlich des Ausschreibungsergebnisses)
Ab 2021
Fahrzeugausstattung: ca. T€ 90 jährl.
Fahrplanausweitung Kaltenkirchen: jährl. ca. T€ 580 bis 650 abzgl. ca. T€ 240 Fahrgeldeinnahmen
Fahrplanausweitung Bad Segeberg: ca. T€ 170 jährl.
Diese Kostenschätzungen umfassen ausschließlich die genannten Verbesserungen. Die finanziellen Folgen wirken ab dem Haushaltsjahr 2021 und lassen sich ganzheitlich erst nach Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses angeben.

[x] Mittelbereitstellung
[x] Teilplan: 547
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:

[ ] Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim Produktkonto:

Bezug zum strategischen Management:

[ ] Nein

[x] Ja;
3.11 ÖPNV bedarfsgerecht ausbauen
4.10 Reinhaltung der Luft, Reduzierung der CO2-Emissionen und anderer Belastungsfaktoren wie z.B. Feinstaub
5.3 Barrieren in Transportmitteln abschaffen

Belange von Menschen mit Behinderung sind betroffen:

[ ] Nein

[x] Ja

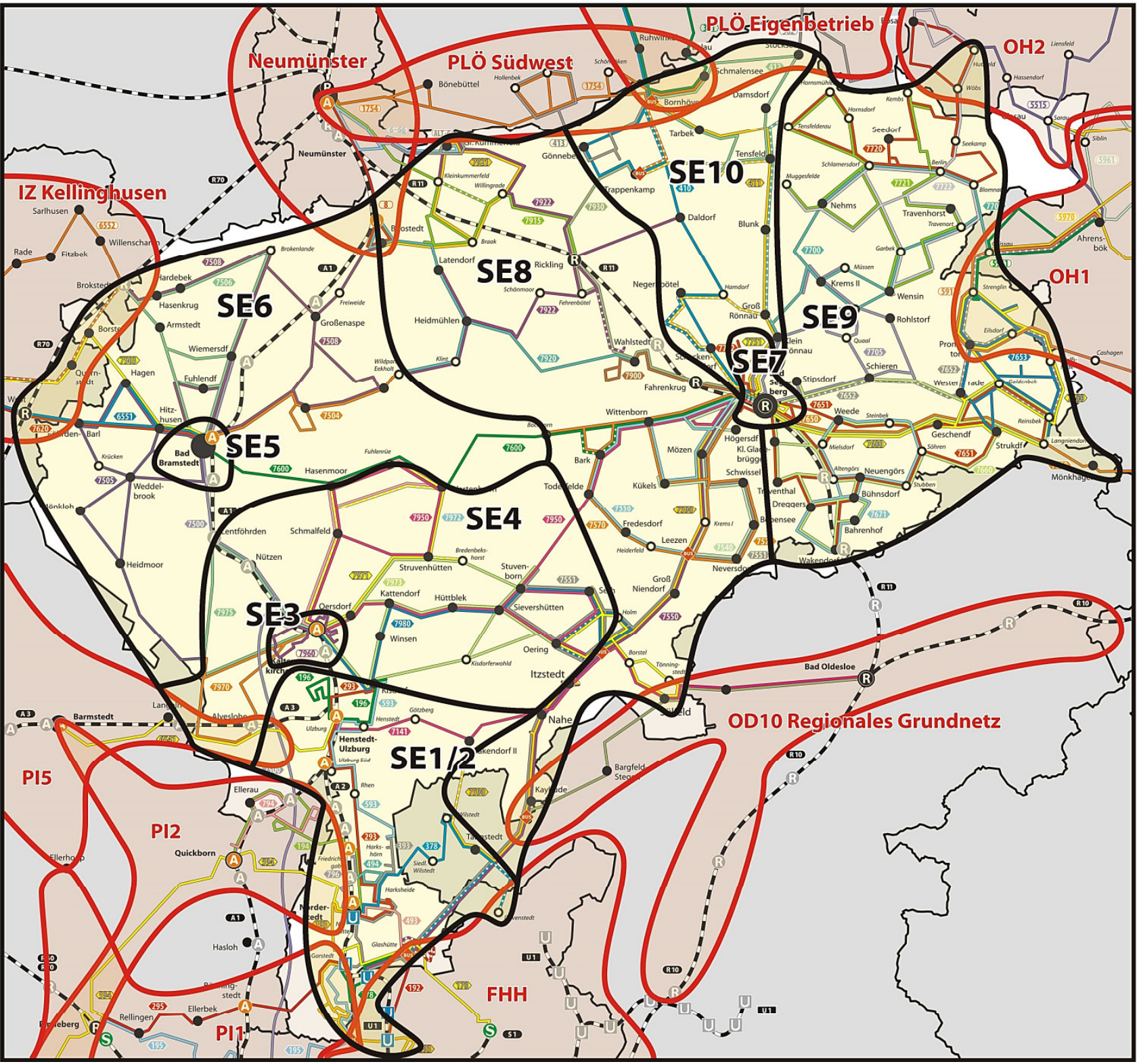
Belange von Menschen mit Behinderung wurden berücksichtigt:

[ ] Nein

[x] Ja, es sind vollständig barrierefreie Busse vorgesehen. Farbmonitore in Bussen verbessern den Informationszugang für gehörlose Menschen.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte der ÖPNV-Teilnetze im Kreis Segeberg
Anlage 2: Karte des neu konzipierten Stadtverkehrs Kaltenkirchen



Karte 13:

4. RNVP

Kreis Segeberg

ÖPNV-Teilnetze

Entwurf: SVG

Grundlage: Digitale Topographische Übersichtskarte 1:200.000, LVermA Schleswig-Holstein 2004; HVV-Fahrplan 2013

Legende

SE7 — Teilnetz mit Bezeichnung

7600 — HVV-Buslinie mit Liniennummer, zeitweilige Bedienung

6552 — Buslinie außerhalb des HVV mit Liniennummer

R11 — Bahnlinie mit Liniennummer (nicht ÖPNV-Teilnetzbestandteil)

U S A R — Verknüpfungspunkte

Wensin / Garbek — Gemeinde / Ortsteil

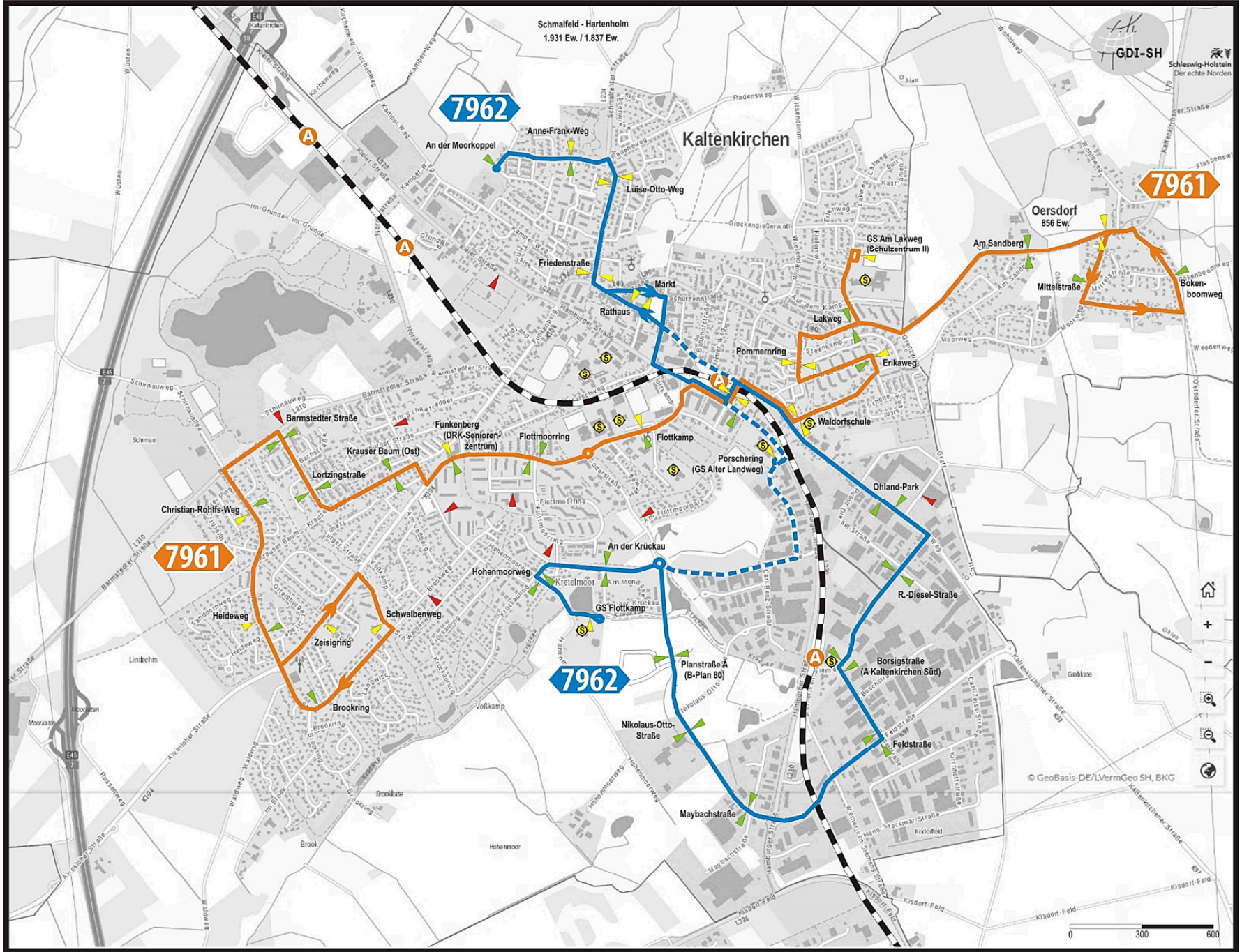
Kreisgrenze

Nicht dargestellt:

- Anruf-Sammel-Taxis 7599 7609
- FlexiBus 7977
- Nachtbuslinien 606 616 676 623

N

km 5 10 15



Stadtverkehr Kaltenkirchen

Entwurf Liniennetz 2021 - Stand 05/2019

SVG

7961 — **Stadtbuslinie Oersdorf - Brookring**

7962 — **Stadtbuslinie Moorkoppel - GS Flottkamp**
zeitweilige Bedienung
(Schwachverkehrszeit / Schulfahrten)

Haltestellen des Stadtverkehrs

- NEU
- Bestand, weiterhin bedient
- Bestand, nicht mehr bedient