STADT | TORNESCH

Der Vorsitzende des Umweltausschusses

Geschäftsstelle
Wittstocker Str. 7
25436 Tornesch

Auskunft erteilt: Rainer Lutz
Zimmer: 222 2. Obergeschoss
Telefon: 04122-9572-450
Fax: 04122-9572-111
E-Mail: rainer.lutz@tornesch.de
Internet: www.tornesch.de

Stadt Tornesch • Postfach 21 42 • 25437 Tornesch

An die Mitglieder des
Umweltausschusses

n a c h r i c h t l i c h
an alle übrigen Ratsfrauen und Ratsherren sowie bürgerlichen Mitglieder

Tornesch, den 22.08.2014

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Einvernehmen mit Herrn Bürgermeister Krügel lade ich Sie zu einer

öffentlichen Sitzung des Umweltausschusses

am Mittwoch, den 03.09.2014 um 19:30 Uhr im Sitzungssaal im Rathaus Tornesch, Wittstocker Str. 7 ein.

Tagesordnung:

TOP	Betreff	Vorlage
Öffentlicher Teil		
1	Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit	
2	Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde	
3	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.05.2014	
4	Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse	
5	Anfragen von Ausschussmitgliedern	
6	Zughalte	**VO/14/899**
7	Stellplätze Kleingartenanlage Friedlandstraße	**VO/14/900**
8	Nachtragshaushalt 2014	**VO/14/901**

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Ingo Früchtenicht
Vorsitzender

STADT | TORNESCH

Beschlussvorlage	**Vorlage-Nr:**	**VO/14/899**
	Status:	öffentlich
	Datum:	22.08.2014
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Rainer Lutz
	Bericht im Rat:	
Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination	Bearbeiter:	Rainer Lutz

Zughalte

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
03.09.2014	Umweltausschuss

A: Sachbericht
B: Stellungnahme der Verwaltung
C: Prüfungen: 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung
D: Finanzielle Auswirkungen
E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Mit dem Fahrplanwechsel zum Dezember 2014 wird sich die Zahl der Zughalte am Tornescher Bahnhof von heute 56 am Tag auf dann 44 pro Tag verringern. Darüber ist im Ausschuss schon wiederholt berichtet worden. Eine Übersicht über die künftige Halte im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan ist am Beispiel der Fahrtrichtung Hamburg beigefügt. Vor allem deshalb ist die Verwaltung wie auch die Selbstverwaltung immer bemüht gewesen, hier Verbesserungen zu erreichen.
Dabei wird auf beiden Seiten nicht verkannt, dass es auch zu Verbesserungen mit dem Fahrplanwechsel kommt. Da sind vor allem zwei Dinge zu nennen, die neuen Züge mit deutlich mehr Sitzplätzen und Komfort sowie die dann stündliche Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof.
Künftig wegfallen wird der Zug von Pinneberg nach Neumünster, der dann von Hamburg nach Kiel durchgebunden wird. Dieser Zug wird in Pinneberg nur noch in Randzeiten halten und in Tornesch gar nicht mehr. Damit gibt es keine Verbindung mehr von Tornesch in Richtung Norden ohne Umsteigen in Elmshorn.
In der letzten Sitzung hat die Verwaltung nun über Ihre Gespräche mit dem Wirtschaftsausschuss des Landes Schleswig-Holstein berichtet. Dabei ging es um die Option eines Halts im Zusammenhang mit der Ausschreibung des Netzes West (Marschenbahn). Um das mögliche Potential des Tornescher Bahnhofes einem Betreiber „schmackhaft“ zu machen, hatte die Stadt eine Potentialanalyse in Auftrag gegeben. Darin wird deutlich, wie viele Pendler bei entsprechen Zughalten am Tornescher Bahnhof einsteigen würden.
Das Ergebnis ist im Anhang wiedergegeben und wird während der Sitzung noch ausführlich vorgestellt.

Mit diesem doch sehr aussagekräftigen Papier ist die Stadt Tornesch nun bei mehreren möglichen Betreibern vorstellig geworden, um Ihnen bei der Kalkulation eines möglichen Halts in Tornesch das wirtschaftliche Potential aufzuzeigen.
Näheres kann aktuell auf der Sitzung berichtet werden.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit
entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung
entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten
entfällt

Zu E: Beschlussempfehlung

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:
Vergleich der Bahnverbindungen 2013 vs. 2015
Auswirkung zusätzlicher Zughalte in Tornesch

Vergleich der Bahnverbindungen 2013 vs. 2015

2013	2015	NOB	RE
0.19 Pi.	0.47 Altona		0.59 F
1.26 Hbf			
3.59 Pi.			
4.19 Pi.	4.47 Altona		4.15 F
4.39 Altona			
4.59 Pi.			
5.04 Hbf	5.29 Hbf		5.15 F
5.19 Altona	5.47 Altona		
5.39 Altona			
5.59 Altona			5.56 S
6.19 Pi.	6.09 Altona	6.08	6.19 F
6.39 Altona	6.29 Hbf		
6.59 Altona	6.47 Altona		6.56 S
7.19 Hbf	7.09 Altona	7.08	7.19 F
7.39 Altona	7.29 Hbf		
7.59 Altona	7.47 Altona		7.56 S

8.19 Hbf	8.09 Altona	8.08	8.19 F
8.39 Pi.	8.29 Hbf		
8.59 Altona	8.47 Altona		8.56 S
9.39 Pi.	9.29 Hbf	9.08	9.19 F
9.59 Altona	9.47 Altona		9.56 S
10.39 Pi.	10.29 Hbf	10.08	10.19 F
10.59 Altona	10.47 Altona		10.56 S
11.39 Pi.	11.29 Hbf	11.08	11.19 F
11.59 Altona	11.47 Altona		11.56 S
12.39 Pi.	12.29 Hbf	12.32	12.19 F
12.59 Altona	12.47 Altona		12.56 S
13.29 Pi.	13.29 Hbf	13.08	13.19 F
13.39 Pi.	13.47 Altona		13.56 S
13.59 Altona			
14.19 Pi.	14.29 Hbf	14.08	14.19 F
14.39 Pi.	14.47 Altona		14.56 S
14.59 Altona			

15.39 Altona	15.29 Hbf	15.08	15.19 F
15.59 Altona	15.47 Altona	15.47	15.56 S
16.19 Hbf	16.09 Altona	16.08	16.19 F
16.39 Altona	16.29 Hbf		
16.59 Altona	16.47 Altona		16.56 S
17.19 Hbf	17.09 Altona	17.08	17.19 F
17.39 Altona	17.29 Hbf		
17.59 Altona	17.47 Altona		17.56 S
18.19 Hbf	18.09 Altona	18.08	18.19 F
18.39 Pi.	18.29 Hbf		
18.59 Altona	18.47 Altona		18.56 S
19.29 Pi.	19.09 Altona	19.08	19.19 F
19.39 Pi.	19.29 Hbf		
19.59 Altona	19.47 Altona		19.56 S
20.19 Pi.	20.29 Hbf	20.08	20.19 F
20.39 Pi.	20.47 Altona		20.56 S
20.59 Altona			

21.39 Pi.	21.47 Altona	21.08	21.19 F
21.59 Altona			21.56 S
22.39 Pi.	22.47 Altona	22.20	22.19 F
22.59 Altona			22.59 S
23.39 Pi.	23.47 Altona	23.20	23.59 S
23.59 Altona			

Summe 56 Züge/d,
davon zum Hbf 7,
nach Altona 27,
nach Pinneberg 22.

Summe 44 Züge/d,
davon zum Hbf 16,
nach Altona 28,

INTRAPLAN
Consult GmbH

Orleansplatz 5a
81667 München

Ansprechpartner:

Peter Jordan
T +49 (0)89 – 459 11 114
peter.jordan@intraplan.de

Auswirkungen zusätzlicher Zughalte in Tornesch

Auftraggeber

Stadt Tornesch
Wittstocker Str. 7
25436 Tornesch

Mai 2014

INTRAPLAN Consult GmbH

INHALT

1	**Aufgabenstellung**	**1**
2	**Bahnhofsbelastung durch Strukturdatenänderung**	**1**
3	**Veränderungen durch zusätzliche Zughalte**	**3**
3.1	Zunahme der Bahnhofsbelastungen in Tornesch	4
3.2	Abnahme durchfahrender Fahrgäste	5
4	**Zusammenfassung**	**8**

INTRAPLAN Consult GmbH

1 AUFGABENSTELLUNG

Im Angebotskonzept Netz Mitte der LVS Schleswig-Holstein, das im Dezember 2014 eingeführt wird, fahren die Regionalexpress-Linien aus Flensburg und Kiel ohne Halt am Bahnhof Tornesch vorbei. Die Nord-Ostsee-Bahn Hamburg – Westerland hält ebenso nicht in Tornesch.

Die Stadt Tornesch möchte die Auswirkungen zusätzlicher Halte auf einer der derzeit vorbeifahrenden Linien untersuchen lassen. Es sind hierbei folgende Aspekte in der Untersuchung berücksichtigt:

- Auswirkungen der allgemeinen Strukturentwicklung auf die Bahnhofsbelastung in Tornesch
- Auswirkungen von zusätzlichen Zughalten auf die Bahnhofsentwicklung in Tornesch
- Auswirkungen der zusätzlichen Zughalte für die schon im Zug sitzenden Fahrgäste („Durchfahrer“)

Die Berechnung der Nachfrageänderungen durch das veränderte Angebot erfolgt hierbei analog dem vereinfachten Projektdossierverfahren aus dem „Standardisierten Bewertungsverfahren von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs"[1].

2 BAHNHOFSBELASTUNG DURCH STRUKTURDATENÄNDERUNG

Die Stadt Tornesch hat für den Bahnhof Tornesch für das Jahr 2012 3.360 Ein- und Aussteiger aus dem Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) für die Jahre 2013 – 2017 entnommen. In diesem ersten Untersuchungsschritt werden die in Zukunft zu erwartenden Ein- und Aussteiger des Bahnhofs auf Grundlage der Strukturdatenentwicklung prognostiziert.

Die Planungen der Stadt Tornesch und der umliegenden Gemeinden gehen von einer zukünftigen Einwohnerentwicklung in Höhe von 8,7 % aus. Hierbei werden für Tornesch 15.000 Einwohner erwartet und für Tornesch und die umliegenden Gemeinden in der Summe 40.000 (s. Tabelle 2-1)

---

1 Intraplan Consult GmbH, Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, Version 2006, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München / Stuttgart 2006

INTRAPLAN Consult GmbH

Gemeinde	Einwohner 2013	Prognostizierte Einwohner	Änderung
Tornesch	12.640	15.000	18,7 %
Uetersen	17.600	*1.219*	*3,5 %*
Moorege	4.015	*4.156*	*3,5 %*
Heidgraben	2.535	*2.624*	*3,5 %*
Summe	36.790	40.000	8,7 %

Tabelle 2-1: Einwohnerentwicklung im Einzugsgebiet Bf Tornesch (kursive Zahlen sind rechnerische Ergebnisse)

Bei der Beschäftigtenentwicklung geht die Stadt Tornesch davon aus, dass die bisherigen Arbeitsplätze von 4.890 auf ca. 6.000 steigen werden. Für die anderen Gemeinden liegen keine weiteren Erkenntnisse vor.

Gemeinde	Arbeitsplätze 2013	Prognostizierte Arbeitsplätze	Änderung
Tornesch	4.890	6.000	22,7 %

Tabelle 2-2: Arbeitsplatzentwicklung im Einzugsgebiet Bf Tornesch

Die Strukturmerkmale für Tornesch ergeben, dass die Arbeitsplätze knapp 30 % der Struktur ausmachen und um 22,7 % bzw. um den Faktor 1,227 steigen. Für die Einwohnerzahl ergeben sich dann ein Anteil von 70 % und eine Steigerungsrate von 1,087. In der folgenden Tabelle wird der Steigerungsfaktor beruhend auf den Strukturdaten für den Bf Tornesch ermittelt.

Strukturmerkmal	Anteil (1)	Prognostizierte Steigerungsrate (2)	(1)*(2)
Einwohner	0,7	1,087	0,7609
Beschäftigte	0,3	1,227	0,3681
		Steigerungsfaktor:	**1,1290**

Tabelle 2-3: Ermittlung des Steigerungsfaktors

Ohne Änderungen am SPNV-Angebot und ohne Änderung der sonstigen Rahmenbedingungen, wie z.B. Kraftstoffpreise u.ä., wird eine Steigerung der Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Tornesch von 22,9 % erwartet. Die Bahnhofsbelastung steigt von heute 3.360 auf zukünftig ca. 3.790.

INTRAPLAN Consult GmbH

3 VERÄNDERUNGEN DURCH ZUSÄTZLICHE ZUGHALTE

Das zukünftige Konzept für den SPNV auf der Achse Elmshorn – Hamburg stammt mit Ausnahme der Linie E1 (Nord-Ostsee-Bahn Hamburg – Westerland) aus der Ausschreibung „Netz Mitte“, welches ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 umgesetzt wird. In der folgenden Abbildung ist das werktägliche Bedienungsangebot in der Spitzenstunde und am Gesamtwerktag dargestellt.

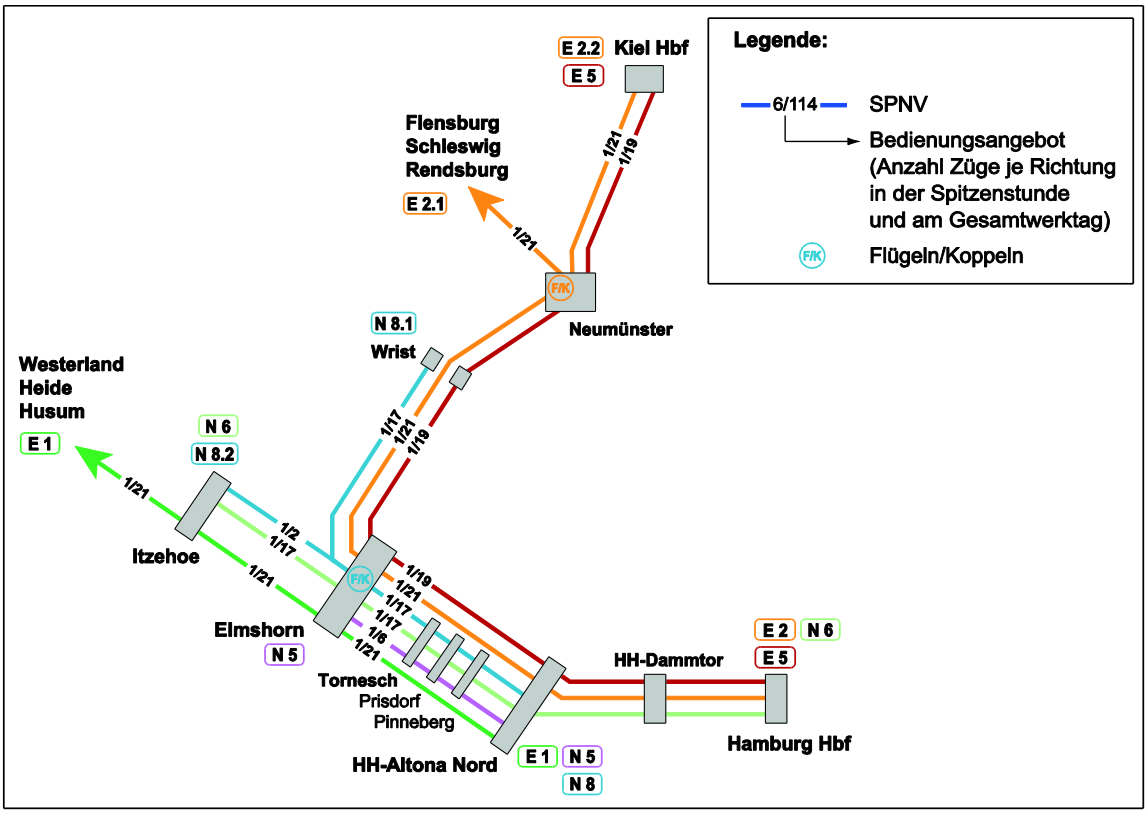

Abbildung 3-1: Verkehrsangebot Achse Itzehoe/Neumünster – Elmshorn – Hamburg

Am Bahnhof Tornesch halten die Nahverkehrszüge aus Itzehoe und aus Wrist sowie die Verstärkerlinie Elmshorn – Altona: insgesamt 40 Zugpaare am Werktag und drei in der Spitzenstunde.

Im Folgenden werden die Auswirkungen eines zusätzlichen Halts einer Regionalexpresslinie bzw. zwei zusätzlichen Halten entsprechend von zwei Regionalexpresslinien aus Richtung Flensburg, Kiel oder Westerland dargestellt. Hierbei sollen Züge der Linien E1, E2 oder E5 in Zukunft auch am Bahnhof Tornesch halten. Auf der einen Seite wird hierbei durch den zusätzlichen Halt das Angebot am Bahnhof verbessert und damit die Nachfrage gesteigert, auf der anderen Seite erhalten die in Tornesch durchfahrenden Fahrgäste einen Zeitverlust von ca. 1,5

INTRAPLAN Consult GmbH

Minuten. Diese 1,5 Minuten Reisezeitverlängerung entsprechen den Annahmen des vereinfachten Projektdossierverfahrens. Dieses Verfahren ist im „Standardisierten Bewertungsverfahren von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" beschrieben und kann bei Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von weniger als 25 Mio. € angewandt werden, um einem Zuwendungsgeber die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Investition nachzuweisen. Die dort beschriebene Methodik wird analog auch in diesem Fall zu Ermittlung der Nachfragewirkungen des zusätzlichen Halts Tornesch herangezogen.

3.1 Zunahme der Bahnhofsbelastungen in Tornesch

Ein zusätzlicher Systemhalt in Tornesch einer der Linien E1, E2 oder E5 führt zu einer Steigerung von 40 Zughalten je Richtung und Werktag auf 59 oder 61 Zughalte, je nachdem welche Linie am Bahnhof hält. Vereinfachend werden die Nachfragesteigerungen aus zukünftig 60 Zughalten am Werktag (Halt einer Linie) bzw. 80 Zughalten am Werktag (Halt zweier Linien) ermittelt.

In dem vereinfachten Projektdossierverfahren wird aus den Verbesserungen oder Verschlechterungen für

- Reisezeitänderungen,
- Änderungen der Bedienungshäufigkeiten und
- Änderungen der durchschnittlichen Umsteigehäufigkeit

mit Hilfe eines vereinfachten Elastizitätsansatzes die zukünftige Nachfrage abgeschätzt. Hierzu sind folgende Elastizitäten anzusetzen:

- bezogen auf die Reisezeit: -0,8
- bezogen auf die Bedienungshäufigkeit: 0,3
- bezogen auf die Umsteigehäufigkeit: -0,2

Eine Nachfrageelastizität für die Reisezeit von -0,8 bedeutet beispielsweise, dass bei einer Reisezeitminderung von -10 % die Nachfrage (10 % x -0,8) um +8 % steigt.

INTRAPLAN Consult GmbH

In der folgenden Tabelle wird die Nachfrageelastizität bei den Ein- und Aussteigern am Bahnhof Tornesch ermittelt.

Linie	zusätzlicher Halt von einer Linie	zusätzlicher Halt von zwei Linien
Halte am Bf Tornesch	40	40
Halte am Bf Tornesch mit zusätzlichen RE-Halt(en)	60	80
Änderung der Bedienungshäufigkeit	50 %	100 %
Elastizitätsansatz Bedienungshäufigkeit	0,3	0,3
Änderung der Nachfrage am Bf Tornesch	15 %	30 %

Tabelle 3-1: Nachfrageelastizität der geänderten Bedienungshäufigkeiten am Bf Tornesch

Durch die geänderten Bedienungshäufigkeiten steigt die Nachfrage am Bahnhof Tornesch beim Halt einer Linie von zukünftig 3.790 Ein- und Aussteigern auf 4.360 Ein- und Aussteiger und bei zwei zusätzlichen Halten auf 4.930 Ein- und Aussteiger. Gegenüber dem heutigen Stand von 3.360 würde die Bahnhofsbelastung in Tornesch bei Halt einer Linie um knapp 30 % oder ca. 1.000 Personen am Tag und bei Halt von zwei Linien um knapp 47 % oder ca. 1.570 Personen am Tag zunehmen. Bei einer durchschnittlichen Beförderungsweite von 20 Kilometern und einem Hochrechnungsfaktor vom durchschnittlichen Werktag auf das Jahr von 290 Tagen (Verfahrensanweisung „Vereinfachtes Projektdossierverfahren“) würden bei Halt einer Linie im öffentlichen Verkehr jährlich ca. 5,8 Mio. Personenkilometer zusätzlich befördert werden.

3.2 Abnahme durchfahrender Fahrgäste

Durch den künftigen RE-Halt am Bahnhof Tornesch erfahren die Fahrgäste eine Reisezeitverlängerung von 1,5 Minuten. In Abhängigkeit davon, welcher RE dort halten würde, ergeben sich unterschiedliche prozentuale Reisezeitänderungen und damit Nachfragewirkungen. Zudem sind auf den verschiedenen möglichen Linien jeweils andere Fahrgastzahlen betroffen.

INTRAPLAN Consult GmbH

Das Verkehrsangebot auf der Achse Elmshorn – Hamburg (siehe Abbildung 3-1) enthält drei mögliche RE-Linien, die in Tornesch halten könnten:

E1: von Altona über Heide und Husum nach Westerland mit 21 Fahrtenpaaren am Werktag

E2: von Hamburg Hbf nach Flensburg oder Kiel (Flügeln und Koppeln in Neumünster) mit 21 Fahrtenpaaren am Werktag; kein Halt zwischen Elmshorn und Neumünster

E5: von Hamburg Hbf nach Kiel; Halt zwischen Elmshorn und Neumünster in Wrist und Brokstedt mit 19 Fahrtenpaaren am Werktag

Die fahrplantechnische Machbarkeit eines Haltes auf der jeweiligen Linie ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung. In diesem Bericht werden ausschließlich die zu erwartenden Nachfrageänderungen auf den Linien ausgewiesen.

Die Fahrgastzahlen und die Aufteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Linien wurden aus dem aktuellen Verkehrsmodell zur Bewertung der Elektrifizierung der AKN entnommen.

Linie	**Anzahl Fahrgäste**
E1 (Westerland)	2.500
E2 (Flensburg / Kiel)	7.860
E5 (Kiel)	4.330
Summe (RE)	**14.690**

Tabelle 3-2: Fahrgastzahlen am Abschnitt Elmshorn – Altona

Die Linie E1 erscheint auf den ersten Blick am besten geeignet in Tornesch zu halten, da dort die wenigsten durchfahrenden und damit negativ betroffenen Fahrgäste zu erwarten sind. Diese Linie endet jedoch in Hamburg-Altona und bietet daher den Fahrgästen aus Tornesch keine zusätzliche Verbindung zu den wichtigen Zielen Hauptbahnhof und Dammtor an. Da auch die fahrplantechnische Machbarkeit bei keiner der Linien nachgewiesen ist, werden im Folgenden die Auswirkungen auf allen drei Linien ermittelt. Die Ergebnisse bilden daher eine Bandbreite von Möglichkeiten ab. Hierbei wurden die Reisezeiten auf den einzelnen Linien dem Verkehrsmodell entnommen und abgeschätzt. Eine Abschätzung ist deshalb nötig, da das Modell in seiner räumlichen Ausdehnung nicht bis zu den Endpunkten der einzelnen Linien (z.B. Westerland, Flensburg) reicht. Die Reisezeiten verstehen sich hierbei als Tür-zu-Tür-Reisezeiten, also inklusive der Zeiten, die der Fahrgast zum Einstiegsbahnhof benötigt und der Zeiten, die er benötigt, vom Ausstiegsbahnhof aus sein Ziel zu erreichen.

INTRAPLAN Consult GmbH

Linie	**Mittlere Reisezeit in Minuten ohne Halt Tornesch**	**Mittlere Reisezeit in Minuten mit Halt Tornesch**	**Änderung**	**Nachfrageänderung bei einer Elastizität von -0,8**
E1	50,0	51,5	3,0%	-2,4 %
E2	55,0	56,5	2,7%	-2,2 %
E5	45,0	46,5	3,3%	-2,7 %

Tabelle 3-3: Mittlere Reisezeiten auf den Linien mit und ohne Halt Tornesch

Die mittleren Reisezeiten der Linie E5 liegen unter denen der parallel verkehrenden Linie E2, da sich zwischen Elmshorn und Neumünster weitere Halte auf dieser Linie befinden und die dort zusteigenden Fahrgäste die mittlere Reisezeit verringern.

In der folgenden Tabelle werden die Fahrgastverluste auf den einzelnen Linien dargestellt und eine Abschätzung der durch die Fahrzeitverlängerung „verlorenen“ Personenkilometer im öffentlichen Verkehr getroffen.

Linie	Fahrgastzahlen am Querschnitt Elmshorn – Altona	Nachfrageänderung bei einer Elastizität von -0,8	Fahrgast-verluste	Mittlere Beförderungs-weite	Personen-km je Jahr
E1	2.500	-2,4 %	-60	60 km	-1,0 Mio.
E2	7.860	-2,2 %	-170	65 km	-3,2 Mio.
E5	4.330	-2,7 %	-120	45 km	-1,6 Mio.

Tabelle 3-4: Fahrgastverluste durch einen zusätzlichen Halt am Bf Tornesch

Die Linie E2 aus Kiel und Flensburg weist zwar die geringsten prozentualen Nachfrageänderungen auf, auf Grund der hohen Fahrgastzahlen aber absolut die höchsten Verluste. Auch die hohen Reiseweiten und die damit hohen Personenkilometer-Verluste führen zu der Aussage, dass diese Linie als RE-Halt Tornesch nicht zu empfehlen ist. Die beiden anderen Linien weisen deutlich geringere Nachfrageänderungen auf, wobei zu beachten ist, dass

- die Linie E1 einerseits in Altona endet und für die Fahrgäste aus Tornesch eine Linie zum Hauptbahnhof eine deutlich bessere Alternative wäre, aber andererseits die Linie die niedrigsten absoluten Fahrgastzahlen und damit die geringsten negativen Effekte für Durchfahrer aufweist,
- von der Angebotscharakteristik die Linie E5 (Ziel in Hamburg Hauptbahnhof, bereits weitere Zwischenhalte in Wrist und Brokstedt) am ehesten geeignet ist, in Tornesch zu halten.

INTRAPLAN Consult GmbH

Durch den Halt in Tornesch kommen Fahrgäste mit kurzen Reiseweiten hinzu, auf den Regionalexpress-Relationen mit langen Reiseweiten werden Fahrgäste verloren. Im Saldo ist der Zuwachs an Personenkilometern im ÖV immer positiv.

Die hier aufgezeigten Ergebnisse sind Kennzahlen, die analog dem Projektdossierverfahren der Standardisierten Bewertung ermittelt wurden. Für eine vollständige Bewertung mit Hilfe des vereinfachten Verfahrens müssten noch weitere Kenngrößen ermittelt werden (z.B. Reisezeiten, zusätzlich Betriebskosten der haltenden Regionalexpresszüge) und die fahrplantechnische Machbarkeit geprüft werden.

4 ZUSAMMENFASSUNG

Die Untersuchung hat ergeben, dass die Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger am Bahnhof Tornesch aufgrund der Strukturdatenentwicklung (Einwohner und Erwerbstätige) unter Status quo-Bedingungen von heute 3.360 Fahrgästen auf zukünftig ca. 3.790 Fahrgäste ansteigen wird.

Ein zusätzlicher Systemhalt eines REs in Tornesch würde einerseits die Anzahl der Halte in Tornesch insgesamt um ca. 50 % gegenüber dem derzeit geplanten Angebotskonzept steigern. Damit verbunden wäre ein weiterer Fahrgastzuwachs am Bahnhof Tornesch um knapp 600 Fahrgäste. Der Halt von zwei Regionalexpresslinien in Tornesch würde den positiven Effekt verstärken.

Der zusätzliche Systemhalt verlängert andererseits die Reisezeit der Fahrgäste, die am Bahnhof Tornesch durchfahren. Je nach Auswahl der in Tornesch haltenden RE-Linie sind Fahrgastrückgänge von 50 bis ca. 200 Fahrgästen aufgrund der Reisezeitverlängerung zu erwarten.

Bezogen auf die Zahl der Fahrgäste wie auch auf die damit verbundene Verkehrsleistung in Personenkilometern wäre ein zusätzlicher RE-Halt in Tornesch vorteilhaft. Aus Gutachtersicht wäre ein Halt der RE-Linie E5 Kiel – Neumünster – Brokstedt – Wrist – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof am geeignetsten. Ein Halt der RE-Linie E1 Westerland – Hamburg hätte den Vorteil, dass die Zahl der in Tornesch durchfahrenden Fahrgäste, die dann von einer Fahrzeitverlängerung betroffen wären, am geringsten ist.

STADT | TORNESCH

Beschlussvorlage	**Vorlage-Nr:**	**VO/14/900**
	Status:	öffentlich
	Datum:	22.08.2014
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Rainer Lutz
	Bericht im Rat:	
Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination	Bearbeiter:	Rainer Lutz

Stellplätze Kleingartenanlage Friedlandstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium

A: Sachbericht
B: Stellungnahme der Verwaltung
C: Prüfungen: 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung
D: Finanzielle Auswirkungen
E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Im Gegensatz zu den Anlagen in Ahrenlohe und Esingen verfügt die Anlage in der Friedlandstraße über keine eigenen Stellplätze. Hier wurde bislang die Stellplatzanlage des Sportplatzes mitgenutzt. Da diese jedoch gemeinsam mit der Sportanlage selbst in die künftige Bebauung übergeht, ist hier akuter Handlungsbedarf. Aus diesem Grunde haben mehrere Gespräche mit der Vereinsführung darüber stattgefunden.
Als Ergebnis wurde eine Parzelle direkt an der Friedlandstraße aus der kleingärtnerischen Nutzung genommen. Hier soll eine Stellplatzanlage - z.T. in Eigenregie – geschaffen werden. Dabei muss in jedem Falle die Pflasterung der Zufahrt vergeben werden. Ferner ist die vorhandene Hecke auf Breite der Zufahrt zu entfernen, das Grundstück von allen Baulichkeiten und Bewuchs zu räumen sowie der Stellplatz mit Recycling zu befestigen. Zur nicht gewünschten Fremdnutzung ist noch ein Tor einzubauen sowie die Restflächen zu begrünen.
Insgesamt ist mit Kosten in Höhe von ca. 10.000,- € zu rechnen, wodurch etwa 10 neue Stellplätze entstehen können, die nicht gewollten Parkdruck aus der Straße nehmen und gleichzeitig die kleingärtnerische Nutzung mitten in der Stadt (grüne Oase) weiter zeitgemäß ermöglichen.

Beschlussvorschlag:
Der Umweltausschuss beschließt einen einmaligen Betrag von 10.000,- € zur Verfügung zu stellen, um mit dem Bau eigener Stellplätze in der Friedlandstraße weiterhin zeitgemäß eine Kleigartenanlage zu betreiben.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit
entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung
entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten
entfällt

Zu E: Beschlussempfehlung

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:
keine

STADT | TORNESCH

Beschlussvorlage	**Vorlage-Nr:**	**VO/14/901**
	Status:	öffentlich
	Datum:	22.08.2014
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Rainer Lutz
	Bericht im Rat:	
Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination	Bearbeiter:	Rainer Lutz

Nachtragshaushalt 2014

Beratungsfolge:

Datum	Gremium

A: Sachbericht
B: Stellungnahme der Verwaltung
C: Prüfungen: 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung
D: Finanzielle Auswirkungen
E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Gemäß § 95 b der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein hat die Gemeinde unverzüglich eine Nachtragssatzung zum Haushalt zu erlassen, wenn

1. sich zeigt, dass trotz Ausnutzung jeder Sparmöglichkeit ein erheblicher Fehlbetrag entstehen wird und der Haushaltsausgleich nur durch eine Änderung der Haushaltssatzung erreicht werden kann.

2. bisher nicht veranschlagte oder zusätzliche Aufwendungen oder Auszahlungen bei einzelnen Haushaltsstellen in einem im Verhältnis zu den gesamten Aufwendungen oder gesamten Auszahlungen erheblichen Umfang geleistet werden müssen;

3. Auszahlungen für bisher nicht veranschlagte Baumaßnahmen oder Investitionsförderungsmaßnahmen geleistet werden sollen
oder
4. Beamtinnen und Beamte oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eingestellt, befördert oder in eine höhere Entgeltgruppe eingestuft werden sollen und der Stellenplan die entsprechenden Stellen nicht enthält.

Bisher nicht veranschlagte oder zusätzliche Aufwendungen oder Auszahlungen bei einzelnen Haushaltsstellen, die in einem im Verhältnis zu den gesamten Aufwendungen oder gesamten Auszahlungen nicht unerheblichen Umfang geleistet werden müssen, machen den Erlass einer Nachtragssatzung notwendig.

Gemäß § 8 GemHVO-Doppik muss der Nachtragshaushaltsplan alle erheblichen Änderungen der Erträge und Aufwendungen und der Einzahlungen und Auszahlungen, die im Zeitpunkt seiner Aufstellung übersehbar sind, enthalten.
Bereits geleistete oder angeordnete über- und außerplanmäßige Aufwendungen oder Auszahlungen brauchen nicht veranschlagt werden; sie sind jedoch im nachfolgenden 1. Nachtragshaushaltsplan berücksichtigt worden.

Die im Teilhaushalt 5 (Stabsstelle Umweltamt) veränderten Haushaltsstellen (Produktkonten) werden im Einzelnen in dem anliegenden Nachtragshaushaltsplan dargestellt und erläutert.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit
entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung
entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten
entfällt

Zu E: Beschlussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt dem Finanzausschuss die Übernahme der jeweiligen Erhöhungen der einzelnen Haushaltsstellen wie dargestellt.

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:
Nachtragsplan 2014

2014
Stadt Tornesch

1. Nachtragsplan

04.08.2014 10:56:54
Nutzer: 01002 Rechter

Teilhaushalt 5 Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination
verantwortlich: Herr Rainer Lutz

Dem Teilhaushalt zugeordnete Produkte:	5370 Abfallwirtschaft 5470 ÖPNV 5510 Öffentliches Grün/Landschaftsbau 5511 Kleingartenanlagen 5512 Naherholungsgebiet 5610 Umweltschutzmaßnahmen 5710 Wirtschaftsförderung

Nachtragshaushaltsplan für den Teilergebnisplan

Ertrags- und Aufwandsarten			bisheriger Ansatz in EUR	mehr(+) oder weniger gegenüber dem bisherigen Ansatz in EUR	**neuer Ansatz in EUR**	Erläuterung
1	2	3	4	5	6	7
52	13.	+ Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen *	207.800	47.200	**255.000**	
		561000.522100 Sanierung von Bäumen + Baumkataster	*50.000*	*45.000*	***95.000***	
		561000.529101 Umweltschutzpreis + Umweltfonds	*2.200*	*2.200*	***4.400***	
53	15.	+ Transferaufwendungen *	89.600	1.000	**90.600**	
		551100.531859 Zuschuss an den Kleingartenverein	*400*	*1.000*	***1.400***	
54	16.	+ Sonstige ordentliche Aufwendungen	12.100	600	**12.700**	
		561000.543101 Öffentlichkeitsarbeit + Bücher und Zeitschriften	*100*	*600*	***700***	
	18.	= Ordentliche Aufwendungen	364.900	48.800	**413.700**	
	19.	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-352.500**	**-48.800**	**-401.300**	
	23.	**= Ordentliches Ergebnis**	**-352.500**	**-48.800**	**-401.300**	
	27.	**= Ergebnis vor Berücksichtigung der internen Leistungsbeziehung (22. + 25.)**	**-352.500**	**-48.800**	**-401.300**	
	30.	**= Ergebnis**	**-352.600**	**-48.800**	**-401.400**	

Erläuterungen zu 13. + Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen

561000 522100 Sanierung von Bäumen + Baumkataster
Für das Baumkataster und die Sanierung von Straßenbäumen stehen in diesem Jahr 50.000 € zur Verfügung. Das wird in Anbetracht von ca. 600 sanierungsbedürftigen Bäumen nicht auskömmlich sein. Deshalb ist eine Erhöhung des Ansatzes von insgesamt 90.000 €, verteilt auf 2014 + 2015, vorzunehmen.

561000 529101 Umweltschutzpreis + Umweltfonds
Der Umweltfonds zur Sanierung privater Bäume ist um 2.200 € zu erhöhen, da es in diesem Jahr einen großen Schaden an einem Naturdenkmal gegeben hat.

Erläuterungen zu 15. + Transferaufwendungen

551100 531859 Zuschuss an den Kleingartenverein
Der Zuschuss an den Kleingartenverein wird gemäß Beschluss des Umweltausschusses vom Mai 2014 um 1.000 € erhöht, um Shredderkosten im Haushalt korrekt darzustellen.

2014
Stadt Tornesch

1. Nachtragsplan

04.08.2014 10:56:54
Nutzer: 01002 Rechter

Teilhaushalt 5 Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination verantwortlich: Herr Rainer Lutz	
Dem Teilhaushalt zugeordnete Produkte:	5370 Abfallwirtschaft 5470 ÖPNV 5510 Öffentliches Grün/Landschaftsbau 5511 Kleingartenanlagen 5512 Naherholungsgebiet 5610 Umweltschutzmaßnahmen 5710 Wirtschaftsförderung

Nachtragshaushaltsplan für den Teilfinanzplan

Ein- und Auszahlungsarten			bisheriger Ansatz in EUR	mehr(+) oder weniger gegenüber dem bisherigen Ansatz in EUR	neuer Ansatz in EUR	bisheriger Betrag an VE in EUR	mehr(+) oder weniger gegenüber dem bisherigen Betrag an VE in EUR	neuer Betrag an VE in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
72	12.	+ Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	207.800	47.200	**255.000**			
		561000.722100 Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens	*50.000*	*45.000*	***95.000***			
		561000.729100 Auszahlungen für sonstige Dienstleistungen	*5.800*	*2.200*	***8.000***			
73	14.	+ Transferauszahlungen	89.600	1.000	**90.600**			
		551100.731800 Zuschüsse an übrige Bereiche	*400*	*1.000*	***1.400***			
74	15.	+ sonstige Auszahlungen	12.100	600	**12.700**			
		561000.743100 Geschäftsauszahlungen	*2.300*	*600*	***2.900***			
	16.	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**364.900**	**48.800**	**413.700**			
	17.	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-352.500**	**-48.800**	**-401.300**			
785	31.	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen *	0	10.000	**10.000**			
		551100.785200 Auszahlungen aus Tiefbaumaßnahmen	*0*	*10.000*	***10.000***			
	34.	**= Summe der investiven Auszahlungen**	**0**	**10.000**	**10.000**			
	35.	**= Saldo der Investitionstätigkeit**	**0**	**-10.000**	**-10.000**	**0**	**0**	**0**

Erläuterungen zu 31. + Auszahlungen für Baumaßnahmen

551100 785200 Auszahlungen aus Tiefbaumaßnahmen
Für den Bau von Stellplätzen auf dem Kleingartengelände an der Friedlandstraße