



Bündnis 90/Die Grünen – Fraktion in der Glinde Stadtvertretung

Für ein nachhaltiges und lebenswertes Glinde



Stellungnahme zur geplanten Einführung einer Ringbuslinie in Glinde

An die **CDU-Fraktion**, Frau *Claudia Schönfelder*

An die **SPD-Fraktion**, Herrn *Frank Lauterbach*

An die **FDP-Fraktion**, Herrn *Thomas Kopsch*

An die **Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**, Frau *Martina von Barga*

An den **Bürgermeister**, Herrn *Patrick Klose*

An den **Bürgermeister**, Herrn *Claus Peters*

An die **Verwaltung**, Frau *Siewert*

Die Einführung einer Ringbuslinie kann eine wichtige Verbesserung des innerstädtischen ÖPNV in Glinde darstellen und bindet 3.000 Bürger erstmalig fußläufig an das ÖPNV-Netz an. Insbesondere die in der Vorlage dargestellte Variante 1 ermöglicht mit nur einem eingesetzten Fahrzeug in den Hauptverkehrszeiten einen 30-Minuten-Takt und verursacht dafür einen jährlichen Finanzierungsbeitrag von rund 165.000 Euro.

Kritisch sehen wir jedoch, dass der zunächst auf ein Jahr angelegte Probetrieb unmittelbar mit einmaligen Umbaumaßnahmen von rund **5,2 Millionen Euro** verbunden wird.

Aus unserer Sicht muss deshalb vor einer Entscheidung wesentlich deutlicher zwischen den Maßnahmen unterschieden werden, die für die sichere Aufnahme des Busbetriebs **zwingend erforderlich** sind, und solchen Maßnahmen, die zwar langfristig sinnvoll sein können, aber nicht zwingend vor Beginn eines zunächst einjährigen Probetriebs umgesetzt werden müssen.

Notwendige Maßnahmen stellen wir nicht infrage

Dass entlang der Strecke Handlungsbedarf besteht, ist unstrittig. Das betrifft insbesondere den Abschnitt Am Sportplatz zwischen den Hausnummern 43 und 73, dessen Zustand einen grundlegenden Ausbau einschließlich Entwässerung erforderlich macht. Hierfür werden in der Vorlage 910.000 Euro netto angesetzt.

Auch die Situation in der **Mühlenstraße / Hinter den Tannen** muss gelöst werden. Diese Bereiche wurden uns gegenüber auch von der VHH ausdrücklich als für den geplanten Busbetrieb essentiell bezeichnet. Für Mühlenstraße/Hinter den Tannen hat die VHH ihre Anforderungen zudem bereits in das dort laufende B-Planverfahren eingebracht.

Notwendige Maßnahmen für einen sicheren und zuverlässigen Busbetrieb werden wir daher nicht infrage stellen. Gleiches gilt grundsätzlich für die erforderliche Haltestelleninfrastruktur und die betrieblich notwendigen Einrichtungen.

Gerade deshalb ist es aber notwendig, die Kostenberechnung auf diejenigen Maßnahmen zu konzentrieren, die tatsächlich Voraussetzung für die Aufnahme des Probetriebs sind.

Muss für einen Probetrieb sofort jede Straße vollständig ausgebaut werden?



Die Vorlage geht an mehreren Stellen unmittelbar von einem vollständigen Straßenausbau aus. Allein für die Mühlenstraße werden rund **1,21 Millionen Euro netto**, für den Kupfermühlenweg weitere **772.200 Euro netto** angesetzt.

Dabei sollte genauer geprüft werden, ob sämtliche dieser Maßnahmen bereits vor Aufnahme eines zunächst einjährigen Probebetriebs erforderlich sind.

Besonders deutlich wird dies am **Kupfermühlenweg**. Die Vorlage stellt selbst fest, dass im Bereich der vorhandenen Einengung eine Fahrbahnbreite von 3,50 Metern für den Bus ausreichend ist und dort durch Beschilderung eine Vorrangregelung für den Bus geschaffen werden kann. Für den weiteren Verlauf wird aufgrund einer durchschnittlichen Fahrbahnbreite von 5,50 Metern und der anhand älterer Bohrkernentnahmen bewerteten Fahrbahndicke dennoch eine Verbreiterung und ein vollständiger Ausbau vorgesehen.

Nach den uns vorliegenden Rückmeldungen der VHH wurden hingegen insbesondere die Straßensituationen in der **Mühlenstraße/Hinter den Tannen sowie Am Sportplatz zwischen den Hausnummern 43 und 73** als essentiell bezeichnet. Weitere Verbesserungen entlang der Strecke werden selbstverständlich begrüßt, jedoch nicht in gleicher Weise als essentiell für den Betrieb benannt.

Vor einer Investition von rund 772.000 Euro netto allein im Kupfermühlenweg sollte deshalb nachvollziehbar dargelegt werden, weshalb ein vollständiger Ausbau bereits Voraussetzung für einen einjährigen Probebetrieb sein muss und ob weniger aufwendige Lösungen geprüft wurden.

Ein Fahrzeug stellt andere Anforderungen als dichter Linienverkehr

Auch die in der Vorlage zugrunde gelegten Anforderungen an die Fahrbahnbreiten sollten bezogen auf den konkreten Betrieb betrachtet werden.

Die Vorlage nennt für den Begegnungsverkehr zweier Busse beziehungsweise eines Busses und eines Lkw Fahrbahnbreiten von 6,00 bis 6,50 Metern.

Bei Variante 1 soll jedoch lediglich **ein Fahrzeug** eingesetzt werden. Einen planmäßigen Begegnungsfall zweier Fahrzeuge dieser Ringbuslinie gibt es damit nicht. Selbstverständlich muss weiterhin eine sichere Begegnung mit dem übrigen Verkehr gewährleistet sein. Daraus folgt jedoch die Frage, ob auf jedem Abschnitt dauerhaft eine entsprechende Fahrbahnbreite hergestellt werden muss oder ob punktuell auch Ausweichmöglichkeiten, Halteverbote, Vorrangregelungen oder gezielte Aufweitungen ausreichen können.

Dass solche Lösungen grundsätzlich möglich sind, zeigt die Vorlage selbst am Kupfermühlenweg, wo für eine 3,50 Meter breite Engstelle eine Vorrangregelung vorgeschlagen wird.

Tragfähigkeit aktuell und für den tatsächlichen Betrieb untersuchen

Anders zu bewerten ist die Frage der Tragfähigkeit. Für Hinter den Tannen, die Mühlenstraße und den Kupfermühlenweg kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die vorhandenen Fahrbahnen nicht für Busverkehr ausgelegt seien.

Das muss ernst genommen werden.

Es sollte daraus jedoch nicht automatisch folgen, dass bereits vor Beginn eines einjährigen Probebetriebs auf der gesamten Strecke ein dauerhafter Vollausbau erfolgen muss. Vielmehr sollte anhand aktueller Untersuchungen geklärt werden, welche Belastung durch den konkret vorgesehenen Betrieb entsteht und ob die bestehenden Fahrbahnen einen zeitlich begrenzten Probebetrieb aufnehmen können.



Dies gilt insbesondere dort, wo sich die Bewertung laut Vorlage noch auf **alte Bohrkernentnahmen** stützt.

Für die Mühlenstraße sollte darüber hinaus geprüft werden, welche notwendigen Maßnahmen sinnvoll mit dem bereits laufenden B-Planverfahren verbunden werden können und welche Übergangslösungen für den Probetrieb möglich sind.

Haltestellen und Fördermöglichkeiten

Für vier bestehende und sieben neue Haltestellen werden insgesamt **800.000 Euro netto** angesetzt.

Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV ist ein wichtiges und gesetzlich verankertes Ziel. Die dafür notwendigen Maßnahmen sollen deshalb nicht gegen die Ringbuslinie ausgespielt werden.

Allerdings sollte vor einer abschließenden Finanzierungsentscheidung transparent dargestellt werden, welche Fördermöglichkeiten für die Herstellung und den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bestehen und welcher Eigenanteil tatsächlich bei der Stadt Glinde verbleibt.

Sondervermögen für notwendige Infrastruktur nutzen

Darüber hinaus muss bei der Bewertung der Investitionskosten das Sondervermögen „**Infrastruktur und Klimaneutralität**“ berücksichtigt werden.

Den Kommunen in Schleswig-Holstein stehen aus der kommunalen Säule des Sondervermögens rund **2,1 Milliarden Euro** zur Verfügung. Die Kommunen verfügen dabei über Einzelbudgets und können innerhalb dieser Budgets Investitionsmaßnahmen beantragen. Grundsätzlich ist dabei sogar eine Förderung bis zur Vollfinanzierung möglich.

Gerade dauerhafte Investitionen in die kommunale Infrastruktur sollten deshalb daraufhin geprüft werden, ob sie aus diesen Mitteln finanziert werden können. Dies gilt insbesondere für notwendige Straßensanierungen und weitere dauerhaft wirkende Infrastrukturmaßnahmen entlang der geplanten Ringbusstrecke.

Hinzu kommt: Die Mittel des Sondervermögens stehen den Kommunen **nicht zeitlich unbegrenzt** zur Verfügung. Bund und Land verfolgen ausdrücklich das Ziel, die bereitgestellten Investitionsmittel zügig in umsetzbare Infrastrukturprojekte zu überführen. Nicht genutzte kommunale Investitionsmöglichkeiten können daher nicht auf Dauer für spätere Projekte vorgehalten werden.

Gerade deshalb sollte die Stadt Glinde vorhandene Finanzierungsmöglichkeiten aktiv nutzen, anstatt ohnehin notwendige und dauerhaft wirkende Infrastrukturmaßnahmen vollständig dem Projekt Ringbus zuzurechnen und aus dem regulären städtischen Haushalt zu finanzieren.

Vor einer abschließenden Entscheidung sollte daher dargestellt werden, **welche der notwendigen Investitionen aus dem kommunalen Einzelbudget des Sondervermögens finanziert werden können, welche weiteren Förderprogramme in Betracht kommen und welcher tatsächliche Eigenanteil anschließend bei der Stadt Glinde verbleibt.**

Ein Probetrieb muss auch als Probetrieb behandelt werden

Der Sinn eines zunächst einjährigen Betriebs besteht gerade darin, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie das Angebot angenommen wird und ob es sich langfristig bewährt.

Es erscheint deshalb erforderlich, vorab genau zu unterscheiden zwischen Investitionen, **ohne die der Bus sicher nicht fahren kann**, und solchen Investitionen, die erst bei einer dauerhaften Verstetigung der Linie notwendig oder sinnvoll werden.



Die derzeitige Vorlage nimmt diese Trennung nicht ausreichend vor. Dadurch entsteht der Eindruck, die Einführung der Ringbuslinie koste zwangsläufig mehr als fünf Millionen Euro, obwohl ein erheblicher Teil dieser Summe auf dauerhafte Straßenbaumaßnahmen entfällt, von denen die Infrastruktur unserer Stadt langfristig aufgewertet wird, was sich entsprechend in der Lebensqualität der Menschen vor Ort widerspiegelt.

Unser Vorschlag

Wir wollen deshalb Variante 1 nicht mit einem pauschalen Infrastrukturpaket von rund 5,2 Millionen Euro beschließen. Stattdessen soll gemeinsam mit Kreis Stormarn und VHH eine **auf den einjährigen Probetrieb ausgerichtete und kostenoptimierte Infrastrukturvariante** erarbeitet werden.

Die notwendigen Maßnahmen **Am Sportplatz 43–73 sowie in Mühlenstraße/Hinter den Tannen** sollen dabei berücksichtigt werden. Bei den übrigen Straßenbaumaßnahmen muss dagegen konkret nachgewiesen werden, welche Arbeiten bereits für die sichere Aufnahme des Probetriebs erforderlich sind.

Insbesondere der vorgesehene Vollausbau des Kupfermühlenwegs sollte vor einer Beauftragung nochmals auf seine zwingende Erforderlichkeit geprüft werden. Für die Mühlenstraße sollte untersucht werden, welche Maßnahmen mit dem laufenden B-Planverfahren verbunden werden können und ob für den Probetrieb zunächst eine technisch vertretbare Übergangslösung möglich ist.

Bei allen Infrastrukturmaßnahmen sind vorhandene Fördermöglichkeiten auszuschöpfen. **Dabei ist insbesondere zu prüfen, welche Maßnahmen über das Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ finanziert werden können. Angesichts der zeitlich begrenzten Verfügbarkeit dieser Investitionsmittel wäre es nicht nachvollziehbar, vorhandene Finanzierungsspielräume ungenutzt zu lassen und gleichzeitig die gesamten Infrastrukturkosten dem Ringbus zuzurechnen.**

Unser Ziel ist damit nicht, notwendige Maßnahmen zu verhindern. Unser Ziel ist, einen sicheren und zuverlässigen Ringbusbetrieb zu ermöglichen, ohne bereits vor einem einjährigen Probetrieb Millionenbeträge für Maßnahmen zu binden, deren sofortige Erforderlichkeit bislang nicht hinreichend dargelegt ist.

Die derzeit genannten 5,2 Millionen Euro dürfen deshalb weder als unveränderbarer Mindestpreis für die Einführung der Ringbuslinie noch ohne Weiteres als tatsächliche Belastung des städtischen Haushalts betrachtet werden.

Vor einer Entscheidung brauchen wir eine transparente Trennung zwischen notwendigen Investitionen für den Probetrieb, ohnehin erforderlichen Straßensanierungen und Maßnahmen, die erst bei einem dauerhaften Betrieb der Linie erforderlich werden. Gleichzeitig sind sämtliche Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen und der tatsächlich verbleibende Eigenanteil der Stadt Glinde darzustellen.

Wir regen an, den Beschlussvorschlag der Verwaltung wie folgt anzupassen:

1. Die Stadt Glinde beabsichtigt die Einführung der Ringbuslinie gemäß **Variante 1** zunächst für einen einjährigen Probetrieb mit einem Finanzierungsbeitrag von derzeit ca. **165.000 Euro**.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreis Stormarn und der VHH eine **kostenoptimierte Infrastrukturvariante** zu erarbeiten. Dabei ist zwischen den für den Probetrieb zwingend erforderlichen Maßnahmen, ohnehin erforderlichen Straßensanierungen und erst für einen dauerhaften Betrieb notwendigen Maßnahmen zu unterscheiden. Insbesondere



ist die Erforderlichkeit der vorgesehenen Vollausbauten für den einjährigen Probebetrieb zu überprüfen.

3. Für die erforderlichen Maßnahmen sind sämtliche **Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten**, insbesondere für den barrierefreien Haltestellenausbau sowie aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“, zu prüfen und soweit möglich auszuschöpfen.
4. Dem Bauausschuss ist anschließend eine **überarbeitete Kostenberechnung einschließlich des verbleibenden städtischen Eigenanteils** zur abschließenden Entscheidung über die baulichen Maßnahmen vorzulegen.

Die Fraktion B90/ Die Grünen bittet die Fraktionen von CDU, FDP und SPD, der Änderung des Beschlussvorschlages der Verwaltung zuzustimmen.

Sam Momeni

Für die

Bündnis 90/Die Grünen – Fraktion Glinde

Glinde, 27.09.2026

